



BMVIT – IV/ST3 (Rechtsbereich Bundesstraßen)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

DVR 0000175

E-Mail: st3@bmvit.gv.at



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Gruppe Straße

GZ: BMVIT-316.407/0004-IV/ST-ALG/2015

Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl
(wenn möglich) an die oben angeführte E-Mail-Adresse richten.

Wien, am 12.02.2015

S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf

Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und
Technologie

nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 und dem
Forstgesetz 1975 sowie Bestimmung des Straßenverlaufes ge-
mäß Bundesstraßengesetz 1971 und Genehmigung der Tunnel-
Vorentwürfe gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz

INHALTSVERZEICHNIS

Spruch	3
I. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 sowie Forstgesetz 1975 und Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß Bundesstraßengesetz 1971 sowie Genehmigung der Tunnel-Vorentwürfe gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz	3
I.1. Genehmigung nach dem UVP-G 2000.....	3
I.2. Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971.....	3
I.3. Genehmigung nach dem ForstG 1975.....	4
I.4. Genehmigung der Tunnelvorentwürfe nach dem STSG.....	39
II. Projektbestandteile	39
III. Nebenbestimmungen	42
III.1. Allgemeines.....	42
III.2. Verkehr und Verkehrssicherheit.....	43
III.3. Lärm.....	45
III.4. Erschütterungen und Sekundärschall.....	52
III.5. Luftschadstoffe und Klima.....	55
III.6. Forstwirtschaft und Forsttechnisches Gutachten.....	57
III.7. Wildökologie und Jagd.....	60
III.8. Boden und Landwirtschaft, Abfallwirtschaft	62
III.9. Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser	62
III.10. Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild.....	63
III.11. Kulturgüter.....	64
III.12. Humanmedizin.....	64
III.13. Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit.....	65
III.14. Tunnelsicherheit.....	71
IV. Abspruch über die erhobenen Einwendungen	73
V. Kosten	73
VI. Rechtsgrundlagen	74
Begründung	75
I. Verfahrensgang	75
I.1. Vorverfahren gemäß § 4 iVm § 24 Abs. 7 UVP-G 2000.....	75
I.2. Antrag gemäß § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 und Verbesserungsauftrag.....	75
I.3. Koordinierung mit den mitwirkenden bzw. den sonstigen zuständigen Behörden.....	78
I.4. Kundmachung der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen.....	79
I.5. Stellungnahmen und Einwendungen.....	80
I.6. Erstellung und öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens und Durchführung der mündlichen Verhandlung.....	107
I.7. Weiteres Ermittlungsverfahren.....	109

I.8.	Weitere Koordinierung mit den mitwirkenden Behörden.....	110
I.9.	Vorlage weiterer Stellungnahmen bzw. Unterlagen durch die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“	111
I.10.	Bescheid vom 29. September 2011, GZ BMVIT-316.407/0015-IV/ST-ALG/2011	111
I.11.	Antrag auf Änderung des Vorhabens vom 15. September 2012 „Änderung 001“	112
I.12.	Stellungnahmen im Zuge des Parteiengehörs betreffend den Antrag auf Änderung des Vorhabens vom 15. Februar 2012 „Änderung 001“	113
I.13.	Antrag auf zusätzliche Rodungen gemäß § 17 ForstG 1975 iVm § 24 Abs. 1 und § 24g UVP-G 2000 „Änderung 002“	114
I.14.	Kundmachung eines Änderungsantrages auf zusätzliche Rodungen und der öffentlichen Auflage von Unterlagen im Rahmen des Parteiengehörs zu den Ergebnissen weiterer Ermittlungen.....	114
I.15.	Stellungnahmen im Zuge des Parteiengehörs zum Antrag auf zusätzliche Rodungen gemäß § 17 ForstG 1975 iVm § 24 Abs. 1 und § 24g UVP-G 2000 („Änderung 002“).....	115
I.16.	Vorlage weiterer Stellungnahmen	120
I.17.	Parteiengehör Februar 2014.....	121
I.18.	Stellungnahmen im Zuge des zuvor genannten Parteiengehörs	121
I.19.	Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen	122
I.20.	Auswirkungen/Änderungen aufgrund der langen Verfahrensdauer	123
I.21.	Kundmachung der öffentlichen Auflage von Unterlagen im Rahmen des Parteiengehörs	124
I.22.	Im Zuge der Kundmachung der öffentlichen Auflage von Unterlagen im Rahmen des Parteiengehörs am 19. November 2014 langten nachstehende Stellungnahmen ein	125
II.	Rechtliche Erwägungen zum Gang des Verfahrens.....	134
II.1.	Zuständigkeit	134
II.2.	Großverfahren gemäß § 44a ff AVG.....	134
II.3.	Beiziehung von Sachverständigen.....	135
II.4.	Überprüfung der Antrags- bzw. Projektunterlagen und deren öffentliche Auflage.....	136
II.5.	Mangelhafte und verspätete Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Auflageverfahrens.....	137
II.6.	Erstellung und Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens; Mündliche Verhandlung.....	138
II.7.	Unzulässige Stellungnahmen im Rahmen des weiteren Ermittlungsverfahrens.....	139
II.8.	Zeitplan.....	142
III.	Festgestellter Sachverhalt.....	143
III.1.	Zu den einzelnen Fachbereichen des Umweltverträglichkeitsgutachtens.....	145
III.1.1.	Fachbereich 01 – Verkehr und Verkehrssicherheit.....	145
III.1.2.	Fachbereich 02 - Lärm.....	154
III.1.3.	Fachbereich 03 – Erschütterungen und Sekundärschall.....	172
III.1.4.	Fachbereich 04 – Luftschadstoffe und Klima.....	175
III.1.5.	Fachbereich 05 – Forstwirtschaft und Forsttechnisches Gutachten.....	196
III.1.6.	Fachbereich 06 – Tiere, Pflanzen, Lebensräume.....	206
III.1.7.	Fachbereich 07 – Gewässerökologie, Fischerei.....	217
III.1.8.	Fachbereich 08 – Wildökologie und Jagd.....	219
III.1.9.	Fachbereich 09 – Boden und Landwirtschaft, Abfallwirtschaft.....	223
III.1.10.	Fachbereich 10 – Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser.....	228

III.1.11.	Fachbereich 11 - Oberflächengewässer.....	234
III.1.12.	Fachbereich 12 – Straßenwässer, Tunnelwässer.....	239
III.1.13.	Fachbereich 13 – Raumplanung, Erholung, Ortsbild, Sachgüter.....	240
III.1.14.	Fachbereich 14 - Landschaftsbild.....	246
III.1.15.	Fachbereich 15 - Kulturgüter.....	250
III.1.16.	Fachbereich 16 - Humanmedizin.....	252
III.1.17.	Fachbereich 17 – Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit.....	273
III.1.18.	Fachbereich 18 - Tunnelsicherheit.....	281
III.1.19.	Integrative Gesamtschau.....	284
III.2.	Sicherheitsbeurteilungen.....	288
III.3.	Zu den zusätzlichen Kriterien des BStG 1971.....	290

IV. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auflage gemäß § 9 UVP-G 2000 iVm § 4 Abs. 5 BStG 1971.295

IV.1.	Allgemeines.....	295
IV.2.	Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auflage.....	296
IV.2.1.	Stellungnahme der Umweltschutzbehörde Burgenland.....	296
IV.2.2.	Stellungnahme der Umweltschutzbehörde Steiermark.....	309
IV.2.3.	Stellungnahme des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.....	317
IV.2.4.	Stellungnahme des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung.....	326
IV.2.5.	Stellungnahme der Gemeinde Altenmarkt bei Fürstenfeld.....	327
IV.2.6.	Stellungnahme der Marktgemeinde Kukmirn.....	330
IV.2.7.	Stellungnahme der Marktgemeinde Rudersdorf.....	332
IV.2.8.	Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“.....	334
IV.2.9.	Stellungnahme des Naturschutzbundes Steiermark.....	348
IV.2.10.	Stellungnahme des Naturschutzbundes Burgenland.....	353
IV.2.11.	Weitere Stellungnahmen, insbesondere von Interessenvertretungen sowie von Bürgerinnen und Bürgern.....	355

V. Auseinandersetzung mit den im Rahmen der mündlichen Verhandlung vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen.....411

V.1.	Allgemeines.....	411
V.2.	Vorbringen im Rahmen der öffentlichen Auflage.....	411
V.2.1.	Vorbringen der Marktgemeinde Rudersdorf.....	411
V.2.2.	Vorbringen der Gemeinde Bad Blumau.....	413
V.2.3.	Vorbringen der Gemeinde Hainersdorf.....	413
V.2.4.	Vorbringen der Gemeinde Altenmarkt.....	415
V.2.5.	Vorbringen des Wasserwirtschaftlichen Planungsorgans für das Burgenland.....	416
V.2.6.	Vorbringen des Wasserverbandes „Unteres Lafnitztal“.....	417
V.2.7.	Vorbringen der Agrargemeinschaft- Bauernsondergut Großwilfersdorf.....	418
V.2.8.	Vorbringen der Umweltschutzbehörde Steiermark.....	418
V.2.9.	Vorbringen der Umweltschutzbehörde Burgenland.....	423
V.2.10.	Vorbringen des Naturschutzbundes Steiermark.....	426
V.2.11.	Vorbringen der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“.....	428
V.2.12.	Vorbringen der Bürgerinnen und Bürger.....	449

V.2.13. Vorbringen der Projektwerberin...	461
VI. Weiteres Ermittlungsverfahren.....	476
VI.1. Lärmsituation in Riegersdorf.....	476
VI.1.1. Stellungnahme von DI Peter Dampfhofer.....	476
VI.1.2. Stellungnahme der Gemeinde Hainersdorf.....	477
VI.1.3. Stellungnahme der Umweltschutzbehörde Steiermark.....	477
VI.1.4. Stellungnahme von Herrn und Frau Pabst.....	478
VI.1.5. Stellungnahme der „Dorfgemeinschaft Riegersdorf“.....	478
VI.1.6. Stellungnahme der Projektwerberin.....	478
VI.1.7. Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Lärm.....	482
VI.2. Naturschutz.....	487
VI.2.1. Ergänzende Stellungnahme der Umweltschutzbehörde Burgenland.....	487
VI.2.2. Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume.....	487
VI.3. Luftschadstoffe und Klima.....	490
VI.3.1. Ergänzung des Teilgutachtens Luftschadstoffe und Klima.....	490
VI.4. Erschütterungen und Sekundärschall.....	496
VI.4.1. Ergänzung des Teilgutachtens Erschütterungen und Sekundärschall.....	496
VI.5. Schlägerungen im Korridor der beantragten Trasse.....	498
VI.5.1. Stellungnahme der Sachverständigen.....	498
VII. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des weiteren Ermittlungsverfahrens 2011.....	500
VII.1. Allgemeines.....	500
VII.2. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des weiteren Ermittlungsverfahrens 2011.....	500
VII.2.1. Stellungnahme der Umweltschutzbehörde Burgenland.....	501
VII.2.2. Stellungnahme der Umweltschutzbehörde Steiermark.....	505
VII.2.3. Stellungnahme der Marktgemeinde Deutsch Kaltenbrunn.....	508
VII.2.4. Stellungnahme der Gemeinde Hainersdorf.....	509
VII.2.5. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“.....	509
VII.2.6. Stellungnahme von DI Peter Dampfhofer.....	540
VII.2.7. Stellungnahme von Mag. Christiane Brunner.....	553
VII.2.8. Stellungnahme von Brunhilde Raunikar.....	554
VII.2.9. Weitere Stellungnahmen, insbesondere von Interessenvertretungen sowie von Bürgerinnen und Bürgern.....	556
VII.2.10. Weitere Stellungnahmen der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“.....	597
VIII. Anträge der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ auf Wiederaufnahme des Verfahrens.....	603
IX. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des fortgesetzten Verfahrens.....	603
IX.1. Allgemeines.....	603
IX.2. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des fortgesetzten Verfahrens.....	604
IX.2.1. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ vom 01.10.2011.....	604

IX.2.2. .Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ sowie von Bürgerinnen und Bürger die Gutachten des Sachverständigen DI Dr. Otto Vollhofer in den wasserrechtlichen Berufungsverfahren betreffend...	606
IX.2.3. Abschließende fachliche Beurteilung.....	613
IX.2.4. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ sowie von Bürgerinnen und Bürgern zu den geplanten Schottergewinnungen im Projektsgebiet sowie zum Einsatz von Harnstoff in den Wintermonaten.....	613
IX.2.5. Abschließende fachliche Beurteilung.....	613
IX.2.6. Weitere Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ betreffend Fällungen und Rodungen im Bereich der Trasse.....	614
IX.2.7. Abschließende fachliche Beurteilung.....	616
IX.2.8. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ betreffend die Themen Ökologische Bauaufsicht und Wachtelkönig.....	617
IX.2.9. Abschließende fachliche Beurteilung.....	617
IX.2.10. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ sowie von Bürgerinnen und Bürgern im Zusammenhang mit der Koordinierungsverpflichtung des bmvt.....	617
IX.2.11. Abschließende Beurteilung.....	618

X. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Parteiengehörs zur Projektsänderung 001..... 619

X.1. Allgemeines.....	619
X.2. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Parteiengehörs zur Projektsänderung 001.....	619
X.2.1. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“.....	619
X.2.2. Stellungnahme der Umwaltanwältin des Landes Steiermark.....	619
X.2.3. Abschließende fachliche Beurteilung.....	620

XI. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Parteiengehörs zur Projektsänderung 002..... 620

XI.1. Allgemeines.....	620
XI.2. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Parteiengehörs zur Projektsänderung 002.....	620
XI.2.1. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“, von Bürgerinnen und Bürgern sowie des Naturschutzbundes Steiermark.....	621
XI.2.2. Stellungnahme von DI Peter Dampfhofer.....	626
XI.2.3. Stellungnahme der Umweltsanwältin des Landes Steiermark.....	626
XI.2.4. Stellungnahme des Umweltsanwaltes des Landes Burgenland.....	626
XI.2.5. Abschließende fachliche Beurteilung.....	626

XII. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Parteiengehörs Februar 2014..... 627

XII.1. Allgemeines.....	627
XII.2. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Parteiengehörs Februar 2014.....	627
XII.2.1. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“.....	627
XII.2.2. Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern.....	634
XII.2.3. Abschließende fachliche Beurteilung.....	634

XIII. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Parteiengehörs November 2014	635
XIII.1. Allgemeines.....	635
XIII.2. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Parteiengehörs November 2014.....	635
XIII.2.1. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“.....	635
XIII.2.2. Stellungnahme der Umweltschutzorganisation Burgenland.....	639
XIII.2.3. Stellungnahme von DI Peter Dampfhofer.....	640
XIII.2.4. Stellungnahmen von Margarete und Eugen Sares.....	640
XIII.2.5. Stellungnahme von Christian Schendl.....	641
XIII.2.6. Stellungnahme von Mag. Erwin Morasek.....	641
XIII.2.7. Weitere Stellungnahmen.....	642
XIII.2.8. Abschließende fachliche Beurteilung.....	647
XIV. Erwägungen zu den einwendungsgegenständlichen Rechtsfragen	648
XV. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen	671
XV.1. Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000.....	671
XV.2. Bestimmung des Straßenverlaufes nach dem BStG 1971 und Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen des IG-L.....	677
XV.3. Genehmigung nach dem ForstG 1975.....	684
XV.4. Genehmigung nach dem Straßentunnel-Sicherheitsgesetz.....	690
XVI. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen	694
Rechtsmittelbelehrung	697
Hinweis	697

**Betreff: Steiermark/Burgenland
S 7 Fürstenfelder Schnellstraße
Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf
Umweltverträglichkeitsprüfung
Bescheid gemäß § 24f UVP-G 2000, § 4 BStG 1971, § 7 STSG und
§ 17 ForstG 1975**

BESCHIED

Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), vertreten durch die ASFINAG Bau Management GmbH (ASFINAG BMG), hat mit Schreiben vom 16. Mai 2008 beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung und auf Erlassung eines teilkonzentrierten Genehmigungsbescheides gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 24h (nunmehr: § 24f) Abs. 1 UVP-G 2000, § 4 Abs. 1 BStG 1971, § 17 ForstG 1975 und § 7 Abs. 1 STSG betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf, gestellt.

Mit Schreiben vom 15. Februar 2012, Zei. BMG/PG/DHI/CMT, stellte die die ASFINAG BMG im Vollmachtsnamen der ASFINAG bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie einen Antrag auf Änderung des Vorhabens gemäß § 24g Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 24f Abs. 6 UVP-G 2000 iVm 17 ForstG 1975 (Änderung 001 - Amphibienlaichgewässer).

Mit Schreiben vom 12. März 2013, Zei. BMG/PG/DHI/CMT, stellte die ASFINAG BMG im Vollmachtsnamen der ASFINAG bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Genehmigung zusätzlicher Rodungen gemäß § 17 ForstG 1975 iVm § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 24g UVP-G 2000 (Änderung 002 - Änderungen im Zuge des Wasserrechtsverfahrens).

Hinzuweisen ist auf die mit 1. Jänner 2015 in Kraft getretene Gemeindestrukturreform, womit die zuvor in der Steiermark bestehenden 542 Gemeinden zu nunmehr 287 Gemeinden umstrukturiert wurden. Standortgemeinden des verfahrensgegenständlichen Vorhabens sind davon auch betroffen: die ehemalige Gemeinde Hainersdorf ist seit 1. Jänner 2015 mit der Gemeinde Großwilfersdorf zur Gemeinde Großwilfersdorf vereinigt (siehe Kundmachung der Steiermärkischen Landesregierung vom 28. November 2013, LGBl. 162/2013), die ehemaligen Gemeinden Altenmarkt bei Fürstenfeld, Fürstenfeld und Übersbach sind seit 1. Jänner 2015 zur Stadtgemeinde Fürstenfeld vereinigt (siehe § 3 Abs. 4 Z. 2 des Steiermärkischen Gemeindestrukturreformgesetzes, LGBl. Nr. 31/2014 idF LGBl. Nr. 36/2014). Soweit im vorliegenden Bescheid auf die Standortgemeinden verwiesen wird, sind im Verfahren bis zum 1. Jänner 2015 die damals dem Rechtsbestand angehörenden Gebietskörperschaften angesprochen.

Über diese Anträge entscheidet der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 14/2014, § 32 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 96/2013, § 170 Abs. 2 Forstgesetz 1975 (ForstG 1975), BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I Nr. 189/2013 sowie als Tunnel-Verwaltungsbehörde gemäß § 13 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz (STSG), BGBl. I Nr. 54/2006 idF BGBl. I Nr. 96/2013, wie folgt:

Spruch:

I. Genehmigungen nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 sowie Forstgesetz 1975 und Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß Bundesstraßengesetz 1971 sowie Genehmigung der Tunnel-Vorentwürfe gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz

I.1. Genehmigung nach dem UVP-G 2000

Der ASFINAG wird die Genehmigung nach § 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 14/2014, iVm § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 96/2013, § 17 Forstgesetz 1975 (ForstG 1975), BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I Nr. 189/2013 und § 7 Abs. 1 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz (STSG), BGBl. I Nr. 54/2006 idF BGBl. I Nr. 96/2013, für das Bundesstraßenbauvorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf, erteilt.

Die Genehmigung erfolgt nach Maßgabe der im Spruchpunkt II angeführten Projektunterlagen und unter Einhaltung der im Spruchpunkt III enthaltenen Nebenbestimmungen.

I.2. Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971

Gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 wird der Straßenverlauf der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf, im Bereich der Gemeinden Hainersdorf, Großwilfersdorf, Bad Blumau, Altenmarkt, Fürstenfeld, Deutsch Kaltenbrunn und Rudersdorf auf Grundlage des eingereichten Projektes (Spruchpunkt II.) wie folgt bestimmt:

Der gegenständliche Abschnitt der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße erstreckt sich von der Anbindung an die A 2 Süd Autobahn bei Autobahn-km 135,900 im Knoten Riegersdorf (politische Gemeinde Hainersdorf) über eine Länge von rund 14,8 Kilometern in östlicher Richtung bis Dobersdorf (politische Gemeinde Rudersdorf).

Die Trasse verläuft nach der Anbindung an die bestehende A 2 Süd Autobahn in Richtung Osten durch den Edelseewald. Nach der Querung des Hühnerbaches und der Überführung der Landesstraße L 439 verläuft die Trasse am Waldrand knapp südlich des Commendewaldes. Nördlich des Ortsteils Speltenbach (politische Gemeinde Altenmarkt bei Fürstenfeld) wird die S 7 in einem rund 1 km langen Tunnel (Errichtung in offener Bauweise) geführt. Im Anschluss an die

Unterflurtrasse wird die Trasse in Tieflage geführt, steigt danach an und führt über die Landesstraße L 401 und die ÖBB-Bahnverbindung Fehring - Friedberg weiter in Richtung Osten. Die Landesstraße L 401 wird mit einer Vollanschlussstelle an die S 7 angebunden.

Im weiteren Verlauf in östlicher Richtung werden die Flussläufe von Lafnitz und Lahnbach jeweils mit einem Brückenbauwerk überquert. Die Trasse quert anschließend in Dammlage auf möglichst kurzem Weg den Talraum der Lafnitz zwischen den Gemeinden Deutsch Kaltenbrunn und Rudersdorf. Nördlich von Rudersdorf wird die Landesstraße B 57a in Form einer Vollanschlussstelle an die S 7 angebunden.

In diesem Bereich nördlich der Ortschaft Rudersdorf verläuft die S 7 in Tieflage und wird östlich der Anschlussstelle an die Landesstraße B 57a in den Tunnel Rudersdorf geführt. Die Gesamtlänge des Tunnels Rudersdorf beträgt rund 2,9 km, die Errichtung erfolgt teilweise in offener und teilweise in geschlossener Bauweise. Nach dem Ostportal des Tunnels verläuft die Trasse der S 7 entlang des Waldrandes östlich von Rudersdorf. Anschließend schwenkt ein zweistreifiger Zubringer in südlicher Richtung ab, um die S 7 westlich des Ortsteils Dobersdorf an den Bestand der Landesstraße B 65 (Europastraße 66) anzubinden.

Im Einzelnen ist der Verlauf der neu herzustellenden Bundesstraße aus dem Trassenplan vom 14. August 2008, bestehend aus Trassenplan Teil 1 (Einlage 1.1.2), Trassenplan Teil 2 (Einlage 1.1.3), Trassenplan Teil 3 (Einlage 1.1.4), Trassenplan Teil 4 (Einlage 1.1.5), Trassenplan Teil 5 (Einlage 1.1.6), Trassenplan Teil 6 (Einlage 1.1.7) und Trassenplan Teil 7 (Einlage 1.1.8) jeweils im Maßstab 1:2.000, zu ersehen.

Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes gemäß § 15 BStG 1971 ergeben sich aus dem vorgenannten Trassenplan. Die den örtlichen Verhältnissen entsprechend festgelegten Geländestreifen weisen um die künftige Straßenachse eine Breite von 150 m bzw. um die künftigen Achsen der Rampen eine Breite von 75 m auf.

1.3. Genehmigung nach dem ForstG 1975

Der ASFINAG wird zum Zwecke der Errichtung und des Betriebes der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf, samt zugehöriger Nebenanlagen die Bewilligung zur dauernden Rodung einer Rodefläche im Ausmaß von 462.701m² und zur befristeten Rodung einer Rodefläche im Ausmaß von 411.582 m² nach Maßgabe des „Forstrechtlichen Einreichoperats“ (Einreichprojekt 2008, Box 7, Mappen 7.1 und 7.2), der darin enthaltenen - einen integrierenden Bestandteil des Bescheidspruches bildenden - Rodungspläne (Einlagen 7.1.1 - 7.1.16) und der Projektänderungen 001 und 002 sowie nach Maßgabe der unter Spruchpunkt III enthaltenen Nebenbestimmungen erteilt.

Das genaue Ausmaß der vom Vorhaben betroffenen Waldflächen ist den folgenden Flächenzusammenstellungen zu entnehmen:

Rodungsverzeichnis KG 62240 Riegersdorf:

Bezeichnung im Rodungsplan			Grundstücks-Nr.	EZ	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²
RI	1	4	2138	50000	2703	
RI	1	1a	2026	50000	172	
RI	1	1b	2026	50000	38	
RI	1	1c	2026	50000		135
RI	1	1d	2026	50000		89
RI	1	R04	2138	50000	1075	
RI	1	R35	2138	50000	7	
RI	2	1	2014	37	155	
RI	2	3	522/8	37		22
RI	2	2a	849	37	249	
RI	2	2b	849	37		275
RI	2	2c	849	37	2640	
RI	2	2d	849	37		951
RI	2	2e	849	37	272	
RI	2	R55	849	37		1029
RI	2	R61	2014	37	485	
RI	4	1a	2015	22		4
RI	4	1b	2015	22	522	
RI	4	R60	2015	22	778	
RI	4	R63	2015	22	44	
RI	5	2a	2017	18		354
RI	5	2b	2017	18		19
RI	5	2c	2017	18	931	
RI	5	3c	2027	18	575	
RI	5	3d	2027	18		239
RI	5	R58	2017	18		113
RI	6	1a	2018	27		4
RI	6	1b	2018	27	230	
RI	6	1c	2018	27		478
RI	6	1d	2018	27	306	
RI	6	3a	853	27	897	
RI	6	3b	853	27		831
RI	6	3c	853	27	190	
RI	6	3d	853	27	39	
RI	7	1a	2016	14		258
RI	7	1b	2016	14	675	
RI	7	3a	1979	14	31	
RI	7	3b	1979	14	270	
RI	7	3c	1979	14	486	
RI	7	R59	2016	14		421
RI	7	R62	2016	14	9	
RI	7	R67	2016	14	145	
RI	8	1a	2019	21		67
RI	8	1b	2019	21	6	
RI	8	2a	1957	21		453
RI	8	2b	1957	21	302	
RI	9	1a	1920	10		149
RI	9	1b	1920	10	548	
RI	9	2a	1997/1	10	1050	
RI	9	2c	1997/1	10		216
RI	9	R57	1920	10		355
RI	9	R65	1920	10	490	
RI	10	2a	838	12		387
RI	10	2b	838	12		186
RI	10	2c	838	12	185	
RI	10	R44	838	12		288

RI	12	2	1983	29	937	
RI	13	2a	1982	19	644	
RI	13	2b	1982	19	453	
RI	13	3a	1963	19		246
RI	13	3b	1963	19	214	
RI	15	2a	1944/2	230	36	
RI	15	2b	1944/2	230	442	
RI	15	3a	1968	230	299	
RI	15	3b	1968	230		798
RI	15	3c	1968	230	320	
RI	15	3d	1968	230	3455	
RI	15	3e	1968	230	12	
RI	15	3f	1968	230	177	
RI	16	2a	855/2	25	4	
RI	16	2b	855/2	25	42	
RI	16	2c	855/2	25	95	
RI	16	3a	855/1	25	120	
RI	16	3b	855/1	25		214
RI	17	2a	1976	15	13	
RI	17	2b	1976	15	1077	
RI	17	2c	1976	15	773	
RI	18	2a	1970	13		1058
RI	18	2b	1970	13	25	
RI	18	2c	1970	13	428	
RI	19	2a	1975	31	448	
RI	19	2b	1975	31	1293	
RI	19	3a	848	31	73	
RI	19	3b	848	31		210
RI	19	3c	848	31	4953	
RI	19	3d	848	31		562
RI	19	3e	848	31		1089
RI	19	3f	848	31	303	
RI	19	R56	848	31		4
RI	21	1a	2009	34		358
RI	21	1b	2009	34	103	
RI	21	1c	2009	34		100
RI	21	2a	833/1	34		2
RI	21	2b	833/1	34	199	
RI	21	2c	833/1	34		258
RI	21	3a	1956	34		208
RI	21	3b	1956	34	16	
RI	21	R51	833/1	34		535
RI	23	1a	845/2	80		19
RI	23	1b	845/2	80	871	
RI	23	1c	845/2	80		347
RI	23	1d	845/2	80	105	
RI	23	1e	845/2	80		103
RI	23	1f	845/2	80		714
RI	23	1g	845/2	80	535	
RI	23	1h	845/2	80	1226	
RI	23	1i	845/2	80	123	
RI	23	1j	845/2	80		421
RI	23	2a	845/1	80		46
RI	23	2b	845/1	80	1329	
RI	23	2c	845/1	80		8
RI	23	2d	845/1	80	165	
RI	23	2e	845/1	80	13	
RI	23	2f	845/1	80		1612
RI	23	2g	845/1	80	163	
RI	23	2h	845/1	80	1172	
RI	23	2i	845/1	80	125	

RI	23	2j	845/1	80		398
RI	23	R39	845/1	80		6
RI	24	2	2008	23		3
RI	24	6	860/2	23		39
RI	24	3a	847	23		70
RI	24	3b	847	23	966	
RI	24	3c	847	23		2341
RI	24	3d	847	23	128	
RI	24	3e	847	23	3093	
RI	24	3f	847	23		1010
RI	24	3g	847	23	295	
RI	24	5a	836/2	23		499
RI	24	5b	836/2	23		429
RI	24	5c	836/2	23	506	
RI	24	R46	836/2	23		128
RI	25	1a	2140	50001	54	
RI	25	1b	2140	50001	234	
RI	25	2a	1980	50001	106	
RI	25	2c	1980	50001	326	
RI	25	2c	1980	50001	28	
RI	25	2c	1980	50001	85	
RI	25	2d	1980	50001	5725	
RI	25	2d	1980	50001	50	
RI	25	2d	1980	50001	573	
RI	25	2d	1980	50001	<0,5	
RI	25	2d	1980	50001	452	
RI	25	2e	1980	50001		1405
RI	25	2e	1980	50001		101
RI	25	2e	1980	50001		104
RI	25	2e	1980	50001		2816
RI	25	2g	1980	50001		297
RI	25	2h	1980	50001		940
RI	25	2i	1980	50001		135
RI	25	2j	1980	50001		21
RI	25	2k	1980	50001		820
RI	25	2l	1980	50001		824
RI	25	2l	1980	50001		5
RI	25	2l	1980	50001		1243
RI	25	2m	1980	50001	816	
RI	25	2n	1980	50001	49	
RI	25	2o	1980	50001	50	
RI	25	2p	1980	50001	33	
RI	25	R01	1980	50001	13	
RI	25	R02	1980	50001	3	
RI	25	R05	1980	50001	854	
RI	25	R06	1980	50001	210	
RI	25	R07	1980	50001		61
RI	25	R52	1980	50001	1349	
RI	25	R68	1980	50001		14
RI	25	R69	1980	50001		187
RI	26	1a	1974	33	678	
RI	26	1b	1974	33	731	
RI	26	1c	1974	33		705
RI	26	1d	1974	33	44	
RI	26	1e	1974	33	759	
RI	26	2a	846	33		9
RI	26	2b	846	33		88
RI	26	2c	846	33		1066
RI	26	2d	846	33	274	
RI	26	2e	846	33		329
RI	26	2f	846	33	5037	

RI	26	2g	846	33	224	
RI	26	2h	846	33		646
RI	26	2i	846	33	199	
RI	26	3a	1948/2	33		691
RI	26	3b	1948/2	33	634	
RI	27	2	1972	11		863
RI	27	1a	1973	11	9	
RI	27	1b	1973	11		746
RI	27	3a	834	11		165
RI	27	3b	834	11	177	
RI	27	R49	834	11		233
RI	28	1a	844	79		37
RI	28	1b	844	79	3077	
RI	28	1c	844	79		270
RI	28	1d	844	79		9
RI	28	1e	844	79		1217
RI	28	1f	844	79	20	
RI	28	1g	844	79		1504
RI	28	1h	844	79	391	
RI	28	1i	844	79	2991	
RI	28	1j	844	79		305
RI	28	1k	844	79	194	
RI	28	R40	844	79		133
RI	29	1a	850	35	258	
RI	29	1b	850	35		253
RI	29	1c	850	35	1908	
RI	29	1d	850	35		896
RI	29	1e	850	35		174
RI	29	1f	850	35	218	
RI	29	R54	850	35		619
RI	30	1a	1966	24	91	
RI	30	1b	1966	24	444	
RI	30	1c	1966	24	254	
RI	30	1d	1966	24	150	
RI	30	1e	1966	24		350
RI	30	1f	1966	24		63
RI	30	2a	1959	24		190
RI	30	2b	1959	24	198	
RI	30	3a	854	24	2	
RI	30	3b	854	24	269	
RI	30	3c	854	24	114	
RI	30	3d	854	24		187
RI	31	1a	852	66		327
RI	31	1b	852	66	1518	
RI	31	1c	852	66		488
RI	32	1a	1967	16	12	
RI	32	1b	1967	16	384	
RI	32	1c	1967	16	9	
RI	32	1d	1967	16	3	
RI	32	1e	1967	16	3	
RI	32	2a	1962	16		388
RI	32	2b	1962	16		151
RI	32	2c	1962	16		160
RI	32	2d	1962	16	624	
RI	33	1	1971	30		1213
RI	34	1a	851	2		257
RI	34	1b	851	2	158	
RI	34	1c	851	2	1383	
RI	34	1d	851	2		1111
RI	34	1e	851	2	44	
RI	34	R53	851	2		2

RI	35	1	1994	45		5
RI	36	1a	842	251		477
RI	36	1b	842	251	290	
RI	36	1c	842	251		215
RI	36	1d	842	251		29
RI	36	1e	842	251		985
RI	36	1f	842	251	163	
RI	36	1g	842	251	201	
RI	36	1h	842	251		615
RI	36	R42	842	251		105
RI	37	1a	843	71		195
RI	37	1b	843	71	661	
RI	37	1c	843	71	179	
RI	37	1d	843	71		969
RI	37	1e	843	71	209	
RI	37	1f	843	71		1034
RI	37	1g	843	71	188	
RI	37	1h	843	71		689
RI	37	1i	843	71	791	
RI	37	R41	843	71		234
RI	38	1a	839	262		1412
RI	38	1b	839	262	487	
RI	38	1c	839	262		452
RI	38	1d	839	262	1	
RI	38	1e	839	262		290
RI	38	R43	839	262		516
RI	39	1a	1965	7		107
RI	39	1b	1965	7		141
RI	39	1c	1965	7	270	
RI	40	1a	856/2	8		164
RI	40	1b	856/2	8	57	
RI	40	2a	1964	8		360
RI	40	2b	1964	8	339	
RI	40	3a	856/1	8	69	
RI	40	3b	856/1	8		224
RI	41	1	2131	229	41	
RI	41	R03	2131	229	246	
RI	42	1a	833/2	257		214
RI	42	1b	833/2	257	186	
RI	42	R50	833/2	257		281
RI	43	1a	835	77		173
RI	43	1b	835	77	200	
RI	43	R48	835	77		211
RI	44	1a	1958	36		324
RI	44	1b	1958	36	329	
RI	45	1a	2139	231		36
RI	45	1b	2139	231	38	
RI		R08	2132	229		5242
RI		R09	2132	229	848	
RI		R10	2132	229	307	
RI		R11	2132	229		2157
RI		R12	1685	197		2
RI		R13	1685	197	22	
RI		R14	2027			2
RI		R15	1685	197		64
RI		R16	1685	197	19	
RI		R17	1685	197	15	
RI		R18	1685	197		21
RI		R19	2131	229		1677
RI		R20	2131	229		3466
RI		R23	2009	34		4

RI		R24	2026	50000	6	
RI		R32	1851	50000	84	
RI		R33	2131	229	12106	
RI		R34	2131	229	13156	
RI		R35	2131	229	391	
RI		R36	2131	229		242
RI		R37	1980			976
RI		R38	1994			5
RI		R45	837	24		348
RI		R47	836/1	16		63
RI		R66	2131	229	636	

Rodungsverzeichnis KG 62216 Großwilfersdorf:

Bezeichnung im Rodungsplan			Grundstücks-Nr.	EZ	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²
GW	1	1a	1598	281	20	
GW	1	1b	1598	281	72	
GW	1	1c	1598	281		400
GW	2	1a	1600	56	201	
GW	2	1b	1600	56	101	
GW	2	1c	1600	56		350
GW	2	2a	1789	56	247	
GW	2	2b	1789	56		854
GW	2	2c	1789	56	2440	
GW	2	2d	1789	56		916
GW	2	3a	3119	56		172
GW	2	3b	3119	56	598	
GW	2	3c	3119	56	60	
GW	2	3d	3119	56		206
GW	3	1	1596	486		240
GW	4	4	3137	59		225
GW	4	1a	1606	59	86	
GW	4	1b	1606	59		31
GW	4	1c	1606	59	983	
GW	4	1d	1606	59	115	
GW	4	1e	1606	59		387
GW	4	2a	1786	59	285	
GW	4	2b	1786	59		908
GW	4	2c	1786	59	2080	
GW	4	2d	1786	59	118	
GW	4	2e	1786	59		409
GW	4	2f	1786	59	891	
GW	4	2g	1786	59		495
GW	4	3a	3124	59		178
GW	4	3b	3124	59	666	
GW	4	3c	3124	59		228
GW	4	3d	3124	59	65	
GW	5	1a	1602	179	696	
GW	5	1b	1602	179	146	
GW	5	1c	1602	179		491
GW	6	2	1608	541		49
GW	6	3	1651	541		64
GW	6	1a	1607	541		313
GW	6	1b	1607	541	134	
GW	6	1c	1607	541	1085	
GW	6	1d	1607	541	128	
GW	6	1e	1607	541		432
GW	7	1a	1604	58	896	

GW	7	1b	1604	58	123	
GW	7	1c	1604	58		420
GW	7	2a	1787	58	124	
GW	7	2b	1787	58		424
GW	7	2c	1787	58	921	
GW	7	2d	1787	58	664	
GW	7	2e	1787	58		181
GW	7	2f	1787	58		231
GW	7	3a	3123	58		159
GW	7	3b	3123	58	596	
GW	7	3c	3123	58	60	
GW	7	3d	3123	58		210
GW	8	2	1610	47		197
GW	8	5	1784	47		789
GW	8	1a	1609	47		876
GW	8	1b	1609	47	248	
GW	8	1c	1609	47	235	
GW	8	1d	1609	47	2020	
GW	8	1e	1609	47		790
GW	8	3a	1650	47	129	
GW	8	3b	1650	47	274	
GW	8	3c	1650	47		708
GW	8	4a	1762	47	17	
GW	8	4b	1762	47		2053
GW	8	4c	1762	47	391	
GW	8	6a	3128	47		320
GW	8	6b	3128	47	1212	
GW	8	6c	3128	47		396
GW	8	6d	3128	47	114	
GW	8	7a	3145	47		576
GW	8	7b	3145	47	385	
GW	9	2	1613	61		61
GW	9	1a	1611	61		446
GW	9	1b	1611	61	128	
GW	9	1c	1611	61	1060	
GW	9	1d	1611	61	125	
GW	9	1e	1611	61		421
GW	9	3a	1649	61	140	
GW	9	3b	1649	61	467	
GW	9	3c	1649	61	76	
GW	9	3d	1649	61		120
GW	9	4a	1763	61	662	
GW	9	4b	1763	61	1580	
GW	9	4c	1783	61	133	
GW	9	4d	1783	61		458
GW	9	4e	1783	61	1022	
GW	9	4f	1783	61		378
GW	9	5a	3131	61		183
GW	9	5b	3131	61	657	
GW	9	5c	3131	61	57	
GW	9	5d	3131	61		193
GW	10	4	1764	62	2677	
GW	10	1a	1612	62		431
GW	10	1b	1612	62	125	
GW	10	1c	1612	62	123	
GW	10	1d	1612	62	1035	
GW	10	1e	1612	62		418
GW	10	2a	1615	62		124
GW	10	2b	1615	62	44	
GW	10	2c	1615	62	3	
GW	10	3a	1648	62	464	

GW	10	3b	1648	62		93
GW	10	3c	1648	62	58	
GW	10	5a	1782	62	126	
GW	10	5b	1782	62		435
GW	10	5c	1782	62	986	
GW	10	5d	1782	62		366
GW	10	6a	3132	62		190
GW	10	6b	3132	62	724	
GW	10	6c	3132	62		224
GW	10	6d	3132	62	65	
GW	10	7a	3149	62		280
GW	10	7b	3149	62	592	
GW	11	4	1765	63	2553	
GW	11	1a	1614	63	119	
GW	11	1b	1614	63		418
GW	11	1c	1614	63		403
GW	11	1d	1614	63	122	
GW	11	1e	1614	63	996	
GW	11	2a	1617	63	68	
GW	11	2b	1617	63		111
GW	11	2c	1617	63	40	
GW	11	3a	1647	63	490	
GW	11	3b	1647	63		136
GW	11	3c	1647	63	78	
GW	11	5a	1781	63	137	
GW	11	5b	1781	63		470
GW	11	5c	1781	63	1063	
GW	11	5d	1781	63		398
GW	11	6a	3164/16	63	259	
GW	11	6b	3164/16	63		320
GW	11	6c	3164/16	63	511	
GW	11	7a	3164/17	63	25	
GW	11	7b	3164/17	63	39	
GW	11	7c	3164/17	63		262
GW	11	8a	3134	63		138
GW	11	8b	3134	63	587	
GW	11	8c	3134	63	53	
GW	11	8d	3134	63		182
GW	11	9a	3151	63		285
GW	11	9b	3151	63	775	
GW	12	4	1761	205		1512
GW	12	1a	1616	205	123	
GW	12	1b	1616	205		415
GW	12	1c	1616	205	120	
GW	12	1d	1616	205		232
GW	12	1e	1616	205	1003	
GW	12	2a	1618	205		227
GW	12	2b	1618	205	70	
GW	12	2c	1618	205	84	
GW	12	3a	1646	205	521	
GW	12	3b	1646	205		122
GW	12	3c	1646	205	75	
GW	13	1a	1619	52		425
GW	13	1b	1619	52	60	
GW	13	1c	1619	52	124	
GW	13	1d	1619	52	1018	
GW	13	1e	1619	52		11
GW	13	2a	1621	52	132	
GW	13	2b	1621	52		112
GW	13	2c	1621	52	306	
GW	13	3a	1645	52	577	

GW	13	3b	1645	52		118
GW	13	3c	1645	52	72	
GW	14	2	1622	591	561	
GW	14	1a	1620	591		422
GW	14	1b	1620	591	123	
GW	14	1c	1620	591	742	
GW	14	3a	1644	591	563	
GW	14	3b	1644	591		269
GW	14	3c	1644	591	85	
GW	14	4a	1643/1	591	403	
GW	14	4b	1643/1	591		331
GW	14	4c	1643/1	591	74	
GW	15	1a	1623	464	125	
GW	15	1b	1623	464		427
GW	15	1c	1623	464	425	
GW	16	1a	1624	68	123	
GW	16	1b	1624	68	119	
GW	16	1c	1624	68		428
GW	16	2a	1629	68	14	
GW	16	2b	1629	68		456
GW	16	3a	1630	68	224	
GW	16	3b	1630	68		345
GW	16	3c	1630	68	645	
GW	16	4a	1640	68	2001	
GW	16	5a	1775	68	157	
GW	16	5b	1775	68		539
GW	16	5c	1775	68	1244	
GW	16	5d	1775	68		464
GW	16	6a	3141	68	1099	
GW	16	6b	3141	68	110	
GW	16	6c	3141	68		386
GW	17	1a	1631	70		305
GW	17	1b	1631	70	81	
GW	17	1c	1631	70		95
GW	17	2a	1639	70	765	
GW	17	2b	1639	70		365
GW	17	3a	1773	70	133	
GW	17	3b	1773	70		461
GW	17	3c	1773	70	1053	
GW	17	3d	1773	70		387
GW	17	4a	1793	70	114	
GW	17	4b	1793	70		381
GW	17	4c	1793	70	946	
GW	17	4d	1793	70		379
GW	17	5a	3144	70	441	
GW	17	5b	3144	70		174
GW	17	5c	3144	70	50	
GW	17	6a	3161	70		297
GW	17	6b	3161	70	810	
GW	17	6c	3161	70		239
GW	18	1	1625	66	641	
GW	18	2	1643/2	66	104	
GW	18	3a	1777	66	133	
GW	18	3b	1777	66		460
GW	18	3c	1777	66	1051	
GW	18	3c	3164/11	66	14	
GW	18	3d	1777	66		392
GW	18	4a	3164/11	66	90	
GW	18	4b	3164/11	66		157
GW	18	5a	3164/10	66	230	
GW	18	5b	3164/10	66		33

GW	18	6a	3155	66		233
GW	18	6b	3155	66	914	
GW	18	6c	3155	66		205
GW	19	1a	1634	24		236
GW	19	1b	1634	24	145	
GW	19	1c	1634	24		248
GW	19	2a	1636	24		148
GW	19	2b	1636	24	82	
GW	19	2c	1636	24		241
GW	19	3a	1638	24		932
GW	19	3b	1638	24	172	
GW	19	3c	1638	24	28	
GW	19	4a	1637	24	49	
GW	19	4b	1637	24		160
GW	19	4c	1637	24		103
GW	19	5a	1808	24	122	
GW	19	5b	1808	24		422
GW	19	5c	1808	24	879	
GW	19	5d	1808	24		418
GW	19	6a	1810	24	132	
GW	19	6b	1810	24		457
GW	19	6c	1810	24	959	
GW	19	6d	1810	24		455
GW	19	7a	3147	24	408	
GW	19	7b	3147	24	51	
GW	19	7c	3147	24		178
GW	19	8a	3148	24	306	
GW	19	8b	3148	24		160
GW	19	8c	3148	24	45	
GW	19	9a	3163	24		328
GW	19	9b	3163	24	879	
GW	19	9c	3163	24		257
GW	19	R01	1638	24		49
GW	19	R02	1637	24		207
GW	20	1	1626	67	599	
GW	20	2a	1642	67	748	
GW	20	2b	1642	67		116
GW	20	2c	1642	67	179	
GW	20	3a	1776	67	148	
GW	20	3b	1776	67		506
GW	20	3c	1776	67	1167	
GW	20	3d	1776	67		434
GW	20	4a	3140	67	607	
GW	20	4b	3140	67		183
GW	20	4c	3140	67	53	
GW	20	5a	3158	67		297
GW	20	5b	3158	67	818	
GW	20	5c	3158	67		235
GW	22	1	1760	60		82
GW	22	2a	1785	60	127	
GW	22	2b	1785	60		419
GW	22	2c	1785	60	933	
GW	22	2d	1785	60		354
GW	22	3a	3164/19	60	28	
GW	22	3b	3164/19	60		409
GW	22	3c	3164/19	60	1	
GW	22	4a	3164/18	60	43	
GW	22	4b	3164/18	60		292
GW	22	5a	3127	60		159
GW	22	5b	3127	60	542	
GW	22	5c	3127	60	48	

GW	22	5d	3127	60		161
GW	22	6a	3142	60	19	
GW	22	6b	3142	60		255
GW	23	2	1768	74		383
GW	23	3	1767	74		1578
GW	23	1a	1769	74	41	
GW	23	1b	1769	74		140
GW	23	1c	1769	74	356	
GW	23	1d	1769	74		143
GW	23	4a	1804	74	70	
GW	23	4b	1804	74		243
GW	23	4c	1804	74	513	
GW	23	4d	1804	74		244
GW	23	5a	3081	74		97
GW	23	5b	3081	74	223	
GW	23	5c	3081	74	31	
GW	23	5d	3081	74		108
GW	24	1a	1766	71		1008
GW	24	1b	1766	71	1525	
GW	24	2a	1772	71	125	
GW	24	2b	1772	71		431
GW	24	2c	1772	71	986	
GW	24	2d	1772	71		362
GW	25	1a	1770	73	72	
GW	25	1b	1770	73		248
GW	25	1c	1770	73	578	
GW	25	1d	1770	73		215
GW	26	1a	1771	39	131	
GW	26	1b	1771	39		450
GW	26	1c	1771	39	1030	
GW	26	1d	1771	39		378
GW	27	1a	1774	41	103	
GW	27	1b	1774	41		358
GW	27	1c	1774	41	801	
GW	27	1d	1774	41		294
GW	28	1b	1778	45		449
GW	28	1c	1778	45	1023	
GW	28	1d	1778	45		379
GW	28	1q	1778	45	130	
GW	28	2a	3111	45		164
GW	28	2b	3111	45	555	
GW	28	2c	3111	45		213
GW	28	2s	3111	45	61	
GW	29	1a	1779	226	115	
GW	29	1b	1779	226		399
GW	29	1c	1779	226	898	
GW	29	1d	1779	226		332
GW	30	1a	1780	158	130	
GW	30	1b	1780	158		449
GW	30	1c	1780	158	1005	
GW	30	1d	1780	158		377
GW	31	1a	1788	214	142	
GW	31	1b	1788	214		499
GW	31	1c	1788	214	2242	
GW	31	1d	1788	214		109
GW	31	1e	1788	214		36
GW	32	1a	1790	27	144	
GW	32	1b	1790	27		489
GW	32	1c	1790	27	1058	
GW	32	1d	1790	27		417
GW	32	2a	3104	27		173

GW	32	2b	3104	27	472	
GW	32	2c	3104	27	48	
GW	32	2d	3104	27		159
GW	33	1a	1791	53	110	
GW	33	1b	1791	53		381
GW	33	1c	1791	53	813	
GW	33	1d	1791	53		340
GW	34	1a	1792	473	128	
GW	34	1b	1792	473		466
GW	34	1c	1792	473	1003	
GW	34	1d	1792	473		415
GW	35	1a	1794	50	142	
GW	35	1b	1794	50		491
GW	35	1c	1794	50	1260	
GW	35	1d	1794	50		484
GW	35	2a	1795	50	115	
GW	35	2b	1795	50		393
GW	35	2c	1795	50	945	
GW	35	2d	1795	50		430
GW	35	3a	3115	50		143
GW	35	3b	3115	50	440	
GW	35	3c	3115	50		141
GW	35	3d	3115	50	42	
GW	35	4a	3112	50		184
GW	35	4b	3112	50	614	
GW	35	4c	3112	50	65	
GW	35	4d	3112	50		226
GW	35	5a	3153	50		246
GW	35	5b	3153	50	1200	
GW	35	5c	3153	50		2
GW	35	5d	3153	50		1
GW	35	5e	3153	50	40	
GW	35	6a	3154	50		215
GW	35	6b	3154	50	1122	
GW	35	6c	3154	50		109
GW	35	6d	3154	50		20
GW	35	6e	3154	50	91	
GW	36	1a	1796	33	128	
GW	36	1b	1796	33		442
GW	36	1c	1796	33	1016	
GW	36	1d	1796	33		457
GW	36	2a	3117	33		168
GW	36	2b	3117	33	602	
GW	36	2c	3117	33		220
GW	36	2d	3117	33	63	
GW	37	4	3164/6	46	335	
GW	37	1a	1797	46	136	
GW	37	1b	1797	46		468
GW	37	1c	1797	46	1008	
GW	37	1d	1797	46		476
GW	37	2a	3164/4	46	563	
GW	37	2b	3164/4	46		1263
GW	37	2c	3164/4	46	4344	
GW	37	2d	3164/4	46		4
GW	37	3a	3164/7	46	373	
GW	37	3b	3164/7	46		1359
GW	37	3c	3164/7	46	613	
GW	37	5a	3164/5	46	168	
GW	37	5b	3164/5	46		18
GW	37	6a	3108	46		162
GW	37	6b	3108	46	497	

GW	37	6c	3108	46		182
GW	37	6d	3108	46	53	
GW	37	7a	3109	46		188
GW	37	7b	3109	46	592	
GW	37	7b	3135	46	708	
GW	37	7c	3109	46	63	
GW	37	7d	3109	46		216
GW	37	8a	3135	46		123
GW	37	8c	3135	46		237
GW	37	8d	3135	46	67	
GW	38	1a	1798	29	145	
GW	38	1b	1798	29		498
GW	38	1c	1798	29	1067	
GW	38	1d	1798	29		506
GW	38	2a	3106	29		159
GW	38	2b	3106	29	505	
GW	38	2c	3106	29	57	
GW	38	2d	3106	29		199
GW	39	1a	1799	1	138	
GW	39	1b	1799	1		470
GW	39	1c	1799	1	1008	
GW	39	1d	1799	1		478
GW	39	2a	3064	1		100
GW	39	2b	3064	1	217	
GW	39	2c	3064	1	30	
GW	39	2d	3064	1		101
GW	40	1a	1800	85	129	
GW	40	1b	1800	85		442
GW	40	1c	1800	85	943	
GW	40	1d	1800	85		448
GW	41	1a	1801	26	268	
GW	41	1b	1801	26		924
GW	41	1c	1801	26	1961	
GW	41	1d	1801	26		929
GW	41	2a	3101	26		152
GW	41	2b	3101	26	468	
GW	41	2c	3101	26		197
GW	41	2d	3101	26	56	
GW	42	2	3165	72		169
GW	42	1a	1803	72		229
GW	42	1b	1803	72	481	
GW	42	1c	1803	72		228
GW	42	1d	1803	72	66	
GW	43	1a	1805	10	134	
GW	43	1b	1805	10		462
GW	43	1c	1805	10	971	
GW	43	1d	1805	10		462
GW	43	2a	3084	10		169
GW	43	2b	3084	10	427	
GW	43	2c	3084	10	56	
GW	43	2d	3084	10		191
GW	44	1a	1806	31	136	
GW	44	1b	1806	31		467
GW	44	1c	1806	31	991	
GW	44	1d	1806	31		480
GW	44	2a	1807	31	130	
GW	44	2b	1807	31		450
GW	44	2c	1807	31	941	
GW	44	2d	1807	31		451
GW	44	3a	3098	31		156
GW	44	3b	3098	31	431	

GW	44	3c	3098	31		169
GW	44	3d	3098	31	50	
GW	45	1a	3164/15	305	203	
GW	45	1b	3164/15	305		339
GW	45	1c	3164/15	305	354	
GW	45	2a	3164/12	305	85	
GW	45	2b	3164/12	305		136
GW	45	2c	3164/12	305	39	
GW	45	3a	3164/14	305	143	
GW	45	3b	3164/14	305		267
GW	45	4a	3164/13	305		119
GW	45	4b	3164/13	305	144	
GW	46	1a	1809	21	143	
GW	46	1b	1809	21		492
GW	46	1c	1809	21	1042	
GW	46	1d	1809	21		498
GW	46	2a	3095	21		183
GW	46	2b	3095	21	526	
GW	46	2c	3095	21		231
GW	46	2d	3095	21	66	
GW	47	2	3164/9	335	462	
GW	47	1a	3164/8	335	95	
GW	47	1b	3164/8	335		677
GW	48	1a	3164/20	193	4	
GW	48	1b	3164/20	193		75
GW	48	2a	3164/21	193	10	
GW	48	2b	3164/21	193		57
GW	49	1a	1811	14	135	
GW	49	1b	1811	14		465
GW	49	1c	1811	14	984	
GW	49	1d	1811	14		464
GW	49	2a	3090	14		163
GW	49	2b	3090	14	455	
GW	49	2c	3090	14	61	
GW	49	2d	3090	14		214
GW	50	1a	1812	81	126	
GW	50	1b	1812	81		429
GW	50	1c	1812	81	959	
GW	50	1d	1812	81		472
GW	51	2	3164/2	380		125
GW	51	1a	3164/3	380	2104	
GW	51	1b	3164/3	380		3438
GW	52	1a	3069	17		94
GW	52	1b	3069	17	214	
GW	52	1c	3069	17	31	
GW	52	1d	3069	17		109
GW	53	1a	3070	369	214	
GW	53	1b	3070	369		101
GW	53	1c	3070	369		102
GW	53	1d	3070	369	29	
GW	53	2a	3136	369		74
GW	53	2b	3136	369	517	
GW	53	2c	3136	369	44	
GW	53	2d	3136	369		152
GW	53	3a	3138	369		58
GW	53	3b	3138	369	654	
GW	53	3c	3138	369		197
GW	53	3d	3138	369	57	
GW	54	1a	3067	15		110
GW	54	1b	3067	15	226	
GW	54	1c	3067	15	30	

GW	54	1d	3067	15		101
GW	55	1a	3066	535		102
GW	55	1b	3066	535	213	
GW	55	1c	3066	535	28	
GW	55	1d	3066	535		97
GW	56	1a	3065	2		92
GW	56	1b	3065	2	201	
GW	56	1c	3065	2	28	
GW	56	1d	3065	2		97
GW	57	1a	3073	43	202	
GW	57	1b	3073	43		91
GW	57	1c	3073	43		102
GW	57	1d	3073	43	29	
GW	58	1a	3063	539		130
GW	58	1b	3063	539	280	
GW	58	1c	3063	539	38	
GW	58	1d	3063	539		131
GW	59	1a	3074	267		95
GW	59	1b	3074	267	191	
GW	59	1c	3074	267	25	
GW	59	1d	3074	267		85
GW	59	2a	3077	267	398	
GW	59	2b	3077	267		182
GW	59	2c	3077	267		203
GW	59	2d	3077	267	58	
GW	60	1a	3164/1	82	7600	
GW	60	1b	3164/1	82		2835
GW	60	1c	3164/1	82	725	
GW	60	1d	3164/1	82		2105
GW	60	1e	3164/1	82		186
GW	60	2a	3150	82	958	
GW	60	2b	3150	82		1090
GW	60	2c	3150	82	275	
GW	60	3a	3164/71	82		7022
GW	60	3b	3164/71	82	33826	
GW	60	3c	3164/71	82		5291
GW	60	3d	3164/71	82		4871
GW	60	3e	3164/71	82		130
GW	60	R03	3164/71	82	260	
GW	60	R04	3164/71	82	314	
GW	60	R05	3164/1	82		771
GW	60	R06	3164/71	82		93
GW	60	R08	3164/71	82		97
GW	60	R09	3164/71	82	13	
GW	60	R10	3164/71	82	2	
GW	60	R11	3164/71	82	34	
GW	61	1a	3087	48		167
GW	61	1b	3087	48	439	
GW	61	1c	3087	48		200
GW	61	1d	3087	48	58	
GW	62	1a	3092	16		187
GW	62	1b	3092	16	501	
GW	62	1c	3092	16		221
GW	62	1d	3092	16	63	
GW	63	1a	3094	334		157
GW	63	1b	3094	334	426	
GW	63	1c	3094	334	52	
GW	63	1d	3094	334		177
GW	64	1a	3097	190		183
GW	64	1b	3097	190	521	
GW	64	1c	3097	190	63	

GW	64	1d	3097	190		219
GW	65	1a	3099	25		171
GW	65	1b	3099	25	512	
GW	65	1c	3099	25	62	
GW	65	1d	3099	25		215
GW	66	1a	3105	252		161
GW	66	1b	3105	252	489	
GW	66	1c	3105	252		191
GW	66	1d	3105	252	55	
GW	67	1a	3116	69		161
GW	67	1b	3116	69	544	
GW	67	1c	3116	69	55	
GW	67	1d	3116	69		191
GW	68	2	3130	4		37
GW	68	1a	3120	4		155
GW	68	1b	3120	4	519	
GW	68	1c	3120	4		165
GW	68	1d	3120	4	49	
GW	69	1	3133	512		123
GW	70	1a	3139	483		19
GW	70	1b	3139	483	669	
GW	70	1c	3139	483	57	
GW	70	1d	3139	483		197
GW	71	1a	3146	492		270
GW	71	1b	3146	492	420	
GW	72	1a	3152	64		255
GW	72	1b	3152	64	899	
GW	73	1a	3160	283		671
GW	73	1b	3160	283	1859	
GW	73	1c	3160	283		546
GW	74	1a	3162	86		322
GW	74	1b	3162	86	858	
GW	74	1c	3162	86		248

Rodungsverzeichnis KG 62229 Lindegg:

Bezeichnung im Rodungsplan			Grundstücks-Nr.	EZ	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²
LI	1	1a	558	27		554
LI	1	1b	558	27	109	
LI	1	1c	558	27		135
LI	2	1a	556	346		724
LI	2	1b	556	346	621	
LI	2	1c	556	346	122	
LI	2	R01	556	346		138
LI	3	2a	2784/2	50000	155	
LI	3	2b	2784/2	50000		429
LI	3	2c	2784/2	50000	316	
LI	3	2d	2784/2	50000		220
LI	3	2e	2784/2	50000	62	
LI	3	2f	2784/2	50000		61
LI	4	1a	555	4		458
LI	4	1b	555	4		374
LI	4	1c	555	4	279	
LI	4	R02	555	4	51	
LI	5	1a	554	191		32
LI	5	1b	554	191	6	
LI	5	1c	554	191	22	

LI	6	1	2752	47		203
LI	7	1	2745	96		23
LI	8	1a	2728	87		3456
LI	8	1b	2728	87		<0,5
LI	8	1c	2728	87	933	
LI	8	1d	2728	87		1623
LI	8	R04	2728	87		714
LI	8	R05	2728	87	1180	
LI	9	1a	2730	269		1075
LI	9	1b	2730	269		225
LI	9	1c	2730	269		35
LI	9	1d	2730	269		1797
LI	9	1e	2730	269	1226	
LI	9	R03	2730	269	332	
LI	9	R06	2730	269		89
LI	10	1	2721/1	162		2
LI	11	1	3286	261		39
LI	12	1	2719	58		378
LI	13	1a	2717	60	12	
LI	13	1b	2717	60		221
LI	14	1a	2712	64		490
LI	14	1b	2712	64	189	
LI	14	2a	2707	64		304
LI	14	2b	2707	64	180	
LI	14	2c	2707	64		430
LI	14	2d	2707	64	285	
LI	15	1a	2704	270		377
LI	15	1b	2704	270	218	
LI	16	1a	2699	416		440
LI	16	1b	2699	416	137	
LI	16	2a	2697	416		240
LI	16	2b	2697	416	42	
LI	17	1a	2695	83		285
LI	17	1b	2695	83	22	
LI	19	1a	1937	260	31	
LI	19	1b	1937	260		145
LI		R07	2694	83		677

Rodungsverzeichnis KG 62201 Altenmarkt:

Bezeichnung im Rodungsplan			Grundstücks-Nr.	EZ	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²
AL	1	1a	514	74		44
AL	1	1b	514	74	1386	
AL	1	1c	514	74		471
AL	1	1d	514	74		276
AL	1	R02	514	74	65	
AL	1	R12	514	74		221
AL	1	R43	514	74	37	
AL	2	1a	215	11		243
AL	2	1b	215	11	62	
AL	2	2a	535	11	197	
AL	2	2b	535	11		605
AL	3	1a	515	37		48
AL	3	1b	515	37	388	
AL	3	1c	515	37		173
AL	3	R03	515	37	35	
AL	3	R13	515	37		148

AL	3	R44	515	37	10	
AL	4	2	481	47		129
AL	4	1a	516	47		169
AL	4	1b	516	47	916	
AL	4	1c	516	47		585
AL	4	R04	516	47	87	
AL	4	R14	516	47		479
AL	4	R45	516	47	25	
AL	5	1a	517	408		148
AL	5	1b	517	408	1319	
AL	5	1c	517	408		424
AL	5	R05	517	408	74	
AL	5	R15	517	408		528
AL	5	R38	517	408		49
AL	5	R46	517	408	21	
AL	6	3	559	50		26
AL	6	1a	518	50		249
AL	6	1b	518	50	1603	
AL	6	R06	518	50	124	
AL	6	R16	518	50		1003
AL	6	R39	518	50		831
AL	6	R47	518	50	31	
AL	7	1a	519	78		96
AL	7	1b	519	78	695	
AL	7	R07	519	78	47	
AL	7	R17	519	78		208
AL	7	R40	519	78		246
AL	8	4	552	181		1
AL	8	5	554	181		621
AL	8	1a	520	181		90
AL	8	1b	520	181	811	
AL	8	2a	633	181		16
AL	8	2b	633	181	536	
AL	8	3a	634	181		220
AL	8	3b	634	181	147	
AL	8	3c	634	181	133	
AL	8	R08	520	181	45	
AL	8	R18	520	181		138
AL	8	R41	520	181		159
AL	9	1a	521	52		171
AL	9	1b	521	52	1753	
AL	9	2a	637	52	25	
AL	9	2b	637	52	420	
AL	9	3a	638	52		161
AL	9	3b	638	52	72	
AL	9	3c	638	52	1	
AL	9	R09	521	52	84	
AL	9	R19	521	52		147
AL	9	R42	521	52		110
AL	10	1a	522	432		90
AL	10	1b	522	432	927	
AL	10	R10	522	432	46	
AL	10	R20	522	432		36
AL	11	1a	523	31		352
AL	11	1b	523	31	2415	
AL	11	R11	523	31		16
AL	12	2	581	66		110
AL	12	1a	511	66	452	
AL	12	1b	511	66		1468
AL	12	1c	511	66	91	
AL	12	1d	511	66	3655	

AL	12	1e	511	66	4	
AL	12	R21	511	66		5405
AL	13	1a	524	60		331
AL	13	1b	524	60	11	
AL	13	1c	524	60	240	
AL	14	418	446	50000	1	
AL	15	1a	525	40		319
AL	15	1b	525	40	56	
AL	15	1c	525	40	319	
AL	16	1a	526	72	66	
AL	16	1b	526	72		175
AL	16	2a	632	72		265
AL	16	2b	632	72	5	
AL	17	3	553	61		239
AL	17	4	556	61		110
AL	17	1a	527	61	11	
AL	17	1b	527	61		178
AL	17	2a	510	61	527	
AL	17	2b	510	61		1789
AL	17	2c	510	61	4225	
AL	17	R22	510	61		1202
AL	18	3	555	21		170
AL	18	1a	528	21	17	
AL	18	1b	528	21		268
AL	18	2a	530	21	24	
AL	18	2b	530	21		116
AL	18	4a	441	21		385
AL	18	4b	441	21	1374	
AL	18	4c	441	21		512
AL	18	5a	428	21		191
AL	18	5b	428	21	747	
AL	18	5c	428	21		245
AL	19	1a	529/1	163		64
AL	19	1b	529/1	163	22	
AL	20	1a	529/2	290		151
AL	20	1b	529/2	290	20	
AL	21	1a	531	17	2	
AL	21	1b	531	17		74
AL	21	3a	437	17		361
AL	21	3b	437	17	16	
AL	21	3c	437	17	801	
AL	21	3d	437	17		279
AL	22	2	483	422		188
AL	22	1a	532	422	<0,5	
AL	22	1b	532	422		70
AL	22	5a	436	422		21
AL	22	5b	436	422		236
AL	22	5c	436	422	1533	
AL	22	5d	436	422		335
AL	23	1	533	15		88
AL	23	2a	435	15		231
AL	23	2b	435	15	1743	
AL	23	2c	435	15		307
AL	23	3c	426	15	1676	
AL	23	3d	426	15		2208
AL	23	3e	426	15		1
AL	23	3f	426	15	667	
AL	23	R32	426	15		1131
AL	23	R34	426	15		245
AL	24	1a	534	14		173
AL	24	1b	534	14	26	

AL	24	3a	434	14		180
AL	24	3b	434	14		2
AL	24	3c	434	14	1680	
AL	24	3d	434	14		317
AL	26	2	558	65		58
AL	26	3a	439	65		288
AL	26	3b	439	65	965	
AL	26	3c	439	65		344
AL	26	3d	429	65		195
AL	26	3e	429	65	740	
AL	26	3f	429	65		251
AL	27	1a	645	18	77	
AL	27	1b	646	18		48
AL	27	1c	645	18		120
AL	28	1a	644	20	130	
AL	28	1b	644	20		97
AL	28	2a	643	20	1	
AL	28	2b	643	20		93
AL	29	1a	648	116	81	
AL	29	1b	648	116		171
AL	29	1c	647	116		2
AL	29	1d	647	116		15
AL	30	2	650	108		1
AL	30	1a	649	108	53	
AL	30	1b	649	108		90
AL	31	6	579	54		<0,5
AL	31	1a	642	54	6	
AL	31	1b	642	54		127
AL	31	2a	641	54		11
AL	31	2b	641	54		10
AL	31	2c	641	54	185	
AL	31	4a	580	54	421	
AL	31	4b	580	54		1024
AL	31	4c	580	54		436
AL	31	5a	489	54		566
AL	31	5b	489	54		141
AL	31	5c	489	54	63	
AL	31	6a	478	54	149	
AL	31	6b	478	54		144
AL	31	6c	478	54	2	
AL	31	R30	489	54	215	
AL	32	1	536	10		146
AL	32	3	801	10		192
AL	32	2a	479	10		136
AL	32	2b	479	10	25	
AL	33	3	620	504		31
AL	33	1a	640	504	261	
AL	33	1b	640	504		19
AL	33	2a	639	504		141
AL	33	2b	639	504	10	
AL	33	5a	488	504	2775	
AL	33	5b	488	504		362
AL	33	5c	488	504		1084
AL	33	5d	488	504	663	
AL	33	R25	488	504		46
AL	33	R27	488	504		2073
AL	34	1	537	48		31
AL	35	1	627	450		69
AL	35	2a	631	450		112
AL	35	2b	631	450	372	
AL	35	3a	630	450		185

AL	35	3b	630	450	182	
AL	35	3c	630	450	132	
AL	36	1a	636	34		178
AL	36	1b	636	34	453	
AL	36	2a	635	34		140
AL	36	2b	635	34	126	
AL	36	2c	635	34	153	
AL	37	1a	625	38	192	
AL	37	1b	625	38		247
AL	37	2a	624	38	417	
AL	37	2b	624	38		261
AL	37	3a	545	38	3	
AL	37	3b	545	38		159
AL	38	1a	628	392		177
AL	38	1b	628	392	263	
AL	38	2a	629	392	221	
AL	38	2b	629	392		163
AL	38	2c	629	392	190	
AL	38	2d	629	392	239	
AL	39	1a	622	39	123	
AL	39	1b	622	39		203
AL	39	2a	623	39	277	
AL	39	2b	623	39		246
AL	39	2c	623	39	166	
AL	40	1a	618	285	187	
AL	40	1b	618	285		206
AL	40	1c	618	285	143	
AL	40	2a	619	285		72
AL	40	2b	619	285	248	
AL	41	1a	615	51	27	
AL	41	1b	615	51	229	
AL	41	2a	614	51		14
AL	41	2b	614	51		192
AL	41	2c	614	51	141	
AL	41	R36	615	51		208
AL	43	1	616	32	340	
AL	43	3	484	32		122
AL	43	2a	617	32		233
AL	43	2b	617	32		109
AL	43	2c	617	32	165	
AL	43	R35	617	32		55
AL	43	R37	617	32	17	
AL	44	1a	612	53		46
AL	44	1b	612	53	87	
AL	44	1c	612	53	151	
AL	44	2a	613	53		189
AL	44	2b	613	53	10	
AL	44	R23	612	53		278
AL	45	2	610	4		11
AL	45	1a	611	4	<0,5	
AL	45	1b	611	4		220
AL	45	1c	611	4	170	
AL	45	R24	611	4		230
AL	46	1a	608	232		14
AL	46	1b	608	232		272
AL	46	1c	608	232	99	
AL	47	1	607	59		61
AL	49	2a	430	63		332
AL	49	2b	430	63	1243	
AL	49	2c	430	63		447
AL	51	1	557	57		81

AL	57	2	803	9		7
AL	57	1a	487	9	1310	
AL	57	1b	487	9		394
AL	57	1c	487	9	205	
AL	57	1d	487	9	140	
AL	57	1e	487	9		271
AL	57	3b	425	9	1525	
AL	57	3d	425	9		17
AL	57	R26	487	9	9	
AL	57	R28	487	9		251
AL	57	R33	425	9		1101
AL	58	1a	486	429	498	
AL	58	1b	486	429		152
AL	58	1c	486	429	31	
AL	58	1d	486	429	80	
AL	58	2a	476	429		205
AL	58	2b	476	429	59	
AL	58	R29	486	429		335
AL	59	2	800	6		162
AL	59	1a	480	6	2	
AL	59	1b	480	6		70
AL	60	1	482	77		154
AL	61	1	798	24		24
AL	62	1	799	5		278
AL	63	2a	438	180		269
AL	63	2b	438	180	901	
AL	63	2c	438	180		317
AL	64	1	802	8		54
AL	65	1a	440	277		131
AL	65	1b	440	277	510	
AL	65	1c	440	277		214
AL	66	1a	433	13	307	
AL	66	1b	433	13		574
AL	66	1c	433	13	1162	
AL	66	1d	433	13		411
AL	67	1a	431	355		176
AL	67	1b	431	355	515	
AL	67	1c	431	355		181
AL	68	1a	427	64	840	
AL	68	1b	427	64		692

Rodungsverzeichnis KG 62244 Spaltenbach:

Bezeichnung im Rodungsplan			Grundstücks-Nr.	EZ	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²
SP	1	1	599	69		6
SP	2	1a	600	14		210
SP	2	1b	600	14	3	
SP	3	1a	601	27		260
SP	3	1b	601	27	80	
SP	4	1a	602	436		1
SP	4	1b	602	436		220
SP	4	1c	602	436	5	
SP	4	2a	604	436		58
SP	4	2b	604	436		243
SP	4	R02	604	436		<0,5
SP	5	1a	603	22		45
SP	5	1b	603	22		251

SP	5	2b	740	22	289	
SP	5	2e	740	22		445
SP	5	R30	740	22		220
SP	6	1a	605	198	98	
SP	6	1b	605	198		298
SP	6	R03	605	198		122
SP	7	1a	606	98		104
SP	7	1b	606	98		277
SP	7	R04	606	98		111
SP	7	R05	606	98	173	
SP	8	1a	607	142		403
SP	8	1b	607	142		276
SP	8	R06	607	142		149
SP	8	R07	607	142	183	
SP	9	1a	608	171		643
SP	9	1b	608	171		231
SP	9	R08	608	171		136
SP	9	R09	608	171	160	
SP	10	1a	609	1		943
SP	10	1b	609	1		271
SP	10	2a	611	1		309
SP	10	2b	611	1	356	
SP	10	2c	611	1		108
SP	10	2d	611	1		260
SP	10	R10	609	1		206
SP	10	R11	609	1	169	
SP	10	R14	611	1	416	
SP	10	R16	611	1		229
SP	10	R17	611	1		50
SP	10	R24	611	1		210
SP	11	3	821	17		172
SP	11	2a	783	17	14	
SP	11	2b	783	17		343
SP	11	2c	783	17		457
SP	11	2d	783	17		292
SP	11	4a	750	17		180
SP	11	4b	750	17		531
SP	11	5a	747	17		108
SP	11	5b	747	17		170
SP	12	1a	610	178		1093
SP	12	1b	610	178		267
SP	12	1c	610	178		15
SP	12	R12	610	178	212	
SP	12	R13	610	178		179
SP	12	R15	610	178	67	
SP	12	R23	610	178	5	
SP	13	1a	613	24		168
SP	13	1b	613	24		747
SP	13	1c	613	24		111
SP	13	1d	613	24		380
SP	13	1e	613	24	199	
SP	13	R19	613	24		78
SP	13	R26	613	24		165
SP	14	1a	612	21		474
SP	14	1b	612	21		693
SP	14	1c	612	21		234
SP	14	1d	612	21	171	
SP	14	R18	612	21		87
SP	14	R25	612	21		129
SP	15	2a	757	50000	182	
SP	15	3b	767	50000	8	

SP	15	R32	767	50000	8	
SP	16	1a	614	26		40
SP	16	1b	614	26		273
SP	16	1c	614	26		511
SP	16	1d	614	26	195	
SP	16	1e	614	26		299
SP	16	R20	614	26		113
SP	16	R27	614	26		175
SP	17	1a	615	15		59
SP	17	1b	615	15		427
SP	17	1c	615	15	223	
SP	17	1d	615	15		338
SP	17	R21	615	15		81
SP	17	R28	615	15		266
SP	18	1a	787	9		31
SP	18	1b	787	9		318
SP	18	1c	787	9		165
SP	18	1d	787	9		30
SP	18	2a	785	9	67	
SP	18	2b	785	9		226
SP	18	2c	785	9		317
SP	18	2d	785	9		224
SP	18	3a	741	9		19
SP	18	3b	741	9		218
SP	19	1a	786	10		345
SP	19	1b	786	10		479
SP	19	1c	786	10		175
SP	19	2a	748	10		680
SP	19	2c	748	10		344
SP	20	1a	616	108	250	
SP	20	1b	616	108		220
SP	20	1c	616	108		396
SP	20	2a	617	108		144
SP	20	2b	617	108		115
SP	20	3a	618	108		272
SP	20	3b	618	108		71
SP	20	R22	616	108		47
SP	20	R29	616	108		256
SP	21	1a	784	166	158	
SP	21	1b	784	166		738
SP	21	1c	784	166		877
SP	21	1d	784	166		633
SP	22	1a	619/2	12	14	
SP	22	1b	619/2	12		236
SP	22	3a	619/3	12	5	
SP	22	3b	619/3	12		66
SP	22	3c	619/3	12		<0,5
SP	24	3	756	11		97
SP	24	1a	823	11	6	
SP	24	1b	823	11		293
SP	24	4a	749	11		282
SP	24	4b	749	11		201
SP	24	5a	746	11		183
SP	24	5b	746	11		112
SP	27	1a	776/1	425	<0,5	
SP	27	1c	776/1	425		551
SP	27	1d	776/1	425		220
SP	27	1e	776/1	425	10	
SP	27	1i	776/1	425		1892
SP	27	1j	776/1	425	200	
SP	27	1k	776/1	425		410

SP	27	1l	776/1	425	12	
SP	28	1a	824	4		151
SP	28	1b	824	4	3	
SP	28	2a	774	4	1	
SP	28	2b	774	4		282
SP	28	2c	774	4	1	
SP	28	3a	189/36	4	269	
SP	28	3b	189/36	4		843
SP	31	1	822	432		318
SP	32	1a	773	159		408
SP	32	1b	773	159	19	
SP	34	1	772	163		192
SP	36	1	316/2	176		3
SP	37	1b	438	120		3
SP	39	1a	753	7		5
SP	40	3	189/108	25		171
SP	40	1a	755	25		928
SP	40	1b	755	25		275
SP	41	2a	745	434		1912
SP	41	2b	745	434		566
SP	42	1a	754	8		1251
SP	42	1b	754	8		299
SP	42	2a	751	8		581
SP	42	2b	751	8		158
SP	44	1c	739	117		20
SP	44	1c	739	117	20	
SP	44	1e	739	117		1
SP	44	1g	739	117		24
SP	44	1h	739	117	477	
SP	44	1i	739	117		46
SP	44	1j	739	117		362
SP	44	1k	739	117	<0,5	
SP	44	1l	739	117		<0,5
SP	44	R31	739	117		202
SP	45	3	189/105	148		47
SP	45	4	189/96	148		4
SP	47	2	189/104	152		70
SP	48	3	189/103	185		12
SP	52	R35	730	31	200	
SP	54	R33	189/12	165		111
SP	55	3	189/109	140		112
SP	58	1a	732	273	<0,5	

Rodungsverzeichnis KG 62212 Fürstenfeld:

Bezeichnung im Rodungsplan		Grundstücks-Nr.	EZ	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²
FF	4	1	1627/3	364	8
FF	4	5a	1627/1	364	3
FF	4	5b	1627/1	364	140
FF	4	5c	1627/1	364	4
FF	4	5d	1627/1	364	147
FF	4	5e	1627/1	364	28
FF	4	5f	1627/1	364	725
FF	4	7b	1627/26	364	425
FF	4	R02	1627/1	364	95
FF	4	R17	1627/1	364	38
FF	7	R15	1633/2	198	746

FF	8	1a	1606/2	363		653
FF	8	1b	1606/2	363		1864
FF	8	1c	1606/2	363	879	
FF	8	1d	1606/2	363	9912	
FF	8	1e	1606/2	363		782
FF	8	1f	1606/2	363	176	
FF	8	1g	1606/2	363		3
FF	8	2a	1606/1	363	1183	
FF	8	2b	1606/1	363		12534
FF	8	2c	1606/1	363	45330	
FF	8	2d	1606/1	363		7864
FF	8	2e	1606/1	363	777	
FF	8	R01	1606/1	363	28	
FF	8	R03	1606/2	363		558
FF	8	R04	1606/2	363	1620	
FF	8	R05	1606/1	363		2900
FF	8	R06	1606/2	363		297
FF	8	R07	1606/1	363	171	
FF	8	R18	1606/2	363	37	
FF	15	R08	1757	601		28
FF	15	R09	1757	601		160
FF	15	R10	1757	601	490	
FF	15	R11	1757	601		359
FF	15	R12	1757	601	30	
FF	15	R13	1757	601	6	
FF	15	R14	1757	601	11	
FF	16	1a	1743/2	50001		338
FF	16	1b	1743/2	50001	594	
FF	16	1c	1743/2	50001		314

Rodungsverzeichnis KG 31102 Deutsch Kaltenbrunn:

Bezeichnung im Rodungsplan			Grundstücks-Nr.	EZ	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²
DK	18	1a	1359	634		1182
DK	18	1b	1359	634	700	
DK	19	1a	1354	619	614	
DK	19	1b	1354	619		1115
DK	19	1c	1354	619	4	
DK		R01	1544	1137		907
DK		R02	1544	1137	1868	
DK		R03	1544	1137		1663
DK		R04	1550/1	1137		924
DK		R05	1550/1	1137	1244	
DK		R06	1550/1	1137		854

Rodungsverzeichnis KG 31126 Rudersdorf:

Bezeichnung im Rodungsplan			Grundstücks-Nr.	EZ	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²
RU	8	7d	1039	94		123
RU	12	R07	3134	83	23	
RU	12	R08	3134	83		17
RU	12	R09	3132	83		7
RU	12	R24	3134	83	22	
RU	13	R06	3136	282	32	

RU	28	4f	1043	273		755
RU	28	5e	1042	273		316
RU	35	2b	1065	49	370	
RU	35	2c	1065	49		725
RU	35	3a	1066	49		299
RU	35	3b	1066	49	77	
RU	36	2b	1070	106		245
RU	36	2c	1070	106	266	
RU	36	3a	1069	106	147	
RU	36	3b	1069	106		1231
RU	40	2a	2682	37		1737
RU	40	2b	2682	37	2	
RU	42	2a	2680	1090		967
RU	48	7b	1015	82		85
RU	48	7e	1015	82	9	
RU	53	R10	3196	881		20
RU	56	1a	3258	237		146
RU	56	1b	3258	237		48
RU	60	1a	3259	424		67
RU	60	1b	3259	424		14
RU	60	2a	3260	424		232
RU	60	2b	3260	424		2
RU	63	3b	3440/2	834	22	
RU	63	R20	3440/2	834		178
RU	66	1a	2820	88	49	
RU	66	1f	2820	88		118
RU	71	3	1086	59		2869
RU	73	1d	2812	914		290
RU	76	5a	1060	65	117	
RU	76	5b	1060	65		511
RU	80	1a	2681	1021		612
RU	80	1b	2681	1021	3	
RU	81	1a	2683	399		1638
RU	81	1b	2683	399		772
RU	82	1	2685	301		776
RU	84	1	2686/1	317		265
RU	85	5	1083	197		2887
RU	86	1	2686/2	709		372
RU	89	2a	1089	63	137	
RU	89	2b	1089	63		2626
RU	97	2a	1088	614	5	
RU	97	2b	1088	614		2823
RU	103	3f	1046	195		160
RU	103	4e	1045	195		251
RU	105	2c	1047	680		79
RU	123	1e	1048	182		82
RU	123	4e	1040	182		59
RU	131	1e	1038	138		437
RU	131	3b	1079	138		3515
RU	131	R28	1079	138		101
RU	136	1c	1025	1048	273	
RU	136	1d	1025	1048	69	
RU	139	1e	1041	210		140
RU	142	1g	1033	942		270
RU	142	1h	1033	942	13	
RU	142	2f	1036	942		241
RU	142	3c	1024	942	92	
RU	142	3d	1024	942	269	
RU	142	3e	1024	942	12	
RU	142	4e	1029	942	4	
RU	142	4f	1029	942	77	

RU	142	4g	1029	942	77	
RU	142	5b	1082	942		2713
RU	143	1c	1077	566		6641
RU	145	1c	1075	457		2808
RU	147	1h	1032	988		72
RU	147	1i	1032	988	101	
RU	147	1j	1032	988	164	
RU	148	1d	1021	490		42
RU	150	1d	1020	7		6
RU	151	1c	1022	491	1	
RU	151	1e	1022	491		34
RU	152	2	1072	35		2441
RU	152	1a	1071	35		357
RU	153	1c	1028	184	531	
RU	153	1d	1028	184	150	
RU	153	1e	1028	184	28	
RU	155	1b	1080	77		3809
RU	156	1b	1081	245		2704
RU	157	1b	1016	484		4
RU	158	4	1084	158		3015
RU	158	5	1093	158		18
RU	158	1a	1090	158	40	
RU	158	1b	1090	158	93	
RU	158	1c	1090	158		2242
RU	158	2a	1092	158	167	
RU	158	2b	1092	158		4302
RU	158	3a	1091	158	146	
RU	158	3b	1091	158		2133
RU	159	1	1085	159		4697
RU	160	1	1087	441		2856
RU		R03	3128	4		202
RU		R04	3128	4	775	
RU		R05	3128	4		108
RU		R11	2838	5		1713
RU		R12	2839	1		14
RU		R13	2838	5		66
RU		R14	2838	5		754
RU		R18	2838	5	71	
RU		R19	3442	5	91	
RU		R21	3442	5		482
RU		R22	3441	1	17	
RU		R23	2838	5		154
RU		R27	1323	45		31
RU		R29	1100	868		292
RU		R30	1099	85		719
RU		R31	1100	868		3
RU		R33	1093	158		753
RU		R34	1094	175		3

Rodungsverzeichnis KG 31104 Dobersdorf:

Bezeichnung im Rodungsplan			Grundstücks-Nr.	EZ	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²
DO	5	4	746	2	220	
DO	5	R02	746	2	8	
DO	5	R03	746	2		286
DO	5	R04	746	2		82
DO	5	R05	746	2	116	

DO	5	R09	746	2		27
DO	5	R10	746	2	101	
DO	5	R11	746	2		61
DO	10	2c	718	47	541	
DO	10	2d	718	47	323	
DO	25	2a	698	18	2432	
DO	25	2b	698	18	483	
DO	25	2c	698	18		333
DO	27	1b	696	304	15	
DO	27	1c	696	304		82
DO	27	1d	696	304	1	
DO	27	1e	696	304	150	
DO	28	1a	704	551	5	
DO	28	1b	704	551	1702	
DO	28	1c	704	551	397	
DO	28	1d	704	551		230
DO	29	1a	705	46	20	
DO	29	1b	705	46	1496	
DO	29	1c	705	46	368	
DO	29	1d	705	46		197
DO	29	R12	705	46		61
DO	31	1a	700	436	1480	
DO	31	1b	700	436	338	
DO	31	1c	700	436		201
DO	34	1a	701	576	1512	
DO	34	1b	701	576	327	
DO	34	1c	701	576		197
DO	37	1a	708	600		228
DO	37	1b	708	600	1544	
DO	37	1c	708	600	394	
DO	37	1d	708	600		197
DO	38	1a	710	301		358
DO	38	1b	710	301	479	
DO	38	1c	710	301	1019	
DO	38	1d	710	301	399	
DO	38	1e	710	301		212
DO	38	2a	712	301		476
DO	38	2b	712	301	567	
DO	38	2c	712	301	1080	
DO	38	2d	712	301	643	
DO	38	2e	712	301		241
DO	41	1a	713	35		508
DO	41	1b	713	35	1603	
DO	41	1c	713	35	714	
DO	41	1d	713	35		79
DO	42	1a	715	540		268
DO	42	1b	715	540	292	
DO	42	1c	715	540	549	
DO	42	1d	715	540	355	
DO	43	1b	720	40	954	
DO	43	1c	720	40	573	
DO	45	1b	721	614	800	
DO	45	1c	721	614	528	
DO	45	1d	721	614		199
DO	47	2	758	199		61
DO	48	1f	733/2	534		25
DO	50	1b	724	45	686	
DO	50	1c	724	45	417	
DO	50	1d	724	45		223
DO	52	R15	1124	134	133	
DO	56	1b	726	80	1014	

DO	56	1c	726	80	685	
DO	56	1d	726	80		394
DO	58	1b	728	701	266	
DO	58	1c	728	701	305	
DO	58	1d	728	701		178
DO	60	1b	729	53	143	
DO	60	1c	729	53	255	
DO	60	1d	729	53		164
DO	62	1b	732	31		15
DO	62	1c	732	31	71	
DO	62	1e	732	31		187
DO	62	1f	732	31	12	
DO	62	1h	732	31	259	
DO	63	1a	780	674		658
DO	63	1b	780	674	261	
DO	66	R01	745	85	17	
DO	66	R06	745	85		165
DO	66	R07	745	85	72	
DO	66	R08	745	85		46
DO	67	R16	1110	42	72	
DO	68	R17	1111	178	77	
DO		R13	1142	564		560

Zusammenstellung der Rodeflächen nach Katastralgemeinden (KG):

Katastralgemeinde	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²
62240 - Riegersdorf	111.303	70.695
62216 - Großwilfersdorf	182.587	117.458
62229 - Lindegg	6.531	16.394
62201 - Altenmarkt	56.228	50.330
62244 - Speltenbach	4.930	38.189
62212 - Fürstenfeld	62.879	29.376
31102 - Deutsch Kaltenbrunn	4.430	6.645
31126 - Rudersdorf	4.542	75.295
31104 - Dobersdorf	29.271	7.199
Gesamtsumme	462.701	411.582

Auflistung der dauernden und befristeten Rodungsflächen aufgrund des Antrages auf Änderung des Vorhabens vom 15. Februar 2012 „Änderung 001“:

KG 62240 Riegersdorf:

Bezeichnung im Rodungsplan	Grundstücks-Nr.	EZ	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²
GRW 105	1998	10	500	987

KG 62216 Großwilfersdorf:

Bezeichnung im Rodungsplan	Grundstücks-Nr.	EZ	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²
GRW 106	3057/245	10	200	825
106	3164/72	82		40

KG 62229 Lindegg:

Bezeichnung im Rodungsplan	Grundstücks-Nr.	EZ	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²
BB 206	3330	58	300	955
BB 205 (Ost)	3296	109	200	671
BB 205 (West)	2558	109	200	702
AM 317	3285	63	200	800

Gesamtsumme Rodungsfläche:

KG	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²	Gesamt m ²
KG 62240 Riegersdorf	500	987	1.487
KG 62216 Großwillfersdor	200	865	1.065
KG 62229 Lindegg	900	3.128	4.028
gesamt			6.580

Kumulative Bewertung der Rodungen:

Rodungszweck	Dauernde Rodung m ²	Befristete Rodung m ²	Gesamt m ²
UVP-Verfahren S7 West	462.701	411.582	874.283
Projektänderung 001	1.600	4.980	6.580
gesamt			880.863

Auflistung der dauernden und befristeten Rodungsflächen aufgrund des Antrages auf Änderung des Vorhabens vom 12. März 2013 „Änderung 002“:

Änderung gegenüber EP 2008	KG / WEP	EZ	Eigentümer und Adresse	Parzelle	DKM-Nutzung	Bezeichnung Rodungsplan 2012	Dauerrodung (m ²)		
Weg und Rückegasse am Obj. S7.05-E (Befristete Rodung in Dauerrodung)	62216 Großwilfersdorf WEP 111	66	Karl und Theresia Moser, Großwilfersdorf 48, 8263 Großwilfersdorf	3155	Wald	1.1-1g	67	67	820
		67	Johanna Grabner, Großwilfersdorf 70, 8263 Großwilfersdorf	3158	Wald	1.1-1f	112	112	
		283	Alfred Glaser, Radersdorf 40, 8263 Großwilfersdorf	3160	Wald	1.1-1e	253	253	
		70	Bernadette und Franz Ing. Sommer, Großwilfersdorf 212, 8263 Großwilfersdorf	3161	Wald	1.1-1d	117	117	
		86	Christian und Otilie Heinrich, Großwilfersdorf 90, 8263 Großwilfersdorf	3162	Wald	1.1-1c	130	130	
		24	Josef und Anna Zügner, Großwilfersdorf 174, 8263 Großwilfersdorf	3163	Wald	1.1-1b	139	139	
		82	Eigentümer der EZ 3 KG Großwilfersdorf et al. (vgl. GB-Auszug)	3164/71	Wald	1.1-1a	2	2	
Nebenweg Km 3.744-3.1193 (Befristete Rodung in Dauerrodung)	62201 Altenmarkt WEP 111	47	Josef Schaffer, Altenmarkt 48, 8280 Fürstenfeld	516	Wald	1.2-4b	6	46	1.090
						1.2-5h	40		
		408	Christa Tauschmann, Altenmarkt 18, 8280 Fürstenfeld	517	Wald	1.2-4a	15	138	
						1.2-5g	123		
		50	Christine Schweighofer Hohenbrugg 57 8271 Bad Waltersdorf	518	Wald	1.2-3b	11	218	
						1.2-5f	207		
		78	Gertrud Frasch, Altenmarkt bei Fürstenfeld 80, 8280 Fürstenfeld	519	Wald	1.2-3a	9	86	
						1.2-5e	77		
		181	Martina Gschiel Altenmarkt 75 8280 Fürstenfeld	520	Wald	1.2-2b	11	85	
						1.2-5d	74		
		52	Alfred Göllles, Altenmarkt 159, 8280 Fürstenfeld	521	Wald	1.2-2a	9	142	
				1.2-5c	133				
432	Ferdinand Strobl, Schaanerstraße 78, Vaduz, Liechtenstein, 9490	522	Wald	1.2-1d	13	52			
				1.2-5b	39				
31	Walter und Franziska Mittendrein, Altenmarkt bei Fürstenfeld 32, 8280 Fürstenfeld	523	Wald	1.2-1c	142	161			
				1.2-5a	19				
60	Hilde Maria Moser Altenmarkt bei Fürstenfeld 61 8280 Fürstenfeld	524	Wald	1.2-1b	160	160			
40	Karin Sobe Altenmarkt bei Fürstenfeld 57 8280 Fürstenfeld	525	Wald	1.2-1a	2	2			
Nebenweg Km 14.470 - Verlegung über Portal Tunnel Rudersdorf Ost (Befristete Rodung in Dauerrodung)	31128 Rudersdorf WEP 331	942	Gerald Freismuth, Marbachstr. 8, Rudersdorf 7571 Rudersdorf	1036	LN, Wald	1.3-1e	28	28	595
						1.3-1f	268	268	
		988	Gerald Freismuth, Marbachstr. 8, Rudersdorf 7571 Rudersdorf	1032	LN, Wald	1.3-1g	72	72	
		614	Reinhard Dipl.-Ing. Winter, Ahornweg 13, Rudersdorf 7571 Rudersdorf	1088	Wald	1.3-1a	56	56	
		63	Gottfried Freismuth, Hinterg. 28, Rudersdorf 7571 Rudersdorf	1089	Wald	1.3-1b	106	106	
		158	Adolf Waldemar Kogelmann, Rudersdorf 81, 7571 Rudersdorf	1090	Wald	1.3-1c	62	62	
				1.3-1d	3	3			

Änderung gegenüber EP 2008	KG / WEP	EZ	Eigentümer und Adresse	Parzelle	DKM-Nutzung	Bezeichnung Rodungsplan 2012	Dauerrodung (m²)		
S7.02 Änderung GSA (Befristete Rodung in Dauerrodung)	82240 Riegersdorf WEP 111	80	Theresia Artauf, Großwilfersdorf 9, 8263 Großwilfersdorf	845/2	Wald	4.4-1a	24	24	210
					845/1	Wald	4.4-1b	58	
		79	Helene Vögl, Neudorf bei Ilz 3, 8262 Ilz	844	Wald	4.4-1c	104	104	
		71	Christine Wünscher, Großwilfersdorf 55, 8263 Großwilfersdorf	843	Wald	4.4-1d	24	24	
S7.04 Änderung GSA (Befristete Rodung in Dauerrodung)	82216 Großwilfersdorf WEP 111	59	Karl Moser, Großwilfersdorf 61, 8263 Großwilfersdorf	1786	Wald	4.5-1a	129	129	380
				Anton Moser, Großwilfersdorf 60, 8263 Großwilfersdorf	1787	Wald	4.5-1b	212	
		214	Theresia Frey, Fichtengasse 13, 2353 Guntramsdorf, Claudia Brünner, Wamprechtsamerstraße 739, 8962 Gröbming	1788	Wald	4.5-1c	39	39	
S7.05 Änderung GSA (Befristete Rodung in Dauerrodung)	82216 Großwilfersdorf WEP 111	82	Eigentümer der EZ 3 KG Großwilfersdorf et al. (vgl. GB-Auszug)	3164/71	Wald	4.6-1a	690	690	690
						4.6-2a			
S7.06 Änderung GSA (Befristete Rodung in Dauerrodung)	82216 Großwilfersdorf WEP 111	82	Eigentümer der EZ 3 KG Großwilfersdorf et al. (vgl. GB-Auszug)	3164/71	Wald	4.7-1a	154	340	340
						4.7-1b	186		
S7.08 Änderung GSA (Befristete Rodung in Dauerrodung)	82201 Altenmarkt WEP 111	429	Franz und Gertrude Janisch, Lindenstraße 17, 2362 Biedermannsdorf	486	LN, Wald	4.8-1b	105	105	105
S7.10 Änderung GSA (Befristete Rodung in Dauerrodung)	82201 Altenmarkt WEP 231	17	Josef Tauschmann, Altenmarkt 18, 8280 Fürstenfeld	437	Wald	4.9-2a	34	34	315
		422	Rosemarie Bernhuber, Altenmarkt 17, 8280 Fürstenfeld	436	Wald	4.9-2b	47	47	
		15	Maria Rabel, Altenmarkt 16, 8280 Fürstenfeld	435	Wald	4.9-1a	17	22	
						4.9-2c	5		
		14	Eduard Trummer, Altenmarkt 15, 8280 Fürstenfeld	434	Wald	4.9-1b	36	36	
13	Johann Uhl, Altenmarkt bei Fürstenfeld 14, 8280 Fürstenfeld	433	Wald	4.9-1c	176	176			
Betriebszentrale Tunnel Rudersdorf Ost - neue Lage (Befristete Rodung in Dauerrodung)	31126 Rudersdorf WEP 331	490	Kurt und Wilhelmine Krenn geb. Holler, Hauptstraße 23, 7543 Limbach	1021	LN, Wald	5.1-1b	26	26	65
		491	Maria geb. Braun Schermann, Limbach im Burgenland 97, 7543 Kukmim	1022	LN, Wald	5.1-1a	34	34	
		158	Adolf Waldemar Kogelmann Rudersdorf 81 7571 Rudersdorf	1092	Wald	5.1-1c	5	5	

Änderung gegenüber EP 2008	KG / WEP	EZ	Eigentümer und Adresse	Parzelle	DKM-Nutzung	Bezeichnung Rodungsplan 2012	Dauerrodung (m ²)	
TL-A2.02 (Knoten Riegersdorf) (Dauerrodung neu)	82240 Riegersdorf WEP 231	198	Republik Österreich, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 8010 Graz	2091	Gewässer	6.1-1a	303	303
		199	Wasserverband Großwilfersdorf-Riegersdorf-Kalsdorf-Hainersdorf, 8262 Kalsdorf	2084	Gewässer	6.1-2c	95	95
		229	Republik Österreich, Bundesstraßenverwaltung, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, 8010 Graz	2132	Autobahn	6.1-3a	2.617	2.617
				2133	Autobahn	6.1-2a	2.332	2.332
				2134	Autobahn	6.1-2d	5	1.263
6.1-1b	1.258							
50000	Öffentliches Gut (Straßen und Wege) 8264 Gemeindeamt Hainersdorf	2094	Weg	6.1-2b	5	5		
							6.615	
L 439 – Humusfiltermulde 1,50 m breit (Befristete Rodung in Dauerrodung)	82201 Altenmarkt WEP 111	38	Christian Rabl, Altenmarkt bei Fürstenfeld 39, 8280 Fürstenfeld	825	Wald	7.1-1a	14	14
				545	Wald	7.1-1d	19	19
		285	Walter und Frieda Niederer, Burgauerstr. 10, 8280 Fürstenfeld	819	Wald	7.1-1c	27	27
		39	Rudolf und Rosa Maria Sammer, Altenmarkt 40, 8280 Fürstenfeld	822	Wald	7.1-1b	35	35
							95	
Rodung gesamt							18.855	

Tabelle: Auflistung der beantragten dauernden Rodungsflächen in m² (Projektänderung 002)

Gesamt	18.855	Dauerrodung
davon	8.560	KG 62240 - Riegersdorf
davon	4.018	KG 62216 - Großwilfersdorf
davon	1.605	KG 62201 - Altenmarkt bei Fürstenfeld
davon	3.722	KG 62229 - Lindegg
davon	950	KG 31126 - Rudersdorf

Quelle: Einreichunterlagen S7 West, Projektänderung 002, Ergänzendes Rodungsoperat

Rodungszweck und zeitliche Bindungen:

Die Rodungsbewilligung ist an die ausschließliche Verwendung der Flächen zum beantragten Zweck der Errichtung und des Betriebes der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf, samt zugehöriger Nebenanlagen (Begleitwege, Retentionsbecken etc.) gebunden.

Die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck bis zum Ablauf eines Zeitraumes von zehn Jahren ab Rechtskraft dieses Bescheides nicht erfüllt wurde, das heißt, wenn die technische Rodung der beantragten Waldflächen zum Zwecke der Verwirklichung des Vorhabens nicht bis zu diesem Zeitpunkt durchgeführt wurde.

Die Wiederbewaldung der befristeten Rodefleichen ist spätestens in der vegetationstechnisch nächstmöglichen Pflanzperiode nach Bauende durchzuführen.

Die schriftlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern über die Durchführung der Ersatzleistung (Ersatzaufforstungen, Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes) sind der UVP-Behörde spätestens vier Wochen vor Beginn der Rodungsarbeiten (technische Rodung) zur Prüfung vorzulegen. Mit den Rodungen darf erst begonnen werden, wenn die UVP-Behörde die Prüfung der Vereinbarungen hinsichtlich Projekt- und Bescheidkonformität abgeschlossen hat.

I.4. Genehmigung der Tunnel-Vorentwürfe nach dem STSG

Tunnel Speltenbach

Der ASFINAG als Tunnel-Manager wird für den auf der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A2) - Dobersdorf gelegenen Tunnel Speltenbach gemäß § 7 Abs. 1 STSG, BGBl. I Nr. 54/2006, idF BGBl. I Nr. 96/2013, die Genehmigung des Tunnel-Vorentwurfs nach Maßgabe der unter Spruchpunkt III. angeführten Nebenbestimmungen erteilt.

Tunnel Rudersdorf

Der ASFINAG als Tunnel-Manager wird für den auf der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A2) - Dobersdorf gelegenen Tunnel Rudersdorf gemäß § 7 Abs. 1 STSG, BGBl. I Nr. 54/2006 idF BGBl. I Nr. 96/2013 die Genehmigung des Tunnel-Vorentwurfs nach Maßgabe der unter Spruchpunkt III. angeführten Nebenbestimmungen erteilt.

II. Projektbestandteile

Das Projekt ergibt sich aus den nachfolgenden, mit dem Bescheidvermerk versehenen Unterlagen:

Box 1 - Straßenbauliches Operat Teil 1

- Mappe 1.1 Unterlagen gemäß § 4 BStG (Einlagen 1.1.1 - 1.1.9)
- Mappe 1.2 Zusammenfassung (Einlagen 1.2.1 - 1.2.9)
- Mappe 1.3 Das Vorhaben - Projektgeschichte und Alternativen (Einlagen 1.3.1 - 1.3.5)
- Mappe 1.4 Grundlagen Verkehr (Einlagen 1.4.1 - 1.4.3)
- Mappe 1.5 Technisches Projekt Straße - Übersichtspläne und Berichte (Einlagen 1.5.1 - 1.5.9)
- Mappe 1.6 Detaillagepläne Gesamtprojekt (Einlagen 1.6.1 - 1.6.17)
- Mappe 1.7 Lagepläne Einbauten (Einlagen 1.7.1 - 1.7.7)
- Mappe 1.8 Lagepläne Entwässerung (Einlagen 1.8.1 - 1.8.19)
- Mappe 1.9 Detaillängenschnitt S 7 Hauptanlage (Einlagen 1.9.1 - 1.9.7)
- Mappe 1.10 Detaillängenschnitte Anschlussstellen und Nebenanlagen (Einlagen 1.10.1 - 1.10.44)

Box 2 - Straßenbauliches Operat Teil 2

- Mappe 2.1 Querprofile Hauptanlage (Einlagen 2.1.1 - 2.1.2)
- Mappe 2.2 Querprofile Hauptanlage, Knoten A2 / S7 (Einlagen 2.2.1 - 2.2.5)
- Mappe 2.3 Querprofile untergeordnetes Netz, Geländemodellierung Rudersdorf (Einlagen 2.3.1 - 2.3.19)
- Mappe 2.4 Bauphase und Materialbewirtschaftung (Einlagen 2.4.1 - 2.4.4)
- Mappe 2.5 Vorentwürfe Kunstbauten km 0.000 - km 4.400 (Einlagen 2.5.1 - 2.5.40)
- Mappe 2.6 Vorentwürfe Kunstbauten km 4.400 - km 14.881 (Einlagen 2.6.1 - 2.6.52)

Box 3 - Tunnel-Vorentwurf

- Mappe 3.1 Tunnel-Vorentwurf 2008 - Unterflurtrasse Speltenbach (Einlagen 3.1.1 - 3.1.50)
- Mappe 3.2 Tunnel-Vorentwurf 2008 - Tunnel Rudersdorf Teil 1 (Einlagen 3.2.1 - 3.2.33)
- Mappe 3.3 Tunnel-Vorentwurf 2008 - Tunnel Rudersdorf Teil 2 (Einlagen 3.3.1 - 3.3.36)

Box 4 - Umweltverträglichkeitserklärung Teil 1

- Mappe 4.1 Umweltverträglichkeitserklärung (Einlage 4.1.1)
- Mappe 4.2 Maßnahmenplanung (Einlagen 4.2.1 - 4.2.9)
- Mappe 4.3 Landschaftspflegerische Begleitpflanzung (Einlagen 4.3.1 - 4.3.17)
- Mappe 4.4 Lärm - Berichte, Fotodokumentationen, Übersichtslagepläne (Einlagen 4.4.1 - 4.4.6)
- Mappe 4.5 Lärm - Immissionsplan (Einlagen 4.5.1 - 4.5.15)
- Mappe 4.6 Lärm - Lärmkarten, Differenzlärmkarten (Einlagen 4.6.1 - 4.6.18)
- Mappe 4.7 Lärm - Emissionskataster, Bereich L250, Gebäuderechnung, Bauphase (Einlagen 4.7.1 - 4.7.7)

Box 5 - Umweltverträglichkeitserklärung Teil 2

- Mappe 5.1 Mensch - Siedlung: Siedlungsraum, Raumentwicklung, Erschütterungen (Einlagen 5.1.1 – 5.1.13)
- Mappe 5.2 Mensch - Nutzungen: Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei (Einlagen 5.2.1 – 5.2.16)
- Mappe 5.3 Mensch - Nutzungen: Sach- und Kulturgüter, Archäologie, Freizeit, Erholung (Einlagen 5.3.1 - 5.3.7)
- Mappe 5.4 Mensch - Nutzungen: Landschaftsbild (Einlagen 5.4.1 - 5.4.7)
- Mappe 5.5 Ökologie: Pflanzen und ihre Lebensräume, Lebensraumstrukturen (inkl. (Natur-) Schutzgebiete)) (Einlagen 5.5.1- 5.5.12)
- Mappe 5.6 Ökologie: Vögel (Einlagen 5.6.1 - 5.6.9)
- Mappe 5.7 Ökologie: Säugetiere, Amphibien, Fische, Käfer, Schmetterlinge (Einlagen 5.7.1 - 5.7.26)
- Mappe 5.8 Ökologie: Gewässerökologie (Einlagen 5.8.1 - 5.8.3)

Box 6 - Umweltverträglichkeitserklärung Teil 3

- Mappe 6.1 Boden, Luft, Klima (Einlagen 6.1.1 - 6.1.9)
- Mappe 6.2 Oberflächenwasserhaushalt (Einlagen 6.2.1 - 6.2.23)
- Mappe 6.3 Geologie und Grundwasser (Einlagen 6.3.1 - 6.3.25)
- Mappe 6.4 Geologie und Grundwasser, Schichtenverzeichnisse und Rammsondierungen
Einlagen 6.4.1 - 6.4.11)

Box 7 - Forstrechtliches Einreichoperat

- Mappe 7.1 Operat zum Rodungsantrag Teil 1 (Einlagen 7.1.1 - 7.1.20)
- Mappe 7.2 Operat zum Rodungsantrag Teil 2 (Einlagen 7.2.1 - 7.2.4)

Mappe 8 - Ergänzende Unterlagen

- Einlage 8.1 Ökologie - Argumentarium Lafnitz- und Lahnbachquerung
- Einlage 8.2 Oberflächenwasser - Aufstockungsberechnung Chlorid
- Einlage 8.3 Baugrunderkundung - Liste der Bohrtiefen
- Einlage 8.4 Lageplan Bohrpunkte 1
- Einlage 8.5 Lageplan Bohrpunkte 2
- Einlage 8.6 Lageplan Bohrpunkte 3
- Einlage 8.7 Lageplan Bohrpunkte 4
- Einlage 8.8 Lageplan Bohrpunkte 5

Projektänderung 001 – Amphibienlaichgewässer

- Einlage 1. Ergänzendes Rodungsoperat
- Einlage 2.1 Amphibienteiche Rodung
- Einlage 2.2 Amphibienteiche Rodung
- Einlage 2.3 Amphibienteiche Rodung
- Einlage 2.4 Amphibienteiche Rodung
- Einlage 2.5 Amphibienteiche Rodung
- Einlage 2.6 Amphibienteiche Rodung
- Einlage 3 Bewertung der Umweltauswirkungen

Projektänderung 002 Ergänzende Rodungen

- Einlage 1.1 Rodungsplan Teil 1
- Einlage 1.3 Rodungsplan Teil 3
- Einlage 1.4 Rodungsplan Teil 4
- Einlage 1.5 Rodungsplan Teil 5
- Einlage 1.6. Rodungsplan Teil 6
- Einlage 1.7 Rodungsplan Teil 7
- Einlage 1.8 Rodungsplan Teil 8
- Einlage 1.15 Rodungsplan Teil 15

Einlage 1.36 Rodungsplan Teil 36
 Einlage 2 Anhang Grundbuchsauszüge

Aktualisierte Unterlagen 2014

- Mappe 1: Berichte der ASFINAG BMG zu den Fachbereichen Verkehr, Bebauungen, Luftschadstoffe, Raum und Umwelt inkl. Beilage und Erschütterungen
- Mappe 2: Bericht der ASFINAG BMG betreffend Evaluierung gemäß BStLärmIV - Teil 1
- Mappe 3: Bericht der ASFINAG BMG betreffend Evaluierung gemäß BStLärmIV - Teil 2
- Mappe 4: Bericht der ASFINAG BMG betreffend Evaluierung gemäß BStLärmIV - Teil 3
- Mappe 5: Bericht der ASFINAG BMG betreffend Evaluierung gemäß BStLärmIV - Teil 4
- Mappe 6: Unterlagen aus den wasserrechtlichen Berufungsverfahren zur S 7 Abschnitte West 1 und West 2
- Mappe 7: Stellungnahme der ASFINAG BMG zur Aktualisierung STSG-relevanter Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) inkl. Beilagen
- Mappe 8: Sichtweitenuntersuchung der ASFINAG BMG lt. RVS 03.03.23

III. Nebenbestimmungen

Im Rahmen der Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie werden, zusätzlich zu den im Projekt selbst vorgesehenen Maßnahmen, folgende Maßnahmen als Nebenbestimmungen festgelegt, wobei die Ausführung der vorgeschriebenen Leistung oder die Herstellung des vorgeschriebenen Zustands bis zur Verkehrsfreigabe zu erfolgen hat, wenn sich nicht aus der konkreten Vorschreibung etwas anderes ergibt:

III.1. ALLGEMEINES

1. Eine Umweltbaubegleitung (ökologische Bauaufsicht, wasserrechtliche Bauaufsicht, lärm- und luftschadstofftechnische Bauaufsicht, gewässerökologische Bauaufsicht) ist nach dem Stand der Technik (RVS 04.05.11 Umweltbauaufsicht und Umweltbaubegleitung) einzurichten. Sie hat die Umsetzung der im Einreichprojekt enthaltenen und der zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen zu veranlassen bzw. zu kontrollieren.
2. Während der Bauphase hat die Projektwerberin jeweils bis zum 15. Jänner, 15. April, 15. Juli und 15. Oktober eines Kalenderjahres einen Bericht über die Durchführung der im Einreichprojekt enthaltenen und der zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen im vorangegangenen Kalenderquartal an die UVP-Behörde sowie an die mitwirkenden Genehmigungsbehörden zu erstatten (Statusberichte). Drei Jahre nach Verkehrsfreigabe hat die Projektwerberin der UVP-Behörde einen Bericht über die Umsetzung aller Maßnahmen und Auflagen vorzulegen (Abschlussbericht).
3. Es ist eine geeignete Anlaufstelle für Beschwerden der von Belastungen durch Bautätigkeiten betroffenen Anrainer einzurichten (z.B. Ombudsmann/Ombudsfrau). Auf diese Anlaufstelle ist in geeigneter Weise hinzuweisen (z.B. auf Baustellentafeln) und deren Adresse, E-Mailadresse und telefonische Erreichbarkeit bekannt zu geben.

4. Einlangende Beschwerden sind der örtlichen Bauaufsicht und den verantwortlichen Organen der Umweltbaubegleitung nachweislich mitzuteilen, die daraufhin die Einhaltung der festgelegten Maßnahmen verstärkt zu überwachen haben. Lärm-, erschütterungs- und staubintensive Bauphasen sind der betroffenen Bevölkerung rechtzeitig anzukündigen. Die vom Baugeschehen betroffenen Menschen sind insbesondere über Art und Dauer der gerade in ihrer unmittelbaren Nähe erfolgenden Tiefbau- und Spezialtiefbaumaßnahmen laufend zu informieren.

III.2. VERKEHR UND VERKEHRSSICHERHEIT

Bauphase

5. Für die Bauphase ist eine Sonderbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 Umweltbauaufsicht und Umweltbaubegleitung vorzusehen. Der Sonderbauaufsicht ist vor Baubeginn die Maßnahmenplanung sowie ein Baulogistikkonzept je Bauabschnitt vorzulegen.
6. Behinderungen der Erreichbarkeit während der Bauphase sind zu vermeiden. Es sind alle bestehenden Straßen- und Radwegverbindungen sowie landwirtschaftlichen Güterwegverbindungen durch entsprechende organisatorische oder bauliche Maßnahmen (z.B. durch provisorische Ausweichverbindungen) unbedingt aufrecht zu erhalten. Notwendige und zumutbare Sperren sind durch rechtzeitige Informationen (Info-Tafel beim Verkehrsweg, Gemeindeamtstafel, lokale Medien) anzukündigen. Eine durchgängige Sperre darf höchstens die Dauer von 7 Tagen haben.
Sperren von untergeordneten Wegen können die Dauer von 7 Tagen ausnahmsweise überschreiten, wenn die Wegverbindung nicht gänzlich verunmöglicht wird, sondern über zumutbare Umwege die Erreichbarkeit gegeben bleibt. Diese Maßnahme ist durch den/die Ombudsmann/Ombudsfrau zu beurteilen.
7. Baustellenbedingter Schwerverkehr auf dem öffentlichen Straßennetz ist durch Routenvorgaben oder durch zeitliche Vorgaben so zu organisieren, dass unzumutbare Behinderungen des Verkehrs und Stauerscheinungen in den Verkehrsspitzen vermieden werden. Hiefür ist ein Baulogistikkonzept zu erstellen.
8. Das Baulogistikkonzept muss jedenfalls die „Baustellenzufahrt Großwilfersdorf Ost“ beinhalten, da über diese rd. 75 % des externen Schüttmaterials transportiert werden und die ca. 500 m östlich des Ortsgebietes von Großwilfersdorf gelegene Kreuzung der Baustellenzufahrt mit der B 319 bereits derzeit ein Unfallhäufungspunkt ist.
9. Öffentliche Straßen und Wege, die vom Baustellenverkehr befahren werden, müssen zumindest eine bituminöse Tragdeckschicht aufweisen, wenn der öffentliche Baulastträger dem zustimmt.
10. Verschmutzungen der Fahrbahn öffentlicher Straßen und Wege durch Baustellenfahrzeuge sind durch eine ausreichend lange befestigte Fläche vor der Einfahrt sowie durch eine Reifenwaschanlage im Baustellenbereich zu minimieren.
11. Verunreinigungen im umliegenden öffentlichen Straßennetz durch den Baustellenbetrieb sind durch Reinigungsmaßnahmen (z.B. mit Nasskehrung) zu beseitigen.
12. Hinsichtlich der Verkehrsregelung während der Bauphase ist durch die Projektwerberin der ausführenden Bauunternehmung die Beantragung einer Verkehrsverhandlung sowie die Meldung des Beginns der Bauarbeiten an die betreffende Gemeinde zu überbinden.

Betriebsphase

13. Landwirtschaftliche Wege sowie Geh- und Radwege sind funktionswirksam zu erhalten. In Abänderung der Maßnahmenplanung der Projektwerberin ist der Radweg Deutsch-Kaltenbrunn - Rudersdorf auf kürzest möglichem Wege so zu führen, dass eine Radwegverordnung durch die Verkehrsbehörde möglich ist.
14. Durch die Verlegung von Nebenwegen im Bereich Anschluss an B 65 links der Trasse (km 0,324 - km 0,518) und rechts der Trasse (km 0,435 - km 1,232) wird das Wegenetz zwar für jede Seite geschlossen, ein Wechsel der Seiten ist jedoch erst über die B 65 möglich. Zur Vermeidung langer Umwege muss ca. bei Profil P6 (km 0,500) eine niveaufreie Querung ermöglicht werden. Diese Querung kann entfallen, wenn die Trasse der S 7 West zeitgleich mit der Trasse der S7-Ost eröffnet und dadurch das Verbindungsstück nach Dobersdorf nicht benötigt wird.
15. Sollten die im Zuge der Beweissicherung festgestellten Verkehrsstärken einzelner Fahrzeugarten die prognostizierten Werte auf der B 319 - B 65 um mehr als 20 % überschreiten, so sind durch die Projektwerberin bei der Verkehrsbehörde verkehrsberuhigende Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, selektive Fahrverbote u. a. zu beantragen.

Beweissicherung und Kontrolle

Bauphase

16. Die von der Projektwerberin zu veranlassenden Maßnahmen 1 - 8 sind im Bauvertrag zu beschreiben und der UVP-Behörde anzuzeigen und nachzuweisen.

Betriebsphase

17. In Ergänzung der flächendeckenden Verkehrsdatenerfassung des hochrangigen Straßennetzes ist im Verlauf der S 7 - West eine permanente automatische Zählstelle zu installieren.
18. Zur Beweissicherung der prognostizierten verkehrlichen Be- bzw. Entlastungswirkungen sind an folgenden Straßen bzw. Straßenabschnitten ein Jahr vor Inbetriebnahme der S 7 - West sowie im 2. und im 5. Jahr nach Inbetriebnahme temporäre automatische Verkehrserhebungen mit Fahrzeugunterscheidung von jeweils 1 Woche durchzuführen, um den Werktagsnormalverkehr (im Monat April) und den Urlauberspitzenverkehr (im Monat August) zu erheben und auszuwerten:
 - B 319 Fürstenfelder Straße, Großwilfersdorf West
 - B 319 Fürstenfelder Straße, Altenmarkt West
 - B 319 Fürstenfelder Straße, Fürstenfeld KVP West
 - B 65 Gleisdorfer Straße, Rudersdorf Ost
 - L 401 Hartberger Straße, südl. der Abzweigung nach Speltenbach
 - L 250 Neusiedler Straße, Weichenberg
 - B 57a Stegersbacher Straße, im Ortsgebiet Rudersdorf.

Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen sind der UVP-Behörde und den Ländern Steiermark bzw. Burgenland spätestens 1 Monat nach Durchführung zur Kenntnis zu bringen.

III.3. LÄRM

Bauphase

19. Für die Bauphase ist eine Sonderfachperson gemäß RVS 04.05.11 Umweltbauaufsicht und Umweltbaubegleitung aus dem Fachbereich Lärm vorzusehen. Diese hat auch Kontrollmessungen durchzuführen, um die Einhaltung der Ziel-, Richt- und Grenzwerte zu überprüfen.
20. Während der gesamten Bauzeit (werktags Montag bis Freitag von 6:00 bis 22:00) darf der Baulärm alleine nicht mehr als 58 dB betragen. Wenn der Ist-Zustand > 65 dB ist, dann darf sich der Gesamtpegel nicht um mehr als +1,0 dB erhöhen, dazu muss der Baulärm um mindestens 6 dB unter dem Ist-Lärm liegen.
21. Bei einer Bauzeit von weniger als 4 Wochen (werktags von 7:00 bis 19:00) darf der Baulärmpegel alleine maximal 70 dB betragen.
22. Für gleichbleibende Dauergeräusche (Pumpen, Bewetterung) gilt als maximaler Eintrag beim nächstgelegenen Anrainer in der Nacht 45 dB und am Tag 55 dB.
23. Können diese Werte aus Maßnahme 2 bis 4 nicht eingehalten werden, sind technische Maßnahmen an der Baustelle (temporäre Abschirmung) umzusetzen. Können diese Werte auch mit technischen Maßnahmen an der Baustelle nicht eingehalten werden, sind objektseitige Maßnahmen umzusetzen.
24. Durch den Bauverkehr darf die Pegelanhebung im öffentlichen Straßennetz maximal 3 dB betragen.
25. Wohnobjekte, für die gemäß der nachstehenden Tabelle (Anlage zum Teilgutachten (TGA) Lärm „Objektliste passiver Lärmschutz“) bei positiver Prüfung der Kriterien für passive Lärmschutzmaßnahmen in den Gemeinden Altenmarkt, Fürstenfeld, Großwilfersdorf und Rudersdorf passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, -türen und Lüfter) vorgesehen sind, sollten die Möglichkeit erhalten, diese Maßnahmen bereits vor Baubeginn einbauen zu können. Die Projektwerberin hat den Betroffenen diese Maßnahmen rechtzeitig und nachweislich anzubieten.
26. Entsprechend der EU-Richtlinie 2000/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über umweltbelastende Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen ist der Einsatz von lärmarmen Geräten und Maschinen im Bauvertrag verpflichtend vorzuschreiben.
27. Bei Erdarbeiten und Geländeumformungen ist zur Zwischenlagerung vorgesehenes Bodenmaterial anrainerseitig in Form von Erdwällen zu lagern, wenn dadurch der Bauablauf nicht erheblich erschwert oder beeinträchtigt wird.
28. Über Bautätigkeiten mit lärmintensiven Baugeräten wie Pfahlbohrgeräten oder Vibrationsrammen für das Versetzen der Leitschienen, der Lärmschutzwandsteher u. a. sind die Anrainer rechtzeitig zu informieren.
29. Werden bei schalltechnischen Kontrollmessungen Überschreitungen der vom Fachgebiet „Humanmedizin“ vorgegebenen Ziel- bzw. Richtwerte festgestellt, sind die dafür verant-

wortlichen Ursachen zu lokalisieren und durch Schallschutzmaßnahmen zu kompensieren. Derartige Maßnahmen können Abschirmeinrichtungen, Reduzierung oder Veränderung des Geräteeinsatzes oder Geschwindigkeitsbeschränkungen sein. Nach Umsetzung der Maßnahmen sind an den zutreffenden Messpunkten neuerlich schalltechnische Kontrollmessungen durchzuführen. Die Maßnahmen sind solange zu verbessern, bis keine Überschreitung der Ziel- bzw. Richtwerte mehr festgestellt wird.

Betriebsphase

30. Wohnobjekte, für die gemäß der nachstehenden Tabelle (Anlage zum TGA Lärm „Objektliste passiver Lärmschutz“) bei positiver Prüfung der Kriterien für passive Lärmschutzmaßnahmen in der Gemeinde Kukmirn im Ortsteil Neusiedl b. Güssing passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, -türen und Lüfter) vorgesehen sind, sollten die Möglichkeit erhalten, diese Maßnahmen bereits vor Inbetriebnahme der S7-West einbauen zu können. Die Projektwerberin hat den Betroffenen diese Maßnahmen rechtzeitig und nachweislich anzubieten.
31. Den Zweitwohnsitzen in Altenmarkt (z.T. Holzhäuser), die entsprechend der nachstehenden Tabelle (Anlage zum TGA Lärm „Objektliste passiver Lärmschutz“) eine extreme Lärmzunahme erfahren, sind neben passiven Lärmschutzmaßnahmen auch alternative Maßnahmen wie Ablöse des Objekts, lärmtechnische Gebäudesanierung, Freiraumabschirmung anzubieten.
32. Werden bei schalltechnischen Kontrollmessungen nach Verkehrsfreigabe Überschreitungen der Referenzdaten, welche durch die S 7 verursacht werden, festgestellt, sind die dafür verantwortlichen Ursachen zu lokalisieren und durch gesondert zu dimensionierende Schallschutzmaßnahmen zu kompensieren. Derartige Zusatzmaßnahmen können Erhöhungen der Abschirmeinrichtungen und Hindernisse oder die Aufbringung lärmmindernder Straßenbeläge sein. Nach Herstellung der Zusatzmaßnahmen sind an den zutreffenden Messpunkten neuerlich schalltechnische Kontrollmessungen durchzuführen. Die Zusatzmaßnahmen sind solange zu verbessern, bis keine Überschreitung der Referenzdaten mehr festgestellt wird.

Beweissicherung und Kontrolle

Bauphase

33. Zur Beweissicherung sind die schalltechnischen Kontrollmessungen in den „Wohngebieten“ von Riegersdorf, Großwilfersdorf-Jobst, Speltenbach und Rudersdorf an mindestens zwei Messpunkten entsprechend der ÖNORM S 5004 Messung von Schallimmissionen durchzuführen. Messzeitpunkte und Dauer sind von der Sonderfachperson festzulegen und haben in repräsentativer Weise zu erfolgen.

Betriebsphase

34. Zur Beweissicherung sind die schalltechnischen Kontrollmessungen an folgenden 14 repräsentativen und im schalltechnischen Prüfbericht des Einreichprojektes beschriebenen

Messpunkten entsprechend der RVS 04.02.11 Lärmschutz durchzuführen: DMP1, DMP6, DMP8, DMP12, DMP14, MP-KAL3, MP-KAL5, MP-KAL7, MP-KAL8, MP-KAL9, MP-KAL10, MP-KAL14, MP-KAL15 und MP-KAL22. Während der Messdurchführung sind durch eine Wetterstation meteorologische Grunddaten (Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Luftdruck, Temperatur u. dgl.) zu erheben. Die Messergebnisse sind mit dem der Schallprognose zugrundegelegten Rechenmodell nachzurechnen und die Referenzwerte auf Basis der Emissionsdaten des Projektes zu ermitteln. Die messtechnisch ermittelten Daten sind den aus der Nachrechnung berechneten Referenzwerten gegenüber zu stellen.

S7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, TGA Lärm (1)																
IP	PLZ	Ort	Adresse	BL _{den}	BL _{day}	Blev	B L _{night}	PNL _{den}	PNL _{day}	PNL _{ev}	PN L _{night}	S7L _{den}	S7L _{day}	S7L _{ev}	S7 L _{night}	Diff S7-PN
AI1001	8280	Altenmarkt	keine Angabe								31,8				50,6	18,80
AI1002	8280	Altenmarkt	keine Angabe								40,3				60,9	20,60
AI1003	8280	Altenmarkt	keine Angabe								34,6				63,7	29,10
AI1090	8280	Altenmarkt	keine Angabe								31,5				47,5	16,00
AI1266	8280	Altenmarkt	keine Angabe								40,0				63,6	23,60
AI1267	8280	Altenmarkt	keine Angabe								39,4				66,6	27,20
AI1268	8280	Altenmarkt	keine Angabe								45,4				58,1	12,70
AI1269	8280	Altenmarkt	keine Angabe								34,9				64,6	29,70
Fu1001	8280	Fürstenfeld	keine Angabe								42,3				50,3	8,00
Fu1002	8280	Fürstenfeld	keine Angabe								41,3				49,9	8,60
Fu1003	8280	Fürstenfeld	keine Angabe								44,6				50,8	6,20
Fu1006	8280	Fürstenfeld	Burgauer Straße 12	62,2	61,2	57,7	53,2	64,2	63,3	59,7	55,3	67,9	67,0	63,4	59,0	3,70
Fu1007	8280	Fürstenfeld	Burgauer Straße	62,9	61,7	58,3	54,3	65,0	63,8	60,4	56,4	66,4	65,5	61,9	57,5	1,10
Fu1094	8280	Fürstenfeld	Burgauer Straße 3	63,4	62,5	59,0	54,5	65,5	64,5	60,9	56,6	68,0	67,0	63,5	59,0	2,41
Fu1095	8280	Fürstenfeld	Burgauer Straße 4	66,2	65,2	61,7	57,3	68,3	67,3	63,7	59,4	70,7	69,7	66,1	61,7	2,34
Fu1096	8280	Fürstenfeld	Angerstraße 2	60,0	59,0	55,5	51,2	62,1	61,1	57,5	53,3	64,4	63,5	59,9	55,5	2,24
Fu1101	8280	Fürstenfeld	Burgauer Straße 10	65,5	64,5	61,0	56,5	67,5	66,6	63,0	58,6	70,1	69,2	65,5	61,1	2,52
Fu1106	8280	Fürstenfeld	Burgauer Straße 8	65,6	64,7	61,1	56,6	67,7	66,8	63,1	58,7	70,3	69,4	65,8	61,3	2,58
Fu1108	8280	Fürstenfeld	Burgauer Straße 16 + 16a	59,6	58,7	55,3	50,7	61,6	60,7	57,2	52,7	65,6	64,7	61,2	56,6	3,94
Fu1109	8280	Fürstenfeld	Burgauer Straße 22	66,0	65,1	61,8	57,0	67,9	67,0	63,6	58,8	72,0	71,1	67,8	62,9	4,09
Fu1110	8280	Fürstenfeld	Burgauer Straße 7	59,3	58,3	54,8	50,4	61,3	60,3	56,8	52,5	63,1	62,2	58,6	54,2	1,70
Fu1111	8280	Fürstenfeld	Burgauer Straße 4	58,8	57,7	54,3	50,0	60,9	59,8	56,3	52,1	62,7	61,8	58,2	53,8	1,70
Fu2002	8280	Fürstenfeld	Burgauer Straße 24c	65,2	64,3	61,0	56,1	67,1	66,1	62,8	58,0	71,2	70,3	67,0	62,1	4,12
Gr1003	8262	Großwilfersdorf	Großwilfersdorf 179	57,8	55,8	53,3	49,8	59,1	57,8	54,9	50,4	60,2	58,9	56,0	51,5	1,07

LEGENDE:

bereits im Projekt für Objektförderung vorgesehen

zusätzliche Maßnahmenvorschreibung zur Objektförderung

Zweitwohnsitz: Objektförderung nur, wenn ein Einbau in das Objekt mit dem üblichen bautechnischen Aufwand möglich ist.

Abbildung: Objekte passiver Lärmschutz Teil 1

S7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, TGA Lärm (2)																
IP	PLZ	Ort	Adresse	BL _{den}	BL _{day}	B _{lev}	B _{Lnight}	PNL _{den}	PNL _{day}	PNL _{ev}	PN _{Lnight}	S7L _{den}	S7L _{day}	S7L _{ev}	S7 _{Lnight}	Diff S7-PN
Kur1001	7540	Neusiedl b. Güssing	Hauptstraße 29	56,9	56,1	52,3	47,9	59,7	58,9	55,0	50,8	62,3	61,4	57,6	53,3	2,54
Kur1002	7540	Neusiedl b. Güssing	Hauptstraße 33								48,3				50,8	2,50
Kur1009	7540	Neusiedl b. Güssing	Hauptstraße 22								49,7				52,1	2,40
Kur1010	7540	Neusiedl b. Güssing	Hauptstraße 43	57,5	56,6	53,0	48,5	60,0	59,1	55,5	51,0	62,4	61,5	57,9	53,4	2,44
Kur1021	7540	Neusiedl b. Güssing	Hauptstraße 6	57,8	56,9	53,3	48,9	59,5	58,7	54,8	50,6	61,5	60,6	57,0	52,6	1,99
Kur1025	7540	Neusiedl b. Güssing	Hauptstraße 8								48,7				50,7	2,00
Kur1026	7540	Neusiedl b. Güssing	Hauptstraße 10								48,8				50,8	2,00
Kur1027	7540	Neusiedl b. Güssing	Bachstraße 2								49,3				51,4	2,10
Kur1031	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 58	56,9	56,1	52,4	47,9	59,5	58,7	55,0	50,4	61,9	61,1	57,4	52,9	2,44
Kur1036	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 77								49,3				51,7	2,40
Kur1037	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 85	57,3	56,5	52,9	48,2	59,7	59,0	55,4	50,5	62,1	61,4	57,8	52,9	2,38
Kur1038	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 87	59,5	58,8	55,1	50,4	62,1	61,4	57,7	52,9	64,5	63,9	60,2	55,3	2,43
Kur1041	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 73								49,3				51,6	2,30
Kur1045	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 22	59,8	59,0	55,5	50,7	62,1	61,3	57,8	53,0	64,5	63,7	60,2	55,3	2,35
Kur1049	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 35	58,1	57,3	53,8	49,1	60,4	59,6	56,1	51,3	62,8	62,0	58,5	53,6	2,35
Kur1051	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 59	56,7	55,8	52,3	47,7	59,1	58,2	54,6	50,1	61,5	60,6	57,0	52,5	2,40
Kur1052	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 61	58,6	57,7	54,2	49,6	61,1	60,2	56,6	52,1	63,5	62,6	59,0	54,6	2,43
Kur1053	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 37	58,2	57,3	53,8	49,1	60,5	59,7	56,2	51,3	62,8	62,1	58,5	53,7	2,34
Kur1054	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 41								48,8				51,2	2,40
Kur1055	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 28								49,9				52,2	2,30
Kur1057	7540	Neusiedl b. Güssing	Hauptstraße 39								48,3				50,7	2,40

LEGENDE:

bereits im Projekt für Objektsförderung vorgesehen

zusätzliche Maßnahmenvorschreibung zur Objektsförderung

Zweitwohnsitz: Objektsförderung nur, wenn ein Einbau in das Objekt mit dem üblichen bautechnischen Aufwand möglich ist.

Abbildung: Objekte passiver Lärmschutz Teil 2

S7 Fürstenerfelder Schnellstraße, Abschnitt West, TGA Lärm (2)																
IP	PLZ	Ort	Adresse	BL _{den}	BL _{day}	Blev	BL _{night}	PNL _{den}	PNL _{day}	PNL _{ev}	PN L _{night}	S7L _{den}	S7L _{day}	S7L _{ev}	S7 L _{night}	Diff S7-PN
Ku1073	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 57	57,9	57,0	53,5	49,0	60,4	59,5	55,9	51,4	62,8	61,9	58,3	53,8	2,42
Ku1074	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 54								48,2				50,6	2,40
Ku1075	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 47								49,2				51,6	2,40
Ku1077	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 81	58,1	57,3	53,6	48,9	60,8	60,1	56,3	51,5	63,3	62,6	58,9	54,0	2,47
Ku1082	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 27								49,0				51,3	2,30
Ku1083	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 24	61,1	60,3	56,8	52,1	63,5	62,7	59,2	54,3	65,8	65,1	61,5	56,7	2,35
Ku1085	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 22	59,6	58,8	55,3	50,6	61,9	61,1	57,6	52,8	64,3	63,5	60,0	55,1	2,35
Ku1087	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 43 + 45								48,2				50,5	2,30
Ku1088	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 39	58,0	57,2	53,7	49,0	60,3	59,5	56,0	51,2	62,7	61,9	58,4	53,6	2,35
Ku1091	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 72	58,4	57,6	54,0	49,2	61,1	60,4	56,7	51,8	63,6	62,9	59,2	54,3	2,47
Ku1092	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 74								49,4				51,9	2,50
Ku1093	7540	Neusiedl b. Güssing	Höhenweg 2	62,6	61,8	58,1	53,4	65,3	64,7	60,9	56,0	67,8	67,2	63,4	58,5	2,49
Ku1094	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 76 + 76a	60,8	60,1	56,4	51,7	63,7	63,0	59,2	54,3	66,2	65,6	61,8	56,8	2,50
Ku1095	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 89	58,6	57,9	54,2	49,5	61,3	60,6	56,9	52,0	63,8	63,1	59,4	54,5	2,46
Ku1096	7540	Neusiedl b. Güssing	Heutal 74	56,8	56,0	52,3	47,6	59,5	58,8	55,0	50,2	62,0	61,3	57,6	52,7	2,46
Ru1002	7571	Rudersdorf	Weichenberg 33								49,3				51,7	2,40
Ru1003	7571	Rudersdorf	Weichenberg 31	61,6	60,7	57,1	52,6	64,1	63,3	59,6	55,2	66,6	65,7	62,0	57,6	2,47
Ru1005	7571	Rudersdorf	Neue Allee 15	57,4	56,5	53,2	48,4	59,5	58,6	55,2	50,4	60,5	59,6	56,2	51,4	1,02
Ru1245	7571	Rudersdorf	Weichenberg 33	60,6	59,7	56,2	51,6	63,1	62,2	58,6	54,1	65,5	64,6	61,0	56,5	2,43
Ru1305	7571	Rudersdorf	Weichenberg 24								49,1				51,5	2,40
Ru1311	7571	Rudersdorf	Weichenberg 38	57,4	56,5	52,8	48,4	60,1	59,3	55,5	51,1	62,6	61,7	57,9	53,6	2,49
Ru1313	7571	Rudersdorf	Weichenberg 30								49,9				52,4	2,50
Ru1315	7571	Rudersdorf	Weichenberg 46								48,3				50,8	2,50
Ru1316	7571	Rudersdorf	Weichenberg 44	58,4	57,5	53,9	49,4	61,0	60,1	56,4	52,0	63,4	62,5	58,9	54,4	2,44

LEGENDE:

bereits im Projekt für Objektsförderung vorgesehen

zusätzliche Maßnahmenvorschreibung zur Objektsförderung

Zweitwohnsitz: Objektsförderung nur, wenn ein Einbau in das Objekt mit dem üblichen bautechnischen Aufwand möglich ist.

Abbildung: Objekte passiver Lärmschutz Teil 3

35. Bevor die Projektwerberin objektseitigen (passiven) Lärmschutz anbietet, hat sie für diese Objekte eine Detailevaluierung für die Bau- und Betriebsphase durchzuführen, um die definitive Objektnutzung (Wohn-, Betriebsanrainer), die Fassadenwerte mit Überschreitung von Schwellen-, Richt- und Grenzwerten sowie die davon betroffenen Öffnungen (Lüfter, Fenster, Türen) mit dem erforderlichen Schalldämmmaß zu ermitteln.
36. Bei der Detailevaluierung sind für die Bau- und die Betriebsphase sowohl die Vorgaben der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen (BStLärmIV) mit den Schwellen- und Grenzwerten von Lärmindizes als auch alle strenger gefassten Maßnahmen, welche in den TGA 02 Lärm (Pkt. 6.2) und 16 Humanmedizin (Punkte 5.3.4 und 7.1.1.3) gefordert und in der mündlichen Verhandlung präzisiert wurden, zu berücksichtigen.
37. In Ergänzung der im TGA 02 Lärm geforderten Maßnahmen 6.2.1 (7) und 6.2.2 (1) sind mit dem Angebot für objektseitigen Lärmschutz die erforderlichen Zustimmungen des Eigentümers oder sonstig Berechtigten sowie der Bescheid der Kollaudierung (Benützungsbewilligung) oder der Baugenehmigung einzufordern. Außerdem ist vom Nutzer eine Zustimmung zur Bestandsaufnahme (z.B. Feststellung der Raumnutzung, Größe der Öffnung, Feststellung des vorhandenen Schalldämmmaßes) zu verlangen.
38. Die Maßnahme 37 gilt auch dann als erfüllt, wenn die oben angeführten Zustimmungen nachweislich nicht gewährt werden oder innerhalb von 3 Monaten keine Reaktion des Eigentümers oder sonstig Berechtigten auf das Angebot erfolgt ist. In diesen Fällen bleibt jedoch der Anspruch der Anrainer auf Lärmschutz gemäß den festgelegten Richtwerten für die Bau- und Betriebsphasen bestehen.
39. Das Ergebnis der Detailevaluierungen sowie der Umfang des objektseitigen (passiven) Lärmschutzes sind der UVP-Behörde spätestens 3 Monate vor Baubeginn des zeitlich erstgereihten Bauabschnitts zur Kenntnis zu bringen.
40. Die Umsetzung des objektseitigen (passiven) Lärmschutzes ist der UVP-Behörde mit dem auf den Baubeginn des zeitlich zweitgereihten Bauabschnitts folgenden Statusbericht bekanntzugeben.
41. Die in der UVE und in der Evaluierung gemäß der (BStLärmIV) (Einlage 03.1.1, Pkt. 3.5.5) getroffenen Regelungen für den Betrieb von Anlagen an Wochenenden (Sonn- und Feiertagen) bzw. im Nachtzeitraum sind unter Berücksichtigung der im TGA 16, Pkt. 7.1.1.3 für die Bauphase festgelegten zusätzlichen Maßnahmen durch die Sonderfachperson „Lärm“ zu bestätigen und der UVP-Behörde mit dem darauf folgenden Statusbericht zur Kenntnis zu bringen.

IP Nr.	Adresse		Immissionsbereich
Al 1234	8280 Altenmarkt	Speltenbach 1	Speltenbach
Al 1248	8280 Altenmarkt	Speltenbach 29	Speltenbach
Fu 1105	8280 Fürstenfeld	Angerstraße 6	Fürstenfeld
Gr 1292	8262 Großwilfersdorf	Großwilfersdorf 140	Großwilfersdorf
Gr 1293	8262 Großwilfersdorf	Großwilfersdorf 140	Großwilfersdorf
Ku 4004	7540 Neusiedl b. Güssing	Ledenberg 8	L 250
Ku 1003	7543 Neusiedl b. Güssing	Hauptschulgasse 35	L 250

Ku 1006	7543 Neusiedl b. Güssing	Musikschulgasse 2	L 250
Ku 1028	7543 Neusiedl b. Güssing	Hauptstraße 45	L 250
Ku 1035	7543 Neusiedl b. Güssing	Heutal 58	L 250
Ku 1040	7543 Neusiedl b. Güssing	Heutal 71	L 250
Ku 1042	7543 Neusiedl b. Güssing	Heutal 52	L 250
Ku 1043	7543 Neusiedl b. Güssing	Heutal 17	L 250
Ku 1050	7543 Neusiedl b. Güssing	Heutal 42	L 250
Ku 1064	7543 Neusiedl b. Güssing	Heutal 1	L 250
Ku 1070	7543 Neusiedl b. Güssing	Hauptstraße 23	L 250
Ku 1078	7543 Neusiedl b. Güssing	Krobotheckstraße 1	L 250
Ru 1004	7571 Rudersdorf	Weichenberg 37	L 250
Ru 3069	7571 Rudersdorf	Weichenberg 32 b	L 250
Ru 3070	7571 Rudersdorf	Weichenberg 34 b	L 250

Abbildung: Tabelle Ergänzung Objektliste passiver Lärmschutz

III.4. ERSCHÜTTERUNGEN UND SEKUNDÄRSCHALL

Bauphase

42. Außerhalb des Tunnels Rudersdorf sind vor Beginn der Bauarbeiten alle Gebäude in einem Abstand von 70 m von der äußersten Dimension des künftigen Bauwerkes einer bautechnischen Beweissicherung zu unterziehen. Dabei sind Kenndaten wie Alter, Bauweise, Fundierung, aufgehendes Mauerwerk, Deckenkonstruktionen, Spannweiten etc. zu erheben. An-, Zu- und Umbauten, Kriegsschäden und ähnliche Besonderheiten sind zu dokumentieren. Insbesondere sind alle bestehenden Bauschäden wie Risse, Putzschäden etc. genau zu dokumentieren und fotografisch festzuhalten. Auch flussbautechnische und andere Bauwerke, die nicht direkt mit dem Verkehrsbauwerk zusammenhängen, sind in einem Abstand von 70 m beweiszusichern.
43. Denkmalgeschützte Objekte sind bis in einen Abstand von 150 m von der äußersten Kante des künftigen Bauwerkes einer Beweissicherung wie oben geschildert zu unterziehen.
44. Gebäude mit einem Abstand von weniger als 25 m zu Zufahrts- und Baustraßen sowie zu Baustelleneinrichtungsflächen, Deponien und anderen Anlagen sind ebenfalls wie oben geschildert bautechnisch beweiszusichern.
45. In den Ausschreibungsunterlagen sind die ausführenden Firmen ausdrücklich auf die Erschütterungsgefährdung der umliegenden Gebäude hinzuweisen. Für die Ausschreibungsunterlagen des Tunnels Rudersdorf ist ein erschütterungstechnischer Bericht zu erstellen, in dem die verschiedenen im Zuge der Einreichung erstellten Dokumente übersichtlich einschließlich der von der Behörde erstellten Unterlagen in ein einzelnes Dokument zusammengefasst werden, die Richtwerte klar dargestellt werden und die vorgeschriebenen Maßnahmen eingearbeitet werden. Angaben zur Betriebsphase können entfallen. Ziel ist die Erstellung eines für Bauleitungspersonal lesbaren und verständlichen Dokumentes, das die erschütterungstechnischen Aspekte des Baus klar und unmissverständlich darlegt.

46. Bereits bei der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen ist dafür Sorge zu tragen, dass zur Verhinderung von Richtwertüberschreitungen erschütterungsmindernde Maßnahmen im Bauablauf gesetzt werden können. Dies umfasst sowohl die Wahl der eingesetzten Bauverfahren als auch die Wahl der eingesetzten Baugeräte.
47. Während der Bauarbeiten sind folgende Schwingungsrichtwerte einzuhalten:
 - Für impulsartige Belastungen die um 20% abgeminderten Richtwerte der ÖNORM S 9020 Bauwerkserschütterungen; Sprengerschütterungen und vergleichbare impulsförmige Immissionen
 - Für Dauerschwingungen die um 60% abgeminderten Richtwerte der ÖNORM S 9020 Bauwerkserschütterungen; Sprengerschütterungen und vergleichbare impulsförmige Immissionen
 - Bei Tag darf der mittlere Schwingstärke-Scheitelwert der Bauerschütterungen auf den beurteilungsrelevanten Decken der Anrainergebäude $E_{\max} = 250 \text{ mm/s}^2$ nicht überschreiten, bei Nacht darf dieser Wert $E_{\max} = 23 \text{ mm/s}^2$ nicht überschreiten.
48. Während der Bauarbeiten sind in den beurteilungsrelevanten Anrainerräumen folgende Sekundärschallrichtwerte einzuhalten:
 - Bei Tag darf ein Spitzenpegel von 80 dB im Raum nicht überschritten werden, um Erschrecken zu vermeiden. Die Flankensteilheit darf für Spitzenpegel über 60 dB einen Wert von 40 dB/s nicht überschreiten.
 - Bei Nacht darf der Maximalpegel zufolge Sprengungen 55 dB nicht überschreiten.
 - Bei Nacht darf der gemittelte Maximalpegel anderer Arbeiten über die lauteste Stunde 40 dB nicht überschreiten.
49. Die Einhaltung der Richtwerte ist durch ein erschütterungstechnisches Messprogramm zu begleiten. Alle Messgeräte sind mit einer Datenfernübertragung auszustatten, die das sofortige Auslesen der Messdaten ohne manuellen Zugriff auf die Geräte ermöglicht.
50. Außerhalb des Tunnels Rudersdorf sind Erschütterungsmessungen mit einem Zentralgerät und mindestens zwei Dreikomponentenaufnehmern pro Messpunkt durchzuführen, wenn erschütterungsintensive Arbeiten näher als 70 m an bewohnten oder aus anderen Gründen schützenswürdigen Gebäuden erfolgen.
51. Am Tunnel Rudersdorf ist jeder Vortrieb an mindestens zwei Messstellen zu überwachen. Die Messstellen sind so zu wählen, dass möglichst repräsentative und exponierte Objekte überwacht werden. An jeder Messstelle sind mindestens zwei Dreikomponentenaufnehmer einzusetzen, um Störeinflüsse möglichst ausschließen zu können. Alle Messgeräte sind mit einer Datenfernübertragung auszustatten, die das sofortige Auslesen der Messdaten ohne manuellen Zugriff auf die Geräte ermöglicht.
52. An allen Messstellen am Tunnel Rudersdorf ist auch der Sekundärschall messtechnisch zu ermitteln. Die Ermittlung des Sekundärschalls soll dabei bevorzugt aus Schwingungsmessungen nach ON Regel ONR 199005 Berechnung des sekundären Luftschallpegels aus Schwingungsmessungen erfolgen. Es ist sicherzustellen, dass die Sekundärschallwerte ebenfalls über Datenfernübertragung ausgelesen werden können.
53. Auf Basis der Messergebnisse ist laufend die Einhaltung der Richtwerte zu überprüfen. Bei Annäherung an diese Richtwerte sind entsprechende Maßnahmen im Bauablauf zu setzen, um deren Einhaltung sicherzustellen.
54. Am Tunnel Rudersdorf gilt darüber hinaus ein Nachtarbeitsverbot für folgende Arbeiten:

- Sämtliche Bohrarbeiten von mehr als einer Stunde Gesamtdauer pro Abschlag, insbesondere für Rohrschirme, HDI Säulen, Brustanker und Injektionsschirme
- Sämtliche Sprengarbeiten, falls diese wider Erwarten notwendig sein sollten, an folgenden Abschnitten:
 - Beide Tunnelröhren zwischen Nordröhren km 12,9 und 13,0
 - Beide Tunnelröhren zwischen Nordröhren km 13,3 und 14,2

Diese Nachtarbeitsverbote sind in der weiteren geotechnischen Planung zu berücksichtigen und in die Ausschreibung aufzunehmen. Die Nachtarbeitsverbote dürfen in der tatsächlichen Umsetzung flexibel gehandhabt werden, d.h. wenn messtechnisch nachgewiesen wird, dass die Richtwerte eingehalten werden, dürfen die entsprechenden Tätigkeiten auch in der Nacht durchgeführt werden. Im Zuge der weiteren messtechnischen Überwachung sind die Nachtarbeitsverbote gegebenenfalls wieder einzuführen.

55. Nachtarbeitsverbote im Sinne des Erschütterungs- und Sekundärschallschutzes erstrecken sich auf den Zeitraum von 22:00 bis 6:00Uhr.
56. Es sind Vorkehrungen zu treffen und entsprechende Geräte vorzuhalten, um bei Anrainerbeschwerden umgehend zusätzliche Messungen durchführen zu können.
57. Für sämtliche Messungen von Erschütterungen und Sekundärschall an der gesamten Trasse gilt, dass diese nicht den ausführenden Firmen übertragen werden dürfen, sondern von direkten Beauftragten der Projektwerberin durchzuführen sind.
58. Werden Aufbereitungsanlagen für Aushub- und Abbruchmaterial näher als 100 m an Wohngebäuden betrieben, so ist durch Messungen sicherzustellen, dass die Einwirkungen von Erschütterungen und sekundärem Luftschall unter den Beurteilungskriterien für „ausreichenden Erschütterungsschutz“ nach ÖNORM S 9012 Beurteilung der Einwirkung von Schienenverkehrsimmissionen auf Menschen in Gebäuden - Schwingungen und sekundärer Luftschall (2010/02) liegen.

Beweissicherung und Kontrolle

59. Die Beweissicherungsmaßnahmen bestehen aus der Gebäudebeweissicherung vor Baubeginn und aus den begleitenden Messungen und sind in den Maßnahmen beschrieben.

Beweissicherung und Kontrolle, Tunnel Rudersdorf

60. Eine Liste der Gebäude, in denen im Bereich des Tunnels Rudersdorf bautechnische Beweissicherungen durchgeführt werden, ist der Gemeinde spätestens zwei Monate vor Beginn der Vortriebsarbeiten durch die Projektwerberin zu übergeben. Die Gemeinde kann innerhalb der im FGA „Erschütterungen und Sekundärschall“ und im Fachgutachten „Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit“ festgelegten Erhebungsgrenzen zusätzliche Gebäude zur Beweissicherung fordern, außerhalb dieser Grenzen zusätzliche Gebäude mit entsprechender Begründung vorschlagen.
61. Bezüglich der Erschütterungsmessungen ist das Messkonzept vor Beginn der Vortriebsarbeiten durch die Projektwerberin der Gemeinde Rudersdorf vorzustellen. Die Messungen erfolgen entsprechend den Maßnahmen des Umweltverträglichkeitsgutachtens (UVG) in repräsentativen Gebäuden, die nach technischen Kriterien ausgewählt werden. Der Gemeinde und den Anrainern wird daher ein Vorschlagsrecht für Messorte eingeräumt, die

endgültige Auswahl hat aber nach technischen Gesichtspunkten durch die Vertreter der Projektwerberin zu erfolgen.

62. Den Anrainern sind allgemein verständliche Monatsberichte der Messergebnisse zu übermitteln. Diese Übermittlung hat spätestens 3 Wochen nach Ende des betreffenden Kalendermonats zu erfolgen.

III.5. LUFTSCHADSTOFFE UND KLIMA

Bauphase

Maßnahmen betreffend Materialaufbereitung und -umschlag sowie Materiallager:

63. Die Errichtung und der Betrieb von Material-, Erdaushub- oder Humuszwischenlagern, Baulager, Materialaufbereitungen, Asphaltmischanlagen und dergleichen sind nur in einem Mindestabstand von 500 m von Wohnanrainern zulässig. Andernfalls ist der UVP-Behörde mittels Ausbreitungsrechnung vor Baubeginn nachzuweisen, dass die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit beim exponiertesten Wohnanrainer nicht überschritten werden.
64. Bei Materialaufbereitungen und -umschlag hat eine Staubbinding durch Feuchthalten des Materials entweder mittels gesteuerter Wasserbedüsung oder mittels automatischer oder manueller Berieselung zu erfolgen.
65. Eventuelle Feinzerkleinerungsanlagen sind mit Entstaubungsanlagen nach dem Stand der Technik zu bestücken. Es dürfen nur Zerkleinerungsmaschinen verwendet werden, die das Aufgabegut durch Druck zerkleinern. Förderbänder im Freien sind abzudecken und alle Übergabestellen sind zu kapseln.
66. Spritzbetonanwendungen sind im Nassspritzverfahren mit alkalifreien Zusatzmitteln auszuführen.
67. Die Füll- und Abzugsaggregate von Silos für staubhaltige oder feinkörnige Güter sind geeignet abzukapseln und allfällige Verdrängungsluft zu entstauben.
68. Lagerstätten mit Schüttgütern sind durch ausreichende Befeuchtung staubfrei zu halten.
69. Der Transport von Erdmaterial darf nur in erdfeuchtem Zustand erfolgen. Ist dies aus bautechnischen Gründen nicht möglich oder sinnvoll, kann ein Transport auch mittels Befeuchtung oder Abdecken des Materials erfolgen.
70. Zwischenlager von Erdaushubmaterial sind - soweit vegetationstechnisch möglich - mit einer Zwischensaat zu begrünen, ansonsten ständig feucht zu halten.

Maßnahmen betreffend Lagerflächen:

71. Im Bereich von Lagerflächen dürfen Auffüllungsarbeiten in einem Abstand von 100 m von den Grundstücksgrenzen der nächsten Wohnanrainer einen Zeitraum von 2 Monaten nicht überschreiten.
72. Entlang der Grenze von Geländemodellierungen zu den nächsten Wohnanrainern sind Dämme mit einer Mindesthöhe von 4 m über dem Endniveau der Geländemodellierungsfläche aufzuschütten, mit einer für Trockenstandorte geeigneten Landschaftsrasenmischung zu begrünen und zumindest so lange aufrechtzuerhalten, bis die Auffüllungsarbeiten dahinter soweit abgeschlossen sind, dass die weiteren Arbeiten bereits in einer Entfernung von 100 m zu den Anrainergrundstücken stattfinden. Der Schutz der Wohnanrainer

kann alternativ dazu auch mit einer fixen oder mobilen Schutzwand mit einer Mindesthöhe von 4 m bezogen auf das dem Baufortschritt entsprechende Geländeniveau erfolgen. Die Schutzwand ist so lange aufrecht zu erhalten, als die bearbeitete Fläche einen Mindestabstand von 100 m zu Wohnanrainern unterschreitet.

Maßnahmen betreffend Baustellenverkehr:

73. Die Zu- und Abfahrten zur Baustelle haben ausschließlich auf staubfrei befestigten Wegen zu erfolgen, die ständig von Erdmaterial rein zu halten sind. Der Zustand der Fahrbahndecken ist täglich zu kontrollieren und in einem Betriebstagebuch zu vermerken, das der ökologischen Bauaufsicht in wöchentlichen Abständen vorzulegen ist.
74. Nicht staubfrei befestigte Wege, Lagerflächen etc. innerhalb der Baustelle sind ständig feucht zu halten.
75. Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch den baubedingten Verkehr sind nach dem Stand der Technik zu verhindern (z.B. durch Reifenwaschanlagen bei den Ausfahrten aus dem Baustellenbereich).
76. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Baustelle ist auf nicht staubfrei befestigten Straßen mit 30 km/h zu begrenzen. Die Einhaltung dieser Vorschrift ist durch die ökologische Bauaufsicht zu kontrollieren.

Anforderungen an Maschinen und Geräte:

77. Baumaschinen und Geräte mit Dieselmotoren mit mehr als 18 kW dürfen auf der Baustelle nur eingesetzt werden, wenn sie mit Partikelfiltersystemen ausgestattet sind. Die Partikelfilter müssen einen Abscheidegrad „Anzahlkonzentration“ im Partikel-Größenbereich 20-300nm von mehr als 95% und einen Abscheidegrad „EC Massenkonzentration“ von mehr als 90% aufweisen.
78. Der Emissionsstandard der eingesetzten Offroad-Geräte hat mindestens Stage 2 nach EU-RL 97/68/EG zu entsprechen. Die jährliche Wartung der Maschinen ist der ökologischen Bauaufsicht nachzuweisen. Grundsätzlich sind möglichst emissionsarme Arbeitsmotoren einzusetzen. Bei kleineren Arbeitsgeräten sind Elektromotoren zu bevorzugen. Dies ist mit der ökologischen Bauaufsicht abzustimmen.

Sonstige Maßnahmen:

79. Geschüttete Flächen und Böschungen sind zum vegetationstechnisch nächstmöglichen Zeitpunkt zu bepflanzen.
80. Materialverfahren innerhalb der Baustelle dürfen nur entlang der Trasse durchgeführt werden. Der An- und Abtransport von Material hat so weit wie möglich über das hochrangige Verkehrsnetz und unter Vermeidung von Ortsdurchfahrten zu erfolgen. Ein Materialtransportkonzept ist im Hinblick auf eine möglichst geringe Zusatzbelastung der Wohnbevölkerung zu erarbeiten und mit der ökologischen Bauaufsicht abzustimmen.
81. Die Baustellen sind während der Bauphase von einer fachlich einschlägig qualifizierten ökologischen Bauaufsicht (Umweltbaubegleitung) laufend zu überprüfen. Die ökologische Bauaufsicht hat die Umsetzung der vorgeschriebenen Maßnahmen zu veranlassen.
82. Es ist eine geeignete Anlaufstelle für Beschwerden der von Staubbelastungen durch Bautätigkeiten betroffenen Anrainer einzurichten (z.B. Ombudsmann/Ombudsfrau). Diese Anlaufstelle ist in geeigneter Weise kundzumachen (z.B. auf Baustellentafeln). Einlangende

Beschwerden sind der ökologischen Bauaufsicht nachweislich mitzuteilen, die daraufhin die Einhaltung der festgelegten Maßnahmen verstärkt zu überwachen hat.

Beweissicherung und Kontrolle

Bauphase

83. Zur Beweissicherung in der Bauphase sind während der gesamten Bauzeit Messungen der Luftqualität (NO₂, PM₁₀) an den im Umweltverträglichkeitserklärungs-Fachbereich (UVE-FB) Luftschadstoffe, Einreichprojekt 2008, Einlage 6.1.3 beschriebenen Immissionspunkten 15 (Siedlungsgebiet Bereich Speltenbach-Ost), 22 (Einzelobjekt Bereich Anschlussstelle Rudersdorf/B57a) und 23 (Siedlungsgebiet Bereich Rudersdorf Nord) vorzunehmen. Die Ergebnisse der Messungen sind der ökologischen Bauaufsicht in Form von Monatsberichten, die bis zum 14. des jeweiligen Folgemonats zu übermitteln sind, mitzuteilen. Ergeben sich aus der Beweissicherung Überschreitungen der gesetzlichen Kriterien für NO₂ und PM₁₀ ist von der Umweltbaubegleitung die Einhaltung der vorgeschriebenen Maßnahmen zur Emissionsminderung verstärkt zu überwachen und erforderlichenfalls sind zusätzliche Maßnahmen zur Emissionsminderung anzuordnen.

III.6. FORSTWIRTSCHAFT UND FORSTTECHNISCHES GUTACHTEN

Bauphase

Maßnahmen zur Hintanhaltung nachteiliger Auswirkungen für die umliegenden Wälder:

84. Vor Beginn der Bauarbeiten sind alle benachbarten Waldbestände durch eine physische Absperrung (fixer Bauzaun oder massive Abplankung) von den Baubereichen abzugrenzen. Die Absperrung ist während der gesamten Bauzeit funktionstüchtig zu erhalten.
85. Das Befahren von sowie Ablagerung von Material aller Art in nicht zur Rodung bewilligten Waldbeständen ist verboten.
86. Nicht staubfrei befestigte Baustraßen sind in einem Umkreis von 50 m von Waldbeständen ständig feucht zu halten.
87. Die Projektwerberin hat den Waldeigentümern gegebenenfalls nachweislich anzubieten, Schäden, die sich auf Grund der Rodungen oder der Bauarbeiten in den benachbarten Waldbeständen durch Windwurf oder andere mit der Errichtung des Vorhabens in direktem Zusammenhang stehende Ereignisse einstellen, so lange auf eigene Kosten spätestens im Jahr nach dem Schadeintritt durch Rekultivierung in Abstimmung mit der örtlichen Bezirksverwaltungsbehörde zu beheben, bis sich an den Schneisenrändern der S7 ein neuer, voll belaubter, mindestens 10 m hoher und 5 bis 10 m breiter Waldtrauf im Sinne der Maßnahme 5.6 eingestellt hat.
88. Das bestehende Forst- und Güterwegenetz ist während der gesamten Bauzeit soweit aufrechtzuerhalten, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können. Bewirtschaftungsschwernisse und -einschränkungen sind angemessen zu entschädigen.

89. Befristete Rodungen sind in der dem Bauende folgenden vegetationstechnisch nächstmöglichen Pflanzperiode mit standortgerechten Baumarten der potentiellen natürlichen Vegetation wiederzubewalden. Entlang neuer süd-, südost- und südwestseitiger Randlinien im Bereich angrenzender Bestände im Stangenholz-, Baumholz oder Altholzalter hat die Wiederbewaldung auf einem durchgehenden Streifen von 5 bis 10 m Breite mit mindestens 30% raschwüchsigen, standortgerechten Pionierbaumarten (Schwarzerle, Zitterpappel, Birke) zu erfolgen.

Betriebsphase

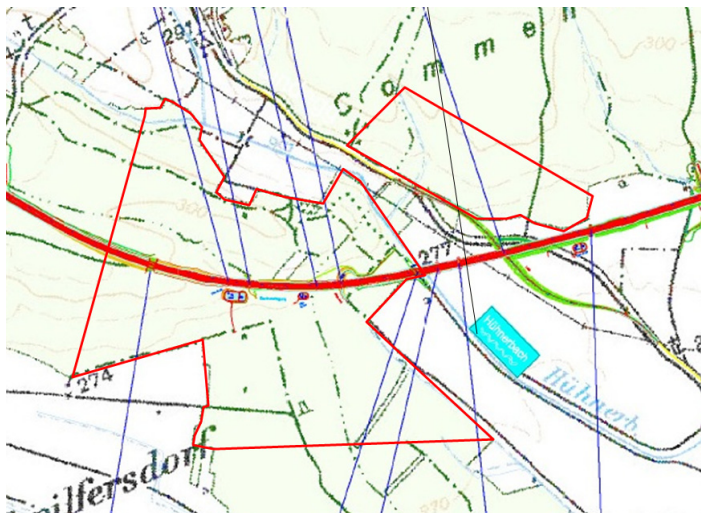
Maßnahmen zur Hintanhaltung nachteiliger Auswirkungen für die umliegenden Wälder:

90. Das bestehende Forst- und Güterwegenetz ist spätestens bis zu Verkehrsfreigabe so wiederherzustellen, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können.

Maßnahmen zum Ausgleich des Verlustes der Wirkungen des Waldes:

91. Zur Wiederherstellung der durch die dauernde Rodung im Gesamtausmaß von 462.701 m² entfallenden Wirkungen des Waldes sind Ersatzmaßnahmen im Mindestausmaß von 462.701 m² vorzunehmen. Das Mindestausmaß an Ersatzaufforstungen hat dabei 231.350 m² zu betragen. Die Kompensation der restlichen dauernden Rodefläche von 231.351 m² hat entweder durch weitere Ersatzaufforstungen oder durch die im Einreichprojekt beschriebenen waldverbessernden Maßnahmen (z.B. Bestandesumwandlungen oder Aufforstungen von Katastrophenflächen mit standortgerechten Laubhölzern) zu erfolgen. Bei waldverbessernden Maßnahmen ist nur die tatsächliche Fläche, auf der aktiv Maßnahmen gesetzt werden, anzurechnen. Zur Wiederherstellung der durch die dauernde Rodung im Gesamtausmaß von 18.855 m² entfallenden Wirkungen des Waldes aufgrund der Projektänderung 002 sind Ersatzmaßnahmen im Mindestausmaß von 18.855 m² vorzunehmen. Das Mindestausmaß an Ersatzaufforstungen hat dabei 9.428 m² zu betragen. Die Kompensation der restlichen dauernden Rodefläche von 9.427 m² hat entweder durch weitere Ersatzaufforstungen oder durch die im Einreichprojekt beschriebenen waldverbessernden Maßnahmen (z.B. Bestandesumwandlungen oder Aufforstungen von Katastrophenflächen mit standortgerechten Laubhölzern) zu erfolgen. Bei waldverbessernden Maßnahmen ist nur die tatsächliche Fläche, auf der aktiv Maßnahmen gesetzt werden, anzurechnen.
92. Die Ersatzaufforstungen sind möglichst auf den im Einreichprojekt angeführten Flächenpool für Aufforstungsflächen vorzunehmen. Können die dafür erforderlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern nicht erzielt werden, sind die Aufforstungen möglichst im Nahbereich der Rodeflächen, jedenfalls aber in den Standortgemeinden (Hainersdorf, Großwilfersdorf, Bad Blumau, Altenmarkt bei Fürstenfeld, Fürstenfeld, Deutsch-Kaltenbrunn und Rudersdorf) durchzuführen. Die Flächen haben hinsichtlich Gesamtumfang und Standortqualität jenen zu entsprechen, die im Einreichprojekt als Ersatzaufforstungen ausgewiesen wurden. Insbesondere haben die Ersatzaufforstungsflächen einen bewuchsfähigen Oberboden in einer Mindeststärke von 40 cm aufzuweisen; der durchwurzelbare Bodenhorizont hat insgesamt eine Stärke von mindestens 200 cm aufzuweisen.

93. Eine planliche Darstellung der genauen Lage der Ersatzaufforstungs- und Waldverbesserungsflächen und die Zustimmungserklärungen der Grundeigentümer sind der Behörde bis spätestens 4 Wochen vor Beginn der Rodungen vorzulegen. Die Bestimmungen des Gesetzes über den Schutz landwirtschaftlicher Betriebsflächen (Stmk. LGBl. 61/1982) bzw. des Gesetz über die Aufforstung von Nichtwaldflächen (Bgl. LGBl. 17/1989) sind bei der Ausweisung der Ersatzaufforstungsflächen zu berücksichtigen.
94. Für die Ersatzaufforstungen dürfen nur standortheimische Baum- und Straucharten verwendet werden, die der jeweiligen potentiellen Waldgesellschaft entsprechen. Der Laubholzanteil hat dabei mindestens 90% zu betragen. Die Mindestpflanzenanzahl hat bei den Bäumen 2.500 Stück je ha zu betragen, wobei eine Pflanzengröße von 50/70 bis 60/100 zu wählen ist. Für die Rand- und Traufengestaltung sind neben Bäumen auch heimische, standorttaugliche Sträucher wie Hasel, Gelber und Roter Hartriegel, Pfaffenhütchen etc. zu verwenden. Wirtspflanzen des Feuerbrandes dürfen dabei nicht verwendet werden.
95. Die Ersatzaufforstungen sind mittels Zäunung oder Einzelschutz so lange gegen Wildverbiss zu sichern, bis sie gesichert sind.
96. Für jene Bereiche, wo es lt. UVE-TGA „Wildökologie und Jagd“ durch den Betrieb der S 7 bedingt zu Konzentrationseffekten von Rehwild und damit zu einer erhöhten Gefahr von Schäden am Bewuchs kommt, ist den Waldeigentümern nachweislich ein Verbiss- und Fegeschutz für Verjüngungsflächen anzubieten. Diese Maßnahme kann entfallen, wenn alternative Maßnahmen vorgeschlagen werden, durch die eine Gefährdung des forstlichen Bewuchses durch Wildschäden gleichwertig hintangehalten werden kann. Gegebenenfalls sind solche Vorschläge der UVP-Behörde bis zur Verkehrsfreigabe zur Zustimmung vorzulegen.



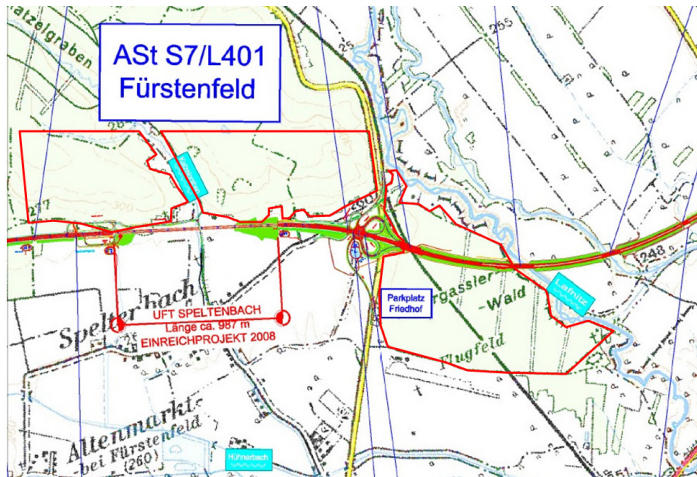


Abbildung: Wildschadensgefährdete Flächen (rot umrandet) an der S 7 (Quelle: UVP-TGA Wildökologie)

Beweissicherung und Kontrolle

97. Es ist eine fachlich einschlägig ausgebildete und befugte forstökologische Bauaufsicht zu bestellen, welche die Überwachung der projekt- und bescheidgemäßen Bauausführung sowie der Durchführung der Ersatzaufforstung und der Pflegemaßnahmen bis zu Sicherung der Kulturen vorzunehmen hat.

III.7. WILDÖKOLOGIE UND JAGD

Bauphase

98. Schutz von Hecken- und Gehölzpflanzungen, die gemäß UVE durch die Projektwerberin gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplanes umgesetzt werden: Pflanzungen von verholzten Gewächsen (Hecken und Bäume) im Offenland (außerhalb bestehender Wälder) sind durch Einzelschutz vor Verbiss, Feg- und Nageschäden zu sichern. Der Einzelschutz hat sich auf 75% bis 90% der gepflanzten Bäume und Büsche zu erstrecken, zumindest 10% müssen dem Wild als Äsung bzw. Fegematerial sofort ungeschützt zur Verfügung stehen. In Ausnahmefällen können statt des Einzelschutzes (jedes Individuum) auch kleinflächige Zäunungen errichtet werden. Deren Anlage ist aber nur unter Beiziehung eines ausgewiesenen Wildökologen zulässig.

Betriebsphase

99. Verbreiterung der Wildquerung bei Jobst: Die Wildquerung Nummer S7.05-E über die S 7 bei Jobst ist so zu dimensionieren, dass ein effektiv nutzbarer Wildtierkorridor von mindestens 40 m Länge entsteht.
100. Verlängerung der Hecke AM320: Die Hecke AM320 ist von ihrem geplanten östlichen Ende bis zum Ostende des Teiches bei Altenmarkt zu verlängern. Sie hat sich weiters auch

auf den linksufrigen Zubringer von seiner Mündung in den Hühnerbach bis zur Gehölzpflanzung AM301 zu erstrecken.

101. Ergänzende Pflanzung am Hühnerbach und einem linken Zubringer: Zusätzlich zur vorgesehenen Heckenpflanzung AM320 und deren hier definierte Verlängerung (siehe vorangegangener Punkt) ist eine zumindest 10 m breite Hecke bzw. Gehölzpflanzung vorzusehen, deren Verlauf und Erstreckung sich mit der Hecke AM320 deckt. Diese Pflanzung muss eine durchgehende und geschlossene Hecke von zumindest 2 m Wuchshöhe ergeben. Sie ist ab dem Zeitpunkt der Pflanzung zumindest für die Dauer von 3 Jahren, jedenfalls bis zur Schließung der Hecke und Erreichung der Zielwuchshöhe von 2 m Höhe schalenwild-dicht einzuzäunen. Die Zäunung ist alle 100 m durch 20 m lange nicht gezäunte Abschnitte zu unterbrechen, damit für die Dauer der Einzäunung keine durchgehende Barriere für das Wild entsteht. In den nicht gezäunten 20 m langen Abschnitten ist die Pflanzung fortzuführen. Die vorübergehend gezäunte durchgehende Hecke/Gehölzpflanzung und die lückige Hecke der Maßnahme AM320 können an unterschiedlichen Ufern des Hühnerbaches bzw. seines linksufrigen Zubringers gepflanzt werden, dürfen aber in keinem Fall durch einen längsverlaufenden Weg getrennt werden. Aus fachlicher Sicht muss die Hecke 2 m hoch sein, aber nicht wesentlich höher. Diese Pflanzungen sind wie die Maßnahme AM320 vor Baubeginn umzusetzen.
102. Anlage von drei Gehölz-Grünlandinseln: Zwischen Schröttenwald und Unterflurtrasse Speltenbach sind in Ackerflächen, die einen L_{den} kleiner als 55 dB aufweisen, drei mehr oder minder quadratische Gehölz-Grünlandinseln zu errichten. Jede Insel muss eine Größe von mindestens 0,4 ha aufweisen. Diese Inseln müssen aus einem U-förmigen Gehölzstreifen von mindestens 10 m Breite und 3 m Höhe bestehen, innerhalb dessen eine Wiesenfläche mit einer Mindestgröße von 40 x 50 m liegen muss. Auf einer Seite darf die Wiesenfläche nicht vom Gehölzstreifen eingefasst sein, sondern muss offen zum benachbarten Acker ausgeführt sein. Diese Inseln müssen mindestens 100 m von der L439 entfernt sein und sollten möglichst nicht direkt neben bestehenden Wegen errichtet werden. Diese Maßnahme ist vor Baubeginn umzusetzen.
103. Leitstrukturpflanzung am Kuhbergbach: Entlang des Kuhbergbaches ist der Gehölzbewuchs an einem Ufer zu komplettieren, sodass an einem Ufer des Kuhbergbaches ein zumindest 20 m breiter Gehölzstreifen entsteht; er kann auch als Hecke ausgeführt sein, sofern sichergestellt ist, dass diese zumindest 2 m hoch ist. Diese Gehölzpflanzung muss sich von der S 7 bis zur Mündung in die Lafnitz erstrecken. Am jeweils anderen Ufer muss der bestehende verholzte Bewuchs im Ausmaß des Ist-Zustandes gesichert werden. Diese Maßnahme ist vor Baubeginn umzusetzen. Diese Maßnahme kann entfallen, wenn im Zuge der gleichzeitigen Realisierung des Abschnittes Ost der S7 der regionale Wildwechsel erhalten bleibt bzw. eine adäquate Wildquerung der Kategorie B laut RVS Wildschutz errichtet wird.

Beweissicherung und Kontrolle

Bauphase

104. Verbisschutz- und Fegeschutzmaßnahmen an Gehölzpflanzungen im Freiland sind jährlich auf ihre Effektivität zu prüfen und gegebenenfalls in Stand zu setzen.

Betriebsphase

105. Die Kontrolle der Verbisschutz- und Fegeschutzmaßnahmen an Gehölzpflanzungen im Freiland sind solange fortzuführen, bis die Pflanzungen als gesichert zu bezeichnen sind.
106. In den Jahren null, drei, fünf und zehn nach Aufnahme des Betriebes der S7 sind die Wildquerung in Jobst, die Querung des Marbaches, des Lahnaches und der Lafnitz 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 werden.
107. Eine Fremdnutzung von Wildquerungseinrichtungen (Zäune, Abstellflächen, Wege usw.) muss untersagt und die Funktionalität von Leitstrukturen (Verbot von Zäunungen usw.) muss geprüft werden. Defizite sind aufzuzeigen und zu beheben.
108. Sicherung von Wildtränken im Bereich der Anschlussstelle an die A2: Die Funktionsfähigkeit von Quellen als Wildtränken ist zu erhalten bzw. wiederherzustellen und durch die Anlage flacher Mulden zur Speicherung von Oberflächenwasser zu gewährleisten.

III.8. Boden und Landwirtschaft, Abfallwirtschaft

Bauphase

109. Es ist sicher zu stellen, dass innerbetriebliche Wegeverbindungen funktional aufrecht erhalten bleiben.
110. Die Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung eines optimierten Wirtschaftswegesystems entsprechend dem eingereichten Maßnahmenplan ist durchzuführen.
111. Ein Plan betriebsbezogene Flächenzusammenlegung oder sonstige Nutzung für zu kleine bzw. schlecht bewirtschaftbare Restflächen ist unter Beiziehung der Betroffenen auszuarbeiten und umzusetzen.
112. Es ist sicherzustellen, dass wiederaufgebrachte Böden keine Kampfmittel enthalten.

Beweissicherung und Kontrolle

113. Ein Beweissicherungsprogramm für den Bodenaufbau von Flächen, welche später rekultiviert werden sollen, ist vor der Entfernung des Oberbodens der ökologischen Bauaufsicht vorzulegen.

III.9. Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser

Bauphase

114. Im Bereich Ledergasslerwald ist als Folge von Kampfmaßnahmen in den letzten Kriegswochen des Jahres 1945 mit dem Auftreten von Kampfmittelrückständen zu rechnen. Im gesamten Baubereich in diesem Abschnitt sind vor Aufnahme jeglicher Arbeiten durch ei-

ne Fachfirma flächige Kampfmittelerkundungen durchzuführen. Erst nach Vorliegen einer schriftlichen Freigabe durch die Fachfirma darf mit Bauarbeiten begonnen werden.

III.10. Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild

Bauphase

115. Sämtliche Verlegungen von Rad-/Reit- und Wanderwegen sind grundsätzlich bereits vor der Bauphase zu errichten, um Querungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten bereits in der Bau- und Betriebsphase zu erhalten. Die Aufrechterhaltung bzw. Funktionserhaltung von Verbindungen kann bei besonderem Erfordernis in der Bauabwicklung auch über temporäre Querungsmöglichkeiten bewerkstelligt werden.
116. Eine möglichst frühzeitige Realisierung und Freigabe neuer Wegverbindungen sowie der Grün-, Wild- und Wirtschaftswegbrücken ist, sofern baustellentechnisch sinnvoll und möglich, vorzunehmen.
117. Die im Fachbereich Erholung vorgeschlagene Maßnahme FE_9 (Errichtung einer Ersatzroute für den Lahnbachradweg B 73) ist zu verändern: Der Radweg verbleibt auf der bestehenden Trasse südlich des geplanten Vorhabens. Als Maßnahme ist eine entsprechende Querung der Trasse beim Schnittpunkt Radweg / Schnellstraße vorzusehen. Für den Fall, dass die Fortführung der S 7 an dieser Stelle nicht errichtet wird, entfällt diese Maßnahme.
118. Lärm- und Staubbeeinträchtigungen sind für sämtliche Erholungsbereiche zu minimieren; allenfalls auch mittels Bepflanzungs- oder anderen Abschirmungsmaßnahmen zur Schaffung eines optischen Lärmschutzes, Staub- und Sichtschutzes.
119. Bestandsaufnahme des Zustandes des landwirtschaftlichen Wegenetzes, das für den Baustellenverkehr herangezogen wird, vor Beginn der Bauarbeiten und Wiederherstellung eines gleichen oder besseren Zustands nach Beendigung der Bauarbeiten. Dies gilt insbesondere, jedoch nicht ausschließlich, für jene Wege, die zur Freizeitnutzung herangezogen werden. Etwaige Beschädigungen durch eine für die Wege unübliche Beanspruchung müssen durch die Projektwerberin ausgeglichen werden. Aus Sicht der Erholungsnutzung ist darauf zu achten, dass Unterbrechungen des Wegenetzes auf das absolut minimale Ausmaß beschränkt werden. Das Wegenetz soll in der baufreien Zeit (Wochenenden etc.) möglichst benutzbar sein.
120. Nicht staubfrei befestigte Wege, Lagerflächen usw. insbesondere im Zusammenhang mit Freizeit- und Erholungsnutzungen im Zuge der Baustellenabwicklung sind ständig feucht zu halten.
121. Ökologische Ausgleichsflächen sollen insbesondere hinsichtlich einer allfälligen Freizeit- und Erholungsnutzung, sofern im Rahmen des Bauablaufes sinnvoll und möglich, bereits so frühzeitig wie möglich hergestellt werden, um eine Pufferwirkung gegenüber Lärm- und Staubimmissionen entfalten zu können und weiters als Sichtschutz zu dienen.
122. Bestehenden Straßenverbindungen und landwirtschaftlichen Güterwegverbindungen sind aufrecht zu erhalten. Für den Fall einer Umleitung der Rad-, Reit- und Wanderwege ist dies bekannt zu machen bzw. zu beschildern

Beweissicherung und Kontrolle

- 123. Einsetzung einer ökologischen Bauaufsicht zur Beweissicherung und Kontrolle der erforderlichen Maßnahmen.
- 124. Bestandsaufnahme des Zustandes des landwirtschaftlichen Wegenetzes, das für den Baustellenverkehr herangezogen werden soll, vor Beginn und nach Ende der Bauführung. Dies gilt insbesondere für jene Wege, die für die Erholungszwecke herangezogen werden. Etwaige Beschädigungen durch eine für die Wege unübliche Beanspruchung müssen durch die Projektwerberin ausgeglichen werden.

III.11. Kulturgüter

Beweissicherung und Kontrolle

- 125. An der Kapelle in Rudersdorf hat eine erschütterungstechnische Beweissicherung zu erfolgen.

III.12. Humanmedizin

Zusätzlich zu den Maßnahmen aus den Fachgebieten Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall sowie Luftschadstoffe sind aus humanmedizinischer Sicht folgende Maßnahmen erforderlich:

Bauphase

- 126. Liegt bei betrieblichen Anrainern der Baulärm $\geq 5\text{dB(A)}$ über dem Umgebungslärm als Schwellenwert, so sind Schallschutzmaßnahmen zu etablieren.
- 127. Für Bürogebäude und Betriebe, wo vorzugsweise geistige Tätigkeiten verrichtet werden, gelten für den Baulärm die gleichen Grenzwerte wie für Wohnanrainer.
- 128. Liegt bei betrieblichen Anrainern der Baulärm $\geq 5\text{dB(A)}$ über dem Umgebungslärm als Schwellenwert, so sind Schallschutzmaßnahmen zu etablieren.
- 129. Für Bürogebäude und Betriebe, wo vorzugsweise geistige Tätigkeiten verrichtet werden, gelten für den Baulärm die gleichen Grenzwerte wie für Wohnanrainer.

III.13. Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit

Bauphase

Allgemeines:

130. Für sämtliche konstruktiven Bauteile (Kunstbauwerke, Tunnelbauwerke inkl. Unterflurtrassen) ist mittels erdstatischen Berechnungen der Nachweis einer ausreichenden Standsicherheit sowohl für alle Bauzustände als auch für den Endzustand zu erbringen. Bei sämtlichen in offener Bauweise errichteten Objekten sind diese Berechnungen von einem von der Projektwerberin zu bestellenden Prüfstatiker bzw. Sachverständigen für Grundbau und Bodenmechanik zu überprüfen und freizugeben. Die in den Berechnungen angesetzten Bodenkennwerte sind letztendlich vom Planer und vom Prüfstatiker bzw. Sachverständigen für Grundbau und Bodenmechanik während der Ausführung auf deren Richtigkeit zu überprüfen.

Geotechnik:

131. Für sämtliche freien und konstruktiv gesicherten Böschungen ist mittels erdstatischen Berechnungen der Nachweis einer ausreichenden Standsicherheit zu erbringen. Dies gilt sowohl für temporäre als auch für verbleibende Böschungen. Diese Berechnungen sind von einem von der Projektwerberin zu bestellenden Prüfstatiker bzw. Sachverständigen für Grundbau und Bodenmechanik zu überprüfen und freizugeben. Für untergeordnete Böschungen auf standfestem Untergrund, das sind solche mit einer freien Standhöhe von < 4 m und einem Neigungswinkel β kleiner dem inneren Reibungswinkel φ_d (Designwert) bzw. kleiner dem entsprechenden Winkel zufolge der inneren Scherfestigkeit $[f(c_d, \varphi_d)]$ (Designwerte), ist jedoch keine Prüfstatik bzw. zusätzliche Beurteilung durch einen Sachverständigen für Grundbau und Bodenmechanik erforderlich. Die in den Berechnungen angesetzten Bodenkennwerte sind während der Ausführung auf deren Richtigkeit zu überprüfen.
132. Bei den Baugrubenböschungen ist zu beachten, dass es in Zusammenhang mit Wasserzutritten zu Instabilitäten kommen kann. In diesem Fall sind Sondermaßnahmen (z.B. Abflachung der Böschung) durchzuführen, um die Böschungsstabilität zu gewährleisten.
133. Werden Baugrubenwände bzw. Böschungen mittels Spritzbeton versiegelt, so sind Entwässerungsbohrungen zur Verhinderung etwaiger Wasserdrücke vorzusehen.
134. Zwischengelagertes Bodenaushubmaterial muss standsicher gelagert werden.
135. Sämtliche Erdarbeiten sind grundsätzlich gemäß den entsprechenden Richtlinien in geltender Fassung, insbesondere RVS 08.03.01 Erdarbeiten durchzuführen.
136. Bei den Dämmen ist durch entsprechende Maßnahmen (z.B. Vorschüttungen, Drainschlitze, Drainsäulen etc.) sicherzustellen, dass nach Beginn der Betriebsphase keine Restsetzungen auftreten, die Schäden an der Oberfläche verursachen könnten.
137. Für sämtliche Dämme und Einschnitte ist die äußere Standsicherheit zu untersuchen und nachzuweisen. Lässt sich keine ausreichende Standsicherheit nachweisen, sind geeignete Maßnahmen, z.B. in Form von Bodenauswechslungen, Reibungsfüßen etc. zu setzen. Lediglich für untergeordnete Dämme, Einschnitte und Anschnitte auf standfestem Untergrund, das sind solche mit einer freien Standhöhe von < 4 m und einem Neigungswinkel β kleiner dem inneren Reibungswinkel φ_d (Designwert) bzw. kleiner dem entsprechenden

Winkel zufolge der inneren Scherfestigkeit $[(c_d, \varphi_d)]$ (Designwerte), kann davon abgesehen werden, sofern entsprechend bewährte Regelquerschnitte zur Anwendung kommen.

138. Im Bereich sämtlicher Objekte (Brückenwiderlager und Pfeiler) sind ergänzende Aufschlüsse durchzuführen, um eine genaue Festlegung der Fundierungsart durchführen zu können.
139. Für die Festlegung der Fundierung (Tiefgründung, Flachgründung etc.) der Kunstbauten ist ein Sachverständiger für Grundbau und Bodenmechanik hinzuzuziehen, der u.a. das geplante Gründungsplanum hinsichtlich dessen Tragfähigkeit beurteilt.
140. Für die Fundierungselemente der Kunstbauten sind entsprechende statische Berechnungen durchzuführen, bei denen die innere und äußere Standsicherheit nachgewiesen wird.
141. Bei der Wiederverwendung von Ausbruchmaterial ist dieses hinsichtlich der Bodeneigenschaften mittels entsprechender Untersuchungen (z.B. Laboruntersuchungen) zu überprüfen, damit die Bestimmungen der geltenden Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) für Schüttmaterial, Hinterfüllmaterial etc. nachweislich eingehalten werden. Dies gilt sinngemäß auch bei der Verwendung als Betonzuschlagstoff.

Tunnelbau:

142. Bei den Bodenschichten im Bereich der Tunnelsohle ist im Zuge der Bauausführung mittels regelmäßig durchgeführter Probenahmen für repräsentative Verhältnisse zu überprüfen, ob der anstehende Untergrund zum Quellen oder Schwellen neigt. Gegebenenfalls ist das Quell- bzw. Schwellpotential zu bestimmen. Bei Vorliegen von Quell- bzw. Schwellpotential ist der Tunnelquerschnitt auf die diesbezüglich zu ermittelnden Quell- bzw. Schwelldrücke zu bemessen.
143. Die Projektwerberin legt für die Unterflurtrasse Speltenbach die Wasserdruckklasse W1 (Wasserdruck größer 1 bis 5 m) gemäß Richtlinie Weiße Wanne zugrunde. Im Bereich des Tiefpunktes wird allerdings der Katzelgraben unterfahren, wobei in den Bohrungen auch ein damit zusammenhängender erster Grundwasserhorizont angetroffen worden ist. Aus diesem Grund ist im Vorfeld zu überprüfen, ob dieser erste Grundwasserhorizont auch einen Einfluss auf das Tunnelbauwerk hat. Sofern dieser erste Grundwasserhorizont einen Einfluss hat, ist dieser in der statischen Berechnung und Bemessung des Tunnelbauwerkes zu berücksichtigen.
144. In den UVE-Einreichunterlagen ist für die Unterflurtrasse Speltenbach ein HGW30 angegeben. Aufgrund der Lebensdauer des Bauwerkes ist allerdings zusätzlich vor Baubeginn das HGW100 zu ermitteln und das Bauwerk letztendlich darauf bzw. wenn das HGW100 über der Geländeoberkante (GOK) liegt auf einen Grundwasserstand entsprechend der GOK auszulegen.
145. Bei der Unterflurtrasse Speltenbach werden im Bereich der Tunnelsohle bzw. darunter gespannte Grundwasserverhältnisse erwartet. Während der Bauphase sind entsprechende Maßnahmen vorzusehen, damit ein hydraulischer Grundbruch vermieden wird. Für den Endzustand ist die Auftriebswirkung – sofern gespannte Grundwasserverhältnisse vorliegen – auf das Bauwerk in den statischen Berechnungen zu berücksichtigen.
146. In den Einreichunterlagen (Einlage 3.1.45, Seite 25) werden für die Unterflurtrasse Speltenbach Empfehlungen vom Geologisch-Geotechnischen Planer der Projektwerberin angeführt. Diese beziehen sich auf eventuell erforderliche Bodenauswechslungen bzw. Bodenverbesserungen, die Vermeidung von Auflockerungen der Gründungssohle, das Hint-

erfüllen und die Böschungsgestaltung. Weiters wird vom Geologisch-Geotechnischen Planer der Projektwerberin darauf hingewiesen, dass die punktuellen Baugrunduntersuchungen in der weiteren Planung zu verdichten sind und für die Bauarbeiten eine baubegleitende fachmännische Beratung vorzusehen ist. Diese Empfehlungen sind vollinhaltlich einzuhalten.

147. Bei den durchgeführten statischen Berechnungen für den Tunnel Rudersdorf wurde festgestellt, dass insbesondere der E-Modul eine erhebliche Sensitivität auf die Berechnungsergebnisse hat. Aus diesem Grund sind zusätzliche Labor- und Feldversuche durchzuführen, um vorhandene Wissenslücken zu schließen, wie auch von der Projektwerberin empfohlen wird. Dies betrifft auch zusätzlichen Labor- und Feldversuche zur Eingrenzung vorhandener karbonatischer Verfestigungen, womit die zugrunde gelegten Gebirgsverhaltens-typen bzw. deren Verteilung zu überprüfen sind.
148. Für den bergmännischen Vortrieb des Tunnels Rudersdorf ist von der Projektwerberin ein geotechnisches Sicherheitsmanagement einzurichten. Dieses hat zumindest folgendes zu beinhalten:
 - Festlegung von Warn- und Alarmwerten vor Baubeginn.
 - Festlegung von Zuständigkeiten bei Erreichen der Warn- und Alarmwerten.
 - Tägliche Verformungsmessungen (Beobachtungsmethode) im Vortriebsbereich ober- und untertage bis zum Abklingen der Verformungen.
 - Bestellung eines unabhängigen geotechnischen Sachverständigen vor Ort zur Planprüfung und Überwachung der Verformungen.
 - Quartalsweise Erstellung eines Berichtes zu den gemessenen Verformungen und den damit in Zusammenhang gesetzten Maßnahmen beim Tunnelvortrieb. Dieser Bericht ist ebenfalls quartalsweise der Tunnelverwaltungsbehörde zu übermitteln.
149. Sind obertage im Tunneleinflussbereich Gasleitungen vorhanden, so sind insbesondere die im Rahmen der Beweissicherung identifizierten setzungsempfindlichen Stellen (z.B. Mauerdurchführungen, Knotenpunkte) zumindest täglich mit geeignetem Gerät auf etwaige Leckagen zu überprüfen. Erforderlichenfalls sind Maßnahmen zur Verhinderung einer Leckage, wie z.B. das Freistemmen von Mauerdurchführungen zur Vermeidung von Zwängungen, durchzuführen.
150. Durch die geplanten Geländemodellierungen bzw. Überschüttungen der Tunnelbauwerke kommt es zu einer zusätzlichen Belastung des Untergrundes, wodurch Setzungen verursacht werden. Aus diesem Grund sind vor Baubeginn Zeit-Setzungs-Prognosen durchzuführen, die – insbesondere beim Tunnel Rudersdorf – auch den Tunnelbau berücksichtigen, sodass es infolge der durch die Geländemodellierungen hervorgerufenen Setzungen zu keinen Beschädigungen des Tunnelbauwerkes kommt.
151. Beim bergmännischen Abschnitt des Tunnels Rudersdorf hat die lichte Mindesthöhe der begehbaren Querschlagen (GQ) $H = 2,5$ m gemäß RVS 09.01.24 Bauliche Anlagen für Betrieb und Sicherheit zu betragen.
152. Für die Unterflurtrasse Speltenbach und den Tunnel Rudersdorf wird gemäß den UVE-Einreichunterlagen die Anforderungsklasse A2 gemäß Richtlinie „Weiße Wannen“ zugrunde gelegt. Da dies nicht dem Stand der Technik entspricht ist für beide Bauwerke die Anforderungsklasse A1 gemäß Richtlinie „Weiße Wannen“ zugrunde zu legen.

Beweissicherung und Kontrolle

Bauphase

153. Für die gesamte Baudurchführung sind von der Projektwerberin eine Örtliche Bauaufsicht (ÖBA) sowie ein Dokumentationsteam, welches geologisch und geotechnisch kompetent ist, zu bestellen. Diese müssen das Bauvorhaben lückenlos dokumentieren und überwachen.
154. Eine Beweissicherung sämtlicher im Einflussbereich liegender Objekte (Infrastruktur und Bebauung) ist vor Bauausführung durchzuführen. Dabei sind Kenndaten wie Alter, Bauweise, Fundierung, aufgehendes Mauerwerk, Deckenkonstruktionen, Spannweiten etc. zu erheben. An-, Zu- und Umbauten, Kriegsschäden und ähnliche Besonderheiten sind zu dokumentieren. Insbesondere sind alle bestehenden Bauschäden wie Risse, Putzschäden etc. genau zu dokumentieren und fotografisch festzuhalten. Im Rahmen dieser Beweissicherung sind auch die Einbauten (z.B. Kanal-, Wasser-, Strom-, Gasleitungen) auf privatem und öffentlichem Grund zu erheben.
- Für die Wasserleitungen sind maximal zulässige Krümmungen von einem von der Projektwerberin zu bestellenden Sachverständigen anzugeben und in das geotechnische Sicherheitsmanagement aufzunehmen.
- Sämtliche Kanalleitungen unterhalb und außerhalb von Gebäuden sind zu erheben und deren Zustand (Ausführung, Gefälle, Dichtheit) im Rahmen eines „Hauszustandsgutachtens“ zu beschreiben. Im Rahmen dessen sind auch Maßnahmen zu definieren, wie im Schadensfall die Funktionstüchtigkeit wiederhergestellt werden kann. Dies betrifft sämtliche Kanalleitungen auf privatem und öffentlichem Grund.
- Allenfalls vorhandene Gasleitungen sind zu dokumentieren, wobei jene Stellen, die in Bezug auf Verformungen besonders empfindlich sind (z.B. Mauerdurchführungen, Knotenpunkte), gesondert auszuweisen sind und im geotechnischen Sicherheitsmanagement zu berücksichtigen.
155. Unmittelbar vor Baubeginn und auch während der Bauphase ist in regelmäßigen Abständen zu überprüfen, ob zwischenzeitlich eine zusätzliche Bebauung im Einflussbereich stattgefunden hat. In diesem Fall sind auch für diese Bebauungen Beweissicherungen durchzuführen. Anmerkung: Beispielsweise kann es bei einem neu errichteten Rohbau infolge von Schiefstellungen – verursacht durch den Tunnelbau oder die Grundwasserabsenkung – zu Problemen beim Einbau des Estrichs kommen.
156. Zur Ermittlung des Einflussbereiches ist gemäß nachfolgender Abbildung näherungsweise folgendermaßen vorzugehen:
1. Konstruktion der linienförmigen Gleitfläche ausgehend von der Tunnelsohle.
 2. Verschneidung der Gleitfläche mit der GOK. Ist eine Verschneidung nicht möglich oder liegt der Verschneidungspunkt oberhalb des Schnittpunktes der Tunnelachse mit der GOK, so ist folgendermaßen vorzugehen:
 - Die Gleitfläche reicht von der Tunnelsohle nur bis zu der Höhe, in der der Schnittpunkt der Tunnelachse mit der GOK liegt.
 - Von diesem Punkt aus ergibt sich schließlich die Grenze des Einflussbereiches aus der vertikalen Verschneidung mit der GOK.

Als Gleitflächenwinkel ist näherungsweise mit einem Winkel $\theta = \varphi$ zu rechnen, wobei φ dem mittleren Reibungswinkel einer Bodenschicht entspricht. Dieser geotechnische Einflussbereich ist in weiterer Folge der rechnerischen Reichweite der Grundwasserabsenkung gegenüber zu stellen, wobei der größere Bereich zur Festlegung des Einflussbereiches maßgebend ist. Unabhängig von der beschriebenen Ermittlung des Einflussbereiches hat dieser mindestens den Bereich von jeweils 25 m (horizontaler Abstand) von den äußersten Dimensionen des künftigen Bauwerkes und den gesamten Bereich dazwischen zu erfassen.

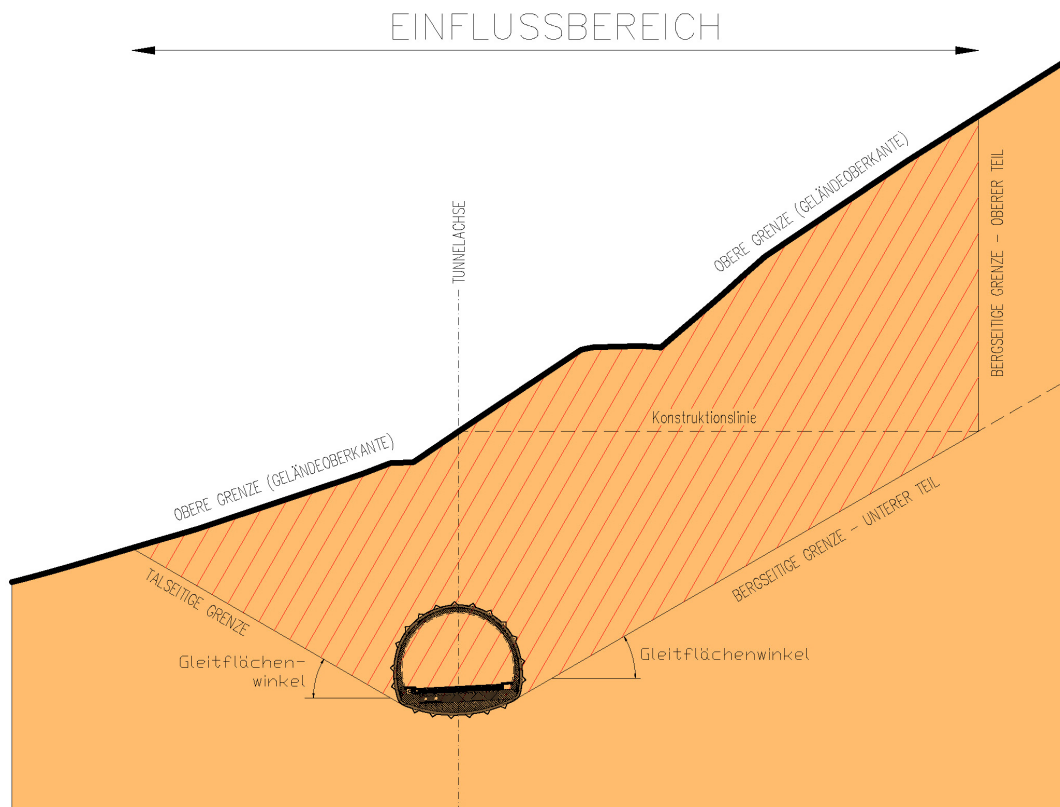


Abbildung: Ermittlung des Einflussbereiches

157. Während der Bauausführung sind die beweisgesicherten Objekte im Vortriebsbereich messtechnisch zu überwachen. Vor Vortriebsbeginn der geschlossenen Bauweise ist bei den beweisgesicherten Objekten eine Nullmessung durchzuführen. Vor der Inbetriebnahme hat eine Abschlussmessung zu erfolgen. Die Ergebnisse der Abschlussmessung sind der Tunnel-Verwaltungsbehörde im Zuge des Inbetriebnahmeverfahrens anhand eines geotechnischen Schlussberichtes vorzulegen.
158. Da der Einflussbereich nicht exakt angegeben werden kann, ist durch entsprechende Messungen der tatsächliche Einflussbereich zu bestimmen und gegebenenfalls auch Objekte außerhalb des rechnerisch ermittelten Einflussbereiches messtechnisch zu überwachen.
159. Für sämtliche Gründungssohlen ist ein ausreichend tragfähiger Untergrund herzustellen und die Tragfähigkeit ist mit entsprechenden Messmethoden (Flächendeckende Dynamische Verdichtungskontrolle (gemäß RVS 08.03.02 Kontinuierlicher walzenintegrierter Ver-

dichtungsnachweis), Dynamische Lastplattenversuche (gemäß RVS 08.03.04 Verdichtungsnachweis mittels dynamischen Lastplattenversuches) nachzuweisen.

160. Während der Bauphase ist das geotechnische Prognosemodell für sämtliche Fundierungen und für den Tunnelbau mit den tatsächlich angetroffenen Untergrundverhältnissen zu vergleichen. Bei Abweichungen ist zu prüfen, ob eine Änderung der Konstruktion erforderlich ist.
161. Die Qualitätssicherung der Erdarbeiten (z.B. Dämme, Einschnitte) und der ungebundenen Tragschichten hat mit geeigneten Messmethoden (Flächendeckende Dynamische Verdichtungskontrolle (gemäß RVS 08.03.02 Kontinuierlicher walzenintegrierter Verdichtungsnachweis), Dynamische Lastplattenversuche (gemäß RVS 08.03.04 Verdichtungsnachweis mittels dynamischen Lastplattenversuches) zu erfolgen.
162. Bei Dämmen ab einer Gesamthöhe von 4,0 m sind Setzungsmessungen mittels Stangenpegel, welche vor der Dammschüttung auf die Dammaufstandsfläche aufgesetzt werden, durchzuführen. Messungen sind in vorab definierten Intervallen durchzuführen, jedoch zumindest pro 2,0 m geschütteter Dammhöhe. Die Setzungsmessungen sind zumindest solange fortzusetzen, bis die Setzungen entsprechend einer aus den Messungen abgeleiteten Setzungsprognose zu 90% abgeklungen sind. Bei sehr weichen Untergrundverhältnissen sind in Abstimmung mit dem Sachverständigen für Grundbau und Bodenmechanik diese Messungen unabhängig von der Dammhöhe vorzusehen.
163. Bei der Ausführung von Tieffundierungen mittels Großbohrpfählen sind diese hinsichtlich mangelhafter Ausführung mittels dynamischer Pfahlprüfung (Integritätsprüfung) zu kontrollieren. Die Auswahl der zu prüfenden Pfähle und die Festlegung der Anzahl an Prüfungen haben in Abstimmung mit einem Sachverständigen für Grundbau und Bodenmechanik zu erfolgen.
164. Beim bergmännischen Abschnitt des Tunnels Rudersdorf ist vor Baubeginn jeweils eine Nullmessung an der Geländeoberfläche in Form eines Nivellements entlang der Tunnelachse durchzuführen. Sofern die Zugänglichkeit an der Oberfläche nicht gegeben ist, sind entsprechende Messpunkte zumindest in den Portalbereichen vorzusehen. Um allfällige Geländevertorfungen feststellen zu können, sind vortriebsbegleitend weitere Messungen an der Geländeoberfläche durchzuführen und mit der Nullmessung in Relation zu setzen.
165. Während des Tunnelvortriebes ist durch das in Maßnahme 153 definierte Dokumentations-team zu überprüfen, ob die tatsächlich angetroffenen Untergrundverhältnisse mit dem Prognosemodell übereinstimmen. Vor Baubeginn der Innenschale ist der Tunnel-Verwaltungsbehörde ein Bericht über die Übereinstimmungsprüfung der geotechnischen Verhältnisse und über gegebenenfalls erforderliche Anpassungen hinsichtlich baulichen Brandschutzes zu übergeben. Bei der Nachweisführung bzw. bei der Dimensionierung der einzelnen Bauteile ist auch der Kreuzungsbereich zwischen Haupttunnel und Querschlägen zu betrachten.

Betriebsphase

166. Bei späteren Bebauungen an der Geländeoberfläche oberhalb des Tunnels ist seitens des Tunnel-Managers zu überprüfen, ob das bestehende Schutzniveau hinsichtlich Brandsicherheit ausreichend ist oder gegebenenfalls Anpassungen erforderlich sind.

III.14. TUNNELSICHERHEIT

Tunnel Speltenbach

Fachbereich Tunnelsicherheit:

167. Für die Innenbeleuchtung ist gemäß RVS 09.02.22 - Gefährdungsklasse III eine Stufenschaltung der Beleuchtung der Innenstrecke in mindestens 8 Helligkeitsstufen auszuführen.
168. Ein Jahr vor Inbetriebnahme muss ein Konzept für Tunneltests auf Basis einer Tunnelreflex-Matrix (Zusammenwirken der einzelnen EM-Anlagen, z.B. sämtliche Reaktionen bei Brandalarm) erarbeitet und der Tunnel-Verwaltungsbehörde vorgelegt werden. Die Tunneltests auf Basis einer Tunnelreflex-Matrix müssen vor der Inbetriebnahme durchgeführt und dokumentiert werden.
169. Video-Detektion: Vor Veröffentlichung der Ausschreibung der Videoanlage sind klare Qualitätsanforderungen bezüglich Fehlalarmen und nicht detektierten Ereignissen aufzustellen und der Tunnel-Verwaltungsbehörde zur Kenntnis zu bringen. In Abhängigkeit der Zuverlässigkeit der Anlage gilt zu entscheiden, ob bzw. welche Alarme mit Reflexen verknüpft werden können.
170. Netzausfalltests müssen vor der Inbetriebnahme durchgeführt und dokumentiert werden. Dabei ist die Ansprech- und Autonomiezeit der Sicherheitsstromversorgung (SSV) zu prüfen. Das Verhalten der EM-Anlagen ist bei Netzwiederkehr zu prüfen.
171. Branddetektionstests für Hitze und Rauch müssen unter Beiziehung der Einsatzdienste vor der Inbetriebnahme durchgeführt und dokumentiert werden.
172. Vor Veröffentlichung der Ausschreibung der Beleuchtungsanlagen ist die Beleuchtung in den Querschlägen gemäß RVS 09.02.41 Beleuchtung zu definieren. Diesbezüglich ist der Tunnel-Verwaltungsbehörde ein Bericht vorzulegen.
173. Vor Veröffentlichung der Ausschreibung der Belüftungsanlagen ist die Überdruckbelüftung in den Querschlägen gemäß RVS 09.02.31 Grundlagen zu definieren. Diesbezüglich ist der Tunnel-Verwaltungsbehörde ein Bericht vorzulegen.
174. Vor der Inbetriebnahme ist eine Tunnelbetriebsanweisung sowie ein Wartungs- und Instandhaltungskonzept zu erstellen. Zudem muss ein Organigramm der Betriebsorganisation erstellt und sicherheitsrelevantes Personal (Anzahl, Dienstzeiten, Bereitschaft) genannt werden.
175. Für den Betrieb der Videoüberwachungsanlage ist der Tunnel-Verwaltungsbehörde vor der Inbetriebnahme darzulegen, dass die Anforderungen gemäß § 4 STSG eingehalten sind.
176. Vor der Inbetriebnahme ist der Tunnel-Verwaltungsbehörde ein Schemaplan für die Zugangsmöglichkeiten der Einsatzdienste vorzulegen.

Fachbereich Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit:

177. Das von der Projektwerberin als Schlitzrinne vorgesehene Entwässerungssystem ist gemäß RVS 09.01.23 auszuführen. Dieses Entwässerungssystem hat mindestens das Brandverhalten Klasse B gemäß ÖNORM EN 13501-1, Tabelle 1 und einen geschlitzten Anteil, von im Mittel 25% der Tunnellänge kontinuierlich verteilt, aufzuweisen. Entsprechende Nachweise sind bei Einreichung des Inbetriebnahmeverfahrens der Tunnel-Verwaltungsbehörde vorzulegen.

178. Die Dimensionierung der tragenden Bauteile hinsichtlich des baulichen Brandschutzes zur Erreichung des jeweiligen Schutzniveaus hat gemäß RVS 09.01.45 Baulicher Brandschutz in Straßenverkehrsbauten zu erfolgen. Es wird explizit darauf hingewiesen, dass unabhängig von den Ausführungen in den UVE-Einreichunterlagen der Nachweis des baulichen Brandschutzes in Bezug auf die festgelegten Schutzniveaus im Zuge der Detailplanung zu erbringen und von dem von der Projektwerberin zu bestellenden Prüferingenieur bzw. Tunnelbau-Sachverständigen freizugeben ist.
179. Für den Brandfall sind entsprechende Maßnahmen (z.B. Evakuierung, Straßensperren) zum Schutz Dritter an der Oberfläche zu definieren und im für die Inbetriebnahme erforderlichen Alarm- und Einsatzplan darzustellen.
180. Es sind die für das Tunnelbauwerk angeführten Schutzniveaus auch für die Ausführung der Mittelwände zugrunde zu legen.

Tunnel Rudersdorf

Fachbereich Tunnelsicherheit:

181. Für die Innenbeleuchtung ist gemäß RVS 09.02.22 - Gefährdungsklasse III eine Stufenschaltung der Beleuchtung der Innenstrecke in mindestens 8 Helligkeitsstufen auszuführen.
182. Ein Jahr vor Inbetriebnahme muss ein Konzept für Tunneltests auf Basis einer Tunnelreflex-Matrix (Zusammenwirken der einzelnen EM-Anlagen, z.B. sämtliche Reaktionen bei Brandalarm) erarbeitet und der Tunnel-Verwaltungsbehörde vorgelegt werden. Die Tunneltests auf Basis einer Tunnelreflex-Matrix müssen vor der Inbetriebnahme durchgeführt und dokumentiert werden.
183. Video-Detektion: Vor Veröffentlichung der Ausschreibung der Videoanlage sind klare Qualitätsanforderungen bezüglich Fehlalarmen und nicht detektierten Ereignissen aufzustellen und der Tunnel-Verwaltungsbehörde zur Kenntnis zu bringen. In Abhängigkeit der Zuverlässigkeit der Anlage gilt zu entscheiden, ob bzw. welche Alarme mit Reflexen verknüpft werden können.
184. Netzausfalltests müssen vor der Inbetriebnahme durchgeführt und dokumentiert werden. Dabei ist die Ansprech- und Autonomiezeit der SSV zu prüfen. Das Verhalten der EM-Anlagen ist bei Netzwiederkehr zu prüfen.
185. Branddetektionstests für Hitze und Rauch müssen unter Beiziehung der Einsatzdienste vor der Inbetriebnahme durchgeführt und dokumentiert werden.
186. Vor Veröffentlichung der Ausschreibung der Beleuchtungsanlagen ist die Beleuchtung in den Querschlagen gemäß RVS 09.02.41 Beleuchtung zu definieren. Diesbezüglich ist der Tunnel-Verwaltungsbehörde ein Bericht vorzulegen.
187. Vor Veröffentlichung der Ausschreibung der Belüftungsanlagen ist die Überdruckbelüftung in den Querschlagen gemäß RVS 09.02.31 Grundlagen zu definieren. Diesbezüglich ist der Tunnel-Verwaltungsbehörde ein Bericht vorzulegen.
188. Vor der Inbetriebnahme ist eine Tunnelbetriebsanweisung sowie ein Wartungs- und Instandhaltungskonzept zu erstellen. Zudem muss ein Organigramm der Betriebsorganisation erstellt und sicherheitsrelevantes Personal (Anzahl, Dienstzeiten, Bereitschaft) genannt werden.

189. Für den Betrieb der Videoüberwachungsanlage ist der Tunnel-Verwaltungsbehörde vor der Inbetriebnahme darzulegen, dass die Anforderungen gemäß § 4 STSG eingehalten sind.
190. Vor der Inbetriebnahme ist der Tunnel-Verwaltungsbehörde ein Schemaplan für die Zugangsmöglichkeiten der Einsatzdienste vorzulegen.
191. Bei zweiseitigen Abschlüssen der GQ und EQ sind die Abschlüsse im Abstand von 1,50 m, gemessen in 1,0 m Höhe, vom Lichtraum des Tunnels anzuordnen. Die Bereiche zwischen den Abschlüssen sind entsprechend der RVS 09.02.22 betriebstechnisch auszustatten. Die Pannenbuchten sind entsprechend der RVS 09.01.24 abzusichern.

Fachbereich Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit:

192. Das von der Projektwerberin als Schlitzrinne vorgesehene Entwässerungssystem ist gemäß RVS 09.01.23 auszuführen. Dieses Entwässerungssystem hat mindestens das Brandverhalten Klasse B gemäß ÖNORM EN 13501-1, Tabelle 1 und einen geschlitzten Anteil, von im Mittel 25% der Tunnellänge kontinuierlich verteilt, aufzuweisen. Entsprechende Nachweise sind bei Einreichung des Inbetriebnahmeverfahrens der Tunnel-Verwaltungsbehörde vorzulegen.
193. Die Dimensionierung der tragenden Bauteile hinsichtlich des baulichen Brandschutzes zur Erreichung des jeweiligen Schutzniveaus hat gemäß RVS 09.01.45 Baulicher Brandschutz in Straßenverkehrsbauten zu erfolgen. Es wird explizit darauf hingewiesen, dass unabhängig von den Ausführungen in den UVE-Einreichunterlagen der Nachweis des baulichen Brandschutzes in Bezug auf die festgelegten Schutzniveaus im Zuge der Detailplanung zu erbringen und von dem von der Projektwerberin zu bestellenden Prüflingenieur bzw. Tunnelbau-Sachverständigen freizugeben ist.
194. Für den Brandfall sind entsprechende Maßnahmen (z.B. Evakuierung, Straßensperren) zum Schutz Dritter an der Oberfläche zu definieren und im für die Inbetriebnahme erforderlichen Alarm- und Einsatzplan darzustellen.
195. Beim in den UVE-Unterlagen dargestellten Bereich von km 13,350 bis km 13,400 (Nordröhre Tunnel Rudersdorf) reicht der Verkehrsweg bis km 13,430, weshalb der Bereich mit der Tunnelkategorie C bzw. Schutzniveau 2 bis km 13,430 zu verlängern ist.

IV. Abspruch über die erhobenen Einwendungen

Soweit ihnen nicht durch Nebenbestimmungen Rechnung getragen wurde, werden die im Verfahren erhobenen Einwendungen als unzulässig zurückgewiesen bzw. als unbegründet abgewiesen.

V. Kosten

Die Kostenentscheidung bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

VI. Rechtsgrundlagen

§§ 9, 16, 19, 23a Abs. 1 Z 1, 24 (ausgenommen Abs. 1, 3, 3a und 7; s.u.), 24a (ausgenommen Abs. 3), 24b, 24c, 24e, 24f (ausgenommen Abs. 6 und 7; s.u.) und 24g des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 14/2014.

Gemäß § 46 Abs. 23 UVP-G 2000 idF BGBl. Nr. I 14/2014 sind auf Vorhaben, für die ein Genehmigungsverfahren nach dem dritten Abschnitt vor dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 77/2012 eingeleitet wurde, die Bestimmungen des §§ 24 Abs. 1, 3, 3a und 7, des § 24a Abs. 3, und des § 24f Abs. 6 und 7 in ihrer Fassung vor Inkrafttreten dieser Novelle anzuwenden (di. BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 87/2009).

§§ 4, 7, 7a, 15, 26 Abs. 1 und 32 des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 96/2013.

§ 20 des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 77/2010

§§ 17, 18, 19 und 170 des Forstgesetzes 1975 (ForstG 1975), BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I Nr. 189/2013

§§ 4, 5, 7 und 11 des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes (STSG), BGBl. I Nr. 54/2006 idF BGBl. I Nr. 96/2013

Mit BGBl. II Nr. 215/2014 wurde die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen (BStLärmIV) erlassen, welche am 3. September 2014 in Kraft getreten ist.

Nach § 1 BStLärmIV gilt diese für betriebs- und baubedingte Schallimmissionen von Bundesstraßenvorhaben, welche gemäß § 4 Abs. 1 oder § 4a des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971) oder nach den Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) zu genehmigen sind. Übergangsbestimmungen gibt es nur insoweit, als es gemäß § 16 Abs. 1 BStLärmIV zulässig ist, bei Bundesstraßenvorhaben, die vor Inkrafttreten der Verordnung zur Genehmigung eingereicht wurden, anstelle des Anpassungswertes gemäß § 11 Abs. 2 BStLärmIV auch andere dem Stand der Technik entsprechende Anpassungswerte zu verwenden. Es ist daher die BStLärmIV auf das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben anzuwenden.

Begründung:

I. Verfahrensgang

I.1. Vorverfahren gemäß § 4 iVm § 24 Abs. 7 UVP-G 2000

Die ASFINAG Baumanagement GmbH (ASFINAG BMG) hat im Vollmachtsnamen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) jeweils mit Schreiben vom 20. Jänner 2006, Zei. BMG/MPO/BHE, um die Durchführung des Vorverfahrens gemäß § 4 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) für den Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Fürstenfeld, bzw. für den Abschnitt Ost, Fürstenfeld - Heiligenkreuz (Staatsgrenze), der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße angesucht. Die ASFINAG BMG hat jeweils ein UVE-Konzept vorgelegt und die Grundzüge der beiden Vorhaben dargelegt. Die ho. Behörde hat daraufhin beide Vorverfahren gemeinsam durchgeführt. Nach Beiziehung der mitwirkenden Behörden und Dritter hat die ho. Behörde mit Schreiben vom 17. April 2007, GZ. BMVIT-316.407/0002-II/ST-ALG/2007, gemäß § 4 Abs. 2 UVP-G 2000 zu den eingereichten Unterlagen betreffend die Abschnitte West und Ost Stellung genommen und gemäß dieser Gesetzesbestimmung diverse Mängel aufgezeigt.

I.2. Antrag gemäß § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 und Verbesserungsauftrag

Mit Schreiben vom 16. Mai 2008, Zei. BMG/Pöcheim-DW14327/CMT, hat die ASFINAG BMG im Vollmachtsnamen der ASFINAG beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung und auf Erlassung eines teilkonzentrierten Genehmigungsbescheides gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 24h (nunmehr: § 24f) Abs. 1 UVP-G 2000, § 4 Abs. 1 BStG 1971, § 17 ForstG 1975 und § 7 Abs. 1 STSG betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf, eingebracht und eine entsprechende Vollmacht vorgelegt.

Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Einreichprojekt 2008) gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 und die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) gemäß § 6 iVm § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 angeschlossen.

Weiters legte die ASFINAG BMG eine Vereinbarung mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) gemäß § 42 Abs. 3 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) vor. Das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben kreuzt im Bereich der Anschlussstelle Fürstenfeld bei km 8,763 die ÖBB-Nebenbahn Fehring - Friedberg und soll laut Einreichprojekt (Technischer Bericht Einlage 1.5.3) über die betroffene Bahnlinie geführt werden. Die Vereinbarung enthält neben technischen Vorschriften und Haftungsbestimmungen eine Einverständniserklärung der ÖBB betreffend die Errichtung einer Überfahrtsbrücke im Zuge der Überführung der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, über die Bahnlinie Fehring - Friedberg.

Das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben ist ein Vorhaben gemäß § 23a Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 und daher einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu unterziehen. § 24 Abs. 1

UVP-G 2000 sieht vor, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens ist die Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971, die Bewilligung zur Rodung gemäß § 17 ForstG 1975 sowie die Genehmigung des Tunnel-Vorentwurfs nach § 7 Abs. 1 STSG jeweils iVm § 24f UVP-G 2000.

Von der internen UVP-Koordinatorin, MR DI Viktoria Reiss-Enz, MAS, des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) für das gegenständliche Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren wurde gemäß § 24c Abs. 1 UVP-G 2000 folgende Liste mit den erforderlichen Fachgebieten und den entsprechenden Sachverständigen erstellt:

Fachgebiete	Sachverständige
01 Verkehr und Verkehrssicherheit	Prof. DI Heinrich Fritzer
02 Lärm	Prof. DI Heinrich Fritzer
03 Erschütterungen und Sekundärschall	DI Dr. Wolfgang Unterberger
04 Luftschadstoffe und Klima	DI Martin Kühnert
05 Forstwirtschaft und Forsttechnisches Gutachten	DI Martin Kühnert
06 Tiere, Pflanzen, Lebensräume	Jürgen Trautner
07 Gewässerökologie, Fischerei	DI Dr. Gerald Zauner
08 Wildökologie und Jagd	DI Dr. Andreas Kranz
09 Boden und Landwirtschaft, Abfallwirtschaft	DI Dr. Christian Scholler
10 Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser	Dr. Hartwig Kraiger
11 Oberflächengewässer	DI Josef Posch
12 Straßenwässer, Tunnelwässer	OBR DI Georg Topf
13 Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild	DI Hans Emrich
14 Landschaftsbild	DI Dr. Daniel Bogner
15 Kulturgüter	Univ. Doz. Dr. Bernhard Hebert
16 Humanmedizin	Univ. Prof. DDr. Egon Marth

Gemäß § 24c Abs. 2 UVP-G 2000 wurde als externer UVP-Koordinator, Herr DI Wolfgang Stundner, bestellt. Die genannten Sachverständigen (mit Ausnahme der Sachverständigen für die Fachgebiete 11, 12 und 15) und der externe Koordinator wurden mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (UVP-Behörde) gemäß § 24c Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 als nichtamtliche Sachverständige bestellt. Die Sachverständigen für die Fachgebiete „Oberflächengewässer“, „Straßenwässer, Tunnelwässer“ sowie „Kulturgüter“ wurden als Amtssachverständige gemäß § 52 Abs. 1 AVG beigezogen.

Vom Vertreter der Tunnel-Verwaltungsbehörde des bmvit (Abt. IV/ST2-Technik und Verkehrssicherheit (Abt. IV/ST2)) wurden folgende Sachverständige für die Fachgebiete Geotechnik, Tunnelbau sowie Tunnelsicherheit nominiert und mit Bescheid gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 und § 11 Abs. 2 Z 4 STSG für das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren (UVP-Verfahren) sowie für das Verfahren nach dem STSG als nichtamtliche Sachverständige bestellt:

Fachgebiete	Sachverständige
17 Geotechnik, Tunnelbau, Brandsicherheit	Univ.Prof. DI Dr. Dietmar Adam
18 Tunnelsicherheit	DI ETH/SIA Dr. Urs Welte

Nach Befassung der Sachverständigen (SV) mit dem Genehmigungsantrag vom 16. Mai 2008, der UVE sowie den Projektunterlagen (einschließlich des forstrechtlichen Einreichoperats) und nach Durchführung diesbezüglicher Besprechungen mit den Sachverständigen und Vertretern der Projektwerberin am 24. Juli 2008 sowie zum Thema Wildökologie und UVE jeweils am 6. August 2008 erteilte die ho. Behörde der Projektwerberin mit Schreiben vom 10. September 2008, ZI. BMVIT-316.407/0005-II/ST-ALG/2008, einen Verbesserungsauftrag gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG. Mit diesem Schreiben wurde die ASFINAG BMG unter Hinweis auf die Rechtsfolgen des § 13 Abs. 3 AVG aufgefordert, die geforderten Verbesserungen und Ergänzungen der UVE und der Projektunterlagen bis 10. Oktober 2008 vorzunehmen.

Mit Schreiben vom 6. Oktober 2008, eingelangt im bmvit am 8. Oktober 2008, ersuchte die ASFINAG BMG zur Bearbeitung des Verbesserungsauftrages, insbesondere zur Erbringung von Nachweisen gemäß Punkt 60 des Verbesserungsauftrages („Versickerung chloridbelasteter Straßenwässer“) um eine Erstreckung der für den Verbesserungsauftrag gesetzten Frist bis zum 24. Oktober 2008.

Gemäß § 13 Abs. 3 AVG gesetzte Fristen sind erstreckbar (argumentum e contrario aus § 33 Abs. 4 AVG). Der Antrag der ASFINAG BMG wurde innerhalb offener Frist beim bmvit eingebracht. Seitens der zuständigen Fachabteilung im bmvit (Abt. IV/ST1-Planung und Umwelt (Abt. IV/ST1)) wurde mitgeteilt, dass eine Fristerstreckung auch aus fachlichen Gründen gerechtfertigt ist.

Mit Schreiben vom 8. Oktober 2008, ZI. BMVIT-316.407/0024-II/ST-ALG/2008, wurde dem zuvor erwähnten Antrag auf Fristerstreckung stattgegeben und die für die Erfüllung des Verbesserungsauftrages gesetzte Frist bis zum 24. Oktober 2008 verlängert.

Mit Schreiben vom 9. Oktober 2008, eingelangt im bmvit am selben Tag, übermittelte die ASFINAG BMG die auf Grund des Verbesserungsauftrages überarbeiteten Projektunterlagen, wobei hinsichtlich der Erfüllung des Punktes 60 des Verbesserungsauftrages auf den Fristerstreckungsantrag vom 6. Oktober 2008 verwiesen wurde.

Mit Schreiben vom 22. Oktober 2008, eingelangt im bmvit am 24. Oktober 2008, ersuchte die ASFINAG BMG zur weiteren Bearbeitung des Verbesserungsauftrages (Detaillierung und Ergänzung der geforderten Verbesserungen bzw. Beibringung zusätzlicher Unterlagen) um eine weitere Fristverlängerung bis zum 7. November 2008.

Nachdem die zuständige Abt. IV/ST1 mitgeteilt hatte, dass eine Fristerstreckung aus fachlichen Gründen gerechtfertigt ist, wurde mit ho. Schreiben vom 24. Oktober 2008, ZI. BMVIT-316.407/0028-II/ST-ALG/2008, dem zuvor erwähnten Antrag auf Fristerstreckung stattgegeben

und die für die Erfüllung des Verbesserungsauftrages gesetzte Frist bis zum 7. November 2008 verlängert.

Mit Schreiben vom 7. November 2008, eingelangt im bmvt am selben Tag, legte die ASFINAG BMG die in Befolgung des Verbesserungsauftrages überarbeiteten Projektunterlagen rechtzeitig vor.

Die zuständigen Fachabteilungen im bmvt (Abt. IV/ST1 und IV/ST2) wurden daraufhin ersucht festzustellen, ob mit den Nachlieferungen der ho. Verbesserungsauftrag vom 10. September 2008 erfüllt wurde.

Weiters wurde die Abt. IV/ST1 für den Fall, dass die erste Frage bejaht werden kann, ersucht festzustellen, ob die vorliegenden Plan- und Projektunterlagen, die Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit und das forstrechtliche Einreichoperat nunmehr insgesamt ausreichend und zur Auflage gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 und § 9 UVP-G 2000 geeignet sind.

Gleichzeitig wurde für den Fall, dass die erste Frage bejaht werden kann, die Abt. IV/ST2 ersucht festzustellen, ob das Tunneloperat ausreichend und zur Auflage gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 und § 9 UVP-G 2000 geeignet ist.

Die interne UVP-Koordinatorin (Vertreterin der Abt. IV/ST1) bestätigte, dass der genannte Verbesserungsauftrag erfüllt wurde und dass die Unterlagen insgesamt für die Auflage gemäß den einschlägigen Bestimmungen des BStG 1971 und des UVP-G 2000 geeignet sind.

Weiters bestätigte der zuständige Vertreter der Fachabteilung IV/ST2, dass der Verbesserungsauftrag hinsichtlich der Fachbereiche „Tunnelsicherheit“ und „Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit“ erfüllt wurde und dass das Tunneloperat (Tunnel-Vorentwurf 2008) bzgl. der Fachbereiche „Tunnelsicherheit“ und „Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit“ zur Auflage gemäß den einschlägigen Bestimmungen des BStG 1971 und des UVP-G 2000 geeignet ist.

I.3. Koordinierung mit den mitwirkenden bzw. den sonstigen zuständigen Behörden

In einer ersten Koordinierungsbesprechung mit den mitwirkenden Behörden am 5. August 2008 erfolgte zunächst eine Projektvorstellung und eine Erörterung der einschlägigen Bestimmungen des UVP-G 2000, wie insbesondere der Koordinierungsverpflichtung des bmvt gemäß § 24h (nunmehr: 24f) Abs. 7 UVP-G 2000. Weiters wurde eine Klärung von Zuständigkeiten vorgenommen sowie gemäß § 24b Abs. 1 UVP-G 2000 die Erstellung eines vorläufigen Zeitplanes für den Ablauf des UVP-Verfahrens sowie der weiteren Verfahren besprochen. Schließlich wurde im Sinne des § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 über die erforderlichen Fachbereiche und die jeweiligen von der UVP-Behörde in Aussicht genommenen Sachverständigen diskutiert. Eine entsprechende Liste der für die einzelnen Fachbereiche ausgewählten Sachverständigen wurde mit den mitwirkenden Behörden abgestimmt.

Die eben genannte Liste der Sachverständigen und der mit den mitwirkenden Behörden abgestimmte Zeitplan wurden (siehe Punkt I.4.) gemeinsam mit dem Genehmigungsantrag und den Antragsunterlagen auf der Homepage des bmvt veröffentlicht.

Am 31. August 2009 fand eine zweite Koordinierungsbesprechung mit den mitwirkenden Behörden statt. Im Rahmen dieser Besprechung wurde mit den mitwirkenden Behörden insbesondere die Aufteilung der Maßnahmen besprochen und festgelegt, welche Behörde für die Vorschreibung der Maßnahmen bzw. Auflagen zuständig ist.

Dabei wurden die Maßnahmen des UVG aus den Fachbereichen Oberflächengewässer, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (mit Ausnahme der Maßnahme 10.19), Straßenwässer und Tunnelwässer sowie Gewässerökologie und Fischerei den Landeshauptleuten der Steiermark und des Burgenlandes als Behörden gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 zur Berücksichtigung zugewiesen. Die Maßnahmen aus den Fachbereichen Tiere, Pflanzen, Lebensräume sowie Landschaftsbild wurden den Naturschutzbehörden der Steiermark und des Burgenlandes zugewiesen. Die Maßnahmen aus den übrigen Fachbereichen sowie Maßnahme 10.19 wurden dem bmvt zugewiesen.

I.4. Kundmachung der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen

Der Antrag wurde unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 44a ff AVG für Großverfahren durch Edikt kundgemacht. Das Edikt wurde jeweils am 18. Dezember 2008 im redaktionellen Teil zweier in den Bundesländern Steiermark und Burgenland weit verbreiteter Tageszeitungen veröffentlicht und zwar in der Kleinen Zeitung (Steiermark Ausgabe), in der Kronen Zeitung (Steiermark und Burgenland Ausgaben) und im Kurier (Burgenland Ausgabe). Die Veröffentlichung des Ediktes im Amtsblatt zur Wiener Zeitung erfolgte am 19. Dezember 2008. Weiters wurden die Kundmachung sowie der Bericht zur UVE samt allgemein verständlicher Zusammenfassung gemäß § 6 Abs. 1 Z 6 UVP-G 2000 am 22. Dezember 2008, die Liste der Sachverständigen sowie der Zeitplan am 23. Dezember 2008 auf der Homepage des bmvt veröffentlicht. Gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 erfolgte der Anschlag der Kundmachung an den Amtstafeln der Standortgemeinden Hainersdorf, Großwilfersdorf, Bad Blumau, Altenmarkt, Fürstenfeld, Deutsch Kaltenbrunn und Rudersdorf. In allen Standortgemeinden wurde die Kundmachung spätestens am 18. Dezember 2008 an den Amtstafeln angeschlagen.

In der Zeit vom 19. Dezember 2008 bis 13. Februar 2009 erfolgte in den Gemeindeämtern bzw. im Rathaus der Standortgemeinden und im bmvt als UVP-Behörde die Auflage der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 und gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000. Innerhalb der genannten Auflage- und zugleich Einwendungsfrist gemäß § 44a Abs. 2 Z 2 iVm § 44b AVG konnte jedermann zum Vorhaben und zur UVE eine schriftliche Stellungnahme abgeben und konnten Parteien, darunter insbesondere Nachbarn im Sinne des § 19 Abs. 1 UVP-G 2000, schriftlich Einwendungen erheben.

Gleichzeitig mit der Auflage des Genehmigungsantrages und der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht wurden gemäß § 24a Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 (idF vor der Novelle BGBl. I

Nr. 87/2009) den mitwirkenden Behörden, den Standortgemeinden, den Umweltschutzverbänden der Steiermark und des Burgenlandes sowie dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft der Genehmigungsantrag und die Projektunterlagen samt UVE übermittelt. Außerdem wurden die Projektunterlagen in elektronischer Form den Arbeitsinspektoraten Graz und Eisenstadt zur Kenntnis und allfälliger Stellungnahme übermittelt.

I.5. Stellungnahmen und Einwendungen

Im Rahmen der Auflage der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 und gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 langten bei der UVP-Behörde Stellungnahmen bzw. Einwendungen von insgesamt 1112 Personen und Organisationen ein. Darunter finden sich unter anderem Stellungnahmen bzw. Einwendungen von drei Gemeinden (Altenmarkt, Kukmirn und Rudersdorf), von den Umweltschutzverbänden der Steiermark und des Burgenlandes sowie von zwei anerkannten Umweltorganisationen (Naturschutzbund Steiermark und Naturschutzbund Burgenland). Die folgende Liste gibt die Einwender in alphabetischer Reihenfolge samt der Nummer der Stellungnahme in den Stellungnahmebänden wieder:

Adlersburg Franz	1030 Wien	934
Agrargemeinschaft Großwilfersdorf	8263 Großwilfersdorf	1101
Alizadeh Saboor Clara	8280 Speltenbach	112
Alizadeh Saboor Elias	8280 Speltenbach	110
Alizadeh Saboor Ghadir	8280 Speltenbach	1104
Alizadeh Saboor Shirin	8280 Speltenbach	111
Alizadeh Saboor Sigrid	8280 Speltenbach	109
Almansa Chacon Eva	8010 Graz	682
Amt der Stmk. LReg Abt. 18A	8010 Graz	13,334
Amtmann Alfred	8262 Ilz	37
Andergassen Monika	8262 Ilz	42
Annerer Karin	7564 Dobersdorf	917
Annerer Lisa	7564 Dobersdorf	920
Annerer Lukas	7564 Dobersdorf	919
Arbeiter Erna	8280 Altenmarkt	613
Arbeiter Josef	8280 Altenmarkt	612
Arbeitsinspektorat Eisenstadt	7000 Eisenstadt	1102
Artauf Christian	8280 Altenmarkt	90
Auer Maria	8160 Weiz	644
Augustin Alexandra	7563 Königsdorf	536
Augustin Dagmar	7563 Königsdorf	554
Augustin David	7563 Königsdorf	539
Augustin Edith	7563 Königsdorf	533
Augustin Elfriede	7563 Königsdorf	537
Augustin Jakob	7563 Königsdorf	534

Augustin Kurt	7563 Königsdorf	532
Augustin Werner	7563 Königsdorf	538
AUNIWAUNDN	8380 Jennersdorf	782
Avar Bernadette	8280 Fürstenfeld	927
Avar Stephan	8280 Fürstenfeld	926
Balek Karl	2340 Mödling	242
Balek Monika	2340 Mödling	235
Bär Elisabeth	7543 Limbach	232
Bär Siegfried	7543 Limbach	171
Baudisch Erika	8052 Graz	987
Baudisch Gerhard	8052 Graz	989
Baudisch Kristina	8052 Graz	988
Baudisch Manuel	8052 Graz	990
Bauer Annabell	7571 Rudersdorf	1066
Bauer Belinda	7571 Rudersdorf	1058
Bauer Bianca	7572 Deutsch Kaltenbrunn	384
Bauer Elfriede	7572 Deutsch Kaltenbrunn	404
Bauer Erna	7571 Rudersdorf	1057
Bauer Georg	8010 Graz	478
Bauer Günter	7571 Rudersdorf	1073
Bauer Hannelore	7572 Deutsch Kaltenbrunn	272
Bauer Harald	7572 Deutsch Kaltenbrunn	271
Bauer Heidemarie	7571 Rudersdorf	1039
Bauer Heidi	7571 Rudersdorf	1018
Bauer Helene	8010 Graz	479
Bauer Helga Mag.	8200 Gleisdorf	578
Bauer Helmut	7571 Rudersdorf	1040
Bauer Herbert	7571 Rudersdorf	1022
Bauer Hermann	7543 Neusiedl bei Güssing	267
Bauer Hildegard	7571 Rudersdorf	1043
Bauer Johann	7571 Rudersdorf	1072
Bauer Manuel	7571 Rudersdorf	1059
Bauer Martina	7571 Rudersdorf	1074
Bauer Rudolf	7571 Rudersdorf	1042
Bauer Sarah	7543 Neusiedl bei Güssing	268
Bauer Selina	7571 Rudersdorf	1041
Bauer Tanja	7571 Rudersdorf	1024
Bauer Viktoria	8010 Graz	477
Baumgartner Josef	7572 Deutsch Kaltenbrunn	753
Bausek Eva-Maria	2651 Reichenau	186
Bausek Jürgen	2651 Reichenau	186
Begovic Anneliese	8280 Fürstenfeld	873

Begovic Hamdija	8280 Fürstenfeld	874
Behrens Mareike	69120 Heidelberg	531
Bergmann Stefan	8280 Speltenbach	958
Bernhauser Silvo	7540 Güssing	62
Bischof Anneliese	8280 Speltenbach	561
Bischof Harald	8280 Speltenbach	562
BMLFUW/UBA	1090 Wien	12
Bozicko Werner	8261 Sinabelkirchen	567
Brantweiner Kurt	7543 Neusiedl bei Güssing	289
Braun Beatrix	7571 Rudersdorf	417
Braun Harald	7571 Rudersdorf	340
Brodtrager Aaron	8200 Gleisdorf	51
Brodtrager Elfriede	8200 Gleisdorf	78
Brugner	8263 Großwilfersdorf	131
Brunner Anna	7572 Deutsch Kaltenbrunn	459
Brunner Christiane Mag.	8380 Jennersdorf	282
Brunner Gerhard	8280 Fürstenfeld	418
Brunner Gertrud	8280 Fürstenfeld	419
Brunner Julius	7572 Deutsch Kaltenbrunn	458
Brunner Karl Mag.	8382 Mogersdorf	692
Brunner Petra	8380 Jennersdorf	689
Brunner Rita	8382 Wallendorf	690
Brunner Stefan	8382 Wallendorf	691
Buchinger Gerhard, Dr.	8010 Graz	336
Buratti Eva	6020 Innsbruck	164
Buratti Leopold	6020 Innsbruck	160
BÜRGER AKTIV - Raunikar Johann Dr.	8280 Fürstenfeld	863
Bürgerinitiative Allianz gegen die S 7	8280 Fürstenfeld	1109
Burgholzer Franz	4400 Steyr	247
Bybsgi Roxhep Mag.	8020 Graz	44
Carriloch Marisol	8264 Hainersdorf	591
Chiang Stefan	6020 Innsbruck	158
Christine Schweighofer	8271 Bad Waltersdorf	59
Clarke Angela	1190 Wien	547
Dacanay Andreas	4401 Steyr	135
Dalkner Sabine	7572 Deutsch Kaltenbrunn	451
Dalkner Volker	7572 Deutsch Kaltenbrunn	453
Dampf Erna	8280 Altenmarkt	623
Dampf Hubert	8280 Altenmarkt	615
Dampf Manfred	8280 Altenmarkt	622
Dampfhofer Adolfine	8264 Hainersdorf	619,668
Dampfhofer Peter Dipl. Ing.	8264 Riegersdorf	24,28

Daniel Gertrude	7571 Rudersdorf	1052
Danter Anita	1110 Wien	2,144
Daxner Claudia Mag.	6020 Innsbruck	165
Daxner Matthias	6020 Innsbruck	162
Daxner Sebastian	6020 Innsbruck	161
Daxner Thomas Dipl. Ing.	7543 Limbach	156
Demand Ernst Dr.	1190 Wien	178
Demand Maria	1190 Wien	177
Deutsch Anna	7572 Deutsch Kaltenbrunn	403
Deutsch Birgit	7572 Deutsch Kaltenbrunn	828
Deutsch Franz	7571 Rudersdorf	1049
Deutsch Gabriele	7572 Deutsch-Kaltenbrunn	439
Deutsch Günter	7563 Königsdorf	535
Deutsch Hermann	7572 Deutsch Kaltenbrunn	441
Deutsch Hermann	7572 Deutsch Kaltenbrunn	791
Deutsch Hilda	7572 Deutsch Kaltenbrunn	364
Deutsch Ilse	7572 Deutsch Kaltenbrunn	365
Deutsch Ingrid	7571 Rudersdorf	1048
Deutsch Katja	7571 Rudersdorf	1047
Deutsch Kolomann	7572 Deutsch Kaltenbrunn	470
Deutsch Markus	7572 Deutsch Kaltenbrunn	761
Deutsch Marlies	8380 Jennersdorf	693
Deutsch Rudolf	7543 Limbach	175
Deutsch Sebastian	7572 Deutsch Kaltenbrunn	829
Deutsch Vanessa	7572 Deutsch Kaltenbrunn	830
Deutsch Waltraud	7572 Deutsch Kaltenbrunn	363
Die Grünen Bezirk Jennersdorf	8380 Jennersdorf	1097
Die Grünen Burgenland, Vlasich Josko Mag.	7000 Eisenstadt	284
Dreisiebner Josef	8345 Straden	77
Dugum Amra	8280 Fürstenfeld	966
Dujmovits Fabian	8380 Jennersdorf	716
Dujmovits Jakob	8380 Jennersdorf	717
Dujmovits Rudolf Dr.	8380 Jennersdorf	715
Eberhart Franziska	1070 Wien	130
Eberhaut Brigitte	8280 Altenmarkt	1093
Eberhaut Ernst	8280 Altenmarkt	1094
Eberhaut Maximilian	8280 Altenmarkt	1096
Eberhaut Michael	8280 Altenmarkt	1095
Eberhaut Silvia	8280 Altenmarkt	1092
Eder Romana	7551 Rohr	294
Ederer Alexandra	7543 Limbach	241
Edler-Dreisiebner Roswitha	8345 Straden	76

Egger Josef	8262 Ilz	481
Eibel Johann	8264 Hainersdorf	665
Eichinger Ewald Dr.	8280 Altenmarkt	912
Eichinger Sabina	8280 Altenmarkt	911
Eichner Helmut	7571 Rudersdorf	899
Eichner Herta	7571 Rudersdorf	900
ELLF - Verein - Raunikar Johann Dr.	8280 Fürstenfeld	864
Erhart Matthias	6020 Innsbruck	159
Erkinge Albert	7572 Deutsch Kaltenbrunn	261
Erkinge Erich	7572 Deutsch Kaltenbrunn	318
Erkinge Erich	7572 Deutsch Kaltenbrunn	838
Erkinge Erna	7572 Deutsch Kaltenbrunn	840
Erkinge Franz	7572 Deutsch Kaltenbrunn	853
Erkinge Gertrude	7572 Deutsch Kaltenbrunn	360
Erkinge Hildegard	7572 Deutsch Kaltenbrunn	430
Erkinge Ilse	7572 Deutsch Kaltenbrunn	262
Erkinge Klaus	7572 Deutsch Kaltenbrunn	854
Erkinge Otmar	7572 Deutsch Kaltenbrunn	361
Erkinge Rudolf	7572 Deutsch Kaltenbrunn	839
Erkinge Willi	7572 Deutsch Kaltenbrunn	435
Ernst Lieselotte	7571 Rudersdorf	293
Fabian Annemarie	8280 Altenmarkt	627
Fabian Carina	8280 Altenmarkt	606
Fabian Elke	8280 Altenmarkt	605
Fabian Hans-Peter	8280 Altenmarkt	607
Fabian Johann	8280 Altenmarkt	626
Faiss Christian	8280 Altenmarkt	91
Faißner Hans Dieter Mag. Dipl.Ing.	1170 Wien	227
Faißner Silvia	1170 Wien	226
Fandl Anna	7543 Limbach	154
Fandl August	7543 Limbach	211
Fandl Bernhard	7543 Limbach	153
Fandl Ida	7543 Limbach	233
Faustner Walter	7572 Deutsch Kaltenbrunn	428
Faustner-Graf Adelheid	7572 Deutsch Kaltenbrunn	429
Feik Eva	2483 Ebreichsdorf	938
Feik Ewald	2483 Ebreichsdorf	937
Ferstl Alfred	7572 Deutsch Kaltenbrunn	381
Ferstl Hubert	8261 Sinabelkirchen	568
Fiedler Horst Dipl.Ing.	8280 Altenmarkt	903
Fink Karl	8353 Kapfenstein	1062
Fink Marianne	7543 Neusiedl bei Güssing	1061

Fink Monika	8333 Riegersburg	1060
Fink Rosa	8353 Kapfenstein	1063
Fink Rosa	7543 Kukmirn	1064
Fischermann Klaus	8263 Herrnberg	908
Fischl Klaus Mag.	7563 Königsdorf	996
Fischl Monika	7563 Königsdorf	994
Fischl Pia	7563 Königsdorf	995
Fischl Simone	7563 Königsdorf	997
Fischl Walter	7563 Königsdorf	992
Flaser Angelika	8264 Riegersdorf	512
Flaser Liesa	8264 Riegersdorf	511
Flechel Siegfried	8283 Jobst	650
Flechl Johann	8264 Hainersdorf	655
Flieder Rudolf	7543 Limbach	167
Freismuth Christine	8280 Fürstenfeld	799
Freiwillige Feuerwehr Altenmarkt	8280 Altenmarkt	276
Friedl Anita	8020 Graz	373
Friedl Gerhard	7561 Heiligenkreuz	372
Friedl Johann	8280 Altenmarkt	617
Friedl Maria	8280 Altenmarkt	618
Friedl Marlene	8280 Altenmarkt	620
Friessnig Joachim Mag.	8280 Fürstenfeld	499
Fritz Peter	8283 Bad Blumau	523
Fritzl Daniel	7572 Deutsch Kaltenbrunn	806
Fritzl Judith	7572 Deutsch Kaltenbrunn	804
Fritzl Lena	7572 Deutsch Kaltenbrunn	808
Fritzl Lisa	7572 Deutsch Kaltenbrunn	800
Fritzl Martin	7572 Deutsch Kaltenbrunn	805
Fritzl Mira	7572 Deutsch Kaltenbrunn	807
Fritzl Sabine	7572 Deutsch Kaltenbrunn	802
Fritzl Stefanie	7572 Deutsch Kaltenbrunn	803
Fritzl Willi	7572 Deutsch Kaltenbrunn	801
Fröhlich Dieter	7540 Neustift	1002
Fröhlich Lucie	8362 Söchau	955
Fröhlich Lukas	8362 Söchau	954
Frohmann Renate	8010 Graz	47
Fuchs Berta	7543 Limbach	169
Fuchs Berta	7543 Limbach	174
Fuchs Emma	7543 Limbach	168
Fuchs Erna	7571 Rudersdorf	1017
Fuchs Franz	7571 Rudersdorf	1050
Fuchs Franz	7571 Rudersdorf	1051

Fuchs Frieda	7571 Rudersdorf	1038
Fuchs Ingrid	7572 Deutsch Kaltenbrunn	813
Fuchs Irmine	7571 Rudersdorf	358
Fuchs Joachim	7572 Deutsch Kaltenbrunn	812
Fuchs Manfred	7571 Rudersdorf	355
Fuchs Mario	7571 Rudersdorf	357
Fuchs Olga	7543 Limbach	170
Fuchs Patrick	7571 Rudersdorf	465
Fuchs Ralf	8010 Graz	45
Gabe Renate	8280 Fürstenfeld	898
Garber Josef	7501 Oberdorf	413
Gaunersdorfer Franz	7572 Deutsch Kaltenbrunn	256
Gaunersdorfer Maria	7572 Deutsch Kaltenbrunn	254
Gauster Josef	8200 Gleisdorf	595
Geier Kajetan	7572 Deutsch Kaltenbrunn	730
Geier Marius	7572 Deutsch Kaltenbrunn	734
Gemeinde Altenmarkt bei Fürstenfeld	8280 Altenmarkt	26,181
Geschl Dorothea	7572 Deutsch Kaltenbrunn	343
Geschl Julia	7572 Deutsch Kaltenbrunn	341
Geschl Nina	7572 Deutsch Kaltenbrunn	342
Gibiser Kathrin	7543 Limbach	155
Gibiser Laura	7543 Limbach	172
Gibley Siegfried	4451 Garsten	246
Giessauf Raphael	8283 Kleinsteinbach	182
Gleichweit Günther	8010 Graz	925
Gmell Christa	7571 Rudersdorf	292
Gmell Günter	7571 Rudersdorf	297
Gohlke Heinz	8385 Neuhaus am Klausenbach	575
Gölles Angela	8280 Altenmarkt	608
Gölles Gertrude	8264 Hainersdorf	651
Gölles Ilse	7572 Deutsch Kaltenbrunn	260
Gölles Walter	8264 Obgrün	666
Gollowitsch Irma	7571 Rudersdorf	449
Gosnik Alois	8280 Fürstenfeld	641
Grabmayer Gerald	8212 Pischelsdorf	735
Gradnig Franz Dr.	8280 Fürstenfeld	64
Gratzer Maria	8200 Gleisdorf	581
Gröller Franz	7572 Deutsch Kaltenbrunn	469
Groß Johanna	8283 Bad Blumau	1077
Großschädl Franz	8352 Unterlamm	576
Grubbauer Andreas	7572 Deutsch Kaltenbrunn	313
Grubbauer Renate	7572 Deutsch Kaltenbrunn	380

Gruber Clemens	8280 Speltenbach	122
Gruber Eva Maria	8280 Speltenbach	124
Gruber Georg	8280 Speltenbach	126
Gruber Josef, Ing.	8280 Speltenbach	123
Gruber Katharina	8280 Speltenbach	125
Gruber Maria	8262 Ilz	129
Gruber Regina	7572 Deutsch Kaltenbrunn	757
Grudnik Petra	8261 Sinabelkirchen	569
Grüne Bildungswerkstatt Bgld	7000 Eisenstadt	100
Gumhold Daniela	8380 Jennersdorf	694
Guttmann Erwin	8280 Fürstenfeld	72
Haar Eva	8280 Fürstenfeld	737
Hafner Adolf	7572 Deutsch Kaltenbrunn	401
Hafner Andrea	7572 Deutsch Kaltenbrunn	359
Hafner Angelika	7572 Deutsch Kaltenbrunn	394
Hafner Erich	7572 Deutsch Kaltenbrunn	471
Hafner Heinz	7572 Deutsch Kaltenbrunn	393
Hafner Ingrid	8280 Fürstenfeld	673
Hafner Jochen	7572 Deutsch Kaltenbrunn	330
Hafner Lilo	7572 Deutsch Kaltenbrunn	356
Hafner Manfred	8280 Fürstenfeld	674
Hafner Monika	8382 Mogersdorf	681
Hafner Nina	7572 Deutsch Kaltenbrunn	395
Hafner Peter	7572 Deutsch Kaltenbrunn	475
Hafner Rudolf	7572 Deutsch Kaltenbrunn	329
Hafner Rudolf	7572 Deutsch Kaltenbrunn	797
Hagenauer Alfred	8264 Riegersdorf	669
Hagenauer Doris	8264 Riegersdorf	671
Halleman Daniela	7571 Rudersdorf	464
Halleman Peter	7571 Rudersdorf	462
Halleman Philipp	7571 Rudersdorf	466
Hamm R.	7572 Deutsch Kaltenbrunn	446
Hamm W.	7572 Deutsch Kaltenbrunn	448
Hammer Helmut	8280 Fürstenfeld	517
Hammer Roland	7572 Deutsch Kaltenbrunn	516
Hammerlindl Gustav	8020 Graz	790
Harbusch Gerald	7564 Dobersdorf	719
Harbusch Monika	7564 Dobersdorf	721
Harbusch Nora	7564 Dobersdorf	722
Harbusch Rebecca	7564 Dobersdorf	720
Hartl Peter	8283 Bad Blumau	522
Hartmann Juliana	1030 Wien	197

Hauser Patrick	6020 Innsbruck	163
Hausmann Christine	8200 Gleisdorf	579
Hejna Christian	8283 Kleinsteinbach	182
Hejtmanek Patricia	7563 Königsdorf	993
Henninger Michael	8262 Ilz	41
Herzer Natascha	8280 Fürstenfeld	878
Hierzer Helene	7572 Deutsch Kaltenbrunn	367
Himler Franz	7572 Deutsch Kaltenbrunn	437
Himler Karl	7571 Rudersdorf	443
Himler Nadja	8283 Bad Blumau	345
Himler Rosa	7572 Deutsch Kaltenbrunn	436
Himler Sieglinde	8283 Bad Blumau	368
Hipfinger Bernd	1190 Wien	238
Hluzik Sylvia	8280 Altenmarkt	629
Hochreiter Karin	8047 Kainbach	1088
Hofer Franziska	8280 Fürstenfeld	486
Hofer Johann	8280 Fürstenfeld	487
Hofer Philipp	8280 Fürstenfeld	785
Hofer Ruth	8280 Fürstenfeld	781
Hofmarcher Erich	4400 Steyr	250
Hofner Monika	7572 Deutsch Kaltenbrunn	253
Höllbacher Johann	4400 Steyr	251
Holler Christian Dipl. Ing.	7540 Güssing	1000
Holzer Wilhelmine	7572 Deutsch Kaltenbrunn	833
Horejschi Magdalena OStR. Mag.	8380 Jennersdorf	283
Horst Fiedler	8280 Altenmarkt	25
Howein Heike	91054 Erlangen	541
Huber Adelinde	7543 Neusiedl bei Güssing	901
Huber Erich	8280 Altenmarkt	27
Huber Manfred	7571 Rudersdorf	969
Huber Michaela	8261 Sinabelkirchen	60
Huszar Brigitte	8280 Fürstenfeld	483
Hütter Evelyn	7543 Limbach	234
Hütter Franz	7543 Limbach	243
Hütter Herbert	7572 Deutsch Kaltenbrunn	851
Hutterer Christine	8280 Altenmarkt	1091
Hutterer Hermann	8264 Riegersdorf	619,672
Imp Astrid	7572 Deutsch Kaltenbrunn	325
Imp Jan	7572 Deutsch Kaltenbrunn	327
Imp Pia	7572 Deutsch Kaltenbrunn	326
Imp Roland	7572 Deutsch Kaltenbrunn	444
Infanger Brigitta	4407 Dietach	137

Infanger Christian	4407 Dietach	139
Infanger Ingrid	4407 Dietach	138
Infanger Markus	4452 Ternberg	141
Infanger Verena	4452 Ternberg	140
Innerkofler Franz	7564 Dobersdorf	918
Jadallah Attaallah	1020 Wien	1103
Jagd- und Hegeverein Speltenbach	8280 Speltenbach	101
Jagdverein Großwilfersdorf Moser Karl	8263 Großwilfersdorf	1100
Jagdverein Riegersdorf	8264 Hainersdorf	23
Jäger Iris	8280 Fürstenfeld	65
Janak Iris	4451 Garsten	249
Janisch-Lang Anna	8291 Burgau	637
Jannach Theresia	8280 Fürstenfeld	182
Janosch Susanne	8280 Fürstenfeld	745
Jantscher Johanna	8200 Gleisdorf	577
Jantscher Peter	8264 Hainersdorf	502
Jenner Elisabeth	7572 Deutsch Kaltenbrunn	473
Jenner Herbert	7572 Deutsch Kaltenbrunn	298
Johow Martina	7572 Deutsch Kaltenbrunn	58
Jost Gertraud	8280 Speltenbach	610
Jost Horst	8280 Speltenbach	611
Jost Ingrid	7571 Rudersdorf	1016
Jost Martin	7543 Limbach	210
Jost Theresia	7543 Limbach	209
Kahr Reinhard	8264 Hainersdorf	590
Kahr Viktor	8264 Hainersdorf	643
Kainz Gertrude	7571 Rudersdorf	980
Kainz Gertrude	7571 Rudersdorf	1032
Kainz Jürgen	7571 Rudersdorf	979
Kameda Joko	Sendai 981-3213 Japan	1105
Kapper Johann	8352 Magland	35
Karner Alexander	7572 Deutsch Kaltenbrunn	779
Karner Christa	7572 Deutsch Kaltenbrunn	788
Karner Julia	7572 Deutsch Kaltenbrunn	780
Karner Manuel	8385 Mühlgraben	1008
Karner Markus	7572 Deutsch Kaltenbrunn	858
Karner Reinhard	7572 Deutsch Kaltenbrunn	406
Kellner Siegfried	8280 Fürstenfeld	108
Kern Helga Helene	8383 St. Martin	40
Kern Hubert	8383 St. Martin	38
Kern Josefa	8383 St. Martin	39
Kern Katharina	8383 Eisenberg an der Raab	696

Kern Kyril Konstantin	8383 St. Martin	36
Kern Robert	8280 Fürstenfeld	79
Kienreich Helga	8051 Graz	385
Kienreich Kurt	8052 Graz	472
Kienreich Theresia	8283 Bad Blumau	495
Kinely Bernhard	7543 Neusiedl bei Güssing	7
Kinely Helga	7543 Neusiedl bei Güssing	6
Kinely Josef	7543 Neusiedl bei Güssing	5
King Brigitte	8380 Jennersdorf	768
Kirschenhofer Anna	2540 Bad Vöslau	188
Klaus Wilhelm	7543 Limbach	61
Kleinschuster Franz	8263 Maierhofen	55
Klinka Karl	2351 Wiener Neudorf	185
Kloiber Alois	7543 Limbach	208
Kloiber Christian	7543 Limbach	224
Kloiber Rene	7543 Limbach	223
Kloiber Theresia	7543 Limbach	191
Knapp Gerlinde	7561 Heiligenkreuz	967
Knebel Gerald	8280 Fürstenfeld	107
Knebel Ludmilla	7571 Rudersdorf	277
Knöbl Helga	8200 Gleisdorf	565
Kobald Friederike	8280 Fürstenfeld	675
Kobald Gottwald	8280 Fürstenfeld	677
Koch Angelika	7572 Deutsch Kaltenbrunn	820
Koch Anna	7572 Deutsch Kaltenbrunn	450
Koch Brigitte	7572 Deutsch Kaltenbrunn	344
Koch Britta	7572 Deutsch Kaltenbrunn	823
Koch Christine	7572 Deutsch Kaltenbrunn	814
Koch Elfriede	7572 Deutsch Kaltenbrunn	818
Koch Erwin	7572 Deutsch Kaltenbrunn	819
Koch Ewald	7572 Deutsch Kaltenbrunn	432
Koch Hanna	7572 Deutsch Kaltenbrunn	816
Koch Ilse	7572 Deutsch Kaltenbrunn	438
Koch Jens	7572 Deutsch Kaltenbrunn	821
Koch Lisa	7572 Deutsch Kaltenbrunn	822
Koch Nina	7572 Deutsch Kaltenbrunn	824
Koch Robert Mag.	7572 Deutsch Kaltenbrunn	815
Koch Rosa	7572 Deutsch Kaltenbrunn	836
Koch Roswitha	7572 Deutsch Kaltenbrunn	817
Kogelmann Benjamin	7543 Neusiedl bei Güssing	11
Kogelmann Franz	7571 Rudersdorf	1053
Kogelmann Joachim	7543 Neusiedl bei Güssing	10

Kogelmann Marion	7543 Neusiedl bei Güssing	9
Kogelmann Roswitha	7571 Rudersdorf	1054
Kogelmann Wolfgang	7543 Neusiedl bei Güssing	8
Kogelnik Helga Mag.	8280 Fürstenfeld	504
Kogelnik Karl Mag.	8280 Fürstenfeld	503
Kogelnik Vera	8280 Fürstenfeld	505
Kogler Franz	8264 Hainersdorf	661
Kogler Marianne	8264 Riegersdorf	312
Koglmann Adolf	7572 Deutsch Kaltenbrunn	831
Koglmann Christine Mag.	8280 Fürstenfeld	1085
Koglmann Elsa	7572 Deutsch Kaltenbrunn	796
Kohl Franz	7551 Stegersbach	369
Kohl Gertrud	7571 Rudersdorf	998
Koller Christine	8280 Altenmarkt	625
Koller Karl	8280 Altenmarkt	624
Kolleth Regina	8324 Kirchberg an der Raab	582
König Andrea	8280 Fürstenfeld	114
König Florian	8010 Graz	1087
König Johanna	8283 Bad Blumau	1076
König Josefina	8283 Bad Blumau	1075
Konowalzew Alban	8382 Wallendorf	476,1099
Konrad Alois	8330 Gniebing	314
Konrad Annelies	7572 Deutsch Kaltenbrunn	398
Konrad-Sampel Inge	8330 Gniebing	315
Konrath Franz	8362 Söchau	519
Konrath Maria	1140 Wien	198
Konrath Richard	1140 Wien	215
Koppendorfer Margit	8380 Jennersdorf	769
Korky Berta	7543 Limbach	199
Kornberger Arnold	7563 Königsdorf	913
Kornberger Ingrid	7563 Königsdorf	914
Kornberger Johann	8225 Pöllau	991
Kornberger Levi	7563 Königsdorf	915
Kornberger Sonja	8225 Pöllau	986
Koslowski Elfriede	8280 Speltenbach	909
Kostrhon Christine	1120 Wien	555
Kovacs Alexander	7572 Deutsch Kaltenbrunn	350
Kovacs Andreas	7572 Deutsch Kaltenbrunn	348
Kovacs Christoph	7572 Deutsch Kaltenbrunn	386
Kovacs Jakob	7572 Deutsch Kaltenbrunn	351
Kovacs Sebastian	7572 Deutsch Kaltenbrunn	349
Kovacs-Rothen Maria Luise	7572 Deutsch Kaltenbrunn	388

Koza David Elia	8280 Speltenbach	636
Koza Emelie Samia	8280 Speltenbach	634
Koza Kathrin	8280 Speltenbach	633
Koza Martin	8280 Speltenbach	635
Kracher Christine	7572 Deutsch Kaltenbrunn	306
Kracher Elke	7571 Rudersdorf	1037
Kracher Franz	7572 Deutsch Kaltenbrunn	1107
Kracher Josef	7572 Deutsch Kaltenbrunn	290
Kracher Maria	7572 Deutsch Kaltenbrunn	252
Kracher Maria	7572 Deutsch Kaltenbrunn	258
Kracher Rainer	7572 Deutsch Kaltenbrunn	309
Kracher Romana	7572 Deutsch Kaltenbrunn	387
Kracher Willi	7572 Deutsch Kaltenbrunn	259
Krajcsovics Elisabeth	7572 Deutsch Kaltenbrunn	377
Krajcsovics Florian	7572 Deutsch Kaltenbrunn	376
Krajcsovics Johanna	7572 Deutsch Kaltenbrunn	375
Krajcsovics Maximilian	7572 Deutsch Kaltenbrunn	389
Krausler Isabella	7471 Rechnitz	1015
Krems Sabrina	8264 Riegersdorf	587
Krenn Folker	8054 Mantscha	347
Kreppenhofer Rudolf	2351 Wiener Neudorf	940
Kreppenhofer Silvia	2351 Wiener Neudorf	939
Kriegler Christine	8362 Söchau	688
Krois Christian	8380 Jennersdorf	594
Krois Helmut	8380 Jennersdorf	584
Krois Joshua	8380 Jennersdorf	598
Krois Monika	8380 Jennersdorf	583
Krois Rene	8380 Jennersdorf	585
Krois Samuel	8380 Jennersdorf	597
Krois Thimo	8380 Jennersdorf	593
Kropf Herbert	8380 Jennersdorf	316
Kühn Wolfgang	7571 Rudersdorf	713
Kukla Friedrich	8380 Jennersdorf	50
Kumnig Ingrid	7572 Deutsch Kaltenbrunn	826
Kumnig Raphael	7572 Deutsch Kaltenbrunn	825
Küng Brigitte	7571 Rudersdorf	712
Küng Saskia	7571 Rudersdorf	711
Kurz Adelheid	7543 Limbach	221
Kurz Alfred	7543 Limbach	225
Kurz Silvia	7572 Deutsch Kaltenbrunn	928
Lafer Anita	8312 Neustift	891
Lagler Anna	7572 Deutsch Kaltenbrunn	392

Lagler Christine	7572 Deutsch Kaltenbrunn	425
Lagler Ingrid	7572 Deutsch Kaltenbrunn	339
Lagler Karl	7572 Deutsch Kaltenbrunn	338
Lagler Karl Heinz	7572 Deutsch Kaltenbrunn	337
Lagler Oswald	7572 Deutsch Kaltenbrunn	426
Lamm Harald	7571 Rudersdorf	3
Lammer Johann	8283 Bad Blumau	494
Landwirtschaftskammer Burgenland	7000 Eisenstadt	281
Landwirtschaftskammer Steiermark	8010 Graz	279
Lang Brigitte	8264 Riegersdorf	705
Lang Helmut	8264 Riegersdorf	706
Lang Martin	8264 Riegersdorf	704
Lang Tanja	8264 Riegersdorf	703
Lanser Anita Mag.	7571 Rudersdorf	970
Lanser Edith Mag.	8047 Graz	951
Lanser Lea Anna	7571 Rudersdorf	971
Lanser Matthias	7571 Rudersdorf	972
Lassnig Siegfried	8383 St. Martin	999
Lazanyi Hanspeter	8283 Bad Blumau	1070
Lederer Theresia	8362 Söchau	89
Leibinger Andrea	8700 Marcali, Ungarn	383
Leimstättner Brigitte	7572 Deutsch Kaltenbrunn	410
Leimstättner Max	7572 Deutsch Kaltenbrunn	408
Leitner Rudolf	7561 Heiligenkreuz	32
Lexmaul Franz	7543 Limbach	217
Lingen Fred A.	7572 Deutsch Kaltenbrunn	22,415
Lipp Anton	8280 Fürstenfeld	67
Lipp Daniel	8280 Fürstenfeld	68
Lipp Irmgard	8280 Fürstenfeld	71
Lipp Johannes	8280 Fürstenfeld	69
Lipp Lukas Peter	8280 Fürstenfeld	70
Loder Helene	8264 Hainersdorf	118
Loder Rudolf	8264 Hainersdorf	118
Löffler Alexandra	8183 Floing	877
Löffler Christine	7572 Deutsch Kaltenbrunn	832
Lorenz Fritz	7543 Limbach	222
Lorenz Janette	7564 Dobersdorf	964
Lorenz Petra	7564 Dobersdorf	923
Lorenz Stefan	7564 Dobersdorf	924
Lorenz Theresia	7543 Limbach	220
Ludwig Josefa	8264 Riegersdorf	670
Ludwig Mario	8264 Hainersdorf	588

Ludwig Roman	8264 Riegersdorf	662
Ludwig Rupert	8264 Riegersdorf	589
Luef Franz	7571 Rudersdorf	571
Luef Martin	7571 Rudersdorf	572
Luef Renate	7571 Rudersdorf	573
Lukas Werner Dipl. TzT.	8010 Graz	1078
Lunak Norbert	7535 Güttenbach	931
Lutterschmidt Alfred	7572 Deutsch Kaltenbrunn	843
Lutterschmidt Erika	7572 Deutsch Kaltenbrunn	842
Lutterschmidt Horst	7572 Deutsch Kaltenbrunn	841
Macher Ulrike	7572 Deutsch Kaltenbrunn	54
Maier Erwin	8264 Riegersdorf	619,66
Maier Helga	8264 Riegersdorf	586,619
Maier Marianne	8312 Schweinz	86
Mandl Maria	8352 Unterlamm	776
Marktgemeinde Kukmirn	7573 Kukmirn	332
Marktgemeinde Rudersdorf	7571 Rudersdorf	335
Marth Erika	7572 Deutsch Kaltenbrunn	810
Marth Franz	7572 Deutsch Kaltenbrunn	809
Marth Tanja	7571 Rudersdorf	99
Masal Alfons	6850 Dornbirn	14
Masal Alfred	7562 Eltendorf	16
Masal Elisabeth	6850 Dornbirn	15
Mauerhofer Margret	8283 Bad Blumau	88
Maurer Esther	7572 Deutsch Kaltenbrunn	454
Maurer Heinz	7572 Deutsch Kaltenbrunn	456
Maurer Johannes	8280 Fürstenfeld	811
Maurer Miriam	7572 Deutsch Kaltenbrunn	457
Maurer Theresa	7572 Deutsch Kaltenbrunn	402
Maurer Waltraud, Mag.	7572 Deutsch Kaltenbrunn	455
Mautner Marlies	7571 Rudersdorf	886
Mayer Brigitta	7571 Rudersdorf	549
Mayer Florian	7571 Rudersdorf	542
Mayer Nora	7571 Rudersdorf	550
Mayer Peter	7571 Rudersdorf	543
Mayrhofer Florian	7572 Deutsch Kaltenbrunn	304
Mayrhofer Gerald	7572 Deutsch Kaltenbrunn	291
Mayrhofer Klaudia	7572 Deutsch Kaltenbrunn	305
Mederos Birgit	7562 Eltendorf	63
Melchart Alexander	8280 Fürstenfeld	1081
Melchart Anita	8283 Jobst	1079
Melchart Edith	8283 Bad Blumau	1083

Melchart Horst	8280 Fürstenfeld	1082
Melchart Hubert	8283 Bad Blumau	1071
Melchart Margit	8280 Fürstenfeld	1084
Merten Janis W.	7572 Deutsch Kaltenbrunn	736
Merten Lea Melina	7572 Deutsch Kaltenbrunn	738
Merten Sandra	7572 Deutsch Kaltenbrunn	729
Michels Karin Julia	7571 Rudersdorf	545
Mild Maria	8264 Riegersdorf	619
Mittendrein Franziska	8280 Altenmarkt	621
Mittendrein Philipp	8280 Altenmarkt	628
Mittendrein Walter	8280 Altenmarkt	614
Mosbacher Mathias	8160 Weiz	645
Moser Christian	7543 Limbach	218
Moser Hilde	8280 Altenmarkt	96
Mühler Karina	7571 Rudersdorf	277
Muhr Bianca	8283 Kleinsteinbach	182
Müller Ingrid	8280 Fürstenfeld	906
Müller Wilhelm Mag.	8280 Fürstenfeld	905
Naturschutzbund Burgenland	7000 Eisenstadt	783
Naturschutzbund Steiermark	8010 Graz	30,12
Nehammer Markus Dipl. Ing.	7563 Königsdorf	527
Neubauer Andreas	7571 Rudersdorf	887
Neubauer Claudia	7571 Rudersdorf	976
Neubauer Daniela	8280 Fürstenfeld	953
Neubauer Erwin	7571 Rudersdorf	978
Neubauer Manfred	8280 Altenmarkt	732
Neubauer Natascha	7571 Rudersdorf	977
Neubauer Peter	8280 Altenmarkt	869
Neubauer Ulrike	8280 Altenmarkt	66,867
Neugebauer Herlinde	8380 Jennersdorf	767
Neugebauer Horst Dr.	8380 Jennersdorf	770
Niemetz Adolf Hans	8380 Jennersdorf	773
Niemetz Cornelia	8380 Jennersdorf	775
Nikischer Helmut	8280 Fürstenfeld	485
Nikischer Renate	8280 Fürstenfeld	484
Nikitscher Sandra	7572 Deutsch Kaltenbrunn	834
Noyer R. Mag.	VA 22030 USA	888
Nutz Judith	8282 Loipersdorf	87
Ö. Naturschutzbund Stmk - Semmler Karl	8283 Bad Blumau	183
Oberbichler Ingo	8383 St. Martin	1005
Oberbichler Johanna	8383 St. Martin	1007
Oberbichler Maria	8383 St. Martin	1006

Oberbichler Simon	8383 St. Martin	1004
Oberkofler David	8382 Weichselbaum	778
Ohner Annemarie	8283 Bad Blumau	525
Ohner Gerald	8283 Bad Blumau	346
Ohner Gerlinde	8264 Hainersdorf	697
Ohner Josef	8283 Bad Blumau	520
Ohner Josef Andreas	8283 Bad Blumau	524
Ohner Maria	8264 Hainersdorf	657
Ohner Renate	8264 Hainersdorf	656
Ohnewein Christian	8264 Riegersdorf	789
Orasch Elisabeth	1030 Wien	180
Orso Christel	8280 Fürstenfeld	113
Paar Elisabeth	1050 Wien	85
Paar Herbert	8295 St. Johann in der Haide	81
Paar Waltraud	8295 St. Johann in der Haide	82
Pacher Edith	8265 Großsteinbach	890
Padelek Heinz	1230 Wien	229
Padelek Helga	1230 Wien	228
Pangerl Simon	8285 Pöllau	182
Panner Peter	7572 Deutsch Kaltenbrunn	317
Papst Anton	8262 Ilz	649
Papst Christine	8264 Riegersdorf	619,746
Papst Elfriede	8262 Ilz	648
Papst Emma	8264 Hainersdorf	663
Papst Erwin	8264 Riegersdorf	700
Papst Franz	8264 Riegersdorf	619,794
Papst Hermann	8264 Hainersdorf	652
Papst Iris	8264 Riegersdorf	793
Papst Jonas	8264 Hainersdorf	664
Papst Manfred	8262 Ilz	647
Papst Margit	8264 Riegersdorf	741
Papst Monika	8264 Hainersdorf	658
Papst Theresia	8264 Riegersdorf	701
Papst Wolfgang	8264 Hainersdorf	659
Pataki Edith	8280 Altenmarkt	103
Pauger Birgit	8869 Übersbach	529
Paul Gertraud	8383 St. Martin	548
Paul Valentin	8280 Fürstenfeld	592
Pedevilla Edith	7543 Limbach	1106
Peindl Christine	8264 Hainersdorf	699
Peindl Josef	8264 Hainersdorf	698
Peinitsch Hansjörg	8280 Fürstenfeld	718

Peischl Alexandra	7572 Deutsch Kaltenbrunn	270
Peischl Astrid	7572 Deutsch Kaltenbrunn	405
Peischl Karin	7543 Limbach	173
Peischl Manfred	7543 Limbach	176
Peischl Marianne	7572 Deutsch Kaltenbrunn	287
Perko Tina	8010 Graz	739
Perl Andreas	8283 Bad Blumau	182
Perl Marie	8283 Bad Blumau	182
Perner Felix	8280 Fürstenfeld	506
Perner Ferdinand	8280 Fürstenfeld	563
Perner Johanna	8280 Fürstenfeld	558
Perner Manuela	8280 Fürstenfeld	507
Petersen Gabriele	7563 Königsdorf	875
Petersen Gerald	7542 Gerersdorf	876
Petru Paul	7564 Dobersdorf	929
Pfeifer Richard	8261 Sinabelkirchen	56
Pichelhofer Eva	8264 Riegersdorf	702
Pichelhofer Karin	8264 Hainersdorf	501
Pichler Günter	4407 Dietach	136
Pienz Anja	6300 Wörgl	488
Pienz Sigrid	6322 Kirchbichl	489
Pienz Walter	6322 Kirchbichl	1025
Pienz Walter	6322 Kirchbichl	1026
Pienz Werner	7572 Deutsch Kaltenbrunn	303
Plankensteiner Patricia	8382 Weichselbaum	777
Pober Matthias	7540 Neustift	1001
Pock Herfried Mag. Dr.	1210 Wien	1,143
Pokshofer Felix	7543 Limbach	206
Pokshofer Herta	7543 Limbach	196
Poller Anja	8264 Riegersdorf	619
Poller Franziska	8264 Riegersdorf	619
Poller Karl	8264 Riegersdorf	619
Poller Maria	8264 Riegersdorf	619
Pommer Peter Mag.	8282 Loipersdorf	973
Posch Maria Dr.	8280 Fürstenfeld	570
Poßmann Eva	8151 Hitzendorf	559
Poßmann Yannik	8151 Hitzendorf	560
Postmann Jennifer	7400 Drumling	414
Prasch Gertrud	8280 Fürstenfeld	866
Prasch Oliver	8280 Fürstenfeld	963
Prasch Walter	8280 Fürstenfeld	678
Prem Gerhard	8280 Fürstenfeld	639

Prettenhofer Anton	8280 Speltenbach	609
Prettenhofer Christine	8280 Speltenbach	642
Prilasnik Karl Klaus	8770 St. Michael	515
Primes Karin	7543 Neusiedl bei Güssing	950
Primes Michael	7543 Neusiedl bei Güssing	946
Primes Rosmarie	7543 Neusiedl bei Güssing	956
Prinner Andreas	7572 Deutsch Kaltenbrunn	322
Puffer Andrea	8283 Jobst	733
Pugneth Renate	8263 Großwilfersdorf	709
Puraner A. Margaretha	8264 Hainersdorf	667
Puraner Alfred	8264 Hainersdorf	676
Purkarthofer Herbert	8222 St. Johann bei Herberstein	4
Puschnig Brigitta	7572 Deutsch Kaltenbrunn	422
Puschnig Dominik	7572 Deutsch Kaltenbrunn	468
Puschnig Egon	7572 Deutsch Kaltenbrunn	420
Puschnig Erich	7572 Deutsch Kaltenbrunn	452
Puschnig Frieda	7572 Deutsch Kaltenbrunn	421
Puschnig Patrick	7572 Deutsch Kaltenbrunn	424
Puschnig Rebecca	7572 Deutsch Kaltenbrunn	423
Püspöck Rudolf Dr.	7131 Halbturn	1089
Püspök Gabriele	7131 Halbturn	1090
Pustelnik Doris	7572 Deutsch Kaltenbrunn	273
Pustelnik Simon	7572 Deutsch Kaltenbrunn	275
Pustelnik Viktoria	7572 Deutsch Kaltenbrunn	274
Radl Anton	8280 Fürstenfeld	959
Radl Helga	7571 Rudersdorf	975
Radl Heribert	7571 Rudersdorf	974
Radl Julia	8280 Fürstenfeld	962
Radl Marianne	8280 Fürstenfeld	960
Radl Sophie	8280 Fürstenfeld	961
Rädler Brigitta	8280 Speltenbach	787
Rädler Daniel	8280 Speltenbach	784
Rakosnik Brigitte	1230 Wien	936
Rakosnik Otto Ing.	1230 Wien	935
Ramic Merza	8280 Fürstenfeld	957
Rath Alois	8264 Hainersdorf	742
Rath Christian	8264 Hainersdorf	743
Rath Gerlinde	8264 Hainersdorf	744
Raunikar Brunhilde	8280 Fürstenfeld	904
Raunikar Johann Dr.	8280 Fürstenfeld	862
Rauscher Christoph	7564 Dobersdorf	945
Rauscher Emma	7564 Dobersdorf	942

Rauscher Ernst	7564 Dobersdorf	941
Rauscher Heidi	7564 Dobersdorf	943
Rauscher Lukas	7564 Dobersdorf	944
Reichel Elfriede	7572 Deutsch Kaltenbrunn	835
Reichelt Alexander	1190 Wien	237
Reichelt Horst	1190 Wien	240
Reichelt Karin	1190 Wien	236
Reichelt Nikolaus	1190 Wien	239
Reichelt Sigrun	1190 Wien	184
Reichl Birgit	7543 Limbach	150
Reichl Edmund	7543 Limbach	193
Reichl Gustav	7572 Deutsch Kaltenbrunn	859
Reichl Maria	7543 Limbach	192
Reichl Werner	7543 Limbach	151
Reinbacher Elisabeth Mag.	8280 Fürstenfeld	680
Reinbacher Rudolf Mag.	8280 Fürstenfeld	679
Retzl Peter	4400 Steyr	245
Richter Elli	8280 Fürstenfeld	968
Riener Christiane	8280 Altenmarkt	95
Riener Raphael	8280 Altenmarkt	93
Riener Wolfgang	8280 Altenmarkt	94
Ring Christian	4061 Pasching	244
Ritter Christine	6020 Innsbruck	134
Rohrer Michaela	8271 Bad Waltersdorf	366
Roll Hedwig	8020 Graz	870
Rosspeintner Arnulf	8010 Graz	686
Rosspeintner Arnulf Mag.	8280 Fürstenfeld	684
Rosspeintner Gerald Dipl.Ing.	8042 Graz	683
Rosspeintner Helga	8280 Fürstenfeld	685
Rothbauer Alescha	8382 Mogersdorf	765
Rothbauer Günter Dr.	8382 Mogersdorf	763
Rothbauer Thomas	8010 Graz	764
Runinek Trude	2351 Wiener Neudorf	189
Sach Edith	7571 Rudersdorf	152
Sammer Angela	8282 Loipersdorf	182
Samwald Manfred	8283 Bad Blumau	370
Samwald Otto	8280 Fürstenfeld	921
Sand Gudrun	8770 St. Michael	510
Sand Stefan	8280 Fürstenfeld	514
Sand Theresia	8280 Fürstenfeld	518
Santler Richard	8280 Fürstenfeld	897
Sares Doris Ing.	2500 Baden	214

Sares Eugen	1030 Wien	179
Sares Eugen	7543 Limbach	207
Sares Margarete	7543 Limbach	132
Sayginsoy Barbaros	7571 Rudersdorf	984,1033
Sayginsoy Karin	7571 Rudersdorf	983,1034
Sayginsoy Lenny	7571 Rudersdorf	1036,1108
Sayginsoy Leon	7571 Rudersdorf	985,1035
Schabhütl Rudolf Ing.	7572 Deutsch Kaltenbrunn	760
Schabhütl Theresia	7572 Deutsch Kaltenbrunn	759
Schabhüttl Elfi	7572 Deutsch Kaltenbrunn	731
Schachenhofer Bastian	7562 Eltendorf	19
Schachenhofer Isabella	7562 Eltendorf	17
Schachenhofer Jonathan	7562 Eltendorf	18
Schachenhofer Matthias	7562 Eltendorf	20
Schaden Benjamin	7564 Dobersdorf	727
Schaden Jakob	7564 Dobersdorf	728
Schaden Klaus	7564 Dobersdorf	724
Schaden Renate	7564 Dobersdorf	725
Schaden Sebastian	7564 Dobersdorf	726
Schandor Andrea	7571 Rudersdorf	467
Schandor Andreas	7571 Rudersdorf	295
Schandor Birgit	8280 Fürstenfeld	879
Schandor Franziska	8280 Fürstenfeld	865
Schandor Hannah	7571 Rudersdorf	296
Schandor Roberto	8280 Fürstenfeld	75,868
Schandor Stefanie	8280 Fürstenfeld	880
Scharler Walter	8200 Gleisdorf	580
Schaupp Anita	7564 Dobersdorf	922
Scheibelhofer Franz	8264 Großhartmannsdorf	119
Scheibelhofer Margarete	8264 Großhartmannsdorf	119
Schell Hertha	8382 Wallendorf	714
Schellnast Franz	8283 Bad Blumau	352
Schendl Christian	7543 Limbach	203
Schendl Gabriel	7543 Limbach	201
Schendl Patrick	7543 Limbach	204
Schendl Sabine	7543 Limbach	202
Schendl Savka	7543 Limbach	200
Schendl Sindy	7543 Limbach	205
Schermann Helmut	7543 Limbach	194
Schermann Maria	7543 Limbach	195
Scheuch Karin	7543 Neusiedl bei Güssing	307
Scheucher Sieglinde	8280 Fürstenfeld	80

Scheuermann Herbert	8280 Fürstenfeld	551
Schieder Brigitte	8283 Bad Blumau	182
Schimpl Christa	7571 Rudersdorf	1055
Schippler Erika	7571 Rudersdorf	574
Schippler Franz	7571 Rudersdorf	564
Schirazian Tanja	8280 Fürstenfeld	31
Schirmer Heinz	8010 Graz	84
Schmaldienst Beate	8280 Speltenbach	301
Schmaldienst Herbert	7572 Deutsch Kaltenbrunn	302
Schmaldienst Karl-Heinz	7572 Deutsch Kaltenbrunn	856
Schmaldienst Markus	7572 Deutsch Kaltenbrunn	857
Schmaldienst Matthias	7572 Deutsch Kaltenbrunn	300
Schmaldienst Stefan	7572 Deutsch Kaltenbrunn	638
Schmaldienst Waltraud	7572 Deutsch Kaltenbrunn	855
Schmögner Petra	8380 Neumarkt an der Raab	771
Schmögner Walter	8380 Neumarkt an der Raab	772
Schmoliner Bruno	7572 Deutsch Kaltenbrunn	756
Schmoliner Iris	7572 Deutsch Kaltenbrunn	754
Schmoliner Stefan	7572 Deutsch Kaltenbrunn	758
Schmucker Romana	8282 Stein	786
Schnecker Irmgard	7571 Rudersdorf	1029
Schnecker Roswitha	7572 Deutsch Kaltenbrunn	407
Schnecker Werner	7571 Rudersdorf	1028
Schoissengeier Elisabeth	8010 Graz	46
Schöngrundner Karl	2351 Wiener Neudorf	190
Schöntag Irmgard	7572 Deutsch Kaltenbrunn	266,872
Schöntag Karl	7572 Deutsch Kaltenbrunn	265,871
Schulter Dagmar	7571 Rudersdorf	881
Schulter Franz	7572 Deutsch Kaltenbrunn	285
Schulter Helmuth	7571 Rudersdorf	882
Schulter Waltraud	7572 Deutsch Kaltenbrunn	269
Schwarr Johanna	7571 Rudersdorf	1030
Schwarz Josefa	8280 Fürstenfeld	508
Schwarz Reinhilde	7543 Neusiedl bei Güssing	288
Schwarz Robert	8280 Altenmarkt	687
Schwarz Roswitha	8282 Dietersdorf	509
Schwarz Volker	7543 Neusiedl bei Güssing	286
Schwarzenecker Franz	7572 Deutsch Kaltenbrunn	411
Schwarzenecker Monika	7572 Deutsch Kaltenbrunn	412
Schweinzer Markus	8362 Söchau	513
Schwind Marianne	81476 München	333
Semlitsch Elisabeth	7572 Deutsch Kaltenbrunn	331

Semmler Brigitte	8283 Kleinsteinbach	182
Semmler Karl	8283 Bad Blumau	182
Semmler Reinhard	8283 Kleinsteinbach	182
Seper Gerald	7461 Stadtschlaining	1086
Sieger Luise	1100 Wien	145
Sieger Rudolf	1100 Wien	146
Siegl Johann	8280 Fürstenfeld	482
Siegl-Kospach Ulrike	7543 Neusiedl bei Güssing	49
Sieveking Johann	7572 Deutsch Kaltenbrunn	57
Sifkovits Anjuli	7571 Rudersdorf	1021
Sifkovits Eveline	7571 Rudersdorf	1020
Sifkovits Gerlinde	7571 Rudersdorf	1019
Sigeth Gerhard	7572 Deutsch Kaltenbrunn	861
Simandl Anika	7572 Deutsch Kaltenbrunn	846
Simandl Georg	7572 Deutsch Kaltenbrunn	860
Simandl Ralph	7572 Deutsch Kaltenbrunn	844
Simandl Tanja	7572 Deutsch Kaltenbrunn	845
Sittinger Herbert	7571 Rudersdorf	1056
Solveig Dietrich	1130 Wien	216
Sommer Bettina	7571 Rudersdorf	981
Sommer Gerhard	7571 Rudersdorf	982
Sommerbauer Gaby	7411 Markt Allhau	440
Sonnleitner Gabi	8280 Dietersdorf	480
Sonnleitner Sonja Mag.	8051 Graz	916
Spörk Claudia	8283 Bad Blumau	1069
Spörk Franz	8283 Bad Blumau	1067
Spörk Hermi	8280 Altenmarkt	599
Spörk Josefa	7564 Dobersdorf	723
Spörk Manuela	8283 Bad Blumau	1065
Spörk Maria	8283 Bad Blumau	1068
Staber Erna	7572 Deutsch Kaltenbrunn	378
Staber Harald	7572 Deutsch Kaltenbrunn	374
Staber Rudolf	7572 Deutsch Kaltenbrunn	328
Stajer Sandra	8280 Fürstenfeld	557
Standi Geza	8280 Fürstenfeld	490
Stanek Eveline	7571 Rudersdorf	544
Stanek Maria	7571 Rudersdorf	556
Stark Gabriele	8263 Herrnberg	907
Steiner Franz	1030 Wien	528
Stekovits Gerhard	7535 St. Michael	230
Stekovits Sylvia	1230 Wien	231
Stern Herbert	8264 Hainersdorf	653

Stiglecker Doris	4523 Sierning	248
Stipics Michael	7471 Rechnitz	1027
Stoff Hermine	8280 Fürstenfeld	896
Strahovnik Herbert	1100 Wien	166
Strahovnik Leopoldine	1100 Wien	147
Stranzl Manfred	8262 Ilz	530
Strausz Christian	7572 Deutsch Kaltenbrunn	748
Strausz Erich	7572 Deutsch Kaltenbrunn	752
Strausz Julian	7572 Deutsch Kaltenbrunn	755
Strausz Sabine	7572 Deutsch Kaltenbrunn	751
Strausz Thomas	7572 Deutsch Kaltenbrunn	750
Strobl Edith	8010 Graz	43
Strobl Elfriede	8280 Altenmarkt	278,602
Strobl Gabi	7572 Deutsch Kaltenbrunn	461
Strobl Ida	7572 Deutsch Kaltenbrunn	850
Strobl Karl	7572 Deutsch Kaltenbrunn	849
Strobl Karlheinz	8280 Altenmarkt	278
Strukle Harald	7572 Deutsch Kaltenbrunn	827
Svetits Margarete	7571 Rudersdorf	1044
Svetits Margrit	7571 Rudersdorf	1045
Svetits Sonja Mag. (FH)	7571 Rudersdorf	1046
Szabo Helena	7572 Deutsch Kaltenbrunn	310
Szokolczai Franz	7572 Deutsch Kaltenbrunn	837
Szombath-Tschank Csilla	7551 Stegersbach	947
Tajmel Paul	7572 Deutsch Kaltenbrunn	311
Tauschmann Anna	8280 Altenmarkt	92
Tauschmann Franz	8280 Altenmarkt	102
Tauschmann Gudrun	8280 Altenmarkt	616
Tauschmann Maria	8010 Graz	83
Tauschmann Sieglinde	8264 Riegersdorf	740
Tauss Andrea	7572 Deutsch Kaltenbrunn	379
Tauss David	7572 Deutsch Kaltenbrunn	847
Tauss Gerald	7572 Deutsch Kaltenbrunn	391
Tauss Josef	7572 Deutsch Kaltenbrunn	848
Tauss Rene	7572 Deutsch Kaltenbrunn	382
Tauss Rick	7572 Deutsch Kaltenbrunn	390
Tege Margarete	7572 Deutsch Kaltenbrunn	255
Tekula Werner	2540 Bad Vöslau	187
Tesch Gudrun	8362 Söchau	708
Tesch Manfred	8362 Söchau	707
Teuschler Karl	8283 Bierbaum	952
Thaller Christa	8283 Bierbaum	795

Thaller Johann	8283 Bierbaum	792
Timischl Angela	8280 Fürstenfeld	182
Timischl Franz	8280 Fürstenfeld	182
Tiwald Katharina	7503 Großpetersdorf	21
Tobitsch Günter	7572 Deutsch Kaltenbrunn	299
Tobitsch Wilhelmine	7540 Neusiedl bei Güssing	371
Tölk Rudolf Dr.	7572 Deutsch Kaltenbrunn	747
Tölk Sigrid	7572 Deutsch Kaltenbrunn	749
Trinkl Günter	7572 Deutsch Kaltenbrunn	798
Trolp Bernd	8212 Kleinpesendorf	646
Tschank Anna	7551 Stegersbach	948
Tschoner Christina	6020 Innsbruck	133
Uhl Franz	8280 Speltenbach	128
Uhl Monika	8280 Speltenbach	127
Ulrich-Augustin Simone	1140 Wien	540
Umweltanwalt Burgenland	7000 Eisenstadt	28,121,1110
Umweltanwältin Steiermark	8010 Graz	29,1098
Unger Herbert	7571 Rudersdorf	1031
Unger Johanna Mag.	7540 Güssing	902
Urschler Alois	8280 Speltenbach	97,98
Urschler Hans Peter	8280 Altenmarkt	603
Urschler Irmgard	8280 Speltenbach	97
Urschler Johann	8280 Altenmarkt	604
Veger Erich	2500 Baden	212
Veger Monika	2500 Baden	213
Venus Beate Mag.	7564 Dobersdorf	596
Venus Erika	7571 Rudersdorf	526
Vogl Alois	8283 Bad Blumau	500
Vogl Anna	8283 Bad Blumau	491
Vogl Annemarie	8283 Bad Blumau	182,493
Vogl Brigitte	8283 Bad Blumau	492
Vogl Gerald	7572 Deutsch Kaltenbrunn	354
Vogl Julia	8283 Bad Blumau	521
Vollmann Ingeborg	8280 Speltenbach	104
Wachtler Birgit	7571 Rudersdorf	566
Wachtler Frieda	8280 Altenmarkt	601
Wachtler Josef	8280 Altenmarkt	600
Wagner Elke	7572 Deutsch Kaltenbrunn	399
Wagner Gabi	7572 Deutsch Kaltenbrunn	774
Wagner Larissa	7572 Deutsch Kaltenbrunn	264
Wagner Manuel	7572 Deutsch Kaltenbrunn	766
Wagner Maria	8301 Laßnitzhöhe	52

Wagner Oliver	7572 Deutsch Kaltenbrunn	263
Wagner Roman	7572 Deutsch Kaltenbrunn	762
Wagner Sebastian	7572 Deutsch Kaltenbrunn	400
Wahl Birgit Dr.	8280 Übersbach	965
Walcher Sigrid	8280 Fürstenfeld	640
Walitsch Brigitte	7543 Limbach	148
Walitsch Werner	7543 Limbach	149
Wambrechtshamer Irmgard	7543 Limbach	157
Wannemacher Martin	8230 Hartberg	409
Waxwender Birgit	7571 Rudersdorf	463
Waxwender Ewald	7571 Rudersdorf	353
Weber Andrea	7572 Deutsch Kaltenbrunn	553
Weber Angelika	8280 Speltenbach	496
Weber Barbara Mag. (FH)	8280 Speltenbach	497
Weber Dunja	7571 Rudersdorf	884
Weber Erich	7572 Deutsch Kaltenbrunn	460
Weber Georg Dr.	8010 Graz	53
Weber Gerald	7572 Deutsch Kaltenbrunn	552
Weber Gerlinde	8280 Fürstenfeld	74
Weber Johann	8280 Speltenbach	106
Weber Johanna	8280 Speltenbach	498
Weber Josefa	8264 Hainersdorf	654
Weber Julia	7571 Rudersdorf	885
Weber Manfred	7571 Rudersdorf	1080
Weber Reinhard	7571 Rudersdorf	883
Wegmayer Jasmin	8383 Eisenberg an der Raab	1011
Wegmayer Johannes	8383 Eisenberg an der Raab	1012
Wegmayer Renate	8383 Eisenberg an der Raab	1003
Weinhofer Birgit	7512 Kohfidisch	930
Weinhofer Helmut	7543 Neusiedl bei Güssing	308
Weiss Friedrich MBA	7564 Dobersdorf	932
Weiss Sandra	7543 Limbach	219
Weiss Susanne	7564 Dobersdorf	933
Wenninger-Jost Birgit	2500 Baden	889
Wilfinger Franz	7572 Deutsch Kaltenbrunn	320
Wilfinger Hedwig	7572 Deutsch Kaltenbrunn	321
Wilfinger Jasmin	7572 Deutsch Kaltenbrunn	852
Wilfinger Jürgen	1140 Wien	324
Wilfinger Lea	1140 Wien	474
Wilfinger Sylvia	1140 Wien	323
Wilfling Christa	8280 Speltenbach	115
Wilfling Matthias	8280 Speltenbach	117

Wilfling Stefanie	8280 Speltenbach	116
Wimmer Ingeborg	8075 Hart bei Graz	48
Winkler Theresia	1220 Wien	142
Winter Ingrid	7571 Rudersdorf	1023
Wippel Hans-Peter	7571 Rudersdorf	546
Wolf Albert	8160 Weiz	445
Wolf Albert Karl Peter	8160 Weiz	447
Wolf Andreas	8020 Graz	1010
Wolf Anita	7572 Deutsch Kaltenbrunn	362
Wolf Anna	7572 Deutsch Kaltenbrunn	433
Wolf Anna	8160 Weiz	442
Wolf Anton	8280 Fürstenfeld	73
Wolf Christian	7572 Deutsch Kaltenbrunn	319
Wolf Erhard	8385 Mühlgraben	1009
Wolf Gudrun	7572 Deutsch Kaltenbrunn	257
Wolf Johannes	7572 Deutsch Kaltenbrunn	434
Wolf Josef	7572 Deutsch Kaltenbrunn	431
Wolf Karin	8385 Mühlgraben	1014
Wolf Matthias	8385 Mühlgraben	1013
Wulte Hannah	8280 Fürstenfeld	894
Wurzinger Helmut	8280 Speltenbach	105
Wutte Adele	8280 Fürstenfeld	893
Wutte Flora	8280 Fürstenfeld	892
Wutte Rainer	8280 Fürstenfeld	895
Zach Karin	7572 Deutsch Kaltenbrunn	397
Zach Rosina	7572 Deutsch Kaltenbrunn	396
Zach Zsanett	7572 Deutsch Kaltenbrunn	427
Zechner Astrid	8264 Hainersdorf	630
Zechner Charlene	8264 Hainersdorf	632
Zechner Desiree	8264 Hainersdorf	631
Zimmermann Margarethe	8382 Mogersdorf	695
Zimmermann Martin	8383 St. Martin	34
Zimmermann Valerian	8383 St. Martin	33
Zimmermann-Panzirsch Regina	8383 St. Martin	710
Zöhrer Harald	8047 Graz	949
Zügner Thomas	8280 Altenmarkt	910

Im Rahmen des Auflageverfahrens hat die Initiative „Allianz gegen die S 7“ am 13. Februar 2009 ein mit „Stellungnahme der Bürgerinitiative gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000“ bezeichnetes Schreiben beim bmvt abgegeben und gleichzeitig eine Unterschriftenliste vorgelegt, die 913 Eintragungen (gegliedert in Vor- und Zuname, Anschrift, Geburtsdatum, Unterstützungsdatum und Unterschrift) umfasste. Eine Überprüfung des Zustandekommens dieser Bürgerinitiative

durch das bmvt hat ergeben, dass die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ die erforderliche Mindestanzahl von 200 Unterstützern erreicht und auch die übrigen Voraussetzungen des § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 (idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 87/2009) erfüllt hat. Mit Schreiben des bmvt vom 4. September 2009 wurde die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ darüber informiert, dass sie aus Sicht des bmvt Parteistellung im UVP-Verfahren gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sowie in den übrigen Verfahren zur Genehmigung des Vorhabens erlangt hat und darüber hinaus berechtigt ist, Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof oder den Verfassungsgerichtshof zu erheben.

Soweit Stellungnahmen bzw. Einwendungen fristgerecht eingebracht wurden, jedoch nicht in deutscher Sprache abgefasst waren, wurden die Einschreiter jeweils im Sinne der Bestimmung des § 13 Abs. 3 AVG aufgefordert, innerhalb einer Frist von 14 Tagen eine übersetzte Stellungnahme vorzulegen (siehe Punkt II.5.).

Die eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen wurden in den Stellungnahmenbänden 1 bis 7 des UVG wiedergegeben und von den Sachverständigen der UVP-Behörde beantwortet.

Die Ausführungen zur Behandlung der im Rahmen der Auflage der Projektsunterlagen zur öffentlichen Einsicht abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen durch die ho. Behörde finden sich unter Punkt IV des gegenständlichen Bescheides.

I.6. Erstellung und öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens und Durchführung der mündlichen Verhandlung

Gemäß § 24c UVP-G 2000 wurde das Umweltverträglichkeitsgutachten erstellt, welches aus dem UVG gesamt, den TGA 01 Verkehr und Verkehrssicherheit, 02 Lärm, 03 Erschütterungen und Sekundärschall, 04 Luftschadstoffe und Klima, 05 Forstwirtschaft, 06 Tiere, Pflanzen, Lebensräume, 07 Gewässerökologie, Fischerei, 08 Wildökologie und Jagd, 09 Boden und Landwirtschaft, Abfallwirtschaft, 10 Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser, 11 Oberflächengewässer, 12 Straßenwässer, Tunnelwässer, 13 Raumplanung, Erholung, Ortsbild, Sachgüter, 14 Landschaftsbild, 15 Kulturgüter, 16 Humanmedizin, 17 Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit, 18 Tunnelsicherheit sowie aus den bereits oben erwähnten Stellungnahmenbänden 1 bis 7 besteht. Gemäß den Bestimmungen des STSG wurden von den Sachverständigen der Fachbereiche „17 Geotechnik, Tunnelbau, Brandsicherheit“ und „18 Tunnelsicherheit“ Sicherheitsbeurteilungen für den Tunnel Rudersdorf und die Unterflurtrasse Speltenbach erstellt. Weiters wurde vom Sachverständigen für das Fachgebiet Forstwirtschaft ein Forsttechnisches Gutachten erstellt.

Das UVG und seine Bestandteile wurden von den Abt. IV/ST1 und IV/ST2 auf ihre Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit geprüft und zur öffentlichen Auflage freigegeben.

Gemäß § 44a Abs. 3 AVG wurde die mündliche Verhandlung durch Edikt jeweils am 14. Juli 2009 im Amtsblatt zur Wiener Zeitung sowie im redaktionellen Teil zweier in den Bundesländern Steiermark und Burgenland weit verbreiteter Tageszeitungen, nämlich in der Kleinen Zeitung

(Steiermark Ausgabe), in der Kronen Zeitung (Steiermark und Burgenland Ausgaben) und im Kurier (Burgenland Ausgabe), kundgemacht.

Mit dem zuvor erwähnten Edikt wurde auch gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 (idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 87/2009) die öffentliche Auflage des UVG (bestehend aus dem Gesamtgutachten, den TGA und den Stellungnahmenbänden), des Forsttechnischen Gutachtens, der Sicherheitsbeurteilungen gemäß dem STSG und der ergänzenden Unterlagen gemäß § 24c Abs. 4 UVP-G 2000 kundgemacht.

Gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 wurden das UVG (bestehend aus dem Gesamtgutachten, den TGA und den Stellungnahmenbänden), das Forsttechnische Gutachten, die Sicherheitsbeurteilungen gemäß dem STSG und die ergänzenden Unterlagen gemäß § 24c Abs. 4 UVP-G 2000 beim bmvt und in den Standortgemeinden für die Zeit vom 15. Juli 2009 bis 14. September 2009 zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Das Edikt wurde auch an den Amtstafeln der Standortgemeinden angeschlagen. Die Standortgemeinden bestätigten gegenüber dem bmvt die ordnungsgemäße Kundmachung und Auflage. Darüber hinaus wurden das UVG, die TGA, das Forsttechnische Gutachten, die Sicherheitsbeurteilungen gemäß dem STSG und die ergänzenden Unterlagen gemäß § 24c Abs. 4 UVP-G 2000 auf der Homepage des bmvt bereitgestellt.

Gemäß § 24e Abs. 1 UVP-G 2000 (idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 87/2009) wurde das UVG unverzüglich den mitwirkenden Behörden, den Umweltschutzämtern der Steiermark und des Burgenlandes sowie dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft übermittelt.

Die mündliche Verhandlung wurde gemäß § 24 Abs. 7 iVm § 16 Abs. 1 UVP-G 2000 für den 15. September 2009 in der Stadtgemeinde Fürstenfeld anberaumt. Bei Nichtabschluss der Verhandlung wurde die Fortsetzung der Verhandlung für den 16. September 2009 am selben Ort anberaumt. Sollte auch am zweiten Tag die Verhandlung nicht abgeschlossen werden können, war in der Kundmachung angekündigt, dass Ort und Zeit der Fortsetzung der Verhandlung in der mündlichen Verhandlung bekannt gegeben werden.

Die mündliche Verhandlung wurde vom 15. September 2009 bis 19. September 2009 in der Stadthalle Fürstenfeld durchgeführt. Gemäß § 44 iVm § 14 AVG wurde über die Verhandlung eine Niederschrift erstellt, welche gemäß § 44e Abs. 3 AVG für vier Wochen, vom 28. September 2009 bis 27. Oktober 2009, in den Standortgemeinden und im bmvt zur öffentlichen Einsicht aufgelegt wurde, wobei diese öffentliche Auflage der Verhandlungsschrift entsprechend kundgemacht wurde. Die Verhandlungsschrift wurde auch auf der Homepage des bmvt zur Verfügung gestellt. Die Standortgemeinden bestätigten gegenüber der UVP-Behörde die ordnungsgemäße Kundmachung und Auflage der Verhandlungsschrift.

In inhaltlicher Hinsicht ist zu bemerken, dass die Sachverständigen der UVP-Behörde grundsätzlich nicht von ihren, in den TGA bzw. im UVG dokumentierten fachlichen Positionen abgewichen sind, im Zuge der mündlichen Verhandlung jedoch Adaptierungen bzw. Präzisierungen von einzelnen Maßnahmen vorgenommen haben.

Die Ausführungen zur Behandlung der im Rahmen der mündlichen Verhandlung abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen durch das bmvt finden sich unter Punkt V. des gegenständlichen Bescheides.

I.7. Weiteres Ermittlungsverfahren

Nach Durchführung der mündlichen Verhandlung langten bei der UVP-Behörde noch weitere Stellungnahmen von Parteien ein, erfolgten im Bereich der Trasse Schlägerungen, trat eine Novelle des (IG-L) in Kraft und wurde eine neue – für den Fachbereich Erschütterungen relevante – ÖNORM herausgegeben. Aus diesen Gründen beauftragte das bmvt die SV für die Fachgebiete „Luftschadstoffe und Klima“, „Lärm“, „Erschütterungen und Sekundärschall“, „Tiere, Pflanzen, Lebensräume“, „Forstwirtschaft“ und „Wildökologie und Jagd“, ihre TGA zu ergänzen bzw. gutachterliche Stellungnahmen abzugeben. Im Zuge des Parteiengehörs gemäß 45 Abs. 3 AVG wurden folgende Unterlagen für die Dauer von vier Wochen, vom 31. März 2011 bis 28. April 2011, öffentlich aufgelegt:

1. Ergänzung des TGA Nr. 04, Luftschadstoffe und Klima, aufgrund der im Jahr 2010 erfolgten Novellierung des IG-L (BGBl. I Nr. 77/2010), aktueller Messdaten des Luftgütemonitorings mehrerer Großbaustellen sowie einer Änderung eines Maßnahmenvorschlages
2. Zusätzliche gutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Lärm zum weiteren Vorbringen betreffend die Lärmimmissionen im Bereich Riegersdorf
3. Ergänzung des TGA Nr. 03, Erschütterungen und Sekundärschall, aufgrund der Herausgabe der neuen ÖNORM S 9012 (2010/02) „Beurteilung der Einwirkung von Schwingungsimmisionen des landgebundenen Verkehrs auf den Menschen in Gebäuden - Schwingungen und sekundärer Luftschall“ sowie einer Änderung eines Maßnahmenvorschlages
4. Gutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume zum ergänzenden Vorbringen der Umweltschutzbehörde Burgenland
5. Gutachterliche Stellungnahmen der Sachverständigen für die Fachgebiete Forstwirtschaft, Tiere, Pflanzen und Lebensräume sowie Wildökologie und Jagd zu den Schlägerungen im Trassenbereich.

Die öffentliche Auflage dieser Unterlagen wurde durch Edikt jeweils am 29. März 2011 im Amtsblatt zur Wiener Zeitung sowie im redaktionellen Teil zweier in den Bundesländern Steiermark und Burgenland weit verbreiteter Tageszeitungen, nämlich in der Kleinen Zeitung (Steiermark Ausgabe), in der Kronen Zeitung (Steiermark und Burgenland Ausgaben) und im Kurier (Burgenland Ausgabe) veröffentlicht. Weiters wurde die Kundmachung auf der Homepage des bmvt veröffentlicht und an den Amtstafeln der Standortgemeinden Hainersdorf, Großwilfersdorf, Bad Blumau, Altenmarkt, Fürstenfeld, Deutsch Kaltenbrunn und Rudersdorf angeschlagen. Die Unterlagen konnten in der Zeit vom 31. März 2011 bis 28. April 2011 bei den Standortgemeinden sowie beim bmvt eingesehen werden und wurden auch im Internet bereitgestellt. Den Parteien

wurde somit die Möglichkeit eingeräumt, vom Ergebnis der Beweisaufnahme Kenntnis zu erlangen sowie innerhalb der Auflagefrist eine schriftliche Stellungnahme abzugeben.

Im Rahmen des Parteiengehörs langten beim bmvt insgesamt 267 Stellungnahmen bzw. Einwendungen ein. Darunter unter anderem Stellungnahmen bzw. Einwendungen von zwei Gemeinden (Deutsch Kaltenbrunn und Hainersdorf), einer anerkannten Umweltorganisation (Naturschutzbund Steiermark), den Umweltschutzvereinen der Steiermark und des Burgenlandes sowie der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“.

Die eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen wurden den SV zur Beantwortung übermittelt. Die entsprechenden Ausführungen zur Behandlung der im Rahmen des Parteiengehörs abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen durch das bmvt finden sich unter Punkt VII. des gegenständlichen Bescheides.

Zu den unzulässigen Stellungnahmen bzw. Einwendungen im Rahmen des weiteren Ermittlungsverfahrens siehe Punkt II.7. des gegenständlichen Bescheides.

Unabhängig vom durchgeführten Parteiengehör wurde das Ermittlungsverfahren nach der mündlichen Verhandlung hinsichtlich des Vorliegens der Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 fortgesetzt und eine fachliche Stellungnahme der Abt. IV/ST1 eingeholt. Da auf Grund dieser Prüfung keine belastenden Nebenbestimmungen vorgeschlagen wurden, erübrigte es sich, diese Stellungnahme der Projektwerberin im Rahmen des Parteiengehörs zur Kenntnis zu bringen. Andere Parteien und Beteiligte sind von dieser Stellungnahme, die lediglich die Frage der Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens zum Inhalt hat, nicht in ihrer Rechtssphäre betroffen und waren daher diesbezüglich nicht zu hören.

I.8. Weitere Koordinierung mit den mitwirkenden Behörden

Im Rahmen der zweiten Koordinierungsbesprechung am 31. August 2009 (vgl. Punkt I.3.) wurde mit den mitwirkenden Behörden festgelegt, welche Behörde für die Vorschreibung der einzelnen Maßnahmen bzw. Auflagen zuständig ist.

Sowohl im Zuge der mündlichen Verhandlung des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens als auch im Zuge des weiteren Ermittlungsverfahrens kam es zu einigen Änderungen bei den im Umweltverträglichkeitsgutachten genannten erforderlichen Maßnahmen. Der geänderte Maßnahmenkatalog wurde den mitwirkenden Behörden mit Schreiben vom 06. Juli 2011 übermittelt. Unter Bezugnahme auf die in der Besprechung am 31. August 2009 erfolgte Aufteilung der Maßnahmen wurden die mitwirkenden Behörden aufgefordert, der ho. Behörde gegebenenfalls mitzuteilen, ob gegen die Aufteilung Bedenken bestehen.

Da von den mitwirkenden Behörden keine Stellungnahmen abgegeben wurden, konnte von einer Zustimmung zur festgelegten Aufteilung der Maßnahmen auch im Hinblick auf den geänderten Maßnahmenkatalog ausgegangen werden. Im Hinblick auf die Maßnahmenaufteilung wird auf Punkt I.3. verwiesen.

I.9. Vorlage weiterer Stellungnahmen bzw. Unterlagen durch die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“

Mit Schreiben vom 22. August 2011 brachte die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ eine Stellungnahme betreffend die Erlassung eines LKW-Fahrverbotes auf der B 319/B 65 ein und legte in diesem Zusammenhang weitere Unterlagen vor.

Mit Schreiben vom 23. August 2011 brachte die Bürgerinitiative eine weitere Stellungnahme, verbunden mit Parteilovorbringen und Anträgen, und zwar betreffend Windwurfschäden im Edelseewald aufgrund eines Unwetters im August 2011 samt einer Fotodokumentation ein.

Diese Stellungnahmen wurden den betroffenen SV der UVP-Behörde zur fachlichen Beantwortung übermittelt. Die Ausführungen zur Behandlung dieser weiteren Stellungnahmen der Bürgerinitiative finden sich unter Punkt VII.2.10. des gegenständlichen Bescheides.

I.10. Bescheid vom 29. September 2011, GZ BMVIT-316.407/0015-IV/ST-ALG/2011

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 29. September 2011 wurde dem Antrag vom 16. Mai 2008 auf Durchführung einer UVP und auf Erlassung eines teilkonzentrierten Genehmigungsbescheides stattgegeben.

Die gegen diesen Bescheid erhobenen Verfassungsgerichtshofbeschwerden wurden vom Verfassungsgerichtshof (VfGH) mit Beschluss vom 24. September 2012, B 1375/11-12, abgelehnt.

Den dagegen erhobenen Verwaltungsgerichtshofbeschwerden wurden mit Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH) vom 12. November 2012, ZI. 2011/06/0202, stattgegeben und der angefochtene Bescheid wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben. Begründend dazu führte der VwGH aus, dass die den Bescheid unterfertigende Sektionschefin wegen ihrer Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat der ASFINAG (und die damit verbundene Sorgfaltspflicht gegenüber diesem Unternehmen) als befangen im Sinne seiner Judikatur, wonach es für eine Befangenheit genügt, dass bei objektiver Betrachtungsweise auch nur der Anschein einer Voreingenommenheit entstehen könnte, ist. Zur Relevanz des Verfahrensfehlers hielt der VwGH fest, dass nicht von vornherein ausgeschlossen werden kann, dass insbesondere bezüglich der Nebenbestimmungen auch andere rechtmäßige, für die Beschwerdeführer günstigere Entscheidungsmöglichkeiten gegeben waren.

Mit der Aufhebung des Bescheides vom 29. September 2011 ist das Verfahren betreffend den Antrag der ASFINAG vom 16. Mai 2008 auf Erlassung eines teilkonzentrierten Genehmigungsbescheides betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf, wieder beim bmvit anhängig.

I.11. Antrag auf Änderung des Vorhabens vom 15. Februar 2012 „Änderung 001“

Mit Schreiben vom 27. Jänner 2012, Zei. BMG/PG/DHI/CMT, stellte die ASFINAG BMG im Vollmachtenamen der ASFINAG bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Änderung des Vorhabens gem. § 24g Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 24f Abs. 6 UVP-G 2000 iVm § 17 ForstG 1975 und übermittelte gleichzeitig Unterlagen zu Projektsänderungen in Papierform sowie auf elektronischem Datenträger.

Den Antrag vom 27. Jänner 2012 zog die ASFINAG BMG im Vollmachtenamen der ASFINAG mit Schreiben vom 15. Februar 2012, Zei. BMG/PG/DHI/CMT, bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zurück und stellte einen neuen Antrag auf Änderung des Vorhabens gemäß § 24g Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 24f Abs. 6 UVP-G 2000 iVm § 17 ForstG 1975 und übermittelte ebenfalls Unterlagen zu Projektsänderungen in Papierform sowie auf elektronischem Datenträger. Begründend wird ausgeführt, dass aufgrund der bescheidkonformen Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens die Errichtung von Amphibiengewässern in Waldbereichen vorzusehen sei. Aufgrund der mangelnden Grundverfügbarkeit an den im Projekt vorgesehenen Standorten seien zusätzliche dauerhafte und befristete Rodungen im Ausmaß von 1.600m² notwendig. Eine genaue Darstellung der betroffenen Bereiche sei Antrag beigelegt. Die ASFINAG übermittle diesbezüglich auch den Nachweis, dass mit der gegenständlichen Projektänderung nach Ansicht der Projektwerberin keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden seien und diese in Hinblick auf das UVP-G 2000 lediglich eine geringfügige Abweichung gegenüber dem genehmigten Einreichprojekt darstellen. Aus diesem Grund sei nach Ansicht der Projektwerberin keine Wiederholung von bisher durchgeführten Schritten der UVP notwendig.

Zumal der mit Antragsschreiben vorgelegte Rodungsplan zur Beurteilung durch die UVP-SV nicht ausreichend bzw. zu unübersichtlich war, wurde die Projektwerberin aufgefordert diesen zu verbessern; diesem Verbesserungsauftrag ist die Projektwerberin auch nachgekommen ist.

Sodann wurden die SV für die Fachbereiche Forstwirtschaft sowie Tiere, Pflanzen, Lebensräume ersucht, betreffend die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen zu begutachten, ob aus der Sicht des jeweiligen Fachbereiches im Sinne des § 24g Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 mit der Projektänderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können bzw. ob den Ausführungen der Projektwerberin zur Projektänderung aus fachlicher Sicht gefolgt werden kann.

Der SV für den Fachbereich Forstwirtschaft führte in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme zur Projektänderung aus, dass mit den für die Verlegung der Amphibienlaichgewässer benötigten, zusätzlich beantragten Rodungen sowohl im Hinblick auf die Waldausstattung als auch im Hinblick auf die Waldfunktionen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sind.

Der SV für die Fachbereiche Tiere, Pflanzen, Lebensräume stellte in seiner gutachterlichen Stellungnahme fest, dass die Projektänderung, soweit sie die Aspekte Tiere, Pflanzen, Lebensräume betrifft, in Übereinstimmung mit der Bewertung durch die Projektwerberin keine nachteiligen Umweltauswirkungen nach sich zieht.

In weiterer Folge befand die interne UVP-Koordinatorin, dass die fachgutachterlichen Stellungnahmen schlüssig und nachvollziehbar sind und mit den Projektänderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Sodann forderte die Behörde die vier betroffenen Standortgemeinden, die Umweltschützerin der Steiermark, die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“, das wasserwirtschaftlichen Planungsorgan sowie die betroffenen Parteien nach dem ForstG 1975 auf, zu den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens Akteneinsicht gemäß § 17 AVG zu nehmen. Im Rahmen der Koordinierungsverpflichtung wurden die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens auch den nachfolgenden Genehmigungsbehörden mit der Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben, zur Kenntnis gebracht. Auf der Internetseite des bmvit wurden nachstehende Dokumente hochgeladen:

- Antrag vom 15. Februar 2012
- Einlage 1 Antragsunterlagen
- Einlage 2.1 Antragsunterlagen
- Einlage 2.2 Antragsunterlagen
- Einlage 2.3 Antragsunterlagen
- Einlage 2.4 Antragsunterlagen
- Einlage 2.5 Antragsunterlagen
- Einlage 2.6 Antragsunterlagen
- Einlage 3 Antragsunterlagen
- Forsttechnische Gutachten
- Fachgutachterliche Stellungnahme Fachgebiet Forstwirtschaft
- Fachgutachterliche Stellungnahme Tiere, Pflanzen, Lebensräume
- Stellungnahme UVP-Koordination

Durch die Projektänderung kommt es zu folgenden zusätzlichen Rodungen:

- Dauerhafte Rodungen im Ausmaß von 1.600 m² aufgrund der Neuanlage von Amphibienteichen und
- befristete Rodungen im Ausmaß von 4.980 m² auf Grund der Anlage von Zufahrten und Manipulationsbereichen im Zusammenhang mit der Neuanlage von Amphibienteichen.

I.12. Stellungnahmen im Zuge des Parteiengehörs betreffend den Antrag auf Änderung des Vorhabens vom 15. Februar 2012 „Änderung 001“

Im Zuge des Parteiengehörs betreffend den Antrag auf Änderung des Vorhabens vom 15. Februar 2012 „Änderung 001“ langten Stellungnahmen der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ sowie der Umweltschützerin des Landes Steiermark ein.

I.13 Antrag auf zusätzliche Rodungen gemäß § 17 ForstG 1975 iVm § 24 Abs. 1 und § 24g UVP-G 2000 „Anderung 002“

Mit Schreiben vom 12. März 2013, Zei. BMG/PG/DHI/CMT, stellte die ASFINAG BMG im Vollmachtsnamen der ASFINAG bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Genehmigung zusätzlicher Rodungen gemäß § 17 ForstG 1975 iVm § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 24g UVP-G 2000 und übermittelte gleichzeitig Unterlagen zu Projektänderungen in Papierform sowie auf elektronischem Datenträger. Begründend wurde ausgeführt, dass zwei dieser Projektänderungen derzeit Gegenstand des laufenden wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens seien. Dies betreffe die Verlegung des Marchbaches im Bereich des Knotens A 2/S 7, die dem Maßnahmenvorschlag 11.12 des UVG entspreche und die Einleitung von Straßenwässern in die Lafnitz (gemeint wohl Feistritz; siehe Rodungsplan) (TL A2.02) entsprechend den Maßnahmenvorschlägen 7.12 und 7.14 des UVG. Die dritte Projektänderung betreffe die Errichtung der Fledermausunterführung im Bereich des Edelseewaldes, die auf dem Maßnahmenvorschlag des UVG Nummer 6.1 beruhe und der ASFINAG im Rahmen der naturschutzbehördlichen Bewilligung vom 28. November 2011 als Auflage Nr. 3.1 vorgeschrieben worden sei. Darüber hinaus sollen geringfügige Abweichungen iSd § 24 UVP-G 2000 umgesetzt werden. Zur Umsetzung der angeführten Projektänderung und der geringfügigen Änderungen seien (zusätzliche) Rodungen erforderlich.

In der Folge wurde die interne Koordinatorin ersucht, die Richtigkeit der Angaben der Projektwerberin und der eingebrachten Unterlagen hinsichtlich ihrer Vollständigkeit zu prüfen. Auch wurde die Einholung der forstechnischen Beurteilung und deren Überprüfung auf Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit aufgetragen.

Die interne UVP-Koordinatorin führte aus, dass es sich um Änderungen handelt, die der UVP Rechnung tragen oder mit denen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können. Die SV für die Fachbereiche „Forstwirtschaft“, „Tiere, Pflanzen, Lebensräume“, „Gewässerökologie, Fischerei“, „Wildökologie und Jagd“, „Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild“, „Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser“, „Oberflächengewässer“ sowie „Straßenwässer, Tunnelwässer“ stellten im Hinblick auf die von der Projektwerberin im Zuge des wasserrechtlichen Verfahrens im Vergleich mit der Einreichung im UVP-Verfahren vorgenommenen Änderungen zusammengefasst fest, dass die Änderungen solche sind, die der UVP Rechnung tragen oder mit denen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

I.14. Kundmachung eines Änderungsantrages auf zusätzliche Rodungen und der öffentlichen Auflage von Unterlagen im Rahmen des Parteiengehörs zu den Ergebnissen weiterer Ermittlungen

Der Antrag „Änderung 002“ wurde unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 17 und 45 Abs. 3 AVG für Großverfahren durch Edikt kundgemacht. Das Edikt wurde jeweils am 14. März 2013 im redaktionellen Teil zweier in den Bundesländern Steiermark und Burgenland weit verbreiteter Tageszeitungen veröffentlicht und zwar in der Kleinen Zeitung (Steiermark Ausgabe), in der Kronen Zeitung (Steiermark und Burgenland Ausgaben) und im Kurier (Burgenland Ausgabe).

Die Veröffentlichung des Ediktes im Amtsblatt zur Wiener Zeitung erfolgte ebenfalls am 14. März 2013. Weiters wurden die Kundmachung sowie folgende Dokumente

- Antrag vom 12. März 2013
- das ergänzende Rodungsoperat
- Einlage 1.1 Rodungsplan Teil 1
- Einlage 1.3 Rodungsplan Teil 3
- Einlage 1.4 Rodungsplan Teil 4
- Einlage 1.5 Rodungsplan Teil 5
- Einlage 1.6 Rodungsplan Teil 6
- Einlage 1.7 Rodungsplan Teil 7
- Einlage 1.8 Rodungsplan Teil 8
- Einlage 1.15 Rodungsplan Teil 15
- Einlage 1.36 Rodungsplan Teil 36
- Anhang Grundbuchauszüge Einlage 2
- Forsttechnisches Gutachten
- Stellungnahmen der SV gemäß Wasserrecht
- Stellungnahme ASFINAG vom 20.12.2012
- Stellungnahme des SV zu Windwürfen im Trassenbereich

am 14. März 2013 auf der Homepage des bmvt zur Verfügung gestellt. Gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 erfolgte der Anschlag der Kundmachung an den Amtstafeln der Standortgemeinden. In allen Standortgemeinden wurde die Kundmachung spätestens am 14. März 2013 an der Amtstafel angeschlagen. In der Zeit vom 15. März 2013 bis 12. April 2013 erfolgte in den Gemeindeämtern bzw. im Rathaus der Standortgemeinden und im bmvt als UVP-Behörde die Auflage des Änderungsantrages und der genannten Unterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 und gemäß § 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000. Innerhalb der genannten Auflage- und zugleich Einwendungsfrist gemäß § 44a Abs. 2 Z 2 iVm § 44b AVG konnten die Parteien iSd § 19 Abs. 1 UVP-G 2000 schriftlich Einwendungen erheben.

Gleichzeitig mit der Auflage des Änderungsantrages und der genannten Unterlagen zur öffentlichen Einsicht wurden gemäß § 24a Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 den mitwirkenden Behörden, den Standortgemeinden sowie den Umweltschutzbehörden der Steiermark und des Burgenlandes der Änderungsantrag und die angeführten Unterlagen in elektronischer Form übermittelt.

I.15. Stellungnahmen im Zuge des Parteiengehörs zum Antrag auf zusätzliche Rodungen gemäß § 17 ForstG 1975 iVm § 24 Abs. 1 und § 24g UVP-G 2000 („Änderung 002“)

Im Rahmen der Auflage „Änderung 002“ zur öffentlichen Einsicht gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 und gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 langten bei der UVP-Behörde Stellungnahmen bzw. Einwendungen von insgesamt 204 Personen und Organisationen ein. Die nachstehende Liste gibt die Einwender samt Ortsangabe wieder:

Name/Organisation	PLZ/Ort
Schabhütl Rudolf Ing.	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Schabhütl Theresia	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Taucher Robert	8280 Fürstenfeld
Taucher Cäcilia	8280 Fürstenfeld
Jagdverein Riegersdorf (Obmann Lang Helmut)	
Seidler Irmgard	7512 Kirchfidisch
Pugneth Renate	8263 Großwilfersdorf
Dampfhofer Peter DI	1020 Wien
Wasserwirtschaftliches Planungsorgan	8010 Graz
Wippel Hans-Peter	7571 Rudersdorf
Fiedler Horst	8280 Fürstenfeld
Umweltanwältin Steiermark	8010 Graz
Umweltanwalt Burgenland	7000 Eisenstadt
Tendl Irmhild	8280 Fürstenfeld
Tendl Rainmund	8280 Fürstenfeld
Papst Wolfgang	8264 Riegersdorf
Semmler Karl	8283 Bad Blumau
Naturschutzbund Steiermark	8283 Bad Blumau
Brunner Christiane Mag.	8380 Jennersdorf
Die Grünen Burgenland	8380 Jennersdorf
Rothbauer Günter Dr.	8382 Weichselbaum
Dujmovits Rudolf Dr.	8380 Jennersdorf
Merkl Anna	8382 Mogersdorf
Merkl Daniela	8382 Mogersdorf
Deutsch Julia	7363 Königsdorf
Thier Christian	7363 Königsdorf
Deutsch Andrea	8382 Deutsch-Minihof
Teufl Franz	8382 Mogersdorf
Ehrenberger Doris Dr.	8382 Mogersdorf
Ehrenberger Sarah	8382 Mogersdorf
Ehrenberger Benjamin	8382 Mogersdorf
Eckhardt Romana	8384 Windisch-Minihof
Eckhardt Alina	8384 Windisch-Minihof
Eckhardt Elias	8384 Windisch-Minihof
Pleunik Anna	8380 Jennersdorf
Pleunik Inge	8380 Jennersdorf
Louzek Anna	8380 Jennersdorf
Louzek Peter	8380 Jennersdorf
Pleunik Daniel	8380 Jennersdorf
Pleunik Siegfried	8380 Jennersdorf
Freudenthaler Philipp	8382 Mogersdorf
Freudenthaler Dominic	8382 Mogersdorf

Freudenthaler Georg	8382 Mogersdorf
Freudenthaler Martina	8382 Mogersdorf
Graf Lisa	8382 Mogersdorf
Graf Manuela	8382 Mogersdorf
Graf Laura	8382 Mogersdorf
Koltay Alexandra	8291 Burgau
Koltay Daniel	8291 Burgau
Koltay Gabriella	8291 Burgau
Lang Michelle	8382 Mogersdorf
Mittag Philipp	8382 Krobotek
Mittag Andrea	8382 Krobotek
Lang Günther	8382 Mogersdorf
Lang Jeannine	8382 Mogersdorf
Lang Denise	8382 Mogersdorf
Lang Silvia	8382 Mogersdorf
Gombotz Pauline	8382 Mogersdorf
Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“	8280 Fürstenfeld
Deutsch-Wutschek Hannelore	8280 Fürstenfeld
Herm Herta	8280 Fürstenfeld
Kussian Ruth	8280 Fürstenfeld
Raunika Brunhilde	8280 Fürstenfeld
Schumann Annemarie	8280 Fürstenfeld
Strunz Sophie	8262 Ilz
Raunika Johann Dr.	8280 Fürstenfeld
Wagner Helmut	8280 Fürstenfeld
Wagner Martha	8280 Fürstenfeld
Schachenhofer Isabella	7562 Eltendorf
Masal Alfred	7562 Eltendorf
Schachenhofer Bastian	7562 Eltendorf
Schachenhofer Matthias	7562 Eltendorf
Schachenhofer Jonathan	8020 Graz
Melchart Edith	8283 Bad Blumau
Melchart Hubert	8283 Bad Blumau
König Josefina	8283 Bad Blumau
Melchart Anita	8283 Jobst
Naturschutzbund Steiermark	8010 Graz
Lamm Harald	7571 Rudersdorf
Weber Johann	8280 Speltenbach
Weiss Sandra	7543 Limbach
Moser Christian	7543 Limbach
Balek Karl	2340 Mödling
Balek Monika	2340 Mödling
Lorenz Fritz	7543 Limbach
Schendl Gabriel	7543 Limbach

Schendl Patrick	7543 Limbach
Schendl Christian	7543 Limbach
Schendl Savka	7543 Limbach
Schendl Sabine	7543 Limbach
Lorenz Theresia	7543 Limbach
Kloiber Christian	7543 Limbach
Kloiber Rene	7543 Limbach
Kloiber Alois	7543 Limbach
Jost Theresia	7543 Limbach
Jost Martin	7543 Limbach
Walitsch Werner	7543 Limbach
Walitsch Brigitte	7543 Limbach
Eichner Heidi	7571 Rudersdorf
Eichner Rudi	7571 Rudersdorf
Schulter Helmuth	7571 Rudersdorf
Schulter Dagmar	7571 Rudersdorf
Sares Margarete	7543 Limbach
Sares Eugen	7543 Limbach
Perner Johanna	8280 Fürstenfeld
Perner Ferdinand	8280 Fürstenfeld
Alizadeh Saboor Shirin	8280 Altenmarkt
Alizadeh Saboor Clara	8280 Altenmarkt
Alizadeh Saboor Sigrid	8280 Altenmarkt
Alizadeh Saboor Elias	8280 Altenmarkt
Deutsch Hermann Ing.	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Simandl Anika	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Simandl Tanja	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Tauss Josef	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Tauss Anna	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Simandl Ralph	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Simandl Lars	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Grill Esther Mag.	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Grill Finja	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Grill Valerie	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Grill Christian	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Grill Clara	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Maurer Frida	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Simandl Georg	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Karner Alexander	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Karner Christa	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Peischl Marianne	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Peischl Astrid	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Hafner Lukas	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Hafner Rudolf	7572 Deutsch Kaltenbrunn

Mayrhofer Gerald	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Hafner Monika	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Hafner Adolf	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Puschnig Brigitta	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Puschnig Erich	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Brantweiner Kurt	7543 Neusiedl
Geier Harald Mag.	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Merten Alexandra	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Merten Lea	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Merten Janis	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Geier Kajetan	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Geier Marius	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Fikisz Werner	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Brigitte	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Eber Angelika	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Eber Klaus	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Ilse	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Ewald	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Anna	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Schmaldienst Simon	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Fritzl Wilhelm	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Fritzl Daniel	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Fritzl Lena	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Fritzl Mira	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Fritzl Lisa	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Fritzl Sabine	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Fritzl Martin	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Maurer Theresa	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Maurer Heinz	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Maurer Waltraud	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Tauss Gerald	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Tauss Rick	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Tauss Rene	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Tauss Andrea	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Staber Reinhard	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Schmaldienst Matthias	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Schmaldienst Herbert	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Christine	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Erkingler Albert	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Hafner Andrea	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Hafner Peter	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Semlitsch Elisabeth	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Mayrhofer Klaudia Mag.	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Karner Markus	7572 Deutsch Kaltenbrunn

Zach Daniela Dr.	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Erkinger Willi	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Marth Franz	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Lagler Karl Heinz	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Ferstl Alfred	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Leimstättner Brigitte Dr.	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Waxwender Ewald	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Kracher Maria	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Kracher Josef	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Fuchs Manfred	7571 Rudersdorf
Fuchs Irmine	7571 Rudersdorf
Strausz Erich	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Elfriede	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Britta	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Erwin	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Jens	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Lisa	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Nina	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Angelika	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Bauer Elfriede	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Robert	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Erkinger Ilse	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Wilfinger Franz	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Geschl Dorothea	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Schulter Waltraud	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Deutsch Josef	8382 Deutsch-Minichhof
Svetits Margrit	7571 Rudersdorf
Svetits Sonja	7571 Rudersdorf
Deutsch Ingrid	7571 Rudersdorf
Deutsch Fabio	7571 Rudersdorf
Deutsch Katja	7571 Rudersdorf
Deutsch Franz	7571 Rudersdorf
Gmell Christa	7571 Rudersdorf
Gmell Günter	7571 Rudersdorf

I.16. Vorlage weiterer Stellungnahmen im Rahmen des fortgesetzten Verfahrens:

Die im Rahmen des fortgesetzten Verfahrens bzw. die zwischen der Kundmachung der Zustellung des ho. Genehmigungsbescheides GZ. BMVIT-316.407/0015-IV/ST-ALG/2011 vom 29.09.2011 durch Edikt und dessen Aufhebung durch den VwGH mit Erkenntnis vom 12.11.2012, Zl. 2001/06/0202, von Parteien eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen werden im Kapitel IX. behandelt.

I.17 Parteiengehör Februar 2014:

Die im Zuge der „Änderung 002“ und des damit veranlassten Parteiengehörs eingelangten Stellungnahmen wurden unter anderem auch vom UVP-SV für den Fachbereich Tiere, Pflanzen, Lebensräume geprüft. Weiters setzte sich der SV mit Hinweisen der Europäischen Kommission auf unzureichende Gebietsmeldungen Österreichs für Natura 2000 Gebiete, die auch das Gebiet des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens betreffen, und einem aktuellen Urteil des EuGH betreffend ein Straßenbauvorhaben in einem Natura 2000 Gebiet in Irland und dessen Auswirkungen auf die Naturverträglichkeit des gegenständlichen Projektes auseinander.

Hiernach beschäftigte sich der SV mit der ökologischen Bewertung der durch den Abbruch der Bauarbeiten nach bereits durchgeführten Schlägerungen und Rodungen eingetretenen Situation vor Ort und einer diesbezüglich von der BI „Allianz gegen die S7“ vorgelegten gutachterlichen Stellungnahme.

Weiters legte die Projektwerberin ein von der ökologischen Baubegleitung im gegenständlichen Verfahren ausgearbeitetes „Konzept zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange entstanden durch den Baustopp“ vor, welches vom UVP-Sachverständigen für den Fachbereich Tiere, Pflanzen, Lebensräume geprüft wurde.

Die Ergebnisse der Prüfungen des UVP-Sachverständigen wurden von der UVP-Koordination in einem Dokument zusammengefasst und sodann wurde den betroffenen Parteien im Sinne des § 19 Abs. 1 UVP-G 2000 gemäß § 45 Abs. 3 AVG Gelegenheit gegeben, vom Ergebnis der Beweisaufnahme Kenntnis und dazu Stellung zu nehmen.

Es wurde jenen Parteien Parteiengehör gewährt, die die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt dienen bzw. von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend machen können. Folglich wurde den Standortgemeinden, den Umweltanwälten der Steiermark und des Burgenlandes, der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“, die sich im UVP-Verfahren konstituiert hat und den Umweltorganisationen die entsprechenden Unterlagen zur Kenntnis und Stellungnahme übermittelt.

I.18. Stellungnahmen im Zuge des zuvor genannten Parteiengehörs:

Im Zuge des Parteiengehörs brachten, neben Bürgerinnen und Bürgern, die BI „Allianz gegen die S7“ sowie zwei Standortgemeinden, insgesamt 15 Stellungnahmen ein.

Name/Organisation	PLZ/Ort
Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“	8280 Fürstenfeld
Marktgemeinde Deutsch Kaltenbrunn	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Fuchs Manfred	7571 Rudersdorf
Fuchs Mario	7571 Rudersdorf
Fuchs Irminie	7571 Rudersdorf
Fuchs Erna	7571 Rudersdorf
Waxwender Ewald	7571 Rudersdorf

Gmell Günter	7571 Rudersdorf
Schachenhofer Isabella	7562 Eltendorf
Pugneth Renate	8263 Großwilfersdorf
Ehrenberger Doris Dr.	8382 Mogersdorf
Lamm Harald	7571 Rudersdorf
Sares Margarete	7543 Limbach
Sares Eugen	7543 Limbach
Marktgemeinde Rudersdorf	7571 Rudersdorf

I.19. Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen

Mit BGBl. II Nr. 215/2014 wurde die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen (BSt-LärmIV) erlassen, welche am 3. September 2014 in Kraft getreten ist.

Nach § 1 BStLärmIV gilt diese für betriebs- und baubedingte Schallimmissionen von Bundesstraßenvorhaben, welche gemäß § 4 Abs. 1 oder § 4a BStG 1971 oder nach den Bestimmungen UVP-G 2000 zu genehmigen sind. Übergangsbestimmungen gibt es nur insoweit, als es gemäß § 16 Abs. 1 BStLärmIV zulässig ist, bei Bundesstraßenvorhaben, die vor Inkrafttreten der Verordnung zur Genehmigung eingereicht wurden, anstelle des Anpassungswertes gemäß § 11 Abs. 2 BStLärmIV auch andere dem Stand der Technik entsprechende Anpassungswerte zu verwenden. Es ist daher die BStLärmIV auf das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben anzuwenden.

Aufgrund der dargestellten gesetzlichen Entwicklung legte die Projektwerberin im Hinblick auf die BStLärmIV evaluierte Unterlagen vor. An die interne Koordination erging die Anfrage, ob die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen vollständig und für die Beurteilung durch die SV ausreichend seien und das Ersuchen eine fachgutachterliche Stellungnahme der SV für Lärm und Humanmedizin einzuholen. Abschließend wurde angefragt, ob allenfalls weitere Fachbereiche betroffen wären.

Die SV für Lärm und Humanmedizin haben Ergänzungen zu den ursprünglichen TGA Nr. 02 (Lärm) und Nr. 16 (Humanmedizin) ausgearbeitet. In diesen Teilgutachtensergänzungen wird zusammenfassend festgestellt, dass das Einreichprojekt inklusive Evaluierung vom September 2014 unter Berücksichtigung der ursprünglichen Maßnahmen in den TGA Nr. 02 und 16 bzw. der in der mündlichen Verhandlung präzisierten Maßnahmen und unter Berücksichtigung der aufgrund der Evaluierung gemäß BStLärmIV zusätzlich erforderlichen Maßnahmen den Vorgaben bzw. Bestimmungen der BStLärmIV entspricht. Die in den ursprünglichen TGA 02 Lärm und 16 Humanmedizin geforderten und in der mündlichen Verhandlung präzisierten Maßnahmen müssen nicht abgeändert werden und bleiben vollinhaltlich aufrecht.

Weiters wurde festgestellt, dass keine weiteren Fachbereiche in diesem Zusammenhang betroffen sind; dazu wurden alle Sachverständigen um Stellungnahme ersucht.

I.20. Auswirkungen/Änderungen aufgrund der langen Vefahrensdauer

Mit Schreiben vom 23. September 2014 wurde die Projektwerberin aufgefordert darzulegen, ob sich aus ihrer Sicht die Voraussetzungen zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Projektes aufgrund der verstrichenen Zeit geändert haben bzw. die aktuelle Sachlage für sämtliche Fachbereiche darzulegen. Des Weiteren wurde der Projetwerberin aufgetragen, die Tunnel-Vorentwürfe für die Tunnel Speltenbach und Rudersdorf hinsichtlich des aktuellen Standes der Technik zu evaluieren bzw. gegebenenfalls anzupassen. Dieses Schreiben wurde im Sinne der Koordinierungsverpflichtung auch an die Steiermärkische und Burgenländische Landesregierung als Naturschutzbehörden und an die Bezirkshauptmannschaften Hartberg-Fürstenfeld und Jennersdorf zur Kenntnisnahme übermittelt.

Mit Antwortschreiben vom 23. September 2014 (beim bmvt eingelangt am 17. Oktober 2014) und Schreiben vom 31. Oktober 2014 gab die Projektwerberin eine Stellungnahme ab und übermittelte gleichzeitig digitale Unterlagen.

Anschließend wurde die Tunnel-Verwaltungsbehörde (Abt. IV/ST2) ersucht festzustellen, ob die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen vollständig und für die Beurteilung durch die SV ausreichend sind und ersuchte unter der Vorbedingung, dass die Unterlagen vollständig und ausreichend sind, die Sicherheitsbeurteilungen im gegenständlichen Verfahren zu ergänzen bzw. zu adaptieren. Die Tunnel-Verwaltungsbehörde betätigte im Einsichtsweg die Vollständigkeit der vorgelegten Unterlagen.

Die interne Koordination wurde ebenfalls aufgefordert, festzustellen, ob die nunmehr vorgelegten Unterlagen aufgrund der aktuellen Sachlage ausreichend sind, die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens beurteilen zu können und fachgutachterliche Stellungnahmen der UVP-Sachverständigen für sämtliche Fachbereiche einzuholen, deren Vollständigkeit, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit zu überprüfen und schließlich - aufbauend auf den gutachterlichen Stellungnahmen - festzustellen, ob die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen allein oder iVm den sonstigen Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens eine anders lautende Entscheidung der Sache herbeizuführen vermögen. Im Falle einer notwendigen Anpassung von TGA, wurde die interne Koordination ersucht, die erforderlichen Ergänzungen zu den TGA einzuholen und das UVG dementsprechend anzupassen.

Daraufhin wurden die SV von der internen Koordination aufgefordert, die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen dahin zu überprüfen, ob die Ergebnisse der Beurteilung im UVG hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenerfordernis/Maßnahmenwirksamkeit nach wie vor zutreffen. Kurz zusammengefasst wurde aufgrund dieses Ergebnisses von der internen Koordination festgestellt, dass unter Berücksichtigung der Teilgutachtensergänzungen durch die UVP-Sachverständigen für Lärm und Humanmedizin, die Ergebnisse der Beurteilung im UVG hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenerfordernis bzw. -wirksamkeit nach wie vor zutreffen. Insgesamt wird die Umweltverträglichkeit des Projektes nicht in Frage gestellt. Betreffend das Ersuchen, eine allfällige Anpassung des UVG vorzunehmen, hielt die interne UVP-Koordination fest, dass sowohl Ergänzungen der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin samt den zusätzlich erforderlichen Maßnahmen als auch die Stellungnahmen der einzelnen UVP-SV

zu den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen betreffend die Aktualität der Fachbereiche im Sinne einer integrativen Gesamtschau gewürdigt wurden. Eine Anpassung des UVG war aus Sicht der Koordination nicht erforderlich.

Für den Fachbereich Lärm und Humanmedizin wurden aufgrund der BStLärmIV zusätzlich Maßnahmen gefordert.

I.21. Kundmachung der öffentlichen Auflage von Unterlagen im Rahmen des Parteihörs

Die Ergebnisse des weiteren Ermittlungsverfahrens wurden mit Edikt vom 17. November 2014, GZ. BMVIT-316.407/0016-IV/ST-ALG/2014, kundgemacht und gemäß § 45 AVG den Parteien die Möglichkeit gegeben von den Ergebnissen der Beweisaufnahme Kenntnis und dazu Stellung zu nehmen. Das Edikt wurde jeweils am 19. November 2014 im redaktionellen Teil zweier in den Bundesländern Steiermark und Burgenland weit verbreiteter Tageszeitungen veröffentlicht und zwar in der Kleinen Zeitung (Steiermark Ausgabe), in der Kronen Zeitung (Steiermark und Burgenland Ausgaben) und im Kurier (Burgenland Ausgabe). Die Veröffentlichung des Ediktes im Amtsblatt zur Wiener Zeitung erfolgte gleichfalls am 19. November 2014.

Folgende Unterlagen wurden vom 20. November 2014 bis einschließlich 29. Dezember 2014 in den Standortgemeinden aufgelegt:

- Mappe 1: Berichte der ASFINAG BMG zu den Fachbereichen Verkehr, Bebauungen, Luftschadstoffe, Raum und Umwelt inkl. Beilage und Erschütterungen
- Mappe 2: Bericht der ASFINAG BMG betreffend Evaluierung gemäß BStLärmIV - Teil 1
- Mappe 3: Bericht der ASFINAG BMG betreffend Evaluierung gemäß BStLärmIV - Teil 2
- Mappe 4: Bericht der ASFINAG BMG betreffend Evaluierung gemäß BStLärmIV - Teil 3
- Mappe 5: Bericht der ASFINAG BMG betreffend Evaluierung gemäß BStLärmIV - Teil 4
- Mappe 6: Unterlagen aus den wasserrechtlichen Berufungsverfahren zur S 7 Abschnitte West 1 und West 2
- Mappe 7: Stellungnahme der ASFINAG BMG zur Aktualisierung STSG-relevanter Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) inkl. Beilagen
- Mappe 8: Sichtweitenuntersuchung der ASFINAG BMG lt. RVS 03.03.23
- Stellungnahme der UVP-SV zu den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen zur Aktualität des Einreichprojektes sowie Ergänzungen der TGA Lärm und Humanmedizin vom November 2014
- Ergänzung zur Sicherheitsbeurteilung Unterflurtrasse Speltenbach vom November 2014
- Ergänzung zur Sicherheitsbeurteilung Tunnel Rudersdorf vom November 2014

Die Auflage erfolgte in den Amtshäusern der Standortgemeinden und im bmvit. Auf der Internetseite des bmvit wurden die Unterlagen ebenfalls zur Verfügung gestellt.

I.22. Im Zuge der Kundmachung der öffentlichen Auflage von Unterlagen im Rahmen des Parteiengehörs am 19. November 2014 langten nachstehende Stellungnahmen ein:

Nachname/Organisation	PLZ/Ort
Perner Johanna	8280 Fürstenfeld
PernerFerdinand	8280 Fürstenfeld
Fuchs Manfred	7571 Rudersdorf
Fuchs Irmine	7571 Rudersdorf
Fuchs Erna	7571 Rudersdorf
Fuchs Mario	7571 Rudersdorf
Pugneth Renate	8263 Großwilfersdorf
Ohner Josef Andreas	8283 Bad Blumau
Ohner Annemarie	8283 Bad Blumau
Gmell Christa	7571 Rudersdorf
Gmell Günter	7571 Rudersdorf
Teufl Franz	8382 Mogersdorf
Mederos Maanila	7562 Eltendorf
Mederos Quilla Joél	7562 Eltendorf
Mederos Birgit	7562 Eltendorf
Casanova Jérôme	7562 Eltendorf
Mederos-Casanova Ananda	7562 Eltendorf
Buchinger Gerhard Dr.	8010 Graz
Ehrenberger Benjamin	8382 Mogendorf
Marini Ingo Univ. Prof.DI Dr.	7571 Rudersdorf
Neubauer Peter	8280 Altenmarkt
Neubauer Manfred	8280 Altenmarkt
Herzer Jeremias	8280 Fürstenfeld
Herzer Natascha	8280 Fürstenfeld
Neubauer Ulrike	8280 Altenmarkt
Melchart Anita	8283 Jobst
Melchart Edith	8283 Bad Blumau
Pfingstl Birgit	7543 Limbach
Eichner Christine	8280 Altenmarkt
Seidler Ingolf	7512 Kirchfidisch
Papst Wolfgang	8264 Riegersdorf
Papst Monika	8264 Riegersdorf

Seidler Irmgard	7512 Kirchfidisch
Fiedler Horst DI	8280 Fürstenfeld
Fiedler Horst DI	8280 Fürstenfeld
Eber Angelika	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Eber Klaus	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Kogler Marianne	8264 Hainersdorf
Kogler Franz	8264 Hainersdorf
Ohner Maria	8264 Hainersdorf
Kogler Dominik	8264 Hainersdorf
Kogler Carina	8264 Hainersdorf
Bauer Günter	7571 Rudersdorf
Bauer Martina	7571 Rudersdorf
Bauer Annabell	7571 Rudersdorf
Bischof Anneliese	8280 Speltenbach
Bischof Harald	8280 Speltenbach
Lamm Harald	7571 Rudersdorf
Lamm Milan	7571 Rudersdorf
Loder Rudolf	8264 Hainersdorf
Loder Annemarie	8264 Hainersdorf
Sares Margarete	7543 Limbach
Sares Eugen	7543 Limbach
Schulter Helmut	7571 Rudersdorf
Schulter Dagmar	7571 Rudersdorf
Pichler Günter	4407 Dietach
Infanger Brigitta	4407 Dietach
Jost Theresia	7543 Limbach
Leitgeb Yasmin	7563 Königsdorf
Kluiber Patrick	7563 Königsdorf
Kluiber Erika	7543 Limbach
Kluiber Emmerich	7543 Limbach
Lorenz Theresia	7543 Limbach
Jost Martin	7543 Limbach
Kloiber Rene	7543 Limbach
Kloiber Christian	7543 Limbach
Lorenz Fritz	7543 Limbach

Kloiber Alois	7543 Limbach
Brodtrager Elfriede	8280 Fürstenfeld
Brodtrager Aaron	8280 Fürstenfeld
Schmidt Bernhard	7175 Rudersdorf
Schmidt Kristina	7175 Rudersdorf
Schöbel Claudia	7563 Königsdorf
Gladnig Franz Dr.	8280 Fürstenfeld
Eicher Heidi	7571 Rudersdorf
Eicher Rudolf	7571 Rudersdorf
Neubauer Thomas	8264 Hainersdorf
Naturschutzbund Steiermark	8010 Graz
Naturschutzbund Steiermark Bezirksstelle Hartberg-Fürstenfeld	8283 Bad Blumau
Harbusch Rebecca	7564 Dobersdorf
Harbusch Gerald	7564 Dobersdorf
Harbusch Nora	7564 Dobersdorf
Harbusch Monika	7564 Dobersdorf
Schachenhofer Isabella	7562 Eltendorf
Masal Alfred	7562 Eltendorf
Schachenhofer Bastian	7562 Eltendorf
Schachenhofer Matthias	7562 Eltendorf
Tiwald Katharina	7503 Großpetersdorf
Schachenhofer Laura	7562 Eltendorf
Daxner Thomas	7543 Limbach
Pedevilla Edith	7543 Limbach
Stastny Karin	6020 Innsbruck
Stastny Walter	6020 Innsbruck
Stastny Claudia	6020 Innsbruck
Gruber-Fischnaller Emil	1090 Wien
Auer Miriam	1090 Wien
Gruber-Fischnaller Lia	1090 Wien
Jadallah Atta	1020 Wien
Auer Birgit	1020 Wien
Jadallah Rami	1020 Wien
Jadallah Liam	1020 Wien
Bauer Rosa	5020 Salzburg

Daxner Evelyn	5020 Salzburg
Bauer Raffaella	5020 Salzburg
Daxner Matthias	6020 Innsbruck
Pedevilla Elisabeth	39030 St. Lorenzen Südtirol
Pedevilla Wolbert	39031 Bruneck Südtirol
Danninger Mathias	6020 Innsbruck
Daxner Sebastian	6020 Innsbruck
Gruber-Fischnaller Stephan	1090 Wien
Hipfinger Bernd	1190 Wien
Reichelt Alexander	1190 Wien
Reichelt Horst	1190 Wien
Reichelt Karin	1190 Wien
Reichelt Nikolaus	1180 Wien
Faissner Dieter	2281 Raasdorf
Faissner Silvia	2281 Raasdorf
Stekovits Gerhard	7537 Neuberg
Stekovits Sylvia	1230 Wien
Balek Monika	2340 Mödling
Balek Karl	2340 Mödling
Vecer Monika	1130 Wien
Klinka Karl	2351 Wr. Neudorf
Tesch Gudrun	8362 Söchau
Tesch Manfred	8362 Söchau
Lipp Irmgard	8280 Fürstenfeld
Lipp Johannes	8280 Fürstenfeld
Lipp Daniel	8280 Fürstenfeld
Lipp Lukas Peter	8280 Fürstenfeld
Lipp Anton	8280 Fürstenfeld
Posch Maria Dr.	8280 Fürstenfeld
Schendl Christian	7543 Limbach
Schendl Sabine	7543 Limbach
Schendl Gabriel	7543 Limbach
Schendl Savka	7543 Limbach
Schendl Patrick	7543 Limbach
Tausi Wilhelm	7572 Deutsch Kaltenbrunn

Tolk Sigrid	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Glatz Alois	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Epper Adelheid	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Angelika	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Jens	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Nina	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Lisa	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Tauss Andrea	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Tauss Gerald	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Deubies Linda	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Deubies Gabriele	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Deubies Hermann	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Deubies Margareta	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Deubies Hermann Ing.	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Wolf Chrisman	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Wolf Anita	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Tauss David	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Simandl Ralph	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Simandl Tanja	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Tauss Josef	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Simandl Anika	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Krajcsovics Elisabeth	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Krajcsovics Florian	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Staber Harald	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Fritzl Wilhelm	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Fritzl Mira	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Fritzl Martin	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Fritzl Judith	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Fritzl Lisa	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Fritzl Lena	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Fritzl Fynn	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Simandl Georg	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Schabhütl Theresia	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Schabhütl Rudolf	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Krajcsovics Johanna	7572 Deutsch Kaltenbrunn

Krajcsovics Maximilian	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Elfriede	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Lagler Ingrid	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Lagler Karl	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Rohrer Michaela	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Lagler Karl Heinz	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Richard	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Ewald	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Verena	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Schmaldienst Herbert	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Schmaldienst Matthias	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Hafner Peter	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Hafner Monika	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Hafner Adolf	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Karner Christa	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Karner Alexander	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Karner Markus	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Mayrhofer Klaudia	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Mayrhofer Florian	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Mayrhofer Gerald	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Triffter Thomas	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Deutsch Monika	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Deutsch Petra	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Schellnast Franz	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Kracher Maria	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Brantweiner Kurt	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Erwin Ing.	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Peischl Astrid	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Peischl Marianne	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Geschl Dorothea	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Semlitsch Elisabeth	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Schulter Franz	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Schulter Waltraud	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Gerd	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Koch Brigitte	7572 Deutsch Kaltenbrunn

Koch Ilse	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Fikisz Werner	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Morasek Erwin Mag.	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Morasek Helga Mag.	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Karner Reinhard	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Merten Janis	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Merten Lea	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Geier Kajetan	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Geier Marius	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Merten Alexandra	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Leimstättner Brigitte Dr.	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Leimstättner Max Mag.	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Maurer Waltraud	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Maurer Heinz	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Grill Esther Mag.	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Grill Valerie	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Grill Finja	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Grill Christian	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Leopoldsberger Daniel	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Maurer Theresa	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Maurer Frida	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Maurer Miriam	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Fritzl Sabine	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Hafner Andrea	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Erkingner Otmar	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Kovacs Jakob	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Kovacs Sebastian	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Kovacs Andreas	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Kovacs Alexandra	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Hafner Nina	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Hafner Heinz	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Hafner Angelika	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Kovacs Anastasia	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Neubauer Ulrike	8280 Fürstenfeld
Svetits Margrit	7571 Rudersdorf

Svetits Margareta	7571 Rudersdorf
Svetits Sonja	7571 Rudersdorf
Svetits Thomas	8010 Graz
Eder Markus	7571 Rudersdorf
Deutsch Katja	7571 Rudersdorf
Deutsch Fabio	7571 Rudersdorf
Deutsch Ingrid	7571 Rudersdorf
Deutsch Franz	7571 Rudersdorf
Oberecker Gabriela	7571 Rudersdorf
Bauer Heidemarie	7571 Rudersdorf
Bauer Helmut	7571 Rudersdorf
Nikitscho Gerhard	7572 Deutsch Kaltenbrunn
Sanghnsy Barbara	7571 Rudersdorf
Sanghnsy Leon	7571 Rudersdorf
Sanghnsy Lenny	7571 Rudersdorf
Lang Michelle	8382 Mogersdorf
Lang Silvia	8382 Mogersdorf
Lang Jeannine	8382 Mogersdorf
Freudenthaler Martina	8382 Mogersdorf
Freudenthaler Georg	8382 Mogersdorf
Freudenthaler Dominic	8382 Mogersdorf
Peischl Franz	7543 Kukmin
Peischl Franz	7543 Kukmin
Freudenthaler Philipp	8382 Mogersdorf
Gombotz Wolfgang	8382 Mogersdorf
Merkel Anna	8382 Mogersdorf
Mittag Andrea	8382 Weichselbaum
Mittag Philipp	8382 Weichselbaum
Deutsch Josef	8382 Mogersdorf
Ehrenberger Sarah	8382 Mogersdorf
Ehrenberger Doris Dr.	8382 Mogersdorf
Eliasch Kornelia	8382 Mogersdorf
Varga Melinda	8382 Mogersdorf
Deutsch Andrea	8382 Mogersdorf
Gombotz Pauline	8382 Mogersdorf

Merkel Daniela	8382 Mogersdorf
Eckhardt Romana	8384 Minihof-Liebau
Eckhardt Alina	8384 Minihof-Liebau
Eckhardt Elias	8384 Minihof-Liebau
Stolz Brigitte	7540 Güssing
Pleunik Siegfried	8380 Jennersdorf
Pleunik Inge	8380 Jennersdorf
Pleunik Anna	8380 Jennersdorf
Pleunik Daniel	8380 Jennersdorf
Louzek Anna	8380 Jennersdorf
Louzek Peter	8380 Jennersdorf
Bürgerinitiative "Allianz gegen die S 7"	8280 Fürstenfeld
Raunika Brunhilde	8280 Fürstenfeld
Raunika Johann Dr.	8280 Fürstenfeld
Schandor Roberto	8280 Fürstenfeld
Pedrotti Günther	8280 Fürstenfeld
Hesch Joel	7576 Eltendorf
Prasch Gertrud	8280 Fürstenfeld
Kühn Wolfgang	7571 Rudersdorf
Tendl Irmhild	8280 Fürstenfeld
Weber Angelika Mag. (FH)	8280 Fürstenfeld
Umweltanwalt Burgenland	7000 Eisenstadt
Brunner Christiane Mag.	8384 Minihof-Liebau
Peindl Harald	8280 Fürstenfeld
Waldmann Ilona	8362 Söchau
Gmeindl Stephan	8362 Söchau
Rothbauer Günter Dr.	8582 Weichselbaum
Dampfhofer Peter DI	1020 Wien

II. Rechtliche Erwägungen zum Gang des Verfahrens

II.1. Zuständigkeit

Auf das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben finden das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. I Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 14/2014, das Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286 idF BGBl. I Nr. 96/2013, das Forstgesetz 1975 (ForstG 1975), BGBl. Nr. 440 idF BGBl. I Nr. 189/2013, sowie das Straßentunnel-Sicherheitsgesetz (STSG), BGBl. I Nr. 54/2006 idF BGBl. I Nr. 96/2013, Anwendung.

Auf Vorhaben, für die ein Genehmigungsverfahren nach dem dritten Abschnitt vor dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 77/2012 eingeleitet wurde, sind die Bestimmungen des §§ 24 Abs. 1, 3, 3a und 7, des § 24a Abs. 3, und des § 24f Abs. 6 und 7 in ihrer Fassung vor Inkrafttreten dieser Novelle anzuwenden. Auf Änderungsvorhaben, für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 77/2012 ein Genehmigungsverfahren nach § 24g anhängig ist, ist diese Bestimmung in der Fassung vor dem Inkrafttreten dieser Novelle anzuwenden (§ 46 Abs. 23 UVP-G 2000)

Auf das gegenständliche Verfahren ist das UVP-G 2000 idF vor BGBl. Nr. 77/2012 anzuwenden.

Das Vorhaben ist gemäß § 23a Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 hat der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die UVP und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. In diesem Genehmigungsverfahren hat er/sie alle jene nach den bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, die ansonsten von ihm/ihr oder einem/einer anderen Bundesminister/Bundesministerin in erster Instanz zu vollziehen sind. Im gegenständlichen Verfahren handelt es sich dabei neben dem Verfahren zur Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 um die Verfahren gemäß § 17 ForstG 1975 und gemäß § 7 Abs. 1 STSG.

II.2. Großverfahren gemäß §§ 44a ff AVG

Das gegenständliche Verwaltungsverfahren wurde von der Behörde als Großverfahren im Sinne der §§ 44a ff AVG eingeleitet.

Nach dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 11. Oktober 2007, ZI. 2006/04/0250, bedeutet die Wortfolge in § 44a Abs. 1 AVG „voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt“, dass die Behörde eine Prognoseentscheidung zu treffen hat, wobei sich die Rechtmäßigkeit dieser Entscheidung nach den Verhältnissen vor Durchführung des Ermittlungsverfahrens richtet. Nach den Materialien (AB 1167 BlgNR 20. GP, 32; vgl. dazu auch *Hengstschläger/Leeb*, AVG (2005), § 44a Rz 4, und *Grabenwarter*, Großverfahren nach dem AVG, ZfV 2000/1741a, 721ff) muss sich die „getroffene Prognoseentscheidung ... auf konkrete Tatsachen oder Erfahrungssätze stützen“.

Die nach § 44a Abs. 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass am Verwaltungsverfahren voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, stützte sich auf den Umstand, dass die Errichtung der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf, ein ca. 15 km langes Straßenbauvorhaben darstellt, welches weitreichende verkehrliche Auswirkungen zeitigt. Auf Grund der bisherigen Erfahrung der ho. Behörde mit der Durchführung von Verfahren nach § 4 BStG 1971 iVm dem UVP-G 2000 war mit mehr als 100 Beteiligten zu rechnen. Diese Prognoseentscheidung wurde auch dadurch gestützt, dass bereits im Verfahren gemäß § 14 BStG 1971 (Erklärung zum Bundesstraßenplanungsgebiet) insgesamt 200 Stellungnahmen abgegeben wurden. Schließlich bestätigte das Einlagen von mehr als 1.000 Stellungnahmen und Einwendungen während des Auflage- und Anhörungsverfahrens diese Prognoseentscheidung der Behörde.

Die Kundmachung des Antrages durch Edikt hat zur Folge, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig – innerhalb der Einwendungsfrist – bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben (§ 44b Abs. 1 AVG).

Nach § 44d Abs. 1 AVG kann die Behörde eine mündliche Verhandlung gemäß § 44a Abs. 3 AVG durch Edikt anberaumen, wenn der Antrag gemäß § 44a Abs. 1 AVG kundgemacht worden ist oder gleichzeitig kundgemacht wird. Auf Grund der großen Zahl von Beteiligten wurde das Verfahren nach den Bestimmungen des Großverfahrens fortgesetzt und die mündliche Verhandlung gemäß § 44a Abs. 3 AVG ebenfalls durch Edikt kundgemacht.

II.3. Beiziehung von Sachverständigen

Die Auswahl der SV en erfolgte durch die zuständigen Abt. IV/ST1 und Abt. IV/ST2, welche die fachliche Qualifikation der ausgewählten Personen überprüften und aktenmäßig begründeten.

Gemäß § 53 Abs. 1 AVG sind nichtamtliche SV ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des SV in Zweifel stellen.

Gemäß § 7 Abs. 1 AVG haben sich Verwaltungsorgane der Ausübung zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen:

1. in Sachen, an denen sie selbst, einer ihrer Angehörigen (§ 36a) oder einer ihrer Pflegebefohlenen beteiligt sind;
2. in Sachen, in denen sie als Bevollmächtigte einer Partei bestellt waren oder noch bestellt sind;
3. wenn sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen;
4. im Berufungsverfahren, wenn sie an der Erlassung des angefochtenen Bescheides oder der Berufungsvorentscheidung (§ 64a) mitgewirkt haben.

Die ho. Behörde hat gemäß § 53 iVm § 7 AVG vor der Bestellung der nichtamtlichen SV geprüft, ob Befangenheitsgründe vorliegen. Gemäß § 52 Abs. 4 AVG wurden die beigezogenen nicht-

amtlichen SV beeidet, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der geforderten Art im Allgemeinen beeidet waren (Ziviltechniker, Ingenieurkonsulenten).

Gemäß § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 haben die mitwirkenden Behörden an der fachlichen und rechtlichen Beurteilung des Vorhabens im erforderlichen Ausmaß mitzuwirken und Vorschläge für die erforderlichen Fachbereiche und jeweiligen Fachgutachter/innen zu erstatten. Gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 ist im Rahmen der Koordinierungsverpflichtung des Bundesministers/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Kontinuität der SV im gesamten Verfahren hinzuwirken. Mit Vertretern der Behörden gemäß § 24 Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 wurde die Beziehung der SV der UVP-Behörde in ihren weiteren Genehmigungsverfahren besprochen. Im Zuge dieser Besprechungen wurde seitens der UVP-Behörde auf eine Kontinuität der SV in den weiteren Verfahren hingewirkt.

Damit ist die UVP-Behörde ihrer Koordinierungsverpflichtung nachgekommen.

II.4. Überprüfung der Antrags- bzw. Projektunterlagen und deren öffentliche Auflage

Vor Durchführung des Anhörungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 und BStG 1971 war festzustellen, ob das eingereichte Projekt samt UVE und materienrechtlichen Operaten vollständig und mängelfrei und somit zur öffentlichen Auflage geeignet ist. Dabei sind folgende Rechtsgrundlagen maßgeblich:

Gemäß § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 hat der Projektwerber/die Projektwerberin bei der Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 einen Genehmigungsantrag einzubringen, der die nach den in § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 genannten Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die UVE in der jeweils erforderlichen Anzahl enthält. Diese Dokumente sind, soweit technisch möglich, auch elektronisch einzubringen. Nicht als erforderlich gelten Nachweise über Berechtigungen, soweit diesbezüglich in einer Verwaltungsvorschrift die Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat auch anzugeben, ob und in welcher Weise er/sie die Öffentlichkeit vom Vorhaben informiert hat. Wurde ein Mediationsverfahren durchgeführt, so sind die Ergebnisse an die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 zu übermitteln.

§ 24a Abs. 2 UVP-G 2000 bestimmt, dass die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 dem Projektwerber/der Projektwerberin gemäß § 13 Abs. 3 AVG die Ergänzung des Genehmigungsantrages oder der UVE aufzutragen hat, wenn im Genehmigungsantrag Unterlagen gemäß § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 fehlen oder die Angaben in der UVE unvollständig sind, auch wenn sich dies erst im Zuge des Genehmigungsverfahrens ergibt.

Gemäß § 13 Abs. 3 AVG ermächtigen Mängel schriftlicher Anbringen die Behörde nicht zur Zurückweisung. Die Behörde hat vielmehr von Amts wegen unverzüglich deren Behebung zu veranlassen und kann dem Einschreiter die Behebung des Mangels mit der Wirkung auftragen, dass das Anbringen nach fruchtlosem Ablauf einer gleichzeitig zu bestimmenden, angemessenen Frist zurückgewiesen wird. Wird der Mangel rechtzeitig behoben, so gilt das Anbringen als ursprünglich richtig eingebracht.

Gemäß § 24a Abs. 6 UVP-G 2000 ist der Antrag in jeder Lage des Verfahrens abzuweisen, wenn sich im Zuge des Verfahrens auf unzweifelhafte Weise ergibt, dass das Vorhaben bestimmten Genehmigungsvoraussetzungen in einem Maße zuwiderläuft, dass diese Mängel durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen oder Ausgleichsmaßnahmen nicht behoben werden können.

Die gegenständlichen Unterlagen wurden gemäß den oben angeführten Bestimmungen von den SV der UVP-Behörde dahingehend geprüft, ob sie für eine öffentliche Auflage geeignet, d.h. ob sie vollständig und mängelfrei im Sinne der oben zitierten Bestimmungen sind, sodass eine sachgerechte inhaltliche Prüfung der Projektunterlagen durch die Öffentlichkeit sowie auch durch die SV selbst erfolgen konnte. Diese Prüfung ergab, dass die Unterlagen teilweise insoweit Mängel aufwiesen, als für die Beurteilung durch die SV Unterlagen fehlten bzw. der Informationsgehalt für die Bürgerinnen und Bürger zwecks Wahrung ihrer Rechte nicht ausreichend war. Gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 AVG wurde daher der Projektwerberin unter Hinweis auf die Rechtsfolgen gemäß § 13 Abs. 3 AVG ein Verbesserungsauftrag erteilt (siehe Punkt I.2).

Nach Durchsicht der ergänzenden Unterlagen durch die SV der UVP-Behörde ergab sich, dass der Verbesserungsauftrag als erfüllt angesehen werden konnte.

Der Genehmigungsantrag samt seinen Beilagen und die verbesserten Projektunterlagen samt UVE wurden zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 in den Standortgemeinden und im ho. Bundesministerium zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

II.5. Mangelhafte und verspätete Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Auflageverfahrens

Im Rahmen des Auflageverfahrens brachten Herr Attaallah Jadallah, Herr Ghadir Alizadeh Saboor, Frau Almansa Chacón Eva, Frau Marisol Carrilloch, Frau Anja Pienz und Frau Yoko Kaneda jeweils fristgerechte Stellungnahmen ein, die aber nicht bzw. nur teilweise in deutscher Sprache abgefasst waren.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 B-VG die deutsche Sprache die Staatssprache der Republik Österreich ist und daher auch im Verkehr zu österreichischen Ämtern und Behörden zu verwenden ist, dies unbeschadet der den in Österreich lebenden sprachlichen Minderheiten bundesgesetzlich eingeräumten Rechte, in den Verwaltungsbezirken Kärntens, des Burgenlandes und der Steiermark mit slowenischer, kroatischer oder gemischter Bevölkerung die slowenische und die kroatische Sprache als Amtssprache zu verwenden.

Des Weiteren ergeben sich aus dem Unionsrecht Erleichterungen in Bezug auf die zu verwendende Amtssprache, insbesondere im Hinblick auf Wanderarbeitnehmer und das Diskriminierungsverbot des Art. 12 EGV, wonach ein Mitgliedstaat, der den Angehörigen einer Minderheit das Recht einräumt, eine andere Amtssprache zu verwenden, dieses Recht in unionsrechtlich

relevanten Situationen auch Angehörigen anderer Mitgliedstaaten einzuräumen hat, welche diese Sprachen sprechen.

Wird nun ein schriftliches Anbringen, unter Beachtung der oben genannten Ausnahmen, nicht in deutscher Sprache abgefasst, so stellt dies einen verbesserungsfähigen formellen Mangel gemäß § 13 Abs. 3 AVG dar. Das Anbringen darf daher nur dann zurückgewiesen werden, wenn die Behörde einen Verbesserungsauftrag erteilt hat und der Einschreiter diesem Verbesserungsauftrag nicht innerhalb einer angemessenen Frist durch Vorlage eines übersetzten Anbringens nachgekommen ist (vgl. VwSlg 11.556 A/1984, 14.881 A/1998, VwGH 23.2.2000, 2000/12/0026).

Da die oben genannten Ausnahmen im gegenständlichen Fall nicht zutreffen und die Stellungnahmen in deutscher Sprache abzufassen gewesen wären, erteilte die ho. Behörde den eingangs genannten Einschreibern jeweils gemäß § 13 Abs. 3 AVG den Auftrag, die Stellungnahme dahingehend zu verbessern, dass innerhalb von 14 Tagen eine Stellungnahme in deutscher Sprache vorgelegt wird. Die Behebung des Mangels wurde mit der Wirkung aufgetragen, dass im Falle eines fruchtlosen Ablaufs der gesetzten Frist das Anbringen von der Behörde zurückgewiesen wird.

Da keiner der eingangs genannten Einschreiter innerhalb der Verbesserungsfrist eine Stellungnahme in deutscher Sprache vorgelegt hat, waren deren Stellungnahmen jeweils gemäß § 13 Abs. 3 AVG wegen Nichterfüllung des Verbesserungsauftrages zurückzuweisen.

Weiters brachten im Rahmen des Auflageverfahrens Herr Karl Moser für den Jagdverein Großwilfersdorf und Herr Alfred Freiberger für die Agrargemeinschaft - Bauernsondergut Großwilfersdorf jeweils verspätete Stellungnahmen ein. Beide Stellungnahmen wurden von den Einwendern an die Gemeinde Großwilfersdorf und somit an eine unzuständige Stelle übermittelt. Die Stellungnahmen langten am 13. Februar 2009 in der Gemeinde Großwilfersdorf ein. Die von der Gemeinde Großwilfersdorf an die zuständige Stelle, die ho. UVP-Behörde, übermittelten Stellungnahmen langten am 19. Februar 2009 und somit nach dem Ende der Auflage der Projektunterlagen zur öffentlichen am 13. Februar 2009 ein. Da gemäß § 6 Abs. 1 AVG die Folgen des verspäteten Einlangens in den gegenständlichen Fällen die Einwender treffen, waren die beiden Stellungnahmen als verspätet zurückzuweisen.

II.6. Erstellung und Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens, mündliche Verhandlung

Das gemäß § 24c UVP-G 2000 zu erstellende UVG sowie die TGA wurde von allen SV unterfertigt und ebenso wie die Sicherheitsbeurteilungen von den zuständigen Abt. IV/ST1 und IV/ST2 auf ihre Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit überprüft. Die Auflage des UVG erfolgte gemeinsam mit den TGA, den Stellungnahmenbänden sowie dem forsttechnischen Gutachten und den ergänzenden Unterlagen gemäß § 24c Abs. 4 UVP-G 2000 für den Zeitraum vom 15. Juli 2009 bis 14. September 2009.

Gemäß § 24 Abs. 7 iVm § 16 Abs. 1 UVP-G 2000 wurde eine für alle anzuwendenden Verwaltungsvorschriften gemeinsame mündliche Verhandlung in der Standortgemeinde Fürstenfeld abgehalten, da dieser Ort der Sachlage nach nicht zuletzt im Hinblick auf die Erreichbarkeit durch die Beteiligten am zweckmäßigsten für das Verfahren erschien. Unter Beachtung des § 43 AVG wurde die Verhandlung vom 15. September bis 19. September 2009 durchgeführt und den Parteien das Recht auf Gehör gewährt sowie den anderen Beteiligten Gelegenheit geboten, bei der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken.

II.7. Unzulässige Stellungnahmen im Rahmen des weiteren Ermittlungsverfahrens

Mit Schreiben vom 8. März 2010 erstatteten 46 Personen – unter der Bezeichnung „Dorfgemeinschaft Riegersdorf“ – ein Vorbringen zur Lärmsituation in der Ortschaft Riegersdorf. Die unterzeichnenden Personen haben zum überwiegenden Teil Einwendungen im UVP-Verfahren erhoben. Hinsichtlich der Unterzeichner, die ihre Parteistellung im Verfahren gewahrt haben, stellt dieses Schreiben somit ein ergänzendes Vorbringen dar. Hinsichtlich jener Unterzeichner, die im Rahmen des Auflageverfahrens keine Einwendungen erhoben und ihre Parteistellung somit verloren haben, das sind Grundner Susanne, Ohner Johann, Pichelhofer Cäcilia, Pichelhofer Johann, Pörtl Christopher, Pörtl Maria, Simon Franziska, Simon Kajetan, Steinhofer Ilse, Tauschmann Hermine und Tauschmann Johann, jeweils aus 8264 Riegersdorf wird deren Stellungnahme zurückgewiesen. Im Namen der „Dorfgemeinschaft Riegersdorf“ wurde während der Auflage im Übrigen keine Stellungnahme abgegeben, ungeachtet der Frage, ob einer „Dorfgemeinschaft“ überhaupt Rechtspersönlichkeit zukommen kann, wäre diese im gegenständlichen Verfahren daher jedenfalls präkludiert.

Im Rahmen des Parteiengehörs im Zuge des weiteren Ermittlungsverfahrens 2011 langten bei der ho. Behörde insgesamt 267 Stellungnahmen bzw. Einwendungen ein. Die Einbringer dieser Stellungnahmen bzw. Einwendungen haben ebenfalls zum überwiegenden Teil auch Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen erhoben und somit ihre Parteistellung gewahrt.

Die Stellungnahmen bzw. Einwendungen jener Personen, die im Rahmen des Auflageverfahrens keine Einwendungen erhoben und ihre Parteistellung verloren haben, waren zurückzuweisen. Es handelt sich dabei um:

Alizadeh Saboor Ghadir	8280 Altenmarkt
Auer Birgit	1200 Wien
Auer Miriam	1090 Wien
Baldauf Dietrich	8382 Mogersdorf
Bauer Josef	7571 Rudersdorf
Beny Astrid	8382 Mogersdorf
Beny Elena	8382 Mogersdorf
Beny Hjördis	8382 Mogersdorf
Casanova Jerome	7562 Eltendorf
De Moraes Maanila	7562 Eltendorf
Deutsch Andrea	8382 Mogersdorf

Deutsch Fabio	7571 Rudersdorf
Deutsch Josef	8382 Mogersdorf
Deutsch Julia	8382 Mogersdorf
Ehrenberger Benjamin	8382 Mogersdorf
Ehrenberger Doris Dr.	8382 Mogersdorf
Ehrenberger Michael Dr.	8382 Mogersdorf
Ehrenberger Sarah	8382 Mogersdorf
Eichner Heidi	7571 Rudersdorf
Eichner Rudi	7571 Rudersdorf
Erkinger Hilde	7572 Deutsch-Kaltenbrunn
Frank Hartmut	8382 Mogersdorf
Freudenthaler Dominic	8382 Wallendorf
Freudenthaler Martina	8382 Wallendorf
Freudenthaler Philipp	8382 Wallendorf
Fritzl Daniel	7572 Deutsch-Kaltenbrunn
Fritzl Judith	1130 Wien
Geier Harald Mag.	7572 Deutsch-Kaltenbrunn
Gombotz Pauline	8382 Mogersdorf
Gombotz Wolfgang	8382 Mogersdorf
Graf Lana Sophie	8382 Mogersdorf
Graf Lisa Magdalena	8382 Mogersdorf
Graf Manuela	8382 Mogersdorf
Grill Clara	7572 Deutsch-Kaltenbrunn
Grill Finja	7572 Deutsch-Kaltenbrunn
Gruber-Fischnaller Stephan	1090 Wien
Hacker Andreas	1090 Wien
Hafner Monika	7572 Deutsch-Kaltenbrunn
Hauser Günter	8380 Jennersdorf
Hellmayr Elisabeth	8383 St. Martin
Hellmayr Jonathan	8383 St. Martin
Hellmayr Raphaela	8383 St. Martin
Hellmayr Valentin	8383 St. Martin
Herzer Jeremias	8280 Fürstenfeld
Hochstöger Brigitte	7571 Rudersdorf
Hochstöger Johann	7571 Rudersdorf
Hochstöger Stefanie	7571 Rudersdorf
Jadallah Attalah	1200 Wien
Kis Orsolya	8380 Jennersdorf
Kiszely Borbala	8380 Jennersdorf
Kiszely Karely	8380 Jennersdorf
Kiszely Marton	8380 Jennersdorf
Kiszely Rozsa	8380 Jennersdorf

Koltay Alexandra	8280 Fürstenfeld
Koltay Daniel	8280 Fürstenfeld
Koltay Gabriella	8280 Fürstenfeld
Kuhlmann Uwe	7542 Gerersdorf
Lang Denise	8382 Mogersdorf
Lang Günther	8382 Mogersdorf
Lang Helmut	8382 Weichselbaum
Lang Jeannine	8382 Mogersdorf
Lang Michelle	8382 Mogersdorf
Lang Silvia	8382 Mogersdorf
Leiner Ida	8382 Weichselbaum
Mandl Katharina	8283 Bad Blumau
Medeiros Payer Guillo Joel	7562 Eitendorf
Mederos-Casanova Ananda	7562 Eitendorf
Merkl Anna	8382 Mogersdorf
Merkl Daniela	8382 Mogersdorf
Merz Nikki	8382 Mogersdorf
Mittag Andrea	8382 Weichselbaum
Mittag Philipp	8382 Weichselbaum
Neubauer Thomas	8264 Großhartmannsdorf
Ofner Hanna	8280 Speltenbach
Ofner Theresia	8280 Speltenbach
Ofner Werner	8280 Speltenbach
Peischl Ewald	7571 Rudersdorf
Peischl Laura	7571 Rudersdorf
Peischl Lydia	7571 Rudersdorf
Peischl Samuel	7571 Rudersdorf
Perner Ferdinand	8280 Fürstenfeld
Pukshofer Felix	7543 Limbach
Pukshofer Herta	7543 Limbach
Schendl David Elias	7571 Rudersdorf
Schiske Johanna Mag.	3500 Krems
Tomaschitz Anna SR Dipl. Päd	8010 Graz
Tomaschitz Anna-Leena	8280 Fürstenfeld
Tomaschitz Karl Heinz	8280 Fürstenfeld
Weber Maria	1070 Wien
Winkler Frieda	8380 Jennersdorf
Winkler Josef	8380 Jennersdorf
Winkler-Hauser Anna	8380 Jennersdorf
Zirkl Herbert	8040 Graz

II.8. Zeitplan

Gemäß § 24b Abs. 1 UVP-G 2000 hat die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 gemeinsam mit den sonstigen für die Erteilung von Genehmigungen zuständigen Behörden einen Zeitplan für den Ablauf der Verfahren zu erstellen, in dem für die einzelnen Verfahrensschritte unter Berücksichtigung der durch Art, Größe und Standort des Vorhabens notwendigen Erhebungen und Untersuchungen Fristen festgelegt werden. Der Zeitplan ist im Internet zu veröffentlichen. Erhebliche Überschreitungen des Zeitplans sind in den Genehmigungsbescheiden zu begründen.

Demgemäß wurde ein mit den mitwirkenden Behörden abgestimmter Zeitplan auf der Homepage des bmvt veröffentlicht. Dieser prognostizierte und mit möglichst knappen Fristen für die einzelnen Verfahrensschritte kalkulierte Zeitplan konnte aus folgenden Gründen nicht eingehalten werden:

Auf Grund der großen Anzahl der im Rahmen des Auflageverfahrens bei der ho. Behörde eingelangten Stellungnahmen konnten das UVG und die Materiengutachten nach dem ForstG 1975 und dem STSG erst im Juli 2009 fertiggestellt werden. Eine Durchführung der mündlichen Verhandlung war somit erst im September 2009 möglich. Die mündliche Verhandlung fand vom 15. September 2009 bis 19. September 2009 statt.

Nach der mündlichen Verhandlung verzögerte sich die Erlassung des Bescheides, da weitere Stellungnahmen von Parteien bei der ho. Behörde einlangten, im Bereich der Trasse Schlägerungen erfolgten, eine Novelle des IG-L in Kraft trat und die neue ÖNORM S 9012 (2010/02) herausgegeben wurde. Aus diesen Gründen waren umfangreiche Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens erforderlich. Die ho. Behörde beauftragte die SV für die Fachgebiete „Luftschadstoffe und Klima“, „Lärm“, „Erschütterungen und Sekundärschall“, „Tiere, Pflanzen, Lebensräume“, „Forstwirtschaft“ und „Wildökologie und Jagd“ ihre TGA zu ergänzen bzw. gutachterliche Stellungnahmen abzugeben. Die von den SV vorgelegten Unterlagen wurden im Zuge des Parteiengehörs für die Dauer von vier Wochen (31. März 2011 bis 28. April 2011) öffentlich aufgelegt. Im Rahmen des Parteiengehörs langten zahlreiche Stellungnahmen ein.

Nach Aufhebung des Bescheides vom 29. September 2011 durch den Verwaltungsgerichtshof war das Verfahren betreffend den Antrag der ASFINAG vom 16. Mai 2008, wieder beim bmvt anhängig. Im Zuge des fortgesetzten Ermittlungsverfahrens wurden die zwei Änderungsanträge der ASFINAG in das gegenständliche UVP-Verfahren miteinbezogen und insbesondere im Zusammenhang mit dem durchgeführten Parteiengehör zur Projektsänderung 002 langten bei der ho. Behörde noch zahlreiche ergänzende Stellungnahmen ein, mit denen sich die ho. Behörde auseinandersetzen hatte.

Der durch die Aufhebung des Bescheides vom 29. September 2011 durch den Verwaltungsgerichtshof eingetretene Baustopp bzw. Sachverhalt machte die Einholung weiterer gutachterlicher Stellungnahmen und die Durchführung eines weiteren Parteiengehörs erforderlich.

Am 3. September 2014 trat die Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014, in Kraft. Dies bedeutete eine im Verfahren zu beachtende Änderung der

Rechtslage für den Fachbereich Lärm. Die Projektwerberin legte daraufhin ergänzende Unterlagen gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 vor. Die ho. Behörde musste wiederum das Ermittlungsverfahren ergänzen und zu den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens Parteiengehör gewähren.

Darüber hinaus wurde die Projektwerberin aufgefordert darzulegen, ob sich aus ihrer Sicht die Voraussetzungen zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Projektes aufgrund der verstrichenen Zeit bzw. langen Verfahrensdauer geändert haben bzw. die aktuelle Sachlage für sämtliche Fachbereiche darzulegen. Des Weiteren wurde der Projektwerberin aufgetragen, die Tunnel-Vorentwürfe für die Tunnel Speltenbach und Rudersdorf hinsichtlich des aktuellen Standes der Technik zu evaluieren bzw. gegebenenfalls anzupassen.

Die von der Projektwerberin übermittelten Unterlagen mussten von den UVP-Sachverständigen überprüft werden. Die Ergebnisse dieser Ermittlungen wurden den Parteien wiederum (und zwar gemeinsam mit den Ergebnissen betreffend die Ermittlungen zur BStLärmIV) zur Kenntnis gebracht.

Im Rahmen des gewährten Parteiengehörs (vom 20. November 2014 bis 29. Dezember 2014) langten weitere Stellungnahmen ein, mit denen sich die ho. Behörde auseinandersetzen hatte.

Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass weder dem Zeitplan noch den darin festgelegten Fristen Verbindlichkeit zukommt, sondern der Zeitplan der behördeninternen Ablaufplanung und -gliederung des Verfahrens dient (vgl. *Eberhartinger-Tafill/Merl*, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Kommentar, § 7 und § 24b).

III. Festgestellter Sachverhalt

Gegenstand der UVP, des Verfahrens zur Bestimmung des Straßenverlaufs, der Rodung von Waldflächen sowie der Genehmigung der Tunnel-Vorentwürfe ist das Bundesstraßenbauvorhaben „S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf“ samt Nebenanlagen.

Der gegenständliche Abschnitt der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße erstreckt sich von der Anbindung an die A 2 Süd Autobahn bei Autobahn-km 135,900 im Knoten Riegersdorf (politische Gemeinde Hainersdorf) über eine Länge von rund 14,8 km in östlicher Richtung bis Dobersdorf (politische Gemeinde Rudersdorf).

Die Trasse verläuft nach der Anbindung an die bestehende A 2 Süd Autobahn in Richtung Osten durch den Edelseewald. Nach der Querung des Hühnerbaches und der Überführung der Landesstraße L 439 verläuft die Trasse am Waldrand knapp südlich des Commendewaldes. Nördlich des Ortsteils Speltenbach (politische Gemeinde Altenmarkt bei Fürstenfeld) wird die S 7 in einem rund 1 km langen Tunnel (Errichtung in offener Bauweise) geführt. Im Anschluss an die Unterflurtrasse wird die Trasse in Tieflage geführt, steigt danach an und führt über die Landes-

straße L 401 und die ÖBB-Bahnverbindung Fehring - Friedberg weiter in Richtung Osten. Die Landesstraße L 401 wird mit einer Vollanschlussstelle an die S 7 angebunden.

Im weiteren Verlauf in östlicher Richtung werden die Flussläufe von Lafnitz und Lahnbach jeweils mit einem Brückenbauwerk überquert. Die Trasse quert anschließend in Dammlage auf möglichst kurzem Weg den Talraum der Lafnitz zwischen den Gemeinden Deutsch Kaltenbrunn und Rudersdorf. Nördlich von Rudersdorf wird die Landesstraße B 57a in Form einer Vollanschlussstelle an die S 7 angebunden.

In diesem Bereich nördlich der Ortschaft Rudersdorf verläuft die S 7 in Tieflage und wird östlich der Anschlussstelle an die Landesstraße B 57a in den Tunnel Rudersdorf geführt. Die Gesamtlänge des Tunnels Rudersdorf beträgt rund 2,9 km, die Errichtung erfolgt teilweise in offener und teilweise in geschlossener Bauweise. Nach dem Ostportal des Tunnels verläuft die Trasse der S 7 entlang des Waldrandes östlich von Rudersdorf. Anschließend schwenkt ein zweistreifiger Zubringer in südlicher Richtung ab, um die S 7 westlich des Ortsteils Dobersdorf an den Bestand der Landesstraße B 65 (Europastraße 66) anzubinden.

Im Einzelnen ist der Verlauf der neu herzustellenden Bundesstraße aus dem Trassenplan vom 14. August 2008, bestehend aus Trassenplan Teil 1 (Einlage 1.1.2), Trassenplan Teil 2 (Einlage 1.1.3), Trassenplan Teil 3 (Einlage 1.1.4), Trassenplan Teil 4 (Einlage 1.1.5) und Trassenplan Teil 5 (Einlage 1.1.6), jeweils im Maßstab 1:2.000, zu ersehen.

Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes gemäß § 15 BStG 1971 ergeben sich aus dem vorgenannten Trassenplan. Die den örtlichen Verhältnissen entsprechend festgelegten Geländestreifen weisen um die künftige Straßenachse eine Breite von 150 m bzw. um die künftigen Achsen der Rampen eine Breite von 75 m auf.

Das Projekt besteht aus den im Spruchpunkt II. angeführten, mit dem Bescheidvermerk versehenen Unterlagen.

Die Aufgabe einer UVP ist es, unter Beteiligung der Öffentlichkeit, die Auswirkungen eines Projektes auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft sowie Sach- und Kulturgüter festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung nachteiliger Auswirkungen oder zur Vergrößerung günstiger Auswirkungen des Vorhabens zu prüfen, die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen und der Nullvariante darzulegen und die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

Die Ermittlungen der Behörde stützen sich auf das Einreichprojekt 2008 einschließlich der UVE, auf die weiteren von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen und Anträge, den FGA (siehe Pt. III.1.), die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens, insbesondere der Stellungnahmen und Einwendungen, der Erklärungen in der mündlichen Verhandlung vom 15. September 2009 bis 19. September 2009, sowie der Ergebnisse des weiteren Ermittlungsverfahrens.

III.1. Zu den einzelnen Fachbereichen des Umweltverträglichkeitsgutachtens

Die SV kamen in ihren Gutachten zusammengefasst zu folgenden Ergebnissen:

III.1.1. Fachbereich 01 - Verkehr und Verkehrssicherheit

Untersuchungsraum

Das Planungsgebiet, in welchem diverse Planungsvarianten erarbeitet wurden, wird im Westen mit dem Bereich Riegersdorf - Ilz, im Osten mit der Staatsgrenze zu Ungarn, im Norden in etwa mit der Linie Lindegg - Kukmirn - Neustift bei Güssing und im Süden mit der Linie Söchau - Übersbach begrenzt.

Das Untersuchungsgebiet ergab sich aus den Räumen, welche das Verkehrsgeschehen im Planungsgebiet beeinflussen bzw. Verkehrsverlagerungen verursachen. Richtung Osten erstreckt es sich bis nach Körmend. Richtung Norden und Süden ist das Untersuchungsgebiet so weit ausgedehnt, dass mögliche Verlagerungseffekte zwischen den Grenzübergängen Österreich/Ungarn berücksichtigt sind, inklusive der Verlagerungseffekte auf den Korridor V. Das verkehrliche Einzugsgebiet umfasst Verkehrsbezirke in ganz Europa.

Die Trasse der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße im Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf, sowie die entlang der Trasse verlaufenden Bereiche mit dem angrenzenden Straßennetz, mit welchem verkehrliche Verflechtungen bestehen, liegen jedenfalls im Untersuchungsgebiet. Damit ist sichergestellt, dass die untersuchten verkehrlichen Planfälle die wesentlichen verkehrlichen Wirkungen im gesamt relevanten Raum beinhalten.

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes geht mit der RVS 02.01.11 „Rahmenrichtlinien für Verkehrsuntersuchungen“ konform.

Alternativen, Trassenvariante

Es wurden mögliche Verlagerungen auf **Systemalternativen** im Personen- und Güterverkehr untersucht. Das Verlagerungspotential von der Straße auf die Schiene zeigte sich jedoch so gering, dass die prognostizierte Verkehrszunahme auf der Achse Riegersdorf - Fürstenfeld - Heiligenkreuz kaum beeinflusst wird. Ähnliches wurde für die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs ermittelt. Das Bussystem ist entlang der Hauptverkehrsrichtung (Heiligenkreuz - Fürstenfeld - Graz) relativ gut ausgebaut. Weitere Verbesserungen führen nur zu einer geringen Veränderung des Modal Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs. In den ländlichen Gegenden der Querrichtungen ist die flächendeckende Erschließung mit öffentlichen Buslinien sowie einem wirksamen Taktverkehr überdies mit hohen Kosten verbunden.

Eine Kompensation durch massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs (Bahn, Bus) ist daher für den gegenständlichen Raum nicht relevant.

Großräumige Alternativen wurden in der „Verkehrsuntersuchung Süd-Ost“ und in der „Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung Süd-Ost“ untersucht. Während erstere zum Ergebnis hatte, dass sowohl der Straßenzug über die B 63 (Oberwart - Szombathely) als auch der Straßenkorridor über die B 319 - B 65 (Fürstenfeld - Heiligenkreuz) als zweistreifige Straße ausgebaut werden soll, wurde in der Ergänzung prognostiziert, dass durch einen zweistreifigen Ausbau Kapazitätsprobleme auf der B 319 - B 65 zu erwarten sind. Auch in der GSD-Studie wurde dem Korridor über Fürstenfeld - Heiligenkreuz (B 319 - B 65) die höchstrangige Verbindungsfunktion zwischen den großen Wirtschaftsräumen Graz und Westungarn/Budapest zugewiesen (Typ 1-höchstrangig). Im Gegensatz dazu wurde die B 63 im Raum Oberwart mit Szombathely wegen der vergleichsweise geringen wirtschaftlichen Potentiale auf beiden Seiten der Grenze wesentlich geringer eingestuft (Typ 3).

Im Zuge des Vorprojektes wurden auch mehrere **kleinräumige Alternativen** (Varianten) im Korridor Riegersdorf - Fürstenfeld - Heiligenkreuz untersucht. Insgesamt wurde nach Variantenentwicklung und Vorauswahl (Paarweiser Variantenvergleich, Vorprüfung auf Verträglichkeit) eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) in 5 Abschnitten mit je 2 bis 3 Varianten zur Beurteilung der Wirkungen der S 7 durchgeführt.

Die Beurteilung erfolgte für jede Variante einzeln, um abschnittsweise alle Varianten paarweise vergleichen und Vorteile im direkten Vergleich zweier Varianten mit den Attributen „geringe Präferenz“, „Präferenz“, „deutliche Präferenz“ kennzeichnen zu können. In einem zweiten Schritt wurden die Zielerfüllungsgrade verschieden gewichtet und so die Stabilität des Ergebnisses geprüft. Zusammenfassend konnte damit in allen Abschnitten eine Auswahltrasse gefunden werden, die dem Kriterienset am besten entsprach. Im Zuge der Einreichplanung ergaben sich wegen der dabei festgestellten schwierigen geologischen Verhältnisse und unerwartet hoher Grundwasserstände Adaptierungen der Trasse in den NKU-Abschnitten 2 und 3. Als Entscheidungshilfe für die Trassenauswahl wurde daher die NKU in diesen Abschnitten neu aufgesetzt und die Auswahlvariante für die S 7 Fürstenfelder Schnellstraße endgültig fixiert.

Lokale Ortsumfahrungen wurden nicht in das Trassenauswahlverfahren aufgenommen, da das Prognoseverkehrsaufkommen im Abschnitt West die Kapazitätsgrenze der zweistreifigen Straße bereits derzeit übersteigt, die Verkehrssicherheit durch lokale Ortsumfahrungen besonders für die querenden Radfahrer und Fußgänger nicht gewährleistet werden kann, niveaugleiche Kreuzungen und Zufahrten die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit senken und die Ausbau- und Entwurfparameter (z.B. keine Kreuzungsfreiheit, beiderseitige Zufahrten, Sichtbehinderungen) keine Alternative zu einer Schnellstraße darstellen.

Nullvariante

Unterbleibt das Vorhaben (Nullvariante = Planfall 0, Prognose 2025), sodass keine Veränderung des Zustandes der Infrastruktur erfolgt, werden das Straßennetz und das Angebot des öffentlichen Verkehrs die Anforderungen an die „Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs“ sowie die „umweltverträgliche Führung des Verkehrs“ künftig nicht erfüllen können.

Die B 319 ist gemäß Verkehrsanalyse 2006 eine der stärkst belasteten Straßen der Steiermark und eine wichtige hochrangige Straßenverbindung von der A 2 nach Ungarn (siehe dazu die nachfolgende Tabelle).

Querschnitt	Werktagsverkehr 2006 (DTVw) Nullvariante (Planfall 0)
Großwiflersdorf	15.950 Kfz/24h
Fürstenfeld KVP West	19.223 Kfz/24h
Rudersdorf Ost B65	7.949 Kfz/24h
Eltendorf	8.485 Kfz/24h
Heiligenkreuz (Staatsgrenze)	5.332 Kfz/24h

Verkehr Planfall 0, Werktagsverkehrs 2006 (DTVw) Nullvariante

Die B 319 ist Teil der wichtigen Verbindung der Wirtschaftsräume Graz und Westungarn/Budapest. Die prognostizierten Verkehrssteigerungen zeigen für die Nullvariante Überschreitungen der Kapazitätsgrenze an mehreren Querschnitten. Westlich von Fürstenfeld wäre im Jahr 2025 zu den Verkehrsspitzen nur noch Stop&Go-Verkehr möglich. Der Verkehr würde auf Nebenstraßen ausweichen und somit zusätzlich Gebiete belasten, die bisher vom Verkehr nur gering betroffen sind. Östlich von Fürstenfeld zeigt die Prognose zwar einen starken Verkehrszuwachs, jedoch geringere Kapazitätsengpässe. Die Zunahme des Verkehrs verursacht allerdings auch hier negative Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Verkehrsablauf sowie Umfeldverträglichkeit und behindert Gestaltungsmöglichkeiten des Straßenraumes. In der nachfolgenden Tabelle ist der für das Jahr 2025 prognostizierte durchschnittliche tägliche Werktagsverkehr für einzelne Abschnitte der B 319 - B 65 dargestellt.

Querschnitt	Werktagsverkehr 2025 (DTVw) Nullvariante (Planfall 0)
Großwiflersdorf	22.700 Kfz/24h
Fürstenfeld KVP West	29.700 Kfz/24h
Rudersdorf Ost B65	17.600 Kfz/24h
Eltendorf	13.100 Kfz/24h
Heiligenkreuz (Staatsgrenze)	8.900 Kfz/24h

Verkehr Planfall 0, Werktagsverkehr 2025 (DTVw) Nullvariante

Ist-Zustand

Übergeordnetes Straßennetz

Das Planungsgebiet erstreckt sich von der A 2 im Westen bis zur österreichisch-ungarischen Staatsgrenze im Osten. Der Straßenzug der B 319 - B 65 verläuft dabei entlang der Flusstäler der Feistritz und der Lafnitz. Im Zentrum des Planungsgebietes nahe der steirisch-burgenländischen Landesgrenze liegt die Bezirkshauptstadt Fürstenfeld. Als verkehrlicher und wirtschaftlicher Knotenpunkt kommt diesem Ballungsraum überregionale Bedeutung zu. Die B 319 in der Steiermark und die B 65 im Burgenland zählen zu den Hauptverkehrsachsen. Dieser Straßenzug verläuft von der Anschlussstelle Ilz an der A 2 Richtung Südosten über die Ortsgebiete von Großwilfersdorf, Altenmarkt und Fürstenfeld in der Steiermark und weiter über die Orte Rudersdorf, Dobersdorf, Königsdorf, Eltendorf, Poppendorf und Heiligenkreuz im Burgenland zum Grenzübergang Heiligenkreuz an der österreichisch-ungarischen Staatsgrenze.

Der Straßenzug der B 319 - B 65 weist im westlichen Streckenabschnitt bereits derzeit hohe Verkehrsbelastungen auf, die im östlichen Bereich bis zum Grenzübergang Heiligenkreuz abnehmen. Auf Grund der Überlagerung mehrerer Funktionen der B 319 - B 65, wie die Anbindung der Region Fürstenfeld und des südlichen Burgenlandes an den Grazer Zentralraum, die Verbindung für den grenzüberschreitenden Verkehr und damit zusammenhängend die Verbindung der beiden Zentralräume Budapest und Graz, weisen die Belastungen in den Abschnitten westlich und östlich von Fürstenfeld verschiedene Charakteristika auf. Im Abschnitt Ilz - Fürstenfeld werden das Verkehrsgeschehen und die Wachstumsdynamik vom Verkehr aus dem Raum Fürstenfeld bestimmt. Der grenzüberschreitende Verkehr (Grenzübergang Heiligenkreuz) hat nach der Ostöffnung kurzzeitig stark zugenommen. Ab dem Jahr 2003 gab es Zunahmen besonders im Schwerverkehr.

Neben dem Straßenzug der B 319 - B 65 befinden sich mit der B 57 und der B 57a weitere Hauptverkehrsstraßen sowie eine größere Anzahl von Landesstraßen im Planungsgebiet. Von Fürstenfeld beginnend führt die Landesstraße L 401 Richtung Norden nach Bad Blumau. Die B 57a verläuft von Rudersdorf über Deutsch Kaltenbrunn Richtung Norden nach Stegersbach und die B 57 führt von Eltendorf und Königsbrunn Richtung Süden nach Jennersdorf.

Der Straßenzug der B 319 - B 65 weist im westlichen Streckenabschnitt derzeit Verkehrsbelastungen bis über 20.000 Kfz pro Werktag auf. Im Bereich der Ortsdurchfahrt von Großwilfersdorf fahren im Werktagsverkehr ca. 16.000 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von ca. 13%. Im Bereich von Fürstenfeld beträgt die Verkehrsbelastung ca. 19.200 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 12 %. An der Landesgrenze Steiermark/Burgenland betrug im Analysejahr 2006 die Verkehrsbelastung ca. 11.300 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von ca. 14%. Im Bereich der Ortsdurchfahrt von Rudersdorf ist die B 65 mit rd. 11.000 Kfz/24h im Werktagsverkehr belastet. Anschließend nehmen die Verkehrsbelastungen in östlicher Richtung bis auf ca. 7.100 KFZ/24 Std. bei einem Schwerverkehrsanteil von nahezu rd. 21 % ab. Den Grenzübergang Heiligenkreuz benutzten im Analysejahr 2006 ca. 5.350 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von ca. 22 %.

Am Bestand kommt es in den Ortsdurchfahrten an der B 319 und der B 65 bereits derzeit zu instabilen Verkehrszuständen aufgrund von Verkehrsüberlastung.

Untergeordnetes Straßennetz

Das untergeordnete Straßennetz ist auf die im Planungsgebiet liegenden Ortschaften und deren Widmungen ausgerichtet. Die Straßen haben eine unterschiedliche, häufig wechselnde Kurvigkeit mit ebenfalls unterschiedlichen Sichtverhältnissen. Die Gemeindestraßen werden überwiegend nur vom lokalen Ziel- und Quellverkehr befahren.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Für die Beurteilung der Auswirkungen durch die Bautätigkeit wurden die voraussichtlichen Verkehrsstärken für den Prognosezeitpunkt 2010 (damals erwarteter Beginn der Bauarbeiten) und für den Prognosezeitpunkt 2014 (voraussichtliches Ende der Bauarbeiten) abgeschätzt.

Für den Zeitraum der Bautätigkeit vom Jahr 2010 bis zum Jahr 2014 wurde angenommen, dass keine Änderungen im Verkehrsnetz durch Ausbaumaßnahmen wirksam werden. Somit kommt es zu keinen Verlagerungen, die Verkehrsbelastungen resultieren aus den allgemeinen Verkehrssteigerungen. Zum Vergleich wurden im Einreichprojekt für den Querschnitt bei der automatischen Zählstelle Nr. 6155 Fürstenfeld die voraussichtlichen Verkehrsstärken im Jahr 2010 mit ca. 15.700 Kfz/24h, davon ca. 950 Lkw/24h und 1.200 Lastzüge/24h angegeben, für den Prognosezeitpunkt 2014 ist mit Verkehrsstärken von ca. 17.400 Kfz/24h, davon ca. 1.100 Lkw/24h und ca. 1.380 Lastzügen/24h zu rechnen.

Die Hauptanlieferung zur Baustelle S 7 West soll über die A 2, die L 403 und die Baustellenzufahrt Großwilfersdorf West sowie über die Baustellenzufahrt Großwilfersdorf Ost erfolgen. Die Tunnelbaustelle Rudersdorf wird durch eine Zufahrt von der B 65 westlich von Dobersdorf erschlossen. Untergeordnete Baustellenzufahrten mit deutlich geringerem Verkehrsaufkommen und geringerer Nutzungsdauer befinden sich im Bereich der ÖBB Querung (L 401) und zwischen der B 65 und der Brücke über den Lahnbach. Nach Herstellung der provisorischen Befahrbarkeit der Brücken über den Marbach, die Lafnitz und den Lahnbach erfolgt die Verbringung von Ausbruchs- bzw. Aushubmaterial vornehmlich entlang der Trassenachse.

Anhand der Gesamtmassendisposition kann der Bauverkehr innerhalb des Bauloses sowie auf den externen Zufahrten aus den Abbaugebieten Großwilfersdorf West und Ost bzw. von der A 2 abgeschätzt werden. Das ergibt einerseits den Quell- und Zielverkehr sowie andererseits den Massentransport im jeweiligen Bauabschnitt. Der Abschätzung der Fahrtenanzahl/Tag innerhalb der maßgeblichen „Kernarbeitszeit“ für den jeweiligen Abschnitt liegt die Annahme zugrunde, dass Aushub- und Hinterfüllungsmaterial in LKW-Zügen zu je 15,0 m³ und Beton in Betonmischfahrzeugen zu je 8,0 m³ Transportleistung bewegt wird. Die Verdoppelung der Fahrten/Tag zufolge von Leerfahrten wurde berücksichtigt. PKW-Fahrten von Beschäftigten und Besuchern im Baulos wurden aufgrund von Erfahrungswerten mit rd. 240 PKW-Fahrten pro Arbeitstag innerhalb der Gesamtbauzeit abgeschätzt. Pkw können die Baustelle von der A 2 aus anfahren.

Für die Brückenobjekte über die Lafnitz und über den Lahnbach sowie für den Tunnel Rudersdorf ist beabsichtigt, den Beton in den ersten ca. 12 bzw. ca. 29 Monaten über das öffentliche Straßennetz (B 319 - B 65 - L 401) und über die Baustellenzufahrten ÖBB, Lafnitztal und östlich B 65 anzuliefern.

Die Materialanlieferungen über das öffentliche Straßennetz innerhalb der ersten 12 bzw. 29 Monate des Bauablaufes der S 7 West an den Baustellenzufahrten ÖBB, Lafnitztal und B 65 liegen zahlenmäßig im Schwankungsbereich des durchschnittlichen täglichen Werktagsverkehrs und können als vertretbar eingestuft werden.

Betriebsphase

Durch den Betrieb der S 7 im Abschnitt West sind für das Prognosejahr 2025 unter der Annahme, dass der Korridor V durchgehend fertig gestellt ist, folgende verkehrliche Auswirkungen zu erwarten:

Der Werktagverkehr der A 2 wird in beiden Fahrtrichtungen westlich der ASt. Ilz-Fürstenfeld um ca. 500 Kfz/24h, zwischen der ASt. Ilz-Fürstenfeld und dem Knoten Riegersdorf (A 2 / S 7) um ca. 12.600 Kfz/24h und nördlich des Knotens Riegersdorf um ca. 4.300 Kfz/24h zunehmen. Nördlich der ASt. Bad Waltersdorf ergeben sich Zusatzbelastungen von 2.196 Kfz/24h, davon 190 SV/24h.

In den drei Abschnitten der S 7 werden folgende Verkehrsstärken auftreten: vom Knoten A 2/S 7 bis ASt. L 401 22.217 Kfz/24h, davon 1.612 Lkw/24h und 2.140 LZ/24h, von der ASt. L 401 bis zur ASt. B 57a 14.321 Kfz/24h, davon 1.203 Lkw/24h und 1.852 LZ/24h und von der ASt. B 57a bis zum Abschnittsende 9.796 Kfz/24h, davon 940 Lkw/24h und 1.638 LZ/24h.

Die B 319 wird im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle. Ilz-Fürstenfeld und der Landesgrenze Steiermark/Burgenland je nach Teilabschnitt um ca. 16.000 (-rd. 69%) und ca. 10.700 Kfz/24h (-rd. 61%) entlastet.

Die Entlastung der B 65 von der Landesgrenze Steiermark/Burgenland bis östlich von Rudersdorf beträgt je nach Teilabschnitt zwischen 10.700 (-rd. 61%) und 9.000 Kfz/24h (-rd. 71%).

Die L 401 nördlich der künftigen S 7 wird je nach Teilabschnitt um rd. 1.500 (-rd. 25%) bis rd. 1.800 Kfz/24h (-rd. 90%) entlastet, was positive Auswirkungen auf die Ortsbereiche von Bierbaum, Bad Blumau und Bad Waltersdorf hat. Die L 401 südlich der künftigen S 7 wird der Zubringer zur Stadt Fürstenfeld. Auf diesem relativ kurzen Ast kommt es zu Verkehrssteigerungen von 7.300 Kfz/24h (rd. 79%) bis 8.300 Kfz/24h (rd. 152%).

Die B 57a Stegersbacher Straße erfährt leichte Verkehrsentslastungen um rd. 350 Kfz/24h (-rd. 11%) im Bereich nördlich von Deutsch Kaltenbrunn, südlich von Deutsch Kaltenbrunn bis zur ASt. B 57a jedoch Mehrbelastungen im Ausmaß von rd. 730 Kfz/24h (rd. 19%).

Die B 57 im Bereich Königsdorf erfährt geringfügige Mehrbelastungen um rd. 300 Kfz/24h (rd. 5%), die B 57 nördlich von Heiligenkreuz wird hingegen um rd. 900 Kfz/24h (rd. 14%) entlas-

tet, was zu Mehrbelastungen auf den Straßenzügen der L 118 und der L 250 führt. Diese geänderte Wegewahl ergibt sich für Verkehrsbeziehungen aus dem Raum Güssing in Richtung Westen, da die L 250 bis nahe an die Anschlussstelle B 57a führt und somit eine günstigere Alternative für die Routenwahl bietet. Großräumige Rückverlagerungen werden durch den Ausbau der S 7 nur im Abschnitt West im Ausmaß von rd. 1.600 Kfz/24h wirksam. Dies allerdings nur unter der Voraussetzung, dass die M 8 ebenfalls von Rabafüzes in Richtung Osten bis einschließlich der Umfahrung Körmend fertig gestellt ist, anderenfalls ergeben sich geringere Rückverlagerungen.

Im Untersuchungsgebiet sowie im Bereich der Gemeinden von Heiligenkreuz bis Körmend wurde auch der Verkehr aus künftigen Nutzungen quantifiziert. Für Industrie- und Gewerbegebiete, für Einkaufszentren usw. sind Flächen in erheblichem Umfang ausgewiesen. Auf österreichischer Seite sind die größten, für zusätzliche Nutzungen gewerblicher Art vorgesehenen Flächen im Wirtschaftspark Heiligenkreuz vorhanden. Es sind aber noch keine konkreten Vorhaben festzustellen. Ebenso sind in Ungarn für verschiedene Prognosehorizonte nur Zielvorstellungen ohne konkrete Planungsstadien vorhanden. Die geplante Reststoffverwertung Heiligenkreuz befindet sich in einem konkreten Stadium. Die Anbindung an das Netz erfolgt über Straße und Bahn. Auf Grund der geplanten Betriebskapazität ergibt sich durch die geplante Reststoffverwertungsanlage Heiligenkreuz (RVA) ein geschätztes Verkehrsaufkommen mit weniger als 100 SV/24h bzw. 70 Pkw/24h je Fahrtrichtung. Der ungünstigste Fall setzt einen Güteran- bzw. Güterabtransport ohne Bahnbenützung voraus. Das Verkehrsaufkommen durch die RVA hat bei allen Szenarien eine Größenordnung, welche im Rahmen der Verkehrsprognose in den gewählten Steigerungsfaktoren enthalten ist.

Die Verbesserung der Verkehrsverbindung und Verkehrserschließung erhöht den Kfz-Verkehr. Dieser induzierende Effekt ist in den Berechnungen berücksichtigt. Die Ermittlung des induzierten Neuverkehrs geht davon aus, dass Reisezeitverkürzungen neue Fahrten generieren. Der Verkehrsuntersuchung entsprechend wurden Fahrtanteile mit kürzeren (Fürstenfeld/Loipersdorf/Rudersdorf nach Graz) und größeren Fahrtweiten (Budapest und östlich davon in den Raum Venedig und weiter) unterschieden. Der induzierte Neuverkehr ergab für die Verkehrsbeziehungen aus dem Raum Fürstenfeld nach Graz und umgekehrt 187 Pkw/24h und 5 SV/24h und für die Verkehrsbeziehungen mit großen Fahrtweiten 6 Pkw/24h und 3 SV/24h. Das Ergebnis ist plausibel, da die S 7 für die großen Fahrtweiten nur ein kurzes Teilstück der gesamten Fahrtroute darstellt.

Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit wird sich bei Realisierung der S 7 im Abschnitt West verbessern. Die Anzahl der Unfälle würde unter den projektspezifischen Voraussetzungen von 56 im Jahre 2006 auf 89 im Jahre 2025 ansteigen. Wird die S 7 im Abschnitt West realisiert, ist mit einer Reduzierung der Gesamtanzahl von Unfällen mit Personenschäden auf 57 bzw. 59 im Jahre 2025, je nach Unfallrate für Schnellstraßen, zu rechnen. Durch die Errichtung der S 7 Abschnitt West können somit 32 bzw. 30 Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2025 vermieden werden.

Gesamtbewertung

Die verkehrlichen Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen und Trassenvarianten sind ausreichend dargelegt worden und sind fachlich nach dem Stand der Technik geprüft worden. Das Ergebnis, dass der Bau der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A2) - Dobersdorf, unter den heutigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen erforderlich ist, wurde nachvollziehbar dargelegt, da alternative Lösungsmöglichkeiten wie lokale Ortsumfahrungen und ÖV-Ausbau, den Anforderungen an die Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs für das Prognosejahr 2025 nicht entsprechen.

Die Auswirkungen des Vorhabens sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als nicht relevant bis geringfügig (mit Verbesserung der gegebenen Situation), für die Bauphase als geringfügig bis vertretbar und insgesamt als geringfügig einzustufen.

Aktualisierungen 2014

Im Oktober 2014 hat die Projektwerberin zum Einreichprojekt 2008 einige, das Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit betreffende und unter Pkt. 2 angeführte Unterlagen nachgereicht. Mit diesen Unterlagen wurden die Verkehrsprognose und die Trassenplanung evaluiert. Die ursprünglich ausgearbeitete Verkehrsprognose geht von einer Verkehrsfreigabe im Jahr 2014 aus und wurde dementsprechend überprüft. In Bezug auf die Trassenplanung wurden die Auswirkungen von zwischenzeitlich erschienenen RVS-Richtlinien auf die Verkehrssicherheit untersucht.

Nachgereichte Unterlagen

Diese Stellungnahme bezieht sich auf folgende Unterlagen:

- [1] Stellungnahme zur Überprüfung der Verkehrsprognose, Bericht 2014, Einlage 01.1
- [2] Stellungnahme zur Aktualisierung STSG-relevanter RVS'en, Bericht 2014, Einlage 08.1
- [3] Sichtweitenuntersuchung lt. RVS 03.02.23 Linienführung und Trassierung, Bericht 2014, Einlage 9.1
- [4] Sichtweitenuntersuchung lt. RVS 03.02.23 Linienführung und Trassierung, Anschluss an B 65, Lageplan - Teil 15, Einlage 9.2.1
- [5] Sichtweitenuntersuchung lt. RVS 03.02.23 Linienführung und Trassierung, Anschluss an B 65, Lageplan - Teil 16, Einlage 9.2.2
- [6] Sichtweitenuntersuchung lt. RVS 03.02.23 Linienführung und Trassierung, Anschluss an B 65, Längenschnitt, Einlage 9.3

Verkehrsprognose 2025

Wie bereits im TGA 01 beschrieben, wurde die Verkehrsnachfrage auf Basis eines Verkehrsmodells für den Untersuchungsraum dem Stand der Technik entsprechend ermittelt. Dabei wurden gewichtete Wachstumsfaktoren, unterschieden nach Verkehr in Ungarn, innerösterreichischem Verkehr und grenzüberschreitenden Verkehr verwendet. Bei der Festlegung der Wachstumsfaktoren wurde auf österreichischer und ungarischer Seite im Wesentlichen der Zusammenhang zwischen BIP und Verkehrsleistung berücksichtigt und unter anderem von Voraussetzungen wie einer andauernden Wirtschaftsentwicklung etwa im Umfang der letzten 10 Jahre sowie einer

allmählichen wirtschaftlichen Angleichung an den Standard Westeuropas ausgegangen. Der Prognosezeitraum 2025 für die Bestimmung des Verkehrsaufkommens auf mindestens 15 Jahre im Voraus entsprach dem UVE Leitfadens 2008 des Umweltbundesamtes und entspricht auch jenem aus 2012. Im Bericht 2014 des UVE-Fachbereichs Verkehr [1] werden die seit dem Analysejahr der UVE bis zum Jahr 2013 eingetretenen Veränderungen in den Verkehrsbelastungen der B 309 / B 65 anhand der Auswertungen von Dauerzählstellen und zusätzlicher Kontrollzählungen an maßgebenden Querschnitten dargestellt. Der auf 2013 hochgerechnete Verkehr entsprach dabei unter Berücksichtigung der bereits eingetretenen Verkehrsverlagerungen auf den Korridor V in etwa dem an diesen Querschnitten im Jahr 2013 erhobenen Verkehr. Daraus wird im Bericht gefolgert, dass – in Anbetracht der zwischenzeitlich eingetretenen Verkehrsverlagerungen – die für das Prognosejahr 2025 ausgewiesenen Verkehrsbelastungen der S 7 der erforderlichen Prognosegenauigkeit entsprechen.

Diese Folgerung ist aus verkehrstechnischer Sicht insofern plausibel, als der Prognoseverkehr 2025 eine im Sinne des Anrainerschutzes auf der sicheren Seite liegende Beurteilung ermöglicht.

Verkehrszahlen Unterflurtrasse (UFT) Speltenbach und Tunnel Rudersdorf

Die zur Anwendung der zwischenzeitlich erschienenen RVS 09.02.31 [Belüftung] Grundlagen und RVS 09.03.12 Risikobewertung von Gefahrguttransporten im Straßentunnel [2] erforderlichen Verkehrszahlen für die Abschnitte UFT Speltenbach und Tunnel Rudersdorf gehen entgegen der Verkehrsprognose 2025 von einer faktisch später eintretenden Verkehrsfreigabe aus. Zudem werden auch die verzögerte Entwicklung durch den mittlerweile eingetretenen wirtschaftlichen Rückgang in Ungarn und weitere Auswirkungen berücksichtigt, wie sie in [2] aufgezählt sind und in Bezug auf die betroffenen Bereiche wiedergegeben sind. Eine vollständige Wiederholung im Rahmen dieser Stellungnahme erübrigt sich damit.

Die für die Jahre 2020 und 2030 bei der UFT Speltenbach und beim Tunnel Rudersdorf ermittelten Verkehrszahlen im JDTV für Pkw, leichte Lkw sowie Sattel- und Lastzüge sind aus Sicht des Fachgebiets Verkehr und Verkehrssicherheit plausibel und für die gegenständliche Anwendung geeignet.

Einfluss der RVS 03.03.23 Linienführung und Trassierung auf die Verkehrssicherheit

Die seit 19. August 2014 für die Neutrassierung von Freilandstraßen verbindlich anzuwendende RVS 03.03.23 Linienführung und Trassierung (nicht anzuwenden für Straßentunnel, Knoten, sowie ländliche Straßen und Güterwege) enthält auch Vorgaben zur Ermittlung der Sichtweiten. Diese sind von Einfluss auf die Verkehrssicherheit und erfordern eine entsprechende Evaluierung.

Die Sichtweitenprüfung ist in [3] bis [6] nachvollziehbar dargestellt und zeigt, dass die Entwurfselemente der Sicht sichergestellt sind. Die erforderliche Sichtweite S_{erf} ist für die Projektierungsgeschwindigkeit $V_P = 130 \text{ km/h}$ im gesamten Abschnitt der freien Strecke der S 7 im Abschnitt West gegeben. Die Überholsichtweite kann wegen der getrennten Richtungsfahrbahnen mit jeweils zwei Fahrstreifen vernachlässigt werden.

Der provisorische Anschluss Rudersdorf ist entsprechend seinem Verwendungszweck mit einer Projektierungsgeschwindigkeit $V_P = 100 \text{ km/h}$ trassiert. Während im ca. 720 m langen Gegenverkehrsbereich mit Rechts-Links-Bogenfolge und leichtem Gefälle Richtung Dobersdorf keine vertikale Sichtabschattung auftritt und die erforderliche Sichtweite nachgewiesen wird, muss nach dem Ostportal des Tunnels Rudersdorf zur Einhaltung der erforderlichen Sichtweite das Ende der Betonleitwand beim Mittelstreifen um 41 m verkürzt und durch eine Sperrfläche ersetzt werden. Diese Maßnahme der Projektwerberin ist aus [3] ersichtlich. Mit dieser Maßnahme sind die Entwurfselemente der Sicht für den provisorischen Anschluss Rudersdorf sichergestellt. Aus Sicht des Fachgebiets Verkehr und Verkehrssicherheit liegt die Zuständigkeit für das im Einreichprojekt 2008 beim provisorischen Anschluss Rudersdorf im Anschluss an das Ostportal vorgesehene Überholverbot bei der StVO-Behörde.

Schlussfolgerung

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit ergibt sich aufgrund der nachgereichten Unterlagen für die verkehrlichen Annahmen und Prognosen in der UVE kein Änderungsbedarf, sodass keine Ergänzung des TGA 01 Verkehr und Verkehrssicherheit erforderlich ist. Somit bleiben auch die Maßnahmen der UVE sowie die im TGA 01 geforderten zusätzlichen und in der mündlichen Verhandlung präzisierten Maßnahmen vollinhaltlich aufrecht.

III.1.2. Fachbereich 02 - Lärm

Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum wurde hinsichtlich möglicher Auswirkungen in einen „engeren“ und „weiteren“ Untersuchungsraum eingeteilt. Der „engere“ Untersuchungsraum ist über die nächstgelegenen bzw. umliegenden Nachbarschaftsbereiche zur Trasse definiert und dient zur Beschreibung und Festlegung von Maßnahmen für die direkten, trassenspezifischen Auswirkungen des Vorhabens. Im „weiteren“ Untersuchungsraum werden vorwiegend die indirekten Projektauswirkungen und allenfalls erforderliche Maßnahmen untersucht, welche verursacht durch die mit dem Projekt im Zusammenhang stehenden Verkehrsänderungen im untergeordneten Straßennetz auftreten.

Die Außengrenzen des Untersuchungsraumes ergeben sich dadurch, dass mögliche Zunahmen der Schallbelastung im untergeordneten Straßennetz irrelevant werden. Eine Vorweg-Eingrenzung des Untersuchungsraumes erfolgte für das Straßennetz durch einen Emissionsvergleich der Nullvariante 2025 mit dem Vorhaben 2025.

Folgende Gemeinden bzw. Ortsteile liegen im Untersuchungsraum:

- Hainersdorf mit dem Ortsteil Riegersdorf
- Ilz im Bereich der AST A 2 (Gewerbegebiet)
- Großwilfersdorf mit den Ortsteilen Hainfeld, Radersdorf und Großwilfersdorf
- Bad Blumau mit dem Ortsteil Jobst
- Altenmarkt mit den Ortsteilen Altenmarkt und Speltenbach

- Deutsch-Kaltenbrunn
- Fürstenfeld
- Rudersdorf mit den Ortsteilen Rudersdorf, Dobersdorf und den nördlich gelegenen Streusiedlungen
- Kukmirn mit den Ortsteilen Heutal und Neusiedl bei Güssing

Alternativen, Trassenvariante

Neben der Prüfung von Systemalternativen und großräumigen Alternativen im Rahmen von Verkehrsuntersuchungen, wurden im Zuge des Vorprojektes auch mehrere kleinräumige Alternativen (Varianten) im Korridor Riegersdorf - Fürstenfeld - Heiligenkreuz untersucht. Insgesamt wurde nach Variantenentwicklung und Vorauswahl (Paarweiser Variantenvergleich, Vorprüfung auf Verträglichkeit) eine NKU in 5 Abschnitten mit je 2 bis 3 Varianten zur Beurteilung der Wirkungen der S 7 durchgeführt.

Bei dem Untersuchungsablauf nach RVS 02.01.22 NKU wurde vor dem Hintergrund eines Zielsystems, bestehend aus den Zielbereichen (Verkehr, Raum und Umwelt, Kosten und Realisierung) Beurteilungskriterien und Indikatoren auch der Indikator Lärm berücksichtigt.

Aus schalltechnischer Sicht stellen Trassenvarianten ein im wirkungsanalytischen Vergleich weitgehend neutrales Beurteilungskriterium dar, da die formulierten Schutzziele und Maßnahmen grundsätzlich auch für jede Variante als Planungsprämisse gelten.

Nullvariante

Bei der Nullvariante (= Planfall 0) wird das Vorhaben nicht umgesetzt und es erfolgt keine Veränderung des Zustandes der Infrastruktur. Sie wird für das Prognosejahr 2025 betrachtet. Es sind infolge der zu erwartenden Verkehrszunahmen entlang der Hauptverkehrsachse (B 319 - B 65) Anstiege der straßenverkehrsbedingten Schallpegel in der Größenordnung von rd. 2 bis 3 dB, bezogen auf den IST-Zustand 2006 zu erwarten. An Objekten in Wohngebieten mit Nahe-lage zu bestehenden Straßen, vor allem in Ortsdurchfahrten, tritt dadurch eine weitere Verschärfung der Immissions- bzw. Grenzwertsituation ein. In den von den bestehenden Verkehrsträgern abgewandten Siedlungsgebieten ist auch in der Nullvariante 2025 weiterhin die Einhaltung der raumordnungsbezogenen Planungsrichtwerte für „Wohngebiete“ gegeben.

Ist-Zustand

Im Untersuchungsraum wurden im Rahmen des Vorprojektes 2005 Lärmmessungen (Kurzzeitmessungen) primär zum Zweck der Modellüberprüfung im Nahbereich der Straßen zur Eliminierung von möglichen meteorologischen Einflüssen durchgeführt. Diesbezüglich wurden insgesamt 22 Messpunkte, verteilt auf das relevante Straßennetz, im gesamten Projektgebiet der S 7 (Abschnitte West und Ost) ausgewählt. In Verbindung mit den Lärmmessungen wurden auch Verkehrszählungen sowie punktuelle Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt.

Im Zuge der Erstellung des Einreichprojektes wurden weitere 15 Lärmmessungen im Anrainerbereich vorgenommen. Die Messpositionen im gesamten Projektgebiet der S 7 von Riegersdorf bis Dobersdorf wurden mit den Gemeinden abgestimmt. Während der Messungen über eine Dauer von jeweils 24h wurden in mehreren Perioden die an den Messpositionen vorherrschenden Geräuschkulissen subjektiv beschrieben.

Die Lärmmessungen wurden gemäß der einschlägigen ÖNORM S 5004 ausgeführt. Die Ergebnisse sind plausibel, vollständig und nachvollziehbar.

Mit einem räumlichen Schallausbreitungsmodell (Rechenmodell) und den Analyseverkehrsdaten wurde die Lärm-Ist-Situation berechnet. Auf Basis der Untersuchungsergebnisse von Punktberechnungen an ausgewählten Berechnungspositionen, Rasterberechnungen und Gebäudeberechnungen wurde der Bestand schalltechnisch plausibel und nachvollziehbar analysiert.

An Objekten in unmittelbarer Straßennähe, vorwiegend entlang der Ortsdurchfahrten von Großwilfersdorf, Rudersdorf und Dobersdorf wurden Lärmbelastungen zur Nachtzeit von ca. 60 bis 65 dB ermittelt. Einzelne exponierte Objekte sind in der Nachtzeit mit Maximalwerten von ca. 67 dB belastet. Der Immissionsgrenzwert für bestehende Straßen von 50 dB wird für den Nachtzeitraum im Bereich der Ortsdurchfahrten deutlich überschritten (Grenzwert nach der Dienstanzweisung Lärmschutz an Bundesstraßen oder vergleichbarer Regelungen der Länder).

In Altenmarkt wird aufgrund der existierenden Umfahrung mit den vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen der Grenzwert weitestgehend eingehalten bzw. unterschritten. In Fürstenfeld wird die B 319 vorwiegend durch Gewerbe- bzw. Industriegebiete geführt. Objekte mit Wohnnutzung sind nur bedingt betroffen. An von der Straße abgewandten oder weiter entfernt gelegenen Siedlungsgebieten werden die Richtwerte 55/45 dB tags/nachts eingehalten bzw. unterschritten.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Den Berechnungen zur Bauphase wurden Maschineneinsätze zugrunde gelegt, die auf Basis des derzeitigen Planungsstandes abgeleitet wurden. Zur Festlegung der relevanten Emissionsdaten wurden Richtwerte nach geltenden Richtlinien und Normen bzw. tatsächliche Messwerte (erhoben bei Baubetrieb) verwendet. Wegen der räumlichen Trennung des Bauvorhabens durch die beiden Tunnelanlagen, die Unterflurtrasse Speltenbach und den Tunnel Rudersdorf, wurde das Vorhaben in 6 Bauabschnitte mit insgesamt 13 Unterabschnitten unterteilt.

Den Berechnungen liegen für den Tunnel Rudersdorf eine Einsatzdauer von 24 Std./Arbeitstag mit 30 Arbeitstagen / Monat (Schichtbetrieb) und den übrigen Bauabschnitten eine Einsatzdauer von 10 Std./Arbeitstag mit 20 Arbeitstagen/Monat in der Zeit von 07:00 bis 20:00 Uhr zugrunde.

Die Erschließung des Baufeldes S 7 West und somit die Hauptanlieferung zum gesamten Bau los erfolgt primär über 2 Baustellenzufahrten. Dies ist einerseits die Baustellenzufahrt Großwilfersdorf West, von der A 2 Süd Autobahn bzw. der L 403 kommend (ca. 25 % des externen

Schüttmaterials) und andererseits die Baustellenzufahrt Großwilfersdorf Ost und der Weg nach Jobst aus dem Abbaugbiet Großwilfersdorf Ost (ca. 75 % des externen Schüttmaterials).

Somit wird der Hauptteil der Baustelle über das übergeordnete öffentliche Netz, die A 2 Süd Autobahn, die Baustellenzufahrt Großwilfersdorf Ost und weiter über die Baustraßen entlang der Trasse erschlossen, sodass ein Materiallängstransport von der A 2 bis zur B 65 im Wesentlichen ohne Durchfahrt der Ortsgebiete möglich ist.

Für die Bauphase wurde auf Basis einer konservativen Prognose („worst-case“ Szenario) die Schallemissions- und Schallimmissionsbelastung ermittelt. Grundlage der Immissionsbetrachtung ist der von der bautechnischen Planung definierte „maximale Baufall“, der die maßgeblichen Bauszenarien zeitgleich entlang der gesamten Trasse der S 7 innerhalb einer Kernarbeitszeit von ca. 24 Monaten behandelt. Bei Betrachtung der baubedingten Immissionsanteile zeigt sich, dass die von den Baugeräten verursachten Immissionen den maßgebenden Anteil am Baulärm im Anrainerbereich darstellen. Der Bauverkehr liefert vielfach deutlich geringere Immissionsanteile, wobei hier der Massenlängstransport und die Baustellenzufahrten gegenüber dem Quell- und Zielverkehr größtenteils überwiegen.

Für den „maximalen Baufall“ wurden folgende Immissionen berechnet:

- zum überwiegenden Teil Werte < 50 dB
- In den der Baustelle näher liegenden Siedlungsbereichen von Speltenbach und den Siedlungsrändern von Rudersdorf 50 bis 60 dB
- für wenige Einzelobjekte > 60 dB (Maximalwert ca. 67 dB)

Die Zunahmen der Schallpegel zum Straßenverkehrslärm des bestehenden Straßennetzes wurden ermittelt mit:

- mehrheitlich etwa 10 dB
- vereinzelt bis etwa 15 dB
- punktuell bis 26 dB

Während der Bauphase können kurzzeitige Belästigungen auftreten. Um diese aber auf ein verträgliches Ausmaß zu reduzieren, wurden vom Fachgebiet „Humanmedizin“ in Abstimmung mit dem Fachgebiet „Lärm“ die Richtwerte für die Beurteilungspegel wie folgt festgelegt:

- Während der gesamten Bauzeit (werktags Montag bis Freitag von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr) darf der Baulärm alleine nicht mehr als 58 dB betragen. Wenn der Ist-Zustand > 65 dB ist, dann darf sich der Gesamtpegel nicht um mehr als +1,0 dB erhöhen, dazu muss der Baulärm um mindestens 6 dB unter dem Ist-Lärm liegen.
- Bei einer Bauzeit von weniger als 4 Wochen (werktags von 7:00 Uhr bis 19:00 Uhr) darf der Baulärmpegel alleine maximal 70 dB betragen.
- Für gleichbleibende Dauergeräusche (Pumpen, Bewetterung) gilt als maximaler Eintrag beim nächstgelegenen Anrainer in der Nacht 45 dB und am Tag 55 dB.

- Können diese Werte nicht eingehalten werden, sind technische Maßnahmen an der Baustelle (temporäre Abschirmung) umzusetzen. Können diese Werte auch mit technischen Maßnahmen an der Baustelle nicht eingehalten werden, sind objektseitige Maßnahmen umzusetzen.
- Durch den Bauverkehr darf die Pegelanhebung im Straßennetz maximal 3 dB betragen.

Um die Einhaltung dieser Vorgaben zu gewährleisten und eine Beweissicherung zu ermöglichen, wurden entsprechende Maßnahmen als Auflagen in den gegenständlichen Bescheid übernommen.

Betriebsphase

Die Immissionsberechnungen erfolgten für den nach schalltechnischen Kriterien abgegrenzten Untersuchungsraum. Die Auswirkungen dafür sind anhand plausibler, nachvollziehbarer Ergebnisse von den im Einreichprojekt enthaltenen Untersuchungen/Berechnungen abzuleiten.

Für die Anwendung passiver Lärmschutzmaßnahmen wurden vom Fachgebiet „Humanmedizin“ in Abstimmung mit dem Fachgebiet „Lärm“ entsprechende Richtwerte für die Beurteilungspegel festgelegt.

Der für das Vorhaben beurteilungsrelevante Planfall ist jener mit Lärmschutzmaßnahmen. Der Planfall ohne Lärmschutzmaßnahmen dient vorwiegend zum Nachweis der Wirksamkeit der Maßnahmen.

Für die ausgewählten Berechnungspositionen (Freiraumniveau 1,5 m über Boden) wurden die Ergebnisse für die untersuchten Planfälle (inkl. Nullvariante) zusammengefasst. Bei Betrachtung des betriebsbedingten Immissionsanteils der S 7 mit Lärmschutzmaßnahmen zeigt sich nachvollziehbar, dass im Anrainerbereich die Planungsrichtwerte für „Wohnen“ mit 55 / 50 / 45 dB Tag / Abend/Nacht überwiegend eingehalten bzw. unterschritten werden. Zum Nachweis bzw. zur Darstellung der projektbedingten Immissionsveränderung wurde die Gesamtimmission Planfall S 7 - West mit LSM der Nullvariante (Bestand Prognose 2025) gegenübergestellt. Siehe dazu die als Anlage dem TGA Lärm beigefügte Tabelle „Objektliste passiver Lärmschutz“ (siehe Maßnahmenkatalog, Kap. 7.2).

In sehr geringem Ausmaß sind für die Veränderungen die direkten Projektauswirkungen der S 7 verantwortlich. Im überwiegenden Ausmaß sind indirekte Projektauswirkungen der S 7 infolge von induziertem Verkehr im bestehenden Straßennetz maßgebend. Dies betrifft vor allem die L 401 vom KV Fürstenfeld bis zur ASt S 7/L 401 und den gesamten Straßenzug der L 250 nördlich von Rudersdorf sowie entlang der Ortsdurchfahrten Heutal und Neusiedl bei Güssing der Gemeinde Kukmirn.

Positive Projektauswirkungen sind speziell entlang der bestehenden Ortsdurchfahrten der derzeitigen Hauptverkehrsverbindung B 319 - B 65 mit merklichen Lärmentlastungen gegeben. Mit dem einher geht eine deutliche Minderung der Lärmbelastung und trägt so zu einer wesentlichen Entschärfung der im Bestand vielfach vorherrschenden, zum Teil erheblichen Grenzwertüberschreitungen bei.

Eine aus lärmtechnischer Sicht durchgeführte Bilanzierung für die im Untersuchungsraum klassifizierten Objekte mit Wohnnutzung zeigt, dass bei projektgemäßer Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ein wesentlich größerer Teil der Nachbarn dauerhaft entlastet, als vergleichsweise Nachbarn durch das Vorhaben und den dadurch bedingten induzierten zusätzlichen Verkehr belastet werden.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Lärm ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als geringfügig einzustufen.

Aktualisierungen 2014

Nach Inkrafttreten der BStLärmIV hat die Projektwerberin zum Einreichprojekt 2008 eine Evaluierung gemäß BStLärmIV durchgeführt und eine Auskunft gemäß § 24 c Abs. 8 UVP-G 2000 abgegeben.

Diese Evaluierung beinhaltet sowohl die Bau- als auch die Betriebsphase für alle im Rahmen der UVE behandelten Planfälle. Von der Evaluierung gemäß BStLärmIV betroffen sind bestimmte, in der UVE durchgeführte Berechnungen, wie der Emissionsvergleich für Verkehrsabschnitte, die Lärmkarten und Immissionspläne sowie die Gebäudeberechnungen.

Alle seit Einreichung der UVE errichteten, umgebauten oder abgetragenen Gebäude wurden nacherhoben und nach Wohn- bzw. Betriebsobjekten (Nachbarn gem. § 10 Abs. 5 BStLärmIV) sortiert. Um mit der Evaluierung eine Aussage zum Umfang des objektseitigen Lärmschutzes zu ermöglichen, wurden die Gebäudeberechnungen für Wohn- und Betriebsobjekte im Untersuchungsgebiet durchgeführt.

In Ergänzung der UVE erfolgte in Erfüllung von § 7 Abs. 1 BStLärmIV die Berechnung der Emissionen und Immissionen des Straßenverkehrslärms gem. Punkt 5.1 der RVS 04.02.11 Lärmschutz (Stand März 2009).

Die Tabellen der Evaluierung enthalten die zur Beurteilung gemäß BStLärmIV erforderlichen Indizes. Das sind für die Betriebsphasen die Indizes L_{DEN} , L_{night} sowie für Betriebsanrainer auch L_{day} . Die Indizes wurden gemäß § 7 Abs. 1 BStLärmIV ermittelt und sind für eine Beurteilung gemäß § 6 Abs. 1 bis 4 BStLärmIV in Tabellen, sortiert nach Planfällen und Objekten, ausreichend dargestellt. Die Bauphasen wurden mit den gemäß § 11 Abs.1 BStLärmIV ermittelten Indizes $L_{r,Bau,Tag,W}$, $L_{r,Bau,Abend,W}$ und $L_{r,Bau,Nacht}$ einer Regelmonats-Betrachtung unterzogen. Die Darstellung in Tabellen genügt für den Vergleich des gemittelten Baulärm- Beurteilungspegels

mit dem Umgebungslärmpegel und reicht zur Beurteilung gemäß §10 Abs. 1, 3 und 4 BStLärmIV aus.

Jedenfalls können die Pegelangaben in den Anlagen zum Evaluierungsbericht (Immissionstabellen) in der vorhandenen Art und Weise der humanmedizinischen Beurteilung zugrunde gelegt werden. Eine vollständige Wiederholung im Rahmen dieser Gutachtensergänzung erübrigt sich damit.

Vorweggenommen wird, dass grundsätzlich keine Notwendigkeit besteht, die Maßnahmen der UVE sowie die der im TGA 02 Lärm geforderten zusätzlichen und in der mündlichen Verhandlung präzisierten Maßnahmen abzuändern. Diese bleiben vollinhaltlich aufrecht. Auch das TGA Nr. 02, Stand Juni 2009 gilt in vollem Umfang weiter. Das betrifft insbesondere alle im TGA 02 im Vergleich zur BStLärmIV im Sinne des Anrainerschutzes strengeren Beurteilungen, wie z. B. den Richtwert zur Beurteilung des Baulärms. Wenn das Schutzniveau im TGA 02 Lärm nicht dem Schutzniveau der BStLärmIV entspricht, werden zusätzliche Maßnahmen gefordert.

Vorgaben der BStLärmIV

- **Maßgebender Immissionsort**

Die maßgebenden Immissionsorte für die Berechnung der bau- und der betriebsbedingten Immissionen (Fassadenpegel) wurden bei den Nachbarn bereits in der UVE dem Stand der Technik entsprechend auf der Fassade, ohne Reflexion an der Gebäudefassade bzw. an der Fensteroberfläche, in der Berechnungshöhe der jeweiligen Geschoße des Objektes gewählt und entsprechen damit dem § 4 BStLärmIV. Für diese Orte erfolgte die Beurteilung der Lärmauswirkungen sowie die Ermittlung der straßen- und objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen.

- **Lärmindizes**

Während in der UVE zur Beurteilung der betriebsbedingten Schallimmissionen die Indizes L_{DEN} , L_{day} , $L_{evening}$ und L_{night} berechnet wurden, enthalten die Tabellen der Evaluierung nur die zur Beurteilung gem. BStLärmIV erforderlichen Indizes L_{DEN} , L_{night} sowie für Betriebsanrainer auch L_{day} . Die Indizes wurden gemäß § 7 Abs. 1 BStLärmIV ermittelt und sind für eine Beurteilung gemäß § 6 Abs. 1 bis 4 BStLärmIV in Tabellen, sortiert nach Planfällen und Objekten, ausreichend dargestellt.

In der UVE wurde die baubedingte Schallemission der Bauabschnitte/Bauphasen für den innerhalb der Kernarbeitszeit liegenden „maximalen Baufall“ als Summenpegel mehrerer Bauszenarien ermittelt und die Ausbreitung des Baulärms in Lärmkarten dargestellt.

Mit der Evaluierung gemäß BStLärmIV werden nunmehr die Fassadenpegel der Gebäude für einen Regelmonat des Baulärms ermittelt und für die über die Werktage auftretenden Lärmindizes $L_{r,Bau,Tag,W}$ (6 Uhr bis 19 Uhr), $L_{r,Bau,Abend,W}$ (19 Uhr bis 22 Uhr) und $L_{r,Bau,Nacht}$ (22 Uhr bis 6 Uhr) dargestellt.

Hinsichtlich der Regelarbeitszeiten sieht die UVE für den Tunnel Rudersdorf eine Einsatzdauer von 24 Std./Arbeitstag mit 30 Arbeitstagen/Monat (Schichtbetrieb) und für die übrigen Bauabschnitte eine Einsatzdauer von 10 Std./Arbeitstag mit 20 Arbeitstagen/Monat über die Werktage in der Zeit von 7 Uhr bis 20 Uhr vor.

- **Qualitätsanforderungen an objektseitigen Lärmschutz**

Im TGA 02 sind in der Anlage jene Bereiche mit Objektadresse angegeben, in denen objektseitige Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Die Tabellen enthalten neben dem Immissionsbereich (Al ... Altenmarkt, Fu ... Fürstenfeld, Gr ... Großwilfersdorf, Ku ... Kukmirn, Ru ... Rudersdorf) auch die Objektadresse. Vorhabensbedingte Lärmzunahmen, ausgehend vom Verkehr auf der S 7, können überwiegend durch straßenseitige Maßnahmen verhindert werden, sodass objektseitiger Lärmschutz nur für voraussichtlich 6 Objekte erforderlich wird. Im untergeordneten Straßennetz wurden im Bereich der Zulaufstrecken L 250, L 401 u.a. insgesamt 63 Objekte für objektseitigen Lärmschutz ermittelt.

Mit der Evaluierung gemäß BStLärmIV wurde nachvollziehbar dargestellt, dass ausgehend vom Verkehr auf der S 7 weitgehend die gleichen Objekte betroffen sind (6 Objekte). Für die Zulaufstrecken wurde die Objektliste für passiven (objektseitigen) Lärmschutz aufgrund der Nacherhebung von Objekten und der Evaluierung gem. BStLärmIV ergänzt (nunmehr 71 Objekte). Siehe dazu auch die Tabelle „Ergänzung Objektliste passiver Lärmschutz“ der Anlage. Falls in den TGA 02 und 16 eine im Vergleich mit dem Grenzwertregime der BStLärmIV im Sinne des Anrainerschutzes strengere Beurteilung vorgenommen wurde, hat diese strengere Beurteilung weiterhin Gültigkeit.

Hinsichtlich Vorgangsweise und Umfang der Detailevaluierung zur Feststellung des Anspruchs von objektseitigem Lärmschutz mit darauf basierendem Angebot wird auf die zusätzlichen Maßnahmen 02.E1 bis 02.E6 hingewiesen. Im Zuge dessen werden auch die erforderliche Qualität für den objektseitigen Lärmschutz, wie z. B. das Schalldämmmaß (für Schalldämmlüfter, Fenster, Türen) oder der mehrlagige Fugenaufbau im Anschluss an das Mauerwerk erhoben.

Aus den Immissionstabellen der Gebäudeberechnungen, die aufgrund der Evaluierung gemäß BStLärmIV für die Betriebsphase (Einlage 03.4.2) und für die Bauphase (Einlage 03.4.5) angefertigt wurden, ist für jedes betroffene Objekt die Anforderung an die Qualität der objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen ersichtlich. Wie bereits im TGA 02, Pkt. 3.4.3, beschrieben, wird das Mindestschalldämmmaß (Rw) von Fenstern oder Außentüren in Anlehnung an die ÖNORM B 8115-2 entsprechend der erforderlichen Kategorie gewählt.

Beurteilung der Auswirkungen in den Bauphasen gemäß BStLärmIV

- **Regelmonats-Betrachtung**

Wie bereits im TGA 02 dargelegt, erfolgte im Baukonzept wegen der räumlichen Trennung des Bauvorhabens durch die beiden Tunnelanlagen, die Unterflurtrasse Speltenbach und den Tunnel Rudersdorf, eine Unterteilung des Vorhabens in 6 Bauabschnitte mit insgesamt 13 Unterabschnitten.

Die 6 Bauabschnitte werden nachstehend zur besseren Übersicht kurz umrissen:

- Bauabschnitt A: Knoten Riegersdorf
- Bauabschnitt B: Freie Strecke, 3 Unterabschnitte (Großwilfersdorf, Ledergasslerwald, Altenmarkt)
- Bauabschnitt C: Unterflurtrasse Speltenbach
- Bauabschnitt D: Freie Strecke, 3 Unterabschnitte (Ledergasslerwald mit Ast Fürstenfeld, Lafnitztal, ASt B 57a)
- Bauabschnitt E: Tunnel Rudersdorf, 4 Unterabschnitte (Wannenbauwerk West, offene Tunnelbauweise, bergmännische Tunnelbauweise, Wannenbauwerk Ost)
- Bauabschnitt F: Anschluss an die B 65a

Für diese Bauabschnitte wurden ebenfalls bereits in der UVE 8 maßgebende und plausible Bauszenarien entwickelt: 1 Baustelleneinrichtung, 2 Stahlbetonarbeiten, 3 Abtrag Erdbau, 4 Auftrag Erdbau, 5 ungebundene Tragschicht, 6 Asphaltierungen, 7 Humusierungen, 8 Sonstige Arbeiten. Diesen Bauszenarien sind noch die Fahrten im Baulos (Pkw- und Lkw-Fahrten, inklusive Leerfahrten) zuzurechnen. Beim Unterabschnitt „bergmännische Tunnelbauweise“ wurden richtigerweise nur die oberirdischen Bauszenarien betrachtet.

Das Baukonzept der UVE rechnet mit einem „maximalen Baufall“, der in den meisten Fällen einer Kernarbeitszeit von 24 Monaten entspricht. Davon abweichende Kernarbeitszeiten waren bautechnisch zu berücksichtigen für den Bauabschnitt D, Unterabschnitt Ledergasslerwald, Szenario 4 (42 Monate), für den Bauabschnitt E, ausgenommen das Wannenbauwerk Ost (29 Monate) und den Bauabschnitt F (12 Monate). Von diesem „maximalen Baufall“ geht auch die Evaluierung gem. BStLärmIV aus (siehe Einlage 03.4.3).

Der Grobbauzeitplan ist mit den 6 Bauabschnitten samt Unterabschnitten und dem dafür vorgesehenen Baugeräteinsatz plausibel. Die schalltechnischen Emissionsansätze und die Schallemissionen der oberirdischen Bautätigkeiten stammen aus der UVE und wurden bereits im TGA 02 behandelt. Sie können als Basis für die Regelmonats- Betrachtung von Werktagen gemäß BStLärmIV verwendet und den Immissionsberechnungen zur Ermittlung der maßgeblichen Beurteilungspegel für die Lärmindizes $L_{r,Bau,Tag,W}$ und $L_{r,Bau,Abend,W}$ zugrunde gelegt werden.

Wie in Einlage 03.4.3 dargestellt, wird der Regelmonat für jeden Bauabschnitt (Unterabschnitt) betrachtet. Aus der für jeden Abschnitt gegliederten Dauer der Kernarbeit wird der „maximale Baufall“ aus den Bauszenarien 2, 3 und 4 inklusive Lkw-Manipulation ermittelt. Da diese Szenarien innerhalb der gesamten Kernarbeitszeit am längsten einwirken, sind sie dafür geeignet, die Dosis-Wirkungs-Relationen eines Regelmonats wiederzugeben. Die anderen Szenarien nehmen innerhalb der Kernarbeitszeit wesentlich kürzere Zeiträume ein. So hat z. B. das Szenario 8 mit dem höchsten Schalleistungspegel in den Bauabschnitten A - E einen Anteil an der Kernarbeitszeit von 5% - 10%.

Den Schalleistungspegeln wurden die Einwirkzeiten der einzelnen Bauvorgänge und die Verkehrszahlen für den Baustellenverkehr zugrunde gelegt. Daraus ergab sich für jeden Bauabschnitt der über den „maximalen Baufall“ energetisch gemittelte Beurteilungspegel des Baulärms. Sodann wurde über alle Bauabschnitte der Summenpegel gebildet und dieser für die Im-

missionsbetrachtung angesetzt. Aus lärmtechnischer Sicht wurden die baubedingten Immissionschallpegel für den Anrainerbereich zutreffend ermittelt.

- **Regelarbeitszeit**

Die UVE sieht vor, dass am Tunnel Rudersdorf im Schichtbetrieb mit 24 Stunden je Arbeitstag an 30 Arbeitstagen je Monat gearbeitet wird. Für alle anderen Abschnitte bzw. Unterabschnitte ist eine Regelarbeitszeit über die Werkzeuge (Montag bis Freitag) von 7 Uhr bis 20 Uhr mit 10 Stunden je Arbeitstag an 20 Arbeitstagen je Monat geplant. Die Samstage und Sonntage sind daher gemäß UVE arbeitsfrei.

In der Evaluierung wird die Regelmonats-Betrachtung des Baulärms gemäß BStLärmIV für die über die Werkzeuge auftretenden Lärmindizes $L_{r,Bau,Tag,W}$ (6 Uhr bis - 19 Uhr) sowie $L_{r,Bau,Abend,W}$ (19 Uhr bis 22 Uhr) vorgenommen. Für diese Indizes betragen die Schwellenwerte $L_{r,Bau,Tag,W} = 55,0$ dB und $L_{r,Bau,Abend,W} = 50$ dB. Solange die Grenzwerte von $< 67,0$ dB bei Tag und < 60 dB am Abend eingehalten werden, sind baubedingte Schallimmissionen weiters auch dann zulässig, wenn der Beurteilungspegel des Baulärms den Umgebungslärmpegel als Schwellenwert nicht überschreitet. Die Regelarbeitszeiten sind im Sinne des Anrainerschutzes vorteilhaft, da die gem. BStLärmIV geltenden Zeiträume untertags mit 12 Stunden und am Abend mit 1 Stunde nicht voll ausgeschöpft werden.

Aus schalltechnischer Sicht ist zum Beurteilungspegel des Baulärms festzuhalten, dass er als Einzahlangabe die Geräuschcharakteristika unterschiedlicher Lärmarten berücksichtigt. Wegen der zeitlich ungleich verteilten Schallimmissionen wird einerseits die am stärksten belastete Stunde innerhalb der Tagzeit erfasst und andererseits ein genereller Anpassungswert für Geräusche von Anlagen verwendet (siehe Pkt. Anpassungswerte). Der als Schwellenwert herangezogene Umgebungslärmpegel nimmt außerdem nur auf repräsentative Schallquellen Rücksicht. So werden die Immissionsanteile durch Industrie und Gewerbe bzw. Flugverkehr in den Summenpegel nicht aufgenommen. Dadurch sind niedrigere Pegel als Beurteilungsbasis vorhanden, sodass die zu beurteilende Schallimmission einer strengeren Beurteilung unterliegt.

Da beim Tunnel Rudersdorf im Schichtbetrieb gearbeitet wird, sind auch die weiteren in der BStLärmIV enthaltenen Lärmindizes $L_{r,Bau,Abend,Sa}$, $L_{r,Bau,Tag,So}$, $L_{r,Bau,Abend,So}$ und $L_{r,Bau,Nacht}$ zu betrachten. Wegen des erhöhten Schutzbedarfs sind diese Indizes nur als Tages- und nicht als Regelmonats-Mittel definiert. Die Immissionstabellen zu den Tunnelbauarbeiten (Einlage 03.4.5) wurden für den Index $L_{r,Bau,Nacht}$ mit dem niedrigsten Schwell- (45 dB) bzw. Grenzwert (< 55 dB) erstellt. In den Tabellen ist für die Tunnelbau-Nachtarbeiten sowohl der „maximale Baufall“ als auch ein „reduzierter Baufall“ dargestellt, bei dem das den Bereich der Geländemodellierung südöstlich des Tunnels betreffende Bauszenario „Auftrag Erdarbeiten“ ausgeblendet wurde. Dieses Ausblenden ist aus bautechnischer Sicht gerechtfertigt, da die Arbeiten an der Geländemodellierung unter die Regelarbeitszeit fallen. Zudem werden alle Lärmindizes mit ihren Schwellen- und Grenzwerten durch die Maßnahme 02.E2 (siehe Kap. Beschreibung zusätzlich erforderlicher Maßnahmen) in die Detailschallbewertung für den objektseitigen Lärmschutz aufgenommen.

Zu den außerhalb der Regelarbeitszeit auftretenden Dauergeräuschen, wird auf die Forderung im TGA 16 Humanmedizin verwiesen: „6. Für gleichbleibende Dauergeräusche (Pumpen, Bewetterung) gilt als maximaler Eintrag beim nächstgelegenen Anrainer in der Nacht $L_{A,eq} = 45$ dB und am Tag $L_{A,eq} = 55$ dB“.

- **Baustellenverkehr im öffentlichen Verkehrsnetz**

Zur besseren Übersicht wird die in der UVE dargestellte und im TGA 02 als plausibel bewertete Erschließung der Baustellen durch den Baustellenverkehr im öffentlichen Verkehrsnetz wiederholt. Der Masselängstransport, der aus lärmtechnischer Sicht den Hauptanteil an den Emissionen des Baustellenverkehrs hat, erfolgt innerhalb der Baustelle über die Baustraßen entlang der Trasse. Ein Materiallängstransport von der A 2 über die B 319 bis zur B 65 ist somit im Wesentlichen ohne Belastung der Ortsgebiete möglich. Neben der Hauptzufahrt über die A 2 dienen im öffentlichen Verkehrsnetz zur Querverschließung der Baustraßen entlang der Trasse noch die Landesstraßen L 403, L 401, B 319 und B 65.

Die in Zusammenhang mit dem Baustellenverkehr verursachten Fahrten (Lkw, Pkw) für die Baustellenzufahrten, den Masselängstransport, den Quell- und Zielverkehr, Beschäftigte und Besucher wurden bereits in der UVE behandelt. Da der Baustellenverkehr im öffentlichen Verkehrsnetz nur einen geringfügigen Anteil hat und dadurch schalltechnisch keine relevanten Veränderungen auftreten, kann auf eine gesonderte Berechnung verzichtet werden.

Außerdem sind Emissionen aus dem Baustellenverkehr im öffentlichen Verkehrsnetz gemäß § 10 Abs. 6 BStLärmIV dann zulässig, wenn sie die gegebenen Verkehrslärmemissionen im öffentlichen Verkehrsnetz nicht überschreiten und die baubedingten Verkehrslärmimmissionen die in § 10 Abs. 4 BStLärmIV festgelegten Grenzwerte nicht überschreiten. Diese Regelung wird durch die Maßnahmen Pkt. 6.2.1 (6) des TGA 02 Lärm und 02.E2 der Ergänzung zum TGA 02 umgesetzt. Ergänzend wirken auch die Maßnahmen 6.2.1 (3) - (5) des TGA 01 Verkehr und Verkehrssicherheit. Zudem sind im TGA 02 Lärm weitere Maßnahmen wie eine lärmtechnische Bauaufsicht und Kontrollmessungen in Riegersdorf, Großwilfersdorf-Jobst, Speltenbach und Rudersdorf an mindestens 2 Messpunkten vorgesehen.

- **Baustelleneinrichtung**

Wie in der UVE im Übersichtsluftbild zum Bauphasenkonzept (Einlage 2.4.2) dargestellt, werden die für die Baustelleneinrichtung vorgesehenen Flächen in den einzelnen Bauabschnitten überwiegend entlang des eingelösten Trassenbereichs situiert. Die aus der UVE in die Evaluierung gemäß BStLärmIV Einlage 03.4.3 übernommene Emissionsdarstellung zur Bauphase enthält für jeden Bauabschnitt im Szenario 1 die Gesamtschalleistung der Baustelleneinrichtung. Danach wurde für die Immissionsbetrachtung der Bauphase der Summenpegel über alle Bauszenarien der Bauabschnitte gebildet und in den Immissionstabellen der Einlage 03.4.5 ausgewertet.

- **Anpassungswerte**

Da das gegenständliche Vorhaben bereits vor Inkrafttreten der BStLärmIV eingereicht wurde, können die in der UVE bereits berücksichtigten Anpassungswerte für Lästigkeiten im Geräusch gemäß § 16 Abs. 1 BStLärmIV weiter verwendet werden. Derartige Anpassungswerte wurden bei den Berechnungen für Baumaschinen mit erfahrungsgemäß tonhaltiger Frequenzzusammensetzung (+ 3 dB), bei Rückfahrwarneinrichtungen (+ 6 dB) bei Gerätschaften, die wie z.B. hydraulische Hämmer eine impulshafte Geräuschcharakteristik aufweisen (+ 5 dB) einberechnet.

- **Emissionssituation**

Die Evaluierung gemäß BStLärmIV verwendet für die Bauphase die im Rahmen der UVE behandelten 6 Bauabschnitte mit den 13 Unterabschnitten und den jeweils zugeordneten 8 Bauszenarien (siehe Pkt. Regelmonats-Betrachtung). Für jeden dieser Abschnitte ist in den Evaluierungsunterlagen (Einlage 03.4.3) der Baugeräteinsatz nach Bauszenarien, d. h. nach bautechnisch sinnvollen Arbeitsgruppen gegliedert. Geräteinsatz und Bauverkehr (inkl. Leerfahrten) innerhalb des Bauloses (Abschnitts) ergeben sich entsprechend dem Baukonzept der UVE und der dort ermittelten maßgeblichen Kubatur für die jeweilige Kernarbeitszeit nach Art, Anzahl und Leistung der Geräte. Daraus wurden der Geräteinsatz und die Fahrten im Baulos (Lkw- und Pkw-Verkehr) nachvollziehbar und plausibel abgeleitet. Die anschließend in Einlage 03.4.3 angefügten Emissionstabellen übernehmen die Daten von Geräteinsatz und Bauverkehr und zeigen die Bandbreite der Ausgangsschalleistung der Baugeräte sowie für jedes Szenario die einsatzbezogene Geräteschalleistung und die Gesamtschalleistung aller Geräte.

Die vorliegenden Ergebnisse stellen plausible Anhaltswerte für grundsätzliche Aussagen zu realistischen Bauszenarien dar. Der Geräteinsatz liegt zwar im Ermessen der ausführenden Firmen, doch sind die Richt- und Grenzwerte einzuhalten, wofür Kontrollmessungen und entsprechende Maßnahmen vorgesehen sind.

- **Immissionssituation**

Die UVE zeigt die Immissionssituation der Bauphase in Form einer Lärmkarte (Einlage 4.7.4) und einer Differenzlärmkarte (Einlage 4.7.5). Damit werden einerseits die baubedingten Immissionen und andererseits die Immissionsveränderungen bezogen auf die bestehende Straßenverkehrslärmsituation dargestellt.

Mit der Evaluierung gemäß BStLärmIV erfolgte einer Nachführung der UVE, indem die Immissionsberechnungen für Wohn- und Betriebsobjekte nicht nur für die Betriebsphase sondern auch für die Bauphase erfolgten. Aufbereitet wurden die Beurteilungspegel der baubedingten Schallimmissionen im Regelmonat („maximaler Baufall“) für die Lärmindizes $L_{r,Bau,Tag,W}$ und $L_{r,Bau,Abend,W}$, sowie die Umgebungslärmpegel (ortsübliche Immissionen der Null-Variante) als Schwellenwert. Damit konnte der Baulärm beurteilt und seine Zulässigkeit gemäß § 10 Abs. 3 BStLärmIV abgefragt werden.

In den Berechnungstabellen wird der Immissionsort wie in der UVE über Objektnummer, Fassadenrichtung, Geschosß und Nutzung beschrieben. Betriebsanrainer gemäß § 10 Abs. 5 BStLärmIV sind anhand der gesonderten Nutzungsangaben und der grauen Hinterlegung erkennbar. Die Beurteilungspegel der baubedingten Schallimmissionen wurden als Summenpegel über alle Bauabschnitte ermittelt. Für die Maßnahmenableitung sind die Fassadenpegel mit „OK“ bei zulässigem Baulärm gemäß §10 Abs. 1, 3 und 4 BStLärmIV, mit „zumutbar“ bei Baulärm unter Berücksichtigung von Minderungsmaßnahmen gemäß § 12 BStLärmIV und mit „Objektschutz“, wenn Anspruch auf objektseitige Maßnahmen gemäß § 13 BStLärmIV besteht, bezeichnet. Mit der Evaluierung gemäß BStLärmIV wurde § 10 Abs. 1 und 3 angewendet.

Für Betriebsanrainer (Arbeitnehmer benachbarter Betriebe und Inhaber von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten) gelten gemäß §10 Abs. 5 BStLärmIV die Absätze 1 bis 4 nicht. Für Betriebsanrainer ist der zulässige Baulärm in der Ergänzung des TGA 16 Humanmedizin festgelegt.

Das Ergebnis der Immissionsbetrachtung für den Baulärm zeigt, dass die Beurteilung des zulässigen Baulärms in Form des Beurteilungspegels (L_r) in den Fachgutachten für Lärm und Humanmedizin aufgrund der besonderen Situation in den Wohn- und Dorfgebieten und der langen Dauer der Bauarbeiten strenger gehandhabt wurde, als in der Evaluierung gemäß BStLärmIV mit den über die Werktage über die Zeiträume Tag bzw. Abend über einen Regelmonat energetisch gemittelten Beurteilungspegeln.

- **Minderungsmaßnahmen**

Im Sinne des § 12 BStLärmIV wurden von der Projektwerberin derartige Maßnahmen, die in Hinblick auf den erzielbaren Zweck nicht mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden sind, vorgesehen. Die seitens der Projektwerberin bereits in der UVE vorgesehenen bautechnischen bzw. schalltechnischen Minderungsmaßnahmen wurden mit dem TGA 02 Lärm geprüft und weitere, zusätzliche Maßnahmen gefordert, die entsprechend umzusetzen sind.

Mit der Evaluierung gemäß BStLärmIV wurden von der Projektwerberin die in der UVE vorgesehenen bautechnischen bzw. schalltechnischen Minderungsmaßnahmen um weitere sinnvolle Maßnahmen ergänzt. Die in Kap. Beschreibung zusätzlich erforderlicher Maßnahmen der gegenständlichen Ergänzung beschriebene zusätzliche Maßnahme 02.E2 wird durch die Evaluierung gemäß BStLärmIV erforderlich.

Demgemäß sind bei der für den Bau und den Betrieb vorgesehenen Detailevaluierung auch die Grenzwerte der BStLärmIV zu berücksichtigen.

- **Objektschutz in den Bauphasen**

Für Objekte von Nachbarn (Wohn- bzw. Betriebsanrainer), bei denen trotz verhältnismäßiger Minderungsmaßnahmen die zulässigen baubedingten Schallimmissionen überschritten werden, besteht Anspruch auf objektseitige Maßnahmen soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren. Die entsprechenden Festlegungen für Wohnanrainer sind in den unter Pkt. Immissionssituation beschriebenen Ergebnistabellen dokumentiert. Aufgrund von

- **Immissionssituation**

Die Immissionsberechnungen für sämtliche im Untersuchungsraum gelegenen Gebäude wurden auf Basis der UVE mit dem um die nachgeführten Objekte ergänzten Geländemodell sowie den für Asphaltbeton gem. Pkt. 5.1 der RVS 04.02.11 Lärmschutz, ermittelten Emissionen durchgeführt.

In den Berechnungstabellen wird der Immissionsort wie in der UVE über Objektnummer, Fassadenrichtung, Geschoß und Nutzung beschrieben. Für jeden Fassadenpunkt werden der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} , der Nachtlärmindex L_{night} (22 Uhr bis 6 Uhr) sowie für Betriebsanrainer auch der Tagindex L_{day} (06 Uhr bis 19 Uhr) angegeben. Betriebsanrainer gemäß § 10 Abs. 5 BStLärmIV sind anhand der gesonderten Nutzungsangaben und der grauen Hinterlegung erkennbar.

Die anschließenden Tabellenspalten geben unter Beibehaltung der UVE-Tabellenstruktur Auskunft über die genannten Lärmindizes im Nullplanfall 2025 und in den Vorhabensplanfällen 2025 ohne bzw. mit Lärmschutzmaßnahmen. Während der Nullplanfall nur das "Netz" (Prognoseverkehr im Bestandsstraßennetz) abbildet, setzen sich die Vorhabensplanfälle aus „Netz“ (projektbedingter Prognoseverkehr im Bestandsstraßennetz), „S 7+AST“ (projektbedingter Prognoseverkehr auf den neu geplanten Straßen und Anschlüssen) und der Gesamtimmission (Summenpegel aus „Netz“ und „S 7+AST“) zusammen. In weiteren Spalten werden zum einen die positive Wirkung der straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen und zum anderen die Wirkung des Vorhabens (mit den straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen) im Vergleich mit dem Nullplanfall gezeigt.

Abschließend erfolgt eine Abfrage nach BStLärmIV für den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex und den Nachtlärmindex.

Wie bereits im TGA 02 Lärm beschrieben, werden die Immissionsanteile durch Industrie, Gewerbe, Bahn und im Summenpegel nicht berücksichtigt, um eine im Sinne des Anrainerschutzes strengere Beurteilung der Projektwirkungen zu ermöglichen.

Aus diesen Berechnungstabellen kann eine Zuordnung der Ergebnisse zu dem gestaffelten Grenzwertregime der BStLärmIV erfolgen. Der Beurteilung wurden in diesen Tabellen § 6 Abs. 1 bis 3 BStLärmIV zugrunde gelegt. So ist bis zum Erreichen der Grenzwerte zur Beurteilung der unzumutbaren Belästigung für Straßenverkehrslärm von 60,0/50,0 dB für L_{den}/L_{night} eine Eintragsregel hinsichtlich des vorhabensbedingten Immissionseintrags mit 55,0/45,0 dB für L_{den}/L_{night} definiert. Da im TGA 02 Lärm diese Eintragsregel nicht gesondert betrachtet wurde, sieht die Ergänzung des TGA 02 eine zusätzliche Maßnahme vor. Damit werden auch die Vorgaben der BStLärmIV berücksichtigt.

Die Gesundheitsgefährdung durch Straßenverkehrslärm ist anhand der Immissionsgrenzwerte von 65,0/55,0 dB für L_{den}/L_{night} zu beurteilen. Bei Überschreitung dieser Grenzwerte sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen aus dem Straßenverkehr im Einzelfall zu beurteilen. Vor-

habensbedingte Immissionserhöhungen von mehr als 1,0 dB, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall, sind jedenfalls unzulässig.

Für Betriebsanrainer (Arbeitnehmer benachbarter Betriebe und Inhaber von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten) gelten gemäß §10 Abs. 5 BStLärmIV Abs. 1 bis 4 nicht. Für Betriebsanrainer wurden vom Fachgebiet Humanmedizin im Einvernehmen mit dem Fachgebiet Lärm die zulässigen vorhabensbedingten Immissionen festgelegt. Diese sind in der Ergänzung zum TGA 16 beschrieben.

- **Straßenseitige Maßnahmen und Zulässigkeit von Objektschutz**

Die Trasse der S 7 - West hat vom Knoten Riegersdorf (A 2) bis zum provisorischen Anschluss an die B 65 in Dobersdorf eine Länge von ca. 14,887 km. Beim Knoten A 2/S 7 erhält die gegen Riegersdorf gelegene Rampe 2 eine ca. 1,2 km lange Lärmschutzwand. Vom Knoten Riegersdorf verläuft die Trasse bis ca. km 2,6 in niedriger Dammlage in Richtung Osten entlang des Edlseewaldes mit einem Abstand von mehr als 200 m zu den nördlichen Ortsrändern von Großwilfersdorf und Altenmarkt.

Weiter führt ein Einschnittsbereich mit ca. 0,7 km Länge, an den der ca. 2,4 km lange Lärmschutzdamm Altenmarkt - Speltenbach anschließt. Die Unterflurtrasse Speltenbach verläuft mit den Vorportalbereichen in einer Länge von ca. 1,2 km in ca. 100 m Abstand nördlich an Speltenbach vorbei. An die Unterflurtrasse schließen östlich ein ca. 0,4 km langer Erdwall und eine ca. 0,25 km lange Lärmschutzwand an.

Die Stadt Fürstenfeld liegt mit ihrem nordöstlichen Gewerbe- und Einkaufsgebiet ca. 150 m südlich der S 7 - Trasse an der Zulaufstrecke L 401. Ab der Anschlussstelle Fürstenfeld beginnt eine ca. 3 km lange Dammstrecke.

Auf Höhe des westlichen Ortsrands von Rudersdorf fängt ein 0,5 km langer Einschnitt an, der bis zum Tunnel Rudersdorf reicht. Dieser führt mit einer Länge von 2,875 km nördlich an Rudersdorf vorbei. Ab dem Südportal des Tunnels Rudersdorf verläuft die Trasse ca. 0,5 km in modelliertem Gelände. Der provisorische Anschluss zur B 65 in Richtung Dobersdorf weist eine leichte Dammlage auf.

Für einige wenige Objekte in Altenmarkt (AI 1001, AI 1003, AI 1090) und Fürstenfeld (Fu 1001, Fu 1002, Fu 1003) können keine straßenseitigen Maßnahmen ergriffen werden, da dies für den erzielbaren Zweck nur unter einem unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand umsetzbar wäre. Dazu sind in der UVE bzw. auch in den FGA für Lärm und Humanmedizin objektseitige Maßnahmen vorgesehen (siehe das TGA 02, Maßnahme 6.2.2 (2) „Zweitwohnsitze in Altenmarkt“).

Gemäß § 8 Abs. 1 BStLärmIV ist bei Lärmimmissionen ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßen-trasse der zur Einhaltung des zulässigen vorhabensbedingten Immissionseintrages und der Immissionsgrenzwerte gemäß § 6 BStLärmIV erforderliche Lärmschutz für Nachbarn, mit Ausnahme jener gemäß § 6 Abs. 4 BStLärmIV, vorrangig durch straßenseitige (aktive)

Lärmschutzmaßnahmen sicherzustellen. Aus diesem Grund wurde überprüft, ob die im Projekt und dem UVG vorgesehenen Maßnahmen den diesbezüglichen Vorgaben der Verordnung entsprechen.

- **Objektschutz in den Betriebsphasen**

Gemäß § 9 Abs. 2 BStLärmIV haben Nachbarn mit Ausnahme jener gemäß § 6 Abs. 4 bei vorhabensbedingten Lärmzunahmen, ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse, wenn der zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag für den Nachtindex L_{night} gemäß § 6 Abs. 1 überschritten wird und straßenseitige Maßnahmen nicht zu ergreifen sind, Anspruch auf den Einbau von Schalldämmlüftern in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, ohne Austausch bestehender Fenster. Wie aus den Tabellen der Evaluierung gemäß BStLärmIV (Einlage 03.4.2 Gebäudeberechnungen Betriebsphase) ersichtlich, besteht diesbezüglich für einige Wohnobjekte eine Anspruchsberechtigung. Durch die entsprechende Maßnahme wird die Beurteilung dieses zusätzlichen Kriteriums in das Angebot für objektseitige Lärmschutzmaßnahmen aufgenommen.

Nachbarn haben gemäß § 9 Abs. 3 BStLärmIV Anspruch auf objektseitigen (passiven) Lärmschutz an den betroffenen Fassaden (Einbau von Schalldämmlüftern und/oder den Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen), wenn bei relevanten, vorhabensbedingten Lärmzunahmen der Immissionsgrenzwert für den L_{den} gemäß § 6 Abs. 2 BStLärmIV überschritten wird und straßenseitige Maßnahmen nicht zu ergreifen sind. Was diesen Anspruch betrifft, sind die berechtigten Wohnadressen aus den Immissionstabellen zur Evaluierung gem. BStLärmIV (Einlage 03.4.2 Gebäudeberechnungen Betriebsphase) ersichtlich. Die anspruchsberechtigten Objekte werden durch die Maßnahme 02.E1 (siehe Kap. Beschreibung zusätzlicher Maßnahmen) auch hinsichtlich der Grenzwerte für die Lärmindizes der BStLärmIV in die Detailevaluierung einbezogen. In jenen Fällen, wo die Fachgebiete Lärm und Humanmedizin in ihren TGA eine im Vergleich mit dem Grenzwertregime der BStLärmIV im Sinne des Anrainerschutzes strengere Beurteilung vorgenommen haben, hat diese strengere Beurteilung weiterhin Gültigkeit.

Die von den Fachgebieten Lärm und Humanmedizin geforderten Maßnahmen erfassen auch die Einzelfallbeurteilungen bei Überschreitungen gemäß § 6 Abs. 3 BStLärmIV sowie für Nachbarn gemäß § 6 Abs. 4 BStLärmIV. Auf Basis der Immissionswerte (Fassadenpegel) kann aus den Gebäudeberechnungen für die Betriebsphase (Einlage 03.4.2 der Evaluierung gemäß BStLärmIV) für Betriebsanrainer (grau hinterlegte Adressen) die Anspruchsberechtigung abgeleitet werden.

- **Lärmbilanzierung**

Die in der UVE aus lärmtechnischer Sicht durchgeführte Bilanzierung (Pegelveränderung des Vorhabens- zum Nullplanfall) ergab schlüssig und nachvollziehbar, dass ein wesentlich größerer Teil der Nachbarn dauerhaft entlastet, als vergleichsweise Nachbarn durch das Vorhaben und den dadurch bedingten induzierten zusätzlichen Verkehr in Teilbereichen belastet werden. Wie

im TGA 02 näher ausgeführt, werden von rd. 2.000 erfassten Wohnobjekten ca. 42% deutlich entlastet und ca. 14% belastet. Für ca. 44 % bleiben die Lärmimmissionen gleich.

Da die Evaluierung gem. BStLärmIV mit den an die RVS 04.02.11 Lärmschutz angepassten Emissionsschallpegeln für bestimmte Immissionsbereiche nur geringfügige Verschiebungen zwischen den Pegelklassen (siehe Tabelle des TGA 02, Pkt. 3.7) verursacht und das Ergebnis positiv bleibt, kann von einer konkreten Nachführung der Bilanzierung abgesehen werden.

Beschreibung zusätzlich erforderlicher Maßnahmen

Um sowohl die Belästigungen in den Bauphasen als auch in den Betriebsphasen auf ein verträgliches Ausmaß zu reduzieren, wurden bereits in der UVE Maßnahmen seitens der Projektwerberin vorgesehen und in den TGA 02 Lärm und TGA 16 Humanmedizin zusätzliche Maßnahmen gefordert. Die Ergänzung des TGA 02 Lärm macht in Bezug auf die Auskunft der Projektwerberin gem. § 24 c Abs. 8 UVP-G 2000 (Evaluierung gemäß BStLärmIV) zusätzliche Maßnahmen erforderlich. Die entsprechenden Maßnahmen wurden als Nebenbestimmungen in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Schlussfolgerung

Nach Prüfung der Unterlagen zur Evaluierung gemäß BStLärmIV auf Vollständigkeit, Schlüssigkeit und Plausibilität wird aus sachverständiger Sicht festgestellt, dass das Einreichprojekt 2008 inklusive der Evaluierung gem. BStLärmIV vom Oktober 2014 die BStLärmIV weitestgehend erfüllt und dieser entspricht. Das auf Basis des Einreichprojektes 2008 erstellte TGA 02 Lärm berücksichtigt noch nicht die RVS 04.02.11 Lärmschutz (Stand März 2009) (Emissionsschallpegel für Asphaltbeton) erfüllt ansonsten jedoch die BStLärmIV und entspricht dieser.

Die gegenständlich zu beurteilende Evaluierung gemäß BStLärmIV basiert auf dem Untersuchungsraum der UVE. In diesem Raum wurden alle seit Einreichung der UVE errichteten, umgebauten oder abgetragenen Gebäude nacherhoben und nach Wohn- bzw. Betriebsobjekten (Nachbarn gem. § 10 Abs. 5 BStLärmIV) sortiert. Ebenso berücksichtigt die Evaluierung gemäß Pkt. 5.1 der RVS 04.02.11 Lärmschutz bei der Ermittlung der Emissionsschallpegel die aktuellen Basiswerte der Fahrzeugemission sowie die Kennwerte für den Einfluss der Geschwindigkeit. Zudem erfolgte eine Nachführung der UVE, indem die Immissionsberechnungen für Wohn- und Betriebsobjekte nicht nur für die Betriebsphase sondern auch für die Bauphase erfolgten. Für die Bauphase wurden die Einteilung der Bauabschnitte sowie die schalltechnischen Emissionsansätze und die Schallemissionen der oberirdischen Bautätigkeiten aus der UVE übernommen.

Obwohl die straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen sowie die dem Nullplanfall und der Betriebsphase zugrunde gelegten prognostizierten Verkehrsstärken des DTVw der UVE entsprechen, haben sich mit der Nacherhebung der Objekte und der Aktualisierung der Berechnungsansätze gemäß RVS 04.02.11. Lärmschutz (Emissionsschallpegel für Asphaltbeton) die Auswirkungen geändert. Das betrifft insbesondere die in der UVE dargestellte Emissionssituation.

Im Vergleich mit dem Grenzwertregime der BStLärmIV erfolgte mit den TGA 02 Lärm und TGA 16 Humanmedizin auch aufgrund der besonderen Situation in den Wohn- und Dorfgebieten und der langen Dauer der Bauarbeiten eine im Sinne des Anrainerschutzes strengere Beurteilung (z.B. mit dem Richtwert zur Beurteilung des Baulärms). Falls in den TGA 02 und TGA 16 eine im Vergleich mit dem Grenzwertregime der BStLärmIV im Sinne des Anrainerschutzes strengere Beurteilung vorgenommen wurde, hat diese strengere Beurteilung weiterhin Gültigkeit. Durch die Betrachtung anderer Indizes, wie z. B. $L_{r,Bau,Tag,W}$ und $L_{r,Bau,Abend,W}$, bedingt die BStLärmIV aus lärmtechnischer Sicht eine zusätzliche Maßnahme (02.E2, siehe Kap. Beschreibung zusätzlich erforderlicher Maßnahmen), wodurch der Anrainerschutz verbessert wird.

Es besteht grundsätzlich keine Notwendigkeit die im TGA 02 Lärm geforderten und in der mündlichen Verhandlung präzisierten Maßnahmen abzuändern. Diese bleiben vollinhaltlich aufrecht. Die zusätzlich erforderlichen Maßnahmen wurden in den Bescheid aufgenommen. Auch das TGA 02 Lärm, Stand Juni 2009, und die gutachterliche Beantwortung in den Stellungnahmenbänden behalten weiterhin ihre Gültigkeit.

III.1.3. Fachbereich 03 - Erschütterungen und Sekundärschall

Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum umfasst grundsätzlich im ersten Schritt die gesamte Trasse der S 7 von km 0,0 bis 14,880. Der untersuchte Streifen hat eine Breite von 150 m links und rechts der Trasse bei freien Strecken und 250 m links und rechts der Trasse bei Tunnelbauwerken. Dieser relativ breite Streifen wurde gewählt, um auf Grund der streckenweise sehr dünnen Bebauung ausreichend Anrainergebäude zu erfassen. In einem zweiten Schritt wird der Untersuchungsraum auf die beiden erschütterungstechnisch in der Bauphase maßgeblichen Bauwerke Unterflurtrasse Speltenbach und Tunnel Rudersdorf eingengt.

Alternativen, Trassenvariante

Im Zuge der Trassenfindung wurde durch die Projektwerberin eine NKU durchgeführt. Das Fachgebiet „Erschütterungen und Sekundärschall“ war dabei kein Beurteilungskriterium. Eine generelle Untersuchung durch den SV für Erschütterungen und Sekundärschall ergab, dass in den NKU Abschnitten 1 und 2 (Anschlussstelle A2 bis ca. km 9) die untersuchten Varianten erschütterungstechnisch gleichwertig sind. Im NKU Abschnitt 3 (Umfahrung Rudersdorf) wäre die - von der Projektwerberin verworfene - Variante 3-2 aus erschütterungstechnischer Sicht vorzuziehen. Die NKU ergab jedoch aus der Bewertung anderer Kriterien eine Präferenz für die Variante 3-1n.

Nullvariante

Die Nullvariante ist das Unterbleiben des Vorhabens bei gleichzeitiger Zunahme des Verkehrs. In diesem Fall würde die Belastung der Anrainer an den Ortsdurchfahrten steigen.

Ist-Zustand

Der IST Zustand wurde über eine baudynamische Erfassung des Gebäudebestandes in einem Puffer von +/-150 m an der freien Trasse und +/-250 m an Tunnelstrecken, eine Messung der Bestandsimmissionen in zwei Gebäuden und einer Ermittlung der Ausbreitungseigenschaften des Untergrundes erhoben.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Erschütterungen treten im gegenständlichen Projekt in der Bauphase vor allem zufolge der schweren Tiefbauarbeiten an den Tunneln und Unterflurtrassen auf. In der Bauphase sind vor allem Anrainergebäude vor Beschädigungen zu schützen und die Anrainer selbst vor störenden Immissionen von Erschütterungen und Sekundärschall durch die Bauarbeiten zu schützen. Dies wird durch ein begleitendes Messprogramm überwacht und durch Maßnahmen im Bauablauf sichergestellt.

Die Gefahr der Überschreitung von Richtwerten besteht hier besonders am Tunnel Rudersdorf, wo die Tunnelarbeiten teilweise bei sehr geringer Überlagerung in schlechtem Gebirge erfolgen. Die für die Stützung erforderlichen Baumaßnahmen wie Rohrschirme, HDI Injektionsschirme und andere Bohrarbeiten können dabei störende, deutlich hörbare Sekundärgeräusche in Anrainergebäuden hervorrufen. Es gilt daher ab Baubeginn ein Nachtarbeitsverbot für derartige Bauarbeiten, das erst aufgehoben werden darf, wenn durch Messungen nachgewiesen wurde, dass die Richtwerte eingehalten werden.

Gebäudeschäden aus Bauerschütterungen sind unwahrscheinlich, da keine Sprengarbeiten vorgesehen sind. Allerdings können die Gebäude durch Setzungen und andere Bewegungen im Untergrund beschädigt werden, was im TGA „Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit“ beurteilt wird.

Betriebsphase

In der Betriebsphase ist das Wohlbefinden der Anrainer vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall zu schützen. Mögliche Ursache hierfür ist der LKW Verkehr auf der fertig gestellten Straße. Es wurde nachgewiesen, dass dies ohne besondere Maßnahmen möglich ist, was sich mit umfangreichen Messungen und Erfahrungen an anderen hochrangigen Straßen deckt.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungen und Sekundärschall ist das Vorhaben S 7 Fürstfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A2) - Dobersdorf, unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im UVP Gutachten als unbedingt erforderlich

angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als geringfügig einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Sach- und Kulturgüter sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im UVPG als unbedingt erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als nicht relevant, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als geringfügig einzustufen.

Aktualisierungen 2014

Seitens der Projektwerberin wurden ergänzende Unterlagen vorgelegt, in der die Baudynamischen Erhebungen der Gebäude im Projektumfeld auf den Stand August 2014 ergänzt wurden.

Auf Seite 3 (der im Verfahren ergänzend vorgelegten Unterlagen) werden zehn Liegenschaften aufgeführt, auf denen neue Gebäude erhoben wurden. Pro Liegenschaft wurden ein bis drei neue Einzelobjekte erhoben und auf den folgenden Seiten dargestellt. Auf einzelnen Liegenschaften waren Objekte bereits in der ursprünglichen Untersuchung aufgenommen worden. Die eigentliche Gebäudedokumentation umfasst eine Seite pro Objekt auf den Folgeseiten. Sie ist nach Projektkilometer gegliedert, weiters wird immer ein Abstand zur Achse der S 7 angegeben. Es ist auch ausdrücklich vermerkt, ob ein Objekt im Jahr 2014 neu aufgenommen wurde.

Aus diesen Unterlagen wurde folgende Tabelle erarbeitet:

Adresse	Bericht Seite	S 7 km	Abstand in m	Anmerkung
Bergstraße GN 3440/2	26	11,750	200	Tunnel Rudersdorf, offene Bauweise
Bergkammweg 30	46	13,370	10m	Garage, Hauptgebäude (0 m) bereits 2009 beurteilt
GN 2398 Trafostation	47	13,370		Lt. eigener Erhebung des SV GN 2389, Abstand 25 m
Bergkammweg 16	66	13,600	105	
Bergkammweg 3	76	13,650	85	
Bergkammweg 12	83	13,710	133	
Bergkammweg 9	86	13,740	210	
Bergkammweg 4	90-92	13,820	110/95/110	
Riegelweg 6	103	14,010	205	
Riegelweg 2	105	14,080	173	

Ein Objekt befindet sich im Bereich der offenen Bauweise Tunnel Rudersdorf, die anderen im Bereich der bergmännischen Bauweise Tunnel Rudersdorf.

Querverbindung zum Bereich Tunnelsicherheit:

Das Objekt Bergkammweg 30 und die Trafostation GN 2389 liegen nahe am Tunnel, brandschutztechnisch dürften sie aber durch die Behandlung des Hauptgebäudes (direkt über dem Tunnel) abgedeckt sein. Die Beurteilung erfolgt durch die Tunnelsicherheit.

Beurteilung Betriebsphase:

Im TGA 03 wurde auf Basis der Prognosen der Projektwerberin und eigener Erfahrungen des SV bereits bestätigt, dass die Erschütterungs- und Sekundärschallpegel im Bereich der Tunnelstrecken deutlich unter den Grenzwerten verbleiben. Dies gilt auch für bereits 2009 untersuchte Gebäude wie das Objekt Bergkammweg 30 direkt über der Tunnelachse. Von den neu erhobenen Gebäuden befindet sich keines in geringem Abstand zur Trasse, mit Ausnahme der Garage des Objektes Bergkammweg 30, die einerseits durch die Behandlung des Hauptobjektes abgedeckt ist, andererseits nicht Wohnzwecken dient. Das Trafogebäude ist in der Betriebsphase irrelevant.

Beurteilung Bauphase:

Die Maßnahmen (einschließlich der Beweissicherungen) wurden bereits im TGA 03 so formuliert, dass sie auch neu errichtete Gebäude abdecken. Fast alle Objekte befinden sich im Bereich des in Auflage 14 festgelegten Nachsprengverbotes zwischen km 13,3 und km 14,2. Das Objekt im Bereich der offenen Bauweise ist 200 m von den Bauarbeiten entfernt und somit sind dort keine unzulässigen Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen zu erwarten.

Durch die bereits im TGA 03 geforderten Maßnahmen ist sichergestellt, dass der Schutz des Trafogebäudes als Sachgut ausreichend gewährleistet ist und dass es nicht in seiner Substanz bedroht wird. Über dieses Schutzniveau hinausgehende Grenzwerte aus elektrotechnischer Sicht sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens und daher von der Projektwerberin mit dem Betreiber festzulegen.

III.1.4. Fachbereich 04 - Luftschadstoffe und Klima***Untersuchungsraum***

Für die Beschreibung der vom Vorhaben voraussichtlich erheblich beeinflussten Umwelt wurde ein **regionaler Untersuchungsraum Ist-Zustand** definiert, der die Region Südoststeiermark und Südburgenland umfasst, und in dem die für das Projektgebiet relevanten Standorte von Luftmessungen und meteorologischen Messungen liegen.

Der **Untersuchungsraum Emissionsanalyse** wird durch jenes Straßennetz definiert, für das die Verkehrsbelastung durch die S 7 relevante Veränderungen erfährt, wobei die gesamte betrachtete Streckenlänge (inklusive S 7 und Zulaufstrecken zur S 7) ca. 190 km beträgt.

Die Ausdehnung des **Untersuchungsraums Immissionsanalyse** wird grundsätzlich durch denjenigen Luftschadstoff bestimmt, dessen Immissionszusatzbelastung in der größten Entfernung vom projektierten Vorhaben gemäß RVS 09.02.33 Luftbedarfsrechnung sowie RVS 04.02.12 Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen als nicht mehr unerheblich einzustufen ist, wobei Wohnanrainer und Erholungsgebiete mit der höchsten Zusatzbelastung mittels repräsentativer Immissionspunkte erfasst werden.

Der **Untersuchungsraum Mikroklima** wird durch den geplanten Straßenverlauf und die topographischen Gegebenheiten bestimmt und erstreckt sich in der Regel auf einen Abstand von 100 - 300 m beidseits der Trasse, in dem Temperatur- und Luftfeuchteveränderungen möglich sind. Bei den Wind- und Ausbreitungskomponenten ist der Untersuchungsraum entsprechend größer, und umfasst das Modellgebiet der Immissionsanalyse sowie die Standorte der meteorologischen Messungen.

Alternativen, Trassenvarianten

Alternative Lösungsmöglichkeiten

Systemalternativen:

In der Verkehrsuntersuchung zur S 7 wurde das Verlagerungspotential auf den öffentlichen Verkehr und insbesondere auf die Steirische Ostbahn untersucht. Aufgrund der gegebenen Situation (Fahrbeziehungen, Fahrtweiten etc.) können Verkehre nur zu einem geringen Teil auf das öffentliche Verkehrssystem verlagert werden. Der Effekt wäre auf der Achse der S 7 kaum merkbar, ein Ausbau ist auch mit Attraktivierung der Bahn erforderlich.

Großräumige Alternativen:

Großräumige Alternativen wurden bereits im Vorfeld der Planungen zur S 7 untersucht. In der Verkehrsuntersuchung Südost (1992) und deren Ergänzung wurde ein Ausbaubedarf (zweistreifig) sowohl entlang der B 63 (Oberwart - Szombathely) als auch entlang der B 65 festgestellt, wobei für die Achse entlang der B 65 bereits Kapazitätsengpässe prognostiziert wurden.

In der Studie „Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich“ (GSD-Studie 1999) wurde ein deutlicher Unterschied in der Funktionalität der beiden Straßenachsen festgestellt. Während die Achse entlang der B 63 als Typ 3 ausgewiesen wurde, ist die Achse entlang der B 65 als Typ 1 eingestuft worden und ihr somit die Bedeutung einer höchstrangigen Straßenverbindung im Sinne des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V Netz) zugewiesen worden.

Kleinräumige Alternativen:

Kleinräumige Alternativen wurden im Sinne von Varianten im Vorprojekt 2005 und in der Nachreichung 2007 zum Vorprojekt untersucht. In einem nachvollziehbaren Ausscheidungsprozess wurde anhand eines Kriteriensets mit Hilfe einer NKU eine Auswahlvariante ermittelt.

Lokale kleinräumige Umfahrungen stellen keine Alternative zum Vorhaben dar, weil sie die prognostizierten Verkehrsmengen nicht bewältigen könnten und damit weder die Verkehrssicherheit gewährleistet noch die funktionale Bedeutung des Straßenzuges erfüllt wäre.

Trassenvarianten

Im Zuge des Vorprojektes wurden auch mehrere kleinräumige Alternativen (Trassenvarianten) im Korridor Riegersdorf - Fürstenfeld - Heiligenkreuz untersucht. Insgesamt wurde nach Variantenentwicklung und Vorauswahl (Paarweiser Variantenvergleich, Vorprüfung auf Verträglichkeit) eine NKU in 5 Abschnitten mit je 2 bis 3 Varianten zur Beurteilung der Wirkungen der S 7 durchgeführt. Relevant hinsichtlich des Aspektes Luftschadstoffe ist dabei vor allem die Siedlungsnähe der verschiedenen Varianten.

Zusammenfassend konnte damit in allen Abschnitten eine Auswahltrasse gefunden werden, die dem Kriteriensatz am besten entsprach. Im Zuge der Einreichplanung ergaben sich wegen der dabei festgestellten schwierigen geologischen Verhältnisse und unerwartet hoher Grundwasserstände Adaptierungen der Trasse in den NKU-Abschnitten 2 und 3. Als Entscheidungshilfe für die Trassenauswahl wurde daher die NKU in diesen Abschnitten neu aufgesetzt und die Auswahlvariante für die S 7 Fürstenfelder Schnellstraße endgültig fixiert.

Den Bestimmungen des UVP-G 2000, wonach die wesentlichen Auswahlgründe für die eingereichte Trasse darzulegen sind, wurde damit aus Sicht des Fachbereiches Luftschadstoffe und Klima entsprochen.

Nullvariante

Durch die Verwirklichung des Vorhabens S 7 kommt es zu einer Verlagerung der Immissionsbelastung von bewohnten in unbewohnte Gebiete.

Wie die Immissionsberechnungen für die Nullvariante zeigen, ist davon auszugehen, dass sich die Immissionssituation entlang der B 319 und B 65 ohne Realisierung der S 7 weiter verschlechtern wird. Die Nichterrichtung der S 7 („Nullvariante“) hat daher negative Auswirkungen auf die Luftsituation der Siedlungsgebiete im Nahebereich der B 319 und B 65. Bei der Nullvariante unterbleibt die angestrebte Reduktion der Luftschadstoffbelastung in den Ortsgebieten entlang der B 319 und B 65.

Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens sind ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet.

Ist-Zustand (Grundbelastung der Luft)

Die Beurteilung der Grundbelastung durch Luftschadstoffe wurde anhand der Immissionsmessdaten regionaler Luftmessstellen der Steiermärkischen und Burgenländischen Landesregierungen sowie der UVE-Messstelle in Rudersdorf vorgenommen.

Die herangezogenen Messstellen sind für das vom Vorhaben betroffene Gebiet repräsentativ und erfassen sowohl die Grundbelastung in verkehrsnahen, kleinstädtischen Bereichen (Fürstenfeld - B65, Fürstenfeld-Zentrum) als auch ländliche Bereiche mit unterschiedlicher Verkehrsnähe (Rudersdorf, Rudersdorf - Neue Allee, Eltendorf, Heiligenkreuz im Lafnitztal).

Stickoxide (NO₂, NO_x)

In der Region außerhalb des Fürstenfelder Stadtgebiets wird auch die ab 2012 geltende, strengere Grenzwertregelung für NO₂ mit Sicherheit eingehalten. An der Messstelle Fürstenfeld-Zentrum lag das Messperiodenmittel (Februar bis April) mit 35 µg/m³ über dem ab 2012 geltenden Grenzwert für das Jahresmittelwert (30 µg/m³). Die Vorbelastung an den sonstigen regionalen Messstellen liegt durchwegs unter den Grenz- und Zielwerten zum Schutz des Menschen und unter den Richtwerten zum Schutz der Vegetation und ist an den Messstellen in Heiligenkreuz, Eltendorf und Rudersdorf als gering und in Fürstenfeld (B 319) als mittel zu bewerten.

Als regionale, großräumige Hintergrundbelastung im Einwirkungsbereich der S 7 wurde im UVE-Fachbericht „Luftschadstoffe“ ein NO_x-Jahresmittelwert von 15 µg/m³ angenommen, was angesichts der vorliegenden Messdaten aus der Region als plausibel einzustufen ist.

Schwebestaub (TSP) und Feinstaub (PM₁₀)

Die geltenden gesetzlichen Kriterien für Feinstaub (auch die ab 2010 geltenden strengeren Regelungen) wurden im gesamten regionalen Untersuchungsgebiet nur hinsichtlich des Jahresmittelwertes, nicht aber hinsichtlich der zulässigen Überschreitungen des Tagesmittelwertes eingehalten. Die gesamte Region (Südoststeiermark und Südburgenland) ist daher als „Belastetes Gebiet-Luft“ nach UVP-G 2000 sowie als IG-L -Sanierungsgebiet (LGBl. Nr. 96/2007) ausgewiesen.

Im Einwirkungsbereich der S 7 ist daher – wie im gesamten Osten Österreichs – von einer hohen Feinstaub-Vorbelastung auszugehen.

Schwefeldioxid (SO₂)

Die Emissionen von SO₂ sind stark rückläufig und sanken in Österreich in den letzten 20 Jahren auf etwa 25 % des Ausgangswertes. Die SO₂-Emissionen des Kfz-Verkehrs sind – gemessen an den anderen Verkehrsemissionen – nur von untergeordneter Bedeutung. Österreichweit sind die Immissionsbelastungen seit Mitte der 1980er-Jahre stark zurückgegangen. Im Untersuchungsraum traten die höchsten Werte im Zentrum von Fürstenfeld auf (Messperiodenmittel Februar - April 6 µg/m³, maximales Tagesmittel 26 µg/m³, maximales Halbstundenmittel 75 µg/m³), die aber alle weit unter den gesetzlichen Grenzwerten liegen.

Auf Basis der Ergebnisse der temporären Messungen kann davon ausgegangen werden, dass die für Hintergrundgebiete geltenden Grenzwerte der Verordnung zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation für das Jahres- und das Wintermittel im Untersuchungsraum eingehalten wird, ebenso der Zielwert für das Tagesmittel (gleichzeitig forstgesetzlicher Nadelholzgrenzwert für das Sommerhalbjahr).

Insgesamt ist festzustellen, dass im regionalen Untersuchungsgebiet eine in Relation zu den Grenzwerten des vorbeugenden Gesundheits- und Vegetationsschutzes sehr geringe Vorbelastung durch Schwefeldioxid zu erwarten ist.

Kohlenmonoxid (CO)

Durch laufende Verbesserungen bei der Kfz-Technologie und durch den starken Rückgang fester Brennstoffe im Hausbrand konnte in den letzten 20 Jahren eine wesentliche Verringerung der CO-Belastung erzielt werden. Die Messungen der Landesregierungen wurden daher in den letzten Jahren auf verkehrsnahen, innerstädtischen Standorten beschränkt. Auch auf diesen Standorten wurden seit Jahren keine Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte mehr registriert.

An der temporären Messstelle Fürstenfeld Zentrum betrug der maximale Halbstundenmittelwert (HMW) 3 mg/m³ und damit 30% des Grenzwertes des IG-L zum Schutz der menschlichen Gesundheit für den Acht-Stunden-Mittelwert (10 mg/m³). An den anderen Messstellen im Untersu-

chungsgebiet lagen die max. HMW zwischen 0,4 und 2,3 mg/m³. Im Untersuchungsgebiet ist jedenfalls nur mit einer geringen CO-Belastung zu rechnen.

Ozon (O₃)

Für die großräumige Ozon-Hintergrundbelastung wurde im UVE-Fachbericht „Luftschadstoffe“ ein max. HMW von 150 µg/m³ angenommen, was angesichts der vorliegenden Messdaten aus der Region als plausibel einzustufen ist. Dieser Wert liegt unter dem Informationsschwellenwert (MW1 180 µg/m³) und weit unter dem Alarmschwellenwert (MW1 240 µg/m³).

Generell ist in ländlichen Gebieten Ostösterreichs mit einer höheren Ozonbelastung zu rechnen als in Städten (obwohl dort die Vorläufersubstanzen für Ozon emittiert werden), da aufgrund der höheren Immissionskonzentrationen von Reaktionspartnern des Ozon in Städten und verkehrsnahen Gebieten laufend ein Ozonabbau stattfindet.

Der Zielwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit (MW8 lt. Ozongesetz 120 µg/m³) wurde an der Messstelle Oberwart im Mittel der Jahre 2004 - 2006 30mal (im Jahr 2006 28mal) überschritten; der Informationsschwellenwert (MW1 180 µg/m³) und der Alarmschwellenwert (MW1 240 µg/m³) wurden 2006 nicht erreicht. In Hartberg war die Situation ähnlich (32 Überschreitungen des MW8-Zielwertes im Jahr 2006, keine Überschreitungen des Informations- und des Alarmschwellenwerts).

Deutlich überschritten wurde an beiden Messstellen im 5-Jahres-Mittel 2002 bis 2006 (Hartberg: 22.802 µg/m³.h, Oberwart: 25.368 µg/m³.h) der AOT40-Zielwert für die kumulative Ozonbelastung zum Schutz der Vegetation, der ab dem Jahr 2010 gilt (18.000 µg/m³.h). Diese Situation ist für ganz Ostösterreich typisch.

Insgesamt ist für die Region von einer mittleren Ozonbelastung auszugehen.

Sonstige verkehrsrelevante Immissionen

Die Auswertung von Immissionsmessdaten zu Benzol, Benzo(a)pyren, Blei, Cadmium, Arsen und Nickel in PM₁₀, Platin und Ruß sowie von Depositionsmessdaten aus stark verkehrsbelasteten Gebieten zeigen, dass auch im Untersuchungsgebiet von einer Einhaltung der einschlägigen Grenz- und Richtwerte auszugehen ist.

Vergleich mit regionalen Dauer-Luftmessstellen

Ergänzend zu den Angaben in der UVE wurden noch Vergleichsdaten regionaler Dauermessstellen der Landesregierungen der Steiermark (Messstelle Hartberg) und des Burgenlandes (Messstelle Oberwart) für den Vergleichszeitraum (2006) ausgewertet. Die Daten bestätigen im Wesentlichen die in der UVE beschriebene Immissionssituation für den Untersuchungsraum.

Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftgüte

Gesamtemissionen im Untersuchungsgebiet

Gegenüber der Nullvariante 2025 kommt es beim Ausbau der S 7 West bei den meisten verkehrsrelevanten Schadstoffen und klimawirksamen Gasen zu einer **Zunahme der Emissionen**

im Untersuchungsgebiet. Dies ist auf die gegenüber der Nullvariante um 8% höheren Fahrleistungen im betrachteten Netz sowie auf die höhere Fahrtgeschwindigkeit auf der S 7 im Vergleich zur B 319 und B 65 zurückzuführen. Geringfügige Abnahmen durch den Ausbau der S 7 sind allerdings bei den Emissionen von PM₁₀ zu erwarten; dies ist auf die Abnahme der Partikelemissionen durch Aufwirbelung aufgrund der auf Autobahnen und Schnellstraßen generell weniger verschmutzten Straßenoberflächen zurückzuführen.

Emissionen klimawirksamer Gase

Durch den Ausbau der S 7 West sind im Prognosejahr 2025 gegenüber der Nullvariante aufgrund der größeren Fahrleistungen und der höheren Fahrtgeschwindigkeiten höhere Jahresemissionen im Ausmaß von ca. 14.000 t (CO₂-Äquivalente) zu erwarten. Zieht man die gesamtösterreichischen Emissionen als Vergleichsbasis heran, die lt. Umweltbundesamt (2002) ca. 80 Millionen Tonnen jährlich betragen, liegt die Emissionszunahme durch den Ausbau der S 7 West bei 0,02 % der österreichischen Emissionen. Der Beitrag des Vorhabens zu den gesamtösterreichischen Emissionen ist damit so gering, dass er keinen Einfluss auf die Erfüllung bzw. Nichterfüllung von Klimaschutzziele, zu denen sich Österreich verpflichtet hat, haben wird.

Bildung sekundärer Partikel

Aus den Vorläufersubstanzen NO_x, SO₂ und Ammoniak (NH₃) können durch chemische Umwandlungen sekundäre anorganische Partikel entstehen (v.a. Ammoniumnitrat und Ammoniumsulfat). Sekundäre Partikel tragen vor allem zur großräumigen, überregionalen PM₁₀ Belastung bei und sind lokal (in der Nähe des Emittenten der Vorläufersubstanzen) nur von geringer Bedeutung. Berechnungsmodelle werden derzeit wissenschaftlich diskutiert und sind noch nicht Stand der Technik. Im UVE-Fachbeitrag „Luftschadstoffe“ wurde auf Basis einer Schweizer Arbeit (Swiss Agency for Environment, Forests and Landscape, 2003) eine flächendeckende Erhöhung des PM₁₀-Jahresmittelwertes von 0,19 µg/m³ berechnet. Für die Berechnung des maximalen Tagesmittelwertes gibt es noch keine derartigen Modellansätze.

Erheblichkeit von Auswirkungen

Zur Feststellung der Erheblichkeit von Immissionszunahmen hat sich in der UVP-Praxis die Verwendung von sog. Irrelevanzkriterien bzw. Erheblichkeitsschwellenwerten bewährt. Bei einer Unterschreitung dieser Irrelevanzkriterien ist die Zusatzbelastung so gering, dass – gemessen an den Wirkungsschwellen für die empfindlichsten Schutzgüter – Auswirkungen auf die Gesundheit und die natürliche Lebens- und Leistungsfähigkeit von Lebewesen jedenfalls ausgeschlossen werden können. Derart geringe Immissionskonzentrationen und Depositionsraten liegen innerhalb des statistischen Schwankungsbereiches der Vorbelastung und in der Regel auch unter dem messtechnisch erfassbaren Bereich. Erhebliche Auswirkungen derartig geringer Zusatzbelastungen können von vornherein – auch bei einer hohen Vorbelastung – ausgeschlossen werden. Nach der RVS 09.02.33 Immissionsbelastung an Portalen sowie nach der RVS 04.02.12 „Schadstoffausbreitung an Freilandstraßen“ (beide wurden vom bmvt für verbindlich erklärt) gelten 3% eines Jahresmittel-Grenzwertes zum Schutz der menschlichen Gesundheit als irrelevant. In Anlehnung an die in der obgenannten RVS definierten Irrelevanzkriterien und entsprechend der UVP-Praxis wird für Kurzzeitwerte (Tagesmittel, Halbstundenmittel) ebenfalls ein Schwellenwert von 3 % der entsprechenden Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit herangezogen.

Auswirkungen durch Luftschadstoffe in der Bauphase

Während der Bauphase ist bei zwei Gebäuden an der B 65 der bis 2011 geltende Grenzwert für den **Jahresmittelwert (JMW) von NO₂** (35 µg/m³) in der intensivsten Bauphase (Jahr 2011) überschritten, jedoch ohne relevanten Immissionsbeitrag des Vorhabens. Relevante NO₂-Zusatzbelastungen treten während der intensivsten Bauphase bei einer Reihe von Immissionspunkten auf; von Grenzwertüberschreitungen im Bereich von Wohnanrainern mit relevanten Zusatzbelastungen ist bei NO₂ jedoch nicht auszugehen.

Die Zusatzbelastung durch den Bau der S 7 West liegt an den meisten Immissionspunkten im Bereich von Wohnanrainern unter 10% des Grenzwertes und ist damit als geringfügig einzustufen. Der Kurzzeitgrenzwert des IG-L (HMW 200 µg/m³) wird an allen betrachteten Immissionspunkten eingehalten.

Bei **Feinstaub PM₁₀** wird der Grenzwert für das Jahresmittel (40 µg/m³) an allen Immissionspunkten mit Wohnanrainern eingehalten. Das Irrelevanzkriterium von 3% des JMW wird mit Ausnahme eines Immissionspunktes bei allen Wohnanrainern eingehalten.

Hinsichtlich Tagesmittelwert (TMW) sind während der intensivsten Bauphase jedoch bei einer Reihe von Immissionspunkten mit Wohnnutzung maximale Zusatzbelastungen über 3% des Grenzwertes für das Tagesmittel zu erwarten.

Gemäß UVP-G 2000 sind die Emissionen nach dem Stand der Technik zu begrenzen und die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter möglichst gering zu halten ist, werden im vorliegenden Gutachten insbesondere im Hinblick auf die Nahelage der Wohnanrainer zur Baustelle in Anlehnung an die Schweizer „Baurichtlinie Luft“ sowie an den Steiermärkischen Baustellenleitfaden und entsprechend der RVS 04.02.12 Schadstoffausbreitung an Freilandstraßen umfangreiche unbedingt erforderliche Maßnahmen für eine weitere Reduktion der Staubbelastung vorgeschrieben (z.B. Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit der Baufahrzeuge, Partikelfilter für Baumaschinen und -geräte mit Dieselmotoren, Befestigung und Reinigung von Zufahrten, Begrünung von Erdzwischenlagern, Vorbegrünung von Böschungsflächen, räumliche Beschränkungen von Baustellenflächen wie Baulager, Materialdeponien, Mischanlagen).

Aus lufttechnischer Sicht sind trotz der prognostizierten Grenzwertüberschreitungen keine erheblichen Belastungen durch nachhaltige Einwirkungen zu erwarten, die geeignet wären, die Luftqualität bleibend zu beeinträchtigen, da es sich bei der Bauphase grundsätzlich um eine zeitlich begrenzte Einwirkung handelt und die berechneten Maximalbelastungen zudem auch nicht über die gesamte Baudauer auftreten werden. Die Auswirkungen durch Luftschadstoffe auf Siedlungsraum, Wirtschaftsraum, Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Erholung, Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Boden, Luft, Sach- und Kulturgüter während des Bauens werden unter Berücksichtigung der Stellungnahme aller zuständigen Fachbereiche insgesamt als **vertretbar** angesehen.

Zu diesem Punkt wird auch noch auf die Ausführungen betreffend die Ergänzung des TGA Luftschadstoffe und Klima im Punkt VI.3.1 des gegenständlichen Bescheides verwiesen.

Auswirkungen durch Luftschadstoffe in der Betriebsphase

Auswirkungen auf Mensch, Siedlungsraum und Erholung

Die ingenieurtechnische Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität lässt insoweit Rückschlüsse auf die Auswirkungen auf den Menschen zu, als die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit definiert wurden. Die gesetzliche Festlegung von Grenzwerten erfolgt heute auf Basis von wirkungsexperimentell gesicherten Vorschlägen unabhängiger Institutionen und Expertengruppen. So wurde in Österreich beispielsweise der Langzeitgrenzwert für **Stickstoffdioxid (NO₂)** aufgrund eines Vorschlages der Österreichischen Akademie für Wissenschaften mit 30 µg/m³ im Jahresmittel festgelegt, obwohl der international übliche und durch die Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft vorgegebene Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit mit 40 µg/m³ festgesetzt wurde. Der in Österreich geltende Grenzwert ist damit als echter Vorsorgegrenzwert anzusehen. Er wird an allen Immissionspunkten eingehalten; die maximale Gesamtbelastung beträgt 28 µg/m³. Die Zusatzbelastung beträgt im Jahresmittel beim exponiertesten Anrainer 2,3 µg/m³ und ist mit weniger als 10 % des Grenzwertes als geringfügig einzustufen. Die Gesamtbelastung liegt an diesem Immissionspunkt mit 14 µg/m³ weit unter dem Grenzwert. Auch der Grenzwert für das Halbstundenmittel und der Zielwert für das Tagesmittel werden an allen Immissionspunkten eingehalten.

Die Situation bei **Feinstaub (PM₁₀)** ist durch eine für Ostösterreich typische, hohe Grundbelastung gekennzeichnet; es kommt durch das Vorhaben jedoch zu keinen relevanten Zusatzbelastungen. Die modellierten Immissionszunahmen sind so gering, dass sie dem Vorhaben nicht zurechenbar sind.

Da es zu keinen durch den Betrieb des Vorhabens bedingten Überschreitungen der Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit kommt, sind die Auswirkungen von Luftschadstoffen auf den Menschen aus luftreinhalte-technischer Sicht je nach Schadstoff als unerheblich bis geringfügig zu bewerten.

Durch die Entlastung der Siedlungsgebiete an der B 319 und B 65 sind in diesen Bereichen teils erhebliche Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten; die Immissionsabnahmen betragen bei NO₂ bis zu ca. 16 µg/m³ im Jahresmittel.

Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

Zur Beurteilung der Auswirkungen auf Pflanzen ist bei den verkehrsbedingten Schadstoffen **Stickstoffdioxid NO₂** relevant. Die Richtwerte zum Schutz der Vegetation entsprechen dabei den Grenz- und Zielwerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Diese Werte werden auch an den trassennahen Immissionspunkten im Wald sowie im Natura 2000-Gebiet eingehalten.

Der **NO_x-Grenzwert** der Verordnung zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation (JMW 30 µg/m³) wird im trassennahen Bereich teilweise überschritten. Da es sich beim Einwirkungsbereich des Vorhabens aber weder um ein Hintergrundgebiet handelt noch besonders sensible Vegetationsgesellschaften (Moore, subalpine Wälder, alpine Rasen) im Untersu-

chungsgebiet vorkommen, sind die Überschreitungen des NO_x-Grenzwertes im Nahbereich der S 7 nicht relevant. Da es sich bei den Lebensräumen im Natura 2000 Gebiet um flussbegleitende Biotoptypen mit natürlicherweise hohem Stickstoffumsatz handelt, sind keine relevanten Auswirkungen infolge von Stickstoffeinträgen durch das Vorhaben zu erwarten. Grenzwertüberschreitungen in Hintergrundgebieten sind auszuschließen. Beeinträchtigungen durch Stickstoffeinträge sind nicht zu erwarten.

Der Zielwert für **Ozon** zum Schutz der Vegetation wird im Untersuchungsraum – so wie in weiten Teilen Mitteleuropas – durch die Grundbelastung überschritten; durch das Vorhaben ergibt sich aber keine relevante Zusatzbelastung.

Für Tiere existieren keine anerkannten Grenz- oder Richtwerte, um die Auswirkungen der meisten Immissionsbelastungen direkt bewerten zu können. Da aber weder auf den Menschen noch auf Pflanzen noch auf den Boden erhebliche nachteilige Auswirkungen durch vorhabenbedingte Luftschadstoffemissionen zu erwarten sind, kann grundsätzlich der Schluss gezogen werden, dass auch für Tiere keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten sind. Nur für SO₂ wird in der Literatur aufgrund der hohen Empfindlichkeit von Insekten und Spinnen ein Zielniveau von 10 µg/m³ (JMW) genannt, das damit halb so hoch ist wie der Grenzwert der VO zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation. Die Jahresmittelwerte an den betrachteten Immissionsmessstellen liegen deutlich unter diesem Zielniveau, und die Zusatzbelastungen durch das Vorhaben sind zudem unerheblich, so dass keine nachteiligen Auswirkungen auf empfindliche Tiere zu erwarten sind.

Auswirkungen auf den Boden

Zur Beurteilung nachteiliger Auswirkungen auf den Boden durch Emissionen von Luftschadstoffen sind vorhabenbedingte Depositionen von Schwermetallen und Stickstoff zu bewerten. Durch das Vorhaben sind nur geringe bis vernachlässigbare Depositionen und daher auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Boden zu erwarten. Hinsichtlich Schwermetalle ist dabei auf aktuelle Vergleichsuntersuchungen im Nahbereich stark befahrener Straßen zu verweisen, bei denen beim derzeitigen Stand der Kfz-Technologie keine relevanten Schwermetallanreicherungen in Böden und Pflanzen festzustellen waren.

Der Stickstoffeintrag liegt im unmittelbaren Nahbereich der A 2 (Bereich Knoten A 2/S 7) mit 25,6 kg/ha.a Gesamtbelastung über dem Richtwert der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für Nadel- und Laubwälder (20 kg/ha.a). Die Zusatzbelastung durch das Vorhaben beträgt in diesem Bereich 2,2 kg/ha.a. An den anderen Immissionspunkten im Bereich natürlicher Ökosysteme in Trassennähe liegt die Gesamtbelastung aber deutlich unter 20 kg/ha.a, so dass sich der Bereich mit Richtwertüberschreitungen auf die unmittelbare Umgebung der stark befahrenen A 2 beschränkt. Da damit natürliche Lebensräume nur kleinflächig betroffen sind, können die Auswirkungen als geringfügig eingestuft werden.

Auf Intensivgrünland- und Ackerflächen ist der verkehrsbedingte Stickstoffeintrag im Vergleich zum ökosysteminternen Stickstoffumsatz ohne Bedeutung. Die Richtwerte der WHO zur Begrenzung der Stickstoffeinträge in sensible Ökosysteme sind hier nicht anzuwenden. Die zu erwartenden Eintragswerte auf landwirtschaftliche Nutzflächen liegen im Bereich von Bruchteilen

des Stickstoffeintrages durch landwirtschaftliche Düngung. Es sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Böden durch Stickstoffeinträge infolge der vorhabenbedingten Verkehrszunahmen zu erwarten.

Auswirkungen auf das Wasser

Ähnlich wie beim Schutzgut Boden sind Auswirkungen auf das Wasser durch die Emission von Luftschadstoffen anhand der zu erwartenden Depositionen zu bewerten. Natürliche oligotrophe Stillgewässer, die gegenüber Stickstoff- und Säureeinträgen besonders empfindlich sind (z.B. Moorgewässer, Bergseen), sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Es sind daher auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Wasser zu erwarten.

Auswirkungen auf die Landschaft und auf Landschaftsnutzungen

Da erhebliche nachteilige Auswirkungen durch Luftschadstoffe weder für den Menschen noch für die natürliche Umwelt zu erwarten sind, ist davon auszugehen, dass auch keine nachteiligen Auswirkungen auf Landschaft und Landschaftsnutzungen (z.B. Land- und Forstwirtschaft, Erholungsnutzung) eintreten werden.

Auswirkungen auf Sach- und Kulturgüter

In der Regel sind der Mensch und die natürliche Umwelt gegenüber Luftschadstoffen empfindlicher als Sach- und Kulturgüter. Da erhebliche nachteilige Auswirkungen durch Luftschadstoffe weder für den Menschen noch für die natürliche Umwelt zu erwarten sind, ist grundsätzlich davon auszugehen, dass auch keine nachteiligen Auswirkungen durch die Emission von Schadstoffen auf Sach- und Kulturgüter auftreten werden. Inwieweit sich saure Komponenten (Stickoxide), die durch Verkehrsemissionen entstehen, auf besonders empfindliche Kulturgüter (z.B. Wandmalereien) langfristig auswirken, ist mangels anerkannter Richtwerte, grundsätzlich nur eingeschränkt prognostizierbar. Es ist jedoch davon auszugehen, dass es durch die Verlagerung der Emissionen von Siedlungs- in Freilandbereiche auch für Kulturgüter zu einer Verbesserung der Situation kommt.

Immissionen von PM_{2,5}

Da es zum Zeitpunkt der Erstellung der UVE in Österreich noch keine Grenzwerte für Feinstaub PM_{2,5} gab, wurden in der UVE keine Immissionsberechnungen vorgenommen. Die Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa legt jedoch einen Grenzwert für das Jahresmittel von 25 µg/m³, der ab dem Jahr 2015 gilt (Stufe 1), sowie einen Richtgrenzwert (JMW 20 µg/m³ ab 2020) fest, der im Jahr 2013 von der EU-Kommission noch zu überprüfen ist.

Bezogen auf die berechneten Feinstaubimmissionen (PM₁₀) kann davon ausgegangen werden, dass die motorbedingten Partikel (exhaust emissions) sowie die sekundären Partikel praktisch zur Gänze in die PM_{2,5}-Fraktion fallen. Die durch Abrieb und Aufwirbelung entstehenden Partikelemissionen sind dagegen zum überwiegenden Teil größer als PM_{2,5}. Rechnet man dennoch in einer (unrealistischen) worst-case-Abschätzung die gesamte PM₁₀-Immissionszusatzbelastung inkl. sekundäre Partikel als PM_{2,5}-Zusatzbelastung, dann ergibt sich selbst beim exponiertesten Wohnanrainer nur eine Zusatzbelastung von 0,38 + 0,19 = 0,57 µg/m³ im Jahresmittel, die unter 3 % des PM_{2,5}-Grenzwertes der Stufe 1 sowie unter 3%

des $PM_{2,5}$ -Richtgrenzwertes der Stufe 2 liegt, und damit jedenfalls als irrelevant einzustufen ist. Es wird aber ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich hier um eine deutliche Überschätzung der realistisch zu erwartenden $PM_{2,5}$ -Zusatzbelastung handelt.

Zu Immissionen von $PM_{2,5}$ wird auch noch auf die Ergänzung des TGA Luftschadstoffe und Klima im Punkt VI.3.1 und auf die Aktualisierungen 2014 im selben Punkt des gegenständlichen Bescheides verwiesen.

Ozonbildungspotential

Bei den für die Ozonbildung relevanten Emissionen der Vorläufersubstanzen NO_x und Nichtmethan Kohlenwasserstoffe (NMHC) kommt es durch das Vorhaben gegenüber der Nullvariante zu Zunahmen von 8 - 15 % (NMHC + 2 t/a bzw. + 8 %, Stickoxide + 38 t/a bzw. + 15 %). Da für die Beurteilung von Ozonumwandlungen nicht nur von kleinräumigen, projektbezogenen Emissionen, sondern von der großräumigen Emissionssituation auszugehen ist, sind die Emissionen des geplanten Vorhabens am regionalen Emissionsniveau zu messen. Aufgrund der im Verhältnis zu den regionalen Gesamtemissionen der Ozon-Vorläufersubstanzen NO_x und Kohlenwasserstoffe geringen Emissionen eines Einzelvorhabens kann eine messbare Ozonneubildung oder -abnahme infolge eines einzelnen Vorhabens erfahrungsgemäß ausgeschlossen werden. Im Nahbereich von Straßen kommt es durch die Emissionen von NO_x zu einer Reduktion der Ozonkonzentrationen.

Immissionen von Schwefeldioxid (SO_2)

Die Emissionen von Schwefeldioxid sind stark rückläufig und sanken in Österreich in den letzten 20 Jahren auf etwa 25% des Ausgangswertes, so dass SO_2 in den meisten österreichischen Regionen heute kein Problem mehr darstellt. Die SO_2 -Emissionen des Kfz-Verkehrs sind – gemessen an den anderen Verkehrsemissionen – nur von untergeordneter Bedeutung. Aufgrund des ab 2011 innerhalb der EU-Mitgliedsstaaten geltenden Grenzwertes für den Schwefelgehalt in Kraftstoffen von 10 ppm werden sich die verkehrsbedingten Schwefelgehalte auf einen Bruchteil der derzeitigen Emissionen reduzieren, so dass davon auszugehen ist, dass die Zusatzbelastung damit sowohl für Menschen, Vegetation und Ökosysteme für den gesamten Betrachtungszeitraum als unerheblich einzustufen ist.

Da die Vorbelastung im regionalen Untersuchungsraum zudem sehr gering ist, können Grenz- und Richtwertüberschreitungen bei SO_2 ausgeschlossen werden. Es kann auch davon ausgegangen werden, dass das Zielniveau für freilebende Tiere (JMW 10 $\mu g/m^3$) im Projektgebiet überall eingehalten werden kann. Es sind daher keine Auswirkungen durch die Immissionen von SO_2 zu erwarten.

Nachteilige Auswirkungen auf Mensch und Umwelt durch Schwefeldioxidemissionen infolge der vorhabenbedingten Verkehrszunahmen können ausgeschlossen werden.

Immissionen von Kohlenmonoxid (CO)

Die maximalen Zusatzbelastungen durch CO betragen nur einen Bruchteil des Grenzwertes und sind damit für den gesamten Betrachtungszeitraum als unerheblich einzustufen (Vorbelastung = Gesamtbelastung). Da auch bei innerstädtischen Messstellen in der unmittelbaren Nähe sehr

stark befahrener Straßen der Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten wird, ist auch in unmittelbarer Nähe der S 7 West und ihrer Zulaufstrecken mit keinen für die Gesundheit von Menschen oder Tieren relevanten Auswirkungen zu rechnen. Für Pflanzen ist CO ungiftig.

Nachteilige Auswirkungen auf Mensch und Umwelt durch Kohlenmonoxidemissionen infolge der vorhabenbedingten Verkehrszunahmen können ausgeschlossen werden.

Immissionen sonstiger verkehrsrelevanter Schadstoffe

Für **Benzol** wurde die Gesamtbelastung durch Verkehrsemissionen für die betrachteten Immissionspunkte mit 1,3 - 1,5 µg/m³ (JMW) abgeschätzt, was weit unter dem IG-L - Grenzwert (JMW 5 µg/m³) liegt. Grenzwertüberschreitungen sind für den gesamten Betrachtungszeitraum auszuschließen. Die Zusatzbelastungen im Bereich von Wohnanrainern sind mit maximal 0,02 µg/m³ bzw. 0,4% des Grenzwertes als irrelevant einzustufen. Es sind daher auch keine relevanten Auswirkungen zu erwarten.

Für **Benzo(a)pyren** wurden keine Emissions- und Immissionsberechnungen vorgenommen, da Literaturdaten von Messungen an der A 2 zeigen, dass selbst bei einem durchschnittlichen Tagesverkehr von 113.000 Kfz der Jahresmittelwert mit 0,76 ng/m³ unter dem Zielwert für das Jahresmittel (1,0 ng/m³ gemäß Richtlinie 2004/107/EG des europäischen Parlamentes und des Rates vom 15. Dezember 2004 über Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft) liegt. Es ist daher mit keinen erheblichen Zusatzbelastungen durch das Vorhaben zu rechnen.

Auch für **Blei im Schwebstaub (PM₁₀)** wurden keine Berechnungen der Zusatzbelastung durchgeführt, da der Kfz-Verkehr mit dem Verbot für bleihaltige Kraftstoffzusätze derzeit keine relevante Quelle für Bleiemissionen mehr darstellt und erhebliche projektbedingte Belastungen mit Sicherheit auszuschließen sind. Auch für Cadmium im Schwebstaub sind keine relevanten Belastungen zu erwarten, da die an der A 2 in Biedermannsdorf gemessenen Werte von 0,25 ng/m³ weit unter dem Richtwert der WHO (5 ng/m³) liegen.

Bezüglich **Platin** ist festzustellen, dass gemessene Immissionskonzentrationen am Getreidemarkt in Wien, eine sehr stark befahrene innerstädtische Straße, um den Faktor 1000 unter dem niedrigsten bekannten Schwellenwert für gesundheitsrelevante Effekte liegen. Es ist daher nach dem derzeitigen Stand des Wissens mit keinen nachteiligen Auswirkungen durch Platinemissionen aus den Katalysatoren zu rechnen.

Nachteilige Auswirkungen auf Mensch und Umwelt durch vorhabenbedingte Immissionszunahmen von Benzol, Benzo(a)pyren und Schwermetalle im Schwebstaub sind beim derzeitigen Stand des Wissens auszuschließen.

Zusammenfassende Beurteilung

Aus Sicht des Fachgebietes Luft und Klima sind die Auswirkungen des Vorhabens während des Betriebes auf das **Schutzgut Luft** unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als unbedingt erforderlich angesehenen Maßnahmen für die **Be-**

triebsphase in den entlasteten Bereichen entlang der B 319 und B 65 als positiv, in den **zusätzlich belasteten Bereichen als geringfügig** einzustufen.

In der **Bauphase** kommt es in einigen Siedlungsbereichen (v.a. Speltenbach, Rudersdorf) zu relevanten Tagesmittelwert-Zusatzbelastungen durch PM₁₀, die allerdings nur temporär und aus lufttechnischer Sicht daher als **vertretbar** einzustufen sind.

Der vom Vorhaben induzierte Verkehr wurde in der Immissionsprognose ausreichend berücksichtigt.

Bewertung der Auswirkungen auf das Klima

Auswirkungen durch klimarelevante Emissionen

Österreich hat sich im Zuge des „Kyoto-Abkommens“ verpflichtet, den Ausstoß der Treibhausgase bis 2012 im Vergleich zu 1990 um 13 Prozent zu reduzieren. Damals lagen die österreichweiten Emissionen bei 78,5 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten pro Jahr. Eine wirksame Reduktion der klimarelevanten Emissionen ist in Österreich bislang allerdings ausgeblieben. Im Jahr 2003 betragen die österreichischen Emissionen 91,6 Millionen Tonnen.

Durch den Ausbau der S 7 West sind im Prognosejahr 2025 gegenüber der Nullvariante aufgrund der größeren Fahrleistungen und der höheren Fahrtgeschwindigkeiten höhere Jahresemissionen im Ausmaß von rd. 14.000 t (CO₂-Äquivalente) zu erwarten. Zieht man die gesamtösterreichischen Emissionen als Vergleichsbasis heran, die lt. Umweltbundesamt (2002) ca. 80 Millionen Tonnen jährlich betragen, liegt die Emissionszunahme durch den Ausbau der S 7 West bei 0,02 % der österreichischen Emissionen. Der Beitrag des Vorhabens zu den gesamtösterreichischen Emissionen ist damit so gering, dass er keinen Einfluss auf die Erfüllung bzw. Nichterfüllung von Klimaschutzziele, zu denen sich Österreich verpflichtet hat, haben wird.

Auswirkungen auf die lokalen Klimaverhältnisse durch die Emissionen klimarelevanter Gase sind nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf das Mikroklima

Straßenbauten können das Mikroklima grundsätzlich durch Geländeänderungen (Dammbauten, Einschnitte), Versiegelungen und durch Begleitpflanzungen beeinflussen, woraus negative, aber auch positive Auswirkungen für menschliche Nutzungen resultieren können.

Die im UVE-Fachbeitrag „Klima“ durchgeführten Modellierungen zeigen, dass die natürliche Kaltluftproduktion die Höhe anlagenbedingter Hindernisse innerhalb kurzer Zeit bei weitem übersteigt. Relevante Kaltluftlagerungen entlang der S 7 werden daher nicht erwartet. Aufgrund des geringen Ausmaßes potentieller Kaltluftlagerungen werden die Auswirkungen als geringfügig eingestuft.

In Bereichen mit Durchschneidungen von Waldbeständen kommt es entlang der neu geschaffenen Bestandesränder zu einer plötzlichen Änderung der Luftfeuchtigkeit, der Temperatur und deren Extremwerte, der Luftbewegungen und der Ein- und Ausstrahlung. Im Vergleich zum ausgeglicheneren Mikroklima des Bestandesinneren kommt es zu höheren Temperaturen und geringerer Luftfeuchtigkeit. Dieser Effekt nimmt im Bestandesinneren rasch ab und reicht über ei-

nen Bereich von 3 - 5 Baumhöhen und klingt bei einem erwachsenen Bestand damit in einer Entfernung von ca. 100 m vom Bestandesrand aus. Nach Bildung eines neuen Waldtraufes ist der Effekt ohne Bedeutung. Die Auswirkungen auf das Mikroklima sind zu Beginn der Bauphase relativ am größten und werden als vertretbar eingestuft, nehmen während der Betriebsphase rasch ab und werden insgesamt als geringfügig eingestuft.

Durch die Versiegelung der Straße kommt es am Tag unter Strahlungsbedingungen zu einer wesentlichen Erhöhung der Oberflächentemperaturen, die durch die Wärmespeicherfähigkeit der Straßenmaterialien bis in die Nachtstunden andauern kann. Direkte Auswirkungen auf die Umgebung beschränken sich aber auf wenige Meter neben der Fahrbahn, wodurch auch die Gesamtverdunstung nicht wesentlich beeinflusst wird. Der Verdunstungsverlust durch die Versiegelung wird zudem durch die Straßenbegleitpflanzungen kompensiert. Die Auswirkungen sind insgesamt als geringfügig anzusehen. Die Wärmeabgabe durch die Fahrzeuge führt zu keiner nachweisbaren Veränderung der Umgebungstemperatur.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Luftschadstoffe und Klima ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A2) - Dobersdorf, unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Luft sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen in den durch das Vorhaben neu belasteten Bereichen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

Im Bereich der Ortsdurchfahrten entlang der B 319/B 65 kommt es durch das Vorhaben zu positiven Auswirkungen (Verbesserung der gegebenen Situation).

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima sind in der Bauphase als vertretbar und in der Betriebsphase als geringfügig einzustufen.

Aktualisierungen 2014:

Folgende Unterlagen betreffend die Fachgebiete Luftschadstoffe und Klima sowie Forstwirtschaft wurden von der Projektwerberin vorgelegt:

- S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Einreichprojekt 2008, Bericht 2014, Fachbereich Raum und Umwelt, Gegenüberstellung UVP und Ist-Zustand 2014, Einlage 5.1
- S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Einreichprojekt 2008, Bericht 2014, Fachbereich Luftschadstoffe, Einlage 04.1, Revision 2 vom 07. November 2014

Weiters wurde von der Projektwerberin noch ein Bericht für den Fachbereich Verkehr vorgelegt (S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Einreichprojekt 2008, Bericht 2014, Fachbe-

reich Verkehr, Stellungnahme zur Überprüfung der Verkehrsprognose, Einlage 01.1), der bei der Durchführung der gegenständlichen Prüfung ebenfalls berücksichtigt wurde.

Im Bericht 2014, Fachbereich Luftschadstoffe (Einlage 04.1) wird ausgeführt, dass die zwischen dem Zeitpunkt der Erstellung der Einreichunterlagen und August 2014 eingetretenen Änderungen im Hinblick auf zusätzliche Bebauung, neue rechtliche Rahmenbedingungen (Grenzwerte) und neue Grundlagen in Bezug auf das Projekt S 7 Abschnitt West für den Fachbereich Luftschadstoffe beurteilt wurden.

Es wird im Bericht 2014 darauf hingewiesen, dass sich gemäß den Aussagen des Fachbereiches Verkehr keine Änderungen in den Verkehrsprognosen ergeben, und somit die im Einreichprojekt angeführten Berechnungsergebnisse vollinhaltlich aufrecht bleiben. Dass sich keine relevanten Veränderungen der Verkehrsprognose für den Prognosehorizont 2025 ergeben, wird im Bericht 2014 zum Fachbereich Verkehr (Einlage 01.1) ausgeführt, und vom UVP-SV für Verkehr und Verkehrssicherheit bestätigt.

- **Berücksichtigung neuer Bauungen**

Im Untersuchungsraum sind gegenüber der Beurteilungsgrundlage der UVP zahlreiche neue Bauungen entstanden, für deren Immissionssituation zum Großteil die in der UVP geprüften Rechenpunkte repräsentativ sind. Es wurden jedoch auch Bauten errichtet, deren Immissionssituation durch die Rechenpunkte der UVE nicht ausreichend abgebildet wird. Im Bericht 2014 Luftschadstoffe (Einlage 04.1) sind die neuen Bauungen lagemäßig dargestellt. Für von den bisherigen Rechenpunkten nicht erfasste Wohnbauten wurden zusätzliche Rechenpunkte gesetzt und die Immissionsbelastungen (Zusatz- und Gesamtbelastung) durch den Betrieb der S 7 West dargestellt. Als Berechnungsgrundlage wurden die in der UVE verwendeten Methoden und Rechenmodelle herangezogen.

Die Ergebnisse der Immissionsberechnungen betreffend die neuen Bauungen wurden in Tabelle 1-1 und 1-2 in Einlage 04.1 dargestellt. Der in der Betriebsphase exponierteste Wohnanrainer wird dabei durch den Immissionspunkt NP1 an der zwischen der geplanten Anschlussstelle Fürstenfeld und dem Ortsgebiet von Fürstenfeld verlaufenden L401 repräsentiert. Hinsichtlich der Beurteilung der Bauphase ändert sich durch die neue Bauung nichts; der in der Bauphase exponierteste Wohnanrainer wird nach wie vor von dem bereits im UVP-TGA behandelten Immissionspunkt 22 (Anschlussstelle B57a) repräsentiert.

Die am Immissionspunkt NP1 zu erwartende Zusatzbelastung (Differenz zwischen S 7 West 2015 und Nullplanfall 2025) wurde für das JMW von Stickstoffdioxid (NO₂) mit 4,1 µg/m³ und für den maximalen Halbstundenmittelwert (HMW) mit 6,7 µg/m³ prognostiziert. Die Gesamtbelastung liegt jedoch sowohl beim JMW mit 19 µg/m³ als auch beim max. HMW mit 114 µg/m³ weit unter den für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit anzuwendenden Grenzwerten des IG-LidgF (JMW 30+10 µg/m³, HMW 200 µg/m³).

Hinsichtlich **Feinstaub PM₁₀** beträgt die Zusatzbelastung im Jahresmittel beim exponiertesten Wohnanrainer 0,8 µg/m³. Addiert man zu diesem Wert noch die vorhabenbedingte Neubildung

von sekundären Partikel im Ausmaß von $0,19 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (vgl. UVP-TGA Luftschadstoffe und Klima) ergibt sich eine maximale Zusatzbelastung von ca. $1,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$, die unter dem Irrelevanzkriterium der RVS 04.02.12 Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen liegt, und damit dem Vorhaben S 7 West nicht zuordenbar ist.

Hinsichtlich Feinstaub $\text{PM}_{2,5}$ kann davon ausgegangen werden, dass die Zusatzbelastung etwa 70% der verkehrsbedingten Zusatzbelastung von PM_{10} beträgt. Damit ergibt sich eine maximale Zusatzbelastung im Jahresmittel beim exponiertesten Wohnanrainer von $0,8 \mu\text{g}/\text{m}^3 \times 0,7 = 0,56 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Addiert man zu diesem Wert noch die gesamte vorhabenbedingte Neubildung von sekundären Partikel im Ausmaß von $0,19 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (vgl. UVP-TGA Luftschadstoffe und Klima) ergibt sich eine maximale Zusatzbelastung von $0,75 \mu\text{g}/\text{m}^3$, die das Irrelevanzkriterium der RVS 04.02.12 Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen nicht übersteigt.

Die im UVP-TGA „Luftschadstoffe und Klima“ getroffene Schlussfolgerung, dass es durch den Betrieb des Vorhabens zu keinen relevanten Beiträgen zu Grenzwertüberschreitungen kommt und die Auswirkungen insgesamt als vertretbar einzustufen sind, bleibt auch unter Berücksichtigung neuer Bebauungen in vollem Umfang aufrecht.

- **Berücksichtigung neuer rechtlicher Rahmenbedingungen (IG-L) seit der Änderung des IG-L im Jahr 2010 sind im Genehmigungsverfahren nunmehr folgende Grenzwerte anzuwenden:**

Seit der Änderung des IG-L im Jahr 2010 sind im Genehmigungsverfahren nunmehr folgende Grenzwerte anzuwenden:

Tabelle 1: Genehmigungskriterien nach IG-L

Luftschadstoff	HMW (Halbstundenmittel)	MW8 (8-Stundenmittel)	TMW (Tagesmittel)	JMW (Jahresmittel)
Stickstoffdioxid (NO_2)	$200 \mu\text{g}/\text{m}^3$			$30+10 = 40 \mu\text{g}/\text{m}^3$
PM_{10}			$50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (35 Ü) ⁽¹⁾	$40 \mu\text{g}/\text{m}^3$
$\text{PM}_{2,5}$				$25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ⁽²⁾
Stickoxide (NO_x)				$30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ⁽³⁾
Schwefeldioxid (SO_2)	$200 \mu\text{g}/\text{m}^3$		$120 \mu\text{g}/\text{m}^3$	$20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ⁽³⁾
Blei in PM_{10}				$0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$
Arsen in PM_{10}				$6 \text{ ng}/\text{m}^3$ ⁽⁴⁾
Cadmium in PM_{10}				$5 \text{ ng}/\text{m}^3$ ⁽⁴⁾
Nickel in PM_{10}				$20 \text{ ng}/\text{m}^3$ ⁽⁴⁾
Benzo(a)pyren in PM_{10}				$1 \text{ ng}/\text{m}^3$ ⁽⁴⁾

Anmerkung zu Tabelle 1: Verkehrsrelevante Schadstoffe sind grau hinterlegt.

(1) 35 Überschreitungen des TMW-Grenzwertes sind im Genehmigungsverfahren zulässig

(2) Der Grenzwert für $\text{PM}_{2,5}$ gilt ab 1. Jänner 2015

(3) Die Grenzwerte der Verordnung zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation gelten nur in Hintergrundgebieten (außerhalb von Ballungsräumen und nicht im unmittelbaren Einflussbereich von NO_x - und SO_2 -Emittenten)

(4) Die Zielwerte der Anlage 5b dürfen ab dem 31. Dezember 2012 nicht mehr überschritten werden.

Gegenüber dem Stand des UVP-TGA „Luftschadstoffe und Klima“ und des UVG bedeutet die Änderung, dass hinsichtlich des Jahresmittels für NO₂ statt bisher 30 µg/m³ nunmehr ein Genehmigungskriterium von 40 µg/m³ gilt und bei PM₁₀ statt bisher jährlich 25 Überschreitungen nunmehr 35 Überschreitungen des Grenzwertes für das Tagesmittel als Genehmigungskriterium heranzuziehen sind. Die fachliche Schlussfolgerung der UVP, dass die gesetzlichen Kriterien hinsichtlich Schadstoffbelastung durch das Vorhaben S 7 West eingehalten werden bzw. durch das Vorhaben kein relevanter Beitrag zu Grenzwertüberschreitungen zu erwarten ist, gilt auch unter Anwendung der aktuellen - weniger strengen - gesetzlichen Kriterien.

Weiters wurde im Rahmen der Änderung des IG-L ein Grenzwert für PM_{2,5} definiert (JMW 25 µg/m³), der im TGA bereits berücksichtigt wurde, da dieser Grenzwert damals zwar noch nicht im österreichischen IG-L, aber bereits in der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa, festgelegt war. Die fachlichen Schlussfolgerungen der UVP ändern sich durch die im Jahr 2010 erfolgte Übernahme dieses Grenzwertes in das österreichische Recht nicht.

- **Berücksichtigung neuer Immissionsmessungen**

In der von der Projektwerberin vorgelegten Aktualisierung (Bericht 2014, Fachbereich Luftschadstoffe) wurden auch die Messwerte der Luftgütemessstelle Fürstenfeld aktualisiert. Für die wesentlichsten verkehrsrelevanten Schadstoffe (NO₂, NO_x, PM₁₀) werden an dieser Stelle noch Vergleichsdaten regionaler Dauermessstellen des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung (Messstellen Hartberg und Fürstenfeld) für die Jahre 2008 und 2009 ausgewertet. Die Daten aus dem Jahr 2007 wurden bereits im UVP-TGA dargestellt und werden hier zur Orientierung nochmals aufgelistet (Tabelle 2).

Tabelle 2: Schadstoffgrundbelastung an regionalen Dauermessstellen (2007 – 2012)

Messstelle	Jahr	PM10			NO ₂			NO _x
		JMW	TMW _{max}	Ü TMW	JMW	TMW _{max}	HMW _{max}	JMW
Genehmigungsgrenzwerte IG-L		40	50	35	40	80*	200	30*
Hartberg	2007	28	89	32	19	51	108	36
	2008	26	165	17	16	44	103	31
	2009	26	127	20	18	59	95	33
	2010	24	93	24	20	96	175	39
	2011	27	132	36	21	58	109	41
	2012	25	91	13	21	67	107	37
Fürstenfeld	2007	26	90	26	17	43	87	37
	2008	24	115	14	20	50	107	38
	2009	25	116	22	18	48	99	34

	2010	28	110	42	22	76	135	48
	2011	29	101	41	20	57	125	37
	2012	27	96	32	19	65	112	33

Quelle: Luftgütejahresberichte

* Die Vegetationsschutzgrenz- und -zielwerte gelten nur für Hintergrundgebiete, nicht aber in unmittelbarer Nähe von SO₂- oder NO₂-Emittenten. in Hartberg und Fürstenfeld sind diese Kriterien daher nicht anzu*

* Die Vegetationsschutzgrenz- und -zielwerte gelten nur für Hintergrundgebiete, nicht aber in unmittelbarer Nähe von SO₂- oder NO₂-Emittenten. in Hartberg und Fürstenfeld sind diese Kriterien daher nicht anzuwenden.

Der JMW-Grenzwert für **Feinstaub PM₁₀** sowie die anzuwendenden Grenzwerte für **Stickstoffdioxid NO₂** wurden in allen Beobachtungsjahren eingehalten; die Voraussetzungen gemäß IG-L § 20 Abs. 3 IG-L für die zulässigen Überschreitungen des Tagesmittels wurde in den Jahren 2007 bis 2009 und 2012 an beiden Messstellen eingehalten.

In den Jahren 2010 und 2011 wurden an der Messstelle Fürstenfeld allerdings 42 bzw. 41 Überschreitungen des TMW-Grenzwertes für PM₁₀ registriert. Wie die tagesweise Auflistung der Überschreitungen z.B. für das Jahr 2010 für die Messstelle Fürstenfeld zeigt, ist dies im Wesentlichen auf ungünstige meteorologischen Bedingungen zwischen Mitte Jänner und Mitte Februar 2010 zurückzuführen; zwischen 16. Jänner 2010 und 19. Februar 2010 wurde beinahe täglich eine Überschreitung des Tagesmittelwerts gemessen.

Die Messstelle Hartberg war im Jahr 2010 deutlich geringer belastet; hier wurden nur 25 Überschreitungen des TMW registriert; das Kriterium im Genehmigungsverfahren wurde hier im gesamten Beobachtungszeitraum 2007 bis 2012 nur im Jahr 2011 knapp überschritten.

Für **Feinstaub PM_{2,5}** sind für den Untersuchungsraum keine Messdaten im Steirischen Luftgütejahresbericht 2012 aufgelistet. Die Messergebnisse der nächstgelegenen Messstelle Graz-Süd (2007: JMW 25 µg/m³, 2008: JMW 24 µg/m³, 2009: JMW 23 µg/m³, 2010: JMW 24 µg/m³, 2011: 25 µg/m³, 2012: 21 µg/m³) zeigen, dass der JMW-Grenzwert von 25 µg/m³ auch bei einer deutlich höheren Gesamt-Feinstaubbelastung (Graz-Süd 2008: PM₁₀-JMW 33 µg/m³, 2009: PM₁₀-JMW 31 µg/m³, 2010 und 2011: PM₁₀-JMW 34 µg/m³, 2012: PM₁₀-JMW 28 µg/m³) eingehalten wurde. Im Luftgütejahresbericht 2012 wird für die Messstellen Graz-Süd und Graz-Nord ein PM_{2,5} – Anteil am gesamten Feinstaub (PM₁₀) von 74-77% angegeben. Legt man diese Relation auf das Untersuchungsgebiet um, ist in der Region Fürstenfeld von einem PM_{2,5} Jahresmittelwert von rd. 18,5 - 22,3 µg/m³ und damit von einer Einhaltung des Grenzwertes für PM_{2,5} auszugehen.

In der UVE und im UVP-TGA „Luftschadstoffe und Klima“ wurde als regionale, großräumige Hintergrundbelastung ein PM₁₀ - Jahresmittelwert von 31 µg/m³ angenommen. Dieser Wert war Grundlage für die Errechnung der Gesamtbelastung. Wie den Luftgüte-Jahresberichten von 2007 bis 2012 zu entnehmen ist, lagen die an der Station Fürstenfeld gemessenen Jahresmittelwerte auch in den seit Beginn der Messungen in Fürstenfeld schlechtesten Jahren (2010: 42 Überschreitungen, 2011: 41 Überschreitungen des TMW-Grenzwertes) unter dem in im UVP-Verfahren angenommenen Wert der regionalen Hintergrundbelastung (2010: JMW 28 µg/m³,

2011: JMW 29 µg/m³). Die den Aussagen im UVP-TGA „Luftschadstoffe und Klima“ zugrunde liegende Immissionsprognose (die Anzahl der Überschreitungen des TMW-Grenzwertes wurde aus der Relation zum JMW berechnet) liegt daher auf der sicheren Seite.

Die **Schlussfolgerungen der UVP**, dass bei Feinstaub PM₁₀ in der Region zumindest in manchen Jahren von einer grenzwertüberschreitenden Vorbelastung auszugehen ist, und daher von einem Vorhaben nur keine relevanten Immissionszunahmen im Sinne des § 20 Abs 3 IG-L ausgehen dürfen, bleibt daher nach wie vor aufrecht. Die S 7 West erfüllt auch unter Berücksichtigung der neuen Rahmenbedingungen diese Anforderungen. **Da es durch die S 7 in diesen Bereichen zu keinen relevanten, dem Vorhaben zuordenbaren Immissionszunahmen durch PM₁₀ kommt, ist diese lufttechnische Forderung erfüllt und das Vorhaben war und ist auch weiterhin als umweltverträglich zu bewerten.**

Auch hinsichtlich der anderen verkehrsrelevanten Schadstoffe sind die Schlussfolgerungen der UVP in vollem Umfang aufrecht zu erhalten.

- **Emissionsmodell**

Die Emissionswerte für den On-Road-Bereich wurden in der UVE mit dem vom Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik der TU Graz speziell für die Emissionsberechnung für Straßennetzwerke entwickelten Modell Network Emission Model (NEMO) () berechnet. Es ist konsistent mit dem „Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 2.1 Umweltbundesamt, Februar 2004) und war zum Zeitpunkt der Erstellung des UVP-TGA „Luftschadstoffe und Klima“ im Jahr 2009 aktuell.

Zwischenzeitlich wurden die Emissionsmodelle mehrfach angepasst; aktuell ist das neue „Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 3.2“ (Umweltbundesamt, Juli 2014) sowie das aktuelle Modell NEMO 3.7.1 (2014).

Von der Projektwerberin wurde im Bericht 2014 „Luftschadstoffe“ eine Neuberechnung der Emissionsmengen von NO_x und PM₁₀ im Untersuchungsgebiet der S 7 West für das Prognosejahr 2015 vorgenommen. Die Ergebnisse dieser Neuberechnung sowie der Vergleich mit den der UVP zugrundeliegenden Emissionsberechnungen ist der Tabelle 3 zu entnehmen.

Tabelle 3: Schadstoffemissionen - Vergleich Berechnungsbasis UVE 2008 und Stand 2014

Schadstoff/ Berechnungsbasis	Emissionen in t/a Planfall 0/2025	Emissionen in t/a Planfall S 7/2025	Veränderungen in t/a	Veränderungen in %
Stickoxide (NO_x)				
UVE EP 2008	244	282	+38	+15%
Stand 2014	178	206	+28	+15%
Feinstaub PM₁₀				
UVE EP 2008	35	34	-1	-3%
Stand 2014	24	23	-1	-4%

Für NO_x und PM₁₀ ergeben sich mit NEMO 3.7.1 (2014) gegenüber den in der UVE verwendeten Emissionsfaktoren für das Bezugsjahr 2025 für den Untersuchungsraum deutlich geringere Emissionen. Die Prognose in der UVE unterstellte damit für die Emissionen des Verkehrs im Untersuchungsraum höhere NO_x- und PM₁₀-Emissionen, als nach dem aktuellen NEMO 3.7.1 und dem aktuellen Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs. Die Emissionsprognose der UVE und die darauf fußenden Beurteilungen in der UVP liegen damit auf der sicheren Seite.

Zudem ist festzuhalten, dass die Gesamtbelastungen durch NO₂ im Einwirkungsbereich der S 7 weit unter den geltenden Genehmigungskriterien des IG-L liegen: Der höchste JMW von NO₂ liegt mit 28 µg/m³ weit unter dem Grenzwert (JMW 40 µg/m³). Also selbst wenn es entgegen der Prognose zu höheren spezifischen NO_x-Emissionen kommen sollte, ist nicht zu erwarten, dass es dadurch zu Grenzwertüberschreitungen kommen würde.

- **Anpassung der RVS 04.02.12 Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen**

Die RVS 04.02.12 Schadstoffausbreitung an Straßen wurde am 1. April 2014 mit der Neuzeichnung Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen neu herausgegeben.

Dies führt zu Änderungen bei der Abschätzung der Tage mit Überschreitung des Grenzwertes für das Tagesmittel bei PM₁₀.

Im UVE-Fachbereich „Luftschadstoffe“ (Einreichprojekt 2008, Einlage 6.3.1) wurde die Anzahl der Überschreitungen des TMW aus mit Hilfe eines statistischen Zusammenhang zwischen dem gemessenen Jahresmittelwert von PM₁₀ und der Anzahl an Tagen mit Überschreitungen des Grenzwertes für den maximalen Tagesmittelwert von 50 µg/m³ berechnet. Diese Gleichung lautete damals

$$\text{Anzahl Überschreitungen} = 4 * \text{JMW} [\mu\text{g}/\text{m}^3] - 77 [\mu\text{g}/\text{m}^3]$$

Die Berechnung der Anzahl der Überschreitungen des TMW erfolgte damit in der UVE nach dem zum Einreichzeitpunkt, sowie zum Zeitpunkt der Gutachtenserstellung und der mündlichen Verhandlung aktuellen RVS 04.02.12 Schadstoffausbreitung an Straßen.

Entsprechend den Vorgaben der überarbeiteten RVS 04.02.12 Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen hat sich die Gleichung zur Berechnung der Anzahl der Überschreitungen geändert; die Gleichung lautet nunmehr:

$$\text{JMW} = 0,24 \text{ Überschreitungstage} + 19,26 \text{ und daher:}$$

$$\text{Anzahl Überschreitungstage} = (\text{JMW} - 19,26) / 0,24$$

Tabelle 4: Berechnung der PM₁₀-Überschreitungstage in der UVE 2008 und Stand 2014

JMW PM10	Überschreitungstage lt. UVE (Einreichprojekt 2008)	Überschreitungstage lt. RVS 04.02.12 (2014)
28	35	36
30	43	45
32	51	53
34	59	61
36	67	70

Wie Tabelle 4 zeigt, ergibt die in der RVS 04.02.12 Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen beschriebene Gleichung im Vergleich zu der in der UVE und UVP verwendeten Gleichung eine geringfügig höhere Anzahl von jährlichen Überschreitungen des TMW-Grenzwertes (1 - 3 zusätzliche Überschreitungen) für PM₁₀ in Relation zum Jahresmittel.

An der konkreten Beurteilung der Immissionen durch die S 7 ändert sich durch die neue Berechnungsformel jedoch nichts, da imTGA „Luftschadstoffe und Klima“ für den gesamten Einwirkungsbereich der S 7 West eine grenzwertüberschreitende Vorbelastung durch PM₁₀ unterstellt wurde, und daher das Beurteilungskriterium lautete, dass es zu keinen relevanten PM₁₀-Immissionsbeiträgen durch das Vorhaben kommen darf, was nach wie vor eingehalten wird. Relevante Immissionsbeiträge werden dabei nach dem Schwellenwertkonzept der RVS 04.02.12 Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen für die Zusatzbelastung im Jahresmittel definiert, und nicht nach der Anzahl der Überschreitungen des Grenzwertes für das Tagesmittel.

- **Änderungen bezüglich Bauphase und Klima**

Bezüglich Bauphase haben sich weder der Stand der Technik bezüglich Emissionsberechnungen noch die Rahmenbedingungen hinsichtlich der Exposition von Wohnanrainern relevant verändert, so dass die Schlussfolgerungen der UVP in vollem Umfang aufrechterhalten werden können. Dies gilt auch für den Fachbereich Klima.

- **Zusammenfassende Beurteilung**

Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, dass angesichts der dargestellten Aktualisierungen die Ergebnisse die Beurteilung im UVG hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenanfordernis und Maßnahmenwirksamkeit für den Fachbereich Luftschadstoffe und Klima nach wie vor zutreffen.

III.1.5. Fachbereich 05 - Forstwirtschaft und Forsttechnisches Gutachten

Gegenstand des TGA Forstwirtschaft sind die Auswirkungen durch Bau und Betrieb der Trasse im Abschnitt Riegersdorf (A 2) bis Dobersdorf auf das Schutzgut Lebensraum Wald sowie auf das menschliche Nutzungsinteresse Forstwirtschaft, das auch die überwirtschaftlichen Waldfunktionen beinhaltet.

Grundlagen für die Erstellung des Fachgutachten „Forstwirtschaft“ im Rahmen der UVP waren die von der Projektwerberin vorgelegten Projektunterlagen (Einreichprojekt 2008), die zum Verfahren eingelangten Stellungnahmen sowie die TGA Luftschadstoffe und Klima, Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Wildökologie und Jagd sowie Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und eigene Erhebungen im Jahr 2009.

Untersuchungsraum

Der engere Untersuchungsraum zur Beschreibung der vom Vorhaben voraussichtlich erheblich beeinflussten Umwelt wurde in der UVE mit einem ca. 500 m umfassenden Streifen beidseits der Trassenachse abgegrenzt. Dieser Bereich umfasst die dauernden und befristeten Grundbeanspruchungen von Wald („Trassenumhüllende“) sowie jenen Bereich, der v.a. durch mikroklimatische Veränderungen und Veränderungen des Bestandesrisikos von Flächenbeanspruchungen indirekt betroffen sein könnte. Der engere Untersuchungsraum wurde in der UVE in 8 Teilräume gegliedert.

Der weitere Untersuchungsraum umfasst jene Auswirkungen oder Wechselwirkungen, die über den beidseitigen 500 m Streifen hinausgehen. Dies betrifft vor allem Immissionen von Stickstoffdioxid, deren Relevanzgrenzen bis zu 1,5 km Entfernung von der Trasse reichen.

Für die Beurteilung der regionalen Waldausstattung wurden die vom Vorhaben betroffenen KG herangezogen.

Alternativen, Trassenvariante

Im Zuge des Vorprojektes wurden mehrere Trassenvarianten im Korridor Riegersdorf - Fürstenfeld - Heiligenkreuz untersucht. Insgesamt wurde nach Variantenentwicklung und Vorauswahl (paarweiser Variantenvergleich, Vorprüfung auf Verträglichkeit) eine NKU in 5 Abschnitten mit je 2 bis 3 Varianten zur Beurteilung der Wirkungen der S 7 durchgeführt. Relevant hinsichtlich des Aspektes Forstwirtschaft ist dabei vor allem die Waldbeanspruchung der verschiedenen Varianten.

Zusammenfassend konnte damit in allen Abschnitten eine Auswahltrasse gefunden werden, die dem Kriteriensatz am besten entsprach. Im Zuge der Einreichplanung ergaben sich wegen der dabei festgestellten schwierigen geologischen Verhältnisse und unerwartet hoher Grundwasserstände Adaptierungen der Trasse in den NKU-Abschnitten 2 und 3. Als Entscheidungshilfe für die Trassenauswahl wurde daher die NKU in diesen Abschnitten neu aufgesetzt und die Auswahlvariante für die S 7 Fürstenfelder Schnellstraße endgültig fixiert.

Den Bestimmungen des UVP-G 2000, wonach die wesentlichen Auswahlgründe für die eingereichte Trasse darzulegen sind, wurde damit aus Sicht des Fachbereiches Forstwirtschaft entsprochen. Siedlungsnähere Trassenvarianten hätten aus forstlicher Sicht zwar den Vorteil eines geringeren Waldflächenverbrauches, würden jedoch die Ziele des Lärm- und Immissions-schutzes der Ortschaften schlechter erfüllen.

Nullvariante

Die Nullvariante ist nur scheinbar als eine Option zur Verhinderung negativer Auswirkungen auf das Schutzgut Wald sowie auf das menschliche Nutzungsinteressen Forstwirtschaft anzusehen, da man davon ausgehen muss, dass andere Maßnahmen zur Entlastung der Ortsgebiete und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erforderlich sein werden, wie z.B. Ortsumfahrungen, für die anzunehmen ist, dass ebenfalls Rodungen erforderlich sein werden. Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens sind ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet.

Ist-Zustand

Nach waldökologischen Gesichtspunkten ist der Untersuchungsraum dem Wuchsgebiet 8.2 „Subillyrisches Hügel- und Terrassenland“ (Kilian et al., 1994) zuzuordnen. Die natürliche potentielle Waldgesellschaft auf tiefgründigen, basenreichen Standorten in der kollinen Höhenstufe, dem auch das Untersuchungsgebiet zuzurechnen ist, ist der Eichen-Hainbuchenwald, auf stark bodensaurer Standorten Weißkiefern-Eichenwälder und auf trockenen Standorten der Eichenwald. Entlang der Gewässer gelangen je nach Grundwassereinfluss Auwälder aus Schwarzerlen, Weiden, Eschen und Stieleichen zur Ausbildung.

Die aktuellen Waldgesellschaften sind von einem hohen anthropogenen Nadelholzanteil (Weißkiefer, Fichte) geprägt; teilweise dominieren labile sekundäre Fichtenforste. An der Lafnitz sind auch Schwarzerlenforste verbreitet.

Die Zusammenstellung der Waldfläche und der Gesamtfläche der KG ist in den Einreichunterlagen (Einreichprojekt 2008, UVE-Fachbeitrag Forstwirtschaft, Einlage 5.2.4) dargestellt.

Die Waldausstattung der KG im Untersuchungsgebiet ist mit Ausnahme der KG Fürstenfeld, wo die Waldausstattung als nicht ausreichend einzustufen ist, und der KG Rudersdorf und Deutsch Kaltenbrunn, wo eine geringe Waldausstattung vorliegt, als ausreichend bis hoch anzusehen.

Nach den Waldentwicklungsplänen für die Bezirke Fürstenfeld und Jennersdorf war die Waldflächendynamik im jeweiligen Betrachtungszeitraum in den meisten Standortgemeinden leicht positiv.

Auswirkungen des Vorhabens

Auswirkungen von Flächenbeanspruchungen (Rodungen)

Bauphase

Zur Verwirklichung des Vorhabens sind Rodungen von Wald erforderlich, wobei auch großflächige Rodungen in größeren, zusammenhängenden Waldbeständen erforderlich sind. Die beantragten befristeten Rodeflächen betragen 41,16 ha und die dauernden Rodeflächen 46,27 ha. Der gesamte Waldflächenverlust in der Bauphase beträgt damit 87,43 ha. Die Verringerung der Waldausstattung je KG reicht von 0,2% bis 9,9%, wobei in den KG Riegersdorf, Großwilfersdorf und Fürstenfeld die höchsten Waldflächenverluste auftreten. Die befristeten Rodeflächen werden nach Bauende wiederbewaldet.

Die Auswirkungen von Rodungen im Bereich von Kleinwaldflächen und Gewässersäumen wurden dabei als gering eingestuft, da es sich um Rodungen von linearen und schmalen Gehölzelementen handelt, es dadurch im Einzelfall zu keinen erheblichen Flächenverlusten kommt und die Auswirkungen auf angrenzende Bestände als gering oder unerheblich eingestuft werden können. Die Auswirkungen der Rodungen in den größeren Waldflächen wurden wegen der jeweils großen zusammenhängenden Rodeflächen trotz der zum Teil geringen waldökologischen Wertigkeit als vertretbar eingestuft.

Auswirkungen auf benachbarte Bestände, die bei Rodungen durch mechanische Randschäden, Austrocknung und Sonneneinstrahlung entstehen können, sind im konkreten Fall als vertretbar einzustufen, da zwar lange südseitige Randlinien entstehen, sich die Auswirkungen aber auf den Nahbereich der neuen Waldschneise beschränken.

Durch Rodungen kann der benachbarte Wald einem vermehrten Windwurfisiko ausgesetzt werden. Besonders anfällig sind flachwurzelnde Fichtenbestände auf Gley- oder Pseudogleyböden. Auch ein Öffnen von Beständen gegen die Hauptwindrichtung führt bei labilen Beständen in der Regel zu einer erhöhten Windwurfgefährdung. Als sensibel ist hier besonders der Bereich beim Knoten A 2/S 7 bei Riegersdorf im „Edelseewald“ einzustufen, da hier größere Randlinien quer zu Hauptwindrichtung (W-WNW) entstehen und Fichtenmischwälder dominieren. Hier können auch Windwürfe auf größeren Flächen nicht ausgeschlossen werden, wie das Beispiel des Knotens A 2/Zubringer Oberwart zeigt.

Ansonsten verlaufen die Trasse und damit die Schlaglinien weitgehend talparallel und damit parallel zur Hauptwindrichtung, womit großflächige Windwürfe in angrenzenden Beständen unwahrscheinlich sind. Insgesamt werden die Auswirkungen durch erhöhtes Windwurfisiko als vertretbar angesehen.

Insgesamt sind die Auswirkungen des Flächenverlustes in der Bauphase unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen (Wiederbewaldung befristeter Rodeflächen mit standortgerechten Baumarten) als vertretbar einzustufen.

Betriebsphase

In der Betriebsphase kommt es durch dauernde Rodungen zu einem Waldflächenverlust von insgesamt 46,27 ha. Da die dauernden Rodungen einerseits durch Selbstbindung der Projektwerberin, andererseits durch entsprechende UVP-Auflagen durch Ersatzaufforstungen (mindestens 23,14 ha) und waldverbessernden Maßnahmen (mindestens 23,14 ha) zu kompensieren sind, nehmen die nachteiligen Auswirkungen auf den Wald und seine Wirkungen mit fortschreitender Dauer der Betriebsphase ab, und ab dem Zeitpunkt, an dem die Ersatzaufforstungen das Stangenholzalter erreichen und die waldverbessernden Maßnahmen in vollem Umfang wirksam werden, ist eine weitgehende Kompensation des Flächenverlustes gegeben.

Insgesamt sind die Auswirkungen des Flächenverlustes in der Betriebsphase unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen (Ersatzaufforstung, Waldverbesserung) als vertretbar einzustufen.

Auswirkungen auf die Waldfunktionen

Die Ausweisungen der Waldfunktionen im Waldentwicklungsplan (WEP) wurden vor Ort durch eigene Erhebungen des SV überprüft und bestätigt.

Schutzfunktion

Die Waldbestände im Trassenbereich weisen eine unterschiedlich hohe Wertigkeit der Schutzfunktion auf. Die großen zusammenhängenden Waldbestände (z.B. Edelseewald, Commendewald, Rudersdorfer und Dobersdorfer Wald), in denen auch der Großteil der Rodeflächen anfällt, sind im WEP großteils mit einer geringen Wertigkeit der Schutzfunktion ausgewiesen.

Eine mittlere Wertigkeit der Schutzfunktion liegt bei den Waldbeständen im Tal der Feistritz und einiger Zubringer vor, so auch im Bereich des Knotens A 2/S 7, weiters bei den ins Feistritztal reichenden Waldflächen des Schröttenwaldes sowie eines Teil des Commendewaldes bei Speltenbach.

Eine hohe Wertigkeit der Schutzfunktion wurde im WEP für alle Waldbestände im Lafnitztal festgelegt (Schutz vor Erosionen durch Wind und Wasser). Kleinflächige Rodungen in diesen Beständen sind im Wesentlichen im Bereich der gewässernahen Wälder an der Lafnitz- und an der Lahnbachquerung erforderlich.

Da Wälder mit hoher Schutzfunktion nur in geringem Ausmaß betroffen sind, werden die Auswirkungen der Rodungen auf die Schutzfunktion des Waldes als geringfügig eingestuft.

Wohlfahrtsfunktion

Die Waldbestände im Trassenbereich weisen eine unterschiedlich hohe Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion (Wirkungen des Waldes auf Wasserhaushalt, Klima und Luftqualität) auf. Die großen zusammenhängenden Waldbestände (z.B. Edelseewald, Commendewald, Rudersdorfer und Dobersdorfer Wald), in denen auch der Großteil der Rodeflächen anfällt, sind im WEP großteils mit einer geringen Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion ausgewiesen.

Eine hohe Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion liegt bei den Waldbeständen im Tal der Feistritz und einiger Zubringer vor, so auch im Bereich des Knotens A 2/S 7, weiters bei den ins Feistritztal reichenden Waldflächen des Schröttenwaldes sowie eines Teil des Commendewaldes bei Speltenbach und für alle Waldbestände im Lafnitztal.

Größere, zusammenhängende Rodungen in Beständen mit einer hohen Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion sind im Wesentlichen im Bereich des Knotens A 2/S 7 sowie im Ledergassler Wald erforderlich.

Da Wälder mit hoher Wohlfahrtsfunktion in mittlerem, aber tolerierbarem Ausmaß von Rodungen betroffen sind, werden die Auswirkungen der Rodungen auf die Wohlfahrtsfunktion des Waldes als vertretbar eingestuft.

Erholungsfunktion

Die Waldflächen im Trassenbereich weisen größtenteils eine geringe Wertigkeit der Erholungsfunktion auf, nur im Bereich des Ledergassler Waldes eine mittlere Wertigkeit. Der Verlust dieser Flächen hat keine erheblichen Auswirkungen auf die Erholungsfunktion des Waldes in der Umgebung der Rodeflächen. Die Auswirkungen werden als geringfügig eingestuft.

Nutzfunktion

Durch das Vorhaben werden insgesamt 87,43 ha Waldfläche gerodet. Nach den Daten der Österreichischen Forstinventur ist für die Forstbezirke in der Region Südoststeiermark und Südburgenland mit einer durchschnittlichen jährlichen Holznutzung von insgesamt ca. 1,8 Mio Festmetern zu rechnen. Unter der Annahme, dass die Wälder im Bereich der Trasse hinsichtlich der Vorratsverhältnisse dem Durchschnitt der gesamten Region weitgehend entsprechen, kann mit einem durchschnittlichen Holzanfall von ca. 300 fm/ha gerechnet werden. Der Holzanfall bei den Trassenschlägerungen für die S 7 beträgt mit ca. 26.000 fm einen Bruchteil der regionalen jährlichen Holznutzung (1,4%). Es sind daher keine relevanten Auswirkungen auf die lokale Forstwirtschaft und den regionalen Holzmarkt zu erwarten.

Öffentliches Interesse an der Walderhaltung

Insgesamt 77,10 ha Rodeflächen (bzw. 88% der gesamten Rodefläche für die S 7 West) fallen in Wäldern mit einer geringen Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen an. Die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen steht in diesen Bereichen in keinem besonderen öffentlichen Interesse.

In Wäldern mit hoher Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen (Ledergassler Wald, Lafnitztal) fallen ca. 6,73 ha dauernde und 3,60 ha befristete Rodungen an, wovon der Großteil den Ledergassler Wald betrifft. Die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen steht in diesen Bereichen in einem besonderen öffentlichen Interesse.

Öffentliches Interesse am Rodungszweck

Das Vorhaben dient gemäß UVP-TGA Verkehr und Verkehrssicherheit der Verbesserung und dem Ausbau des öffentlichen Straßenverkehrs. Gemäß § 17 Abs. 3 ForstG ist der öffentliche Straßenverkehr als öffentliches Interesse im Sinne des § 17 Abs. 2 ForstG 1975 anzusehen. Der Straßenzug der „S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) bis Dobersdorf“ wurde im April 2002 in das Bundesstraßengesetz aufgenommen. Das öffentliche Interesse am Rodungszweck ist damit grundsätzlich dokumentiert. Die wesentlichsten Zielsetzungen sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Entlastung der Ortsdurchfahrten, die Entlastung des Bestandes entlang der B 319/B 65 vom Durchgangsverkehr und damit Erhöhung der Lebensqualität der anrainenden Bevölkerung sowie Impulse zur weiteren Attraktivierung des Wirtschaftsstandortes Südost- Steiermark/Süd-Burgenland.

Zu der von der Projektwerberin durchgeführten Variantenuntersuchung ist zu bemerken, dass auch andere Trassenvarianten mit deutlich weniger Waldflächenverbrauch untersucht wurden, jedoch der Aspekt des Immissionsschutzes der angrenzenden Siedlungen vor Lärm und Luftschadstoffen höheres Gewicht hatte, als die Walderhaltung.

Auswirkungen von Zerschneidungen (Trennwirkungen)

Durch den Bau und Betrieb der S 7 kommt es vor allem im Edelseewald und im Ledergassler Wald zu großflächigen Zerschneidungen zusammenhängender Waldflächen. Während die Zerschneidung forstlicher Infrastruktur durch die im Einreichprojekt vorgesehene Anlage von Querungsbauwerken (Brücken, Unterführungen) an der S 7 sowie von Ersatzforststraßen und -rückewegen weitgehend – unter teilweiser Inkaufnahme von Wegzeitverlängerungen – kompensiert wird, ist die Entstehung erschwert bewirtschaftbarer Restflächen infolge der gegebenen kleinteiligen Besitzstruktur unvermeidbar. Die daraus resultierenden Bewirtschaftungsschwernisse sind im Rahmen der Grundeinlöse entsprechend abzugelten, was jedoch nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens ist.

Insgesamt werden die Auswirkungen durch Zerschneidungen (Trennwirkungen) als vertretbar angesehen.

Auswirkungen durch Luftschadstoffe

Bauphase

In der Bauphase ist vor allem Staubbiederschlag waldrelevant. Bei hohen Staubemissionen, wie sie bei Baustellen ohne staubmindernde Maßnahmen entstehen können, kann es im unmittelbaren Nahbereich der Baustelle zu übermäßigen Staubauflagerungen auf Blätter kommen, die zum Verkleben der Spaltöffnungen führen und damit Bäume im Extremfall in der normalen Lebens- und Leistungsfähigkeit beeinträchtigen können. Unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Staubbinderung sind aber keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen durch Staubbiederschlag zu erwarten. Die Auswirkungen werden insgesamt als geringfügig eingestuft.

Betriebsphase

Zur Beurteilung der Auswirkungen auf den **forstlichen Bewuchs** ist bei den verkehrsbedingten Schadstoffen Stickstoffdioxid NO₂ relevant. Die Richtwerte zum Schutz der Vegetation entsprechen dabei den Grenz- und Zielwerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Diese Werte werden auch an den trassennahen Immissionspunkten im Wald sowie im Natura 2000 Gebiet eingehalten. Die Auswirkungen werden daher als geringfügig eingestuft.

Der NO_x-Grenzwert der Verordnung zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation (JMW 30 µg/m³) wird im trassennahen Bereich teilweise überschritten. Da es sich beim Einwirkungsbereich des Vorhabens aber weder um ein Hintergrundgebiet handelt, noch besonders sensible Vegetationsgesellschaften (Moore, subalpine Wälder, alpine Rasen) im Untersuchungsgebiet vorkommen, sind die Überschreitungen des NO_x-Grenzwertes im Nahbereich der S 7 nicht relevant. Da es sich bei den Lebensräumen im Natura 2000 Gebiet um flussbegleitende Biotoptypen mit natürlicherweise hohem Stickstoffumsatz handelt, sind keine relevanten Auswirkungen infolge von Stickstoffeinträgen durch das Vorhaben zu erwarten. Grenzwertüberschreitungen in Hintergrundgebieten sind auszuschließen. Beeinträchtigungen durch Stickstoffeinträge sind nicht zu erwarten.

Der Zielwert für Ozon zum Schutz der Vegetation wird im Untersuchungsraum – so wie in weiten Teilen Mitteleuropas – durch die Grundbelastung überschritten; durch das Vorhaben ergibt sich aber keine relevante Zusatzbelastung.

Zur Beurteilung nachteiliger Auswirkungen auf den Waldboden durch Emissionen von Luftschadstoffen sind vorhabenbedingte Depositionen von Schwermetallen und Stickstoff zu bewerten. Durch das Vorhaben sind nur geringe bis vernachlässigbare Depositionen und daher auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Boden zu erwarten. Hinsichtlich Schwermetalle ist dabei auf aktuelle Vergleichsuntersuchungen im Nahbereich stark befahrener Straßen zu verweisen, bei denen beim derzeitigen Stand der Kfz-Technologie keine relevanten Schwermetallanreicherungen in Böden und Pflanzen festzustellen waren.

Der Stickstoffeintrag liegt im unmittelbaren Nahbereich der A 2 (Bereich Knoten A 2/S 7) mit 25,6 kg/ha.a Gesamtbelastung über dem Richtwert der WHO für Nadel- und Laubwälder (20 kg/ha.a). Die Zusatzbelastung durch das Vorhaben beträgt in diesem Bereich 2,2 kg/ha.a. An den anderen Immissionspunkten im Bereich natürlicher Ökosysteme in Trassennähe liegt die Gesamtbelastung aber deutlich unter 20 kg/ha.a, so dass sich der Bereich mit Richtwertüberschreitungen auf die unmittelbare Umgebung der stark befahrenen A 2 beschränkt. Da damit natürliche Lebensräume nur kleinflächig betroffen sind, können die Auswirkungen als geringfügig eingestuft werden.

Die Auswirkungen durch Luftschadstoffe auf den Wald werden insgesamt als gering eingestuft.

Auswirkungen durch sonstige Schadstoffeinträge

Straßenwässer werden entweder (nach Vorreinigung) in Vorfluter eingeleitet oder werden bei einer Verrieselung über die Dammschulter in Längsmulden erfasst, mittels Humusfilterschicht

vorgereinigt und gelangen über Kiesrigolen/Kiessäulen in die sickerfähige Lockersedimentschicht des Untergrundes. Damit soll verhindert werden, dass es zu oberflächennahen Ansammlungen von salzbelasteten Abwässern in Mulden und damit zu kleinräumigen Konzentrationseffekten von Chloriden im Wurzelraum von Waldbäumen kommt. Gemäß UVP-TGA „Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser“ ist diese Methode geeignet, um salzbelastete Straßenwässer schadfrei abzuführen.

Daher kann eine Gefährdung der Qualität von Waldböden sowie oberflächennaher Grundwasserkörper durch Chloridanreicherungen und damit eine potentielle Gefährdung von Waldbäumen mit dieser Maßnahme ausgeschlossen werden.

Somit verbleibt als Eintragsweg nur Spritzwasser (sog. Verkehrsgischt), von der aber vorwiegend die Straßenböschungsfächen betroffen sind. Die Auswirkungen durch Einträge von Streusalz auf natürliche Böden und Forstwirtschaft wird daher als geringfügig eingestuft.

Auswirkungen auf das Klima

In Bereichen mit Durchschneidungen von zusammenhängenden Waldbeständen kommt es entlang der neu geschaffenen Bestandesränder zu einer plötzlichen Änderung der Luftfeuchtigkeit, der Temperatur und deren Extremwerte, der Luftbewegungen und der Ein- und Ausstrahlung. Im Vergleich zum ausgeglicheneren Mikroklima des Bestandesinneren kommt es zu höheren Temperaturen und geringerer Luftfeuchtigkeit. Dieser Effekt nimmt im Bestandesinneren rasch ab und reicht über einen Bereich von 3 bis 5 Baumhöhen, und klingt bei einem erwachsenen Bestand damit in einer Entfernung von ca. 100 m vom Bestandesrand aus.

Besonders ausgedehnte, kilometerlange süd- und südwestseitige Randlinien entstehen durch den Trassenaufrieb für die S 7 im Bereich des Edelseewaldes. Durch die Exposition sind hier an den neuen Waldrändern zumindest temporär Trockenschäden zu erwarten. Um diese zeitlich möglichst zu begrenzen, wird als Auflage vorgeschrieben, die Wiederbewaldung der befristeten Rodeflächen entlang süd-, südwest- und südostseitiger Bestandesränder unter Einbeziehung raschwüchsiger, standortgerechter Pionierbaumarten vorzunehmen, um eine rasche Beschattung der angrenzenden Bestandesränder zu erreichen.

Nach Bildung eines neuen Waldtraufes sind die negativen mikroklimatischen Effekte ohne Bedeutung. Die im Einreichprojekt vorgesehenen waldverbessernden Maßnahmen (die allerdings nur bei Zustimmung durch die betroffenen Grundeigentümer umgesetzt werden können) zielen u.a. ebenfalls auf eine möglichst rasche Wiederherstellung eines stabilen Waldrandes und stabiler angrenzender Wälder ab.

Die Auswirkungen auf das Mikroklima sind in der Bauphase relativ am größten und werden dort als vertretbar eingestuft, nehmen während der Betriebsphase mit dem Aufwachsen der angrenzenden Wiederbewaldungen rasch ab und werden insgesamt als geringfügig eingestuft.

Auswirkungen auf den Wasserhaushalt

Im Bereich von Geländeanschnitten und Einschnitten können oberflächennahe Grundwasservorkommen reduziert werden und das vorhandene hydrogeologische System durch Evaporationaleffekte verändert werden. Diese Effekte treten lt. UVP-TGA Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser nur sehr kleinräumig im Trassennahbereich auf und bewirken nur geringfügige Veränderungen des Grundwasserkörpers, die vor allem in der Bauphase zu erwarten sind.

Es ist davon auszugehen, dass diese Effekte lediglich in den unmittelbaren Trassennahbereichen auftreten, wo sie vorwiegend befristete Rodeflächen sowie die unmittelbar angrenzenden Waldrandbereiche treffen, wo es zu Überlagerungen mit (bzw. Verstärkung von) mikroklimatischen Randeffekten, die infolge des Trassenaufhiebs zu erwarten sind, kommen kann.

Im Bereich von Bauwerksteilen, die sich im Grundwasserkörper befinden, sind sowohl in der Bauphase, als auch in der Betriebsphase erhebliche Grundwasserabsenkungen zu erwarten, die sich aufgrund der geringen Bodendurchlässigkeiten jedoch auf den Nahbereich dieser Bauwerke beschränken. Es ist daher davon auszugehen, dass sich allfällige Grundwasserabsenkungen in angrenzenden Waldbeständen nicht erheblich nachteilig auf den Bodenwasserhaushalt auswirken werden, zumal die Böden in diesen Bereichen auch tagwasserbeeinflusst sind.

Die Auswirkungen auf den Wald werden in Bau- und Betriebsphase aufgrund der Kleinflächigkeit als geringfügig eingestuft.

Maßnahmen

In der Bauphase sind Maßnahmen zur Hintanhaltung nachteiliger Auswirkungen für die umliegenden Wälder – wie Absperrungen des Baubereiches, Verbot von Ablagerungen und Befahren, Befeuchten von Staubstraßen, Rekultivierungen und Aufrechterhaltung des Forst- und Güterwegenetzes – erforderlich.

In der Betriebsphase ist zum Ausgleich des Waldflächenverlustes durch Rodungen durch Selbstbindung der Projektwerberin sowie durch zusätzliche UVP-Auflagen eine Durchführung von Ersatzaufforstungen im Mindestausmaß der halben Rodefläche sowie waldverbessernde Maßnahmen im Mindestausmaß der verbleibenden, nicht durch Ersatzaufforstungen kompensierten Dauerrodung vorgesehen. In Präzisierung und Ergänzung der im Einreichprojekt vorgeschlagenen Maßnahmen wurden eigene Maßnahmenvorschläge bezüglich Ersatzaufforstungen und Ausgleich von Schäden in benachbarten Beständen vorgeschrieben.

Beweissicherung und Kontrolle

Zur Überwachung der projekt- und bescheidgemäßen Bauausführung sowie der Durchführung der Ersatzaufforstung ist eine forstökologische Bauaufsicht zu bestellen.

Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes

Die Zielsetzungen der forstlichen Raumordnung sind im Waldentwicklungsplan definiert und enthalten vor allem die Erhaltung der Waldfunktionen und die Verbesserung des Waldzustandes. Durch die vorgesehene Ersatzaufforstung und die Waldverbesserung kommt es unter Berücksichtigung der Zielsetzungen der forstlichen Raumordnung mittelfristig zu einem Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen des Flächenverlustes.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Forstwirtschaft ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf, unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wald sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

Aktualisierungen 2014:

Im Bericht 2014, Fachbereich Raum und Umwelt (Einlage 5.1) wird ausgeführt, dass nach dem UVP-Verfahren im Untersuchungsraum waldbauliche Maßnahmen erfolgten, deren Dokumentation den Gutachten von DI Kühnert, („Forstfachliche Stellungnahme zu Schlägerungen 2009/2010“; Stellungnahme von DI Kühnert vom 04. März 2012) zu entnehmen ist. Die Berichtsersteller führen aus, dass die im Zuge des UVP-Verfahrens vorgenommene Bewertung nach wie vor Gültigkeit hätte. Auch die Auswirkungen durch das geplante Vorhaben seien jedenfalls ausreichend berücksichtigt und würden weiterhin gelten. Folglich wären die im Verfahren definierten Maßnahmen und Auflagen weiterhin geeignet, negative Auswirkungen auf den Fachbereich Forstwirtschaft zu vermeiden, vermindern oder auszugleichen.

Dazu ist festzustellen:

Nach den im Teilbereichen der künftigen S 7-Trasse nach der UVP-Verhandlung durchgeführten Fällungen (im Bericht 2014, Fachbereich Raum und Umwelt als „waldbauliche Maßnahmen“ bezeichnet) wurden bei einem Windwurfereignis am 19. August 2011 durch den unterfertigten SV im Trassenbereich der S 7 am 24. August 2011 Erhebungen durchgeführt, die folgenden Sachverhalt ergaben:

Windwürfe waren im Edelseewald in umfangreichem Ausmaß im Bereich der unmittelbaren S 7-Trasse, aber auch abseits der Trasse im geschlossenen Wald sowie angrenzend an Schläge in mehreren 100 m Entfernung von der S 7-Trasse, vor allem bei Fichte auf staunassem Pseudogleyboden, in geringerem Umfang auch bei Kiefer (hier teilweise auch Windbrüche) festzustellen.

Im unmittelbaren Bereich der S 7-Trasse wurden im Edelseewald vor allem die zwischen den Schlagflächen auf der Trasse stehenden Waldreste geworfen. Diese waren gegenüber Windanriff besonders exponiert, da sie als Querriegel in einer Schneise stockten, damit Randlinien quer zur Windrichtung entstanden und dadurch für die Luftbewegung ein isoliertes Hindernis geschaffen wurde. Es ist zu betonen, dass diese Sondersituation bei Realisierung des Vorhabens S 7 nicht auftreten wird, da die gesamte Trasse ausgeschlägert sein wird, und damit eine ungehinderte Luftbewegung im Trassenbereich möglich ist. In den an die S 7-Trasse angrenzenden Waldbeständen mit talparallelen Schlaglinien traten Einzelwürfe und kleinflächige Windwürfe auf, jedoch keine großflächigen Windwürfe.

Die Fällungsarbeiten im Trassenbereich wurden nach Erlassung des UVP-Bescheides bis zu dessen Aufhebung fortgesetzt.

Der aktuelle Ist-Zustand hat sich durch die Fällungen und Windwürfe gegenüber dem der Beurteilung im Rahmen des -TGA Forstwirtschaft“ zugrunde liegenden Zustand insoweit verändert, als in Teilen des Trassenbereichs nun anstelle von sekundären, naturfernen Nadelwaldbeständen aus waldökologischer Sicht sekundäre, naturferne Kahlfelder mit Schlagvegetation vorherrschen. Die Wertigkeit der überwirtschaftlichen Waldfunktionen und die regionale Waldausstattung haben sich dadurch aber nicht verändert, da die Schlag- und Windwurfflächen bis zu einer allfälligen tatsächlichen technischen Rodung weiterhin Wald im Sinne der forstrechtlichen Bestimmungen bleiben.

Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, dass angesichts der dargestellten Aktualisierungen die Ergebnisse der Beurteilung im UVG hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenanforderung und Maßnahmenwirksamkeit für den Fachbereich Forstwirtschaft nach wie vor zutreffen.

III.1.6. Fachbereich 06 - Tiere, Pflanzen, Lebensräume

Untersuchungsraum

Das TGA Tiere, Pflanzen, Lebensräume behandelt die art- und lebensraumbezogenen Belange des Naturschutzes im engeren Sinne mit Ausnahme der Artengruppe der Fische sowie im wildökologischen Teil behandelte Säugetiere (siehe TGA 07, 08). Auf Fließgewässer wird nur insoweit eingegangen, als sie Relevanz für andere europarechtlich geschützte Arten (vor allem europäische Vogelarten, Libellen, Bachmuschel) haben. Relevante Fragen des europarechtlichen Arten- und Gebietsschutzes werden einbezogen, soweit für die UVP-Ebene erforderlich bzw. sinnvoll. Dies bedeutet keine Vorwegnahme der im nachgeordneten naturschutzrechtlichen Verfahren notwendigen Prüfung und ggf. Genehmigung.

Für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume werden im vorliegenden Gutachten zusammenfassend 5 Teilabschnitte der geplanten Schnellstraße betrachtet:

- **Abschnitt 1: Durchfahrung Edelseewald (Baubeginn bis Bau-km 4.1)**

Nach kleineren Offenlandbereichen im Westen nahe der A 2, die auch Feuchtflächen und höherwertiges Grünland beinhalten, werden von der Trasse in großem Umfang Waldbestände betroffen. Hierbei handelt es sich zwar in großen Bereichen um forstlich stark überprägte Bestände, die jedoch für die Fledermausfauna insgesamt eine sehr hohe, für die Vogel- sowie die Amphibienfauna eine hohe Bedeutung aufweisen, bei letztgenannter Gruppe bedingt durch die Integration vorhandener Feuchtlebensräume in den Waldkomplex.

- **Abschnitt 2: Tangierung Commendewald (Bau-km 4.1 bis 8.6)**

Die S 7-Trasse verläuft hier nach Querung des Hühnerbaches größtenteils durch Äcker und schneidet Laub-Nadelmischwälder sowie Nadelforste im Randbereich des Commendewaldes an. Im Ostteil wird in größerem Umfang auch Grünland betroffen, darunter Feuchtgrünland sehr hoher Bedeutung. Ein Teilabschnitt wird als Unterflurtrasse errichtet, allerdings in offener Bauweise.

- **Abschnitt 3: Durchfahrung Ledergasslerwald, Europaschutzgebiete Lafnitztal-Neudauer Teiche/Lafnitztal (Bau-km 8.6 bis 10.6)**

Die S 7-Trasse verläuft hier zunächst durch den Ledergasslerwald, ein Waldstück mit teils lichtem Baumbestand und Schlagfluren, welches zwar für Pflanzen und ihre Lebensräume nur als mittel eingestuft wurde, aber für Gruppen der Fauna (u.a. Fledermäuse, Vögel) eine hohe oder sehr hohe Bedeutung aufweist. Der Ledergasslerwald dürfte über die hier bearbeiteten Arten/Artengruppen hinaus auch insgesamt für holzbewohnende Insekten (z.B. Bockkäfer) aufgrund der Waldstruktur mit teils aufgelichteten Beständen sowie des höheren Alt- und Totholzangebotes eine hohe Bedeutung aufweisen. Sodann quert die Trasse Lafnitz und Lahnbach mit ihren begleitenden Auwaldbeständen bzw. Bachbegleitgehölzen mittels Brücken und das dazwischen liegende bzw. benachbarte Offenland in Dammlage. Kurz vor Abschnittsende wird ein Zufluss zum Lahnbach gequert.

- **Abschnitt 4: Umfahrung Rudersdorf (Bau-km 10.6 bis 14.5)**

Die Trasse verläuft in diesem Abschnitt weitgehend durch Äcker und teils Intensivgrünland und quert einen Graben mit Begleitgehölz, betrifft randlich aber auch hochwertige Laubmischwälder (Teilabschnitt in offener Bauweise).

- **Abschnitt 5: Anschlussbogen Dobersdorf (Bau-km 14.5 bis Abschnittsende S 8 sowie provisorischer Anschluss zur B 65)**

Die Trasse verläuft in diesem Abschnitt nach bzw. mit Verlassen des Tunnels zu einem größeren Teil durch Äcker, betrifft jedoch teilweise auch andere Strukturen wie Grünlandbrachen, Nadelforste sowie Laubmischwälder mittlerer Bedeutung.

Alternativen, Trassenvariante

Bezogen auf die nach Abschichtung verbliebenen Trassenalternativen, die der NKU zugrunde gelegt wurden, ist für die dort gebildeten Abschnitte 2 und 3 des gegenständlichen Projektes die Entscheidung für die jeweils gewählte Variante auch aus Sicht des Naturschutzes plausibel. Für den Abschnitt 1 stellt die gewählte Trasse 1-1 dagegen die unter Naturschutzaspekten offen-

sichtlich kritischere gegenüber der möglichen Alternativlösung 1-2 dar. Aus sektoraler Sicht des SV im gegenständlichen Verfahren kann keine Beurteilung der Gesamt-NKU einschließlich der getroffenen Abwägungsentscheidung abgegeben werden.

Nullvariante

Die Nullvariante ist als Referenzzustand in den Unterlagen der Projektwerberin durch die Bestandsanalyse (Ist-Situation) bzw. teilweise über Prognosen (z.B. Lärm, Bezugszeitraum 2025) berücksichtigt. Für das vorliegende Teilgutachten spielt insbesondere die Lärm-Prognose eine Rolle.

Ist-Zustand

Die geplante Trasse der S 7 im Abschnitt West verläuft im Westteil (Edelseewald) zunächst durch walddominierte Bereiche des Oststeirischen Riedellandes, danach auf längerer Strecke im Übergangsbereich zwischen dem großflächigen Commendewald und der nach Süden anschließenden, weitgehend offenen Kulturlandschaft um Speltenbach und Altenmarkt nördlich des Feistritztales. Im weiteren Verlauf quert die Trasse den breiten Talraum der Lafnitz mit Lafnitz und Lahnbach mit den die Fließgewässer begleitenden Auwaldbeständen, um dann mit der östlichen Umfahrung von Rudersdorf wieder im Grenzbereich größerer Waldflächen zu verlaufen. Dort ist die Trasse großteils unter Flur, wobei der westliche Tunnelabschnitt in offener Bauweise erstellt wird.

Hinsichtlich Schutzgebieten spielen die beiden zusammenhängenden Europaschutzgebiete Lafnitztal-Neudauer Teiche in der Steiermark (FFH- und Vogelschutzgebiet) und Lafnitztal im Burgenland (FFH Gebiet) sowie das diese teilweise überschneidende Ramsar-Gebiet Lafnitztal (international bedeutendes Feuchtgebiet gemäß Ramsar-Konvention) eine besondere Rolle. Auf burgenländischer Seite ist ein Teilabschnitt des Lahnbachs zudem als geschützter Landschaftsteil ausgewiesen.

Im Untersuchungsraum tritt eine Vielzahl europarechtlich geschützter und naturschutzfachlich relevanter Arten auf. Neben zahlreichen Vogelarten, darunter gefährdeten wie dem Flussuferläufer, wurden 31 Tierarten des Anhangs IV der RICHTLINIE 92/43/EWG DES RATES vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) festgestellt (davon ein größerer Teil auch im engeren Bereich der geplanten Trasse), darunter u. a. mindestens 14 Fledermausarten sowie 7 Amphibienarten.

Hinsichtlich der großflächig betroffenen Wälder ist hervorzuheben, dass diese zwar in weiten Bereichen forstlich stark überprägt sind, aber dennoch für mehrere Tiergruppen, insbesondere Fledermäuse, noch hochwertige Lebensraumkomplexe darstellen und diesbezüglich auch weiteres Entwicklungspotenzial aufweisen.

Im Offenland sind besonders artenreiche Grünlandbestände nur mehr kleinflächig ausgeprägt, besonders hervorzuheben ist diesbezüglich eine Feuchtwiese bei Speltenbach. Aber auch die

überwiegend ackerbaulich genutzten Bereiche weisen relevante Artenvorkommen auf, u.a. mit den gefährdeten Arten Rebhuhn und Wachtelkönig.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Die geplante Trasse führt zur umfangreichen Inanspruchnahme und Zerstörung von Lebensräumen. Darunter befinden sich auf großer Trassenlänge Lebensräume hoher oder sehr hoher Bedeutung/Sensibilität überwiegend für die Tierwelt, abschnittsweise auch für Pflanzen und ihre Lebensräume.

Nachteilige Auswirkungen aufgrund des Baus (dieser Phase wird die direkte Lebensrauminanspruchnahme zugeordnet) können durch die von der Projektwerberin bereits vorgesehenen in Kombination mit den zusätzlich erforderlichen Maßnahmen (siehe Kap. 6 des TGA 06; darunter teils umfangreichere Modifikationen oder Ergänzungen kompensatorischer bzw. funktionserhaltender Maßnahmen) deutlich vermindert und in größeren Teilen ausgeglichen werden. Es verbleiben dennoch abschnittsweise mittlere bis (ein Fall) hohe Auswirkungen, die in der Skalierung der RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen, dort Tabelle 8, als vertretbar bis (ein Fall) wesentlich beurteilt werden. Bei dem Fall hoher verbleibender Auswirkungen handelt es sich um die Zerstörung der Feuchtwiese nördlich Speltenbach (siehe Kap. 5.2.2 und Kap. 5.4 des TGA 06).

Beeinträchtigungen des Schutzgebietssystems Natura 2000 bzw. zu diesem gehörender Gebiete sind aufgrund des Baus im Abschnitt 3 (Querung Lafnitz/Lahnbach) zwar in geringem Ausmaß zu erwarten, liegen unter Berücksichtigung von Vermeidungs/Minderungsmaßnahmen jedoch qualitativ/quantitativ unterhalb einer Erheblichkeitsschwelle.

Europarechtliche Verbotstatbestände des Artenschutzes sind unter Berücksichtigung vorgesehener und ergänzend erforderlicher Maßnahmen, u.a. um eine kontinuierliche ökologische Funktionsfähigkeit betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu erreichen, voraussichtlich vermeidbar. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass dies die Realisierung aller betreffenden Maßnahmen, teils zeitlich vorgezogen, voraussetzt. Dies ist spätestens im nachgeordneten naturschutzrechtlichen Verfahren sicherzustellen (Flächenverfügbarkeit, zeitliche Abwicklung, Kontrolle) oder andernfalls sind artenschutzrechtliche Ausnahmevoraussetzungen für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes zu prüfen.

Betriebsphase

Mit dem Projekt ist eine Neuzerschneidung des Raumes mit neuen Barrieren oder (Teil)Barrieren und erhöhten Mortalitätsrisiken verbunden, die bereits deshalb nicht vollständig funktional ausgeglichen werden kann, weil kein Rückbau bestehender und als Barrieren wirkender Verkehrsstrassen erfolgt. Insoweit verbleibt eine Zusatzbelastung. In einem Teilabschnitt wird allerdings bezüglich Amphibien durch eine ergänzend vorgesehene Maßnahme ein bestehender Konfliktschwerpunkt entschärft.

Die geplante Trasse weist zudem negative Störwirkungen auf. Hier spielt die wesentlich veränderte Lärmbelastung eine große Rolle, aufgrund derer eine negative und betriebsbedingt nachhaltige Beeinflussung von Lebensräumen (über ihre typische Tierwelt) und von Tierarten zu er-

warten ist. Dies betrifft einerseits Vögel, andererseits in deutlich geringerem Ausmaß Fledermäuse (engerer anzunehmender Wirkkorridor entlang der Trasse).

Auch nachteilige betriebs-(und anlage-)bedingte Auswirkungen können durch die von der Projektwerberin bereits vorgesehenen in Kombination mit den zusätzlich erforderlichen Maßnahmen (siehe Kap. 6; darunter einer zusätzlichen Querungshilfe primär für Fledermäuse im Edelseewald, zusätzliche Kollisionsschutz-/Abschirmwände, Entschärfung eines bestehenden Konfliktschwerpunktes für Amphibien) deutlich vermindert und in größeren Teilen ausgeglichen werden. Es verbleiben dennoch abschnittsweise mittlere Auswirkungen, die in der Skalierung der RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen, dort Tab. 8, als vertretbar beurteilt werden.

Zu Aspekten des europarechtlichen Gebiets- und Artenschutzes wird auf die Ausführungen zur Bauphase verwiesen.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Tiere, Pflanzen und Lebensräume ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf, unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und Lebensräume sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase überwiegend als vertretbar (in einem Fall wesentlich) und insgesamt als vertretbar (ein Fall wesentlich) einzustufen. Die Einstufung des Vorhabens als umweltverträglich trotz Bewertung eines Falles (Beanspruchung einer Feuchtwiese bei Speltenbach) als wesentlich wird wie folgt begründet. Obwohl die RVS 04.01.11 Umweltuntersuchung vorsieht, dass wesentliche Auswirkungen nur unter bestimmten Voraussetzungen als verträglich eingestuft werden können, wird im vorliegenden Fall bereits in der fachspezifischen Gesamtschau trotz sektoraler und abschnittsweise hoher verbleibender Auswirkung von einer Umweltverträglichkeit ausgegangen, da an dieser Stelle der quantitative Überhang der im Projekt vorgesehenen Neuentwicklung sowie die Optimierung extensiven Grünlandes Berücksichtigung finden kann und muss.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Vermeidung europarechtlicher Verbotstatbestände des Artenschutzes die Realisierung aller betreffenden Maßnahmen, teils zeitlich vorgezogen, voraussetzt. Dies ist spätestens im nachgeordneten naturschutzrechtlichen Verfahren sicherzustellen (Flächenverfügbarkeit, zeitliche Abwicklung, Kontrolle) oder andernfalls sind artenschutzrechtliche Ausnahmevoraussetzungen für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes zu prüfen.

Zum Urteil des EuGH vom 11. April 2013 (C-258/11)

Im April 2013 hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) im Rahmen eines Vorabentscheidungsersuchens des irischen Supreme Court zu einem geplanten Straßenbauvorhaben in einem

Natura 2000 Gebiet eine Entscheidung zur Frage der Prüfung der Verträglichkeit getroffen, die auf prioritäre Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie fokussiert.

Vor diesem Hintergrund stellte sich die Frage, ob die bisherige Beurteilung der Naturverträglichkeit im Rahmen der UVP sowie des Naturschutzrechtlichen Verfahrens einschließlich der Anwendung von „Bagatellwerten“ aufrechterhalten werden kann.

Mit Urteil vom 11. April 2013 (Rechtssache C-258/11) hat der EuGH erkannt:

„Art. 6 Abs. 3 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen ist dahingehend auszulegen, dass Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung eines Gebiets in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, das Gebiet als solches beeinträchtigen, wenn sie geeignet sind, die dauerhafte Bewahrung der grundlegenden Eigenschaften des betreffenden Gebiets, die mit dem Vorkommen eines prioritären natürlichen Lebensraumtyps zusammenhängen, dessen Erhaltung die Aufnahme dieses Gebiets in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne dieser Richtlinie rechtfertigte, zunichtezumachen. Bei dieser Beurteilung ist der Vorsorgegrundsatz anzuwenden.“

In dem EuGH vorgelegten Fall ging es um den prioritären Lebensraumtyp *8240 (Kalk-Felspflaster), das als natürliche Ressource eingestuft wurde, die nicht mehr ersetzt werden kann, wenn sie zerstört worden ist. Für die Situation eines nicht mehr rückgängig zu machenden, dauerhaften oder teilweisen Verlusts eines prioritären natürlichen Lebensraums im Natura 2000 Gebiet wurde insoweit eine Erheblichkeit erkannt. Der Umfang des mit jenem Projekt zusammenhängenden prognostizierten Flächenverlusts liegt bei 1,47 ha (< 1 % der Gesamtfläche des Lebensraumtyps im Gebiet).

Auch beim Lebensraumtyp *91E0 (Auwald), der im Rahmen der S7 West teilweise und innerhalb der Kulisse von Europaschutzgebieten betroffen ist, handelt es sich um einen prioritären Lebensraumtyp. Es wurden aber bestimmte Begründungen angeführt, nach denen auch die eintretenden geringfügigen Flächenverluste im vorliegenden Fall¹ als nicht erheblich eingestuft worden waren.

Nach Auffassung des Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren kann diese Bewertung auch nach dem o.g. Urteil des EuGH noch aufrechterhalten werden. Denn im Gegensatz zum irländischen Fall und der zentralen Rahmenbedingung, die Grundlage der EuGH-Entscheidung bildete, nämlich eine fehlende Wiederherstellbarkeit des Kalk-Felspflasters und der für es ausschlaggebenden Standortbedingungen, liegt dies bei den im Fall der S7 betroffenen Beständen der Weichholz-Auwälder anders.

Denn dort ist – wie bereits in den Ausführungen im UV-TGA 06 (s. dort Kap. 5.3.2.1) dargestellt – eine Wiederherstellbarkeit gegeben. Im Kontext mit weiterhin bestehenden Auwäldern und auf

¹ Im UVP-Verfahren wurde von maximal rd. 0,18 ha Verlust sowie weiteren vorübergehend beanspruchten Flächen von rd. 0,2 ha ausgegangen (s. UVP-TGA 06, S. 49f).

standörtlich geeigneten Flächen, wie sie auch nach Abschluss der Baumaßnahmen auf den vorübergehend genutzten Flächen vorhanden sein werden, können bereits sehr rasch wieder wesentliche Lebensraumfunktionen von Auwäldern erfüllt werden können. Auch die natürliche Gehölzsukzession (u.a. mit Weiden, Eschen) verläuft ausgesprochen schnell. Dies ist vor dem Hintergrund der hohen natürlichen Dynamik zu sehen, der dieser Lebensraumtyp insbesondere in unmittelbarer Ufernähe ausgesetzt ist. Die Bodenbildung verläuft zwar wesentlich langsamer, doch ist auch hier Dynamik ein wesentliches Element des natürlichen Lebensraumes. Bei den im vorliegenden Fall betroffenen Auwaldbeständen handelt es sich zudem ganz überwiegend um Baumbestände jüngeren bis mittleren Alters, teils zudem um fragmentarische Ausbildungen, v.a. am orographisch linken Ufer der Lafnitz.

Mithin ist kein Erfordernis aufgrund des genannten Urteils gegeben, die vorgenommene Einschätzung der Naturverträglichkeit im Rahmen des UVP-Verfahrens (sowie der Bewertung im Naturschutzrechtlichen Verfahren) zu ändern.

Zum Thema unzureichender Gebietsmeldungen für Natura 2000 in Österreich

Mit Schreiben vom 30. Mai 2013 hatte die Europäische Kommission auf unzureichende Gebietsmeldungen Österreichs für die Natura 2000 Gebietskulisse hingewiesen und Mängel bezüglich bestimmter Lebensraumtypen sowie Arten gelistet. Die Europäische Kommission ist der Ansicht, dass Österreich seinen Verpflichtungen gemäß Artikel 4 Abs. 1 der Richtlinie 92/43/EWG nicht nachgekommen ist, da es keine vollständige Liste aller potenziellen Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung vorgelegt hat.

Das Schreiben enthält in Anlage A eine Aufstellung, in der weitere Gebiete gelistet sind, für die eine Relevanz bezüglich der Nachmeldung für die bislang defizitär bewerteten Arten und Lebensraumtypen gesehen wird.

Im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens war von Relevanz, ob und wenn ja, welche dieser Gebiete vom Projekt S 7 West betroffen sind, ob bei diesen von potenziellen FFH-Gebieten auszugehen ist und ob hieraus Ergänzungen oder Modifikationen der Bewertung im UVP-Verfahren resultieren.

Folgende Punkte berühren das Projekt S 7 West:

- a) Für die Fischart *Gobio kessleri* (2511) wird das vom Projekt betroffene Gebiet AT2208000 Lafnitztal – Neudauer Teiche (Steiermark) als weiteres geeignetes Gebiet im zur Kontinentalen Biogeographischen Region Österreichs gehörenden Teil Österreichs gelistet.
- b) Für den Lebensraumtyp Hartholzauewälder (91F0) wird der vom Projekt betroffene Leder-gasslerwald (s. dortige Fußnote 13) in Erweiterung des Gebiets AT2208000 Lafnitztal – Neudauer Teiche (Steiermark) als weiteres geeignetes Gebiet im zur Kontinentalen Biogeographischen Region Österreichs gehörenden Teil Österreichs gelistet.
- c) Für den Lebensraumtyp Hartholzauewälder (91F0) werden zudem im näheren Umfeld des Projekts gelegene Bestände an der Feistritz bei Großwilfersdorf als weiteres geeignetes

Gebiet (bzw. als weiterer geeigneter Gebietsteil) im zur Kontinentalen Biogeographischen Region Österreichs gehörenden Teil Österreichs gelistet.

zu a) ist auszuführen, dass eine Aufnahme der genannten Art in den Standarddatenbogen keine Relevanz für das gegenständliche Projekt hat. Fließgewässer und dortige Arten sind ausreichend über die Bewertungen und Auflagen im gegenständlichen Projekt abgedeckt und *G. kessleri* ist hier jedenfalls subsummiert.

zu b) erfolgte eine weiter gehende Recherche auf Relevanz sowie in diesem Rahmen im August 2013 auch eine Kontaktaufnahme mit Herrn Dr. Lazowski, der in Anlage A des Schreibens der Kommission als Quelle einer pers. Mitteilung an den Umweltdachverband 2012 angegeben wird. Im Zuge der Erfassungen des Projektgebiets ist im Ledergasslerwald durch die Gutachter der Projektwerberin allerdings kein Hartholzauewald ausgewiesen worden. Der Ledergasslerwald zählt nach den vorliegenden Daten zudem weder zur Lafnitz-Aue, noch wird er von mehr oder minder regelmäßigen Hochwässern mehr als randlich berührt (vgl. Abb. 1 und Abb. 2). Selbst sofern kleinflächig bzw. fragmentarisch bisher nicht erfasste Bestände des Hartholzauewaldes² im Gebiet vorhanden sein sollten, qualifiziert dieses das Gebiet als solches noch nicht als eines der zur Ergänzung der Natura 2000-Kulisse erforderlichen oder überhaupt geeigneten Gebiete.

Herr Dr. Lazowski hat bei einem telefonischen Gespräch bestätigt, dass der Ledergasslerwald auch aus seiner Sicht weder als eines der vorrangigen Gebiete zur Nachmeldung für den Lebensraumtyp des Hartholzauewaldes zu sehen ist, noch nach seiner Kenntnis ein Gebiet mit aktuellen/relevanten Beständen dieses Lebensraumtyps darstellt. Vielmehr wurde der Ledergasslerwald im Rahmen einer umfangreichen Gesamtliste ergänzend aufgrund eines gewissen Potenzials und vor dem Hintergrund, dass das gegenständliche Europaschutzgebiet „Lafnitztal und Neudauer Teiche“ insgesamt auf weiten Strecken sehr schmal entlang der Fließgewässer abgegrenzt ist, genannt.

Der Ledergasslerwald ist keineswegs naturschutzfachlich irrelevant. Vielmehr hat er eine hohe naturschutzfachliche Bedeutung, die auch im Rahmen des UV-TGA 06 bereits entsprechend dargestellt und gewürdigt wurde, auch im Kontext von Maßnahmen. Er stellt jedoch kein erforderliches oder fachlich besonders gut geeignetes Gebiet für die Gebietserweiterung des Europaschutzgebiets AT2208000 bezüglich des Hartholzauewalds dar.³

² Standörtlich wird auch bei Hartholzauewäldern von periodischen bis episodischen Überflutungen ausgegangen, allerdings in größeren Zeitabständen und geringerer Überflutungsdauer als im Fall der Weichholzauwälder. Für die Frische Harte Au werden bei ELLMAUER et al. (2005: S. 530; s. Literaturverzeichnis UV-TGA 06 unter ELLMAUER 2005c) 8-4 Tage alle 2-5 Jahre genannt, für die Trockene Harte Au Überschwemmungsereignisse ca. alle 5-10 Jahre.

³ Bereits im Rahmen des UV-TGA 06 sowie der Ausarbeitung des nichtamtlichen Sachverständigen zum naturschutzrechtlichen Verfahren der S7 West in der Steiermark (dort Kap. 4.2.4.4) wurde auf die Frage weiterer Europaschutzgebiete im Raum eingegangen und konstatiert, dass kein gewichtiger Grund für eine wesentlich erweiterte Abgrenzung, insbesondere auch nicht für ein zusätzliches faktisches/potenzielles Schutzgebiet erkennbar ist. Dies betraf sowohl Vogelschutzgebiete als auch Schutzgebiete für die Schutzgüter der FFH-Richtlinie. Diese Bewertung wird weiterhin aufrecht erhalten.

Mithin ist er trotz seiner Listung in Anlage A des Schreibens der Kommission aufgrund objektiver Kriterien nicht als potenzielles Natura 2000 Gebiet einzustufen.

Im Rahmen des UVP-Verfahrens (sowie der Bewertung im naturschutzrechtlichen Verfahren) besteht insoweit kein Änderungsbedarf gegenüber den bisher vorgenommenen Bewertungen und Maßnahmen bzw. Auflagen.

zu c) ist auszuführen, dass die diesbezüglich relevanten Bestände bei Großwilfersdorf östlich der A2 liegen und im Rahmen des Projektes – insbesondere auch der Projektänderung 02 mit veränderter Ableitung von Wasser (hier in die Feistritz direkt westlich der A2 Querung) – weder direkt noch indirekt negativ betroffen werden; auch die mittelbare Beeinträchtigung über den Wasserpfad ist im vorliegenden Fall auszuschließen; eine weiter gehende fachliche Würdigung ist daher auch im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens nicht erforderlich.

Aktualisierungen 2014:

Einlage 5.1 der Projektwerberin: BERICHT 2014, Fachbereich Raum und Umwelt, Gegenüberstellung UVP und Ist-Zustand 2014 (Stand 14. August 2014)

Die Zielsetzung dieses von der Projektwerberin vorgelegten Berichts ist gemäß Einleitung darin zu sehen, primär die Frage zu beantworten, ob sich „aufgrund der Zeitspanne zwischen den Erhebungen zur Erstellung der UVE-Unterlagen und der heutigen Situation maßgebliche Unterschiede hinsichtlich des Ist-Zustandes ergeben haben.“ Die Kap. 1 bis 13 betreffen dabei Pflanzen, Tiere und ihre Lebensräume (jedenfalls direkt), die übrigen Kapitel wurden auf eine Relevanz für diesen Fachbereich gesichtet.

Die seitens der Projektwerberin bzw. deren Auftragnehmer herangezogenen Daten zum Zustand bzw. zur Entwicklung nach der damaligen Erhebung zur Erstellung der UVE-Unterlagen basieren auf unterschiedlich intensiven Kontrollen, Bei-beobachtungen und Bestandsaufnahmen, teils im Rahmen der Umweltbaubegleitung (UBB).

Sie haben daher nicht den Charakter einer vollständigen Neuaufnahme des Bestands, sondern dienen einer Plausibilitätsprüfung, wenngleich für bestimmte Artengruppen (hier insbesondere Vögel) umfangreiche neue Erhebungen durchgeführt wurden.

Zusammenfassend wird dort (auf Basis der Ausführungen zu den einzelnen behandelten Arten/Artengruppen) im Wesentlichen konstatiert, dass es jeweils im Vergleich der UVE-Erhebungen mit den aktuell vorliegenden Daten eine hohe Übereinstimmung hinsichtlich der Lebensräume gäbe und die im Zuge des (bisherigen) UVP-Verfahrens vorgenommene Bewertung einzelner Lebensraumkomplexe weiterhin Gültigkeit habe. Auch die vorhabenbedingten Auswirkungen seien ausreichend berücksichtigt und gälten weiterhin. Folglich seien die im Verfahren definierten Maßnahmen und Auflagen weiterhin geeignet, negative Auswirkungen auf die jeweiligen Arten/Artengruppen zu vermeiden, zu vermindern oder auszugleichen.

Zu den Artengruppen kurz im Einzelnen:

- Fledermäuse: U.a. in Teilbereichen durch forstliche Arbeiten Verlust von Baumquartieren, teils neue günstige Jagdlebensräume, aber für die Gesamtbewertung nicht durchschlagend. Fledermausnachweise in Nistkästen im Zuge der Begehungen der UBB. Keine (relevante) Veränderung für die Vorhabenbewertung
- Haselmaus: Für die Vorhabenbewertung keine (relevante) Veränderung; ein neu entwickelter potenzieller Haselmaus-Lebensraum im Westteil des Dobersdorfer Waldes wurde mittels exponierter Nistkästen geprüft; dort kein neuer Nachweis.
- Fischotter: „Zusätzlich zu den Brückenkontrollen für das Fischotter-Monitoring (vorgegebene Maßnahme in der Bauphase) wurden weitere Brücken und das Lafnitzufer kontrolliert, um eine bessere Vergleichbarkeit der Daten für die Gegenüberstellung zu erreichen. Weiterhin wurden Daten aus einer eigenen Fischotter-Erhebung entlang der Lafnitz zwischen Waldbach bis Rudersdorf aus dem Jahre 2012 berücksichtigt.“ Insgesamt für die Vorhabenbewertung keine (relevante) Veränderung.
- Biber: Europäischer Biber breitet sich aus, alle Nachweise werden aktuell diesem zugerechnet. Allerdings wird derzeit „kein unmittelbarer Biberlebensraum durch die bisherige Projektumsetzung“ als betroffen eingestuft. Die für den Fischotter im UVP-Verfahren formulierten Maßnahmen werden auch für den Biber als wirksam eingestuft. Daher keine Änderung erforderlich.
- Reptilien: Neuentwicklung potenzieller oder tatsächlicher Lebensräume (Zauneidechse, Schlingnatter, Äskulapnatter) entlang der Trasse durch erfolgte Schlägerungen und Windwürfe; durch separates Konzept zum Umgang mit artenschutzrechtlichen Belangen im Rahmen der UBB ausreichend berücksichtigt.
- Amphibien: Neuentwicklung potenzieller oder tatsächlicher Lebensräume (u.a. Gelbbauchunke) entlang der Trasse durch erfolgte Schlägerungen und Windwürfe; durch separates Konzept zum Umgang mit artenschutzrechtlichen Belangen im Rahmen der UBB ausreichend berücksichtigt.
- Käfer der FFH-Richtlinie: Insgesamt für die Vorhabenbewertung keine (relevante) Veränderung bezgl. Hirschkäfer (geringfügig) und Scharlachkäfer.
- Schmetterlinge der FFH-Richtlinie: Verluste von Lebensraumflächen durch landwirtschaftliche Aktivitäten (u. a. Wiesenumbau); insgesamt für die Vorhabenbewertung jedoch keine (relevante) Veränderung.
- Libellen der FFH-Richtlinie: Insgesamt für die Vorhabenbewertung keine (relevante) Veränderung.
- Bachmuschel: Keine Veränderungen am Gewässer erkennbar, keine neue Überprüfung erfolgt.
- Vögel: Umfangreiche neue Daten aus der UBB vorliegend, darunter in der Brutsaison in größeren Gebietsteilen vergleichbare Kartierungen wie für die Einreichung (Projekt 2008). 2012 bis 2014 zudem in allen relevanten Bereichen spezifische Prüfung auf Ziegenmelker, 2013 und 2014 gezielte Prüfung auf Wachtelkönig im Talraum zwischen Großwilfersdorf und Staatsgrenze. Trotz bestimmter Schwankungen zeigte sich eine „hohe Übereinstimmung sowohl hinsichtlich der Bestandsgrößen einzelner wertbestimmender Arten als auch hinsichtlich ihrer räumlichen Verteilung“. Insgesamt für die Vorhabenbewertung keine (relevante) Veränderung.

- Pflanzen und ihre Lebensräume: Hohe Übereinstimmung bezüglich der Biotopkomplexe, teilweise aber Änderung durch Schlägerung, waldbauliche Maßnahmen oder landwirtschaftliche Aktivitäten (z. B. Bachdistelwiese am Waldrand des Commendewalds östlich Spaltenbach teilweise als Lagerfläche für Holz verwendet).

Es ergeben sich aus dem Bericht und unter Berücksichtigung der bisherigen Stellungnahmen des SV im gegenständlichen Verfahren keine Anhaltspunkte für eine erforderliche Änderung der bisherigen Bewertungen oder Maßnahmen.

Einlage S7W_UBB der Projektwerberin: Konzept zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange entstanden durch den Baustopp

Auf diese Unterlage wurde seitens des Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren bereits in früheren Stellungnahmen eingegangen. Eine weitere Ausführung hierzu ist nicht erforderlich.

Relevanz von Änderungen aufgrund angepasster schalltechnischer Berechnungen

In Rücksprache mit dem für den Bereich Schalltechnik zuständigen SV wurde geprüft, ob die durch angepasste schalltechnische Berechnungen erfolgten Änderungen der Schallbelastungsprognose für den Fachbereich Tiere, Pflanzen, Lebensräume Relevanz haben und diesbezüglich Änderungen der Bewertung oder der Maßnahmen erforderlich sein könnten. Letzteres ist aber nicht der Fall, da sich die Änderungen auf geringem und für eine mögliche erhebliche Störung nicht ausschlaggebendem Niveau bewegen.

Relevanz von Änderungen der Vorportalbeleuchtung

Aufgrund einer geänderten Zuordnung der Gefährdungsklasse (III statt bisher II) wurde lt. Angabe der Projektwerberin eine Änderung der Vorportalbeleuchtung erforderlich. Hierzu werden in Einlage 8.1 der Projektwerberin (Bericht 2014, Stellungnahme zur Aktualisierung STSG-relevanter RVSen) Ausführungen gemacht. Einlage 8.1.4.5 der Projektwerberin (Übersicht Vorportalbeleuchtung, Gegenüberstellung GK Leuchtdichte und Austeilung) stellt die Veränderung der Leuchtdichte sowie der räumlichen Platzierung und Austeilung der Leuchten dar.

Nach Angabe der Projektwerberin ist vorgesehen, im Vorportalebereich ausschließlich Leuchtdiode (LED) und hierbei solche mit einer Farbtemperatur von etwa 3000 K als Leuchtmittel einzusetzen und die Leuchten mit einem Reflektor auszustatten, um einen gerichteten Lichtkegel auf die Fahrbahn zu gewährleisten und eine Abstrahlung nach oben bzw. zum Umland hin zu verhindern bzw. zu mindern.

Diese Vorkehrungen werden als ausreichende Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahme eingestuft. Es ergibt sich keine Änderung der bisherigen Bewertungen oder Maßnahmen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen bisheriger Stellungnahmen zu weiteren Sachverhalten verwiesen.

III.1.7. Fachbereich 07 - Gewässerökologie, Fischerei

Untersuchungsraum

Als Untersuchungsraum wird grundsätzlich ein Wirkraum von 500 m links und rechts der Trasse gewählt; dieser kann jedoch in Abhängigkeit von der naturräumlichen Situation auch enger oder weiter gefasst sein. Bei diesem Wirkraum kann davon ausgegangen werden, dass sowohl direkte (Flächenbeanspruchung, Zerschneidung) als auch indirekte (z.B. Schadstoffe) Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Gewässerökologie und Fischerei identifiziert und entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich formuliert werden können.

Alternativen, Trassenvariante

Innerhalb des Untersuchungsgebietes wurden verschiedene Varianten entwickelt. Im Laufe des Planungsprozesses wurden die Varianten einer detaillierten Untersuchung unterzogen und nachfolgend im Rahmen eines Ausscheidungsprozesses selektiert. Dabei wurden Varianten, welche ohne Querungen der Zubringer bzw. der Lafnitz auskommen, nicht verfolgt. Die im Rahmen der Optimierung des Einreichprojektes überprüften Varianten zeichnen sich durch grundsätzlich sehr ähnliche Auswirkungen für die Fachbereiche Gewässerökologie und Fischerei aus. So beinhalten alle durchwegs gleichwertig die Querungen der Zubringer im Planungsraum.

Nullvariante

Die Nullvariante bedeutet, dass die bestehende Straße ohne bauliche Veränderungen in Betrieb bleibt. Eine seriöse Beurteilung der Nullvariante aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie und Fischerei ist schwierig. Dies ist darin begründet, dass kaum bewertet werden kann, welche Auswirkungen das zu bewältigende Verkehrsaufkommen auf Gewässer hat, wenn es über bestehende Straßensysteme bewältigt werden müsste. Einerseits ist die Nullvariante gegenüber dem Projekt positiver zu werten, da keine weiteren Gewässerquerungen vorliegen. Gegenüber dem Projekt wirkt die Nullvariante in Bezug auf Störfälle (Unfälle) ungünstiger, da mangels Gewässerschutzanlagen (GSA) Schadstoffe unmittelbar in die Fließgewässer gelangen können. Dies ist bei Umsetzung des Projektes generell auszuschließen.

Ist-Zustand

Durch die Trasse wird eine Vielzahl von Fließgewässern gequert. Der gewässerökologische Ist-Zustand dieser Gewässer ist einerseits durch zum Teil gravierende morphologische Veränderungen bestimmt, andererseits bewirken die zum Teil sehr geringen Wasserführungen extreme standörtliche Bedingungen. Aus der Kombination einer massiven Begradigung im Unterlauf bei permanenter Wasserführung und einer morphologischen Attraktivität bei geringen Abflüssen im Oberlauf erklärt sich das Fehlen einer Fischzönose in vielen Fließgewässern.

Fischereilich relevante Gewässer sind: Lafnitz, Lahnbach bei Rudersdorf und Hühnerbach-Überleitung.

Auswirkungen des Vorhabens

Im Trassenverlauf werden die Lafnitz sowie mehrere Zubringer gequert, weshalb im Zuge des Baus der S 7 die Errichtung von Durchlässen bzw. Brücken erforderlich sind.

Bauphase

Während der Bauphase kommt es zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen wie direkte Inanspruchnahme von Gewässerlebensraum und erhöhte Trübeinstöße flussab der Baumaßnahmen. Selbst vorübergehende Verrohrungen, die durch Laufverlegungen am Hühnerbach und am Katzelgraben notwendig werden, sind aufgrund der räumlich und zeitlich begrenzten Wirkungen nur von geringer Eingriffserheblichkeit. Allerdings führen die Eingriffe im Bereich der Querung des Marbaches bei Großwilfersdorf, wo sowohl Bachbett, Ufer als auch angrenzende Waldbestände beeinträchtigt werden, zu mittlerer Eingriffserheblichkeit während der Bauphase.

Betriebsphase

In der Betriebsphase führt die S 7 zu geringfügigen Auswirkungen auf die Ökomorphologie der Fließgewässer. Dies begründet sich vor allem in einer ausreichend breiten und hohen Dimensionierung der Querungsbauwerke. Insbesondere die Überbrückungen von Lafnitz und Lahnbach erfolgen mittels Bauwerken mit Längen über 100 m und Höhen über 5 m. Lediglich im Bereich einer tangentialen Annäherung der Trasse an den Grenzbach ist durch vorübergehende, lokale Verluste von Ufergehölzen mittlere Eingriffserheblichkeit gegeben. Insgesamt sind die verbleibenden Auswirkungen auf die Ökomorphologie gering.

Die Eingriffe der S 7 auf die Fischgewässer sind ebenso gering. Insbesondere die beiden wertvollen Gewässer Lafnitz und Lahnbach werden weder während der Bauphase (etwa durch Trübungen) noch während der Betriebsphase (etwa durch Einleitung von Straßenwässern) beeinträchtigt. Qualitativen Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer wird durch adäquate Schutzmaßnahmen (GSA) begegnet. Mittlere verbleibende Wirkungen bleiben lediglich am Marbach bestehen, wo die Einleitung von chloridbelasteten Straßenwässern erfolgt.

Die betriebsbedingte Aufstockung der Chloridfracht bleibt, mit Ausnahme des Marbaches, insbesondere unter Berücksichtigung kumulativer Wirkungen mit der Vorbelastung der Feistritz im Rahmen der Geringfügigkeit.

Eine Verschlechterung des ökologischen Zustandes ist in keinem Fall zu erwarten.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Gewässerökologie und Fischerei ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) – Dobersdorf, unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Gewässerökologie und Fischerei sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als

erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

Aktualisierungen 2014

Die in Einlage 5.1 „Bericht 2014 - Fachbereich Raum und Umwelt; Gegenüberstellung UVP und Ist-Zustand 2014“ seitens des Büros Dr. Hugo Kofler getätigten Aussagen können vom SV für Gewässerökologie und Fischerei vollinhaltlich mitgetragen werden.

Der SV leitet aus diesen Ausführungen ab, dass die Beurteilung für den Fachbereich Gewässerökologie und Fischerei im UVG hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenerfordernis/wirksamkeit nach wie vor zutrifft.

III.1.8. Fachbereich 08 - Wildökologie und Jagd

Untersuchungsraum

Autobahnen und Schnellstraßen haben ein hohes Potential, Lebensräume zu fragmentieren. Insbesondere größere Säugetiere können durch diese Barrieren in der Verbreitung, Ausbreitung und Populationsdynamik behindert werden. Daher ist es zwingend nötig, auch das gegenständliche Bauvorhaben nicht nur auf lokaler und regionaler, sondern auch auf überregionaler Ebene zu beurteilen. Unter überregionaler Ebene ist hier die Pannonische Ebene im Osten und der Ostalpenrand im Westen samt dem diese beiden Teilräume verbindenden Hügelland zu verstehen. Als regionale Ebene werden alle Jagdreviere definiert, die unmittelbar durch den 1.000 m breiten Trassenkorridor betroffenen sind. Es handelt sich dabei um 11 Reviere mit einer Gesamtgröße von 10.158 ha. Die lokale Ebene betrifft ausschließlich den 1.000 m breiten Trassenkorridor.

Alternativen, Trassenvariante

Die vorgelegte Trasse ist eine Neubaustrecke, die das Ergebnis eines detaillierten mehrjährigen Planungsprozesses darstellt, in dessen Variantenvergleich auch die Schutzgüter Wild und Jagd explizit beurteilt worden sind. Der nun vorliegende Trassenverlauf trägt in erster Linie den bestehenden Siedlungen Rechnung und rückt von diesen möglichst weit ab. Weitere bestimmende Einflussfaktoren waren das an der Lafnitz liegende Natura 2000 Gebiet, weiters die Geländeformen samt Geologie und Grundwassersituation.

Nullvariante

Das Unterbleiben des Bauvorhabens wäre sowohl für das Wild als auch für die Jagd die zweifellos günstigere Alternative. Dies ergibt sich nicht nur aus der Tatsache, dass man es hier mit einer Neubaustrecke zu tun hat, sondern aus dem Trassenverlauf im Kontext der Jagdreviere und der Schlüsselhabitats. In einem schon jetzt durch Verkehr und Siedlungsflächen stark bean-

spruchten Raum wird die Trasse in bislang ruhige, wildökologisch und jagdlich hochwertige Gebiete gelegt.

Ist-Zustand

Die Trasse der geplanten S 7 verläuft durch das Hügelland der Oststeiermark und des anschließenden Burgenlandes. Dieses ist Bindeglied zwischen der Pannonischen Tiefebene und den Alpen. Einige relativ große, geschlossene Wälder, aber auch Flussläufe in ihrem überwiegend agrarisch genutzten Umland, bieten sich als überregional und regional bedeutsame Wanderkorridore in einer ansonsten durch kleine Wälder und viele Ortschaften charakterisierten Landschaft für Wildtiere an. Die bestehende von Norden nach Süden verlaufende Südautobahn stellt für die größeren Säugetiere eine wesentliche Barriere dar. Überregionale Wanderbewegungen sind für das Rotwild geltend zu machen, das sowohl im pannonischen Raum als auch in den Ostalpen in erheblichen Beständen vorkommt. Bezüglich des Schwarzwildes sind keine klaren Ziel- und Quellgebiete auszumachen. Die geplante Trasse quert zweimal überregional bedeutsame Wildwechsel, einen im Lafnitztal und einen bei der Anschlussstelle an die A 2, und sie tangiert einen im Commendewald. Weiters werden zwei regional bedeutsame Wildwechsel gequert und mehrere tangiert. Die regionale Ebene zeichnet einen im Vergleich zur restlichen Oststeiermark hohen Waldanteil aus. Charakteristisch für diese großen, geschlossenen Wälder ist ein durchwegs sehr geringes Ausmaß forstlicher Nutzung. In der Landwirtschaft dominiert der Maisanbau alle anderen Formen der Feldnutzung. Grünlandflächen sind sehr selten. Die Attraktivität des Lebensraumes der Hauptwildart Rehwild ist daher als gering bis mäßig einzustufen. Die Attraktivität des agrarischen Raumes für Niederwild (Hase, Fasan, Rebhuhn, Enten) ist durchwegs als gering bis sehr gering einzustufen. Schwarzwild wird durch die Jagd (Art und Intensität der Bejagung) und die Hege wesentlich beeinflusst. Es ist eine Zunahme dieser als unstetes Standwild zu bezeichnenden Wildart zu verzeichnen. Die vor allem den breiten Hügelrücken beiderseits die Feistritz folgenden Wälder bilden für das Schalenwild (Reh-, Rot- und Schwarzwild) wichtige Rückzugsgebiete (Einstände). Nach der Maisernte im November bis etwa Mai muss sich der weit überwiegende Teil dieser Wildarten auch ebendort aufhalten und von der meist kärglich ausgebildeten Kraut- und Strauchschicht ernähren. Lediglich ein bescheidener Anteil des Rehbestandes wird zu dieser Zeit auch außerhalb der geschlossenen Wälder in Hecken und kleinen Waldinseln sowie Galeriewäldern entlang der Flüsse und Bäche leben. In Hinblick auf die Verbissbelastung durch Rehe und Hasen an forstlich interessanten Baumarten ist das Gebiet des Oststeirisch-Südburgenländischen Hügellandes als hochsensibel einzustufen. Jagdwirtschaftlich besteht zwischen diesen von der regionalen Ebene betroffenen Revieren keine Kohärenz; es gibt abgesehen von den beiden einen gewissen Rahmen bildenden Jagdgesetzen (Burgenland und Steiermark) kein revierübergreifendes Management (Hege, Jagd). Generell kann festgehalten werden, dass alle hier betroffenen Reviere eine nur mäßige oder geringe jagdliche Wertigkeit aufweisen. Die das Jagdwesen dominierende Einflussgröße ist die Größe, Lage und Form der Jagdreviere. Vom gegenständlichen Bauvorhaben sind zehn Gemeindejagden und eine Eigenjagd unmittelbar betroffen, alle reichen über die lokale Bezugsebene von 500 m beiderseits der Trasse hinaus. Der 500 m Nahbereich beiderseits der Trasse bedarf einer ökologisch kleinräumigen und jagdwirtschaftlich revierweisen Betrachtungsweise, um den Ist-Zustand und die daraus resultierenden Sensibilitäten aufzuzeigen.

Die lokale Ebene kann wie folgt beschrieben werden: im Westen betrifft die Trasse das agrarisch dominierte Offenland bei Riegersdorf westlich der A2. In diesem Gebiet gibt es keine ökologisch wichtigen Schlüsselhabitate für jagdbares Wild. Dann verläuft sie durch den großen geschlossenen Waldkomplex (Edelsee- und Schröttenwald), der ein sehr großes ruhiges Rückzugsgebiet für Rehwild, aber auch Schwarz- und Rotwild darstellt. In diesem Wald findet Rehwild auch Nahrung, wenn die vom Maisbau dominierten Ackerflächen brach liegen. Hier befinden sich auch zwei regionale Wildwechsel. Danach verlässt die Trasse den Wald und verläuft nördlich von Altenmarkt am Waldrand bis zum Ledergasslerwald. Der in Ost-West Richtung verlaufende Waldrand ist ein ökologischer Schlüsselraum für alle Wildarten. Die Ackerfluren selbst sind auf Grund des Maisanbaus und fehlender Strukturen wie Hecken und Waldinseln nur saisonal von nennenswerter Bedeutung für das Rehwild, Hase und Fasen. Im Wald verläuft die Fortsetzung des West-Ost verlaufenden regionalen Wildwechsels. Der Wald ist in Hinblick auf Bestandesstrukturen und Äsung wenig attraktiv für das Rehwild. Danach durchschneidet die Trasse die Waldinsel des Ledergasslerwaldes und quert das Lafnitztal. Der Ledergasslerwald hat auf Grund seiner geringen Ausdehnung eine hohe Bedeutung als Winterstand für Rehwild. Hier wird auch ein überregional bedeutsamer Wildwechsel gequert. Nach der Lafnitztalquerung verläuft die Trasse bis zum Ende des gegenständlichen Planungsraumes am Hang östlich von Rudersdorf. Die Steilheit der Hänge wirkt sich dort auf das Potential der natürlichen Verjüngung im Wechselspiel von Staunässe und Vergrasung günstig aus. Hier wird auch ein regionaler bedeutsamer Wildwechsel gequert.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Gelände- und landnutzungsbedingt (Raumwiderstand) kann Wild, welches regional wie überregional bedeutsame Wildwechsel nutzt, kleinräumig ausweichen. Auch stellt die S 7 in der Bauphase noch keine Vollbarriere dar und es ist damit zu rechnen, dass Wechselwild in Bau befindliche Trassenabschnitte bei Nacht quert. Insofern ist nur mit geringfügigen Auswirkungen auf die Funktionalität überregionaler und regionaler Wildwechsel zu rechnen. Die durch den Bau verursachten Störungen und unmittelbaren Flächenbeanspruchungen werden insbesondere beim Waldrand nördlich von Altenmarkt und beim Ledergasslerwald ökologisch herausragende Schlüssellebensräume betreffen. Die Auswirkungen werden daher lediglich ein „vertretbares“ Ausmaß annehmen. In Hinblick auf die Jagd ist eine jagdrevierweise Betrachtungsweise notwendig. Die Auswirkungen reichen von „nicht relevant“ (Eigenjagd Altenmarkt) über „geringfügig“ (Gemeindejagd (GJ) Lindegg, Jobst und Deutsch Kaltenbrunn) und „vertretbar“ (GJ Großwilfersdorf, Fürstenfeld, Rudersdorf und Dobersdorf) bis „wesentlich“ (GJ Altenmarkt und Speltenbach). In den letzt genannten Revieren wird es durch die Trassenführung im Schlüssellebensraum Waldrand, wo bisher primär der Rehabschuss getätigt wurde, durch die Errichtung der Unterflurtrasse und die geringe Größe der Reviere so wie die zentrale Lage der Trasse im Revier zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Jagdausübung kommen. Die Abschusserfüllung des Pflichtabschussplanes für Rehwild wird wesentlich erschwert. Dies kann zu einem Anstieg des Rehbestandes führen und dieser kann wiederum zu einer erhöhten Verbissbelastung der Waldverjüngung führen; eine erhöhte Verbissbelastung ist aber auch bei gleich bleibendem Wildbestand durch eine Verschiebung der Aufenthaltsschwerpunkte des Rehwildes (Scheuchwirkung und unmittelbarer Flächenverlust) in benachbarten Waldorten zu erwarten.

Betriebsphase

Die S 7 wird durch die schalenwilddichte Zäunung für Reh- und Rotwild eine Vollbarriere darstellen, die nur an wenigen Stellen durchlässig ist. Die Brücken im Bereich der Anschlussstelle an die A 2 sowie jene über den Hühnerbach, die Lafnitz, den Lahnbach, die ÖBB-Trasse nahe der Lafnitz und einen Radweg nördlich Rudersdorf, aber auch die Unterflurtrasse bei Speltenbach und der Tunnel bei Riegersdorf erlauben dem Wild an einigen Stellen die Querung der S 7. Im Bereich der Lafnitz und der Anschlussstelle an die A 2 fallen die Brücken mit überregional bedeutsamen Wildwechseln zusammen. Darüber hinaus ist eine Grünbrücke an einem regional bedeutsamen Wechsel für Stand- und Wechselwild im Wald südlich von Jobst notwendig. Am östlichen Ende des geplanten Teilabschnittes West der S 7 verläuft quer zum Lafnitztal ein regional bedeutsamer Wildwechsel unweit westlich der Ortschaft Dobersdorf. Die Funktionalität dieses Wechsels muss über Gehölzpflanzungen am Kuhbergbach abgesichert werden. In der Offenlandschaft nördlich von Altenmarkt wird es zu einer schwerwiegenden Fragmentierung von Lebensräumen kommen, da die Trasse nahe dem Waldrand geführt wird und auf einer Länge von zirka 2 km dem Rehwild keine Möglichkeiten geben wird, in den Commendewald zu wechseln. Diese Auswirkung der S 7 muss über umfangreiche Gehölzpflanzungen auf ein umweltverträgliches Maß („vertretbare Auswirkungen“) gemildert werden. Hinsichtlich der Jagd sind die Auswirkungen von Revier zu Revier sehr unterschiedlich. In der Eigenjagd Altenmarkt werden weder qualitative noch quantitative Auswirkungen spürbar sein, die Wirkungen sind daher als „nicht relevant“ zu bezeichnen. In den GJ Lindegg und Riegersdorf wird die S 7 „geringfügige“ Auswirkungen haben. Im Prinzip wird man so jagen wie bisher; eine gewisse zusätzliche Lärmbelastung und im Falle Riegersdorf auch ein geringfügiger Revierflächenverlust sind gegeben. Die Beeinträchtigungen und Verluste betreffen aber Revierteile von jagdlich untergeordneter Bedeutung. In allen übrigen Jagdrevieren ist mit „vertretbaren“ Auswirkungen zu rechnen. Auf Grund von Barrierewirkungen für Wild und Jäger und in Folge Lärm, Licht und Flächenverlusten werden negative Veränderungen eintreten, die aber nicht so stark sind, dass dadurch die Jagd an sich in diesen Revieren in Frage gestellt sein könnte. Dabei ist zu betonen, dass die Auswirkungen innerhalb dieser Kategorie („vertretbare“ Auswirkungen) unterschiedlich stark sein werden.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Wildökologie und Jagd ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) – Dobersdorf, unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wildökologie und Jagd sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als wesentlich und insgesamt als wesentlich einzustufen.

Aktualisierungen 2014

Vom SV für Wildökologie und Jagd wurde geprüft, ob es bezüglich dem Fachbeitrag Wildökologie und Jagd allenfalls Widersprüche oder Handlungsbedarf in Hinblick auf die RVS 04.03.14

Schutz wildlebender Säugetiere (ausgenommen Fledermäuse) an Verkehrswegen (Stand November 2009) gibt. Der SV erkennt daraus keine Widersprüche oder Mängel zu den Vorgaben der genannten RVS und daher auch keinen daraus resultierenden Handlungsbedarf.

Die in den übermittelten Unterlagen (Einlage 5.1 „Bericht 2014 - Fachbereich Raum und Umwelt, Gegenüberstellung UVP und Ist-Zustand“) dargestellten Aktualisierungen lassen den SV zu dem Schluss kommen, dass die Beurteilung im UVG hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenerfordernis/-wirksamkeit nach wie vor zutrifft.

III.1.9. Fachbereich 09 - Boden und Landwirtschaft, Abfallwirtschaft

Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum ist in den eingereichten Fachberichten detailliert beschrieben. Der Untersuchungsraum wurde auf einen Streifen von ca. 500 m beidseits der Trasse eingeschränkt. Die Bodenuntersuchungen wurden bis ca. 100 m Abstand von der geplanten Trasse durchgeführt, Resultate v.a. der Bodenzustandsinventur wurden im Umkreis bis ca. 5 km berücksichtigt. Der Fachbereich Abfallwirtschaft und Altlasten bezieht sich auf jene Bereiche, welche baulich direkt beeinflusst oder verändert werden, sowie auf die im Zuge der Bauarbeiten entstehenden Abfälle.

Alternativen, Trassenvariante

Die für die Untersuchung von Trassenvarianten wichtigen Faktoren wie Flächenverbrauch, Flächenzerschneidung oder Verlust von landwirtschaftlich genutzten Böden wurden von der Projektwerberin erhoben (vgl. Einreichprojekt: Einlage 1.3.1, Projektgeschichte und Alternativen).

Die Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen und Trassenvarianten aus Sicht der Schutzgüter Landwirtschaft und Boden sind ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet (siehe z.B. NKU der Vorprojekte).

Nullvariante

Bei der Nullvariante (keine Realisierung des Projektes) wird weder Boden verbraucht noch werden Flächen zerschnitten oder Abfälle produziert. Veränderungen im Landschaftsraum laufen langsamer ab, wodurch eine langfristige Anpassung von Organismen an die sich laufend ändernden Umweltbedingungen möglich ist.

Aus Sicht der Schutzgüter „Boden“ und „Landwirtschaft“ ist die Nullvariante für die geplanten dauerhaft genutzten Flächen die beste Variante.

Ist-Zustand

Boden

Die Ausgangsmaterialien für die Bodenbildung sind im Wesentlichen eiszeitlich geprägt, kalkfrei und weisen geringe Durchlässigkeit bzw. hohe Bindigkeit auf. Dementsprechend sind die Böden

vielfach staunässegeprägt und wechselfeucht (Gleye, Pseudogleye, pseudovergleyte Braunerden, Anmoore). Auf Flächen mit größerem Flurabstand haben sich Braunerden und Kulturrohböden entwickelt. Wo kleinräumige Wechsel der Bodentypen vorherrschen, wird von Bodenformenkomplexen gesprochen. Diese sind z.B. im Hangbereich zwischen Rudersdorf und Dobersdorf vorhanden.

Die Bodenschwere reicht von leicht bis schwer, wobei mittelschwere bis schwere Böden überwiegen. Vom Wasserhaushalt her betrachtet sind viele Böden feucht bis wechselfeucht.

Die fast durchwegs kalkfreien Böden sind schwach sauer bis sauer. Wo Carbonate vorkommen, ist die Bodenreaktion neutral bis schwach sauer.

Die natürlichen Bodenwerte liegen im Bereich von mittelwertig. Untergeordnet sind geringwertiges und hochwertiges Ackerland und Grünland vorhanden.

Die Pufferkapazitäten (Kationenaustauschkapazitäten) aufgrund des Bodenmaterials wären eigentlich hoch, aufgrund des geringeren pH-Wertes wegen geringen Carbonatanteils ist die Pufferkapazität verringert.

Landwirtschaft

Im Projektgebiet werden v.a. Mais und Getreide nur untergeordnet Hackfrüchte angebaut. Im Raum Wilfersdorf sind auch Obstbau und am Fuchsberg Weinbau wesentliche Produktionszweige. Zusätzlich kommen Feuchtbrachen, Grünlandbrachen, Feuchtwiesen, etc. vor. Ackerbau wird auf ca. $\frac{3}{4}$ der Fläche betrieben, ca. $\frac{1}{4}$ der Flächen ist Grünland.

Die Betriebsgrößen sind vergleichsweise gering, die Landwirtschaft kleinflächig strukturiert, durchschnittliche Schlaggrößen liegen bei ca. 0,9 ha. Haupterwerbsbetriebe weisen Größen von durchschnittlich ca. 20 ha auf, Nebenerwerbsbetriebe von ca. 7,8 ha.

Beim Viehbestand sind Schweine, Hühner und Rinder wesentlich. Auch hier sank die Zahl in den letzten Jahren kontinuierlich. Die Pferdehaltung nimmt zu, die Rinderhaltung nahm deutlich ab und es ist anzunehmen, dass Rinderhaltung weiterhin abnimmt.

Die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe nahm in den letzten Jahren kontinuierlich ab.

Direktvermarktung über Hofläden und Bauernläden (z.B. Fleisch, Obst, Wein, Kernöl) übernimmt eine nicht unwesentliche Rolle im Vertrieb landwirtschaftlicher Produkte. Gleiches gilt für den Verkauf von Produkten im Rahmen von Buschenschanken.

Altlasten und Verdachtsflächen

Im Baukonzept (Einreichprojekt Bericht 2.4.1) werden Angaben über entstehende Abfälle gemacht. Es sind mehrere Verdachtsflächen im Untersuchungsgebiet ausgewiesen, von welchen während der Bautätigkeit möglicherweise Abfälle entfernt und entsorgt oder verwertet werden müssen.

Auswirkungen des Vorhabens

Böden und Landwirtschaft werden von vielen Einflussfaktoren bestimmt. Daher wurden für das vorliegende Gutachten Ergebnisse mehrerer Fachbereiche wie z.B. Projektgeschichte und Alternativen, Bodenqualität, Landwirtschaft, Geologie, Grundwasser, Oberflächen- und Fließgewässer im erforderlichen Maß berücksichtigt.

Die fachlichen Details und Untersuchungsergebnisse sowie Bewertungen sind in den unterschiedlichen Fachberichten im Einreichprojekt angeführt.

Zusammenfassend ergibt sich, dass eine Vielzahl von Projektwirkungen die Folge sein wird. Es wird Nachteile und Vorteile geben, wobei bezüglich Boden und Landwirtschaft die Nachteile überwiegen. Die Beeinträchtigungen und der unwiederbringliche Verlust von landwirtschaftlich genutzten Böden sind Projektwirkungen.

Die Auswirkungen im Projektgebiet und Untersuchungsraum bewegen sich jedoch aufgrund der vorliegenden Daten und Untersuchungen sowie einer Vielzahl von Maßnahmen aller Fachbereiche in einem geringfügigen Ausmaß.

Auswirkungen in der Bauphase

Auswirkungen auf die Böden in der Bauphase

Die Auswirkungen auf den oberflächennahen Wasserhaushalt und damit auf die Böden sind voraussichtlich gering, es wird zu keinen wesentlichen Änderungen kommen, Drainagesysteme sind in ihrer Funktion wiederherzustellen.

In der Bauphase kommt es durch die notwendige Manipulation des Bodens zu Verlust von Boden, insbesondere auch von Oberboden (durch Abmischung mit dem Zwischenboden). Erfahrungsgemäß kann der zu erwartende Verlust von Oberboden bei ca. 20% liegen.

Bei den Bauarbeiten, welche vorübergehend beanspruchte Flächen betreffen, wird der Boden bauzeitig abgetragen und später wieder aufgetragen. Dabei erfolgt eine Veränderung des Bodengefüges und der Struktur der entfernten und wiederaufgebrachten Böden, was mittelfristig auch den Wasserhaushalt (Speichervermögen) der Böden beeinflusst.

Der Unterboden ist ebenso durch Verdichtung im Zuge der Bauarbeiten gefährdet. Das kann sich negativ auf die Böden und deren Ertragsfähigkeit auswirken. Daher ist eine Bodenlockerung vor Wiederaufbringung des Oberbodens nötig.

Bei sachgemäßer Bautätigkeit werden keine Fremdstoffe in die Böden eingetragen.

Böschungen sind in den ersten Monaten nach der Rekultivierung grundsätzlich erosionsgefährdet. Erosionsschutz auf Böschungen, v.a. durch rasche Begrünung, ist daher ein Thema v.a. im Zusammenhang mit den GSA.

Auf unbefestigten Baustraßen und im Nahbereich der Anschüttungsflächen kann es zu Staubentwicklung kommen, was für Böden jedoch nicht relevant ist, weil die Stäube im Wesentlichen aus dem örtlich vorhandenen Bodenmaterial entstehen. Zudem sind Maßnahmen wie z.B. Feuchthalten der Flächen vorgesehen.

Auswirkungen auf die Landwirtschaft in der Bauphase

Die für die Landwirtschaft relevanten Auswirkungen in der Bauphase sind:

- Flächenverluste: Trasse, Baustelleneinrichtung, Baustraßen
- Bewirtschaftungs- und Bearbeitungsschwernisse
- Staubbelastungen der Pflanzen bzw. produzierten Feldfrüchte oder von Grünfütter
- Bonitäts- und Ertragsverluste auf Flächen, die vorübergehend beansprucht werden
- Eventuell Probleme bei der Wasserversorgung
- Flurschäden

Durch das geplante Projekt gehen der Landwirtschaft Flächen im Ausmaß von ca. 80 ha verloren.

Die Unterbrechung landwirtschaftlicher Wege kann zu Bearbeitungs- und Bewirtschaftungsschwernissen führen. Durch den Neubau zahlreicher Über- und Unterführungen werden diese Nachteile weitestgehend kompensiert, es soll durch die vorgesehenen Maßnahmen zu keinen Umwegen größer ca. 1 km kommen.

Das Ausmaß der Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen ist minimiert; es sind auch Unterflurtrassen und Tunnels vorgesehen. Nicht bewirtschaftbare Restflächen verbleiben aufgrund der Maßnahmen keine.

Die Eingriffserheblichkeit ist in allen Abschnitten geringfügig bis vertretbar.

Insgesamt wird die Eingriffserheblichkeit für die Betriebsphase mit „geringfügig“ bewertet.

Auswirkungen auf Altlasten und Abfälle in der Bauphase

Die Projektrealisierung hat bezüglich Altlasten und Altstandorten vorteilhafte Auswirkungen, da geschüttete Materialien mit umweltgefährdendem Potential unter Beachtung der einschlägigen Gesetze und Verordnungen (v.a. Abfallwirtschaftsgesetz und Wasserrecht) gesichert bzw. geeignet umgelagert (deponiert) werden.

Die entstehenden Abfälle werden, soweit dies möglich ist, wiederverwertet (v.a. Tunnelausbruch, Bodenaushub). Nicht verwertbare Stoffe werden deponiert.

Auswirkungen in der Betriebsphase

Auswirkungen auf die Böden in der Betriebsphase

Die Fahrbahnwässer werden gefasst und gesammelt abgeführt. Einträge aus dem Winterdienst in die angrenzenden Flächen (Gischt, Luftverfrachtung) sind daher gering.

Die Kfz-Emissionen sind in den letzten Jahren u.a. wegen der zunehmend strengeren Abgasvorschriften, der geringeren Verbrauchswerte, der Verwendung von Katalysatoren und korrosionsgeschützten Karosserien trotz Zunahme der Verkehrszahlen gesunken. Eine Beeinträchtigung der Böden durch Schwermetalle ist daher nach Beendigung der Bauphase nur in geringem Umfang zu erwarten.

SO₂-Immissionen sind für die Böden im gegebenen Umfang kein Nachteil. Gleiches gilt für NO₂, bei welchem es im Nahbereich der Trasse (20-50 m) und im Umfeld der Tunnelportale zu erhöhten Werten kommt, was aber für Böden und Pflanzen nicht relevant ist.

Schadstoffimmissionen in die Böden wirken daher in einem geringfügigen Ausmaß.

Auswirkungen auf die Landwirtschaft in der Betriebsphase

In der Betriebsphase verbleiben Auswirkungen durch die veränderten Schlaggrößen und -formen, durch die entstandenen Umwege im Vergleich zum jetzigen Zustand und durch die Einwirkung von Verkehrsimmissionen. Diese Auswirkungen sind durch die geplanten Maßnahmen auf ein Maß reduziert, welches zu geringeren als erheblichen Auswirkungen führt. Nicht nutzbare Flächen werden abgelöst, zusammengelegt oder für andere Zwecke nutzbar gemacht. Schadstoffe sind für die angrenzenden Flächen nach Maßgabe des derzeitigen Standes der Technik und des Wissens kein erhebliches Problem für die landwirtschaftliche Produktion.

Aufgrund der Kriegsmittelerkundung (Einreichunterlagen, Bericht „Geologie Grundwasser“ Kapitel 3.2.2.4.) wird darauf hingewiesen, dass diesbezüglich nach Waffengesetz vorzugehen ist. Entsprechend der in diesem UVP-Gutachten formulierten Maßnahme sind diesbezüglich keine Auswirkungen auf die Landwirtschaft durch Kampfmittel zu erwarten.

Auswirkungen auf Altlasten und Abfälle in der Betriebsphase

In der Betriebsphase gibt es keine Auswirkungen mehr auf Altlasten.

Abfälle werden, wie auf den anderen hochrangigen Straßen auch, regelmäßig auf den Parkplätzen gesammelt. Ebenso werden verlorenes Gut und weggeworfene Abfälle vom Straßenrand eingesammelt und gemäß den gesetzlichen Bestimmungen entsorgt bzw. verwertet.

Daher gibt es während der Betriebsphase keine relevanten Umweltauswirkungen.

Gesamtbewertung

Aus Sicht der Fachgebiete Boden und Landwirtschaft, Abfallwirtschaft ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) – Dobersdorf, unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Boden und Landwirtschaft sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforder-

lich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

Aktualisierungen 2014

Nach Durchsicht der Unterlagen Einlage 5.1 „Bericht 2014 - Fachbereich Raum und Umwelt; Gegenüberstellung UVP und Ist-Zustand 2014“ besteht kein Änderungsbedarf an den Gutachten und Maßnahmen.

Die Ergebnisse der Beurteilung im UVG hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenanfordernis/wirksamkeit sind weiterhin zutreffend.

III.1.10. Fachbereich 10 - Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser

Untersuchungsraum

Das Untersuchungsgebiet liegt in der Oststeiermark und im Südburgenland. Die Trasse des Westabschnitts erstreckt sich von der Ortschaft Riegersdorf in südöstliche Richtung über das Feistritz- in das Lafnitztal bis zum Ortsteil Dobersdorf der Gemeinde Rudersdorf. Der Untersuchungsraum der Fachgebiete Geologie/Hydrogeologie wird in Abbildung 8 auf Seite 111 des UVG dargestellt.

Innerhalb dieser Grenzen wurden die generellen geologischen Verhältnisse sowie die Grundwassernutzungen erhoben und ein geologisch-hydrogeologisches Modell zur Bewertung unterschiedlicher Trassen entwickelt.

Aufgrund der erkannten Strukturen erfolgte für die weitere Bearbeitung eine Eingrenzung auf einen Trassenstreifen, in dem detailliertere Untersuchungen erfolgten.

Aufgrund der heterogenen Schichtverteilung aber auch aufgrund der Morphologie des Gebiets ist die Grundwasserführung ebenfalls als sehr heterogen zu bezeichnen. Es liegen Wasserstandsmessungen von 122 Grundwasserpegeln vor mit unterschiedlich langen Messreihen. Aus Pumpversuchen liegen zahlreiche kf-Werte vor, die zwischen 3×10^{-4} und 5×10^{-8} m/s eine große Schwankungsbreite aufweisen. Die Durchlässigkeitsbeiwerte der quartären Schotter und Sande schwanken im Bereich zwischen 3×10^{-4} und 8×10^{-5} m/s, das Mittel liegt $1,4 \times 10^{-4}$ m/s.

Grundwasser führende Schichten der tertiären Abfolge zeigen deutlich geringe Durchlässigkeiten (kf-Wert zwischen 7×10^{-5} und 2×10^{-7} m/s, im Mittel $9,6 \times 10^{-6}$ m/s).

Alternativen, Trassenvariante

Im Vorfeld wurden zahlreiche großräumige und auch kleinräumige Varianten untersucht und nach verschiedensten Kriterien bewertet.

Grundlage einer Variantenbewertung und -auswahl waren aus geologischer Sicht Voruntersuchungen des Planungsraums, beginnend ab Herbst 2003. Im untersuchten Trassenstreifen mit einer Breite von rd. 5 km erfolgte neben der Erhebung und Auswertung von vorhandenen geologischen und hydrogeologischen Daten eine geologische und hydrogeologische Geländeaufnahme.

Auf Basis der Bewertung aller Fachgutachter wurde eine Trasse als Grundlage für die UVE-Planung ermittelt und weiter untersucht.

Diese erste Auswahltrasse (Herbst 2005) sah im Bereich um Speltenbach eine Trassenführung im Hang in Form eines bergmännischen Tunnels vor, der sich an der Anschlussstelle Fürstenfeld in einem Unterflurtunnel und einer längeren dichten Wanne bis nahe an die Querung des Lahnaches fortsetzte. Bei der detaillierten Baugrunduntersuchung musste festgestellt werden, dass das Grundwasser insbesondere im Tunnel Speltenbach deutlich höher als in den Talbereichen liegt. Diese Variante hätte einen massiven Eingriff in den Grundwasserkörper bedeutet und konnte aus geologischer Sicht nicht empfohlen werden.

Auch die in dieser ersten Auswahltrasse geplante Unterflurtrasse östlich des Tunnels Speltenbach lag zur Gänze im Grundwasser, so dass neben erheblichen Aufwendungen für die Realisierung dieser Planungslösung ebenfalls beträchtliche Veränderungen des Grundwasserregimes zu erwarten waren.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile wurde im Sommer 2007 festgelegt, eine weitere Trasse in Hanglage bei Speltenbach bzw. mit einer Brückenquerung der Bahn entwickeln zu lassen. Zwischenzeitlich erfolgten weitere Baugrunduntersuchungen, welche bestätigten, dass die neu entwickelte Trasse neben den wirtschaftlichen Vorteilen vor allem für das Grundwasser aufgrund des generell geringeren Eingriffs als günstiger einzustufen war.

Nullvariante

Im Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser ist die Nullvariante nicht relevant.

Ist-Zustand

Der gegenständliche Planungsraum zählt zum Fürstenfelder Becken, südöstlich schließt das sog. Westpannonische Becken an.

Auf einem nicht näher spezifizierten Grundgebirge lagern tertiäre (miozäne) Schichten, welche wiederum von quartären Lockersedimenten überlagert werden. Diese fluviatil-limnischen Ablagerungen bauen den Talrand bzw. das umgebende Hügelland auf. Innerhalb des Hügellandes finden sich Verebnungsflächen eines höheren Niveaus, auf denen meist geringmächtige präglaziale bzw. jungpliozäne Schotterterrassen aufliegen.

Die jüngsten Ablagerungen – fluviatile Kiese, Sande und Schluffe – finden sich im Bereich der tiefsten Talflur des Lafnitz- und Feistritztales bzw. deren Seitengraben und sind in Folge der

stark mäandrierenden Vorflutgerinne durch kleinräumige laterale und vertikale Fazieswechsel charakterisiert. Die Mächtigkeit dieser Talfüllungen erreicht maximal etwa 15 m.

Im Hinblick auf die hydrogeologische Situation ist festzuhalten, dass aufgrund der heterogenen Schichtverteilung aber auch aufgrund der Morphologie des Gebiets die Grundwasserführung ebenfalls als sehr heterogen zu bezeichnen ist.

Es liegen Wasserstandsmessungen von 122 Grundwasserpegeln vor mit unterschiedlich langen Messreihen. Aus Pumpversuchen liegen zahlreiche kf-Werte vor, die zwischen 3×10^{-4} und 5×10^{-8} m/s eine große Schwankungsbreite aufweisen.

Die Durchlässigkeitsbeiwerte der quartären Schotter und Sande schwanken im Bereich zwischen 3×10^{-4} und 8×10^{-5} m/s, das Mittel liegt $1,4 \times 10^{-4}$ m/s.

Grundwasser führende Schichten der tertiären Abfolge zeigen deutlich geringe Durchlässigkeiten (kf-Wert zwischen 7×10^{-5} und 2×10^{-7} m/s, im Mittel $9,6 \times 10^{-6}$ m/s).

Die erarbeiteten Grundwassergleichpläne des Einreichprojektes zeichnen die Morphologie des Geländereiefs nach und zeigen anschaulich, dass sich der Untersuchungsraum hydraulisch in zwei Teilbereiche, den Hügelbereich und die Talsohlen gliedern lässt. Allgemein besteht eine hydraulische Verbindung von Hügelbereichen in die Talsohlen, wobei der Zufluss aus dem Hügelbereich äußerst gering ist.

Die Hügelbereiche zeigen sehr engständige Grundwassergleichen. Dies korrespondiert sehr gut mit den ermittelten sehr geringen Durchlässigkeiten. Weiters ist in den Hügelbereichen eine Übereinstimmung von oberirdischen und unterirdischen Einzugsgebiet zu erwarten.

Im Talraum sind vergleichsweise weitere Abstände der Grundwassergleichen erkennbar. Das ermittelte sanftere Gefälle der Grundwasseroberfläche ($I = 0,007$) korrespondiert wiederum mit der im Talbereich gegebenen größeren Durchlässigkeit.

Zusammengefasst lassen die Daten erkennen, dass es sich im Hügelkomplex um mehrere lokal begrenzte Grundwasserleiter handeln muss, die jedoch vielfach hydraulische Verbindungen zueinander haben. Die einzelnen Grundwasserleiter zeigen eine ausgeprägte Heterogenität.

Die Ergebnisse im Talbereich zeigen wesentlich homogenere hydraulische Eigenschaften. Ein hydraulischer Zusammenhang zwischen Hügelaquifere und Talaquifer ist gegeben: Das im Hügelaquifer langsam fließende Grundwasser bewegt sich im Wesentlichen hangabwärts und tritt diffus und in kleinsten Mengen an den Hügelflanken bzw. in Höhe der Gräben aus. Das Fehlen von größeren Quellen unterstützt diese Aussage. Das nicht am Hangfuß austretende Wasser geht in den seichten Talaquifer über und strömt dort nun schneller den großen Vorflutern entgegen. Durch die lokal begrenzten Aquifere und die geringe Grundwasserneubildung ist kein großer Zustrom vom Hügelaquifer in den Talaquifer zu erwarten.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Die möglichen Einwirkungen gliedern sich wie folgt:

- Kleinräumige Eingriffe in den Grundwasserkörper im Zuge der Errichtung von Brückenfundamenten und Durchlässen
- Eingriff in das Grundwasser im Zuge der Errichtung der Unterflurtrasse Speltenbach
- Eingriff in das Grundwasser im Zuge der Errichtung des Wannengebäudes Rudersdorf West
- Eingriff in das Grundwasser im Zuge der Errichtung des Tunnels Rudersdorf
- Eingriff in das Grundwasser im Zuge der Errichtung des Wannengebäudes Rudersdorf Ost
- GSA für Bauwässer bei Tunnel-, Wannengebäude- und Unterflurtrassenbau

Unter Berücksichtigung der Ausgleichmaßnahmen ergibt sich für die Bauphase bei allen Einwirkungen eine geringe Eingriffserheblichkeit.

Betriebsphase

In der Betriebsphase sind folgende Vorhabenswirkungen zu erwarten:

- Kleinräumige Eingriffe in den Grundwasserkörper durch Brückenfundamente und Durchlässe
- Eingriff in das Grundwasser durch die Unterflurtrasse Speltenbach
- Eingriff in das Grundwasser durch das Wannengebäude Rudersdorf West
- Eingriff in das Grundwasser durch den Tunnel Rudersdorf
- Eingriff in das Grundwasser durch das Wannengebäude Rudersdorf Ost

Grundwasserrelevante Ableitungen von Straßen- und Tunnelwässern erfolgen durch:

- Vorreinigung von Tunnelwässern in GSA und nachfolgender Versickerung,
- lineare Versickerung von Straßenwässern entlang von Dammhochlagen,
- punktuelle Versickerung von Straßenwässern aus GSA.

Unter Berücksichtigung der Ausgleichmaßnahmen ergibt sich für die Betriebsphase bei allen Einwirkungen eine geringe Eingriffserheblichkeit.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A2) - Dobersdorf, unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase ebenfalls als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

Aktualisierungen 2014

Nach Durchsicht der Unterlagen „Bericht 2014 - Fachbereich Raum und Umwelt, Gegenüberstellung UVP und Ist-Zustand“ verfasst am 14. August 2014 von Dr. Hugo Kofler (Einlage 5.1) sowie der Bericht „Konzept zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange entstanden durch den Baustopp“ verfasst im November 2013 ebenfalls von Dr. Hugo Kofler (Einlage S7W-UBB) ergeben sich für den FB Geologie-Grundwasser keine Auswirkungen.

Weiters wurden auch zwei im Zusammenhang mit Berufungsverfahren stehende Schreiben des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft übermittelt (UW.4.1.6/0406-I/5/2013 vom 9. September 2013 bzw. UW.4.1.6/0407-I/5/2013 vom 9. September 2013), denen die Gutachten des SV DI Dr. Otto Vollhofer (in der Folge Gutachter) beigelegt sind.

Hierzu wurde bereits mit einem Memo vom 12. November 2013 Stellung bezogen. Die wesentlichsten Inhalte werden nachfolgend nochmals wiedergegeben:

Seitens des Gutachters wird einleitend festgestellt, dass die vorliegenden Berechnungsergebnisse nur zum Teil geeignet sind, um zu den vorgebrachten Einwänden Stellung nehmen zu können. Es wurden in der Folge jene Punkte mit der Projektwerberin besprochen, die einer Klärung bedürfen. Mit 22. August 2013 wurden dem Gutachter im Operat „ASFINAG, S 7 Fürstenfelder Schnellstrasse Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf, km 0.00+00.000 - 14.8+80,683, Ergänzende und konkretisierende Unterlagen zu den wasserrechtlichen Berufungsverfahren, Ergänzender Bericht zur Auswirkung der Versickerung, August 2013“ die entsprechenden Berechnungen vorgelegt.

Die vorgelegten Neuberechnungen wurden wie folgt modifiziert bzw. bewertet:

- 12 zusätzliche Bohrungen und Pumpversuche bestätigen Heterogenität, sollten lokal verbesserte Aussagen erlauben.
- Salzfracht geändert gemäß Leitfaden „Versickerung chloridbelasteter Straßenwässer“.
- Beitragsflächen geändert unter Berücksichtigung einer detaillierten Unterteilung der abflusswirksamen Gesamtfläche in Fahrstreifenflächen, unbefestigte Straßenabschnitte und Böschungen.
- Hintergrundbelastung Chlorid an Eintragstellen jeweils einzeln festgelegt.
- Wahl der Ausbreitungsberechnung bestätigt.
- Chloridbelastung aus Filtermulden nicht als Verschmutzung des Grundwassers im Sinne des § 30 Abs. 2 Z3 WRG 1959 beurteilt.
- Hinsichtlich der Chloridbelastung aus GSA zeigen die auf verbesserter Datengrundlage beruhenden Ergebnisse, dass im Bereich der abstromigen Brunnen der Indikatorwert gemäß der Verordnung des Bundesministers für soziale Sicherheit und Generationen über die Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch (Trinwasserverordnung; TWV) für den Parameter Chlorid von 200 mg/l nicht überschritten wird. Bei Tiefbrunnen ist davon auszugehen, dass bei sachgerechtem Ausbau der Tiefbrunnen (Abdichtung gegen Eintrag oberflächennahen Grundwassers) diese durch den Betrieb der GSA in

qualitativer Hinsicht nicht beeinträchtigt werden. Der Chloridgehalt erhöht sich nur im nicht mit dem Brunnen verbundenen oberflächennahen Grundwasser.

- Auswirkungen auf den gesamten Grundwasserkörper: Die maßgeblichen Grundwasserkörper (Feistritztal GK1 00126 und Lafnitztal GK1 00129) wurden im Rahmen der Istbestandserhebung gemäß RICHTLINIE 2000/60/EG des europäischen Palaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (WRRL) als in einem guten chemischen Zustand befindlich ausgewiesen. Die Beschaffenheit des chemischen Zustandes der Grundwasserkörper wurde an Hand von 10 bzw. 4 gemäß Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Überwachung des Zustandes von Gewässern (Gewässerzustandsüberwachungsverordnung – GZÜV) beobachteten Messstellen ermittelt. Von fünf im GW-Abstrom von den geplanten GSA gelegene GZÜV-Messstellen errechnen sich bei 2 Messstellen Überschreitungen für Chlorid (150 mg/l: Trendumkehr gemäß Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über den guten chemischen Zustand des Grundwassers (Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser - QZV Chemie GW). Bei Beachtung des 50% Kriteriums gemäß § 5 Abs. 1, Z2b QZV Chemie GW ist davon auszugehen, dass sich der chemische Zustand der og. Grundwasserkörper durch den Betrieb der geplanten GSA insgesamt nicht verschlechtern wird.
- Abweichungen gegenüber dem Bescheid zu Grunde liegenden Berechnungen sind auf die nunmehr verbesserte Datenlage, die sich aus der Überarbeitung des hydrogeologischen Modells ergibt, zurückzuführen. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Auswirkungen größtenteils an anderen, als im wasserrechtlichen Einreichoperat dargestellten Brunnen berechnet wurden.

Wesentlicher Inhalt des Gutachtens ist die Bestätigung, dass sich, wie bereits im FG „Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser“ festgehalten, der chemische Zustand der genannten Grundwasserkörper durch den Betrieb der geplanten GSA insgesamt nicht verschlechtern wird. Damit ist davon auszugehen, dass **die Umweltverträglichkeit weiterhin gegeben** ist.

Es werden seitens des Gutachters zusätzliche Auflagen definiert, welche eine Präzisierung und Verschärfung zahlreicher im Bescheid festgelegter Maßnahmen vornehmen. Die Versickerung von Straßenwässern über Filtermulden bzw. GSA mit Humusaufgaben bilden den Stand der Technik, dies wird vom Gutachter nicht bestritten.

In der zusammenfassenden Feststellung des Gutachters geht abschließend hervor, dass eine Verschlechterung des chemischen Zustandes der von den gegenständlichen Straßenprojekten berührten Grundwasserkörper nicht zu besorgen ist. Somit ist jedenfalls von einer Erhaltung des derzeitigen guten chemischen Zustandes auszugehen. Demzufolge ist auch nach Durchführung ergänzender Erkundungen und Bewertungen von einer Umweltverträglichkeit und einer wasserrechtlichen Bewilligungsfähigkeit auszugehen.

Dies bedeutet **zusammenfassend**, dass aus der Sicht des Gutachters des TGA Nr. 10 „Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser“ und des in den beiden Wasserrechtsverfahren „West 1“ und „West 2“ (Verhandlungsschriften vom 29. November 2011 und 10. Jänner 2012) beigezoge-

nen Sachverständigen für Geologie und Grundwasser gutachterlich ausgesagt werden kann, dass die in diesen erstinstanzlichen Wasserrechtsverfahren aufgenommenen Befunde und erstellten Gutachten einschließlich der Auflagenkataloge eine Konkretisierung der Inhalte des Gutachtens und der Maßnahmen im UVP-Verfahren darstellten. In den Berufungsverfahren wurde aufgrund weiterer vertiefender Unterlagen eine nochmalige Präzisierung der Auflagenpunkte durch den damit befassten Gutachter vorgenommen. An den seinerzeit beurteilten Planungs- und Vorhabensgrundsätzen haben sich keine wesentlichen Änderungen hinsichtlich der Thematik Versickerung ergeben und die daraus resultierenden Gutachten und Maßnahmen wurden „lediglich“ durch konkretisierende und präzisierende Auflageninhalte ergänzt.

III.1.11. Fachbereich 11 - Oberflächengewässer

Untersuchungsraum

Das Schnellstraßenprojekt der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf, erstreckt sich von der Anschlussstelle an die A 2 bei Riegersdorf (Stmk.) bis nördlich der Ortschaft Dobersdorf (Bgld.), wo die S 7 an die B 65 anschließt.

Im Fachbereich Oberflächengewässer werden die Auswirkungen der S 7 auf den Oberflächenwasserhaushalt dargestellt. Dieser gliedert sich wie folgt:

- Einfluss auf den Hochwasserabfluss der Hauptvorfluter: Lafnitz, Lahnbach
- Einfluss auf den Hochwasserabfluss der Nebenvorfluter: Marbach, Hühnerbach, Katzelgraben, Vorflutgräben
- Einfluss auf den Hangwasserabfluss: Straßenböschungen, Straßendämme
- Einfluss auf die Qualität der Oberflächengewässer: Marbach (Einleitung von vorgereinigten Straßenwässern)

Alternativen, Trassenvariante

Wie gegenständlichem Einreichoperat zu entnehmen ist, wurden im Vorfeld vier „Hauptvarianten“ einer näheren Betrachtung unterzogen.

Dem Bericht ist zu entnehmen, dass aus Sicht des Fachbereiches Oberflächengewässer die Umweltauswirkungen dieser untersuchten Varianten nahezu ident sind.

Somit lässt sich aus Sicht des Fachbereiches Oberflächengewässer nicht wirklich eine Präferenz für eine Variante ableiten.

Nullvariante

Im Fall der Nichtdurchführung des gegenständlichen Projektes und dem Festhalten an der Nullvariante würde sich für das Schutzgut Oberflächengewässer keine relevante Änderung der Gesamtsituation ergeben.

Durch die Errichtung der S 7 ist zwar mit einer Zunahme der versiegelten Verkehrsflächen und dadurch verbunden mit einem erhöhten Anfall an Fahrbahnwässern zu rechnen, aber andererseits werden die konzentriert anfallenden Fahrfächenwässer über Absetz- und Filterbecken ge-

reinigt und erst dann dem Vorfluter zugeführt bzw. zur Verrieselung gebracht. Im Istzustand erfolgt keine Reinigung der konzentriert abgeleiteten Verkehrsflächenwässer, weder jener der A 2 noch jener der B 65.

Ist-Zustand

Hauptvorfluter:

Als Hauptvorfluter im Untersuchungsgebiet gelten die Lafnitz und der Lahnbach. Eine Vielzahl von kleineren Bächen (Marbach, Hühnerbach, Katzelgraben, ...) sowie von kleinen Vorflutern befinden sich im Projektgebiet.

Zur Darstellung der Istsituation wurde für die Hauptvorfluter (Lafnitz, Lahnbach) eine 2DSpiegellagenberechnung durchgeführt. Nachdem der Lahnbach auch im Lafnitztal fließt, wurden beide Hauptvorfluter mit einem hydraulischen 2D-Modell erfasst. Der Einfluss der Feistritz auf das Hochwasserabflussgeschehen an der Lafnitz wurde im Modell ebenso berücksichtigt.

Aus dieser hydraulischen Berechnung geht nun hervor, dass die Lafnitz im Istzustand bei Auftreten eines HQ30 bzw. eines HQ100 im Bereich der geplanten S 7 Querung aus ihren Ufern tritt und das Tal breitflächig überflutet. Die Lafnitz ufert in diesem Bereich bereits bei einem Abfluss von 30-40 m³/s aus. Die ausgeferten Wassermassen werden dann auch teilweise vom Lahnbach abgeführt.

Marbach:

Die Hochwasserabflusssituation am Marbach wird durch das bestehende Rückhaltebecken im Bereich der A 2 entscheidend entschärft.

Derzeit werden in den Marbach die Fahrbahnwässer aus der A2 ungereinigt eingeleitet.

Katzelgraben:

Im Istzustand ufert der Katzelgraben breitflächig aus. Das Hochwasserrückhaltebecken, welches die Hochwasserabflusssituation am Katzelgraben entscheidend entschärft, wurde im Herbst 2009 fertiggestellt und im Frühjahr 2011 wasserrechtlich überprüft.

Hühnerbach:

Bei Auftreten von größeren Niederschlagsereignissen ufert auch der Hühnerbach breitflächig aus und überflutet die Vorländer.

Kleinere Vorfluter:

Für alle kleineren Vorfluter gilt, dass diese bei größeren Niederschlagsereignissen über die Ufer treten und das Vorland überfluten. Aufgrund der „relativ“ geringen Hochwasserführung sind die Überstauhöhen im Vorland sehr gering – die Vorländer werden quasi „nur“ überronnen.

Hangwässer:

Die Hangwässer werden über ein bestehendes Grabensystem abgeführt. Mit zunehmender Niederschlagsintensität nimmt der flächige Abfluss überhand.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Die nachfolgend angeführten Beschreibungen und Bewertungen beziehen sich auf die im Einreichprojekt der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) – Dobersdorf dargestellten Maßnahmen inkl. der im gegenständlichen Gutachten geforderten zusätzlichen Maßnahmen bzw. des geforderten Überwachungsprogrammes.

Generell kann festgestellt werden, dass die im Projekt dargestellten Berechnungen der Hochwasseranschlaglinien, der hydrologischen Kenngrößen der kleinen Vorfluter, der hydraulischen Leistungsfähigkeit der Brücken und Durchlässe sowie der Berechnung der Chloridkonzentrationen dem Stand der Technik entsprechen.

Hinsichtlich der Behandlung der Fahrflächenwässer in den GSA wird auf das TGA 12 „Straßenwässer, Tunnelwässer“ verwiesen.

Hochwasserabfluss Hauptvorfluter:

Hinsichtlich des Hochwasserabflussgeschehens sind dieselben Einflüsse wie im Betrieb zu erwarten. Siehe hierzu „Betriebsphase“.

Die Auswirkungen sind als geringfügig einzustufen.

Hochwasserabfluss Nebenvorfluter:

Hinsichtlich des Hochwasserabflussgeschehens sind die gleichen Einflüsse wie im Betrieb zu erwarten. Siehe hierzu „Betriebsphase“.

Die Auswirkungen sind als geringfügig einzustufen.

Oberflächenabfluss:

Die Auswirkungen auf den Oberflächenabfluss sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im gegenständlichen Gutachten zusätzlich geforderten Maßnahmen als geringfügig einzustufen.

Stoffeintrag in Oberflächengewässer:

In der Bauphase ist zwangsläufig mit einem gewissen Stoffeintrag in die Gewässer/Vorfluter zu rechnen. Um diesen soweit als möglich hintanzuhalten, sind im Projekt entsprechende Maßnahmen vorgesehen.

Die Auswirkungen auf den Stoffeintrag in Gewässer sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im gegenständlichen Gutachten zusätzlich geforderten Maßnahmen als geringfügig einzustufen.

Betriebsphase

Hochwasserabfluss Hauptvorfluter:

Nachdem das Lafnitztal nördlich von Rudersdorf durch die S 7 Trasse in Dammlage gequert wird, sind hier die „größeren“ Auswirkungen auf das Hochwasserabflussgeschehen zu erwarten. Da aber die Brückenobjekte (Lafnitz, Lahnbach, Querung Radweg) sehr großzügig dimensioniert

wurden, ändern sich gemäß der 2D Wasserspiegellagenberechnung die Wasserspiegelhöhen bei HQ100 im Mittel „nur“ um 2-5 cm.

Demzufolge sind die Auswirkungen auf das Hochwasserabflussgeschehen der Hauptvorfluter unter Zugrundelegung der im Einreichprojekt vorgeschlagenen Maßnahmen und der im gegenständlichen Gutachten zusätzlich geforderten Maßnahmen als geringfügig einzustufen.

Hochwasserabfluss Nebenvorfluter:

Die Nebenvorfluter sind von der S 7 nur lokal begrenzt betroffen.

Demzufolge sind die Auswirkungen auf das Hochwasserabflussgeschehen der Nebenvorfluter unter Zugrundelegung der im Einreichprojekt vorgeschlagenen Maßnahmen und der im gegenständlichen Gutachten zusätzlich geforderten Maßnahmen als geringfügig einzustufen.

Oberflächenabfluss:

Nachdem die Oberflächenwässer kontrolliert abgeführt werden, sind die Auswirkungen auf den Oberflächenabfluss unter Zugrundelegung der im Einreichprojekt vorgeschlagenen Maßnahmen und der im gegenständlichen Gutachten zusätzlich geforderten Maßnahmen als geringfügig einzustufen.

Stoffeintrag in Oberflächengewässer:

Durch die Ausgestaltung von Filter- und Absetzbecken wird der Stoffeintrag in das Oberflächengewässer (Marbach) soweit hintangehalten, dass die Werte gemäß „AAEV - Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung“ eingehalten werden können. Festgehalten wird aber, dass das Chlorid durch Absetz- und Filterbecken nicht rückgehalten werden kann. In einer Nachreichung zum Einreichprojekt wurde sodann eine Aufstockungsberechnung gemäß „Qualitätszielverordnung Chemie Oberflächengewässer“ und dem entsprechenden Erlass hierzu durchgeführt. Die Berechnung ergab, dass der Grenzwert für Chlorid (150mg/l) im Marbach (149,79mg/l) gerade noch eingehalten werden kann.

Demzufolge sind die Auswirkungen auf den Stoffeintrag in Oberflächengewässer unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im gegenständlichen Gutachten zusätzlich geforderten Maßnahmen als vertretbar einzustufen.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes 11 - Oberflächengewässer ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf, unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Oberflächengewässer sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Bauphase als geringfügig, für die Betriebsphase als geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

Aktualisierungen 2014

Nach Durchsicht der übermittelten Unterlagen zum „Bericht 2014, Fachbereich Raum und Umwelt, Gegenüberstellung, UVP und Ist-Zustand 2014“, erstellt von Dr. Hugo Kofler, 8132 Pernegg, ergeben sich für den Fachbereich Oberflächengewässer keine Auswirkungen.

Die darin dargestellten Änderungen betreffen aus wasserfachlicher Sicht hauptsächlich ökomorphologische Aspekte, welche nicht vom Sachverständigen für Oberflächengewässer zu beurteilen sind.

So bleiben sowohl die Hinterlandentwässerungen als auch die Hochwasserabflusssituationen durch die im Fachbericht Raum und Umwelt dargestellten Änderungen unberührt. Unabhängig davon hat es im Zuge des Berufungsverfahrens im Wasserrecht vom 2. instanzlichen Sachverständigen Auflagenkonkretisierungen gegeben.

Diese Konkretisierungen stehen in keinem Widerspruch zu den in der UVP geforderten Maßnahmen, sondern dienen großteils einer „Verschärfung“ des Überwachungsprogramms.

Weiters verweist der Sachverständige auf seine Stellungnahme „Anmerkungen zur Stellungnahme von DI Dr. Vollhofer aus Sicht des Fachbereiches Oberflächengewässer“ vom 11. November 2013 und den darin enthaltenen Ausführungen.

Zusammenfassung:

Aus der Sicht des Gutachters für den Fachbereich Nr. 11 „Oberflächengewässer“ (letzter Bearbeitungsstand vom Juni 2009) und des in den beiden Wasserrechtsverfahren „West 1“ und „West 2“ (Verhandlungsschriften vom 29. November 2011 und 10. Jänner 2012) beigezogenen wasserbautechnischen Sachverständigen kann gutachterlich ausgesagt werden, dass die in diesen erstinstanzlichen Wasserrechtsverfahren aufgenommenen Befunde und erstellten Gutachten einschließlich der Auflagenkataloge eine Konkretisierung der Inhalte des Gutachtens und der Maßnahmen im UVP-Verfahren darstellten und in den Berufungsverfahren aufgrund weiterer vertiefender Unterlagen eine nochmalige Präzisierung der Auflagenpunkte durch den damit befassten Gutachter vorgenommen wurde. An den seinerzeit beurteilten Planungs- und Vorhabensgrundsätzen haben sich keine wesentlichen Änderungen in der Entwässerungstechnik, der Hinterlandentwässerung und der Hochwasserabflusssituation ergeben und die daraus resultierenden Gutachten und Maßnahmen wurden „lediglich“ durch konkretisierende und präzisierende Auflageninhalte ergänzt.

III.1.12. Fachbereich 12 - Straßenwässer, Tunnelwässer

Untersuchungsraum

Gesamter Verlauf der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West.

Alternativen, Trassenvariante, Nullvariante, Ist-Zustand

Im Fachgebiet Straßen- und Tunnelwässer sind diese Fragen nicht relevant und werden daher nicht weiter behandelt.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Bauphase als geringfügig einzustufen.

Betriebsphase

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig einzustufen.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Straßenwässer, Tunnelwässer ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf, unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen sowohl für die Bauphase als auch für die Betriebsphase als geringfügig und somit insgesamt als geringfügig einzustufen.

Aktualisierungen 2014

Aus der Sicht des Gutachters für den Fachbereich Nr. 12 „Straßenwässer, Tunnelwässer“ (letzter Bearbeitungsstand vom Juni 2009) und des in den beiden Wasserrechtsverfahren „West 1“ und „West 2“ (Verhandlungsschriften vom 29. November 2011 und 10. Jänner 2012) beigezogenen wasserbautechnischen Sachverständigen kann gutachterlich ausgesagt werden, dass die in diesen erstinstanzlichen Wasserrechtsverfahren aufgenommenen Befunde und erstellten Gutachten einschließlich Auflagenkataloge eine Konkretisierung der Inhalte des Gutachtens und der Maßnahmen im UVP-Verfahren darstellten und in den Berufungsverfahren aufgrund weiterer vertiefender Unterlagen eine nochmalige Präzisierung der Auflagenpunkte durch den damit be-

fassten Gutachter vorgenommen wurde. An den seinerzeit beurteilten Planungs- und Vorhabensgrundsätzen haben sich keine wesentlichen Änderungen in der Entwässerungstechnik und bei den GSA ergeben und die daraus resultierenden Gutachten und Maßnahmen wurden „lediglich“ durch konkretisierende und präzisierende Auflageninhalte ergänzt.

III.1.13. Fachbereich 13 - Raumplanung, Erholung, Ortsbild, Sachgüter

Untersuchungsraum

Der definierte Untersuchungskorridor der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße von Riegersdorf (A 2) bis Dobersdorf erstreckt sich vom ca. 3 km nördlich der Anschlussstelle Ilz gelegenen Knoten A 2/S 7 bis zum provisorischen Anschluss an die B 65 zwischen Rudersdorf und Dobersdorf. Als Untersuchungsraum für die Themenbereiche **Siedlungs- und Wirtschaftsraum, Freizeit- und Erholungsnutzung** sowie **Ortsbild** sind die mit dem Vorhaben im räumlich funktionalen Zusammenhang stehenden Siedlungsräume sowie Erholungsräume zu sehen. Folgende Standortgemeinden sind direkt vom Vorhaben S 7 betroffen: Gemeinde Hainersdorf/Ortsteil Riegersdorf, Gemeinde Großwilfersdorf, Gemeinde Altenmarkt bei Fürstenfeld, Stadtgemeinde Fürstenfeld, Marktgemeinde Deutsch Kaltenbrunn, Gemeinde Bad Blumau, Marktgemeinde Rudersdorf. Der Untersuchungsraum für den Themenbereich **Sachgüter** umfasst den direkt vom Vorhaben beeinflussten Bereich sowie den unmittelbaren Nahebereich der Trasse (100 m vom äußeren Trassenrand), wenn dabei Beeinflussungen des Sachgutes zu erwarten sind.

Alternativen, Trassenvariante

Die Variantenentwicklung wurde von der Projektwerberin umfassend erläutert.

Nullvariante

Die Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens wurden ausreichend dargelegt und fachlich begründet. Das Unterbleiben des Vorhabens bringt zusammengefasst vornehmlich Nachteile:

Für den **Wirtschaftsraum und die Regionalentwicklung** ist bei Nichtumsetzung des Vorhabens S 7 davon auszugehen, dass sich die bereits derzeit gegebene Situation massiver Verkehrsbelastung zu Spitzenzeiten mit dem dadurch bedingten zähen Verkehrsfluss noch weiter zuspitzen wird. Nicht kalkulierbare zeitliche Verzögerungen und daraus ableitbare Unwägbarkeiten, schlechte Erreichbarkeiten von Betriebsstandorten sowie Transporte durch Siedlungsgebiete wären vor allem für die Weiterentwicklung bestehender Standorte und gewerblicher Standortpotenziale als wirtschaftlich problematisch anzusehen. Für den **Siedlungsraum** ist vor allem für die Ortschaften Großwilfersdorf, Fürstenfeld und Rudersdorf eine Lösung der Verkehrsproblematik von wesentlicher Bedeutung, da der Verkehr bereits derzeit eine massive Einschränkung der Siedlungsqualität und der weiteren Siedlungsentwicklung darstellt. Die Verkehrssituation, bei weiterer prognostizierter Verkehrszunahme, ist längerfristig als untragbar für die direkt vom Verkehr betroffenen Anrainer zu bezeichnen. Neben der Lärmbelastung ist durch den Verkehr auch eine erhöhte Zerschneidungswirkung der Ortszentren gegeben. Durch die Realisierung der S 7

kommt es zwar in einigen Siedlungsbereichen zu Neubelastungen, diese Neubelastungen werden jedoch durch entsprechende Maßnahmen zum Schutz der Siedlungsräume, wie Umsetzung der Unterflurtrassen im Bereich Speltenbach, Errichtung des Tunnels Rudersdorf sowie Umsetzung entsprechender Lärmschutzmaßnahmen, in Grenzen gehalten.

Aus Sicht des Fachbereiches Siedlungs- und Wirtschaftsraum überwiegen bei Realisierung der S 7 die Vorteile durch die nachweislich zu erwartende Entlastungswirkung von Ortschaften mögliche, in der UVE dargestellte Nachteile. Für bestehende **Ortsbilder** ist kein Vorteil bei Nichtrealisierung der S 7 zu erkennen. Die gegebenen erheblichen Verkehrsbelastungen lassen bereits derzeit keine der Funktion der Ortschaften entsprechende Nutzung und Gestaltung des Ortsraumes zu. Bei Umsetzung der S 7 und der damit verbundenen Entlastung der Ortschaften, vor allem von Großwilfersdorf und Rudersdorf, wäre durch die gegebene Möglichkeit einer Neugestaltung und Restrukturierung des Orts- und Straßenraumes von einer positiven Auswirkungen auf das Ortsbild auszugehen. Durch das Unterbleiben des Vorhabens würden die nachteiligen Auswirkungen auf die **Freizeit- und Erholungsnutzung** durch Querung der S 7 von Rad- und Wanderwegen und Lärmbeeinträchtigung von Erholungsgebieten unterbleiben. Für den Themenbereich **Sachgüter** sind bei Nichtrealisierung des Vorhabens S 7 weder Vorteile noch Nachteile abzuleiten.

Ist-Zustand

Die Darlegung des Ist-Zustands für die Fachbereiche Raumplanung, Erholung, Sachgüter und Ortsbild ist in der UVE in übersichtlicher und vollständiger Weise erfolgt.

Raumplanung

Um den Raum mit seinen wesentlichen Merkmalen und Zielsetzungen zu charakterisieren, wurden Zielvorgaben aus dem bestehenden Regionalen Entwicklungsprogramm, dem Regionalen Entwicklungsleitbild der Planungsregion Fürstenfeld sowie Vorgaben aus den Landesentwicklungsprogrammen für Steiermark und Burgenland als Grundlage herangezogen. Neben (verkehrspolitischen) Vorgaben und Zielen auf gesamteuropäischer, nationaler und regionaler Ebene mit daran geknüpften überregionalen und regionalen Rahmenbedingungen bestehen regionsbezogene Zielsetzungen hinsichtlich der Themen Tourismus, Natur, Umwelt, Gesundheit, Wirtschaft und Siedlungsentwicklung. Weiters wurden die Planungsgebietsverordnung, das Steiermärkisches Raumordnungsgesetz und das Burgenländische Raumplanungsgesetz sowie die I & G Vorrangstandortuntersuchung als Grundlage herangezogen. Weiters erfolgte eine Darstellung und Analyse der räumlichen Struktur und funktionalen Gliederung des Raumes auf Basis der geltenden Rechtstatbestände Flächenwidmungsplan und Örtliches Entwicklungskonzept der Standortgemeinden.

Erholung

Der Ist-Zustand aller landschaftsgebundenen und nicht landschaftsgebundenen Freizeit- und Erholungseinrichtungen innerhalb des Untersuchungsgebietes wurde gegliedert nach ihrer Bedeutung (überregional, regional, lokal, sonstige) näher erläutert. Die einzelnen Kategorien wurden zudem in punkthaft, linienhaft und flächenhaft erlebbare Elemente unterschieden.

Ortsbilder

Die Ortsbildsituationen wurden gemeindeweise dargestellt.

Sachgüter

Im Fachbereich Sachgüter wurden die Sachgüter und Infrastruktureinrichtungen im Untersuchungsgebiet gemeindeweise dargestellt und analysiert.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Aus Sicht des Fachgebietes Raumplanung, Erholung, Sachgüter und Ortsbild wurden Auswirkungen des Vorhabens sowie die Wirkung von Ausgleichsmaßnahmen von der Projektwerberin in ausreichendem und schlüssigem Maße dargestellt.

Raumplanung

Den zu erwartenden Verbesserungen in zentralen Siedlungsgebieten stehen in der Bauphase überwiegend geringe Auswirkungen und kleinräumig hohe und sehr hohe Erheblichkeiten gegenüber. In Zusammenschau sämtlicher Be- und Entlastungswirkungen sind für das Kriterium Flächennutzung im Siedlungsraum somit aufgrund der kleinräumigen höheren Auswirkungen insgesamt hohe verbleibende Auswirkungen für die Bauphase abzuleiten.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf örtliche Entwicklungsziele (Möglichkeiten von Siedlungsentwicklungen und Entwicklung von Gewerbepotenzialen auf örtlicher Ebene) ist in der Bauphase mit keinen verbleibenden Auswirkungen zu rechnen.

Betreffend die Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur und die räumlich-funktionellen Zusammenhänge werden in der Bauphase gering verbleibende Auswirkungen ermittelt, da die Wegeverbindungen aufrechterhalten werden und die Trassenführung siedlungsfern ist.

Das Vorhaben widerspricht keinen raumordnungsrechtlichen Zielsetzungen oder Festlegungen auf regionaler, Landes-, Staats- oder europäischer Ebene.

Bezüglich der Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes ist festzustellen, dass das hochrangige Verkehrsinfrastrukturprojekt zweifellos eine Veränderung von Raum und Landschaft nach sich ziehen wird. Erfahrungsgemäß wird es zu steigender Nachfrage nach Wohn- und Betriebsbauland aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit der Region kommen. Vor allem die Struktur des Betriebsbaulandes wird sich von lokaler hin zu regionaler Bedeutung verschieben. Der Nachfragedruck auf Betriebsbauland wird sich aller Voraussicht nach in Richtung Schnellstraße bzw. Anschlussstellen verschieben.

Diesen zu erwartenden Auswirkungen auf die Entwicklung des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes sollte schon frühzeitig begegnet bzw. diese Nachfrage in geordnete Bahnen auf örtlicher und überörtlicher Ebene gelenkt werden.

Um der durch das Vorhaben aller Voraussicht nach verursachten Verschiebung des Modal Split hin zum motorisierten Individualverkehr entgegenzutreten zu können, ist es sinnvoll, verstärkte Maßnahmen zur Förderung des Öffentlichen Verkehrs zu setzen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des Fachgebiets Raumplanung sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Bauphase als **vertretbar** einzustufen.

Erholung

Hinsichtlich der Freizeit- und Erholungsgebiete verbleiben in der Bauphase geringe bis mittlere Auswirkungen, die vor allem aufgrund von Konflikten durch Zerschneidungen bzw. Beeinträchtigungen von Wegen gegeben sind. Eine Wegverbindung geht temporär verloren (Wanderweg Marbachgraben), im Bereich vom Naherholungsgebiet Marbach ist mit Lärmbeeinträchtigungen während der Bauarbeiten zu rechnen. In Summe werden die Auswirkungen daher mit mittel beurteilt.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des Fachgebiets Erholung sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Bauphase als **vertretbar** einzustufen.

Ortsbilder

Bei Umsetzung der S 7 sind aufgrund der Trassenführung außerhalb von Ortschaften keine Auswirkungen auf bestehende Ortsbilder und wichtige Sichtbeziehungen gegeben. Insgesamt werden daher für den gesamten Untersuchungsabschnitt hinsichtlich Ortsbild keine verbleibenden Auswirkungen abgeleitet. Vielmehr ist durch geeignete verkehrsberuhigende Maßnahmen an den Ortsdurchfahrten mit positiven Auswirkungen auf Ortsbild und Lebensqualität zu rechnen. In der Bauphase sind jedoch gering verbleibenden Auswirkungen aufgrund des Baustellenverkehrs zu erwarten.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des Fachgebiets Ortsbild sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Bauphase als **geringfügig** einzustufen.

Sachgüter

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des Fachgebiets Sachgüter sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Bauphase als **geringfügig** einzustufen.

Betriebsphase

Raumplanung

Den zu erwartenden Verbesserungen in zentralen Siedlungsgebieten stehen in der Betriebsphase überwiegend geringe Auswirkungen und kleinräumig hohe und sehr hohe Erheblichkeiten gegenüber. In Zusammenschau sämtlicher Be- und Entlastungswirkungen sind für das Kriterium

Flächennutzung im Siedlungsraum somit aufgrund der kleinräumigen höheren Auswirkungen insgesamt mittlere verbleibende Auswirkungen für die Betriebsphase abzuleiten.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf Örtliche Entwicklungsziele (Möglichkeiten von Siedlungsentwicklungen und Entwicklung von Gewerbepotenzialen auf örtlicher Ebene) werden gering verbleibende Auswirkungen abgeleitet.

Betreffend die Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur und die räumlich-funktionellen Zusammenhänge werden in der Betriebsphase gering verbleibende Auswirkungen ermittelt, da die Wegeverbindungen aufrechterhalten werden und die Trassenführung siedlungsfern ist.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des Fachgebiets Raumplanung sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als **vertretbar** einzustufen.

Erholung

Die verbleibenden Auswirkungen in der Betriebsphase sind mit gering bis mittel zu bewerten. Diese sind vor allem auf die Konflikte durch die Verlegung/Unterführung von Wegen bzw. die Lärmbeeinträchtigung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen zurückzuführen. Im Bereich der UFT Rudersdorf werden aufgrund der geplanten Maßnahmen zur Gestaltung und Einbindung nur geringe bleibende negative Effekte erwartet. Mit hoch sind jedoch die Auswirkungen im Bereich der Naturwelt Lafnitztal zu beurteilen, da keine bis geringe Maßnahmenwirkung erzielt wird. Da ausschließlich bei diesem Konflikt die verbleibenden negativen Effekte mit hoch bewertet werden, werden insgesamt die Auswirkungen mit mittel beurteilt.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des Fachgebiets Erholung sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als **vertretbar** einzustufen.

Ortsbilder

Bei Umsetzung der S 7 sind aufgrund der Trassenführung außerhalb von Ortschaften keine Auswirkungen auf bestehende Ortsbilder und wichtige Sichtbeziehungen gegeben. Insgesamt werden daher für den gesamten Untersuchungsabschnitt hinsichtlich Ortsbild keine verbleibenden Auswirkungen abgeleitet. Vielmehr ist durch geeignete verkehrsberuhigende Maßnahmen an den Ortsdurchfahrten mit positiven Auswirkungen auf Ortsbild und Lebensqualität zu rechnen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des Fachgebiets Ortsbild sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als **nicht relevant** einzustufen.

Sachgüter

Sachgüter sind durch das Vorhaben in einem geringfügigen Ausmaß betroffen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des Fachgebiets Sachgüter sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als **nicht relevant** einzustufen.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Raumplanung, Erholung, Sachgüter und Ortsbild ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf, unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des Fachgebiets Raumplanung sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des Fachgebiets Erholung sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des Fachgebiets Ortsbild sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als nicht relevant, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des Fachgebiets Sachgüter sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als nicht relevant, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

Aktualisierungen 2014

Nach Durchsicht des übermittelten Berichts der Projektwerberin sind die getroffenen Aussagen aus dem Teilgutachten betreffend Siedlungsentwicklung sowie Freizeit und Erholung nach wie vor gültig und bleiben aufrecht erhalten.

Die Ergebnisse der Beurteilung im UVG hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenanforderung/wirksamkeit sind somit weiterhin zutreffend.

III.1.14. Fachbereich 14 - Landschaftsbild

Untersuchungsraum

Das Untersuchungsgebiet entspricht den von der Projektwerberin im „Einreichprojekt 2008, Endbericht Landschaftsbild“ für das Schutzgut Landschaft als Untersuchungsgebiet ausgewiesenen Flächen.

Als Untersuchungsgebiet werden demnach alle durch das Vorhaben indirekt (definiert durch die Einsehbarkeit der Bauwerke wie z.B. Tunnel, Brücke, Damm in der Landschaft) und direkt (definiert durch den Verlust von wertgebenden Strukturelementen) beeinflussten Flächen festgehalten.

Größtenteils handelt es sich dabei um einen 500 m Puffer entlang der geplanten Trasse. Siedlungsbereiche werden nicht in die Betrachtung einbezogen. Siedlungsbereiche sind Gegenstand des Ortsbildes.

Zudem wurde der Untersuchungsraum flächendeckend in 47 visuell eigenständige landschaftsästhetische Raumeinheiten „Teilräume“ untergliedert. Sie stellen die räumliche Grundlage für die weitere Begutachtung dar.

Alternativen, Trassenvariante

Keine der im Einreichprojekt beschriebenen alternativen Lösungsmöglichkeiten bzw. Trassenvarianten, die verkehrstechnisch tatsächlich umsetzbar und zielführend wären und auch für das Schutzgut „Mensch“ vertretbar wären, stellen im Bezug auf die Eingriffe im Landschaftsbild eine bessere Lösung als die derzeit gewählte Trassenvariante dar.

Nullvariante

Durch das Unterbleiben des Vorhabens würden auch die nachteiligen Auswirkungen auf die Landschaft durch Veränderung der Sichtachsen und die Fremdkörperwirkung der Trasse unterbleiben.

Aufgrund der geplanten Maßnahmen wie Baumreihen, Aufforstungen, Hecken usw. kommt es aber insbesondere in den strukturarmen Abschnitten (z.B. mit großflächig intensiver landwirtschaftlicher Nutzung) entlang der Trasse und auch im gesamten Talboden (beispielsweise entlang des Hühnerbaches) zu einer Erhöhung der Strukturvielfalt im Landschaftsbild.

Ist-Zustand

Übersicht über den landschaftlichen Großraum und seine Kulturlandschaftstypen

Das Untersuchungsgebiet befindet sich in der landschaftlichen Region des steirischsüdburgenländischen Riedellands bzw. des Oststeirischen Hügellandes. Klimatisch kann der Großraum als Übergangsraum zwischen pannonischem und illyrischem Klima betrachtet werden. Das Riedel-

land bezeichnet innerhalb der Steiermark das Gebiet östlich der Mur, geprägt und gegliedert durch die breiten Täler von Raab, Feistritz und Lafnitz. Geologisch setzt sich der Landschaftstyp im Südburgenland fort.

Folgende Kulturlandschaftstypen (Wrbka 2003) können im Untersuchungsraum festgehalten werden:

Grünlandgeprägte außeralpine Täler und Mulden (Typengruppe 307)

Insbesondere im steirisch-burgenländischen Riedelland herrschen flache, nur wenig gegliederte Talböden vor. Bei den größeren Flüssen wie beispielweise der Lafnitz können diese über 2km Breite erreichen. Befinden sich die Gerinne im naturnahen Zustand, haben sie einen mäandrierenden Verlauf mit bachbegleitenden Gehölzen. Sie sind sowohl aus ästhetischen als auch aus geoökologischen Gründen erhaltenswert.

Illyrische Grünland-, Obstbau-, und Futterbau-Komplexe (Typengruppe 312)

Kulturlandschaften dieser Typengruppe sind innerhalb Österreichs nur im südburgenländischen, ost- und weststeirischen Riedelland zu finden. Geprägt von schweren Böden und einem begünstigt warm-feuchten Klima entsteht ein Gemenge aus Grünland, Ackerflächen und Rodunginseln mit einem hohen Anteil an Obstbaumwiesen und wärmebedürftigen Spezialkulturen (z.B. steirischer Ölkürbis). Die aktuelle Entwicklung bewegt sich aber von der auch traditionell bedingten kleinteiligen Struktur zu einer drastischen Verarmung der Landschaft durch die Anlage großflächiger Maisäcker und die Ausräumung von Landschaftselementen.

Futterbaugeprägte außeralpine Talböden und Becken (Typengruppe 411)

Die traditionelle Agrikulturlandschaft dieser Region kann man sich als Wiesenlandschaft auf schweren, vergleyten Auböden der zur Überschwemmung neigenden Flüsse des Riedellandes vorstellen. Mit hohem Aufwand wurden durch Tiefdrainage ackerfähige Standorte geschaffen. Neben Körnermais für die vorherrschende Geflügel- und Schweinemast werden auch wärmebedürftige Spezialkulturen wie Tabak und Ölkürbis angebaut. Es handelt sich um eine vom Menschen intensiv umgeformte Kulturlandschaft. Nur im Bereich der flussbegleitenden Auwälder finden sich noch naturnahe Reste.

Illyrische Obstbau-Weinbau-Futterbau-Komplexe (Typengruppe 604)

Die illyrischen Obst-Wein-Futterbau-Komplexe kommen im steirischen-südburgenländischen Raum an Ausläufern und isolierten Erhebungen, an vulkanischen Aufragungen, aber auch stellenweise im Riedelland vor. Sonnseitige Hänge vieler langgestreckter Riedel mit ihren Kettenhöfen weisen frostempfindliche Sonderkulturen (Tafelobst, Wein usw.) auf, wohingegen schattseitige Flanken häufig waldbestockt sind.

Landschaftliche Übersicht zum Untersuchungsraum

Der weite Talboden wird im Norden und Süden durch sanft geschwungene Hügelketten begrenzt. Die nördliche Hügelkette wird von forstwirtschaftlich intensiv genutzten Wäldern mit geringer landschaftlicher Bedeutung dominiert. Die südliche Hügelkette ist, insbesondere auf den Kuppen, durch Rodunginseln mit Einzelgehöften und Weilern geprägt.

Der überwiegende Teil des Talbodens wird insbesondere durch den Anbau von Mais und Weizen landwirtschaftlich intensiv genutzt. Landwirtschaftlich extensiv genutzte Flächen finden sich bei Speltenbach und Jobst.

Die von Nordwest nach Südost verlaufende Feistritz zeichnet sich durch ein hohes Maß an strukturreichen und naturnahen Biotopen aus. Als besonders strukturreich und somit besonders wertvoll aus Sicht des Landschaftsbildes gelten die Aubereiche entlang der Lafnitz und des Lahnbachs. Diese Teilräume sind als Natura 2000 Gebiet ausgewiesen und besitzen somit einen europaweit anerkannten Schutzstatus.

Hohe landschaftliche Wertigkeit besitzen

- die strukturreichen Weingärten entlang des Fuchsberges (nordwestlich von Großwilfersdorf),
- eine strukturreiche Ackerbrache mit zahlreichen Sträuchern und Strauchhecken östlich des Flugfelds bei Fürstenfeld und
- ein strukturreicher Waldrand am Fuße des Weichenbergs (nördlich von Rudersdorf).

Aufgrund des breiten flachen Talbodens sind nur wenige Aussichtspunkte vorhanden:

- Kirche Großwilfersdorf
- Kirche Jobst
- Weingut Thaller
- Kirche Altenmarkt
- Kirche Fürstenfeld
- Schulterriegel (Rudersdorf)

Zur touristischen Erlebbarkeit des Landschaftsbildes sind vor allem die zahlreichen Rad-, Reit- und Gehwege aufzuzeigen, die im Einreichprojekt im Fachbeitrag Freizeit/Erholung näher erläutert und beschrieben werden. Größere Freizeit- und Erholungseinrichtungen sind die „Wasserwelt Lafnitztal“ und die „Naturwelt Lafnitztal“.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Der Großteil der Teilräume kann mit einer sehr geringen bis geringen Eingriffserheblichkeit während der Bauphase beurteilt werden.

Mit einer mittleren Eingriffserheblichkeit werden der Teilraum östlich der Anschlussstelle an die A 2 (Teilraum 1), drei Teilräume nordwestlich von Altenmarkt (Teilraum 12, 13, 14), zwei Teilräume im Bereich des Katzelgrabens (Teilraum 18 und 20), der Teilraum östlich der Anschlussstelle Fürstenfeld (Teilraum 23), ein Teilraum kurz vor der Tunnelführung (Teilraum 38) und ein Teilraum parallel zur provisorischen Anschlussstelle Dobersdorf (Teilraum 45) bewertet.

Teilräume mit einer hohen Eingriffserheblichkeit für das Landschaftsbild sind folgende Gebiete:

- Teilraum 27 entlang dem Lahnbach östlich des Ledergassler-Waldes und
- Teilraum 29 entlang der Lafnitz östlich des Ledergassler-Waldes.

Zu den häufigsten Konflikten während der Bauphase zählt der Verlust von Strukturelementen (z.B. im Bereich der Unterflurtrasse Speltenbach oder im Bereich von Lafnitz und Lahnbach). Im Umfeld von Altenmarkt, Rudersdorf und Dobersdorf ist die Baustelle sehr gut einsehbar, woraus sich negative Effekte ergeben.

Betriebsphase

Bei der Beurteilung der Eingriffserheblichkeit stellt die Sensibilität des Teilraumes die Basis für die Betrachtung dar, besonderes Augenmerk wird aber auf die Wahrnehmungsintensität gelegt. Damit ergeben sich die größten Konfliktpotentiale für Flächen in Bereichen, wo die Trasse in Dammlage oder auf Brücken geführt wird. Auch Tunnelportale stellen in der Regel besondere Eingriffe in das Landschaftsbild dar.

Zusammengefasst bei einer Betrachtung der Trasse von Westen nach Osten ergeben sich für die Trasse folgende Beurteilungen der Wahrnehmungsintensitäten: Die Anschlussstelle an die A 2 (Knoten Riegersdorf) wird mit einer mittleren Wahrnehmungsintensität bewertet (Begleitpflanzungen tragen zu einer Verbesserung bei). Die Bereiche innerhalb des Edelseewaldes aufgrund ihrer geringen Einsehbarkeit sind gering wahrnehmbar. Der Abschnitt ab dem Verlassen des Waldes im Bereich Querung Hühnerbach bis zum Beginn des Sicht- und Lärmschutzdammes Altenmarkt sind mit einer hohen Wahrnehmungsintensität bewertet. Der folgende Abschnitt bis zum Portal der Unterflurtrasse Speltenbach wird als mittel bis gering bewertet, da er gegen Süden durch einen bepflanzten Sicht- und Lärmschutz-Damm in die Landschaft integriert wird. Es folgt die Unterflurtrasse Speltenbach mit einer sehr geringen Wahrnehmungsintensität. Der anschließende Abschnitt mit der Anschlussstelle Fürstenfeld wird mit einer mittleren Wahrnehmungsintensität beurteilt (Begleitpflanzungen tragen zu einer Verbesserung bei). Nach der Passage Ledergassler Wald, die nur gering in der Landschaft wahrgenommen wird, folgt die Querung von Lafnitz und Lahnbach. Dieser Abschnitt im Bereich der Natura 2000 Gebiete hat aufgrund der großzügigen Brückenbauwerke und der Dammführung zwischen den Brückenbauwerken und abnehmend fortgesetzt bis zur Anschlussstelle Rudersdorf eine hohe Wahrnehmungsintensität. Die Anschlussstelle Rudersdorf ist teilweise in das Urgelände eingebettet (auch die geplanten Begleitpflanzungen tragen zu einer Verbesserung bei) und weist damit eine mittlere bis geringe Wahrnehmungsintensität auf. Der Abschnitt bis zum Tunnel und das Tunnelportal selbst sind ebenfalls in das Urgelände tiefer eingebettet. Nach dem Tunnel mit einer sehr geringen Wahrnehmungsintensität folgt nach einer kurzen Freiland-Passage der provisorische Anschluss Dobersdorf mit einer hohen Wahrnehmungsintensität.

In der Betriebsphase weist der größte Teil der untersuchten Raumeinheit eine mittlere bis geringe Eingriffsintensität auf. Acht Teilräume wurden mit einer sehr geringen Eingriffserheblichkeit beurteilt.

Folgende Teilräume weisen eine hohe Eingriffserheblichkeit auf und sind in jedem Fall als die größten Problembereiche der Untersuchung zu betrachten:

- Teilraum 27 entlang dem Lahnbach östlich des Ledergassler-Waldes und
- Teilraum 29 entlang der Lafnitz östlich des Ledergassler-Waldes.

Da die Gewässer aufgrund ihrer ökologischen Bedeutung mit weiten Brückenbauwerken überspannt werden und der Talraum zwischen den Gewässern (Teilraum 28) in Dammlage gequert wird, sind die Wahrnehmungsintensität und damit auch das Konfliktpotential hier sehr hoch.

Obwohl der Teilraum 28 derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzt wird, weist er ein hohes landschaftliches und ökologisches Potential für Renaturierungsmaßnahmen auf. Zusätzlich unterliegt das Gebiet einer freizeithlichen Nutzung. Im Fachgutachten Freizeit und Erholung wird es als „erlebbar Einrichtung mit regionaler Bedeutung“ eingestuft. Demnach wird der Teilraum 28 in die Bewertung der Teilräume 27 und 29 miteinbezogen und mit hoch bewertet.

Nicht zu unterschätzen ist das Konfliktpotential bei der provisorischen Anschlussstelle Dobersdorf.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Landschaftsbild ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf, unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als vertretbar einzustufen.

Aktualisierungen 2014

Die Aussagen im TGA Landschaftsbild sind nach wie vor gültig und werden aufrecht erhalten.

Für das Fachgebiet Landschaftsbild sind keine Änderungen oder zusätzlichen Maßnahmen erforderlich. Die Ergebnisse der Beurteilung im UVG hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenanforderung/wirksamkeit sind weiterhin zutreffend.

III.1.15. Fachbereich 15 - Kulturgüter

Untersuchungsraum

Untersucht wurde in einer ersten Stufe der nach den Gegebenheiten der regionalen Topografie eingegrenzte Siedlungsraum (vor allem für Fragen der Archäologie), in einer zweiten Stufe wurde der Untersuchungsraum zur verfahrensrelevanten Konkretisierung des Gutachtens im Sinne des UVP-G 2000 auf die vom Vorhaben unmittelbar betroffenen Flächen zur Feststellung von betroffenen Baudenkmalen und zur Erstellung von Prognosen hinsichtlich archäologischer Fundstellen eingeschränkt.

Alternativen, Trassenvariante

Angesichts der im Untersuchungsraum gegebenen archäologischen Denkmallandschaft böten andere Trassenvarianten keine deutlich erkennbaren Vorteile (Substanzverluste sind in einer alten, verkehrsgeografisch und klimatisch begünstigten Kulturlandschaft wohl unvermeidlich), sodass eine eingehende Prüfung derselben für das Fachgebiet Kulturgüter unterbleiben konnte. Baudenkmale sind so gut wie nicht direkt betroffen.

Nullvariante

Eine Nullvariante stellt immer – sieht man von in Einzelfällen denkbaren Verbesserungen ab – an sich gegenüber jedem Bauvorhaben einen Verzicht auf Veränderungen im Denkmalbestand und auf Eingriffe in die Substanz von Kulturgütern dar. Bei bislang unbekanntem archäologischen Denkmälern sind die Entdeckung und Erforschung neuer Fundstellen und der damit einhergehende Wissensgewinn dem unwiederbringlichen Substanzverlust allerdings entgegenzuhalten.

Ist-Zustand

Kulturgüter Archäologie

Im unmittelbar betroffenen Bereich sind zwar keine derzeit unter Denkmalschutz stehenden Baudenkmale vorhanden, es ließen sich aber durch die Erhebungen – besonders auch im Zuge der Erstellung des Einreichprojektes – etliche, vielfach ausgedehnte archäologische Fundstellen aus verschiedenen Epochen ausmachen, die in ihrer Gesamtheit die (ur)geschichtliche Bedeutung der Region aufzeigen und ein über die Region hinaus bedeutendes Kulturgut darstellen.

Die im Einreichprojekt (Einlage 5.3.2) beschriebenen archäologischen Fundstellen (und Verdachtsflächen) lassen – parallel zu anderen Großbauvorhaben – auch in den schwerer zu prospektierenden Waldgebieten, die einen nicht unbeträchtlichen Teil des Bauvorhabens ausmachen, mit weiteren archäologischen Fundstellen rechnen, denen ebenfalls eine adäquate Behandlung (in Verfolgung der einschlägigen Paragraphen des Bundesgesetzes betreffend den Schutz von Denkmalen wegen ihrer geschichtlichen, künstlerischen oder sonstigen kulturellen Bedeutung (Denkmalschutzgesetz - DMSG), insbesondere §§ 8 ff.) zu teil werden muss.

Kulturgüter Baudenkmale

Im unmittelbar betroffenen Bereich sind keine derzeit unter Denkmalschutz stehenden Bauwerke vorhanden, auch keine – bis auf eine Kapelle in Rudersdorf, deren Erhaltung bei entsprechender Berücksichtigung der im Einreichprojekt vorgesehenen Maßnahmen gesichert sein sollte – Kleindenkmäler.

Für weiter entfernt liegende Kulturgüter (z.B. das Ensemble Speltenbach) sind keine Auswirkungen absehbar.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Auswirkungen in der Bauphase betreffen fast ausschließlich den – teilweise bereits absehbaren, teilweise erst im Zuge des Baugeschehens zu erfassenden – Substanzverlust an archäologischen Fundstellen bzw. Bodendenkmalen sowie die eventuelle Gefährdung einer Kapelle (Rudersdorf) durch Erschütterung.

Betriebsphase

Auswirkungen in der Betriebsphase sind für Bodendenkmale naturgemäß nicht zu erwarten – der Substanzverlust geschieht während des Bauens durch die Eingriffe in den (bis dahin ungestörten) Boden.

Für Baudenkmale sind allenfalls denkbare langfristige Folgeschäden durch die generelle Zunahme des Verkehrs mit dadurch bedingten Immissionen (Luftschadstoffe) usw. nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft nicht mit Sicherheit zu prognostizieren, werden aber jedenfalls als unerheblich bewertet.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Kulturgüter ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf, unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Kulturgüter sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als nicht relevant, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

Aktualisierungen 2014

Nach Prüfung der übermittelten Einreichunterlagen ist festzuhalten, dass die Beurteilung für das Schutzgut Kulturgüter im UVG hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenerfordernis/wirksamkeit nach wie vor zutrifft.

III.1.16. Fachbereich 16 - Humanmedizin

Untersuchungsraum

Aus humanmedizinischer Sicht ist es wichtig, neben eventuell auftretenden Belastungen auch die Entlastungen vor allem in dem bereits hoch belasteten Gebiet zu beschreiben und darzustellen. Es wird deshalb der weitere und nähere Bereich der Trassenführung in die Begutachtung einbezogen.

Alternativen, Trassenvariante

Erster Abschnitt

Der erste Abschnitt führt von der Anschlussstelle Riegersdorf und endet bei km 4,135. Es wurden zwei Alternativen untersucht, eine erste (Variante 1-1) nördlich im Wald verlaufende und eine zweite südlicher gelegene (Variante 1-2) und damit deutlich näher an Großwilfersdorf reichende Variante.

Die NKU-Analyse ergab für die Variante 1.1 deutliche Vorteile. Vom humanmedizinischen Standpunkt ist ebenso dieser Variante der Vorzug zu geben, da sie die Ortschaft Großwilfersdorf vom bereits bestehenden Verkehr entlastet.

Zweiter Abschnitt

Der zweite Abschnitt stellt den Bereich Altenmarkt dar und beginnt bei km 3,975 und endet bei km 9,196. Auch hier werden zwei Varianten untersucht, eine erste im Wald (Variante 2-1n) und eine zweite südlich am Waldesrand verlaufende Variante (Variante 2-2n).

Verschiedene ökologische Kriterien wie z.B. die Grundwasserproblematik geben der Variante 2-2n den Vorzug. Vom umweltmedizinischen Standpunkt scheint die Variante 2-1n günstiger zu sein, da sie weiter entfernt von menschlicher Besiedlung liegt und somit die Belastung der Bevölkerung geringer ist als durch die Variante 2-2n. Es ist jedoch auch von medizinischer Sicht nachvollziehbar, die Varianten 2-2n umzusetzen, da die Grundwassersituation eine unüberwindbare Barriere darstellt.

Dritter Abschnitt

Dieser Abschnitt reicht vom Ende des Abschnittes 2 bis nach Dobersdorf. Die Variante 3-1n führt nördlich von Rudersdorf nach Dobersdorf, während die Variante 3-2n südlich von Rudersdorf nach Dobersdorf führt und dabei sehr nahe Fürstenfeld tangiert. Eingangs wurde die Prämisse angeführt, wobei bei bereits bestehender hoher Belastung die Errichtung einer Schnellstraße nur dann begründbar ist, wenn das neue Projekt zu keinen Zusatzbelastungen führt.

Aus umweltökologischer Sicht wird der Varianten 3-1n der Vorzug gegeben. Die Variante 3-1n hätte sogar aus der Sicht von Natura 2000 große Probleme realisiert zu werden. Auch aus humanmedizinischer Sicht ist der Varianten 3-1n der Vorzug zu geben, da die Belastungen durch das Projekt in der Betriebsphase deutlich geringer einzustufen sind, als in der Alternativvarianten. Zudem entspricht die Variante der oben erwähnten Forderung für die Begründung zur Errichtung einer Schnellstraße.

Vierter Abschnitt

Im NKU-Abschnitt 4 werden drei Varianten untersucht, wobei jede Variante mit jeder verglichen wird. Der Abschnitt 4 stellt das Ende der zu beurteilenden Projektstrecke dar und reicht von Dobersdorf bis zur Einmündung in die B 65. Die NKU ergab einen Vorteil für die Variante 4-2, wobei aber angeführt ist, dass diese Variante noch zu optimieren ist.

Aus umweltmedizinischer Sicht ist diese Variante 4-2 den anderen vorzuziehen, da der Anteil der möglich belasteten Bevölkerung niedriger ist.

Nullvariante

Die Ist-Situation stellt für die an der B 65 lebenden Bevölkerung eine hohe Belastung dar, daher sind entlastende Maßnahmen aus humanmedizinischer Sicht notwendig. Der Verkehr wird bis zum Jahre 2025 noch zunehmen und mit ihm die Belastung der Bevölkerung. Die Nullvariante ist vom humanmedizinischen Standpunkt deshalb abzulehnen, da sie für die ohnehin belastete Bevölkerung zusätzliche Schadstoffkonzentrationen zur Folge hätte.

Systemvarianten

Die heutigen verkehrspolitischen Bedingungen im angesprochenen Raum stellen für die Bevölkerung eine hohe Belastung dar. Das Ergebnis der Untersuchung unterschiedlicher Systemvarianten ist nachvollziehbar und zeigt, dass das Vorhaben unter den heutigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen als notwendig einzustufen ist. Weder ein alternativer Ausbau des öffentlichen Verkehrs noch lokale Ortsumfahrungen können die Verkehrsnachfrage im Sinne der „Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs“ sowie einer „umweltverträglichen Führung des Verkehrs“ zufriedenstellend bewältigen. Nach Abwägung der positiven und negativen Einflüsse auf die Gesundheit der Bewohner, stellt sich das vorliegende Projekt als das umweltverträglichste dar.

Ist-Zustand

Die derzeitige Lärm-Immissions-Situation entlang der B 319 und B 65 hat an manchen Punkten (Ilz oder Großwilfersdorf) eine Größenordnung erreicht, die vom humanmedizinischen Standpunkt deshalb als problematisch angesehen werden muss, da sie in der Lage ist, Gesundheitsschäden bei den Betroffenen hervorzurufen. Die Belastung tritt nicht nur während des Tages, sondern auch während der Nacht auf.

Auch hinsichtlich Erschütterungen ist längs der stark befahrenen B 319 und B 65 die Belastung fühlbar, da auch der Schwerverkehr, der als Hautverursacher von Erschütterungen angesehen werden kann, durch das bewohnte Gebiet führt.

Die verkehrsinduzierten Luftschadstoffe Feinstaub und NO₂ sind längs der B 319 und B 65 und aufgrund von Verfrachtung auch über weitere Bereiche nachweisbar. Durch die hohe Verkehrsfrequenz liegt die Konzentration im dargestellten Areal am Grenzwert.

Auswirkungen des Vorhabens

Lärm

Bauphase

Die Bauphase eines Straßenprojektes kann eine belastende Phase des Vorhabens darstellen. Die Bauphase soll sich über einen Zeitraum von 5 Jahren erstrecken. Aufgrund von geforderten Maßnahmen unterschiedlicher Sachverständiger können die Belastungen auf ein erträgliches Maß reduziert werden, wodurch eine Beeinträchtigung der Gesundheit der Bürger nicht ableitbar

ist. Sowohl im Fachbereich Humanmedizin als auch im Fachbereich Lärm wurden Vorgaben definiert, nach denen Bautätigkeiten abzuwickeln sind, um eine unzumutbare Belastung der Anrainer auszuschließen.

Betriebsphase

Das Vorhaben wird bei einem Großteil der Bevölkerung längs der B 319 und B 65 zu einer deutlichen Verbesserung des Lärms führen.

Die Nacht ist jene Phase, in der der Mensch regenerieren muss, um tags ausgeruht sich den Anforderungen zu stellen. Durch das Projekt wird gewährleistet, dass deutlich mehr Objekte in jenen Bereich fallen, in dem die Nachtruhe nicht entscheidend gestört wird. Insgesamt kann bestätigt werden, dass der Großteil der Bevölkerung im angesprochenen Areal entlastet wird, das heißt auch, dass ein kleiner Anteil gegenüber der Ist-Situation Belastungen erfahren wird. Die Projektwerberin war jedoch sehr bemüht, durch Maßnahmen das Ausmaß der Belastungen sehr nieder zu halten. Die WHO war gerade in der letzten Zeit besonders bestrebt, dem Lärm als Schadstoff einen hohen Stellenwert beizumessen. Aufgrund unterschiedlicher Studien kam die WHO zur Erkenntnis, dass ein $L_{A,eq} \leq 45$ dB während der Nacht unbedenklich und bei einem Wert $L_{A,eq} \geq 55$ dB während der Nacht gesundheitliche Reaktionen eintreten können. Es handelt sich somit beim $L_{A,eq} \leq 45$ dB um einen hygienischen Grenzwert, dessen Überschreitung noch nicht gesundheitliche Folgen bedingt. Der toxikologische Grenzwert liegt hingegen bei $L_{A,eq} \geq 55$ dB, dessen Überschreitung gesundheitliche Folgen nach sich ziehen kann. Im Projekt wurde ein $L_{A,eq} \leq 45$ dB (im untergeordneten Netz $L_{A,eq} = 50$ dB) während der Nacht entlang der S7 Fürstfelder Schnellstraße dann gewährleistet, wenn der Ist-Wert nicht schon a priori unter dem angestrebten Wert liegt. Dadurch hat man den Forderungen des Umweltmediziners entsprochen.

Die Verlegung des Schwerverkehrs weg von den Ballungszentren führt auch zu einer Entlastung der Bevölkerung von den Erschütterungen. Auch entlang der Neutrassse werden die Erschütterungen in einer Größenordnung auftreten, die vom Menschen nicht empfunden werden. Erschütterungen können in der Bauphase zu Störungen führen, dann wenn erschütterungsaktive Bohrmaschinen eingesetzt werden oder Sprengungen durchgeführt werden müssen. Das Instrument UVP sorgt dafür, dass die Belastungen im zumutbaren Maß auftreten und vor allem während der Nacht die betroffene Bevölkerung nicht gestört wird.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass das vorliegende Projekt aus der Sicht des Umweltmediziners hohe Priorität besitzt, da ein aktuell stark belasteter Bevölkerungsanteil deutlich entlastet wird.

Luftschadstoffe

Bauphase

Die Auswirkungen auf die Luftgüte während der Bauphase wurden auf Basis der Angaben im Baukonzept berechnet. Es wurden die Emissionen vom Offroad Geräteinsatz, den Transportfahrten sowie von den Materialmanipulationen berücksichtigt. Die Ergebnisse der Berechnungen zeigen Irrelevanzwertüberschreitungen bezogen auf den Kurzzeitgrenzwert von PM_{10} . Dagegen

wurden entsprechende Maßnahmen zur Reduktion der Feinstaubbelastung formuliert. Die Zusatzbelastungen, die während der Bauphase in einem begrenzten Zeitraum auftreten, werden keine längerfristigen Auswirkungen auf die Luftgüte haben.

Bei den Schadstoffen NO_2 und CO werden auch während der Bauphase die bestehenden Grenzwerte nicht überschritten.

Bei Feinstaub PM_{10} wird der Grenzwert für das Jahresmittel ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) an allen Immissionspunkten mit Wohnanrainern eingehalten. Das Irrelevanzkriterium von 3% des JMW wird, mit Ausnahme eines Immissionspunktes (Nr. 22, ASt B 57a), bei allen Wohnanrainern unterschritten. An diesem einen Immissionspunkt handelt es sich um keine nachhaltigen Einwirkungen, daher können diese vorübergehenden Überschreitungen toleriert werden.

Hinsichtlich des Tagesmittelwertes sind während der intensivsten Bauphase jedoch bei einer Reihe von Immissionspunkten mit Wohnnutzung (v.a. in den Bereichen Speltenbach und Rundersdorf) maximale Zusatzbelastungen über 3% des Grenzwertes für das Tagesmittel zu erwarten. Kurzfristige Überschreitungen des Irrelevanzkriteriums führen zu keiner klinisch manifesten Erkrankung. Der menschliche Organismus ist dafür geschaffen, kurzfristige, geringgradige Schadstoffmengen zu verarbeiten.

Der Grenzwert für CO für den gleitenden 8h-Mittelwert von $10 \text{mg}/\text{m}^3$ wird trotz der Zusatzbelastung während der Bauphase an allen Aufpunkten deutlich unterschritten. Für Benzol kann keine Immissionsbelastung angegeben werden, da für Offroad Maschinen keine Benzol Emissionsfaktoren angegeben werden können. Aber selbst wenn man die gesamten HC Emissionen der Offroad Maschinen als Benzol berücksichtigt, wird der Grenzwert von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nicht erreicht. Die Beurteilung der O_3 Immissionsbelastung lässt basierend auf den Emissionsmengen während der Bauphase die gleichen Rückschlüsse zu wie für den Bestand.

Betriebsphase

Belastung durch NO_2

Für den Jahresmittelwert von NO_2 , der künftig (ab 2012) $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ betragen wird, kann entlang der Trasse S 7 Fürstenfelder Schnellstraße bei keinem Gebäude eine Überschreitung des Grenzwertes prognostiziert werden.

Für den max. NO_2 -Tagesmittelwert wird derzeit kein Grenzwert angegeben, sondern nur einen Zielwert von $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Den höchsten Tagesmittelwert erwartet man wiederum in der Nähe der Trasse der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße und dieser wird mit $71 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert. Grundsätzlich wird der Zielwert an keinem Punkt des Projektes überschritten. Der max. Halbstundenmittelwert für NO_2 liegt bei $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dieses Maß wird selten in Ballungsräumen überschritten. In dem vorliegenden Areal wird dieses Maß nie erreicht, wobei der höchste prognostizierte Wert neben der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße $156 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erreicht wird.

Belastung durch PM₁₀

Der Jahresmittelwert an PM₁₀ von 40 µg/m³, der ein wesentliches Maß für die Gesundheit des Menschen darstellt, da er die ständige Belastung über das gesamte Jahr wiedergibt, wird ebenfalls eingehalten. Der höchste Wert wird neben der B 65 in Poppendorf mit 36 µg/m³ prognostiziert. Heute versteht man unter „Feinstaub“ einen Sammelbegriff von Partikeln unterschiedlicher Zusammensetzung mit einer Größe von kleiner als 10 µm. Neben der Größe der Partikel spielt vor allem die chemische und/oder biologische Zusammensetzung der Partikel eine entscheidende Rolle. Feinstaub ist nicht gleich Feinstaub. Der Feinstaub, der von der Natur herrührt, ist nicht vergleichbar mit jenem Feinstaub, der durch Verbrennungsmaschinen erzeugt wird. Somit ist die Bewertung des Feinstaubes im Freiraum nicht vergleichbar mit der Bewertung derselben Fraktion in Ballungsräumen, wie einer Stadt. Somit ist auch die Festlegung der maximal erlaubten Anzahl der Überschreitungen von 50 µg/m³ im Freiraum problematisch. Die maximal erlaubte Anzahl an Tagen mit einer mittleren PM₁₀-Belastung größer als 50 µg/m³ von 25 Tagen wird im gesamten Untersuchungsgebiet überschritten. Die höchsten Werte ohne Berücksichtigung von lokalen Hausbrandemissionen bzw. anderen Quellen als dem Kfz-Verkehr werden neben der B 65 mit 65 Überschreitungstagen prognostiziert. Die vorhabensbedingte Zusatzbelastung einiger weniger Objekte liegt bei 0,5 µg/m³, was bezüglich der Gesundheit eine untergeordnete Rolle spielt.

Belastung durch andere Schadstoffe (CO, Benzol und O₃)

Der Grenzwert für CO für den gleitenden 8h-Mittelwert von 10 mg/m³ wird an allen Aufpunkten deutlich unterschritten. Ebenso wird der Grenzwert für Benzol von 5 µg/m³ im Jahresmittel an keinem der Aufpunkte überschritten. Durch den Betrieb der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße wird ein messbarer Anstieg der Vorläufersubstanzen (NO_x und HC) für die Bildung von Ozon prognostiziert, trotzdem ist im Untersuchungsgebiet nicht mit einem Anstieg der O₃-Konzentration zu rechnen. Eine nennenswerte Bildung von O₃ aus den Vorläufersubstanzen entsteht nur bei entsprechend hohen Emissionen (Großstädte). Die gemessenen O₃-Konzentrationen im Untersuchungsgebiet sind kaum auf lokale Emissionen, sondern in der Regel auf Fernverfrachtungen z.B. aus der Po-Ebene zurückzuführen. Lokal bewirkt eine Erhöhung der NO_x-Emissionen prinzipiell eine Reduktion der O₃-Konzentration (Oxidation von NO zu NO₂ durch O₃) wohingegen eine Erhöhung der HC-Emissionen (= Sammelbegriff für flüchtige organische Substanzen) eine Erhöhung der O₃-Konzentration bewirkt.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin ist das Vorhaben S7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf, unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als nicht relevant, für die Bauphase als wesentlich und insgesamt als vertretbar einzustufen.

Aktualisierungen 2014

Allgemeines

Das Bauvorhaben „S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Riegersdorf (A2) - Dobersdorf“ wird nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 einer UVP unterzogen. In diesem Rahmen wurde für das Fachgebiet Humanmedizin das TGA Nr. 16, Stand Juni 2009 erstellt.

Nach in Kraft treten der BStLärmIV hat die Projektwerberin zum Einreichprojekt 2008 des oben genannten Bauvorhabens eine Evaluierung gemäß BStLärmIV durchgeführt und eine Auskunft gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 abgegeben.

Diese Evaluierung beinhaltet sowohl die Bau- als auch die Betriebsphase für alle im Rahmen der UVE behandelten Planfälle. Von der Evaluierung gemäß BStLärmIV betroffen sind bestimmte, in der UVE durchgeführte Berechnungen, wie der Emissionsvergleich für Verkehrsabschnitte, die Lärmkarten und Immissionspläne sowie die Gebäudeberechnungen.

Alle seit Einreichung der UVE errichteten, umgebauten oder abgetragenen Gebäude wurden nacherhoben und nach Wohn- bzw. Betriebsobjekten (Nachbarn gemäß § 10 Abs. 5 BStLärmIV) sortiert. Um mit der Evaluierung eine Aussage zum Umfang des objektseitigen Lärmschutzes zu ermöglichen, wurden die Gebäudeberechnungen für Wohn- und Betriebsobjekte im Untersuchungsgebiet durchgeführt.

In Ergänzung der UVE erfolgte in Erfüllung des § 7 Abs. 1 BStLärmIV die Berechnung der Emissionen und Immissionen des Straßenverkehrslärms gemäß Punkt 5.1 der RVS 04.02.11 Lärmschutz.

Die Tabellen der Evaluierung enthalten die zur Beurteilung gemäß BStLärmIV erforderlichen Indizes. Das sind für die Betriebsphasen die Indizes L_{den} , L_{night} sowie für Betriebsanrainer auch L_{day} . Die Indizes wurden gemäß § 7 Abs. 1 BStLärmIV ermittelt und sind für eine Beurteilung gemäß § 6 Abs. 1 bis Abs. 4 in Tabellen, sortiert nach Planfällen und Objekten, ausreichend dargestellt. Die Bauphasen wurden mit den gemäß § 11 Abs. 1 BStLärmIV ermittelten Indizes $L_{r,Bau,Tag,W}$, $L_{r,Bau,Abend,W}$ und $L_{r,Bau,Nacht}$ einer Regelmonats-Betrachtung unterzogen. Die Darstellung in Tabellen genügt für den Vergleich des gemittelten Baulärm- Beurteilungspegels mit dem Umgebungslärmpegel und reicht zur Beurteilung gemäß § 10 Abs. 1, 3 und 4 BStLärmIV aus.

Vorgaben gemäß BStLärmIV

- **Beurteilungsmaßstab (§ 5)**

Die Gesundheitsgefährdung und die unzumutbare Belästigung sind danach zu beurteilen, wie sich die Schallimmissionen auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.

- **Regelungen für den betriebsbedingten Schall (§ 6)**

§ 6 Abs. 1

Bei vorhabensbedingten Immissionserhöhungen ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßen-trasse ist der zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag aus dem Straßenverkehr bei Nachbarn bis zum Erreichen der Immissionsgrenzwerte gemäß Abs. 2 wie folgt begrenzt:

$$L_{\text{den}} = 55,0 \text{ dB}$$

$$L_{\text{night}} = 45,0 \text{ dB}$$

§ 6 Abs. 2

Für die Beurteilung unzumutbarer Belästigungen von Nachbarn durch Straßenverkehrslärm gelten folgende Immissionsgrenzwerte:

$$L_{\text{den}} = 60,0 \text{ dB}$$

$$L_{\text{night}} = 50,0 \text{ dB}$$

Die Immissionsgrenzwerte gelten auch als eingehalten, wenn die vorhabensbedingten Immissionserhöhungen, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall, irrelevant sind. Im Bereich von $60,0 \text{ dB} < L_{\text{den}} \leq 65,0 \text{ dB}$ sowie im Bereich von $50,0 \text{ dB} < L_{\text{night}} \leq 55,0 \text{ dB}$ sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von bis zu 1,0 dB irrelevant.

§ 6 Abs. 3

Für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung von Nachbarn durch Straßenverkehrslärm gelten folgende Immissionsgrenzwerte:

$$L_{\text{den}} = 65,0 \text{ dB}$$

$$L_{\text{night}} = 55,0 \text{ dB}$$

Bei Überschreitung dieser Immissionsgrenzwerte sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen aus dem Straßenverkehr im Einzelfall zu beurteilen.

§ 6 Abs. 4

Für die Arbeitnehmer benachbarter Betriebe und die Inhaber von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, gelten die Abs. 1 bis 3 nicht; für sie sind der zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag und die Immissionsgrenzwerte im Einzelfall festzulegen.

§ 6 Abs. 5

Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen, die vom Betrieb anderer Schallemissionen als der Straße ausgehen, sind zu berechnen und im Einzelfall zu beurteilen.

Beurteilung der Auswirkungen in den Bauphasen gemäß BStLärmIV

- **Regelmonats-Betrachtung**

Für die Bauphase ist gemäß BStLärmIV eine Regelmonats-Betrachtung für Werktage vorgesehen. Grundlage für die schalltechnischen Bearbeitungen waren aus der UVE der Grobbauzeitplan mit den Bauabschnitten sowie die bautechnischen Angaben zum Baugeräteinsatz. Die schalltechnischen Emissionsansätze und die Schallemissionen der oberirdischen Bautätigkeiten

wurden ebenfalls aus der UVE übernommen und den Immissionsberechnungen zur Ermittlung der maßgeblichen Beurteilungspegel für den Lärmindex $L_{r,Bau,Tag,W}$ zugrunde gelegt.

- **Regelarbeitszeit**

Die UVE sieht eine Regelarbeitszeit über die Werktage von 07:00 bis 20:00 Uhr vor. Dieser Zeitraum ist gemäß TGA 16 Humanmedizin mit Ausnahme der Arbeiten im Tunnel einzuhalten.

- **Schwellenwerte und Grenzwerte (§ 10 Abs. 1)**

Wenn die Beurteilungspegel des Baulärms folgende Schwellenwerte nicht überschreiten, sind die Schallimmissionen jedenfalls zulässig:

$$L_{r,Bau,Tag,W} = 55,0 \text{ dB}$$

$$L_{r,Bau,Abend,W} = 50,0 \text{ dB}$$

$$L_{r,Bau,Tag,Sa} = 55,0 \text{ dB}$$

$$L_{r,Bau,Abend,Sa} = 50,0 \text{ dB}$$

$$L_{r,Bau,Tag,So} = 55,0 \text{ dB}$$

$$L_{r,Bau,Abend,So} = 50,0 \text{ dB}$$

§ 10 Abs. 2

Baubedingte Schallimmissionen sind, solange die Grenzwerte gemäß Abs. 4 eingehalten werden, auch dann zulässig, wenn der Beurteilungspegel des Baulärms die in nachstehender Tabelle festgelegten Schwellenwerte in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung nicht überschreitet.

Gebietsnutzung	Schwellenwerte in dB		
	Tag	Abend	Nacht
Mischgebiet mit z.B. Büros, Geschäften, Handel, Verwaltungsgebäuden ohne wesentliche störende Schallemission, Wohnungen, Krankenhäuser sowie Gebiet für Betriebe ohne Schallemission	$L_{r,Bau,Tag,W} \leq 60,0$ $L_{r,Bau,Tag,Sa} \leq 60,0$ $L_{r,Bau,Tag,So} \leq 55,0$	$L_{r,Bau,Abend,W} \leq 55,0$ $L_{r,Bau,Abend,Sa} \leq 55,0$ $L_{r,Bau,Abend,So} \leq 55,0$	$L_{r,Bau,Nacht} \leq 50,0$
Gebiet für Betriebe mit gewerblichen und industriellen Gütererzeugungs- und Dienstleistungsstätten	$L_{r,Bau,Tag,W} \leq 65,0$ $L_{r,Bau,Tag,Sa} \leq 60,0$ $L_{r,Bau,Tag,So} \leq 55,0$	$L_{r,Bau,Abend,W} \leq 60,0$ $L_{r,Bau,Abend,Sa} \leq 55,0$ $L_{r,Bau,Abend,So} \leq 55,0$	$L_{r,Bau,Nacht} \leq 55,0$

§ 10 Abs. 3

Zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung gelten für die Beurteilungspegel des Baulärms folgende Grenzwerte:

	Tag	Abend	Nacht
Werktag	$L_{r,Bau,Tag,W} \leq 67,0 \text{ dB}$	$L_{r,Abend,W} \leq 60,0 \text{ dB}$	$L_{r,Nacht} \leq 55,0 \text{ dB}$
Samstag	$L_{r,Bau,Tag,Sa} \leq 60,0 \text{ dB}$	$L_{r,Abend,Sa} \leq 55,0 \text{ dB}$	
Sonntag	$L_{r,Tag,So} \leq 55,0 \text{ dB}$	$L_{r,Abend,So} \leq 55,0 \text{ dB}$	

Bei Überschreitung dieser Grenzwerte ist der Baulärm im Einzelfall zu beurteilen.

§ 10 Abs. 5

Für die Arbeitnehmer benachbarter Betriebe und die Inhaber von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, gelten die Abs. 1 bis 4 nicht; für sie ist der zulässige Baulärm im Einzelfall festzulegen.

§ 10 Abs. 4

§ 10 Abs. 4 der Verordnung sieht vor, dass werktags in der Zeit von 06:00 bis 19:00 Uhr nur ein Beurteilungspegel von $< 67,0 \text{ dB}$ einwirken darf, wobei dieser Pegel über die Werktage über den Zeitraum Tag und über einen Regelmonat energetisch zu mitteln ist. Ein Regelmonat entspricht einem Monat nach dem vorgesehenen Bauzeitplan ohne Zuordnung zu einem bestimmten Kalendermonat und ohne Berücksichtigung von konkreten Feiertagen. Ein Regelmonat hat 20 Werktage. Ein Regelmonat mittelt den Baulärm der an 20 Werktagen einwirkt, dabei wird ein realistisches Szenario abgebildet, das die Tage mit unterschiedlich hohem Baulärm im Regelmonat berücksichtigt.

Die diesbezüglichen Maßnahmen des TGA beziehen sich im Gegensatz dazu immer auf den Tag mit dem höchsten bzw. lautesten Baulärm, eine Mittelung erfolgt nicht. Da die Mittelung über ein Regelmonat eine Durchschnittsbewertung ergibt, die Tage mit sehr lautem und Tage mit weniger lautem Baulärm beinhaltet, ist davon auszugehen, dass die Begrenzung des Tagespegels zumindest den gleichen, wenn nicht gar strengeren Schutz der Anrainer bietet.

Um dahingehend jedoch Sicherheit zu erlangen, sieht die Ergänzung des TGA 02 Lärm in Bezug auf die Auskunft der Projektwerberin gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 (Evaluierung gemäß BStLärmIV) nachstehend angeführte Maßnahme zusätzlich vor: "Der Grobbauzeitplan ist mit den 6 Bauabschnitten samt Unterabschnitten und dem dafür vorgesehenen Baugeräteinsatz plausibel. Die schalltechnischen Emissionsansätze und die Schallemissionen der oberirdischen Bautätigkeiten stammen aus der UVE und wurden bereits im Teilgutachten 02 behandelt. Sie können als Basis für die Regelmonats- Betrachtung von Werktagen gem. BStLärmIV verwendet und den Immissionsberechnungen zur Ermittlung der maßgeblichen Beurteilungspegel für die Lärmindizes $L_{r,Bau,Tag,W}$ und $L_{r,Bau,Abend,W}$ zugrunde gelegt werden.

Der Regelmonat wird für jeden Bauabschnitt (Unterabschnitt) betrachtet. Aus der für jeden Abschnitt gegliederten Dauer der Kernarbeit wird der „maximale Baufall“ aus den Bauszenarien 2, 3 und 4 inklusive Lkw-Manipulation ermittelt. Da diese Szenarien innerhalb der gesamten Kernarbeitszeit am längsten einwirken, sind sie dafür geeignet, die Dosis- Wirkungs-Relationen eines Regelmonats wiederzugeben. Die anderen Szenarien nehmen innerhalb der Kernarbeitszeit wesentlich kürzere Zeiträume ein.“

Dieses Vorgehen stellt sicher, dass die Detailevaluierung die Situation erfasst, ob der Grenzwert des gemittelten Baulärmpegels $L_{r,Bau,Tag,W}$ von 67,0 dB an einem Immissionspunkt eingehalten wird.

Bei Überschreitung eines dieser Richtwerte bzw. beider sind aktive und oder passive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.

- **Maßnahmen um den Lärm während der Bauzeit zu reglementieren**

Die Regelbauarbeitszeiten, mit Ausnahme der Arbeiten im Tunnel (inklusive direkt damit in Verbindung stehender Tätigkeiten außerhalb des Tunnels), sind auf Werktags Montag bis Freitag von 07:00 bis 20:00 Uhr (Samstag und Sonntag ohne Bautätigkeit mit Ausnahme des Tunnels von Rudersdorf, wo 24 Stunden und 7 Tage in der Woche gearbeitet wird) zu beschränken. Spezialbauarbeiten laut Baukonzept können auch außerhalb der Regelbauarbeitszeiten stattfinden; darüber sind die Anrainer mittels Informationstafel und/oder Postwurfsendung sowie die Sonderbauaufsicht für den Fachbereich Lärm vorab zu informieren.

Wenn der Baulärm werktags in einem Regelmonat in der Zeit von 06:00 bis 19:00 Uhr mehr als 67,0 dB aufweist, dann sind aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.

Für den Abendzeitraum gilt gemäß BStLärmIV die Grenze $L_{r,Bau,Abend,W} < 60,0$ dB. Im konkreten Fall der S 7-West ist nur eine Stunde am Abend Baulärm zulässig, da die Regelarbeitszeit mit 20:00 endet. Der Abendzeitraum gemäß Verordnung erstreckt sich über drei Stunden (19:00 bis 22:00 Uhr). Der Abendzeitpunkt wurde in der UVE und im Teilgutachten Humanmedizin aufgrund der zeitlichen Beschränkung auf eine Stunde nicht explizit behandelt, da die BStLärmIV eigene Grenzwerte für den Abendbereich vorsieht.

Die gemäß § 10 Abs. 3 BStLärmIV baubedingten Schallimmissionen sind, solange die Grenzwerte gemäß Abs. 4 eingehalten werden, weiters auch dann zulässig, wenn der Beurteilungspegel des Baulärms den Umgebungslärmpegel als Schwellenwert nicht überschreitet.

§ 10 Abs. 1 normiert als Grenze 55,0 dB für den Tagzeitraum als Schwellenwert, wird dieser nicht überschritten, dann sind Baulärmimmissionen jedenfalls zulässig.

Der Beurteilungspegel der außerhalb der Regelbauarbeitszeiten einwirkenden baubedingten Dauergeräusche darf im Bereich der nächsten Wohnnachbarn in der Zeit von 07:00 bis 19:00 Uhr maximal 55 dB und in der Zeit von 19:00 bis 07:00 Uhr maximal 45 dB betragen. Liegen die baubedingten Dauergeräusche über dem ortsüblichen Basispegel sind aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen. Diese Maßnahmen treffen für den Bereich der Tunnelpor-

tale (Lüftungen, Förderband) zu, an denen pro Tag von 0-24 Uhr und 7 Tage in der Woche gearbeitet wird. Aus fachlicher Sicht sind diese Maßnahmen sinnvoll und im Sinne des Anrainerschutzes geboten.

Dieser Vorschlag entspricht im weitesten Sinne dem Schwellenwert der Indizes $L_{r,Bau,Abend,Sa}$, $L_{r,Bau,Tag,So}$, $L_{r,Bau,Abend,So}$ und $L_{r,Bau,Nacht}$ gemäß BStLärmIV. Da die Regelbauarbeitszeiten diese Zeitabschnitte aber nicht umfassen, ausgenommen von der Regelbauarbeitszeit (Mo.-Fr.: 6:00 bis 20:00 Uhr), sind nur die Tunnelarbeiten und die damit in direkter Verbindung stehenden Tätigkeiten außerhalb des Tunnels betroffen, die 24 Stunden am Tag und 7 Tage die Woche einwirken können. Diese dürfen in der Zeit von 07:00 bis 19:00 Uhr 55 dB und in der Zeit von 19:00 bis 07:00 Uhr 45 dB nicht überschreiten.

Das deckt sich mit den Regelungen für den baubedingten Schall gemäß BStLärmIV, bzw. sieht diese strengere Beschränkungen vor. BStLärmIV nennt folgende Grenzwerte:

$$L_{r,Bau,Abend,Sa} = 55,0 \text{ dB}$$

$$L_{r,Bau,Tag,So} = 55,0 \text{ dB}$$

$$L_{r,Bau,Abend,So} = 55,0 \text{ dB}$$

Der Terminus Betriebsanrainer berücksichtigt Arbeitnehmer benachbarter Betriebe, da sich diese in den betreffenden Gebäuden nicht bloß vorübergehend aufhalten. Für den Schutz von Personen, die sich in Einrichtungen gemäß §10 Abs 5 BStLärmIV regelmäßig 8 Stunden aufhalten, wurde der zulässige Baulärm im Einzelfall nicht festgelegt, weshalb die Beurteilung des zulässigen Baulärms der von Wohnanrainern entspricht.

- **Immissionssituation**

In der folgenden Grafik (siehe Abbildung1) wird die Verteilung der Bauimmissionen jeweils während des Tages als auch während des Abends in den unterschiedlichen Ortschaften wiedergegeben.

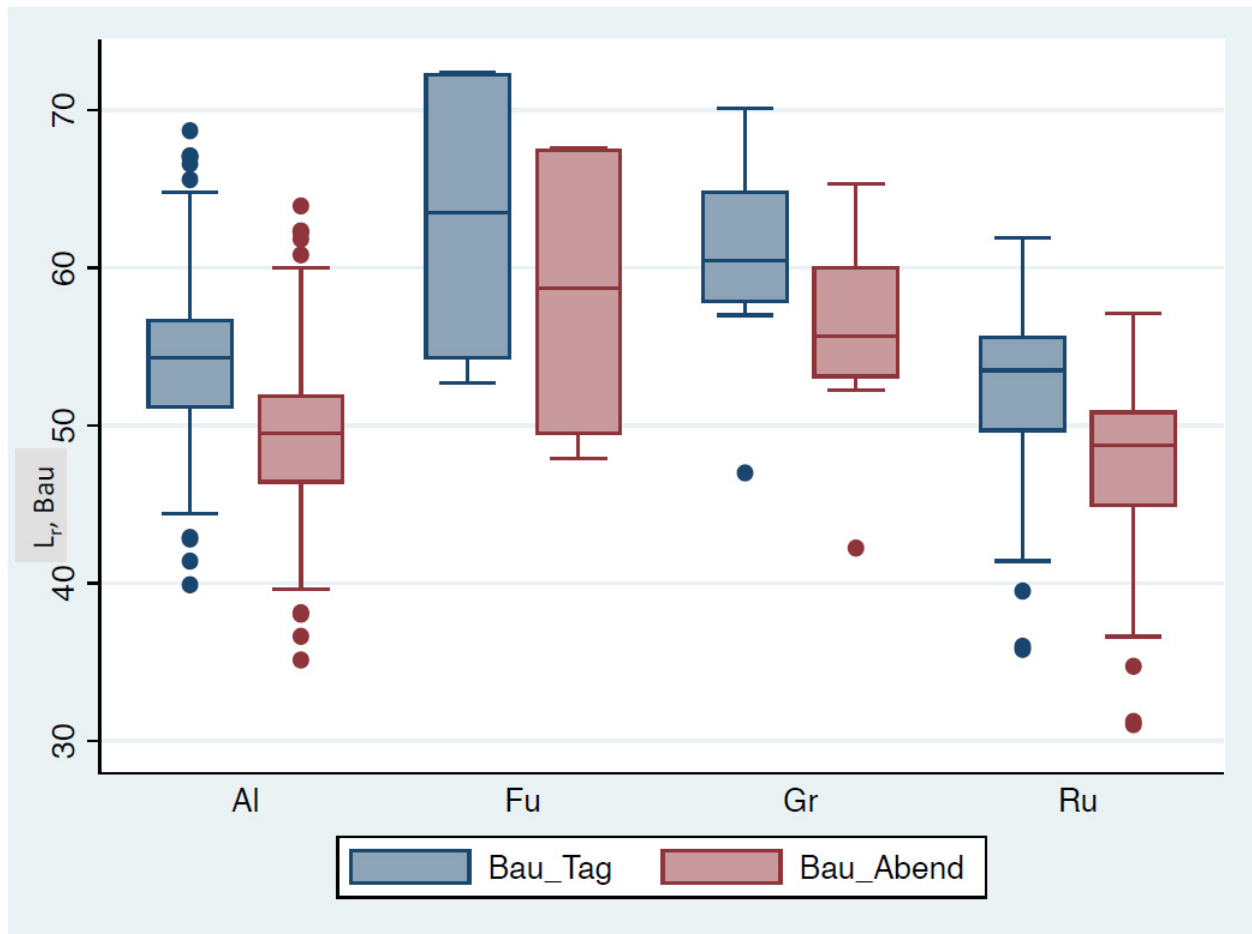


Abbildung 1: Aus der Grafik sind die Problemorte in Fürstenfeld und Großwilfersdorf zu erkennen, an denen, wie im TGA 02 Lärm klar definiert, objektseitige Maßnahmen zwingend notwendig sind.

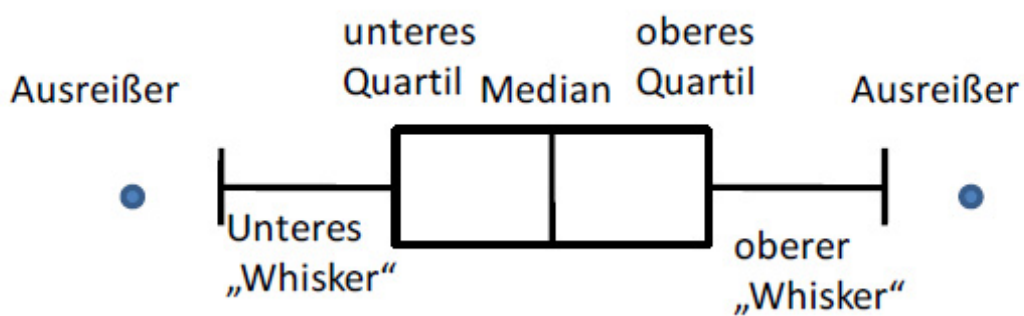


Abbildung 2: Erklärung der Box-Plots.

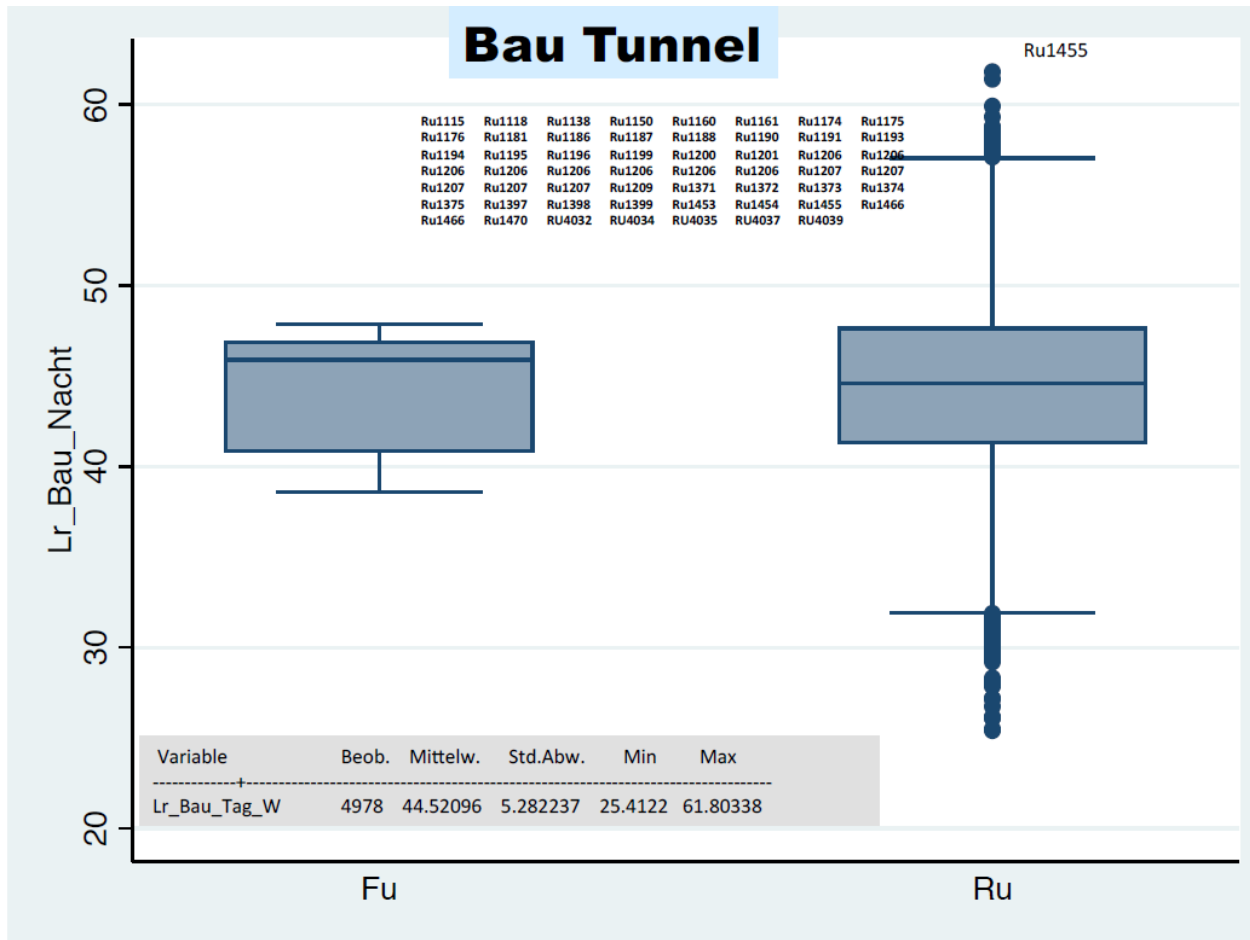


Abbildung 3: Statistik der Lärmimmissionen im Bereich der Tunnelportale. Angeführt sind das Objekt, bei dem die Bauarbeiten während der Nacht $L > 60$ dB(A) [Objekt Nr. Ru1455] und jene Objekte, die während der Nacht ein $L > 55$ dB(A) aufweisen.

An den Tunnelportalen liegt die Lärmimmission aufgrund der Tatsache, dass in diesem Bereich durchgehend gearbeitet wird, höher. In der Abbildung 3 ist einmal jenes Objekt angeführt, das während der Nacht eine Belastung von $L > 60$ dB(A) erfährt und jene Objekte die höher als $L > 55$ dB(A) belastet werden. Grundsätzlich ist im Bereich Tunnelportal die BStLärmIV anzuwenden und sind Objekte bei einer Belastung von ≥ 55 dB(A) durch Maßnahmen zu schützen.

- **Objektschutz in den Bauphasen**

Die im TGA 02 Lärm definierte Maßnahme „für Objekte von Nachbarn (Wohn- bzw. Betriebsanrainer), bei denen trotz verhältnismäßiger Minderungsmaßnahmen die zulässigen baubedingten Schallimmissionen überschritten werden, besteht Anspruch auf objektseitige Maßnahmen soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren.

Die entsprechenden Festlegungen für Wohnanrainer sind in den Ergebnistabellen dokumentiert.

Betriebsanrainer sind in den Ergebnistabellen ebenfalls erfasst. Diese haben Anspruch auf objektseitige Maßnahmen, wenn der im TGA 16 Humanmedizin verfügte, zulässige Baulärm über-

schritten wird. Zudem sind gemäß der zusätzlichen geforderten Maßnahme die Grenzwerte von Lärmindizes ($L_{r,Bau,Tag,W}$, $L_{r,Bau,Abend,W}$ und $L_{r,Bau,Tag,Sa}$) der BStLärmIV zu berücksichtigen, wird vollinhaltlich unterstützt.

Betriebsanrainer, sofern sie einen Zeitraum von 8 Stunden im Betrieb tätig sind und der ortsübliche Umgebungspegel die Schallpegel der Bautätigkeiten nicht ohnehin übersteigen, haben ein gleiches Recht auf Schutz der Gesundheit, wie die Wohnanrainer, weshalb auch dieselben Grenzwerte gelten.

- **Maßnahmen für Betriebe während der Bauphase**

Für den Schutz der Betriebsanrainer während der Bauphase ist generell entsprechend nachfolgenden Situationen vorzugehen:

Mit der Ergänzung des TGA 16 Humanmedizin werden in Bezug auf die Auskunft der Projektwerberin gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 (Evaluierung gemäß BStLärmIV) zusätzliche Maßnahmen gefordert. Diese wurden als Nebenbestimmungen in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

- **Beurteilung der Auswirkungen in den Betriebsphasen gem. BStLärmIV 4.1 Immissionsituation**

Die Immissionsberechnungen für sämtliche im Untersuchungsraum gelegenen Gebäude wurden auf Basis der UVE mit dem um die nachgeführten Objekte ergänzten Geländemodell sowie den für Asphaltbeton gem. Pkt. 5.1 der RVS 04.02.11 Lärmschutz ermittelten Emissionen durchgeführt.

In den Berechnungstabellen wird der Immissionsort wie in der UVE über Objektnummer, Fassadenrichtung, Geschoß und Nutzung beschrieben. Für jeden Fassadenpunkt werden der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} , der Nachtlärmindex L_{night} (22:00 - 06:00 Uhr) sowie für Betriebsanrainer auch der Tagindex L_{day} (06:00 - 19:00 Uhr) angegeben. Betriebsanrainer gemäß § 10 Abs. 5 BStLärmIV sind anhand der gesonderten Nutzungsangaben und der grauen Hinterlegung erkennbar.

Die anschließenden Tabellenspalten geben unter Beibehaltung der UVE-Tabellenstruktur Auskunft über die genannten Lärmindizes im Nullplanfall 2025 und in den Vorhabensplanfällen 2025 ohne bzw. mit Lärmschutzmaßnahmen. Während der Nullplanfall nur das "Netz" (Prognoseverkehr im Bestandsstraßennetz) abbildet, setzen sich die Vorhabensplanfälle aus „Netz“ (projektbedingter Prognoseverkehr im Bestandsstraßennetz), „S 7+AST“ (projektbedingter Prognoseverkehr auf den neu geplanten Straßen und Anschlüssen) und der Gesamtimmission (Summenpegel aus „Netz“ und „S 7+AST“) zusammen.

Für die medizinische Beurteilung ist die Gesamtimmission von Bedeutung, da für die Ableitung einer eventuellen Beeinflussung der Gesundheit jene Größenordnung entscheidend ist, die den Organismus in ihrer Gesamtheit belastet. Aus diesem Grunde werden die Immissionen der S 7-

West im Vergleich zum Planfall 0 (2025) im Folgenden grafisch in Form von Box-Plots dargestellt.

Wie bereits im TGA 02 Lärm beschrieben, werden die Immissionsanteile durch Industrie, Gewerbe, Bahn im Summenpegel nicht berücksichtigt, um eine im Sinne des Anrainerschutzes strengere Beurteilung der Projektwirkungen zu ermöglichen.

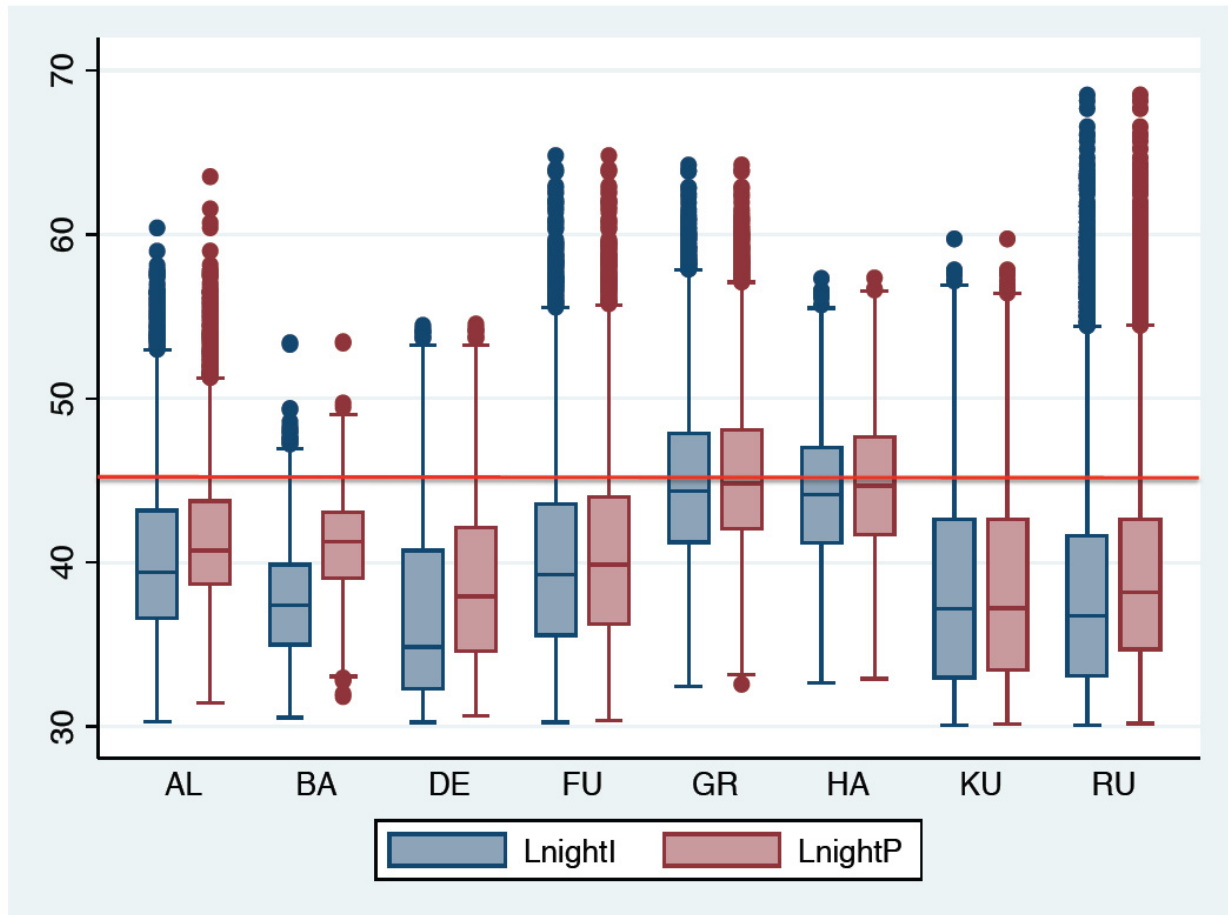


Abbildung 4: Es sind die Box-Plots der Lärmimmissionen während der Nacht dargestellt und zeigt den Vergleich zwischen Planfall 0 (L_{nightl}) und der ausgebauten S 7-West (L_{nightP}). Insgesamt kann man erkennen, dass das Projekt zu einer geringen (ca.1dB) Erhöhung der Immissionen führen wird. Jene Objekte, die aufgrund von Überschreitungen von Grenzwerten der Zumutbarkeit objektseitige Schallschutzmaßnahmen bedürfen, werden in einer Tabelle im TGA 02 Lärm eigens aufgelistet. Ein Objekt, an dem besonders hohe Immissionen auftreten soll abgelöst werden.

(Erklärung der Box-Plots siehe Abbildung 2)

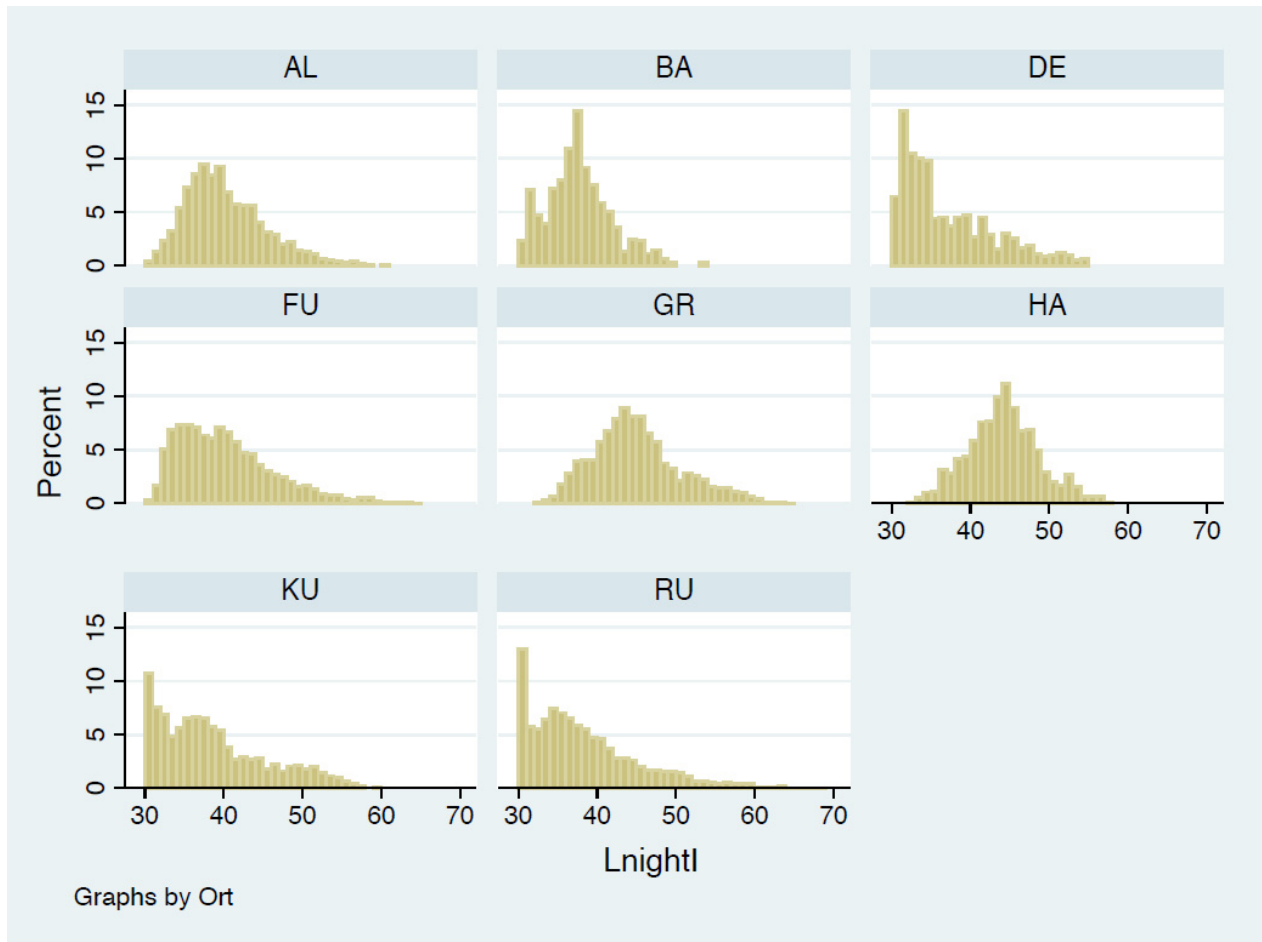


Abbildung 5: In dieser und der folgenden Abbildung werden die Verteilungen der Lärmimmissionen in Form von Histogrammen dargestellt, wobei in dieser Abbildung die Situation des Planfalles 0 wiedergegeben und in der folgenden jene des Planfalles S 7-West. Aus der Grafik geht hervor, dass bereits im Planfall 0 (L_{nightl}) einige Objekt über den von der WHO empfohlenen Immissionswert liegen.

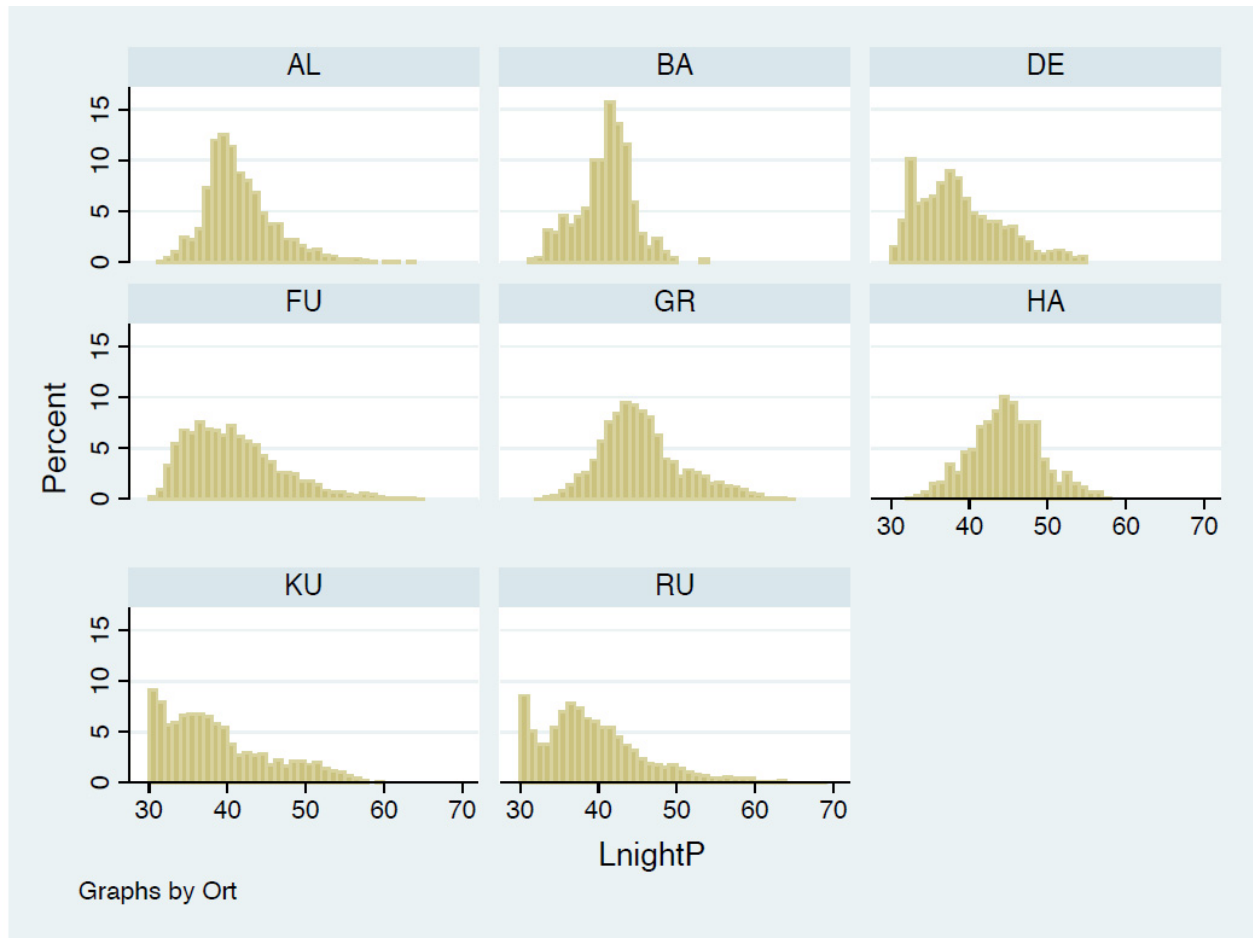


Abbildung 6: Der Vergleich Planfall 0 (L_{nightl}) zu Planfall Projekt S 7-West (L_{nightP}) zeigen nur marginale Veränderungen. Wenn man die Differenzen, die sich aus dem Vergleich ergeben statistisch vergleicht, und die Signifikanz errechnet, so kann bestätigt werden, dass die Werte im statistischen Sinn sich nicht unterscheiden. Die statistische Wahrscheinlichkeit dieser Aussage liegt mit einem $p \leq 0.00001$ (siehe folgende Berechnung).

Ort = AL

Test zum Nachweis der Gleichheit der Mittelwerte

Hotelling T2 = 2430.70
 Hotelling F(1,4592) = 2430.70
 Wahrsch. > F = 0.0000

 -> Ort = BA

Test zum Nachweis der Gleichheit der Mittelwerte

Hotelling T2 = 2157.21
 Hotelling F(1,609) = 2157.21
 Wahrsch> F = 0.0000

 > Ort = GR

Test zum Nachweis der Gleichheit der Mittelwerte

Hotelling T2 = 1784.07
 Hotelling F(1,4306) = 1784.07
 Wahrsch> F = 0.0000

 -> Ort = HA

Test zum Nachweis der Gleichheit der Mittelwerte

Hotelling T2 = 684.04
 Hotelling F(1,958) = 684.04
 Wahrsch > F = 0.0000

Ort = DE

Test zum Nachweis der Gleichheit der Mittelwerte

Hotelling T2 = 974.93
 Hotelling F(1,835) = 974.93
 Wahrsch > F = 0.0000

 -> Ort = FU

Test zum Nachweis der Gleichheit der Mittelwerte

Hotelling T2 = 3496.65
 Hotelling F(1,6334) = 3496.65
 Wahrsch > F = 0.0000

Aus oben angeführten statistischen Berechnungen geht ganz eindeutig hervor, dass sich die Immissionen im Szenario Planfall 0 und dem Szenario Planfall S 7 West inklusive Lärmschutzmaßnahmen statistisch nicht voneinander unterscheiden. Die Aussage wird mit einem statistischen Fehler von $F < 0.00001$ gemacht.

Aus den Berechnungstabellen kann eine Zuordnung der Ergebnisse zu dem gestaffelten Grenzwertregime der BStLärmIV erfolgen. Der Beurteilung wurden in diesen Tabellen die Absätze 1 bis 3 des § 6 der BStLärmIV zugrunde gelegt. So ist bis zum Erreichen der Grenzwerte zur Beurteilung der unzumutbaren Belästigung für Straßenverkehrslärm von 60,0/50,0 dB für L_{den}/L_{night} eine Eintragsregel hinsichtlich des vorhabensbedingten Immissionseintrags mit 55,0/45,0 dB für L_{den}/L_{night} definiert. Da im TGA 02 Lärm diese Eintragsregel nicht gesondert be-

trachtet wurde, sieht die Ergänzung des TGA 02 eine zusätzliche Maßnahme vor. Damit werden auch die Vorgaben der BStLärmIV berücksichtigt.

Die Gesundheitsgefährdung durch Straßenverkehrslärm ist anhand der Immissionsgrenzwerte von 65,0/55,0 dB für L_{den}/L_{night} zu beurteilen. Bei Überschreitung dieser Grenzwerte sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen aus dem Straßenverkehr im Einzelfall zu beurteilen. Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von mehr als 1,0 dB, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall, sind jedenfalls unzulässig.

Für Betriebsanrainer (Arbeitnehmer benachbarter Betriebe und Inhaber von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten) gelten gemäß § 6 Abs. 4 BStLärmIV die Absätze 1 bis 4 nicht. Für Betriebsanrainer wurden vom Fachgebiet Humanmedizin im Einvernehmen mit dem Fachgebiet Lärm der zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag und die Immissionsgrenzwerte festgelegt und in der Ergänzung zum TGA Nr. 16 beschrieben.

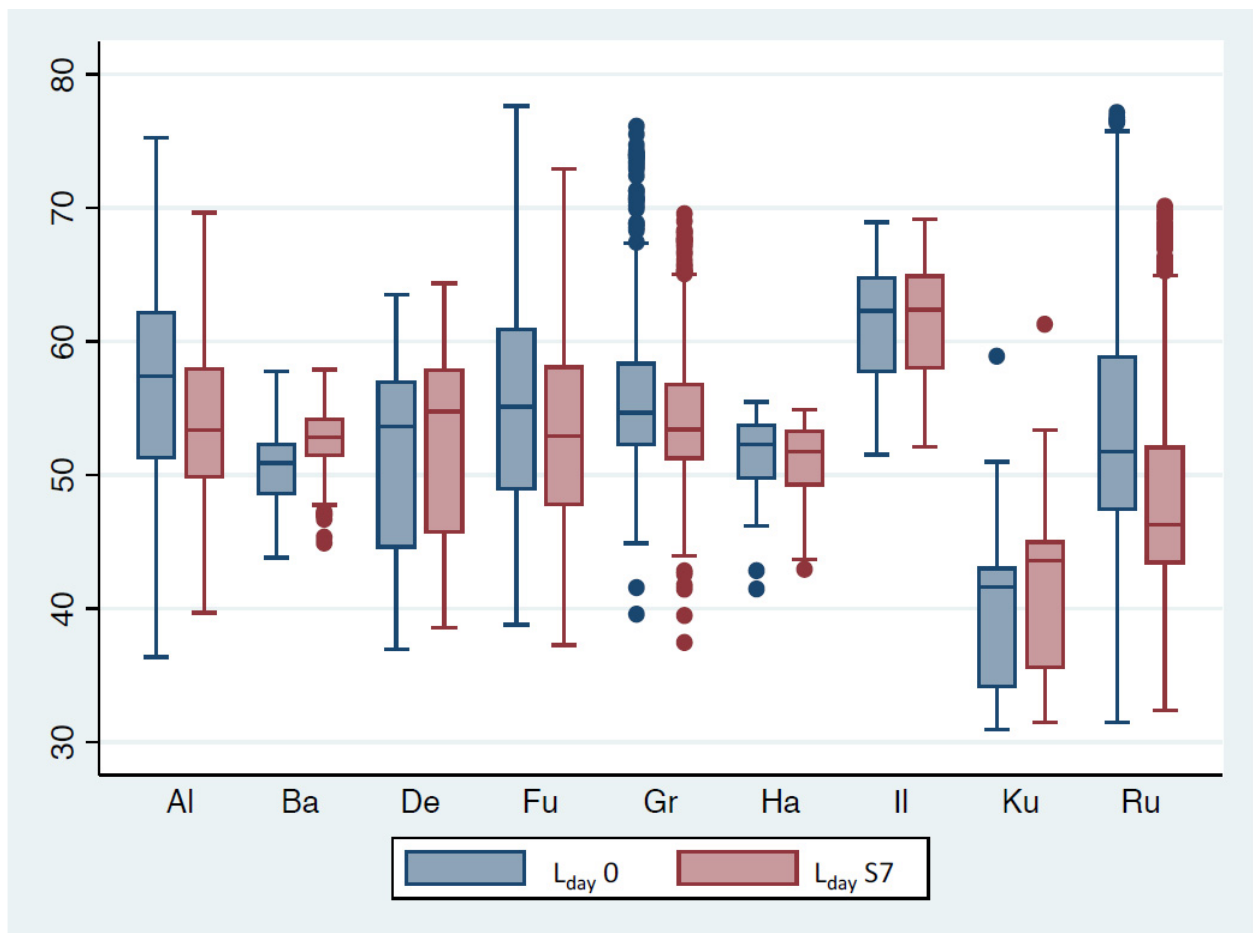


Abbildung 7: In dieser Abbildung sind wiederum die Box-Plots der Lärmimmissionen der Betriebe in den einzelnen Ortschaften dargestellt und die beiden Szenarii (Planfall 0 versus Planfall S 7-West).

(Erklärung der Box-Plots siehe Abbildung 2)

Es muss im konkreten Fall jeder einzelne Betrieb beurteilt werden. Betriebe in denen vorwiegend Tätigkeiten verrichtet werden, deren Erfolg von der geistigen Konzentration (z.B. Büroarbeiten) abhängig ist, bedürfen eines höheren Schutzes, als z.B. Einkaufszentren. Für die sensibleren Betriebe gelten die gleichen Grundlagen wie für Wohngebiete. Grundsätzlich richtet sich die Belastung immer auf den zusätzlichen Eintrag.

Wenn es durch den Betrieb der S 7 zu keiner Zunahme der Lärmbelastung führt, sind keine Maßnahmen erfordert. Insgesamt kann in der anschließenden Grafik (siehe Abbildung 7) dargestellt werden, dass Betriebsanrainer durch den Betrieb der S 7 mitunter deutlich entlastet werden.

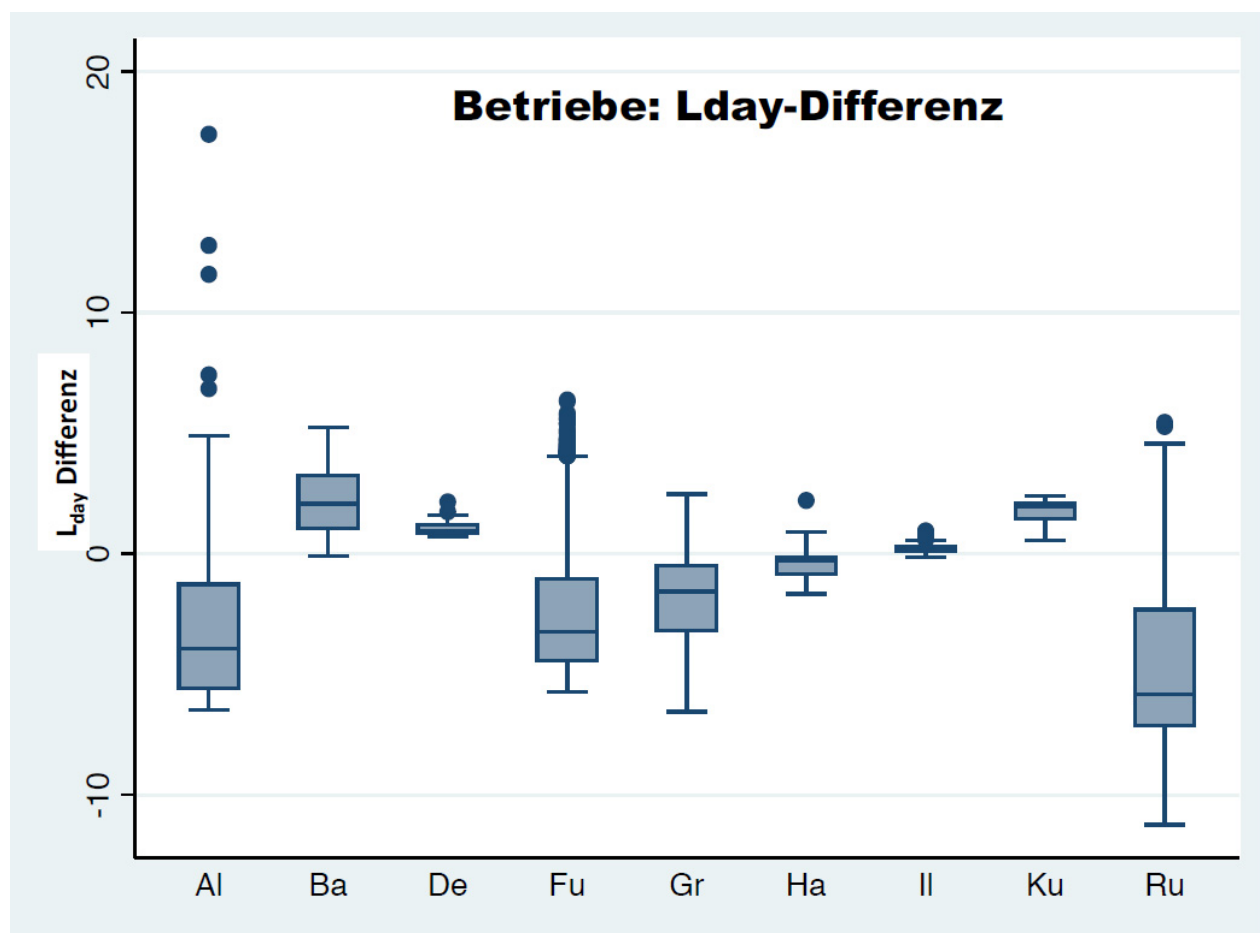


Abbildung8: Box-Plots der Differenz zum Planfall 0 der Betriebe in den einzelnen Orten. (Erklärung der Box-Plots siehe Abbildung 2)

- **Schallschutzmaßnahmen**

Gemäß § 9 Abs. 2 BStLärmIV haben Nachbarn mit Ausnahme jener gemäß § 6 Abs. 4 BStLärmIV, bei vorhabensbedingten Lärmzunahmen, ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßen-trasse, wenn der zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag für den Nachtindex L_{night} gemäß § 6 Abs. 1 BStLärmIV überschritten wird und straßenseitige Maßnahmen nicht zu ergreifen sind, Anspruch auf den Einbau von Schalldämmlüftern in Aufenthaltsräumen an den betroffenen

Fassaden, ohne Austausch bestehender Fenster. Siehe dazu die Tabellen der Evaluierung gemäß BStLärmIV (Einlage 03.4.2 Gebäudeberechnungen Betriebsphase) sowie die Ergänzung des TGA 02 Lärm, woraus ersichtlich ist, dass für einige Wohnobjekte eine Anspruchsberechtigung auf objektseitigen Lärmschutz besteht.

Die von den Fachgebieten Lärm und Humanmedizin geforderten Maßnahmen erfassen auch die Einzelfallbeurteilungen bei Überschreitungen gemäß § 6 Abs. 3 BStLärmIV sowie für Nachbarn gemäß § 6 Abs. 4 BStLärmIV. Auf Basis der Immissionswerte (Fassadenpegel) kann aus den Gebäudeberechnungen für die Betriebsphase (Einlage 03.4.2 der Evaluierung gemäß BStLärmIV) für Betriebsanrainer (grau hinterlegte Adressen) die Anspruchsberechtigung entsprechend den aus Pkt. 3.8 ersichtlichen zusätzlichen Maßnahmen abgeleitet werden.

- **Schlussfolgerung**

Nach vergleichender Überprüfung der Vorgaben der BStLärmIV mit dem TGA Nr. 16 Humanmedizin zur UVP S 7 Fürstenfelder-Schnellstraße West wird aus sachverständiger Sicht festgestellt, dass die im TGA Humanmedizin abgegebene Gesamtbewertung vollinhaltlich aufrecht bleibt, das trifft auch auf die geforderten Schallschutzmaßnahmen zu. Die neuen Berechnungen der Schallemissionen, wie sie in BStLärmIV vorgesehen sind, ergaben für die Immissionen nur marginale Veränderungen, die an der Aussage keine wesentlichen Veränderungen induzieren. Dies wurde auch durch statistische Beweisführung festgelegt. Es besteht grundsätzlich keine Notwendigkeit die im TGA Humanmedizin geforderten und in der mündlichen Verhandlung vom 15. September 2009 bis 19. September 2009 präzisierten Maßnahmen abzuändern. Diese bleiben vollinhaltlich aufrecht. Zusätzliche erforderliche Maßnahmen sind in 3.8 aufgelistet. Die gutachterliche Beantwortung in den Stellungnahmenbänden behält somit ebenfalls weiterhin Gültigkeit.

Die gegenständlich zu beurteilende Evaluierung gemäß BStLärmIV basiert auf dem Untersuchungsraum der UVE, für den sich die Berechnungsansätze und die Auswirkungen geändert haben. Das betrifft insbesondere die in der UVE dargestellte Emissionssituation. Durch die Berechnung der Immissionen zusätzlicher Wohngebäude wird das Belastungsbild vervollständigt, das die Aussage des Humanmediziners bestärkt.

Es besteht auch keine Notwendigkeit, die im TGA 02 Lärm geforderten und in der mündlichen Verhandlung vom 15. September 2009 bis 19. September 2009 präzisierten Maßnahmen abzuändern. Die Maßnahmen bleiben vollinhaltlich aufrecht. Nachdem das humanmedizinische TGA auf den Ergebnissen des TGA aufbaut, ist die oben angeführte Beurteilung schlüssig.

III.1.17. Fachbereich 17 - Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit

Untersuchungsraum

Im Bereich Geotechnik und Tunnelbau werden sämtliche Freistrecken und Kunstbauwerke der geplanten Schnellstraße sowie die Tunnel Speltenbach und Rudersdorf betrachtet. Wie in Einlage 6.3.1 beschrieben, liegt das Untersuchungsgebiet für die gesamte S 7 im Bereich des

Südburgenlandes bzw. der Oststeiermark und streckt sich über das Feistritz- und Lafnitztal von der Ortschaft Riegersdorf in südöstliche Richtung zur Ortschaft Heiligenkreuz an der österreichisch-ungarischen Grenze. Für den etwa 27 km langen Planungsabschnitt wurde ein Trassenstreifen mit einer mittleren Breite von ca. 5 km mit dem Talboden und dessen Einhängen untersucht.

Für das gegenständliche TGA bildet allerdings nur der westliche Abschnitt der S 7 bis zum provisorischen Anschluss an die B65 den Untersuchungsraum.

Der Bereich Brandsicherheit betrifft den Baulichen Brandschutz gemäß RVS 09.01.45 Baulicher Brandschutz in Straßenverkehrsbauten. Der Untersuchungsraum Brandschutz umfasst die tragenden Bauteile sämtlicher Tunnelbauwerke inklusive der Situation (unverbaut, verbaut, Verkehrsweg etc.) an der Geländeoberfläche.

Alternativen, Trassenvariante

Seitens der Projektwerberin wurden mögliche Alternativen und Varianten untersucht. Die Forderung einer ausreichenden Stabilität des Bodens bzw. einer Minimierung der Verformungen des Bodens wurde u.a. durch die Wahl unterschiedlicher Baumethoden (Tunnelstrecke, Freistrecke in Dammlage, Freistrecke in Einschnitt, Unterflurtrasse, Kunstbauten usw.) begegnet. Es handelt sich dabei jeweils um eine Baumethode, die dem heutigen Stand der Technik entspricht und durch vergleichbare Projekte nachgewiesen ist, dass bei technisch richtiger Planung und Ausführung die Stabilität bzw. eine begrenzte Verformung des Bodens sowie die Brandsicherheit gewährleistet werden kann. Aufgrund dieser Sichtweise ergeben sich somit für den Fachbereich Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit keine Unterschiede bei den betrachteten Alternativen und Trassenvarianten in Bezug auf das Schutzgut Boden.

Nullvariante

Bei Ausbleiben des Vorhabens (Nullvariante) wird aus Sicht des Fachbereichs Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit der Ist-Zustand erhalten, d.h. die Bodenverhältnisse bzw. die derzeitige Stabilität des Bodens bleiben unverändert.

In Einlage 6.3.1 des Einreichprojektes wird angeführt, dass im Untergrund feinkörnige Schichten anzutreffen sind, die bei Einwirken von Wasser zu Hangbewegungen neigen können. Durch den „Schutz“ der dichten Vegetationsdecke werden die Stabilitätsverhältnisse durch Oberflächenwasser nicht nennenswert verändert. Zudem haben sich die vorhandenen Böschungsneigungen in den Hangbereichen über viele Jahre angepasst, sodass im Rahmen der durchgeführten Untersuchungen keine Hinweise auf anhaltende Hangaktivitäten vorgefunden worden sind.

Zusammenfassend kann somit festgestellt werden, dass sich keine Hinweise auf Bodeninstabilitäten ergeben haben, weshalb sich für das Schutzgut Boden keine Auswirkungen bei Ausbleiben des Vorhabens ergeben.

Ist-Zustand

Aus der Sicht des Fachgebietes Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit wird der Ist-Zustand primär durch die bestehenden Untergrundverhältnisse beschrieben, wobei innerhalb des Untersuchungsraumes im Wesentlichen die folgenden geotechnischen Einheiten zu erwarten sind:

- Quartäre Schluffe und Tone: Die über weite Abschnitte angetroffene Deckschicht quartärer Schluffe und Tone besteht aus schwach bis stark tonigen, zumeist schwach sandigen bis sandigen Schluffen, deren Schichtgefüge durch geringmächtige Einschaltungen von fein bis mittelkörnigen Sanden bestimmt ist. Die Mächtigkeit dieser bis 3,5 m unter (GOK) reichenden Deckschicht schwankt entlang der Trasse im Westabschnitt zwischen 2 bis 6 m. Die Konsistenz im oberflächennahen Bereich (0 bis 0,7 m) ist mehrheitlich weich, jene der tieferen Zonen der Deckschicht kann aufgrund von Sondierergebnissen mit der Schweren Rammsonde als zumeist weich bis steif bewertet werden, wobei eine Tendenz insbesondere mit zunehmender Tiefe zu steifer Konsistenz, bereichsweise auch auf halbfest bis fest festzustellen ist.
-
- Quartäre Kiese und Sande: Die quartären Kiese und Sande unterlagern in Tiefen zwischen 2 bis 6 unter GOK die quartären Schluffe und Tone. Es handelt sich um schwach schluffige, sandige bis stark sandige, zuweilen auch steinige Kiese, die zum Teil auch als kiesige Sande vorliegen. Die Lagerungsdichte kann als mitteldicht bis sehr dicht beschrieben werden, wobei mehrheitlich eine dichte bis sehr dichte Lagerung erkundet wurde. Die Mächtigkeit dieser Schicht liegt zwischen 1,5 und 5,5 m, im Mittel ca. 2,8 m.
-
- Tertiäre Schluffe/Tone und Sande: Bei diesem Homogenbereich handelt es sich um eine Wechsellagerung von Schluffen und Tonen mit Fein- und Mittelsanden im mm bis dm Bereich, deren Konsistenz als steif bis halbfest und nur selten auch fest zu klassifizieren ist. Untergeordnet können schichtgebundene Verockerungen und Konkretionen auftreten.

Die hydrogeologischen Verhältnisse sind dadurch gekennzeichnet, dass in den kiesreicheren Schichten der jungen Talfüllungen ein seichter Grundwasserkörper vorliegt, der durch tertiäre Schluffe und Tone in die Tiefe sowie durch junge sandig-schluffige Sedimente zur Oberfläche hin abgedichtet ist. Die Hügelbereiche sind von meist gering durchlässigen Schichten dominiert und lassen eine hohe Inhomogenität der Aquifere bzw. zahlreiche lokale Grundwasserleiter erkennen, die mehr oder weniger miteinander in hydraulischen Kontakt stehen. Durch die sehr schwache Durchlässigkeit der Deckschicht und der schwach durchlässigen bis durchlässigen Aquifere ist eine geringe Durchströmung der Hügelaquifere und eine geringe Grundwasserneubildungsrate zu erwarten.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Freilandstrecken, Geländemodellierungen:

Die Herstellung der Freilandstrecken ist in erster Linie mit Erdarbeiten zur Herstellung von Dämmen und Einschnitten sowie der Herstellung des Straßenaufbaues (Tragschichten, Deckschichten) verbunden. Als Maßnahmen zur Sicherung von steilen Böschungen sind sowohl biologische Böschungssicherungen durch Bepflanzungen als auch eine bewehrte Erde vorgesehen.

Bei den geplanten Geländemodellierungen handelt es sich im Wesentlichen um Anschüttungen mit Ausbruchmaterial, wobei einerseits neu errichtete Bauwerke direkt überschüttet werden (z.B. Tunnel Speltenbach, offene Bauweise Tunnel Rudersdorf) und andererseits Schüttungen auf das anstehende Gelände erfolgen, wie z.B. bei der Geländemodellierung Tunnelportal Rudersdorf Ost. Die Herstellung der Geländemodellierungen ist grundsätzlich mit jener der Dammbauwerke vergleichbar.

Da es sich bei diesen Baumaßnahmen um bewährte und bereits oftmals eingesetzte Tätigkeiten handelt, kann davon ausgegangen werden, dass bei fach- und sachgerechter Planung und Ausführung die Untergrundstabilität gegeben ist. Gewisse Untergrundverformungen können allerdings nicht ausgeschlossen werden, weshalb die Beurteilung hinsichtlich der Untergrundstabilität mit „geringfügige Auswirkungen“ erfolgt.

Kunstbauwerke:

Bei den Kunstbauwerken, die im Rahmen des gegenständlichen Projektes errichtet werden sollen, sind in Abhängigkeit der tatsächlich angetroffenen Untergrundverhältnisse die folgenden Gründungsmaßnahmen vorgesehen:

- Tieffundierungen mit Großbohrpfählen mit/ohne Pfahlrost
- Flachfundierungen
- Wannenbauwerke

Neben diesen Fundierungselementen sind bei den geplanten Kunstbauwerken noch die folgenden geotechnisch relevanten Baumaßnahmen vorgesehen:

- Temporäre Spundwände
- Steinschichtungen/Basaltsteilwände zur Böschungssicherung
- Stützkonstruktionen (Flügelmauern, Hängeflügel usw.)
- Offene Wasserhaltungen
- Unterwasserbetonsohlen
- Erdarbeiten (Bodenauswechslungen, Einschnitte, Anschüttungen, freie Böschungen, Hinterfüllungen, Böschungsgestaltung, Verlegung von Gräben usw.)

Da es sich bei diesen Baumaßnahmen um bewährte und bereits bei zahlreichen Projekten eingesetzte Maßnahmen handelt, kann davon ausgegangen werden, dass bei fach- und sachgerechter Planung und Ausführung die Untergrundstabilität zu jedem Zeitpunkt gegeben ist. Da

gewisse Untergrundverformungen allerdings nicht ausgeschlossen werden können, erfolgt die Beurteilung hinsichtlich der Untergrundstabilität mit „geringfügige Auswirkungen“.

Tunnel Speltenbach:

Infolge der Herstellung des Tunnels Speltenbach erfährt der Untergrund in der Bauphase zunächst eine Entlastung infolge des Baugrubenaushubes und im Zuge der weiteren Bautätigkeiten eine fortschreitende Wiederbelastung infolge der Bauwerkslasten bzw. der Einschüttung. Innerhalb des Hinterfüllkörpers bzw. der Überschüttung ergeben sich die Setzungen aus der Konsolidierung des eingebauten Materials und sind daher im Wesentlichen von der Ausführungsqualität abhängig. Durch die Wahl eines einbaufähigen Materials in Abstimmung mit einem geeigneten Verdichtungsgerät kann aber davon ausgegangen werden, dass dieser Anteil an den Gesamtsetzungen vergleichsweise gering ist. Die Gesamtsetzungen zufolge der Bauwerkslasten und der Last aus der Überschüttung werden aufgrund der zu erwartenden Untergrundeigenschaften und der Vorbelastung des Untergrundes ebenfalls gering und mit Ende der Bauphase bzw. mit Beginn der Betriebsphase voraussichtlich abgeschlossen sein.

Seitens der Projektwerberin wird angegeben, dass ab einer Entfernung von ca. 10 m vom Tunnelbauwerk die Oberflächensetzungen nur mehr sehr gering (wenige mm) sein werden. Da in diesem Bereich ohnehin keine Bebauung vorhanden ist, sind diese erwarteten geringen Setzungen vernachlässigbar.

Lokale Grundwasserabsenkungen können ebenfalls zu lokalen Instabilitäten und/oder Setzungen führen. Es ist aber davon auszugehen, dass diese nur in einem geringen Ausmaß auftreten werden.

Aus genannten Gründen ist mit geringfügigen Verformungen des Untergrundes im Nahbereich der Bautätigkeiten zu rechnen, weshalb die Beurteilung hinsichtlich der Untergrundstabilität für den Tunnel Speltenbach mit „geringfügige Auswirkungen“ erfolgt.

Tunnel Rudersdorf - Bergmännischer Bereich:

Der Bergmännische Tunnelvortrieb wird zur Kategorie der geschlossenen Bauweise gezählt, die im gegenständlichen entsprechend den Grundsätzen der Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode (NÖT) errichtet werden soll. Dabei wird der den Hohlraum umgebende Gebirgstiel zum Mittragen herangezogen und wirkt somit als Teil der Gesamtkonstruktion. Beim Auffahren des unterirdischen Hohlraumes wird der vorhandene (primäre) Gleichgewichtszustand des Gebirges (Fels oder Boden) über eine Reihe von Zwischenzuständen, in denen Spannungumlagerungen stattfinden, wieder in einen neuen, stabilen (sekundären) Gleichgewichtszustand übergeführt.

Seitens der Projektwerberin wurden im Rahmen des UVP-Projektes zwei Systemverhaltenstypen definiert, mit denen das Verhalten von Gebirge und Stützmittel beschrieben wird. Diese wurden in weiterer Folge für die durchgeführten statischen Vorbemessungen herangezogen. Die genaue Festlegung der durchzuführenden Maßnahmen kann allerdings erst im Zuge der Ausführung erfolgen, da diese primär von den tatsächlich angetroffenen Untergrundverhältnissen abhängig sind.

Als besonderes Merkmal beim gegenständlichen Projekt ist hervorzuheben, dass der gesamte Tunnelvortrieb ausschließlich im Lockergestein stattfindet.

Wie bereits beschrieben, kommt es im Zuge der Hohlraumherstellung (Tunnelvortrieb) zu einer Änderung des Spannungszustandes des umgebenden Untergrundes. Bis letztendlich ein neuer, stabiler (sekundärer) Gleichgewichtszustand erreicht wird, sind Untergrundverformungen unvermeidlich, die jedoch aufgrund der Methode (NÖT-Vortrieb) erforderlich sind. Je nach den angetroffenen Gebirgsverhältnissen (Möglichkeit des Aufbaues eines Gewölbes usw.) und der Vortriebs- und Sicherungsmethode (Ringschluss, Stützmittel usw.) führen diese Untergrundverformungen zu Auflockerungen, die sich letztendlich bis an die Geländeoberfläche fortpflanzen und dort zu Setzungen führen können. Größe und Form der dadurch entstehenden Setzungsmulde sind stark von den Untergrundeigenschaften abhängig.

Mittels statischen Berechnungen wurden von der Projektwerberin die Setzungen und Winkelverdrehungen an der Geländeoberfläche an ausgewählten Querschnitten abgeschätzt. Diese Abschätzungen haben gezeigt, dass bei den im Tunnel-Einflussbereich liegenden Gebäuden die prognostizierten Winkelverdrehungen jeweils $\leq 1:500$ und die maximale Setzung ≤ 9 cm (Objekt über EQ4) sind.

Aufgrund dieser erwarteten Verformungen an der Geländeoberfläche wird seitens der Projektwerberin für Gebäude, die im Einflussbereich des Bauwerks und der erwarteten Setzungsmulde liegen, im Zuge der weiteren Planungsphasen eine von der Bausubstanz abhängige Aufnahme und Klassifizierung durchgeführt, die vor Baubeginn der Erstellung eines Beweissicherungsprogramms zur Dokumentation des Bauzustandes dient.

Weiters gibt die Projektwerberin an, dass die Setzungen und Schiefstellungen der Gebäude im Einflussbereich der Tunnelröhren im Zuge der Bauausführung vortriebsbegleitend messtechnisch überwacht und für die Festlegung von Ausbruch und Stützung im Vortrieb ausgewertet werden.

Beim gegenständlichen Tunnelvortrieb wird seitens der Projektwerberin davon ausgegangen, dass der Bergwasserspiegel z.T. erheblich über der Tunnelnivellette liegt und damit gerechnet werden muss, dass durch den Bau des Tunnels das Bergwasser zur Gänze abgesenkt wird.

Aufgrund der geplanten weiträumigen Grundwasserabsenkung ist davon auszugehen, dass die Setzungsmulde auch entsprechend weitläufig ist und dadurch die Winkelverdrehungen nur gering sein werden. Dennoch ist aufgrund der Grundwasserabsenkung mit Untergrundverformungen zu rechnen.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass es sich bei der geplanten Baumethode um ein dem technischen Stand entsprechendes Verfahren handelt, bei dem Untergrundverformungen im Bereich des Hohlraumes und der Oberfläche nicht ausgeschlossen werden können bzw. erwartet werden. Die Größe dieser Verformungen hängt einerseits von den tatsächlich angetroffenen Untergrundverhältnissen und andererseits von den eingesetzten Stütz- und Sicherungsmitteln ab. Bei fach- und sachgerechter Ausführung kann aber davon ausgegangen werden, dass die

Standssicherheit jederzeit gegeben ist und Untergrundverformungen in einem tolerierbaren Maß liegen werden. Dennoch besteht die Gefahr, dass Schäden an einzelnen Objekten ober Tage auftreten werden, weshalb die Beurteilung hinsichtlich der Untergrundstabilität für die bergmännische Bauweise mit „vertretbare Auswirkungen“ erfolgt.

Zur Sicherstellung einer sach- und fachgerechten Ausführung sind zusätzlich zu den von der Projektwerberin angeführten Maßnahmen weitere Maßnahmen definiert worden. Durch diese Maßnahmen soll u.a. sichergestellt werden, dass das Verformungsverhalten des Untergrundes in der Ausführung des Tunnelvortriebes sowie der Stütz- und Sicherungsmittel berücksichtigt wird. Dadurch kann auf lokale Besonderheiten, wie wechselnde Untergrundverhältnisse, Bebauungen an der Oberfläche etc., bestmöglich reagiert werden.

Tunnel Rudersdorf – Bereiche in offener Bauweise und Portalbereiche:

Die Bautätigkeiten bei der offenen Bauweise bzw. in den Portalbereichen sind primär von Erdarbeiten geprägt, die allenfalls einen Einfluss auf die lokale Untergrundstabilität haben. Böschungen werden dabei so ausgeführt, dass die maximal zulässige Neigung (abhängig vom Reibungswinkel und von der Kohäsion des Untergrundes) nicht überschritten wird und damit Untergrundbewegungen ausgeschlossen werden.

Im Bereich der bergmännischen Portale, in denen sich die maximalen Einschnitte ergeben, sind zur Böschungssicherung bewehrter Spritzbeton und Selbstbohranker (Nagelwände) mit entsprechenden Entwässerungsmaßnahmen vorgesehen.

Für die Baugrubensohle im Bereich der Offenen Bauweise sind bodenverbessernde Maßnahmen, wie z.B. Bodenaustausch, Rüttelstopfverdichtung, vorgesehen.

Durch die Gründungsmaßnahmen des Tunnelbauwerkes erfährt der Untergrund entweder eine Entlastung oder eine zusätzliche Belastung, weshalb Untergrundverformungen nicht auszuschließen sind. Weitere Belastungen entstehen im Zuge der Hinterfüllung bzw. Überschüttung des Tunnelbauwerkes.

Aus genannten Gründen ist mit geringfügigen Verformungen des Untergrundes im Nahbereich der Bautätigkeiten zu rechnen, weshalb die Beurteilung hinsichtlich der Untergrundstabilität für die offenen Bauweisen bzw. Portalbereiche mit „geringfügige Auswirkungen“ erfolgt.

Betriebsphase

Freilandstrecken und Geländemodellierungen:

Da die geplanten Einschnitte, Dämme und Böschungen bereits in der Bauphase eine ausreichende Standsicherheit aufweisen müssen, kann davon ausgegangen werden, dass auch in der Betriebsphase die Standsicherheit bzw. Untergrundstabilität gegeben ist. Mit Konsolidationssetzungen ist allerdings zu rechnen.

Die Beurteilung hinsichtlich der Untergrundstabilität erfolgt deshalb mit „nicht relevante Auswirkungen“.

Kunstbauwerke:

Bei den geplanten Baumaßnahmen handelt es sich jeweils um seit vielen Jahren erprobte Konstruktionen, wobei die statisch konstruktive Bemessung genormt ist, die Gerätetechnik einen hohen Qualitätsstand aufweist und die Verfahrenstechniken als ausgereift angesehen werden können. Bei sach- und fachgerechter Planung und Ausführung wird die Dauerhaftigkeit als gegeben angesehen.

Zusammenfassend kann somit davon ausgegangen werden, dass bei sach- und fachgerechter Planung und Ausführung die Untergrundstabilität gegeben ist und keine Untergrundverformungen auftreten. Die Beurteilung erfolgt somit mit „nicht relevante Auswirkungen“.

Tunnel Speltenbach:

Beim Tunnel Speltenbach handelt es sich um ein einschaliges wasserundurchlässiges Bauwerk (Weiße-Wannen-Konstruktion), wobei einerseits die statisch konstruktive Bemessung genormt ist und andererseits das Herstellverfahren als ausgereift gilt. Bei sach- und fachgerechter Anwendung ist die Dauerhaftigkeit der Konstruktion jedenfalls gegeben. Gleiches gilt für die Böschungen in den Vorportalbereichen.

Allfällige Setzungen werden bereits in der Bauphase zu einem hohen Prozentsatz abgeklungen sein, sodass während der Betriebsphase keine bzw. nur geringfügige Restsetzungen auftreten werden. Die Untergrundstabilität ist davon nicht betroffen, sodass die Beurteilung mit „nicht relevante Auswirkungen“ erfolgt.

Tunnel Rudersdorf:

Bei den geplanten zweischaligen Tunnelröhren des bergmännischen Bereiches handelt es sich um eine tragfähige und verformungsarme Konstruktion, die eine auf Dauer im Untergrund befindliche Baumaßnahme darstellt. Die Beständigkeit dieser Konstruktion gilt als erwiesen, sodass der im Untergrund während der Bauphase entstandene neue sekundäre Gleichgewichtszustand bestehen bleibt und demzufolge keine Auswirkungen auf die Untergrundstabilität in der Betriebsphase zu erwarten sind.

Bei den Tunnelkonstruktionen der offenen Bauweise handelt es sich um eine Betonkonstruktion (Weiße-Wannen-Konstruktion), wobei einerseits die statisch konstruktive Bemessung genormt ist und andererseits das Herstellverfahren als ausgereift gilt. Bei sach- und fachgerechter Anwendung ist die Dauerhaftigkeit der Konstruktion jedenfalls gegeben.

Die Bauwerkssetzungen bzw. Oberflächensetzungen werden bereits in der Bauphase zu einem hohen Prozentsatz abgeklungen sein, sodass während der Betriebsphase keine bzw. nur geringfügige Restsetzungen auftreten werden. Die Untergrundstabilität ist davon nicht betroffen, sodass die Beurteilung mit „nicht relevante Auswirkungen“ erfolgt.

Brandfall

Die von der Projektwerberin angegebenen Gefährdungsklassen wurden im Rahmen des TGA Nr. 18 „Tunnelsicherheit“ überprüft und können somit bestätigt werden. Die Festlegung des Schutzniveaus für den baulichen Brandschutz erfolgte grundsätzlich gemäß RVS 09.01.45 Baulicher Brandschutz in Straßenverkehrsbauten und kann ebenfalls bestätigt werden.

Ein Brandfall ist – selbst bei norm- bzw. richtlinienkonformer Bemessung und Ausführung – allerdings immer mit einem gewissen Restrisiko verbunden. Dies trifft vor allem in Bezug auf eine allfällige Oberflächenbebauung und in Bezug auf den Schutz Dritter an der Oberfläche zu, da im Vergleich zum Ist-Zustand keine Gefährdung infolge eines Tunnelbrandes besteht. Da aber mit hoher Wahrscheinlichkeit keine nachhaltigen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten sind, erfolgt die Beurteilung der Auswirkungen im Brandfall mit „geringfügige Auswirkungen“.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstrasse, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als nicht relevant, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

Zudem wurde in der Stellungnahme des UVP-Sachverständigen zu den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen zur Aktualität des Einreichprojektes sowie Ergänzungen der Teilgutachten Lärm im November 2014 mitgeteilt, dass keine Änderung des Teilgutachtens erforderlich ist. Die Ergebnisse der Beurteilung im UVGA hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenanfordernis/wirksamkeit sind weiterhin zutreffend.

III.1.18. Fachbereich 18 - Tunnelsicherheit

Untersuchungsraum

Als Untersuchungsraum gelten gemäß § 1 STSG Tunnel länger als 500 m. Im Abschnitt West sind zwei Tunnelobjekte vorgesehen, welche beide länger als 500 m sind:

- Tunnel Speltenbach 984 m
- Tunnel Rudersdorf 2875.5 m

Alternativen, Trassenvariante

Die Auslegung der sicherheitstechnischen Ausrüstung der Tunnel wird gemäß den oben aufgeführten Grundlagen projektiert und umgesetzt. In diesem Zusammenhang bestehen keine alternativen Lösungsmöglichkeiten.

Die Festlegung der Trasse ist nicht mit der Ausrüstung der Sicherheitstechnik verbunden – und folglich in diesem Zusammenhang nicht relevant.

Fallweise wird die Verlängerung oder Verkürzung eines Tunnels vorgeschlagen. Dies bedeutet im Grundsatz keine Änderung der Umweltbelastung, außer, dass die Auswirkung der Portale an anderen Orten erfolgt. Allerdings bedeutet eine vermehrte Trassenführung im Tunnel natürlich eine verminderte Lärmbelastung. Eine Verlängerung eines Tunnels bedingt in jedem Fall eine sorgfältige Prüfung der Grundlagen für die Auslegung der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung. Die Länge eines Tunnels bestimmt wesentliche Ausrüstungselemente.

Nullvariante

Ein Weglassen eines Tunnels hat aus Sicht der Tunnelsicherheit zur Folge, dass die Verkehrssicherheit bei gleicher Verkehrsdichte in der Regel leicht abnimmt. Bekanntlich ist das Unfallrisiko in Tunnelröhren aufgrund des Wegfallens von Störungen durch Wasser, Schnee, Eis, Nebel, usw. niedriger.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Während der Bauphase ist die Thematik Tunnelsicherheit nicht relevant, da kein Verkehr möglich ist (nur Baustellenverkehr, diese Thematik wird im Fachbereich Verkehr abgehandelt). Die Sicherheit beschränkt sich auf die Baustellensicherheit, welche in diesem Fachbereich nicht relevant ist.

Betriebsphase

	Länge [m]	JDTV [Kfz/24h]	Risikoäquivalent [Tote/Jahr]	Gef.-Klasse	Wechsel der Gef.-Klasse bei JDTV [Kfz/24h]	ΔJDTV bis Gef.-Klasse III [Kfz/24h]
UFT Speltenbach	984	24'399	0.0938	II	25'327	928
Tunnel Rundersdorf	2976	17'104	0.0916	II	17'881	777

Tabelle Risikoäquivalent

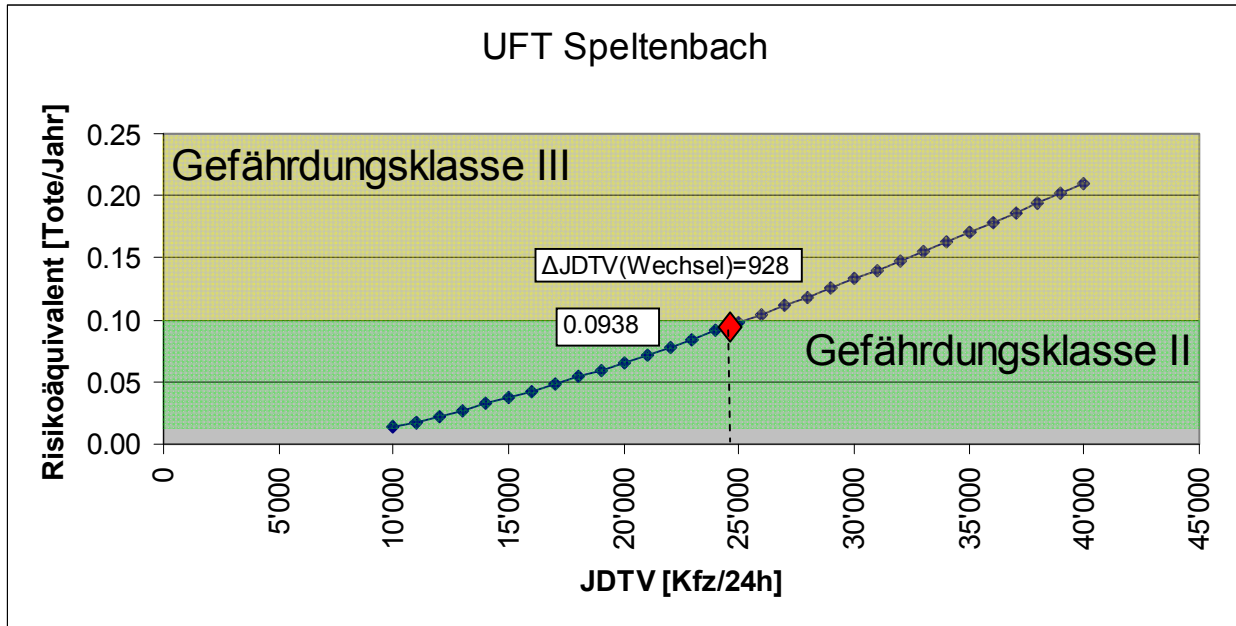


Abbildung Sensitivität Tunnel Speltenbach

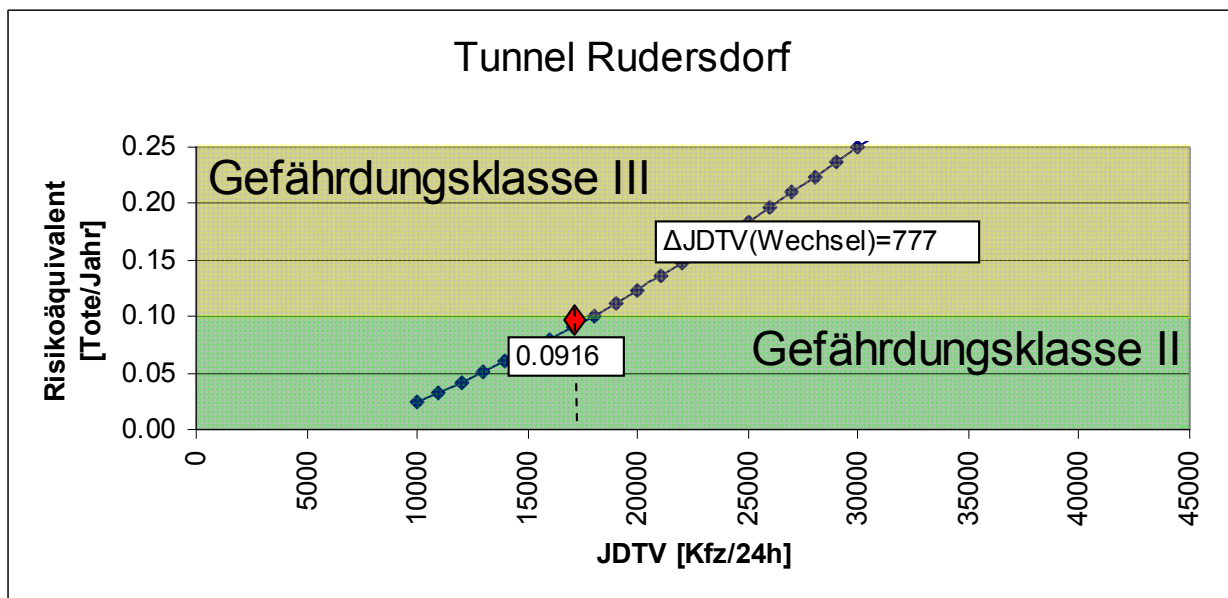


Abbildung Sensitivität Tunnel Rudersdorf

Beide Tunnelobjekte wurden korrekt in die Gefährdungsklasse II eingeordnet. Wie aus den vorgängig dargestellten Grafiken zu entnehmen ist, sind die Tunnelobjekte aber relativ sensitiv bezüglich JDTV-Erhöhrungen und einer damit einhergehenden Erhöhung der Gefährdungsklasse.

Aufgrund des zeitlichen Verzugs der Eröffnung um rund fünf Jahre wurden die Verkehrszahlen durch die Projektwerberin hinsichtlich der Tunnelsicherheit für die Tunnel Speltenbach und Rudersdorf neu beurteilt. Dies kann einen direkten Einfluss auf die Einteilung des Objektes in die jeweilige Gefährdungsklasse haben. Im vorliegenden Fall sinkt der JDTV für das neu prognosti-

zierte Jahr 2030 mit 24'073 KFZ/24 Std. für den Tunnel Speltenbach sowie mit 16'830 KFZ/24 Std. für den Tunnel Rudersdorf jeweils leicht gegenüber dem ursprünglich prognostizierten Jahr 2025 mit 24'399 KFZ/24 Std sowie mit 17'104 KFZ/24 Std. Dadurch fallen die Tunnel Speltenbach und Rudersdorf jedoch immer noch in die Gefährdungsklasse II (s. Abbildungen Sensitivität Tunnel Speltenbach und Sensitivität Tunnel Rudersdorf).

Um dem zu erwartenden Anstieg der Verkehrszahlen dennoch Rechnung zu tragen und zudem die Tunnelkette an der S7 Fürstenfelder Schnellstraße einheitlich ausrüsten zu können, wurde seitens Projektwerberin entschieden, beide Tunnel von Gefahrenklasse II in die Gefahrenklasse III einzustufen. Zudem waren die Tunnel bereits bisher in einigen Bereichen auf die GK III ausgerichtet. Neue, aus der Hochstufung resultierende erforderliche Änderungen betreffend Tunnelsicherheit sind Gegenstand der Ergänzungen der Sicherheitsbeurteilungen vom November 2014. Die generelle Anpassung der beiden Tunnel von Gefährdungsklasse II auf III ergibt einen erhöhten technischen Ausrüstungsstandard, welcher keine Neubeurteilung für den Fachbereich „Tunnelsicherheit“ hinsichtlich Umweltverträglichkeit erfordert. Aus Sicht des Fachbereiches „Tunnelsicherheit“ ist diesbezüglich keine Änderung des Teilgutachtens erforderlich.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Tunnelsicherheit ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A2) - Dobersdorf unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Umwelt (Luft, Lärm, Beleuchtung) sind aus Sicht der Tunnelsicherheitsausrüstung und unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als nicht relevant und insgesamt als geringfügig einzustufen.

III.1.19. Integrative Gesamtschau

Das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, wurde von 16 SV begutachtet. Die Auswirkungen des Vorhabens wurden nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften geprüft und beurteilt. Die Auswirkungen wurden in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24h (nunmehr: § 24f) UVP-G 2000 dargelegt.

Aufgrund der eindeutigen Aussagen der SV, insbesondere jener für die Fachbereiche Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, Wasser, Raumplanung und Humanmedizin ist unter Berücksichtigung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen auszuschließen, dass es durch das Vorhaben zu einer Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen oder des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte der Nachbarn bzw. Nachbarinnen kommt.

Insbesondere wurde vom Fachgutachter für Luft und Klima bestätigt, dass die Emissionen unter Berücksichtigung der im Einreichprojekt vorgesehenen und von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen nach dem Stand der Technik begrenzt werden.

Die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter wird durch die Wahl der Trasse und einem umfangreichen Maßnahmenpaket möglichst gering gehalten, wobei im gegenständlichen UVP-Verfahren der Begriff der Immissionen weit gefasst wurde und sich nicht nur auf Luftschadstoffe beschränkt, sondern alle Einwirkungen des Vorhabens durch sonstige Immissionen (z.B. Lärm, Erschütterungen, Einleitungen von Flüssigkeiten usw.) umfasst.

Weiters konnte auf Basis der fachlichen Ausführungen der SV, insbesondere jener für die Bereiche Pflanzen, Tiere und Lebensräume, Boden und Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Wildökologie, Gewässerökologie, Luftschadstoffe und Klima, Oberflächen- und Grundwasser sowie Geologie geschlossen werden, dass es zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen. Eine bleibende Schädigung des Bodens, der Luft, des Tier- und Pflanzenbestandes oder des Zustandes der Gewässer wurde von allen SV der betroffenen Fachbereiche ausgeschlossen. Auch konnten keine unzumutbaren Belästigungen von Nachbarn bzw. Nachbarinnen erkannt werden.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Bereiche Orts- und Landschaftsbild sowie Freizeit und Erholung wurden als geringfügig bis vertretbar eingestuft. Für den Fachbereich Raumplanung wurde festgestellt, dass die positiven Auswirkungen des Vorhabens auf den überwiegenden Großteil der in der Region ansässigen Menschen sowie auf die in der Region ansässigen Wirtschaftsbetriebe überwiegen. Eine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der Region wirkt wiederum positiv auf die regionale Lebensqualität.

Das Vorhaben widerspricht keinen raumordnungsrechtlichen Zielsetzungen oder Festlegungen auf örtlicher Ebene sowie regionaler, Landes-, Staats- oder europäischer Ebene.

Bezüglich der Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes ist festzustellen, dass das hochrangige Verkehrsinfrastrukturprojekt zweifellos eine Veränderung von Raum und Landschaft nach sich ziehen wird. Erfahrungsgemäß wird es zu steigender Nachfrage nach Wohn- und Betriebsbauland aufgrund der verbesserten regionalen Erreichbarkeit im Umland von Fürstenfeld und Rudersdorf kommen. Vor allem die Struktur des Betriebsbaulandes wird sich von lokaler hin zu regionaler Bedeutung verschieben. Der Nachfragedruck auf Betriebsbauland wird sich aller Voraussicht nach in Richtung Schnellstraße bzw. Anschlussstellen verschieben.

Daher wurden die Auswirkungen des Vorhabens für nahezu alle Fachbereiche für alle Trassenabschnitte als zumindest vertretbar eingestuft. In Einzelfällen der Einstufung als wesentlich wurde begründet, weshalb dennoch von einer Umweltverträglichkeit ausgegangen werden kann. In jenen Bereichen, die entlang der bestehenden B 319/B 65 im Projektschnitt liegen, kommt es bereichsweise zu Verbesserungen der Ist-Situation. Diese reichen von verminderten Immissionen bis zu einer größeren Verkehrssicherheit.

Das öffentliche Interesse am Vorhaben ist neben der Aufnahme des Vorhabens in das Verzeichnis 2 des BStG 1971 auch in den oben beschriebenen Vorteilen begründet.

Bei der Gesamtbewertung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ergaben sich damit unter Berücksichtigung insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung, der UVP-TGA und des UVG sowie der fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen – bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen – **keine schwerwiegenden Umweltbelastungen**, die einer Realisierung des in der UVE dargestellten bzw. geplanten Straßenbauvorhabens entgegenstehen.

Unter der Voraussetzung, dass die in der UVE und im Einreichprojekt enthaltenen und die von den Sachverständigen als zusätzlich erforderlich erachteten Maßnahmen in den der UVP nachfolgenden Genehmigungsverfahren berücksichtigt bzw. bei der Detailplanung, Errichtung und Erhaltung des Vorhabens durchgeführt werden, ist – im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau – die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes gegeben.

Mit Schreiben vom 23. September 2014 (GZ BMVIT-316.407/0013-IV/ST-ALG/2014) wurde die Projektwerberin aufgefordert ergänzende Auskunft zur Aktualität des Einreichprojektes zu übermitteln. Weiters wurde eine Evaluierung der Unterlagen zum Fachgebiet Lärm durch die Projektwerberin auf Grund der am 03. September 2014 in Kraft getretenen - BStLärmIV erforderlich.

Von der ASFINAG Bau Management GmbH als Bevollmächtigte der ASFINAG wurden als Auskunftserteilung gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 folgende Unterlagen übermittelt:

- in Einlage 01.1 Fachbereich Verkehr, wird untersucht, ob die seit Einreichung der UVE eingetretene Verkehrsentwicklung mit der prognostizierten Entwicklung weitgehend übereinstimmt. Aus Sicht der ASFINAG entsprechen die für das Prognosejahr ausgewiesenen Verkehrsbelastungen der erforderlichen Prognosegenauigkeit.
- In Einlage 02.1 werden seit der Einreichung der UVE eingetretene Änderungen in der Bebauungsstruktur dargestellt.
- Die Mappe 03 enthält eine, aufgrund einer Änderung der RVS 04.02.11 Lärmschutz nach Einreichung der UVE erforderliche Neuberechnung der Lärmimmissionen. Die Evaluierung der Immissionen erfolgt anhand der BStLärmIV, wobei Änderungen in der Bebauungsstruktur berücksichtigt wurden.
- In Einlage 04.01 Fachbereich Luftschadstoffe wird aus Sicht der Projektwerberin dargestellt, dass die Annahmen zur Hintergrundbelastung weiterhin unverändert bleiben. Zusätzlich enthält die Einlage eine Darstellung der Auswirkungen auf neu hinzugekommene Objekte und eine Aussage zum Luftschadstoff PM_{2,5}.
- Die Einlage 05.01 Fachbereiche Raum und Umwelt enthält eine Stellungnahme der Umweltbaubegleitung zu den Fachbereichen Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume, Freizeit und Erholung, Land- und Forstwirtschaft, Wildökologie und Jagd, Gewässerökologie und Fischerei, Boden, Siedlungsraum, Raumplanung und Ortsbild. Aus Sicht der Projektwerberin wird festgestellt, dass die in der UVE vorgenommene Bewertung des IST-Zustandes weiterhin ihre Gültigkeit hat.

- In Einlage 06.01 Fachbereich Erschütterungen und Sekundärschall erfolgt eine Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf neu hinzugekommene Objekte.
- In den Einlagen 07.01 und 07.02 wurden hinsichtlich der Fachbereiche Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser, Oberflächenwasser, Straßenwässer und Tunnelwässer die ergänzenden Unterlagen sowie die Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen Dr. Vollhofer aus den beiden wasserrechtlichen Berufungsverfahren zur S 7 West 1 und S 7 West 2 übermittelt.

In Hinblick auf die Änderungen der RVS 03.03.23 Linienführung und Trassierung erfolgte durch die Projektwerberin eine Überprüfung der Sichtweiten. Für die dadurch betroffenen freien Strecken ergaben sich daraus keine Änderungen. Im Bereich des provisorischen Anschlusses Dobersdorf ergibt sich die Notwendigkeit einer Verschiebung des Endes der Betonleitwand des Mittelstreifens um 41.35 m von km 0,284 auf künftig km 0,243. Aus der Betrachtung der Überholsichtweiten heraus ist es sinnvoll, dass die zuständige StVO-Behörde in der Betriebsphase nach Maßgabe der Straßenverkehrsordnung (StVO) folgende Maßnahmen verordnet:

Verlängerung des im Einreichprojekt 2008 dargestellten Überholverbots bis zum Linksabbieger der Ortszufahrt Rudersdorf bei km 1,143.
Überholverbot für die Richtungsfahrbahn Ungarn ab dem Ostportal des Tunnels Rudersdorf bis km 1,143 des prov. Zubringers B 65.

Für die Fachbereiche Archäologie, Sach- und Kulturgüter und Klima wurden Änderungen des IST-Zustandes seit Einreichung der UVE grundsätzlich ausgeschlossen, und daher keine diesbezüglichen Unterlagen übermittelt.

Im Hinblick auf den Fachbereich Humanmedizin wird hinsichtlich aktueller Sachlage auf die Ausführungen zu den anderen relevanten Fachbereichen verwiesen.

Basierend auf der ergänzenden Auskunft der Projektwerberin wurde von den Sachverständigen geprüft, ob die Ergebnisse der Beurteilung im UVGA hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenanfordernis/wirksamkeit nach wie vor zutreffen.

Auf Grund der Stellungnahmen der Sachverständigen kann unter Berücksichtigung der TGA Ergänzungen durch die SV für Lärm und Humanmedizin resümierend festgehalten werden, dass die Ergebnisse der Beurteilung im UVGA hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenanfordernis/wirksamkeit nach wie vor zutreffen.

III.2. Sicherheitsbeurteilungen

Zusammenfassung Sicherheitsbeurteilungen

Für das Bauvorhaben „S7 Fürstenfelder Schnellstrasse, Abschnitt West, Riegersdorf (A2) - Dobersdorf“ waren nach den Bestimmungen des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes (STSG) Verfahren für die Genehmigung der Tunnel-Vorentwürfe für die nachfolgend aufgelisteten Tunnels, mit jeweils einer Tunnellänge von mehr als 500 m, durchzuführen:

- Tunnel Speltenbach 984 m
- Tunnel Rudersdorf 2875.5 m

Um eine unabhängige Überprüfung der Tunnelanlagen hinsichtlich Tunnelsicherheit zu gewährleisten, wurden im Zuge des UVP-Verfahrens gemäß § 11 Abs. 2 Z 4 STSG Sicherheitsbeurteilungen durch die UVP - Sachverständigen für „Tunnelsicherheit“ und „Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit“ erstellt.

In den Sicherheitsbeurteilungen vom Juni 2009 wurden die oben angeführten Tunnel im speziellen hinsichtlich folgender Punkte gutachterlich geprüft:

- Betriebs- und Sicherheitsausrüstung
 - Allgemeines
 - Beschreibung Tunnelbauwerk
 - Beleuchtung
 - Lüftung
 - Überwachung und Alarmierung
 - Energieversorgung
 - Brandbeständigkeit
 - Verkehrskenndaten
 - Risikoanalyse, gefährliche Güter
 - Erhaltung, Betrieb, Einsatzdienste
- Sensitivität Risikoäquivalent-Wert in Abhängigkeit zum Verkehr
- Entwässerungssystem
- Brandbeständigkeit der baulichen Anlagen

Weiters musste zusätzlich ein von der Tunnel-Verwaltungsbehörde entwickelter Fragenkatalog durch die Gutachter beantwortet werden.

Insbesondere folgte hierin der Sachverständige für Tunnelsicherheit, dass die vorgelegten Einreichunterlagen des Tunnelvorentwurfs und der Sicherheitsdokumentation den geltenden Gesetzen und Richtlinien entsprechen, angemessen sind und die vorgeschlagenen Systeme der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung dem Stand der Technik entsprechen.

Weiters erkannte der Sachverständige für Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit, dass die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen in den Fachbeiträgen zur UVE und dem Tunnel-Vorentwurf aus fachlicher Sicht ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar sind.

Unter Berücksichtigung aller angeführten Maßnahmen kommt es bei fachlicher Prüfung zu keinen Abweichungen von den in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen.

Der Projektwerberin wurde mit Schreiben vom 23.9.2014 aufgetragen die Tunnel-Vorentwürfe für die Tunnel Speltenbach und Rudersdorf hinsichtlich des aktuellen Standes der Technik zu evaluieren bzw. gegebenenfalls anzupassen, da sich maßgebende Tunnelplanungs- bzw. Tunnelsicherheits-RVSen und somit der gemäß § 7 Abs. 1 STSG maßgebende Stand der Technik zwischenzeitlich geändert haben.

Mit Mappe 7 „Stellungnahme der ASFINAG BMG zur Aktualisierung STSG-relevanter Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) inkl. Beilagen“ legte die Projektwerberin Unterlagen vor.

Aufgrund der Vorlage der Mappe 7 erfolgten die Ergänzungen der Sicherheitsbeurteilungen im November 2014. Gegenstand dieser Ergänzungen ist die Neubeurteilung der Fachbereiche Tunnelsicherheit sowie Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit unter Berücksichtigung geänderter RVS aus dem Zeitraum Juni 2009 bis November 2014. Zudem wurden zwischenzeitlich Unterlagen hinsichtlich zweier Maßnahmen der Sicherheitsbeurteilung Juni 2009 der Tunnel-Verwaltungsbehörde übersandt.

In den Ergänzungen der Sicherheitsbeurteilungen wurden die Tunnel Speltenbach und Rudersdorf im speziellen hinsichtlich folgender Punkte gutachterlich geprüft:

- Energieversorgung
- Videoüberwachungsanlage
- Notruffeinrichtungen
- Beschallungsanlage
- Akustisches Tunnelmonitoring (AKUT)
- Türen und Tore
- Belüftung
- Beleuchtung
- Risikobewertung
- Querschlagsabschlüsse
- Bautechnik
- Baulicher Brandschutz
- Zwischenzeitliche Maßnahmenenerfüllung

Gesamtbewertung

Auf Basis des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes BGBl. I. Nr. 54/2006 idF BGBl. I. Nr. 96/2013 kamen die Fachbereiche „Tunnelsicherheit“ und „Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit“ zusammenfassend zum Schluss, dass die Tunnel Speltenbach und Rudersdorf im Bereich des Vorhabens „S7 Fürstenfelder Schnellstrasse, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf“ unter Berücksichtigung der in den Tunnel-Vorentwürfen und der UVE dargestellten, sowie dem Bericht 2014 der Projektwerberin "Stellungnahme zur Aktualisierung STSG-relevanter RVSen",

der Sicherheitsbeurteilungen von 2009 sowie der vorliegenden Ergänzungen zu diesen und der in den Sicherheitsbeurteilungen samt Ergänzungen bezeichneten Maßnahmen insgesamt den Stand der Technik und die Anforderungen des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes erfüllen.

III.3. Zu den zusätzlichen Kriterien des BStG 1971

Hinsichtlich des Vorliegens der in den §§ 4 Abs. 1 und 7 Abs. 1 BStG 1971 genannten fachlichen Voraussetzungen, wonach das Projekt ausreichend Bedacht auf die gefahrlose Benutzbarkeit der zu errichtenden Bundesstraße unter Berücksichtigung der Kriterien Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Erfordernisse des Straßenverkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges zu nehmen hat, kam der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr zu folgenden Ergebnissen:

Der Sachverständige hielt einleitend fest, dass die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ermittelt wurden und dass bei Verkehrswirksamkeit des Vorhabens von einer Reduzierung von Unfällen ausgegangen werden kann. Weiters stellte der Sachverständige fest, dass sämtliche in den §§ 4 und 7 BStG 1971 angesprochenen Prüfkriterien hinsichtlich einer gefahrlosen Benutzbarkeit der zu errichtenden Bundesstraße unter Berücksichtigung der Kriterien Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Erfordernisse des Straßenverkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges bei projektspezifischer Ausführung und Einhaltung der von gutachterlicher Seite für erforderlich gehaltenen zusätzlichen Auflagen erfüllt sind.

Die seit 19.08.2014 für die Neutrassierung von Freilandstraßen verbindlich anzuwendende RVS 03.03.23 (nicht anzuwenden für Straßentunnel, Knoten, sowie ländliche Straßen und Güterwege) enthält auch Vorgaben zur Ermittlung der Sichtweiten. Diese sind von Einfluss auf die Verkehrssicherheit und erfordern eine entsprechende Evaluierung.

Die Sichtweitenprüfung, die von der Projektwerberin durchgeführt wurde, zeigt, dass die Entwurfselemente der Sicht sichergestellt sind. Die erforderliche Sichtweite S_{erf} ist für die Projektierungsgeschwindigkeit $VP = 130 \text{ km/h}$ im gesamten Abschnitt der freien Strecke der S 7 West gegeben. Die Überholsichtweite kann wegen der getrennten Richtungsfahrbahnen mit jeweils 2 Fahrstreifen vernachlässigt werden.

Der provisorische Anschluss Rudersdorf ist entsprechend seinem Verwendungszweck mit einer Projektierungsgeschwindigkeit $VP = 100 \text{ km/h}$ trassiert. Während im rd. 720 m langen Gegenverkehrsbereich mit Rechts-Links-Bogenfolge und leichtem Gefälle Richtung Dobersdorf keine vertikale Sichtabschattung auftritt und die erforderliche Sichtweite nachgewiesen wird, muss nach dem Ostportal des Tunnels Rudersdorf zur Einhaltung der erforderlichen Sichtweite das Ende der Betonleitwand beim Mittelstreifen um 41 m verkürzt und durch eine Sperrfläche ersetzt werden. Diese Maßnahme der Projektwerberin ist aus [3] ersichtlich. Mit dieser Maßnahme sind die Entwurfselemente der Sicht für den provisorischen Anschluss Rudersdorf sichergestellt. Aus Sicht des Fachgebiets Verkehr und Verkehrssicherheit liegt die Zuständigkeit für das im Einreichprojekt 2008 beim provisorischen Anschluss Rudersdorf im Anschluss an das Ostportal vorgesehene Überholverbot bei der StVO-Behörde.

Sämtliche Maßnahmen der UVE sowie die im Teilgutachten 01 geforderten zusätzlichen und in der mündlichen Verhandlung präzisierten Maßnahmen bleiben vollinhaltlich aufrecht

Zur Frage der Wirtschaftlichkeit im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 wurde eine Stellungnahme der Fachabteilung IV/ST1 eingeholt. Die Fachabteilung kommt zu folgendem Ergebnis:

„Vorprojekt 2005:

Abschnitt West:

Von Knoten A 2 / S 7 bei Riegersdorf bis ASt. an L 401 bei Fürstenfeld (Mappe I)

Projektskilometer 0,0 bis 9,0 + 003,121 (entspricht den NKU-Abschnitten 1 und 2)

Abschnitt Ost:

Von ASt. an L 401 bis zur Staatsgrenze bei Heiligenkreuz (Mappe J)

Projektskilometer 9,0 + 003,121 bis 29,0 (entspricht den NKU-Abschnitten 3, 4, 5). In der ho. Bearbeitung wurden beide Abschnitte gemeinsam betrachtet.

Nutzen-Kosten-Untersuchung:

Wegen der möglichen ,Verknüpfungspunkte der zahlreichen Subvarianten erfolgte für NKU eine Unterteilung in 5 Abschnitte.

Genauer (Zusammenhang Projektabschnitt – NKU-Abschnitt):

Projektsabschnitt West: NKU Abschnitt 1 und 2

Projektsabschnitt Mitte: NKU Abschnitt 3

Projektsabschnitt Ost: NKU Abschnitt 4 und 5

Ergebnis der NKU:

<i>NKU Abschnitt</i>	<i>Auswahlvariante</i>
<i>1</i>	<i>Variante 1-1</i>
<i>2</i>	<i>Variante 2-1</i>
<i>3</i>	<i>Variante 3-1</i>
<i>4</i>	<i>Variante 4-2</i>
<i>5</i>	<i>Variante 5-2</i>

Daraus ergab sich folgender Verlauf der daraus zusammengeführten Gesamtlinie:

Ab sprung von der A 2 mit Knoten A 2/S 7 bei Riegersdorf (Gemeinde Hainersdorf) – durch Edelseewald entlang Höhenrücken – kurz am Waldsaum – dann durch Gemeindewald – Unter fahrung des Katzelgrabens mit 2,2 km langem bergmännischen Tunnel – östliches Tunnelportals direkt vor Anschlussstelle an L 401.

Anmerkung: Hier endet der Abschnitt „West“ des § 14-Planes bzw. bezieht sich darauf der Westabschnitt der Einreichung (km 9,0 + 003,121).

- Querung der Aspangbahn in Tieflage – weiter in Hochlage durch den Ledergasslerwald – Brücke über Lahnbach und Lafnitz – weiter in Dammlage durch Tal zwischen Deutsch*

- *Kaltenbrunn und Rudersdorf – Vollanschlussstelle an B 57a – Nordumfahrung von Rudersdorf mit ca. 3,6 km langem Tunnel (513 m Einhausung, 3.043 m bergmännisch) – Nach östlichem Tunnelportal 502 m Länge Brücke über Graben - durch Königsdorfer Wald größtenteils im Einschnitt – Tunnel mit 450 m Länge – Einschnitt Brücke über Limbach und L 406 (205 m lang) Einschnitt – Unterführung B 65 (475 m Länge) – Vollanschlussstelle an B 57 – weiter im Gelände zwischen B 65 und Lafnitz – südlich von Heiligenkreuz – Vollanschlussstelle an L 116 – weiter im Gelände zur Staatsgrenze (Ende Abschnitt Ost) (km 29,0).*

Querschnitt: (genau siehe Einlage H2, S 39 ff)

Regelquerschnitt im Freiland:

4-streifig richtungsgetreunt mit Pannestreifen 30,0 m Kronenbreite

Regelquerschnitt Unterflurtrassen:

4-streifig richtungsgetreunt ohne Pannestreifen (3,75 m Fahrstreifenbreite)

Regelquerschnitt Tunnel:

2-röhrig mit je 2 Fahrstreifen 3,75 m

Kosten: (Gesamtbereich Abschnitt Ost und West)

481,682 Mio. Euro

(Netto, Baukosten + Grundeinlöse + Projektierung + Unvorhergesehenes)

Bei den weiteren Planungen bzw. den genauen Untersuchungen stellte sich heraus, dass aufgrund deren schlechter Qualität enorme Kostensteigerungen – bei Umsetzung der Baumaßnahmen gemäß VP 2005 – eintreten würden. Konkret steigerten sich die Gesamtkosten von ca. € 482 Mio. (VP 2005) zu ca. € 651 Mio. (vertiefte Planung, fand auch Eingang in das Bauprogramm).

Um die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sicherzustellen und die politische Vorgabe nach 10% Einsparung bei Infrastrukturprojekten zu erfüllen, erfolgten Umplanungen, die letztendlich zu einer Einreichung der „Nachreichung 2007 zum Vorprojekt 2005“ führten.

Änderungen:

NKU-Abschnitt 1:

Entfall der Anschlussstelle Riegersdorf (war in Verbindung mit dem Knoten A 2 / S 7 vorgesehen).

Sonst keine Änderungen.

NKU-Abschnitt 2:

Änderung der Trassierung, Entfall des bergmännischen Tunnels Speltenbach (stattdessen ca. 1000m lange Unterflurtrasse), Änderung der Höhenlage der Anschlussstelle an die L401 und der ÖBB-Querung.

NKU-Abschnitt 3:

Keine wesentlichen Änderungen in der Trassierung, aber Optimierung des Tunnels Rudersdorf (Verkürzung des bergmännischen Teiles).

Die Maßnahmen führten zu Einsparungen in den Gesamtkosten von ca. 120 Mio.€. (Anmerkung: Diese Kostenschätzung erfolgte auf der Grundlage des Planungsstandes zum Jahresbeginn 2007.)

Übergang zum Einreichprojekt 2008 hinsichtlich der Projektsabschnitte:
Das Vorhaben 2005 und auch die Nachreichung 2007 zum Vorprojekt 2005 waren in die Abschnitte West und Ost geteilt.

Abschnitt West:

Von Riegersdorf (Knoten A 2 / S 7) bis zur Landesstraße 401 bei Fürstenfeld.

Abschnitt Ost:

Von Fürstenfeld bis zur Staatsgrenze bei Heiligenkreuz.

Aufgrund der von ASFINAG und BMVIT gemeinsam erstellten „Prioritätenreihung ASFINAG“ wurde diese Abschnittsteilung in der Form geändert, dass die verkehrlich wesentlichen Teile – zu denen der Tunnel Rudersdorf, welcher die stark belastete Ortsdurchfahrt ausschaltet, gehört – im ersten Bauabschnitt realisiert werden können.

Daher bezieht sich das Einreichprojekt 2008 auf die NKU-Abschnitte 1, 2, 3 und einen Teil des Abschnittes 4 des Vorprojektes.

Einreichprojekt 2008:

Der Trassenverlauf gemäß Einreichprojekt 2008 für den nun neu definierten Abschnitt „West“ der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße von Riegersdorf bis Dobersdorf (km 0,0 – 00,0000 – 14,8 – 80,683) wird in Mappe 1.2. (Einlage 1.2.3) (Zusammenfassung) von Seite 16 bis Seite 27 beschrieben.

Projektlänge: 14,881 km

Kosten:

Baukosten (netto)	308.461.900,-- €
Grundeinlösekosten	15.205.500,-- €
Gesamtkosten	323.667.400,-- €
Vorhabenskosten (inkl. Projektierung u. Preisgleitung)	386.571.300,-- € (387 Mio. € gerundet)

Regelquerschnitt:

Freiland

Bankett		1,25m
Sicherheitsstreifen		3,00m
Fahrstreifen	2x	3,75m
Innerer bef. Seitenstreifen		1,00m
Mittelstreifen		2,50m
Innerer bef. Seitenstreifen		1,00m
Fahrstreifen	2x	3,75m

Sicherheitsstreifen	3,00m
Bankett	1,25m
Kronenbreite	28,00m

Nach dem Tunnel Rudersdorf erfolgt eine Querschnittsreduktion im Freiland in der Art, dass auf den Sicherheitsstreifen verzichtet wird.

Daraus ergibt sich einen Kronenbreite von 22,68m.

Der provisorische Übergang von der S 7 zur B 65 wird 2-streifig (je 1 Fahrstreifen mit 3,75m pro Richtung) mit 11,0 m Kronenbreite ausgeführt.

Regelquerschnitt Unterflurtrasse:

Hier sind je Richtung 2 Fahrstreifen mit 3,50m Breite projektiert. Sicherheitsstreifen sind nicht vorgesehen.

Regelquerschnitt Tunnel Rudersdorf:

2 Röhren mit je:

Erhöhter Seitenstreifen mit Bordstein		1,02m
Äußerer befestigter Seitenstreifen		0,25m
Fahrstreifen	2x	3,50m
Innerer befestigter Seitenstreifen		0,25m
Erhöhter Seitenstreifen mit Bordstein		1,02m

Die Entwurfselemente der Lage werden im technischen Bericht, Einlage 1.5.3. auf Seite 47 ff, jene der Höhe auf Seite 54 ff beschrieben.

...

Aus der im Befund beschriebenen Entwicklung der Variantenauswahl im Vorprojekt 2005 besonders aber aus der Umplanung mit dem Ziel einer wesentlich kostengünstigeren Trassenführung, welche mit der Ergänzung 2007 vorgelegt und im vorliegenden Einreichprojekt beibehalten (natürlich genauer durchgeplant) wurde, ergibt sich eine wirtschaftliche Linienführung.

Die konstruktive Ausgestaltung der Baumaßnahmen entspricht den geltenden Standards. Die in der Kostenschätzung eingesetzten Einheitspreise entsprechen dem aktuellen Preisgefüge im österreichischen Straßenbau.

Die grundsätzliche Wirtschaftlichkeit des Vorhabens aus der volkswirtschaftlichen Sicht wurde in der GSD-Studie und im GVP-Ö untersucht und nachgewiesen.

Daher kann aus der Sicht des Sachbearbeiters die Wirtschaftlichkeit des vorliegenden Projektes bestätigt werden.“

Die Abteilung II/ST1 bestätigte schließlich in einer weiteren Stellungnahme, dass die Wirtschaftlichkeit des Projekts auch unter Berücksichtigung der von den Sachverständigen im Umweltver-

träglichkeitsgutachten als zusätzlich erforderlich erachteten Maßnahmen und der im Rahmen der mündlichen Verhandlung und des Parteiengehörs abgeänderten Maßnahmen gegeben ist.

Da das Vorliegen der Wirtschaftlichkeit von der Abt. IV/ST1 somit ebenfalls bestätigt wurde, konnte das Vorliegen aller fachlichen Kriterien des § 4 Abs. 1 und des § 7 Abs. 1 BStG 1971 festgestellt werden.

IV. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auflage gemäß § 9 UVP-G 2000 iVm § 4 Abs. 5 BStG 1971

IV.1. Allgemeines

Die während der öffentlichen Auflage gemäß § 9 UVP-G 2000 iVm § 4 Abs. 5 BStG 1971 eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen wurden von den SV beantwortet. Im Folgenden werden diese Eingaben und die diesbezüglichen Antworten der SV zusammengefasst wiedergegeben. Einwände zum gleichen Fachbereich wurden weitgehend zusammengeführt und soweit möglich auch gemeinsam beantwortet.

Alle während der öffentlichen Auflagefrist beim bmvit eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen wurden in den Stellungnahmebänden 1 bis 5 zum UVG von den SV – mit Ausnahme der Rechtsfragen – ausführlich und individuell bezogen auf die örtlichen Gegebenheiten des Einwenders beantwortet (die Stellungnahmebände 6 und 7 enthalten Beilagen). Insbesondere konnte der SV für Humanmedizin vor allem auf Grundlage der Aussagen der Sachverständigen für die Fachgebiete „Lärm“, „Luftschadstoffe und Klima“ sowie „Erschütterungen und Sekundärschall“ jeweils feststellen, dass eine Gefährdung der Gesundheit bzw. eine unzumutbare Belästigung des jeweiligen Einbringers der Stellungnahme auszuschließen ist. Das von den Verfahrensbeteiligten in der mündlichen Verhandlung erstattete Vorbringen sowie die Auseinandersetzung der Sachverständigen damit wurde in der Niederschrift über die mündliche Verhandlung festgehalten.

Es erfolgt eine Zusammenfassung der Einwendungen der Formalparteien, der Bürgerinitiative, die sich in diesem Verfahren konstituiert hat, sowie der Stellungnahmen und Einwendungen von Bürgerinnen und Bürgern einschließlich deren fachliche und rechtliche Auseinandersetzung. Dabei wird keine durchgehende namentliche Zuordnung zu den einzelnen Verfahrensparteien vorgenommen, eingegangen wird vielmehr auf die Argumente als solche (eine namentliche Zuordnung ist nicht zwingend geboten, vgl. Umweltsenates vom 11. September 2008, Zl. US 9A/2007/8-170).

IV.2. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auflage

Es erfolgt zunächst eine Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen aus fachlicher Sicht. Unter Punkt XIV. wird auf die in den Stellungnahmen aufgeworfenen Rechtsfragen eingegangen.

IV.2.1. Stellungnahme der Umweltschutzanstalt Burgenland

Die Burgenländische Umweltschutzanstalt stützte ihre Stellungnahme zum UVE Fachbericht Luftreinhaltung auf ein Gutachten von Ao. Univ. Prof. DI Dr. Hans Puxbaum, Zivilingenieur für technische Chemie, vom 6. Februar 2009. Der Gutachter gelangte zu dem Ergebnis, dass die Bauphase seitens der Luftreinhaltung genehmigungsfähig sei. Es sei jedoch festzuhalten, dass die dem Stand der Technik entsprechenden Vorkehrungen zur klassischen Staubbekämpfung bei Bauvorhaben einzuhalten und mit dem Auftragsgeber festzulegen seien. Dazu gehörten insbesondere die Feuchthaltung offener Flächen und unbefestigter befahrener Wege sowie die Vermeidung der Staubeinbringung in das Straßennetz durch verschmutzte Fahrzeuge. Darüber hinaus sei zu empfehlen, eine Beschwerdestelle z.B. einer „Bau-Ombudsperson“ einzurichten, die ständig erreichbar sei. Zur Betriebsphase führte der Gutachter aus, dass diese bei den betroffenen Ortschaften des Vorhabens S 7 West zu spürbaren Entlastungen führe. Die Zusatzbelastungen bei den von zusätzlichen Belastungen betroffenen Wohnanrainern lägen insgesamt in einem maximal als „gering“ zu beurteilenden Bereich. Als „gering“ werde eine Zusatzbelastung beurteilt, wenn diese unter 10% des Grenzwerts betrage und der Grenzwert eingehalten sei. Für jene Komponenten, für die der Untersuchungsraum in einem „belasteten Gebiet“ nach UVP-G 2000 liege, dies sei PM₁₀, sei die Zusatzbelastung an allen Anrainerpunkten und im Natura 2000 Gebiet irrelevant gering. In den Waldgebieten würden die Grenzwerte zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation im Sinne des Messkonzeptes eingehalten. Somit sei das Vorhaben in Bezug auf die Auswirkungen auf die Luft genehmigungsfähig.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima nahm die auf dem lufttechnischen Gutachten von Univ.-Prof. DI Dr. Puxbaum fußende Stellungnahme der Burgenländischen Umweltschutzanstalt zustimmend zur Kenntnis.

Die Stellungnahme zum schalltechnischen Einreichprojekt stützte die Burgenländische Umweltschutzanstalt auf eine Stellungnahme von Herrn Mag. Gattringer, TÜV Austria Services GmbH. Demnach sei das schalltechnische Projekt schlüssig und nachvollziehbar. Bei Durchsicht der Unterlagen seien jedoch einige Unklarheiten festgestellt worden. Im Folgenden werden in der Stellungnahme sehr detaillierte Fragen in Bezug auf die Unterlagen aufgeworfen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führte aus, dass die Projektunterlagen im Zuge der Erstellung des TGA „Lärm“ geprüft und aus schalltechnischer Sicht als vollständig, schlüssig und nachvollziehbar bewertet worden seien. In der Folge beantwortete der SV die von Mag. Gattringer zu den Unterlagen aufgeworfenen Fragen, der SV für Humanmedizin setzte sich mit den für ihn relevanten Fragen auseinander; hinsichtlich der Beantwortung dieser sehr detaillierten Fragen durch die beiden Sachverständigen wird auf den Stellungnahmenband Nr. 1, S. 173 ff, verwiesen.

Ihre Stellungnahme zum Fachgebiet Humanmedizin stützte die Burgenländische Umweltschutzbehörde auf ein Gutachten von Doz. Dr. Hanns Mooshammer, allgemein beeideter SV für Umweltmedizin. Der Gutachter führte in der Zusammenfassung seines Gutachtens aus, die geplante S 7 liege in einem lufthygienischen Sanierungsgebiet. Bereits aus gesetzlichen Gründen und völkerrechtlichen Verpflichtungen verbieten sich daher Projekte, die eine (relevante) Zusatzbelastung an Luftschadstoffen bewirken. Es sei jedoch national und international nicht eindeutig geklärt, ab wann von einer relevanten Zusatzbelastung auszugehen sei. Es empfehle sich daher, dieses Kriterium prozesshaft zu definieren und die Gesetzesverträglichkeit des Projektes beispielsweise von innovativen Maßnahmen der Schadstoffminderung wie Filterung der Tunnelabluft abhängig zu machen. Die neue Straße dürfe des Weiteren keinesfalls die Attraktivität des regionalen Straßennetzes insgesamt erhöhen. Dies bedeute, dass in Summe kein größerer Straßenquerschnitt angeboten werden dürfe, sondern dass die neue Straße lediglich bestehende und ungünstigere (weil durch Wohngebiete führende) Straßen ersetze.

Epidemiologische Studien belegten eindeutig gesundheitliche Verschlechterungen bei einer Wohnadresse nahe einer verkehrsreichen Straße. Diese gesundheitsschädlichen Effekte seien bis zu einer Entfernung von 100 bis 300 m nachweisbar. Diese Entfernung korreliere gut mit dem messtechnischen Nachweis erhöhter Schadstoffwerte im Lee der Straßen. Selbst wenn der Effekt bei größeren Entfernungen im statistischen Rauschen untergehe, so bedeute dies nicht, dass keine Gesundheitsgefährdung mehr bestehe. An Tunnelöffnungen, wo die Emissionen einer längeren Straßenstrecke konzentriert emittiert würden, seien größere Sicherheitsabstände zur Wohnbebauung wünschenswert.

Bezüglich der Lärmbelastung genüge es nicht, wenn eine bereits unbefriedigende und allenfalls gesundheitsgefährliche Situation durch das neue Projekt nicht wesentlich verschlechtert werde. Das neue Projekt sei stattdessen so auszuführen, dass auch eine zukünftige Lärmsanierung (der Istsituation) nicht behindert werde. Wo dies nicht erfüllbar sei, müssten entsprechende objektseitige Schutzmaßnahmen auch in diesen Fällen angeboten werden, wo dies vom Gesetzgeber nicht zwingend gefordert werde.

Die Belastungen durch die Baustelle seien vor allem in Wohnbereichen von Speltenbach und Rudersdorf hoch und lang dauernd. Temporäre Schallschutzmaßnahmen (auch als Staubschutz) und das Angebot von Ausweichquartieren seien daher dort zu fordern. Eine Anlaufstelle für die Bevölkerung für die Dauer der Bauphase sei einzurichten und mit den entsprechenden Kompetenzen auszustatten, um im Bedarfsfall bei Problemen rasch eingreifen zu können.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima führte zum Gutachten von Doz. Dr. Hanns Mooshammer aus, der Beitrag des Vorhabens zu den gesamtösterreichischen Emissionen sei so gering, dass er keinen Einfluss auf die Erfüllung bzw. Nichterfüllung der Reduktionsziele des Emissionshöchstmengengesetzes-Luft haben werde.

Zur Feststellung der Erheblichkeit von Immissionszunahmen habe sich in der UVP-Praxis die Verwendung von sog. Irrelevanzkriterien bzw. Erheblichkeitsschwellenwerten bewährt. Bei einer Unterschreitung dieser Irrelevanzkriterien sei die Zusatzbelastung so gering, dass sie innerhalb des statistischen Schwankungsbereiches der Vorbelastung und in der Regel auch unter dem

messtechnisch erfassbaren Bereich lägen und damit nach der einschlägigen Judikatur dem Vorhaben nicht zurechenbar seien. Erhebliche Auswirkungen derartig geringer Zusatzbelastungen könnten von vorneherein – auch bei einer hohen Vorbelastung – ausgeschlossen werden. Nach der RVS 09.02.33 sowie nach der RVS 04.02.12 „Schadstoffausbreitung bei Freilandstraßen“ (beide seien vom bmvt für verbindlich erklärt worden) gelten 3% eines Jahresmittel-Grenzwertes zum Schutz der menschlichen Gesundheit als irrelevant. In Anlehnung an die in der RVS definierten Irrelevanzkriterien und entsprechend der UVP-Praxis werde für Kurzzeitwerte (Tagesmittel, Halbstundenmittel) ebenfalls ein Schwellenwert von 3% der entsprechenden Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit herangezogen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr hielt fest, im Einreichprojekt, Einlage 1.4.1, sei die verkehrliche Entlastungswirkung schlüssig und plausibel ermittelt. Ausführlich und nachvollziehbar seien im Projekt der Untersuchungsraum und das Planungsgebiet dargestellt. Deren Abgrenzung gehe mit der RVS 02.01.11 „Rahmenrichtlinien für Verkehrsuntersuchungen“ konform. Der Prognosezeitraum 2025 für die Bestimmung des Verkehrsaufkommens auf mindestens 15 Jahre im Voraus entspreche dem Stand der Technik. Die vorliegende Trasse der S 7 sei nach einer Variantenentwicklung und Vorauswahl sowie nach einer NKU entsprechend der RVS 02.01.22 als wirtschaftliche Lösung geplant worden. Lokale Ortsumfahrungen seien im Hinblick auf ihre Ausbau- und Entwurfsparameter (keine Kreuzungsfreiheit, beiderseitige Zufahrten, Sichtbehinderungen usw.) nicht in das Trassenauswahlverfahren aufgenommen worden. Sie stellten keine Alternative zu einer Schnellstraße dar.

Die Ergebnisse der Prognose 2025 hätten wie bei vielen anderen Prognoseszenarien keine statistisch belegbare Eintrittswahrscheinlichkeit. Sie gäben daher auch nicht zwingend die zukünftige Entwicklung an, sondern es sollen die denkbaren Auswirkungen unterschiedlicher menschlicher Entscheidungen auf die Verkehrsentwicklung in einem noch überschaubaren Prognosezeitraum aufgezeigt werden. Die Prognoseberechnung erfolgte über die Analyse von Zählungen und Befragungen, Erstellung von Matrizen der Verkehrsbeziehungen, Hochrechnung der Teilmatrizen bis zu einer kapazitätsabhängigen Verkehrsumlegung. Für die Verkehrsprognose sei die bereits bei der Analyse gewählte Unterteilung der Matrix nach Fahrzeugarten (LKW leicht + LKW schwer, PKW) und Verkehrsart (Nah- und Fernverkehr, Inlandsverkehr und grenzüberschreitender Verkehr usw.) weitergeführt worden.

Die Ergebnisse seien geprüft worden und seien plausibel. So ließen sich auch die Auswirkungen auf das fernere Straßennetz angeben: der nach Graz orientierte und durch die S 7 bedingte, zusätzliche Verkehr auf der A 2, werde für beide Fahrtrichtungen im Werktagsverkehr westlich der Anschlussstelle Fürstenfeld/Ilz ca. 500 Kfz/24h (+ rd. 2%) betragen und liege damit im Irrelevanzbereich für Immissionen im Raum Graz.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm hielt fest, dass die Projektunterlagen im Zuge der Erstellung des TGA „Lärm“ geprüft und aus schalltechnischer Sicht als vollständig, schlüssig und nachvollziehbar bewertet worden seien.

Für die Betriebsphase seien in Projektseinlage 4.7.2 die Veränderungen des Schallpegels für Wohnobjekte im Untersuchungsgebiet tabellarisch angegeben.

Entsprechend Kapitel 5 des TGA „Lärm“ erhalten Wohnobjekte für Räume, die nachweislich überwiegend Wohn- und Schlafzwecken dienen, passiven Lärmschutz, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt seien.

Für die Bauphase sei der „maximale Baufall“ untersucht worden. Die Ziel- bzw. Richtwerte seien in Kap. 5 des Teilgutachtens „Lärm“ dargelegt.

Um die Einhaltung dieser Ziel- bzw. Richtwerte zu gewährleisten, seien entsprechende Maßnahmen vorgesehen, wie sie im Teilgutachten „Lärm“, Kapitel 6 beschrieben seien. U.a. sei für die Bauphase eine Sonderfachperson gemäß RVS 04.05.11 „Umweltschutz, Bau, Umweltbaubegleitung“ aus dem Fachbereich Lärm vorzusehen. Diese habe auch Kontrollmessungen durchzuführen, um die Einhaltung der Ziel-, Richt- und Grenzwerte zu überprüfen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte aus, das Gutachten von PD. Dr. Mooshammer gliedere sich grundsätzlich in 2 Teile und zwar 1. einen verkehrspolitischen und 2. einen medizinischen Teil. PD. Dr. Mooshammer sei von seiner Fachausbildung Umweltmediziner, der die Auswirkungen der Schadstoffe auf die Gesundheit beschreibe, die Zusammenhänge mit Schadstoffen analysiere und das Risiko der Entstehung ermittle. Es sei somit dem 2. Teil seines Gutachtens, wo die gesundheitliche Relevanz der Schadstoffe beschrieben werde, nichts hinzuzufügen, sie entstammen aus der internationalen Fachliteratur und stellen den Stand des Wissens dar.

Es sei deutlich zu unterstreichen, dass die derzeitige Situation der Anrainer der B 65 vom medizinischen Standpunkt aus verschiedenen Gründen sehr problematisch sei.

Die Lebensqualität der Menschen werde nicht nur durch die Schadstoffe wie Lärm, Erschütterungen und Abgase eingeschränkt, sondern im Besonderen liege durch den Durchzugsverkehr ein beachtliches Unfallrisiko vor, das vor allem Kinder betreffe. Das Projekt S 7 führe zu einer Verlagerung des Verkehrs in kaum bewohnte Areale und somit zu einer hoch signifikanten ($p \leq 0.00001$) Entlastung der Anrainer der B 65 von oben angeführten Schadstoffen. Es werde hingegen ein geringer Anteil der Bevölkerung belastet werden, die früher keine Belastungen erdulden mussten. Das Ausmaß der Belastungen könne jedoch so gering und somit zumutbar gehalten werden, dass ein Gesundheitsrisiko nicht ableitbar sei. Für die Beurteilung der Auswirkungen des Straßenlärms auf die Gesundheit des Menschen seien die österreichischen gesetzlichen Grundlagen, sowie die Erkenntnisse der WHO herangezogen worden. Grundsätzlich seien Immissionswerte einzuhalten, die irrelevant für die Gesundheit seien. Das „Irrelevanzkriterium“ (Änderungen < 1 dB) werde im Teilgutachten Nr. 16 „Humanmedizin“ unter Pkt. 5.3.5.1 erläutert.

Für die Bewertung der Luftschadstoffe Feinstaub und NO₂ seien die Erkenntnisse der WHO zugrunde gelegt worden.

Nino Künzli, Institut für Sozialmedizin in Basel, habe eine Reihe von namhaften Publikationen zum Thema Risikobewertung von verkehrsinduzierten Luftschadstoffen veröffentlicht. Von ihm stamme auch die widersprüchlich diskutierte Tabelle, die das Risiko eines vorzeitigen Todes

bzw. einer Erkrankung durch Luftschadstoffe für Österreich wiedergebe. Diese Arbeit werde vor allem von Medien gerne zitiert, scheine aber in den Fachjournalen der WHO nicht oder nur marginal auf und werde von anderen auch kritisiert. Heute lebten mehr Menschen in Städten als auf dem Lande. Es liege in der Natur der Dinge, dass gerade in Ballungszentren die Konzentration der Luftschadstoffe erhöht sei. Dennoch steige die Lebenserwartung der Menschen und wir hätten heute ein Niveau erreicht, wo das mittlere Sterbealter bei etwa 80 Jahren liege. Künzli stütze seine Erkenntnisse vor allem auf Untersuchungen und Beobachtungen, die er in belasteten Regionen gemacht habe. Bis heute sei eine Extrapolation der Gesundheitsdaten, die bei hoher Schadstoffkonzentration erhoben worden seien, auf Gesundheitsdaten bei niedriger Konzentration nicht gelungen. Es gebe eine große Gruppe von Wissenschaftlern die behaupten, es gäbe eine Schwellenkonzentration, ab welcher das Gesundheitsrisiko beginne. Der derzeit gültige Grenzwert wäre eine solche Schwellenkonzentration. Andere, eine kleinere Gruppe, lehnten eine Schwellenkonzentration wiederum ab. Daraus sei zu ersehen, dass bis heute noch kein klares und eindeutiges wissenschaftliches Dogma gelte.

Zu den Fachbereichen Landschaftsbild, Pflanzen und ihre Lebensräume, Lebensraumstrukturen inkl. (Natur-)Schutzgebiete, Tiere und Klima legte die Umweltschutzgesellschaft Burgenland ein von Ao. Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Christiane Brandenburg (Institut für Landschaftsentwicklung, Erholungs- und Naturschutzplanung der BOKU Wien) in Zusammenarbeit mit Dipl. Ing. Brigitte Alex, Ao. Univ. Prof. Mag. Dr. Alexander Bruckner, Ass Prof. Mag. Dr. Manfred Pintar und Ao. Univ. Prof. Dr. Erich Mursch-Radlgruber (alle BOKU Wien) erstelltes Gutachten vor (siehe Stellungnahme Nr. 1110 als Beilage .160 des Protokolls zur mündlichen Verhandlung).

In diesem Gutachten findet sich zunächst detaillierte Kritik zu den eingereichten Unterlagen, insbesondere zu den Plänen und Kartengrundlagen und zu den Berichten zur UVE.

Im Fachbereich Landschaftsbild gelangt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass eine Erklärung zur Umweltverträglichkeit des eingereichten Projektes auf das Landschaftsbild und die vorgeschlagenen Maßnahmen, welche das Landschaftsbild betreffen, aus formalen Gründen nicht erfolgen könne. Die eingereichten Unterlagen seien nicht ausreichend, nicht dem Stand der Technik entsprechend, in Teilen als falsch anzusehen und nicht nachvollziehbar. Durch den massiven Eingriff in das Landschaftsbild, die Zerschneidung der Konnektivität der Landschaft und damit auch in Zusammenhang stehend mit dem Landschaftserleben und der Erholungswirkung seien die angeführten Maßnahmen (S 7 West, EP 2008, 5.4.1 Landschaftsbild, 16.09.2008), soweit eine Beurteilung möglich gewesen sei, als unzureichend zu bewerten. Die Maßnahmen könnten den Eingriff weder kaschieren und schon gar nicht ausgleichen, sodass auch unter Berücksichtigung der seitens der Projektwerberin vorgeschlagenen Maßnahmen keine Umweltverträglichkeit ausgesprochen werden könne. Eine Verbesserung der eingereichten Unterlagen sowie eine zusätzliche Ausführung und Detaillierung der in diesem Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen werde gefordert, um eine erneute Prüfung hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens vorzunehmen.

Im Bereich Naturschutz setzt sich das Gutachten mit Fledermäusen, Amphibien, Reptilien, Vögel, Fischotter, weiteren geschützten Arten und den Schutzgebieten auseinander und gelangt zu folgendem Ergebnis:

Das geplante Vorhaben sei hinsichtlich des Schutzgutes Fledermäuse als nicht umweltverträglich anzusprechen. Die im Einreichprojekt dargelegten Untersuchungen reichten nicht aus, um den Ist-Zustand und die Eingriffserheblichkeit des geplanten Projektes auf Fledermäuse seriös einschätzen und geeignete Maßnahmen vorschlagen zu können. Jedoch ließen die vorliegenden Ausführungen klar erkennen, dass die geplante Trasse durch ein für Fledermäuse hochwertiges Gebiet führe und daher die Wahrscheinlichkeit von Konflikten mit dem Artenschutz groß sei. So seien die festgestellte gesamte Artenzahl der Fledermäuse und die Anzahl besonders Wert gebender Arten außerordentlich hoch. Das Projektgebiet stelle womöglich einen Schwerpunkt des Fledermausvorkommens von regionaler, möglicherweise sogar nationaler Bedeutung dar. Dementsprechend müssten geeignete Untersuchungen durchgeführt werden. Da der Ist-Zustand unzureichend erhoben und dargestellt worden sei, und die vorgeschlagenen Maßnahmen sowohl für die Bau- als auch die Betriebsphase als unzureichend eingestuft würden, könne basierend auf den eingereichten Unterlagen keine Umweltverträglichkeit für das Schutzgut Fledermäuse ausgesprochen werden.

Für das Schutzgut Amphibien könne bei dem derzeitigen Stand der Untersuchungen und der vorgeschlagenen Maßnahmen keine Umweltverträglichkeit ausgesprochen werden. Eine mäßige Umweltverträglichkeit sei gegeben, jedoch nur bei Erfüllung aller in diesem Gutachten formulierten Forderungen sowie der in diesem Gutachten angeführten Auflagen. Bei Nicht-Erfüllung der Forderungen und Maßnahmen könne keine Umweltverträglichkeit ausgesprochen werden. Da der Ist-Zustand unzureichend dargestellt und auch unvollständig erhoben worden sei, und Auswirkungen der Bauphase auf die Reptilien vernachlässigt worden seien, könne basierend auf den eingereichten Unterlagen keine Umweltverträglichkeit ausgesprochen werden.

Für den Teilbereich Vögel sei der Ist-Zustand unzureichend dargestellt und unvollständig erhoben worden, daher könne basierend auf den eingereichten Unterlagen keine Umweltverträglichkeit ausgesprochen werden.

Für das Schutzgut Fischotter könne mangels einer genügenden Überprüfung der Wirkfaktoren keine Umweltverträglichkeit ausgesprochen werden.

Für die weiteren geschützten Arten könne keine Umweltverträglichkeit ausgesprochen werden, da diese nicht gemäß dem Stand der Technik abgehandelt würden.

Da Eingriffe in die Natura 2000 Gebiete Lafnitz und Lahnbach unzureichend dargestellt würden und erhebliche Beeinträchtigungen in diese sehr sensiblen Bereiche durch temporäre und permanente Rodung von Ufergehölzen erwartet werde, könne keine Umweltverträglichkeit ausgesprochen werden.

Im Fachbereich Meteorologie gelangt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass in dem vorliegenden Einreichprojekt die Kaltluftstaubereiche, die durch das geplante Vorhaben entstehen könnten, nicht ausgewiesen worden seien. Da ein sehr maßgeblicher Aspekt (Kaltluft) nicht behandelt worden sei, weiters falsche Schlussfolgerungen in der Umweltverträglichkeitserklärung angeführt würden, könne für den Fachbereich Klima keine Umweltverträglichkeit ausgesprochen werden.

Das Gutachten enthält schließlich eine Reihe von Maßnahmenvorschlägen im Bereich der behandelten Fachgebiete.

Die Sachverständigen der UVP-Behörde nahmen zu diesem Gutachten wie folgt Stellung:

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr und Lärm führte zum Vorbringen, wonach eine Darstellung und detaillierte Erläuterungen der Lärmschutzwände nachgereicht werden müsse, aus, dass die Lärmschutzwände in den Projektprofilen, Einlagen 2.1.1 bis 2.3.19, dargestellt und in Einlage 4.4.1 „Technischer Bericht“ unter Pkt. 6.2.2.1 „straßenseitige (aktive) Lärmschutzmaßnahmen“ ausführlich beschrieben würden.

Zum Vorbringen, dass in den eingereichten Unterlagen nicht auf die Mautpflicht der S 7 hingewiesen werde, führte er aus, dass auf die Mautpflicht (Vignette, Lkw-Maut) im Einreichprojekt an mehreren Stellen hingewiesen werde. So sei z. B. in Projektseinlage 1.4.1 „Bericht verkehrliche Grundlagen“ unter Pkt. 4.2.4 erwähnt, dass *„die Ausstattung der Kraftfahrzeuge mit Vignetten hinterfragt und bei Nutzfahrzeugen die Anzahl der Achsen ermittelt wurde, um eine Übersicht über die Bemautung der künftigen S 7 zu erhalten“*.

An anderer Stelle dieser Einlage (Kap. 6 „Verkehrsprognose“) stehe unter den allgemeinen Prognosevoraussetzungen: *„Die Bemautung im hochrangigen Netz erfolgt unter ähnlichen Voraussetzungen wie in Österreich auch entlang des Korridors V“*.

Pkt. 7.3 „Beurteilung der Mautfähigkeit“ der Projektseinlage 1.4.1 behandle die kritischen Kurzstreckenfahrten mit Schwerfahrzeugen: *„Über rekonstruierte Spinnen an allen Zufahrten zu den vorgesehenen Anschlussstellen der Auswahlvariante wurde die Anzahl jener Kurzstreckenfahrten mit Schwerfahrzeugen ermittelt, die lt. Umlegungsrechnung über Abschnitte der S 7 abgewickelt werden. Da anzunehmen ist, dass diese Kurzstreckenfahrten mit LKW's durch die Bemautung ihre Wegewahl gegenüber der theoretisch ermittelten ändern und weiterhin das Bestandsnetz befahren, wurde die Anzahl dieser LKW-Fahrten von den lt. Umlegungsprognose ermittelten Verkehrsbelastungen der jeweiligen Streckenabschnitte der S 7 in Abzug gebracht. Für die Abschätzung der voraussichtlichen Mautannahmen erfolgte sodann eine Unterteilung der Schwerverkehrsfahrten in die einzelnen Mautkategorien. Diese Unterteilung wurde in Analogie zu den Verkehrszählungsergebnissen vorgenommen, wobei aber die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen auf den Korridor V nach dessen Fertigstellung berücksichtigt wurden. Ergänzend dazu erfolgte sodann noch eine Abschätzung der Mautflüchtigen, wobei aber angenommen wurde, dass mögliche Maßnahmen zur Verhinderung der Mautflucht gesetzt werden. Aus diesen Ergebnissen ist ersichtlich, dass“*

Das Teilgutachten „Verkehr und Verkehrssicherheit“ enthalte als Anlage eine Beschreibung des Programmes sowie der Vorgangsweise bei der Durchführung der Verkehrsuntersuchung für die S 7: *„Das Programm trägt die Bezeichnung NETWINFO und enthält weitgehend alle Module, welche für Verkehrsuntersuchungen unterschiedlichster Zielsetzungen erforderlich sind. Wesentliche Module betreffen die Verkehrserzeugung sowie Verkehrsverteilung und Verkehrsmittelwahl, modellmäßige Erzeugung von Matrizen, Matrixerstellung aus Verkehrsbefragungsdaten, ein automatisiertes Kalibrationsverfahren und bietet alle Möglichkeiten der Verkehrsumlegung*

einschließlich Berücksichtigung des Einflusses einer Bemautung auf die Wegewahl.“ Wie bereits erwähnt, sei die Bemautung im Projekt behandelt worden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima führte zum Gutachten aus, der Einwand, dass die mikroklimatischen Auswirkungen der geplanten Trassenlage im Gelände mit den entsprechenden Dammhöhen und die sich daraus ergebenden Bereiche für mögliche Kaltluftseen in den vorgelegten Unterlagen nicht dargestellt worden seien, sei nicht nachvollziehbar.

In den aufgelegten Einreichunterlagen (UVE - Fachbeitrag Klima, Einlage 6.1.9) sei in Kap. 4.3.2 eine Modellierung des nächtlichen Kaltluftabflusses erfolgt, deren Ergebnisse in den Abbildungen 4-10, 4-11, 4-12 und 4-13 dargestellt seien. Die durchgeführten Modellierungen zeigten, dass die natürliche Kaltluftproduktion die Höhe der S 7-bedingten Hindernisse innerhalb kurzer Zeit bei weitem übersteige. Die anlagenbedingten Veränderungen reichten nicht aus, um zu nachhaltigen Stauwirkungen entlang der Trasse zu führen. Dies treffe auch auf die Talquerungen zu; hier seien die Querung von kleinen Seitentalabschnitten und Gräben sowie die Querung des Talbodens der Lafnitz und des Lahnbaches zu nennen.

Der UVE-Fachbeitragersteller (Dr. Podesser, ZAMG) komme in Kap. 6.1.2 daher nachvollziehbar zum Schluss, dass keine relevanten Kaltluftlagerungen entlang der S 7 zu erwarten seien.

Wie die Verfasser der Stellungnahme zur Schlussfolgerung kommen, dass ein sehr maßgeblicher Aspekt (Kaltluft) nicht behandelt worden sei, sei völlig unverständlich, zumal im UVE-Fachbericht „Klima“ bereits im Inhaltsverzeichnis auf die Modellierung des Kaltluftabflusses hingewiesen worden sei.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild führte aus, zum Fachgebiet Landschaftsbild werde im Gutachten bezüglich allfälliger Kumulationseffekte gefordert, dass unter Einbeziehung der Trasse S 7 Ost alle geplanten Vorhaben, auch wenn sie nicht Verhandlungsgegenstand seien, in einem erweiterten Projektraum darzustellen seien und Kumulationseffekte nachvollziehbar, dem Stand der Technik entsprechend, zu diskutieren und bewerten wären. In diesem Zusammenhang werde auch die „nachhaltige Regionalentwicklung und Raumplanung“ gestellt. Für das Fachgebiet Raumplanung seien jedoch die im Rahmen der UVE vorgelegten (einschließlich der nachgeforderten) Unterlagen als ausreichend, nachvollziehbar und schlüssig anzusehen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild hielt fest, dass die Unterlagen der UVE im Fachbereich Landschaftsbild eine ausreichend klare Gliederung und Aussagekraft haben, sodass eine Beurteilung durch den Sachverständigen möglich sei.

Zur Kritik, dass 3 D Visualisierungen und Fotomontagen fehlen würden, sei festzuhalten, dass der Sachverständige zu Beginn der Begutachtungen ähnliche Kritik geübt habe, er aber nach gründlicher Studie der vorliegenden Unterlagen zum Schluss gekommen sei, dass eine Begutachtung mit vorliegenden Unterlagen möglich sei. Landschaftspflegerische Begleitpläne und

Profile im technischen Bericht seien ausreichend. Die UVE sei nur eine Grundlage zur Begutachtung, eine Beurteilung sei mit zusätzlichen Geländebegehungen erfolgt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tunnelsicherheit führte aus, die Wahl des Leuchtmittels habe keinen direkten Einfluss auf die Sicherheit in der Vorportalzone; entscheidend sei die Gleichmäßigkeit der Ausleuchtung der Fahrbahn und die erforderlichen Leuchtstärke bzw. Leuchtdichte. Die Festlegung von NaH-Lampen mit zusätzlicher Abschirmung nach oben sei demzufolge aus Sicht Tunnelsicherheit in Ordnung. Allerdings sei zu beachten, dass neuartige Leuchtmittel auf LED-Basis in den nächsten Jahren zum Einsatz gelangen und auch in der Straßenbeleuchtung Verwendung finden würden. Eine Fokussierung auf den Leuchtmitteltyp NaH könnte dadurch bez. Wartung und Unterhalt zu der speziellen Situation führen, dass nur hier dieser Leuchtentyp eingesetzt werde. Allenfalls könnte genauer spezifiziert werden, aus welchen Gründen „nur NaH“ zulässig sei, (Abschirmungseigenschaften, Lichtspektrum usw.), um damit auch andere, zukunftssträchtige Leuchtmittel verwenden zu können.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume führte zum gegenständlichen Gutachten im Wesentlichen Folgendes aus:

Grundsätzlich teile der Sachverständige im gegenständlichen Verfahren die Auffassung, dass die Darstellung in Bericht und Karten optimierungsfähig sei. Ein wesentlicher Mangel insoweit, dass daraus eine Beurteilung nicht möglich sei, werde allerdings nicht gesehen.

Zum Vorbringen betreffend **Fledermäuse** führte der Sachverständige aus, dass auch von Seiten des Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren die Methodik zu Fledermäusen grenzwertig gesehen werde (siehe TGA 06, Fragenbeantwortung, Frage 2.6.1), im vorliegenden Fall aber noch als ausreichend. Derzeit sei weder eine annähernd einheitliche Untersuchungsmethodik bei Planungsvorhaben in Österreich zu dieser Artengruppe zu konstatieren, noch sei dies zum Zeitpunkt der Unterlagenerstellung durch die Gutachter der Projektwerberin der Fall gewesen. Auch Empfehlungen auf fachlich allgemein akzeptiertem Standard oder Vorgaben (z. B. eine RVS) lägen für diese Gruppe bislang nicht vor. Vielmehr sei eine rasche, teils aber auch kontrovers diskutierte Entwicklung in den methodischen Vorschlägen bzw. aus der Forschung erkennbar. Die Gutachter der Projektwerberin hätten in diesem Sinne aus Sicht des Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren auch plausible Zustandsbewertungen getroffen. Gerade für die großen Waldgebiete sei von einer hohen oder sehr hohen Bedeutung auszugehen, wie zutreffend erkannt worden sei. Auch die Bedeutung bestimmter Fließgewässer (primär Lafnitz/Lahnbach) sei als hoch erkannt worden. Für andere Bereiche des Offenlandes, bei dem es sich im Übrigen größtenteils gerade nicht um reich strukturiertes Gelände handle, lägen auch vor dem Hintergrund der Daten zu Fledermausquartieren aus dem Umfeld keine Hinweise darauf vor, dass diese eine wesentlich höhere Bedeutung erlangen könnten, als ihnen zugerechnet worden sei. Der Sachverständige im gegenständlichen Verfahren vertrete weiterhin die Auffassung, die Erfassung und Zustandsbewertung als solche sei noch akzeptabel. Für größere Strecken der Trasse seien hieraus bereits hohe oder sehr hohe Konflikte bezüglich des Fledermausschutzes abzuleiten.

Bezüglich Eingriffsbewertung, Maßnahmen und zusammenfassender Bewertung teile der Sachverständige im gegenständlichen Verfahren dagegen die Kritik aus der Stellungnahme des Umweltanwaltes weitgehend. Die bisher vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen seien nicht ausreichend gewesen, um eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen zu vermeiden, die diesbezüglich vorgenommene Bewertung nicht plausibel. Vor diesem Hintergrund seien ergänzend erforderliche Maßnahmen formuliert worden (s. TGA), die eine zusätzliche Querungshilfe, Schutzwände im Bereich von Querungshilfen, zusätzliche Schutzwände im Bereich des Lafnitz-Lahnbach-Tales sowie bestimmte Ergänzungen der waldverbessernden Maßnahmen beinhalten. Zudem sei bereits ein Teil der waldverbessernden Maßnahmen auf eine Mindestdistanz zur Trasse beschränkt worden. Für das Projekt könne erst mit Hilfe dieser weiteren nach Sachverständigengutachten erforderlichen Maßnahmen die Umweltverträglichkeit und die naturschutzrechtliche Genehmigungsfähigkeit bezüglich der Artengruppe Fledermäuse erreicht werden. Diese Maßnahmen würden dann allerdings auch als ausreichend eingestuft. Gerade für den burgenländischen Teil des Projektgebietes sei in Kombination des Tunnels bei Rudersdorf sowie der zusätzlichen Schutzmaßnahmen im Lafnitz-/Lahnbachtalauf damit auf weiter Strecke eine Trennwirkung und Erhöhung eines Kollisionsrisikos vermieden oder wesentlich vermindert; die Gefahr, wesentlich funktionale Verbindungen könnten nicht aufrecht erhalten werden, werde nicht erkennbar.

Zum Vorbringen betreffend **Amphibien** sei zunächst anzumerken, dass in den Unterlagen der Projektwerberin sehr wohl auf wichtige Funktionsbeziehungen im Raum eingegangen und solche auch dargestellt würden. So zeigten die Abb. Abb. 4.21/4.22, S. 112 ff. der Unterlage 5.7.1 Schadstrecken, in Kap. 4.5.2.3 (S. 117 ff.) fänden sich Ausführungen zu Wanderkorridoren bzw. wichtige Lebensraumkomplexe. Aufgrund der Darstellungen zur Lage wichtiger Laichgewässer und der dort erfassten Bestände ließen sich auch Raumbeziehungen hinreichend ableiten, ohne dass in allen Einzelfällen Registrierungen mittels der Zaun-Kübel-Methode notwendig wären. So seien die großen Waldkomplexe plausibel als insgesamt hochwertige Amphibienlebensräume dargestellt worden. Es lägen aus Sicht des Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren keine Anhaltspunkte dafür vor, dass wesentliche zusätzliche Funktionsbeziehungen bestehen könnten.

Weiters sei anzumerken, dass die groß dimensionierte Brücke über den Lahnbach und sein beidseitiges Vorland zunächst bereits alleine das Weiterbestehen einer funktionalen Verbindung sicherstelle. Durch zusätzlich erforderliche Maßnahmen in anderem Zusammenhang nach Sachverständigengutachten seien weitere Schutzwände v. a. westlich der Brücke zwischen Lahnbach und Lafnitz vorgesehen. Die zwingende Notwendigkeit weiterer Leiteinrichtungen werde von Seiten des Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren an dieser Stelle nicht gesehen. Ggf. könne der Punkt im Rahmen der Detaillierung der Leiteinrichtungen aber noch im nachgeordneten naturschutzrechtlichen Verfahren aufgegriffen werden.

Grundsätzlich sei aus Sicht des Sachverständigen der klare Fokus allerdings auf die dauerhaften Einrichtungen zu lenken (s. in diesem Sinne auch die zusätzlich erforderlichen Maßnahmen mit Primär- oder Sekundärwirkung für Amphibien im TGA, insbesondere Maßnahme MI(TGA_06_15, S. 89 TGA).

Zu den Ausführungen betreffend **Reptilien** sei zunächst anzumerken, dass der Fokus auf bestimmte, insbesondere europarechtlich geschützte Arten, aus Sicht des Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren vertretbar sei. Hierbei sei einerseits zu berücksichtigen, dass Blind- und Ringelnatter sowie Äskulapnatter (wenngleich letztgenannte Art ebenfalls Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie ist) ein ausgesprochen weites Biotopspektrum besiedeln. Zudem werde ein Teil ihrer Habitate, nämlich die standörtlich spezifischen Flächen, bereits über die Arten Zauneidechse und Schlingnatter sowie – artengruppenübergreifend – wichtige Strukturen für Amphibien und entsprechend im Projekt ausgerichtete Maßnahmen berücksichtigt. Es sei nicht erkennbar, dass für diese Arten zusätzliche darüber hinausgehende Maßnahmen getroffen werden müssten.

Weiters sei anzumerken, dass ein Verzicht auf die Ermittlung der Populationsgrößen primär aufgrund des hohen bis sehr hohen Aufwandes auch aus Sicht des Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren nachvollziehbar sei. Quantitative Reptilienerfassungen zählten nicht zu Standardmethoden in Planungsvorhaben. Der Aufwand stünde im vorliegenden Fall nicht im Verhältnis zu ggf. erwarteten zusätzlichen Kenntnissen. Zudem sei nicht erkennbar, welche wesentlichen zusätzlichen Erkenntnisse für das Vorhaben gewonnen werden könnten.

Schließlich sei anzuführen, dass Lärm und Erschütterungen allenfalls im Nahbereich des Vorhabens und mit gegenüber anderen Wirkfaktoren deutlich untergeordneter Bedeutung Wirkung erlangen könnten. Sie würden nach Einschätzung des Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren nicht als entscheidungserheblich bewertet. Es sei in diesem Kontext auch darauf verwiesen, dass Reptilien mit z.T. großem Vorkommen in Lebensräumen auftreten, die regelmäßig und teils in großem Umfang Lärm und Erschütterungen / Vibrationen ausgesetzt seien, z.B. in militärischen Übungsflächen, auf Bahngelände unmittelbar an den Gleisanlagen sowie in Steinbrüchen mit laufendem Sprengbetrieb. Es sei nicht erkennbar, dass die relativ kurzzeitigen baubedingten Einflüsse des vorliegenden Projektes hier relevante Beeinträchtigungen hervorrufen könnten. Auch im Betrieb würden keine relevanten Beeinträchtigungen aus diesen Wirkfaktoren erwartet. Hiergegen sprächen bereits teils ebenfalls große Reptilienvorkommen entlang von Straßen, u. a. der regelmäßig an Straßenböschungen auftretenden Zauneidechse.

Zum Vorbringen betreffend **Vögel** sei anzumerken, dass wesentliche Bewertungsgrundlage die Rote Liste Österreichs darstelle, die insoweit auch angegeben sei. Dieses Vorgehen sei mit der RVS Vogelschutz vereinbar. Soweit in bestimmten Fällen zusätzlich Rote Liste-Arten einzelner Landeslisten herangezogen würden, sei dies ebenfalls laut RVS zulässig. Es sei aus den vorliegenden Daten für den Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren nicht erkennbar, dass hieraus im konkreten Fall entscheidungserhebliche Bewertungsmängel resultieren würden. Gleiches gelte für die Berücksichtigung von Durchzüglern oder Nahrungsgästen. Diese seien angeführt und nach Auffassung des Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren angemessen berücksichtigt worden (dies könne im jeweiligen Einzelfall auch bedeuten, dass sie nicht als wertbestimmend oder mit einer niedrigeren Wertstufe in die Gesamtbewertung eingehen). Ein allgemeiner Bewertungsstandard für Durchzügler und Nahrungsgäste für solche Bestände, die im Gebiet konkret betroffen seien, liege nicht vor.

Weiters sei festzuhalten, dass der Sachverständige im gegenständlichen Verfahren die Kritik zunächst schon insoweit teile, als entsprechende Angaben die Nachvollziehbarkeit der Bewertungen wesentlich erleichtert hätten (bezüglich der Brutpaarzahl seien diese Angaben allerdings i.W. auch über die entsprechende Durchsicht der Karten sowie tw. textliche Ausführungen zu erlangen). Im Fall der zeitlichen Maßnahmenwirksamkeit werde von Seiten des Sachverständigen zudem der Auffassung des Gutachters der Projektwerberin teilweise nicht gefolgt (s. TGA), auch mit der Konsequenz zusätzlich erforderlicher Maßnahmen, z. B. M(TGA_06)_14, S. 88; M(TGA_06)_08, S. 83 TGA), ohne die eine Umweltverträglichkeit des Vorhabens nicht erreicht werden könne.

Weiters werde darauf hingewiesen, dass Vogelarten in aller Regel eine relativ weite Toleranz gegenüber (Schad-)stoffeinträgen aufweisen, und teilweise sogar stärker belastete Gewässer ohne erkennbare Auswirkung auf Individuen oder Populationen nutzen. Auch insoweit sei davon auszugehen, dass bei Berücksichtigung der entsprechenden bereits anderweitig begründeten Vorgaben bezüglich Oberflächen- und Grundwasser (s. entsprechende TGA) auch keine relevanten Auswirkungen auf Vögel zu erwarten seien.

Der Sachverständige teile im gegenständlichen Verfahren die Kritik und Auffassung der Umweltanwaltschaft, dass der Schutz der Vogelarten am Lahnbach in gleichem Maße wie bei der Lafnitzquerung betrieben werden müsse und dass die geplante Brücke über den Lahnbach dieselben Ausstattungen und Schutzwirkungen in Bezug auf die Vogelwelt haben müsse wie die Brücke über die Lafnitz. Die entsprechende zusätzlich erforderliche Maßnahme sei bereits im Sachverständigengutachten enthalten (dort M(TGA_06)_05, S. 81 TGA).

Zum Vorbringen, wonach für die Beleuchtung an Tunnelportalen und Unterflurtrassen ausschließlich Natriumdampflampen verwendet werden sollten, sei einerseits auf die ja bereits von Seiten der Gutachter der Projektwerberin vorgenommene, wenngleich „weiche“ Formulierung nach entsprechenden Vermeidungs- und Minderungsansätzen im Rahmen der notwendigen Beleuchtung und andererseits eine ggf. vorzunehmende Festsetzung und/oder Detaillierung im nachgeordneten naturschutzrechtlichen Verfahren hinzuweisen.

Zum Vorbringen, wonach Aussagen zur Verschlechterung von Vogellebensräumen auch ohne Vorhaben durch Intensivierung der Forst- und Landwirtschaft als spekulative abgewiesen bzw. weitere Belege eingefordert würden, sei festzuhalten, dass diese Aspekte für die Beurteilung des Vorhabens auf Ebene des UVP-Verfahrens nicht ausschlaggebend seien, wenngleich in der Kritik bzgl. spekulativer oder fehlender Angaben nachvollziehbar. Für die genauere Maßnahmenbeschreibung bzw. Festlegung von Details sei auf das nachgeordnete naturschutzrechtliche Verfahren verwiesen.

Zum Vorbringen betreffend **Fischotter** werde auf das TGA 08 (Wild und Jagd) verwiesen, in dem die Behandlung dieser Art erfolge.

Zum Vorbringen, wonach nicht alle **gefährdeten Arten** vollständig berücksichtigt worden seien (in Bestandsaufnahme und späterer Auswertung/Bewertung), sei festzuhalten, dass Bestandsaufnahmen im Rahmen von Planungsvorhaben in der Praxis immer auf ausgewählte Artengruppen

pen fokussierten, denen auch eine Indikator- oder „Schirm-Funktion“ für weitere Artengruppen und Arten zukomme. Bestandsaufnahmen, die darüber hinaus auf eine vollständige Erfassung gefährdeter oder geschützter Arten zahlreicher Gruppen ausgerichtet seien, seien aktuell weder als Standard anzusehen noch erscheinen sie in der Praxis aufgrund des hohen Aufwandes durchführbar. Im vorliegenden Fall sei eine hinreichende Zahl von Artengruppen untersucht worden, die auch europarechtlich geschützte Arten beinhalten, sowie zusätzlich einzelne europarechtlich geschützte Arten; jenen komme vor dem Hintergrund entsprechender rechtlicher Bestimmungen eine besondere Bedeutung gerade auch für das UVP-Verfahren zu. Durch die Breite der berücksichtigten Artengruppen der Fauna sowie die zudem berücksichtigte Flora/Vegetation sei im vorliegenden Fall davon auszugehen, dass die Gesamtbewertung die wesentlichen Flächen und Wirkfaktoren unter Naturschutzgesichtspunkten angemessen berücksichtige. Hinweise darauf, dass bestimmte weitere Arten zwingend zu berücksichtigen wären, liegen nicht vor. Ein wesentlicher Mangel werde daher nicht erkannt. Auch fehle bislang eine allgemeine Richtschnur bzw. Vorgabe (z. B. RVS) für die Berücksichtigung der Tier- und Pflanzenwelt insgesamt in Planungsvorhaben.

Zum Thema **Schutzgebiete** sei festzuhalten, dass die schutzgebietsbezogenen Auswirkungen in der Bau- und Betriebsphase im Rahmen einer ergänzenden Unterlage der ASFINAG (Argumentarium Lafnitz- /Lahnbachquerung, s. Anhang TGA) weitergehend dargestellt und behandelt worden seien. Eine Würdigung unter quantitativen und qualitativen Gesichtspunkten erfolge auch im TGA (s. dort 47 ff., S. 64 ff.). Die Beurteilung komme insgesamt zum Ergebnis, dass einerseits Brückenbauwerke ausreichend dimensioniert seien, um Zerschneidungswirkungen auf ein unerhebliches Maß zu senken. Weitere Beeinträchtigungen, so sie nicht gänzlich vermieden werden könnten, erreichten aufgrund der zu treffenden Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen nur ein geringes Ausmaß und lägen quantitativ wie qualitativ betrachtet unterhalb einer potenziellen Erheblichkeitsschwelle. Hierzu zählten auch – im Einzelnen argumentiert – dauerhafte oder temporäre Beeinträchtigungen unterhalb des Brückenbauwerks. Zu den Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zählten Einschränkungen des Baufeldes und der Bauzeit sowie Kollisions-, Spritz- und Lärmschutz. Eine erhebliche Beeinträchtigung des bzw. der Natura 2000 Gebiete liege nach Bewertung des Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren unter Berücksichtigung bestimmter erforderlicher ergänzender Maßnahmen demnach nicht vor.

Insgesamt sei für den Sachverständigen für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume im gegenständlichen Verfahren vor diesem Hintergrund keine abweichende Bewertung gegenüber der im TGA und darauf aufbauend im UVP-Gesamtgutachten vorgenommenen Bewertung erkennbar. Insbesondere sei unter Berücksichtigung der ergänzend erforderlichen Maßnahmen nicht erkennbar, dass eine Unverträglichkeit des Vorhabens vorläge.

Im Hinblick auf die von Seiten der Umweltschutzbehörde geforderten Auflagen sei festzuhalten, dass diese, soweit es sich um Maßnahmendetails (einschließlich Detailfestlegung der Ausgestaltung von Leiteinrichtungen und Durchlässe für Amphibien) handle, im nachfolgenden naturschutzrechtlichen Verfahren zu klären und ggf. festzusetzen seien.

Gleiches gelte für Details und/oder Ergänzungen zu einem Monitoring bzw. einer Erfolgskontrolle. Auch die geforderte zeitliche Ausdehnung der temporären Amphibienschutzmaßnahmen

könne, soweit fachlich zwingend, im Rahmen des naturschutzrechtlichen Verfahrens festgelegt werden. Daher werde an dieser Stelle nicht detailliert auf die einzelnen Punkte eingegangen.

IV.2.2. Stellungnahme der Umweltschutzbehörde Steiermark

Die Umweltschutzbehörde Steiermark stütze ihre Stellungnahme zum Fachbereich Lärm – ebenso wie die Umweltschutzbehörde Burgenland – auf eine Stellungnahme von Herrn Mag. Gattringer, TÜV Austria Services GmbH. Demnach sei das schalltechnische Projekt schlüssig und nachvollziehbar. Bei Durchsicht der Unterlagen seien jedoch einige Unklarheiten festgestellt worden. Im Folgenden werden in der Stellungnahme sehr detaillierte Fragen in Bezug auf die Unterlagen aufgeworfen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führte aus, dass die Projektsunterlagen im Zuge der Erstellung des Teilgutachtens „Lärm“ geprüft und aus schalltechnischer Sicht als vollständig, schlüssig und nachvollziehbar bewertet worden seien. In der Folge beantwortete der Sachverständige die von Mag. Gattringer zu den Unterlagen aufgeworfenen Fragen, der Sachverständige für Humanmedizin setzte sich mit den für ihn relevanten Fragen auseinander; hinsichtlich der Beantwortung dieser sehr detaillierten Fragen durch die beiden Sachverständigen wird auf den Stellungnahmenband Nr. 1, S. 195 ff, verwiesen.

Zum Fachbereich Mensch, Siedlung führte die Umweltschutzbehörde Steiermark aus, im Fachbericht werde dargestellt, dass die Erheblichkeit für die Gemeinde Altenmarkt wegen des ausgewiesenen Aufschließungsgebietes für Kur- und Erholungsgebiet sehr hoch sei. Punktuell rechne der Fachbearbeiter mit sehr hohen Auswirkungen aufgrund der Baustraßenführung hinsichtlich des Kriteriums Flächennutzung. Darüber hinaus würden Beeinträchtigungen von Entwicklungspotenzialen in der örtlichen Raumentwicklung konstatiert. Unschlüssig sei, dass das Projekt dennoch ohne Vorschreibung von speziellen Maßnahmen in der Bau- und der Betriebsphase als vertretbar beurteilt werde.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild führte aus, bezüglich der Aufschließungsgebiete für Erholungsgebiet und für Kurgebiet in Altenmarkt in Zusammenhang mit dem gegenständlichen Projekt, sei Folgendes festzuhalten:

Es handle sich hier um konfligierende Raumansprüche zwischen der auf Gemeindeebene in Aussicht genommenen Nutzung als Erholungs- bzw. Kurgebiet und einer auf Bundesebene geplanten hochrangigen Straßeninfrastruktur. Der Ausgleich gegenläufiger Nutzungsinteressen bzw. das Vorhandensein von Ziel- und Nutzungskonflikten sei Wesensbestandteil der Raumplanung (Zielkonflikte befinden sich per se in jedem Raumordnungsgesetz). Grundsätzlich seien widerstreitende Ansprüche im Wege einer Interessensabwägung zu lösen.

Auf diese widerstreitenden Ziele werde auch im Örtlichen Entwicklungskonzept der Gemeinde Altenmarkt (Örtliches Entwicklungskonzept 3.0, 2001, S6f) hingewiesen: Einerseits bekenne sich die Gemeinde zu den regionalen Zielsetzungen eines erforderlichen regionalen Verkehrsleitbildes mit einer hochrangigen Straßenverbindung vom Grenzübergang Heiligenkreuz zur Süda-

tobahn, andererseits werde als spezifisches Entwicklungsziel der Gemeinde Altenmarkt der Verwirklichung des Ausbaus des Thermenbereichs höchste Priorität eingeräumt.

Der Raumannspruch der Gemeinde Altenmarkt beziehe sich auf das standortgebundene Vorkommen eines spezifischen Heilwassers. Hier solle einerseits das Vorkommen als Grundstoff selbst genutzt werden, andererseits werde die Entwicklung eines Thermenbereichs in Aussicht genommen.

Für die Entwicklung des Thermenbereichs seien seitens der Gemeinde Altenmarkt selbst noch nicht alle erforderlichen Rahmenbedingungen geklärt bzw. seien die Flächen derzeit noch mangelhaft erschlossen. So würden folgende Aufschließungserfordernisse für die Aufhebung der Aufschließungsgebiete im Flächenwidmungsplan (3.0, 2001, S6f) jeweils festgehalten (für Aufschließungsgebiet 5: Kurgebiet bei Speltenbach, für Aufschließungsgebiet 6: Sondernutzung Erholung bei Speltenbach):

- Gemäß dem Baulandzonierungsplan: Bebauungsplan
- Äußere Verkehrsanbindung an die Gemeindestraße sowie innere Verkehrserschließung
- Festlegung der Parkplatzbereiche
- Angaben über Baumassenverteilung
- Angaben über Außengestaltung
- Kanalanschluss
- Anschluss an die öffentliche Wasserversorgung

Ein konkretes Projekt liege nicht vor.

Der Raumannspruch, der sich im gegenständlichen Projekt zur S 7 manifestiere, beziehe sich auf

- die Verfolgung von Zielen auf Ebene einer Bundesplanung,
- die Entlastung bestehender Siedlungsräume mehrerer Gemeinden einschließlich des regionalen Zentrums Fürstenfeld
- die Verbesserung der Erreichbarkeit mehrerer Gemeinden einschließlich des regionalen Zentrums Fürstenfeld und damit Verbesserung der Raumstruktur

Hinsichtlich der Raumannsprüche der Gemeinde Altenmarkt seien in Bezug auf die Realisierung des gegenständlichen Projekts und hinsichtlich der angesprochenen Widmungen für Aufschließungsgebiete keine Schutzgüter gem. UVP-Gesetz 2000 betroffen. Sollte durch die vorliegende Trassenführung die Möglichkeit der Einrichtung eines Thermenbereichs auf Basis eines Erholungs- bzw. Kurgebietes beschnitten werden, so bleibe die Nutzung des Heilwasservorkommens (als Grundstoff) weiterhin bestehen. Dies würde sicherlich einen Eingriff in die mögliche Verwirklichung der Ziele auf örtlicher Ebene darstellen bzw. könnte dies als Beeinträchtigung von Entwicklungspotenzialen bezeichnet werden.

Betrachte man die Raumannsprüche, die sich aus dem gegenständlichen Projekt ergeben, so liegen hier Entlastungswirkungen für Schutzgüter gem. UVP-Gesetz 2000 insbesondere für das Schutzgut Mensch (Siedlungsraum) vor. Weiters seien von dem Vorhaben S7 durch verbesserte Erreichbarkeit positive Auswirkungen auf die Raumentwicklung zu erwarten, die nicht allein einer Gemeinde zu Gute kommen, sondern dem gesamten Planungsraum der S 7, einschließlich des regionalen Zentrums Fürstenfeld.

So stehe lediglich ein (wenn auch als wesentlich erachteter) möglicher Entwicklungsaspekt einer Gemeinde, nämlich ein Thermenbereich, für den seitens der Gemeinde selbst noch nicht alle Vorkehrungen getroffen worden seien, einer Entlastungswirkung für den gesamten Planungsbe-
reich der S 7 für das Schutzgut Mensch sowie positiven Auswirkungen auf die Raumstruktur
durch verbesserte Erreichbarkeit entgegen.

Anzumerken bleibe, dass die Realisierung eines Thermenbereichs bis dato lediglich als Ziel der
Gemeinde Altenmarkt vorliege. Von einer tatsächliche Umsetzbarkeit bzw. von einem tatsächli-
chen Lukrieren der angestrebten Ergebnisse in Form von positiven wirtschaftlichen Auswirkun-
gen für die Gemeinde, sei ohne dem Vorliegen eines konkreten Projekts und angesichts von
8 bestehenden Thermen im Einzugsbereich einer Autostunde, trotz des spezifischen Heilwas-
servorkommens, nicht mit Bestimmtheit auszugehen.

Der Realisierung des vorliegenden Projekts S 7 mit seinen überwiegend positiven Wirkungen sei
somit gegenüber einer weiteren Ermöglichung eines allfälligen Thermenbereichs in der Gemein-
de Altenmarkt der Vorzug zu geben.

Wie dargelegt, seien hinsichtlich Flächennutzungen im Siedlungsraum trotz kleinräumig hoher
und sehr hoher Erheblichkeiten, in Abwägung der widerstreitenden Raumansprüche, insgesamt
lediglich mittlere verbleibende Auswirkungen abzuleiten.

Für den Siedlungsraum sei vor allem für die Ortschaften Großwilfersdorf, Fürstenfeld und Ru-
dersdorf eine Lösung der Verkehrsproblematik von Bedeutung, da der Verkehr bereits derzeit
eine Einschränkung der Siedlungsqualität und der weiteren Siedlungsentwicklung darstelle. Die
Verkehrssituation, bei weiterer prognostizierter Verkehrszunahme, sei längerfristig als problema-
tisch für die direkt vom Verkehr betroffenen Anrainer zu bezeichnen. Neben der Lärmbelastung
sei durch den Verkehr auch eine erhöhte Zerschneidungswirkung der Ortszentren gegeben. In
Großwilfersdorf sei ein Queren der B 319 im Ortszentrum und somit das Erreichen von zentralen
Einrichtungen ohne Ampelregelung kaum mehr möglich. Die Verkehrsprognosen ließen einen
weiteren Anstieg des Verkehrs erwarten, bis zum Jahr 2025 sei in den Ortschaften Großwilfers-
dorf und Rudersdorf, sollte die S 7 nicht errichtet werden, mit einer weiteren Verkehrssteigerung
gegenüber dem Stand 2006 von mehr als 50% zu rechnen. Durch die Realisierung der S 7
komme es zwar in einigen Siedlungsbereichen zu Neubelastungen, diese Neubelastungen wür-
den jedoch durch entsprechende Maßnahmen zum Schutz der Siedlungsräume, wie Umsetzung
der Unterflurtrassen im Bereich Speltenbach, Errichtung des Tunnels Rudersdorf sowie Umset-
zung entsprechender Lärmschutzmaßnahmen, in Grenzen gehalten. Durch die Realisierung des
Bauvorhabens S 7 komme es einerseits zu einer Umverteilung der Immissionsbelastung von
bewohntem in vorrangig unbewohntes Gebiet und andererseits zur Verminderung von Emissio-
nen durch die Verflüssigung des Verkehrs auf der geplanten Schnellstraße.

Aus Sicht des Fachbereiches Siedlungs- und Wirtschaftsraum überwiegen bei Realisierung der
S 7 die Vorteile durch die nachweislich zu erwartende Entlastungswirkung in Ortschaften die in
der UVE dargestellten Nachteile.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild hielt fest, in der Bauphase sei die Eingriffserheblichkeit durch die Trasse für die nördlich von Altenmarkt gelegenen Teilräume 14, 15 und 16 als mittel eingestuft, begründet werde dies vor allem mit der Einsehbarkeit der Baustelle. Eine Minimierung der Auswirkungen hinsichtlich Landschaftsbild werde in der Betriebsphase eintreten, wenn die Bepflanzungen abgeschlossen seien. Der Bau der S 7 sei mit Flächenverbrauch und Auswirkungen auf die Flächennutzung verbunden. Als Ausgleich für den Flächenverbrauch seien beispielsweise Waldverbesserungsmaßnahmen oder Extensivierungen von Agrarflächen vorgesehen.

Zum Fachgebiet Erschütterungen brachte die Umweltschutzbehörde Steiermark vor, auf Seite 154 der UVE (Einlage 4.1.1) sei ersichtlich, dass als „Maßnahme“ eine „möglichst ungestörte Fahrbahnoberfläche anzustreben“ sei. Es werde nicht erklärt, was darunter zu verstehen sei. Diese Vorschreibung sei zudem sehr vage. Die Maßnahmen für den Bereich Erschütterungen seien jedenfalls zu konkretisieren.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Erschütterungen und Sekundärschall wies darauf hin, dass der Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte in der Betriebsphase mit großem Sicherheitsfaktor geführt werden könne. Messungen und Erfahrungen an anderen Autobahnen und Schnellstraßen hätten mehrfach gezeigt, dass bereits in geringen Abständen (ca. 4 m) von der Fahrbahn Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen unter den Grenzwerten lägen. Dies sei auch eine Konsequenz der guten Oberflächenqualität der Fahrbahn von hochrangigen Straßen.

Da grobe Schlaglöcher und Frostaufbrüche auf einer hochrangigen Straße ohnehin aus erhaltungstechnischen Gründen und aus Rücksicht auf die Verkehrssicherheit nicht zulässig seien bzw. schnell behoben werden müssen, könne die Forderung nach der „ungestörten Fahrbahnoberfläche“ als gegeben angenommen werden.

Die Stellungnahme sei aber insofern berechtigt, als die gute Fahrbahnoberfläche keine „Maßnahme“ im Sinne einer UVP darstelle, sondern bereits Projektbestandteil sei. Im Gutachten des Sachverständigen für das Fachgebiet Erschütterungen und Sekundärschall komme dies daher auch nicht als Maßnahme vor.

Die Umweltschutzbehörde Steiermark stütze sich – ebenso wie die Umweltschutzbehörde Burgenland – in ihrer Stellungnahme zum Fachgebiet Humanmedizin auf das Gutachten von Univ. Doz. Dr. Hanns Mooshammer sowie in ihrer Stellungnahme zum Fachgebiet Luftschadstoffe auf das Gutachten von Ao Univ. Prof. Dr. Hans Puxbaum. Es wird daher auf die diesbezüglichen Aussagen der Sachverständigen zur Stellungnahme der Burgenländischen Umweltschutzbehörde verwiesen.

Zum Fachgebiet Landwirtschaft brachte die Umweltschutzbehörde Steiermark vor, aus dem Fachbericht sei ersichtlich, dass bestehende landwirtschaftliche Betriebe massive Flächeneinbußen erleiden. Im gesamten Vorhabensbereich (Steiermark und Burgenland) würden ca. 80 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen verloren gehen. Im Fachbericht würden letztlich nur geringe verbleibende Auswirkungen konstatiert. Dieser Schluss sei keinesfalls nachvollziehbar.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft hielt dem entgegen, dass die Größe der verlorenen Fläche mit 80ha gering gehalten sei und insgesamt einer geringen Auswirkung entspreche, auch wenn dies für einzelne Betriebe resp. Landwirte hohe Auswirkungen habe oder sogar zur Ablöse des landwirtschaftlichen Betriebes als Ganzes führe.

Die Umweltschutzbehörde Steiermark brachte betreffend den Fachbereich Jagd und Wildökologie vor, es sei nicht nachvollziehbar, dass es sich im Bereich Edelseewald/Schröttner Wald in Zusammenhang mit dem Commendewald nur um einen regionalen Wildwechsel handeln solle. Da es sich um einen überregionalen Wildwechsel handle, sei die Wildquerungshilfe bei Jobst (Grünbrücke) aber zu gering dimensioniert (vgl. Vorgaben der RVS 04.03.12, Punkt 8.1). Weiters führte die Umweltschutzbehörde Steiermark aus, die Leitwildart im Vorhabensbereich sei das Reh. Diese Wildart sei dämmerungsaktiv, weshalb die vorgesehenen Arbeitszeiten (bis 20.00 Uhr) bis in die Hauptaktivitätszeit dieser Wildart reichten. Diese massive Beeinträchtigung, die sich auch in der Betriebsphase fortsetze, werde im Fachbericht zu wenig gewürdigt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd hielt zu diesem Vorbringen fest, der Frage, inwieweit in dem großen Waldkomplex ein überregionaler Wildwechsel vorhanden sei, werde im Teilgutachten Wildökologie und Jagd ausführlich nachgegangen. Tatsächlich verlaufe in diesem Bereich ein überregionaler Wildwechsel, dessen Lage nicht exakt bekannt sei. Jedenfalls könne das Wild der geplanten S 7 nördlich ausweichen. Die Wildquerungshilfe bei Jobst sei als unbedingt erforderliche Maßnahme von 25 auf 40 m effektiver Länge verbreitert worden. Die Frage der Störung des Rehwildes durch eine Beschränkung des Baubetriebes sei komplex. Die Beschränkung der Arbeiten bis 20 Uhr werde in den Monaten Mai bis Juli einen positiven Effekt auf Rehe haben. In der Zeit von etwa November bis Februar gehe die Dämmerung bereits vor 20 Uhr in Dunkelheit über. Rehwild müsse als Wiederkäuer mit geringem Pansenvolumen jedenfalls auch außerhalb der Dämmerungsstunden aktiv sein und der Nahrungssuche nachgehen. Weiters zeichne sich das Rehwild durch eine hohe Anpassungsfähigkeit an Störungen aus. Eine Abstimmung des Baubetriebes auf den Äsungsrythmus des Rehwildes erscheine daher nicht angemessen, da dadurch letztendlich erhebliche Mehrkosten, aber auch eine verlängerte Bauzeit entstehen würden, was auch für das Wild ungünstig wäre.

Zum Fachbereich Freizeit und Erholung wendete die Umweltschutzbehörde Steiermark ein, Erholungsbereiche in den Gemeinden Altenmarkt und Fürstenfeld würden durch das Vorhaben massiv verlärmert. In den Einreichunterlagen werde dazu angemerkt, dass diese Beeinträchtigungen nicht ausgleichbar seien bzw. keine Maßnahmen gesetzt werden könnten. Insgesamt werde das Vorhaben dennoch als verträglich eingestuft. Dieser Schluss sei nicht nachvollziehbar.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild hielt dazu fest, bezüglich der Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsnutzung in Altenmarkt und Fürstenfeld müsse zwischen dem Trassennahbereich und der weiteren Region unterschieden werden:

- Der Trassennahbereich werde teilweise eine Verminderung seiner Eignung zur Erholungsnutzung erfahren. Beeinträchtigungen ergeben sich durch die Verlegung/Unterführung von Wegen, infolge der Zerschneidung sowie durch die Lärmbeeinträchtigung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen. Durch die getroffenen Maßnahmen

in der Bau- und Betriebsphase seien die verbleibenden Auswirkungen mit gering bis mäßig zu beurteilen. Für die überwiegende Mehrheit der Siedlungsgebiete verbessere sich jedoch die Lärm-Immissionssituation aufgrund des Vorhabens deutlich.

- Die Freizeitnutzung der weiteren Region werde durch das Vorhaben voraussichtlich eine Aufwertung aufgrund der verbesserten Erreichbarkeiten erfahren. Dies werde sich aller Voraussicht nach auch auf die Tourismus- und Gastronomiebetriebe der Region positiv auswirken.

Entsprechend UVE-Fachbeitrag „Freizeit und Erholung“ (Mappe 5.3., Einlage 3) werde ab einer Lärmisophone von 55dB von einem Verlust an erholungsfunktionell wertvollen Flächen gesprochen. Der Grenzwert der WHO für den vorbeugenden Gesundheitsschutz liege bei einem Wert von 55 dB für den Tag und 45 dB für die Nacht. Auch das Umweltbundesamt (2004) gehe von Immissionsgrenzwerten am Tag im Freien von 55 dB aus (bei 60-65 db steigt die Belästigungsreaktion stark an, bei 65-70 dB bestehe eine Gesundheitsgefährdung bei lang dauernder Einwirkung.)

Die Nordic Walking Route Altenmarkt (3.700m) werde insgesamt drei Mal über die S 7 geführt. Durch ihren nahen Verlauf entlang der Schnellstraße befinde man sich größtenteils innerhalb der 55dB Isophone. Dadurch sei die gesundheitsfördernde Erholung maßgeblich eingeschränkt. Aus diesem Grund werde die Nordic Walking Route südlich der Ortschaft Altenmarkt entlang der Fischteiche und des Hühnerbaches verlegt. Hier werde die Funktion der Freizeit- und Erholungseinrichtung vollständig wiederhergestellt. Die Ersatzroute der Nordic Walking Strecke Altenmarkt sei gemeinsam mit dem zuständigen Bereichsleiter der Gemeinde Altenmarkt festgelegt worden. Die verbleibenden Auswirkungen würden aufgrund der hohen Wirkung der Maßnahme als gering eingestuft.

Die mit gering bis mittel bewerteten negativen verbleibenden Auswirkungen, die trotz der gesetzten Maßnahmen gegeben seien, seien vor allem auf die Beeinträchtigungen durch Lärm im Bereich von Querungsmöglichkeiten der Trasse zurück zu führen. Dies betreffe den Feistritzal-Radweg R 8, den Thermen Radweg R 12, den Reitweg Lafnitztal und den Lahnbach Radweg B 73 (1.200m) im Gemeindegebiet Rudersdorf. Als Maßnahmen speziell in Bereichen starker Lärmbeeinträchtigung (oder negativer Veränderungen des Erscheinungsbildes) würden Struktur- und Sichtschutzpflanzungen vorgenommen. Diese erfolgten beispielsweise entlang des Hühnerbachs oder im Bereich der Lafnitzquerung. Die Wirkung dieser Maßnahmen sei aufgrund der langen Zeitspanne bis zu ihrem Wirksamwerden mit mäßig zu beurteilen. Die S 7 zerschneide zudem im Bereich der Lafnitz und des Lahnbachs das Naherholungsgebiet Naturwelt Lafnitztal. 53,4 ha des 280 ha großen Erholungsgebietes lägen innerhalb der 55 dB Lärmisophone. Für diesen Konflikt könnten keine Maßnahmen gesetzt werden, die Auswirkungen blieben daher hoch. Da ausschließlich bei diesem Konflikt die verbleibenden negativen Effekte mit hoch bewertet würden, würden insgesamt die Auswirkungen in der Betriebsphase mit gering bis mittel beurteilt.

Die verbleibenden Auswirkungen in der Betriebsphase seien mit gering bis mittel zu bewerten. Diese seien vor allem auf die Konflikte durch die Verlegung/Unterführung von Wegen bzw. die Lärmbeeinträchtigung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen zurückzuführen.

Insgesamt ergäben sich aus der Sicht des Fachgebiets Raumplanung für die Freizeit- und Erholungsbereiche oder -gebiete vertretbare Nutzungsbeeinträchtigungen durch Lärm. Für die überwiegende Mehrheit der Siedlungsgebiete verbessere sich jedoch die Lärm-Immissionsituation aufgrund des Vorhabens.

Zum Fachbereich Landschaftsbild legte die Umweltanwaltschaft Steiermark ein Gutachten von Dr. Christiane Brandenburg, BOKU Wien, Institute of Landscape Development, Recreation and Conservation Planning, vor. Die Gutachterin gelangte im Wesentlichen zu dem Ergebnis, dass die Unterlagen der UVE mangelhaft seien, sodass eine Beurteilung des Vorhabens aus Sicht des Fachbereiches Landschaftsbild nicht möglich sei.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild führte aus, die Unterlagen der UVE im Fachbereich Landschaftsbild hätte eine ausreichend klare Gliederung und Aussagekraft, sodass eine Beurteilung durch den Sachverständigen möglich sei. Auch sei die UVE nur eine Grundlage zur Begutachtung, eine Beurteilung erfolge nach zusätzlichen Geländebegehungen.

Für den Fachbereich Ökologie legte die Umweltanwaltschaft Steiermark eine Stellungnahme der Biologischen Arbeitsgemeinschaft – BioLarge vor. In dieser Stellungnahme führte die BioLarge im Wesentlichen aus, das gesamte Bauvorhaben liege aufgrund der vorhandenen Datenlage in einem faktischen Vogelschutzgebiet. Zumindest der Commendewald und der Ledergasslerwald müssten nach dem derzeitigen Wissensstand auch nach FFH-RL zum Europaschutzgebiet erklärt werden. Zur Einlage 5.5.11 der Projektwerberin (Bericht Lebensraumstrukturen inkl. Naturschutzgebiete) wird eine Vielzahl von Anmerkungen gegliedert nach Kapiteln vorgebracht und es werden in mehreren Punkten vorgenommene Bewertungen jenes Berichtes kritisiert und eine abweichende Bewertung dargestellt. Als Verbesserungsvorschläge fordert die BioLarge die Verschiebung der Trasse im Bereich Edelseewald um rund 100-300 m nach Norden, eine Verlängerung der Unterflurtrasse Speltenbach um etwa 2 km in westlicher Richtung und einen Ersatz des Dammes im Edelseewald durch eine Aufständigung. Schließlich führte die BioLarge aus, die Bewertung der UVE, wonach die Auswirkungen auf das Schutzgut Fledermäuse insgesamt hoch wären, jedoch keine signifikanten Verschlechterungen der lokalen Populationen zu erwarten seien, sei skurril und könne fachlich keinesfalls mitgetragen werden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume setzte sich mit der Stellungnahme der BioLarge detailliert auseinander (im Einzelnen wird auf den Stellungnahmenband Nr. 1, S 230 ff, verwiesen). Im Wesentlichen führte der Sachverständige Folgendes aus:

Vor dem Hintergrund der sonstigen im weiteren Umfeld verordneten Natura 2000 Gebiete, der Kulisse der Important Bird Areas / IBA sowie der im Einzelnen benannten Gründe für die beiden gegen Österreich laufenden Klagen der Europäischen Kommission beim Europäischen Gerichtshof sei aus Sicht des Sachverständigen kein gewichtiger Grund für eine wesentlich erweiterte Abgrenzung, insbesondere auch nicht für ein zusätzliches faktisches/potenzielles Schutzgebiet erkennbar. Insoweit sei davon auszugehen, dass eventuelle Erweiterungen, insbesondere Auwald-Erweiterungen, fachlich zwar wünschenswert, aber nicht unbedingt erforderlich seien. Eine ausführliche Darstellung hierzu finde sich im TGA 06, Kap. 5.2.3.2.

Einlage 5.5.11 der Projektwerberin (Bericht Lebensraumstrukturen inkl. Naturschutzgebiete) sei für die Bestandsdarstellung und Vorhabensbewertung nicht ausschlaggebend, sondern habe allenfalls ergänzenden Charakter. Dies betreffe auch dortige Zielformulierungen. Aus Sicht des Sachverständigen sei ein solcher Bericht grundsätzlich nicht erforderlich, da die für Lebensraumfunktionen und Bewertungen entscheidenden Sachverhalte bereits in den anderen Fachberichten dokumentiert und bewertet sein müssen. Lediglich die formale Abhandlung der Schutzgebiete sei als separater Teil zu sehen. Die wesentlichen Darstellungen seien im Übrigen den Berichten Pflanzen und ihre Lebensräume (Bericht Einlage 5.5.1), Naturverträglichkeitserklärung (Bericht Einlage 5.5.12), Tiere: Vögel (Bericht Einlage 5.6.1), Tiere: Säugetiere, Reptilien, Amphibien, Käfer, Schmetterlinge, Libellen, Bachmuschel (Bericht Einlage 5.7.1) sowie der Abhandlung zum Artenschutz (Bericht Einlage 5.7.26) zu entnehmen, in denen die primären Datengrundlagen und Bewertungen ihren Platz finden. Zu ggf. in Teilen abweichenden Bewertungen s. TGA 06. Viele der von Einwanderseite vorgebrachten Anmerkungen und Kritikpunkte zur Einlage 5.5.11 seien vor diesem Hintergrund – zumal sie sich in großen Teilen auf ergänzende Informationen, begriffliche Kritik und Aspekte der Zuordnung zu bestimmten Raumeinheiten beschränkten – für die Beurteilung des Vorhabens im Rahmen des UVP-G nicht von Relevanz.

Die gemachten Verbesserungsvorschläge einer Verlängerung der Unterflurtrasse Speltenbach um etwa 2 km in westlicher Richtung und ein Ersatz des Dammes im Edelseewald durch eine Aufständering würden als fachlich wünschenswert, aber nicht zwingend erforderlich erachtet. Nach UVP-G habe die Projektwerberin nicht zwingend die umweltverträglichste Lösung zu wählen; insoweit sei die Beurteilung auf das eingereichte Projekt zu beschränken und hierfür auch nur zwingend erforderliche zusätzliche Maßnahmen festzulegen. Für das Projekt sei die Umweltverträglichkeit unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin vorgesehenen und weiteren nach Sachverständigengutachten erforderlichen Maßnahmen gegeben. Die Verschiebung der Trasse im Bereich Edelseewald um rund 100-300 m nach Norden zur Schonung des genannten „Naturwaldes“ sei fachlich möglicherweise unter faunistischen Gesichtspunkten als kritischer zu sehen, bedürfe aufgrund einer gleichfalls fehlenden Erforderlichkeit an dieser Stelle aber keiner eingehenderen Diskussion.

Die Kritikpunkte der Einwanderin bezüglich nicht ausreichender Maßnahmen für Fledermäuse und einer in den Unterlagen der Projektwerberin unzutreffenden Gesamtbewertung des Konfliktsachverhaltes zu dieser Artengruppe würden von Seiten des Sachverständigen im Wesentlichen geteilt. Die bisher vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen seien nicht ausreichend gewesen, um eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen zu vermeiden, die diesbezüglich vorgenommene Bewertung nicht plausibel. Vor diesem Hintergrund seien ergänzend erforderliche Maßnahmen formuliert worden, die eine zusätzliche Querungshilfe, Schutzwände im Bereich von Querungshilfen, zusätzliche Schutzwände im Bereich des Lafnitz-Lahnbach-Tales sowie bestimmte Ergänzungen der waldverbessernden Maßnahmen beinhalten. Zudem sei ein Teil der waldverbessernden Maßnahmen auf eine Mindestdistanz zur Trasse beschränkt worden. Für das Projekt könne erst mit Hilfe dieser weiteren nach Sachverständigengutachten erforderlichen Maßnahmen die Umweltverträglichkeit und die naturschutzrechtliche Genehmigungsfähigkeit bezüglich der Artengruppe Fledermäuse erreicht werden. Diese Maßnahmen würden dann allerdings auch als ausreichend eingestuft,

weitere von Einwanderseite genannte Maßnahmenansätze wurden als nicht zwingend erforderlich erachtet.

IV.2.3. Stellungnahme des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

Das BMLFUW brachte zunächst vor, durch das Vorhaben komme es verglichen mit der Nullvariante zu deutlich höheren Emissionen an NO und CO₂ (Zunahme um jeweils 15%). Das geplante Vorhaben stehe somit in seinen Auswirkungen der Zielerreichung des Kyoto - Protokolls und auch weiterer verbindlicher Emissionsreduktionsziele wie dem Emissionshöchstmengengesetz – Luft deutlich entgegen. Darüber hinaus sei im Untersuchungsgebiet der Grenzwert für PM₁₀ großflächig überschritten; durch Bildung sekundärer Partikel führe NO_x zu einer Erhöhung von PM₁₀.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima hielt dem entgegen, durch den Ausbau der S 7 West seien im Prognosejahr 2025 gegenüber der Nullvariante aufgrund der größeren Fahrleistungen und der höheren Fahrtgeschwindigkeiten höhere Jahresemissionen im Ausmaß von ca. 14.000 t CO₂-Äquivalente zu erwarten. Ziehe man die gesamtösterreichischen Emissionen als Vergleichsbasis heran, die lt. Umweltbundesamt rd. 80 Millionen Tonnen jährlich betragen, liege die Emissionszunahme durch den Ausbau der S 7 West bei 0,02% der österreichischen Emissionen. Der Beitrag des Vorhabens zu den gesamtösterreichischen Emissionen sei damit so gering, dass er keinen Einfluss auf die Erfüllung bzw. Nichterfüllung von Klimaschutzziele, zu denen sich Österreich verpflichtet habe, haben werde. Eine ähnliche Situation sei hinsichtlich Stickoxiden bezogen auf die Reduktionsziele des Emissionshöchstmengengesetz - Luft zu erwarten.

Die Zusatzbelastung durch die Bildung sekundärer Partikel sei berücksichtigt worden und sei vernachlässigbar.

Das BMLFUW wendete weiters ein, die im Rahmen der Erhebung der verkehrlichen Grundlagen und der Verkehrsprognosen getroffenen Annahmen zur Fortschreibung der Verkehrsentwicklung seien nicht nachvollziehbar und unter Heranziehung aktueller Daten zu überarbeiten. Außerdem stehe der motorisierte Individualverkehr bei allen Verkehrsuntersuchungen im Vordergrund. Es seien weitere verkehrliche Parameter, die das gesamte Verkehrssystem beschreiben, in die Berechnungen und Prognosen einzubeziehen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr führte dazu aus, in Projektseinlage 1.4.1 „Verkehrliche Grundlagen“ seien die Analysen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und für den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowohl im Personen- als auch im Güterverkehrsbereich schlüssig dargestellt. So seien z. B. die Kompensationsmöglichkeiten durch den ÖV für den Busverkehr und für den Schienenverkehr – unter Einbeziehung aktueller Ergebnisse des Landes Steiermark („Bedarf der Steiermark im Verkehrsbereich“, „Regionales Verkehrskonzept Fürstenfeld Hartberg“) – untersucht worden. Die Anlage zum Teilgutachten Nr. 01 „Verkehr und Verkehrssicherheit“ enthalte einen Vergleich der Verkehrsmodelle und Prognosen zur Verkehrsuntersuchung S 7 und zur Verkehrsprognose 2025+ (BMVIT). Die verkehrlichen Parameter seien darin schlüssig

und plausibel beschrieben. Der Umfang an Parametern erscheine für das Ziel der vorliegenden Prognose aus folgenden Gründen ausreichend:

- Die Aktualität der Daten entspreche dem Jahr der Verkehrsanalyse (2006).
- Die Verkehrsprognose 2025 sei im Wege über die Matrizen der Verkehrsbeziehungen bearbeitet worden, wobei gewichtete Wachstumsfaktoren, unterschieden nach Verkehr in Ungarn, innerösterreichischem Verkehr und grenzüberschreitendem Verkehr, verwendet worden seien. Bei der Festlegung der Wachstumsfaktoren seien im Wesentlichen der Zusammenhang zwischen BIP und Verkehrsleistung sowie die bisherige Verkehrsentwicklung im Bereich von Dauerzählstellen berücksichtigt worden.
- Grundsätzlich habe ein Prognoseszenario keine statistisch belegbare Eintrittswahrscheinlichkeit und gebe daher auch nicht zwingend die zukünftige Entwicklung an. Die Prognose solle die denkbaren Auswirkungen unterschiedlicher menschlicher Entscheidungen auf die Verkehrsentwicklung in einem noch überschaubaren Zeitraum aufzeigen.
- Die Zunahmefaktoren der Verkehrsstärken seien im Vergleich zu anderen repräsentativen Prognosen plausibel.
- Der Prognosezeitraum 2025 für die Bestimmung des Verkehrsaufkommens auf mindestens 15 Jahre im Voraus entspreche dem Stand der Technik.

Der vom Vorhaben induzierte Verkehr sei in den Matrizen der Verkehrsbeziehungen berücksichtigt worden und sei plausibel.

Das BMLFUW brachte weiters vor, aus schalltechnischer Sicht seien Ergänzungen in Bezug auf die Verwendung von Grenzwerten und die Projektierung von Maßnahmen sowie auf die medizinische Beurteilung von Auswirkungen erforderlich.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm hielt dazu fest, die Grenz- bzw. Zielwerte für den Lärmschutz im Freien sowie für den objektseitigen Lärmschutz seien im Einreichprojekt sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase des gegenständlichen Vorhabens unter Verweis auf entsprechende Dienstanweisungen und Richtlinien nachvollziehbar dargelegt.

Die Projektierung straßenseitiger Maßnahmen sei entsprechend der lärmtechnischen Optimierung erfolgt. Die Maßnahmen (Lärmschutzwände, Lärmschutzdämme, Unterflurtrasse Speltenbach, Tunnel Rudersdorf, Geländemodellierung, Einschnittsbereiche) seien in mehreren Projektseinlagen behandelt worden. Objektseitige Maßnahmen seien im Projekt verortet und würden gefördert. Deren bauliche Planung sei nicht Projektsgegenstand.

Der Sachverständige für Humanmedizin wies darauf hin, dass im Fachgutachten Humanmedizin der UVP auf die geforderte medizinische Bewertung des Lärms eingegangen werde.

Das BMLFUW hielt es für erforderlich, die Aussagen zur Luftschadstoffbelastung in den Jahren nach der Fertigstellung sowie zu Maßnahmen in der Bauphase zu ergänzen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima merkte an, es sei nicht auszuschließen, dass in den ersten Jahren der Betriebsphase infolge höherer spezifischer Emissionsfaktoren trotz geringerer Verkehrsbelastung geringfügig höhere Zusatzbelastungen auftreten werden als im Prognosejahr 2025.

Die Zusatzbelastungen im Jahr 2025 lägen jedoch so weit unter den Irrelevanzschwellen bzw. bei Stickstoffdioxid liege die Gesamtbelastung so weit unter den gesetzlichen Grenzwerten, dass relevante Zusatzbelastungen bzw. vorhabensbedingte Grenzwertüberschreitungen auch in den Jahren vor 2025 ausgeschlossen werden könnten.

Im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe“ werde ein umfangreiches zusätzliches Maßnahmenpaket für die Bauphase – basierend auf dem Steirischen Baustellenleitfaden und der Schweizer Baurichtlinie Luft – gefordert.

Das BMLFUW kritisierte, dass die Planfälle des Vorhabens von Wachstumsfaktoren ausgingen, die nicht nachvollziehbar seien.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr wies darauf hin, dass für eine Prognose keine statistisch belegbare Eintrittswahrscheinlichkeit bestehe. Eine Prognose gebe nicht zwingend die zukünftige Entwicklung an, sondern solle die denkbaren Auswirkungen unterschiedlicher menschlicher Entscheidungen auf die Verkehrsentwicklung in einem noch überschaubaren Prognosezeitraum aufzeigen. In der Vergangenheit seien immer wieder Szenarien aufgestellt worden, welche sehr geringes bis Nullwachstum prognostizierten und während des Prognosezeitraumes aufgrund aktueller Daten aus automatischen Dauerzählstellen hätten angepasst werden müssen.

Es zeigten aber bereits die aktuellen Verkehrszahlen, dass der Straßenzug der B319 – B65 im westlichen Streckenabschnitt bis über 20.000 Kfz pro Werktag aufweise. Am Bestand komme es in den Ortsdurchfahrten an der B319 bereits derzeit zu instabilen Verkehrszuständen und Stau aufgrund von Verkehrsüberlastung. Das Vorhaben sei u. a. mit der sinkenden Erreichbarkeit, der zunehmenden Trennwirkung und zusätzlicher Belastungen entlang der B319 begründet. Mit dem Vorhaben ergäben sich positive Effekte und Gestaltungsmöglichkeiten für den Fußgänger- und Radverkehr.

Der TEN-Korridor V sei Bestandteil der Verkehrsprognose 2025+ des bmvt. Er sei daher auch im Prognosenetz der S 7 berücksichtigt worden (siehe dazu die vorstehende Aussage zur Eintrittswahrscheinlichkeit).

Im Sinne der Kompensationsmöglichkeiten sei im Projekt auch der ÖV modelliert worden, jedoch nachvollziehbar und plausibel kein relevantes Verlagerungspotential festgestellt worden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild führte aus, den zu erwartenden Auswirkungen auf die Entwicklung des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes sollte schon frühzeitig begegnet bzw. diese Nachfrage in geordnete Bahnen auf örtlicher und überörtlicher Ebene gelenkt werden. Zur Sicherung der positiven Wirkungen werde die Einarbeitung dieser neuen Rahmenbedingungen in die Örtlichen Entwicklungskonzepte der Standortgemeinden empfohlen, um die zu erwartenden Entwicklungen zu kontrollieren. Weiters werde die Erstellung eines Regionalen Entwicklungskonzeptes zur Koordination der zu erwartenden Entwicklungen des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes in der Region empfohlen.

Das BMLFUW brachte weiters vor, im Bereich Lärm sei die UVE um eine Übersicht der Widmungskategorien der vom Vorhaben betroffenen Objekte innerhalb des Untersuchungsraumes zu ergänzen, da die flächenwidmungsabhängigen Planungsrichtwerte Zielwerte für die Beurteilung der zu erwartenden Immissionen darstellten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm hielt dazu fest, eine Übersicht der Flächenwidmungsplanfestlegungen im Untersuchungsgebiet mit den dort eingetragenen Lärmisophonen für die Tag-, Abend- und Nachtzeit sei im Einreichprojekt in den Einlagen 5.1.6 – 5.1.11 enthalten. Als Zielwerte für die Beurteilung des Straßenverkehrslärms würden die den Vorsorgewerten für Lärm gemäß Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation entsprechenden Planungsrichtwerte für „Wohnen“ gemäß ÖNORM S 5021 angestrebt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte aus, für die Beurteilung der Auswirkungen des Straßenlärms auf die Gesundheit des Menschen seien die österreichischen gesetzlichen Grundlagen sowie die Erkenntnisse der WHO herangezogen worden.

Die WHO sei gerade in der letzten Zeit besonders bestrebt gewesen, dem Lärm als Schadstoff einen hohen Stellenwert beizumessen. Aufgrund unterschiedlicher Studien sei die WHO zur Erkenntnis gekommen, dass ein $L_{A,eq} \leq 45$ dB während der Nacht unbedenklich und ein Wert $L_{A,eq} \geq 55$ dB während der Nacht gesundheitliche Reaktionen erwarten lasse. Es handle sich somit beim $L_{A,eq} = 45$ dB um einen hygienischen Grenzwert, dessen Überschreitung noch nicht gesundheitliche Folgen bedinge. Der toxikologische Grenzwert liege hingegen bei $L_{A,eq} \geq 55$ dB, dessen Überschreitung gesundheitliche Folgen nach sich ziehen könne.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild merkte an, aus der Sicht des Fachgebietes Raumplanung werde die Beurteilung der Immissionen von der Projektwerberin in ausreichend nachvollziehbarem und schlüssigem Maße dargestellt.

Das BMLFUW vertrat die Auffassung, es seien Geländeuntersuchungen bzw. Felderhebungen zur Erhebung von Wildwechseln, Wander- und Ausbreitungskorridoren sowie Barrieren zu unterschiedlichen Jahreszeiten durchzuführen und zu dokumentieren. Die Kenntnis der bestehenden Situation sei Voraussetzung für die nachfolgende Auswirkungsanalyse und auch für die Nachvollziehbarkeit der Situierung von Wildtierpassagen.

Dazu hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd fest, Geländeuntersuchungen bzw. Felderhebungen zu unterschiedlichen Jahreszeiten durchzuführen, mache im gegenständlichen Fall keinen Sinn. Wie im UVP Teilgutachten Wildökologie und Jagd im Kapitel 4.1.1 ausgeführt, gebe es hier keine Geländeformen, die das Wild veranlassen würden, ausgetretene Wechsel zu hinterlassen. Schnee zur Erkennung von Spuren sei in diesem Gebiet sehr selten und würde keinesfalls ein realistisches Bild von Wildwechseln ergeben. Rotwild begeben sich nicht im Hochwinter, sondern im Frühjahr und allenfalls auch Herbst auf Wanderschaft. Die wichtigste Eingangsgröße zur Identifikation von Wechseln sei die Langzeitbeobachtungen der ansässigen Jäger. Diese seien sowohl seitens der UVE Gutachter der Projektwerberin als auch vom UVP Sachverständigen der Behörde befragt worden. Die Beobachtungen der Jäger seien einerseits Sichtbeobachtungen, dann auch Spuren und KFZ-Fallwild. Der Verlauf von Wildwech-

seln sei daher oft über weitere Strecken nicht wirklich bekannt und ergebe sich nur aus den Fixpunkten von diversen Beobachtungen sowie dem wildökologischen Verständnis für Wildwechsel und Raumwiderstände. Als Ausbreitungsbarriere sei die bestehende A 2 erkannt und entsprechend bewertet worden; die B 319/B 65 führe ebenfalls zu einem gewissen Störfaktor, als Barriere sei sie nicht zu bezeichnen; das Siedlungs- und Gewerbegebiet von Fürstenfeld habe auf den Verlauf von Wildwechseln ebenfalls einen Einfluss. Aus der Gesamtschau dieser Faktoren und nicht zuletzt den in den jüngsten Jahren registrierten Fallwildstandorten auf der B 319/B 65 sei der Wildwechsel südlich von Groß Wilfersdorf als regional und nicht lokal bedeutsam erkannt und bewertet worden, was auch zur Modifikation der Grünbrücke bei Jobst geführt habe (UVP Teilgutachten Wildökologie und Jagd).

Das BMLFUW brachte weiters vor, im schalltechnischen und humanmedizinischen Gutachten sei auch auf die Zumutbarkeit von Belästigungen einzugehen, insbesondere da die zu erwartenden Änderungen im Vergleich zu den örtlichen Verhältnissen sehr hoch (bis zu 26 dB) seien und die Bauzeit mit insgesamt 5 Jahren sehr lang sei. Im humanmedizinischen Gutachten sei auf die Änderungen der Immissionssituationen und die Planungsrichtwerte in Abhängigkeit der Widmungskategorie näher einzugehen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm hielt dem entgegen, wie im Einreichprojekt dargestellt, es sei der „maximale Baufall“ untersucht worden. Die Flächenwidmungsplanfestlegungen gem. § 23 Stmk. ROG und § 14 Bgld. RPIG für Bauland betreffen Widmungen für „Dorfgebiete“ oder andere Baulandgebiete sowie Widmungen für „reines Wohngebiet“ in Riegersdorf und Widmungen für „allgemeines Wohngebiet“ oder „Wohngebiet“ in Großwilfersdorf, Speltenbach und Rudersdorf. Ohne Betrachtung dieser Widmungsunterschiede seien in der Beurteilung des Baulärms vom Fachgebiet „Humanmedizin“ in Abstimmung mit dem Fachgebiet „Lärm“ Ziel- bzw. Richtwerte für „Wohngebiete“ festgelegt worden, um die während der Bauphase möglichen Belästigungen auf ein verträgliches Ausmaß zu reduzieren. Um die Einhaltung dieser Ziel- bzw. Richtwerte zu gewährleisten, seien entsprechende Maßnahmen vorgesehen, wie sie im Teilgutachten „Lärm“, Kap. 6 beschrieben seien. Zur Beweissicherung würden Kontrollmessungen durchgeführt.

Für die „reinen Wohngebieten“ sei die Situation aus der Projektseinlage 4.7.5 „Differenzlärmmkarte – Bauphase“ ersichtlich. In Riegersdorf komme es zu keiner relevanten Veränderung der Lärmsituation (+/- 1 dB) durch die Baustelle bzw. durch die Baustellenzufahrten. In Großwilfersdorf-Jobst, Speltenbach und Rudersdorf werde die Lärmsituation während der Bauphase bei Gebäuden über der Irrelevanzschwelle liegen. Da die Baulärberechnung den „maximalen Baufall“ betreffe und die tatsächliche Lärmsituation davon abweichend sein könne, werde für diese Gebiete auf die schalltechnischen Kontrollmessungen verwiesen.

Beim lautesten Bauszenario 8 mit den höchsten Schallemissionen handle es sich um kurzzeitige Bautätigkeiten in der Fertigstellungsphase. Es hänge u. a. von der ausführenden Bauunternehmung ab, ob für das Versetzen der Leitschienen und der Lärmschutzwandsteher der Einsatz von lärmintensiven Pfahlbohrgeräten oder Vibrationsrammen oder ein anderes Verfahren gewählt werde. Werden lärmintensive Geräte verwendet, so dürfe während dieser Bauzeit über nicht

mehr als 4 Wochen (werktags von 7:00 bis 19:00) der Baulärmpegel alleine maximal 70 dB betragen. Es seien schalltechnische Kontrollmessungen vorgesehen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte dazu aus, es seien ohne Betrachtung dieser Widmungsunterschiede in der Beurteilung des Baulärms Ziel- bzw. Richtwerte für „Wohngebiete“ festgelegt worden, um die während der Bauphase möglichen Belästigungen auf ein verträgliches Ausmaß zu reduzieren.

Es sei ebenso die teilweise sehr hohe Zunahme der Belastung bis zu 26 dB(A) kritisiert und Maßnahmen zwingend vorgeschrieben worden.

Für die Darstellung der in der UVE abgebildeten Immissionstabelle seien jene Immissionen herangezogen worden, die sich aus der Berechnung des „maximalen Baufalles“ ergeben hätten. In Wirklichkeit werde die „worst case“-Situation nicht eintreten, so dass insgesamt mit niedrigeren Immissionen zu rechnen sei, als in der Tabelle dargestellt.

Das BMLFUW forderte, dass die zu erwartenden Auswirkungen in Bezug auf die Anforderungen des § 30c Wasserrechtsgesetz (Umweltziele für Grundwasser) darzustellen und bei der Bewertung zu berücksichtigen seien. Dies betreffe v.a. die Frage, ob sich der Zustand des Grundwasserkörpers verändern werde (chemisch und/oder quantitativ).

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser führte dazu aus, kleinräumige Baumaßnahmen mit Eingriffen in das Grundwasser erfolgten in derartiger Weise, dass der Eingriff nur kurzfristige Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt erwarten lasse. Im Bereich der Unterflurtrasse Speltenbach werde in der Betriebsphase durch geeignete technische Maßnahmen (Düker) eine weitgehend unbeeinflusste Grundwasserströmung erreicht.

Im Bereich des Tunnels Rudersdorf sowie des Wannengebäude Rudersdorf Ost sei während der Bauarbeiten und während des Betriebs mit einer dauerhaften Absenkung des Grundwasserspiegels und somit mit einer Reduktion des Grundwassers in einzelnen Hausbrunnen zu rechnen. Hier sei durch entsprechende Auflagen gewährleistet, dass die betroffenen Grundstücke an die öffentliche Wasserversorgung angeschlossen würden.

Zudem erfolge eine intensive Beweissicherung von zahlreichen Brunnen und Pegeln im Umfeld der Trasse, um die Qualität und Quantität des Grundwasserhaushalts dokumentieren zu können.

Das BMLFUW wendete ein, hinsichtlich Landschaft sei die Beurteilung der Eingriffsintensität oft nicht nachvollziehbar, auf Grund der mangelhaften Darstellung des Ist-Zustandes sei nicht nachvollziehbar, wo sich die wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft ergeben.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild hielt dem entgegen, die Unterlagen der UVE im Fachbereich Landschaftsbild hätten eine ausreichend klare Gliederung und Aussage-

kraft, sodass eine Beurteilung durch den Sachverständigen möglich sei. Zur Begutachtung des Projektes seien Profile im technischen Bericht im Zuge einer Geländebegehung herangezogen worden, um wesentliche Auswirkungen des Projektes auf das Landschaftsbild zu prüfen.

Das BMLFUW brachte vor, bestehende landwirtschaftliche Betriebe würden in ihren Flächenverhältnissen stark beschnitten; ca. 80ha landwirtschaftlich genutzte Flächen würden verloren gehen; weiters seien landwirtschaftlich genutzte Flächen im Ausmaß von ca. 50,3 ha von randlichen Flächeninanspruchnahmen betroffen, wodurch eine sinnvolle Bewirtschaftung erschwert und teilweise unmöglich gemacht werde; die Einschätzung, dass letztlich nur „geringe verbleibende Auswirkungen“ auf die Landwirtschaft bestünden, könne nicht nachvollzogen werden

Der Sachverständige für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft räumte ein, dass etwa 80ha landwirtschaftliche Fläche dauerhaft verloren gingen. Angesichts der insgesamt Entwicklungsdynamik der Landwirtschaft und Veränderungen auch durch den Beitritt vieler neuer Länder zur EU habe sich die Landwirtschaft in den letzten Jahren deutlich verändert. Bewirtschaftungserschwernisse führten für einzelne Betriebsführer zu einem teilweisen bis gänzlichen Verlust des Betriebes, was für diese persönlich eine deutliche Lebensveränderung mit allen nachteiligen Folgen bedeute.

Insgesamt seien für das Schutzgut Landwirtschaft die Flächenverluste jedoch nicht so hoch, dass von einer erheblichen Beeinträchtigung für das Schutzgut Landwirtschaft auszugehen sei.

Flächenbeeinträchtigungen und Flächenverluste würden im Einreichprojekt sehr wohl berücksichtigt (Kommassierungen, Abgeltung für Flächenverlust).

Erhöhte Flächenkonkurrenz aufgrund eines realisierten S 7-Projektes sei aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Dynamik und den Veränderungen in der Landwirtschaft in den nächsten Jahren mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht zu erwarten.

Das BMLFUW hielt es für erforderlich, den Fachbereich Lärm um fehlende Angaben für die Gemeinde Altenmarkt zu ergänzen; passive Lärmschutzmaßnahmen würden nur für Objekte mit Hauptsitzwohnmeldungen durchgeführt; unter den beeinträchtigten Objekten fänden sich aber auch solche mit Nebenwohnsitzmeldung.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm wies darauf hin, dass die Gemeinde Altenmarkt zwar die zur Prüfung der Kriterien für passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlichen Objektdaten nicht bereitgestellt habe. Im Einreichprojekt seien allerdings in den Immissionsplänen (Einlagen 4.5.01 bis 4.5.15) nachvollziehbar die intern nummerierten Objekte mit Wohnnutzen dargestellt. Dabei seien Objekte mit Grenzwertüberschreitung je nach Art der Betroffenheit durch das gegenständliche Vorhaben farblich gekennzeichnet und in der Planlegende beschrieben worden.

Die Projektunterlagen seien im Zuge der Erstellung des Teilgutachtens „Lärm“ geprüft und aus schalltechnischer Sicht als vollständig, schlüssig und nachvollziehbar bewertet worden. Wenn in der Gemeinde Altenmarkt relevante Auswirkungen durch das Vorhaben mit einer maßgebenden Zunahme des Immissionspegels festgestellt worden seien, würden den Besitzern der Objekte

mit Wohnnutzung (Haupt- und Zweitwohnsitz) objektseitige Maßnahmen (Lärmschutzfenster, -türen und Lüfter) angeboten. Zur Beweissicherung würden nach Inbetriebnahme Kontrollmessungen durchgeführt. Siehe dazu das Teilgutachten „Lärm“, Kap. 6.

Das BMLFUW wendete ein, die regionale Wildquerung bei Jobst werde mit einer Breite von ca. 30 m ausgeführt, obwohl die RVS 04.03.12 „Wildschutz“ bei regionalen Wildquerungen einen Richtwert von 50 m Breite, bei überregionalen Wildquerungen sogar von 80 m vorsehe.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd teilte die Auffassung, dass der die regional bedeutsame Wildquerung bei Jobst nicht ausreichend dimensioniert worden sei. Es sei daher eine zusätzliche Maßnahme formuliert worden, die vorsehe, dass die Wildquerung auf eine effektiv nutzbare Länge von 40 m verbreitert werden müsse. Gemäß RVS 04.03.12 „Wildschutz“ sei eine Abweichung nach unten vom Richtwert 50 m bei günstigen Rahmenbedingungen möglich, als absolute Untergrenze seien 30 m definiert. Im gegenständlichen Fall sei mit den gewählten 40 m leicht vom allgemeinen Richtwert 50 m abgewichen worden, weil die Wildquerung im Wald in einem Bereich situiert sei, wo die Trasse im Einschnitt verlaufe. Eine noch geringere Breite (weniger als 40 m) erscheine aber nicht zulässig, da die Wildquerung nicht genau am Wildwechsel situiert sei, sondern weiter westlich liege.

Das BMLFUW brachte vor, im Bereich der Querung des Natura 2000 Gebiets verbleibe trotz der Maßnahmenplanung eine hohe Auswirkung auf das Schutzgut Landschaft. Es sei anzuführen, wodurch die hohe Auswirkung ausgeglichen werden könne.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild räumte ein, dass durch das Projekt im Bereich der Lafnitztalquerung eine hohe Auswirkung auf das Landschaftsbild bestehe. Ausgleichsmaßnahmen seien in der UVE vorgeschlagen. Im Zuge der Begutachtung würden weitere Maßnahmen gefordert (Neuanlage eines Auwaldes).

Das BMLFUW empfahl, auf eine der beiden Anschlussstellen zwischen km 8 und 11 zu verzichten; dadurch könnten die land- und forstwirtschaftlichen Flächenverluste in diesem Bereich halbiert werden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr führte aus, es handle sich hier um die Anschlussstellen Fürstenfeld (L401) und Rudersdorf (B57a). Den „verkehrlichen Grundlagen“ sei nachvollziehbar und schlüssig zu entnehmen, dass ein Verzicht auf die ASt Fürstenfeld zu unzumutbaren Umwegen für den Ziel- und Quellverkehr nach/von Fürstenfeld bzw. Thermenland führen würde. Eine Ableitung des Verkehrs nach/von Rudersdorf über die ASt Fürstenfeld verschlechtere die Verkehrsqualität der L401 sowie des Kreisverkehrs B319/L401 in Fürstenfeld wesentlich.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft merkte an, aus Sicht Boden und Landwirtschaft sei jeder Verlust von Flächen nachteilig. Der Flächenverlust des vorliegenden Projektes, welches hier zu beurteilen sei, sei umweltverträglich. Eine diesbezügliche Projektänderung könne vorteilhaft sein, ob diese tatsächlich vorteilhaft wäre, hänge jedoch noch von vielen anderen Faktoren bzw. Fachbereichen und nicht nur vom Flächenverbrauch ab.

Das BMLFUW kritisierte, dass im Fachbeitrag Humanmedizin mehrfach auf Irrelevanzkriterien Bezug genommen werde, welchen jedoch keine gesundheitlichen Überlegungen zu Grunde lägen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima führte aus, zur Feststellung der Erheblichkeit von Immissionszunahmen habe sich in der UVP-Praxis die Verwendung von sog. Irrelevanzkriterien bzw. Erheblichkeitsschwellenwerten bewährt. Bei einer Unterschreitung dieser Irrelevanzkriterien sei die Zusatzbelastung so gering, dass – gemessen an den Wirkungsschwellen für die empfindlichsten Schutzgüter – Auswirkungen auf die Gesundheit und die natürliche Lebens- und Leistungsfähigkeit von Lebewesen jedenfalls ausgeschlossen werden könnten. Derart geringe Immissionskonzentrationen und Depositionsraten lägen innerhalb des statistischen Schwankungsbereiches der Vorbelastung und in der Regel auch unter dem messtechnisch erfassbaren Bereich und seien daher nach der einschlägigen Judikatur dem Vorhaben nicht zurechenbar. Nach der RVS 09.02.33 sowie nach der RVS 04.02.12 „Schadstoffausbreitung bei Freilandstraßen“ (beide seien vom BMVIT für verbindlich erklärt worden) gelten 3% eines Jahresmittel-Grenzwertes zum Schutz der menschlichen Gesundheit als irrelevant. In Anlehnung an die in der RVS definierten Irrelevanzkriterien und entsprechend der UVP-Praxis werde für Kurzzeitwerte (Tagesmittel, Halbstundenmittel) ebenfalls ein Schwellenwert von 3% der entsprechenden Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit herangezogen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte aus, nach der RVS 09.02.33 sowie nach der RVS 04.02.12 „Schadstoffausbreitung bei Freilandstraßen“ (beide seien vom BMVIT für verbindlich erklärt worden) gelten 3% eines Jahresmittel-Grenzwertes zum Schutz der menschlichen Gesundheit als irrelevant. In Anlehnung an die in der RVS definierten Irrelevanzkriterien und entsprechend der UVP-Praxis werde für Kurzzeitwerte (Tagesmittel, Halbstundenmittel) ebenfalls ein Schwellenwert von 3% der entsprechenden Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit herangezogen.

Das BMLFUW schlug vor, die Erhöhung der LKW Fahrten während der Bauphase auch in Relation zum bestehenden LKW Aufkommen darzustellen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm hielt fest, für den Zeitraum der voraussichtlichen Bauzeit von 2010 bis 2014 sei diese Darstellung in Projektseinlage 1.4.1 „verkehrliche Grundlagen“ enthalten. Die Immissionstabelle in Einlage 4.4.1 „lärmetechnischer Bericht“ gebe für ausgewählte Punkte Auskunft über den Lärmanteil des Bauverkehrs am gesamten Baulärm.

Entsprechend dem vorgestellten Baukonzept seien die Lkw-Fahrten im untergeordneten öffentlichen Straßennetz gering. Die Hauptzufahrt erfolge über die A 2 mit Weiterfahrt in Längsrichtung der Baustelle. An der Baustelle anfallendes Material werde ebenfalls in Längsrichtung transportiert. Neben der Zufahrt über die A 2 seien noch zwei Ziel-/Quellverkehrsanschlüsse beabsichtigt und zwar in Großwilfersdorf-Jobst (Gemeindestraße mit Querung der B319) und in Rudersdorf / Dobersdorf (Baustraße mit Anschluss an die B65). Es sei daher plausibel, dass der Verkehrslärm aus der Zunahme des Bauverkehrs im öffentlichen Straßennetz überwiegend im Irrelevanzbereich liege.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte aus, grundsätzlich seien Immissionswerte auch während der Bauphase einzuhalten, die irrelevant für die Gesundheit seien. Es würden deshalb Kontrollmessungen gefordert und durchgeführt, die das Einhalten der geforderten Immissionswerte überwachen.

Das BMLFUW kritisierte, dass die UVE widersprüchliche Aussagen zur Beeinträchtigung der Fledermäuse enthalte.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume führte aus, für die Artengruppe der Fledermäuse seien von Seiten des Sachverständigen bereits aus europarechtlichen Gründen des Artenschutzes ergänzende Maßnahmen als erforderlich erachtet worden, um eine signifikante Verschlechterung des Erhaltungszustandes auszuschließen. Die bisher vorgesehenen Maßnahmen seien hierzu nicht ausreichend gewesen. Insoweit habe sich unter Berücksichtigung der ergänzend erforderlichen Maßnahmen auch die Bewertung geändert. Verbleibende Auswirkungen würden als mittel und vertretbar eingestuft.

Das BMLFUW brachte vor, in der UVE würden objektseitige Lärmschutzmaßnahmen nur dann gesetzt, wenn die vorhabensbedingten Immissionszunahmen ein „Irrelevanzmaß“ von 1dB überschreiten. Es sollten jedoch bei bereits bestehender Gesundheitsgefährdung objektseitige Maßnahmen ab geringeren Pegelzunahmen in Betracht gezogen werden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin hielt dem entgegen, dass die Gesundheitsgefährdung nichts mit der „Irrelevanz“ zu tun habe. Eine Gesundheitsgefährdung sei dann ableitbar, wenn der Schallpegel $L_{A,eq} \geq 55$ dB betrage. Ein Schallpegelunterschied von 1 dB(A) könne vom menschlichen Ohr nicht als Unterschied diskriminiert werden. Die meisten Menschen könnten erst einen Unterschied von 2 dB(A) erfassen.

IV.2.4. Stellungnahme des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung

Das Amt der Steiermärkischen Landesregierung regte an, dass vom Projektwerber untersucht werden sollte, ob die L 401 in Funktion eines Autobahnzubringers im ggst. Abschnitt für das prognostizierte Verkehrsaufkommen in bautechnischer und anlagebedingter Hinsicht geeignet sei.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr führte dazu aus, die Verkehrsbelastung auf der L 401 Hartberger Straße im Bereich zwischen der Einmündung in die B 319 Fürstenfelder Straße und der künftigen Anschlussstelle Fürstenfeld könne aus der Projektseinlage 1.4.2 „verkehrliche Grundlagen - Materialienband, Leistungsfähigkeit Kreisverkehr Fürstenfeld“ für die maßgebenden Stunden des Werktagsverkehrs abgeleitet werden:

L 401 DTVw	Kfz/h
Analyse 2006	
Vormittagsstunde	455
Nachmittagsstunde	527
Prognose 2025 ohne S 7	

Vormittagsstunde	684
Nachmittagsstunde	799
Prognose 2025 mit S 7-West	
Vormittagsstunde	1211
Nachmittagsstunde	1355

Eine Überprüfung nach HBS 2005 ergebe, dass im Vorhabensfall (Prognose 2025 mit S 7-West) die Qualität des Verkehrsablaufes für die L 401 als Zubringer zur S 7 die Stufe D/E einnehmen werde. Demnach sei der Verkehrsablauf in der maßgebenden Nachmittagsstunde 2025 durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet. Es könnten gegenseitige Behinderungen auftreten, die den Verkehrszustand instabil machen. In bautechnischer und anlagebedingter Hinsicht seien in diesem Abschnitt der L 401 bis zum Prognosejahr 2025 keine Verbesserungen erforderlich.

Für die L 401 Hartberger Straße sei südl. der Abzweigung nach Speltenbach eine Beweissicherung in Form von temporären Verkehrserhebungen vorgesehen. Dem Land Steiermark würden die ausgewerteten Ergebnisse mitgeteilt.

IV.2.5. Stellungnahme der Gemeinde Altenmarkt bei Fürstenfeld

Die Gemeinde Altenmarkt wendete ein, dass es während der Bau- und Betriebsphase zu erheblichen und auch bleibenden Einwirkungen auf die Jagd bzw. auf den Wildbestand und auf die Natur, vor allem im Gebiet der Gemeinde Altenmarkt, komme.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führte aus, die Projektunterlagen seien im Zuge der Erstellung des Teilgutachtens „Lärm“ geprüft und aus schalltechnischer Sicht als vollständig, schlüssig und nachvollziehbar bewertet worden.

Aus Sicht des Fachgebietes Lärm komme es zu einer Beeinflussung jagdbarer Tiere durch Lärmbelastung, da während der Bauphase lokal veränderte Lärmwirkungen auftreten könnten, die allerdings entsprechend der Baudauer zu keinen nachhaltigen Beeinträchtigungen führten. Für die Bauphase sei eine Sonderfachperson aus dem Fachbereich Lärm gemäß RVS 04.05.11 „Umweltschutz, Bau, Umweltbaubegleitung“ vorgesehen. Diese führe Kontrollmessungen durch, um die Einhaltung von Ziel-, Richt- und Grenzwerten zu überprüfen. Die Schutzziele sowie die Richt- und Grenzwerte fänden sich im Teilgutachten Nr. 2 „Lärm“, Kap. 3 und 5.

In der Betriebsphase wirkten die geplanten Geländemodellierungen, Lärmschutzdämme, Einschnittsbereiche und weitere Maßnahmen wie Lärmschutzwände, Unterflurtrasse Speltenbach und Tunnel Rudersdorf derart, dass keine nachhaltige Beeinträchtigung jagdbarer Tiere durch Lärm zu erwarten sei.

Aus schalltechnischer Sicht sei allerdings das wesentliche Schutzgut der Mensch. Es seien daher primär jene Bereiche zu schützen, in denen Menschen regelmäßig und dauerhaft wohnen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd führte aus, die Einwenderin zeige auf, dass nicht aktuelle Jagdstatistiken zur Bewertung des Ist-Zustandes verwendet worden seien. Das sei richtig, dem Inhalt nach sei es aber in jüngeren Jahren zu keinen nennenswerten Veränderungen mit Ausnahme des auch von der Einwenderin zitierten Anstieges des Wildschweinabschlusses gekommen. Wildschweine müssten insbesondere durch fachgerechte Wildschutzzäune von der Fahrbahn der S 7 abgehalten werden, was auch so vorgesehen sei: laut UVE Planung werde die gesamte S 7 mit wildschweinsicheren Zäunen ausgestattet (Fachbeitrag Jagd und Wildökologie Einlage 5.2.9 Seite 147, Maßnahme ALL2040).

Die Einschätzung der Einwenderin, wonach sowohl für die Bauphase als auch für die Betriebsphase die Eingriffsintensität auf den Fachbereich Wildökologie und Jagd gerade für die Gemeindejagd Altenmarkt b.F. extrem hoch sei, werde im Wesentlichen geteilt. Die Betroffenheit des Jagdbetriebes sei hier deutlich höher als jene des Wildes, das seine Aufenthaltsschwerpunkte ja zeitlich und räumlich verlegen könne. Die Auswirkungen während der Bauphase seien allerdings nicht vermeidbar oder in wesentlichem Ausmaß abminderbar. Insofern werde das Bauvorhaben aus der Sicht von Wildökologie und Jagd wesentliche nachteilige Beeinflussungen bewirken. In der Bauphase könnte der Bestand des Schutzgutes negativ beeinflusst werden. Im Teilgutachten Wildökologie und Jagd würden daher Maßnahmen und Vorkehrungen angesprochen, die die Umweltunverträglichkeit des Projektes verhindern könnten.

Die Gemeinde Altenmarkt brachte weiters vor, nördlich von Speltenbach sei ein großflächiges Bauland Aufschließungsgebiet für Kur- und Erholungsgebiet festgelegt. Es sei ein Projekt für Thermencamping geplant. Im östlichen reinen Wohngebiet der Gemeinde Altenmarkt würden die nach dem Widmungsmaß zulässigen 40 dB nachts deutlich überschritten, im Kur- und Erholungsgebiet würden die Planungsrichtwerte um mehr als 10 dB überschritten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führte aus, die Stellungnahme beziehe sich auf das Aufschließungsgebiet für Kur- und Erholungsgebiet nördlich von Speltenbach.

Die Projektunterlagen seien im Zuge der Erstellung des Teilgutachtens „Lärm“ geprüft und aus schalltechnischer Sicht als vollständig, schlüssig und nachvollziehbar bewertet worden. Im Einreichprojekt sei aus den Differenzlärmkarten – für die Bauphase in Projektseinlage 4.7.5 und für die Betriebsphase in den Projektseinlagen 4.6.15 – 4.6.18 – ersichtlich, dass gegenüber dem Nullplanfall während der Bauzeit bzw. im Betriebsjahr 2025 bei der gegenständlichen Adresse mit einer relevanten, projektskausalen Schallpegeländerung im Freien zu rechnen sei. Das „Irrelevanzkriterium“ (Änderungen < 1 dB) sei im Teilgutachten Nr. 16 „Humanmedizin“ unter Pkt. 5.3.5.1 erläutert.

Maßnahmen seien bei geplanten Bundesstraßen gemäß Dienstanweisung des BMVIT vom Dezember 2006 nur dann zu setzen, wenn eine ausreichende Abschirmung des Verkehrslärms durch eine geeignete Linienführung in Grund- und Aufriss oder durch Maßnahmen ähnlicher Wirkungsweise nicht mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden könne. Objektseitiger Lärmschutz sei bei Überschreitung der Ziel- und Grenzwerte sowie bei positiver Prüfung der Kriterien für passive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Im Bereich des Aufschließungs-

gebietes für Kur- und Erholungsgebiet würden die Kriterien für Lärmschutzmaßnahmen nicht erfüllt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte aus, für die Beurteilung der Auswirkungen des Straßenlärms auf die Gesundheit des Menschen seien die österreichischen gesetzlichen Grundlagen, sowie die Erkenntnisse der WHO herangezogen worden. Das „Irrelevanzkriterium“ (Änderungen < 1 dB) werde im Teilgutachten Nr. 16 „Humanmedizin“ unter Pkt. 5.3.5.1 erläutert.

Für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild kann bezüglich der Aufschließungsgebiete für Erholungsgebiet und für Kurgebiet in Altenmarkt auf die diesbezüglichen Ausführungen des Sachverständigen zur Stellungnahme der Umweltschutzbehörde Steiermark verwiesen werden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd führte aus, die Verlängerung der Unterflurtrasse Speltenbach um zirka einen Kilometer würde die Interessen des Schutzgutes Wild und Jagd in optimaler Weise berücksichtigen. Die damit verbundenen Kosten wären allerdings unverhältnismäßig hoch, weshalb davon Abstand zu nehmen sei.

Äsungsflächen im Wald nördlich der geplanten S 7 anzulegen, wie von der Einwenderin gefordert, seien kein geeignetes Mittel, um der Fragmentierung des Lebensraumes Rechnung zu tragen. Dadurch würden lediglich zusätzliche Besiedlungsanreize für das Rehwild geschaffen werden und eine Verschärfung der Verbissproblematik wäre zu erwarten. Da derartige Äsungsflächen alle in einem Bereich mit sehr hoher Lärmbelastung durch die S 7 liegen würden, könnten sie auch in Hinblick auf die Jagd und deren Erholungsfunktion ihre Wirkung nicht entfalten. Die geforderte Errichtung von Wasserstellen sei nicht nachvollziehbar. Wenn durch die S 7 auch auf weiter Strecke eine Vollbarriere entstehe, so bieten die agrarischen Flächen des Offenlandes doch auch keine nennenswerten Wasserstellen.

Dem von der Einwenderin geforderten wildschweintaugliche Wildschutzzaun werde laut Fachbeitrag Jagd und Wildökologie (Einlage 5.2.9 Seite 147, Maßnahme ALL2040) Rechnung getragen.

Für das Ausmaß und die Dimensionierung von Wildquerungseinrichtungen sehe die RVS 04.03.12 (Wildschutz) Standards vor, die hier eingehalten worden seien. Darüber hinausgehende Wildquerungseinrichtungen wären hier natürlich wünschenswert, worauf auch im Teilgutachten Wildökologie und Jagd eingegangen werde. Von einer unbedingt erforderlichen Maßnahme könne aber nicht gesprochen werden.

Der Forderung der Einwenderin nach zusätzlichen Deckungsflächen im Ackerland südlich der S 7 werde entsprochen. Es seien umfangreiche Hecken sowie drei Gehölzinseln im Ausmaß von 1,2 ha als unbedingt erforderliche Maßnahme im Teilgutachten Wildökologie und Jagd formuliert worden.

Die Einwenderin fordere unter Verweis auf ein Rebhuhnvorkommen und ein vom Land Steiermark gefördertes Rebhuhnschutzprojekt die Erhöhung des Lärmschutzdammes um einen Meter. Generell wäre die weitere Verringerung der Lärmimmissionen für den Bereich südlich der S 7 begrüßenswert. Davon würden Erholungssuchende ebenso profitieren wie Jäger bei der Jagdausübung (Erholungswert der Jagd). Der Konnex zu einem Rebhuhnvorkommen (2 Familienverbände) bzw. Rebhuhnprojekt erscheine vergleichsweise lose und die Maßnahme (generelle Erhöhung um einen Meter) als ungenügend begründet. Welche Effekte würden damit in Hinblick auf die Bestandeshöhe des Rebhuhnvorkommens erreicht werden? Die zwingende Vorschreibung einer derartigen Maßnahme erscheine daher nicht gerechtfertigt, wenn sie auch aus vielerlei Gründen begrüßenswert wäre. Die Einwenderin vermisse weiters, dass das vom Land geförderte Rebhuhnprojekt im UVE Gutachten (Einlage 5.2.9) nicht erwähnt werde. Diesbezüglich werde darauf hingewiesen, dass es einen derartigen Verweis sehr wohl auf Seite 61 und Seite 63 von Einlage 5.2.9 gebe. Weiters werde darauf verwiesen, dass das zitierte Rebhuhnförderprogramm des Landes mehr als ein Jahrzehnt zurück liege und keine oder eine sehr geringe, schwer nachweisbare nachhaltige Wirkung gezeigt habe.

IV.2.6. Stellungnahme der Marktgemeinde Kukmirn

Die Marktgemeinde Kukmirn forderte, dass im Bereich der KG Dobersdorf- Limbach - Rudersdorf unmittelbar vor bzw. nach dem Ende des Tunnels geeignete Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führte zu dieser Forderung aus, die Projektunterlagen seien im Zuge der Erstellung des Teilgutachtens „Lärm“ geprüft und aus schalltechnischer Sicht als vollständig, schlüssig und nachvollziehbar bewertet worden. Das „Irrelevanzkriterium“ (Änderungen < 1 dB) sei im Teilgutachten Nr. 16 „Humanmedizin“ unter Pkt. 5.3.5.1 erläutert. Die Schutzziele fänden sich im Teilgutachten Nr. 2 „Lärm“, Kap. 3 und 5.

Die Projektierung straßenseitiger Maßnahmen sei unter Berücksichtigung der Schutzziele, entsprechend der lärmtechnischen Optimierung erfolgt. Die Maßnahmen (Lärmschutzwände, Lärmschutzdämme, Unterflurtrasse Speltenbach, Tunnel Rudersdorf, Geländemodellierung, Einschnittsbereiche) seien in mehreren Projektseinlagen behandelt.

Beim Nordportal des Tunnels Rudersdorf sei kein Erfordernis für zusätzliche straßenseitige Lärmschutzmaßnahmen erkennbar, da die Schutzziele eingehalten würden. Im Osten sei beim Südportal des Tunnels Rudersdorf im Projekt eine auch schalltechnisch für das Gebiet Schulterriegel abschirmend wirkende Geländemodellierung vorgesehen.

In der Marktgemeinde Kukmirn seien passive Lärmschutzmaßnahmen bei Wohnobjekten vorgesehen. Diese seien im Teilgutachten 2 „Lärm“ in der dort beiliegenden Tabelle aufgelistet (36 Objekte).

In der Beurteilung des Baulärms seien vom Fachgebiet „Humanmedizin“ in Abstimmung mit dem Fachgebiet „Lärm“ Ziel- bzw. Richtwerte für „Wohngebiete“ festgelegt worden, um die während der Bauphase möglichen Belästigungen auf ein verträgliches Ausmaß zu reduzieren. Um die

Einhaltung dieser Ziel- bzw. Richtwerte zu gewährleisten, seien entsprechende Maßnahmen vorgesehen, wie sie im TGA „Lärm“, Kap. 6 beschrieben seien. Zur Beweissicherung würden Kontrollmessungen durchgeführt.

Die Gemeinde Kukmirn forderte weiters Schallschutzmaßnahmen im Bereich des Zubringers L 250 durch das Ortsgebiet von Neusiedl b.G.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm hielt dazu fest, der Straßenzug der L 250 nördlich von Rudersdorf sowie entlang der Ortsdurchfahrten von Heutal und von Neusiedl bei Güssing der Gemeinde Kukmirn sei im Lärmprojekt wegen der Problematik des durch die S 7-West induzierten Verkehrs gesondert betrachtet worden.

Unter Beachtung der Schutzziele seien die Richt- und Grenzwerte im Teilgutachten Nr. 2 „Lärm“, Kap. 3 und 5 beschrieben worden. Das „Irrelevanzkriterium“ (Änderungen < 1 dB) sei im TGA Nr. 16 „Humanmedizin“ unter Pkt. 5.3.5.1 erläutert. Zur Beweissicherung würden Kontrollmessungen durchgeführt. Um die Einhaltung der Ziel- bzw. Richtwerte zu gewährleisten, seien Maßnahmen vorgesehen, welche im Teilgutachten „Lärm“, Kap. 6, beschrieben seien.

Objektseitigen Lärmschutz in Kukmirn (untergeordnetes Straßennetz) zufolge indirekter Projektauswirkungen erführen jene Gebäude, welche an der Gebäudefassade Gesamtschallimmissionen von > 60 dB zur Tageszeit und > 50 dB zur Nachtzeit aufwiesen und deren Veränderung über dem Irrelevanzkriterium liege.

Als Maßnahmen seien Schallschutzfenster in Kombination mit Schalldämmlüftern mit möglichen Einschränkungen infolge der Raumbelüftung vorgesehen. In Frage kämen Räume, die nachweislich überwiegend Wohn- und Schlafzwecken dienen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin wies darauf hin, dass für die Beurteilung der Auswirkungen des Straßenlärms auf die Gesundheit des Menschen die österreichischen gesetzlichen Grundlagen sowie die Erkenntnisse der WHO herangezogen worden seien. Das „Irrelevanzkriterium“ (Änderungen < 1 dB) werde im Teilgutachten Nr. 16 „Humanmedizin“ unter Pkt. 5.3.5.1 erläutert.

Die WHO sei gerade in der letzten Zeit besonders bestrebt gewesen, dem Lärm als Schadstoff einen hohen Stellenwert beizumessen. Aufgrund unterschiedlicher Studien sei die WHO zur Erkenntnis gekommen, dass ein $L_{A,eq} \leq 45$ dB während der Nacht unbedenklich und ein Wert $L_{A,eq} \geq 55$ dB während der Nacht gesundheitliche Reaktionen erwarten lasse. Es handle sich somit beim $L_{A,eq} = 45$ dB um einen hygienischen Grenzwert, dessen Überschreitung noch nicht gesundheitliche Folgen bedinge. Der toxikologische Grenzwert liege hingegen bei $L_{A,eq} \geq 55$ dB, dessen Überschreitung gesundheitliche Folgen nach sich ziehen könne.

IV.2.7. Stellungnahme der Marktgemeinde Rudersdorf

Die Marktgemeinde Rudersdorf befürchtet Setzungen im Bereich des Tunnels Rudersdorf.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Erschütterungen und Sekundärschall führte aus, im Fachgutachten „Erschütterungen und Sekundärschall“ seien Maßnahmen festgelegt, die eine unzulässige Belastung des Wohlbefindens der Anrainer und eine Beschädigung von Wohngebäuden so weit wie möglich verhindern. Ausdrücklich werde darauf verwiesen, dass die Projektwerberin vorhabensbedingte Schäden zu beheben oder zu entschädigen habe.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geotechnik, Tunnelbau, Brandsicherheit führte aus, die Herstellung des bergmännischen Abschnittes des Tunnels Rudersdorf solle entsprechend den Grundsätzen der Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode (NÖT) erfolgen. Es handle sich dabei um ein dem technischen Stand entsprechendes Verfahren, bei dem der den Hohlraum umgebende Gebirgstheil zum Mittragen herangezogen werde und somit als Teil der Gesamtkonstruktion wirke. Im Zuge der Hohlraumherstellung (Tunnelvortrieb) komme es dadurch zu einer Änderung des Spannungszustandes des umgebenden Untergrundes. Bis letztendlich ein neuer, stabiler (sekundärer) Gleichgewichtszustand erreicht werde, seien Untergrundverformungen unvermeidlich, die jedoch aufgrund der Methode (NÖTVortrieb) erforderlich seien. Je nach den angetroffenen Gebirgsverhältnissen (Möglichkeit des Aufbaues eines Gewölbes etc.) und der Vortriebs- und Sicherungsmethode (Ringschluss, Stützmittel, Stabilisierungsmaßnahmen etc.) führten diese Untergrundverformungen zu Auflockerungen, die sich letztendlich bis an die Geländeoberfläche fortpflanzen und dort zu Setzungen führen könnten. Größe und Form der dadurch entstehenden Setzungsmulde seien stark von den Untergrundeigenschaften und den eingesetzten Sicherungs- und Stabilisierungsmaßnahmen abhängig.

Mittels Verformungsmessungen im Tunnel sowie an den Bauwerken und der Geländeoberfläche oberhalb des Tunnels werde das Setzungsverhalten des Bodens während der Baumaßnahmen beobachtet. Erforderlichenfalls müsse durch Zusatzmaßnahmen untertage (z.B. Ausbruch in Teilabschnitten, Verstärkung des Rohrschirm) und/oder obertage (z.B. Hebungsinjektionen) der Tunnelvortrieb so schonend ausgeführt werden, dass die Verformungen an der Geländeoberfläche auf ein verträgliches Maß verringert würden, d.h. dass die Winkelverdrehung $\leq 1:500$ betrage. Bei derartigen Winkelverdrehungen sei das Schadenspotential bei Bauwerken vernachlässigbar. Sollten trotzdem vorhabensbedingte Schäden auftreten, werde es sich bei ordnungsgemäßer Bauausführung um geringfügige Schäden (z.B. Risse, Putzschäden) handeln, die von der Projektwerberin zu beheben oder zu entschädigen seien. Für den Nachweis von Schäden, die durch den Tunnelbau verursacht werden, diene die vor Bauausführung durchzuführende Beweissicherung.

Zur Sicherstellung einer sach- und fachgerechten Ausführung seien u.a. folgende Maßnahmen zu treffen:

- Es ist ein geotechnisches Sicherheitsmanagement einzurichten, welches zumindest Folgendes zu beinhalten hat:
 - Festlegung von Warn- und Alarmwerten vor Baubeginn.
 - Festlegung von Zuständigkeiten bei Erreichen der Warn- und Alarmwerten.

- Tägliche Verformungsmessungen (Beobachtungsmethode) im Vortriebsbereich obertage und untertage bis zum Abklingen der Verformungen.
- Bestellung eines unabhängigen geotechnischen Sachverständigen vor Ort zur Planprüfung und Überwachung der Verformungen.
- Quartalsweise Erstellung eines Berichtes zu den gemessenen Verformungen und den damit in Zusammenhang gesetzten Maßnahmen beim Tunnelvortrieb. Dieser Bericht ist ebenfalls quartalsweise der Tunnelverwaltungsbehörde zu übermitteln.
- Für die gesamte Baudurchführung sind von der Projektwerberin eine Örtliche Bauaufsicht (ÖBA) sowie ein Dokumentationsteam, welches geologisch und geotechnisch kompetent ist, zu bestellen. Diese müssen das Bauvorhaben lückenlos dokumentieren und überwachen.
- Eine Beweissicherung sämtlicher im Einflussbereich liegender Objekte (Infrastruktur und Bebauung) ist vor Bauausführung durchzuführen.
- Während der Bauausführung sind die beweisgesicherten Objekte im Vortriebsbereich messtechnisch zu überwachen, wobei eine Nullmessung vor Vortriebsbeginn der geschlossenen Bauweise durchzuführen ist.
- Während des Tunnelvortriebes ist durch das Dokumentationsteam zu überprüfen, ob die tatsächlich angetroffenen Untergrundverhältnisse mit dem Prognosemodell übereinstimmen und vor Baubeginn der Innenschale ist der Tunnel-Verwaltungsbehörde ein Bericht darüber vorzulegen.

Weiters sei anzumerken, dass aufgrund der erwarteten Verformungen an der Geländeoberfläche seitens der Projektwerberin für Gebäude, die im Einflussbereich des Bauwerks und der erwarteten Setzungsmulde liegen, im Zuge der weiteren Planungsphasen eine von der Bausubstanz abhängige Aufnahme und Klassifizierung vorgesehen seien, die vor Baubeginn der Erstellung eines Beweissicherungsprogramms zur Dokumentation des Bauzustandes diene.

Mittels der in der Detailplanung durchzuführenden statischen Berechnungen und Bemessungen für den Tunnelvortrieb könnten letztendlich verschiedene Varianten an Stützmitteln (obertage und/oder untertage) betrachtet und Auswirkungen auf die vorhandene Bebauung abgeschätzt werden. Die Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit (Setzungen, Winkelverdrehungen) sei von der Projektwerberin jedenfalls nachzuweisen und der Tunnelverwaltungsbehörde vorzulegen.

Die Marktgemeinde Rudersdorf brachte weiters vor, zum Schutz des Siedlungsraumes Rudersdorf sei eine erhöhte Lärmentwicklung zu vermeiden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führte aus, der Straßenzug der B 319 – B 65 sowie die L 250 nördlich von Rudersdorf seien im Lärmprojekt wegen der Problematik des durch die S 7-West induzierten Verkehrs gesondert betrachtet worden.

Unter Beachtung der Schutzziele seien die Richt- und Grenzwerte im Teilgutachten Nr. 2 „Lärm“, Kap. 3 und 5 beschrieben worden. Das „Irrelevanzkriterium“ (Änderungen < 1 dB) sei im Teilgutachten Nr. 16 „Humanmedizin“ unter Pkt. 5.3.5.1 erläutert. Zur Beweissicherung würden Kon-

trollmessungen durchgeführt. Um die Einhaltung der Ziel- bzw. Richtwerte zu gewährleisten, seien Maßnahmen vorgesehen, welche im Teilgutachten „Lärm“, Kap. 6, beschrieben seien.

Objektseitigen Lärmschutz in Rudersdorf (untergeordnetes Straßennetz) zufolge indirekter Projektauswirkungen erführen jene Gebäude, welche an der Gebäudefassade Gesamtschall-Immissionen von > 60 dB zur Tageszeit und > 50 dB zur Nachtzeit aufwiesen und deren Veränderung über dem Irrelevanzkriterium liege.

Als Maßnahmen seien Schallschutzfenster in Kombination mit Schalldämmlüftern mit möglichen Einschränkungen infolge der Raumbelüftung vorgesehen. In Frage kämen Räume, die nachweislich überwiegend Wohn- und Schlafzwecken dienen.

Für passive Lärmschutzmaßnahmen seien 9 Wohnobjekte vorgesehen (siehe Tabelle im Anhang zum Teilgutachten 2 „Lärm“).

Beim Nordportal des Tunnels Rudersdorf seien keine zusätzlichen straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, da bei den nächstgelegenen Wohnobjekten die Schutzziele eingehalten würden. Beim Südportal des Tunnels Rudersdorf sei eine auch der Lärmabschirmung dienende Geländemodellierung geplant.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte aus, für die Beurteilung der Auswirkungen des Straßenlärms auf die Gesundheit des Menschen seien die österreichischen gesetzlichen Grundlagen sowie die Erkenntnisse der WHO herangezogen worden. Das „Irrelevanzkriterium“ (Änderungen < 1 dB) werde im Teilgutachten Nr. 16 „Humanmedizin“ unter Pkt. 5.3.5.1 erläutert.

Die WHO sei gerade in der letzten Zeit besonders bestrebt gewesen, dem Lärm als Schadstoff einen hohen Stellenwert beizumessen. Aufgrund unterschiedlicher Studien sei die WHO zur Erkenntnis gekommen, dass ein $L_{A,eq} \leq 45$ dB während der Nacht unbedenklich und ein Wert $L_{A,eq} \geq 55$ dB während der Nacht gesundheitliche Reaktionen erwarten lasse. Es handle sich somit beim $L_{A,eq} = 45$ dB um einen hygienischen Grenzwert, dessen Überschreitung noch nicht gesundheitliche Folgen bedinge. Der toxikologische Grenzwert liege hingegen bei $L_{A,eq} \geq 55$ dB, dessen Überschreitung gesundheitliche Folgen nach sich ziehen könne.

IV.2.8. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“

Die Bürgerinitiative kritisierte zunächst, dass bei der Nullvariante davon ausgegangen werde, dass in den nächsten 15 Jahren keine Veränderungen an der Straße vorgenommen würden, wenn die S 7 nicht gebaut würde. Diese Annahme sei in hohem Maße unrealistisch und gesetzwidrig, da sowohl das burgenländische und steiermärkische Landesstraßengesetz den Straßenbaulastträger (die Länder) dazu verpflichte, die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu gewährleisten.

Die Bürgerinitiative brachte weiters vor, dass die Wirtschaftlichkeit des geplanten Bauvorhabens nicht vorliege, da die derzeitige Verkehrsfrequenz (etwa 5000 Fahrzeuge an der Grenze in Heili-

genkreuz) den Bau einer vierspurigen Bundesstraße für den Durchzugsverkehr nicht rechtfertige.

Nach den Prognosen der ASFINAG nehme der Verkehr im Feistritz- und Lafnitztal durch den Bau der S 7 erheblich zu, sodass mit einer erheblichen Steigerung der Emissionen von Luftschadstoffen und einer wesentlichen Ausbreitung der Verlärmung zu rechnen sei.

Den Erfordernissen des Verkehrs könne in anderer Weise (kleinräumige Umfahrungen, Fahrbahnverbreiterungen, Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkungen, Ausbau des öffentlichen Verkehrs und anderer Verkehrsträger) entsprochen werden und dies bei insgesamt weit weniger Umweltbeeinträchtigungen als durch die geplante S 7 Fürstenfelder Schnellstraße.

Die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sei als gering zu bewerten, was auch dadurch unterlegt werde, dass der projektierte Abschnitt West in die Bundesstraße 65 östlich von Rundersdorf eingebunden werde.

Die Bürgerinitiative wendete weiters ein, dass die von der Projektwerberin vorgenommene Begrenzung des Untersuchungsraumes einer sachgerechten Überprüfung nicht standhalte.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr führte zum Vorbringen der Bürgerinitiative aus, die Projektunterlagen seien im Zuge der Erstellung des Teilgutachtens „Verkehr und Verkehrssicherheit“ geprüft und aus verkehrstechnischer Sicht als vollständig, schlüssig und nachvollziehbar bewertet worden.

Die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sei zwar durch den jeweiligen Straßenbaulastträger zu gewährleisten, allerdings auch unter dem Gesichtspunkt der wirtschaftlichen Machbarkeit des Straßenprojektes. Da die S 7 dem Zuständigkeitsbereich der ASFINAG überantwortet worden sei, würden die betroffenen Länder Steiermark und Burgenland für zukünftige Ausbaumaßnahmen das Projekt der S 7 in ihre Kosten-Nutzen-Untersuchungen einbeziehen. Der untersuchte Prognosehorizont auf mindestens 15 Jahre im Voraus entspreche dem Stand der Technik. Bereits im Vorfeld zu diesem Projekt seien in der Steiermark und im Burgenland mehrere kleinräumige Umfahrungen geprüft worden. Die Anpassung an die geänderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie die Neupositionierung im nationalen und internationalen Verkehr bewirkten eine Aufnahme der S 7 in die Landesverkehrskonzepte. Es sei daher im Projekt der „Nullplanfall 2025“ zu untersuchen gewesen.

Maßnahmen auf Basis der durch die StVO eingeräumten Möglichkeiten betreffen Verbote bzw. Verkehrserleichterungen, für welche nicht der Straßenbaulastträger sondern die Verkehrsbehörde zuständig sei. Länderübergreifende nationale bzw. internationale Straßenzüge erfordern entsprechende Zustimmungen, da sonst mit entsprechenden Einsprüchen zu rechnen sei. Die Maßnahmen nach § 43 StVO seien dann durchsetzbar, wenn gleichwertige oder bessere Alternativrouten angeboten werden können.

Die Prognoseberechnung sei über die Analyse von Zählungen und Befragungen, Erstellung von Matrizen der Verkehrsbeziehungen, Hochrechnung der Teilmatrizen bis zu einer kapazitätsab-

hängigen Verkehrsumlegung erfolgt. Für die Verkehrsprognose sei die bereits bei der Analyse gewählte Unterteilung der Matrix nach Fahrzeugarten (LKW leicht + LKW schwer, PKW) und Verkehrsart (Nah- und Fernverkehr, Inlandsverkehr und grenzüberschreitender Verkehr, etc.) weitergeführt worden.

So ließen sich auch die Auswirkungen auf das fernere Straßennetz angeben: der nach Graz orientierte und durch die S 7 bedingte, zusätzliche Verkehr auf der A 2, werde für beide Fahrrichtungen im Werktagsverkehr westlich der ASt. Fürstenfeld/Ilz rd. 500 Kfz/24h (+ rd. 2%) betragen und liege damit im Irrelevanzbereich für Immissionen im Raum Graz.

Das Untersuchungsgebiet habe sich aus den Räumen, welche das Verkehrsgeschehen im Planungsgebiet beeinflussten bzw. Verkehrsverlagerungen verursachten, ergeben. Es sei im Einreichprojekt ausführlich dargestellt und wesentlich größer als jenes der Lärmuntersuchung. Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes gehe mit der RVS 02.01.11 „Rahmenrichtlinien für Verkehrsuntersuchungen“ konform.

Das verkehrliche Geschehen in der Innenstadt von Fürstenfeld werde durch deren zentrale Funktion als Bezirkshauptstadt mit Standorten von Ämtern, Schulen, Gesundheitseinrichtungen, Wirtschafts- und Tourismusbetrieben usw. geprägt. Wie im Einreichprojekt dargestellt, ergeben sich für den Innenstadtbereich von Fürstenfeld nicht relevante Veränderungen. Die verkehrlichen Auswirkungen der S 7 wie Verringerung der Reisezeit, Verbesserung der Erreichbarkeit, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Entlastung von Ortsdurchfahrten und untergeordnetes Straßennetz seien hingegen als günstige Auswirkungen einzustufen.

Übergeordnete Straßen seien für den Verkehr oder die Wirtschaft überregional bzw. regional von Bedeutung. Dementsprechend seien im Projekt die Auswirkungen der S 7 betrachtet und gewertet worden.

Vorgabe und Ziel eines Straßenentwurfes sei gemäß den für Bundesstraßen verbindlich anzuwendenden RVS 03.03.23 „Linienführung“ die Sicherstellung der maßgebenden Betriebsgeschwindigkeit, die in Abhängigkeit von der räumlichen Funktion gefordert oder anderen vorgegebenen Kriterien angepasst sei. Die entsprechenden Nachweise seien im Einreichprojekt nachvollziehbar und plausibel geführt worden.

Die Verkehrsuntersuchung sei für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und für den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowohl im Personen- als auch im Güterverkehrsbereich durchgeführt worden. Die Kompensationsmöglichkeiten durch den ÖV seien für den Busverkehr und für den Schienenverkehr unter Einbeziehung aktueller Ergebnisse untersucht worden.

Lokale Ortsumfahrungen stellten im Hinblick auf ihre Ausbau- und Entwurfparameter (keine Kreuzungsfreiheit, beiderseitige Zufahrten, Sichtbehinderungen usw.) keine Alternative zu einer Schnellstraße dar. Der vierstreifige Querschnitt mit Richtungstrennung ergebe sich aus der Verkehrsstärke. So gebe die RVS 03.03.33 „2+1-Querschnitte“ für den zweckmäßigen Einsatzbereich von Straßen mit 2+1-Querschnitt einen JDTV von 7.000 bis 18.000 Kfz/24h an. Da im

Prognosejahr 2025 z. B. im Bereich Speltenbach auf der S 7-West rd. 22.000 Kfz/24h verkehren werden, sei ein vierstreifiger Querschnitt zu planen gewesen.

Der Pendlerverkehr hänge mit den funktionalen Verflechtungen mit dem Umland und den Einwirkungen überörtlicher Planungen und Festlegungen zusammen (Arbeitspendler, Versorgungseinrichtungen, Wirtschaftsverflechtung, Planungen der Nachbargemeinden, überörtliche Raumordnungsprogramme). In der Prognose des vorliegenden Projekts sei nachvollziehbar und plausibel u. a. auch der Pendlerverkehr in den Prognosematrizen für das Jahr 2025 und damit auch in den Ergebnisdaten berücksichtigt worden.

Zur funktionellen Bedeutung der S 7 werde festgestellt, dass bereits in der Studie über die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich (GSD-Studie) eine Korridoruntersuchung empfohlen worden sei, die in weiterer Folge in Form einer Raumwiderstandsanalyse, einer Verkehrsuntersuchung und einer Wirkungsanalyse durchgeführt worden sei. Die GSD-Studie und weitere Beurteilungen führten zur Ausarbeitung des Österreichischen Generalverkehrsplans 2002 (GVP-Ö 2002), in welchem die S 7 ebenfalls berücksichtigt sei. Im Land Steiermark (Infrastrukturpapier 2006) werde die immense Bedeutung der S 7 als leistungsfähige Verkehrsachse betont. Das Burgenland habe unter Verweis auf den GVP-Ö 2002 die S 7 in das Gesamtverkehrskonzept Burgenland 2002 als hoch- bzw. höherrangige Straße aufgenommen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führte aus, die Projektunterlagen seien im Zuge der Erstellung des Teilgutachtens „Lärm“ geprüft und aus schalltechnischer Sicht als vollständig, schlüssig und nachvollziehbar bewertet worden. Auf Basis der Schutzziele seien die Richt- und Grenzwerte im Teilgutachten Nr. 2 „Lärm“, Kap. 3 und 5 beschrieben.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima hielt zum Vorbringen der Bürgerinitiative Folgendes fest:

Zu Feinstaub PM_{10} :

Die Situation bei Feinstaub (PM_{10}) sei durch eine für Ostösterreich typische, hohe Grundbelastung gekennzeichnet; es komme durch das Vorhaben jedoch zu keinen relevanten Zusatzbelastungen. Die modellierten Immissionszunahmen seien so gering, dass sie dem Vorhaben nicht zurechenbar seien.

Es sei daher im Einwirkungsbereich von Feinstaubimmissionen durch den Betrieb der S 7 West insgesamt von keiner relevanten Veränderung der Situation auszugehen.

Gleiches gelte hinsichtlich der durch den Betrieb der S 7 West entstehenden Verkehrszunahmen auf Zulaufstrecken (inkl. A 2 bis Graz).

Da es zu keinen durch den Betrieb des Vorhabens bedingten Überschreitungen der Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit komme, seien die Auswirkungen von Luftschadstoffen auf den Menschen aus luftreinhalte-technischer Sicht je nach Schadstoff als unerheblich bis geringfügig zu bewerten.

Durch die Entlastung der Siedlungsgebiete an der B 319/B 65 seien in diesen Bereichen teils erhebliche Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten.

Zu Luftgütemessungen in Fürstenfeld:

Dem Einwand, dass auch das verkehrliche Geschehen in der Innenstadt von Fürstenfeld im Falle der Errichtung der S 7 zu untersuchen sei, da die derzeitige Luftgütemesseinrichtung des Landes Steiermark nicht an einem für die Stadt repräsentativen Ort aufgestellt sei, sei entgegenzuhalten, dass zur Darstellung der Vorbelastung im Rahmen der UVE ohnehin Daten verkehrsnaher Messstellen in Fürstenfeld (Fürstenfeld Zentrum, Fürstenfeld B 319) der Jahre 2005 und 2006 herangezogen worden seien, aus welchen die Maximalbelastung in Fürstenfeld hervorgehe.

In der Innenstadt von Fürstenfeld seien zudem keine relevanten Zusatzbelastungen durch die S 7 zu erwarten; der nördliche Teil von Fürstenfeld werde sogar erheblich entlastet.

Zu Emissionen von Luftschadstoffen / klimarelevanter Gase:

Die Emissionen von Stickoxiden steigen durch die Zunahme der Fahrleistungen insgesamt an, würden jedoch von Ortsgebieten in Freilandbereiche verlagert. Die Emissionen von Feinstaub seien bei Verwirklichung des Vorhabens sogar geringfügig geringer als bei der Nullvariante.

Durch den Ausbau der S 7 West seien im Prognosejahr 2025 gegenüber der Nullvariante aufgrund der größeren Fahrleistungen und der höheren Fahrtgeschwindigkeiten höhere Jahresemissionen im Ausmaß von rd. 14.000 t CO₂-Äquivalenten zu erwarten. Zieht man die gesamtösterreichischen Emissionen als Vergleichsbasis heran, die lt. UBA (2002) rd. 80 Millionen Tonnen jährlich betragen, liege die Emissionszunahme durch den Ausbau der S 7 West bei 0,02% der österreichischen Emissionen. Der Beitrag des Vorhabens zu den gesamtösterreichischen Emissionen sei damit so gering, dass er keinen Einfluss auf die Erfüllung bzw. Nichterfüllung von Klimaschutzziele, zu denen sich Österreich verpflichtet habe, haben werde. Auswirkungen auf die lokalen Klimaverhältnisse durch die Emissionen klimarelevanter Gase seien nicht zu erwarten.

Zu nicht ausreichend validierte Berechnungsmodelle:

Die Immissionsmodellierung sei von der FVT Graz (Univ. Prof. DI Dr. Peter Sturm) mit dem Modellsystem GRAMM/GRAL durchgeführt worden. Es handle sich dabei um ein anerkanntes Ausbreitungsmodellsystem zur Berechnung der Immissionskonzentrationen von Luftschadstoffen, das der RVS 09.02.33 „Projektierungsrichtlinien Lüftungsanlagen, Immissionsbelastung an Portalen“ (FSV, 2005) sowie der RVS 04.02.12 „Schadstoffausbreitung bei Freilandstraßen“ (FSV, 2007) und damit dem Stand der Technik und Wissenschaft entspreche.

Zu Überschreitungen des Irrelevanzkriteriums:

In Trassennähe sowie entlang von Zulaufstrecken komme es durch den Betrieb der S 7 West zu Überschreitungen des Irrelevanzkriteriums, bei PM₁₀ allerdings nur in unmittelbarer Fahrbahnnähe der S 7 und damit nicht im Bereich von Wohnanrainern.

Da die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit des IG-L aber nur dort anwendbar seien, wo sich Menschen nicht bloß vorübergehend aufhalten, stehe dies einer Umweltverträglichkeit des Vorhabens nicht entgegen.

Bei Stickstoffdioxid werde das Irrelevanzkriterium durch den Betrieb der S 7 West bis zu einer Entfernung von rd. 1,5 km von der S 7 überschritten, daher auch im Bereich von Wohnanrainern. Dies stehe aber einer Umweltverträglichkeit des Vorhabens nicht entgegen, da die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit des IG-L bei Stickstoffdioxid eingehalten würden.

Zu Reduktion der Feinstaubbelastung:

Durch die Verwirklichung der S 7 West würden Feinstaubemissionen von Siedlungsgebieten in Freilandbereiche verlagert; dadurch würden die Anrainer der B 319/B 65 von Feinstaubemissionen entlastet. Die Emissionen von Feinstaub seien bei Verwirklichung des Vorhabens insgesamt sogar geringfügig geringer als bei der Nullvariante.

Zu Feinstaub PM_{2,5}:

Da es zum Zeitpunkt der Erstellung der UVE in Österreich noch keine Grenzwerte für Feinstaub PM_{2,5} gab, seien in der UVE keine Immissionsberechnungen vorgenommen worden. Die EU-Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft in Europa lege jedoch einen Grenzwert für das Jahresmittel von 25 µg/m³ fest, der ab dem Jahr 2015 gelte (Stufe 1) sowie einen Richtgrenzwert (JMW 20 µg/m³ ab 2020 Stufe 2) fest, der im Jahr 2013 von der EU-Kommission noch zu überprüfen sei.

Bezogen auf die berechneten Feinstaubimmissionen (PM10) könne davon ausgegangen werden, dass die motorbedingten Partikel (exhaust emissions) sowie die sekundären Partikel praktisch zur Gänze in die PM 2,5 - Fraktion fallen. Die durch Abrieb und Aufwirbelung entstehenden Partikelemissionen seien dagegen zum überwiegenden Teil größer als PM 2,5. Rechne man dennoch in einer (unrealistischen) worst-case-Abschätzung die gesamte PM10-Immissionszusatzbelastung inkl. sekundäre Partikel als PM 2,5-Zusatzbelastung, dann ergebe sich selbst beim exponiertesten Wohnanrainer nur eine Zusatzbelastung von 0,38 + 0,19 = 0,57 µg/m³ im Jahresmittel, die unter 3% des PM 2,5 –Grenzwertes der Stufe 1 sowie unter 3% des PM_{2,5} - Richtgrenzwertes der Stufe 2 liege, und damit jedenfalls als irrelevant einzustufen sei. Es werde aber ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich hier um eine deutliche Überschätzung der realistisch zu erwartenden PM 2,5 - Zusatzbelastung handle.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte aus, im Teilgutachten Humanmedizin werde auf alle Aspekte des Gesundheitsschutzes eingegangen. Durch die in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen könne eine Gefährdung der Gesundheit bzw. eine erhebliche Belastung durch nachhaltige Einwirkungen für die Bevölkerung im Untersuchungsraum ausgeschlossen werden.

Derzeit sei die Bevölkerung längs der B 319/B 65 einer hohen Schadstofflast, wie Lärm, Erschütterungen und Luftschadstoffen durch den Verkehr der Durchzugsstraße B 319/B 65 ausgesetzt. Gerade hinsichtlich Lärm werde derzeit an einigen Punkten das gesundheitlich zumutbare

Maß überschritten. Es ergebe sich somit eine hohe Dringlichkeit, die Ortschaften vom Kfz-Verkehr zu entlasten. Die Gesundheit des Menschen, die nach einer Definition der WHO (Weltgesundheitsorganisation) nicht nur frei sein von Krankheit bedeute, sondern ebenso einen Zustand völligen körperlichen, psychischen und sozialen Wohlbefindens darstellen solle, diese Gesundheit werde nicht alleine mehr von Krankheiten im Sinne der Seuchenlehre eingeschränkt, sondern die Beeinträchtigung komme vielmehr von den verschiedenen Umweltschadstoffen, die als Folge eines mehr oder weniger erarbeiteten Wohlstandes an die Umwelt abgegeben würden.

Das Vorhaben werde bei einem Großteil der Bevölkerung längs der B 319/B 65 zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation führen.

Die Nacht sei jene Phase, in der der Mensch regenerieren müsse, um tags ausgeruht sich den Anforderungen zu stellen. Durch das Projekt werde gewährleistet, dass deutlich mehr Objekte in jenen Bereich fallen, wo die Nachtruhe nicht entscheidend gestört werde. Insgesamt könne bestätigt werden, dass der Großteil der Bevölkerung im angesprochenen Areal entlastet werde, was auch heiße, dass ein kleiner Anteil gegenüber der Ist-Situation Belastungen erfahren werde. Die Projektwerberin sei jedoch sehr bemüht gewesen, durch Maßnahmen das Ausmaß der Belastungen sehr nieder zu halten.

Die WHO sei gerade in der letzten Zeit besonders bestrebt gewesen, dem Lärm als Schadstoff einen hohen Stellenwert beizumessen. Aufgrund unterschiedlicher Studien sei die WHO zur Erkenntnis gekommen, dass ein $L_{A,eq} \leq 45$ dB während der Nacht unbedenklich und ein Wert $L_{A,eq} \geq 55$ dB während der Nacht gesundheitliche Reaktionen erwarten lasse. Es handle sich somit beim $L_{A,eq} \leq 45$ dB um einen hygienischen Grenzwert, dessen Überschreitung noch nicht gesundheitliche Folgen bedinge. Der toxikologische Grenzwert liege hingegen bei $L_{A,eq} \geq 55$ dB, dessen Überschreitung gesundheitliche Folgen nach sich ziehen könne.

Die Verlegung des Schwerverkehrs weg von den Ballungszentren führe auch zu einer Entlastung der Bevölkerung von den Erschütterungen. Auch entlang der Neutrassse würden die Erschütterungen in einer Größenordnung auftreten, wo sie vom Menschen nicht empfunden würden.

Zusammenfassend könne gesagt werden, dass das vorliegende Projekt aus der Sicht des Umweltmediziners hohe Priorität besitze, da ein aktuell stark belasteter Bevölkerungsanteil deutlich entlastet werde und keine zusätzliche unzumutbare Belastung auftrete.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild führte aus, der Untersuchungsraum sei von den UVE-Erstellern so abgegrenzt worden, dass das Gebiet im Einflussbereich des Vorhabens bezüglich der zu behandelnden Themenbereiche abgedeckt sei.

Für die Verkehrlichen Grundlagen sei das Untersuchungsgebiet am weitesten gespannt. Neben dem eigentlichen Planungsgebiet der betroffenen Gemeinden z.B. würden auch starke Verflechtung der Region mit der Stadt Graz sowie die großräumigen Verkehrsströme (z.B. Ungarn -

Nord-Italien) betrachtet. Das Untersuchungsgebiet erstreckte sich vom Westen mit dem Bereich Riegersdorf - Ilz, über den Osten mit der Staatsgrenze zu Ungarn und über den Norden etwa mit der Linie Lindegg - Kukmirn - Neustift bei Güssing bis zum Süden mit der Linie Söchau - Übersbach. Das Untersuchungsgebiet sei unter dem Gesichtspunkt festgelegt worden, dass alle wesentlichen Auswirkungen von Maßnahmen erfasst werden konnten, insbesondere die Veränderung von Verkehrsstärken infolge Verkehrsverlagerungen.

In Richtung Norden und Süden sei das Untersuchungsgebiet ausgehend vom Planungsgebiet mit abnehmender Detaillierung soweit ausgedehnt, dass mögliche Verlagerungseffekte zwischen den Grenzübergängen Österreich / Ungarn in den einzelnen Berechnungsschritten berücksichtigt bzw. die zu erwartenden Verlagerungseffekte auf den Korridor V abgeschätzt werden konnten. Aufgrund der überregionalen Bedeutung der S 7 sei sodann das gesamte Einzugsgebiet großräumig festgelegt worden, die Verkehrsbezirke decken Europa ab.

Der Untersuchungsraum für das Technische Projekt erstreckte sich von der A 2, ausgehend vom Gemeindegebiet von Hainersdorf, über die Gemeinden Großwilfersdorf, Altenmarkt, Bad Blumau, Deutsch Kaltenbrunn, Fürstenfeld und Rudersdorf bis zum Ortsteil Dobersdorf. Der Planungsraum erfasse die Anlage der S 7 direkt inklusive aller Planungen im untergeordneten Netz, die für die Aufrechterhaltung der vorhandenen Wegverbindungen notwendig seien. Das seien insbesondere neue landwirtschaftliche Aufschließungswege, Straßenverlegungen, Querungsbauwerke und Ähnliches.

Da die Auswirkungen einer Schnellstraße in den einzelnen Fachbereichen unterschiedliche Reichweiten aufweisen, seien die Untersuchungsräume gegebenenfalls unterschiedlich definiert:

Als Untersuchungsraum für die Themenbereiche Siedlungs- und Wirtschaftsraum sowie Ortsbild seien die mit dem Vorhaben im räumlich funktionalen Zusammenhang stehenden Siedlungsräume zu sehen. Zur Beurteilung der Zielkonformität des Vorhabens mit raumordnerischen Programmen, Konzepten, Leitbildern und dergleichen, werde ein weiterer Untersuchungsraum abgegrenzt, der die vom Projekt berührten Standortgemeinden und im Weiteren die Bezirke Fürstenfeld und Jennersdorf im Sinne einer Gesamtregion umfasse.

Zum Untersuchungsgebiet für den Themenbereich Freizeit- und Erholungsnutzung zählten die oben genannten Standortgemeinden. Als engeres Untersuchungsgebiet würden alle durch das Vorhaben indirekt (Sichtbarkeit, Lärm) oder direkt (Verlust, Zerschneidung) beeinflussten Flächen festgehalten. Dabei erfolge eine Abstimmung mit dem UVE-Fachbeitrag „Landschaftsbild“ (Mappe 5.4, Einlage 1) und in weiterer Folge eine Verwendung der in diesem Fachbeitrag erarbeiteten Teilräume. Diese untersuchten Teilräume deckten den gesamten Bereich ab, in dem die durch die S 7 verursachte Lärmbelastung 50 dB übersteige. Nicht untersucht würden jene Bereiche, die zwar eine Lärmbelastung von mehr als 50 dB erfahren, die allerdings eine Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zum Ist-Zustand erfahren. Als weiteres Untersuchungsgebiet werde die Region, durch die die Straße verlaufe, und die Auswirkungen auf die Erholungsnutzung (unter besonderer Berücksichtigung des Thermentourismus) betrachtet.

Der Untersuchungsraum für den Themenbereich Sachgüter umfasse den direkt vom Vorhaben beeinflussten Bereich sowie den unmittelbaren Nahebereich der Trasse, wenn dabei Beeinflussungen des Sachgutes zu erwarten seien. Der unmittelbare Nahbereich werde mit 100 m vom äußeren Trassenrand definiert. Aus Sicht des Fachgebietes Raumplanung sei der Betrachtungsraum für die Darlegung der verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens von der Projektwerberin ausreichend weit gewählt worden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Oberflächengewässer wies darauf hin, dass es aus Sicht des Fachbereiches 11 – Oberflächengewässer keinen Sinn mache, den Untersuchungsraum auszuweiten, weil die Auswirkungen der S 7 (Einfluss auf Hochwasserabfluss, Hangwasserabfluss) nicht über das betrachtete Gebiet hinausgingen.

Die Bürgerinitiative kritisierte weiters, dass die land- und forstwirtschaftliche Nutzung des von der S 7 betroffenen Gebietes durch die Trennungswirkung in unzumutbarer Weise erschwert und damit der regionalen Wirtschaft Schaden zugefügt werde.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft führte aus, durch den Bau und Betrieb der S 7 komme es vor allem im Edelseewald und im Ledergassler Wald zu großflächigen Zerschneidungen zusammenhängender Waldflächen. Während die Zerschneidung forstlicher Infrastruktur durch die im Einreichprojekt vorgesehene Anlage von Querungsbauwerken (Brücken, Unterführungen) an der S 7 sowie von Ersatzforststraßen und -rückewegen weitgehend – unter teilweiser Inkaufnahme von Wegzeitverlängerungen – kompensiert werde, sei die Entstehung erschwert bewirtschaftbarer Restflächen infolge der gegebenen kleinteiligen Besitzstruktur unvermeidbar. Die daraus resultierenden Bewirtschaftungsschwernisse seien im Rahmen der Grundeinlöse entsprechend abzugelten, was jedoch nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sei. Insgesamt würden die Auswirkungen durch Zerschneidungen (Trennwirkungen) als vertretbar angesehen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft merkte an, dass die angeführten „Trennungswirkungen sowie „Bodenversiegelung“ im Rahmen der UVP erhoben und bewertet worden seien.

Die Bürgerinitiative brachte vor, dass die Eingriffserheblichkeit der geplanten Fürstenfelder Schnellstraße auf Natura 2000 Gebiete und Ramsar-Gebiet hinsichtlich der betroffenen Schutzgüter beschönigend dargestellt und verharmlost werde. Schon von der optischen Wahrnehmung eines Durchschnittsmenschen werde klar, dass die Errichtung einer in Form einer Autobahn gebauten Schnellstraße mit zwei Fahrstreifen in jede Richtung einen erheblichen Eingriff in die verordneten Natura 2000 Gebiete darstelle, wie dies auch im Verfahren nach § 14 BStG 1971 – auf fachlicher Grundlage basierend – dargestellt worden sei. Durch die S 7 würden plötzlich jahrtausend alte Lebensräume von Menschen und Tieren begrenzt und zerstört, insbesondere der Raum nördlich von Altenmarkt, Fürstenfeld und Rudersdorf stelle für Menschen in diesen Gemeinden, aber auch Touristen in der Thermenregion einen unverzichtbaren Naherholungsbe- reich dar, der diese Funktion aufgrund der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, der Erhöhung der Luftschadstoffimmissionen und Lärmemissionen vollständig verlieren würde.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume hielt dem entgegen, dass die „optische Wahrnehmung eines Durchschnittsmenschen“ sicherlich kein geeigneter Maßstab oder kein geeignetes Mittel sei, um die Frage der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen eines Europaschutzgebietes bzw. der dort relevanten Schutzgüter zu klären.

Auch die angesprochene Darstellung im Verfahren nach § 14 BStG 1971 könne nicht Anlass dafür sein, die Bewertung eines nun detaillierter für die eingereichte Trasse untersuchten Sachverhaltes in Frage zu stellen. Wenn die detaillierte Betrachtung entgegen einer früheren Annahme, die weder auf eine Detailplanung aufbauen noch Vermeidungs- und Minderungsoptionen eingehender diskutieren habe können, nun eine Unerheblichkeit feststelle, so könne dies z. B. bereits die Konsequenz einer optimierten Planung sein. Eine rückwirkende Prüfung und Diskussion der vorgenommenen Bewertungen des § 14 BStG-Verfahrens könne nicht Aufgabe zum jetzigen Zeitpunkt sein.

Auch von Sachverständigenseite sei eine Unerheblichkeit im Zusammenhang mit Natura 2000 festgestellt worden. Dies sei im entsprechenden Teilgutachten begründet. Vor diesem Hintergrund sei die Projektwerberin nicht gezwungen, eine weitergehende Prüfung von Alternativlösungen durchzuführen.

Nach UVP-G 2000 habe die Projektwerberin nicht zwingend die umweltverträglichste Lösung zu wählen; insoweit sei die Beurteilung auf das eingereichte Projekt zu beschränken. Für dieses sei die Umweltverträglichkeit unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin vorgesehenen und weiteren nach Sachverständigengutachten erforderlichen Maßnahmen gegeben.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Gewässerökologie, Fischerei hielt fest, dass für die aquatischen Schutzgüter durch das Projekt keine Erheblichkeit erkennbar sei.

Die Bürgerinitiative brachte weiters vor, die qualitative und quantitative Beeinflussung der Oberflächen- und Grundwasserhaushalte sei unzutreffend dargestellt. Tatsächlich würden erhebliche Auswirkungen in den qualitativen Zustand der Oberflächen- und Grundwässer zu erwarten sein und durch die Bodenversiegelung eine Beeinträchtigung der natürlichen Abflussverhältnisse.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser führte aus, in Einlage 6.3.1 (Bericht Geologie und Grundwasser) sowie zugehörigen Beilagen seien in umfangreicher Weise Ergebnisse eines intensiven geologischhydrogeologischen Untersuchungsprogramms dokumentiert worden. Dabei werde auf alle relevanten Aspekte des Fachbereichs eingegangen. Ausgehend von der regionalen geologischen Situation, über die Geologie des Planungsraumes bis hin zu detaillierten Angaben des unmittelbaren Trassenbereichs werde die geologischhydrogeologische Situation derart genau beschrieben, dass im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechende Aussagen getroffen werden könnten. Dies gelte im Besonderen für den Grundwasserhaushalt, der durch eine Vielzahl von Grundwasserpegeln, Pumpversuche sowie chemische Analysen in ausreichendem Maße beschrieben werde.

Im Bereich des Tunnels Rudersdorf sowie des Wannengebäude Rudersdorf Ost sei während der Bauarbeiten und während des Betriebs mit einer dauerhaften Absenkung des Grundwasser-

spiegels und somit mit einer Reduktion des Grundwassers in einzelnen Hausbrunnen zu rechnen. Hier sei durch entsprechende Auflagen gewährleistet, dass die betroffenen Grundstücke an die öffentliche Wasserversorgung angeschlossen würden.

Zudem erfolge eine intensive Beweissicherung von zahlreichen Brunnen und Pegeln im Umfeld der Trasse, um die Qualität und Quantität des Grundwasserhaushalts dokumentieren zu können.

Hinsichtlich einer qualitativen Veränderung des Grundwassers sei anzuführen, dass sämtliche anfallenden Wässer sowohl aus der Bau- als auch aus der Betriebsphase einer gewissen Reinigung unterzogen würden.

Alle Wässer aus den Bauwasserhaltungen im Zuge von Arbeiten im Grundwasserkörper würden, sofern eine Einwirkung überhaupt möglich erscheine, über GSA geführt. Gleiches gelte für Wässer aus Unterflur- und Tunnelstrecken in der Betriebsphase.

Schließlich liege auch eine Berechnung hinsichtlich der Auswirkungen des Winterdienstes auf die Belastungen im Grundwasser vor. Aus diesen Berechnungen sei ableitbar bzw. sei rechnerisch nachgewiesen worden, dass im Mittel alle Werte den maßgeblichen Schwellenwert für Chlorid gemäß Grundwasserschwellenwertverordnung (GSwV) von 60 mg/l einhielten.

Alle möglichen Einwirkungen auf das Grundwasser seien in der Gesamtbewertung berücksichtigt worden.

Aufgrund des festgelegten Vergleichs der Eingriffserheblichkeit mit der Wirkung auf das Projekt sei festzuhalten, dass alle Auswirkungen als vertretbare Auswirkungen und somit als umweltverträglich eingestuft würden. Eine Gefährdung der Grundwassersituation und Wasserversorgung sei daher nicht zu erwarten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Oberflächengewässer führte aus, zum Einwand, dass die qualitative und quantitative Beeinflussung der Oberflächen- und Grundwasserhaushalte unzutreffend dargestellt sei, sei festzuhalten, dass im vorgelegten Projekt die Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Oberflächenwasserhaushalt aus Sicht des Fachbereiches 11 Oberflächengewässer ausreichend und schlüssig dargestellt seien. Es seien folgende Auswirkungen beschrieben worden:

- Einfluss auf den Hochwasserabfluss: Wasserspiegellage, Retention
 - Hauptvorfluter: Lafnitz
 - Nebenvorfluter
- Einfluss auf die Ableitung der Hangwässer
- Einfluss auf die Qualität des Vorfluters (Marbach) – Wirkung der GSA

Dem Einwand, dass erhebliche Auswirkungen in den qualitativen Zustand der Oberflächen- und Grundwässer zu erwarten seien, sei entgegenzuhalten, dass aus den Projektsunterlagen schlüssig zu entnehmen sei, dass die Auswirkungen auf den qualitativen Zustand der Gewässer als geringfügig zu werten seien. Allein beim Marbach sei bedingt durch die relativ geringe Wasserführung mit einer mäßigen Beeinträchtigung zu rechnen. Die in der Qualitätszielverordnung

Chemie Oberflächengewässer geforderten Grenzwerte hinsichtlich Chlorid würden gerade noch eingehalten.

Zum Vorbringen betreffend Beeinflussung der natürlichen Abflussverhältnisse sei festzuhalten, dass die Beeinflussungen der natürlichen Abflussverhältnisse (Hochwasserabfluss, Hangwasserabfluss) im Projekt plausibel dargestellt seien, wobei die Auswirkungen als geringfügig zu bezeichnen seien. Hinsichtlich des Hochwasserabflusses seien die Anschlaglinien mittels einem dem Stand der Technik entsprechenden 2-D Berechnungsmodell ermittelt worden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Straßenwässer, Tunnelwässer wies darauf hin, dass alle Niederschlagswässer aus den Fahrbahnbereichen der S 7 durch GSA dem Stand der Technik entsprechend erfasst, rückgehalten, gereinigt und dem Vorfluter Marbach bzw. dem Grundwasser zugeleitet würden. Auf die vorgeschriebenen Maßnahmen und Kontrollen werde verwiesen.

Die Bürgerinitiative kritisierte, dass die Auswirkungen der S 7 auf die regionale Wirtschaft bislang von der Projektwerberin überhaupt nicht untersucht worden seien. Auch soziale Auswirkungen der S 7, wie Beeinflussung der demographischen Entwicklung, erhöhte Kriminalität in Autobahnnähe, Erleichterung des Aus- und Einpendelns aus den Bezirken Fürstenfeld, Jennersdorf und Güssing, fänden in der Bewertung des Vorhabens keine entsprechende Berücksichtigung.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild führte aus, das Vorhaben habe Auswirkungen auf die Funktionszusammenhänge des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes, die jedoch nicht a priori als negativ oder positiv beurteilt werden könnten. Eine hochrangige Straßenverbindung sei geeignet, einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung einer Region zu leisten. Die verbesserte Erreichbarkeit könne zu einer vermehrten Nutzung der Potenziale der Region (Landschaft etc.) führen. Ohne diese Verbesserung in der Verkehrserschließung könne die Region ihr Potenzial u.U. nicht entsprechend nutzen.

Erfahrungsgemäß sei aufgrund der Errichtung von hochrangigen Verkehrsträgern und die dadurch entstehende Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse eine steigende Nachfrage bei Wohn- und Betriebsbauland zu erwarten. Einerseits werde das Untersuchungsgebiet für Wohngebietsnutzung wesentlich interessanter. Andererseits entstehe durch den Bau der S 7 entlang der Trasse eine wesentliche Standortverbesserung für Betriebs- und Industriegebiete.

Die Struktur des Betriebsbaulandes könne sich von lokaler hin zu regionaler Bedeutung verschieben. Die Nachfrage bei Betriebsbauland werde sich aller Voraussicht nach in Richtung Schnellstraße bzw. Anschlussstellen verschieben. Die verbesserten Erreichbarkeitsverhältnisse bedeuten insbesondere im Lichte der laufenden wirtschaftlichen Neuorientierungen durch die erfolgte EU-Osterweiterung einen wesentlichen Standortfaktor.

Mit der Errichtung der S 7 und der dadurch verbesserten Anbindung an eine überregionale Verkehrsachse seien grundsätzlich positive Auswirkungen auf die Standortentwicklungen und das Standortpotenzial der Region zu erwarten, damit können zugleich positive Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Arbeitsmarkt erzielt werden.

Die Auswirkungen auf den Wirtschaftsraum bei Nichterrichtung der S 7 seien einer Entwicklung ausgehend vom Ist-Zustand gleichzusetzen, wobei langfristig wirtschaftliche Nachteile aufgrund verminderter Erreichbarkeitsverhältnisse für den Raum nicht auszuschließen seien. Bei Nichtumsetzung der S 7 gestalte sich die weitere räumliche Verknüpfung und Intensivierung von Wirtschaftsräumen aufgrund ungünstiger Erreichbarkeiten schwieriger, als bei Umsetzung der S 7.

Diesen zu erwartenden Auswirkungen auf die Entwicklung des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes sollte schon frühzeitig begegnet bzw. diese Nachfrage in geordnete Bahnen auf örtlicher und überörtlicher Ebene gelenkt werden. Zur Sicherung der positiven Wirkungen werde die Einarbeitung dieser neuen Rahmenbedingungen in die Örtlichen Entwicklungskonzepte der Standortgemeinden empfohlen, um die zu erwartenden Entwicklungen zu kontrollieren. Weiters werde die Erstellung eines Regionalen Entwicklungskonzeptes zur Koordination der zu erwartenden Entwicklungen des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes in der Region empfohlen.

Bezüglich der Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsnutzung bzw. Tourismus sei festzuhalten, dass hierbei zwischen dem Trassennahbereich und der weiteren Region unterschieden werden müsse:

- Der Trassennahbereich werde teilweise eine Verminderung seiner Eignung zur Erholungsnutzung erfahren. Beeinträchtigungen ergäben sich durch die Verlegung/Unterführung von Wegen, infolge der Zerschneidung sowie durch die Lärmbeeinträchtigung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen. Durch die getroffenen Maßnahmen in der Bau- und Betriebsphase seien die verbleibenden Auswirkungen mit gering bis mäßig zu beurteilen. Für die überwiegende Mehrheit der Siedlungsgebiete verbessere sich jedoch die Lärm-Immissionssituation aufgrund des Vorhabens deutlich.
- Die Freizeitnutzung der weiteren Region werde durch das Vorhaben voraussichtlich eine Aufwertung aufgrund der verbesserten Erreichbarkeiten erfahren. Dies werde sich aller Voraussicht nach auch auf die Tourismus- und Gastronomiebetriebe der Region positiv auswirken.

Die Bürgerinitiative brachte weiters vor, die unteren Tallandschaften und die Höhenzüge des Feistritz- und Lafnitztales und das „Feld der Fürsten“ sei bereits ab ca. 3000 v. Chr. ein dicht besiedeltes Gebiet gewesen. Die Vielzahl der in diesem Raum von der Geomantie entdeckten prähistorischen und römerzeitlichen verborgenen Bodendenkmäler lasse auch den Schluss zu, dass die von der Trasse berührten Gebiete einiges verbergen, welches beim Bau der S 7 unwiederbringlich zerstört bzw. wahrscheinlich nicht einmal in seiner wahren Bedeutung erfasst werden würde.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Kulturgüter führte aus, das Vorhaben stelle zweifellos und unbestritten einen Eingriff in – anhand archäologischer Befunde und Funde feststellbare – ältere Siedlungslandschaften dar.

Der Verlust von Teilen dieser bislang weitestgehend unzugänglichen „kulturellen Ressource“ werde durch den in Folge der systematischen (bereits begonnenen) archäologischen Untersuchungen im Zuge des Bauvorhabens zu erwartenden Erkenntnisgewinn so weit als möglich

wettgemacht. Die diesbezüglichen Ausführungen und Bewertungen im archäologischen Fachgutachten der UVE seien nachvollziehbar und schlüssig, die vorgenommene Begrenzung des Untersuchungsraumes aufgrund der Sachmaterie – archäologische Befunde und Funde sind nur dort gefährdet, wo Bodeneingriffe stattfinden – gerechtfertigt.

Im Fachgutachten Kulturgüter werde unter 3.7 darauf eingegangen, dass eine Nullvariante durch den Verzicht auf alle (unwiederbringlichen) Eingriffe in die Substanz vorzuziehen wäre, vor allem, wenn man den durch Ausgraben, Bergen und Dokumentieren zu erzielenden Erkenntnisgewinn bei archäologischen Denkmälern außer Acht ließe. Der Gutachter habe sich somit der Fachmeinung des Fachbeitragerstellers durchaus angeschlossen und sehe es nicht als Fehler, dass einzelne Äußerungen des ohnedies zugänglichen und sehr ausführlichen Fachbeitrags Archäologie nicht in die notwendigerweise zusammenfassende Einlage 4.1.1 (das Kapitel Archäologie ist übrigens unter 7.10 zu finden) aufgenommen worden seien.

Aufgrund der genauen und dem Stand der Technik bestens entsprechenden Erhebungen und Einschätzungen des Fachbeitragerstellers Archäologie halte der Gutachter sowohl die Möglichkeiten einer Vorweg-Festlegung von archäologischen Denkmälern (=Bodendenkmälern) für erschöpft als er auch insbesondere angesichts der weitgehenden vorgesehenen und umzusetzenden Maßnahmen der archäologischen Untersuchung und Baubegleitung keinen Grund sehe, zusätzliche von der archäologischen Wissenschaft nicht anerkannte Methoden anzuwenden, denen die für eine behördliche Beurteilung notwendige Nachvollziehbarkeit und Überprüfbarkeit fehle und die in keiner Weise eine Berücksichtigung im anzuwendenden Denkmalschutzgesetz gefunden hätten. In Anerkennung des Bemühens der Einbringer der Stellungnahme, auf das mögliche Vorhandensein bislang nicht bekannter Bodendenkmale hinzuweisen, sei nochmals betont, dass auch in den Bereichen der radiästhetisch gemuteten Objekte archäologische Untersuchungen stattfinden werden, welche eine Existenz real fassbarer archäologischer Strukturen zweifelsfrei festzustellen im Stand seien.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild führte aus, es sei richtig, dass der Bau einer Schnellstraße zu einer Veränderung des Landschaftsbildes führe. Um die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu minimieren, sei die Trasse möglichst sorgfältig in die Umgebung eingebettet. Im Raum nördlich von Altenmarkt, Fürstenfeld und Rudersdorf verlaufe die Trasse entlang eines Waldrandes. In diesem Abschnitt sei auch eine Unterflurtrasse von etwa 1 km vorgesehen. Im Bereich Rudersdorf sei die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch den Tunnel Rudersdorf so gering als möglich gehalten. Das Vorhaben stelle zweifellos und unbestritten einen Eingriff in – anhand archäologischer Befunde und Funde feststellbare – ältere Siedlungslandschaften dar.

Der Verlust von Teilen dieser bislang weitestgehend unzugänglichen „kulturellen Ressource“ werde durch den in Folge der systematischen (bereits begonnenen) archäologischen Untersuchungen im Zuge des Bauvorhabens zu erwartenden Erkenntnisgewinn so weit als möglich wettgemacht. Die diesbezüglichen Ausführungen und Bewertungen im archäologischen Fachgutachten der UVE seien nachvollziehbar und schlüssig, die vorgenommene Begrenzung des Untersuchungsraumes aufgrund der Sachmaterie – archäologische Befunde und Funde seien nur dort gefährdet, wo Bodeneingriffe stattfinden – gerechtfertigt.

Darüber hinaus seien zahlreiche Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, um die Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu minimieren. Zu den Maßnahmen gehörten Sichtschutzbepflanzungen, Strukturpflanzungen, die Neuanlage eines Auwaldes, bepflanzte Lärmschutzwälle, Extensivierungen von Agrarlandschaften oder Waldverbesserungsmaßnahmen. Diese Ausgleichsmaßnahmen würden eine Erhöhung der Strukturvielfalt der Landschaft bewirken.

Soweit die Bürgerinitiative vorbrachte, dass es durch den Tunnelbau in Rudersdorf zu einer Gefährdung von privaten Bauwerken kommen werde, wird auf die Ausführungen des Sachverständigen für Geotechnik, Tunnelbau, Brandsicherheit zur Stellungnahme der Marktgemeinde Rudersdorf verwiesen.

IV.2.9. Stellungnahme des Naturschutzbundes Steiermark

Der Naturschutzbund Steiermark brachte vor, eine erhebliche Steigerung der Feinstaubbelastung sei zu erwarten, mit einer wesentlichen Ausbreitung der Verlärmung sei zu rechnen, die Bezirke Fürstenfeld und Jennersdorf seien bereits jetzt Feinstaubsanierungsgebiete, jede weitere Belastung mit Luftschadstoffen könne nicht akzeptiert werden, verkehrliche Wirkung der S7 reichten bis nach Graz.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr führte aus, wie in der Verkehrsuntersuchung plausibel dargestellt, werde der Verkehr ohne S 7 im Feistritz- und Lafnitztal entlang der Achse B319 – B65 von 2006 bis zum Prognosejahr 2025 jährlich im Mittel um rd. 3% zunehmen. Diese Verkehrssteigerungen verschlechterten die Qualität des Verkehrsablaufes bis hin zu Stauercheinungen. Durch das Vorhaben ergebe sich eine projektskausale Zunahme des Verkehrs (in Summe S 7 und B 319), die im Abschnitt Großwilfersdorf – Altenmarkt rd. 30 % betrage.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führte aus, im Einreichprojekt seien in den Immissionsplänen (Einlagen 4.5.01 bis 4.5.15) für das Untersuchungsgebiet nachvollziehbar die intern nummerierten Objekte mit Wohnnutzen dargestellt. Dabei seien Objekte mit Grenzwertüberschreitung je nach Art der Betroffenheit durch das gegenständliche Vorhaben farblich gekennzeichnet und in der Planlegende beschrieben worden. Im Vergleich der Prognosefälle ohne bzw. mit S 7 und zwar von Wohnobjekten mit Ziel- und Grenzwertüberschreitung würden von 500 Objekten (rd. 25% aller Objekte), ca. 20 % durch das Vorhaben entlastet. An weiteren ca. 40% treten durch das Vorhaben zwar merkbare Entlastungen auf, es liegen aber weiterhin Ziel- und Grenzwertüberschreitungen vor. Die restlichen ca. 40% haben keine relevante Veränderung. Mit dem Vorhaben werde sich daher die Lärmbelastung entlang der Bestandstrasse B 319 - B 65 reduzieren. Beim Vorhaben S 7-West seien straßenseitige Maßnahmen geplant. Die Maßnahmen (Lärmschutzwände, Lärmschutzdämme, Unterflurtrasse Speltenbach, Tunnel Rudersdorf, Geländemodellierung, Einschnittsbereiche) seien in mehreren Projektseinlagen behandelt. Zusätzlich seien objektseitige Maßnahmen vorgesehen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte aus, das Vorhaben werde bei einem Großteil der Bevölkerung längs der B 319/B 65 zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation führen.

Die Nacht sei jene Phase, in der der Mensch regenerieren müsse, um tags ausgeruht sich den Anforderungen zu stellen. Durch das Projekt werde gewährleistet, dass deutlich mehr Objekte in jenen Bereich fallen, wo die Nachtruhe nicht entscheidend gestört werde. Insgesamt könne bestätigt werden, dass der Großteil der Bevölkerung im angesprochenen Areal entlastet werde, was auch heiße, dass ein kleiner Anteil gegenüber der Ist-Situation Belastungen erfahren werde. Die Betreiberin sei jedoch sehr bemüht, durch Maßnahmen das Ausmaß der Belastungen sehr nieder zu halten.

Die WHO sei gerade in der letzten Zeit besonders bestrebt gewesen, dem Lärm als Schadstoff einen hohen Stellenwert beizumessen. Aufgrund unterschiedlicher Studien sei die WHO zur Erkenntnis gelangt, dass ein $L_{A,eq} \leq 45$ dB während der Nacht unbedenklich und ein Wert $L_{A,eq} \geq 55$ dB während der Nacht gesundheitliche Reaktionen erwarten lasse. Es handle sich somit beim $L_{A,eq} \leq 45$ dB um einen hygienischen Grenzwert, dessen Überschreitung noch nicht gesundheitliche Folgen bedinge. Der toxikologische Grenzwert liege hingegen bei $L_{A,eq} \geq 55$ dB, dessen Überschreitung gesundheitliche Folgen nach sich ziehen könne. Im Projekt sei ein $L_{A,eq} \leq 45$ dB (im untergeordneten Netz $L_{A,eq} = 50$ dB) während der Nacht entlang der S7-FFSS dann gewährleistet, wenn der Ist-Wert nicht schon a priori unter dem angestrebten Wert liege. Dadurch habe man den Forderungen des Umweltmediziners entsprochen.

Die Verlegung des Schwerverkehrs weg von den Ballungszentren führe auch zu einer Entlastung der Bevölkerung von den Erschütterungen. Auch entlang der Neutrassse würden die Erschütterungen in einer Größenordnung auftreten, wo sie vom Menschen nicht empfunden würden. Erschütterungen könnten in der Bauphase zu Störungen führen, dann wenn erschütterungsaktive Bohrmaschinen eingesetzt werden oder Sprengungen durchgeführt werden müssten. Das Instrument UVG sorgt dafür, dass die Belastungen im zumutbaren Maß auftreten und dass vor allem während der Nacht die betroffene Bevölkerung nicht gestört werde.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima führte aus, da es zu keinen durch den Betrieb des Vorhabens bedingten Überschreitungen der Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit komme, seien die Auswirkungen von Luftschadstoffen auf den Menschen aus luftreinhalte-technischer Sicht je nach Schadstoff als unerheblich bis geringfügig zu bewerten.

Die Situation bei Feinstaub (PM₁₀) sei durch eine für Ostösterreich typische, hohe Grundbelastung gekennzeichnet; es komme durch das Vorhaben jedoch zu keinen relevanten Zusatzbelastungen. Die modellierten Immissionszunahmen seien so gering, dass sie dem Vorhaben nicht zurechenbar seien.

Es sei daher im Einwirkungsbereich von Feinstaubimmissionen durch den Betrieb der S7 West insgesamt von keiner relevanten Veränderung der Situation auszugehen. Gleiches gelte hinsichtlich der durch den Betrieb der S7 West entstehenden Verkehrszunahmen auf Zulaufstrecken (inkl. A2 bis Graz).

Durch die Entlastung der Siedlungsgebiete an der B 319/B 65 seien in diesen Bereichen teils erhebliche Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten.

Durch den Ausbau der S7 West seien im Prognosejahr 2025 gegenüber der Nullvariante aufgrund der größeren Fahrleistungen und der höheren Fahrtgeschwindigkeiten höhere Jahresemissionen im Ausmaß von rd. 14.000 t CO₂- Äquivalente zu erwarten. Zieht man die gesamtösterreichischen Emissionen als Vergleichsbasis heran, die lt. UBA (2002) ca. 80 Millionen Tonnen jährlich betragen, liege die Emissionszunahme durch den Ausbau der S 7 West bei 0,02% der österreichischen Emissionen. Der Beitrag des Vorhabens zu den gesamtösterreichischen Emissionen sei damit so gering, dass er keinen Einfluss auf die Erfüllung bzw. Nichterfüllung von Klimaschutzzielen, zu denen sich Österreich verpflichtet habe, haben werde. Auswirkungen auf die lokalen Klimaverhältnisse durch die Emissionen klimarelevanter Gase seien nicht zu erwarten.

Der Naturschutzbund Steiermark brachte vor, es komme zu einer erheblichen Beeinträchtigung von Natura 2000 Gebieten und Ramsar Gebieten. Die Beeinflussung der Oberflächen- und Grundwasserhaushalte sei bislang nicht ausreichend geklärt worden. Im Bereich Speltenbacher Wald sei in den vergangenen drei Jahren mehrfach ein Wachtelkönig-Vorkommen nachgewiesen worden. Durch die S 7 würden im Lafnitztal jahrtausendalte Lebensräume zerschnitten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume führte aus, die Trasse quere die beiden Europaschutzgebiete (Natura 2000 Gebiete) Lafnitztal- Neudauer Teiche in der Steiermark (FFH- und Vogelschutzgebiet) und Lafnitztal im Burgenland (FFH-Gebiet) an – relativ zu anderen Abschnitten gesehenen – Schmalstellen mittels großer Brückenbauwerke über Lafnitz und Lahnbach. Sie quere zudem das diese Natura 2000-Gebiete teilweise überschneidende Ramsar-Gebiet Lafnitztal, das sich zwischen den beiden Fließgewässern auch über derzeit vorwiegend ackerbaulich genutzte Flächen erstrecke.

Die Brückenbauwerke seien ausreichend dimensioniert, um Zerschneidungswirkungen in den Europaschutzgebieten und den damit zugleich aktuell bedeutsamsten Strukturen des Ramsar-Gebietes auf ein unerhebliches Maß zu senken. Weitere Beeinträchtigungen, so sie nicht gänzlich vermieden werden könnten, erreichten aufgrund der zu treffenden Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen nur ein geringes Ausmaß und lägen quantitativ wie qualitativ betrachtet unterhalb einer potenziellen Erheblichkeitsschwelle. Zu den Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zählten Einschränkungen des Baufeldes und der Bauzeit sowie Kollisions-, Spritz- und Lärmschutz.

Zudem seien bestimmte kompensatorische Maßnahmen vorgesehen, die zu einer Aufwertung im Komplex der Natura 2000 Gebietes und des Ramsar Gebietes beitragen und insoweit geeignet seien, auch unterhalb einer Erheblichkeitsschwelle verbleibende Auswirkungen aufzuwiegen.

Negative Auswirkungen auf Oberflächen- und Grundwasserhaushalt, die ein Ausmaß erreichen könnten, das als erhebliche Beeinträchtigung zu werten wäre, seien nach den Analysen und Bewertungen zum entsprechenden Fachbereich nicht zu erwarten.

Ergänzend sei darauf hinzuweisen, dass es sich bei den hier betroffenen Lebensräumen keinesfalls um quasi unberührte, jahrtausendalte Natur handle. Vielmehr unterlagen und unterliegen

auch Lahnbach und Lafnitz in hohem Ausmaß unterschiedlichen menschlichen Nutzungseinflüssen bzw. Eingriffen, die sich z.B. im teils begradigten Verlauf der Fließgewässer sowie den in größeren Abschnitten schmalen und teils degradierten/fragmentierten Auengehölzen, die zudem abschnittsweise ein geringes vorherrschendes Bestandesalter der Bäume zeigen, ausdrücke. Die auf großer Fläche ackerbauliche Nutzung der Talniederung habe früher hier vorhandenes Feuchtgrünland und weitere typische Auestrukturen auf einen quantitativ geringen Anteil von „Restflächen“ in diesem Aueabschnitt zurückgedrängt. Auch der Status als Ramsar-Gebiet lasse nicht erwarten, dass es hier kurz- oder mittelfristig zu wesentlichen Änderungen komme.

Nach UVP-G habe die Projektwerberin nicht zwingend die umweltverträglichste Lösung zu wählen; insoweit sei die Beurteilung auf das eingereichte Projekt zu beschränken. Für dieses sei die Umweltverträglichkeit unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin vorgesehenen und weiteren nach Sachverständigengutachten erforderlichen Maßnahmen gegeben.

Was zusätzliche Wachtelkönig-Nachweise aus den letzten Jahren im Umfeld des Speltenbacher Waldes betreffe, so seien diese der Projektwerberin nicht bekannt und hätten daher in deren Unterlagen nicht berücksichtigt werden können. Auch im Rahmen von Bestandsaufnahmen der Projektwerberin nach 2004 seien keine Nachweise gelungen. Auf schriftliche Anfrage des BMVIT seien von Einwenderseite genauere Daten zu den Nachweisen bereitgestellt worden. Diese seien im Sachverständigengutachten – auch bei der Festsetzung ergänzender Maßnahmen – angemessen berücksichtigt worden. Hierzu fänden sich zunächst ergänzende Ausführungen zum Bestand in Kap. 5.3.3.2 des TGA 06, basierend auf den bereit gestellten Daten, die als glaubhaft bewertet worden seien. Für die Beurteilung im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens werde demzufolge von einer Nutzung des dort betroffenen Raumes durch durchschnittlich 2 Rufer ausgegangen. Auch der Maßnahmenumfang sei auf die nach dieser Datenlage verstärkte Konfliktsituation im Raum Altenmarkt-Speltenbach abgestimmt, indem eine Erhöhung des Flächenumfangs des Maßnahmenkonzeptes der Projektwerberin für diese Art in Kombination mit bestimmten weiteren, kurzfristig wirksamen Maßnahmen als zusätzlich erforderlich formuliert worden sei (s. erforderliche Maßnahmen, M(TGA_06)_14 des Sachverständigengutachtens).

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser führte aus, in Einlage 6.3.1 (Bericht Geologie und Grundwasser) sowie zugehörigen Beilagen seien in umfangreicher Weise Ergebnisse eines intensiven geologisch hydrogeologischen Untersuchungsprogramms dokumentiert worden. Dabei werde auf alle relevanten Aspekte des Fachbereichs eingegangen. Ausgehend von der regionalen geologischen Situation, über die Geologie des Planungsraumes bis hin zu detaillierten Angaben des unmittelbaren Trassenbereichs werde die geologischhydrogeologische Situation derart genau beschrieben, dass im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechende Aussagen getroffen werden könnten.

Dies gelte im Besonderen für den Grundwasserhaushalt, der durch eine Vielzahl von Grundwasserpegeln, Pumpversuche sowie chemische Analysen in ausreichendem Maße beschrieben werde.

Der Naturschutzbund Steiermark kritisierte, dass kleinräumige Umfahrungen, Fahrbahnverbreiterungen, Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkungen, Ausbau des öffentlichen Verkehrs und anderer Verkehrsträger bislang nicht untersucht worden seien. Ein Eingriff in Natura 2000 Gebiete sei nicht unbedingt erforderlich; die Länder Steiermark und Burgenland seien verpflichtet, die B 319 und die B 65 in einem den Erfordernissen des Verkehrs entsprechenden Zustand zu erhalten, somit Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu gewährleisten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr führte aus, im Einreichprojekt sei die Untersuchung von Varianten in den Einlagen 4.1.1 und 1.5.3 nachvollziehbar behandelt worden. Systemalternativen seien schlüssig untersucht und seien in Einlage 1.4.1 beschrieben worden. Untersucht worden seien sowohl bauliche (NKU) als auch verkehrliche Varianten (öffentlicher Verkehr im Personen- und im Güterverkehrsbereich). Es sei nachvollziehbar und plausibel festgestellt, dass das Verlagerungspotential im Personen- und Güterverkehr so gering sei, dass die prognostizierte Verkehrszunahme auf der Achse Riegersdorf - Fürstenfeld - Heiligenkreuz kaum beeinflusst werde.

Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkungen seien Maßnahmen auf Basis der durch § 43 StVO eingeräumten Möglichkeiten und betreffen Verbote bzw. Verkehrserleichterungen, für welche nicht der Straßenbaulastträger, sondern die Verkehrsbehörde zuständig sei. Länderübergreifende nationale bzw. internationale Straßenzüge erforderten entsprechende Zustimmungen, da sonst mit Einsprüchen zu rechnen sei. Die Maßnahmen nach § 43 StVO seien üblicherweise dann durchsetzbar, wenn gleichwertige oder bessere Alternativrouten angeboten werden könnten.

Der Naturschutzbund Steiermark brachte vor, dass die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges als gering zu bewerten sei; etwa 5.500 Fahrzeuge an der Grenze zu Ungarn wiesen auf eine rein lokale Bedeutung hin. Die Südoststeiermark und das südliche Burgenland würden durch die B 319 bzw. die B 65, die Oberwarther und die Raabtaler Bundesstraße sowie durch die A 2 ausreichend erschlossen. Der Korridor V (Verbindung von Ungarn über Slowenien nach Italien) werde spätestens im Jahr 2009 durchgehend befahrbar sein, sodass die geplante S 7 überhaupt keine – über lokale und verkehrliche Bedürfnisse hinausgehende – funktionelle Bedeutung mehr aufweisen werde.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr hielt dem entgegen, dass im Einreichprojekt in Einlage 1.4.1 nachvollziehbar und plausibel dargelegt sei, dass die S7 zwischen der A 2 (künftiger Knoten Riegersdorf) und dem Grenzübergang Heiligenkreuz funktionell als höchstrangige Verbindung eingestuft sei (Bestandteil des TEN-Netzes der EU, Verbindung der beiden Zenträume Budapest und Graz). Der Korridor V sei in den „Verkehrlichen Grundlagen“ sowohl beim Nullplanfall als auch beim Vorhabensplanfall berücksichtigt. Die mit dem Verkehrsmodell (siehe Anlage zum Teilgutachten „Verkehr und Verkehrssicherheit“) ermittelten Verkehrsstärken seien plausibel.

Das Vorhaben diene aber auch der Anbindung der Region Fürstenfeld und des südlichen Burgenlandes an den Grazer Zentralraum (regionale Standortattraktivierung). Letzteres bewirke, dass der Straßenzug der B319 – B65 im westlichen Streckenabschnitt bereits derzeit hohe Ver-

kehrbelastungen aufweise. Die aktuellen Verkehrszahlen zeigten, dass der Straßenzug der B319 – B65 im westlichen Streckenabschnitt bis über 20.000 Kfz pro Werktag aufweise. Am Bestand komme es in den Ortsdurchfahrten an der B319 bereits derzeit zu instabilen Verkehrszuständen und Stau.

Der Naturschutzbund schlug als Alternative zur S 7 andere Straßenverbindungen sowie einen Ausbau der Eisenbahn vor.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr hielt fest, im Einreichprojekt, Einlage 1.4.1, seien auch mögliche Verlagerungseffekte zwischen den Grenzübergängen Österreich / Ungarn in den einzelnen Berechnungsschritten berücksichtigt bzw. die zu erwartenden Verlagerungseffekte auf den Korridor V abgeschätzt worden. Lokale Ortsumfahrungen seien nicht näher untersucht worden, da das Prognoseverkehrsaufkommen im Abschnitt West die Kapazitätsgrenze einer zweistreifigen Straße übersteige und somit die in der Stellungnahme angesprochene „zweite leistungsfähige Straßenverbindung“ nicht den Anforderungen entsprechen würde. Überdies könne die Verkehrssicherheit durch lokale Ortsumfahrungen nicht gewährleistet werden (u. a. verkehren Radfahrer und Fußgänger in Längs- und Querrichtung).

Der öffentliche Verkehr (ÖV) sei als Systemalternative im Projekt behandelt worden. Die Kompensationsmöglichkeiten durch den ÖV seien für den Busverkehr und für den Schienenverkehr – unter Einbeziehung aktueller Ergebnisse des Landes Steiermark („Bedarf der Steiermark im Verkehrsbereich“, „Regionales Verkehrskonzept Fürstenfeld Hartberg“) – untersucht worden. Es sei nachvollziehbar und plausibel festgestellt worden, dass das Verlagerungspotential im Personen- und Güterverkehr so gering sei, dass die prognostizierte Verkehrszunahme auf der Achse Riegersdorf – Fürstenfeld – Heiligenkreuz kaum beeinflusst werde. Der Einsatz finanzieller Mittel für den ÖV als Ersatz für das Vorhaben erscheine daher nicht gerechtfertigt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild wies darauf hin, dass die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der überprüften Trassenvarianten im UVE-Fachbeitrag „Das Vorhaben – Projektgeschichte und Alternativen“ (Mappe 1.2, Einlagen 1-5) aus Sicht des Fachgebiets Raumplanung ausreichend nachvollziehbar dargelegt und schlüssig begründet seien. Die Nachvollziehbarkeit der Trassenwahl sei durch die Unterlagen der Projektwerberin insgesamt gegeben.

IV.2.10. Stellungnahme des Naturschutzbundes Burgenland

Der Naturschutzbund Burgenland erstattete zu den Fachgebieten „Verkehr“, „Lärm“, „Luftschadstoffe und Klima“, „Tiere, Pflanzen, Lebensräume“ und „Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild“ im Wesentlichen dasselbe Vorbringen wie die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ und der Naturschutzbund Steiermark, sodass diesbezüglich auf die Ausführungen der Sachverständigen zu diesen Stellungnahmen verwiesen werden kann.

Der Naturschutzbund Burgenland wies in seiner Stellungnahme auf die hohe Wertigkeit des Lafinitztals in Bezug auf das Landschaftsbild hin.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild führte aus, in der Stellungnahme werde die hohe ökologische Wertigkeit des Lafnitztals in Hinblick auf das Landschaftsbild begründet mit der Vernetzung des Flusslaufs, seiner Nebengewässer und der Landschaftsstrukturen im Talraum mit den Habitatbereichen im Hügelland.

Ad Verlust der Vernetzung von Landschaftsstrukturen:

Der Verlust an Strukturelementen werde in der Unterlage 5.4.1, Seite 5 zusammenfassend dargestellt. Demnach gingen Strukturelemente in folgendem Ausmaß verloren:

- ein 650 m langer Gehölzstreifen entlang der A2, der als Sichtschutz für die Ortschaft Riegersdorf fungiere
- der Marbachgraben verliere durch die Anlage von insgesamt drei Rampenbauwerke auf einer Gesamtfläche von 6,1 ha seinen derzeitigen Charakter
- im Bereich der Querung der S7 über den Hühnerbach gingen 0,7 ha Gehölzsaum verloren
- östlich von Speltenbach gingen im Bereich des Ostportals der UFT Speltenbach insgesamt 0,6 ha Strukturelemente verloren
- Verlust von Gehölzstreifen östlich der Lafnitz im Gesamtausmaß von 0,2 ha und
- Verlust von Gehölzstreifen im Bereich des Dobersdorfer Grabens im Gesamtausmaß von 1,2 ha.

In der Stellungnahme werde überwiegend auf das Lafnitztal eingegangen. Der Verlust an Strukturelementen im Lafnitztal betrage 0,2 ha.

Als Ausgleich seien zahlreiche Restrukturierungsmaßnahmen vorgesehen. Im Bereich der Lafnitzquerung seien dies (siehe 5.4.1. Seite 181 ff)

- ALL2012 Strukturpflanzungen Lafnitztal, Länge 420 lfm
- ALL2015 Strukturpflanzungen Rudersdorf S7, Fläche 1,62 ha
- ALL 2016 Strukturpflanzungen entlang B57A, Länge 1045 lfm
- ALL 2017 Gehölzpflanzungen Rudersdorf (UFT West), 2,9 ha
- ALL 2022 Gehölzpflanzungen, nördl. Brücke Lahnbach, Fläche 4,5 ha

Zusätzlich werde im Bereich der Lafnitztalquerung die Neuanlage eines Auwaldes als Ausgleichsmaßnahme gefordert.

Ad. Verlust der ästhetischen Wertigkeit in erheblichem Umfang:

Es sei nicht korrekt, dass der Einfluss der Trasse auf die ästhetische Wertigkeit des Landschaftsbildes überall hoch sei. Die Eingriffserheblichkeit im Bereich der Lafnitz und des Lahnba-ches werde lt. Unterlage 5.4.1 für Teilraum 27 (Seite 156) und Teilraum 29 (Seite 158) mit hoch bewertet. Die oben angeführten Maßnahmen sollen auch beitragen, die ästhetischen Beeinträchtigungen der Trasse auf das Landschaftsbild zu reduzieren und seien nach Ansicht der Gutachter ausreichend.

Ad. Verlust Jahrtausende alter Lebensräume:

Im Wesentlichen seien Agrarlandschaft und Wirtschaftswälder von der Trasse betroffen.

IV.2.11. Weitere Stellungnahmen, insbesondere von Interessenvertretungen sowie von Bürgerinnen und Bürgern

Im Folgenden wird zusammengefasst auf die im Auflageverfahren eingelangten weiteren Stellungnahmen eingegangen, soweit diese Stellungnahmen fachliche Argumente enthalten, die nicht bereits unter Punkt IV.2.1. bis IV.2.10. behandelt wurden. Die Einwendungen werden jeweils in Kursivschrift dargestellt.

Die Zubringerstrecken, insbesondere im Bereich Neusiedl, seien unzureichend berücksichtigt worden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr hielt dazu fest, dass die Ortschaft Neusiedl bei Güssing zwar nicht im Planungsgebiet der S 7-Trasse liege, jedoch im Verkehrsuntersuchungsgebiet. Mit dem Verkehrsmodell seien die verkehrlichen Auswirkungen auch für Neusiedl bei Güssing ermittelt und als relevant erkannt worden. Im Einreichprojekt seien nachvollziehbar und plausibel die Modellparameter, die Matrizenstruktur, die Fahrtweitenverteilung und die Aufteilung auf Binnen-, Ziel- und Quellverkehr sowie die Verkehrsmittelwahl dargelegt worden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte dazu aus, im Bereich Neusiedl b.G. werde die Verkehrsfrequenz zunehmen und somit auch die Immissionen aus Lärm und Luftschadstoffen. Aufgrund des Verkehrs in der Ortsdurchfahrt, der durch die S 7 induziert werde, sei mit einer Zunahme des Immissionspegels von $L_{A,eq}=54,3$ dB auf 56,7 dB, somit um 2,4 dB zu rechnen. Es seien daher objektseitige Maßnahmen (passiver Lärmschutz) vorgesehen. Die WHO sei gerade in der letzten Zeit besonders bestrebt, dem Lärm als Schadstoff einen hohen Stellenwert beizumessen. Aufgrund unterschiedlicher Studien sei die WHO zur Erkenntnis gekommen, dass ein $L_{A,eq}\leq 45$ dB während der Nacht unbedenklich und ein Wert $L_{A,eq}\geq 55$ dB während der Nacht gesundheitliche Reaktionen erwarten lasse. Es handle sich somit beim $L_{A,eq}=45$ dB um einen hygienischen Grenzwert, dessen Überschreitung noch nicht gesundheitliche Folgen bedinge. Der toxikologische Grenzwert liege hingegen bei $L_{A,eq}\geq 55$ dB, dessen Überschreitung gesundheitliche Folgen nach sich ziehen könne.

Hinsichtlich Luftschadstoffe könnten drei Gutachten zur Beurteilung herangezogen werden, 1. jenes von Prof. Sturm, das einen Teil der UVE darstelle, 2. das Gutachten von Prof. Puxbaum, das von der Umweltschützerin der Steiermark MMag. Pöllinger in Auftrag gegeben worden sei und 3. das Fachgutachten von DI. Kühnert. Die drei Gutachter, die unterschiedliche Auftraggeber gehabt hätten, seien zum Schluss gekommen, dass die Zunahme der Luftschadstoffe durch den gesteigerten Verkehr als gering einzustufen sei. Ein gesteigertes Risiko der Gesundheitsgefährdung lasse sich durch die Zunahme der Konzentration der Luftschadstoffe nicht ableiten.

Die Darstellung der „Alternative kleinräumige Umfahrungen“ in der UVE sei falsch und es würden die prognostizierten Verkehrssteigerungen angezweifelt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr führte aus, es habe in allen Abschnitten der S7 eine Auswahltrasse gefunden werden könne, die dem Kriterienset nach dem Stand der Technik

am besten entsprochen habe. Als Entscheidungshilfe für die Trassenauswahl sei eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt worden. Die Beurteilung sei für jede Variante einzeln erfolgt, um abschnittsweise alle Varianten paarweise vergleichen zu können. In einem zweiten Schritt seien die Zielerfüllungsgrade verschieden gewichtet und so die Stabilität des Ergebnisses geprüft worden.

Lokale Ortsumfahrungen seien aus folgenden Gründen nicht in das Trassenauswahlverfahren aufgenommen worden:

- Das Prognoseverkehrsaufkommen übersteige im Abschnitt West die Kapazitätsgrenze der zweistreifigen Straße (bereits derzeit Überschreitungen bei der Umfahrung Altenmarkt mit Stop&Go-Verkehr bzw. Stau).
- Die Verkehrssicherheit könne durch lokale Ortsumfahrungen nicht gewährleistet werden. Radfahrer und Fußgänger verkehren in Längs- und Querrichtung.
- Niveaugleiche Kreuzungen und Zufahrten senken die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit.

Im Hinblick auf ihre Ausbau- und Entwurfparameter (keine Kreuzungsfreiheit, beiderseitige Zufahrten, Sichtbehinderungen usw.) stellen lokale Ortsumfahrungen keine Alternative zu einer Schnellstraße dar.

Die Erhebung der verkehrlichen Grundlagen sei einerseits für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und andererseits für den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowohl im Personen- als auch im Güterverkehrsbereich erfolgt. Die Kompensationsmöglichkeiten durch den ÖV seien für den Busverkehr und für den Schienenverkehr – unter Einbeziehung aktueller Ergebnisse des Landes Steiermark („Bedarf der Steiermark im Verkehrsbereich“, „Regionales Verkehrskonzept Fürstentfeld Hartberg“) – untersucht worden.

Das Projekt enthalte eine mit umfangreichem Datenmaterial begründete Verkehrsanalyse für das Jahr 2006, eine Verkehrsprognose für den Zeitraum der Bauphase sowie eine Verkehrsprognose für das Jahr 2025. Letztere sei im Wege über die Matrizen der Verkehrsbeziehungen bearbeitet worden, wobei gewichtete Wachstumsfaktoren, unterschieden nach Verkehr in Ungarn, innerösterreichischem Verkehr und grenzüberschreitendem Verkehr verwendet worden seien. Bei der Festlegung der Wachstumsfaktoren sei im Wesentlichen der Zusammenhang zwischen BIP und Verkehrsleistung berücksichtigt worden, wie dies auch auf ungarischer Seite (Universität Győr) gehandhabt worden sei. Weiters sei die bisherige Verkehrsentwicklung im Bereich von Dauerzählstellen berücksichtigt worden. Die Trendprognose sei gewählt worden, da sich die vorliegenden Strukturdaten nicht für eine Verkehrsprognose eignen, insbesondere nicht jene der ungarischen Gemeinden bis Körmend.

Ein Prognoseszenario habe keine statistisch belegbare Eintrittswahrscheinlichkeit und gebe daher auch nicht zwingend die zukünftige Entwicklung an, sondern es solle die denkbaren Auswirkungen unterschiedlicher menschlicher Entscheidungen auf die Verkehrsentwicklung in einem noch überschaubaren Prognosezeitraum aufzeigen. Die Zunahmefaktoren der Verkehrsstärken seien im Vergleich zu anderen repräsentativen Prognosen plausibel. Der Prognosezeitraum 2025 für die Bestimmung des Verkehrsaufkommens auf mindestens 15 Jahre im Voraus entspreche dem Stand der Technik.

Der vom Vorhaben induzierte Verkehr sei in den Matrizen der Verkehrsbeziehungen ausreichend berücksichtigt worden.

Da die Straße in einem ausgewiesenen Schutzgebiet verlaufe, sollte die Planung von Beginn an auf 100 km/h ausgelegt werden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr wies darauf hin, dass Bundesstraßenprojekte gemäß der vom BMVIT als verbindlich erklärten „Dienstanweisung zur Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenprojekten“ zu erstellen seien. Darin seien u. a. die Planungsgrundsätze enthalten. Die vom BMVIT ebenfalls als verbindlich erklärte RVS 03.03.23 (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) sehe als Projektierungsgeschwindigkeit die höchste zulässige Geschwindigkeit vor. Diese betrage nach § 20 StVO 1960 für Autobahnen und für Straßen, die die Kriterien des § 43 Abs. 3 lit. a StVO 1960 erfüllen, 130km/h. Die S 7 sei daher für die freie Strecke auf 130 km/h auszulegen gewesen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima führte aus, da es zu keinen durch den Betrieb des Vorhabens bedingten Überschreitungen der Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit komme, seien die Auswirkungen von Luftschadstoffen auf den Menschen aus luftreinhalte-technischer Sicht je nach Schadstoff als unerheblich bis geringfügig zu bewerten. Eine Reduktion der höchstzulässigen Geschwindigkeit könne daher nicht zwingend vorgeschrieben werden.

Da die Korridorbindung durch EU-Partner noch nicht definitiv feststehe und somit die gleichwertige Verkehrsaufnahme im ungarischen Raum nicht möglich erscheine (Stau, Verlust des Verkehrsflusses), komme es zu einer Erhöhung von Emissionswerten im Raum Fürstenfeld.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr führte aus, die S 7 sei zwar zwischen der A 2 (künftiger Knoten Riegersdorf) und dem Grenzübergang Heiligenkreuz funktionell als höchstrangige Verbindung eingestuft (Bestandteil des TEN-Netzes der EU, Verbindung der beiden Zentralräume Budapest und Graz), sie diene aber auch der Anbindung der Region Fürstenfeld und des südlichen Burgenlandes an den Grazer Zentralraum. Der Ziel- und Quellverkehr der Region Fürstenfeld bewirke, dass der Straßenzug der B319 – B65 im westlichen Streckenabschnitt bereits derzeit hohe Verkehrsbelastungen habe. Die aktuellen Verkehrszahlen zeigten, dass der Straßenzug der B319 – B65 im westlichen Streckenabschnitt bis über 20.000 Kfz pro Werktag aufweise. Östlich von Fürstenfeld bis zum Grenzübergang Heiligenkreuz nehme der Verkehr ab. Beim Vorhaben S 7-West betrage der Werktagsverkehr 2025 10.472 Kfz/24h. Bei dieser Verkehrsstärke sei die Qualität des Verkehrsablaufs so stabil, dass eine gleichwertige Verkehrsaufnahme in den ungarischen Raum möglich sei und dadurch kein Stau und Verlust des Verkehrsflusses in Fürstenfeld entstehe.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima wies darauf hin, dass bei den meisten Schadstoffen zwar insgesamt die Emissionswerte stiegen, durch die Verlagerung der Emissionen von Siedlungs- in Freilandbereiche würden die Siedlungsgebiete an der B65 jedoch erheblich entlastet. Durch die S 7 komme es auch ohne Anbindung an das ungarische Straßennetz zu einer Entlastung von Fürstenfeld.

Es sei nicht sinnvoll, in einer von Nebel oftmals stark belasteten Gegend eine Schnellstraße zu bauen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr führte aus, Nebel beeinträchtige den Verkehr besonders in Trassenabschnitten, die nahe dem Urgelände liegen. Die StVO gebe die Verhaltensmaßnahmen bei Nebel vor (z. B. Anpassen des Fahrverhaltens an die gegebenen Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse). Neuerdings würden auch Sichtweitenmessgeräte eingesetzt, welche schlechte Sichtverhältnisse wie Nebel erkennen und den Autofahrern auf Anzeigetafeln signalisieren könnten.

Die S 7 werde für die Müllverbrennungsanlage Heiligenkreuz gebaut.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr führte aus, der durch die Reststoffverwertung Heiligenkreuz (RVA) verursachte Verkehr auf der S 7 sei in Projektseinlage 1.4.1 „verkehrliche Grundlagen“ nachvollziehbar und plausibel ermittelt worden. Im Negativfall (kein Bahntransport) nehme dieser Verkehr eine so geringe Größe ein, dass diese in den Zunahmefaktoren der Trendprognose des Verkehrs 2025 enthalten sei.

Die Annahme, dass die Bürger der Gemeinde Heiligenkreuz auf der S 7 nach Großwilfersdorf fahren würden, sei falsch, da keiner dieser Bürger Autobahnmaut zahlen werde.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr hielt fest, im Einreichprojekt, Einlage 1.4.1, seien nachvollziehbar, schlüssig und plausibel die Ziel- und Quellverkehrsstärken dargestellt. Der Ziel- und Quellverkehr Heiligenkreuz – Großwilfersdorf nehme einen untergeordneten Anteil ein. Wesentlich größer sei jener, der auf die Bezirkshauptstadt Fürstenfeld aus Richtung Westen bezogen sei. Die aktuellen Verkehrszahlen zeigten, dass der Straßenzug der B319 – B65 im westlichen Streckenabschnitt bis über 20.000 Kfz pro Werktag aufweise. Weiters wirke auch der Durchgangsverkehr. Die S 7 sei zwischen der A 2 (künftiger Knoten Riegersdorf) und dem Grenzübergang Heiligenkreuz funktionell als höchstrangige Verbindung eingestuft (Bestandteil des TEN-Netzes der EU, Verbindung der beiden Zentralräume Budapest und Graz).

In der o. a. Einlage 1.4.1 sei die Analyse der Ausstattung von Kfz mit Vignetten behandelt. Beim Erhebungsquerschnitt Großwilfersdorf stammten ein Drittel der Jahresvignettenbesitzer aus dem Bezirk Fürstenfeld, was obige Aussage hinterlege.

Die Anzahl der derzeit bereits registrierten Vignettenbesitzer widerspreche dem Einwand, dass Fahrzeughalter keine Autobahnmaut zahlen wollen.

Die zusätzliche Anziehung von Ost-West-Verkehr sei nicht zumutbar.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr hielt dazu fest, dass die Prognoseberechnung über die Analyse von Zählungen und Befragungen, Erstellung von Matrizen der Verkehrsbeziehungen, Hochrechnung der Teilmatrizen bis zu einer kapazitätsabhängigen Verkehrsumlage erfolgt sei. Für die Verkehrsprognose sei die bereits bei der Analyse gewählte Unterteilung der

Matrix nach Fahrzeugarten (LKW leicht + LKW schwer, PKW) und Verkehrsart (Nah- und Fernverkehr, Inlandsverkehr und grenzüberschreitender Verkehr, etc.) weitergeführt worden.

Das Prognosenetz enthalte auch den TEN-Korridor V. Die Ergebnisse seien geprüft worden und seien plausibel. Eine größere „zusätzliche Anziehung von Ost-West-Verkehr wegen des zugenommenen Verkehrs auf der A2 Süd Autobahn und der A9 Phyrn Autobahn“ sei nicht festgestellt worden. So werde der in Richtung Graz orientierte und durch die S7 bedingte zusätzliche Verkehr auf der A2 für beide Fahrtrichtungen im Werktagsverkehr westlich der ASt. Fürstenfeld/Ilz nur rd. 500 Kfz/24h (+ rd. 2%) betragen.

Durch Realisierung des Ostabschnittes komme es über den Zubringer B 65 zu einer Verkehrszunahme in Jennersdorf.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr führte aus, mit diesem Einwand dürfte die B 57 Güssinger Straße und nicht die B 56 Geschriebenstein Straße gemeint sein. Im Einreichprojekt habe sich das Untersuchungsgebiet aus den Räumen, welche das Verkehrsgeschehen im Planungsgebiet beeinflussen bzw. Verkehrsverlagerungen verursachen, ergeben. Richtung Osten erstrecke es sich bis nach Körmend. Richtung Norden und Süden sei das Untersuchungsgebiet soweit ausgedehnt, dass mögliche Verlagerungseffekte zwischen den Grenzübergängen Österreich/Ungarn berücksichtigt seien, inklusive der Verlagerungseffekte auf den Korridor V. Das verkehrliche Einzugsgebiet umfasse Verkehrsbezirke in ganz Europa.

Das Teilgutachten „Verkehr und Verkehrssicherheit“ beziehe sich auf das gegenständliche Vorhaben. In Projektseinlage 1.4.1 sei nachvollziehbar und plausibel dargestellt, dass sich zwischen Henndorf und Jennersdorf der Werktagsverkehr im Prognosejahr 2025 im Vorhabensplanfall gegenüber dem Bestandsplanfall nur um +0,07% verändere (zwischen Königsdorf und Henndorf: -1,9%, zwischen Eltendorf und Königsdorf: +8,6%).

Durch das Vorhaben erfolge eine Verbesserung der Verkehrsverbindung und Verkehrserschließung, wodurch sich der Kfz-Verkehr auf das in Projektseinlage 1.4.1, Abbildungen 21 und 22 dargestellte Ausmaß erhöhen werde. Dieser induzierende Effekt sei im Projekt berücksichtigt. Die Ermittlung des induzierten Neuverkehrs gehe davon aus, dass Reisezeitverkürzungen neue Fahrten generieren.

Bei Einführung eines Nachtfahrverbotes und eines Fahrverbotes ausgenommen Ziel- und Quellverkehr sei das Projekt unnötig. Durch den Ölverbrauch von China und Indien und den Preissteigerungen beim Treibstoff seien die Zahlen der ASFINAG neu zu überprüfen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr wies darauf hin, dass Maßnahmen auf Basis der durch die StVO eingeräumten Möglichkeiten Verbote bzw. Verkehrserleichterungen betreffen, für welche nicht der Straßenbulasträger, sondern die Verkehrsbehörde zuständig sei. Länderübergreifende nationale bzw. internationale Straßenzüge erfordern entsprechende Zustimmungen, da sonst mit entsprechenden Einsprüchen zu rechnen sei. Die Maßnahmen nach § 43 StVO seien dann durchsetzbar, wenn gleichwertige oder bessere Alternativrouten angeboten werden könnten.

Zum „Ölverbrauch von China und Indien“ werde auf ein zusammenfassendes Zitat aus Wikipedia verwiesen: „Die Theorie des globalen Ölfördermaximums (*global oil peak*) überträgt die Erkenntnisse zu einem Ölfördermaximum eines einzelnen Ölfeldes auf den gesamten Erdölvorrat der Erde. Die Frage, wann ein solches Maximum eintritt und ob es von Relevanz ist, ist umstritten; ebenso seine Folgen“.

An sich habe ein Prognoseszenario keine statistisch belegbare Eintrittswahrscheinlichkeit und gebe daher auch nicht zwingend die zukünftige Entwicklung an. Die Prognose solle die denkbaren Auswirkungen unterschiedlicher menschlicher Entscheidungen auf die Verkehrsentwicklung in einem noch überschaubaren Zeitraum aufzeigen. Die Zunahmefaktoren der Verkehrsstärken seien im Vergleich zu anderen repräsentativen Prognosen plausibel. Der Prognosezeitraum 2025 für die Bestimmung des Verkehrsaufkommens auf mindestens 15 Jahre im Voraus entspreche dem Stand der Technik. Der vom Vorhaben induzierte Verkehr sei in den Matrizen der Verkehrsbeziehungen berücksichtigt worden und sei ebenfalls plausibel.

Der Zubringer beim Knoten Rudersdorf sei unnötig, weil nicht einmal 3 km weiter der nächste Zubringer (Fürstenfeld, Bierbaum) gebaut werde. Der Durchzugsverkehr mitten durch Deutsch-Kaltenbrunn werde eine Vervierfachung erfahren. Der Zubringer gehe direkt vor der Volksschule vorbei, was negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Kinder habe.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr führte aus, es handle sich hier um die Anschlussstellen Fürstenfeld (L401) und Rudersdorf (B57a).

Ein Verzicht auf die ASt Fürstenfeld würde zu unzumutbaren Umwegen für den Ziel- und Quellverkehr nach/von Fürstenfeld bzw. Thermenland führen. Eine Ableitung des Verkehrs nach/von Rudersdorf über die ASt Fürstenfeld verschlechtere die Verkehrsqualität der L 401 sowie des Kreisverkehrs B 319/L401 in Fürstenfeld wesentlich.

Im Vorhabensplanfall – Prognose 2025 werde die L 401 als Zubringer zur S 7 in der maßgebenden Stunde eine Qualität des Verkehrsablaufes erreichen, welche durch eine ausgeprägte Kolonnenfahrweise gekennzeichnet sei. Es könnten gegenseitige Behinderungen auftreten, die den Verkehrszustand instabil machen. Die ASt Rudersdorf (B 57a) sei erforderlich, da die Konzentration auf einen Anschluss die Verkehrsqualität der L 401 wesentlich verschlechtern würde.

Die B 57 werde durch das Vorhaben nördlich von Heiligenkreuz um rd. 900 Kfz/24h (rd. 14%) entlastet, was zu Mehrbelastungen auf den Straßenzügen der L 118 und der L 250 führe. Diese geänderte Wegewahl ergebe sich für Verkehrsbeziehungen aus dem Raum Güssing in Richtung Westen, da die L 250 bis nahe an die ASt. B57a führe und somit eine günstigere Alternative für die Routenwahl biete.

In Deutsch Kaltenbrunn sei im Prognosejahr 2025 auf der B57a ein Werktagverkehr von 3.773 Kfz/24h zu erwarten. Durch das Vorhaben verursacht, werde der Verkehr auf 4.498 Kfz/24h ansteigen. Das bedeute eine im nicht relevanten Bereich liegende Zunahme von rd. 19%. Die Veränderung der künftigen Verkehrsstärken durch das Vorhaben sei in Projektseinlage 1.4.2 „Verkehrliche Grundlagen – Materialienband“ plausibel dargestellt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte aus, für die Volksschule und den Kindergarten sei die Lärmsituation für den Tag entscheidend, da sowohl im Kindergarten, als auch in der Schule kognitive Leistungen von den Kindern erfordert würden.

Staffan Hygge (Schweden) habe DALY (*Disability-Adjusted Life Year*) für Störung von kognitiven Prozessen in Schweden bei 20.638 Menschen berechnet, wobei er alle wichtigen Parameter gewichtet habe.

Als Einflussgrößen habe er die Fehlerrate beim Lesen (reading), das Vermögen der Erinnerung (recall), Fehler im Erkennen (recognition) und Fehler in der Konzentration (attention) in Abhängigkeit zur Lärmexposition beobachtet. Die Fehler beim Lesen als auch der Störung des Erinnerungsvermögens seien die besten Diskriminatoren gewesen.

Während die Parameter reading und recall sich um 2%/dB(A) verändert hätten, habe man die bei recognition und attention nur bei 0,6%/dB(A) beobachtet.

Die einzelnen Parameter seien extrapoliert worden und man könne nun die mittlere Belastung durch die grüne Linie (siehe Abbildung im Stellungnahmeband 2 S. 298) ablesen. Daraus gehe hervor, dass bei einer Lärmlast von $L_{A,eq} \leq 45$ dB keine Störung der kognitiven Prozesse stattfinden.

Lärm sei ein subjektiv empfundenes Geräusch, das entsprechend der persönlichen Einstellung zum Geräusch beim Betroffenen unterschiedliche Reaktionen auslösen werde.

Durch die Grenzwertfestlegung gehe die Gesellschaft den Kompromiss ein, dass mindestens 95% der Bevölkerung geschützt sei. Hinsichtlich der kognitiven Prozesse könne dieser Grenzwert mit $L_{A,eq} \leq 45$ dB nachvollzogen werden, denn unter diesem Grenzwert seien keine Störungen zu erwarten. Ab einem $L_{A,eq} \geq 55$ dB wären Störungen in kognitiven Leistungen zu erwarten. Der oben angeführte Standort sei so weit von der Trasse entfernt, dass eine Gefährdung der Gesundheit durch die S7 nicht ableitbar sei. Veränderungen durch den induzierten Verkehr der S 7 seien im Irrelevanzbereich.

Das Verkehrsaufkommen betrage derzeit in Großwilfersdorf 16.000 KFZ; nach Fertigstellung der S 7 werde das Verkehrsaufkommen wahrscheinlich 30.000 KFZ betragen, davon ein Großteil LKW aus Osteuropa.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr wies darauf hin, dass im Einreichprojekt, Einlage 1.4.1, nachvollziehbar, schlüssig und plausibel die Verkehrsstärken dargestellt seien. Durch das Vorhaben erfolge eine Verbesserung der Verkehrsverbindung und Verkehrserschließung, wodurch sich der Kfz-Verkehr erhöhen werde. Dieser induzierende Effekt sei im Projekt berücksichtigt. Für Großwilfersdorf bedeute das Vorhaben allerdings eine wesentliche Entlastung vom Verkehr. Auf der B 319 sei für das Jahr 2025 ein Rückgang um rd. 70% ermittelt worden.

An der Grenze Heiligenkreuz sei das Verkehrsaufkommen viel zu gering, um das Vorhaben der S 7 zu rechtfertigen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr führte aus, im Einreichprojekt, Einlage 1.4.1, seien nachvollziehbar, schlüssig und plausibel die Verkehrsstärken dargestellt.

Eine leistungsfähige Straßenverbindung wie die S 7 bedeute für deren Benutzer neben der Reisezeitersparnis und der höheren Verkehrssicherheit gegenüber der B 319 – B 65 auch eine Steigerung der Qualität des Verkehrsflusses. Die sei vor allem für den relativ hohen Ziel-/Quellverkehr (Pendler) aus dem Raum Fürstenfeld und südliches Burgenland sowie für den Durchgangsverkehr von Nutzen. Wie im Projekt dargestellt, sei nicht nur der grenzüberschreitende Verkehr zu betrachten.

Es wird eine Umfahrung von Rudersdorf über steirisches Gebiet gefordert.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr wies darauf hin, dass die Trassenauswahl und der Straßenentwurf gemäß den für Bundesstraßen verbindlich anzuwendenden RVS 03.03.23 „Linienführung“ in Abhängigkeit von der räumlichen Funktion und anderen vorgegebenen Kriterien durchgeführt worden seien. Die entsprechende Trassenfindung sei im Einreichprojekt nachvollziehbar und plausibel dargestellt worden.

Neue Verkehrszählungen werden gefordert, da die prognostizierten Verkehrszunahmen nicht mehr aktuell seien.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr hielt fest, dass die Notwendigkeit neuer Verkehrserhebungen nicht zu erkennen sei. Das Projekt enthalte eine mit umfangreichem Datenmaterial begründete, nachvollziehbare und schlüssige Verkehrsanalyse für das Jahr 2006, eine Verkehrsprognose für den Zeitraum der Bauphase sowie eine Verkehrsprognose für das Jahr 2025. Letztere sei im Wege über die Matrizen der Verkehrsbeziehungen bearbeitet worden, wobei gewichtete Wachstumsfaktoren, unterschieden nach Verkehr in Ungarn, innerösterreichischem Verkehr und grenzüberschreitendem Verkehr verwendet worden seien.

Ein Prognoseszenario habe keine statistisch belegbare Eintrittswahrscheinlichkeit und gebe daher auch nicht zwingend die zukünftige Entwicklung an, sondern es solle die denkbaren Auswirkungen unterschiedlicher menschlicher Entscheidungen auf die Verkehrsentwicklung in einem noch überschaubaren Prognosezeitraum aufzeigen. Die Zunahmefaktoren der Verkehrsstärken seien im Vergleich zu anderen repräsentativen Prognosen plausibel. Der Prognosezeitraum 2025 für die Bestimmung des Verkehrsaufkommens auf mindestens 15 Jahre im Voraus entspreche dem Stand der Technik. Der vom Vorhaben induzierte Verkehr sei in den Matrizen der Verkehrsbeziehungen ausreichend berücksichtigt worden.

Der Verkehr an der Landesstraße L 401 werde zunehmen, wodurch Wohnqualität entlang der L 401 verloren gehe.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr hielt fest, die Verkehrsbelastung auf der L 401 Hartberger Straße im Bereich zwischen der Einmündung in die B 319 Fürstenfelder Straße und der künftigen Anschlussstelle Fürstenfeld könne aus der Projektseinlage 1.4.2 „verkehrliche Grundlagen - Materialienband, Leistungsfähigkeit Kreisverkehr Fürstenfeld“ für die maßgebenden Stunden des Werktagsverkehrs abgeleitet werden. Während beim Kreisverkehr eine we-

sentliche Verkehrsabnahme prognostiziert sei, werde der durchschnittliche tägliche Werktagsverkehr auf der L 401 in diesem Abschnitt um rd. 79% zunehmen. Für die L 401 sei daher südl. der Abzweigung nach Speltenbach eine Beweissicherung in Form von temporären Verkehrserhebungen vorgesehen.

Durch Mautflüchtlinge komme es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf der Landstraße L401.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr führte aus, in der Projektseinlage 1.4.1 sei die Analyse der Ausstattung von Kfz mit Vignetten behandelt. Die Anzahl der derzeit bereits registrierten Vignettenbesitzer widerspreche dem Einwand, dass Fahrzeughalter keine Autobahnmaut zahlen wollen und von der S7 über die L401 zur B319 ausweichen würden.

Wie in der o. a. Einlage dargestellt, werde der Verkehr einerseits eine leistungsfähige Straßenverbindung wie die S 7 annehmen. Das bedeute für deren Benutzer neben der Reisezeitersparnis auch eine höhere Verkehrssicherheit (z.B. durch die Richtungstrennung). Andererseits werde die Verkehrssicherheit auf der B 319 - B 65 wegen des wesentlich geringeren Verkehrs zunehmen.

Durch die S 7 werde künstliches Verkehrsaufkommen erzeugt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr hielt dem entgegen, dass das Verkehrsaufkommen nicht künstlich erzeugt sei. Die Verkehrszahlen zeigten, dass der Straßenzug der B 319 – B 65 im westlichen Streckenabschnitt bereits derzeit bis über 20.000 Kfz pro Werktag aufweise und künftig noch zunehmen werde.

Durch den Bau der S 7 werde nicht vorhandenes Verkehrsaufkommen in die Region gezogen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr führte aus, der Bedarf an dem Vorhaben sei vor Planungsbeginn als Ergebnis mehrerer Studien durch die funktionelle Einstufung als höchst-rangige Verbindung bestätigt worden (TEN-Netz der EU, Generalverkehrsplan Österreich, Verkehrspläne der Länder Steiermark und Burgenland). Die Zunahmefaktoren der Verkehrsstärken seien im Vergleich zu anderen repräsentativen Prognosen plausibel. Das Vorhaben werde auch Verkehr induzieren, der in den Matrizen der Verkehrsbeziehungen berücksichtigt sei.

Wenn mit „in die Region gezogenes Verkehrsaufkommen“ der induzierte Verkehr gemeint sei, werde dieser auf der A 2 für beide Fahrtrichtungen im Werktagverkehr – bedingt durch die S 7 – westlich der ASt. Ilz-Fürstenfeld eine Zunahme von rd. 500 Kfz/24h und nördlich des Knotens Riegersdorf eine Zunahme von rd. 4.300 Kfz/24h erfahren.

Der Riegersdorfer Knoten sei eine Fehlplanung.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr führte aus, in der UVE sei schlüssig und nachvollziehbar dargelegt, dass maßgeblich für die Wahl dieser Knotenform einerseits die natürlichen Umgebungsbedingungen im Bereich des Knotens und andererseits die zu erwartenden Verkehrsbelastungen der einzelnen Relationen des Knotens selbst gewesen seien. Als maßgebli-

cher Umweltfaktor sei hierbei der, im Knotenbereich parallel zur A 2 und in Nahelage von rd. 50 - 60 m zur selben, verlaufende Marbach und die zugehörige Marbachniederung zu werten. So sei das planerische Hauptaugenmerk auf eben den Erhalt dieses ökologisch wertvollen Bereiches gerichtet worden.

Eine leistungsfähige Straßenverbindung wie die S 7 bedeute für deren Benutzer neben der Reisezeitersparnis und der höheren Verkehrssicherheit gegenüber der B 319 – B 65 auch eine Steigerung der Qualität des Verkehrsflusses. Die sei vor allem für den relativ hohen Ziel-/Quellverkehr (Pendler) des Untersuchungsgebietes von Nutzen.

Durch den Bau der S 7 bestehe die Gefahr eines neuen transeuropäischen Transitkorridors mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt, wodurch eine nachhaltige Entwicklung der Gemeinde Hainersdorf beeinträchtigt, wenn nicht sogar verhindert werde.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr hielt diesem Vorbringen entgegen, dass die S 7 zwar zwischen der A 2 (künftiger Knoten Riegersdorf) und dem Grenzübergang Heiligenkreuz funktionell als höchstrangige Verbindung eingestuft sei (Bestandteil des TEN-Netzes der EU, Verbindung der beiden Zentralräume Budapest und Graz), sie diene aber auch der Anbindung der Region Fürstenfeld und des südlichen Burgenlandes an den Grazer Zentralraum. Die aktuellen Verkehrszahlen zeigten, dass der Straßenzug der B 319 - B 65 im westlichen Streckenabschnitt bis über 20.000 Kfz pro Werktag aufweise. Am Bestand komme es in den Ortsdurchfahrten an der B 319 bereits derzeit zu instabilen Verkehrszuständen und Stau aufgrund von Verkehrsüberlastung.

Die S7 werde als eine Ost-Schnellstraße fungieren, Österreich könne aber den Verkehr der Ukraine usw. nicht aufnehmen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr hielt dazu fest, durch die regionale Standortattraktivierung weise der Straßenzug der B 319 - B 65 im westlichen Streckenabschnitt bereits derzeit hohe Verkehrsbelastungen auf. Die S 7 sei allerdings auch Bestandteil des TEN-Netzes der EU und somit eine höchstrangige Straßenverbindung für die beiden Zentralräume Graz und Budapest. Das Prognosenetz in Projektseinlage 1.4.1 enthalte für alle Planfälle den Korridor V. Die Verbindung von Ungarn über Slowenien nach Italien sei Teil dieses Korridors, der von Lissabon bis nach Kiew führe. Er durchziehe ganz Europa und verbinde dessen südliche Häfen mit den Straßen, die nach Russland und in die Ukraine führen. Der „Verkehr von der Ukraine usw.“ werde primär den Korridor V befahren. Das Verlagerungspotential auf den Korridor V sei in Projektseinlage 1.4.1 abgebildet.

Wenn die S 7 verwirklicht werde, sei die A 2 für den zusätzlichen Verkehr zu gering dimensioniert.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr hielt dazu fest, die Verkehrszunahme auf der A 2 sei aus Projektseinlage 1.4.1, Abb. 19 bis 22 ersichtlich. Auf der A 2 werde für beide Fahrtrichtungen im Werktagsverkehr 2025 – bedingt durch die S 7 – westlich der ASt. Fürstenfeld/Ilz

eine Zunahme von rd. 500 Kfz/24h und nördlich des Knotens Riegersdorf eine Zunahme von rd. 4.300 Kfz/24h eintreten. Diese Zuwächse seien für den Querschnitt der A 2 verträglich.

Das Nahverkehrsnetz durch öffentliche Verkehrsmittel sollte wesentlich verbessert werden anstatt durch Bau der S 7 zu weiterem Individualverkehr einzuladen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr führt aus, die Verbesserung des Nahverkehrsnetzes sei ein wesentliches Ziel der Verkehrsplanung. Die Kompensationsmöglichkeiten durch den ÖV seien für den Busverkehr und für den Schienenverkehr untersucht worden und seien in Projektseinlage 1.4.1 dargestellt. Es sei allerdings festgestellt worden, dass das Verlagerungspotential im Personenverkehr so gering sei, dass die prognostizierte Verkehrszunahme auf der Achse Riegersdorf – Fürstenfeld – Heiligenkreuz kaum beeinflusst werde.

Durch die S 7 komme es zu keiner Verbesserung der Verkehrsbelastung entlang der B 65 bzw. B 319, für erhöhte Verkehrssicherheit durch die S 7 gebe es keine plausible Begründung.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr wies darauf hin, dass im Einreichprojekt, Einlage 1.4.1, nachvollziehbar, schlüssig und plausibel die verkehrstechnischen Projektziele dargestellt seien. Eine leistungsfähige Straßenverbindung wie die S 7 bedeute für deren Benutzer neben der Reisezeitersparnis und der höheren Verkehrssicherheit gegenüber der B 319 – B 65 auch eine Steigerung der Qualität des Verkehrsflusses.

Die Abnahme der Verkehrsstärke auf der B 319 - B 65 z. B. im Bereich Altenmarkt auf rd. 6800 Kfz/24h (für das Prognosejahr 2025) werde die Verkehrssicherheit verbessern und die Qualität des Verkehrsablaufes erhöhen. Dies besonders für Fußgänger und Radfahrer im Längs- und Querverkehr.

Die S 7 sei zwischen der A 2 (künftiger Knoten Riegersdorf) und dem Grenzübergang Heiligenkreuz funktionell als höchstrangige Verbindung eingestuft (Bestandteil des TEN-Netzes der EU, Verbindung der beiden Zentralräume Budapest und Graz). Das eingereichte Vorhaben betreffe den Bau der S7-West. Die aktuellen Verkehrszahlen zeigten, dass der Straßenzug der B319 – B65 im westlichen Streckenabschnitt bis über 20.000 Kfz pro Werktag aufweise. Die Ursache dafür sei, dass die Region Fürstenfeld und das südliche Burgenland zum Grazer Zentralraum einen hohen Anteil am Ziel- und Quellverkehr einnehmen.

Die Verkehrszunahme durch den Bau der S 7 werde sich laut den vorliegenden Prognoserechnungen nicht auf das Feistritz- und Lafnitztal beschränken, sondern auch auf die angrenzenden Täler, wie das Raabtal ausbreiten. Sollte die S 7 gebaut werden, werde beispielsweise der Verkehr auf der B 57 über den Henndorfer Berg zwischen Jennersdorf und Königsdorf – verglichen mit einem Szenario ohne S 7 – massiv ansteigen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr führte aus, die Zunahmefaktoren der Verkehrsstärken seien im Vergleich zu anderen repräsentativen Prognosen plausibel. Der Prognosezeitraum 2025 für die Bestimmung des Verkehrsaufkommens auf mindestens 15 Jahre im

Voraus entspreche dem Stand der Technik. Der vom Vorhaben induzierte Verkehr werde in den Matrizen der Verkehrsbeziehungen berücksichtigt und sei ebenfalls plausibel.

Entsprechend Projektseinlage 1.4.1, Abb. 27 werde der Werktagsverkehr auf der B 57 über den Henndorfer Berg zwischen Jennersdorf und Königsdorf durch das Vorhaben S7-West um rd. 80 Kfz/24h abnehmen und zwischen Königsdorf und Eltendorf um rd. 330 Kfz/24h zunehmen.

Die RVS 03.03.33 „2+1-Querschnitte“ gebe für den zweckmäßigen Einsatzbereich von Straßen mit 2+1-Querschnitt einen JDTV von 7.000 bis 18.000 Kfz/24h an. Da Querschnittsbemessungen nicht für den derzeitigen, sondern für den künftigen Verkehr erfolgen und im Prognosejahr 2025 z. B. im Bereich Speltenbach auf der S7-West rd. 22.000 Kfz/24h verkehren werden, sei die Auslastung für einen vierstreifigen Querschnitt gewährleistet.

Aufgrund der Wirtschaftskrise seien die Verkehrszahlen rückläufig.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr führte aus, die Projektunterlagen seien im Zuge der Erstellung des Teilgutachtens „Verkehr und Verkehrssicherheit“ geprüft und aus verkehrstechnischer Sicht als vollständig, schlüssig und nachvollziehbar bewertet worden. Das Projekt enthalte eine mit umfangreichem Datenmaterial begründete Verkehrsanalyse für das Jahr 2006, eine Verkehrsprognose für den Zeitraum der Bauphase sowie eine Verkehrsprognose für das Jahr 2025. Letztere sei im Wege über die Matrizen der Verkehrsbeziehungen bearbeitet worden, wobei gewichtete Wachstumsfaktoren, unterschieden nach Verkehr in Ungarn, innerösterreichischem Verkehr und grenzüberschreitendem Verkehr verwendet worden seien. Bei der Festlegung der Wachstumsfaktoren seien die Verkehrsleistung und die bisherige Verkehrsentwicklung im Bereich von Dauerzählstellen berücksichtigt worden.

Die rückläufigen Zahlen gelten für eine zu kurze Zeit, um für den Betrachtungszeitraum der Prognose relevant zu sein. Prognosen müssten nicht zwingend die zukünftige Entwicklung angeben, sondern es sollen die denkbaren Auswirkungen unterschiedlicher menschlicher Entscheidungen auf die Verkehrsentwicklung in einem noch überschaubaren Prognosezeitraum aufgezeigt werden.

Eine Ausdehnung des Untersuchungsgebietes auf ganz Deutsch Kaltenbrunn wird gefordert, wobei auch die Zubringerstraßen berücksichtigt werden müssten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr wies darauf hin, dass sich das Untersuchungsgebiet aus den Räumen, welche das Verkehrsgeschehen im Planungsgebiet beeinflussen bzw. Verkehrsverlagerungen verursachen, ergeben habe. Es sei im Einreichprojekt ausführlich und nachvollziehbar dargestellt. Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes gehe mit der RVS 02.01.11 „Rahmenrichtlinien für Verkehrsuntersuchungen“ konform.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führte aus, in Projektseinlage 4.7.2 „Gebäudeberechnungen Betriebsphase, Bestand und Planfall S 7“ seien für einzelne Objekte an der B57a Beurteilungspegel angegeben, die über dem Ziel- bzw. Grenzwert für die Beurteilung des Straßenverkehrslärms lägen. Diese Objekte seien nicht von der „Neuanlage“, sondern vom unterge-

ordneten Straßennetz betroffen. Hier sei nur dann objektseitiger Lärmschutz infolge indirekter Projektauswirkungen (Schallpegelzunahme durch induzierten Verkehr) vorgesehen, wenn an der Gebäudefassade Gesamtschallimmissionen von > 60 dB zur Tageszeit und > 50 dB zur Nachtzeit auftreten und deren Veränderung über dem Irrelevanzkriterium liege.

Im Zuge der Erstellung des Teilgutachtens „Lärm“ seien die UVE-Unterlagen geprüft und aus schalltechnischer Sicht als vollständig, schlüssig und nachvollziehbar bewertet worden. In Einlage 4.7.1 sei ausgewiesen, dass die emissionsseitige Änderung im relevanten Einflussbereich der B57a, bedingt durch den induzierten Verkehr der S7, im Zehntel-dB-Bereich liege. Die Änderung der Emission sei linear auf die Immission übertragbar. Die vorhabensbedingte Immissionszunahme liege daher auch im Zehntel-dB-Bereich. Das „Irrelevanzkriterium“ (Änderungen < 1 dB) sei im Teilgutachten Nr. 16 „Humanmedizin“ unter Pkt. 5.3.5.1 erläutert. Die Schutzziele fänden sich im Teilgutachten Nr. 2 „Lärm“, Kap. 3 und 5.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima hielt fest, im Ortsgebiet von Deutsch Kaltenbrunn komme es durch die S 7 West zu keinen relevanten Zusatzbelastungen durch Luftschadstoffe. Eine Ausdehnung des engeren Untersuchungsgebiets (= Immissionseinwirkungsbereich) auf ganz Deutsch-Kaltenbrunn sei aus lufttechnischer Sicht daher nicht erforderlich.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte aus, im Raume Deutsch Kaltenbrunn werde der Verkehr, der durch S 7 induziert werde, zu einer Steigerung führen, die an der Schwelle der subjektiven Erfassbarkeit liege.

Aufgrund der bereits bestehenden Schallpegel sei davon auszugehen, dass die Gesundheit durch den Verkehrslärm nicht negativ beeinflusst werde. Auch alle anderen verkehrsinduzierten Schadstoffe wie Erschütterungen und Luftschadstoffe würden in einer Größenordnung prognostiziert, die keine Gesundheitsgefährdung zur Folge haben könne.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild führte aus, die Methodik zur Abgrenzung des Untersuchungsgebietes für das Landschaftsbild sei in Unterlage 5.4.1. Seite 9 dargelegt. Die Auswahl der Untersuchungsgebiete werde in diesem Kapitel begründet.

Aus Sicht des Gutachters für den Fachbereich Landschaftsbild sei es nicht erforderlich, das Untersuchungsgebiet auf Deutsch-Kaltenbrunn auszudehnen. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Minimierung der Beeinträchtigung der Trasse in Bezug auf das Landschaftsbild würden als ausreichend erachtet.

Sichtbeziehungen von Deutsch-Kaltenbrunn seien zwischen Lafnitztal und Knoten Rudersdorf gegeben. Im Bereich der Lafnitzquerung seien als Maßnahmen hinsichtlich Landschaftsbild Gehölzpflanzungen, Strukturpflanzungen, Hecken und die Neuanlage eines Auwaldes im Bereich der Lafnitz und des Lahnbaches vorgesehen.

Zwischen der Lafnitzquerung und Auffahrtsknoten B 57a verlaufe die Trasse in Dammlage über dem Urgelände (Profil 98, 99, 100 in der Unterlage 2.2.1). Hier seien im Norden der Trasse seitens des Gutachters zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen gefordert:

- Aus Sicht des Landschaftsbildes müsse nordseitig eine durchgehende Sichtschutzpflanzung des Dammes vorgesehen werden.
- Zusätzlich sollten zur Aufwertung des Landschaftsbildes neue Blickbeziehungen in Form von dominanten Einzelbäumen geschaffen werden. Gepflanzt werden sollen 10 großwüchsige, heimische Laubbäume in unregelmäßigem Abstand.

Ab dem Bereich des Auffahrtsknoten der B 57a bis zum Tunnel Rudersdorf sei das Niveau der S 7 bereits unter dem Urgelände (siehe Profil 12 - 4.3.15). Dadurch ragten auch die Auffahrten nicht übermäßig in die Höhe. Als Maßnahmen hinsichtlich Landschaftsbild seien sanft anlaufende Lärmschutzwälle mit Strukturbepflanzungen vorgesehen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geotechnik, Tunnelbau, Brandsicherheit führte aus, für den Fachbereich Geotechnik, Tunnelbau, Brandsicherheit umfasse der Untersuchungsraum einen Trassenstreifen mit einer mittleren Breite von ca. 5 km, innerhalb dessen von der Projektwerberin Feld- und Laboruntersuchungen zur Erkundung, Beschreibung und Klassifizierung der vorliegenden Untergrundverhältnisse durchgeführt worden seien. Der geotechnische Einflussbereich, innerhalb dessen sich Veränderungen der Untergrundstabilität ergeben könnten, sei jedenfalls innerhalb des beschriebenen Untersuchungsraumes zu erwarten, sodass aus Sicht des Fachbereiches Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit das Untersuchungsgebiet ausreichend sei.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Oberflächengewässer führte aus, im vorgelegten Projekt seien die Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Oberflächenwasserhaushalt aus Sicht des Fachbereiches 11 Oberflächengewässer ausreichend und schlüssig dargestellt worden. Es seien folgende Auswirkungen beschrieben worden:

- Einfluss auf den Hochwasserabfluss: Wasserspiegellage, Retention
 - Hauptvorfluter: Lafnitz
 - Nebenvorfluter
- Einfluss auf die Ableitung der Hangwässer
- Einfluss auf die Qualität des Vorfluters (Marbach)

Aus Sicht des FB Oberflächengewässer sei das Untersuchungsgebiet groß genug gewählt worden. In den Randbereichen des Bearbeitungsgebietes seien keine Veränderungen mehr gegenüber dem Istzustand zu verzeichnen, weshalb es aus Sicht des FB Oberflächengewässer keinen Sinn mache, das Untersuchungsgebiet zu erweitern.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Kulturgüter wies darauf hin, dass eine eingehendere Prüfung nur für diejenigen Bereiche sinnvoll sei, in denen Kulturgüter vom Bauvorhaben betroffen sein könnten: Beim vorliegenden Projekt seien dies mehr oder minder nur jene vom Baugeschehen direkt beanspruchten Bodenbereiche, in denen mit archäologischen Funden und Befunden zu rechnen sei. Die gestellte Forderung sei daher für das Fachgebiet Kulturgüter nicht sinnvoll.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd hielt fest, allfällige Auswirkungen auf Wildökologie und Jagd seien durch die regionale und überregionale Betrachtungsweise des Teilgutachtens 8 abgedeckt worden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild führte aus, der Untersuchungsraum sei von den UVE-Erstellern so abgegrenzt worden, dass das Gebiet im Einflussbereich des Vorhabens bezüglich der zu behandelnden Themenbereiche abgedeckt sei. Da die Auswirkungen einer Schnellstraße in den einzelnen Fachbereichen unterschiedliche Reichweiten aufweisen, seien die Untersuchungsräume gegebenenfalls unterschiedlich definiert:

Als Untersuchungsraum für die Themenbereiche **Siedlungs- und Wirtschaftsraum** sowie **Ortsbild** seien die mit dem Vorhaben im räumlich funktionalen Zusammenhang stehenden Siedlungsräume zu sehen. Zur Beurteilung der Zielkonformität des Vorhabens mit raumordnerischen Programmen, Konzepten, Leitbildern und dergleichen, werde ein weiterer Untersuchungsraum abgegrenzt, der die vom Projekt berührten Standortgemeinden und im Weiteren die Bezirke Fürstenfeld und Jennersdorf im Sinne einer Gesamtregion umfasse.

Zum Untersuchungsgebiet für den Themenbereich **Freizeit- und Erholungsnutzung** zählten die oben genannten Standortgemeinden. Als engeres Untersuchungsgebiet würden alle durch das Vorhaben indirekt (Sichtbarkeit, Lärm) oder direkt (Verlust, Zerschneidung) beeinflussten Flächen festgehalten. Dabei erfolge eine Abstimmung mit dem UVE-Fachbeitrag „Landschaftsbild“ (Mappe 5.4, Einlage 1) und in weiterer Folge eine Verwendung der in diesem Fachbeitrag erarbeiteten Teilräume. Diese untersuchten Teilräume deckten den gesamten Bereich ab, in dem die durch die S 7 verursachte Lärmbelastung 50 dB übersteige. Nicht untersucht würden jene Bereiche, die zwar eine Lärmbelastung von mehr als 50 dB erfahren, die allerdings eine Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zum Ist-Zustand erfahren. Als weiteres Untersuchungsgebiet werde die Region, durch die die Straße verlaufe, und die Auswirkungen auf die Erholungsnutzung (unter besonderer Berücksichtigung des Thermentourismus) betrachtet.

Der Untersuchungsraum für den Themenbereich **Sachgüter** umfasse den direkt vom Vorhaben beeinflussten Bereich sowie den unmittelbaren Nahebereich der Trasse, wenn dabei Beeinflussungen des Sachgutes zu erwarten seien. Der unmittelbare Nahbereich werde mit 100 m vom äußeren Trassenrand definiert. Aus Sicht des Fachgebietes Raumplanung sei der Betrachtungsraum für die Darlegung der verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens von der Projektwerberin ausreichend weit gewählt worden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser führte aus, das Untersuchungsgebiet liege in der Oststeiermark und im Südburgenland. Die Trasse des Westabschnitts erstreckte sich von der Ortschaft Riegersdorf in südöstliche Richtung über das Feistritz- in das Lafnitztal bis zum Ortsteil Dobersdorf der Gemeinde Rudersdorf. Der Ostabschnitt umfasse den östlich anschließenden Teil im Lafnitztal von Dobersdorf bis Heiligenkreuz an der österreichisch-ungarischen Grenze.

Innerhalb dieser Grenzen seien die generellen geologischen Verhältnisse sowie die Grundwassernutzungen erhoben und ein geologisch-hydrogeologisches Modell zur Bewertung unterschiedlicher Trassen entwickelt worden.

Aufgrund der erkannten Strukturen sei für die weitere Bearbeitung eine Eingrenzung auf einen Trassenstreifen erfolgt, in dem detailliertere Untersuchungen erfolgt seien. Detailuntersuchungen im Raum Deutsch-Kaltenbrunn seien weder aus geologischer noch aus hydrogeologischer Sicht erforderlich. Aus der Sicht des Grundwassers sei Deutsch-Kaltenbrunn oberströmig der Trasse situiert, eine Beeinflussung sei aus diesem Grund ausgeschlossen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft, Abfallwirtschaft hielt fest, der im Einreichprojekt abgegrenzte Untersuchungsraum sei für die Fachgebiete Boden, Landwirtschaft und Abfallwirtschaft ausreichend. Eine Ausweitung sei nicht nötig bzw. würde keine wesentlichen Erkenntnisse oder Veränderungen der Projektbewertung hervorrufen.

Eine Ausdehnung des Untersuchungsgebietes auf Neusiedl wird gefordert. Derzeit würden Auswirkungen nur in Bezug auf Lärm untersucht.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr wies darauf hin, dass sich das Untersuchungsgebiet aus den Räumen, welche das Verkehrsgeschehen im Planungsgebiet beeinflussen bzw. Verkehrsverlagerungen verursachen, ergeben habe. Es sei im Einreichprojekt ausführlich und nachvollziehbar dargestellt worden. Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes gehe mit der RVS 02.01.11 „Rahmenrichtlinien für Verkehrsuntersuchungen“ konform.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild merkte an, die Methodik zur Abgrenzung des Untersuchungsgebietes für das Landschaftsbild sei in Unterlage 5.4.1. Seite 9 dargestellt. Die Auswahl der Untersuchungsgebiete werde in diesem Kapitel begründet.

Aus Sicht des Fachbereichs Landschaftsbild sei eine Ausdehnung des Untersuchungsgebietes auf Neusiedl nicht erforderlich. Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen seien ausreichend, um die Beeinträchtigung der S 7 auf das Landschaftsbild zu minimieren.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Kulturgüter hielt fest, eine eingehendere Prüfung sei nur für diejenigen Bereiche sinnvoll, in denen Kulturgüter vom Bauvorhaben betroffen sein könnten: Beim vorliegenden Projekt seien dies mehr oder minder nur jene vom Baugeschehen direkt beanspruchten Bodenbereiche, in denen mit archäologischen Funden und Befunden zu rechnen sei. Die gestellte Forderung sei daher für das Fachgebiet Kulturgüter nicht sinnvoll.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild führte aus wie in seiner Stellungnahme zum Einwand, dass der Untersuchungsraum auf ganz Deutsch Kaltenbrunn ausgeweitet werden müsse.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd führte aus, allfällige Auswirkungen auf Wildökologie und Jagd seien durch die regionale und überregionale Betrachtungsweise des Teilgutachtens 8 abgedeckt worden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Gewässerökologie, Fischerei hielt fest, für die aquatischen Schutzgüter sei durch das Projekt keine Erheblichkeit erkennbar.

Eine Ausdehnung des Untersuchungsgebietes auf ganz Fürstenfeld und Zubringerstraßen wird gefordert.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin wies darauf hin, dass Fürstenfeld weitgehend vom Betrieb der S 7 einen Nutzen ziehen werde. Die Lärmimmission werde insgesamt reduziert, so dass der Forderung, das Untersuchungsgebiet auf alle Zubringerstraßen auszuweiten, nicht nachvollzogen werden könne.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild führte aus, die Methodik zur Abgrenzung des Untersuchungsgebietes für das Landschaftsbild sei in Unterlage 5.4.1. Seite 9 dargelegt. Die Auswahl der Untersuchungsgebiete werde in diesem Kapitel begründet.

Aus Sicht des Gutachters sei es nicht erforderlich, das Untersuchungsgebiet auf Fürstenfeld auszudehnen. Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen in den Sichtbereichen (nördlich von Altenmarkt und Speltenbach sowie im Bereich des Knotens B 57a) seien ausreichend, um die Einflüsse der Trasse auf das Landschaftsbild zu minimieren. Wesentliche Maßnahmen in Hinblick auf das Landschaftsbild seien:

- Sanft anlaufende Lärmschutzdämme mit Bepflanzungen
- Unterflurtrasse Speltenbach
- Strukturbepflanzungen und Sichtschutzbepflanzungen
- Anlage eines Auwaldes

Der Sachverständige für das Fachgebiet Oberflächengewässer hielt fest, aus Sicht des FB Oberflächengewässer sei das Untersuchungsgebiet groß genug gewählt worden. In den Randbereichen des Bearbeitungsgebietes seien keine Veränderungen mehr gegenüber dem Istzustand zu verzeichnen, weshalb es aus Sicht des FB Oberflächengewässer keinen Sinn mache, das Untersuchungsgebiet zu erweitern.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd merkte an, dass allfällige Auswirkungen auf Wildökologie und Jagd durch die regionale und überregionale Betrachtungsweise des Teilgutachtens 8 abgedeckt worden seien.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild führte aus, eine differenzierte Betrachtung des Stadtgebietes Fürstenfeld erfolge im UVE-Fachbeitrag „Raumentwicklung, Siedlungsraum, Wirtschaftsraum, Ortsbild“ (Mappe 5.1., Einlage 1) nicht. Die Beurteilung sei bereits im Hinblick auf die getätigten Aussagen der Fachbereiche Lärm, Luft und Verkehr erfolgt. Die Aussagen im UVE-Fachbeitrag „Grundlagen Verkehr“ (Mappe 1.4, Einlagen 1 bis 3) zeigten wesentliche Entlastungswirkungen für die B 319 für den Fall Umlegungsprognosen-Analyseverkehr 2006. In Verbindung mit dieser Analyse erfahren sämtliche räumlichfunktionelle Gegebenheiten/Verflechtungen eine erhebliche Aufwertung, insbesondere da die Erreichbarkeiten des Zentrums durch den Bau der S 7 gleichzeitig verbessert würden. Der UVE-Fachbeitrag „Technischer Bericht Lärm“ (Mappe 4.4, Einlage 1) und UVE-Fachbeitrag „Luft“

(Mappe 6.1, Einlage 2) bauten auf die generierten Werte auf und stellten in ihren Auswirkungsbetrachtungen fest, dass vor allem die für die Raumplanung sensiblen Bereiche wesentlich entlastet bzw. verbessert würden. Ein weiteres relevantes Kriterium sei, dass die bereits bestehende B 319 eine Ortsumfahrungsfunktion aufweise und schon jetzt eine Entlastung für den zentralen Stadtbereich darstelle und die weitere Errichtung einer hochrangigen Straße (S 7) die Aufwertung der B 319 als Sammelstraße und wichtige entlastete Straße für das Stadtzentrum bedeute. Im Rahmen der Umweltuntersuchung (IST-Zustandsbericht) würden sämtliche sensible Nutzungen erfasst und bewertet.

Der Sachverständige für den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser führte aus, das Untersuchungsgebiet liege in der Oststeiermark und im Südburgenland. Die Trasse des Westabschnitts erstreckte sich von der Ortschaft Riegersdorf in südöstliche Richtung über das Feistritz- in das Lafnitztal bis zum Ortsteil Dobersdorf der Gemeinde Rudersdorf. Der Ostabschnitt umfasse den östlich anschließenden Teil im Lafnitztal von Dobersdorf bis Heiligenkreuz an der österreichisch-ungarischen Grenze. Innerhalb dieser Grenzen seien die generellen geologischen Verhältnisse sowie die Grundwassernutzungen erhoben und ein geologisch-hydrogeologisches Modell zur Bewertung unterschiedlicher Trassen entwickelt worden. Aufgrund der erkannten Strukturen sei für die weitere Bearbeitung eine Eingrenzung auf einen Trassenstreifen erfolgt, in dem detailliertere Untersuchungen erfolgt seien.

Der Sachverständige für den Fachbereich Kulturgüter merkte an, eine Ausdehnung des Untersuchungsraumes sei nicht sinnvoll, da Kulturgüter nur im engeren Baubereich unmittelbar betroffen sein könnten.

Die Europäische Umgebungslärm-Richtlinie (RL 2002/49/EG vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm) verpflichte die Mitgliedstaaten zur Erhebung der Lärmbelastung und zu Maßnahmen zur Minderung des Lärms sowie zur vorbeugenden Verhinderung von Lärm.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führte aus, die Projektunterlagen seien im Zuge der Erstellung des Teilgutachtens „Lärm“ geprüft und aus schalltechnischer Sicht als vollständig, schlüssig und nachvollziehbar bewertet worden. Auf Basis der Schutzziele würden die Richt- und Grenzwerte im Teilgutachten Nr. 2 „Lärm“, Kap. 3 und 5 beschrieben.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sehe die Erstellung von Lärmkarten vor. Würden festgelegte Schwellenwerte überschritten, seien Lärminderungsmaßnahmen zu überlegen und in Aktionsplänen festzuhalten. Ein Aktionsplan sei ein strategisches Planwerk, um Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete zu formulieren. Wesentliche Elemente seien die Bewertung der Lärmsituation, ein Maßnahmenkatalog, Aussagen zu Kosten-Nutzen sowie die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans. Sofern keine Handlungsoptionen zur Lärminderung erkennbar seien, sei das wesentliche Element des Aktionsplans die Bewertung der Lärmsituation.

Der im gegenständlichen Projekt gehandhabte Umgang mit dem „Schutzgut Mensch“ entspreche den Intentionen der Umgebungslärmrichtlinie. Die Schutzziele sowie die Richt- und Grenz-

werte fänden sich im Teilgutachten Nr. 2 „Lärm“, Kap. 3 und 5. Die Projektierung straßenseitiger Maßnahmen sei entsprechend der lärmtechnischen Optimierung erfolgt. Die Maßnahmen (Lärmschutzwände, Lärmschutzdämme, Unterflurtrasse Speltenbach, Tunnel Rudersdorf, Geländemodellierung, Einschnittsbereiche) würden in mehreren Projektseinlagen behandelt. Objektseitige Maßnahmen seien im Projekt verortet und würden gefördert.

Für den Ortsteil Riegersdorf werden zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen gefordert.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führte aus, aus schalltechnischer Sicht sei das wesentliche Schutzgut der Mensch. Es seien daher primär jene Bereiche zu schützen, in denen Menschen regelmäßig und dauerhaft wohnen. Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Lärm sei vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Mit dem Vorhaben werde der zunehmenden Lärmbelastung entlang der Bestandstrasse B 319 – B 65 entgegengewirkt, wobei gleichzeitig vorbeugende Maßnahmen an der S7 eingesetzt würden. Zahlreiche Wohnobjekte erfahren eine Entlastung von Ziel- bzw. Grenzwertüberschreitungen bzw. würden merkbar entlastet.

Die Projektseinlage 4.6.18 „Differenzlärnkarte - Planfall S 7 minus Nullvariante, Lnight, Prognose 2025“ zeige für den Ortsteil Riegersdorf der Gemeinde Hainersdorf immissionsseitige Verbesserungen im relevanten Einflussbereich der A 2, bedingt durch die Lärmschutzwände bei den Knotenfahrbahnen. Die durch Riegersdorf führenden Landesstraßen L 403 und L 438 verursachen bereits derzeit einen wahrnehmbar über den Ziel- und Grenzwerten liegenden Immissionspegel.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte aus, wie vom Fachbeitragsersteller für Lärm schon klar dargestellt worden sei, werde durch Errichtung von Schallschutzwänden im Zusammenhang mit der Errichtung der S7-FFSS die Lärmimmission in Riegersdorf vermindert. Die Lärmimmissionen stammten somit nicht vom Betrieb der S7-FFSS, sondern vom Verkehr auf der A 2. Ein $L_{A,eq}=54,3$ dB während der Nacht stelle auch für die WHO einen Wert dar, wo Gesundheitsschäden noch nicht auftreten. Auch hinsichtlich der Beurteilung der Belästigung und der Schlafstörungen sei auf den Band 16 „Humanmedizin“ des UVG zu verweisen.

Durch die S 7 komme es zu einer unzumutbaren Belastung durch Feinstaub.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima führte aus, die Situation bei Feinstaub (PM10) sei durch eine für Ostösterreich typische, hohe Grundbelastung gekennzeichnet; es komme durch das Vorhaben jedoch zu keinen relevanten Zusatzbelastungen. Die modellierten Immissionszunahmen seien so gering, dass sie dem Vorhaben nicht zurechenbar seien.

Es sei daher im Einwirkungsbereich von Feinstaubimmissionen durch den Betrieb der S 7 West insgesamt von keiner relevanten Veränderung der Situation auszugehen.

Gleiches gelte hinsichtlich der durch den Betrieb der S7 West entstehenden Verkehrszunahmen auf Zulaufstrecken (inkl. A 2 bis Graz). Da es zu keinen durch den Betrieb des Vorhabens bedingten Überschreitungen der Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit komme,

seien die Auswirkungen von Luftschadstoffen auf den Menschen aus luftreinhalte-technischer Sicht je nach Schadstoff als unerheblich bis geringfügig zu bewerten.

Durch die Entlastung der Siedlungsgebiete an der B 319/B 65 seien in diesen Bereichen teils erhebliche Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten.

Da lt. UVP-G die Emissionen nach dem Stand der Technik zu begrenzen seien und die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter möglichst gering zu halten sei, würden im vorliegenden Gutachten insbesondere im Hinblick auf die Nahelage der Wohnanrainer zur Baustelle in Anlehnung an die Schweizer „Baurichtlinie Luft“ sowie an den Steiermärkischen Baustellenleitfaden und entsprechend der RVS 04.02.12 umfangreiche unbedingt erforderliche Maßnahmen für eine weitere Reduktion der Staubbelastung vorgeschrieben (Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit der Baufahrzeuge, Partikelfilter für Baumaschinen und -geräte mit Dieselmotoren, Befestigung und Reinigung von Zufahrten, Begrünung von Erdzwischenlagern, Vorbegrünung von Böschungsflächen, räumliche Beschränkungen von Baustellenflächen wie Baulager, Materialdeponien, Mischanlagen etc.).

Die Auswirkungen der Abgas- u. Feinstaubbelastung durch die S 7 auf die landwirtschaftlichen Kulturen (Mais, Getreide, Kürbis, Holunder, Chinakohl, usw.), auf die landwirtschaftlichen Ackerböden und Wiesen, auf das Grundwasser sowie auf die Forstwirtschaft seien nicht ausreichend erhoben worden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima führte aus, die Kartendarstellungen der Immissionsberechnungen sowie die Modellergebnisse für nahe gelegene Wohnanrainer im UVE – Fachbericht Luftschadstoffe Einlage zeigten, dass die Vegetationsrichtwerte der Österreichischen Akademie der Wissenschaften (ÖAW) auch in den an die S 7 angrenzenden Bereichen eingehalten würden, und die Jahresmittelwerte unter $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ lägen. (Der ÖAW-Vegetationsrichtwert für den JMW stamme aus den 1980er-Jahren und stelle auf Kombinationswirkungen mit SO_2 ab, wobei von den damals üblichen SO_2 -Jahresmittelwerten von $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ausgegangen worden sei. Heute betragen die JMW von SO_2 nur ein Zehntel der damaligen Belastung, wodurch SO_2 kein relevanter Stressfaktor für Pflanzen mehr sei. Es sei daher davon auszugehen, dass die tatsächlichen Wirkungsschwellen für die Vegetation bei NO_2 deutlich höher lägen, als der ÖAW-Richtwert.). Eine relevante Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Nutzflächen sowie von Waldflächen könne daher ausgeschlossen werden. Die **Auswirkungen auf Land- und Forstwirtschaft** durch NO_2 -Immissionen seien daher als geringfügig anzusehen.

Der für empfindliche **Ökosysteme und Vegetation in Hintergrundgebieten** relevante Grenzwert für das Jahresmittel von Stickoxiden (JMW NO_x $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$) sei im Einwirkungsbereich der S 7 West grundsätzlich nicht anzuwenden, da es sich weder um ein quellenfernes Gebiet handle, noch gegenüber Stickstoffeinträgen besonders empfindliche Ökosysteme (Hochmoore, alpine Heiden, subalpine Bergwälder) vorkommen (vgl. Kap. 3.4).

Ein NO_x - Jahresmittel von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ werde bei den meisten Immissionspunkten im Wald sowie beim Immissionspunkt im Natura 2000 Gebiet nicht überschritten. Es sei davon auszugehen,

dass dieser Wert bereits in geringer Entfernung von der Fahrbahn der S 7 West unterschritten werde. Es sei daher auszuschließen, dass in Hintergrundgebieten (= Gebiete, die mehr als 20 km von Ballungsräumen oder 5 km von anderen bebauten Gebieten, Industrieanlagen und Straßen entfernt seien) durch den Ausbau der S7 West der Grenzwert zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation überschritten werde.

Zur Beurteilung nachteiliger Auswirkungen auf den **Boden** durch Emissionen von Luftschadstoffen seien vorhabenbedingte Depositionen von Schwermetallen und Stickstoff zu bewerten. Durch das Vorhaben seien nur geringe bis vernachlässigbare Depositionen und daher auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Boden zu erwarten. Hinsichtlich Schwermetalle sei dabei auf aktuelle Vergleichsuntersuchungen im Nahbereich stark befahrener Straßen zu verweisen, bei denen beim derzeitigen Stand der Kfz-Technologie keine relevanten Schwermetallanreicherungen in Böden und Pflanzen festzustellen gewesen seien.

Der Stickstoffeintrag liege im unmittelbaren Nahbereich der A 2 (Bereich Knoten A 2/S 7) mit 25,6 kg/ha.a Gesamtbelastung über dem Richtwert der WHO für Nadel- und Laubwälder (20 kg/ha.a). Die Zusatzbelastung durch das Vorhaben betrage in diesem Bereich 2,2 kg/ha.a. An den anderen Immissionspunkten im Bereich natürlicher Ökosysteme in Trassennähe liege die Gesamtbelastung aber deutlich unter 20 kg/ha.a, sodass sich der Bereich mit Richtwertüberschreitungen auf die unmittelbare Umgebung der stark befahrenen A 2 beschränke. Da damit natürliche Lebensräume nur kleinflächig betroffen seien, könnten die Auswirkungen als geringfügig eingestuft werden.

Auf Intensivgrünland- und Ackerflächen sei der verkehrsbedingte Stickstoffeintrag im Vergleich zum ökosysteminternen Stickstoffumsatz ohne Bedeutung. Die Richtwerte der WHO zur Begrenzung der Stickstoffeinträge in sensible Ökosysteme seien hier nicht anzuwenden. Die zu erwartenden Eintragswerte auf landwirtschaftliche Nutzflächen lägen im Bereich von Bruchteilen des Stickstoffeintrages durch landwirtschaftliche Düngung. Es seien keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Böden durch Stickstoffeinträge infolge der vorhabenbedingten Verkehrszunahmen zu erwarten.

Ähnlich wie beim Schutzgut Boden seien **Auswirkungen auf das Wasser** durch die Emission von Luftschadstoffen anhand der zu erwartenden Depositionen zu bewerten. Natürliche oligotrophe Stillgewässer, die gegenüber Stickstoff- und Säureeinträgen besonders empfindlich seien (z.B. Moorgewässer, Bergseen), seien im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Es seien daher auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Wasser zu erwarten.

Die **Feinstaubbelastung** sei für die menschliche Gesundheit von Bedeutung, nicht jedoch für Boden und Vegetation. Die Werte für **Staubniederschlag** lägen weit unter dem Grenzwert.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft wies darauf hin, dass aus zahlreichen Untersuchungen ähnlicher Projekte bekannt sei, dass die Auswirkungen durch Abgase und Feinstaub auf die angrenzenden Flächen ebenso wie auf Pflanzen zu geringen, jedenfalls nicht erheblichen Auswirkungen führten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft führte aus, in der **Bauphase** sei vor allem Staubniederschlag waldrelevant. Bei hohen Staubemissionen, wie sie bei Baustellen ohne staubmindernde Maßnahmen entstehen können, könne es im unmittelbaren Nahbereich der Baustelle zu übermäßigen Staubauflagerungen auf Blätter kommen, die zum Verkleben der Spaltöffnungen führten und damit Bäume im Extremfall in ihrer normalen Lebens- und der Leistungsfähigkeit beeinträchtigen könnten. Unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Staubbinderung seien aber keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen durch Staubbiederschlag zu erwarten. Die Auswirkungen würden insgesamt als geringfügig eingestuft.

Zur Beurteilung der Auswirkungen der **Betriebsphase** auf den forstlichen Bewuchs sei bei den verkehrsbedingten Schadstoffen Stickstoffdioxid NO₂ relevant. Die Richtwerte zum Schutz der Vegetation entsprächen dabei den Grenz- und Zielwerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Diese Werte würden auch an den trassennahen Immissionspunkten im Wald sowie im Natura 2000-Gebiet eingehalten. Die Auswirkungen werden daher als geringfügig eingestuft.

Der NO_x-Grenzwert der Verordnung zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation (JMW 30µg/m³) werde im trassennahen Bereich teilweise überschritten. Da es sich beim Einwirkungsbereich des Vorhabens aber weder um ein Hintergrundgebiet handle, noch besonders sensible Vegetationsgesellschaften (Moore, subalpine Wälder, alpine Rasen) im Untersuchungsgebiet vorkommen, seien die Überschreitungen des NO_x-Grenzwertes im Nahbereich der S 7 nicht relevant. Da es sich bei den Lebensräumen im Natura 2000 Gebiet um flussbegleitende Biotoptypen mit natürlicherweise hohem Stickstoffumsatz handle, seien keine relevanten Auswirkungen infolge von Stickstoffeinträgen durch das Vorhaben zu erwarten. Grenzwertüberschreitungen in Hintergrundgebieten seien auszuschließen. Beeinträchtigungen durch Stickstoffeinträge seien nicht zu erwarten.

Der Zielwert für Ozon zum Schutz der Vegetation werde im Untersuchungsraum – so wie in weiten Teilen Mitteleuropas – durch die Grundbelastung überschritten; durch das Vorhaben ergebe sich aber keine relevante Zusatzbelastung.

Zur Beurteilung nachteiliger Auswirkungen auf den Waldboden durch Emissionen von Luftschadstoffen seien vorhabenbedingte Depositionen von Schwermetallen und Stickstoff zu bewerten. Durch das Vorhaben seien nur geringe bis vernachlässigbare Depositionen und daher auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Boden zu erwarten. Hinsichtlich Schwermetallen sei dabei auf aktuelle Vergleichsuntersuchungen im Nahbereich stark befahrener Straßen zu verweisen, bei denen beim derzeitigen Stand der Kfz-Technologie keine relevanten Schwermetallanreicherungen in Böden und Pflanzen festzustellen gewesen seien.

Der Stickstoffeintrag liege im unmittelbaren Nahbereich der A 2 (Bereich Knoten A 2/S 7) mit 25,6 kg/ha.a Gesamtbelastung über dem Richtwert der WHO für Nadel- und Laubwälder (20 kg/ha.a). Die Zusatzbelastung durch das Vorhaben betrage in diesem Bereich 2,2 kg/ha.a. An den anderen Immissionspunkten im Bereich natürlicher Ökosysteme in Trassennähe liege die Gesamtbelastung aber deutlich unter 20 kg/ha.a, sodass sich der Bereich mit Richtwertüberschreitungen auf die unmittelbare Umgebung der stark befahrenen A 2 beschränke. Da damit

natürliche Lebensräume nur kleinflächig betroffen seien, könnten die Auswirkungen als geringfügig eingestuft werden.

Die Auswirkungen durch Luftschadstoffe auf den Wald würden insgesamt als gering eingestuft.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser hielt fest, in Einlage 6.3.1 (Bericht Geologie und Grundwasser) sowie zugehörigen Beilagen würden in umfangreicher Weise Ergebnisse eines intensiven geologischhydrogeologischen Untersuchungsprogramms dokumentiert. Dabei werde auf alle relevanten Aspekte des Fachbereichs eingegangen. Ausgehend von der regionalen geologischen Situation, über die Geologie des Planungsraumes bis hin zu detaillierten Angaben des unmittelbaren Trassenbereichs werde die geologischhydrogeologische Situation derart genau beschrieben, dass im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechende Aussagen getroffen werden könnten.

Dies gelte im Besonderen für den Grundwasserhaushalt, der durch eine Vielzahl von Grundwasserpegeln, Pumpversuche sowie chemische Analysen in ausreichendem Maße beschrieben werde.

Auswirkungen von Luftschadstoffen hätten – wenn überhaupt – einen Einfluss auf den belebten Boden. Einflüsse auf das Grundwasser, wie sie durch intensive Luftverschmutzungen mit einer Versauerung des Bodens und nachfolgender erhöhter Löslichkeit von Metallen erfolgen, seien im Projektbereich der S 7 nicht gegeben.

Durch die Tunnelbauarbeiten komme es zu Schäden an Objekten, in der Betriebsphase komme es durch den stark zunehmenden LKW-Verkehr zu weiteren Schäden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Erschütterungen führte aus, im Fachgutachten „Erschütterungen und Sekundärschall“ seien Maßnahmen festgelegt, die eine unzulässige Belastung des Wohlbefindens der Anrainer und eine Beschädigung von Wohngebäuden so weit wie möglich verhindern. Ausdrücklich werde darauf verwiesen, dass die Projektwerberin vorhabensbedingte Schäden zu beheben oder zu entschädigen habe.

In der Betriebsphase bestehe weder die Gefahr der Beeinträchtigung des Wohlbefindens der Anrainer noch die Gefahr von Gebäudeschäden durch Verkehrserschütterungen. Die Erschütterungen aus dem LKW Verkehr lägen unterhalb der Fühlschwelle, diese liege wiederum um ein Vielfaches unter den Werten, wo Gebäudeschäden möglich seien.

Durch die Trassenführung entlang der Hauptwindrichtung seien Waldschäden zu erwarten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft räumte ein, dass durch Rodungen der benachbarte Wald einem vermehrten Windwurfrisiko ausgesetzt werden könne. Besonders anfällig seien flachwurzelnende Fichtenbestände auf Gley- oder Pseudogleyböden, die im Nahbereich der S 7 häufig vorkommen.

Entgegen der Annahme der Einwender sei aber für eine erhöhte Windwurfgefährdung nicht der windparallele Verlauf der S 7 Trasse (die übrigens mit Ausnahme des Knotens A 2/S 7 und der Anschlussstellen nicht 150 m, sondern in der Regel ca. 80 - 100 m breit sei) verantwortlich, sondern – im Gegenteil – ein Öffnen von Beständen gegen die Hauptwindrichtung. Dies führe bei labilen Beständen in der Regel zu einer erhöhten Windwurfgefährdung. Als sensibel sei hier besonders der Bereich beim Knoten A 2/S 7 bei Riegersdorf im „Edelseewald“ einzustufen, da hier größere Randlinien quer zu Hauptwindrichtung (W-WNW) entstehen und Fichtenmischwälder dominieren. Hier können auch Windwürfe auf größeren Flächen nicht ausgeschlossen werden, wie das Beispiel des Knotens A 2/Zubringer Oberwart zeige.

Ansonsten verlaufen die Trasse und damit die Schlaglinien weitgehend talparallel ohne abrupte Richtungsänderungen und damit parallel zur Hauptwindrichtung, womit großflächige Windwürfe in angrenzenden Beständen unwahrscheinlich seien. Einzelwürfe im Bereich der Schneisenränder seien jedoch nicht auszuschließen. Insgesamt würden die Auswirkungen durch erhöhtes Windwurfrisiko als vertretbar angesehen. Es sei festzuhalten, dass die in der Region generell erhöhte Windwurfgefahr auf labile Bestände infolge nicht standortgerechter Bestockung (Fichtenwälder) zurückzuführen sei. Die flachwurzelnde Fichte sei gegenüber Windangriff wesentlich anfälliger als die natürlich vorkommenden tiefwurzelnden Eichen und Hainbuchen.

Im Rahmen der im Projekt vorgesehenen waldverbessernden Maßnahmen würden standortfremde, windurfanfällige Fichtenwälder in stabile Laubmischwälder umgewandelt, wodurch langfristig die Windwurfgefahr verringert werde.

Aus der ÖK 1: 50.000 sei ersichtlich, dass der Wald von Riegersdorf bis Fürstenfeld hinsichtlich seiner Ausdehnung in der voralpinen Region Oststeiermark – Südburgenland nicht außergewöhnlich sei.

Durch die S 7 komme es zu einem Waldsterben entlang der Trasse insbesondere wegen einer Störung bzw. Senkung des Grundwasserspiegels.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft hielt fest, dass zur Beurteilung der Auswirkungen auf den forstlichen Bewuchs bei den verkehrsbedingten Schadstoffen Stickstoffdioxid NO₂ relevant sei. Die Richtwerte zum Schutz der Vegetation entsprächen dabei den Grenz- und Zielwerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Diese Werte würden auch an den trassennahen Immissionspunkten im Wald sowie im Natura 2000-Gebiet eingehalten. Die Auswirkungen würden daher als geringfügig einzustufen.

Der NO_x-Grenzwert der Verordnung zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation (JMW 30 µg/m³) werde im trassennahen Bereich teilweise überschritten. Da es sich beim Einwirkungsbereich des Vorhabens aber weder um ein Hintergrundgebiet handle, noch besonders sensible Vegetationsgesellschaften (Moore, subalpine Wälder, alpine Rasen) im Untersuchungsgebiet vorkommen, seien die Überschreitungen des NO_x-Grenzwertes im Nahbereich der S7 nicht relevant. Da es sich bei den Lebensräumen im Natura 2000 Gebiet um flussbegleitende Biotoypen mit natürlicherweise hohem Stickstoffumsatz handle, seien keine relevanten Auswirkungen infolge von Stickstoffeinträgen durch das Vorhaben zu erwarten. Grenzwertüberschreitungen in

Hintergrundgebieten seien auszuschließen. Beeinträchtigungen durch Stickstoffeinträge seien nicht zu erwarten.

Der Zielwert für Ozon zum Schutz der Vegetation werde im Untersuchungsraum – so wie in weiten Teilen Mitteleuropas – durch die Grundbelastung überschritten; durch das Vorhaben ergebe sich aber keine relevante Zusatzbelastung.

Zur Beurteilung nachteiliger Auswirkungen auf den Waldboden durch Emissionen von Luftschadstoffen seien vorhabenbedingte Depositionen von Schwermetallen und Stickstoff zu bewerten. Durch das Vorhaben seien nur geringe bis vernachlässigbare Depositionen und daher auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Boden zu erwarten. Hinsichtlich Schwermetalle sei dabei auf aktuelle Vergleichsuntersuchungen im Nahbereich stark befahrener Straßen zu verweisen, bei denen beim derzeitigen Stand der Kfz-Technologie keine relevanten Schwermetallanreicherungen in Böden und Pflanzen festzustellen gewesen seien.

Der Stickstoffeintrag liege im unmittelbaren Nahbereich der A 2 (Bereich Knoten A 2/S 7) mit 25,6 kg/ha.a Gesamtbelastung über dem Richtwert der WHO für Nadel- und Laubwälder (20 kg/ha.a). Die Zusatzbelastung durch das Vorhaben betrage in diesem Bereich 2,2 kg/ha.a. An den anderen Immissionspunkten im Bereich natürlicher Ökosysteme in Trassennähe liege die Gesamtbelastung aber deutlich unter 20 kg/ha.a, so dass sich der Bereich mit Richtwertüberschreitungen auf die unmittelbare Umgebung der stark befahrenen A 2 beschränke. Da damit natürliche Lebensräume nur kleinflächig betroffen seien, könnten die Auswirkungen als geringfügig eingestuft werden.

Die Auswirkungen durch Luftschadstoffe auf den Wald würden insgesamt als gering eingestuft.

Zum Einwand betreffend Senkung des Grundwasserspiegels sei festzuhalten, dass im Bereich von Geländeanschnitten und Einschnitten oberflächennahe Grundwasservorkommen reduziert werden könnten und das vorhandene hydrogeologische System durch Evaporationseffekte verändert werde. Diese Effekte treten lt. UVP-Teilgutachten „Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser“ nur sehr kleinräumig im Trassennahbereich auf und bewirken nur geringfügige Veränderungen des Grundwasserkörpers, die vor allem in der Bauphase zu erwarten seien.

Es sei davon auszugehen, dass diese Effekte lediglich in den unmittelbaren Trassennahbereichen auftreten, wo sie vorwiegend befristete Rodeflächen sowie die unmittelbar angrenzenden Waldrandbereiche treffen, wo es zu Überlagerungen mit (bzw. Verstärkung von) mikroklimatischen Randeffekten, die infolge des Trassenaufhiebs zu erwarten seien, kommen könne. Im Bereich von Bauwerksteilen, die sich im Grundwasserkörper befinden, seien sowohl in der Bauphase, als auch in der Betriebsphase erhebliche Grundwasserabsenkungen zu erwarten, die sich aufgrund der geringen Bodendurchlässigkeiten jedoch auf den Nahbereich dieser Bauwerke beschränken.

Es sei daher davon auszugehen, dass sich allfällige Grundwasserabsenkungen in angrenzenden Waldbeständen nicht erheblich nachteilig auf den Bodenwasserhaushalt auswirken werden, zumal die Böden in diesen Bereichen auch tagwasserbeeinflusst seien.

Es komme zu keinen waldrelevanten Veränderungen des Abflusses von Oberflächengewässern. Die Auswirkungen auf den Wald würden in Bau- und Betriebsphase aufgrund der zu erwartenden Kleinflächigkeit der Veränderungen des Bodenwasserhaushalts sowie aufgrund des Tagwassereinflusses als geringfügig eingestuft.

Die S 7 führe zu einer Zerstörung des Lebensraumes von Tier und Mensch.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume wies darauf hin, dass nahezu jedes Bauvorhaben in Umweltbelange eingreife. Die im Projekt vorgesehenen und ergänzend im Sachverständigengutachten als notwendig eingestuften Maßnahmen seien dazu geeignet, die Umweltbelastungen im vorliegenden Fall auf ein erträgliches Maß zu mindern. Dies gelte auch bezüglich Tierlebensräume.

Durch die S 7 werde der Lebensraum des Schwarzstorchs zerstört.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume führte aus, die Trasse der S 7 greife in Wälder ein, bei denen es sich um Schwarzstorch-Lebensräume handle, auch wenn im Rahmen der Untersuchungen der Projektwerberin nur ältere, nicht mehr genutzte Horste im unmittelbaren Trassenbereich festgestellt worden seien. Die im Projekt vorgesehenen und ergänzend im Sachverständigengutachten als notwendig eingestuften Maßnahmen – primär der Waldverbesserung – seien aber dazu geeignet, die Beeinträchtigungen dieser Art auf ein erträgliches Maß zu mindern. Beim Schwarzstorch handle es sich um eine Art mit großem Aktionsradius, die meist gut in der Lage sei, störungsbedingte Lebensraumverluste in Wäldern durch Verlagerung von Brutplätzen und Aktivitätsschwerpunkten zu kompensieren.

Der Schwarzstorch rangiere in der Roten Liste Österreichs inzwischen lediglich in der Vorwarnstufe (NT, near-treated), weltweit sei die Art nicht gefährdet. Die Hauptgründe für die niedrige aktuelle Gefährdungseinstufung in Österreich würden in der Roten Liste wie folgt verdeutlicht: „Die stürmische Zunahme und Ausbreitung des Schwarzstorchs ist immer noch im Gang [...]. Aktuelle Gefährdungsfaktoren wie Störungen durch Forstwirtschaft und schleichender Rückgang waldnaher Feuchtwiesen sind offenbar nicht bestandsrelevant; die ursprünglich extrem scheue, sehr anspruchsvolle Art konnte ihr Habitatschema beträchtlich ausweiten.“ Dies sei in der Beurteilung zu berücksichtigen.

Durch die S 7 würden seltene Vögel wie der Wachtelkönig ihren Lebensraum verlieren.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume teilte die Auffassung, dass seltene Vögel wie der Wachtelkönig vorhabensbedingt Lebensraumverluste erleiden. Dem würden jedoch durch vorgesehene Maßnahmen der Projektwerberin und als ergänzend erforderlich erachtete Maßnahmen Optimierungen in anderen Bereichen gegenüber gestellt (u. a. Lafnitz-/Feistritzal).

Durch die S 7 komme es zu einer Zerstörung unersetzbaren Naturraums.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume führte aus, es sei sowohl in den Fachbeiträgen der Projektwerberin als auch im Sachverständigengutachten dargestellt und berücksichtigt worden, dass die Trasse der S 7 in hochwertige Bereiche sowohl der genannten Wälder eingreife als auch mit ihrer Querung die Natura 2000-Gebiete (Europaschutzgebiete) im Talraum von Lafnitz und Lahnbach betreffe. Hierbei sei auch die Betroffenheit geschützter Arten behandelt worden.

Dass es sich bei den betroffenen Wäldern um sehr sensible Bereiche handle, sei zutreffend dargestellt und bewertet worden. Hier sei eine Reihe von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (z. B. Durchlässe, Leiteinrichtungen für Tierarten) sowie kompensatorischer Maßnahmen (z.B. Waldverbesserung) vorgesehen worden. Die Brückenbauwerke bei Querung der Natura 2000 Gebiete seien ausreichend dimensioniert, um Zerschneidungswirkungen in den Europaschutzgebieten und den damit zugleich aktuell bedeutsamsten Strukturen des Ramsar-Gebietes auf ein unerhebliches Maß zu senken. Weitere dortige Beeinträchtigungen, so sie nicht gänzlich vermieden werden könnten, erreichten aufgrund der zu treffenden Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen nur ein geringes Ausmaß und liegen quantitativ wie qualitativ betrachtet unterhalb einer potenziellen Erheblichkeitsschwelle. Zu diesen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen im Bereich der Natura 2000 Gebiete zählten Einschränkungen des Baufeldes und der Bauzeit sowie Kollisions-, Spritz- und Lärmschutz. Nach UVP-G 2000 habe die Projektwerberin nicht zwingend die umweltverträglichste Lösung zu wählen, insoweit sei die Beurteilung auf das eingereichte Projekt zu beschränken. Die im Projekt vorgesehenen und ergänzend im Sachverständigengutachten als notwendig eingestuftten Maßnahmen seien dazu geeignet, die Umweltbelastungen im vorliegenden Fall auf ein erträgliches Maß zu mindern. Insoweit liege auch keine „Zerstörung eines unersetzbaren Naturraums“ vor.

Es gebe keine Untersuchungen über das Aussterben bedrohter Pflanzenarten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume wies darauf hin, dass von Seiten der Projektwerberin umfangreiche Untersuchungen und Bewertungen zu Pflanzen und Lebensräumen im Planungsraum vorgelegt worden seien. Diese seien als ausreichend einzustufen. Hinweise auf bestimmte vom Aussterben bedrohte Pflanzenarten, die gerade durch das gegenständliche Projekt ausgerottet werden könnten, lägen nicht vor.

Durch die S7 werde die Natur des Lafnitztales zerstört.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume führte aus, die im Projekt vorgesehenen und ergänzend im Sachverständigengutachten als notwendig eingestuftten Maßnahmen seien dazu geeignet, die Umweltbelastungen im vorliegenden Fall auf ein erträgliches Maß zu mindern, dies gelte auch für die Querung des Lafnitztales. Da Fläche nicht grundsätzlich vermehrbar sei, gehe jedoch auch dort ein Teil der Natur verloren, dies sei zutreffend; dem stünden Aufwertungsmaßnahmen in ausreichendem Umfang im Lafnitztal gegenüber. Eine Zerstörung „der Natur des Lafnitztales“ insgesamt liege weder in qualitativer noch in quantitativer Hinsicht vor.

Durch Lärmbelästigung und Luftverschmutzung komme es zum Verlust von wertvollen Naherholungsgebieten und zur Zerstörung von Aulandschaften und dadurch von Lebensraum hier vorkommender seltener Arten wie Eisvögel, Fischotter, Biber, Zwergrohrdommel, Nachtreiher, versch. Fledermausarten, Zwergtaucher, u.v.a.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume führte aus, die konkret in der Einwendung genannten Arten kommen im Querungsbereich nach vorliegenden Daten im Einzelfall nicht vor (Zwergrohrdommel) oder seien jedenfalls nicht in erheblichem Ausmaß betroffen. Die Schutzwände auf Lafnitz- und Lahnbachbrücke (letzteres als zusätzlich erforderliche Maßnahme gegenüber den Unterlagen der Projektwerberin) tragen zu einer wesentlichen Entschärfung der ansonsten gegebenen Konfliktsituation für fliegende Tierarten bei.

Durch die S 7 wären u.a. zahlreiche gefährdete Vogelarten u.a. Schwarzstorch (Ciconia nigra), Eisvogel (Alcedo atthis), Grauspecht (Picus canus) betroffen. Auch Säugetiere wären durch den Bau massiv betroffen, z.B. Fischotter.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume hielt dem entgegen, dass für die genannten Vogelarten ausreichende Schutzmaßnahmen vorgesehen seien, um erhebliche Beeinträchtigungen zu vermeiden. Auch für den Fischotter werde keine erhebliche Beeinträchtigung gesehen. Die Brückenbauwerke seien auch für ihn problemlos als Korridor entlang der Fließgewässer passierbar. Zudem seien bestimmte kompensatorische Maßnahmen vorgesehen, die zu einer Aufwertung im Komplex der Natura 2000 und des Ramsar-Gebietes beitragen und insoweit geeignet seien, auch unterhalb einer Erheblichkeitsschwelle verbleibende Auswirkungen aufzuwiegen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd führte aus, Fischotter kommen im Untersuchungsgebiet und seiner Umgebung flächendeckend vor. Die Lafnitz- und Lahnbachquerung stellen daher keinen essentiellen Korridor dar, der durch die Störung in der Bauphase beeinträchtigt werden könnte. Der Lebensraumverlust in der Betriebsphase sei in Hinblick auf Nahrung und Tagesverstecke unter Berücksichtigung der Streifgebietsgröße der Fischotter so klein, dass davon keine erhebliche Beeinträchtigung ausgehen könne. Bezüglich potentieller Wurfbaue und Jungenaufzuchtgebiete lägen keine Hinweise vor, dass sich solche im Bereich der betreffenden Gewässerquerungen befinden. Die S 7 werde mit einem Wildschutzzaun ausgestattet. Durch die Ausstattung der Brücken (trockene Ufer gegeben) und die Dammlage der S 7 sei nicht anzunehmen, dass Otter versuchen würden, die S 7 zu überqueren, weshalb kein speziell auf Fischotter angepasster Schutzzaun laut RVS Wildschutz 04.03.12 zum Einsatz kommen werde. Weiters sei nicht erkennbar, dass durch den Bau und Betrieb der S 7 es zu einem erhöhten KFZ Unfallrisiko am untergeordneten Straßennetz kommen werde, weshalb diesbezüglich keine Maßnahmen ergriffen würden.

Es hätte ein größeres Natura 2000 Gebiet ausgewiesen werden müssen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume hielt fest, vor dem Hintergrund der sonstigen im weiteren Umfeld verordneten Natura 2000-Gebiete, der Kulisse der Important Bird Areas / IBA sowie der im Einzelnen benannten Gründe für die beiden gegen Ös-

terreich laufenden Klagen der Europäischen Kommission beim Europäischen Gerichtshof sei aus Sicht des Sachverständigen kein gewichtiger Grund für eine wesentlich erweiterte Abgrenzung, insbesondere auch nicht für ein zusätzliches faktisches/potenzielles Schutzgebiet erkennbar. Insoweit sei davon auszugehen, dass eventuelle Erweiterungen, insbesondere Auwald-Erweiterungen, fachlich zwar wünschenswert, aber nicht unbedingt erforderlich seien.

Durch die S 7 würden wertvollste Flusssauen mit Tierraritäten und schützenswerte Flusslandschaften (Ramsar Gebiet) zerstört.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Gewässerökologie, Fischerei wies darauf hin, dass aus aquatisch ökologischer Sicht potentielle Beeinflussungen durch die Querung der Lafnitz und diverser Zubringer sowie durch die Einleitung von Straßenwässern ableitbar seien. Die Querungen würden mit ausreichend dimensionierten Brücken bzw. Rohrdurchlässen durchgeführt; dadurch würden die Uferstruktur, wie auch der Sohlbereich und die Kontinuumsverhältnisse nicht nachteilig verändert.

Die in den Marbach vorgesehene Einleitung von Straßenwässern werde über eine Gewässerschutzanlage geführt. Eine entsprechende Betriebsweise gewährleiste die Einhaltung von ökologisch vertretbaren Chloridkonzentrationen in den Vorflutern.

Für die aquatischen Schutzgüter sei durch das Projekt keine Erheblichkeit erkennbar.

Bei Ausweisung von ökologischen Ausgleichsflächen sollte die bisherige Bewirtschaftungsform berücksichtigt werden. Weiters sei bei der Ausweisung ökologischer Ausgleichsflächen darauf zu achten, dass eine nachhaltige negative Beeinträchtigung land- und forstwirtschaftlich genutzter Grundstücke, wie etwa durch Vernässung, nicht gegeben sei.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume hielt fest, dass sich die Ausweisung ökologischer Ausgleichsflächen primär am Zweck orientieren müsse, den diese Flächen erfüllen. Im Fall der notwendigen Kompensation für bestimmte Tier- und Pflanzenarten könnten bestimmte standörtliche Bedingungen, räumliche Funktionsbezüge o. a. hierfür ausschlaggebend sein. Darüber hinaus seien z. B. trassennahe Restgrundstücke für bestimmte Tierarten schon deshalb nicht als Kompensationsfläche geeignet, weil sie zu starker Störung unterlägen oder nicht die erforderliche Flächengröße aufwiesen.

Selbstverständlich sollten aber dort, wo neben den primären Anforderungen eine Abstimmung auf die im Einwand genannten Sachverhalte möglich sei, jene Berücksichtigung fänden, z. B. wenn Optionen für eine Reihe von Flächen mit unterschiedlicher Konfliktsituation für die Landwirtschaft bestünden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser wies darauf hin, dass sämtliche Oberflächenwässer entlang der gesamten Trasse einer Versickerung zugeführt würden, sodass eine Vernässung nicht zu befürchten sei. Eine Vernässung allein durch Verringerung der Sonneneinstrahlung sei auszuschließen.

Querungen der S 7 müssten in vertretbaren Abständen mittels Über- oder Unterführungen gewährleistet sein. Diese müssten ausreichend dimensioniert sein. Wildüberführungen und -unterführungen seien so auszuführen, dass an land- und forstwirtschaftlichen Kulturen keine Schäden auftreten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd hielt fest, dass das gegenständliche Bauvorhaben nur eine Grünbrücke vorsehe. Sie trage der Tatsache Rechnung, dass dort ein regional bedeutsamer Wildwechsel verlaufe. Sie befinde sich in einem großen geschlossenen Waldkomplex südlich von Jobst. Da sie sich nicht im Nahbereich von komplementären Lebensräumen (Einstand, Äsungsfläche) befinde, sei nicht zu erwarten, dass dort eine erhöhte Verbissbelastung auftreten werde. Das Problem bestehe allerdings im Bereich von Brücken über diverse Gewässer und die ÖBB, es werde ihm durch Maßnahmen im Teilgutachten Forstwirtschaft begegnet.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft führte aus, für jene Bereiche, wo es lt. UVE-Teilgutachten „Wildökologie und Jagd“ bau- oder betriebsbedingt zu Konzentrationseffekten von Rehwild und damit zu einer erhöhten Gefahr von Schäden am Bewuchs komme, sei den Waldeigentümern nachweislich ein Verbiss- und Fegeschutz für Verjüngungsflächen anzubieten. Dies sei als erforderliche Maßnahme im UVP-Teilgutachten „Forstwirtschaft“ festgehalten worden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft wies darauf hin, dass das bestehende Projekt so aufgebaut sei, dass sich keine längeren Umwege als ca. 1km ergeben würden. Die Wege seien so zu gestalten, dass das derzeitige Wegenetz funktional in der derzeitigen Qualität der Wege und mit den derzeitigen Anforderungen an die Befahrbarkeit wieder hergestellt werde. Eine Dimensionierung für Fahrzeuge aller Art inklusive technischem Fortschritt sei nicht Aufgabe des Projektes. Sehr wohl müssten die Wege für die derzeit i.A. verwendeten landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten geeignet sein.

Es wird die Errichtung einer Grünbrücke über die A2 bzw. zur Schaffung von dauernden Einstandsmöglichkeiten für das Reh- und Niederwild eine Verbreiterung und Verlängerung der mit Gehölzern bepflanzten Fläche entlang des westlichen Zubringers S 7/A 2 bis zum westlichen Edelseewald vorgeschlagen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd führte aus, im gegenständlichen Projekt seien nur Auswirkungen der S 7 zu behandeln. In diesem Zusammenhang dürfe darauf hingewiesen werden, dass bei Blumau, also unweit westlich der GJ Riegersdorf eine Wildquerungshilfe der Kategorie A, also eine Querungsmöglichkeit auf Grund eines international / überregional bedeutsamen Wildwechsels über die Südautobahn A 2 vorgesehen sei (Proschek, M. 2005: Strategische Planung für die Lebensraumvernetzung in Österreich - Prioritätensetzung für Nachrüstungsvorschläge für Grünbrücken über Autobahnen und Schnellstraßen Wildökologische Bedeutung und raumplanerische Sinnhaftigkeit untersucht anhand der Tierarten Bär, Luchs, Wolf, Elch und Rothirsch; Studie im Auftrag der ASFINAG). Die alternativ zu einer Wildquerung über die A 2 geforderte Gehölzpflanzung westlich der A 2 werde allerdings realisiert. In der Maßnahme RD1 der UVE werde eine Gehölzpflanzung im Umfang von 2,7 ha angelegt.

Durch den Bau der S 7 werde die Bewirtschaftung der Jagd wesentlich erschwert, wobei mit einem Rückgang des Wildabschlusses um ca. 80 - 90 % durch die ständige Beunruhigung während der Bauphase und der damit verbundenen Abwanderung des Wildes zu rechnen sei. Ebenfalls seien im Bereich der Trassenführung zahlreiche jagdliche Einrichtungen wie z.B. Hochstände, Ansitzeinrichtungen und Wildfütterungen vorhanden, deren Verlegung bzw. Neuerrichtung mit erheblichem finanziellem und zeitlichem Aufwand verbunden sei. Den gesetzlich vorgeschriebenen Abschuss zu tätigen, werde aufgrund der Störungen durch den Bau der S 7 nur unter erheblich erhöhtem Zeitaufwand aber auch durch zusätzliche finanzielle Belastung möglich sein.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd führte aus, die Bedenken des Einwenders würden geteilt und in dem Teilgutachten Wildökologie und Jagd ausführlich behandelt. Die gewählte Trassenführung führe zur Zerschneidung von komplementären Lebensräumen, deshalb würden zusätzliche Maßnahmen nötig werden. Die Problematik, dass der Pflichtabschussplan in der Bauphase nicht erfüllt werden könne, sei gegeben, weshalb die Auswirkungen als erheblich bezeichnet werden. Die vom Einwender angesprochenen finanziellen Belastungen müssten privatrechtlich geltend gemacht werden, sie seien nicht Gegenstand der UVP.

Es seien zu wenige Querungshilfen für das Wild vorgesehen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd führte aus, die Mindeststandards (Anzahl und Dimensionierung) für Wildquerungshilfen seien gemäß RVS 04.03.12 eingehalten worden. Weitere Querungshilfen wären in gewissen Abschnitten wünschenswert, könnten aber nicht vorgeschrieben werden, da sie für die Umweltverträglichkeit des Projektes nicht zwingend notwendig seien.

Durch die S 7 würden Einstandsflächen für Wild verloren gehen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd führte aus, das Rehwild sei die hier alle anderen Wildarten dominierende Art. Diese Tierart zeichne sich durch eine ungemein hohe Anpassungsfähigkeit bezüglich Veränderungen des Lebensraumes aus. In der Kulturlandschaft sei das Rehwild ständig auch mit dem kurzfristigen Verschwinden von Einstandsflächen konfrontiert, man denke nur an die Ernte des Mais, wodurch oft innerhalb weniger Stunden die Einstände mehrerer Rehindividuen beseitigt würden.

Wildtiere würden bei Überquerung der S 7 zu Tode kommen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd wies darauf hin, dass die S7 durch einen sogar wildschweinsicheren Wildschutzzaun abgesichert werde. Es werde dadurch verhindert, dass es zu Kollisionen von Wild und KFZ auf der S 7 komme. Über eine Reihe von Brücken und einer eigens für das Wild errichteten Grünbrücke, aber auch über die Unterflurtrasse Speltenbach und den Tunnel bei Rudersdorf werde den Wildtieren auch in Zukunft, wenn auch in eingeschränktem Maße die Möglichkeit geboten, die S 7 sicher zu queren und die Gebiete beiderseits der S 7 zu nutzen.

Die südlichen Jagdgebiete würden zerstört, das Wild (speziell Rehe) könne nicht mehr über die Lafnitz wechseln.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd hielt dem entgegen, dass der Wildwechsel im Lafnitztal durch vier Brückenbauwerke erhalten werde. Die ÖBB werde mit einer nutzbaren Breite für Wildtiere von 80 m gequert, die Lafnitz mit einer nutzbaren Breite von 90 m, der Lahnbach mit einer nutzbaren Breite für Wildtiere von 75 m. Weiters sei eine Brücke über einen Radweg bei km 10,454 vorgesehen, die eine nutzbare Breite von 40 m für Wildtiere aufweise.

Die Jagd in dem im nördlichen Gemeindegebiet von Altenmarkt gelegenen Commendewald werde auf Grund der Zerschneidung des Waldgebietes erschwert.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd räumte ein, dass die S 7 die sich notwendiger Weise ergänzenden Lebensräume Wald und Offenland (Ackerland) nördlich der Ortschaft Altenmarkt trennen werde. Das Wild, insbesondere das Rehwild werde nicht mehr wie bisher zwischen den beiden Teillebensräumen wechseln können. Es müsse dafür deutliche Umwege über die Unterflurtrasse Speltenbach oder den Hühnerbach in Kauf nehmen, der wie bisher tägliche Wechsel von Wald ins Feld und umgekehrt werde nicht mehr stattfinden. Dieser Zerstückelung eines Lebensraumes werde durch Gehölzpflanzungen im Ackerland gegengesteuert. Das Ackerland bekomme sozusagen seinen eigenen kleinen Wald, wohin sich Rehwild, Fasane und Hasen zu jeder Jahreszeit zurückziehen können und wo sie auch gute Äsung vorfinden werden. Da diese Pflanzungen teils flächig, teils in Form einer sehr langen Hecke und teils in Form von kombinierten Gehölz-Grünlandinseln erfolgen würden und damit eine sehr lange neue Randlinie zwischen Freiland und „Wald“ erzeugt werde, sei davon auszugehen, dass das durch die S 7 entstandene Defizit soweit kompensiert werden könne, dass auch für Wild und Jagd das Bauvorhaben umweltverträglich werde.

Die S 7 würde jahrtausendalte Lebensräume von Tieren und Pflanzen zerschneiden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd führte aus, die S 7 betreffe jahrtausende altes Kulturland. Auch die heutige Ausprägung der Landschaft berge für viele Tierarten Barrieren, Lebensraumverluste (z.B. in den Maisfeldern des Feistritztales finde heute kein Specht mehr einen Lebensraum, im Zentrum der Stadt Fürstenfeld lebe heute weder Reh noch Hirsch ganz zu schweigen von Bär und Wolf) und Lebensraumveränderungen (Begradigung der Bäche, Rodung der Wälder usw.). Andere Arten hätten wiederum von der Kulturlandschaft profitiert.

Die S 7 nehme auf die bestehenden und für uns Menschen erkennbaren Wildwechsel gemäß dem Stand der Wissenschaft Rücksicht, ebenso versuche man die Zerschneidung insbesondere von sich ergänzenden Lebensräumen zu kompensieren. Deshalb sei seitens der Projektwerberin eine Reihe von Maßnahmen definiert worden. Nachdem diese aus der Sicht des Sachverständigen der Behörde aber nicht ausreichend erscheinen, seien noch weitere umfangreiche Maßnahmen festgeschrieben worden, die notwendig seien, damit das Projekt als umweltverträglich bezeichnet werden könne.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild führte aus, die Trasse der S 7 verlaufe in erster Linie in Wirtschaftswäldern und in Agrarlandschaften. In der Unterlage 5.4.1 (Seite 29 bis 75) würden die untersuchten Teilräume entlang der Trasse hinsichtlich ihrer Sensibilität eingestuft. Mit höheren Sensibilitäten würden jene Landschaften eingestuft, die nicht oder nur im geringen Ausmaß durch den Menschen genutzt würden (z.B. Teilraum 29, Lafnitz oder Teilraum 27 Lahnbach). Diese Teilräume würden hinsichtlich Landschaftsbild nicht zerschnitten, da sie von Brückenbauwerken überspannt werden.

Die S 7 habe negative Auswirkungen auf bestehende Kräutergärten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft führte aus, es könne angenommen werden, dass die meisten Landwirte, jedenfalls alle „biologisch wirtschaftenden“ Landwirte die Produktionsrichtlinien für die biologische Landwirtschaft in Österreich der Bio Austria (2006) kennen, wonach für die Kräuterproduktion ein Abstand von zumindest 50 m zu viel befahrenen Straßen einzuhalten sei. Dort sei auch klar dargestellt, dass dies keine rechtliche Bestimmung, sondern eine Verbandsrichtlinie der BIO AUSTRIA sei. Diese sei ähnlich wie eine „ÖNORM“ oder „RVS“ als fachliche Richtlinie für Biolandbau anzusehen.

Was nicht erklärt sei, sei der Begriff „vielf befahrene Straßen“. Dieser Terminus sei aus der Abstandsbestimmung für alle Bioprodukte, welche früher gegolten habe, erklärbar (größer 500 Kfz pro Stunde entspreche etwa DTV 12000).

Durch die S 7 werde es zu einem Abwandern der Landwirte kommen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft wies darauf hin, dass aus vielen ähnlichen realisierten Projekten bekannt sei, dass diese Befürchtung unbegründet sei und es durch die Realisierung von hochrangigen Straßen nicht zu einem Abwandern von Landwirten gekommen sei.

Durch die S 7 komme es zur Durchschneidung zusammenhängender Grundstücke, was die Bewirtschaftung erschwere.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft führte aus, Flächenzerschneidung sei ein Thema und sei sowohl bei der Bewertung als auch bei den Maßnahmen berücksichtigt worden. Für viele einzelne Betriebe seien die Eingriffe relevant, jedoch in der Gesamtbewertung für das Thema Landwirtschaft mit geringfügig zu bewerten. Durch Maßnahmen würden unbewirtschaftbare Restflächen vermieden.

Durch die S 7 seien negative Auswirkungen auf landwirtschaftliche Produkte zu befürchten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft räumte ein, dass die Angst um Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Produkte verständlich sei. Jedoch sei aus einer Vielzahl einschlägiger Untersuchungen bekannt, dass diese Angst nicht begründet sei. Die Bewertung und Einschätzung dieses vorgelegten Projektes aufgrund von Datenerhebungen, Richtwerten, Grenzwerten und praktischen Erfahrungen aus ähnlichen Projekten habe ergeben,

dass jedenfalls keine erheblichen Auswirkungen auf die Pflanzen und Böden zu erwarten seien. Auch Biolandwirtschaft sei, sofern es sich nicht um Kräuter handle, bis an den Wildschutzzaun der geplanten S 7 uneingeschränkt möglich.

Durch die geplante Trasse der S 7 würden landwirtschaftlich genutzte Grundstücke durchschnitten und entwertet.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft wies darauf hin, dass im Einreichprojekt vorgesehen sei, dass Flächen, die zu klein oder unbewirtschaftbar seien, nach Möglichkeit mit anderen Flächen zusammengelegt würden; sei dies nicht möglich oder sinnvoll, sollen die Flächen abgelöst werden. Eine Entwertung von Flächen sei nicht Bestandteil dieser UVP.

Die S 7 habe negative Auswirkungen auf die Biolandwirtschaft.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft führte aus, biologische Lebensmittel könnten bis an den Wildschutzzaun heranreichend produziert werden. Es gebe diesbezüglich außer bei Kräutern (50m Abstand vom Bankettrand) keine Einschränkungen. Es sei mittlerweile aus vielen Untersuchungen bei ähnlichen Projekten bekannt, dass die Qualität darunter nicht leide. Ertragseinbußen würden durch die S 7 nur aufgrund des Flächenverlustes entstehen. Verkaufserträge der Betriebe könnten in Einzelfällen sinken und in anderen Einzelfällen durch die schnellere Erreichbarkeit steigen. Insgesamt werde eher eine Verbesserung eintreten, weil die bestehenden Flächen an den Straßen, an denen der Verkehr bisher vorbeiziehe, durch die S 7 deutlich entlastet würden. Es würden sich daher Verschiebungen ergeben, jedoch der Biolandbau nach den vorliegenden Daten und Untersuchungen keine erheblichen Beeinträchtigungen erfahren.

Auf Grund der S 7 werde der Bau der medizinischen Thermalquelle Speltenbach verhindert.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser führte aus, in Einlage 6.3.1 (Bericht Geologie und Grundwasser) sowie zugehörigen Beilagen seien in umfangreicher Weise Ergebnisse eines intensiven geologischhydrogeologischen Untersuchungsprogramms dokumentiert worden. Hinsichtlich Tiefengrundwässer würden dabei vergleichbare Ergebnisse wie in der sog. NANUTIWA-Studie (NANUTIWA - Hydrogeologische Grundlagen für eine nachhaltige Nutzung der Tiefengrundwässer im Bereich des Oststeirischen und Pannonischen Beckens, Unveröffentlichter Bericht im Auftrag des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Amtes der Burgenländischen Landesregierung, Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit - Vorversion - 523 S.- Graz) erzielt.

In dieser von maßgeblichen Hydrogeologen erarbeiteten Studie über Tiefengrundwässer im Bereich des Oststeirischen und Pannonischen Beckens habe bewiesen werden können, dass der tiefliegende Grundwasserkörper von den seichteren Aquiferen abgegrenzt werden könne. Als seicht liegender Grundwasserkörper werde in dieser Studie derjenige bezeichnet, der im Ver-

gleich zu Feistritz und Lafnitz als nicht besonders mächtiger Begleitgrundwasserkörper vorliege und im Bereich Rudersdorf bis Heiligenkreuz eine Mächtigkeit von 5 bis 8 Metern aufweise.

Laut NANUTIWA-Studie sei für die Grundwasserneubildung der tieferen Grundwasserkörper der Anteil von infiltriertem Niederschlag – direkt oder durch überlagernde seichtere Grundwasserkörper – nicht oder nur in einem sehr geringen Ausmaß gegeben. Nur bei Hochwasserereignissen werde die sonst bestehende Kolmatierung (Abdichtung der Flusssohle) aufgehoben und Flusswasser könne in die Aquifere infiltrieren. Der hydraulische Zusammenhang sei anhand diverser Ganglinien überprüft und verifiziert worden.

Eine mit der Errichtung oder dem Betrieb der S 7 zusammenhängende Beeinflussung von Thermalwässern könne jedenfalls ausgeschlossen werden.

Die Auswirkungen der S 7 auf Feuchtgebiete(Lafnitzauen/Ramsar-Gebiet) seien nicht ausreichend geprüft worden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser führte aus, in Einlage 6.3.1 (Bericht Geologie und Grundwasser) sowie zugehörigen Beilagen seien in umfangreicher Weise Ergebnisse eines intensiven geologischhydrogeologischen Untersuchungsprogramms dokumentiert worden. Dabei werde auf alle relevanten Aspekte des Fachbereichs eingegangen. Ausgehend von der regionalen geologischen Situation, über die Geologie des Planungsraumes bis hin zu detaillierten Angaben des unmittelbaren Trassenbereichs werde die geologischhydrogeologische Situation derart genau beschrieben, dass im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechende Aussagen getroffen werden können.

Dies gelte im Besonderen für den Grundwasserhaushalt, der durch eine Vielzahl von Grundwasserpegeln, Pumpversuche sowie chemische Analysen in ausreichendem Maße beschrieben werde.

Darüber hinaus sei eine genaue Bewertung der Wirkungen von Eingriffen in hydrogeologisch relevante Schichten bzw. in den Grundwasserhaushalt erfolgt. Sämtliches Oberflächenwasser werde grundsätzlich einer Versickerung zugeführt, sodass eine quantitative Beeinflussung aus der Versiegelung der Oberflächen nicht gegeben sei.

Wässer aus Grundwasserentnahmen im Bereich der Errichtung von Unterflurtrassen, Wannan bzw. Tunnelbauwerken würden während der Bauphase wiederum dem Grundwasser durch Versickerung zugeführt. Auch hier sei davon auszugehen, dass eine quantitative Beeinflussung nicht gegeben sei.

Während der Betriebsphase dauerhaft erforderliche Ableitungen von Grundwasser aus Untertagebauwerken, würden ebenfalls dauerhaft einer Versickerung zugeführt, sodass auch hier keine Verschlechterung des quantitativen Wasserhaushaltes gegeben sei.

Abgeleitetes Grundwasser werde im Zug der Wasserhaltung weitgehend so entnommen, dass eine Belastung verhindert werde. Alle Versickerungen von möglicherweise belasteten Wässern

aus der Bau- und der Betriebsphase würden einer entsprechenden Vorreinigung (Humusmulden, Gewässerschutzanlagen) unterzogen, sodass jedenfalls eine qualitative Beeinträchtigung verhindert werde.

Eine Auswirkung auf Feuchtgebiete sei somit aus geologisch-hydrogeologischer Sicht auszuschließen.

Viele Brunnen in Speltenbach und Altenmarkt würden möglicherweise versiegen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser führte aus, bei einem Absperrern des Grundwasserzustroms durch die Unterflurtrasse Speltenbach werde für ein Funktionieren der Kommunikation des Grundwassers in Trassenquerrichtung in regelmäßigen Abständen Unterdükierungen mit Drainageriegeln ausgeführt. Damit sollte ein möglicher Aufstau im Anstrombereich bzw. eine relative Absenkung unterströmig des Bauwerks minimiert werden. Eine Verringerung oder gar Versiegen des Grundwasserzuflusses sei daher auszuschließen.

Das Grundwasser werde durch Abwässer und Streusalze gefährdet.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser wies darauf hin, dass sämtliche anfallende Wässer sowohl aus der Bau- als auch aus der Betriebsphase einer gewissen Reinigung unterzogen würden.

Alle Wässer aus den Bauwasserhaltungen im Zuge von Arbeiten im Grundwasserkörper würden, sofern eine Einwirkung überhaupt möglich erscheine, über Gewässerschutzanlagen geführt. Gleiches gelte für Wässer aus Unterflur- und Tunnelstrecken in der Betriebsphase.

Hinsichtlich der Belastung des Grundwassers als Folge des Winterdienstes sei eine Bewertung der Auswirkungen hinsichtlich der Anforderungen des §30c Wasserrechtsgesetz (Umweltziele für Grundwasser) erforderlich. Chloridbelastete Straßenwässer würden punktuell oder linear versickert. Dabei würden Wässer nach Durchlaufen einer Gewässerschutzanlage über eine Bodenpassage (punktuell) oder über Filtermulden mit Bodenpassage in straßenparallel verlaufenden Sickeranlagen (linear) in den Untergrund eingebracht.

In Einlage 6.3.1 des Einreichprojektes (Bericht Geologie und Grundwasser) sei eine detaillierte Berechnung über mögliche Chloridausgangskonzentrationen, Sickerkonzentrationen, Durchflussmengen, etc. angestellt worden. Aus diesen Berechnungen sei ableitbar bzw. sei rechnerisch nachgewiesen worden, dass im Mittel alle Werte den maßgeblichen Schwellenwert für Chlorid gemäß Grundwasserschwellenwertverordnung (GSwV) von 60 mg/l einhalten. Es sei in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass es seitens des Lebensministeriums vorgesehen sei, diesen als Warnwert anzusehenden Grenzwert auf vermutlich 150 mg/l zu erhöhen. Ausgehend von einem Parameterwert von 200 mg/l werde ein sog. „Ausgangspunkt für Trendumkehr“ mit 150 mg/l definiert. Dieser Parameterwert orientiere sich an der Trinkwasserverordnung (TWV; 2001), wo ein Grenzwert von 200 mg/l festgesetzt sei.

Demzufolge sei auch langfristig (z.B. als Folge vermehrter Winterdienste im Falle kälterer Winter bzw. als Folge geringerer Niederschläge) von einem Einhalten der gesetzlich vorgegebenen Umweltziele auszugehen.

Festgehalten wird, dass die Grundwasserschwellenwertverordnung durch die Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser (QZV Chemie GW, BGBl. II Nr. 98/2010 idF BGBl. II Nr. 461/2010) aufgehoben wurde. In der QZV Chemie GW wurde als Ausgangspunkt für die Trendumkehr für Chlorid, wie vom Sachverständigen in seiner Beurteilung antizipiert, ein Wert von 150 mg/l festgesetzt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Straßenwässer, Tunnelwässer merkte an, in der Bauphase würden durch Gewässerschutzanlagen im Rahmen der Baustelleneinrichtung und in der Betriebsphase durch Gewässerschutzanlagen in Form von Absetz- und Verrieselungsbecken alle anfallenden Wässer dem Stand der Technik entsprechend erfasst und gereinigt. Auf die vorgeschriebenen Maßnahmen und Kontrollen werde verwiesen.

Die Quelle „Brünntl“ in der Parzelle Nr.3164/71 sollte erhalten bleiben

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser führte aus, der Quellhorizont für das sog. Trattenbründl dürfte im Zuge der Baumaßnahmen für die S 7 möglicherweise angeschnitten werden. Sollte dies der Fall sein, so werde gemäß Maßnahme 12 des TGA 10 (Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser) das Wasser zu fassen und seitlich bzw. unterströmig einer Wiederversickerung zugeführt. Im Falle des Trattenbründls werde vorgeschlagen, die entlang der S 7 in diesem Bereich anfallenden Wässer zu fassen und im Bereich der Quelle auszuleiten, sodass weiterhin ein Wasserdargebot als Tränke für zB Wild vorhanden sei. Werde beim Bau der S 7 in diesem Bereich kein Grundwasser angetroffen, sei davon auszugehen, dass die Quelle nicht beeinträchtigt werde.

Auch wenn die Charakteristik einer Wasserquelle verloren gehe, bestehe die Chance eines Wasserdargebots im Quellbereich.

Weiters bestehe alternativ die Möglichkeit im Nahbereich bestehende Oberflächenwässer lokal zu fassen und in entsprechendem Ausmaß für eine Tränke im Umfeld der Quelle zur Verfügung zu stellen.

Die Bauarbeiten sollten in diesem Bereich von einem Geologen und der wasserrechtlichen Aufsicht betreut werden. Davon unabhängig sei die Quelle beweiszusichern.

Auf Grund der Klimaerwärmungen sei mit heftigen Katastrophen wie Hochwasser zu rechnen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Oberflächengewässer räumte ein, dass der Einwand, dass es zu Klimaänderungen kommen könne, natürlich nicht von der Hand zu weisen sei. Man dürfe aber hierbei nicht vergessen, dass diese Klimaänderungen nicht kurzfristig von Statten gingen. So hätten Auswertungen des HZB (Hydrographischen Zentralbüros, Wien) ergeben, dass die Jahresniederschlagssummen (wenn man alle Regenereignisse eines Jahres aufsum-

miere) in den letzten 30 Jahren geringfügig gesunken seien, wobei aber die Starkregenereignisse tendenziell etwas gestiegen seien.

Dem Fachbericht Oberflächengewässer sei diesbezüglich eine 2D Wasserspiegellagenberechnung beigelegt, welche den Istzustand und den Projektzustand (mit S 7) darstelle. Das 2D Abflussberechnungsmodell stelle ein dem Stand der Technik entsprechendes Wasserspiegellagenberechnungsprogramm dar. Bei Auftreten eines 100-jährlichen Hochwassers (=Hochwasser, welches statistisch gesehen alle 100 Jahre einmal auftrete) ergebe sich durch die projektierte Baumaßnahme im Bereich der Querung des Lafnitztales durch die S 7 eine Erhöhung des Wasserspiegels im Mittel von 2-5cm. Gehe man nun von einer Klimaveränderung aus, die eine Änderung der Hochwasserabflussspitze von geschätzt 10% hervorrufe, so würde der HQ100 Spitzenabfluss der Lafnitz im Bereich von Rudersdorf von derzeit ca. 270m³/s auf 297m³/s steigen. Aufgrund der breitflächigen Überflutung des Lafnitztalbodens, welcher hier eine Breite von ca. 1km aufweise, würde daraus, bei einer mittleren Strömungsgeschwindigkeit von 1m/s, eine Spiegellagenanhebung von ca. 3cm resultieren.

Aus Sicht des Fachbereiches Oberflächengewässer sei eine derartige Anhebung des Wasserspiegels, bedingt durch eine Klimaänderung, im besagten Ausmaß als geringfügig anzusehen. Bei dieser Betrachtung dürfe man nicht außer Acht lassen, dass diese Klimaänderung unabhängig von der Errichtung der S 7 von Statten gehe. Somit bestehe kein ursächlicher Zusammenhang zwischen den Auswirkungen der S 7 auf den Hochwasserabfluss und einer etwaigen Klimaänderung.

Wasserdurchlässe und Brücken seien so zu gestalten, dass ein mögliches Hochwasser ungehindert abfließen könne, der Grundwasserkörper dürfe nicht negativ beeinträchtigt werden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser führte aus, kleinräumige Baumaßnahmen mit Eingriffen in das Grundwasser erfolgten in derartiger Weise, dass der Eingriff nur kurzfristige Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt erwarten lasse. Im Bereich der Unterflurtrasse Speltenbach werde in der Betriebsphase durch geeignete technische Maßnahmen (Düker) eine weitgehend unbeeinflusste Grundwasserströmung erreicht.

Im Bereich des Tunnels Rudersdorf sowie des Wannengebäudes Rudersdorf Ost sei während der Bauarbeiten und während des Betriebs mit einer dauerhaften Absenkung des Grundwasserspiegels und somit mit einer Reduktion des Grundwassers in einzelnen Hausbrunnen zu rechnen. Hier sei durch entsprechende Auflagen gewährleistet, dass die betroffenen Grundstücke an die öffentliche Wasserversorgung angeschlossen würden.

Zudem erfolge eine intensive Beweissicherung von zahlreichen Brunnen und Pegeln im Umfeld der Trasse, um die Qualität und Quantität des Grundwasserhaushalts dokumentieren zu können.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Oberflächengewässer wies darauf hin, dass projektsgemäß alle Wasserdurchlässe und Brücken auf die Abfuhr des 100-jährlichen Ereignisses konzipiert seien. Ein derartiges Bemessungsereignis entspreche dem Stand der Technik. Durch die

Vorgabe der Wildökologie bzw. der Gewässerökologie gelangten bei vielen Kreuzungsbauwerken jedoch noch größere Abflussquerschnitte zur Ausgestaltung. Folge dessen sei dann bei diesen Querungen eine weitaus höhere Abfuhrkapazität als die 100-jährliche gegeben. In unmittelbaren Querungsbereichen könne es natürlich zu lokalen Anstiegen der Wasserspiegellage kommen. Diese Veränderungen seien im Projekt entsprechend dargestellt und es werde auf das wasserrechtliche Bewilligungsverfahren verwiesen.

Die Niederschlagswasser im Bereich Knoten A 2/S 7 würden vom Rückhaltebecken zu wenig gestaut, sodass mit Überflutungen zu rechnen sei. Die Wasserqualität des Marbach werde im Winter durch Tauwasser verunreinigt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Oberflächengewässer führte aus, das Rückhaltebecken am Marbach sei seinerzeit zur Retention der anfallenden Fahrbahnwässer aus der A 2 errichtet worden. Es sei keine Reinigung der anfallenden Fahrbahnwässer erfolgt.

Mittlerweile entspreche es dem Stand der Technik, dass einerseits eine unretentierete Einleitung von Straßenwässern in einen Vorfluter als auch die ungereinigte Einleitung in einen Vorfluter unzulässig sei. Demzufolge würden projektgemäß alle Straßenwässer über Filterbecken gereinigt und über Pufferbecken retentiert. Nachdem nun der Anschluss der S 7 an die A 2 im Bereich des bestehenden Rückhaltebeckens Marbaches erfolge, gehe vorab etwas an Retentionsraumvolumen verloren. Projektgemäß werde nun dieser Retentionsraumverlust bereits entsprechend kompensiert. Für die Retention der durch die S 7 zusätzlich anfallenden Fahrbahnwässer würden zusätzliche Retentionsbecken errichtet, um eine Abflussverschärfung im Vorfluter zu verhindern.

Diese Retentionsbecken würden auf ein 5-jährliches Bemessungsereignis ausgelegt. Folge dessen sei mit keiner Verschlechterung der Überflutungssituation bis zum Bemessungsereignis zu rechnen.

Zusammenfassend werde festgehalten, dass alle anfallenden Fahrbahnwässer, sowohl aus der A 2 als auch jene der S 7 entsprechend retentiert würden. Desweiteren würden in Hinkunft auch die Wässer aus der A 2 (im Bereich des Knotens) einer Reinigung zugeführt. Im Istzustand sei dies nicht der Fall.

Hinsichtlich der Reinigung der Verkehrsflächenwässer werde auf den FB Straßenwässer verwiesen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Straßenwässer, Tunnelwässer führte aus, die Niederschlagswässer würden durch eine Gewässerschutzanlage in Form eines Absetz- und Filterbeckens dem Stand der Technik entsprechend erfasst, rückgehalten, gereinigt und dem Vorfluter Marbach zugeleitet. Auf die vorgeschriebenen Maßnahmen und Kontrollen werde verwiesen.

Eine Verkehrszunahme erhöhe die Menge der wassergefährdenden Stoffe auf der Autobahn, insbesondere die Salzstreuung stelle ein Problem dar.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Oberflächengewässer hielt fest, dass im Istzustand die Fahrbahnwässer unkontrolliert und weder gereinigt noch retentiert abfließen. Die Verkehrsplaner gingen davon aus, dass auch ohne Bau der S 7 mit einer gewissen Verkehrszunahme und somit auch mit einer erhöhten Belastung des Oberflächengewässers und in weiterer Folge des Grundwassers zu rechnen sei.

Im Zuge der Errichtung der S 7 würden auch die Wässer der Anschlussstelle A 2/S 7 einer Gewässerschutzanlage zugeführt, gereinigt, retentiert und in dem Marbach eingeleitet. Im Istzustand fließen diese Wässer ungereinigt dem Marbach zu.

Natürlich sei durch die Errichtung der S 7 mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen und damit auch mit einem erhöhten Anfall an Verkehrsflächenwässern zu rechnen.

Projektsgemäß sei aber vorgesehen, diese Wässer über Gewässerschutzanlagen zu führen wobei mit Ausnahme des Chlorids die „Abwasserinhaltsstoffe“ entsprechend abgebaut bzw. rückgehalten würden (Näheres siehe Fachbereich Straßen- und Tunnelwässer). Hierbei seien alle in der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung enthaltenen Grenzwerte einzuhalten. Wie allgemein bekannt, könne das Chlorid in Gewässerschutzanlagen nicht abgebaut werden und sohin sei aufgrund des prognostizierten Streusalzeinsatzes mit einer erhöhten Chloridfracht zu rechnen. Diesbezüglich werde sodann die Qualitätszielverordnung Chemie Oberflächengewässer schlagend, welche Grenzwerte für die Chloridbelastung an Oberflächengewässern enthalte. Durch die nunmehr vorgesehene Einleitung der Wässer aus dem Knotenbereich A 2/S 7 könne der in der Qualitätszielverordnung geforderte Grenzwert von 150mg/l eingehalten werden. Im Weiteren werde auf den Fachbereich Straßen- und Tunnelwässer verwiesen.

Die S 7 führe zu einer negativen Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsnutzung und habe negative Auswirkungen auf den Tourismus.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild führte aus, bezüglich der Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsnutzung bzw. des Tourismus sei festzuhalten, dass hierbei zwischen dem Trassennahbereich und der weiteren Region unterschieden werden müsse:

- Der Trassennahbereich werde teilweise eine Verminderung seiner Eignung zur Erholungsnutzung erfahren. Beeinträchtigungen ergeben sich durch die Verlegung/Unterführung von Wegen, infolge der Zerschneidung sowie durch die Lärmbeeinträchtigung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen. Durch die getroffenen Maßnahmen in der Bau- und Betriebsphase seien die verbleibenden Auswirkungen mit gering bis mäßig zu beurteilen. Für die überwiegende Mehrheit der Siedlungsgebiete verbessere sich jedoch die Lärm-Immissionssituation aufgrund des Vorhabens deutlich.
- Die Freizeitnutzung der weiteren Region werde durch das Vorhaben voraussichtlich eine Aufwertung aufgrund der verbesserten Erreichbarkeiten erfahren. Dies werde sich aller Voraussicht nach auch auf die Tourismus- und Gastronomiebetriebe der Region positiv auswirken.

Aufgrund der Aufrechterhaltung von Querungsmöglichkeiten würden die Auswirkungen bei den Schnittstellen der Wege mit der S 7 mit gering beurteilt. Als Maßnahme des Sachverständigen für Raumplanung sei festgelegt worden, dass sämtliche Verlegungen von Rad-, Reit- und Wan-

derwegen bereits vor der Bauphase zu errichten seien, um Querungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten in der Bau- und Betriebsphase zu erhalten.

So würden bestehende Rad- und Fußwegverbindungen in möglichst gleichwertiger Qualität wieder errichtet, wobei teilweise Umwege und erforderliche Niveauüberwindungen nicht vermeidbar seien. Für den Fachbereich Raumplanung und Erholung stellten anfallende Umwege bzw. Art der Führung für den nicht motorisierten Verkehr eine Restbelastung dar, diese sei jedoch als geringfügig einzustufen.

Siedlungsgebiete würden durch Lärm und Luftschadstoffe negativ beeinträchtigt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild führte aus, für den Siedlungsraum sei vor allem für die Ortschaften Großwilfersdorf, Fürstenfeld und Rudersdorf eine Lösung der Verkehrsproblematik von Bedeutung, da der Verkehr bereits derzeit eine Einschränkung der Siedlungsqualität und der weiteren Siedlungsentwicklung darstelle. Die Verkehrssituation, bei weiterer prognostizierter Verkehrszunahme, sei längerfristig als problematisch für die direkt vom Verkehr betroffenen Anrainer zu bezeichnen. Neben der Lärmbelastung sei durch den Verkehr auch eine erhöhte Zerschneidungswirkung der Ortszentren gegeben. In Großwilfersdorf sei ein Queren der B 319 im Ortszentrum und somit das Erreichen von zentralen Einrichtungen ohne Ampelregelung kaum mehr möglich. Die Verkehrsprognosen lassen einen weiteren Anstieg des Verkehrs erwarten, bis zum Jahr 2025 sei in den Ortschaften Großwilfersdorf und Rudersdorf, sollte die S 7 nicht errichtet werden, mit einer weiteren Verkehrssteigerung gegenüber dem Stand 2006 von mehr als 50% zu rechnen. Durch die Realisierung der S 7 komme es zwar in einigen Siedlungsbereichen zu Neubelastungen, diese Neubelastungen würden jedoch durch entsprechende Maßnahmen zum Schutz der Siedlungsräume, wie Umsetzung der Unterflurtrassen im Bereich Speltenbach, Errichtung des Tunnels Rudersdorf sowie Umsetzung entsprechender Lärmschutzmaßnahmen, in Grenzen gehalten. Durch die Realisierung des Bauvorhabens S 7 komme es einerseits zu einer Umverteilung der Immissionsbelastung von bewohntem in vorrangig unbewohntes Gebiet und andererseits zur Verminderung von Emissionen durch die Verflüssigung des Verkehrs auf der geplanten Schnellstraße.

Aus Sicht des Fachbereiches Siedlungs- und Wirtschaftsraum überwiegen bei Realisierung der S 7 die Vorteile durch die nachweislich zu erwartende Entlastungswirkung in Ortschaften, die in der UVE dargestellten Nachteile.

Die S 7 habe negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsraum und die Regionalentwicklung.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild führte aus, für den Wirtschaftsraum und die Regionalentwicklung sei bei Nichtumsetzung des Vorhabens S 7 davon auszugehen, dass sich die bereits derzeit gegebene Situation der Verkehrsbelastung zu Spitzenzeiten mit dem dadurch bedingten zähen Verkehrsfluss noch weiter verschlechtern werde. Nicht kalkulierbare zeitliche Verzögerungen und daraus ableitbare Unwägbarkeiten, schlechte Erreichbarkeiten von Betriebsstandorten sowie Transporte durch Siedlungsgebiete wären vor allem für die Weiterentwicklung bestehender gewerblicher Standorte und Standortpotenziale als wirtschaftlich ungünstig anzusehen.

Im Landesentwicklungsprogramm würden die Standorte Fürstenfeld und Ilz – Großwilfersdorf als überregionale Entwicklungsstandorte für Industrie und Gewerbe eingestuft. Ilz und Großwilfersdorf würden auch in der I&G Vorrangstandortuntersuchung der Steiermark als überregional bedeutsame Standorte für Betriebsansiedelungen ausgewiesen.

Die Bezirkshauptstadt Fürstenfeld sei das größte Siedlungs- und Arbeitszentrum der Region und werde im Landesentwicklungsprogramm Steiermark als Regionales Zentrum ausgewiesen. Der Bezirk Fürstenfeld sei aufgrund der mangelnden Erreichbarkeit bzw. der bereits einschränkenden Situation durch gegebene Verkehrsüberlastungen der B 319 regionalpolitisch in keiner Vorranglage.

Die Bezirkshauptstadt Jennersdorf sei über die B 65 und in weiterer Folge B 57 erreichbar und bilde als Bezirkshauptstadt ein weiteres Zentrum in der gegenständlichen Region. Der Bezirk Jennersdorf, in eher peripherer Lage zu regionalen/ überregionalen Verkehrsachsen, sei an die zentralen Wirtschaftsräume derzeit nicht ausreichend angebunden. Durch die S 7 werde die Erreichbarkeit verbessert.

Zusammenfassend sei festzuhalten, dass mit der Umsetzung der S 7 Übereinstimmungen mit bestehenden Zielsetzungen aus vorliegenden überörtlichen Raumordnungsprogrammen gegeben seien. Dies insbesondere hinsichtlich der angestrebten Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. regionalen Anbindung an das hochrangige Straßennetz. Ziele wie Beeinflussung der wirtschaftlichen Bedingungen und somit Schaffung von Voraussetzungen für Arbeitsplätze würden in Zusammenhang mit einem verbesserten räumlichen Leistungsaustausch gesehen (Landesentwicklungsprogramm Steiermark). Weiters könne eine Übereinstimmung mit der angestrebten Zielsetzung einer Betriebsstandortentwicklung sowohl im Burgenland als auch im Bereich Fürstenfeld durch verbesserte Erreichbarkeiten abgeleitet werden. Eine negative Beeinflussung der angestrebten Tourismusentwicklung, insbesondere im Burgenland, könne nicht erkannt werden.

Vielmehr seien auch in diesem Wirtschaftszweig durch die verbesserte Anbindungssituation positive Synergieeffekte zu erwarten. Bezüglich Auswirkungen auf das Standortpotenzial der Region sei davon auszugehen, dass mit der Umsetzung der S 7 eine Aufwertung der Standorte einhergehen werde. Die derzeitige Situation mit massiver Verkehrsbelastung zu Spitzenzeiten und dadurch bedingtem zähen Verkehrsfluss sei für eine Weiterentwicklung bestehender Standorte und Standortpotenziale als ungünstig anzusehen, positive Impulse können durch die erhöhte Standortattraktivität erwartet werden.

In Zusammenführung der in der Region festgelegten wirtschaftspolitischen Zielsetzungen und gegebenen Rahmenbedingungen würden die Auswirkungen durch Realisierung der S 7 positiv beurteilt, positive Synergieeffekte durch Aufwertung von Standortpotenzialen seien zu erwarten. Insgesamt werde die sektorale Bedeutung für „Wirtschaftsraum / Raumentwicklung“ als positiv beurteilt.

Die S 7 werde erhöhte Kriminalität zur Folge haben.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild führte aus, die Kriminalität, insbesondere die Einbruchskriminalität, habe, folgt man Medienberichten, in den vergangenen Monaten in Österreich deutlich zugenommen. Am stärksten betroffen davon seien Ballungsräume wie Wien und das Wiener Umland. Dies stelle sicherlich einen nachvollziehbaren Grund zur Besorgnis dar. Dennoch sei festzuhalten, dass im Zuge einer Umweltverträglichkeitsprüfung eine vermutete oder tatsächliche Veränderung der Kriminalität im Zusammenhang mit dem Einreichprojekt, auf Grund der bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen, nicht zu behandeln sei.

Die idyllische Langlaufloipe zwischen Deutsch Kaltenbrunn und Rudersdorf werde durch die S 7 für immer zerstört sein.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild führte aus, entlang von Lafnitz bzw. Lahnbach werde – sofern es die Schneelage zulasse – von einem dafür zuständigen Verein eine Loipe gespurt. Dies entspreche dem Verlauf von Lafnitztal Reitweg bzw. dem B75 Lafnitztal Radweg. Die Loipe ende im Bereich der KG Grenze von Deutsch-Kaltenbrunn. In früheren Jahren sei die Loipe bis zum Siedlungsrand von Rudersdorf weitergeführt worden. Bei Schaffung von Über- bzw. Unterführungen für den Rad- bzw. Reitweg können diese Querungsmöglichkeiten auch für die Langlaufloipe verwendet werden.

Durch die S 7 werde das Landschaftsbild zerstört.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild räumte ein, dass der Bau einer Schnellstraße das Landschaftsbild verändere. Um die Auswirkungen auf das Landschaftsbild so gering als möglich zu halten, werde die Trasse möglichst sorgfältig in das Gelände eingefügt. Beispielsweise seien zwei Unterflurtrassen vorgesehen, um die Zerschneidung der Landschaft zu minimieren.

Im gesamten Verlauf der S 7 seien Ausgleichsmaßnahmen geplant. Beispielsweise seien folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

- Lärmschutzwälle mit einer breiten Basis, damit sie wie sanft anlaufende Hügel wirken, zusätzlich seien die Lärmschutzwälle bepflanzt
- Strukturpflanzungen entlang der Trasse
- Strukturpflanzungen wie Hecken im weiteren Umfeld der Trasse
- Neuanlage eines Auwaldes im Bereich der Lafnitztalquerung

Die S 7 habe eine Zerschneidung der Landschaft zur Folge.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild räumte ein, dass eine Straße eine Zerschneidung von Landschaft bedeute. Mit der Unterflurtrasse solle die Zerschneidung der Landschaft so gering als möglich gehalten werden.

Es sei richtig, dass durch die Brückenbauwerke im Bereich der Lafinitztalquerung die Landschaft beeinflusst werde. Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen wie die Neuanlage eines Auwal-

des, Strukturpflanzungen, Gehölzpflanzungen und Hecken minimierten die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Auf Grund der S 7 gingen landwirtschaftlich genutzte Flächen verloren.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild führt aus, es sei richtig, dass der Bau der Schnellstraße mit Flächenverbrauch verbunden sei und dass landwirtschaftliche Flächen durch den Bau der S 7 versiegelt werden.

Hinsichtlich Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sei die Trasse möglichst sorgfältig in die Umgebung eingebettet. Die Trasse verlaufe vom Knoten bei der A2 bis zum Hühnerbach zur Gänze in einem geschlossenen Wald. Zwischen Hühnerbach und Knoten L 401 verlaufe die Trasse entlang eines Waldrandes. In diesem Abschnitt sei eine Unterflurtrasse von etwa 1 km vorgesehen. Die Zerstörung von landwirtschaftlichen Flächen sei in diesem Bereich von geringem Ausmaß.

Im Bereich des Knotens der B 57a, ab der Lafnitztalquerung bis zum Tunnel Rudersdorf, sei die S 7 besonders sichtbar in der Agrarlandschaft. Zur Verminderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes seien in diesem Abschnitt Ausgleichsmaßnahmen wie Strukturpflanzungen vorgesehen.

Im Bereich Rudersdorf sei der Flächenverbrauch von Feldern durch den Tunnel Rudersdorf so gering als möglich gehalten.

Die S 7 habe eine Zerstörung der natürlichen Landschaft rund um Altenmarkt zur Folge.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild führt aus, nördlich von Altenmarkt im Bereich Speltenbach verlaufe die Trasse entlang des Waldrandes. Aus Sicht des Landschaftsbildes seien in diesem Abschnitt südlich der Trasse zahlreiche Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

- Unterflurtrasse Speltenbach mit einer Länge von etwa 1 km
- Lärmschutzwälle mit Strukturpflanzungen zwischen Hühnerbach und UF Speltenbach
- Gehölzpflanzungen, Hecken und Waldränder

Nördlich von Speltenbach verlaufe die S 7 in einer Unterflurtrasse von etwa 1 km Länge. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes werde durch die Unterflurtrasse mit den begleitenden Maßnahmen wie Bepflanzungen, Hecken oder Verbesserung der Waldränder so gering als möglich gehalten (Unterlage 4.3.6 und 4.3.14, Profil 8). Darüber hinaus seien im Wald nördlich von Speltenbach als Ausgleich Waldverbesserungsmaßnahmen vorgesehen.

Die massive Durchschneidung der Wälder von Großwilfersdorf, Altenmarkt, Speltenbach, Fürstfelder Ledergasslerwald, der Natura 2000 und Ramsarschutzgebiete der Lafnitz und Lahn, sei mit enormen Eingriffen in das Landschaftsgefüge des Thermenlandes verbunden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild räumte ein, dass der Bau einer Straße grundsätzlich zu Zerschneidung und Veränderung des Landschaftsbildes führe.

Bei Großwilfersdorf werde mit der S 7 ein intensiv genutzter Wirtschaftswald zerschnitten. Als Ausgleich seien großflächige Waldverbesserungsmaßnahmen vorgesehen (beispielsweise Unterlage 4.3.6).

In Altenmarkt und Speltenbach würden die Wälder nicht durchschnitten, die Trasse sei an den Waldrand angelegt. Als Ausgleichsmaßnahmen zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes seien bepflanzte Lärmschutzwälle und Strukturpflanzungen vorgesehen. Die Ausgleichsmaßnahmen sollen aus Sicht des Landschaftsbildes die Funktion der Waldränder übernehmen.

Beim Fürstenfelder Ledergasslerwald werde ein naturnaher Wald mit kleinräumig vorhandenen Schlagfluren (Unterlage 5.4.1, Seite 51) durchschnitten. Die Sensibilität werde für den Ledergasslerwald als mäßig eingestuft, die Eingriffserheblichkeit als mittel. Auch hier seien als Ausgleich großflächige Waldverbesserungsmaßnahmen vorgesehen.

Der Natura 2000 Lebensraum der Lafnitz und der Lahn würden hinsichtlich Landschaftsbild nicht zerschnitten, da sie von Brückenbauwerken überspannt würden.

Aus Sicht des Sachverständigen seien die in der UVE vorgesehenen Maßnahmen mit den zusätzlich geforderten Maßnahmen ausreichend, um die Beeinträchtigung des Landschaftsgefüges zu minimieren.

Durch den Bau der S 7 würden bedeutende Kulturgüter, insbesondere eine prähistorische Wetterharmonisierungsanlage, unwiederbringlich verloren gehen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Kulturgüter räumte ein, dass archäologische Befunde und Funde (als Zeugen älterer Kultur- und Siedlungslandschaften und somit als Teil des archäologischen Erbes) vom gegenständlichen Vorhaben betroffen sein werden. Ebenso unbestritten sei, dass das Unterlassen von Bodeneingriffen, soweit voraussehbar, immer den besten Schutz für diese Bodendenkmale darstelle. Die – bereits als Umsetzung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen begonnenen – archäologischen Untersuchungen haben das Vorhandensein einzelner der mit den gängigen und anerkannten Methoden der Archäologie prognostizierten Fundstellen bereits bestätigt; die konsequente Umsetzung der in der UVE beschriebenen Maßnahmen garantiere die Bergung von Funden und die Dokumentation von Befunden auch in Bereichen, in denen derzeit keine Bodendenkmale bekannt seien.

Der Zugewinn an Erkenntnis über Art und Zeitstellung der – ohne Bauvorhaben gar nicht zu Tage kommenden – Bodendenkmale stelle eine Kompensation für den Verlust archäologischer Substanz dar. Die diesbezüglichen Einschätzungen und Bewertungen des Fachgutachtens der UVE seien nachvollziehbar und schlüssig.

Die von Herrn Peinitsch freundlicherweise schon zum Zeitpunkt der Erstellung der UVE zur Kenntnis gebrachten geomantischen Mutmaßungen stellen in keiner Weise eine anerkannte und geeignete Methode dar, Bodendenkmale (im Sinne der österreichischen Gesetze) festzustellen und daraus Maßnahmen für das gegenständliche Verfahren abzuleiten, und seien für den Gut-

achter nicht nachvollziehbar. Gleichwohl müssten die „gemuteten“ angeblichen Objekte bei den durchgehenden archäologischen Kontrollen des Baugeschehens ohnedies angetroffen und festgestellt werden, sodass sich eigene geomantische Voruntersuchungen von vornherein erübrigen.

Die S 7 führe zu einer negativen Beeinträchtigung der Gesundheit der Bevölkerung.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin wies darauf hin, dass im Teilgutachten 16, Humanmedizin auf alle Aspekte des Gesundheitsschutzes eingegangen werde. Durch die in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen könne eine Gefährdung der Gesundheit bzw. eine erhebliche Belastung durch nachhaltige Einwirkungen für die Bevölkerung im Untersuchungsraum ausgeschlossen werden.

Der durch Bau und Betrieb der S 7 verursachte Lärm habe negative Auswirkungen auf die Gesundheit.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte aus, für die Beurteilung der Auswirkungen des Straßenlärms auf die Gesundheit des Menschen seien die österreichischen gesetzlichen Grundlagen, sowie die Erkenntnisse der WHO herangezogen worden. Grundsätzlich seien Immissionswerte einzuhalten, die irrelevant für die Gesundheit seien. Das „Irrelevanzkriterium“ (Änderungen < 1 dB) sei im Teilgutachten Nr. 16 „Humanmedizin“ unter Pkt. 5.3.5.1 erläutert.

Die Verlagerung des Verkehrs von der B 319/B 65 auf die S 7 bedinge eine hoch signifikante Entlastung der Betroffenen längs der B 319/B 65. Insgesamt würden 85% entlastet, während 15% mit einer Zunahme der Lärmimmission rechnen müssten. Das Ausmaß dieser zusätzlichen Belastung werde auf ein zumutbares Maß gehalten. Dort wo die primären Schallschutzmaßnahmen nicht den erwünschten Effekt bringen, werde den Betroffenen durch Einbau von Schallschutzfenstern gewährleistet, dass der Lärm die Gesundheit der Betroffenen nicht gefährde.

Die WHO sei gerade in der letzten Zeit besonders bestrebt, dem Lärm als Schadstoff einen hohen Stellenwert beizumessen. Aufgrund unterschiedlicher Studien sei die WHO zur Erkenntnis gekommen, dass ein $L_{A,eq} \leq 45$ dB während der Nacht unbedenklich und ein Wert $L_{A,eq} \geq 55$ dB während der Nacht gesundheitliche Reaktionen erwarten lasse. Es handle sich somit beim $L_{A,eq} \leq 45$ dB um einen hygienischen Grenzwert, dessen Überschreitung noch nicht gesundheitliche Folgen bedinge. Der toxikologische Grenzwert liege hingegen bei $L_{A,eq} \geq 55$ dB, dessen Überschreitung gesundheitliche Folgen nach sich ziehen könne.

Der Lärm der S 7 werde Schlafstörungen verursachen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte aus, Schlaf als essentieller Kardinalzustand des Menschen diene der Entmüdung und gewährleiste die physische und psychische Regeneration, einschließlich die des Immunsystems. Ein *nicht-erholsamer Schlaf* verhindere die erforderliche Entmüdung und habe infolgedessen eine ungenügende physische und psy-

chische Regeneration zur Folge, die langfristig ein Risiko für die Gesundheit mit multimorbider Symptomatik darstelle.

Durch nächtlichen Lärm können vegetative, motorische und EEG-Arousal die physiologische Kontinuität des Schlafes fragmentieren und so die Entmüdung beeinträchtigen. Auf eine bisher unterschätzte Funktion des Schlafes, nämlich die Bereitschaft, im Schlaf auf Umweltreize reagieren zu können (Arousal), werde mit Nachdruck verwiesen. Daraus ergebe sich die Schlussfolgerung, dass für die Lärmwirkung nicht allein das Erwachen das Maß der Schlafstörung sein könne, sondern der Bereitschaftszustand des Gehirns (nächtlicher Vigilanzzustand), der messbar sei.

In einer Schweizer Studie (Müller-Wenk, 2002) habe man an 2052 Personen Schlafstörungen in Bezug zum Lärm zu erfassen versucht. Die Schlafstörungen seien nicht durch Untersuchungen, sondern durch Befragungen erhoben worden.

Aus diesen Untersuchungen gehe hervor, dass eine deutliche Beeinflussung des Schlafes ab einem $L_{A,eq} \geq 46$ dB gemessen an der Außenfassade des Objektes beginne. Entscheidend für die Schlafstörungen sei der Lärm gemessen am Ohr des Schläfers und der sollte nach internationalen Studien den Wert von $L_{A,eq} = 32$ dB nicht übersteigen. Diese Veränderungen des Schlafes treten unabhängig vom gewohnten Umgebungspegel auf. Wenn die Grenzwerte überschritten werden, trete ein Ereignis im Sinne der Schlafstörung mit bestimmter Wahrscheinlichkeit ein. Die Häufigkeit, mit der Schlafstörungen auftreten, sei dann abhängig von der Schallpegelhöhe und der Häufigkeit mit der ein Schallereignis auftrete. Der kausale Zusammenhang zwischen erfassbarer Schlafstörung und Lärmexposition entspreche einem nicht-linearen Verlauf.

Die durch Bau und Betrieb der S 7 verursachten Luftschadstoffe hätten negative Auswirkungen auf die Gesundheit.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte zum Einwand der Belastung durch NO₂ aus, der pflanzenphysiologische Grenzwert für NO_x von 30 µg/m³ werde wie beim Szenario „Nullvariante“ zwar punktuell überschritten jedoch nicht großflächig.

Für den Jahresmittelwert von NO₂, der künftig (ab 2012) 30 µg/m³ betragen werde, könne entlang der Trasse S 7 Fürstfelder Schnellstraße bei keinem Gebäude eine Überschreitung des Grenzwertes prognostiziert werden. Der höchste Wert an Gebäuden werde unmittelbar neben der Autobahn mit 28 µg/m³ erreicht. Entlang der B65 werde bei Poppendorf der höchste Wert mit 25 µg/m³ prognostiziert.

Für den max. NO₂-Tagesmittelwert werde derzeit kein Grenzwert angegeben, sondern nur einen Zielwert, der mit 80 µg/m³ festgelegt sei. Den höchsten Tagesmittelwert erwarte man wiederum in der Nähe der Trasse S7 und werde mit 71 µg/m³ prognostiziert. Grundsätzlich werde der Zielwert an keinem Punkt des Projektes überschritten.

Der max. Halbstundenmittelwert für NO₂ liege bei 200 µg/m³. Dieses Maß werde selten in Ballungsräumen überschritten. In dem vorliegenden Areal werde dieses Maß nie erreicht, wobei der höchste prognostizierte Wert neben der S7 156 µg/m³ erreiche.

Zur Belastung durch PM₁₀ sei festzuhalten, dass der Jahresmittelwert an PM₁₀ von 40 µg/m³, der ein wesentliches Maß für die Gesundheit des Menschen darstelle, da es die ständige Belastung über das gesamte Jahr wiedergebe, ebenfalls eingehalten werde. Der höchste Wert werde neben der B65 in Poppendorf mit 36 µg/m³ prognostiziert.

Heute verstehe man unter „Feinstaub“ einen Sammelbegriff von Partikeln unterschiedlicher Zusammensetzung und von einer Größe die kleiner als 10µm betrage. Neben der Größe der Partikel spiele vor allem die chemische und/oder biologische Zusammensetzung der Partikel eine entscheidende Rolle. Feinstaub sei nicht gleich Feinstaub. Der Feinstaub, der von der Natur herrühre, sei nicht vergleichbar mit jenem Feinstaub, der durch Verbrennungsmaschinen erzeugt werde.

Somit sei die Bewertung des Feinstaubes im Freiraum nicht vergleichbar mit der Bewertung derselben Fraktion in Ballungsräumen, wie einer Stadt. Somit sei auch die Festlegung der maximal erlaubten Anzahl der Überschreitungen von 50µg/m³ im Freiraum problematisch. Die maximal erlaubte Anzahl an Tagen mit einer mittleren PM₁₀-Belastung größer als 50 µg/m³ von künftig (ab 2010) 25 Tagen werde im gesamten Untersuchungsgebiet überschritten. Die höchsten Werte ohne Berücksichtigung von lokalen Hausbrandemissionen bzw. anderen Quellen als dem Kfz-Verkehr würden neben der B65 mit 65 Überschreitungstagen prognostiziert.

Hinsichtlich Luftschadstoffe können drei Gutachten zur Beurteilung herangezogen werden, 1. jenes von Prof. Sturm, das Teil der UVE darstelle, 2. das Gutachten von Prof. Puxbaum, das von der Umweltanwältin der Steiermark MMag. Pöllinger in Auftrag gegeben worden sei und 3. das Fachgutachten von DI Kühnert. Die drei Gutachter, die unterschiedliche Auftraggeber gehabt hätten, seien zum Schluss gekommen, dass die Zunahme der Luftschadstoffe durch den gesteigerten Verkehr als **gering, bzw. als irrelevant** einzustufen sei. Ein gesteigertes Risiko der Gesundheitsgefährdung lasse sich durch die Zunahme der Konzentration der Luftschadstoffe nicht ableiten. Nach der RVS 09.02.33 sowie nach der RVS 04.02.12 „Schadstoffausbreitung bei Freilandstraßen“ (beide wurden vom BMVIT für verbindlich erklärt) gelten 3% eines Jahresmittel-Grenzwertes zum Schutz der menschlichen Gesundheit als irrelevant. In Anlehnung an die in der RVS definierten Irrelevanzkriterien und entsprechend der UVP-Praxis werde für Kurzzeitwerte (Tagesmittel, Halbstundenmittel) ebenfalls ein Schwellenwert von 3% der entsprechenden Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit herangezogen.

Wenn ein Projekt von der Behörde als umweltverträglich erklärt werde, habe dieses Projekt eine entsprechende Prüfung durch unterschiedliche Experten erfahren. Alle Gutachter seien verpflichtet, das Projekt auf ihre Gefahren einer Gesundheitsbeeinträchtigung nach dem Stand der Wissenschaft zu untersuchen. Man könne damit bekräftigen, dass die Gesundheit der Bewohner des angesprochenen Areals durch das Projekt nicht negativ beeinflusst werde.

Durch hohe Luftverschmutzung würden Neurodermitis und Allergien zunehmen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte zu diesem Vorbringen aus, Prof. Ring, einer der führenden Immundermatologen gebe Antwort auf die Frage, ob Neurodermitis kausal mit Luftschadstoffen in Zusammenhang stehe. Für die Neurodermitis stelle eine genetische Prädisposition den stärksten einzelnen Risikofaktor dar. Habe ein Elternteil selbst ein atopisches Ekzem, steige das Erkrankungsrisiko für das Kind auf das 3- bis 6-fache. Es sei derzeit davon auszugehen, dass verschiedene Gene auf mehreren Chromosomen für die atopische Veranlagung verantwortlich seien, es sich also um eine polygene Vererbung handle. In den letzten Jahren konnten durch die intensiven Forschungsaktivitäten Veränderungen von Immunreaktionen bei Patienten mit Neurodermitis aufgedeckt werden.

Als weitere mögliche Auslösemechanismen würden die Freisetzung von so genannten Superantigenen und Staphylokokken, mikrobielle Antigene von Hefepilzen wie zum Beispiel Pityrosporon ovale und Candida albicans sowie die Bildung von IgE Antikörpern gegen eigene Zellbestandteile der Patienten diskutiert. Außerdem konnten bei Patienten mit atopischem Ekzem Barrierefunktionsstörungen der Haut infolge der Veränderungen u.a. des Ceramidgehalts der Hornschicht nachgewiesen werden. Auch psychoneuroimmunologische Effekte auf die Hautentzündung, zum Beispiel über bestimmte Botenstoffe aus den Hautnerven (Neurotransmitter/-peptide) könnten das atopische Ekzem beeinflussen.

Nicht nur anthropogene, sondern auch natürliche Umwelteinflüsse wie Aeroallergene und physikalische Einflüsse auf das atopische Ekzem müssten berücksichtigt werden.

Bei den Luftschadstoffen sei eine Rolle für Tabakrauch nachgewiesen: Es sei bekannt, dass Tabakrauch bei aktiven wie passiven Rauchern die Konzentration des Gesamt- IgE ("Allergiekörper") erhöhen könne.

Darüber hinaus erscheine das Rauchen in der Schwangerschaft das Risiko für eine atopische Erkrankung zu erhöhen. Nach eigenen Untersuchungen hätten Kinder, deren Mütter während der Schwangerschaft geraucht hatten, in 52 Prozent eine Atopiemanifestation, während es bei den nicht rauchenden Müttern 36 Prozent gewesen seien. Das Risiko für ein atopisches Ekzem sei also mehr als doppelt hoch gewesen, wenn die Mutter während der Schwangerschaft geraucht habe.

Die Rolle von anthropogenen Luftschadstoffen, die im Wesentlichen mit Autoabgasen in die Umwelt gelangen, sei umstritten. Allgemein würden Luftschadstoffe als Auslöser für Allergien diskutiert. Darüber hinaus hätten experimentelle Untersuchungen auch Hinweise auf Innenraumluftschadstoffe gegeben, die möglicherweise zur Ekzemverschlechterung beitragen könnten. Neben einer Irritationswirkung seien für die meisten dieser Komponenten aus experimentellen Untersuchungen auch immunmodulierende Effekte, z.B. im Sinne einer Gesamt-IgE-Erhöhung, bekannt. In den letzten Jahren wende sich die Forschung zunehmend der Bedeutung von Dieselrußpartikeln und Feinstaubanteilen in der Außenluft zu. Eine abschließende Bewertung der Rolle von Luftschadstoffen bei Entstehung und Unterhaltung des atopischen Ekzems sei jedoch noch nicht möglich. Ein Einfluss von Innenraumstickstoffoxiden wie Gasherden sowie von Autoabgasen schein jedoch möglich.

Die durch die S 7 verursachten Luftschadstoffe hätten negative Auswirkungen auf Asthmakranke.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte aus, unter „Feinstaub“ verstehe man Partikel mit einer bestimmten Größe. Der Feinstaub unterscheide sich jedoch in der chemischen Zusammensetzung, so dass es innerhalb des Begriffes „Feinstaub“ noch große Unterscheidungen gebe. Der Feinstaub, der von der Natur gebildet werde, sei sicherlich anders zu bewerten, als jener, der von Verbrennungsmaschinen herrühre. Die heutige Messung beschränke sich jedoch nur auf die Erfassung der Partikelgröße, nicht aber auf die Partikelzusammensetzung.

Für die Induktion von Asthmaanfällen spielen nicht nur die verkehrsrelevanten Luftschadstoffe eine Rolle, sondern auch die in der Natur auftretenden Pollen, Sporen oder andere allergene Eiweißkörper.

Durch die S 7 komme es zu einer höheren Umweltbelastung u.a. durch Feinstaub etc, was sich nachteilig auf die Entwicklung der Kinder auswirke.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte aus, der Schutz von Kindern sei für die Gesellschaft ein hohes Gut. Es werde daher immer wieder gefordert, bei der Beurteilung umweltbezogener Gesundheitsrisiken und der Ableitung von Grenzwerten die spezifische Empfindlichkeit von Kindern in besonderer Weise zu berücksichtigen. In der gegenwärtigen regulatorischen Praxis werde dies häufig relativ schematisch durch generelle Sicherheitsfaktoren für bestimmte Noxen versucht. Grundsätzlich müsse man berücksichtigen, dass die Atemfrequenz und somit das Atemminutenvolumen der Kinder deutlich (bis 2X) höher als beim Erwachsenen sei, dahingegen aber das Gesamatemvolumen und die Lungenoberfläche kleiner verglichen mit dem Erwachsenen sei. Grundsätzlich habe man bei der Erstellung der Grenzwerte für die allgemeinen Luftschadstoffe darauf Bezug genommen und Werte geschaffen, die einerseits einen Schutz für die Kinder, als auch für das Ungeborene im Mutterleib darstellen. Wenn nun die Grenzwerte eingehalten bzw. unterschritten würden, könne man davon ausgehen, dass die Gesamtbevölkerung einen Schutz genieße.

Die S7 sei mit der Rio Konferenz von 1992 (Erdgipfel) bzw. mit der Klimaschutz Konvention der UNO nicht vereinbar.

Die UVP-Koordination hielt fest, die Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung (häufig als Erdgipfel bezeichnet) habe vom 3. - 14. Juni 1992 in Rio de Janeiro stattgefunden.

Wichtige Ergebnisse der UNCED seien die Agenda 21, die Rio-Erklärung über Umwelt und Entwicklung, die Klimarahmenkonvention, die Wüstenkonvention und die Biodiversitäts-Konvention.

Mit der Entwicklungsvorstellung von nachhaltiger Entwicklung (sustainable development) sollen durch eine veränderte Wirtschafts-, Umwelt- und Entwicklungspolitik die Bedürfnisse der heutigen Generation befriedigt werden, ohne die Chancen künftiger Generationen zu beeinträchtigen.

Im Sinne nachhaltiger Entwicklung müssten in den Industrieländern die Wirtschaftspolitik und damit auch die Energie-, die Agrarpolitik- und die Handelspolitik angepasst werden, da die Industrieländer im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung wesentlich mehr Ressourcen verbrauchen. In Schwellen- und Entwicklungsländern beziehe sich die Agenda 21 eher auf Armutsbekämpfung, Bevölkerungspolitik, Bildung, Gesundheit, Trinkwasser- und Sanitärversorgung, Abwasser- und Abfallbeseitigung sowie ländliche Entwicklung.

Die Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen sei ein internationales Umweltabkommen mit dem Ziel, eine gefährliche anthropogene Störung des Klimasystems zu verhindern und die globale Erwärmung zu verlangsamen sowie ihre Folgen zu mildern (Artikel 2). Gleichzeitig umfasse diese Bezeichnung auch das Sekretariat, das die Umsetzung der Konvention begleitet und seinen Sitz in Bonn habe.

Die wichtigste Verpflichtung der Konvention sei, dass alle Vertragspartner regelmäßige Berichte zu veröffentlichen haben, in denen Fakten zur aktuellen Treibhausgasemission und Trends enthalten sein müssen.

Die Klimarahmenkonvention sei 1992 in New York City verabschiedet und im gleichen Jahr auf der Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung (UNCED) in Rio de Janeiro von den meisten Staaten unterschrieben worden. Sie sei zwei Jahre darauf, am 21. März 1994, in Kraft getreten.

Die derzeit 192 Vertragsstaaten der Konvention treffen sich jährlich zu Konferenzen, den sogenannten Weltklimagipfeln, auf denen um konkrete Maßnahmen zum Klimaschutz gerungen werde. Die bekannteste dieser Konferenzen habe 1997 im japanischen Kyōto stattgefunden und das Kyoto-Protokoll erarbeitet, das unter anderem den Emissionsrechtehandel etabliert habe. Die Klimagipfel fungieren zugleich als Vertragsstaatenkonferenzen des Kyoto-Protokolls, seitdem dieses am 16. Februar 2005 in Kraft getreten sei.

Seitens der Fachgutachter könne keine Unvereinbarkeit des Projektes mit den angeführten Konventionen erkannt werden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima führte aus, durch den Ausbau der S 7 West seien im Prognosejahr 2025 gegenüber der Nullvariante aufgrund der größeren Fahrleistungen und der höheren Fahrtgeschwindigkeiten höhere Jahresemissionen im Ausmaß von rd. 14.000 t CO₂-Äquivalente zu erwarten. Ziehe man die gesamtösterreichischen Emissionen als Vergleichsbasis heran, die lt. Umweltbundesamt rd. 80 Millionen Tonnen jährlich betragen, liege die Emissionszunahme durch den Ausbau der S7 West bei 0,02% der österreichischen Emissionen. Der Beitrag des Vorhabens zu den gesamtösterreichischen Emissionen sei damit so gering, dass er keinen Einfluss auf die Erfüllung bzw. Nichterfüllung von Klimaschutzziele, zu denen sich Österreich verpflichtet habe, haben werde.

Die S 7 sei mit dem Weltgipfel Johannesburg 2002 nicht vereinbar.

Die UVP-Koordination führte aus, der Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung habe vom 26. August bis zum 4. September 2002 in Johannesburg/Südafrika mit ca. 20.000 Delegierten von Regierungen, der Wirtschaft, Nichtregierungsorganisationen (NGOs) und Kommunen stattgefunden. Ziel sei neben der Bilanzierung der Agenda 21, des Plans zur Umsetzung der Agenda 21 (New York 1997), sowie der nationalen Nachhaltigkeitsstrategien, die Fortschreibung neuer Ziele und Maßnahmen zur nachhaltigen Entwicklung bis 2015/2017 gewesen.

Der Weltgipfel für Nachhaltige Entwicklung habe mit der Verabschiedung einer Politischen Erklärung der Staats- und Regierungschefs („The Johannesburg Declaration on Sustainable Development“) und eines 65-seitigen Johannesburg-Aktionsplans („Plan of Implementation“) geendet.

Das Hauptergebnis dieses Weltgipfels sei, dass der künftige Weg zur Umsetzung des Leitbildes einer nachhaltigen Entwicklung durch neue Prioritäten, Zielmarken und Umsetzungsprogramme vorgegeben worden sei. Erstmals seien quantifizierbare Ziele, insbesondere die Millenniumsziele in den Aktionsplan aufgenommen worden.

Wichtige neue Ziele seien:

- Bis zum Jahr 2010 soll der Rückgang der Biodiversität (Artenvielfalt) deutlich reduziert werden.
- Bis zum Jahr 2015 soll die Zahl der Menschen die in absoluter Armut leben (weniger als 1 € pro Tag) um 500 Mio. reduziert werden, weltweit alle Kinder eine Grundschulausbildung erhalten und der Anteil der Menschen, die keinen Zugang zu sanitärer Grundversorgung haben, halbiert werden.
- Bis zum Jahr 2020 soll eine Minimierung der gesundheits- und umweltschädlichen Auswirkungen bei der Produktion und dem Gebrauch von Chemikalien erreicht werden.
-

Seitens der Fachgutachter könne keine Unvereinbarkeit des Projektes mit dem Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung in Johannesburg 2002 erkannt werden.

Die S 7 sei mit der Artenschutz Konvention Rio 1992 nicht vereinbar.

Die UVP-Koordination wies darauf hin, dass mit der „Artenschutz Konvention Rio 1992“ das Übereinkommen über die Biologische Vielfalt (1992) gemeint sei, wobei „biologische Vielfalt“ nach der Definition des Übereinkommens, dem auch Österreich beigetreten sei, die Variabilität unter lebenden Organismen jeglicher Herkunft und die ökologischen Komplexe, zu denen sie gehören, umfasse. Dabei sei die Erhaltung der Artenvielfalt einer der relevanten Aspekte. Österreich komme den Verpflichtungen aus dem Übereinkommen u. a. durch entsprechende Berichte über die diesbezüglichen Aktivitäten und die Erarbeitung einer Biodiversitätsstrategie (zunächst 1998, überarbeitete Fassung 2005) nach. Eine Übersicht über die Aktivitäten Österreichs finde sich auf der Webseite des Nationalen Clearing House Mechanism (www.biodiv.at). Unmittelbar dem Schutz der biologischen Vielfalt im Sinne des Übereinkommens, sowohl der Lebensräume wie auch der Arten, dienen das europäische Schutzgebietsnetzwerk Natura 2000 sowie die artenschutzrechtlichen Bestimmungen, die in den Landesnaturschutzgesetzen umgesetzt worden seien. Im vorliegenden Projekt seien diese Vorgaben ausreichend berücksichtigt worden.

Nahezu jedes Bauvorhaben greife in Umweltbelange ein, dies werde auch weder durch die Biodiversitätskonvention noch deren Umsetzung in nationale Aktivitäten und die Gesetzgebung grundsätzlich in Frage gestellt. Da Fläche nicht grundsätzlich vermehrbar sei, gehe hierbei auch Natur und Lebensraum von Arten verloren, dies sei zutreffend. Die im Projekt vorgesehenen und ergänzend im Sachverständigengutachten als notwendig eingestuft Maßnahmen seien allerdings dazu geeignet, die Umweltbelastungen im vorliegenden Fall auf ein erträgliches Maß zu mindern. Dies gelte auch für Pflanzen und Tiere. Die Artenschutzerfordernisse würden speziell behandelt und seien ausreichend berücksichtigt.

Eine Unvereinbarkeit der S 7 West mit der Artenschutz Konvention Rio 1992 könne jedenfalls nicht erkannt werden.

Die S 7 sei mit Aalborg Charta 94 nicht vereinbar.

Die UVP-Koordination führte aus, bei der Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung komme den Kommunen eine Schlüsselrolle zu. So betone die Agenda 21 mit einem eigenen Kapitel die besondere Verantwortung und Zuständigkeit der Lokalbehörden für die Umsetzung der Ziele von Rio („Lokale Agenda 21“).

Städte und Gemeinden hätten sich seither in verschiedenen Organisationen wie z.B. ICLEI (Internationaler Rat für Kommunale Umweltinitiativen) zusammengeschlossen, um sich bei der Umsetzung der Agenda 21 und der Lokalen Agenda 21 (LA21) gegenseitig zu unterstützen. Vom 24. bis 27. Mai 1994 habe im dänischen Aalborg, von der Stadt Aalborg und der EU veranstaltet und von ICLEI inhaltlich ausgerichtet, die Europäische Konferenz über zukunftsbeständige Städte und Gemeinden stattgefunden. An ihrem Ende beschlossen die mehr als 600 Teilnehmer die sog. Charta der Europäischen Städte und Gemeinden auf dem Weg zur Zukunftsbeständigkeit (Charter of European Cities & Towns Towards Sustainability) oder kurz Charta von Aalborg.

Die Charta von Aalborg bestehe aus drei Teilen:

Teil I: Durch Konsens angenommene Erklärung: Europäische Städte und Gemeinden auf dem Weg zur Zukunftsbeständigkeit

Teil II: Die Europäische Kampagne zukunftsbeständiger Städte und Gemeinden

Teil III: In "Lokale Agenda 21" - Prozesse eintreten: Kommunale Handlungsprogramme für Zukunftsbeständigkeit

Die Europäische Kampagne zukunftsbeständiger Städte und Gemeinden habe demnach folgende Hauptaufgaben:

1. Erleichterung der gegenseitigen Unterstützung der europäischen Städte und Gemeinden bei der Gestaltung
2. Entwicklung und Umsetzung von Programmen mit dem Ziel der Zukunftsbeständigkeit
3. Sammlung und Verbreitung von Informationen über gute Beispiele auf kommunaler Ebene
4. Förderung des Grundsatzes der Zukunftsbeständigkeit in anderen Kommunen
5. Anwerbung weiterer Unterzeichner der Charta
6. Verleihung eines jährlichen Preises „Zukunftsbeständige Stadt“
7. Formulierung politischer Empfehlungen an die Europäische Kommission

8. Beiträge zu den Berichten „Zukunftsbeständige Städte“ der Sachverständigengruppe für die städtische Umwelt
9. Unterstützung von Kommunalpolitikern bei der Umsetzung geeigneter Empfehlungen und Rechtsvorschriften der Europäischen Union
10. Herausgabe eines Bulletins der Kampagne. Zur Durchführung dieser Aufgaben muss eine Kampagnen-Koordinierung eingerichtet werden.

Bei der Ausarbeitung der kommunalen Handlungsprogramme (Lokale Agenda 21) sollen folgende Schritte berücksichtigt werden:

1. Anerkennung der bestehenden Rahmenbedingungen für Planung und Finanzierung sowie anderer Pläne und Programme
2. systematische Bestimmung von Problemen und ihrer Ursachen, unter gründlicher Öffentlichkeitsbefragung;
3. Dringlichkeitsreihung von Aufgaben zur Behandlung der ermittelten Probleme;
4. Aufstellung eines Leitbildes für eine zukunftsbeständige Kommune unter Beteiligung aller Bereiche der örtlichen Gemeinschaft;
5. Prüfung und Beurteilung alternativer strategischer Möglichkeiten;
6. Aufstellung eines langfristigen kommunalen Handlungsprogrammes für Zukunftsbeständigkeit einschließlich messbarer Ziele;
7. Ausarbeitung eines Planes zur Umsetzung des Handlungsprogrammes einschließlich eines Zeitplanes sowie Festlegung der Verantwortlichkeiten der einzelnen Partner;
8. Einrichtung von Systemen und Verfahren zur projektbegleitenden Kontrolle und Berichterstattung über die Umsetzung des Programmes.

Die Charta von Aalborg sei anfangs von 80 europäischen Kommunen und 253 Vertretern internationaler Organisationen, nationaler Regierungen, wissenschaftlicher Institute, Berater und Einzelpersonen unterzeichnet worden. Durch die Unterzeichnung der Charta initiierten die Städte, Gemeinden und Kreise die Europäische Kampagne zukunftsbeständiger Städte und verpflichteten sich dazu, in „Lokale Agenda 21“- Prozesse einzutreten und langfristige Handlungsprogramme mit dem Ziel der Zukunftsbeständigkeit aufzustellen.

Seitens der Fachgutachter könne keine Unvereinbarkeit des Projektes mit der angeführten Charta erkannt werden.

Die S 7 sei mit der Aarhus Konvention 1998 nicht vereinbar.

Die UVP-Koordination führte aus, die Aarhus-Konvention sei das am 25. Juni 1998 in der dänischen Stadt Århus unterzeichnete und am 30. Oktober 2001 in Kraft getretene UN/ECE-Übereinkommen über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten.

Dieses Übereinkommen sei der erste völkerrechtliche Vertrag, der jeder Person Rechte im Umweltschutz zuschreibe.

Die Aarhus-Konvention setze sich inhaltlich aus drei „Säulen“ zusammen:

1. dem Zugang zu Informationen (Art. 4),
2. der Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren (Art. 6 - 8) und

3. dem Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten (Art. 9).

26 der 27 EU Mitgliedstaaten hätten, mit Ausnahme von Irland, die Aarhus Konvention ratifiziert und seien somit Vertragspartei geworden. Da auch die Europäische Gemeinschaft die Konvention unterzeichnet habe und im Jahr 2005 Vertragspartei geworden sei, seien entsprechende Anpassungen des EG-Rechts an die Vorgaben der Aarhus Konvention notwendig gewesen. Die Konvention sei mittlerweile durch eine Reihe von Rechtsakten umgesetzt worden.

In Österreich erfolge die Umsetzung der Konvention im Wesentlichen auf Basis von EG-Richtlinien, die die Anpassung des Gemeinschaftsrechts an die Vorgaben der Aarhus Konvention zum Ziel haben.

Österreich habe im Dezember 2007 einen ersten detaillierten Umsetzungsbericht für die 3. Vertragsstaatenkonferenz in Riga, Juni 2008, übermittelt. In diesem fänden sich die Details, wie die Konventionsartikel in Österreich umgesetzt worden seien.

Seitens der Fachgutachter könne keine Unvereinbarkeit des Projektes mit der angeführten Konvention erkannt werden.

Aufgrund der Millenniumsziele (2000) der UNO, die auch Österreich mitbeschlossen habe, sei das Projekt nicht genehmigungsfähig.

Die UVP-Koordination hielt fest, die UN-Millenniumsziele seien acht Entwicklungsziele (englisch Millennium Development Goals, MDGs) für das Jahr 2015, die im Jahr 2000 von einer Arbeitsgruppe aus Vertretern der UNO, der Weltbank, der OECD und mehreren NGOs formuliert worden seien:

1. Bekämpfung von extremer Armut und Hunger
 - Zwischen 1990 und 2015 den Anteil der Menschen halbieren, die weniger als den Gegenwert eines US-Dollars pro Tag zum Leben haben.
 - Zwischen 1990 und 2015 den Anteil der Menschen halbieren, die Hunger leiden.
 - Vollbeschäftigung in ehrbarer Arbeit für alle erreichen, auch für Frauen und Jugendliche.
2. Primarschulbildung für alle
 - Bis zum Jahr 2015 sicherstellen, dass Kinder in der ganzen Welt, Mädchen wie Jungen, eine Primarschulbildung vollständig abschließen können.
3. Gleichstellung der Geschlechter / Stärkung der Rolle der Frauen
 - Das Geschlechtergefälle in der Primar- und Sekundarschulbildung beseitigen, möglichst bis 2005 und auf allen Bildungsebenen bis spätestens 2015.
4. Senkung der Kindersterblichkeit
 - Zwischen 1990 und 2015 Senkung der Kindersterblichkeit von Unter-Fünf-Jährigen um zwei Drittel (von 10,6 Prozent auf 3,5 Prozent).
5. Verbesserung der Gesundheitsversorgung der Mütter o Zwischen 1990 und 2015 Senkung der Sterblichkeitsrate von Müttern um drei Viertel.
 - Bis 2015 allgemeinen Zugang zu reproduktiver Gesundheit erreichen.
6. Bekämpfung von HIV/AIDS, Malaria und anderen schweren Krankheiten

- Bis 2015 die Ausbreitung von HIV/AIDS zum Stillstand bringen und eine Trendumkehr bewirken.
- Bis 2010 weltweiten Zugang zu medizinischer Versorgung für alle HIV/AIDS-Infizierten erreichen, die diese benötigen.
- Bis 2015 die Ausbreitung von Malaria und anderen schweren Krankheiten zum Stillstand bringen und eine Trendumkehr bewirken.

7. Ökologische Nachhaltigkeit

- Die Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung in der Politik und den Programmen der einzelnen Staaten verankern und die Vernichtung von Umweltressourcen eindämmen.
- Den Verlust der Biodiversität verringern, bis 2010 eine signifikante Drosselung der Verlustrate erreichen.
- Bis 2015 Halbierung des Anteils der Menschen ohne dauerhaft gesicherten Zugang zu hygienisch einwandfreiem Trinkwasser (von 65 Prozent auf 32 Prozent).
- Bis 2020 eine deutliche Verbesserung der Lebensbedingungen von mindestens 100 Millionen Slumbewohnern und -bewohnerinnen bewirken.

8. Aufbau einer globalen Partnerschaft für Entwicklung

- Weitere Fortschritte bei der Entwicklung eines offenen, regelgestützten, berechenbaren und nicht diskriminierenden Handels- und Finanzsystems. Dies umfasst die Verpflichtung zu verantwortungsbewusster Regierungsführung, zu Entwicklung und zur Senkung der Armut - sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene.
- Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse der am wenigsten entwickelten Länder Least Developed Countries. Das beinhaltet den Abbau von Handelshemmnissen, Schuldenerleichterung und -erlass, besondere finanzielle Unterstützung der aktiv um Armutsminderung bemühten Länder.
- Den besonderen Bedürfnissen der Binnen- und kleinen Insel-Entwicklungsländern Rechnung tragen.
- Umfassende Anstrengungen auf nationaler und internationaler Ebene zur Lösung der Schuldenprobleme der Entwicklungsländer.
- In Zusammenarbeit mit den Entwicklungsländern Strategien zur Schaffung menschenwürdiger und sinnvoller Arbeitsplätze für junge Menschen erarbeiten und umsetzen.
- In Zusammenarbeit mit den Pharmaunternehmen Zugang zu unentbehrlichen Arzneimitteln zu erschwinglichen Preisen in Entwicklungsländern gewährleisten.
- In Zusammenarbeit mit dem privaten Sektor dafür sorgen, dass die Vorteile neuer Technologien, insbesondere von Informations- und Kommunikationstechnologien, von Entwicklungsländern genutzt werden können.

Seitens der Fachgutachter könne keine Unvereinbarkeit des Projektes mit den angeführten Millenniumszielen erkannt werden.

Nachweislich würden mehr Menschen neben als auf der Autobahn sterben, in der Europa-Charta sei ein Grundrecht auf ein gesundes und langes Leben enthalten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte aus, die Lebenserwartung der Menschen habe sich in den letzten 50 Jahren deutlich erhöht, so liege das mittlere Sterbealter heute bei ca. 80 Jahren. Heute leben mehr Menschen in Städten, als auf dem Lande. Es liege in

der Natur der Dinge, dass die Schadstofflast in Städten deutlich höher liege und dennoch steige die Lebenserwartung. Das Leben als direkter Anrainer einer Autobahn stelle dann ein besonders Risiko für die Gesundheit dar, wenn auf der Autobahn die Frequenz des Verkehrs ein Ausmaß annehme, dass die Konzentration der Schadstoffe ein Ausmaß annehme, bei dem die Gesundheit negativ beeinflusst werde. Ein UVP-Verfahren diene unter anderem zu analysieren, ob für die betroffenen Bürger ein Gesundheitsrisiko vorliege. Eine Umweltverträglichkeit eines Projektes liege erst dann vor, wenn dieses Risiko ausgeschlossen werden könne. Festgehalten wird, dass der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin eine Gesundheitsgefährdung durch das Projekt ausgeschlossen hat.

V. Auseinandersetzung mit den im Rahmen der mündlichen Verhandlung vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen

V.1. Allgemeines

Im Folgenden werden die im Rahmen der mündlichen Verhandlung erhobenen zusätzlichen Einwendungen und die diesbezüglichen Antworten der Sachverständigen zusammengefasst wiedergegeben. Einwände zum gleichen Fachbereich wurden weitgehend zusammengeführt und soweit möglich auch gemeinsam beantwortet.

V.2. Vorbringen im Rahmen der mündlichen Verhandlung

Es erfolgt zunächst eine Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen aus fachlicher Sicht. Unter Punkt XIV. wird auf die in den Stellungnahmen aufgeworfenen Rechtsfragen eingegangen.

V.2.1. Vorbringen der Marktgemeinde Rudersdorf

Der Bürgermeister der Marktgemeinde Rudersdorf forderte – gestützt auf eine schalltechnische Stellungnahme von Möhler und Partner, Beratende Ingenieure für Schallschutz und Bauphysik, vom 14. September 2009 – als Kompensation der durch die S 7 verursachten Lärm-Mehrbelastung weitere Lärmschutzmaßnahmen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Erschütterungen und Sekundärschall bestätigte, dass der Tunnel Rudersdorf ein Bereich sei, dem aus Sicht des Fachbereiches Erschütterungen und Sekundärschall besonderes Augenmerk zu schenken sei. Es seien daher in den Maßnahmen des UVG strenge Grenzwerte und ein umfangreiches Messprogramm vorgesehen.

Die Feststellung des Gebäudezustandes habe vor Beginn der Bauarbeiten zu erfolgen. Zugleich finden diese Erhebungen jedoch möglichst kurzfristig (wenige Wochen) vor Baubeginn statt, damit eindeutig feststehe, ob etwaige Schäden durch den Tunnelbau entstanden seien oder schon vorher bestanden haben.

Im Tunnelbau werde grundsätzlich aus Standsicherheits- und Arbeitssicherheitsgründen angestrebt, die Vortriebsarbeiten rund um die Uhr zu betreiben. Bei den besonderen Verhältnissen

am Tunnel Rudersdorf könnten jedoch bestimmte Arbeiten, besonders Bohrarbeiten die Nachtruhe der Anrainer stören. Daher sei a priori ein Nachtarbeitsverbot für bestimmte Arbeiten verhängt worden, das erst aufgehoben werden dürfe, wenn durch Messungen die Einhaltung der Grenzwerte nachgewiesen sei.

Sprengungen seien nach Angaben der Projektwerberin nicht vorgesehen. Dennoch seien Grenzwerte für Immissionen der Sprengarbeiten verhängt worden, um alle möglichen Fälle abdecken zu können. Bei Sprengungen in der Nacht könne ein Nachtsprengverbot verhängt werden, wenn die Grenzwerte überschritten werden. Nacharbeits- und Nachtsprengverbote beziehen sich normgemäß auf die Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr.

Eine Festlegung der beweiszusichernden Gebäude mit den Anrainern und den örtlichen Interessensvertretern werde positiv gegenübergestanden. Es würden entsprechende Maßnahmenforderungen vorgeschrieben.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führte Folgendes aus:

Zum Punkt Vorgesehene Schallschutzmaßnahmen zu möglichst frühem Zeitpunkt

Für passive Schutzmaßnahmen sei diese Vorgangsweise vorgesehen. Die vorzeitige Anordnung aktiver Maßnahmen an der S 7 sei im Hinblick auf das Baugeschehen und die hierfür benötigten Flächen zu sehen.

Zum Punkt Betriebszeiten werktags auf 07:00 – 20:00 zu beschränken

Die in den Maßnahmen festgelegten Arbeitszeiten seien auf den lärmtechnischen Tageszeitraum 06:00 – 22:00 Uhr bezogen und mit einem Maximalwert angegeben, zu dessen Einhaltung Kontrollmessungen durchzuführen seien.

Zum Punkt Ort der Kontrollmessungen mit der Gemeinde und den betroffenen Eigentümern abzustimmen

Für Reklamationen stehe die RVS-Fachperson als Ansprechstelle zur Verfügung. Dieser obliege die Festlegung repräsentativer Messorte.

Zum Thema Messdokumentationen sind der Gemeinde und den Grundbesitzern vorzulegen

Dies sei allenfalls mit der PW gemeinsam festzulegen.

Zum Thema Leiser Fahrbahnbelag

Zur Wahl stünden lärmmindernde offenporige Asphalte oder lärmmindernde Splitt-Mastix-Asphalte. Offenporige Beläge erforderten im Winter erhöhten Streusalzeinsatz (Chloridproblematik). Lärm-mindernde Beläge hätten generell eine Lärm-minderungserwartung, die unter dem Prognosehorizont liege. Nach Inbetriebnahme der S 7 seien Kontrollmessungen vorgesehen. Lärm-mindernde Beläge seien eine Möglichkeit, um auf allf. Überschreitungen zu reagieren.

Zur Frage der Deponien als Schallschutzwälle

Grundsätzlich sei diese Überlegung positiv zu sehen, falls eine entsprechende Grundinanspruchnahme möglich sei.

V.2.2. Vorbringen der Gemeinde Bad Blumau

Für die Gemeinde Bad Blumau erstattete DI Ulrich Möhler – gestützt auf seine schalltechnische Stellungnahme vom 14. September 2009 – folgende Verbesserungsvorschläge für den Ortsteil Jobs der Gemeinde Bad Blumau: leiser Fahrbelag sowie Deponien, die als Schallschutzwälle mit einer Höhe von mindestens 3,0 m über der Fahrhahnoberkante ausgebildet werden.

Die Projektwerberin führte dazu aus, dass Schallschutzdämme Bestandteil des Projektes seien. Der Aushub bzw. das Überschussmaterial aus den Tunnels werde im Projekt, soweit verfügbar, für LS-Wälle verwertet. Daher sei diese Forderung bereits umgesetzt. Eine weitere Reduktion der Schallimmissionen durch Beläge sei aus fachlicher Sicht nicht notwendig, die Richtwerte würden eingehalten.

Die Untersuchung zur S 7 sei normgerecht mit konventioneller Fahrhahndecke durchgeführt worden. Sämtliche Grenzwerte würden eingehalten, daher sei der Einsatz lärmindernder Asphaltdecken aus fachlicher Sicht nicht notwendig.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führte zu den Themen „lärmindernder Belag“ und „Schallschutzwälle“ aus wie zuvor zum Vorbringen der Marktgemeinde Rudersdorf.

V.2.3. Vorbringen der Gemeinde Hainersdorf

Der Bürgermeister der Gemeinde Hainersdorf forderte, dass Baustellentransporte nicht durch Riegersdorf geführt werden und dass zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen an der A 2 gesetzt werden. Der Gutachter Ing. Ulrich Möhler erstattete – gestützt auf seine schalltechnische Stellungnahme vom 14. September 2009 – für die Gemeinde Hainersdorf folgende Verbesserungsvorschläge, um einen wirkungsvollen Schallschutz zu erreichen:

- Einbau eines lärmarmen Fahrhahnelags auf der A 2 und der S 7
- Einsatz von gekrümmten Schallschutzwänden gleicher Höhe, um eine wirkungsvollere Abschirmwirkung der Wände bei gleicher Höhe erzielen zu können
- Einsatz einer Mittelwand zwischen den Hauptrichtungsfahrhahnen A 2 sowie zwischen den Hauptrichtungsfahrhahnen und den Rampen
- Verlängerung der Schallschutzwand in Richtung Norden zum Schutz des nördlichen Bauungsrandes von Hainersdorf

Die Projektwerberin verwehrt sich gegen den Vorwurf, die Vorbelastung sei, wie behauptet, „hochgejubelt“ worden. Die Lage des Knotens sei so gewählt worden, dass auf Basis der topographischen Situation (Einschnitt der A2) die Querung der A 2 durch die Rampen des Knotens weitgehend niveaugleich mit dem Gelände durchgeführt werden könne. Eine Verlegung des Knotens nach Norden würde eine Führung der Rampen über Niveau bedingen und damit zu einer Verschlechterung der Lärmsituation für Hainersdorf führen.

Es sei kein Baustellenverkehr durch das Siedlungsgebiet von Riegersdorf im Projekt geplant. Die Baustellenzufahrt Großwilfersdorf führe auf 100m auf der L403 (östlich der A2), münde dann in die Baustellenzufahrt von Großwilfersdorf.

Der Dauermesspunkt 1 sei sehr nahe an der Straße situiert. Ein anderer Messpunkt, z. B. 30-40 m entfernt, würde aufgrund der natürlichen Schallpegelabnahme mit der Entfernung bereits eine Abnahme um 10 dB abbilden. Unter Berücksichtigung von weiteren Abschirmungseffekten, z.B. durch Gebäude, sei der in der UVE dargestellte Wert durchaus plausibel. Die Lärmsituation in Riegersdorf werde im Bestand neben der A 2 Süd Autobahn speziell für die straßennahen Objekte entlang der Ortsdurchfahrt ganz wesentlich von der Landesstraße L 403 bestimmt. Im Technischen Bericht zur Lärmuntersuchung (Einlage 4.4.1) sei auf Seite 61 (in der Fragenbeantwortung werde irrtümlicherweise die Seite 58 erwähnt) dazu für Riegersdorf eine Detailbeurteilung der Lärmsituation dargestellt.

Das vorliegende Schallschutzkonzept für Riegersdorf in Form der straßenseitigen Lärmschutzmaßnahme – LS-Wand entlang der Rampe 2 ab km 0.590 bis km 1.780 (parallel zur A 2 Rfb. Graz) – berücksichtige sehr wohl eine kombinierte Schallabschirmung für das bestehende und geplante hochrangige Straßennetz.

Die Immissionen der S 7 seien mit kleiner 45 dB im, aus schallschutztechnischer Sicht, ungünstigeren Nachtzeitraum zu erwarten. Infolge der vorliegenden Lärmschutzmaßnahme seien im hochrangigen Straßennetz schalltechnische Verbesserungen von bis zu 5 dB zu erwarten. In Bezug auf die Gesamtlärmsituation (inkl. Landesstraßen) sei aufgrund des z. T. sehr dominierten Einflusses der L 403 an dem exponiert gelegenen Messpunkt (DMP-1) mit einer weitestgehend unveränderten Lärmsituation zu rechnen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führte Folgendes aus:

Zur Behauptung Das Ergebnis eines Messpunktes in Hainersdorf sei nicht glaubwürdig (Differenz von ca. 20 dB)

Der Gutachter DI Möhler spreche das berechnete Ergebnis eines Immissionspunktes in Hainersdorf/Riegersdorf an (Projektseinlage 4.4.1, Seite 58). Die Vorbelastung durch den Verkehrslärm der A 2 erscheine ihm zu hoch. Der Sachverständige hielt dem entgegen, dass die Projektwerberin das Lärmprojekt auf Basis der RVS 04.02.11 erstellt habe. Die Ergebnisse seien geprüft worden und seien schlüssig und plausibel. Die Lärmsituation entlang der L403 unterliege nicht den S 7-verursachten Richt- und Zielwerten (55 dB tags / 45 dB nachts), sondern den Grenzwerten (60 dB tags / 50 dB nachts).

Zum lärmarmen Fahrbahnbelag für A2 und S7

Zu diesem Punkt führte der Sachverständige aus wie zum Vorbringen der Marktgemeinde Ruedersdorf.

Zu den Materialtransporten auf der L403

Im Bereich der L403-Querung durch die A 2 benütze der Bauverkehr die L403 auf eine Länge von ca. 100 m. Der Lärmberechnung für die Bauphase sei ein „worst-case-Szenario“ für den maximalen Baufall zugrunde gelegt worden. Zur Einhaltung der vorgegebenen Ziel- und Richtwerte seien Kontrollmessungen vorgesehen. Bei Überschreitung seien Maßnahmen umzusetzen.

Zur Verlängerung der Schallschutzwand in Richtung Norden

Der Einsatz derartiger Maßnahmen sei lärmtechnisch sinnvoll, da sie einer Reduzierung der Lärmsituation dienen. Vorhabenskausal seien jedoch unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit die Ziel- und Richtwerte zu erfüllen.

Die Festlegung der Knotenlage sei entsprechend den Ergebnissen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung im Zuge des Trassenauswahlverfahrens erfolgt.

Zum Baustellenverkehr

Das worst case Szenario sei dargestellt und berechnet worden; Maßnahmen seien vorgesehen.

V.2.4. Vorbringen der Gemeinde Altenmarkt

Für die Gemeinde Altenmarkt forderte Herr DI Ulrich Möhler – gestützt auf seine schalltechnische Stellungnahme vom 14. September 2009 – eine Verlängerung der Unterflurtrasse, die Erhöhung der geplanten Schallschutzmaßnahmen im Westen der Unterflurtrasse sowie den Einsatz gekrümmter Lärmschutzwände anstelle des vorgeschlagenen 6,5 m hohen Lärmschutzdammes östlich der Unterflurtrasse.

Die Projektwerberin hielt dem entgegen, dass die Länge der Unterflurtrasse Speltenbach so gewählt worden sei, dass alle Grenzwerte eingehalten würden.

Für Speltenbach seien Lärmzunahmen durch die S 7 zu erwarten, da dieser Bereich sehr gering vorbelastet sei. Diese Lärmzunahmen bewegten sich aber innerhalb der für die Beurteilung der Auswirkungen festgelegten Richtwerte. Daher existiere aus fachlicher Sicht kein Handlungsbedarf zur Verlängerung der Unterflurtrasse. Anschließend an die Unterflurtrasse seien darüber hinaus Lärmschutzdämme vorgesehen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führte aus, eine Verlängerung der Unterflurtrasse Speltenbach sei lärmtechnisch sinnvoll, da sie einer Verschlechterung der Lärmsituation in Speltenbach entgegenwirke. Vorhabenskausal seien jedoch unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit die Ziel- und Richtwerte (55 dB tags / 45 dB nachts) zu erfüllen.

Zur Forderung der Erhöhung der geplanten Schallschutzmaßnahmen im Bereich Speltenbach sei festzuhalten, dass Einzelfälle betrachtet werden müssen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd wies darauf hin, dass er aus wildökologischer und jagdlicher Sicht die Verlängerung der Unterflurtrasse Speltenbach als unbedingt erforderliche Maßnahme nicht einfordern könne, da man über andere Maßnahmen die

Umweltverträglichkeit erreichen könne. Es sei ein Bündel an Maßnahmen vorgesehen, welche die Einstände und Leitstrukturen schaffen und auch die Jagdausübung im nötigen Ausmaß sicherstellen. Ein großräumigeres Ausweichen des Wildes nach Osten, Westen, Süden und über die Unterflurtrasse Speltenbach auch nach Norden sei gegeben; eine Inselsituation werde insbesondere für das Rehwild nicht erreicht. Dennoch sei unbestritten, dass die Verlängerung der Unterflurtrasse eine wesentliche Verbesserung der ökologischen Situation bedeuten würde.

Ein Vertreter der Gemeinde Altenmarkt brachte weiters vor, dass der bestehende Verbindungsweg zwischen dem Objekt Nr. S7.11-E in Richtung Osten bis zum Tunnelportal Speltenbach teilweise nicht befahrbar sei und dieser Weg wieder derart zu ertüchtigen sei, dass er in seiner ganzen Länge befahrbar sei.

Die Projektwerberin führte aus, im Rahmen der Erarbeitung des Projektes sei die Erhaltung der Wege und Wegbeziehungen berücksichtigt worden, wofür Gespräche mit Betroffenen geführt worden seien.

Beginnend von der L 439 gebe es nordseitig im Wald und südseitig im Ackerland bestehende Wege, die auch künftig aufrecht blieben. Die Verbindung der Nord-Süd verlaufenden Wege werde mit einer Überführung über die S 7, im Bereich des Katzelgrabens über die künftige Unterflurtrasse und weiter östlich bei der bestehenden Wegverbindung zur L 401 aufrecht erhalten. Abstimmungsgespräche für die Planung des Wegenetzes seien nicht nur durch die technische Planung, sondern auch durch Vertreter der Fachbereiche Forstwirtschaft und Landwirtschaft geführt worden. Die Summe dieser Erkenntnisse habe die eingereichte Wegeplanung ergeben.

Die seitens der Gemeinde Altenmarkt angesprochene Wegeverbindung werde ertüchtigt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft wies darauf hin, dass im UVP-TGA „Forstwirtschaft“ Maßnahmen vorgesehen seien, wonach das bestehende Forst- und Güterwegenetz während der gesamten Bau- und Betriebszeit soweit aufrechtzuerhalten sei, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können. Bewirtschaftungerschwernisse und -einschränkungen seien angemessen zu entschädigen. Die von der Gemeinde Altenmarkt geforderte Wegeverbindung (Adaptierung eines vorhandenen Weges, so dass eine Befahrbarkeit mit land- und forstwirtschaftlichen Maschinen möglich sei) sei im Sinne dieser Maßnahmen.

V.2.5. Vorbringen des Wasserwirtschaftlichen Planungsorgans für das Land Burgenland

Ein Vertreter des Wasserwirtschaftlichen Planungsorgans für das Land Burgenland erstattete ein Vorbringen zum Bereich der Trink- und Nutzwasserversorgung sowie zum Bereich des Hochwasserschutzes.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Oberflächengewässer führte aus, die im Projekt dargestellten Lärmschutzdämme würden auch hinsichtlich der Veränderung der natürlichen Abflussverhältnisse im Projekt berücksichtigt. Würden nun zusätzlich Lärmschutzdämme (Erdwälle)

errichtet, so müsse die Auswirkung dieser auf die Veränderung der natürlichen Abflussverhältnisse geprüft werden und unter Umständen Maßnahmen gesetzt werden.

Die Projektwerberin führte aus, das Thema Hochwasserschutz Rudersdorf sei seit Beginn der Planungen im Jahre 2003 in den vergangenen Jahren laufend mit den Projektträgern abgestimmt und besprochen worden. Nachdem auch nach einer mehr als 5-jährigen Planungszeit kein verbindliches Projekt zum HW-Schutz Rudersdorf vorliege, geschweige denn zur Bewilligung eingereicht worden sei (das wasserwirtschaftliche Planungsorgan spreche dem entsprechend auch bis dato noch von bloßen „Variantenstudien“), sei in Gesprächen mit zuständigen Entscheidungsträgern festgelegt worden, dass etwaige künftige Planungen zum Rückhaltebecken sich an der Planung der S 7 orientieren würden. Wesentlich sei festzuhalten, dass mit dem Projekt S 7 aus Sicht der ASFINAG keinerlei Behinderung eines etwaigen künftigen Hochwasserrückhalteprojektes verbunden sei. Das eingereichte Projekt zur S 7 beeinträchtigt die Hochwassersituation für Rudersdorf nicht.

Das Lafnitztal sei von Heiligenkreuz bis zur Safenmündung mit einer „2D-Modellierung“ untersucht worden. In das hydraulische Modell seien die verschiedenen Varianten eingearbeitet worden. Für den Siedlungsraum Rudersdorf ergäben sich im Rahmen dieser Untersuchung mit und ohne S 7 die gleichen Hochwassersituationen.

Aus Gründen der Naturverträglichkeit seien keine Eingriffe in die Ufer und Gehölze vorgesehen. Die Widerlager seien ausreichend von den Ufern der Lafnitz und des Lahnbaches entfernt worden – Brückenspannweiten seien über 100m – auch die Pfeiler seien derart situiert, dass sie die Ufer nicht beeinträchtigten.

Für die Festlegung der Brückenspannweiten zur Querung der Lafnitz und des Lahnbaches sei nicht der Hochwasserabfluss ausschlaggebend gewesen, sondern die Erhaltung der Funktion der Natura 2000 Gebiete in Hinblick auf die Durchführung einer Naturverträglichkeitsprüfung. Die Lösung der Hochwasserproblematik von Rudersdorf sei nicht Aufgabe des Projektes S 7 bzw. nicht Gegenstand des vorliegenden Genehmigungsverfahrens.

V.2.6. Vorbringen des Wasserverbandes „Unteres Lafnitztal“

Ein Vertreter des Wasserverbandes „Unteres Lafnitztal“ erstattete insbesondere Verbesserungsvorschläge im Zusammenhang mit den Auswirkungen des Projektes auf die öffentliche Wasserversorgung und auf den Grundwasserkörper.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser trug den Vorschlägen des Wasserverbandes „Unteres Lafnitztal“ Rechnung und änderte die Maßnahmen 4, 27 und 28 des Fachbereiches Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser entsprechend ab. Weiters erläuterte der Sachverständige, dass alle Wässer projektgemäß über Gewässerschutzanlagen geführt und Schadstoffe in den vorgesehenen Bodenpassagen gereinigt würden. Hinsichtlich der Einhaltung der Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinien werde auf Berechnungen der Projektwerberin hingewiesen, die für die den einzelnen Gewässerschutzanlagen nächstgelegenen Brunnen (einige 100 m) die Einhaltung der Grenzwerte belegten. Abschließend werde noch auf ein

umfangreiches Beweissicherungsprogramm im Abstrom der einzelnen Gewässerschutzanlagen hingewiesen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Straßenwässer, Tunnelwässer führte aus, die Straßenoberflächenwässer würden im Regelfall über Gewässerschutzanlagen (zweiteilig bestehend aus Absetzbecken, Zwischenbauwerk, Filterbecken) nach dem Stand der Technik behandelt. Als zusätzliche Maßnahme werde zur Kontrolle der Reinigungsleistung ein Kontrolldrainagesystem vorgeschrieben, damit vor Ort die Wirksamkeit überprüft werden könne (zB. Austausch des Filtermaterials).

V.2.7. Vorbringen der Agrargemeinschaft - Bauernsondergut Großwilfersdorf

Der Obmann der Agrargemeinschaft - Bauernsondergut Großwilfersdorf, Herr Freiburger, brachte vor, beziehend auf die Stellungnahme 1101 werde auf die daraus entstandene Maßnahme zur Beweissicherung aus Sicht der Gemeinschaft verzichtet, da das Trattenbründl vom Vorhaben nicht direkt betroffen sei.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser führte aus, seitens des zuständigen Obmanns der Agrargemeinschaft – Bauernsondergut Großwilfersdorf – sei in einer Stellungnahme vom 13.2.2009 darauf aufmerksam gemacht worden, dass in der Parzelle Nr.3164/71 eine Quelle als von alters her bekanntes „Brünntl“ bestehe und seitens der Agrargemeinschaft darauf Wert gelegt werde, dass dieses erhalten bleibe. Seitens des Sachverständigen seien daraufhin mehrere Auflagen vorgeschlagen worden, die einen gesicherten Weiterbestand der Quelle ermöglichen sollten. In der mündlichen Verhandlung habe Obmann Freiburger klargelegt, dass die Quelle schon mehrfach trocken gefallen sei. Weiters habe Hr. Freiburger festgestellt, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen über das Ziel hinaus schießen würden und seitens der vertretenen Agrargemeinschaft als nicht erforderlich angesehen würden. Lediglich ein einfaches Freigraben mittels Bagger sollte seitens des Projektwerbers erfolgen.

Dem Rechnung tragend würden die im Teilgutachten formulierten Maßnahmen Nr. 4 und 12 des Fachbereiches Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser entsprechend abgeändert, Maßnahme Nummer 26 entfalle vollständig.

V.2.8 Vorbringen der Umweltschutzbehörde Steiermark

Die Umweltschutzbehörde des Landes Steiermark forderte Ergänzungen im Bereich des Fachgebietes Lärm. In der Bauphase sollten gemäß ÖAL-Richtlinie 3/1 anrainerseitig relevanten Bauarbeiten um 20.00 Uhr enden. Bei der Bestellung der gemäß RVS 04.05.11 einzusetzenden Sonderbauaufsicht Lärm sollten bestimmte Kriterien (Akkreditierung für Schallmesstechnik, Festlegung eines genauen Prüfrasters, Information durch Projektwerberin) eingehalten werden. Für die Betriebsphase werden als mögliche weitere Schallminderungsmaßnahmen die schallabsorbierende Auskleidung der Tunnelportale und die Verwendung von „Schläferrillen“ im Nahbereich der Wohnobjekte vorgeschlagen. Weitere Messpunkte sollten einbezogen werden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führte dazu Folgendes aus:

Um die Bauabwicklung nicht zu sehr einzuschränken, sei für die Arbeitszeit der Tageszeitraum festgelegt worden. Die personelle Voraussetzung für die Sonderfachperson Lärm sei in der RVS 04.05.11 geregelt.

Die Lage der lärmtechnischen Kontrollmesspunkte für die Bauphase solle von der vorgesehenen lärmtechnischen Fachperson entschieden werden, da diese besser auf die Bauphasenbezogene Situation eingehen könne. Der Vorgabenkatalog für die Bauphase werde mit der Umweltbaubegleitung abgestimmt. Die lärmtechnische Fachperson sei ein Organ der Umweltbaubegleitung.

Die Portalwirkung sei bei der lärmtechnischen Berechnung berücksichtigt worden. Eine absorbierende Auskleidung der Tunnelportale werde nach Erfordernis (Einhaltung der Ziel- und Richtwerte) eingesetzt. Die Notwendigkeit für „Schläferrillen“ sei dzt. nicht gegeben, könne jedoch aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht ausgeschlossen werden.

Als Maßnahmen seien in der Betriebsphase 14 Kontrollmesspunkte vorgesehen, die entsprechend RVS 04.02.11 nahe der Emissionsachsen liegen. Das Ergebnis von Messpunkten in größerer Entfernung werde durch die meteorologischen Bedingungen beeinflusst, sodass die nachgerechneten Werte mit den Referenzwerten nicht mehr eindeutig vergleichbar seien. Die zusätzlich vom TÜV vorgeschlagenen Messpunkte seien daher nicht sinnvoll.

Die Projektwerberin brachte vor, eine Einschränkung der Bauzeit werde seitens der ASFINAG als sehr problematisch eingeschätzt, weil mit dieser Einschränkung ein flexibler Bauablauf nicht mehr gewährleistet werden könne. Eine Bauzeitverlängerung, Mehrkosten und eine signifikant höhere Mehrbelastung der betroffenen Bevölkerung wären die unmittelbaren Folgen einer derartigen Vorschreibung.

Schläferrillen seien eine sicherheitstechnische, keine schallmindernde Maßnahme. Mit Schläferrillen werde ein Abkommen von der Fahrbahn verhindert (z.B. im Fall von Sekundenschlaf).

Zum Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima brachte die Umweltschlichterin vor, die vom behördlichen Sachverständigen vorgeschriebenen, unbedingt erforderlichen Maßnahmen zur Staubminderung in der Bauphase seien aus Sicht der Umweltschlichterschaften positiv. Es erscheine jedoch nicht zweckmäßig, die ökologische Bauaufsicht für diesbezügliche Überwachungstätigkeiten heranzuziehen. Stattdessen sollte für die Bauphase eine Sonderfachperson aus dem Fachbereich Luftreinhaltung gemäß RVS 04.05.11, Punkt 6 eingesetzt werden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima wies darauf hin, dass im UVP-Teilgutachten als Maßnahme 20 Folgendes vorgesehen sei:

„20. Die Baustellen sind während der Bauphase von einer fachlich einschlägig qualifizierten ökologischen Bauaufsicht (Umweltbaubegleitung) laufend zu überprüfen. Die ökologische Bauaufsicht hat die Umsetzung der vorgeschriebenen Maßnahmen zu veranlassen.“

Auf Anregung der Steiermärkischen Umweltschutzbehörde würden die Maßnahmen 0.0 und 0.3 im Umweltverträglichkeitsgutachten dahingehend präzisiert, dass explizit auf eine luftschadstofftechnische Bauaufsicht und staubintensive Bauphasen Bezug genommen werde.

Zum Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume erstattete die Umweltschutzexpertin für das Land Steiermark insbesondere ein Vorbringen zu den Auswirkungen des Projektes auf die Lebensräume Waldrand Commendewald, Ledergassler Wald und Edelseewald, welche als hochwertig und sehr hochwertig im Ist-Zustand zu beurteilen seien, was seitens des behördlichen Sachverständigen nicht entsprechend gewürdigt werde. Weiters ging die Umweltschutzexpertin auf die Zerstörung der Feuchtwiese nördlich von Speltenbach ein. Dieser Biotoptyp sei in der Region einzigartig und wegen seiner langen Entwicklungszeit nicht regenerierbar, seine Zerstörung daher jedenfalls wesentlich und auch für die Umweltverträglichkeit des Vorhabens relevant.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume führte aus, für die Bewertung der Waldkomplexe Commendewald, Ledergasslerwald und Edelseewald spielten die für große Flächen bzw. diese Waldkomplexe ausschlaggebenden Artengruppen der Fledermäuse, Vögel und/oder Amphibien eine vorrangige Rolle; sie seien hier für die Gesamtbewertung ausschlaggebend und hätten auch zu ergänzenden Maßnahmen geführt, die der hohen Bedeutung nach Ansicht des Sachverständigen angemessen seien. Hohe Bewertungen der Waldränder seien selbstverständlich in diesem Rahmen erkannt und nach Erfordernis berücksichtigt worden. Es sei speziell auch auf die zusätzlich geforderte Maßnahme M(TGA_06)_09 (S. 83 des SV-TGA) im Ledergasslerwald zu verweisen, die insgesamt Arten von Wald-Offenland-Übergangsbereichen zugutekomme.

Die grundsätzliche Auffassung, wonach Flächenverluste mit Flächen auszugleichen seien, werde, soweit sie immer die Neuentwicklung von Flächen als Ersatz für Flächenverluste erfordern sollte, vom Sachverständigen nicht geteilt. Auf die besondere Bedeutung von Optimierungsmaßnahmen sei in der vorherigen Beantwortung bereits hingewiesen worden. In einer abschließenden Bilanz müsse im Rahmen des naturschutzrechtlichen Verfahrens – nach Festlegung aller konkreter Flächen – aber jedenfalls eine Gesamtbilanz erstellt werden, in der Beeinträchtigungen und Aufwertungen gegenüber gestellt seien. Die bisherige Bilanzierung der Projektwerberin sei aufgrund ergänzend erforderlicher Maßnahmen und der teils noch unkonkreten Festlegung mit Poolflächen nur als vorläufig anzusehen, mit dem Flächenbedarf der ergänzenden Maßnahmen zusammen aber in einer hinreichenden Größenordnung.

Zum Vorbringen, dass die Bewertung des Naturwaldbereiches am Übergang Edelseewald – Schröttenwald fachlich falsch sei, erfolge wiederum der Verweis auf die Gesamtbewertung für die o. g. Artengruppen der Fauna, welche jedenfalls teilweise höher und hier ausschlaggebend sei. Eine Detailprüfung und Kommentierung sei nur für Bereiche erfolgt, die dort auch zu anderen Konsequenzen in der Planung geführt hätten. Dies sei hier nicht der Fall. Dem Bestand werde keine so hohe Bedeutung beigemessen, dass gerade hierdurch eine Trassenverschiebung erforderlich gewesen wäre. Diese Beurteilung stütze sich nicht nur auf die Daten der UVE, sondern auch auf die eigene Gesamteinschätzung des Sachverständigen, die sowohl in Bewertung des Eingriffssachverhaltes wie auch im resultierenden Maßnahmenkonzept von den Unterlagen der Projektwerberin abweiche.

Bei der Angabe „L 204“ handle es sich leider um ein Versehen, es handle sich um die L 401, wie an den entsprechenden Stellen des SV-TGA zu korrigieren sei.

Bezüglich der Feuchtwiese nördlich von Speltenbach sei vom Sachverständigen eine Abweichung gegenüber der Bewertung der Eingriffsschwere durch die Projektwerberin konstatiert worden, v. a. aufgrund der erforderlichen Entwicklungsdauer und Prognosefragen. Trotz Zerstörung der Fläche erreiche der Eingriffssachverhalt bezüglich dieser einzelnen, relativ kleinen Fläche, vor dem Hintergrund der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sowie des Biotoptyps (im regionalen/überregionalen Rahmen wiederum nicht so schützenswert), aber keine solche Schwere, dass daraus aus Sicht des Sachverständigen eine Unverträglichkeit des Projektes zu konstatieren wäre.

Die Bewertung des Sachverständigen enthalte eine Maßnahme, wonach die hohe Dammlage der S 7 im Ledergassler Wald für zusätzliche Maßnahmen zu nützen sei, lediglich als ergänzenden Vorschlag, diese Zuordnung sei in Kap. 6.3 des SV-TGA begründet und sei nicht in der mündlichen Verhandlung abweichend kommentiert worden.

Die Auffassung der Umweltschutzbehörde, dass die Ausgleichsflächen und vorgesehenen bzw. als ergänzend erforderlichen Maßnahmen zwingend erforderlich seien, werde geteilt. Es werde aber darauf hingewiesen, dass eine Konkretisierung im nachfolgenden naturschutzrechtlichen Verfahren jedenfalls nur bei ausreichender Flächenverfügbarkeit und Qualität zu einer Genehmigungsfähigkeit führen könne. Die vorgesehenen Maßnahmenansätze würden grundsätzlich als durchführbar eingeschätzt, hinsichtlich der exakten Lage und Abgrenzung bestehe bei vielen Maßnahmen ein ausreichender Spielraum.

Die Projektwerberin führte aus, das UVP-G sehe die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten für alle Maßnahmen vor, die zur Herstellung der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens erforderlich seien. Im Übrigen erlaube das teilkonzentrierte Genehmigungsregime die Beibringung zivilrechtlicher Vereinbarungen zu benötigten ökologischen Ausgleichsflächen bis zur naturschutzrechtlichen Bewilligung. Aus Erfahrung mit vergleichbaren Projekten sei zu ergänzen, dass auf Zwangsrechte nur in weniger als 1% aller Flächen zurückgegriffen werden müsse.

Hinsichtlich der Thematik des Landschaftsbildes verwies die Umweltschutzbehörde des Landes Steiermark auf eine gutachterliche Stellungnahme von Frau Prof. DI Dr. Brandenburg, BOKU, vom September 2009. In diesem Gutachten wird im Wesentlichen kritisiert, dass die Einreichunterlagen unvollständig und unzureichend seien (z.B. fehle eine 3D-Visualisierung). Fehlende Unterlagen müssten nachgereicht werden bzw. unzureichend ausgeführte Unterlagen ergänzt werden. Weiters enthält das Gutachten detaillierte Kritik an einzelnen Aussagen der UVE sowie an der Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Landschaftsbild zum Vorbringen der Umweltschutzbehörde Steiermark im Rahmen der öffentlichen Auflage. Im Gutachten werden schließlich diverse Maßnahmen vorgeschlagen, um die Einbindung der Trasse in die Landschaft zu verbessern.

Die Projektwerberin wies darauf hin, dass es eine 3D-Visualisierung gebe, die eingangs der Verhandlung sowie im Zuge der letzten Planungsausstellung im Februar 2009 gezeigt worden

sei. Die Maßnahmen zum Thema Landschaftsbild würden seitens der Projektwerberin als ausreichend erachtet, um die Umweltverträglichkeit des Projektes zu gewährleisten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild führte aus, das Gutachten, das das Institut für Landschaftsentwicklung, Erholungs- und Naturschutzplanung der BOKU Wien im Auftrag der Umweltschutzverbände Burgenland und Steiermark vorgelegt habe, sei vom Gutachter entsprechend gewürdigt und die einzelnen Sachverhalte gründlich behandelt worden. Dem Fachbereich Landschaftsbild sei vom Gutachter die entsprechende Bedeutung zugemessen worden.

Aufgrund der Größe des Projekts sei auch der Umfang der Unterlagen entsprechend groß. Es handle sich bei den Unterlagen um zahlreiche Pläne, Profile und Beschreibungen, die für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit im Fachgebiet Landschaftsbild ausreichend und nachvollziehbar seien.

Eine Visualisierung des Landschaftsbildes mit 3-D Simulationen sei für die Beurteilung nicht erforderlich, da die vorliegenden Plandarstellungen im Maßstab 1:2.500 exakt und anschaulich seien.

Die Verwendung des Bewertungskriteriums „Naturnähe“ statt „Schönheit“ sei fachlich richtig, weil dadurch im Fachgebiet Landschaftsbild eine objektive und nachvollziehbare Bewertung gegeben sei. Im Gutachten des Instituts für Landschaftsentwicklung, Erholungs- und Naturschutzplanung der BOKU Wien werde mehrfach „*Knoll (2008): Bewertung des Landschaftsbildes*“ zitiert. Auch Knoll betone, wie wichtig eine nachvollziehbare und wertfreie Beurteilung sei und verwende das Kriterium Naturnähe. Abschließend werde betont, dass das Kriterium „Schönheit“ nicht für eine objektive Bewertung geeignet sei, weil der Schönheitsbegriff von zahlreichen subjektiven Parametern wie Alter, Bildung, Erziehung beeinflusst werde.

Die Beurteilung im Fachgebiet Landschaftsbild sei nicht rein sektoral erfolgt, sondern übergreifend mit anderen relevanten Fachbereichen. Die Beurteilung von weiteren landschaftsrelevanten Parametern wie Lärm, Luft, Tier, Pflanzen und Lebensräume erfolge in eigenen Fachbereichen. Darüber hinaus erfolge eine integrative Betrachtung der Fachbereiche in der Zusammenführung der Fachbereiche im Umweltverträglichkeitsgutachten. Zusätzliche Maßnahmen am Damm der Landesstrasse L439 beim Hühnerbach seien nicht erforderlich. Bei den Sichtschutzbepflanzungen nördlich von Altenmarkt und Speltenbach sei eine waldrandartige Gestaltung vorgesehen.

Ein Erfolgsmonitoring sei vorgesehen. Es erfolge eine Fotodokumentation zur Beweissicherung und begleitenden Kontrolle während Bauphase und Betriebsphase. Kumulative Effekte in Zusammenhang mit S 7 Ost und RHV Heiligenkreuz seien nicht relevant für die Bewertung des Landschaftsbildes S 7 West.

V.2.9. Vorbringen der Umweltschutzorganisation Burgenland

Betreffend die Fachbereiche Luft, Lärm und Humanmedizin schloss sich die Umweltschutzorganisation Burgenland den Ausführungen und der Stellungnahme der Umweltschützerin der Steiermark vollinhaltlich an.

Zum Fachgebiet Landschaftsbild und Meteorologie legte die Umweltschutzorganisation Burgenland eine Stellungnahme von Ao. Univ. Prof. DI Dr. Christiane Brandenburg, DI Brigitte Alex und Ao. Univ. Prof. Dr. Erich Mursch-Radlgruber (alle BOKU Wien) vom September 2009 vor.

Die Stellungnahme gelangt im Fachgebiet Landschaftsbild im Wesentlichen zu dem Ergebnis, dass eine Erklärung zur Umweltverträglichkeit des eingereichten Projektes auf das Landschaftsbild und die vorgeschlagenen Maßnahmen, welche das Landschaftsbild betreffen, aus formalen Gründen nicht erfolgen könne. Die eingereichten Unterlagen seien nicht ausreichend, nicht dem Stand der Technik entsprechend, in Teilen als falsch anzusehen und nicht nachvollziehbar. Auch das Teilgutachten des Sachverständigen für das Fachgebiet Landschaftsbild führe für den Fachbereich Landschaftsbild zu keinen neuen Erkenntnissen, eine nachvollziehbare Darstellung der Auswirkungen des projektierten Vorhabens bzw. der Wirkungen der vorgeschlagenen und somit zu einer verbesserten Beurteilungsmöglichkeit. Eine Verbesserung der eingereichten Unterlagen sowie eine zusätzliche Ausführung und Detaillierung der in der vorliegenden Stellungnahme vorgeschlagenen Maßnahmen werde gefordert, um eine erneute Prüfung hinsichtlich Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens vorzunehmen.

Im Fachgebiet Meteorologie wird in der Stellungnahme eine genaue Untersuchung und detaillierte Beschreibung der Auswirkungen der geplanten Maßnahmen bezogen auf das Klima gefordert, da für das Lafnitztal basierend auf den eingereichten Unterlagen Kaltluftstaubereiche nach Umsetzung des Bauvorhabens nicht auszuschließen seien. Da ein maßgeblicher Aspekt (Kaltluft) nicht behandelt worden sei, weiters falsche Schlussfolgerungen in der Umweltverträglichkeitserklärung angeführt würden, könne für den Fachbereich Klima keine Umweltverträglichkeit ausgesprochen werden.

Zum Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume legte die Umweltschutzorganisation Burgenland eine Stellungnahme von Ao. Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. Christiane Brandenburg, Dipl. Ing. Brigitte Alex, Ao. Univ. Prof. Mag. Dr. Alexander Bruckner und Ass. Prof. Mag. Dr. Manfred Pintar (alle BOKU) vom September 2009 vor.

Diese Stellungnahme entspricht dem im Rahmen des öffentlichen Auflageverfahrens von der Burgenländischen Umweltschutzorganisation vorgelegten Gutachten, soweit es den Bereich Naturschutz betrifft. Ergänzend wird zum Teilgutachten des Sachverständigen für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume angemerkt, dass im Falle der Reptilien die Aussagen des Sachverständigen über die angeführten Beurteilungen und den Maßnahmenkatalog grundsätzlich nachvollzogen und als ausreichend beurteilt werden könnten. Im Teilgutachten werde eine Bewertung der Lebensräume von Blindschleichen, Ringelnattern und Äskulapattern gefordert.

Bezüglich Amphibien müssten mehrere Defizite angeführt werden:

Eine genaue Beurteilung und vernünftige Positionierung von Schutzmaßnahmen besonders für die An- und Abwanderungen zur Laichzeit könnten erst nach Feststehen der Wanderkorridore festgelegt werden. Diesem Umstand werde im Teilgutachten keine Beachtung geschenkt, weswegen auch sehr vage Forderungen von Schutzmaßnahmen formuliert würden, die aber in der Stellungnahme zur UVE (Februar 2009) vom Umweltanwalt sehr detailliert gefordert worden seien.

Die mangelnde Kenntnis über die Ausgestaltung der Ersatzlaichgewässer werde ebenfalls nicht thematisiert und sollte besonders im Hinblick auf die Ansprüche des hochrangig schützenswürdigen Kammmolchs nachgefordert werden.

Die mangelnden Plandarstellungen zu Schutzeinrichtungen (Amphibienleitsystemen) sowohl während der Bauphase als auch für die Betriebsphase würden vom Sachverständigen nicht kritisiert. Die fehlenden Angaben müssten aber unbedingt nachgefordert werden.

Der Sachverständige fordere in seinem Teilgutachten nicht, dass die RVS 04.03.11 „Amphibien-schutz an Straßen“ eingehalten werden müsse.

Zur Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume zu dem von der Burgenländischen Umweltanwaltschaft im Rahmen des öffentlichen Auflageverfahrens vorgelegten Gutachten brachte der Umweltanwalt vor, dass die darin mehrfach vorhandene Aussage „eine Detaillierung oder Ergänzung – sowohl nach Erfordernis textlicher als auch planlicher Art – kann im Rahmen des nachgeordneten naturschutzrechtlichen Verfahrens bzw. nach Vorgaben hieraus in Vorbereitung des Bauprojektes erfolgen“ nicht nachvollziehbar sei. Im Rahmen eines UVP-Verfahrens müssten alle Auflagen und Maßnahmen festgelegt und bescheidmäßig erlassen werden, die ein geplantes Bauprojekt umweltverträglich machen. Sollten im Rahmen dieses Verfahrens nicht alle für den effektiven Naturschutz (Pflanzen, Tiere und ihre Lebensräume betreffend) notwendigen Auflagen und Maßnahmen festgelegt werden, könne das Projekt nicht umweltverträglich sein. Sollten notwendige Auflagen und Maßnahmen zur effektiven Umsetzung des Natur- und Landschaftsschutzes erst im nachgeordneten Naturschutzverfahren und deren nachfolgende Umsetzung im Bauprojekt möglich sein, wäre es unerlässlich, dass Herr Jürgen Trautner auch im Naturschutzverfahren als Sachverständiger tätig sei, damit die Kontinuität gegeben sei und letztendlich alle Maßnahmen und Auflagen gesetzt werden, die für die Umweltverträglichkeit des Projektes notwendig seien.

Die Projektwerberin führte zum Thema Kaltluftseebildung aus, dass die Kaltluftmodellierung im Zuge der Planungen durchgeführt worden und im vorliegenden Bericht dargestellt sei. Die Modellierung sei gemäß dem aktuellen Stand der Technik durchgeführt worden. Bodennahe Strömungskarten seien dem Fachbeitrag beigelegt, in die Modellierung seien auch die Hindernisse durch das gegenständliche Projekt (Dämme) eingearbeitet. Die Untersuchungen zu diesem Thema kämen zu dem Schluss, dass das gegenständliche Projekt keine Stauwirkungen verursache und demnach keine nachteiligen Auswirkungen für das Agrarland durch die Errichtung der S 7 zu erwarten seien.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima führte zum Thema Kaltluftseebildung aus, in den Einreichunterlagen (UVE-FB. Klima, Einlage 6.1.9) sei anhand der topographischen Gegebenheiten und der Daten des Sonderstationsmessnetzes eine Modellierung des nächtlichen Kaltluftabflusses, eine Darstellung der Windverhältnisse und eine Simulation der nächtlichen Strömungssituation am Boden vorgenommen worden. Die durchgeführten Modellierungen zeigten, dass die natürliche Kaltluftproduktion die Höhe anlagenbedingter Hindernisse innerhalb kurzer Zeit bei weitem übersteige. Die anlagenbedingten Veränderungen reichten nicht aus, um zu nachhaltigen Stauwirkungen entlang der Trasse zu führen. Dies beziehe sich auch auf bodennahe Bereiche. Zudem komme es durch die äußerst geringe Talneigung unabhängig von Bauwerken zu stagnierender Kaltluft.

Dies treffe auch auf die Talquerungen zu; hier seien die Querung von kleinen Seitentalabschnitten und Gräben sowie die Querung des Talbodens der Lafnitz und des Lahnbaches zu nennen.

Relevante Kaltluftlagerungen und damit verbundene Temperaturabsenkungen entlang der S 7 würden daher nachvollziehbar nicht erwartet. Aufgrund des geringen Ausmaßes potentieller Kaltluftlagerungen seien die Auswirkungen in Bau- und Betriebsphase aus Sicht des UVP-Teilgutachters für Luftschadstoffe und Klima als geringfügig eingestuft worden.

Die Angaben in den Einreichunterlagen seien vollständig, ausreichend und nachvollziehbar. Ergänzungen seien nicht erforderlich. Die Forderung nach weiteren Untersuchungen sei aus fachlicher Sicht nicht nachvollziehbar.

Der Verhandlungsleiter wies darauf hin, dass der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie im Gegensatz zu den vollkonzentrierten Verfahren des 2. Abschnittes des UVP-G 2000 im gegenständlichen Fall ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen habe. Im Rahmen dieses Verfahrens habe der/die Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie lediglich jene nach den bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, die ansonsten vom ihm/ihr oder einem/einer anderen Bundesminister/in zu vollziehen seien.

Gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 habe der/die Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Genehmigungsverfahren mit den anderen zuständigen Behörden zu koordinieren. Dabei sei auf eine Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken. Die Bestellung von Herrn Trautner in den nachfolgenden Naturschutzverfahren sei bereits mit den Naturschutzbehörden der Länder Steiermark und Burgenland abgestimmt worden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume verwies zunächst auf seine schriftliche Stellungnahme zum Vorbringen der Burgenländischen Umweltschutzbehörde. Bezüglich der mündlich nochmals aufgeworfenen Frage der Datengrundlage bei Amphibien und Fledermäusen unterstrich der Sachverständige die unterschiedliche Beurteilung, die bei beiden Gruppen aber im konkreten Fall ausreiche. Bei Amphibien sehe er methodisch die Konzentration auf Laichgewässer und dortige Bestände sowie die funktionale Ableitung von Bezügen zum Um-

feld als vorrangig an, die auch in der Erhebung der Projektwerberin den Schwerpunkt darstellte. Die Zaun-Kübel-Methode sei demgegenüber nachrangig und in vielen Fällen nicht als erforderlich einzustufen. Die vorliegende Bestandsaufnahme und Bewertung stelle eine gute Grundlage dar. Bei Fledermäusen sei die angewendete Methodik tatsächlich als grenzwertig, aber im konkret vorliegenden Fall noch ausreichend eingestuft worden. Anforderungen seien hier höher geworden, aber seien bisher nicht einheitlich. Es spiele auch die konkrete Situation im Gebiet eine Rolle. Die Bewertung sei in diesem Zusammenhang, mit dem klaren Schwerpunkt bedeutsamer Bestände auf den Wäldern und den größeren Fließgewässerzügen (Lafnitz/Lahnbach), plausibel. Daher sei kein zwingender weiterer Erfassungsbedarf gesehen worden.

Ergänzend werde auf eine bedauerlicherweise falsch eingefügte Textpassage in der schriftlichen Beantwortung zum Fischotter hingewiesen, die bei der nochmaligen Durchsicht der Unterlagen aufgefallen sei. Der dortige Satz mit Verweis auf TGA 08 sei zu streichen und durch folgende Passage zu ersetzen: „In Abstimmung der TGA 06 (Tiere, Pflanzen und Lebensräume) sowie des TGA 08 (Wildökologie und Jagd) ist keine projektbedingte, naturschutzfachlich erhebliche Störung für den Fischotter zu erwarten. Die bereits vorgesehenen und die ergänzend erforderlichen Maßnahmen sind u. a. aufgrund der vorgesehenen Zäunungen und dem ausreichenden Angebot an Brücken bzw. Durchlässen auch ausreichend, um eine hinreichende Durchlässigkeit zu erreichen.“

Die Detaillierung von Maßnahmen, soweit erforderlich, erfolge im nachgeordneten naturschutzrechtlichen Verfahren. Dies sei auch für weitere Maßnahmen erforderlich, da z. T. die exakte Flächenzuordnung derzeit noch nicht feststehe, und auch für die Detaillierung der Maßnahmen zum Amphibienschutz so vorzusehen.

V.2.10. Vorbringen des Naturschutzbundes Steiermark

Der Vertreter des Naturschutzbundes Steiermark brachte im Wesentlichen vor, dass durch das vorliegende Projekt hinsichtlich der Lärmimmissionen die Umweltqualitätsziele für die Lebensräume von Tier, Pflanze bis Mensch nicht eingehalten und die europarechtlichen Artenschutzbestimmungen verletzt würden sowie dass die Einreichunterlagen eine erhebliche Unterschätzung der Feinstaubimmissionen durch das geplante Projekt auswiesen.

Dr. Schorling von Schorling und Partner, Beratende Ingenieure, kritisierte in der Folge – gestützt auf seine Stellungnahme vom 26. August 2009 – die Immissionsprognose der ASFINAG zum gegenständlichen Projekt. Bei der Immissionsprognose seien Methoden eingesetzt worden, die zu einer signifikanten Unterschätzung der Immissionsbelastung geführt hätten.

Der Sachverständige für die Fachgebiete Forstwirtschaft sowie Luftschadstoffe und Klima führte aus, bezüglich der Lage der erforderlichen Ersatzaufforstungen sei im UVP-Teilgutachten „Forstwirtschaft“ eine Maßnahme festgelegt worden, wonach Ersatzaufforstungen möglichst auf den im Einreichprojekt angeführten Flächenpool für Aufforstungsflächen vorzunehmen seien. Könnten die dafür erforderlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern nicht erzielt werden, seien die Aufforstungen möglichst im Nahbereich der Rodeflächen, jedenfalls aber in den Standortgemeinden (Hainersdorf, Großwilfersdorf, Bad Blumau, Altenmarkt bei Fürstenfeld, Fürstenfeld, Deutsch Kaltenbrunn und Rudersdorf) durchzuführen. Die Flächen hätten hinsicht-

lich Gesamtumfang und Standortqualität jenen zu entsprechen, die im Einreichprojekt als Ersatzaufforstungen ausgewiesen worden seien. Eine parzellenscharfe Ausweisung von Ersatzaufforstung zum Zeitpunkt der Einreichung sei aus forstfachlicher Sicht entsprechend den einschlägigen forstrechtlichen Bestimmungen nicht erforderlich. Eine planliche Darstellung der genauen Lage der Ersatzaufforstungs- und Waldverbesserungsflächen und die Zustimmungserklärungen der Grundeigentümer seien der Behörde bis spätestens 4 Wochen vor Beginn der Rodungen vorzulegen (Maßnahme 11 des UVP-TGA Forstwirtschaft).

Zu den von Dr. Schorling angesprochenen Themen sei festzuhalten, dass die in den Einreichunterlagen dargestellte Immissions-Modellierung auf Basis eines validierten Modellsystems durchgeführt worden sei, der RVS 04.02.12 und RVS 09.02.12 entspreche und hinsichtlich der Ergebnisse plausibel und nachvollziehbar sei. Messungen an bestehenden Straßen belegten, dass den Berechnungsergebnissen die aufgrund von Messdaten zu erwartenden Immissionskonzentrationen entsprechen. Dagegen seien die von Dr. Schorling genannten Faktoren, um die seiner Meinung nach die Immissionskonzentrationen in der UVE unterschätzt worden seien, nicht plausibel. Jeder einzelne der genannten Faktoren würde zu einer erheblichen Überschätzung der anhand von Messdaten von autobahnnahen Messstellen zu erwartenden Immissionskonzentrationen führen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume führte aus, wie im SV-TGA ausgeführt, werde dies von Seiten des Sachverständigen anders bewertet. Die europarechtlichen Artenschutzbestimmungen würden unter Berücksichtigung der bereits vorgesehenen und der ergänzend vorzusehenden Maßnahmen nicht als verletzt eingestuft, auch nicht die des Tötungsverbots. Einzelne der aufgeführten Vogelarten seien auch nicht im gegenständlichen Projektabschnitt bzw. nicht als relevante Brutvogelarten in betroffenen Teilgebieten nachgewiesen worden (so Zwergrohrdommel, Ziegenmelker). Die Beeinträchtigungen von Lebensräumen des Schwarzen Apollofalters und des Scharlachkäfers seien im SV-TGA bei der Bewertung und der Ableitung von Maßnahmen berücksichtigt worden. Die Flussmuschel als Art des Anhangs IV der FFH-RL sei aber im Rahmen des Projektes bearbeitet worden.

Auf die Frage, warum durch die Betroffenheit von Winterquartieren im Edelseewald für die Arten Fransen-, Bechstein- und Mopsfledermaus nicht der Verbotstatbestand der Tötung ausgelöst würde, sei zu antworten, dass diese Arten ihre Winterquartiere ganz überwiegend nicht in Baumhöhlen, sondern in Höhlen, Stollen und menschl. Bauwerken hätten. Auch aufgrund der überwiegenden Struktur der betroffenen Waldgebiete werde keine herausgehobene Bedeutung als Quartier erwartet. Im Übrigen werde zur Auslegung des Tötungsverbotes auf die entsprechenden Ausführungen des SV-TGA hingewiesen, soweit es hier nicht ausführlicher erörtert werde.

Zum Vorbringen, beim betroffenen Raum handele es sich über ausgewiesene Europaschutzgebiete hinaus teilweise um ein auszuweisendes Vogelschutzgebiet, sei festzuhalten, dass nach Bewertung durch den Sachverständigen, der auch die im mündlichen Vorbringen genannten Quellen von Ilzer/Sackl etc. berücksichtigt habe, keine zwingende Erfordernis für die Ausweisung eines Vogelschutzgebietes vorliege. Es sei auch kein IBA-Gebiet betroffen.

V.2.11. Vorbringen der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“

Betreffend das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima übte die Bürgerinitiative Kritik an der von der ASFINAG dargestellten Luftschadstoffausbreitung. Dr. Schorling habe „Anmerkungen zu der Immissionsprognose zur S7 der ASFINAG“ verfasst und auch bereits selbst in dieser Verhandlung dargebracht. Die Bürgerinitiative wiederholte die Fachkritik, die auf den Seiten 3 - 5 der Schorling-Anmerkung angeführt und in der Schorling-Anmerkung selbst weiter ausgeführt und begründet seien. Es werde gefordert, dass

- die Anmerkungen von Herrn Dr. Schorling in die Beurteilung der UVP einfließen;
- Dr. Schorling die Möglichkeit bekomme, mit geeigneten Daten die Luftschadstoffausbreitung im Untersuchungsgebiet neu zu berechnen;
- die Höchstgeschwindigkeit auf der geplanten S 7 nach Fertigstellung auf 100 km/h für Pkw und 80 km/h für LKW und Busse begrenzt werde, wodurch die Bevölkerung weiter durch eine Verringerung der Luftschadstoffe entlastet werde.

Die Projektwerberin hielt diesem Vorbringen im Wesentlichen entgegen, dass die im UVE-Fachbericht verwendeten Modelle für derartige Anwendungsfälle entwickelt, validiert und Stand der Technik seien. Sie erfüllten die Vorgaben der entsprechenden Regelwerke bzw. seien sogar Bestandteile einzelner Regelwerke. Den in der Stellungnahme Schorling angemeldeten Zweifel bezüglich der Verwendung von diversen Eingangsparametern könne nicht gefolgt werden. Divergenzen Vergleichen mit exemplarisch angeführten Daten könne aufgrund mangelnder Vergleichbarkeit bzw. ev. fälschlich verwendeten Daten nicht gefolgt werden. Aus diesem Grund könne der in „Schorling“ getätigte Aussage der erheblichen Unterschätzung der Luftschadstoffbelastung absolut nicht gefolgt werden. Es finde sich daher kein Grund die im UVE-Bericht angeführten Werte der Luftbelastungen zu revidieren.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffen und Klima führte aus, die Stellungnahme der Projektwerberin (vertreten durch Univ.-Prof. DI Dr. Peter Sturm) zu den Anmerkungen von Schorling sei plausibel und nachvollziehbar.

Es werde darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Erstellung des UVP-Teilgutachtens Luftschadstoffe und Klima eine Plausibilitätsprüfung mittels eines Vergleichs der Modellergebnisse für den Ist-Zustand 2006 mit gemessenen Immissionswerten der Jahre 2005 und 2006 erfolgt sei. Dabei habe sich gezeigt, dass die errechneten Modellwerte für den Ist-Zustand 2006 sehr gut mit den Ergebnissen der Messungen korrespondierten und die Berechnungsergebnisse der UVE plausibel seien.

Zusammenfassend sei festzustellen, dass die im Schreiben von Schorling und Partner unterstellte erhebliche Unterschätzung der Immissionswerte durch die Immissionsausbreitungsrechnung der UVE auszuschließen sei. Die Ausführungen von Schorling und Partner seien nicht geeignet, die Darstellungen im UVE-Fachbericht „Luftschadstoffe“ zu erschüttern. Die mittels Immissionsausbreitungsrechnung errechneten Werte bilden weiterhin die Beurteilungsgrundlage für die Bewertung der Auswirkungen.

Die von der Bürgerinitiative vorgeschlagene generelle Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf der S7 könne aus lufttechnischer Sicht nicht als zwingende Maßnahme vorgeschrieben werden, da es voraussichtlich zu keinen vorhabenbedingten Grenzwertüberschreitungen komme.

Für die Bürgerinitiative legte DI Christian Holler, Ingenieurbüro für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft, ein von ihm erstelltes Gutachten vom 8. September 2009 betreffend Chlorid-Belastung des Grundwassers im Bereich der geplanten Trasse sowie des Marbachs im Bereich Knoten Riegersdorf bis Großwilfersdorf vor und führte in der mündlichen Verhandlung aus wie im Gutachten. DI Holler gelangte betreffend Chloridbelastung des Marbachs zu dem wesentlichen Ergebnis, dass bei Umsetzung der Ableitung von Straßenwässern in den Marbach im Bereich des Knotens Riegersdorf der S 7 in der geplanten Form mit hoher Wahrscheinlichkeit damit zu rechnen sei, dass es im Marbach regelmäßig zu Überschreitungen des Grenzwertes von 150 mg/l bei Chlorid komme. Betreffend Chloridbelastung des Grundwassers im Bereich der geplanten Trasse gelangte der Gutachter zu dem wesentlichen Ergebnis, dass einfache Berechnungsmodelle auf ein erhebliches Gefährdungspotenzial für das Schutzgut Grundwasser hinwiesen und die in der UVE bzw. im Umweltverträglichkeitsgutachten getätigte Einschätzung einer „geringen Eingriffserheblichkeit“ und von „vertretbaren Auswirkungen“ auf das Schutzgut Grundwasser aus fachlicher Sicht in Frage zu stellen sei.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Oberflächengewässer führte zu diesem Vorbringen aus, beim Marbach handle es sich um ein unbeobachtetes Einzugsgebiet und folgedessen sei man bei Ermittlung der Hydrodaten auf Berechnungsmodelle bzw. Analogieschlüsse angewiesen. Die Ermittlung sei von der FA 19A, Referat Hydrographie, durchgeführt worden. Hr. Dr. Schatzl habe diesbezüglich sehr große Erfahrung und er lasse in Ermittlung der Daten genau jene Überlegungen einfließen, die Dipl. Ing. Holler ausgeführt habe. Bei den angegebenen Werten handle es sich um statistische Werte, welche Folge dessen über- aber auch unterschritten werden könnten.

Wenn Herr DI Holler ausführe, dass in Trockenjahren die Abflussmengen (NJMQ) deutlich unterschritten werden könnten, sei dem zuzustimmen. Festgehalten müsse aber auch werden, dass in Trockenjahren die Niederschlagshäufigkeit geringer sei, und somit auch mit einem geringeren Streusalzeinsatz zu rechnen sei.

Die Qualitätszielverordnung Chemie Oberflächengewässer gehe von einer mittleren Jahreskonzentration des Chlorides aus. Demzufolge könne es terminusgemäß zu Über- aber auch zu Unterschreitungen kommen.

Hinsichtlich der Verwendung der Dauerlinie stelle sich die Frage, ob dadurch ein zusätzlicher Erkenntnisgewinn zu erwarten sei, da man ja aufgrund fehlender Messdaten auf eine synthetische Dauerlinie angewiesen sei. Diese synthetische Dauerlinie basiere wiederum auf Annahmen.

Hinsichtlich der berechneten Chloridkonzentration von 149,79mg/l (bei einem Grenzwert von 150mg/l) sei es ihm gleich ergangen wie Herrn Dipl. Ing. Holler. Er habe diese Ansätze wirklich genau geprüft und festgestellt, dass diese stimmen. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Öko-

logie sei auf die Ausführungen des Sachverständigen für das Fachgebiet Gewässerökologie, Fischerei zu verweisen.

Der Vollständigkeit halber werde angeführt, dass der Grenzwert für Chlorid lt. Trinkwasserverordnung bei 200mg/l liege. Die WHO gehe sogar von einem Grenzwert von 250mg/l aus.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Gewässerökologie, Fischerei führte aus, die Ausführungen des Dipl. Ing. Holler zum Bestand und zu den hydrologischen Rahmenbedingungen könnten vollinhaltlich bestätigt werden. Die Sensibilität des Marbaches und die Wahrscheinlichkeit einer möglichen temporären Überschreitung von ökologisch vertretbaren Chloridkonzentrationen aus der projektierten Gewässerschutzanlage am Marbach begründeten daher auch die Auflage, welche vorschreibe: durch bauliche bzw. technische Vorkehrungen zu gewährleisten, dass durch die Einleitung von gereinigten chloridhaltigen Winterstraßenwässern die Chloridbaskonzentration im Marbach den Wert von 200 mg/l nicht übersteige. Ebenso sei zu gewährleisten, dass bei kurzfristigen Spitzenbelastungen (maximal 72 Stunden) der Konzentrationswert von 600 mg/l nicht überschritten werde. Die in der Auflage definierten Grenzwerte begründeten sich wie folgt: Der Entwurf der Qualitätszielverordnung Ökologie sehe zurzeit keinen definitiven Grenzwert vor. Die in der Auflage vorgegebenen 200mg/l, als potentielle längere Zeit andauernde Winterbelastung, orientierten sich an der Trinkwasserverordnung, welche 200mg/l zulasse. Ein derartiger Konzentrationswert werde in der Literatur als ökologisch vertretbar eingeschätzt; gleiches gelte für den Wert von 600 mg/l, welcher als kurzfristige Spitzenbelastung, ebenso ökologisch vertretbar sei.

Der aktuell unbefriedigende ökologische Zustand in Bezug auf die Einleitung chloridhaltiger Straßenwässer der A 2 entspreche nicht dem Stand der Technik. Die im Projekt der S 7 vorgesehenen Gewässerschutzmaßnahmen inkludierten auch die Behandlung der Straßenwässer der A 2 des Knotens Riegersdorf. Die aus dem Projekt der S 7 resultierenden Verbesserungen des aktuellen ökologisch ungünstigen Zustandes reichten allerdings nicht aus, den aktuellen Anforderungen im Sinne der Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie zur Erreichung der diesbezüglichen Umweltziele zu entsprechen. Aus diesem Grund seien die oben genannten Auflagen erforderlich.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser hielt fest, Dipl. Ing. Holler habe die vorgelegten Berechnung der Chloridkonzentrationen gem Tab. 6-7 in Einlage 6.3.1 nachgerechnet um komme auf geringfügig andere Konzentrationen. Auch der Sachverständige habe die Berechnung der Chloridkonzentrationen selbst nachgerechnet. Und zwar habe er vom Eintrag aus den Becken, den Chloridkonzentrationen im Becken ausgehend den Rechengang nachvollzogen, auch er komme je nach Anzahl der Kommastellen auf leicht veränderte Werte. Die Grundaussage sei jedoch in allen Rechenmethoden richtig, der aktuelle Grenzwert von 60 mg/l Chlorid werde im Mittel eingehalten.

Die weiterführenden Überlegungen von Dipl. Ing. Holler, das Gefälle zu versteilen oder den kf-Wert zu reduzieren, führten jeweils zu Veränderungen von jeweils einem Faktor 10 zu anderen Ausgangspunkten.

Die von DI Holler herangezogenen Gefälle und Durchlässigkeiten beziehen sich auf projekteigene Untersuchungen im Trassenbereich, am Talrand. Aus der NANUTIWA-Studie gehe eindeutig hervor, dass sich der Grundwasserkörper gegen die Talmitte hin deutlich verändere, mächtiger und besser durchlässig werde.

Die kf-Werte im Bereich der unmittelbaren Versickerung lägen zumeist bei $2,0 \times 10^{-4}$ m/s. Auch DI Holler anerkenne die Veränderung der Grundwasserkörpereigenschaften hin zu besseren Durchlässigkeiten in der Talmitte. Eine Annahme von 1×10^{-4} m/s hin gegen die Talmitte gegenüber dem viel undurchlässigeren Talrand mit einem kf-Wert von $2,0 \times 10^{-4}$ m/s sei daher als zu geringe Differenz anzusehen.

Man müsse in diesem geologisch-hydrogeologisch sehr heterogenen Bereich auf die umfangreiche und aussagekräftige NANUTIWA-Studie zurückgreifen und die dort angeführten Mittelwerte heranziehen. In dieser Studie seien alle verfügbaren Informationen eingearbeitet worden und erlaubten Aussagen über den gesamten Projektstraßenraum. Er sei überzeugt, dass es nicht richtig sei, die randlich ermittelten Werte exklusiv heranzuziehen.

Mit den seines Erachtens heranzuziehenden Werten der NANUTIWA-Studie ergebe sich eine Bestätigung der Einhaltung der Grenzwerte.

Es sei dazu ein intensives Beweissicherungsprogramm mit jeweils sieben Pegeln pro Gewässerschutzanlage vorgesehen, wo die Veränderung der Konzentration nachgewiesen werden könne.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Straßenwässer, Tunnelwässer führte aus, zur Überprüfung des Transportpfades für den Inhaltsstoff „Chlorid“ sei zusätzlich zur Immissionskontrolle über durch den hydrogeologischen Sachverständigen vorgeschriebenen Beweissicherungspegel ein Kontrolldrainagesystem bei den Gewässerschutzanlagen als Maßnahme vorgesehen worden, damit bereits auch eine emissionsseitige Aussage getroffen werden könne.

Die Projektwerberin merkte an, dass die Straßenwässer der A 2 derzeit ungefiltert und ungepuffert in den Marbach gelangten. Wässer der A 2 aus dem Knotenbereich würden zukünftig gemeinsam mit den Straßenwässern der S 7 in den Gewässerschutzanlagen des Knotens Riegersdorf gefasst. Damit erfolge mit dem Betrieb der S 7 eine Verbesserung des Gewässerzustandes des Marbaches im Vergleich mit dem derzeitigen Zustand.

Zu den Grundwasser-Durchlässigkeiten sei festzuhalten, dass alle Annahmen für die Modellierung im Fachbericht klar dargelegt seien, die Methoden seien dort umfangreich beschrieben. Für die Berechnung der Ausbreitung im Talraum seien die Ergebnisse der NANUTIWA-Studie ausgewertet worden. Diese umfassende Studie zum großräumigen Tiefengrundwasser stelle in der Tabelle, die auch in der UVE-Einlage 6.3.1 (Abb. 6.1) zitiert sei, hydrogeologische Kennwerte für unterschiedliche Talräume zusammen. Die Rechenannahmen für die Talräume im Feistritztal und bei Rudersdorf basierten auf den in dieser Studie beschriebenen Kennwerten. Ebenso seien die Ergebnisse der projektrelevanten Baugrunduntersuchungen an der jeweiligen Gewässerschutzanlage und damit an der Eingabestelle berücksichtigt worden.

Zum Fachgebiet Verkehr brachte die Bürgerinitiative im Wesentlichen vor, die S 7 führe zu einem größeren Verkehrsaufkommen in der Region. Eine Entlastung des Verkehrs in der Region könne in viel einfacherer und kostengünstigerer Weise erzielt werden. Die Darstellung der demographischen Entwicklung müsse in die Prognoseberechnung einfließen.

Es sei fraglich, auf wie viele Tonnen die S 7 ausgelegt sei. Es werde gefordert, dass die 60 t schweren „Gigaliner“ in den Prognoseberechnungen berücksichtigt werden. Es stelle sich die Frage, wie die Verkehrsdatenerhebung auf der S 7 erfolge. Fraglich sei, welcher/welche Ombudsmann/Ombudsfrau zur Verfügung stehe, wenn die Werte des Lärms und der Schadstoffe über den Grenzwerten liegen.

Der Sachverständige für die Fachgebiete Verkehr und Lärm führte aus, einem „kleineren“ Verkehrswiderstand einer Straße folge zwar eine „größere“ Verkehrsstärke im Querschnitt dieser Straße, jedoch nicht in der Region.

Zum induzierten Verkehr sei festzuhalten, dass er normalerweise 4 – 5% betrage (siehe dazu die Hinweise zum induzierten Verkehr, deutsche Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2005).

Der Prognose 2025 liege neben den im Anhang zum TGA „Verkehr“ enthaltenen zahlreichen einflussnehmenden Parametern auch die Bevölkerungsprognose zugrunde.

Die Verkehrsstärke der Nullvariante sei in den „verkehrlichen Grundlagen“, Abb. 19 und 20 dargestellt. Da der Verlagerungsanteil gefragt worden sei, seien die Abb. 26 und 27 erklärt worden.

In der Nullvariante 2025 entstehe im Querschnitt der B319 bei der L401-Abzweigung keine Verdoppelung der Verkehrsstärke, sondern die prognostizierte Zunahme. Mit dem Vorhaben trete jedoch eine Verlagerung ein, sodass die verbleibende Verkehrsstärke wesentlich geringer als in der Nullvariante sei.

Die Verkehrsdatenerhebung erfolge so wie im TGA „Verkehr“ festgelegt (automatische Dauerzählstellen bei der S7, Stichprobenerhebungen im untergeordneten Straßennetz).

Hinsichtlich einer Evaluierung stünden nach Verkehrswirksamkeit die Ergebnisse der Lärm-Kontrollmessungen und die Daten der Verkehrserhebungen zur Verfügung. Auch eine allf. „Nachbesserung“ von Maßnahmen sei im TGA „Lärm“ festgelegt.

Die Projektwerberin wies darauf hin, dass der induzierte Verkehr in Abhängigkeit der Fahrbahnbreite der Straßen zu sehen sei. Für die regionalen Verkehre bis Graz zum Zeitpunkt nach Fertigstellung der S 7 sei mit zusätzlichen 180 Fahrten pro Tag zu rechnen. Der zusätzliche Transitverkehr Richtung Ungarn und Italien sei mit 5-6 Fahrten pro Tag zu beziffern.

Zwischen Großwilfersdorf und Altenmarkt würden rd. 22.200 Kfz (Abschnitt West alleine), nach der Anschlussstelle Fürstenfeld ca. 14.300 Kfz, und im Bereich des Tunnels Rudersdorf rd. 10.000 Kfz für den Planfall 2025 Prognose die S 7 befahren (jeweils Werktagsverkehr, Kfz / 24h).

Die demographische Entwicklung sei in die Verkehrsprognose miteinbezogen worden. Für die Brückenbauplanung, insbesondere für die Bemessung der Brückentragwerke, sei die Belastung mit Sonderfahrzeug (gem. EuroCode) maßgebend. Die höchstzulässige Tonnage für diese Sonderfahrzeuge und somit die Bemessungsgrundlage betrage 300 t.

Zum Fachgebiet Kulturgüter brachte die Bürgerinitiative vor, dass es Hinweise gebe, dass sich Romamassengräber im Bereich der geplanten Trasse befinden. Diese Gräber müssten im Vorfeld der Arbeiten genauestens untersucht und gegebenenfalls sofort unter Denkmalschutz gestellt werden. Die Gräber dürften von der Trasse der S 7 nicht berührt werden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Kulturgüter führte aus, im Zuge der vorgesehenen archäologischen Maßnahmen werde dem Hinweis über mögliche Gräber im Ledergasslerwald mit größter Gewissenhaftigkeit nachgegangen werden. Einer Umbettung allenfalls vorhandener Bestattungen stehe aus Sicht des Denkmalschutzes (und wohl auch aus sonstigen Rücksichtnahmen, wenn man die aktuellen Vorgangsweisen bei Opfergräbern in verschiedenen Staaten Europas betrachte) nichts entgegen. Die Forderung, dass allenfalls vorhandene Gräber „nicht von der Trasse der S 7 berührt werden dürfen“, müsse vom Sachverständigen als unbegründet zurückgewiesen werden. Die vermuteten Gräber würden auch im Falle ihrer tatsächlichen Auffindung einer Umweltverträglichkeit des Projekts nicht entgegenstehen.

Zum Fachgebiet Landschaftsbild brachte die Bürgerinitiative vor, dass sämtliche Lärmschutzwände in ihrer Höhe auf niedrigste Größe mit höchstem Wirkungsgrad berechnet und eingesetzt werden sollten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild führte aus, nördlich von Speltenbach seien keine Lärmschutzwände, sondern bepflanzte Wälle geplant. Lärmschutzwände wie beispielsweise bei Riegersdorf würden von der Bepflanzung verdeckt.

Die Projektwerberin merkte an, der in der Äußerung angesprochene Lärmschutz sei keine 6,5 m hohe Lärmschutzwand, sondern ein begrünter Lärmschutzdamm, der an dieser Stelle unter anderem aus Gründen des Landschaftsbildes statt einer Lärmschutzwand vorgesehen sei. Weiter Richtung Anschlussstelle Fürstenfeld werde der Lärmschutz mit einer 3m hohen Lärmschutzwand gewährleistet.

Zum Fachgebiet Erschütterungen und Sekundärschall brachte die Bürgerinitiative im Wesentlichen vor, dass der Untersuchungsraum ausgeweitet werden müsse. Die Bürgerinitiative thematisierte vor allem die erschütterungstechnischen Auswirkungen im Zusammenhang mit Bau und Betrieb der Unterflurtrasse Speltenbach und des Tunnels Rudersdorf. Die Bürgerinitiative stellte weiters die Frage, weshalb das Fachgebiet Erschütterungen kein Kriterium bei der Trassenauswahl gewesen sei.

Die Projektwerberin führte aus, die Ausbreitungsbedingungen der Erschütterungen im Untergrund/Schallausbreitung seien mittels Durchschallungsversuche erkundet, die Untergrundeigenschaften seien aus dem Fachbeitrag Geologie entnommen worden. Der geologische Aufbau sei mittels Probebohrungen ermittelt worden, dies sei im Bericht dargelegt worden. In der Einlage

3.1.47 sei der geologische Längenschnitt der Unterflurtrasse dargestellt. Die Deckschicht bestehe aus Sanden und Schluffen, darunter befänden sich gemischtkörnige Schotter. Den Untergrund bilden tertiäre Sande, Schluffe und Tone als dichtgelagerte lockere Gesteine. Die Erdarbeiten an der Unterflurtrasse Speltenbach würden mit Baggern vorgenommen, Sprengungen seien hier nicht erforderlich. Es entstünden daher nur baustellenübliche Schalle und Erschütterungen, wie sie auch bei einem Dammbau entstehen. Diese Bauweise sei nicht zu vergleichen mit der Bearbeitungsmethode zur Errichtung des bergmännischen Tunnels Rudersdorf.

In der für die Bearbeitung des Vorprojektes verpflichtenden und demnach angewendeten Richtlinie „RVS 02.01.22 Nutzen Kosten Untersuchung“ sei ein Kriterienset beschrieben, das zu verwenden sei. Das Kriterium „Erschütterungen“ sei gem. dieser RVS nicht zu berücksichtigen. In der NKU seien neben einer Vielzahl von Kriterien zur Wirkung des Projektes S 7 auf die Umwelt (zB. Lärm und Luftschadstoffe, Pflanzen, Naturschutzgebiete, Grundwasser, Oberflächenwasser), bzw. die verkehrliche Wirkung der S 7 auch Kriterien zur Wirtschaftlichkeit des Projektes (Kosten im Bau und auch im Betrieb sowie Baugrundrisiko) mitabgebildet. Im Einreichprojekt gebe es eine Zusammenfassung des Vorprojektes, die die Variantenauswahl des Vorprojekts abbilde.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin wies darauf hin, dass man die Wirkungen während der Bauphase und während der Betriebsphase unterschiedlich betrachten müsse. In der Betriebsphase lägen die Erschütterungen unterhalb der Wahrnehmbarkeit, in der Bauphase könnten an bestimmten Immissionspunkten Erschütterungen vom Menschen wahrgenommen werden, die aufgrund der Größenordnung und des kurzfristigen Zeitraumes für die Betroffenen zumutbar seien. Im Freiland erfolgten die Bauarbeiten nur während des Tages, im Tunnelbereich seien Arbeiten auch während der Nacht notwendig. Kontrollmessungen würden erfolgen, die, wenn es zu Überschreitungen der Wahrnehmbarkeit komme, klare Maßnahmen nach sich ziehen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Erschütterungen und Sekundärschall führte aus, bezüglich der gewählten Breite des Untersuchungsraumes müssten die unterschiedlichen Erschütterungsphänomene berücksichtigt werden. In der Betriebsphase lägen die Erschütterungen meist schon ab ca. 10 m Entfernung unter der Fühlschwelle, mit einem 150 m Streifen seien daher alle potenziell betroffenen Gebäude abgedeckt. In der Bauphase gelte im Freiland, dass mit Geräten gearbeitet werde, deren potenziell gebäudeschädigende Wirkung ebenfalls in 20 – 30 m Abstand ebenfalls unter den Grenzwerten liege. Da an der Freistrecke nicht in der Nacht (22h – 6h) gearbeitet werde, greifen Kriterien für den Anrainerkomfort (Schutz der Nachtruhe) hier nicht. Anders liege der Fall im Tunnelbereich, hier werde aus technischen Gründen angestrebt, rund um die Uhr zu arbeiten, daher sei ein genauer Anrainerschutz erforderlich. Am Tunnel Rudersdorf sei konkret die Gefahr der Hörbarkeit von Bohrarbeiten bei Nacht gegeben, wobei auch diese Gefahr vor allem bei 20 – 30 m Abstand bestehe. Es werde erwähnt, dass die Bohrarbeiten für Maßnahmen erforderlich seien, die der Setzungsminimierung dienen. Eine Erweiterung des Untersuchungsraumes auf 1 km beidseits der Trasse sei fachlich auf Grund der Art der auftretenden Belastungen nicht gerechtfertigt.

Ad Untergrund, Geologie etc.:

Da die exakte Prognose von Erschütterung auf Grund der nur teilweise bekannten Untergrundstruktur schwierig sei, erfolgten neben Berechnungen auch Plausibilitätsvergleiche auf Basis von Erfahrungen in vergleichbaren geologischen Verhältnissen, besonders aber eine gründliche messtechnische Begleitung.

Ad Auswahlkriterien in der Trassenwahl:

Eine Stellungnahme zum Trassenauswahlverfahren aus Sicht des jeweiligen Fachgebietes sei Teil der Aufgaben des jeweiligen Sachverständigen. Dies sei im Teilgutachten „Erschütterungen und Sekundärschall“ durchgeführt worden. Im NKU Abschnitt 3 sei die Trasse 3-1n in der Tat aus erschütterungstechnischer Sicht weniger günstig als die Trasse 3-2. Auf Grund der deutlich besseren der Bewertung der Trasse 3-1n in zahlreichen anderen Kriterien hätte auch eine Berücksichtigung der Erschütterungsschutzes keine Änderung des Ergebnisses gebracht.

Ad Beweissicherung:

Alle Anrainergebäude innerhalb eines im UVG angegebenen Beweissicherungstreifens würden, wie schon an anderer Stelle in der Verhandlung durch den Sachverständigen für Geotechnik, Tunnelbau, Brandsicherheit ausgeführt, einer bautechnischen Beweissicherung unterzogen. Dabei werde auf die individuelle Bauweise jedes Gebäude eingegangen. Grenzwertüberschreitungen würden über eine messtechnische Begleitung so weit wie möglich verhindert.

Ad Setzungen, Rutschungen:

Ein Einfluss der Erschütterungen auf die Entstehung von Rutschungen könne ausgeschlossen werden, die Behandlung von Setzungen und Rutschungen aus erdstatischen Gründen obliege dem Sachverständigen für Geotechnik und Tunnelbau und sei im Verfahren bereits behandelt worden.

Ad Nachtarbeitsverbot:

Der Vortrieb des Tunnels Rudersdorf erfolge vom Ostportal und erreiche schnell einen Bereich, in dem Gebäude mit geringer Überlagerung über dem Tunnel lägen. Daher sei festgelegt worden, dass von Anfang an ein Nachtarbeitsverbot für sekundärschallintensive Bauarbeiten bestehe, das erst aufgehoben werden dürfe, wenn durch Messungen nachgewiesen werde, dass die Grenzwerte eingehalten werden. Das Messsystem werde mit dem Tunnelvortrieb mitgeführt, es würden immer in zwei exponierten Gebäuden Messungen durchgeführt.

Die Messungen würden von der Bauaufsicht der Projektwerberin überwacht, diese erteile auch eine etwaige Freigabe für Nacharbeiten. Kontaktperson für die Anrainer sei der (die) schon angesprochene Ombudsmann/Ombudsfrau. Ein permanentes Nachtarbeitsverbot sei nicht gerechtfertigt, da die Grenzwerte zum Schutz des Schlafbedürfnisses der Anrainer eingehalten würden

Ad Tiere waldseitig:

Wissenschaftliche Forschungsergebnisse, die die Definition exakter Grenzwerte für Erschütterungen erlauben, fehlten derzeit. Daher würden im UVP Verfahren die Grenzwerte für den Menschen verwendet. Diese seien streng und darüber hinaus in Gebäuden einzuhalten. Diese Ge-

bäude schwingen stärker als ihre Fundamente und der umgebende Untergrund. Im Freifeld seien daher die Schwingungen deutlich niedriger als im Gebäude.

Ad Immissionsquellen Betriebsphase:

PKW seien als Quellen von Erschütterungen von untergeordneter Bedeutung, die LKW geben die Belastung vor. Auf Grund der Charakteristik der Grenzwertbildung als Mittelwerte wäre ein Einbeziehen der PKW sogar für die Anrainer ungünstig. Daher seien nur die LKW als Erschütterungsquelle berücksichtigt worden.

Sondertransporte fahren mit geringerer Geschwindigkeit, was zu reduzierten Emissionen führe, weiters seien sie selten, so dass ihre Auswirkung von untergeordneter Bedeutung bleibe. Derzeit nicht genehmigte Fahrzeuge wie 60 to Eurocombi Fahrzeuge („Megaliner“) seien nicht berücksichtigt worden.

Ad Messungen in der Bauphase:

Es seien in jeweils zwei exponierten Gebäuden Messungen durchgeführt worden, die mit dem Fortschritt des Vortriebes umgesetzt würden. Die Durchführung der Messungen setze die Zustimmung des Anrainers voraus. Die Messgeräte seien mit einer Datenfernübertragung und einer Alarmfunktion ausgestattet. Es könne mitgeteilt werden, dass die Stellungnahme der Gemeinde Rudersdorf zu zwei neuen Maßnahmen geführt habe: die Gemeinde werde über das Messprogramm informiert und habe ein Vorschlagsrecht, Messergebnisse würden in Form von Monatsberichten der Gemeinde zur Verfügung gestellt.

Außerhalb des Tunnels Rudersdorf würden Messungen in Gebäuden durchgeführt, die näher als 70 m an erschütterungsintensiven Tätigkeiten stattfinden.

Ad „schlechtes Gebirge“:

Die Formulierung „schlechtes“ Gebirge sei etwas inexakt. Konkret werde durch die Bürgerinitiative die Formulierung „schlechtes Gebirge“ in Kapitel 2 angesprochen, hier sei Gebirge mit geringen Festigkeitseigenschaften gemeint. „Schlechtes“ Gebirge leite Erschütterungen weniger gut weiter, könne also für den Anrainer aus Sicht des Erschütterungsschutzes „gut“ sein.

Ad Adjektiva wie „geringfügige“ etc.:

Diese Begriffe seien in ihrer Abstufung und Bedeutung sehr exakt vorgegeben und definiert und würden bewusst verwendet. Die genaue Definition im Sinne der Fachgebiets „Erschütterungen und Sekundärschall“ sei Kapitel 3.4 des Teilgutachtens zu entnehmen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume wies darauf hin, dass erhebliche naturschutzfachliche Auswirkungen im vorliegenden Fall ausgeschlossen würden. Es lägen überhaupt wenige Hinweise auf eine potenzielle erhebliche Relevanz von Erschütterungen auf Flora und Fauna vor. Sie müssten allenfalls z. B. im Kontext starken Sprengvortriebs bei Tunnelbau im Kalkgestein mit benachbarten Höhlen und großen Fledermausquartieren näher betrachtet werden.

Die Bürgerinitiative legte ein Gutachten von Dipl. Ing. Robert Unglaub, Ingenieurbüro ARCHI NOAH, vom September 2009 zu den Auswirkungen auf europarechtlich streng geschützte Tierarten vor. Dieses Gutachten setzt sich insbesondere mit den Aussagen des UVP-Teilgutachtens bzw. der UVE zu den Tiergruppen „waldbewohnende Fledermäuse“ und „Amphibien“ auseinander. Der Gutachter gelangte im Wesentlichen zu dem Ergebnis, dass zumindest für einzelne nach Anhang IV (der FFH-Richtlinie) geschützte Fledermaus- und Amphibienarten europarechtliche Verbotstatbestände erfüllt würden. Es sei davon auszugehen, dass die festgestellten grundsätzlichen Mängel nicht nur für die Tiergruppe Fledermäuse und Amphibien zuträfen, sondern auch für andere Artengruppen.

In Ergänzung zu diesem Gutachten von DI Unglaub übte die Bürgerinitiative noch weitere Kritik am Teilgutachten Tiere, Pflanzen, Lebensräume und zwar insbesondere zu den Aussagen des Teilgutachtens betreffend die Tierarten Wachtelkönig, Scharlachkäfer und Schwarzer Apollo. Weiters wies die Bürgerinitiative auf das Thema Kaltluftseebildung hin und forderte schließlich, dass die spezielle Sensibilität des Landschafts- und Ortsbildes im Bereich Speltenbach in die Begutachtung miteinzubeziehen sei.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume setzte sich zunächst mit dem Gutachten von Dipl. Ing. Unglaub auseinander und führte aus, dass in diesem Gutachten die Kernaussage getroffen werde, dass eine Alternativenprüfung erforderlich (auch artenschutzverträglichere Alternativen) sei, bevor eine Ausnahme zugelassen werden könne. Diese Aussage und die Schlussfolgerung, dass der Frage der Erfüllung oder Nichterfüllung von europarechtlichen Verbotstatbeständen deshalb eine sehr hohe Bedeutung zukomme (S. 6), seien zutreffend. Dem sei das Teilgutachten des Sachverständigen durch detaillierte Abhandlung auch gerecht geworden. Auch Herr. Dipl.-Ing. Unglaub (s. S. 6, Kap. 2) stelle zunächst fest, dass gerade aufgrund vom Sachverständigen erkannter, nicht ausreichender Maßnahmen der Projektwerberin kritische Punkte identifiziert und insoweit zusätzliche Maßnahmen vorgesehen worden seien. Es sei gerade auch Aufgabe des Sachverständigen, aus der Beurteilung solche Maßnahmen für das vorgelegte Projekt zu entwickeln.

Gerade vor dem Hintergrund der derzeit noch nicht gefestigten Praxis bei der Beurteilung von Verbotstatbeständen und der auch nicht vorhandenen oder ganz offensichtlich nicht abschließenden Judikatur sei zu Eingang seines Teilgutachtens dargelegt, wie mit den Verbotstatbeständen im vorliegenden Fall umgegangen werde. Zwar seien Verbotstatbestände z. T. individuenbezogen, könnten im allg. Kontext der Nutzung und Entwicklung der Landschaft aber nicht alle Auswirkungen von Tätigkeiten und Vorhaben einschließen, soweit dies Einzelindividuen betreffe. Das wäre sicherlich zu weit gegriffen, da ansonsten auch die Ausnahmeerteilung, und dies werde nicht in Beschränkung auf Eingriffsvorhaben gesehen, zu einem Regelfall würde. Insoweit sei nach Ansicht des Sachverständigen immer von „verhältnismäßigen Maßnahmen“ zur Vermeidung oder Minderung auszugehen. Der Sachverständige sehe die vorgesehenen Maßnahmen unter Berücksichtigung der ergänzend vorzusehenden in diesem Zusammenhang zur Vermeidung der Verbotstatbestände als ausreichend an. Maßnahmen, die über ein Erfordernis nach seiner Beurteilung hinausgingen, könnten von ihm auch nicht gefordert werden. Klar sei aber auch, dass der Sachverständige hier einer weiteren Judikatur weder vorgreifen wolle noch vorgreifen könne.

Grundsätzliche Mängel würden von Seiten des Dipl.-Ing. Unglaub im Hinblick auf die „Angemessenheit zur Feststellung der Erfüllung der europarechtlichen Verbotstatbestände“ und der Bewertung der „fachlichen Untersuchungstiefe von UVP-Teilgutachten bzw. UVS“ gesehen (siehe Seite 7). Konkret würden die folgenden Kritikpunkte angebracht (z.T. mit Auflistung nach Bindestrichen zur Untergliederung).

Bauzeitliche Auswirkungen auf waldbewohnende Fledermausarten:

-betr.: geringe Erfahrungen zu Wirkung

Antwort: Prognoseunsicherheiten allgemein seien vor dem Hintergrund der Art von Maßnahmen, deren Umfang und deren Kombination zu sehen; sie könnten gerade dann gesenkt werden, wenn umfangreichere Ansätze als bei exakter Kenntnis der Wirkung verfolgt würden; zudem sei eine Differenzierung nach Verbreitung und Gefährdungssituation von Arten vornehmbar; der EU-Leitfaden lasse dezidiert eine Differenzierung nach der Gefährdungssituation von Arten zu. Er fordere also keine absolute Gewissheit; dies sei angemessen berücksichtigt worden in Art und Umfang der bereits vorgesehenen und der ergänzend vorzusehenden Maßnahmen. Es sei ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass im Projektgebiet überwiegend Fledermausarten der niedrigeren Gefährungskategorien der Roten Liste Österreichs (gefährdet oder Gefährdung droht) und keine stark gefährdeten oder vom Aussterben bedrohten Arten festgestellt worden seien.

-betr.: Frage des zeitlichen Vorlaufs für die ergänzend vorzusehenden Maßnahmen; Höhlen und Spalten würden sich z. B. durch Spechtaktivität und Absterbeprozesse erst später bilden.

Antwort: Bezüglich Höhlen sei primär bereits in den Unterlagen der Projektwerberin der Einsatz von Nistkästen vorgesehen worden. Dies reiche hierfür kurzfristig aus. Die Nutzung von Nistkästen durch waldbewohnende Fledermausarten sei hinreichend belegt, wenngleich nicht für den einzelnen Nistkasten die genaue Besiedlung vorhergesagt werden könne. Dies sei aber auch nicht erforderlich. Es werde zudem in der Kritik verkannt, dass die zusätzliche Maßnahme der Ringelung von Bäumen des SV-TGA dezidiert auf eine zeitnahe Ergänzung im Gesamtspektrum der möglichen Fortpflanzungs- und Ruhestätten abziele [konkret genannt auch Spaltenquartiere, die kurzfristiger entstehen, nicht nur mit der Höhlenbautätigkeit, sondern gerade auch mit Nahrungssuche u. a. bei Spechten, s. Maßnahme M(TGA_06)_08, S. 83.]

- betr.: die artspezifische Ausrichtung sei nicht hinreichend und ein enger räumlicher Bezug müsse gewährleistet sein

Antwort: Die Betrachtung im Spektrum der insgesamt zu erwartenden Lebensstätten sei nach Auffassung des Sachverständigen ausreichend. Gerade die ergänzenden Maßnahmen belegten, dass diese in den Blick genommen worden seien. Der räumliche Zusammenhang sei mit Bezug auf die jeweiligen Waldgebiete zur Umsetzung der Maßnahmen gewährleistet, ein engerer sei vor dem Hintergrund der Aktionsräume von Fledermausarten und üblicher dynamischer Prozesse z. B. durch forstliche Nutzung, Windwurf etc. nicht erforderlich.

-betr.: Zitate aus UVE-Gutachten der Projektwerberin werden herangezogen, zu verbleibenden hohen Auswirkungen

Antwort: Dies verkenne allerdings, dass gerade deshalb zusätzliche Maßnahmen gefordert worden und im TGA enthalten seien sowie in der daraus resultierenden Gesamtbewertung berücksichtigt seien. Die Zitate können insoweit keinen Mangel im Teilgutachten belegen.

-betr.: es wird kritisiert, Winterquartiere seien nicht erhoben worden

Antwort: Bei den betroffenen waldbewohnenden Fledermausarten stellten ganz überwiegend Höhlen, Felsspalten, u. a. sowie menschliche Bauwerke Winterquartiere dar. Es sei nicht erkennbar, dass hier eine besondere Betroffenheit im Sinne von Verbotstatbeständen vorliegen könnte.

- betr.: es wird kritisiert, der Fachbeitrag Fledermäuse würde als noch ausreichend eingeschätzt, weil bisher keine allgemeinen gültigen methodischen Vorgaben vorlägen.

Antwort: Es sei im TGA nur genannt, dass bei der Beurteilung als ausreichend (siehe Seite 105) dieser Aspekt auch berücksichtigt worden sei, nicht dass dies alleiniger Grund gewesen wäre. Gerade die laufende, teils auch kontrovers geführte Diskussion um methodische Anforderungen sei selbstverständlich ein Anlass, als Sachverständiger über die Anforderungen im Einzelfall nachzudenken. Wären insgesamt unplausible Bewertungen bzw. Ergebnisse bei der Bestandsbewertung gesehen worden, so hätte dies zu Nachforderungen geführt, in anderen Fällen wäre diese Methodik vermutlich nicht ausreichend gewesen.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf waldbewohnende Fledermausarten:

(S. 10-14): Es werde kritisiert (mit Detailausführungen), es käme zu einer vorhabensbedingten grundsätzlichen massiven Erhöhung des Kollisionsrisikos, der Kenntnisstand zur Wirksamkeit von Querungshilfen sei zu gering sowie die unzureichende Untersuchungstiefe hinsichtlich Flugrouten und Funktionsbeziehungen verschärften noch das generelle Wissensdefizit.

Antwort: Es sei nicht abzustreiten, dass zur Wirksamkeit von Querungshilfen laufend neue Kenntnisse vorliegen, gleiches gelte allerdings auch für die Sensibilität von Fledermausarten gegenüber Zerschneidungswirkungen und Kollision. Die erwähnten Zitate entstammten im Übrigen nahezu ausschließlich einer Publikation von 2003, der gegenüber sich der Kenntnisstand wesentlich verbessert habe. V.a. Unterquerungen, z.B. Durchlässen, werde bei ausreichender Dimensionierung zwischenzeitlich eine besonders gute Wirksamkeit zugesprochen, was sich auch in dem im Teilgutachten des Sachverständigen zitierten Merkblatt zu Tierquerungshilfen niederschläge. Der Sachverständige erkenne die vorgesehenen Maßnahmen (unter Berücksichtigung der als ergänzend erforderlich erachteten) weiterhin als ausreichend und angemessen, um im Sinne der für seine Beurteilung ausgeführten Grundlagen / Hintergründe im Teilgutachten den Verbotstatbestand zu vermeiden (s. vorne). Es seien sichere Querungsmöglichkeiten in ausreichenden Abständen gegeben und diese würden durch zusätzliche Irritationsschutzwände in vielen Fällen zudem optimiert. Weitergehende Detailuntersuchungen zur Raumnutzung / Funktionsbeziehungen sehe er vor dem Hintergrund der konkreten Situation im Raum als nicht zwingend erforderlich.

Amphibienarten (S. 15ff):

Es werde mit Bezug auf die ergänzend vorgesehene Maßnahme des Teilgutachtens zur Einrichtung einer stationären Amphibienschutzeinrichtung kritisiert, dass diese Maßnahme zwar fachlich sinnvoll und begrüßenswert, aber nicht für die Vermeidung von Verbotstatbeständen geeignet sei, wegen:

-betr.: des nicht gegebenen räumlich-funktionalen engen Zusammenhangs zum Ort der jeweiligen Schädigung

Antwort: Die Maßnahme habe, wie auch in der Begründung betont, ergänzenden Charakter. Es bestehe ein räumlich enger Zusammenhang zwischen der Lafnitzniederung und dem Commendewald, was sich in dem starken dortigen Wanderungsgeschehen der Amphibien äußere. Auf die Stützung dieses Zusammenhangs ziele die vorgesehene Maßnahme ab. Sie könne nach Auffassung des Sachverständigen im relativen Nahbereich sowohl Eingriffen im Commendewald als auch im Komplex Lafnitzniederung und Ledergasslerwald zugeordnet werden. Die von Dipl.-Ing. Unglaub angeführten Wanderentfernungen für Arten beziehen sich auf durchschnittliche oder (nur teilweise) maximale Wanderdistanzen von Individuen. Z. B. bei der Gelbbauchunke lägen auch Literaturangaben für höhere Wanderstrecken im Bereich von 3-4 km vor. Für den räumlich-funktionalen Zusammenhang seien diese aber nicht alleine ausschlaggebend. So sei gerade beim Laubfrosch der großräumige Zusammenhang zwischen Laichgewässern für einen langfristigen Populationserhalt entscheidend und funktionale Zusammenhänge könnten auch über Ausbreitungs- bzw. Wanderverhalten über mehrere Jahre vorliegen, insbesondere bei Arten dynamischer Habitats wie der Gelbbauchunke. Für den Edelseewald bestehe ein direkter räumlich-funktionaler, enger Bezug tatsächlich nicht. In der Begründung der Maßnahme werde allerdings nicht alleine auf europarechtliche Verbotstatbestände wie Zerstörung von Lebensstätten oder Tötung, sondern auch auf Zerschneidungswirkungen allgemein Bezug genommen. In diesem Sinne sei sie im betroffenen Landschaftsraum, wie auch von Dipl.-Ing. Unglaub angemerkt, sicherlich wesentlich.

- betr.: Nichtvorkommens des Moorfrosches an dieser Strecke und somit keine Maßnahme für diese Art

Antwort: Der Moorfrosch sei im Projektgebiet nur im Bereich der Lafnitz- und Hühnerbach-Altarme westlich von Rudersdorf festgestellt worden (s. Gutachten der Projektwerberin) und werde insofern ohnehin nicht durch das Projekt betroffen.

-betr.: dass eine Kompensationsmaßnahme für die Vermeidung der Erfüllung des Tötungstatbestandes ungeeignet sei und im vorliegenden Fall ohnehin als bestehende Verpflichtung gesehen werden müsse.

Antwort: Die Maßnahme sei nicht als Vermeidungsmaßnahme bezüglich der Berührung des Tötungsverbot konzipiert und auch nicht so bezeichnet worden. Insbesondere sei in Kap. 5.3.3.1 im Gegensatz zu weiteren Maßnahmen kein Hinweis darauf enthalten, auch diese sei zur Vermeidung des Tötungsverbot erforderlich. Zur Frage der ohnehin bestehenden Verpflichtung äußere sich der Sachverständige nicht eingehender. Grundsätzlich bestehe hier aber sicherlich ein Abwägungsspielraum im Hinblick auf Umfang und Güte der Maßnahme, der bei der Detailfestlegung im Rahmen des naturschutzrechtlichen Verfahrens auch bezüglich dieser Frage berücksichtigt werden könne.

Konsequenzen der Erfüllung von Verbotstatbeständen (S. 19ff) sowie Fazit:

Eine weitergehende Diskussion bzw. Erwiderung zu den hier aufgeführten Punkten im Gutachten des DI Unglaub erübrige sich aus Sicht des Sachverständigen, da für eine Alternativenprüfung im artenschutzrechtlichen Kontext nach den vorstehenden Ausführungen und der Erläuterung der Vorgehensweise sowie Bewertung im Teilgutachten abschließend kein Erfordernis gesehen werde, unter Berücksichtigung der im Teilgutachten als ergänzend erforderlich erachteten Maßnahmen. Es sei allerdings ergänzend darauf hinzuweisen, dass im Teilgutachten keine Aussage dazu getroffen worden sei, ob es sich bei der angesprochenen, aus Sicht des Artenschutzes unkritischeren Variante auch um eine insgesamt zumutbare bzw. zufrieden stellende handeln könnte. Diese Bewertung könne auch nicht aus sektoraler Sicht alleine getroffen werden.

Mängel bei anderen Artengruppen:

Abschließend werde ausdrücklich festgestellt, dass insoweit auch der Auffassung des Dipl.-Ing. Unglaub (S. 7 und S. 22, letzteres im Fazit mit abschließender Empfehlung), aus den exemplarisch behandelten Artengruppen trafen entsprechende Mängel auch auf weitere Artengruppen / Einzelarten zu, widersprochen werde.

Zum weiteren Vorbringen der Bürgerinitiative führte der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume Folgendes aus:

- zu Punkt 3.4.3.1 des Teilgutachtens (S. 2, Tötungsverbote):

Der Sachverständige verweise auf seine Ausführungen zum Gutachten von Dipl. Ing. Unglaub und auf die Situation, dass es derzeit vermutlich keine Position im Umgang mit den artenschutzrechtlichen Bestimmungen gebe, mit der man sich keiner Kritik aussetzen würde. Als Sachverständige vertrete er die aus seiner Sicht begründete, zutreffende und angemessene Position. Und diese führe ihn im vorliegenden Fall dazu, unter Berücksichtigung der vorgesehenen sowie der zusätzlich erforderlichen Maßnahmen nicht auf Verbotstatbestände zu erkennen. Er verweise ergänzend auf einen Absatz im Gutachten des Dipl.-Ing. Unglaub, in der auch dieser die Vermeidung von Tötung letztlich nicht völlig losgelöst von Angemessenheit und Zumutbarkeit im Sinne des Verhältnismäßigkeitsgebots stelle (dort S. 28, letzter Absatz).

- zu Punkt 3.4.3.2 des Teilgutachtens (S. 3, Störungsverbote):

Der Sachverständige verweise auch hier wiederum auf die aus seiner Sicht begründete, zutreffende und angemessene Position. Und diese führe ihn im vorliegenden Fall dazu, unter Berücksichtigung der vorgesehenen sowie der zusätzlich erforderlichen Maßnahmen nicht auf Verbotstatbestände zu erkennen. Bei der Beurteilung der Erheblichkeit von Störwirkungen sei die räumliche Ausdehnung des Gebietes, das hierfür herangezogen werden müsse, auch davon abhängig, welche Gefährdungssituation die Art aufweise und insbesondere, welches Ausmaß die Störung überhaupt konkret erreiche. Unter beiden Aspekten seien weitergehende Studien im vorliegenden Fall nicht erforderlich gewesen. Die angemessene Behandlung des Störungsaspektes werde bei der hier besonders relevanten Artengruppe der Vögel auch dadurch deutlich, dass österreichweit gefährdete Brutvogelarten im Einzelnen behandelt worden seien (s. entsprechende Tabelle und textliche Ausführungen im SV-TGA, S. 67 ff.).

- Zu Punkt 4 / 4.2 des Teilgutachtens (S. 3ff, faktische Natura 2000 Gebiete):

Der Sachverständige lege dar, dass es aus seiner Erfahrung regelmäßig im Rahmen von Projekten zu Nachweisen von Arten außerhalb von Natura 2000-Gebieten komme, die auch in der Natura 2000-Gebietskulisse zu schützen seien. Das gelte insbesondere für Arten wie die erwähnte Spanische Flagge, die weit verbreitet sei. Diese Situation führe aber nicht dazu, dass deshalb neue Gebiete auszuweisen oder solche zu erweitern seien. Er habe im Teilgutachten ausführlich zu der Frage potenzieller/faktischer Europaschutzgebiete Stellung genommen und die Bewertung erläutert; dabei seien die dokumentierten Vorkommen von Arten und Lebensräumen einbezogen worden. Aus seiner Sicht liege kein zwingendes Erfordernis für die Ausweisung weiterer Gebiete oder die Erweiterung im gegenständlichen Bereich vor.

- Zu Punkt 4 / 4.2 des Teilgutachtens (S. 4ff, Betriebsphase - Naturverträglichkeit):

Im Anschluss an die Fragenbeantwortung durch Gutachter der Projektwerberin lege der Sachverständige dar, dass auch aus seiner Sicht die Störwirkung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen und zwingend erforderlichen Maßnahmen (hier: Vermeidung und Minderung) kein Ausmaß (absolut und relativ) erreiche, welches als erheblich zu bewerten sei. Hierfür reiche eine Abschätzung auf Basis der vorliegenden Daten aus, auch unter Rückgriff auf die detaillierteren Ausführungen zur Frage der Störung im Kontext Artenschutz im Teilgutachten.

- Zu Punkt 4 / 4.2 des Teilgutachtens (S. 4ff, Betriebsphase - Wachtelkönig):

Es werde erwidert, dass nicht jede örtliche Auswirkung eine Gefährdung oder sogar starke Gefährdung der Population zur Folge habe. Hierfür spiele eine Reihe von Parametern eine Rolle, unter anderem die zeitliche Nutzung von Gebieten und die Frage, ob es sich um Kernlebensräume handle. Beim Wachtelkönig liege eine sehr hohe Dynamik vor. Grundsätzlich sollte es aus Sicht des Naturschutzes selbstverständlich Ziel sein, Bedingungen für Arten zu verbessern anstatt zu verschlechtern. Es gehe aber gerade auch um die spezielle Situation, daher seien die bei der Bewertung berücksichtigten Aspekte dargestellt worden, zu denen auch die Lärm-Vorbelastung gehöre. Diese sei jedenfalls ein wichtiger Parameter. Hierbei sei aus Sicht des Verf. im Teilgutachten adäquat vorgegangen worden, auch in Bezug auf die Maßnahmen. Insgesamt seien für das Projekt auch die zusätzlich von Seiten des Naturschutzbundes gemeldeten Wachtelkönig-Daten noch berücksichtigt worden. Die dokumentierten Wachtelkönig-Vorkommen begründen nach Bewertung des Sachverständigen keine Einstufung als faktisches Vogelschutzgebiet.

- Zum Punkt Argumentarium Lafnitz- und Lahnbachquerung, Teil Scharlachkäfer (S. 5):

Vom Sachverständigen werde darauf hingewiesen, dass es sich beim Argumentarium nicht um eine von ihm verfasste Unterlage handle, sondern um eine seinem Teilgutachten als Anhang beigefügte, die von Seiten der Projektwerberin nach Aufforderung seinerseits als ergänzende Unterlage erarbeitet sei. Hierauf nehme der Sachverständige dann auch in seinem Teilgutachten Bezug und bewerte jene Aussagen, soweit erforderlich. Vom Sachverständigen werde ausgeführt, dass es sich bei der Bergung von Totholz im Hinblick auf die Verfrachtung von Individuen nur um einen ergänzenden Aspekt handle. Wichtig für die Maßnahme sei das Angebot an Totholz (bzw. dessen Erhöhung in den Zielflächen), wobei es schwerpunktmäßig um jüngere, noch nicht stark zersetzte Substrate gehe. Eine im Rahmen der Verhältnismäßigkeit vermeidbare Beeinträchtigung von ansonsten konkret durch die Baumaßnahmen betroffenem, geeigneten Sub-

strat und Individuen sei sicherzustellen. Auch hier sei eine weitere Detaillierung ggf. im naturschutzrechtlichen Verfahren vorzunehmen. Ein Problem der Realisierbarkeit werde nicht gesehen.

- Zum Punkt Argumentarium Lafnitz- und Lahnbachquerung, Teil Schwarzer Apollo (S. 6):

Dabei handle es sich insgesamt um ein Maßnahmenpaket, zu dem sich im Teilgutachten weitere Ausführungen fänden. Es umfasse neben einer Sodenverpflanzung und der Sicherung eines Teilhabitats auch die Freistellung von Lerchensporn-Beständen zur Neuentwicklung geeigneter Flächen. Im Übrigen werde auf den Spielraum in der Prognosesicherheit gerade bei einer nur schwach gefährdeten Art wie dem Schwarzen Apollo verwiesen. Es sei auch nicht vorgesehen, dass die verbleibende und unbestritten kleine Restfläche langfristig oder dauerhaft einen reproduktionsfähigen Bestand aufweisen solle. Hierfür wäre sie auch nach Bewertung des Sachverständigen nicht alleine geeignet. Vielmehr stelle sie einen Teil des zukünftigen Lebensraumes innerhalb weiterer Flächen mit neu zu entwickelnden, günstigen Lebensraumverhältnissen im räumlichen Zusammenhang dar. Günstige Bedingungen könnten bei Freistellung von Gehölzen sehr rasch erreicht werden (siehe Teilgutachten).

- Zur Frage der Kaltluftbildung:

Es werde auch auf klimatische Auswirkungen nach Abstimmung mit den Sachverständigen zu anderen Sachbereichen eingegangen (s. Fragenkatalog im Teilgutachten). Entsprechende Auswirkungen würden als naturschutzfachlich nicht relevant eingestuft.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild führte aus, bei der Bewertung des Landschaftsbilds sei wichtig, dass es möglichst objektiv erfolge, dh man müsse zur Bewertung geeignete Parameter heranziehen, die subjektive Bewertungen weitgehend ausschließen.

Bei der Bewertung der Teilräume, Ist und Eingriffe folge DI Unglaub der Methode der Bewertung (Auswahl der Kriterien). DI Unglaub gehe auf die Bewertungen im Detail nicht ein und komme nicht zum Ergebnis, dass einzelne Bewertungen falsch seien. Der Sachverständige hingegen habe die Bewertungen der UVE an Hand der Unterlagen und im Gelände geprüft und sie für plausibel und nachvollziehbar befunden.

Die Abgrenzung der Teilräume habe die Aufgabe, eine möglichst nachvollziehbare Bewertung zu ermöglichen. Es gebe keine rechtlich verbindlichen Standards zur Abgrenzung von Teilräumen. Der Sachverständige habe die Abgrenzung der Teilräume an Hand der Unterlagen und im Gelände selbst überprüft und finde sie plausibel. Bei der Abgrenzung und der Bewertung der Teilräume seien Waldränder berücksichtigt worden.

Nördlich von Altenmarkt und Speltenbach verlaufe die Trasse südlich des Commendewaldes. Hier seien zahlreiche Maßnahmen vorgesehen (z.B. Böschungen bzw. Lärmschutzdamm, Sichtschutzbepflanzung, Strukturbepflanzung, Acker in Brache, Unterflurtrasse), um die Wirkung der S 7 auf das Landschaftsbild zu verringern. Weiter sei auf das 1.5.9, Konzept Landschaftsgestaltung verwiesen, in dem angeführt werde, dass die Schnellstraße in die Landschaft eingebettet werden solle und in der Außenwahrnehmung nicht in Erscheinung treten solle. Dieses Konzept sei von der Landschaftspflegerischen Begleitplanung umgesetzt und konkretisiert worden. Dort

werde das Ziel formuliert, bei Sichtschutzbepflanzungen eine waldrandartige Struktur zu erreichen.

Bei der Querung von Lafnitztal und Lahnbach habe der Sachverständige eine umfangreiche zusätzliche Maßnahme gefordert, um die Störung des Landschaftsbilds zu verringern.

Bezüglich geschützter Landschaftsteil Lahnbach (Burgenland, LGBl. Nr. 43/1979) sei festzuhalten, dass der Schutz des Landschaftsbilds in dieser Verordnung nicht erwähnt werde.

Zur Beeinträchtigung des Landschaftsbildes während der Bauphase sei darauf hinzuweisen, dass im gegenständlichen Verfahren eine Beeinträchtigung während der Bauphase gegeben sei. Die Maßnahmen zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung würden diese Beeinträchtigungen in der Betriebsphase vermindern oder aufheben.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild wies darauf hin, dass in der Ortschaft Speltenbach ein Schutzgebiet gem. Stmk. Ortsbildgesetz 1977 idgF bestehe. Die Definition des Ortsbildes und seiner Schutzwürdigkeit stelle in erster Linie auf die bauliche Charakteristik ab. Das gegenständliche Vorhaben befinde sich in einer zu großen Entfernung zu den entsprechenden Ortsbildern der angrenzenden Gemeinden um eine maßgebliche Beeinträchtigung darstellen zu können.

Die Projektwerberin hielt zur Amphibien Untersuchungsmethode fest, dass die Schadstrecken (d.h. durch Straßennutzung beeinträchtigte Amphibien-Wanderstrecken) auf der Basis eigener Befahrungen und Begehungen des bestehenden Straßennetzes sowie unter Einbeziehung vorhandener Daten im Untersuchungsgebiet erhoben worden seien. Diese Daten seien zur Dokumentation der Funktionsbeziehungen der Amphibienpopulationen im Raum herangezogen worden.

Im Zusammenhang mit den Verbotstatbeständen des Artenschutzes (Art 12 FFH-RL) könne der Projektwerberin nicht unterstellt werden, dass mit dem Vorhaben der S 7 West die Verwirklichung der Verbotstatbestände angestrebt werde. Ebenso wenig sei einer der verbotenen Eingriffe zur Genehmigung beantragt worden. Vielmehr zeigte bereits die Projektgestaltung einerseits und die umfangreichen Ausgleichs- und Begleitmaßnahmen andererseits, dass allfällige negative Auswirkungen auf geschützte Arten hintangehalten werden sollen. Ein Verstoß gegen Artenschutzbestimmungen könne daher nicht erkannt werden. Dazu sei auch auf die Entscheidung des Umweltsenats im Fall der Wasserkraftwerke Gössendorf und Kalsdorf (US 23.12.2008, US 8A/2008/15 unter Hinweis auf EuGH 18.05.2006, C 221/04) hinzuweisen.

Zum Gebietsschutz Natura 2000 sei festzuhalten, dass die Auswirkungen des Vorhabens in Hinblick auf jede einzelne charakteristische Art der entsprechenden Lebensraumtypen in einem Abstand von 200m links und rechts der Trasse untersucht worden seien. Der Anteil der betroffenen Lebensraumfläche in Bezug auf die jeweiligen Reviergrößen / Aktionsräume sei dargelegt worden. Eine genaue Bilanzierung in Bezug auf das gesamte Schutzgebiet sei jedoch nicht durchgeführt worden. Es sei jedoch davon auszugehen, dass der durch die Errichtung des gegenständlichen Projektes beeinträchtigte Bereich im Vergleich zum gesamten Gebiet (117km

Flusslänge) äußerst gering sei. Zudem handle es sich bei den betroffenen Arten um weit verbreitete, häufige Arten mit großen Beständen. Eine Gefährdung der Population sei somit auszuschließen.

Betreffend das Fachgebiet Lärm bezweifelte die Bürgerinitiative insbesondere die Richtigkeit der Lärmprognosen und forderte weitere Lärmschutzmaßnahmen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führte aus, für den Lärmschutz an Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) seien die Dienstanweisung des BMVIT 2006 und die RVS 04.02.11 anzuwenden. Darin sei die Vorgangsweise für die Berechnung enthalten. Messungen dienten der Modellkalibrierung.

Die ÖNORM S 5021, Teil 1, behandle die schalltechnischen Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und Raumordnung und gelte als Empfehlung für Flächenwidmungs- und Bebauungspläne. Für Verkehrswege seien die entsprechenden Grenzwerte einzuhalten, die in Verordnungen bzw. Dienstanweisungen der zuständigen Behörden festgelegt seien. Bei Neubauprojekten könnten von der Humanmedizin empfohlene Zielwerte in geringerer Höhe angewendet werden, wie dies beim gegenständlichen Vorhaben der Fall sei.

Der Lärmberechnung für die Bauphase sei ein „worst-case-Szenario“ für den maximalen Baufall (inkl. Bauverkehr) zugrunde gelegt worden. Zur Einhaltung der vorgegebenen Ziel- und Richtwerte seien Kontrollmessungen vorgesehen. Bei Überschreitung seien Maßnahmen umzusetzen.

Das Teilgutachten „Lärm“ sei parallel zur Stellungnahme des Umweltbundesamtes erstellt worden und enthalte Festlegungen und Maßnahmen zur Beweissicherung, die dem Umweltbundesamt noch nicht bekannt gewesen seien.

Die vom Gutachter der Gemeinden (Dipl. Ing. Möhler) geforderten zusätzlichen Maßnahmen seien lärmtechnisch sinnvoll, da sie einer Reduzierung der Lärmsituation dienen. Vorhabenskausal seien jedoch unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit die Ziel- und Richtwerte (55 dB tags / 45 dB nachts) zu erfüllen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin wies darauf hin, dass der Umweltmediziner die Wirkung der Lärmimmissionen auf die Gesundheit des Menschen beurteile. Dafür seien die strengen Werte der WHO maßgeblich. Die gesetzlichen Werte seien rechtsverbindliche Normen und seien nicht gesundheitsrelevant.

Die Projektwerberin merkte an, dass die verwendete ÖNORM S5021 dem Stand der Technik entspreche. Die ÖNORM S5021 gebe einen Überblick über die Planungsrichtwerte. Im gegenständlichen Verfahren seien die Zielwerte der WHO herangezogen worden.

Im Fachgebiet Forstwirtschaft kritisierte die Bürgerinitiative, dass die Kennziffer des Waldes zu niedrig angesetzt worden sei. Die S 7 habe negative Auswirkungen die Wälder, insbesondere durch Zerschneidungen zusammenhängender Waldflächen und durch Windwurf. Weiters kom-

me es zu Wildschäden, Salzschäden, Immissionsschäden, zu Schäden durch den Borkenkäfer und durch Grundwasserabsenkung.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft hielt dem entgegen:

zu Waldfunktionen

Die Wertigkeit der überwirtschaftlichen Waldfunktionen (Kennziffer) sei im Zuge der Erstellung des UVP-Teilgutachtens durch Begehungen erhoben worden. Sie entsprechen im Wesentlichen den Ausweisungen im Waldentwicklungsplan und seien weder in der UVE noch im UVP-TGA Forstwirtschaft zu niedrig angesetzt worden.

zu Zerschneidungen, Wegenetz

Durch den Bau und Betrieb der S7 komme es vor allem im Edelseewald und im Ledergassler Wald zu großflächigen Zerschneidungen zusammenhängender Waldflächen. Während die Zerschneidung forstlicher Infrastruktur durch die im Einreichprojekt vorgesehene Anlage von Querungsbauwerken (Brücken, Unterführungen) an der S 7 sowie von Ersatzforststraßen und -rückewegen weitgehend – unter teilweiser Inkaufnahme von Wegzeitverlängerungen – kompensiert werde, sei die Entstehung erschwert bewirtschaftbarer Restflächen infolge der gegebenen kleinteiligen Besitzstruktur unvermeidbar. Die daraus resultierenden Bewirtschaftungsergebnisse seien im Rahmen der Grundeinlöse entsprechend abzugelten, was jedoch nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sei. Das forstliche Wegenetz sei soweit aufrechtzuerhalten bzw. wiederherzustellen, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können.

zu Windwurf

Durch Rodungen könne der benachbarte Wald einem vermehrten Windwurfrisiko ausgesetzt werden. Ein Öffnen von Beständen gegen die Hauptwindrichtung führe bei labilen Beständen in der Regel zu einer erhöhten Windwurfgefährdung. Als sensibel sei hier besonders der Bereich beim Knoten A2/S7 bei Riegersdorf im „Edelseewald“ einzustufen, da hier größere Randlinien quer zu Hauptwindrichtung (W-WNW) entstehen und Fichtenmischwälder dominieren. Ansonsten verlaufen die Trasse und damit die Schlaglinien weitgehend talparallel und damit parallel zur Hauptwindrichtung, womit großflächige Windwürfe in angrenzenden Beständen unwahrscheinlich seien. Im Rahmen der im Projekt vorgesehenen waldverbessernden Maßnahmen würden standortfremde, windwurfanfällige Fichtenwälder in stabile Laubmischwälder umgewandelt, wodurch langfristig die Windwurfgefahr verringert werde. Weiters seien im UVP-Teilgutachten „Forstwirtschaft“ zusätzliche Maßnahmen wie die rasche Herstellung eines neuen Bestandesraufs sowie rasche Aufforstungen nach Windwürfen vorgesehen, um die Auswirkungen möglichst gering zu halten.

Insgesamt würden die Auswirkungen durch erhöhtes Windwurfrisiko als vertretbar angesehen.

zu Wildschäden

Vorhabenbedingte Wildschäden seien in bestimmten, im UVP-Teilgutachten Forstwirtschaft ausgewiesenen Bereichen nicht auszuschließen; dafür würden Schutzmaßnahmen definiert. Im Bereich der offenen Bauweise für den Tunnel Rudersdorf seien lt. Gutachter für Wildökologie keine Wildschäden zu erwarten.

zu Salzschäden

Vorhabenbedingte Salzschäden an Wäldern würden durch kontrollierte Einleitung der Winterabwässer in Vorfluter oder in außerhalb der Wurzelbereiche liegende Grundwasserkörper verhindert.

zu Immissionsschäden

Da die Vegetationsschutz-Richtwerte der Österreichischen Akademie der Wissenschaften auch im Nahbereich der S 7 und auch in den an die Tunnelportalbereiche angrenzenden Wäldern eingehalten würden, sei mit keinen Immissionsschäden durch die S 7 zu rechnen. Die in der Region beobachteten Schäden, vor allem bei Fichte, dürften vorwiegend dadurch bedingt sein, dass die Fichte als Gebirgsbaumart an die im Untersuchungsgebiet herrschenden pannonischen Klimaverhältnisse nicht angepasst sei. Birke erreiche als Pionierbaumart im gegenständlichen Klimagebiet von Natur aus kein hohes Alter; beobachtete Schäden dürften auf Trockenheit zurückzuführen sein. Die Immissionsresistenz von Birke sei im Allgemeinen hoch.

Die Stickoxidwerte seien derzeit nicht hoch; in Waldbereichen lägen sie in Größenordnungen um oder unter 50% des Vegetationsrichtwertes. Feinstaub schade den Bäumen nicht.

zu Borkenkäfer

Die Trassenschlägerungen und die Holzabfuhr für die S 7 würden lt. Projekt außerhalb der Vegetationsperiode erfolgen. Die Kontrolle habe durch die Umweltbaubegleitung zu erfolgen.

zu Grundwasser

Im Bereich von Geländeanschnitten und Einschnitten könnten oberflächennahe Grundwasservorkommen reduziert und das vorhandene hydrogeologische System durch Evaporationseffekte verändert werden. Diese Effekte treten lt. UVP-Teilgutachten „Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser“ nur sehr kleinräumig im Trassennahbereich auf und bewirken nur geringfügige Veränderungen des Grundwasserkörpers, die vor allem in der Bauphase zu erwarten seien. Im konkret angesprochenen Bereich in Rudersdorf liege der Grundwasserspiegel außerhalb wurzelerreichbarer Tiefen, so dass in diesem Bereich Grundwasserabsenkungen keine Auswirkungen auf Waldbestände haben.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd hielt fest, dass im Bereich Tunnel Rudersdorf, wo dieser in offener Bauweise errichtet werde, in der Bauphase mit keinen vorhabensverursachten erhöhten Verbisschäden durch Wild am forstlichen Bewuchs zu rechnen sei. Die Bauaktivitäten würden dazu führen, dass das Wild die angrenzenden Waldbestände meiden werde, die Baustelle werde zu keiner Wildschäden provozierende Barriere führen.

Im Fachgebiet Landwirtschaft kritisierte die Bürgerinitiative, dass die S 7 einen Verlust von 31,5 ha landwirtschaftlicher Fläche zur Folge habe, was für einige Landwirte den Existenzverlust bedeute. Durch Zerschneidung der landwirtschaftlichen Flächen werde die Bewirtschaftung erschwert.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft wies darauf hin, dass es eine Richtlinie für Rekultivierung von Böden gebe, die als Stand der Technik anzusehen sei und

als Grundlage für die Rekultivierung diene. Die ökologische Bauaufsicht habe die Einhaltung der fachlich richtigen Wiederaufbringung von Böden zu gewährleisten.

Die Flächenverluste könnten für einzelne Personen oder Familien eine schwere Beeinträchtigung sein, jedoch gelte dies nicht für die Landwirtschaft insgesamt. Die Flächenverluste seien in einem Ausmaß, welches eindeutig nicht als erheblich zu bewerten sei.

Die Projektwerberin führte aus, bei einer Grundbeanspruchung erfolge eine Entschädigung des Flächenverlustes und des evt. Erwerbsverlustes, der Verkauf von Grund und Boden sei nach Informationsstand der Projektwerberin steuerfrei.

Alle landwirtschaftlichen Wege würden aufrechterhalten, Mehrwege von 2-3km würden als zumutbar angesehen. Sollte eine Parzelle nicht mehr über öffentliche Wege erreichbar sein, sei dies zu entschädigen. Optionsverträge würden für den Bereich Geländemodellierung abgeschlossen, Zusammenlegungsverfahren würden durch die ASFINAG mangels Zuständigkeit nicht durchgeführt. Eine ökologische Bauaufsicht sei generell regelmäßig vor Ort und habe im Problemfall nach den Vorgaben der ASFINAG eine Erreichbarkeit der Baustelle binnen einer Stunde sicher zu stellen. Zusätzlich dazu sei der (die) Ombudsmann/Ombudsfrau für den Bau ständig anwesend und fungiere als Ansprechpartner für die Bevölkerung. Ökologische Bauaufsicht und Ombudsmann/Ombudsfrau stünden in ständigem Kontakt.

Zum Fachgebiet Humanmedizin brachte die Bürgerinitiative im Wesentlichen vor, dass die andauernden Belästigungen durch Verkehrsschadstoffe inkl. Lärm auch zu psychischen Belastungen der Bevölkerung führten. Heilpflanzen in der unmittelbaren Nähe einer Straße könnten nicht mehr gedeihen. Die Bürgerinitiative forderte schließlich eine humanmedizinische Beweissicherung während der Betriebsphase der S 7.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin hielt fest, aus internationalen Studien gehe hervor, dass die psychischen Störungen der Menschen in der Umwelt vor allem durch Lärm induziert würden. Als Maß für die psychische Belastung werde der Verbrauch an Psychopharmaka herangezogen. Im gegenständlichen Verfahren hätten die Sachverständigen für Humanmedizin und für Lärm mit großer Sorgfalt dafür gesorgt, dass die Bevölkerung nicht unzumutbar durch Lärm belastet werde und vor allem, dass die Gesundheit durch Lärm keinen Schaden erleide, was somit auch für die psychische Belastung zutreffe.

Der Begriff der Belästigung durch Lärm sei im Gutachten in einem eigenen Kapitel angebracht und erklärt.

Für eine Schadstoffbelastung von Pflanzen im Sinne der Deposition sei in der Tat die besondere Nähe zur Trasse entscheidend. Orte, die über mehrere 100 Meter von der Trasse entfernt liegen, würden nicht mehr durch Depositionen betroffen.

Eine Beweissicherung im Sinne einer Gesundenuntersuchung vor dem Bau des Projektes und im Abstand wiederholend nach Inbetriebnahme sei aus mehreren Gründen nicht praktikabel. Erstens sei die Belastung durch Schadstoffe im Vergleich zur Nullvarianten kaum messbar,

wodurch eine Beeinflussung der Gesundheit nicht ableitbar sei. Zweitens lasse die Interpretation eines abweichenden Ergebnisses keinen Schluss auf eine eventuelle Wirkung eines Schadstoffes zu. Drittens müsse eine Untersuchung nach epidemiologischen Kriterien durchgeführt werden, die einen repräsentativen Stichprobenumfang erfordere. Die zu erwartenden geringen Standardabweichungen bedingen einen sehr großen Stichprobenumfang. Nicht zuletzt wäre eine solche Reihenuntersuchung der Menschen immens teuer und in Anbetracht des unsicheren Ergebnisses gesundheitspolitisch nicht vertretbar.

Überall, wo es einen Kfz-Verkehr gebe, würden $PM_{2,5}$ nachweisbar sein. Es sollte aber gewährleistet werden, dass die Gesundheit der betroffenen Bürger nicht negativ beeinflusst werde.

V.2.12. Vorbringen der Bürgerinnen und Bürger

Die Sachverständigen haben sich in der mündlichen Verhandlung mit dem Vorbringen der Bürgerinnen und Bürger bezogen auf deren subjektive Betroffenheit (insbesondere durch Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen) umfassend auseinandergesetzt. Im Folgenden werden das Vorbringen der Bürgerinnen und Bürger und die Antworten der Sachverständigen zusammengefasst wiedergegeben. Das Vorbringen der Bürgerinnen und Bürger ist in Kursivschrift dargestellt.

Die Nutzen-Kosten-Analyse sei nicht korrekt durchgeführt worden.

Die Projektwerberin hielt dem entgegen, dass die NKU auf Basis der einschlägigen RVS 02.01.22 erstellt worden sei; diese Vorgaben seien eingehalten worden.

Auswirkungen der Gesamtrasse der S7 (West und Ost) hätten untersucht werden müssen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr wies darauf hin, dass für die Ermittlung der Auswirkungen im Verkehrsmodell nicht nur die Verkehrsstärken des Vorhabens, sondern auch der Gesamtrasse der S7 (West und Ost) berechnet worden seien.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führte aus, dass die Auswirkungen der Gesamtrasse der S 7 (West und Ost) im Projekt behandelt worden seien. Die Lärmberechnungen seien für den Nullplanfall, den Vorhabensplanfall und den Fall mit Gesamtrasse berechnet und dargestellt worden. Die Lärmschutzmaßnahmen seien auf den „worst-case“ (schlechtester Fall aus S 7-West bzw. Gesamtrasse) bemessen worden.

Es wurde die Frage aufgeworfen, aus welchen Gründen die Anschlussstelle Riegersdorf nicht gebaut werde.

Die Projektwerberin führte zu dieser Frage aus, im Rahmen des Vorprojekts 2005 sei der Knoten A2/S7 inkl. einer Anschlussstelle Riegersdorf geplant worden. Die weiteren Planungen (Konkretisierung im Einreichprojekt) führten dazu, dass die kombinierte Bauweise eines Knotens / Anschlussstelle hohen Platzbedarf und hohe Kosten verursache (z.B. Errichtung von Kollektorfahrbahnen).

Bei der Nachreichung des Vorprojektes 2007 sei eine Gegenüberstellung des Nutzens, abgebildet über die Verkehrszahlen auf der AST Riegersdorf (2000 Kfz/24h) und der Kosten von geschätzten rd. 10 Mio € vorgenommen worden. Auf dieser Basis sei die Entscheidung getroffen worden, die AST Riegersdorf im Zusammenhang mit dem Projekt S 7 nicht weiter zu verfolgen. Auf Wunsch des Landes und der Gemeinde würden Planungen für eine mögliche AST zwischen dem Knoten A 2 / S 7 und Anschlussstelle Ilz weiter bearbeitet (ESA - Erweiterte Strategische Untersuchung).

Die S7 werde auch in Jennersdorf und im Raabtal zu höheren Verkehrsbelastungen führen. Auswirkungen hinsichtlich Lärm, Immission und Gesundheit auf die dortige Bevölkerung seien ebenso zu prüfen.

Die Projektwerberin wies darauf hin, dass ein durchgehender Ausbau der S 7 eine Verlagerung des Verkehrs mit sich bringen werde; dies sei in den Verkehrsprognosen abgebildet worden. Im Hinblick auf das Raabtal sei nur ein geringer Einfluss auf das Verkehrssystem prognostiziert.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr merkte an, dass der Untersuchungsraum auch den Bereich des Raabtales umfasse, sodass die Verkehrsveränderungen im Prognosemodell berücksichtigt worden seien.

Es wurde die Frage aufgeworfen, welche Lärmschutzmaßnahmen für Speltenbach vorgesehen seien.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm wies darauf hin, dass die Lärmschutzmaßnahmen für Speltenbach nach wirtschaftlichen Kriterien so geplant seien, dass die Ziel- und Richtwerte (55 dB tags und 45 dB nachts) eingehalten werden.

Die Lärmberechnungen betreffend den Ortsteil Riegersdorf wurden angezweifelt. Der durch die A 2 verursachte Lärm werde nicht ausreichend mitberücksichtigt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führte aus, den Lärmberechnungen lägen die prognostizierten Verkehrsdaten und weitere Parameter zugrunde, wie sie nach RVS 04.02.11 anzuwenden seien. Im Rahmen der Begutachtung seien die Eingabeparameter in das Rechenmodell, das Modell selbst sowie die Ergebnisse (Emissionen und Immissionen - Immissionen abhängig von den Emittenten) befundet und begutachtet worden. Die Ziel- bzw. Grenzwerte betragen entsprechend TGA „Lärm“ (S 7: 55/45 dB, A 2: 60/50 dB, L-Straßen: 60/50 dB – jeweils für Tag/Nacht).

In der ÖNORM S5020 werde in der Widmung zwischen Allgemeinem Wohngebiet und Reinem Wohngebiet unterschieden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm wies darauf hin, dass diese ÖNORM die schalltechnischen Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und Raumordnung handle und als Empfehlung für Flächenwidmungs- und Bebauungspläne gelte. Für Verkehrswege seien die entsprechenden Grenzwerte einzuhalten, die in Verordnungen bzw. Dienststanwei-

sungen der zuständigen Behörden festgelegt seien. Bei Neubauverfahren könnten von der Humanmedizin empfohlene Zielwerte in geringerer Höhe angewendet werden, wie dies beim gegenständlichen Vorhaben der Fall sei.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin hielt fest, in der Bauordnung gebe es verschiedene Widmungsklassen. Der Bereich Riegersdorf werde als Wohngebiet Allgemein mit den Werten $L_{A,eqn/d}$ 45/55 definiert. Für die Beurteilung der Gesundheit würden die Zielwerte der WHO herangezogen.

Es wurde die Frage aufgeworfen, wer die Einhaltung der Lärmschutzmaßnahmen bzw. der staubmindernden Maßnahmen kontrolliere.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führte aus, in der Bauphase stehe eine Ansprechstelle zur Verfügung, deren Tätigkeit sei in der RVS 04.05.11 definiert. Zur Beweissicherung würden schalltechnische Kontrollmessungen durchgeführt. Messzeitpunkte und Dauer würden von der lärmtechnische Sonderfachperson festgelegt und erfolgen in repräsentativer Weise. Bei Überschreitungen würden die dafür verantwortlichen Ursachen lokalisiert und durch Schallschutzmaßnahmen kompensiert. Nach Inbetriebnahme der S 7 erfolgten Evaluierungsmessungen je einmal an 14 Messpunkten. Es werde nachgerechnet und mit dem Referenzwert verglichen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima führte aus, die Kontrolle der Einhaltung der staubmindernden Maßnahmen werde von der Umweltbaubegleitung vorgenommen. In der Bauphase seien Messungen der Luftqualität an drei Messstandorten, vorgeschrieben. In der Betriebsphase seien aufgrund der geringen zu erwartenden Zusatzbelastungen keine Messungen für erforderlich erachtet worden.

Durch die S 7 werde es zu einer Mehrbelastung bei Feinstaub PM10 kommen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima führte aus, durch das Vorhaben komme es im Vergleich zur Nullvariante 2025 zu keiner Zunahme der Feinstaubemissionen, sondern zu einer geringfügigen Abnahme. Zudem würden die Feinstaubemissionen von besiedelten in unbesiedelte Gebiete verlagert.

Die geringfügige Abnahme der Feinstaubemissionen durch den Ausbau der S7 sei auf den geringeren Verschmutzungsgrad der Fahrbahnen von Autobahnen und Schnellstraßen im Vergleich zum untergeordneten Straßennetz zurückzuführen. Dadurch seien die Partikelemissionen durch Wiederaufwirbelung auf der S 7 deutlich geringer als im Bestandsnetz, wodurch wiederum die Emissionen durch die höhere Kilometerleistung infolge des Ausbaus der S 7 kompensiert würden.

Gegenüber dem Ist-Zustand komme es – ohne S 7 – durch die allgemeine Verkehrssteigerung im Prognosejahr 2025 zu einem Anstieg der PM_{10} -Emissionen im betrachteten Netz von 28 t/a im Jahr 2006 auf 35 t/a im Jahr 2025 (Nullvariante). Durch den Ausbau der S7 sei der Anstieg etwas geringer als bei der Nullvariante, nämlich von 28 t/a auf 34 t/a. Festzuhalten sei weiters, dass es durch das Vorhaben auch zu keinen relevanten Immissions-Zusatzbelastungen im Be-

reich von neu belasteten Wohnanrainern komme. Die modellierten Immissionszunahmen lägen unter dem Irrelevanzkriterium von 3% des gesetzlichen Langzeitgrenzwertes und seien so gering, dass sie dem Vorhaben nicht zurechenbar sind. Dagegen würden die Wohnanrainer im Bereich der B 65 entlastet.

Es wurde die Frage aufgeworfen, ob die Luftbelastung im Bereich der Tunnelportale berechnet worden sei.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima antwortete, dass die Luftbelastung im Bereich der Tunnelportale berechnet worden sei. Die Immissionswerte lägen auch im unmittelbaren Tunnelnahbereich unter den einschlägigen Richtwerten zum Schutz der Vegetation. Es seien daher keine Waldschäden zu erwarten. Die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit seien in den an die Tunnelportale angrenzenden Waldbereichen nicht anzuwenden.

Es stelle sich die Frage, wie weit die Verfrachtung der Luftschadstoffe (quantitativ) in vorher unbelastete Bereiche durch die S 7 erfolge.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima führte aus, der Einwirkungsbereich der S7 werde entsprechend den einschlägigen Vorschriften für das Straßenwesen (RVS 04.02.12 und RVS 09.02.12) mittels Irrelevanzkriterium (3% eines Langzeitgrenzwertes zum Schutz der menschlichen Gesundheit) abgegrenzt. Dieser Einwirkungsbereich reiche je nach Richtung bis in eine Entfernung von mehreren hundert Metern bis rd. 1,5 km, nicht aber bis ins Stadtgebiet von Fürstenfeld.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte aus, insgesamt würden durch die S 7 ein Großteil der ansässigen Bevölkerung des Tales entlastet und ein kleiner der Bevölkerung geringfügig belastet. Es sei seine Aufgabe zu kontrollieren, dass die Belastung das zumutbare Maß nicht überschreite und die Gesundheit der Betroffenen nicht gefährdet werde.

Negative Auswirkungen des Projekts seien dauernder Flächenverlust und Bodenversiegelung.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft hielt fest, der dauerhafte Flächenverlust durch Versiegelung von ca. 43,4 ha könne nicht durch Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Maßnahmen ersetzt werden. Die Oberböden würden in der Bauphase abgezogen und die Anteile, die nicht für die Wiederaufbringung benötigt würden, auf den Geländemodellierungen angeschüttet. Weil im UVP-Verfahren nur das eingereichte Projekt zu bewerten sei und der Flächenverlust im Vergleich zur gesamten zur Verfügung stehenden Fläche im Untersuchungsraum relativ gering sei, seien die Auswirkungen betreffend Flächenverlust mit geringfügig zu bewerten.

Durch das geplante Projekt würden insgesamt ca. 154 ha vorübergehend oder dauerhaft beansprucht. Etwa 43,4 ha davon würden versiegelt, etwa 9 ha vorübergehend verdichtet und bei etwa 102 ha werde der Bodenaufbau verändert. Der Landwirtschaft gingen Flächen im Ausmaß von ca. 80ha verloren.

Die Auswirkungen auf die Landwirtschaft würden im Einreichprojekt (Einlage 5.2.1. in den Kapiteln 6 sowie 8) bzw. im UVP - Gutachten Boden-Landwirtschaft (Gutachtenband 2, Teilgutachten 9 im Kapitel 5 ab Seite 29 des Teilgutachtens) beschrieben.

Die S 7 habe negative Auswirkungen auf den Anbau von Pflanzen für Heilzwecke.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft führte aus, Autobahnen und Schnellstraßen wiesen trotz höherem Verkehr vergleichsweise geringere Auswirkungen auf die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen auf, weil vielfach Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände, Unterflurtrassen, etc. Projektbestandteile seien. Landesstraßen B seien demgegenüber zumeist ohne solche Lärmschutzmaßnahmen ausgestattet. Des Weiteren seien die Abstände der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen zur S 7 größer als im untergeordneten Straßennetz, wodurch mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit anzunehmen sei, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen für die landwirtschaftliche Produktion durch KfZ-Immissionen auftreten.

Bei Cadmium gebe es Erhöhungen, diese bewegten sich i.A. deutlich unterhalb der Grenzwerte, selbst wenn – im bankettnahen Bereich bis ca. 15m/20m Abstand – Erhöhungen um das Mehrfache der natürlichen Hintergrundwerte auftreten könnten.

Die S 7 habe negative Auswirkungen auf den Kürbisanbau.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft führte aus, das Umweltbundesamt habe diesbezüglich im Jahr 2007 Hexachlorbenzoluntersuchungen publiziert. Dabei habe sich ergeben, dass der Verkehr insgesamt mit ca. 1% zu den Emissionen beiträgt. Hauptverursacher seien Kleinf Feuerungsanlagen (ca. 86%), Industrie (ca. 12%).

Aus der Literatur und aufgrund der vorgesehenen Ableitung und Retention von Straßenwässern beim geplanten Projekt seien jedenfalls keine solchen Immissionen durch den Bau und Betrieb der S7 zu befürchten, dass mehr als geringfügige Auswirkung auf die Kürbisproduktion eintreten.

Eventuelle Änderungen von HCB-Gehalten in Kürbissen würden zum größten Teil von anderen Faktoren beeinflusst werden, als vom Projekt. (v.a. Dauer der Heizperiode).

Die S 7 werde diesbezüglich keine mehr als geringfügigen Einwirkungen hervorrufen.

Im Bereich Grundwasser ist den Projektunterlagen zu entnehmen, dass es zum Versiegen von Hausbrunnen kommen könne. In solchen Fällen werde als Maßnahme vorgeschlagen, dass Betroffene an die öffentliche Wasserversorgung angeschlossen werden. Es stelle sich die Frage, wer die Kosten für den Anschluss und für den Wasserverbrauch übernehme. Bei einem Umstieg könne es auch zu einem Verlust der Wasserqualität kommen.

Die Projektwerberin brachte vor, dass der Anschluss an die Ortswasserleitung lediglich für den Fall vorgesehen sei, dass unerwarteter Weise Brunnen trocken fallen sollten. Die Kosten für Anschluss an und Versorgung durch das öffentliche Wassernetz würden im Fall der im Einver-

nehmen mit den Betroffenen durchzuführenden Realisierung von der ASFINAG getragen. Die Kosten für den Neuanschluss würden entweder entschädigt oder baulich hergestellt. Die Mehrkosten für die Wassernutzung würden auf Dauer entschädigt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser führte aus, zur Aussage, dass Wässer aus privaten Hausbrunnen meist eine bessere Qualität aufweisen als jene aus öffentlichen Netzen, sei festzuhalten, dass aufgrund der bei öffentlichen Wasserversorgern vorgeschriebenen qualitätssichernden Maßnahmen mit Sicherheit eine höhere Wasserqualität (insbesondere aber nicht ausschließlich hinsichtlich Bakteriologie) gegeben sei.

Durch das Projekt nehme die Hochwassergefahr zu.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Oberflächengewässer führte aus, beim Niederschlagsereignis vom 24. Juni 2009 seien im Raum Fürstenfeld Niederschlagsmengen von 130-160mm innerhalb von 24h gemessen worden. Dies entspreche ca. einer Auftretenswahrscheinlichkeit eines 100-jährlichen Ereignisses. Das am Katzelgraben errichtete Hochwasserrückhaltebecken sei auf ein 100-jährliches Ereignis ausgelegt. Bei dem am 24. Juni 2009 abgelaufenen Hochwasserereignis sei die Hochwasserentlastung angesprungen, dh. es müsse im Bereich des Hochwasserrückhaltebeckens ein Niederschlagsereignis abgelaufen sein, welches über einem 100-jährlichen Ereignis liege. Deshalb aber gleich auf eine Klimaänderung zu schließen erscheine aber verfrüht, da Klimaänderungen nur „langsam“ von Statten gingen. Diesbezüglich sei er auch in Kontakt mit dem HZB (Hydrographisches Zentralbüro). Die statistische Auswertung der Niederschlagssummen zeige keinen eindeutigen Trend (keine Zunahme). Festgehalten werde aber, dass es in den letzten Jahren eine Häufung der Extremereignisse (= viel Niederschlag) eingetreten sei. Hierbei aber bereits von einem Trend zu sprechen erscheine verfrüht. So sei beispielsweise 1908 in Pöllau ein Niederschlagsereignis mit ca. 600mm abgelaufen. Es habe somit auch in der Vergangenheit bereits extreme Niederschlagsereignisse gegeben.

Das Projekt habe negative Auswirkungen auf das Grundwasser.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Straßenwässer, Tunnelwässer führte aus, die Straßenoberflächenwässer würden entweder über die Dammschulter breitfähig zur Verrieselung gebracht oder über Gewässerschutzanlagen (zweiteilig bestehend aus Absetzbecken, Zwischenbauwerk, Filterbecken) dem Stand der Technik behandelt und mit Ausnahme einer Einleitung in den Marbach im Bereich des Knotens Riegersburg entlang der gesamten Freilandstrecke in den Untergrund versickert. Als zusätzliche Maßnahme werde zur Kontrolle der Reinigungsleistung ein Kontrolldrainagesystem vorgeschrieben, damit vor Ort die Wirksamkeit überprüft werden könne (zB. Austausch des Filtermaterials).

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser führte aus, zur Frage der Möglichkeit eines Eintrags von Schadstoffen in das Grundwasser werde erläutert, dass typische Schadstoffe im Zusammenhang mit Verkehrswegen (Schwermetalle, Kohlenwasserstoffe) in Bodenfiltern zurückgehalten würden.

Zur Beweissicherung würden grundwasserabströmig von Versickerungen bei Gewässerschutzanlagen dutzende Grundwasserbeobachtungspegel errichtet und regelmäßig auf die Schadstoffgehalte hin untersucht. Zudem würden mehrere Brunnen in Nahbereich der S 7 regelmäßig untersucht. Damit könne belegt werden, dass keine Verschlechterungen stattfinden.

Oberhalb des Tunnels Rudersdorf sei eine Schädigung des Waldes aufgrund der Grundwasserabsenkung zu befürchten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser stellte fest, dass aufgrund des großen Flurabstandes (Abstand Gelände zu Grundwasserspiegel) die Versorgung von Bäumen nicht über den Wurzelraum erfolge. Eine Absenkung und damit Vergrößerung des Flurabstandes bedinge somit keine Veränderung für den Wald.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft führte aus, im angesprochenen Bereich liege der Grundwasserspiegel nach den Aussagen des Sachverständigen für Grundwasser außerhalb des Wurzelhorizontes von Waldbäumen. Die Wasserversorgung der Bäume erfolge ausschließlich durch Niederschläge. Grundwasserabsenkungen hätten daher in diesem Bereich keine Auswirkungen auf den Wald.

Das Projekt habe negative Auswirkungen auf Erholung und Freizeit. Durch die Zerstörung der Naherholungsfunktion in der Gemeinde und die dadurch erforderliche Anreise in andere Gebiete würde wiederum neuer Verkehr erzeugt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild führte aus, im Zusammenhang mit dem Thema Erholung/Freizeit seien Beeinträchtigungen durch das gegenständliche Vorhaben zu konstatieren. Es würden allerdings alle Freizeitwege, die durch das Vorhaben entsprechend beeinträchtigt würden, verlegt bzw. würden Querungen an der Trasse vorgesehen werden. Auch auf Grund der vom Gutachter festgelegten Maßnahmen solle die Herstellung der Querungen bzw. von Ersatzwegen bereits vor Baubeginn erfolgen. Diesen Beeinträchtigungen seien allerdings auch die Entlastungswirkungen durch das ggst. Vorhaben gegenüberzustellen.

Es sei eine Tendenz festzustellen, dass ländliche Gemeinden generell an zentralen Einrichtungen verlieren. Dadurch entstehe für alle, die weiterhin in diesen Gemeinden leben wollen oder müssen, die Notwendigkeit zu mehr Verkehr.

Es gebe eine Langlaufloipe im Gebiet Deutsch-Kaltenbrunn, Lahnbach und Lafnitz Richtung Rudersdorf. Durch die Lafnitzüberquerung der S 7 sei kein Weiterkommen wegen des Dammes möglich. Bei guten Schneelagen sei diese Loipe zeitweise bis Heiligenkreuz gespurt gewesen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild hielt fest, bezüglich der Langlaufloipe seien seitens des Sachverständigen nach Bekanntwerden (vor der Auflage des UVP-Gutachtens) entsprechende Recherchen angestellt worden. Diese hätten ergeben, dass es früher (letzte Dokumentation Feb 2006, Stadt Fürstenfeld Infopost) eine Loipe im

Bereich des Golfplatzes gegeben habe, die aber in den letzten Jahren nicht mehr gespurt worden sei. Es gebe zu der Loipe keine allgemein zugängliche Dokumentation.

Die S 7 bedeute einen massiven Eingriff in das Landschaftsbild. Um Naturschutzgebiete „nicht zu beeinträchtigen“ werde in den Projektunterlagen davon gesprochen, dass z. B. Brückenbauwerke ausreichend dimensioniert werden. Das bedeute, dass diese gewisse Ausmaße und Höhen haben müssen. Die Projektwerberin werde ersucht, die Maße zu nennen.

Die Projektwerberin weist darauf hin, dass die Höhen sämtlicher Bauwerke im technischen Projekt nachvollziehbar dargestellt seien. Die Dammhöhen zwischen Lafnitz und Lahnbach seien rund 10m über Gelände. Die lichte Weite der Brücke über die Lafnitz betrage 127 m, jene über den Lahnbach 105m zwischen den beiden Widerlagern.

An der L 401 befinde sich südlich des Knoten ein russischer Soldatenfriedhof, der durch die Bauarbeiten beeinträchtigt werde.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Kulturgüter führte aus, der Soldatenfriedhof der Roten Armee an der Westseite des Ledergasslerwaldes stelle zweifellos ein zeitgeschichtlich bedeutendes Denkmal dar, das zudem durch das Kriegsgräbergesetz BGBl. Nr. 176/1948 und den Staatsvertrag BGBl. Nr. 152/1955 Artikel 19 geschützt sei. Seitens des Amtssachverständigen für Kulturgüter werde vorausgesetzt, dass keinerlei Beeinträchtigungen des Objekts erfolgen. Eine Veränderung der (weiteren) Umgebung könne nicht von den Schutzbestimmungen umfasst sein. Laut Aussage der Projektwerberin sei auch die Erreichbarkeit durchgehend gegeben.

Die Wirksamkeit der in Großwilfersdorf gelegenen Wetterharmonisierungsanlage werde bei der Durchführung von konventionellen archäologischen Untersuchungen zerstört. Die archäologische Untersuchung sollte daher mittels Georadar vorgenommen werden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Kulturgüter führte aus, Herr Hansjörg Peinitsch bringe in ähnlicher Weise wie in seiner schriftlichen Stellungnahme vor, dass die Grundinanspruchnahme im Bereich des Grundstücks Nr. 3164/1 KG Großwilfersdorf einen aus mehreren obertags nicht sichtbaren Objekten bestehenden Bestandteil einer von ihm aufgrund geomantischer Mutungen angenommenen „Wetterharmonisierungsanlage“ zerstören würde.

Ohne auf die nach dem Stand der Wissenschaft für eine Beurteilung nach dem Denkmalschutzgesetz nicht ausreichenden geomantischen Mutungen oder die Möglichkeit einer derartigen Anlage überhaupt einzugehen und ohne die bereits in der Beantwortung der Stellungnahme (Nr. 718) gemachten Ausführungen zu wiederholen, seien die folgenden Argumentationen aus der Diskussion während der Verhandlung festgehalten:

Da derzeit keine aufgrund des wissenschaftlichen Erkenntnisstandes wenigsten wahrscheinlichen für die Unterschützstellung erforderlichen Fakten (so § 1 Abs. 5 Denkmalschutzgesetz i d. F. vom 19. August 1999, BGBl. I Nr. 170/1999) vorliegen, habe das Bundesdenkmalamt bereits eine Unterschützstellung des angeblichen Bodendenkmals abgelehnt und dies Herrn Peinitsch schriftlich mitgeteilt.

Im Falle, dass im Zuge der vorgesehenen archäologischen Sondierungen (Einreichprojekt 2008 Fachgebiet Archäologie Einlage 5.3.2 S. 64 Maßnahmen und 1102) im fraglichen Bereich Strukturen auftauchen sollten, hätte das Bundesdenkmalamt nach § 9 leg. cit. immer noch die Möglichkeit eines behördlichen Einschreitens. Derzeit sei allerdings nicht abzusehen, dass daraufhin eine andere Entscheidung als die, gefährdete Bodendenkmale zu ergraben und erhaltbare (z.B. durch Überschüttung) zu erhalten seitens der Denkmalbehörde getroffen würde.

Die von Herrn Peinitsch angenommene Funktion des angeblichen Objekts könne nicht Ziel von Schutzmaßnahmen nach dem Denkmalschutzgesetz sein, das sich (nur) auf die Erhaltung der (materiellen) Substanz und Erscheinung eines Denkmals beziehe. Es sei seitens des Sachverständigen noch darauf hingewiesen worden, dass auch bei einem unter Denkmalschutz stehenden Denkmal letztlich eine Abwägung des öffentlichen Interesses an seiner Erhaltung mit anderen öffentlichen Interessen (wie der Errichtung eines Infrastrukturbaus) stattzufinden hätte.

Der Sachverständige gehe davon aus, dass die seitens der Projektwerberin ohnedies vorgesehenen Maßnahmen in Form konventioneller archäologischer Untersuchungen (Oberbodenabtrag unter archäologischer Kontrolle und Dokumentation) Klarheit über das Vorhandensein von Bodendenkmalen im fraglichen Bereich erbringen würden und dass eine sofortige Kontaktnahme mit dem Bundesdenkmalamt hinsichtlich allenfalls weiterer zu treffender denkmalbehördlicher Entscheidungen erfolge.

Zusätzliche von Herrn Peinitsch vorgeschlagene geophysikalische Voruntersuchungen könnten voraussichtlich mit größerer Wahrscheinlichkeit Aufschlüsse über das Vorhandensein von Bodendenkmalen geben, aber nicht die von Herrn Peinitsch angenommene Funktion als „Wetterharmonisierungsanlage“ und die auf diese Annahme hin behauptete besondere Schutzwürdigkeit nachweisen. Derartige geophysikalische Voruntersuchungen seien auch nicht zwingend zu fordern, da die vorgesehenen konventionellen archäologischen Untersuchungen mit Sicherheit zu einer Feststellung in diesem Bereich allenfalls vorhandener Bodendenkmale führen werden.

Der Bemerkung von Herrn Peinitsch, dass die Erhaltung von Bodendenkmalen und nicht deren Ergrabung Aufgabe des Bundesdenkmalamts und des Denkmalschutzes wäre, werde zugestimmt. Die Ersatzmaßnahme der archäologischen Untersuchung und Dokumentation von (tlw. bislang unbekanntem) Bodendenkmalen stelle allerdings einen Erkenntnisgewinn dar, der den in öffentlichem Interesse erfolgenden Substanzverlust zu kompensieren vermöge; diese Auffassung entspreche übrigens auch den gängigen internationalen Gepflogenheiten

In Deutsch Kaltenbrunn lebten Sinti und Roma und während dem Dritten Reich habe es 1941 zwei Transporte von Bahnhof Fürstenfeld zum Lager Lodz und 1943 nach Auschwitz gegeben. Es gebe das Gerücht, dass beim Fußmarsch von Deutsch-Kaltenbrunn nach Fürstenfeld ein Massaker an Sinti und Roma stattgefunden habe.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Kulturgüter führte aus, der zeithistorisch wertvolle Hinweis auf in der Bevölkerung existierende Gerüchte über Transporte und Tötungen sowie vermutliche Notgräber von Roma und Sinti aus den Jahren 1941 und 1942 im Ledergasslerwald bedeute, dass im Rahmen der vorgesehenen Maßnahme FF 1405 (Einreichprojekt 2008 Fachgebiet

Archäologie Einlage 5.3.2 S. 63) besonderes Augenmerk auf die Auffindung, Dokumentation und pietätvolle Behandlung allenfalls auftauchender Gräber sowie gegebenenfalls auf die Einschaltung weiterer für derartige Fälle vorgesehener Stellen zu legen sei.

Es wurde die Frage gestellt, ob es in Hinkunft möglich sein werde, den durch den Edelseewald führenden Waldweg zwischen der Verbindungsstraße Großwilfersdorf – Jobst und Großwilfersdorf – Lindegg in Ausübung des Laufsportes zu benützen, insbesondere deshalb, weil dieser Waldweg in einer Entfernung von höchstens 50 m zur geplanten S 7 in diesem Bereich verlaufe.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte aus, das Laufen induziere einerseits eine Zunahme der Atemfrequenz, wodurch das Atemvolumen in der Zeiteinheit gesteigert werde und zweitens eine Zunahme der Schlagfrequenz des Herzens, wodurch sich das Blutvolumen/min, das den Körper passiere, erhöht werde. Im Nahbereich der Trasse (20m) liege die Konzentration des Schadstoffes NO₂ in einer Größenordnung, die zwar für einen kurzfristigen Aufenthalt nicht bedenklich, aber durch die gesteigerte Tätigkeit nicht unbedingt gesundheitsfördernd sei. Wenn man Gelegenheit habe, andere Laufstrecken zu benützen, die nicht im unmittelbaren Nahbereich der Trasse liegen, sei diese jedenfalls der ersteren vorzuziehen. Der Sachverständige habe selbst eine Studie im belasteten Donawitz mit Kindern durchgeführt und habe klar zeigen können, dass jene Kinder durch sportliche Betätigung auch im belasteten Gebiet einen deutlichen Benefit gegenüber den Nichtsportlern aufwiesen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima führte aus, im gezeigten Bereich, der sich etwa 50 m nördlich der S 7 befinde, lägen die zu erwartenden Jahresmittelwerte für NO₂ zwischen 16 und 20 µg/m³ und damit unter dem Grenzwert des IG-L (30 µg/m³). Allerdings seien die Grenzwerte des IG-L nur auf Bereiche mit nicht bloß vorübergehendem Aufenthalt anwendbar und damit für eine Joggingstrecke nicht anwendbar. Das für NO₂ Gesagte gelte sinngemäß auch für PM₁₀.

Aus Studien (Neuberger, 2008) gehe hervor, dass es beim Feinstaub PM₁₀ keine Schwellenwerte für die gesundheitliche Auswirkung gebe.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte aus, Feinstaub könne unterschiedliche Zusammensetzung, je nach der Quelle haben. Feinstaub aus Verbrennungsmotoren habe einen organischen Kern (inertes Kohlenstoff) beladen mit unterschiedlichsten Schadstoffen. Von den Schadstoffen seien vor allem Schwermetalle, organisch-chemische Verbindungen wie PAH's und andere wie Ketone zu erwähnen. Feinstaub stamme aber auch von natürlichen Quellen wie Böden und Wälder, die naturgemäß eine ganz andere Zusammensetzung aufweisen, die für die Gesundheit zum Teil unbedenklich, da sie mitunter biologisch inert seien. Grundsätzlich werde, wie der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima bereits dargestellt habe, die Zusatzbelastung unter dem Irrelevanzkriterium liegen, so dass kein erhöhtes Risiko für eine Gesundheitsgefährdung ableitbar sei.

Grenzwerte: Derzeit werde der Feinstaub nach der Partikelgröße reglementiert. Es gebe erste wissenschaftliche Untersuchungen, die postulieren, dass es für den Feinstaub keine Schwellenwerte geben könne. Dies seien einzelne Untersuchungen, die noch nicht in den Stand des Wis-

sens übergegangenen seien. Ein Sachverständiger müsse aber nach dem Stand des Wissens beurteilen. Die erwähnten Studien stammten aus Untersuchungen von Personen, die in Großstädten leben, wodurch es sehr schwierig bis unmöglich werde, diese Studien auf ländliche Regionen 1:1 zu extrapolieren. Eine groß angelegte Studie der WHO (Anderson et al.) zeige, dass man keine direkte Korrelation zwischen der Konzentration von PM_{10} und dem Anstieg des relativen Risiko's pro $10\mu g/m^3$ in europäischen Städten herstellen könne.

Quelle: Der Feinstaub stamme aus unterschiedlichen anthropogenen und natürlichen Quellen: i)Verbrennungsmotoren, ii)Hausbrand (besonders durch Holzheizungen) iii)Boden (Erosionen, Ackerbau). Der Anteil durch Verbrennungsmotoren mache etwa 20-30% des Feinstaubes aus. Um eine Reduktion des Feinstaubes in der Region zu erwirken, werde es notwendig sein, die Emission mehrerer Quellen zu reduzieren. Krankheiten: Jene Krankheiten, die mit dem Feinstaub assoziiert seien, stammen vor allem aus dem Komplex Herz-Kreislaferkrankungen und Atemwegserkrankungen. Stärker betroffen seien Kinder aber auch alte Menschen. Die Zusatzbelastung durch den verkehrsinduzierten Feinstaub sei marginal und nicht generell über die gesamte Region, so dass kein erhöhtes Risiko für eine Gesundheitsgefährdung ableitbar sei.

Die geologischen Untersuchungen bezüglich des Tunnels Rudersdorf seien noch nicht abgeschlossen. Im Zuge des Tunnelbaus werde es zu Rutschungen kommen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geotechnik, Tunnelbau, Brandsicherheit führte aus, grundsätzlich sei es üblich, dass Untergrunderkundungen, das seien sowohl geologische als auch geotechnische Aufschlüsse, in verschiedenen Phasen erfolgten. Weiterführende Untersuchungen dienten zur Präzisierung der Einschätzung der Untergrundeigenschaften, wodurch eine Planung, Berechnung und Bemessung mit zunehmendem Detaillierungsgrad möglich sei. Die Untersuchungen, die von der Projektwerberin in den Einreichunterlagen zur Verfügung gestellt worden seien, dienten zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Projektes. Dafür seien die Unterlagen ausreichend. Als Beurteilungskriterien der Fachbereiche Geotechnik und Tunnelbau würden die Stabilität und Verformungen bzw. das Setzungsverhaltens des Untergrundes herangezogen. Die Überprüfung des Projektes habe ergeben, dass bei den vorliegenden Untergrundverhältnissen ein durchgehender Vortrieb im Lockergestein erfolge. Bei derartigen, durchaus schwierigen Verhältnissen treten Verformungen bzw. Setzungen auf, die jedoch in einem Maß erwartet würden, dass mögliche Schäden an Gebäuden geringfügig bzw. soweit vertretbar seien, dass sie saniert werden könnten. Die Stabilität des Tunnelbauwerks werde gewährleistet, indem im Zuge der weiteren Planung bzw. Ausführung Maßnahmen gesetzt würden, die u.a. auf Basis der zusätzlichen Untergrunderkundungen zunehmend präzisiert würden. Es sei nicht damit zu rechnen, dass durch die zusätzlichen Erkenntnisse der Aufschlussmaßnahmen maßgebende Änderungen im Zusammenhang mit dem Tunnelbauwerk auftreten werden, es sei keine Verlegung der Trasse zu erwarten und die Auswirkungen auf die Bebauung oberhalb des Tunnelbauwerks würden sich dadurch nicht grundsätzlich ändern.

Im Rahmen einer Vor-Ort-Begehung, die eigens zur Beurteilung von möglichen Rutschungen durch den Sachverständigen im Beisein der Behörde erfolgt sei, seien u. a. die Morphologie, die Bebauung und der Bewuchs in Augenschein genommen worden, welche Indikatoren für Rutschungen darstellen. Diesbezüglich konnten keine Hinweise auf tiefgreifende Rutschungen bzw.

Hangbewegungen festgestellt werden. Aus diesem Grund könne unter Berücksichtigung der Tiefenlage des Tunnels davon ausgegangen werden, dass durch den Tunnelvortrieb keine Rutschungen ausgelöst würden.

Durch den Tunnelbau in Rudersdorf könnte es zu Setzungen kommen, wodurch Schäden an Gebäuden zu erwarten seien.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geotechnik, Tunnelbau, Brandsicherheit führte aus, mit Setzungen sei aufgrund der Geologie im Zusammenhang mit der Tunnelbaumethode zu rechnen, diese weisen jedoch eine deutlich geringere Rolle auf als Setzungsdifferenzen. Aufgrund von Differenzsetzungen mit einer Winkelverdrehung von bis zu 1:500 seien vertretbare Schäden nicht auszuschließen, beispielsweise könnten dadurch Risse im Putz entstehen, die mit vertretbarem Aufwand sanierbar seien. Strukturelle Schäden, d.h. beispielsweise Risse im Mauerwerk könnten hingegen aufgrund der gewählten Tunnelbaumethode, der eingesetzten Stützmittel sowie Sicherungsmaßnahmen ausgeschlossen werden. Im Mauerwerk treten zwar Verformungen auf, aufgrund der höheren Flexibilität von Ziegelmauerwerk, Holz usw. entstehen jedoch Risse erst später als beispielsweise im Putz. Gebäude, die sich nahezu oberhalb des Tunnels befinden, seien stärker von Absolutsetzungen betroffen, Bauwerke seitlich davon stärker von Setzungsdifferenzen.

Geodätische Messungen zur Beweissicherung der Gebäude vor (Nullmessung), während und nach den Bauarbeiten würden dem Stand der Technik entsprechend kontinuierlich durchgeführt, Videoaufnahmen bzw. fotografische Aufnahmen während dieser Messungen seien nicht vorgesehen.

Setzungen hängen ab von Geologie und Tunnelbaumethode bzw. den gewählten Stützmitteln und Sicherungsmaßnahmen. Setzungen könnten auch nach Fertigstellung des Tunnels in Form von Konsolidations- bzw. Nachsetzungen auftreten. Messungen erfolgen also über einen Zeitraum, solange diese erforderlich seien. Ein genauer Zeitraum könne aus heutiger Sicht aus vorgenannten Gründen nicht angegeben werden. Der Tunnelbau werde durch einen Geotechniker vor Ort begleitet, es erfolge unter anderem eine laufende Interpretation der Messergebnisse und beispielsweise auch eine entsprechende Prognose der Verformungen.

Unter Ausschluss einer fahrlässigen Herstellung des Tunnelbauwerkes sei mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auszuschließen, dass es zu einer Einsturzgefahr von Gebäuden komme.

V.2.13. Vorbringen der Projektwerberin

Die Projektwerberin erhob im Rahmen der mündlichen Verhandlung Einwendungen gegen einzelne von den Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten geforderte Maßnahmen. Auf dieses Vorbringen wird hier zusammengefasst eingegangen:

Zu Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit:

Maßnahme 1.2:

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit ergänzte diese Maßnahme im Sinne der Einwendung der Projektwerberin dahin, dass Sperren von untergeordneten Wegen die Dauer von 7 Tagen ausnahmsweise überschreiten können, wenn die Wegverbindung nicht gänzlich verunmöglicht werde, sondern über zumutbare Umwege die Erreichbarkeit gegeben bleibe. Diese Maßnahme sei durch den/die Ombudsmann/Ombudsfrau zu beurteilen.

Maßnahme 1.5:

Die Projektwerberin brachte vor, dass diese Maßnahme nicht notwendig sei, da die Oberflächenbeschaffenheit von Baustellenzufahrten keine Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit habe. Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit hielt fest, dass die Formulierung öffentliche Straßen und Wege (lt. Grundstücksverzeichnis) betreffe. Es handle sich um eine bituminöse Schicht von etwa 6 bis 7cm Stärke. Die Maßnahme bleibe aufrecht, werde aber wie folgt ergänzt: „Wenn der öffentliche Baulastträger dem zustimmt.“

Maßnahme 1.9:

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit führte aus, dass die Fahrten über den Kreisverkehr oberhalb der S 7 grundsätzlich nicht verhindert werden könnten. Fußgänger und Radfahrer, insbesondere Kinder und Jugendliche suchten erfahrungsgemäß den kürzesten Weg. Im Sinne der Verkehrssicherheit sei daher eine Maßnahmenenergänzung dahin erforderlich, dass der Radweg Deutsch Kaltenbrunn - Rudersdorf auf kürzest möglichem Wege so zu führen sei, dass eine Radwegverordnung durch die Verkehrsbehörde möglich sei.

Maßnahme 1.10:

Auf Grund des Einwands der Projektwerberin ergänzte der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit die Maßnahme dahin, dass die Querung bei Profil P6 (km 0,500) entfallen könne, wenn die Trasse der S 7-West zeitgleich mit der Trasse der S 7-Ost eröffnet und dadurch das Verbindungsstück nach Dobersdorf nicht benötigt werde. Der Sachverständige begründete die Ergänzung der Maßnahme damit, dass das Wegenetz bestehen bleibe, sofern das Verbindungsstück nach Dobersdorf nicht benötigt werde.

Maßnahme 1.13:

Die Projektwerberin brachte vor, dass die Installation einer permanenten automatischen Zählstelle im Verlauf der S 7 West nicht notwendig sei, da eine flächendeckende Verkehrsdatenerfassung über die zu installierenden Mautgantrys jederzeit möglich sei. Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit hielt dem entgegen, dass die Mautgantrys nicht kalibriert seien. Die Maßnahme bleibe daher aufrecht. Der Sachverständige regte an, dass die

erfassten Daten auch den Ländern Steiermark und Burgenland zugänglich gemacht werden sollten.

Maßnahme 1.14:

Die Projektwerberin stellte die Messstellen „B 319 Fürstenfelder Straße, Altenmarkt West“ und „B 319 Fürstenfelder Straße, Fürstenfeld KVP West“ aus fachlicher Sicht in Frage. Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit wies darauf hin, dass große Unterschiede der jeweiligen Verkehrszahlen zu erwarten seien. Die Maßnahme bleibe daher aufrecht.

Zu Fachgebiet Lärm:

Maßnahme 2.6:

Im Sinne der Einwendung der Projektwerberin formulierte der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm die Maßnahme dahin um, dass sie nur das bestehende öffentliche Straßennetz betreffe.

Maßnahme 2.7:

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm änderte die Maßnahme dahin ab, dass bei Wohnobjekten, für die gemäß Anlage zum TGA Lärm „Objektliste passiver Lärmschutz“ bei positiver Prüfung der Kriterien für passive Lärmschutzmaßnahmen in den Gemeinden Altenmarkt, Fürstenfeld, Großwilfersdorf und Rudersdorf passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, -türen und Lüfter) vorgesehen seien, die Möglichkeit bestehen sollte, die Lärmschutzfenster, -türen und Lüfter bereits vor Baubeginn einbauen zu können.

Maßnahme 2.9:

Auf Grund des Vorschlags der Projektwerberin änderte der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm die Maßnahme im Sinne eines wirtschaftlichen Bauablaufes dahin ab, dass bei Erdarbeiten und Geländeumformungen zur Zwischenlagerung vorgesehenes Bodenmaterial anrainerseitig in Form von Erdwällen zu lagern sei, wenn dadurch der Bauablauf nicht erheblich erschwert oder beeinträchtigt werde.

Maßnahme 2.12:

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm änderte die Maßnahme dahin ab, dass bei Wohnobjekten, für die gemäß Anlage zum TGA Lärm „Objektliste passiver Lärmschutz“ bei positiver Prüfung der Kriterien für passive Lärmschutzmaßnahmen in der Gemeinde Kukmirn im Ortsteil Neusiedl b. Güssing passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, -türen und Lüfter) vorgesehen seien, die Möglichkeit bestehen sollte, die Lärmschutzfenster, -türen und Lüfter bereits vor Inbetriebnahme der S7-West einbauen zu können.

Maßnahme 2.13:

Die Projektwerberin verwies darauf, dass bei einigen in der Liste „Objekte passiver Lärmschutz“ im Anhang zum Teilgutachten genannten Objekten passiver Lärmschutz nicht möglich sei (insbesondere Holzblockhäuser).

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm hielt die Maßnahme aufrecht.

Maßnahme 2.14:

Diese Maßnahme wurde vom Sachverständigen für das Fachgebiet Lärm im Sinne des Einwands der Projektwerberin vorhabensbezogen präzisiert.

Zu Fachgebiet Erschütterungen und Sekundärschall:

Maßnahme 3.7:

Der Sachverständige für das Fachgebiet Erschütterungen hielt fest, dass die ÖNORM S 9020 in Kapitel 4.1 klar festlege, dass die Grenzwerte am Fundament gelten; eine Wiederholung des Normeninhalts in der Maßnahmenformulierung sei daher nicht erforderlich.

Maßnahme 3.8:

Der Sachverständige für das Fachgebiet Erschütterungen und Sekundärschall hielt fest, aus der Definition des Sekundärschalls gehe klar hervor, dass dieser in den Anrainerwohnräumen einzuhalten sei, so wie auch aus dem sachlichen Zusammenhang der Maßnahme erkennbar sei, dass es sich bei den angeführten Maximalpegeln um Sekundärschallpegel handle. Um völlige sprachliche Klarheit zu schaffen, werde die Maßnahme 3.8 entsprechend adaptiert.

Die Begrenzung der Flankensteilheit sei aus einer Norm (ÖN EN 457) hergeleitet, die die Erkennbarkeit von Warnsignalen beschreibe. Die ÖN EN 457 sei inzwischen (1.12.2005) zurückgezogen und durch die EN ISO 7731/2009 ersetzt worden. Wie von der Projektwerberin angeführt, sei die Einhaltung des Grenzwertes durch Sprengimmissionen praktisch immer gegeben. Die Ermittlung der Flankensteilheit sei mit einem einfachen EDV Programm durchführbar und stelle keinen unverhältnismäßigen Aufwand dar. Aus dem Gutachten gehe zusätzlich hervor, dass die Flankensteilheit lediglich für Spitzenpegel zwischen 60 und 80 dB zu ermitteln sei.

Maßnahmen 3.10 und 3.11:

Zum Einwand der Projektweberin, die Vorschreibung eines Zentralgeräts würde eine technisch unbegründete Wettbewerbseinengung darstellen, führte der Sachverständige für das Fachgebiet Erschütterungen und Sekundärschall aus, Erschütterungsmessungen seien grundsätzlich mit zwei Aufnehmern durchzuführen, die in einem gewissen Abstand (> 2 m) voneinander aufzustellen seien. Die zwei Aufnehmer dienten nicht etwa der Ausfallsicherheit, sondern der verlässlichen Eliminierung von Störereignissen. Die Aufnehmer würden im Fundamentbereich bewohnter Gebäude aufgestellt, womit hausinterne Ereignisse, insbesondere Türeenschlagen oder auch versehentliche Tritte gegen den Aufnehmer zu schwer zuordenbaren Maximalereignissen führen könnten. Die Verwendung von zwei Aufnehmern erlaube hierbei bereits eine deutliche Reduktion von Fehlalarmauslösungen und diene damit zu einer Klärung und Vereinfachung der Diskussion zwischen Projektwerberin, ausführendem Unternehmen und Anrainer im Interesse aller Beteiligten.

Die Formulierung „ein Zentralgerät mit mindestens zwei Aufnehmern“ schließe eine Durchführung mit zwei Zentralgeräten und zwei Aufnehmern mit ein. Es bestehe daher keine Wettbewerbsverzerrung.

Maßnahme 3.18:

Den Einwendungen der Projektwerberin wurde vom Sachverständigen für das Fachgebiet Erschütterungen und Sekundärschall nicht Rechnung getragen. Der Sachverständige wies darauf hin, dass in Österreich keine Norm existiere, die Grenz- oder Richtwerte für Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen in Bezug auf das Wohlbefinden des Menschen in der Bauphase festlege. Daher bauten Richtwertsysteme auf den vorhandenen Normen und der Erfahrung auf. Die ÖNORM S 9012 werde daher oft für derartige Grenzwerte herangezogen. Auch die Projektwerberin argumentiere in ihren Ausführungen zu Stellungnahme 3.7 mit einem Vergleich mit ÖNORM S 9012.

Der temporären Natur der Anregung durch Aufbereitungsanlagen in der Bauphase werde über die Wahl des „ausreichenden“ anstelle des „guten“ Erschütterungsschutzes berücksichtigt.

Ein Ansetzen willkürlicher Gebietskategorien zur Berücksichtigung der Bauphase müsse strikt zurückgewiesen werden. Die Gebietskategorie ergebe sich aus dem Charakter der bestehenden Bebauung und nicht aus der Art der Einwirkung, mit der ein Gebiet belastet werde.

Zusätzliche Maßnahmenvorschläge:

Gemäß den Ergebnissen der Verhandlung erstattete der Sachverständige für das Fachgebiet Erschütterungen und Sekundärschall noch zusätzliche Maßnahmenvorschläge (siehe die Maßnahmen 52 bis 54 im Spruchpunkt III des Bescheides).

Zu Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima:

Maßnahme 4.1:

Zum Vorbringen der Projektwerberin, dass bei Errichtung und Betrieb von Material-, Erdaushub- oder Humuszwischenlagern, Baulagern, Materialaufbereitungen, Asphaltmischanlagen und dergleichen nur ein Mindestabstand von 200 m zu Wohnanrainern erforderlich sei, hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima fest, dass die Maßnahme nicht geändert werde, da die Dispositionsfreiheit der Projektwerberin aufrecht bleibe; es sei der Behörde nur nachzuweisen, dass es durch die zitierten Einrichtungen bei einer geringeren Entfernung als 500 m zu keinen Grenzwertüberschreitungen komme.

Maßnahmen 4.2, 4.7 und 4.10:

Vorschlägen der Projektwerberin folgend ergänzte der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima die Maßnahmen 4.2 (automatische oder manuelle Berieselung als Alternativen zur Wasserbedüsung), 4.7 (Transport von Erdmaterial auch mittels Befeuchtung oder mittels Abdecken des Materials) und 4.10 (fixe oder mobile Schutzwand als Alternative zu Damm entlang der Grenze von Geländemodellierungen).

Maßnahme 4.13:

Zu dieser Maßnahme wird auf das weitere Ermittlungsverfahren Pkt. VI.3. verwiesen.

Maßnahme 4.16:

Zum Einwand der Projektwerberin, dass durch Partikelfilter keine großflächig relevanten Entlastungen erzielt werden könnten, hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima fest, dass diese Maßnahme aufrecht bleibe, da sie bei Baustellen dieser Größenordnung in Feinstaubsanierungsgebieten Stand der Technik sei; in einigen Bundesländern seien Partikelfilter bei Baumaschinen sogar gesetzlich vorgeschrieben.

Zu Fachgebiet Forstwirtschaft:

Maßnahmen 5.4 und 5.7:

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft stimmte den Ausführungen der Projektwerberin dahingehend zu, dass etwaige Windwurfschäden nicht aus dem Betrieb der S 7 resultierten, sondern Folgen der baubedingten Rodungen seien, wobei jedoch aus fachlicher Sicht nicht ausgeschlossen werden könne, dass auch noch nach der Zeit der Bauphase Windwürfe auftreten. Die Maßnahme 5.7 könne für die Betriebsphase dann entfallen, wenn die entsprechende Maßnahme 5.4 für die Bauphase dahin geändert werde, dass die Projektwerberin den Waldeigentümern gegebenenfalls nachweislich anzubieten habe, Schäden, die sich auf Grund der Rodungen oder der Bauarbeiten in den benachbarten Waldbeständen durch Windwurf oder andere mit der Errichtung des Vorhabens in direktem Zusammenhang stehende Ereignisse einstellen, so lange auf eigene Kosten spätestens im Jahr nach dem Schadeintritt durch Rekultivierung in Abstimmung mit der örtlichen Bezirksverwaltungsbehörde zu beheben, bis sich an den Schneisenrändern der S 7 eine neuer, voll belaubter, mindestens 10 m hoher und 5-10 m breiter Waldtrauf im Sinne der Maßnahme 5.6 eingestellt habe. Der Sachverständige änderte die Maßnahme 5.7 in dem Sinne ab.

Weiters sei festzuhalten, dass diese Maßnahme NICHT der Entschädigung diene, sondern ausschließlich der möglichst raschen Wiederherstellung der überwirtschaftlichen, im öffentlichen Interesse gelegenen Waldfunktionen und damit ausschließlich umweltrelevante Zielsetzungen habe. Die Abgeltung von Schäden bzw. wirtschaftlichen Nachteilen, die durch Windwürfe oder andere mit der Errichtung des Vorhabens in direktem Zusammenhang stehende Ereignisse entstehen, sei davon unabhängig.

Maßnahme 5.8:

Auf Grund des Einwands der Projektwerberin änderte der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft die Maßnahme dahin, dass das bestehende Forst- und Güterwegenetz spätestens bis zu Verkehrsfreigabe so wiederherzustellen sei, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können.

Maßnahme 5.10:

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft änderte bzw. präzierte die Maßnahme dahin, dass die Ersatzaufforstungsflächen insbesondere einen bewuchsfähigen Oberboden in einer Mindeststärke von 40 cm aufzuweisen haben; der durchwurzelbare Bodenhorizont habe insgesamt eine Stärke von mindestens 200 cm aufzuweisen. Die von der Projektwerberin gewünschte Streichung des letzten Teilsatzes (Hinweis auf den durchwurzelbaren Bodenhorizont)

lehnte der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft mit der Begründung ab, dass die örtlichen Standortverhältnisse für standortgerechte Baumarten mit hoher Wurzelenergie (z.B. Eiche, Hainbuche, Schwarzerle, Tanne) eine grundsätzliche Durchwurzelbarkeit bis zu einer Bodentiefe von 200 cm in der Regel zuließen.

Maßnahme 5.14:

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft führte aus, laut dieser Maßnahme sei für jene Bereiche, wo es laut UVE-Teilgutachten „Wildökologie und Jagd“ durch den Betrieb der S 7 bedingt zu Konzentrationseffekten von Rehwild und damit zu einer erhöhten Gefahr von Schäden am Bewuchs komme, den Waldeigentümern nachweislich ein Verbiss- und Fegeschutz für Verjüngungsflächen anzubieten. Auch diese Maßnahme habe keinen Bezug zu Entschädigungen, sondern diene der Vermeidung von Schäden durch Wildtiere am forstlichen Bewuchs, die zu einer Gefährdung der Waldverjüngung führen könnten. Die Maßnahme werde dahin ergänzt, dass sie entfallen könne, wenn alternative Maßnahmen vorgeschlagen werden, durch die eine Gefährdung des forstlichen Bewuchses durch Wildschäden gleichwertig hintangehalten werden könne.

Zu Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume:

Maßnahme 6.1:

Dem Einwand der Projektwerberin, dass die in der Maßnahme vorgeschriebene Querungsmöglichkeit für Fledermäuse nicht erforderlich sei, weil im Bereich des Edelsee- und Schröttenwaldes mit den Bauwerken S7.03-E (Wirtschaftswegbrücke), S7.04-E (Wirtschaftswegbrücke), S7.05-E (Grünbrücke), S7.05A-E (Gerinnequerung), S7.06-E (Wirtschaftswegbrücke) mehrere für Fledermäuse geeignete Querungsmöglichkeiten existierten, hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume entgegen, dass der angesprochene Gerinnedurchlass für einzelne Arten akzeptabel sei, jedoch im Osten in einem Abschnitt, in dem Querungsmöglichkeiten enger gesetzt seien, liege. Die durchschnittliche Entfernung zwischen Querungshilfen sei im vorliegenden Fall kein geeigneter Maßstab, da im Westen auf größere Strecke keine geeignete Querungsmöglichkeit vorhanden sei. Die Maßnahme sei angesichts der gegebenen Qualität des Lebensraumes unbedingt erforderlich zur Erlangung der Umweltverträglichkeit. Die Maßnahme bleibe unverändert.

Maßnahme 6.2:

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume führte aus, dass die Maßnahmen im ergänzend vorgesehenen Umfang als zusätzliche Flächen erforderlich und auch vor dem Hintergrund angemessen seien, dass im Maßnahmenkonzept bezüglich Tieren, Pflanzen und Lebensräumen auch Flächenverlust teilweise über Flächenoptimierung kompensiert werde. Die Maßnahme bleibe unverändert.

Maßnahme 6.3:

Zum Vorbringen der Projektwerberin betreffend Dimensionierung der Kollisionsschutz- bzw. Abschirmungswände hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume fest, dass die Maßnahmen im vorgesehenen Umfang erforderlich und angemessen seien, auch

vor dem Hintergrund der hohen Bedeutung des betroffenen Gebietes und der Relation der Streckenlänge zur Länge der Schutzeinrichtungen. Die Maßnahme bleibe unverändert.

Maßnahme 6.5:

Dem Einwand der Projektwerberin, dass der vom Sachverständigen geforderte Kollisionsschutz auf der Dammstrecke zwischen Lafnitz- und Lahnbachbrücke wesentlich kostengünstiger durch eine entsprechende Bepflanzung statt einer Kollisionsschutzwand zu erreichen sei, hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume entgegen, dass eine Schutzwand weiterhin vor dem Hintergrund der vorrangigen, wenngleich nicht ausschließlichen Kollisionsschutzwirkung und der zusätzlichen Wirkung im Kontext Erholung (nach Abstimmung mit dem entsprechenden Fachbereich) als fachlich erforderlich erachtet werde. Es werde jedoch eine Anpassung der Formulierung vorgenommen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild führte aus, die o.a. Maßnahme aus dem Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume werde aus Sicht des Fachgebiets Erholung, Freizeit unterstützt. Es handle sich bei den angesprochenen Kollisionsschutzwänden um Einrichtungen, die den Teilraum 28 - Naturwelt Lafnitztal, der gem. Einlage 5.3.3 (UVE) eine hohe Sensibilität, eine sehr hohe Eingriffsintensität und eine hohe Eingriffserheblichkeit aufweise, in Bezug auf Lärmimmissionen entlasten. Damit könne der Erholungswert dieses gem. Einlage 5.3.7 (UVE) als flächenhaft erlebbare Einrichtung bezeichneten Bereiches erhöht werden.

Maßnahme 6.6:

Zum Einwand der Projektwerberin, dass auch die in der Maßnahme genannten trassennahen Teilflächen als Maßnahmenflächen zur Kompensation von Lebensraumverlusten oder Beeinträchtigungen anzurechnen seien, hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume fest, dass die Maßnahmenforderung im Grundsatz aufrecht erhalten bleibe; hierbei seien weitere Faktoren wie z. B. die mögliche Erhöhung von Kollisionsrisiken von Fledermausjungtieren an ungeschützten Trassenabschnitten einzubeziehen, weshalb spezifische Optimierungen im Nahbereich bis 200 m in den geschützten Bereichen vorgenommen werden sollten. Bezüglich der Maßnahme FF402 werde aber eine Ergänzung dahin vorgenommen, dass im Fall der Fläche FF402 im Ledergasslerwald eine Anrechnung oder Teilanrechnung dann erfolgen könne, wenn in den benachbarten Abschnitten der Dammkrone zusätzlich Kollisionsschutz und Störungsminderung vergleichbar zur Maßnahme 5 vorgesehen werde.

Maßnahme 6.8:

Auf Grund des Vorbringens der Projektwerberin ergänzte der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume die Maßnahme dahin, dass diese Maßnahme gegebenenfalls in Mehrfachfunktion mit anderen Maßnahmenflächen im Ledergasslerwald (teil-) zusammengelegt werden könne, soweit keine Zielkonflikte vorliegen.

Maßnahme 6.10:

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume nahm eine Klarstellung in der Formulierung dieser Maßnahme vor.

Zu Fachgebiet Gewässerökologie, Fischerei:

Maßnahme 7.5:

Zum Einwand der Projektwerberin, der Maßnahmenvorschlag sei aus fachlichen Gründen nicht nachvollziehbar, hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Gewässerökologie, Fischerei fest, Bauarbeiten unmittelbar in Gewässern ergeben zu jeder Zeit Störungen bzw. Schädigungen der aquatischen Fauna. Die Bauzeitbeschränkung auf die Sommermonate stelle sicher, dass derartige Schädigungen auf ein möglichst geringes Maß eingeschränkt werden. Aufgrund der faunistischen Verhältnisse in den betroffenen Gewässern seien vor allem die Frühjahresmonate als hochsensible (Reproduktionsphase) einzuschätzen. Wasserbaulich bedingte Trübungen bewirkten insbesondere in den Herbst- und Wintermonaten sowohl im unmittelbaren Bauabschnitt als auch in flussab liegenden Abschnitten besonders ungünstige Verhältnisse. So ergeben Bauaktivitäten, während der saisonbedingten Ruhephasen, Störungen der Zönosen; darüber hinaus werde die Qualität der Reproduktionsareale durch winterliche Bauaktivitäten beeinträchtigt. Die Maßnahmenforderung bleibe aufrecht.

Maßnahme 7.8:

Auf Grund des Einwands der Projektwerberin, dass der Zusammenhang dieses Maßnahmenvorschlags mit einem konkreten Eingriff nicht nachvollziehbar sei, ergänzte der Sachverständige für das Fachgebiet Gewässerökologie, Fischerei die Maßnahme dahin, dass die geplanten Querungsbauwerke dauerhaft in Bau- und Betriebsphase die ökologische Qualität bzw. das ökologische Potential der Fließgewässer im Querungsabschnitt beeinträchtigen; die geforderte Revitalisierung stelle einen Ausgleich für diese dauerhafte Beeinträchtigung und die Einschränkung des ökologischen Potentials dar.

Maßnahme 7.12:

Dem Vorbringen der Projektwerberin, dass derzeit Straßenwässer der A 2 ungefiltert abgeleitet würden und durch das Projekt ohnehin eine Verbesserung der Bestandssituation eintrete, hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Gewässerökologie, Fischerei entgegen, dass der aktuell unbefriedigende ökologische Zustand der Einleitung chloridhaltiger Straßenwässer nicht dem Stand der Technik entspreche. Alleine die aus dem Projekt der S 7 resultierenden Verbesserungen des ökologisch unbefriedigenden Zustandes reichten allerdings nicht aus, den aktuellen Anforderungen im Sinne der Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie zur Erreichung der diesbezüglichen Umweltziele zu entsprechen. Die Maßnahmenforderung bleibe aufrecht.

Zu Fachgebiet Wildökologie und Jagd:

Maßnahme 8.2:

Die Projektwerberin sprach sich gegen eine Verbreiterung der Wildquerung bei Jobst aus. Dazu hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd fest, es sei richtig, dass die Hauptwildart das Rehwild sei. Es stimme weiters, dass Rotwild nur vereinzelt als Wechselwild vorkomme. Die Projektwerberin interpretiere diesen Befund nun so, dass laut RVS 04.03.12 an lokal bedeutenden Wildwechseln mit Eignung z.B. für Rehe sowie für vereinzelt Annahme lokal vorkommender Großwildarten eine Wildtierpassage der Kategorie C mit einer Richtwert-Breite von 25 m vorzusehen sei. Die Projektwerberin stelle in diesem Bereich also die Existenz eines

regionalen Wildwechsels in Abrede. Der Sachverständige sei bei seinen Recherchen und Analysen hingegen zu dem Schluss gekommen, dass hier ein regional bedeutsamer Wildwechsel für Rotwild verlaufe. Es verlaufe ein regionaler Wildwechsel wie folgt: In Nordwest-Südostrichtung von der A 2 ostwärts und zwar am bewaldeten Höhenrücken südlich des Feistritzflusses bis knapp westlich der Ortschaft Altenmarkt. Dieser Verlauf sei auch von den Experten der Projektwerberin dokumentiert worden. Er ende dort aber laut Experten der Projektwerberin abrupt. Beobachtungen der örtlichen Jäger und Verkehrsfallwild an der B319 sowie die fachliche Beurteilung der Lebensraumverzahnung und der sich daraus ergebende weitere Verlauf dieses regionalen Wildwechsels belege, dass der regionale Wildwechsel dort das Feistritztal nach Norden quere. So gelange das Rotwild in den großen geschlossenen Waldkomplex (Schröttenwald, Edelseewald, Commendewald). Der Hühnerbachgraben werde primär an jener Stelle gequert, wo eine praktisch durchgehende Bewaldung dieser Talmulde gegeben sei. Die Wildquerung Nummer S7.05-E über die S 7 bei Jobst sei daher so zu dimensionieren, dass ein effektiv nutzbarer Wildtierkorridor von mindestens 40 m Länge entstehe. Die RVS 04.03.12 sehe eine örtliche Anpassung der Dimensionierung vom Richtwert von 50 nach unten vor, wenn eine optimaler Lage, Ungestörtheit und Einbettung ins Gelände gegeben sei. Die Abweichung um 10 m vom Richtwert nach unten erscheine angemessen, da dieses Bauwerk durch die Einschnittführung der S 7 ebendort sowie die Lage in einem großen Waldkomplex günstig sei; ungünstig sei allerdings, dass diese Wildquerung nicht direkt am Hauptwechsel für Wild liege, das zwischen Schröttenwald und Commendewald wechsele. Die Maßnahmenforderung bleibe aufrecht.

Maßnahme 8.3:

Soweit sich die Projektwerberin gegen die Verlängerung der Hecke AM 320 wendete, wies der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd darauf hin, dass die Hecke nicht am Südufer verlaufen müsse. Die Maßnahmenforderung bleibe aufrecht.

Maßnahme 8.4:

Zum Einwand der Projektwerberin betreffend ergänzende Pflanzungen am Hühnerbach und einem linken Zubringer führte der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd aus, der in Ost-West Richtung verlaufende Waldrand sei ein ökologischer Schlüsselraum für alle Wildarten. Der Trassenverlauf führe zu einer massiven Fragmentierung von Waldlebensraum und landwirtschaftlichem Offenland. Diese Fragmentierung müsse durch Schaffung von Hecken, die Einstand und Leitstrukturen schaffen, unbedingt weiter gemildert werden als es durch Maßnahmen der Projektwerberin geplant worden sei. Durch die Hecken am Hühnerbach und einem Graben werde die Notwendigkeit des Wildes, saisonal bzw. auch täglich in den Wald zu wechseln, gemildert. Aber erst gemeinsam mit den unbedingt notwendigen Gehölzinseln werde die an sich nicht umweltverträgliche Trassenführung erst umweltverträglich. Die Umweltveränderung durch die projektierte S 7 in Waldrandnähe sei für die Jagdausübung so erheblich, dass hier ein Ersatz unbedingt vorzusehen sei. Zur Problematik der Keiljungfer, die eine abschnittsweise Besonnung erfordere, werde darauf verwiesen, dass die durchgehende und verbreiterte Hecke nicht am Südufer verlaufen müsse. Weiters könne die Hecke auch vom Ufer lokal soweit abrücken, dass eine abschnittsweise Besonnung des Gewässers für die Keiljungfer möglich sei. Weiters bestehe die Möglichkeit, die Hecke durch die Pflanzenwahl im Höhenwachstum so weit zu begrenzen, dass eine Beschattung verhindert werde. Bezüglich der längsverlaufenden Wege werde darauf verwiesen, dass diese keineswegs durchgehend vorhanden seien, zum Gutteil

nicht befestigt seien und entsprechend einfach verlegt werden können. Die von ihm beschriebenen Maßnahmen seien daher im vollen Umfang nötig, um die Umweltverträglichkeit zu erreichen. Bezüglich der notwendigen Hecken werde die Maßnahme dahin präzisiert, dass aus fachlicher Sicht die Hecke 2 m hoch sein müsse, aber nicht wesentlich höher und dass die Hecke nicht durchgehend an einem Ufer verlaufen müsse, sondern zwischen den Ufern wechseln könne.

Maßnahme 8.5:

Zum Vorbringen der Projektwerberin betreffend Anlage von drei Gehölz-Grünlandinseln hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd fest, dass die Maßnahmenforderung aufrecht bleibe. Zur Begründung verwies er auf die Maßnahme 8.4.

Maßnahme 8.6:

Zum Vorbringen der Projektwerberin betreffend die Leitstrukturpflanzung am Kuhbergbach, hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd fest, wie bereits im Teilgutachten ausgeführt, verlaufe am östlichen Ende des geplanten Teilabschnittes West quer zum Lafnitztal ein regional bedeutsamer Wildwechsel unweit westlich der Ortschaft Dobersdorf. Die Planung der Projektwerberin sehe vor, dass das Wild auf diesem Wechsel genötigt werde, im Bereich des provisorischen Anschlusses an die B 65 in einem sehr schmalen und sich verengenden Streifen zwischen der Ortschaft Dobersdorf und der S 7 zu wechseln, um dann letztendlich die B 65 dort zu queren, wo sie bereits den Verkehr der S 7 aufgenommen habe, wodurch auch noch ein erhebliches Verkehrsrisiko ebendort entstünde. Daher müsse dem Wild ein alternativer und attraktiver Wildwechsel etwas westlicher angeboten werden. Diesbezüglich biete sich der Verlauf des Kuhbergbaches an, der die S 7 dort quere, wo diese noch im Tunnel Rudersdorf geführt werde. Damit dieser Wechsel attraktiv und langfristig gesichert werde, seien folgende Adaptionen vorzusehen: Der Gehölzbewuchs sei an einem Ufer des Kuhbergbaches zu komplettieren, sodass an einem Ufer ein zumindest 20 m breiter Gehölzstreifen entstehe; er könne auch als Hecke ausgeführt sein, sofern sichergestellt sei, dass diese zumindest 2 m hoch sei. Diese Gehölzpflanzung müsse sich von der S 7 bis zur Mündung in die Lafnitz erstrecken. Am jeweils anderen Ufer müsse der bestehende verholzte Bewuchs im Ausmaß des Ist-Zustandes gesichert werden. Im Bereich, wo die B 65 den Kuhbergbach quere, seien akustische Wildwarnreflektoren anzubringen, um Wildunfällen mit KFZ vorzubeugen. Die Maßnahme sei daher wie beschrieben auszuführen, einer allfälligen Anpassung im Sinne der Projektwerberin könne nicht entsprochen werden. Diese Maßnahme könne aber dann entfallen, wenn im Zuge der gleichzeitigen Realisierung des Abschnittes Ost der S 7 der regionale Wildwechsel erhalten bleibe bzw. eine adäquate Wildquerung der Kategorie B laut gegenständlicher RVS errichtet werde.

Zu Fachgebiet Boden, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft:

Maßnahme 9.1:

Auf Grund der Einwendung der Projektwerberin änderte der Sachverständige für das Fachgebiet Boden, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft die Maßnahme dahin ab, dass sicherzustellen sei, dass innerbetriebliche Wegeverbindungen funktional aufrecht erhalten bleiben.

Maßnahme 9.3:

Dem Einwand der Projektwerberin, dass sie Zusammenlegungsverfahren betreffend die kleinen bzw. schlecht bewirtschaftbaren Restflächen nicht betreiben könne, hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Boden, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft entgegen, dass keine Kommassierungsverfahren verlangt würden, sondern eine Planung für die Nutzung und Verwendung resp. auch Ablöse solcher Flächen. Daher gebe es ebenfalls keinen nachvollziehbaren Grund, an der Maßnahme etwas zu ändern. Die Maßnahmenforderung bleibe aufrecht.

Zu Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser:

Maßnahme 10.4:

Zum Einwand der Projektwerberin betreffend die Wasserquelle „Trattenbründl“ hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser fest, dass aufgrund des Vorbringens der Eigentümer der Flächen im Bereich Trattenbründl mit Ausnahme einer kleinräumigen Freilegung der Quelle alle übrigen diese Wasserquelle betreffenden Maßnahmen entfallen könnten.

Zum Einwand der Projektwerberin betreffend Liste der Nutzungen (Hausbrunnen und Quelle) führte der Sachverständige aus, die vollständige Erfassung der Hausbrunnen sei Grundlage für die weitere Bewertung, die von der Projektwerberin vorgeschlagene Distanz von 100 m werde als zu gering angesehen. Insbesondere auch deswegen, da bis dato keine Details über die vorgesehenen Wasserhaltungsmaßnahmen inklusive Wiederversickerung der Wässer vorliegen.

Maßnahme 10.5:

Zum Vorschlag der Projektwerberin, den Schwellenwert für Wasserzutritte von 0,02 l/sek auf 0,5 l/sek zu korrigieren, hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser fest, im Projektgebiet bestünden bei vielen Brunnen Konsensmengen im Bereich von 0,1 bis 2 m³/Tag. Der seitens des Sachverständigen vorgeschlagene Schwellenwert von 0,02 l/sek, (entspreche einer Menge von 1,7 m³/d) passe somit gut in die im Projektgebiet weit verbreiteten Entnahmemengen. Im Projektgebiet, das durch sehr geringe Niederschlagsmengen und damit auch durch eher geringe Grundwasserkörper gekennzeichnet sei, sei das undokumentierte Ableiten von Wasserzutritten im Ausmaß von 0,5 l/sek (entspreche einer Menge von 43,2 m³/d) als nicht akzeptabel einzustufen. Unter Bezug auf die aktuell in der EN ISO 14689-1 für Festgesteine festgelegte Menge von 0,05 l/s (entspreche einer Menge von 4,3 m³) werde auch hier für Wasserzutritte im Lockergesteinen die zu dokumentierende Wassermenge mit 0,05 l/s festgelegt. Die Dauer der Messungen habe bis zu einer Wiederversickerung zu erfolgen. Eine Erstdokumentation nach Feststellen des Auftretens sei jedoch jedenfalls durchzuführen.

Maßnahme 10.7:

Die Projektwerberin schlug einige Adaptionen der Maßnahme vor. Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser hielt dazu fest, im Projektgebiet bestünden bei vielen Brunnen Konsensmengen im Bereich von 0,1 bis 2 m³/Tag. Der seitens des Sachverständigen vorgeschlagene Schwellenwert von 0,02 l/sek, (entspreche einer Menge von 1,7 m³/d) passe somit gut in die im Projektgebiet weit verbreiteten Entnahmemengen. Im Projektgebiet, das durch sehr geringe Niederschlagsmengen und damit auch durch eher geringe Grundwas-

serkörper gekennzeichnet sei, sei das undokumentierte Ableiten von Wasserzutritten im Ausmaß von 0,5 l/sek (entspreche einer Menge von 43,2 m³/d) als nicht akzeptabel einzustufen.

Unter Bezug auf die aktuell in der EN ISO 14689-1 für Festgesteine festgelegte Menge von 0,05 l/s (entspreche einer Menge von 4,3 m³) werde auch hier für Wasserzutritte im Lockergesteinen die zu dokumentierende Wassermenge mit 0,05 l/s festgelegt.

Die Dauer der Messungen habe bis zu einer Wiederversickerung zu erfolgen. Eine Erstdokumentation nach Feststellen des Auftretens sei jedoch jedenfalls durchzuführen.

Die ergänzende Aufnahme einer Dokumentation der Wasserhaltungsmaßnahmen werde aufgenommen, die Projektwerberin habe jedoch bis zum Wasserrechts-Verfahren jedenfalls eine Beschreibung der geplanten Maßnahmen vorzulegen.

Maßnahme 10.9:

Zum Einwand der Projektwerberin, die Forderung nach Sickerversuchen alle 250 lfm sei unverhältnismäßig, führte der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser aus, der Nachweis der Versickerung sei unabdingbar für den Nachweis der Funktionsfähigkeit des Sickersystems. Die vorgeschlagenen Abstände seien als Mindestanforderung zu sehen. Ein Bodenaustausch sei nicht als Nachweis für eine Sickerfähigkeit anzuziehen. Es müsse jedenfalls eine seitliche Anbindung in einen entsprechend durchlässigen Horizont erfolgen, daher erfolge auch die Forderung nach einer Dokumentation des geologischen Schichtaufbaus.

Maßnahme 10.12:

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser wies darauf hin, dass aufgrund der Einwendungen der Eigentümer der Flächen im Bereich Trattenbründl mit Ausnahme einer kleinräumigen Freilegung der Quelle alle übrigen diese Wasserquelle betreffenden Maßnahmen entfallen könnten.

Maßnahme 10.15:

Zum Vorbringen der Projektwerberin, dass die Allgemeine Abwasseremissionsverordnung (AAEV) anzuwenden sei, hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser fest, dass die Wässer nach der Reinigung in der Gewässerschutzanlage einer Versickerung und somit dem Grundwasser zugeführt würden. Damit sei nicht die AAEV (nur für Kanal bzw. Vorfluter), sondern die Grundwasserswellenwertverordnung anzuwenden. Nur für den Fall einer Einleitung in den Vorfluter könne die AAEV herangezogen werden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Straßenwässer, Tunnelwässer merkte an, dass Baustellenwässer auch in einen geeigneten Vorfluter eingeleitet werden könnten, wobei zur Beurteilung die AAEV heranzuziehen sei.

Maßnahme 10.18:

Vom Sachverständigen für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser wurden Ergänzungsvorschläge der Projektwerberin betreffend den Einsatz wassergefährdender Stoffe berücksichtigt.

Maßnahme 10.23:

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser übernahm den Ergänzungsvorschlag der Projektwerberin und hielt fest, dass aufgrund der Stellungnahme des Eigentümers die Auflage Trattenbründl entfalle.

Maßnahme 10.27:

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser wies darauf hin, dass die qualitative Beweissicherung vor allem der Beweissicherung von Einträgen aus dem Betrieb der Gewässerschutzanlagen diene. Die von der Projektwerberin vorgeschlagene Beschränkung auf 1 Jahr nach Betriebsbeginn sei daher nicht zielführend.

Zu Fachgebiet Oberflächengewässer:

Maßnahme 11.8:

Auf Grund des Einwands der Projektwerberin, dass der Betrieb der Baugeräte mit Bioschmiermittel bzw. Biohydrauliköl aus praktischer Erfahrung nicht praktikabel und nicht durchsetzbar sei, konkretisierte der Sachverständige für das Fachgebiet Oberflächengewässer die Maßnahme dahin, dass die Baugeräte bei Arbeiten unmittelbar in einem Fließgewässer (in der Wasserwelle) mit Biohydraulikölen und Bioschmiermittel zu betreiben seien und dies in den anderen Bereichen nicht erforderlich sei. Der Sachverständige merkte an, dass es in der Maßnahme darum gehe, eine Gefährdung der Wasserwelle durch etwaig austretende wassergefährdende Stoffe zu verhindern.

Maßnahme 11.9:

Zum Ersuchen der Projektwerberin, dass Hochwasserereignis näher zu definieren, hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Oberflächengewässer fest, dass die Maßnahme unverändert aufrecht bleibe, weil das Hochwasserereignis nicht vom Sachverständigen definiert werde. Hingewiesen werde in diesem Zusammenhang, dass es im Hochwasserfall keine negativen Beeinträchtigungen der Rechte Dritter geben dürfe.

Maßnahme 11.13:

Der Sachverständige für das Fachgebiet Oberflächengewässer konkretisierte die Maßnahme im Sinne des Vorbringens der Projektwerberin und führte aus, die Maßnahme ziele darauf ab, dass die Sohlen von Flüssen und Bächen keinesfalls durchgehend befestigt werden dürfen. Aufgrund hoher Schleppspannungsangriffe könnten Sicherungsmaßnahmen erforderlich sein, um die Standsicherheit von Baumaßnahmen (z.B. Brückenfundamente) nicht zu gefährden. Diese seien dann gemäß der Maßnahmenkonkretisierung durchzuführen.

Maßnahme 11.20:

Auf Grund des Einwands der Projektwerberin, dass der in der Maßnahme geforderte Bau einer Gewässerschutzanlage überzogen sei, konkretisierte der Sachverständige für das Fachgebiet Oberflächengewässer die Maßnahme dahin, dass unter Gewässerschutzanlage im Sinne dieser Maßnahme auch die Ausgestaltung eines Absetzbeckens verstanden werde. Der Sachverständige führte aus, die Projektwerberin könne die Art der Gewässerschutzanlagen den jeweiligen Erfordernissen anpassen, soweit die geforderte Reinigungsleistung bewerkstelligt werde.

Zu Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild:

Maßnahme 13.1:

Auf Grund des Einwands der Projektwerberin ergänzte der Sachverständige für das Fachgebiet die Maßnahme dahin, dass die Aufrechterhaltung bzw. Funktionserhaltung von Verbindungen von Rad-, Reit- und Wanderwegen bei besonderem Erfordernis in der Bauabwicklung auch über temporäre Querungsmöglichkeiten bewerkstelligt werden könne.

Maßnahme 13.3:

Dem Einwand der Projektwerberin, dass die in der Maßnahme vorgeschlagenen Ersatzroute für den Lahnbachradweg B 73 für die Umweltverträglichkeit des Projekts nicht erforderlich sei, hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild entgegen, dass die Lärmbeeinträchtigung auf der seitens der Projektwerberin geplanten Route größer sei. Die Maßnahme sei mit den Fachgebieten Landwirtschaft und Verkehr und der sich aus diesen ergebenden Notwendigkeit abgestimmt. Die Maßnahme bleibe aufrecht.

Maßnahme 13.6:

Die Projektwerberin brachte vor, dass die Staubentwicklung auch durch andere Maßnahmen als durch ständiges Feuchthalten gering gehalten werden könne. Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild führte aus, wie seitens der Projektwerberin richtig festgestellt werde, solle die Staubentwicklung gering gehalten werden. Erfolge dies an einem bestimmten Weg durch andere Maßnahmen, sei dieser Weg ja dann als staubfrei befestigt anzusehen und die Maßnahme an diesem konkreten Weg nicht mehr erforderlich. Die Maßnahme bleibe aufrecht.

Zu Fachgebiet Landschaftsbild:

Maßnahme 14.3:

Die Projektwerberin wendete sich gegen die in der Maßnahme vorgeschriebene umfangreiche Bepflanzung im Bereich Brücke Lafnitz bis Brücke Lahnbach, KM 9,5 – KM 9,9. Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild führte aus, um die Störwirkung der S 7 in diesem Bereich zu vermindern, sei eine beidseitige Sichtschutzbepflanzung des Dammes erforderlich. Damit solle die S 7 hier in der Außenwahrnehmung nicht mehr in Erscheinung treten. Es handle sich bei diesem Abschnitt der S 7 West um einen Teilbereich, der die kulturhistorisch für die Region typische und bedeutsame Auwaldlandschaft repräsentiere. Nördlich anschließend an die Trasse sei ein 20 m breiter Auwaldstreifen mit passenden Geländeeintiefungen mit ca. 1m Tiefe anzulegen. Der Sachverständige adaptierte die Maßnahme in diesem Sinne.

Maßnahme 14.7:

Im Sinne des Einwands der Projektwerberin adaptierte der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild die Maßnahme dahin, dass die Durchführung der Fotodokumentation zeitlich bis zur Schlussfeststellung (5 Jahre nach Baufertigstellung) begrenzt wird.

Zu Fachgebiet Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit:

Maßnahme 17.15:

Zum Einwand der Projektwerberin, dass die Begründung dieses Maßnahmenvorschlags mit Bezug auf die „Lebensdauer“ des Bauwerks aus fachlicher Sicht nicht nachvollziehbar und die Auslegung auf das HGW30 ausreichend sei, hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit fest, das HGW100 sei aus der Sicht des Fachbereiches Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit zu ermitteln, um zu klären, ob der Wasserspiegel die Oberkante des Wannenbauwerks übersteige oder nicht. Käme es zu einer Überschreitung, würde der Tunnel geflutet werden. Die Maßnahme bleibe aufrecht.

Maßnahme 17.25:

Dem Vorbringen der Projektwerberin, die Beweissicherung sollte auf Objekte und deren unmittelbarer Umgebung beschränkt werden, hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit entgegen, für Objekte im Privatbesitz sei die Beweissicherung für Bebauung und Infrastruktur entsprechend der Maßnahme im Gutachten durchzuführen, auf dem öffentlichen Gut ebenfalls in angemessener Tiefe. Aufgrund der Bebauungsdichte und der Größe des Untersuchungsraumes seien die Aufnahmen sämtlicher Infrastrukturen nicht unverhältnismäßig. Die Maßnahme bleibe aufrecht.

Maßnahme 17.27:

Der Sachverständige für das Fachgebiet Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit formulierte einen Teil der Maßnahme 17.27 und zwar hinsichtlich des Gleitflächenwinkels um.

Maßnahme 17.32:

Die Projektwerberin brachte vor, dass die in der Maßnahme angeführten Messmethoden lediglich einen Teil der möglichen Methoden darstellten. Der Sachverständige für das Fachgebiet Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit führte aus, dass die konkret angeführten Messmethoden (Flächendeckende Dynamische Verdichtungskontrolle (gemäß RVS 08.03.02), Dynamische Lastplattenversuche (gemäß RVS 08.03.04)) unabhängig von den geltenden Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau auf jeden Fall anzuwenden seien. Für sämtliche weitere Prüfungen seien die entsprechenden Richtlinien und Vorschriften in geltender Fassung heranzuziehen. Der Sachverständige wies darauf hin, dass die RVS 08.03.01 aktuell überarbeitet werde, es sei vorgesehen, die Flächendeckende Dynamische Verdichtungskontrolle bei Projekten mit derartiger Größe verpflichtend einzusetzen, ebenso sollen dynamische Lastplattenversuche vorzugsweise für die punktuelle Verdichtungskontrolle zur Anwendung kommen. Die Maßnahme bleibe aufrecht.

VI. Weiteres Ermittlungsverfahren

VI.1. Lärmsituation in Riegersdorf

VI.1.1. Stellungnahmen von DI Peter Dampfhofer

Mit Schreiben vom 9. Jänner 2010 erstattete DI Peter Dampfhofer – in Anknüpfung an seine Stellungnahme im Rahmen des Auflageverfahrens (siehe S. 98ff des Stellungnahmenbandes 1) und an seine Ausführungen in der mündlichen Verhandlung (siehe S. 40ff der Verhandlungsniederschrift) – ein ergänzendes Vorbringen zu seiner Betroffenheit durch Lärmimmissionen an der S 7/A 2 in Riegersdorf. Dem Schreiben ist eine – von der Gemeinde Hainersdorf eingeholte – ergänzende Stellungnahme der beratenden Ingenieure Möhler und Partner, München, datiert mit 08.01.2010 beigelegt sowie ein 24 Stunden Messprotokoll aus dem Jahr 2005, erstellt vom Büro TAS (Fachbeitragersteller der Projektwerberin).

In der zuvor erwähnten Stellungnahme vom 08.01.2010 gelangten Möhler und Partner in Auseinandersetzung mit den Messdaten des Protokolls im Wesentlichen zu dem Ergebnis, dass sich aus den Schallmessungen ableiten lasse, dass am östlichen Ortsrand von Riegersdorf der Pegelanteil der L 403 viel zu hoch angesetzt worden sei und die Lärmsituation im Wesentlichen von der A 2 geprägt werde. Die prognostizierte Gesamtschallsituation werde zwar gegenüber der bisherigen Situation geringfügig auf Grund der in der Planung vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen verbessert, allerdings lägen die Schallimmissionen immer noch über dem für Wohn- und Dorfgebiete maßgeblichen Grenzwert von 50 dB(A) nachts für bestehende Straßen und weit über dem Vorsorgegrenzwert von 45 dB(A) für geplante Straßen. Die Überschreitung der Grenzwerte sei auch im Tageszeitraum gegeben. Somit seien die in der Einreichplanung vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichend, um die Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Ergänzende Schallschutzmaßnahmen seien erforderlich.

Unter Hinweis auf diese ergänzende Stellungnahme brachte Herr DI Dampfhofer in seinem Schreiben vom 9. Jänner 2010 im Wesentlichen vor, auf Grund der unrichtigen und vielfach überhöhten Darstellung der Vorbelastung durch die L 403 (Nacht: 53 dB anstelle von 45 dB) am östlichen Ortsrand von Riegersdorf seien in weiterer Folge auch die Immissionsziel- und Grenzwerte für sein Haus unzulässig und vielfach überhöht festgesetzt worden; die geplanten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Knotens S 7/A 2 seien daher weit unterdimensioniert. Er fordere eine umgehende Berichtigung der Darstellungen und Berechnungen im Projekt und eine entsprechende Erhöhung der zu setzenden Lärmschutzmaßnahmen am Knoten S 7/A 2 derart, dass die zulässigen Zielwerte von 55 dB/Tag und 45 dB/Nacht eingehalten würden. Weiters brachte Herr DI Dampfhofer vor, dass es bei seinem Haus bereits derzeit durch die Lärmimmissionen der A 2 Südbahn zu einer Überschreitung der gesetzlich zulässigen und toxikologischen Grenzwerte von 60 dB am Tag und 50 dB in der Nacht komme. Er fordere daher eine umgehende Lärmsanierung der A 2 Südbahn im Abschnitt Riegersdorf, sodass die widmungsgemäßen Richtwerte (55/45 dB Tag/Nacht) bei seinem Haus eingehalten würden. Herr DI Dampfhofer forderte weiters die Erstellung einer UVP-Vergleichsstudie zur „Nordvariante“ für den Knoten S 7/A 2. Die Verschiebung dieses Knotens um etwa 400 bis 500 m Richtung Norden

hätte viele Vorzüge hinsichtlich der Umweltverträglichkeit und würde lärmtechnisch wesentliche Vorteile für den Ort Riegersdorf bringen.

Mit Schreiben vom 20. Jänner 2010 legte Herr DI Dampfhofer ein Schreiben des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung vom 9. August 1994 betreffend eine bei seinem Haus im Jahr 1994 durchgeführte Lärmmessung vor und brachte im Wesentlichen vor, im Jahr 1994 seien energieäquivalente, A-bewertete Dauerschallpegel von 53 dB am Tag und 46 dB in der Nacht für die Immissionen der A 2 Südautobahn bei seinem Haus ermittelt worden. Vergleiche man das Ergebnis aus dem Jahr 1994 mit den im Projekt dargestellten Ist-Bestandswerten für das Jahr 2006, so zeige sich, dass die Immissionen der A 2 bei seinem Haus in diesen zwölf Jahren um etwa 7-8 dB zugenommen hätten. Davon ausgehend bezweifelte Herr DI Dampfhofer die von der Projektwerberin für das Jahr 2025 angenommenen Prognosewerte. Er rechne vielmehr mit einer Zunahme der Immissionswerte durch die A 2 und S 7 bei seinem Haus um mindestens 8 dB in den nächsten 20 bis 25 Jahren. Die im Projekt dargestellte Zunahme um 2-3 dB sei unzutreffend, die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen seien daher im Projekt zu gering dimensioniert.

Mit Schreiben vom 24. Jänner 2011 wiederholte Herr DI Dampfhofer im Wesentlichen sein bisheriges Vorbringen und stellte einen „Misstrauensantrag gegen den von der Behörde eingesetzten beideten Gutachter DI Fritzer, wegen des begründeten Verdachts auf Nichteinhaltung seiner Objektivitätspflicht und Begünstigung der Bauwerberin sowie wegen grob fahrlässiger Gemeingefährdung“.

VI.1.2. Stellungnahme der Gemeinde Hainersdorf

Mit Schreiben vom 1. Februar 2010 legte die Gemeinde Hainersdorf ebenfalls die ergänzende Stellungnahme der beratenden Ingenieure Möhler und Partner, München, vom 08. Jänner 2010, vor. Unter Hinweis auf diese Stellungnahme brachte die Gemeinde Hainersdorf vor, die Lärmvorbelastung durch die L 403 am östlichen Ortsrand von Riegersdorf sei nicht nachvollziehbar. Die dargestellten Lärmschutzmaßnahmen an der S 7 bzw. an der A 2 seien nicht ausreichend. Die Gemeinde Hainersdorf ersuchte schließlich um die Setzung von Lärmschutzmaßnahmen, die eine tatsächliche Lebensverbesserung für die Bevölkerung von Riegersdorf darstellen.

VI.1.3. Stellungnahme der Umweltschutzbehörde Steiermark

Mit Schreiben vom 10. Februar 2010 nahm die Umweltschutzbehörde des Landes Steiermark – ebenfalls unter Hinweis auf die ergänzende Stellungnahme der beratenden Ingenieure Möhler und Partner, München, vom 08. Jänner 2010 – zur Lärmsituation in Riegersdorf Stellung und brachte im Wesentlichen vor, dass das Projekt im Bereich des Knotens A 2/S 7 hinsichtlich des Lärmschutzes für die Betroffenen eindeutig unterdimensioniert sei. Die vom Büro Möhler und Partner vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen seien daher als Auflagen in den Bescheid zu übernehmen. Abseits des gegenständlichen Genehmigungsverfahrens gehe aus den Unterlagen des Büros Möhler und Partner eindeutig hervor, dass die Lärmsituation in Riegersdorf für die Anrainer jetzt schon untragbar sei. Im Zuge des Verfahrens sei dafür die Landesstraße verantwortlich gemacht worden, wobei nunmehr klar sei, dass die A 2 Hauptverursacher der Lärmbelästigung

gen sei. Es ergehe daher das Ersuchen, die ASFINAG aufzufordern, durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen diese für die Bevölkerung gesundheitsgefährdende Belastung abzustellen.

VI.1.4. Stellungnahme von Herrn und Frau Papst

Mit Schreiben vom 20. Februar 2010 nahmen Frau Monika Papst und Herr Wolfgang Papst ebenfalls zur Lärmsituation in Riegersdorf Stellung und brachten im Wesentlichen vor, aus dem von der Gemeinde Hainersdorf eingeholten Gutachten der beratenden Ingenieure Möhler und Partner, München, vom 08. Jänner 2010, gehe hervor, dass die Lärm-Vorbelastung durch die L 403 im Projekt um ein Vielfaches überhöht dargestellt worden sei. Die aktuellen Lärmimmissionen durch die A 2 würden bereits gesetzliche Grenzwerte überschreiten, aus heutiger Sicht seien bereits derzeit Lärmschutzmaßnahmen an der bestehenden A 2 auf Grund der gesetzlichen Richtlinien verpflichtend umzusetzen. Im Hinblick auf den projektierten Baustellenverkehr seien Lärmschutzmaßnahmen an der A 2 bereits vor Baubeginn der S 7 erforderlich. Die im Bereich des Knotens S 7/A 2 vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen seien weit unterdimensioniert und könnten keine Verbesserung der Situation in Riegersdorf herbeiführen.

VI.1.5. Stellungnahme der „Dorfgemeinschaft Riegersdorf“

Mit Schreiben vom 8. März 2010 erstatteten 46 Personen – unter der Bezeichnung „Dorfgemeinschaft Riegersdorf“ – ein Vorbringen zur Lärmsituation in der Ortschaft Riegersdorf. Die unterzeichnenden Personen haben zum überwiegenden Teil Einwendungen im UVP-Verfahren erhoben. Hinsichtlich der Unterzeichner, die ihre Parteistellung im Verfahren gewahrt haben, stellt das vorliegende Schreiben somit ein ergänzendes Vorbringen dar. Inhaltlich entspricht das gegenständliche Schreiben im Wesentlichen dem von Monika und Wolfgang Papst im Schreiben vom 20. Februar 2010 erstatteten Vorbringen.

VI.1.6. Stellungnahme der Projektwerberin

Die ho. Behörde übermittelte die nach der mündlichen Verhandlung eingebrachten Stellungnahmen zur Lärmsituation in Riegersdorf der Projektwerberin zur Stellungnahme. In ihrer Stellungnahme vom 8. April 2010 brachte die Projektwerberin im Wesentlichen Folgendes vor:

In der Stellungnahme des Büros Möhler + Partner, Beratende Ingenieure für Schallschutz und Bauphysik, München, vom 08. Jänner 2010 sei auf Basis der am 12.10.2009 an Herrn Dampfhofer übermittelten Schallmessprotokolle für den DMP-1 (24-Stunden-Messung Objekt Dampfhofer, Riegersdorf 21) unter teils fachlich nicht nachvollziehbaren Annahmen eine Auftrennung der gemessenen Gesamtschallimmissionen in die Anteile der A 2 Süd Autobahn und der Ortsdurchfahrt L403 vorgenommen worden. Entgegen den Darstellungen der UVE-Unterlagen sei dabei mit $L_{A,eq} = 45,5$ dB nachts ein um ca. 8 dB niedrigerer Immissionsanteil für die L403 ermittelt worden. In weiterer Folge seien die korrigierten Immissionsanteile für die L 403 (abgeleitet aus der Messung) auf die berechneten Werte für die L403 (lt. UVE-Unterlagen) übertragen worden. Unter Anwendung der berechneten, unverändert belassenen Anteile für die A 2 Süd Autobahn (lt. UVE-Unterlagen) sei schließlich eine angepasste Gesamtschallimmission (L403 + A2) ermittelt worden. Hierzu sei anzumerken, dass dieser Vorgang fachlich höchst problematisch

sei, als hier Messwerte (Stichprobe/Momentaufnahme des Verkehrs) mit Rechenwerten (maßgebliche Verkehrsstärke) vermischt würden.

Zur Stellungnahme Möhler:

Aus fachlicher Sicht werde die Stellungnahme Möhler auf Basis in weiterer Folge dargestellter konkreter Fakten zurückgewiesen.

Zur wiederholten Verifizierung der in der UVE dargestellten Daten sei auf Basis der vorliegenden Schallmessprotokolle für die 24-Stunden-Messung von TAS für den aus schallschutztechnischer Sicht ungünstigeren Nachtzeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr eine konkrete, programmtechnisch unterstützte Immissionsanalyse erstellt worden. Der Zeitraum entspreche jenem Zeitraum, der auch in der Stellungnahme Möhler angeführt sei.

Aufgrund der Nähe des Messpunktes zur L 403 und der damit verbundenen typischen Pegelcharakteristik seien die Fahrbewegungen auf der Landesstraße sehr gut bestimmbar.

Die Immissionsanalyse sei getrennt für die Anteile der L 403 und den sonstigen Umgebungsgläuschen, welche gegenständlich primär der A 2 anzurechnen seien, aufbereitet worden.

Für den dargestellten, konkret ausgewerteten Messzeitraum ergebe die Immissionsanalyse folgende Anteile:

Anteil L 403: $L_{A,eq} = 51,3 \text{ dB}$ / (*laut Möhler: 45,5 dB*)

Anteil A 2: $LA_{A,eq} = 48,5 \text{ dB}$ / (*laut Möhler: 52,3 dB*)

Gesamtmission (L 403 + A 2): $L_{A,eq} = 53,1 \text{ dB}$ / (*laut Möhler: 53,1 dB*)

Bezüglich des Verkehrsaufkommens auf der L 403 im betrachteten Zeitraum seien anhand der Schallmessprotokolle rd. 100 Fahrbewegungen identifiziert worden. Im Vergleich dazu seien in der Stellungnahme Möhler 116 Fahrbewegungen angeführt. In Anbetracht einer gewissen Unsicherheit bei der Zuordnung der Fahrbewegungen anhand der Schallmessprotokolle stimme die Anzahl der registrierten Fahrbewegungen gut überein.

In der Stellungnahme Möhler sei der Anteil der L 403 behelfsmäßig über den $L_{A,1}$ (mittlerer Spitzenpegel) abgeleitet und mit $L_{A,eq} = 45,5 \text{ dB}$ beziffert worden.

Zitat Stellungnahme Möhler: „*Unter Ansatz der Anzahl der während der Messung vorbeifahrenden Kfz auf der L 403 ergibt sich eine Vorbeifahrtzeit der Kfz in 1,2 % der Nachtzeit. Daher kann als Vorbeifahrtspegel für ein Kfz der $L_{A,1}$ angesetzt werden.*“

Diese Argumentation sowie die auf Basis der Annahmen durchgeführten Berechnungen seien fachlich nicht nachvollziehbar und führten zu der beträchtlichen Fehleinschätzung betreffend des Immissionsanteiles der L 403.

Vergleiche man nun den gegenständlich konkret ausgewerteten Anteil der L 403 mit $L_{A,eq} = 51,3 \text{ dB}$ mit jenem aus der Stellungnahme Möhler mit $L_{A,eq} = 45,5 \text{ dB}$, so zeige sich, dass lt. Stellungnahme der Anteil der L 403 um rd. 6 dB zu niedrig ermittelt worden sei.

In weiterer Folge solle ein Vergleich der Mess- mit den Berechnungswerten aus den UVP-Unterlagen die Korrektheit der Werte belegen und folglich die Schlussfolgerungen der Stellungnahme Möhler widerlegen.

Berücksichtige man den Verkehrsmengenunterschied aus der Messung (100 Fahrbewegungen nachts) zu jenem der Berechnung für den Bestand 2006 (144 Fahrbewegungen nachts) ohne genaue Kenntnis der Schwerverkehrsanteile, so ergebe das eine Zunahme um rd. 2 dB.

Schlage man diesen anhand des Verkehrsmengenunterschiedes resultierenden Zuschlag auf den aus der Messung ermittelten Anteil für die L403 auf, so führe dies zu einem Anteil von rd. 53 dB nachts für den Bestandsverkehr 2006.

Die Berechnung der Bestandssituation 2006 (siehe Technischer Bericht Seite 61, Berechnungsposition Ha RP-01) weise vergleichsweise dazu 53,3 dB nachts (rd. 53 dB) aus. Dieser Vergleich/Gegenüberstellung auf Basis der Unterlagen der UVE mit der Messung einerseits und der Berechnung andererseits belege eine sehr gute (exakte) Übereinstimmung für den Anteil der L403.

Die lt. Stellungnahme Möhler ermittelte Abweichung betreffend den Anteil der L403 sei somit eindeutig widerlegt und müsse als unkorrekt zurückgewiesen werden.

Im Gegenzug dokumentiere die Immissionsanalyse eine gewisse Überschätzung der berechneten Anteile für die A 2, verglichen mit der Messung zugunsten der Anrainer.

Somit sei festzustellen, dass sämtliche auf Basis der Stellungnahme Möhler abgeleiteten Eingaben und Forderungen auf falschen fachlichen Grundlagen basierten und deshalb nicht projektrelevant seien. Stattdessen würden die Unterlagen die Ergebnisse der UVE vollinhaltlich bestätigen.

Zum Schreiben Dampfhofer vom 09. Jänner 2010:

Korrekt sei, dass sowohl im Bestand als auch in der Nullvariante z. T. Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für bestehende Straßen beim ggst. Objekt gegeben seien. Je nach Fassadenabschnitt des Objektes sei dies primär auf die A 2 und/oder L 403 zurückzuführen. Für den Bestand der A 2 sei mit einwirkenden Immissionen von ≤ 50 dB nachts zu rechnen. Bezogen auf das hochrangige Straßennetz träten dadurch Verbesserungen von bis zu rd. 5 dB gegenüber dem Bestand (Nullvariante) ein. Davon unabhängig sei der Einfluss der L 403 weitestgehend gleichbleibend (geringfügig verbessert) zu erwarten. Auf die Gesamtlärsituation (hochrangiges Straßennetz inkl. L 403) habe dies aufgrund des z.T. maßgeblichen Einflusses der L 403 die Konsequenz, dass lediglich von einer geringfügig verbesserten Lärmsituation gegenüber der Nullvariante auszugehen sei, obwohl die Immissionsbelastung des hochrangigen Straßennetzes merklich (um bis zu rd. 5 dB) verringert werde.

Liegen die direkt durch das geplante Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, verursachten Lärmimmissionen trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen (idR Lärmschutzwände) bei einem schutzwürdigen Wohngebäude über der Irrelevanzschwelle von 1 dB und werden gleichzeitig die Zielwerte 45 dB für den Nachtzeitraum und 55 dB für den Tagzeitraum über-

schritten, so seien für das betroffene Wohngebäude passive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Im gegenständlichen Fall komme es aber durch die Errichtung der S 7 (bzw. der begleitenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Rampen) im Vergleich zum Planungsnullfall zu einer Lärmentlastung (zwischen 0,9 und 2,4 dB am Objekt Ha1080). Aus diesem Grund seien im S 7-Projekt keine weiteren passiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Riegersdorf vorgesehen.

Getrennt vom geplanten Vorhaben sei die derzeitige, von den Lärmquellen L 403 und A 2 Süd Autobahn bestimmte Situation zu betrachten. Für Schallimmissionen, die vom Verkehr auf bestehenden Bundesstraßen ausgingen, sei die BMVIT Dienstanweisung – Lärmschutz an Bundesstraßen – anzuwenden (verfügbar auf der Webseite des bmvt). Diese sehe vor, dass bei entsprechenden Grenzwertüberschreitungen Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen seien, soweit diese technisch durchführbar und im Hinblick auf den erzielbaren Erfolg wirtschaftlich vertretbar seien. Aktive Lärmschutzmaßnahmen (idR Lärmschutzwände) seien, vereinfacht dargestellt, wirtschaftlich vertretbar, wenn ihre Errichtungskosten das Dreifache der im Gegenzug nicht umzusetzenden passiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Schalldämmlüfter, Schallschutzfenster) nicht übersteigen. Auch ohne Durchführung der in der gegenständlichen Dienstanweisung vorgesehenen Berechnungen könne angenommen werden, dass die entlang der Rampe S 7 Staatsgrenze – A 2 Graz im Rahmen des Projektes S 7 Fürstenfelder Schnellstraße vorgesehene (und auch für die bestehende A 2 wirksame) Lärmschutzwand deutlich größer sei, als es entsprechend der Dienstanweisung – Lärmschutz an Bundesstraßen – noch als wirtschaftlich vertretbar anzusehen wäre.

Zum Vorbringen betreffend eine Nordvariante für den Knoten S 7/A 2 hielt die Projektwerberin fest, dass ein weiter nördlich gelegener Knoten viele Nachteile hätte. Ein Aspekt hierbei sei die Verkehrswirksamkeit, in diesem Zusammenhang insbesondere für die lokalen Verkehrsströme. Die Verkehrsteilnehmer aus dem Bereich Fürstenfeld Richtung Graz seien nur dann bereit auf die S 7 aufzufahren, wenn sich dadurch zeitliche Vorteile gegenüber der bestehenden B 319 ergäben. Weiters könne durch die derzeitige Lage des Knotens und der Rampen durch das Projekt die Lärmeinwirkung von der A 2 wesentlich verringert werden. Bei einer Verschiebung weiter nach Norden wäre die Lärmquelle A 2 nach wie vor für Riegersdorf vorhanden. Ein wesentlicher Vorteil aus Sicht des Lärmschutzes könne durch die Verschiebung des Knotens daher nicht erkannt werden.

Zum Schreiben DI Dampfhofer vom 20. Jänner 2010:

Die im Schreiben angeführten Messwerte von 53/46 dB tags/nachts beziehen sich ausschließlich auf die A 2 Südautobahn, ohne Anteile der L 403. Versuche man ohne genauere Kenntnisse über das Verkehrsaufkommen auf der A 2 während der Messung näherungsweise die schalltechnischen Auswirkungen des Verkehrsmengenunterschiedes zum Bestand 2006 lt. UVE zu beziffern, so sei wie folgt anzumerken:

Lt. der händischen Straßenverkehrszählungen 1995, ECE-Zählung (Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, Österreichisches Statistisches Zentralamt) habe der durchschnittliche Verkehr an Werktagen im gegenständlichen Abschnitt der A 2 im Jahr 1995 ca. 20.400Kfz/24 h betragen. Für den Bestand 2006 lt. UVE lägen ca. 30.500 Kfz/24 h zugrunde.

Schalltechnisch sei dieser Verkehrsmengenunterschied unter Berücksichtigung möglicher Unsicherheiten, insbesondere betreffend den Schwerverkehr mit ca. 2 bis 3 dB zu bewerten. Demnach würde das auf den Bestandsverkehr 2006 hochgerechnete Messergebnis aus dem Jahr 1994 bei ca. 48 bis 49 dB nachts betreffend die A 2 Südautobahn liegen. Verglichen mit der vorstehenden Immissionsanalyse gebe es wiederum eine sehr gute Übereinstimmung und Bestätigung der etwas überschätzt berechneten Anteile für die A 2 zugunsten der Anrainer.

VI.1.7. Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Lärm

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm nahm mit Schreiben vom Februar 2011 zu den unter Punkt IV.5.1.1. bis IV.5.1.6. angeführten Stellungnahmen wie folgt Stellung:

1) Verkehrslärm (ohne Fremdgeräusche): Berechnung und nicht Messung

Einleitend werde darauf verwiesen, dass beim gegenständlichen Projekt dem Stand der Technik sowie einschlägiger Richtlinien entsprechend, die Lärmimmissionen in Erfüllung der Dienstweisung - Lärmschutz an Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) des BMVIT (GZ. BMVIT-300.040/0004-II/ST-ALG/2006) vom November 2006 aufgrund der analysierten bzw. der prognostizierten Verkehrsstärken für jede Emissionsachse (L 403, A 2, S 7) unter Berücksichtigung der Charakteristika des Verkehrs und der örtlichen Gegebenheiten rechnerisch nach dem Rechenverfahren der RVS 04.02.11 ermittelt worden seien. Dieses Rechenverfahren nach RVS 04.02.11 sei auch in der 144. Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Methoden und technischen Spezifikationen für die Erhebung des Umgebungslärms, vom 5. April 2006, (Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung - Bundes-LärmV), § 4 (2) 1. „Umgebungslärm durch Straßenverkehr“ (2. Abschnitt, Strategische Umgebungslärmkarten, Bewertungsmethoden für Lärmindizes) vorgegeben.

Der Einfluss der meteorologischen Bedingungen werde in der Berechnung nach RVS 04.02.11 so erfasst, dass immer mit günstigen Schallausbreitungsbedingungen, d.h. Mitwind und leichte Inversion, gerechnet werde; damit seien die berechneten Schallpegel auf der sicheren Seite für den durch den Verkehrslärm betroffenen Bürger.

Aus sachverständiger Sicht werde ergänzt, dass die von mehreren Straßen ausgehende Lärmimmission auf Basis

- der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärken einer jeden Straße, letztere als Mittelwerte des gesamten Jahres und zwar getrennt für den Tag (Mittelwert über 13 Stunden), den Abend (Mittelwert über 3 Stunden) und die Nacht (Mittelwert über 8 Stunden)
 - der Berücksichtigung der Charakteristika des Verkehrs (z.B. Pkw, leichte und schwere lärmarme bzw. Standard-Lkw)
 - der unterschiedlichen Abstände zum Immissionsort
 - der erst künftig verkehrswirksam werdenden S 7
- nur rechnerisch ermittelt werden könne.

Auch das Bayerische Landesamt für Umweltschutz (LFU) spreche sich in einer Veröffentlichung zum Thema Lärm - Straße und Schiene im Oktober 2003 für die Berechnung aus: „Die Lärmbelastung durch Straßen wird heute ausschließlich berechnet. Berechnungen sind genauer, transparenter und auch wirtschaftlicher als Schallpegelmessungen zu zufälligen Zeitpunkten. Messungen unterliegen Witterungseinflüssen und Verkehrsschwankungen und das Mikrofon unterscheidet nicht ohne weiteres zwischen Hund und Auto. Künftigen Straßenlärm kann man ohnehin nicht messen. Wiederholte Messungen unter normierten Bedingungen dienen der Verbesserung des Rechenverfahrens.“

2) Vergleich der Emissionspegel (Kalibrierung des Rechenmodells)

Für diesen Vergleich seien im ersten Schritt lt. RVS 04.02.11 Schallpegelmessungen durchgeführt worden, deren Messdauer sich nach dem zeitlichen Verlauf des Schallpegels zu richten habe und im Allgemeinen von der Verkehrsstärke und der Verkehrszusammensetzung abhängig sei. Üblicherweise werde mit 30 min-Messungen das Auslangen gefunden (am Messgerät verändere sich der Wert für den L_{eq} nicht mehr relevant). Beim gegenständlichen Projekt seien diese Kurzzeitmessungen an mehreren Messpunkten (MP-Kal) durchgeführt worden. Mit dem entsprechend Punkt 1) aufgestellten Lärmberechnungsmodell und den während der Messung für jede Emissionsachse (L 403, A 2) erhobenen Verkehrsstärken und Verkehrscharakteristiken (nicht mit den in 1) erwähnten Analyse- bzw. Prognoseverkehrsdaten) sei für den MP-Kal im zweiten Schritt die Lärmberechnung erfolgt. Der im dritten Schritt vorgenommene Vergleich der Mess- und Rechenergebnisse für die Referenzmesspunkte sei im Projekt entsprechend kommentiert worden.

3) Fremdgeräusche

Da lt. RVS 04.02.11 auch andere Schallquellen als der jeweils betrachtete Straßenverkehr (Fremdgeräusch) entsprechend der Problemstellung zu berücksichtigen seien, könne der Fremdgeräuschpegel durch Schallpegelberechnungen und/oder Schallpegelmessungen ermittelt werden. Gegenständiglich seien dazu die bei den Referenzmesspunkten gemessenen Schallpegel verwendet worden (siehe Punkt 2). Aus der logarithmischen Differenz des gemessenen Gesamtgeräusches minus der nach 2) berechneten Summe der Verkehrsgeräusche (aus L 403 + A 2 + S 7) sei das Fremdgeräusch bestimmt worden. Bei einer relevanten Beeinflussung des Gesamtgeräuschs durch das Fremdgeräusch sei zusätzlich eine verbale Beschreibung erfolgt.

4) Individuelle schalltechnische und lärmmedizinische Beurteilung

Obwohl noch keine spezifische Schallimmission durch den Straßenverkehr des geplanten Vorhabens bestehe, sei eine Aussage zur ortsüblichen Schallimmission erforderlich. Um diese zu ermöglichen, seien an ausgewählten, repräsentativen Dauermesspunkten (DMP) 24 h-Lärmessungen durchgeführt worden. Diese Vorgangsweise entspreche auch der ÖALRichtlinie Nr. 3 Blatt 1 „Beurteilung von Schallimmissionen im Nachbarschaftsbereich“. Da der Vergleich mit Rechenergebnissen mit den in 2) beschriebenen Ergebnissen der Kurzzeitmessungen erfolgt sei, genügten für die Beurteilung widmungsspezifischer Eigenschaften, möglicher Vorbelastungen usw. automatische, unbeobachtete Dauerlärmmessungen, bei denen der äquivalente

Dauerschallpegel, der Basispegel, der mittlere Spitzenpegel, kennzeichnende Spitzenpegel sowie der Pegel-Zeit-Verlauf gemessen worden seien.

Hierzu stehe im EP 2008 in Projekteinlage 4.4.1, Seite 48, folgender Hinweis: „Messungen in größeren Entfernungen von Verkehrsträgern haben meteorologische Einflüsse und können als Orientierungshilfe, nicht aber für den Vergleich mit Berechnungsergebnissen aus dem Rechenmodell verwendet werden.“

5) Zur Stellungnahme des Ingenieurbüros Möhler + Partner

In dieser ergänzenden Stellungnahme des Ingenieurbüros Möhler + Partner würden die Ergebnisse der am östlichen Ortsrand von Hainersdorf/Riegersdorf durchgeführten Schallmessungen (MPKa1 bzw. DMP1) als Grundlage und Kontrolle der Berechnungen der prognostizierten Schallsituation verwendet. Aus den Schallmessprotokollen für den DMP1 (24-Stunden-Messung beim Objekt Dampfhofer, Riegersdorf 21) seien wegen dessen Nähe zur L 403 und der quasi Erkennbarkeit der Vorbeifahrtpegel diese hinsichtlich der Fahrbewegungen auf der L 403 ausgewertet worden. In weiterer Folge seien die gemessenen Gesamtschallimmissionen in die Anteile der A 2 Süd Autobahn und der Ortsdurchfahrt L 403 aufgeteilt und dabei mit $L_{eq} = 45,5$ dB für die L 403 ein zum EP 2008 ca. 8 dB niedrigerer Nacht-Immissionsanteil ermittelt worden. Für die L 403 seien die so abgeleiteten Immissionsanteile anschließend auf die lt. EP berechneten Werte übertragen und mit den für die A 2 ebenfalls lt. EP berechneten Werten eine Gesamtschallimmission (L 403 + A 2) ermittelt worden.

Aus sachverständiger Sicht werde vorweg festgestellt, dass die in 1) bis 4) beschriebene Vorgangsweise beim gegenständlichen Projekt korrekt eingehalten worden sei und die Ergebnisse nachvollziehbar und plausibel seien.

Im Gegensatz dazu widerspreche die vom Ingenieurbüro Möhler + Partner gewählte Vorgangsweise aus mehreren Gründen den Voraussetzungen für die Ermittlung von Schallimmissionen:

- Die 24-Stunden-Dauerschallpegelmessung sei automatisch mit den Messgeräten durchgeführt worden und sei unbeobachtet gewesen, d. h. es sei keine Erhebung von Verkehrsstärken und Verkehrscharakteristiken erfolgt.
- Die RVS 04.02.11 sage unter Pkt. 6. zur Messung des Immissionsschallpegels: „Die Schallausbreitung im Freien ist wesentlich durch die meteorologischen Gegebenheiten (Windstärke und -richtung, Lufttemperatur und Luftfeuchtigkeit, Inversion) bestimmt. Die Immissionsschallpegel sind daher wesentlich durch die meteorologischen Bedingungen beeinflusst, wobei der Einfluss mit wachsendem Abstand des Immissionsortes von der Schallquelle zunimmt. So haben Langzeitmessungen an einer Messlinie quer zur Autobahn eine Schwankungsbreite bis zu 10 dB für den A-bewerteten energieäquivalenten Dauerschallpegel in 70 bis 220 m Abstand bei gleicher Verkehrsstärke ergeben.“
- Die für Vorbeifahrtpegelmessungen anzuwendende Norm EN ISO 11819-1 gebe für dieses Verfahren bereits mögliche Gesamtabweichungen bis zu 3,8 dB an, die sich aus zufälligen und systematischen Abweichungen sowie Abweichungen aufgrund der örtlichen und zeitlichen Streuung der Verkehrszusammensetzung ergeben.

- Wenn bei der Auswertung des DMP1 quasi als Messergebnisse einer Vorbeifahrtpegelmessung sämtliche zu beobachtenden Charakteristika (Fahrgeschwindigkeit, Fahrzeugkategorisierung nach Pkw, leichten bzw. schweren, lärmarmen bzw. Standard-Lkw, Geometrie der Straße und deren Oberflächenausbildung, Abschirmungen bzw. Reflexionen, Fremdgeräusche aus der Umgebung) vernachlässigt würden, sei die Wahrscheinlichkeit einer Streuung der so ermittelten Ergebnisse (Standardabweichung) jedenfalls wesentlich größer, als die bei Anwendung des Norm-Verfahrens bereits möglichen Abweichungen von bis zu 3,8 dB.

Auch der Meinung des Ingenieurbüros Möhler + Partner, dass die Rechenwerte am Punkt Ha RP-01 und die Messergebnisse für den Punkt DMP1 für die L 403 bzw. die A 2 etwa die gleichen Ergebnisse für den Ist-Bestand ergeben müssten, werde fachlich widersprochen, da von anderer Verkehrsstärke, Verkehrszusammensetzung und Geschwindigkeit, Schwankungsbreite der Messergebnisse usw. auszugehen sei.

6) Zur Immissionsanalyse des TAS-Sachverständigenbüros

Wie groß die Wahrscheinlichkeit einer Streuung des Ergebnisses beim „Auswerten“ der automatischen, unbeobachteten 24 h-Dauerlärmmessung für den Punkt DMP1 aufgrund des Fehlens sämtlicher während der Lärmmessung zu beobachtenden Charakteristika sein könne, werde durch die Immissionsanalyse bestätigt. Diese Immissionsanalyse der 24-Stunden-Messung komme zum Ergebnis, dass bei einer Gesamtimmission von $L_{eq,L403+A2} = 53,1$ dB der Anteil der L 403 $L_{eq,L403} = 51,3$ dB und der Anteil der A 2 $L_{eq,A2} = 48,5$ dB betragen und nicht wie von Möhler + Partner ermittelt 45,5 dB bzw. 52,3 dB. Ein in weiterer Folge angestellter Vergleich von Messung und Berechnung lt. UVE zeige eine Übereinstimmung für den Anteil der L 403.

7) Zur Stellungnahme von Herrn DI Peter Dampfhofer

Aus sachverständiger Sicht werde der aufgestellten Behauptung widersprochen, dass die Lärmbelastung der A 2 nicht gemeinsam mit jener der S 7 betrachtet worden sei. Im Einreichprojekt (Einlage 4.4.1, Seite 61) seien für den Immissionspunkt Ha RP-01 (lagemäßig ident mit den Messpunkten MPKa1 bzw. DMP1) sowohl die Gesamtschallimmission, als auch die Immissionsanteile der L 403, der A 2 und der S 7 für das Prognosejahr 2025 und die Fälle „A 2 ohne S 7“, „A 2 mit S 7 ohne aktivem Lärmschutz“ und „A 2 mit S 7 mit aktivem Lärmschutz“ ermittelt worden. Erkennbar sei der Lärmpegel der L 403 (über Grenzwert) sowie die Lärminderung durch den aktiven Lärmschutz von je rd. 5 dB für die A 2 (unter Grenzwert) und die S 7 (unter Vorsorgewert).

Die Schallschutzmaßnahmen des Einreichprojektes seien auf den vom Vorhaben betroffenen Bereich und die dort durch das Vorhaben auftretenden relevanten Veränderungen abgestellt. Für den Bestand der A 2 gelten die Grenzwerte der Dienstanweisung - Lärmschutz an Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) des BMVIT (GZ. BMVIT-300.040/0004-II/ST-ALG/2006) vom Nov. 2006, für das Vorhaben würden die Vorsorgewerte der WHO angewendet (Baulastträger für beides ist die PW) und für den Bestand der L 403 gelten die Grenzwerte des Landes Steiermark (Baulastträger Land Steiermark).

Die angestellten Vergleiche von Messergebnissen (1994/2006) setzten eine idente Lage der Messungen voraus – der Messort 1994 sei nicht bekannt – und seien entsprechend den bereits erwähnten Fakten nicht aussagekräftig (andere Verkehrsstärke, Verkehrszusammensetzung und Geschwindigkeit, Schwankungsbreite der Messergebnisse usw.). Gegenständlich könne daher zu diesen Messungen keine Aussage getätigt werden.

8) Zur Stellungnahme der Gemeinde Hainersdorf und der LUA Steiermark

Aus sachverständiger Sicht werde ergänzend festgestellt, dass die Lärmsituation für die Anrainer im EP dem Stand der Technik entsprechend (RVS, ÖAL, Forum Schall u. a.) mit Hilfe einer Modellberechnung auch für die maßgebende Verkehrsbelastung des Prognosejahres 2025 dargestellt worden sei. Aus der Bewertung der Schallimmission habe sich die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Vermeidung bzw. zur Verminderung der Immission ergeben. Die vorhabens erforderlichen Maßnahmen seien im Sinne von Grenz- bzw. Vorsorgewerten nach wirtschaftlichen Kriterien optimiert und deren Wirkung mit dem angewandten Rechenmodell nachgewiesen worden.

So sei im Knoten A 2 / S 7 bei der Rampe 2 parallel zur A 2 Rfb. Graz eine Lärmschutzwand in hochabsorbierender Ausführung mit einer Länge von ca. 1.165 m und Höhen von 2,5 bis 4,0 m geplant. Diese reduziere aufgrund ihrer Lage und Geometrie auch den Verkehrslärm der bestehenden A 2 und zwar wirksamer, als eine nach den Kriterien der Dienstanweisung - Lärmschutz an Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) des BMVIT (GZ BMVIT-300.040/0004-II/ST-ALG/2006) vom November 2006 (DA Lärm 2006) dimensionierte Maßnahme. Schallschutzmaßnahmen, die vom Ingenieurbüro Möhler + Partner darüber hinaus eingefordert würden, seien entsprechend der DA Lärm 2006 zu behandeln.

9) Zur Stellungnahme von Frau Monika und Herrn Wolfgang Papst

Es werde auf die Aussagen zur ergänzenden Stellungnahme des Ingenieurbüros Möhler + Partner vom 08. Jänner 2010 sowie auf die Beantwortung der Stellungnahme von Herrn DI Peter Dampfhofer) verwiesen.

10) Zur Stellungnahme der Dorfgemeinschaft Riegersdorf

Die vorgebrachten Forderungen wie z. B. Berichtigung der Immissionszielwerte, Lärmsanierung der A 2, Erhöhung der Lärmschutzmaßnahmen am geplanten Knoten S 7/A 2 basierten überwiegend auf der ergänzenden Stellungnahme des Ingenieurbüros Möhler + Partner vom 08. Jänner 2010. In deren Beantwortung werde auf die Aussagen zu dieser Stellungnahme verwiesen.

11) Zusammenfassung

Zusammenfassend werde aus sachverständiger Sicht festgestellt, dass die ergänzende Stellungnahme des Ingenieurbüros Möhler + Partner vom 08. Jänner 2010 in ihrem Ergebnis große Unsicherheiten aufweise und methodisch unzulänglich sei. Diese Stellungnahme sei für eine

fachliche Bewertung ungeeignet und daher nicht in der Lage, die Ergebnisse des Fachbereiches Lärm im Einreichprojekt 2008 in Frage zu stellen. Die für das Gemeindegebiet von Hainersdorf in der UVE dargestellten und die weiteren im TGA Lärm als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen seien aus Sicht des Fachgebietes Lärm ausreichend.

VI.2. Naturschutz

VI.2.1. Ergänzende Stellungnahme der Umweltschutzbehörde Burgenland

Mit Schreiben vom 8. Oktober 2009 übermittelte die Umweltschutzbehörde Burgenland in Ergänzung zu ihrem Vorbringen in der mündlichen Verhandlung eine Stellungnahme zu den gutachterlichen Ausführungen des Sachverständigen für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume betreffend die Stellungnahme Nr. 1110. Die gegenständliche Stellungnahme der Umweltschutzbehörde setzt sich mit ausgewählten Aspekten des Naturschutzes wie Fledermäusen, Amphibien, Reptilien und Vögel auseinander und enthält eine Reihe von Maßnahmenvorschlägen. Die Umweltschutzbehörde gelangte in dieser Stellungnahme zu folgendem Ergebnis:

Das geplante Vorhaben sei hinsichtlich des Schutzgutes Fledermäuse als nicht umweltverträglich anzusprechen. Die im Einreichprojekt dargelegten Untersuchungen reichten nicht aus, um den Ist-Zustand und die Eingriffserheblichkeit des geplanten Projektes auf Fledermäuse seriös einschätzen und geeignete Maßnahmen vorschlagen zu können. Jedoch ließen die vorliegenden Ausführungen klar erkennen, dass die geplante Trasse durch ein für Fledermäuse hochwertiges Gebiet führe und daher die Wahrscheinlichkeit von Konflikten mit dem Artenschutz groß sei. So sei die festgestellte gesamte Artenzahl der Fledermäuse und die Anzahl besonders Wert gebender Arten außerordentlich hoch. Das Projektgebiet stelle womöglich einen Schwerpunkt des Fledermausvorkommens von regionaler, möglicherweise sogar nationaler Bedeutung dar. Dementsprechend müssten geeignete Untersuchungen durchgeführt werden. Da der Ist-Zustand unzureichend erhoben und dargestellt worden sei, und die vorgeschlagenen Maßnahmen sowohl für die Bau- als auch die Betriebsphase als unzureichend eingestuft würden, könne basierend auf den eingereichten Unterlagen keine Umweltverträglichkeit für das Schutzgut Fledermäuse ausgesprochen werden.

Für die Schutzgüter Amphibien und Vögel könne beim derzeitigen Stand der Untersuchungen und der vorgeschlagenen Maßnahmen keine Umweltverträglichkeit ausgesprochen werden. Eine mäßige Umweltverträglichkeit sei nur dann gegeben, wenn alle formulierten Forderungen sowie die angeführten Auflagen erfüllt würden.

VI.2.2. Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume

Mit gutachterlicher Stellungnahme vom Jänner 2011 nahm der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume zur ergänzenden Stellungnahme der Umweltschutzbehörde Burgenland vom 8. Oktober 2009 Stellung. Er setzte sich mit den einzelnen Kritikpunkten detailliert auseinander und führte im Wesentlichen Folgendes aus:

Ad Fledermäuse:

Die Gutachter der Projektwerberin hätten plausible Zustandsbewertungen getroffen. Der hohen Artenzahl und Anzahl wertgebender Arten sei durch die Bewertungen großer Teile des Untersuchungsraumes als hoch oder sehr hoch ausreichend Rechnung getragen worden. Eine zwingende Notwendigkeit für weitergehende detaillierte Erhebungen sei nicht ableitbar. Der Sachverständige vertrete daher weiterhin die Auffassung, dass die Erfassung und Zustandsbewertung als solche im konkreten Fall noch akzeptabel sei.

Stand der Technik bei Fledermäusen sei ein vergleichsweise breites Repertoire an Methoden, die zur Erfassung eingesetzt werden könnten, abhängig von der konkreten Situation. Bereits im UVP-TGA 06 habe der Sachverständige darauf hingewiesen, dass die Bestandsaufnahme zu Fledermäusen aus seiner Sicht als grenzwertig, aber im vorliegenden Fall aufgrund der gegebenen Situation noch als ausreichend zu sehen sei. Die Einwendung des Umweltschützers, dass die Einschätzung der „noch ausreichenden“ Erhebung durch den Sachverständigen nicht begründet oder mit Argumenten untermauert würde, sei insoweit unzutreffend.

Methoden seien nicht per se einzusetzen, sondern abhängig von der konkreten Sachlage. Gerade in Bezug auf die Aufrechterhaltung funktionaler Verknüpfungen sei zudem auf die relativ umfangreichen vorgesehenen (einschließlich ergänzend erforderlicher) bzw. im Projekt implementierten Maßnahmen verwiesen (Tunnelstrecken, Brücken mit Schutzvorkehrungen, Grünbrücke, zusätzliche Querungshilfen). Es sei nicht erkennbar, dass zusätzliche vertiefende Untersuchungen hier zu weiteren zwingend erforderlichen Maßnahmen oder einer anderen Vorhabensbewertung hätten führen sollen.

Dass sich die Abgrenzung betrachteter Teilräume für Fledermäuse auch an landschaftsstrukturellen Kriterien – darunter z. B. forstlichen Daten zur Waldstruktur oder bestehenden (Teil-) Barrieren wie vorhandenen Straßen – orientiere, sei gängige Praxis, im Übrigen nicht nur bei der Artengruppe der Fledermäuse. Darüber hinaus sei die Abgrenzung z.B. großräumiger Waldkomplexe oder von Fließgewässern mit begleitendem Gehölzbestand – wie im gegenständlichen Projekt vorgenommen – auch vor dem fachlichen Hintergrund plausibel.

Ad Amphibien:

In den Unterlagen der Projektwerberin sei sehr wohl auf wichtige Funktionsbeziehungen im Raum eingegangen und seien solche auch dargestellt worden. So zeigten die Abb. 4.21/4.22, S. 112 ff. der Unterlage 5.7.1 Schadstrecken, in Kap. 4.5.2.3 (S. 117 ff.) fänden sich Ausführungen zu Wanderkorridoren bzw. wichtigen Lebensraum-komplexen. Aufgrund der durch die Gutachter der Projektwerberin zudem getroffenen Darstellungen zur Lage wichtiger Laichgewässer und der dort erfassten Bestände ließen sich nach Auffassung des Sachverständigen wesentliche Raumbeziehungen im Untersuchungsgebiet hinreichend ableiten und einschätzen, ohne dass in allen Einzelfällen Registrierungen mittels der Zaun-Kübel-Methode notwendig wären.

Die großen Waldkomplexe seien plausibel als insgesamt hochwertige Amphibienlebensräume dargestellt worden und seien auch als solche zu behandeln. Es lägen aus Sicht des Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren keine Anhaltspunkte dafür vor, dass wesentliche zusätzliche Funktionsbeziehungen bestehen könnten, die nicht adäquat berücksichtigt seien. Für

eine zentrale ergänzend erforderliche Maßnahme zur Verbesserung funktionaler Bezüge, nämlich neu einzurichtende Amphibien-Leiteinrichtungen und -Querungshilfen entlang der bestehenden L 401 nördlich der geplanten S 7 neu (siehe Maßnahme M(TGA_06)_15, UVP-TGA 06 S. 89 ff), sei vom Sachverständigen bereits darauf verwiesen worden, dass Details, insbesondere die Länge der vorzusehenden Strecke sowie Anzahl und Lage der Durchlässe, im naturschutzrechtlichen Verfahren abgestimmt werden können. Insgesamt werde im vorliegenden Fall kein weitergehendes Erfordernis des Einsatzes der Zaun-Kübel-Methode auf Ebene der UVP gesehen.

Bei der Querung des Lahnaches liege mit Objekt S7.22-E eine groß dimensionierte Brücke über den Lahnbach und sein beidseitiges Vorland vor. Diese weise eine lichte Weite von rund 100 m und eine lichte Höhe von > 5m auf, ermögliche also ein breiträumiges Queren unter der geplanten Trasse entlang des Lahnaches; der Sachverständige gehe daher fachlich begründet davon aus, dass an dieser Stelle bereits hierdurch das Weiterbestehen einer ausreichenden funktionalen Verbindung für Amphibien sicherstellt sei und der Bedeutung des betroffenen Raumes entsprochen werde. Die zwingende Notwendigkeit zusätzlicher dauerhafter Leiteinrichtungen oder Querungshilfen am Lahnbach werde von Seiten des Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren nicht gesehen.

Ad Reptilien:

Von Seiten des Sachverständigen müsse unterstrichen werden, dass ihm aus seiner eigenen Kenntnis zu Reptilienvorkommen in zahlreichen Biotopen sowie aus der Fachliteratur keine Hinweise darauf vorliegen, dass bau- oder betriebsbedingte Lärmemissionen und Erschütterungen, wie sie im gegenständlichen Projekt auftreten könnten, als wesentliche Wirkfaktoren zu werten seien. Es sei für den Sachverständigen nicht erkennbar, weshalb bau- oder betriebsbedingte Einflüsse von Lärm und Erschütterung als wesentliche Wirkfaktoren gewertet werden sollten.

Ad Vögel:

Von Seiten des Sachverständigen sei gefordert und in der Gesamtbeurteilung des UVP-TGA 06 unterstellt worden, dass alle Maßnahmen, die zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände im Sinne einer Sicherstellung einer kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (für europäische Vogelarten relevant) ggf. auch vorgezogen durchzuführen seien, zeitlich so durchgeführt würden, dass sie zum Zeitpunkt des erwarteten Eingriffs (Baubeginn) bereits wesentliche Funktionen erfüllen könnten [s. M(TGA_06)_18, S. 91 UVP TGA 06]. Auch auf die in der Regel erforderliche Mindestvorlaufzeit von mehreren Monaten bis zu einem Jahr sei dezidiert hingewiesen worden.

Es werde keinesfalls bestritten, dass Schadstoffe auf dem Weg der Nahrungsaufnahme Wirkungen auf Vögel haben könnten. Dennoch lägen dem Sachverständigen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass bei Berücksichtigung der entsprechenden bereits anderweitig begründeten Vorgaben bezüglich des Schutzes von Oberflächen- und Grundwasser (s. entsprechende TGA und UVP-Gutachten) relevante Auswirkungen auf Vögel zu erwarten sein könnten. Insoweit sei eine eigenständige Forderung im Fachbereich Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume für Vögel weder notwendig noch könnte sie über die anderweitig bereits getroffenen Forderungen oder durch die anderen TGA geprüften Maßnahmen mit hinreichender Begründung hinausgehen.

Tatsächlich enthalte die Unterlage 5.6.1 (Fachbericht Vögel) der Projektwerberin zwar entsprechende Kapitel zu Ist-Zustand und Bewertung der beiden Teilräume Hügelland östlich von Rudersdorf sowie Dobersdorfer Königsdorfer Wald (s. S. 57, ff., 60 ff.), eine separate Darstellung und Beurteilung der Eingriffsintensität sei jedoch nicht aufgenommen worden. Die Gutachter der Projektwerberin hätten jedoch die ggf. relevanten, wertgebenden Arten, die direkt im Nahbereich des nördlichen Tunnelportals sowie des südlichen Tunnelportals im Wald registriert worden seien (also eigentlich dem Teilraum Hügelland östlich von Rudersdorf zuzurechnen seien), in den beiden Abschnitten zur Eingriffsintensität im Teilraum Lafnitztal zwischen Lahnbach und Unterberg (dort: Kleinspecht) sowie im Agrarland südlich Rudersdorf bis Dobersdorf (dort: Waldohreule) berücksichtigt (s. S. 89-90 ff.). Der Kleinspecht sei in die Ermittlung der artbezogenen Eingriffsintensität auch in Tab. 6-6 eingestellt worden, die Waldohreule dagegen aufgrund ihrer fehlenden Gefährdung im Burgenland nicht in der entsprechenden detaillierten Ermittlung berücksichtigt (s. Text, S. 90). Dieses Vorgehen sei für den Sachverständigen nachvollziehbar gewesen, ein wesentlicher Mangel sei daher nicht erkannt worden. Die Berücksichtigung sei auch im UVP-TGA 06 erfolgt, so dass eine Nachreichung nicht als erforderlich erachtet werde.

Eine detaillierte Darlegung zur Einschränkung der Rodungstätigkeit während der Vogelbrutzeit solle im naturschutzrechtlichen Verfahren vorgenommen werden und könne auch auf Bauabschnitte bezogen werden. Dass eine solche Einschränkung grundsätzlich erforderlich und vorzusehen sei, sei im Rahmen des UVP-TGA 06 berücksichtigt worden (s. dort S. 65) und sei auch von den Gutachtern der Projektwerberin bereits vorgesehen worden.

Schließlich ging der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume auf die einzelnen Maßnahmenvorschläge der Umweltschutzbehörde ein und gelangte zu dem Ergebnis, dass diese teils nicht erforderlich seien und teils im naturschutzrechtlichen Verfahren berücksichtigt werden könnten.

VI.3. Luftschadstoffe und Klima

VI.3.1. Ergänzung des Teilgutachtens Luftschadstoffe und Klima

Auf Grund der am 19. August 2010 in Kraft getretenen Novelle des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 77/2010, war eine Ergänzung des Teilgutachtens Luftschadstoffe und Klima erforderlich. Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima stellte in der „Ergänzung TGA - Nr. 04 Luftschadstoffe und Klima“ vom März 2011 zunächst die neuen Genehmigungsgrenzwerte nach § 20 Abs. 3 IG-L und die aktuelle Schadstoffgrundbelastung an regionalen Dauermessstellen (Hartberg und Fürstenfeld) in den Jahren 2007 bis 2010 dar. Er wies darauf hin, dass die für den Untersuchungsraum anzuwendenden Genehmigungskriterien des IG-L 2010 an der Messstelle Hartberg in allen beobachteten Jahren (2007 - 2010) und in Fürstenfeld in den Jahren 2007 - 2009 eingehalten worden seien. Die Immissionswerte lägen Großteils weit unter den Genehmigungsgrenzwerten; nur im Jahr 2010 habe eine ungünstige meteorologische Situation zwischen Mitte Jänner und Mitte Februar an der Messstelle Fürstenfeld zu einer Überschreitung der erlaubten Anzahl von Überschreitungen des TMW Grenzwertes PM10 geführt.

Zur **Einhaltung der Grenzwerte in der Bauphase** führte der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima Folgendes aus:

Stickstoffdioxid (NO₂)

Relevante NO₂-Zusatzbelastungen treten während der intensivsten Bauphase bei einer Reihe von Immissionspunkten auf; von Grenzwertüberschreitungen im Bereich von Wohnanrainern mit relevanten Zusatzbelastungen sei bei NO₂ jedoch nicht auszugehen.

Die Zusatzbelastung durch den Bau der S 7 West liege an den meisten Immissionspunkten im Bereich von Wohnanrainern unter 10% des Grenzwertes und sei damit als geringfügig einzustufen.

Bei einer Grundbelastung von 20 µg/m³ (höchster Wert der Jahre 2007 – 2009 an der Dauer-messstelle Fürstenfeld) betrage die Gesamtbelastung am Immissionspunkt mit der höchsten Zusatzbelastung (JMW 6,14 µg/m³ beim exponiertesten, baustellennächsten Wohnanrainer) im Jahresmittel 26 µg/m³, was weit unter dem Genehmigungs-Grenzwert des IG-L von 40 µg/m³ liege.

Auch der Kurzzeitgrenzwert des IG-L (HMW 200 µg/m³) werde an allen betrachteten Immissionspunkten eingehalten.

Feinstaub PM₁₀

Bei Feinstaub PM₁₀ werde der Grenzwert für das Jahresmittel (40 µg/m³) an allen Immissionspunkten mit Wohnanrainern eingehalten. Das Irrelevanzkriterium der RVS 04.02.12 von 3% des JMW werde mit Ausnahme eines Immissionspunktes (Nr. 22, Ast B57a) bei allen Wohnanrainern eingehalten. Bei Einhaltung des Irrelevanzkriteriums der RVS (JMW 1,2 µg/m³) sei eine Zuordenbarkeit von Immissions-Zusatzbelastungen zu einem bestimmten Vorhaben aus lufttechnischer Sicht nicht mehr möglich.

Bei dem exponiertesten, baustellennächsten Wohnanrainer (Immissionspunkt Anschlussstelle B57a) sei in der UVE mittels Ausbreitungsrechnung eine JMW-Zusatzbelastung von 2,1 µg/m³ prognostiziert worden, was über dem Irrelevanzkriterium von 1,2 µg/m³ liege, weshalb an diesem Rechenpunkt von einer dem Bau der S7 zuordenbaren Zusatzbelastung auszugehen sei. Der Grenzwert für das Jahresmittel (40 µg/m³) werde aber auch an diesem Immissionspunkt eingehalten (28 µg/m³ + 2,1 µg/m³ = 30,1 µg/m³). Die Überschreitung des Irrelevanzkriteriums sei aus lufttechnischer Sicht auch in einem IG-L-Sanierungsgebiet grundsätzlich kein Hindernis für eine Umweltverträglichkeit, da es sich bei den prognostizierten baustellenbedingten Zusatzbelastungen um keine erheblichen Belastungen durch nachhaltige Einwirkungen handle, die geeignet wären, die Luftqualität bleibend zu beeinträchtigen, da es sich bei der Bauphase grundsätzlich um eine zeitlich begrenzte Einwirkung handle und die berechneten Maximalbelastungen zudem auch nicht über die gesamte Baudauer auftreten würden.

Im Sinne einer Begrenzung der Emissionen nach dem Stand der Technik sei in der UVP allerdings zu prüfen, welche zusätzlichen Maßnahmen zur Emissionsminderung vorzuschreiben seien.

Bei den Berechnungen der Schadstoffemissionen sei im UVE-Fachbericht Luftschadstoffe basierend auf dem Baukonzept u.a. von folgenden immissionsrelevanten Rahmenbedingungen ausgegangen worden:

- Die Zufahrten (Großwilfersdorf West bzw. Ost, Tunnel Rudersdorf) sowie der Massentransport erfolgen auf unbefestigten Straßen.
- Bis der Tunnel Rudersdorf durchgängig befahrbar sei, erfolge die Zulieferung von Beton über das untergeordnete Straßennetz, woraus zusätzliche Fahrten von 33 LKW/Tag resultieren.
- Der Emissionsstandard der Offroad-Geräte sei mit Stage 2 angenommen worden.
- Der Großteil des Aushubs werde bei der Verfüllung wieder eingesetzt.
- Es erfolge eine Staubbinding durch Feuchthalten des Materials z.B. mittels kontrollierter Wasserbedüsung.
- Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Baupisten auf 30 km/h
- Auf unbefestigten Pisten würden Stäube z.B. mit Druckfass oder Wasserberieselungsanlage geeignet gebunden.
- Die Ausfahrten aus den Baustellenbereichen ins öffentliche Straßennetz würden mit wirkungsvollen Schutzschleusen (z.B. Reifenwaschanlagen) versehen.

Gemäß UVP-G 2000 sind die Emissionen nach dem Stand der Technik zu begrenzen und die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter möglichst gering zu halten sei, sind im TGA Luftschadstoffe in Anlehnung an die Schweizer „Baurichtlinie Luft“ sowie an den Steiermärkischen Baustellenleitfaden und entsprechend der RVS 04.02.12 umfangreiche unbedingt erforderliche Maßnahmen für eine weitere Reduktion der Staubbilastung vorgeschrieben worden (Partikelfilter für Baumaschinen und -geräte mit Dieselmotoren, Befestigung und Reinigung von Zufahrten, Begrünung von Erdzwischenlagern, Vorbegrünung von Böschungsflächen, räumliche Beschränkungen von Baustellenflächen wie Baulager, Materialdeponien, Mischanlagen).

Wie Luftgütemessungen im Rahmen des Baustellenmonitorings S1 West und S2 (wo derartige Maßnahmen ebenfalls im Zuge des UVP-Verfahrens vorgeschrieben worden seien) zeigten, bewirkten derartige Maßnahmen eine weitere erhebliche Reduktion von Staubemissionen, so dass selbst an Luftgütemessstellen in unmittelbarer Baustellennähe keine relevanten, den Schnellstraßenbaustellen zuordenbare Zusatzbelastungen festzustellen gewesen seien. Für den Bau der S 7 West bewirke z.B. allein die Vorschreibung eines Partikelfilters für Baumaschinen eine Reduktion der motorbedingten Partikelemissionen um 90%; das entspreche einer Abnahme um rd. 11.500 kg pro Jahr gegenüber den in der UVE prognostizierten PM₁₀-Emissionen.

Es sei daher davon auszugehen, dass unter Berücksichtigung der beschriebenen zusätzlichen Maßnahmen selbst beim baustellennächsten Wohnanrainer an der S7 West (Immissionspunkt ASt B57a) keine relevanten Zusatzbelastungen durch Feinstaub mehr auftreten würden.

Über diese dem Stand der Technik (repräsentiert durch die Schweizer „Baurichtlinie Luft“ sowie durch den Steiermärkischen Baustellenleitfaden) entsprechende Maßnahmen sei im UVP-

Teilgutachten Luftschadstoffe eine weitere – über den Stand der Technik hinausgehende – Maßnahmen definiert worden, nämlich die staubfreie Befestigung der Rohtrassen.

Die nunmehr vorliegenden Ergebnisse der Luftgütemessungen im Rahmen des Baustellenmonitorings S1 West und S2 zeigten allerdings, dass auch ohne staubfreie Befestigung der Rohtrassen keine dem Schnellstraßenbau zuordenbare Zusatzbelastungen zu erwarten seien.

Feinstaub PM_{2,5}

Die Feinstaubemissionen in der Bauphase gehörten hauptsächlich der Fraktion größer PM_{2,5} an, da die Hauptemissionsquelle auf Erdbaustellen die Aufwirbelung von mineralischen Stäuben sei. PM_{2,5}-Emissionen entstünden praktisch nur durch die motorbedingten Partikelemissionen („PM₁₀ exhaust“). Dieser Anteil werde mit ca. 20% der baubedingten Gesamtfinstaubemissionen abgeschätzt. Die maximale PM₁₀-Zusatzbelastung beim exponiertesten Wohnanrainer sei mit 2,1 µg/m³ (JMW) berechnet worden; daraus ergebe sich eine PM_{2,5} Zusatzbelastung von 0,4 µg/m³. Bei einer Grundbelastung von 19 µg/m³ im Jahresmittel errechne sich eine JMW-Gesamtbelastung von 19,4 µg/m³, was deutlich unter dem Grenzwert von 25 µg/m³ liege. Der PM_{2,50}-Grenzwert des IG-L werde demnach auch bei den exponiertesten (baustellennächsten) Wohnanrainern eingehalten.

Sonstige baubedingte Emissionen

Bei sonstigen baubedingten Emissionen ergäben sich keine Änderungen gegenüber den Bewertungen im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“.

Zur **Einhaltung der Grenzwerte in der Betriebsphase** führte der Sachverständige für das Fachgebiet für Luftschadstoffe und Klima Folgendes aus:

Stickstoffdioxid (NO₂)

Es ergäben sich durch die geänderte Grenzwertsituation keine Änderungen in der Beurteilung. Es komme zwar zu relevanten Zusatzbelastungen, die NO₂-Grenzwerte würden im Untersuchungsraum aber eingehalten.

Feinstaub PM₁₀

Es ergäben sich durch die geänderte Grenzwertsituation keine Änderungen in der Beurteilung. Es komme zu keinen relevanten Zusatzbelastungen.

Feinstaub PM_{2,5}

PM_{2,5} sei aufgrund des Grenzwertes der EU-Luftqualitätsrichtlinie bereits im UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima berücksichtigt worden, obwohl zum Zeitpunkt der Gutachtenserstellung noch kein österreichischer Grenzwert vorhanden gewesen sei. Die Zusatzbelastung liege unter 3% des derzeit geltenden PM_{2,5} -Grenzwertes und sei damit als irrelevant einzustufen. Es ergäben sich durch die geänderte Grenzwertsituation keine Änderungen in der Beurteilung.

Sonstige betriebsbedingte Emissionen

Bei sonstigen betriebsbedingten Emissionen ergäben sich keine Änderungen gegenüber den Bewertungen im TGA Luftschadstoffe und Klima.

Bezüglich **Maßnahmen zur Begrenzung von Baustellenemissionen** führte der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima Folgendes aus:

Da lt. UVP-G die Emissionen nach dem Stand der Technik zu begrenzen und die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter möglichst gering zu halten sei, seien im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ in Anlehnung an die Schweizer „Baurichtlinie Luft“ sowie an den Steiermärkischen Baustellenleitfaden und entsprechend der RVS 04.02.12 umfangreiche unbedingt erforderliche Maßnahmen für eine weitere Reduktion der Staubbelastung vorgeschrieben worden (Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit der Baufahrzeuge, Partikelfilter für Baumaschinen und -geräte mit Dieselmotoren, Befestigung und Reinigung von Zufahrten, Begrünung von Erdzwischenlagern, Vorbegrünung von Böschungsflächen, räumliche Beschränkungen von Baustellenflächen wie Baulager, Materialdeponien, Mischanlagen etc.). Diese Maßnahmen würden im Sinne der Begrenzung der Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik für erforderlich erachtet. Sie entsprächen auch dem Steiermärkischen Baustellenleitfaden.

Darüber hinaus gehend sei im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ noch folgende staubmindernde Maßnahme vorgeschrieben worden:

„Die Rohtrassen dürfen jeweils nur die ersten 6 Wochen ab Baubeginn je Bauabschnitt unbefestigt bleiben, und sind danach staubfrei zu befestigen. Der Zustand der Fahrbahndecken ist täglich zu kontrollieren und in einem Betriebstagebuch zu vermerken, das der ökologischen Bauaufsicht in wöchentlichen Abständen vorzulegen ist.“

Diese Maßnahme gehe über die bei bereits umgesetzten Vorhaben üblichen Vorschriften zur Staubminderung hinaus und habe daher bislang hinsichtlich ihrer Wirksamkeit nicht evaluiert werden können. Die ansonsten übliche Befeuchtung unbefestigter Fahrwege, die auch in der Maßnahme 12 des UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ für die S7 West vorgesehen sei, habe dagegen zwischenzeitlich bereits im Rahmen von Luftgütemessungen bei vergleichbaren Schnellstraßen-Großbaustellen evaluiert werden können.

So hätten die zum Zeitpunkt der Erstellung des Teilgutachtens noch nicht vorliegenden Messdaten des Luftgütemonitorings der Baustellen der Wiener Außenring Schnellstraße (S1 West, S1 Ost) und der Umfahrung Süßenbrunn (S2), das vom Laboratorium für Umweltanalytik an mehreren Messstellen in der Umgebung der Trassen von 2007 bis 2009 durchgeführt worden sei, ergeben, dass auch ohne staubfreie Befestigung (nur Befeuchtung) keine relevanten Zusatzbelastung durch baubedingte Feinstaubemissionen festzustellen gewesen sei (Laboratorium f. Umweltanalytik, 2009, 2010; Kühnert, 2010).

Die vorliegende Ergänzung des Teilgutachtens enthält in der Folge eine detaillierte Darstellung der Ergebnisse des zuvor erwähnten Luftgütemonitorings der Baustellen der Wiener Außenring Schnellstraße (S 1 West, S 1 Ost) und der Umfahrung Süßenbrunn (S 2). Der Sachverständige gelangte auf Grund dieser Ergebnisse zu folgenden Schlussfolgerungen:

Bei den Baustellen des Wiener Schnellstraßen Regionen Rings S 1 West – S 1 Ost – S 2 seien während der Bauarbeiten über Jahre hinweg Luftgütemessungen in unterschiedlichen Entfer-

nungen von den Baustellen vorgenommen worden. Bei keiner Messstelle sei ein signifikanter Einfluss der Bautätigkeit auf die Luftqualität der Umgebung festzustellen gewesen – weder bei Feinstaub PM₁₀ noch bei Stickstoffdioxid NO₂, obwohl keine staubfreie Befestigung der Rohtrassen vorgenommen, sondern nur eine Befeuchtung durchgeführt worden sei.

Aus lufttechnischer Sicht lasse sich daraus ableiten, dass die von der ökologischen Bauaufsicht überwachte Befeuchtung der Baustraßen ausreichend sei, um eine relevante Feinstaubbelastung der Umgebung zu verhindern.

Die im Projekt sowie in der Maßnahme 12 des UVP-Teilgutachtens „Luftschadstoffe und Klima“ vorgesehene Befeuchtung unbefestigter Fahrwege sei daher als ausreichend anzusehen.

Die Maßnahme „Befestigung der Rohtrassen“ könne aus lufttechnischer Sicht entfallen, da auch ohne diese Maßnahme kein relevanter Einfluss der Bautätigkeit auf die regionale Feinstaubbelastungssituation zu erwarten sei.

Schließlich gelangte der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima zu folgender **Gesamtbewertung**:

Aus Sicht des Fachgebietes Luftschadstoffe und Klima sei das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) – Dobersdorf, unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Luft seien unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen in den durch das Vorhaben neu belasteten Bereichen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen. Im Bereich der Ortsdurchfahrten entlang der B 310 (gemeint: B 319) komme es durch das Vorhaben zu positiven Auswirkungen (Verbesserung der gegebenen Situation).

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima seien in der Bauphase als vertretbar und in der Betriebsphase als geringfügig einzustufen.

Durch die geänderte Grenzwertsituation des IG-L 2010 und die Aktualisierung der Daten zur Vorbelastung komme es zu keiner Änderung der Gesamtbewertung.

Durch die Berücksichtigung aktueller Luftgütedaten aus Messungen im Nahbereich der Schnellstraßen-Baustellen S 1 West, S1 Ost und S 2 komme es ebenfalls zu keiner Änderung der Gesamtbewertung, jedoch zu Änderungen bei der Vorschreibung von Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung nachteiliger Auswirkungen. Eine staubfreie Befestigung der Rohtrassen sei nicht mehr erforderlich; eine Befeuchtung sei ausreichend.

VI.4. Erschütterungen und Sekundärschall

VI.4.1. Ergänzung des Teilgutachtens Erschütterungen und Sekundärschall

Am 1. Februar 2010 wurde die ÖNORM S 9012 (2010/02) „Beurteilung der Einwirkung von Schwingungsimmissionen des landgebundenen Verkehrs auf den Menschen in Gebäuden – Schwingungen und sekundärer Luftschall“ neu herausgegeben. Die ÖNORM S 9012 (1996/08) „Beurteilung der Einwirkung von Schienenverkehrsimmissionen auf Menschen in Gebäuden – Schwingungen und sekundärer Luftschall“ wurde gleichzeitig zurückgezogen. Da die ÖNORM S 9012 (1996/08) eine der Grundlagen der erschütterungstechnischen Beurteilungen im gegenständlichen Verfahren war, hat der Sachverständige für das Fachgebiet Erschütterungen und Sekundärschall geprüft, welche Auswirkungen dies auf die Beurteilung aus Sicht des Fachbereiches Erschütterungen und Sekundärschall hat. Er gelangte in seiner Stellungnahme vom Jänner 2011 zu folgendem Ergebnis:

Im UVP Verfahren S 7 – West finde die alte ÖNORM S 9012 in zweierlei Form Anwendung:

- 1.) Sie gelte direkt für die Beurteilung der Betriebsphase und der Einschätzung der IST-Belastung und der Nullvariante
- 2.) Sie gelte indirekt bei der Beurteilung der Störung des Wohlbefindens der Anrainer in der Bauphase, da hier im Verfahren Richtwerte vorgeschrieben worden seien, die aus der ÖNORM S 9012 (1996/08) hergeleitet worden seien.

Beurteilung Betriebsphase:

Für die Beurteilung der Betriebsphase gelte, dass laut dem Fachbeitrag der Projektwerberin und dem Teilgutachten der UVP Behörde die Erschütterungseinwirkungen aus dem Straßenverkehr in der Betriebsphase deutlich unter der Fühlschwelle liegen. Da beide Normen S 9012 Einwirkungen über der Fühlschwelle zulassen, gelten die Aussagen des Umweltverträglichkeitsgutachtens nach wie vor uneingeschränkt und seien von der Normenänderung nicht berührt.

Beurteilung IST Zustand und Nullvariante:

Die neue ÖNORM S 9012 (2010/02) sei leicht strenger als die alte ÖNORM S 9012 (1996/08). Es würde daher der IST Zustand – die bestehende Belastung in den Ortsdurchfahrten – geringfügig ungünstiger beurteilt werden. Auf Grund der Rechenmethode für die Beurteilungserschütterungsdosis E_r würde in den Prognosezustand Nullvariante (ohne Bau der S 7) die Verkehrssteigerung deutlicher eingehen. Daher ergebe sich bei Anwendung der neuen ÖNORM eine deutlichere Darstellung der Verbesserung der Immissionssituation durch die Umsetzung des Vorhabens.

Bauphase:

Für die Beschränkung der fühlbaren Bauerschütterungen im Zeitraum Tag sei im Teilgutachten 3 Folgendes ausgeführt worden:

„Im Beurteilungszeitraum Tag ist prinzipiell ein „Erschrecken“ der betroffenen Anrainer durch die Erschütterungen aus Vortriebssprengungen und anderen impulsartigen Bautätigkeiten zu ver-

meiden. Diese Grenze hängt jedoch davon ab, ob die Erschütterungen eine Person vorbereitet oder unvorbereitet treffen. Als Grundlage für die Festlegung eines Richtwerts kann hier die ÖN S 9012 herangezogen werden. In der Norm ist definiert, dass für die Gebietskategorie 2 ein mittlerer Schwingstärke-Scheitelwert von $K_{B,S} = 8,0$ zufolge Verkehr für „ausreichenden“ Erschütterungsschutz als zulässig angesehen wird. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass Erschütterungen mit einer Intensität von $K_B=0,8$ bis $K_B=10$ noch keine gefährlichen Schreckreaktionen bei den betroffenen Personen auslösen. Dies vor allem deshalb, da die ÖN S 9012 für Zugverkehr ausgelegt ist, bei welchem mit deutlich mehr Ereignissen pro Tag zu rechnen ist.“

Dies sei nun analog aus der ÖNORM S 9012 (2010/02) herzuleiten. Der Richtwert laute daher $E_{\max} = 250 \text{ mm/s}^2$ statt $K_{B,S} = 8,0$.

Für die Beschränkung der fühlbaren Bauerschütterungen im Zeitraum Nacht sei im Teilgutachten 3 Folgendes ausgeführt worden:

„Für den Beurteilungszeitraum Nacht ist das Aufwachen schlafender Personen unbedingt zu verhindern. Da schlafende (abhängig vom Schlafstadium) und einschlafende Personen generell ein herabgesetztes Wahrnehmungsvermögen für Sinneseindrücke besitzen, liegt die „Weckschwelle“ deutlich über der „Fühlschwelle“. Die jüngere Erfahrung hat gezeigt dass die „Weckschwelle“ für schlafende Personen in der Seichtschlafphase im Bereich von $K_B=0,8$ liegt. Wie zudem der Literatur (Jovanovic et. al.) zu entnehmen ist, wechselt die Schlaftiefe während der Nacht periodisch, wobei der Anteil der Seichtschlafphasen bei etwa 15% des gesamten Schlafes liegt. Es kann daher angenommen werden, dass es bei Erschütterungsimmissionen im Bereich von $K_B=0,8$ während des Nachtzeitraums bei etwa 15% der Anrainer zu einer Weckreaktion kommen kann. Es ist daher als sinnvoll zu erachten diesen Richtwert nochmals um 20% auf $K_B=0,65$ herabzusetzen, um Weckreaktionen bei den Anrainern mit ausreichender Sicherheit zu verhindern.“

Die Ausführungen beziehen sich nicht auf die ÖNORM S 9012 (1996/08), sondern auf die Erdbenenforschung. Dennoch werde ein K_B Wert verwendet und es wäre nicht argumentierbar, bei Tag einen E_{\max} Wert und bei Nacht einen K_B Wert vorzuschreiben. Daher werde der Richtwert $K_B = 0,65$ in $E_{\max} = 23,2 \text{ mm/s}^2$ umgerechnet und $E_{\max} = 23 \text{ mm/s}^2$ abgerundet.

Maßnahme 7, dritter Einrückungspunkt sei daher dahin umzuformulieren, dass während der Bauarbeiten bei Tag der mittlere Schwingstärke-Scheitelwert der Bauerschütterungen $E_{\max} = 250 \text{ mm/s}^2$ nicht überschreiten dürfe, bei Nacht dürfe dieser Wert $E_{\max} = 23 \text{ mm/s}^2$ nicht überschreiten.

In Maßnahme 18 sei dem Begriff „ÖNORM S 9012“ die Klarstellung „(2010/02)“ beizufügen.

VI.5. Schlägerungen im Korridor der beantragten Trasse

VI.5.1. Stellungnahmen der Sachverständigen

Im Korridor der beantragten Trasse erfolgten vor sowie nach Durchführung der mündlichen Verhandlung Schlägerungen. Die Projektwerberin hat der UVP-Behörde im Mai 2010 Plandarstellungen der bis dahin erfassten Schläge im Trassenbereich mit Stand 13. November 2009 übermittelt. Vor dem Hintergrund der übermittelten Daten und zur Einschätzung der Relevanz dieser und weiterer Schlägerungen wurde am 17. Mai 2010 eine Augenscheinnahme von Waldflächen durch den Verfahrensleiter der UVP-Behörde, Vertreter der Bezirksforstinspektion Fürstenfeld, die UVP-Sachverständigen für die Fachgebiete „Tiere, Pflanzen, Lebensräume“, „Wildökologie und Jagd“ und „Forstwirtschaft“ entlang der Trasse vorgenommen. Hierbei wurde u.a. festgestellt, dass gegenüber dem übermittelten Stand vom November 2009 zusätzliche Flächen geschlägert worden waren. Der Umfang wurde im Gelände auf über 10 ha eingeschätzt. Daraufhin wurde die Projektwerberin aufgefordert, eine entsprechende aktualisierte Darstellung zu übermitteln, die im Juni 2010 einlangte (Arbeitsplan Waldmaßnahmen, Stand 10. Juni 2010, Blatt A-F).

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft führte in seiner Stellungnahme vom Februar 2011 zunächst aus, entlang der Trasse der S 7 seien Schlägerungen erfolgt, die im Einzelnen im „Arbeitsplan Waldmaßnahmen Stand Juni 2010“ kartographisch dargestellt seien. Nach Aussage der Projektwerberin sowie der Vertreter der Bezirksforstinspektion Fürstenfeld seien die Schlägerungen von den jeweiligen Waldeigentümern durchgeführt worden. Die einzelnen Kahlfelder seien durch Bestände bzw. Verjüngungsflächen voneinander getrennt, so dass die Kahlfeldgrößen weitgehend unter der Grenze für freie Fällungen (0,5 ha im Wirtschaftswald, 0,2 ha im Schutzwald) blieben. Einige wenige Kahlfelder seien größer als 0,5 ha. Die forstrechtliche Zulässigkeit dieser Fällungen sei von der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde zu prüfen und nicht Gegenstand einer fachlichen Prüfung durch den unterfertigten UVP-Sachverständigen. Rodungen (= Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur) seien entlang der Trasse nicht festzustellen gewesen. Der Sachverständige gelangte zu dem Ergebnis, dass die gegenständlichen Schlägerungen aus forstfachlicher Sicht nicht als Baufeldfreimachung einzustufen seien. Als solche wäre nur die tatsächliche Rodung des Waldes, also die Entfernung der Wurzelstöcke, der Abtrag des Oberbodens etc. einzustufen. Derzeit liege auf den fraglichen Flächen keine andere Verwendung von Waldboden als für Zwecke der Waldkultur vor. Gegen das Rodungsverbot des ForstG sei daher nicht verstoßen worden. Die im UVP-Teilgutachten „Forstwirtschaft“ sowie im „Forsttechnischen Gutachten“ formulierten Maßnahmen beziehen sich ausschließlich auf die Rodung des Waldes, die Bautätigkeit sowie den Bestand der S 7. Diese Maßnahmen würden durch die ggst. Fällungen nicht berührt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd kam in seiner Stellungnahme vom August 2010 zu dem Ergebnis, dass die Schlägerungen an Örtlichkeiten stattgefunden hätten, die sowohl wildökologisch als auch jagdlich von geringer Bedeutung seien. Die flächigen Ausmaße der Eingriffe seien nicht dazu angetan, Störungen für Wild und Jagd mit sich zu bringen, deren Wirkung über den Zeitpunkt der Schlägerung und den Abtransport der Stämme hin-

ausginge. Die durch die Schlägerungen entstandenen Kahlfelder führten zu einer Attraktivierung der ansonsten überwiegend geschlossenen Waldflächen für das Haarwild (Schalenwild, Hasen, Raubwild). Schalenwild und Hasen stünden durch die Fällungen die Knospen und Zweige der Baumkronen zur Verfügung und in der folgenden Vegetationsperiode reagiere die krautige Vegetation am Boden bereits auf die veränderten Lichtverhältnisse. Dadurch werde sich auch die Kleinsäugerfauna günstig entwickeln, welche dem Raubwild wiederum als Beute dienen könne. Die Jagd reagiere auf derartige Veränderungen der Aufenthaltsschwerpunkte des Wildes stets etwas zeitversetzt; die für die Tiere geschilderten positiven Effekte würden für die Jäger etwas später wirksam. In Abhängigkeit vom Baubeginn und Baufortschritt der S 7 könnten die getätigten Schlägerungen für die genannten Wildtiere und die Jagd auch nachteilig werden. Dies dann, wenn genug Zeit verstreiche und die Wildbestände ausreichend Zeit hätten, auch demographisch und nicht nur in Bezug auf die Lebensraumnutzung zu reagieren. In diesem Fall würde es dann in Folge nötig sein, den kurzfristig erhöhten Wildbestand zu reduzieren, was wie im gegenständlichen UVP-Teilgutachten ausgeführt, nicht leicht sein werde. In Folge könnte es dann zu einer erhöhten Verbissbelastung der umliegenden Bestände kommen. Die im UVP-Teilgutachten „Wildökologie und Jagd“ formulierten Maßnahmen würden durch die gegenständlichen Fällungen nicht konterkariert und es würden dadurch auch keine ergänzenden Maßnahmen nötig.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume wies in seiner Stellungnahme vom Juli 2010 darauf hin, dass entlang der Trasse bereits Schlägerungen in insgesamt relativ großem und naturschutzfachlich jedenfalls nicht von vorneherein vernachlässigbarem Umfang erfolgt seien. Soweit teils schmale Waldstreifen bzw. Baureihen zwischen Einzelschlägerungen oder an deren Rand zu bereits vorher bestehenden Lichtungen belassen wurden, sei bei diesen zumindest überwiegend eine hohe Anfälligkeit v.a. gegenüber Sturmwurf zu konstatieren. Von einem längerfristigen Bestand dieser Streifen bzw. Reihen sei nicht auszugehen. Jedoch seien die Schlägerungen als solche, ohne dass die resultierenden frühen forstlichen Entwicklungsstadien (Schlagflur, wieder aufkommender Jungwuchs) sowie der Boden als Teil des Lebensraumes vollständig beseitigt würden (wie es im Zuge einer anschließenden Rodung und Versiegelung im Trassenbereich geschähe), für den Fachbereich nicht als grundsätzlich negativ einzustufen. Vielmehr könnten offene Strukturen in Wäldern und Forsten wichtige Lebens- oder Teillebensräume für walddtypische Tier- und Pflanzenarten sowie bestimmte gefährdete oder streng geschützte Arten darstellen. Bezüglich der Schwere der Beeinträchtigungen durch die Schlägerungen sei darüber hinaus (trotz deren absolut nicht vernachlässigbarer Größe) ihr geringer Anteil an der Gesamtwaldfläche im Projektgebiet zu berücksichtigen. Im vorliegenden Fall würden die Schlägerungen qualitativ und quantitativ daher nach naturschutzfachlicher Beurteilung die Funktion des Waldverbandes als Lebensraum sowie die Maßnahmenkonzeption im Rahmen des Projektes nicht grundsätzlich in Frage stellen.

Der Sachverständige gelangte zusammengefasst zu dem wesentlichen Ergebnis, dass die vorgenommenen Schlägerungen eine Beseitigung bislang bedeutsamer Lebensraumstrukturen zur Folge gehabt hätte, ohne dass zu diesem Zeitpunkt bereits Maßnahmen zur Sicherstellung einer kontinuierlichen ökologischen Funktionalität auf den Weg gebracht worden wären. Dem stehe die Bedeutung auch offener Strukturen wie Windwurf- oder Schlagflächen in Wäldern für den Arten- und Biotopschutz gegenüber.

Unabhängig von der Frage einer artenschutzrechtlichen Einstufung für das Bundesland Steiermark sowie der Situation, dass bestimmte geforderte Maßnahmen aus dem UVG bzw. UVP-TGA 06 nur noch eingeschränkt erfüllt bzw. zu erfüllen seien, sei aus Sicht des Sachverständigen die Auswirkung der Schlägerungen weder qualitativ noch quantitativ als so gravierend einzuschätzen, dass diese die Lebensraumfunktionen im Waldverbund insgesamt in Frage stellen könnte oder der vorgesehenen Maßnahmenkonzeption grundsätzlich entgegenstehen würde; dementsprechend sei auch keine so gravierende Änderung der Situation gegeben, dass dies zu Abänderungen im Rahmen des UV-G bzw. UV-TGA 06 führen müsste. Die Bewertung im Rahmen des UV-G bzw. UV-TGA 06 bleibe daher aufrecht erhalten. Ergänzungen/Modifikationen von Auflagen im naturschutzrechtlichen Verfahren seien aufgrund bzw. in Folge der Schlägerungen allerdings möglich.

VII. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des weiteren Ermittlungsverfahrens 2011

VII.1. Allgemeines

Die während der öffentlichen Auflage von Unterlagen im Rahmen des Parteiengehörs zu den Ergebnissen des weiteren Ermittlungsverfahrens und danach im weiteren Verlauf des Ermittlungsverfahrens (siehe dazu Punkte I.7. sowie I.9. des Bescheides) von Parteien eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen wurden von den Sachverständigen beantwortet. Stellungnahmen von Einwendern, die im Rahmen der öffentlichen Auflage der Projektsunterlagen und der Umweltverträglichkeitserklärung vom 19. Dezember 2008 bis 13. Februar 2009 keine Stellungnahme abgegeben haben, werden nicht behandelt.

Im Folgenden werden diese Eingaben (von Parteien) zusammengefasst und kursiv wiedergegeben. Einwände zum gleichen Fachbereich wurden weitgehend zusammengeführt und soweit möglich auch gemeinsam beantwortet. Es erfolgt eine Zusammenfassung der Einwendungen der Formalparteien, der Bürgerinitiative sowie der Stellungnahmen und Einwendungen von Bürgerinnen und Bürgern einschließlich deren fachliche und rechtliche Auseinandersetzung. Dabei wird keine durchgehende namentliche Zuordnung zu den einzelnen Verfahrensparteien vorgenommen, eingegangen wird vielmehr auf die Argumente als solche (vgl. zu diesem Thema bereits die Ausführungen im Punkt IV.1. des Bescheides).

VII.2. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des weiteren Ermittlungsverfahrens 2011

Es erfolgt zunächst eine Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen aus fachlicher Sicht. Unter Punkt XIV. wird auf die in den Stellungnahmen aufgeworfenen Rechtsfragen eingegangen.

VII.2.1. Stellungnahme der Umweltschutzbehörde Burgenland

Zu den Fledermäusen

Vonseiten der Umweltschutzbehörde wurde erneut festgestellt, dass die Datengrundlagen zum Schutzgut Fledermäuse nicht ausreichend und Untersuchungen nach dem Stand der Technik notwendig wären, um mehr über die räumliche Verteilung der Arten zu erfahren.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume hielt dazu erneut fest, dass die Gutachter der Projektwerberin aus seiner Sicht plausible Zustandsbewertungen getroffen haben und u. a. der hohen Artenzahl und Anzahl wertgebender Arten durch die Bewertungen großer Teile des Untersuchungsraumes als hoch oder sehr hoch ausreichend Rechnung getragen wurde. Hierin spiegeln sich auch wichtige Funktionsräume und funktionale Beziehungen wider. Für anderes liegen keine Anhaltspunkte vor. Gerade in Bezug auf die Aufrechterhaltung funktionaler Verknüpfungen wird zudem auf die relativ umfangreichen vorgesehenen (einschließlich ergänzend erforderlicher) bzw. im Projekt implementierten Maßnahmen verwiesen (Tunnelstrecken, Brücken mit Schutzvorkehrungen, Grünbrücke, zusätzliche Querungshilfen). Es ist nicht erkennbar, dass zusätzliche vertiefende Untersuchungen hier zu weiteren zwingend erforderlichen Maßnahmen oder einer anderen Vorhabensbewertung hätten führen sollen. Ohne erkennbare zusätzliche Planungsrelevanz sind aber vertiefte Erfassungen nicht angezeigt (auch wenn sie in anderen Fällen erforderlich sein sollten) und hiervon war nach fachlicher Einschätzung des Sachverständigen auszugehen. Der Sachverständige vertritt daher weiterhin die Auffassung, dass die Erfassung und Zustandsbewertung als solche im konkreten Fall noch akzeptabel ist.

Zu den Amphibien

Der Umweltschutzbeamte kritisierte, dass Wanderkorridoren sowie der damit verbundenen räumlichen Ausdehnung der Amphibien-Leitanlagen zu wenig Beachtung geschenkt worden und, dass das Erhebungsausmaß der Zaun-Kübel Methode nicht vollständig gewesen sei. Es müsse bezüglich der Wanderstrecken eine flächendeckende Untersuchung entlang der gesamten Trasse durchgeführt werden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume stellte fest, dass vergleichbar der Situation bei den Fledermäusen, die von der Projektwerberin getroffenen Aussagen zu Bestand und Bewertung als plausibel angesehen werden können; sie stimmen nach seiner Einschätzung auch mit der strukturellen Ausstattung des Raumes einschließlich der Lage geeigneter Laichgewässer und des Vorhandenseins von Verbundkorridoren überein. Vor diesem Hintergrund war auch hier keine vertiefte Erfassung notwendig. Der Sachverständige hält den grundsätzlichen Einsatz der Zaun-Kübel-Methode in großem Umfang bzw. eine flächendeckende Untersuchung entlang der gesamten Trasse nicht für erforderlich. Bezüglich Amphibien ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass für eine zentrale Maßnahme zur Verbesserung funktionaler Bezüge, nämlich neu einzurichtende Amphibien-Leiteinrichtungen und -Querungshilfen entlang der bestehenden L 401 ergänzende Erhebungen vorgenommen wurden (s. Naturschutzrechtli-

ches Einreichoperat Steiermark, resultierende Maßnahme FF4). Dort war sie im Hinblick auf eine besonders wichtige Maßnahme auch angezeigt.

Der Umweltanwalt wies wiederum darauf hin, dass in bestimmten Detailplänen keine Amphibienleiteinrichtungen eingezeichnet worden seien und, dass ein Leitsystem, das sich nur im näheren Umkreis der Brücken befinde, für den Fortbestand der Amphibienpopulationen völlig unzureichend sei.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume geht unabhängig von einer planlichen Darstellung an dieser Stelle davon aus, dass die Anlagen dort realisiert und auf Funktionsfähigkeit geprüft, ggf. nachgebessert werden. Diesbezüglich wurde eine Forderung in die Fachgutachten zu den naturschutzrechtlichen Verfahren aufgenommen. Der Sachverständige erachtet die grundsätzliche Konzeption der Amphibienleit- und Tunnelleinrichtungen in Verbindung mit weiteren Querungsmöglichkeiten für das Projekt als ausreichend, insbesondere auch für den Fortbestand der Amphibienpopulationen im Raum. Er hat bereits an früherer Stelle darauf hingewiesen, dass im vorliegenden Fall entlang der Trasse neben umfangreichen Führungen unter Flur (nördlich Speltenbach Stmk. sowie östlich Rudersdorf, Bgld.) auf weiteren Abschnitten bereits stationäre Amphibienschutzeinrichtungen vorgesehen sind, zudem existieren teils groß dimensionierte Brücken und weitere Durchlässe. Insoweit weist die Trasse nach Auffassung des SV bereits eine vergleichsweise hohe Durchlässigkeit auch im Hinblick auf Amphibien auf. Ein zwingendes Erfordernis weiterer Anlagen sieht er nicht. Die bereits angesprochene Verbesserung durch eine bereits vorgesehene, neue Amphibienschutzanlage an der L 401 zwischen Lafnitztal und Commendewald wird funktional als von höherer Bedeutung eingeschätzt, als ggf. zusätzliche Leiteinrichtungen oder Querungshilfen im Bereich des Ledergasslerwaldes. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Nahbereiche von Lafnitz und Lahnbach (mit dort situierter Brücken) wichtige Leitfunktionen aufweisen und im Lafnitz-/Lahnbachtal in deutlicher Entfernung zur Trasse zusätzliche Laichgewässer angelegt werden. Zur aktuellen Überprüfung des Erfordernisses gegebenenfalls weiterer temporärer Amphibienschutzeinrichtungen wurde eine Forderung in den Fachgutachten zu den naturschutzrechtlichen Verfahren aufgenommen.

Zu den Vögeln

Der Umweltanwalt führte aus, dass nicht alle funktionserhaltenden Maßnahmen vor Baubeginn durchgeführt worden seien, was im Widerspruch zu den im Projekt dargestellten Festlegungen stehe. Es sei sicherzustellen, dass alle funktionserhaltenden Maßnahmen vor Baubeginn fertig gestellt werden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume schloss sich im Hinblick auf die abweichenden zeitlichen Angaben der Auffassung der Umweltanwaltschaft an, führte jedoch aus, dass in seinem Fachgutachten im Rahmen des naturschutzrechtlichen Verfahrens diesbezügliche Auflagen insbesondere zur revidierten Maßnahmenzuordnung nach Phasen sowie zur Baufreigabe (inkl. bauvorbereitender Maßnahmen) erst nach Abnahme der vorgezogenen funktionserhaltenden Maßnahmen vorgesehen wurden. Hiernit sollte der Forderung nach Sicherstellung aller funktionserhaltenden Maßnahmen vor Baubeginn im weiteren Verlauf entsprochen werden können.

Die Umweltschutzbehörde forderte erneut die Einzeichnung der Kollisionsschutzwände an der Lahnbachbrücke in die Detailpläne und die Sicherstellung der Umsetzung dieser Maßnahme (Code DK2023).

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume wiederholte, dass auf die fehlende Darstellung des Kollisionsschutzes DK 2023 in den Detailplänen auch im Fachgutachten im Rahmen des naturschutzrechtlichen Verfahrens hingewiesen wurde und, dass die Umsetzung der Maßnahme durch eine entsprechende Formulierung einer Auflage sichergestellt werden soll.

Die Umweltschutzbehörde führte weiters aus, es müsse gewährleistet werden, dass Eingriffe während der Bauzeit nicht mit der Brutzeit der dort vorkommenden Arten zusammenfallen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume versicherte, mit einer der geforderten Maßnahmen seines Fachgutachtens im Rahmen des naturschutzrechtlichen Verfahrens sei vorgesehen, Schlägerungen und/oder Rodungen auf den Zeitraum Oktober bis Februar (d.h. außerhalb der Hauptbrutzeit von Vogelarten) zu beschränken. Dies gilt nicht nur für Maßnahmen im Rahmen der Waldverbesserung, sondern auch für Maßnahmen der Baufeldfreimachung oder anderweitig mit dem Projekt verknüpfte Maßnahmen. Hiermit wird ein ausreichender Schutz durch direkte Eingriffe während der Brutzeit, insbesondere bezüglich der Zerstörung von Eiern und Nestern oder der Tötung von Jungvögeln gesehen, eine weiter gehende Differenzierung erscheint nicht erforderlich. Sonstige bauzeitbedingte Störungen (z.B. durch Baustellenlärm) werden hierdurch allerdings nicht erfasst. Es wird jedoch von Seiten des SV im vorliegenden Fall keine weiter gehende Notwendigkeit der Einschränkung von Bauzeiträumen gesehen. Ggf. in diesem Rahmen auftretende Störungen werden als temporär und nicht nachhaltig bzw. nicht erheblich eingeordnet.

Zu den Aussagen betreffend die Umweltverträglichkeit bezogen auf den Naturschutz

Die Umweltschutzbehörde brachte vor, es könne immer noch nicht abgeschätzt werden, inwieweit die vorgesehenen Maßnahmen für die Fledermäuse auch tatsächlich Wirksamkeit zeigen.

Der Sachverständige für den Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume stellte dazu fest, dass aufgrund der Lage insbesondere der Schutzeinrichtungen und der funktionalen Verknüpfung mit umgebenden, für Fledermäuse relevanten Biotopstrukturen, zudem aufgrund der anderen lebensraumverbessernden Maßnahmen, auch ohne weitergehende, vertiefte Untersuchung der Ist-Situation vor dem Hintergrund der Literaturangaben von einer grundsätzlichen Sinnhaftigkeit und Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen ausgegangen werde. Im Übrigen wird auf die Maßnahme ALL3029 verwiesen, die für alle Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen europarechtlich geschützter Arten eine jährliche Erfolgskontrolle über einen Zeitraum von zunächst 5 Jahren nach Baufertigstellung vorsieht.

Zu den Auflagen betreffend Naturschutz

Der Umweltanwalt begrüßte die jährlichen Erfolgskontrolle bezüglich der Funktionstüchtigkeit der Maßnahmen für Fledermäuse über einen Zeitraum von zunächst 5 Jahren und forderte die Überprüfung möglicher kollisionsgefährdeter Abschnitte der Trasse außerhalb des Wirkungsbereichs der geplanten Maßnahmen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume hält die Forderung der Umweltanwaltschaft für sinnvoll, im Rahmen der Erfolgskontrolle weitere Abschnitte außerhalb des Wirkungsbereichs der geplanten Maßnahmen mit zu überprüfen. In die Fachgutachten zum naturschutzrechtlichen Einreichoperat hat er bislang keine entsprechende dezidierte Formulierung aufgenommen, doch sollte dies noch mit den zuständigen Naturschutzbehörden abgestimmt werden. Allerdings sollte aus der Feststellung eventueller Kollisionen nicht zwangsläufig die Forderung nach Nachrüstung resultieren, da Kollisionen nie völlig auszuschließen sind und die Trasse bei Realisierung der vorgesehenen und geforderten Maßnahmen bereits auf relativ langer Strecke – der örtlichen Situation angemessen – mit Schutzeinrichtungen ausgerüstet wird. Nur für den Fall, dass zusätzliche Kollisionsrisiken hoher naturschutzfachlicher Relevanz festgestellt werden sollten, sollten zusätzliche Maßnahmen in Erwägung gezogen werden.

Der Umweltanwalt monierte erneut, die Amphibientunnel und Wellblechdurchlässe seien durch Einzug einer Folie für die Amphibien zu optimieren und forderte eine Erweiterung der Amphibienleit- und Tunnelanlagen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume führt aus, dass er die Forderung nach einer feuchten Lauffläche nach weiterer Recherche nicht aufgenommen habe, insbesondere weil im Rahmen einer neuen, umfangreicheren Studie (s. dort S. 135)⁴ u. a. als Ergebnis festgehalten wurde, dass feuchte Bodenverhältnisse zwar günstig sind (vor allem für Jungtiere), aber nicht unbedingt essenziell erscheinen. Vor diesem Hintergrund könnte zwar eine entsprechende Empfehlung an die Projektwerberin gegeben werden, eine Auflage erschien jedoch unverhältnismäßig. Die Anlage zusätzlicher Amphibientunnel bzw. eine Erweiterung der Amphibienleit- und Tunnelanlagen im Burgenland kann allerdings aus Sicht des SV nicht als Auflage bzw. zwingende Forderung begründet werden, da sich die tatsächliche Betroffenheit sehr hochwertiger und sensibler Gebiete für Amphibien durch das Projekt (unabhängig von deren Ausdehnung im weiteren Umfeld) im Burgenland weitgehend auf den Bereich der Lafnitz-Lahnbach-Niederung beschränkt und dort im Funktionsraum bereits ausreichende Maßnahmen vorgesehen sind (auch Amphibiengewässer, s. Maßnahme DK 503).

Zur Forderung des Umweltanwalts, die Maßnahme der Zaun-Kübel-Methode auf einen Zeitraum von Anfang März bis mindestens Ende April auszudehnen, hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume fest, dass er die Auffassung der Umweltanwaltschaft teile. Dieser Umstand wurde mit einer Auflagenforderung (Erweiterter Zeitraum zur Betreuung

⁴ FUHRMANN, M., TAUCHERT, J. (2010): Annahme von Kleintierdurchlässen – Einfluss der Laufsohlenbeschaffenheit und des Kleinklimas auf die erfolgreiche Durchquerung. - BAST – Forschungsprogramm Straßenwesen, FE 02.263/2005/LRB, Endbericht, September 2010: 149 S.

mobiler Amphibienschutzeinrichtungen) im Rahmen des naturschutzrechtlichen Verfahrens berücksichtigt.

Auch die Forderung des Umweltanwalts nach einer Erfolgskontrolle betreffend Amphibienersatzlaichgewässer wurde vom Sachverständigen für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume insofern nachgekommen, als dass mit mehreren Auflagenforderungen im Fachgutachten im Rahmen des naturschutzrechtlichen Verfahrens eine entsprechende Detaillierung und Erweiterung vorgesehen wird.

Der Forderung des Umweltanwalts nach einer regelmäßige Kontrolle der Ersatzlaichgewässer auf Fischvorkommen wurde vom Sachverständigen für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume mit einer Auflagenforderung im Rahmen des naturschutzrechtlichen Verfahrens ebenfalls nachgekommen.

Der Umweltanwalt betonte, dass bei Rodungen sowohl die Brutzeiträume der Vögel als auch andere überwinternde Tierarten zu beachten sind.

Darauf erwiderte der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume, dass bei den bereits vorzusehenden Beschränkungen von Schlägerungen und/oder Rodungen auf den Zeitraum Oktober bis Februar (d. h. außerhalb der Hauptbrutzeit von Vogelarten; s. weiter vorne) ein weiter gehender Schutzansatz bezüglich überwinternder Tierarten – so überhaupt durchführbar – wesentliche Fragen der Verhältnismäßigkeit aufwerfe. Nach Abstimmung mit den Naturschutzbehörden könnten hier ggf. noch Empfehlungen für die Projektwerberin ausgearbeitet werden. Als Auflage ist nach Einschätzung des Sachverständigen aber allenfalls angemessen, bei Feststellung überwinternder Säugetiere (z.B. Fledermäuse) in Bäumen während des Fällvorgangs oder der weiteren Verarbeitung des Holzes (nie völlig auszuschließen, da auch z. B. nicht alle Baumhöhlen vom Boden aus einsehbar sein müssen), umgehend die Ökologische Bauaufsicht zu informieren und ggf. eine Lebendbergung und Haltung bis zu einer möglichen Freilassung zu veranlassen, soweit möglich. Eine entsprechende Forderung ist bislang im Fachgutachten zum Naturschutzrechtlichen Verfahren nicht enthalten und wäre gegebenenfalls nach Abstimmung mit den für dieses Verfahren zuständigen Behörden dort noch aufzunehmen.

VII.2.2. Stellungnahme der Umweltanwaltschaft Steiermark

Die Umweltanwältin des Landes Steiermark verwies einleitend auf die im gegenständlichen Verfahren bislang abgegebenen Stellungnahmen und ging hinsichtlich der Unterlagen, welche im Zuge des weiteren Ermittlungsverfahrens für das Parteiengehör eingeholt wurden, insbesondere auf die Einlage 2, zusätzliche gutachterliche Stellungnahme zum Vorbringen DI Dampfhofer et al, und die Einlage 5, gutachterliche Stellungnahmen zu den Schlägerungen im Trassenbereich 2009/2010 ein. Die weiteren Einlagen seien für das Bundesland Steiermark aus Sicht der Umweltanwaltschaft nicht von Relevanz bzw. schlüssig und nachvollziehbar.

In der Stellungnahme wurde ausgeführt, dass der Siedlungsbereich Riegersdorf bereits im Ist-Zustand in weiten Teilen Lärmbelastungen ausgesetzt sei, die vom humanmedizinischen SV Univ. -Prof. DDr. Marth derart beurteilt werden, dass sie „bei langjähriger Exposition ein hohes

Risiko (tragen), gesundheitsschädigend zu sein". Aus Sicht der Umweltschutzbehörde sei nach wie vor unklar, welche Anteile der Lärmbelastung den einzelnen Emittenten (L403, A2, S7) tatsächlich zuzuschreiben sind, weshalb aus der Sicht des vorbeugenden Gesundheitsschutzes jedenfalls zusätzliche Luftschutzmaßnahmen den Siedlungsbereich von Riegersdorf einzufordern sind. Es werde daher der Antrag gestellt, den humanmedizinischen SV Univ.-Prof. DDR. Marth mit der Frage zu befassen, welche zusätzlichen lärmindernden Maßnahmen im Sinne des vorbeugenden Gesundheitsschutzes für den Siedlungsbereich von Riegersdorf für erforderlich erachtet werden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 sowie auf die zusätzliche gutachterliche Stellungnahme vom Februar 2011. Um die Einhaltung der Ziel- bzw. Richtwerte zu gewährleisten, sind Kontrollmessungen und entsprechende Maßnahmen vorgesehen, welche im Teilgutachten „Lärm“, Kap. 6 beschrieben sind. Die Schallschutzmaßnahmen des Einreichprojektes sind auf den vom Vorhaben betroffenen Bereich und die dort durch das Vorhaben auftretenden relevanten Veränderungen abgestellt. Für den Bestand der A 2 ist die Dienstanweisung - Lärmschutz an Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) des BMVIT (GZ. BMVIT-300.040/0003-II/ST-ALG/2011) vom 10. März 2011 anzuwenden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin ergänzte in diesem Zusammenhang, dass die Immissionen in Riegersdorf bedingt durch die A 2 Südautobahn eine Größenordnung erreichen, die vom medizinischen Standpunkt als bedenklich einzustufen sind. Ein Mediziner hat gesundheitliche Auswirkungen zu beurteilen, ist jedoch nicht befugt über technische Details lärmindernder Schutzmaßnahmen zu befinden, oder Anweisungen zu geben, welche Lärmschutzmaßnahmen eingerichtet werden sollen. Für ihn als Mediziner sei es erstaunlich, warum geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen in diesem Bereich nie in Betracht gezogen wurden.

Seitens der erkennenden Behörde wird in diesem Zusammenhang festgehalten, dass bei der Beurteilung der Lärmsituation in Riegersdorf und dort insbesondere beim Wohnhaus der Familie Dampfhofer zwischen der Genehmigungsfähigkeit der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße einerseits und der Frage nach einer allfälligen lärmtechnischen Sanierung der A 2 Süd Autobahn zu differenzieren ist.

Im Verfahren wurde schlüssig und nachvollziehbar dargelegt, dass durch das Vorhaben der S 7 keine Verschlechterung der Gesamtlärmsituation beim Objekt Dampfhofer eintreten wird; die Gesamtmissionen aus der A 2, der Landesstraße L 403 und der S 7 wird sich im Vergleich zur Nullvariante (A 2 und L 403) im Prognosejahr 2025 im relevanten Nachtzeitraum um ca. 1,5 dB verbessern. Zudem liegt der Immissionsanteil der S 7 beim Objekt Dampfhofer im Prognosejahr 2025 mit $L_{\text{night}}=44,3$ dB unter dem Planungsrichtwert für „Wohnen“ gemäß ÖNORM S 5021 von 45 dB. Der humanmedizinische Sachverständige bestätigte, dass das vorliegende Projekt unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Umweltverträglichkeitsgutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen ist. Das verfahrensgegenständliche Vorhaben ist daher im Zusammenhang mit den Lärmauswirkungen in Riegersdorf genehmigungsfähig.

Zur bestehenden Lärmsituation ist darauf hinzuweisen, dass der Immissionsanteil der A 2 Südautobahn den Grenzwert von 50 dB für den Nachtzeitraum gemäß Dienstanweisung für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen des bmvt (GZ. BMVIT-300.040/0003-II/ST-ALG/2011) vom 10. März 2011 beim Objekt Dampfhofer überschreitet ($L_{\text{night}}=52,5$ dB im Bestand 2006).

Bei Realisierung der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße wird durch den Lärmschutz an der S 7 im Bereich des Knotens A 2/S 7 auch der Immissionsanteil der A 2 beim Objekt Dampfhofer reduziert werden. Im Prognosejahr 2025 wird ein entsprechender Immissionsanteil der A 2 (L_{night}) von 48,6 dB prognostiziert, dieser Wert wird somit unter dem Grenzwert für den Nachtzeitraum für bestehende Bundesstraßen liegen. Auch der Immissionsanteil von A 2 zusammen mit der S 7, somit der Immissionsanteil der Bundesstraßen, wird beim Objekt Dampfhofer im Prognosejahr 2025 den Grenzwert der genannten Dienstanweisung einhalten (48,6 dB und 44,3 dB ergibt 49,97 dB, gerundet also 50 dB). Nach der Dienstanweisung hat der Schutz der schutzwürdigen Wohngebäude auf die in der Dienstanweisung genannten Grenzwerte zu erfolgen.

Mit der Errichtung der S 7 erfolgt somit im Bereich Riegersdorf auch eine Reduktion des Lärmimmissionsanteils der A 2 entsprechend dem Grenzwert der Dienstanweisung für bestehende Bundesstraßen.

Zu den Im Herbst/Winter 2009/2010 und im Frühjahr 2010 entlang der geplanten Trasse der S 7 stattgefundenen Schlägerungen hielt die Umweltschutzfachschaft fest, dass es nicht akzeptabel sei, dass die Konsequenzen aus der naturschutzfachlichen Beurteilung dieser Schlägerungen wiederum dem naturschutzrechtlichen Verfahren überantwortet werden. Dem Schluss des Sachverständigen für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume, dass es zu keiner Änderung der Bewertung im UV-TGA kommt, könne nicht gefolgt werden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume hielt in diesem Zusammenhang fest, dass für die Beurteilung, ob die Schlägerungen im UVP-Verfahren zu wesentlichen Änderungen führen, primär die fachliche Beurteilung dergestalt herangezogen worden sei, ob Auswirkungen der Schlägerungen qualitativ oder quantitativ als so gravierend einzuschätzen sind, dass diese die Lebensraumfunktionen im Waldverbund insgesamt in Frage stellen könnten oder ob sie der vorgesehenen Maßnahmenkonzeption grundsätzlich entgegenstehen würden. Dies wurde aufgrund der einzelnen Ausführungen verneint. Dementsprechend wurde auch keine so gravierende Änderung der Ist-Situation gesehen, dass dies zu Abänderungen im Rahmen des UV-G bzw. UV-TGA 06 führen müsste und die Bewertung aufrechterhalten. Maßnahmenmodifikationen in den naturschutzrechtlichen Verfahren bleiben vorbehalten. Bei qualitativ und quantitativ deutlich schwerer wiegenden Beeinträchtigungen hätte diese Beurteilung anders ausfallen können.

VII.2.3. Stellungnahme der Marktgemeinde Deutsch Kaltenbrunn

Seitens der Marktgemeinde Deutsch Kaltenbrunn wurde im Zuge des weiteren Ermittlungsverfahrens folgende Stellungnahme abgegeben:

Die Marktgemeinde ist natürlich bestrebt, den geschützten Landschaftsteil im Lahnbereich zu erhalten, da jedoch die S7-Variante überhaupt nicht den geschützten Landschaftsteil von Deutsch Kaltenbrunn betrifft, können wir nicht viel hierfür abgeben. Klar ist unserer Marktgemeinde jedoch schon, dass wir vom Bau der S7 gewerbemäßig abhängig sind und uns dadurch auch einen Aufschwung im Bereich Kommunalsteuer und Ansiedelung erwarten. Ein Anliegen wäre der Gemeinde, dass im Punkte Lärmschutz alles eingehalten wird, was möglich ist, da ja bekanntlich der Lärm nach oben geht und unsere Bergsiedlung dann verstärkt betroffen wäre.

Großes Augenmerk soll auf die Landschaft u. den Naturschutz gelegt werden und da sicherlich alle Gutachten exakt geprüft werden, kann von unserer Seite nicht viel geäußert werden, jedoch soll beim geplanten Hochwasserschutzbereich Rudersdorf schon darauf geachtet werden, dass die Wasserabfuhr nicht zu unseren Lasten erfolgt und wir vielleicht auch diesbezüglich eine Auskunft erteilt bekommen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 sowie auf seine zusätzliche gutachterliche Stellungnahme vom Februar 2011. Um die Einhaltung der Ziel- bzw. Richtwerte zu gewährleisten, sind Kontrollmessungen und entsprechende Maßnahmen vorgesehen, welche im Teilgutachten „Lärm“, Kapitel 6 beschrieben sind.

Diese Maßnahmen wurden als Auflagen in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Oberflächengewässer vermerkte grundsätzlich, dass die Hochwasserschutzmaßnahmen für Rudersdorf nicht Gegenstand der gegenständlichen Umweltverträglichkeitsprüfung sind.

Es wird aus fachtechnischer Sicht jedoch darauf verwiesen, dass etwaige Hochwasserschutzmaßnahmen für Rudersdorf einer wasserrechtlichen Bewilligungspflicht unterliegen und die Abführung einer Wasserrechtsverhandlung unabdingbar ist. In diesem Wasserrechtsverfahren sind dann Aussagen zu den Auswirkungen der Maßnahmen auf „Rechte Dritter“ (beispielsweise auf die geäußerten Bedenken der Marktgemeinde Deutsch Kaltenbrunn) zu tätigen.

Prinzipiell geht das Wasserecht davon aus, dass durch geplante Maßnahmen Rechte Dritter sowie Öffentliche Interessen nicht negativ beeinträchtigt werden dürfen.

VII.2.4. Stellungnahme der Gemeinde Hainersdorf

Die Gemeinde Hainersdorf gab im Zuge des weiteren Ermittlungsverfahrens folgende Stellungnahme ab:

Als Bürgermeister der Gemeinde Hainersdorf, Beauftragter des Gemeinderates und Vertreter der gesamten Gemeindebevölkerung ersuche ich die zuständigen Behörden im Rahmen des Ermittlungsverfahrens zur Umweltverträglichkeitsprüfung S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf um Verbesserung der Lärmschutzmaßnahmen am A2/S7-Knoten dermaßen, dass für die Summenimmission aus A2/S7 auch am östlichen Ortsrand von Riegersdorf (Punkt Ha RP-01) die vom Umweltministerium im Projekt vorgeschriebenen und von der WHO empfohlenen widmungsgemäßen Zielwerte von 55dB/Tag und 45dB/Nacht zum Schutze des Siedlungsraumes (Ort Riegersdorf) und der Gesundheit eingehalten werden, was einer Verbesserung der Wirkung der Lärmschutzmaßnahmen am angeführten Punkt um mindestens 5dB gleichkommt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 sowie auf seine zusätzliche gutachterliche Stellungnahme vom Februar 2011. Um die Einhaltung der Ziel- bzw. Richtwerte zu gewährleisten, sind Kontrollmessungen und entsprechende Maßnahmen vorgesehen, welche im Teilgutachten „Lärm“, Kapitel 6 beschrieben sind.

Diese Maßnahmen wurden als Auflagen in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Weiters führte der Sachverständige aus, dass die Schallschutzmaßnahmen des Einreichprojektes auf den vom Vorhaben betroffenen Bereich und die dort durch das Vorhaben auftretenden relevanten Veränderungen abgestellt sind. Für den Bestand der A 2 ist die Dienstanweisung - Lärmschutz an Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) des BMVIT (GZ. BMVIT-300.040/0003-II/ST-ALG/2011) vom 10. März 2011 anzuwenden.

VII.2.5. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“

Die Bürgerinitiative hielt ihre bisher eingebrachten Anträge aufrecht und führte einleitend aus, dass aufgrund der – nach der Ansicht der Bürgerinitiative - von der Projektwerberin vorgenommenen Schlägerungen im Edelsee- und Schröttenwald sowie im Bereich Rudersdorf-Dobersdorf und des dadurch erfolgten „Ausschaltens der Beweisgrundlage“ im Zusammenhang mit der Frage der Umweltverträglichkeit des Vorhabens, ein an das Legalitätsprinzip gebundenes UVP-Verfahren nicht mehr weiter durchführbar und somit der Antrag Projektwerberin sofort abzuweisen sei.

Zu den Ergebnissen des weiteren Ermittlungsverfahrens nahm die Bürgerinitiative lediglich aus Vorsichtsgründen Stellung. Auf diese Argumente (die kursiv wiedergegeben werden) wird im Folgenden eingegangen:

Zur Ergänzung des Teilgutachtens Nr. 04, Luftschadstoffe und Klima, aufgrund der im Jahr 2010 erfolgten Novellierung des Immissionsschutzgesetzes-Luft (BGBl. I Nr. 77/2010), aktueller Messdaten des Luftgütemonitorings mehrerer Großbaustellen sowie einer Änderung eines Maßnahmenvorschlages

1. Grundsätzlich wird die fachliche Eignung des Sachverständigen DI Martin Kühnert zur Erstattung von Gutachten im gegenständlichen Verfahren zum wiederholten Mal (siehe z.B. Ablehnungsantrag vom 18.2.2009) bestritten. Dieser Mangel wird aktuell dadurch dokumentiert, dass DI Martin Kuhnert nach mehr als zweijähriger Befassung mit dem gegenständlichen Vorhaben nicht einmal die korrekte Bezeichnung der angeblich zu entlastenden Straße nennen kann und unauflösbare Widersprüche zwischen tabellarischer und textlicher Darstellung von Messwerten gegeben sind (z.B. Seite 3); entweder fehlt es ihm an für die Ausübung eines solchen Amtes (im Bereich der Hoheitsverwaltung !) an der hierfür erforderlichen Ernsthaftigkeit oder der Fähigkeit, Gutachten nach bestem Wissen und Gewissen zu erstatten.

2. Nach Darstellung des Sachverständigen DI Martin Kuhnert hat die Ergänzung hinsichtlich Punkt 2 „ANPASSUNGEN AN DEN STAND DER TECHNIK BEI DER BEGRENZUNG VON BAUSTELLENEMISSIONEN“ ihre Grundlage in selbst verfassten Stellungnahmen im Auftrag der entscheidenden Behörde, (siehe „Ergänzendes Quellenverzeichnis“), die sich ihrerseits auf Messungen (siehe „Ergänzendes Quellenverzeichnis“) beziehen, deren Auftraggeber nicht dargelegt wird.

Aus Messungen bei anderen vergleichbaren Schnellstraßen-Großbaustellen der Projektwerberin in einem Gebiet, in dem wesentlich andere meteorologische Verhältnisse als in der Region um Fürstenfeld herrschen - die Kalmenhäufigkeit im Untersuchungsgebiet zur geplanten S7 liegt wesentlich höher als in den Gebieten rund um Wien - die Schlussfolgerung abzuleiten, dass „Eine staubfreie Befestigung der Rohtrassen ist nicht mehr erforderlich sei und eine Befeuchtung ausreichend ist.“ zeigt die durchgehende Oberflächlichkeit, die der Sachverständige DI Kühnert bei der Erstattung seiner Gutachten (diese Aussage betrifft auch das vom ihm erstattete Gutachten „Forstfachliche Stellungnahme zu Schlägerungen 2009/2010“, wovon noch die Rede sein wird) an den Tag legt.

Somit scheidet dieses Ergänzungsgutachten „ERGÄNZUNG TEILGUTACHTEN -Nr. 04 LUFTSCHADSTOFFE UND KLIMA“ als Feststellungsgrundlage für das gegenständliche Verfahren aus, da es zweifellos nicht dem „Stand der Technik“ in einem rechtsstaatlichen Verfahren entspricht, Eigenreferenzen so lange zu wiederholen, dass sie dem Status eines „Sachverständigengutachtens“ in einem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren entsprechen, dies auch ausdrücklich unter Hinweis auf die oben dargestellten Zweifel an der fachlichen Eignung dieses Sachverständigen, die auch durch die folgende Kritik dargestellt wird:

3. DI Martin Kühnert spricht von „ungünstigen meteorologischen Bedingungen“ (Seiten 3 und 4) im Jahr 2010, ohne dies im Sinne einer fachlichen Darstellung, die von einem Sachverständigen in einem UVP-Verfahren erwartet werden muss, zu untermauern: eine solche Bewertung kann nur aufgrund der Ergebnisse langjähriger Betrachtungen der meteorologischen Verhältnisse in Fürstenfeld, die zweifellos vorliegen, getroffen werden, nicht jedoch aufgrund einer Messdaten-

reihe für die Jahre 2007 bis einschließlich 2010. Es könnte bei der vorgenommenen Betrachtung eines Zeitraumes von vier (!) Jahren genauso gut sein, dass die Ergebnisse der Vorjahre 2007 bis 2009 zwar auf „günstigen meteorologischen Bedingungen“ beruhen, deren Häufigkeit in einer Langzeitreihe allerdings deutlich unterrepräsentiert sind, sodass die „ungünstigen meteorologischen Bedingungen“ in der Region tatsächlich der „Normalfall“ sind.

Ein deutlicher Beweis hierfür sind die Ergebnisse des Jahres 2011: Bislang (28.4.2011) konnten in Fürstenfeld für Feinstaub (PM 10) 33 Überschreitungen des Tagesmittelwertes von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter gemessen werden; eine Überschreitung des Genehmigungswertes von 35 Tagen im Jahre 2011 wird somit mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auch im Jahre 2011 eintreten.

So gesehen ist die vom Sachverständigen DI Martin Kühnert unter dem Punkt 1.2.2 „Lufttechnische Bewertung“ getroffenen Aussage, wonach die regionale, großräumige Hintergrundbelastung im Einwirkungsbereich der S7 hinsichtlich PM 10 im UVE-Fachbericht „Luftschadstoffe“ aufgrund der „aktuellen Messdaten“ (2007 bis 2010 !) als zu hoch einzustufen ist, lediglich Ausfluss mangelnder Erhebung der meteorologischen Bedingungen in der Region und aus diesem Grunde als Feststellungsgrundlage im gegenständlichen Verfahren nicht geeignet.

4. Die „Allianz gegen die S7“ lehnt jedenfalls den Sachverständigen DI Martin Kühnert ab. Unter Hinweis auf die oben umfassend dargestellten Bedenken an der Richtigkeit seines Gutachtens liegen wichtige Gründe vor, die geeignet sind, seine volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen (§ 7 Abs.1 Z4 AVG).

Da seine Tätigkeit im gegenständlichen Verfahren hoheitlichem Handeln zuzurechnen ist, behält sich die Bürgerinitiative auch vor, eine auf oben dargelegte Bedenken gestützte Sachverhaltsdarstellung den zuständigen Verfolgungsbehörden zwecks Überprüfung auf strafrechtliche Relevanz (Missbrauch der Amtsgewalt) zu übermitteln.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima führte zum Punkt 1. aus, dass die Einwendungen sich auf Druckfehler im Ergänzungsgutachten beziehen: mit dem zu entlastenden Straßenabschnitt war die B319 gemeint (und nicht die B310). In Tab. 2.1 werden für die Messstelle Hartberg für das Jahr 2010 24 Überschreitungen des Tagesmittel-Grenzwertes angegeben, im Text sind 25 Überschreitungen angeführt. Auf Basis der bisherigen Auswertungen der Messdaten für das Jahr 2010 ist (wie im Gutachtenstext angeführt) von 25 Überschreitungen auszugehen. Inhaltlich ändert sich dadurch nichts, da weder der Gebietschutzgrenzwert von 25 erlaubten Überschreitungen jährlich noch der Beurteilungswert des IG-L für das Genehmigungsverfahren mit 35 erlaubten Überschreitungen jährlich überschritten wurde.

Zum Punkt 2. führte der Sachverständige aus, dass die Immissionsmessungen im Bereich der Baustellen der S1 West, S1 Ost und S2 vom Laboratorium für Umweltanalytik im Auftrag der Bonaventura in Erfüllung einschlägiger Behördenauflagen durchgeführt wurden. Die Messberichte liegen im BMVIT auf. Die in der Einwendung getroffene Feststellung, dass in der Region um Fürstenfeld die Kalmenhäufigkeit wesentlich höher als in den Gebieten rund um Wien ist korrekt; daraus kann jedoch nicht der Schluss gezogen werden, dass die Ergebnisse der Mes-

sungen im Bereich der S 1 West, S 1 Ost und S 2 nicht auf Großbaustellen in der Oststeiermark umgelegt werden könnten. Im Norden und Osten von Wien ist bezüglich der Staubemissionen auf Baustellen durch die häufigeren und stärkeren Winde von einer deutlich höheren Winderosion und damit von höheren Staubemissionen auszugehen, als in der Oststeiermark. Die Schlussfolgerungen für die Region um Fürstenfeld liegen damit auf der „sicheren Seite“. Die Schlussfolgerung, dass eine staubfreie Befestigung der Rohtrassen nicht mehr erforderlich und eine Befeuchtung ausreichend ist, wird vom Sachverständigen daher aufrecht erhalten.

Zum Punkt 3. hielt der Sachverständige fest, dass ungünstige meteorologische Bedingungen, die regelmäßig zu erhöhten Feinstaubbelastungen führen, von längeren niederschlagsarmen Perioden mit stabilen Hochdruckbedingungen in der kalten Jahreszeit gekennzeichnet sind. Lt. Luftgüte-Monatsbericht des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung war der Februar 2010 „ein überdurchschnittlich belasteter Hochwintermonat, da die lufthygienischen Bedingungen durch stabile und damit ausbreitungstechnisch ungünstige Hochdruckperioden geprägt waren.“

Die Schlussfolgerung der Gutachtensergänzung für den Fachbereich Luftschadstoffe und Klima, dass die Überschreitungen des Jahres 2010 in Fürstenfeld auf ungünstige meteorologische Bedingungen zurückzuführen waren, wird dadurch bestätigt.

Zur zusätzlichen gutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Lärm zum weiteren Vorbringen betreffend die Lärmimmissionen im Bereich Riegersdorf

Die Bürgerinitiative führte aus, dass die gutachterliche Stellungnahme nicht geeignet sei, die Bedenken von Dipl.-Ing. Peter Dampfhofer vom 09.01.2010, 20.01.2010 und 24.01.2011, Gemeinde Hainersdorf-Bürgermeister vom 01.02.2010, LUA Steiermark ZI. Fal3C_UA.20-91/2006 vom 10.02.2010, Monika und Wolfgang Papst vom 20.02.2010 und der Dorfgemeinschaft Riegersdorf vom 08.03.2010, denen sich die „Allianz gegen die S7“ als Partei vollinhaltlich anschließt, auszuräumen.

Der Sachverständige für den Fachbereich Lärm verwies in diesem Zusammenhang auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 sowie auf seine zusätzliche gutachterliche Stellungnahme vom Februar 2011 (siehe dazu insbesondere Punkt V.1.7. des gegenständlichen Bescheides).

Zu den Vorschreibung des Lebens- bzw. Umweltministeriums zum Schutze des Siedlungsraums

Bereits in den Unterlagen zum Vorprojekt 2005 ist die Einhaltung der widmungsgemäßen Zielwerte im Kapitel (G.2.1 Beurteilung NKU-Abschnitt 1 Mensch, Siedlungsraum und Raumentwicklung) auf den Seiten 6 und 7 unter den Punkten 1.2.2 und 1.4 im Projekt vorgeschrieben. Ich zitiere: „Erforderliche Maßnahmen zum Schutz der Siedlungsflächen bzw. zur Erhaltung der in der Raumplanung! geltenden Grenzwerte (Immissionsrichtwerte) sind im Anlassfall seitens des Lärmgutachters festzulegen.“

Weiters wird in der Stellungnahme 12 des Lebensministeriums vom 10.2.2009 (Bearbeiter DI Eva Margelik) im Punkt 2.3 erneut festgehalten, dass die flächenwidmungsabhängigen Planungsrichtwerte die Zielwerte für die Beurteilung der zu erwartenden Immissionen darstellen: „Die UVP ist um die Übersicht der Widmungskategorien der vom Vorhaben betroffenen Objekte innerhalb des Untersuchungsraumes zu ergänzen, da die flächenwidmungsabhängigen Planungsrichtwerte die Zielwerte für die Beurteilung der zu erwartenden Immissionen darstellen.“

Die Widmung und der Planungsrichtwert von 55 dB/Tag und 45 dB/Nacht für den Punkt Ha RP-01 (bzw. für das Gebäude Ha_1080, in Riegersdorf 21) sind aus dem Schalltechnischen Bericht Seite 63, ersichtlich.

Es ist ersichtlich und bereits in den bisherigen Stellungnahmen und bei der mündlichen UVP-Verhandlung mehrfach angeführt, dass die vom Umweltministerium vorgeschriebenen Zielwerte im Projekt bei obigem Punkt bzw. beim Haus Dampfhofer (Ortsteil Riegersdorf) nur für die anteilige Teilimmission der geplanten S7, nicht aber für die A2-Südautobahn und nicht für die anzuwendende Summenimmission aus A2+S7 berücksichtigt wurden (siehe Tabelle auf Seite 61 des Schalltechnischen Berichts, Berechnungsposition Ha RP-01).

Die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahme (LSM) für die Summenimmission aus A2 und S7 erfolgte für den Standort Riegersdorf 21 exakt auf den gesetzlichen Grenzwert von 50dB/Nacht (=Sanierungsgrenzwert!) und nicht wie vom Lebensministerium vorgeschrieben, auf den flächenwidmungsgemäßen Planungsrichtwert von 45dB/Nächt, welcher zum Schutze der Siedlungsgebiete anzuwenden ist.

Damit wird der vom Umweltministerium vorgeschriebene Zielwert für die Summenimmission aus A2+S7 um 5dB überschritten. Der vorgeschriebene Schutz des Siedlungsraumes (Riegersdorf) ist damit eindeutig nicht gegeben: Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen am gemeinsamen Knoten der A2 und S7 sind daher für Riegersdorf jedenfalls um 5dB zu gering dimensioniert!

Die Einhaltung der widmungsgemäßen Zielwerte (bzw. WHO-Vorsorgewerten) erfolgt im Projekt für den gesamten Planungsraum der S7 (soweit ersichtlich): lediglich für Riegersdorf für die Summenimmission aus A2+S7 nicht, obwohl die Mehraufwendungen für die Erhöhung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Gesamtprojekt vernachlässigbar gering sind: für Speltenbach ist zur Einhaltung dieser Zielwerte der Raumplanung die Errichtung eines Tunnels um 50 Mio € vorgesehen.

Weiters ist darauf hinzuweisen, dass es aus humanmedizinischer Sicht und Sicht des Siedlungsraumschutzes gesetzlich grundsätzlich nicht zulässig sei, dass die Anwendung der Ziel- und Grenzwerte nur für die anteiligen Teilimmissionen der S7, A2 und Landesstrasse erfolgt, wie dies im Projekt durchgeführt wurde. Damit wird bei 3 Straßen (A2, S7, L403) durch den Kumulationseffekt der relevante Gesamtmissionswert um bis zu knapp 5 dB über den zulässigen Ziel- bzw. Grenzwert erhöht, was im gegenständlichen Projekt auch der Fall ist (siehe Tabelle Seite 61 des Schalltechnischen Berichtes für den Prognosezeitraum 2025 mit LSM am Punkt Ha RP-01: geplante Gesamtmission $L_{den}= 64,8dB$, $L_{night}=55,8dB$) Sowohl am Tag als auch in der Nacht überschreitet die geplante Gesamtmission beim Haus Dampfhofer die gesetzlichen und

toxikologischen Grenzwerte. Damit ist weder der Gesundheitsschutz betroffener Nachbarn noch der vorgeschriebene Schutz des Siedlungsraums gegeben.

Wie bereits mehrfach angeführt, ist für die menschliche Wahrnehmung und die daraus resultierende humanmedizinische Auswirkung sowie auch für den Schutz des Siedlungsraumes immer die Gesamtimmission von allen Straßen maßgebend, unabhängig davon, wer der Betreiber der jeweiligen Straße ist. Die relevanten Zielwerte bzw. Grenzwerte sind daher grundsätzlich auf die Gesamtimmission, d.h. den kumulierten Wert aller Straßen anzuwenden.

Die getrennte Anwendung der Grenzwerte und Zielwerte auf die Teilimmissionen der einzelnen Straßen, wie im Projekt erfolgt, wäre nur dann zulässig, wenn die drei Straßen abwechselnd in Betrieb wären (z.B. durch Ampeln geregelt) und jeweils nur der Lärm einer Straße auf die Anrainer einwirken würde. Dies ist jedoch nicht der Fall, da dauernd alle Straßen parallel in Betrieb sind.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass als Beurteilungskriterium für das gesamte UVP-Verfahren und für seine Endentscheidung die Auswirkungen eines Vorhabens, „insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen“ von besonderer Bedeutung sind, jedoch in einem Teilbereich, nämlich „Lärm“ die Kumulationseffekte dreier Straßen „auseinanderdividiert“ werden, um - was ja augenscheinlich ist - eine „Umweltverträglichkeit“ als Voraussetzung für eine allfällige Genehmigung des Vorhabens zu konstruieren.

Die Einhaltung der Grenz- und Zielwerte zum Schutze der Gesundheit von Nachbarn und zum Schutz des Siedlungsraumes wird mit dieser Vorgangsweise umgangen.

Da es aus optischen und baulichen Gründen (Ortsgebiet) schwierig und nicht sinnvoll möglich ist, aktive Lärmschutzmaßnahmen an der L403 anzubringen, und eine Ortsumfahrung nicht geplant ist, kann eine wirksame Lärmreduktion am östlichen Ortsteil von Riegersdorf nur durch eine wesentliche Erhöhung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen am geplanten S7/A2-Knoten erreicht werden.

Betrachtet man in der Tabelle Seite 63 des Technischen Berichtes die geplanten Immissionswerte am östlichen Ortsrand von Riegersdorf (DMP-01 bzw. HaRP-01) für den Nachtzeitraum, so würde mit der Reduktion der Gesamtimmission aus A2+S7 um 5dB (Lnight A2+S7: 50dB=>45dB) d.h. auf den vorgeschriebenen widmungsgemäßen Zielwert bei unveränderter Lärmimmission der L403 (54,5dB) zumindest die Überschreitung des toxikologischen Grenzwertes von 55dB in der Nacht für die Gesamtimmission aus A2, S7 und L403 beim Haus Dampfhofer vermieden werden (Reduktion von 55,8dB auf 54,5dB).

Als Folge der Anwendung der Grenzwerte auf die Teilimmissionen und der Unterdimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen an der A2+S7 ergibt sich eine massive Überschreitung der widmungsgemäßen Immissionszielwerte und toxikologischen Grenzwerte beim Haus Dampfhofer. Dadurch entstehen Nachbarn des Vorhabens, wie bereits mehrfach angeführt, massive Schädigungen:

- *Gesundheitsschädigung aller Personen als Bewohnerinnen und Bewohner des Hauses Dampfhofer (siehe Stellungnahme des Humangutachters Dr. Marth im UVP Verhandlungsprotokoll)*
- *Schädigung des Eigentums durch massive Wertminderung des Wohnhauses Dampfhofer, seiner sonstigen Gebäude und seiner umliegenden Liegenschaften durch gravierende Nutzungseinschränkung (z.B. können die Baugründe nicht mehr verwendet werden, der geplante Umbau des Wirtschaftsgebäudes als Zinshaus ist unter diesen Voraussetzungen nicht möglich), der entstandene Schaden im Falle Dampfhofer beträgt mehrere 100.000 €, (ebenso jener der unmittelbaren Nachbarn)*
- *Dauernde schwere Lärmbelästigung (gemäß Stellungnahme des Humangutachters DDr. Marth an das Lebensministerium)*
- *massive Einschränkung der Lebensqualität*
- *Entwertung und Zerstörung des gesamten Siedlungsraumes Dauernde*
- *(Ortsgebietes) durch z.B. Nutzungseinschränkung, Absie(Ortsgebietes) durch z.B. Nutzungseinschränkung, Absiedelung, etc. (wie auch bereits dzt. durch A2-Lärm der Fall).*

In diesem Zusammenhang ist die Behörde daran zu erinnern, dass es bereits seit vielen Jahren nur durch die bestehende A 2 Südautobahn zu Überschreitungen der gesetzlich zulässigen Immissionsgrenzwerte und toxikologischen Grenzwerte beim Haus Dampfhofer kommt (siehe UVP-Unterlagen). Es wäre Sache der Behörde -anstatt sich auf die Genehmigung neuer Vorhaben einzulassen - endlich an bestehenden Autobahnen für eine gesetzeskonforme Belastung der Nachbarn zu verwenden.

Völlig außer Acht gelassen hat der Sachverständige DI Fritzer die im Herbst 2009 von der Weltgesundheitsorganisation als offizielles Dokument veröffentlichten „Night Noise Guidelines“. Die „Night Noise Guidelines“ lösen in Teilen (Nachtlärmbelastung) die alten „Community Noise Guidelines“ ab. Eine wesentliche Änderung gegenüber den alten „Community Noise Guidelines“ ist, dass der dort genannte Wert für den nächtlichen Mittelungspegel (L_{night}) außerhalb der Wohnungen von 45 dB(A), der nicht überschritten werden sollte, auf 40 dB(A) abgesenkt worden ist.

Das Umweltbundesamt hat im Zusammenhang mit der Veröffentlichung dieser neuen „Night Noise Guidelines“ ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Schlafstörungen Gesundheitsstörungen sind; aus diesem Grund ist es unerklärlich und nur mit einem Mangel an fachlicher Eignung des Sachverständigen DI Fritzer für das gegenständliche UVP-Verfahren erklärlich, dass er in seinem Ergänzungsgutachten auf die im Herbst 2009 von der Weltgesundheitsorganisation als offizielles Dokument veröffentlichten „Night Noise Guidelines“ überhaupt nicht (Siehe Punkt 11 Zusammenfassung: „Die für das Gemeindegebiet von Hainersdorf in der UVB dargestellten und die weiteren im TGA Lärm als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen sind aus Sicht des Fachgebietes Lärm ausreichend“) eingegangen ist.

Zu diesen Ausführungen verwies der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm wiederum auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und führte weiters aus, dass um die Einhaltung der Ziel- bzw. Richtwerte zu gewährleisten, Kontrollmessungen und entsprechende Maßnahmen vorgesehen sind, welche im TGA „Lärm“, Kapitel 6 beschrieben sind.

Die Schallschutzmaßnahmen des Einreichprojektes sind auf den vom Vorhaben betroffenen Bereich und die dort durch das Vorhaben auftretenden relevanten Veränderungen abgestellt. Für den Bestand der A2 ist die Dienstanweisung - Lärmschutz an Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) des BMVIT (GZ. BMVIT-300.040/0003-II/ST-ALG/2011) vom 10.03.2011 anzuwenden.

Diese Maßnahmen wurden als Auflagen in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Im Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 sind die mit dem Fachgebiet Humanmedizin festgelegten Richtwerte der Lärmbelastung im Freien bzw. für Objekte enthalten, wobei die Beurteilung der Prognose entsprechend den Widmungsmaßen gemäß ÖNORM S 5021 (Baulandkategorie 3) erfolgte. Diese Richtwerte entsprechen auch den zur Zeit der Gutachtenserstellung (Juni-Juli 2009) von der WHO bekannt gegebenen Vorsorgewerten. Die im September-Oktober 2009 erschienenen „Night Noise Guidelines for Europe“ beschreiben neue Qualitätsziele für nächtliche Geräuschbelastungen. So wird gem. NNGL der $L_{\text{night, outside}}$ als der mittlere Schalldruckpegel während der Nachtzeit (22:00 – 06:00 Uhr) verstanden und zwar gemäß EU-Umgebungsrichtlinie in 4 m Höhe vor den Objekten. Aus humanmedizinischen Gründen empfiehlt die WHO einen $L_{\text{night, outside}}$ von 40 dB. Wie aus der nachfolgenden humanmedizinischen Stellungnahme u. a. ersichtlich, entspricht das einem $L_{A,eq, \text{night, outside}}$ von 43-45 dB.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin hielt dazu in seiner ausführlichen Stellungnahme folgendes fest:

Schwellenwerte für biologische Effekte

Der No Observed adverse effect Level (NOAEL) wird vorzugsweise in der Toxikologie verwendet und beschreibt jene höchste Konzentration einer Substanz, bei der gerade keine Veränderungen in der Morphologie, der funktionellen Kapazität, dem Wachstum und der Entwicklung beim betroffenen Individuum auftreten. Für die Betrachtung der Wirkung des Nachtlärms lässt sich der NOEL nur beschränkt anwenden, da die biologischen Effekte nicht einwandfrei einem negativen Effekt zuordenbar sind. Neben eindeutigen Effekten wie den Myokardinfarkt gibt es auch Effekte wie die erhöhte Körperbewegung, die deutlich schwerer zu bewerten sind.

Die Festlegung von Schwellenwerten wird in der Umweltmedizin als hilfreiches Vorgehen bei der Bewertung von Immissionen angesehen. In den folgenden Tabellen sind einzelne Schwellenwerte mit den biologischen Effekten assoziiert.

Effekt	Beschreibung	Indikator	Schwellenwert; dB(A)
Biologische Effekte	Veränderungen in den Stresshormonen	*	*
Wohlbefinden	Müdigkeit/Mattigkeit während des Tages	*	*
	Verstärkte Reizbarkeit während des Tages	*	*
	Beeinträchtigung der sozialen Kontakte	*	*
	Beschwerden	$L_{\text{night, outside}}$	35
	Beeinträchtigung der kognitiven Leistung	*	*
Krankheiten	Schlaflosigkeit	*	*
	Hochdruck	$L_{\text{night, outside}}$	50
	Fettleibigkeit	*	*
	Depression	*	*
	Myocardinfarkt	$L_{\text{night, outside}}$	50
	Einschränkung der Lebenserwartung	*	*
	Psychische Erkrankung	$L_{\text{night, outside}}$	60
	Arbeitsunfall	*	*

*
ein Zusammenhang zu biologischen Effekten ist festgestellt, doch konnte kein Schwellenwert festgelegt werden.

Tabelle: Schwellenwerte werden mit biologischen Effekten assoziiert, für die eine eingeschränkte Evidenz vorliegt. L_{night} stellt den Mittelwert aller Nachtwerte (22:00 - 6:00 Uhr) in einem Jahr dar.

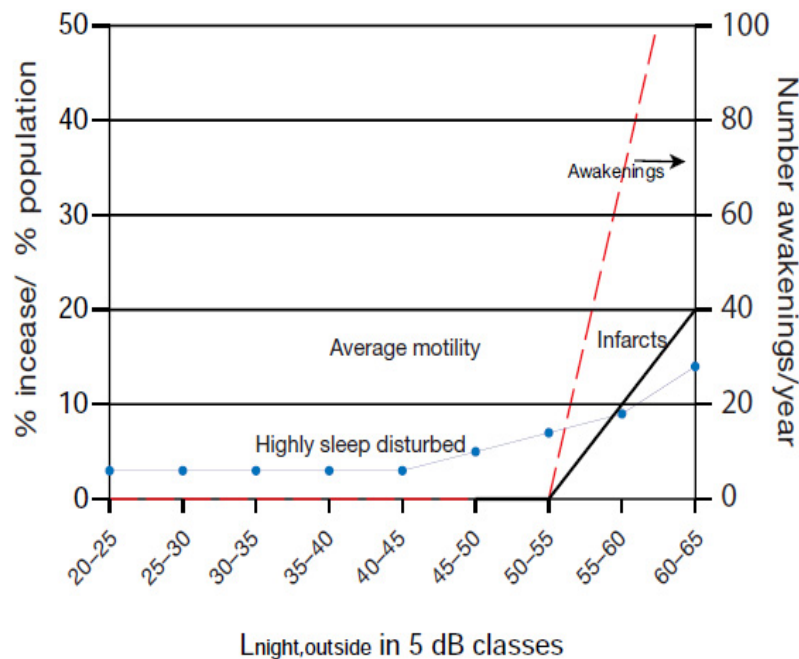
Bezug zu $L_{\text{night, outside}}$

Man verwendet heute zusehends das Maß L_{night} als Indikator um negative Einflüsse des Lärms zu bewerten, was aber international auf einige Schwierigkeiten stößt. Kurzzeitige Belastungen lassen sich besser durch das $L_{A, \text{max}}$ beschreiben und zwar gemessen im Innenraum. Die Berechnung der Anzahl von Effekten (Arousal, Körperbewegungen und Aufwachreaktionen) ist abhängig von verschiedenen Voraussetzungen. Schall besteht physikalisch aus unterschiedlichen Größen zusammen, die in Gemeinsamkeit den Lärm ausmachen. Die Lautheit stellt dabei einen wichtigen Faktor, aber nicht den einzigen dar. Die Frequenz wird in Gemeinsamkeit mit der Lautheit und der Immissionsdauer die besondere subjektive Komponente des Lärms definieren.

Entscheidend ist auch die Tatsache, dass das Geräusch am Ohr des Schlafers letztlich seine Wirkung entfaltet, so dass ein Belastungswert definiert werden muss. Die WHO hat den Wert von 21 dB(A) als jene Größenordnung bezeichnet, bei der keinerlei Reaktionen ableitbar sind. Ein Großteil der Bevölkerung hegt den Wunsch bei geöffneten Fenstern zu schlafen. Steigt der Schallpegel, so schließt man die Fenster mit der Folge, dass die Innenraumluft an Qualität verliert und sich aus diesem Grunde die Schlafqualität verändert.

Die Anzahl der Ereignisse beeinflussen ganz entscheidend das Schlafverhalten. Beim Kfz-Verkehr treten häufige nicht sehr laute Ereignisse in kurzer Folge auf, so dass eine wellenförmige Belastung entsteht. Auf der anderen Seite erzeugen Flugzeuge und Züge seltenere, dafür aber lautere Geräusche, die aber für das Schlafverhalten negativer bewertet werden müssen.

Fig. 5.1
Effects of road traffic noise at night*



Source: European Commission, 2002 a

* Average motility and infarcts are expressed in percent increase (compared to baseline number); the number of highly sleep disturbed people is expressed as a percent of the population; awakenings are expressed in number of additional awakenings per year.

Aus der oben angeführten Grafik geht hervor, dass die ersten nennenswerten biologischen Effekte etwa ab 42 dB(A) (siehe auch Tabelle 5.4.6), gemessen an der Außenfassade, auftreten. Man muss aber klar darauf hinweisen, dass die Daten aus Studien unter Laborbedingungen und nicht unter Feldbedingungen erhoben wurden.

Empfehlungen für den Schutz der Gesundheit

Die oben abgebildete dargestellte Relation zwischen Lärm und Effekten auf die Gesundheit wurde auf Basis einer systematischen Beurteilung der Evidenz der Erkenntnisse aus epidemiologischen sowie experimentellen Studien erhoben.

Bei einem Lärmpegel von $L_{\text{night, outside}} < 30$ dB(A) kann man keine Schlafstörungen beobachten außer in einzelnen Fällen eine Zunahme der Körperbewegungen, wobei diese Zunahme der Körperbewegungen noch nicht als negative Beeinflussung der Gesundheit bewertet wird. Auch bei Werten von $L_{\text{night, outside}} < 40$ dB(A) führen noch nicht zu einer Gesundheitsstörung. Lärmpegel von $L_{\text{night, outside}} > 40$ dB(A) werden erstmals selbstberichtete Schlafstörungen, Schlaflosigkeit und eine Zunahme im Verbrauch Schlaftabletten und Sedativa berichtet. Somit entspricht $L_{\text{night, outside}} = 40$ dB(A) dem niedrigsten Wert, bei dem Gesundheitseffekte auftreten. Lärmpegel $L_{\text{night, outside}} > 55$ dB(A) sind verantwortlich für die Induktion von Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems. Insgesamt kann man davon ausgehen, dass Werte $L_{\text{night, outside}} > 55$ dB(A) bei einem Teil der Bevölkerung zu einer Erkrankung führen wird und somit als gesundheitsschädlich einzustufen ist.

$L_{\text{night, outside}}$	Effekte
Bis 30 dB(A)	Obwohl individuelle Empfindlichkeiten und Umstände variieren, lassen sich bis zu diesem Schallpegel keine substantziellen biologische Wirkungen ableiten.
30 – 40 dB(A)	Eine Anzahl von Wirkungen werden zunehmend beobachtet: Körperbewegungen, selbst berichtete Schlafstörungen. Die Stärke der Wirkung hängt von der Art der Lärmquelle und der Anzahl der Lärmereignisse ab. Empfindliche Gruppen können stärker betroffen sein. Dennoch entspricht auch dieser Wert dem No Observed Adverse Effect Level (NOAEL).
40 – 45 dB(A)	Negative Gesundheitseffekte werden in der betroffenen Bevölkerung messbar. Ein Teil der Bevölkerung muss sein Leben anders gestalten, um mit der Lärmsituation in der Nacht fertig zu werden. Risikogruppen sind deutlich betroffen
> 55 dB(A)	Negative Gesundheitseffekte treten in der betroffenen Bevölkerung häufig auf und ein großer Teil der Bevölkerung ist erheblich belästigt und im Schlaf gestört. Es besteht Evidenz, dass das Risiko für Herz-Kreislauserkrankungen zunimmt.

Abb.: Zusammenfassung der biologischen Effekte, die im Zusammenhang mit zunehmender Lärmintensität auftreten.

Aus diesem Grunde empfiehlt die WHO in ihrer Richtlinie folgendes Vorgehen:

Night Noise Guideline (NNG) $L_{\text{night, outside}} = 40 \text{ dB(A)}$
Interim target (IT) $L_{\text{night, outside}} = 55 \text{ dB(A)}$

Für die Primärprävention von subklinischen Effekten der Gesundheit empfiehlt die WHO entsprechend den Beobachtungen $L_{\text{night, outside}} = 40 \text{ dB(A)}$ – entspricht einem $L_{A,eq, \text{night outside}}$ von 43-45 dB - zu etablieren. Es ist den Vertretern der WHO durchaus bewusst, dass ein solch niedriger Wert schwer für alle Bereiche erreichbar sein wird. An vielen Stellen von Städten oder hochfrequentierten Straßen werden Werte $L_{\text{night, outside}}$ von 60 dB(A) und darüber gemessen. Nachdem diese Situation als gesundheitsschädlich einzustufen ist, empfiehlt die WHO einen vorläufigen Wert von $L_{\text{night, outside}} = 55 \text{ dB(A)}$ einzuführen.

In einer schwedischen Studie von Öhrström werden die Zusammenhänge verschiedener Verhalten (Fensterschließen, Schlafstörungen, Aufwachreaktionen) in Abhängigkeit mit der Lärmbelastung, als $L_{A,eq \text{ Nacht}}$ dargestellt, assoziiert. Die in der nächsten Abbildung wiedergegebene Situation ergibt, dass bis zu einem $L_{A,eq \text{ Nacht}}$ von 46 dB keine signifikanten Unterschiede in den Effekten beobachtbar sind. Diese Studie hat deshalb eine epidemiologische Bedeutung, da die Daten unter Feldbedingungen erhoben wurden.

Wie bereits angeführt soll an dieser Stelle nochmals darauf verwiesen werden, dass $L_{A,night}$ nicht ident mit dem $L_{A,eq}$ ist, sondern dass es eine mittlere Anpassung gibt die folgend lautet:

$L_{A,night} + 3(\text{bis } +5)\text{dB} = L_{A,eq,night}$ (Introduction to environmental impact assessment; L. Glasson et al. 2005 und Converting the UK traffic noise index $LA_{10,18h}$ to EU noise indices for noise mapping; PROJECT REPORT PR/SE/451/02 by P G Abbott and P M Nelson; 2002)

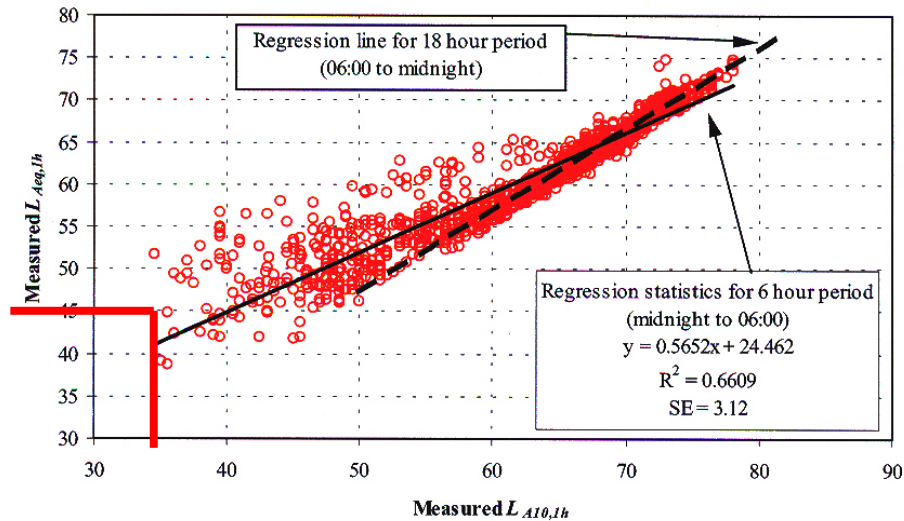
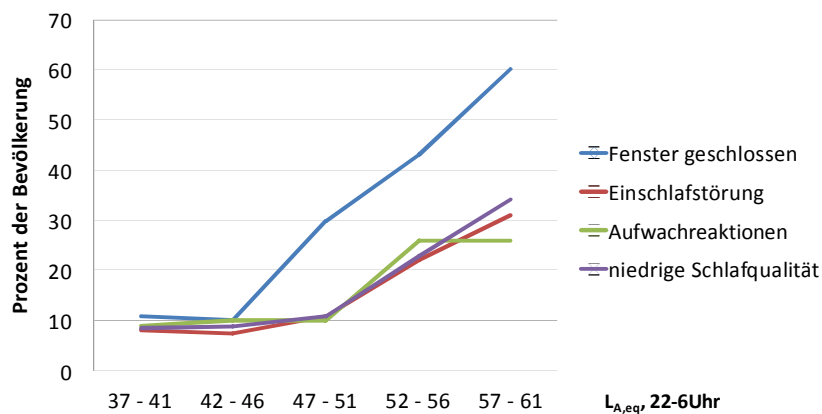


Figure 4.5: Comparing measured $L_{Aeq,1h}$ and $L_{A10,1h}$ for the 6 hour period 24:00 – 06:00

Straßenverkehr und Effekte

Schwedische Studie



Öhrström, European Commission, 2002a

Abb.: Negative Effekte des Schlafverhaltens steigen in Abhängigkeit vom Lärmpegel ($L_{A,eq}$ Nacht) ab einem $L_{A,eq}$ Nacht ≥ 46 dB.

Darstellung der Immissionsanteile L_{403} und A_2 am Bestand

Hierzu merkte die Bürgerinitiative an, dass der Messpunkt DMP-1 etwa 6-8m vom Straßenrand der Landesstraße L403 entfernt liegt, wohingegen die A2-Südautobahn etwa 250-300m entfernt ist. Wie aus dem angeführten Messprotokoll vom 7.11.2005 für den (Nachtzeitraum 22:00-6:00) und der durchgeführten Auftrennung der Immissionsanteile für A2 und L403 sehr gut erkennbar ist, haben die Immissionsanteile der L403 und der A2-Südautobahn völlig unterschiedliche Charakteristika, welche sich im Wesentlichen aus den unterschiedlichen Verkehrsmengen und Lagen der beiden Straßen zum Messpunkt ergeben.

Aufgrund der hohen Verkehrswerte auf der A2-Südautobahn ergibt sich am Messpunkt ein die gesamte Nacht durchgehender (!!!) Dauerlärm ohne jegliche Unterbrechung mit Immissionspegel von 40-60 dB, wie aus dem Messprotokoll gut ersichtlich, ein errechneter Mittelwert für LA_{eq} von 48,5dB. Der tatsächliche Ruhepegel von 30dB tritt nur wenige einzelne Minuten auf. (Die Verkehrsmenge der A2-Südautobahn betrug im Jahr 2003 laut UVP Unterlagen in der Nacht: 550 Ktz/Std, also etwa 4400 Kfz (!!!) im Nachtzeitraum, bzw. ca. 30.000 Kfz/24 Std.)

Betrachtet man nun die von TAS durchgeführte Auswertung für die Landesstraße L403, so zeigen sich folgende Verkehrswerte pro 1/2 Std. für den Nachtzeitraum:

Verkehrsmenge L403 (Nachtzeitraum):

22:00-22:30:	12 Kfz
22:30-23:00:	7 Kfz
23:00-23:30:	1 Kfz
23:30-24:00:	6 Kfz
0:00-0:30:	1 Kfz
0:30-1:00:	1 Kfz
1:00-1:30:	4 Kfz
1:30-2:00:	0 Kfz
2:00-2:30:	4 Kfz
2:30-3:00:	1 Kfz
3:00-3:30:	2 Kfz
3:30-4:00:	2 Kfz
4:00-4:30:	3 Kfz
4:30-5:00:	7 Kfz
5:00-5:30:	13 Kfz
5:30-6:00:	26 Kfz
Gesamt:	90 Kfz (!!!) für den gesamten Nachtzeitraum (8 Std)
	=> durchschnittlich 11,25 Kfz/Std

Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens auf der L403 (durchschnittlich alle 5 Minuten 1 Fahrzeug!!) ergeben sich zwischen den jeweils kurzen Vorbeifahr-Zeiten (Ca. 10 Sekunden) sehr lange Ruhepausen, also Erholungsphasen für das Gehör (wäre da nicht der Dauerlärm der A2-Südautobahn).

Die Charakteristik des Verkehrslärms der L403 entspricht daher eher jener eines kurzen „lauteren“ Einzelereignissen (Vorbeifahrzeit lt. Ihrer Analyse etwa 10 Sekunden) mit danach folgender

langer Ruhepause bis zu 30 Minuten (!!!) (siehe Messprotokoll z.B. zwischen 0:00-01:00 Uhr). Der errechnete LAeq Wert kann daher nicht 1:1 mit jenem des ohne jegliche Pause durchgehenden A2-Dauerlärms verglichen werden, sondern es müssen auch die geringen Verkehrswerte der L403 in den Vergleich einfließen.

Da die Lärmempfindung kurzer „lauterer“ Ereignisse mit danach folgenden längeren Ruhepausen wesentlich geringer ist, als die eines Dauerlärms, ist gemäß den allgemeinen Bestimmungen für die Immissionswirkung von Straßenlärm bei Verkehrszahlen unter 25 Kfz/Std. eine Korrektur der errechneten Laeq-Werte um etwa 5dB nach unten vorzunehmen. Diese Korrektur wurde in der Darstellung nicht durchgeführt. Mit dieser Korrektur ergibt sich für die L403 ein Laeq von etwa 46dB. (51,3=>46,3).

Weiters ist anzumerken, dass sich durch die unmittelbare Nähe des Messpunktes zum Straßenrand bei den Vorbeifahrten von Fahrzeugen auf der L403 einzelne! kurze jedoch relativ hohe Spitzenpegel ergeben (siehe Auswertung im Messprotokoll).

Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei der Berechnung des LAeq die Spitzenwerte quadratisch in die Berechnung eingehen, dies führt daher bei hohen kurzen Spitzenpegel, die sich aufgrund der unmittelbaren Nähe des Messpunktes zur L403 ergeben, zu einer markanten Überzeichnung des Laeq-Wertes gegenüber jener eines dauernden mittleren Lärmpegels. Damit wird der Immissionswert der L403 gegenüber jener der A2 ebenfalls überbewertet.

Die Darstellung des Sachverständigen DI Fritzen dass die L403 die maßgebliche Lärmquelle beim Haus Dampfhofer bzw. bei Punkt DMP-01 sein soll (und als Folge den A2-Lärm überdeckt), stellt aus fachlicher Sicht eine gravierende Fehleinschätzung der Situation dar, welche nicht der Realität entspricht.

Vielmehr bestätigt die durchgeführte Analyse der Immissionspegel und Verkehrszahlen für L403 und A2, dass der ununterbrochene (!) Dauerlärm der A2 die maßgebliche und dominante Lärmimmission beim Haus Dampfhofer und im östlichen Ortsteil von Riegersdorf darstellt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm verwies in diesem Zusammenhang auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 sowie auf seine zusätzliche gutachterliche Stellungnahme vom Februar 2011 (siehe dazu insbesondere Punkt V.1.7. des gegenständlichen Bescheides).

Zur Prüfung Nordvariante und Verkehrswirksamkeit der S7

Die Bürgerinitiative brachte vor, dass die Darstellung, dass die Verkehrswirksamkeit der S7 für die lokalen Verkehrsströme (z.B. Fürstenfeld - Ilz) also im Wesentlichen für die Entlastung von Großwilfersdorf durch eine Verschiebung des Knotens um 500 m nach Norden nicht gegeben ist, weil die Fahrzeiten zu lange würden, nicht nachvollziehbar sei. Nimmt man eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 km/h auf einer hochrangigen Straße an, so würde die Verlängerung um z.B. 1 km gerade einmal eine Fahrzeit von 36,101 (!!!) Sekunden ausmachen.

Aufgrund der einer lokalen Bürgerinitiative zuzubilligenden Kenntnis des Verkehrsverhaltens lokaler und regionaler Verkehrsteilnehmer sei davon auszugehen, dass aus dem Raum Ilz bzw. Hainersdorf die Benützung der geplanten S7 in Richtung Fürstenfeld weitgehend unterbleiben wird, da die Strecke auf der B 319 über Großwilfersdorf um einige Kilometer kürzer ist und auch keine Autobahnmaut zu entrichten ist.

Eine wirklich effektive Entlastung vom regionalen und lokalen Verkehr für Großwilfersdorf würde nur eine Umfahrungsstraße vom bestehenden A2-Knoten Ilz entlang der B319 südlich vorbei an Großwilfersdorf mit Anschluss an die Landesstraße L 454 nach Söchau bringen, da damit der derzeitige Streckenverlauf der B 319 wesentlich verkürzt würde, und damit auch wesentlich wirtschaftlicher als der Bau der geplanten S7 wäre. Diese Variante würde mit Sicherheit für Großwilfersdorf auch eine Entlastung für den lokalen bzw. regionalen Verkehr bringen; allerdings wurde diese Variante bei der Voruntersuchung anscheinend aus politischen Gründen nicht einmal in Betracht gezogen. Die geplante S7 bewirkt für Großwilfersdorf nur eine Entlastung für den Fernverkehr und für diesen ist eine Verlängerung der Fahrzeit um 36,101 Sekunden wohl als bedeutungslos einzustufen.

Bei einer Verschiebung des Knotens nach Norden wäre der Vorteil für den Lärmschutz insofern gegeben, als die LSM direkt am Fahrbahnrand der A2 errichtet werden könnten und nicht um die Breite der S7 davon entfernt. Zusätzlich wäre keine Unterbrechung durch die Kunstbauten gegeben. Damit würde sich die Wirksamkeit der LSM an der A2 wesentlich erhöhen. Ebenso würde die S7-Anbindung weiter nördlich früher bereits 1-3m unter Niveau in die A2 einmünden, wodurch sich ein natürlicher Lärmschutz in Ortsnähe ergibt. Durch den größeren Abstand der S-7 Brücken über die A2 vom Ort wäre der S7-Lärm ebenfalls geringer. Auch der Baustellenlärm für die Brücken wäre in Ortsnähe geringer.

Die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ lehnt daher den Sachverständigen DI Flitzer erneut ab, da aufgrund der umfassend dargestellten Bedenken an der Richtigkeit seines Gutachtens wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, seine volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen (§ 7 Abs.1 Z4 AVG).

Da seine Tätigkeit im gegenständlichen Verfahren hoheitlichem Handeln zuzurechnen ist, behält sich die Bürgerinitiative auch vor, eine auf oben dargelegte (und von DI Möhler bestätigten) Bedenken gestützte Sachverhaltsdarstellung den zuständigen Verfolgungsbehörden zwecks Überprüfung auf strafrechtliche Relevanz (Missbrauch der Amtsgewalt) zu übermitteln.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr verwies in diesem Zusammenhang auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und die dort beschriebenen Maßnahmen und Kontrollen.

Diese Maßnahmen wurden als Auflagen in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Zur Ergänzung des TGA Nr. 03, Erschütterungen und Sekundärschall, aufgrund der Herausgabe der neuen ÖNORM S 9012 (2010/02)

Die Bürgerinitiative brachte im Zusammenhang mit der Herausgabe der neuen ÖNorm vor, dass den Erfordernissen des Verkehrs und der Entlastung der Menschen in den Ortsdurchfahrten - auch durch Erschütterungen und Sekundärschall - auch durch kleinräumige Umfahrungen, Fahrbahnverbreiterungen, Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkungen, Ausbau des öffentlichen Verkehrs und anderer Verkehrsträger entsprochen werden könne. Überdies haben im Falle einer gesundheitlichen Beeinträchtigung der Bewohnerinnen der Ortsdurchfahrten die Behörden aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen (§ 43 StVO) verkehrsbeschränkende Maßnahmen anzuordnen, was bisher nicht geschehen ist.

Zudem wird in der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Herbst 2010 durchgeführten Evaluierung der geplanten Bundesstraßenbauvorhaben als Kriterium für den Bau der Fürstenfelder Schnellstraße S7 die Entlastung der Bevölkerung in den Ortsdurchfahrten mit gerade 2 (in Worten: zwei) Prozent bewertet, sodass die Aussage des Sachverständigen DI Dr. Wolfgang Unterberger in seinem Gutachten „ERGÄNZUNG TEILGUTACHTEN - Nr. 03 Erschütterungen & Sekundärschall“: „Daher ergibt sich bei Anwendung der neuen ÖNorm eine deutlichere Darstellung der Verbesserung der Immissionssituation durch die Umsetzung des Vorhabens.“ in Hinblick auf die von der Behörde selbst vorgegebenen minimale Bedeutung der Entlastung der Bevölkerung in den Ortsdurchfahrten dieses Kriterium relativiert wird.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und die dort beschriebenen Maßnahmen und Kontrollen und führte weiters aus, dass die Trasse der S 7 das Ergebnis einer Variantenentwicklung und Vorauswahl sowie einer NKU war. In das Trassenauswahlverfahren wurden kleinräumige Umfahrungen, Fahrbahnverbreiterungen und ähnliche Ausbauten am Bestand deshalb nicht aufgenommen, weil bereits zum Analysezeitpunkt Überschreitungen der Kapazitätsgrenze bei der Umfahrung Altenmarkt bestanden. Außerdem stellen diese im Hinblick auf ihre Ausbau- und Entwurfsparameter (keine Kreuzungsfreiheit, beiderseitige Zufahrten, Sichtbehinderungen, Radfahrer und Fußgänger in Längs- und Querrichtung usw.) keine Alternative zu einer Schnellstraße dar.

Für Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkungen als Maßnahmen auf Basis der durch die StVO eingeräumten Möglichkeiten (z.B. § 43 StVO) ist die Verkehrsbehörde zuständig. Bei Einschränkungen des Verkehrs auf länderübergreifenden nationalen bzw. internationalen Straßenzügen ist mit Einsprüchen zu rechnen. Bei Verkehrsbeschränkungen nach StVO sollten gleichwertige oder bessere Alternativrouten zur Verfügung stehen.

Im Zuge der Erstellung des Teilgutachtens „Verkehr und Verkehrssicherheit“ wurden auch die im EP dargestellten Kompensationsmöglichkeiten durch den öffentlichen Verkehr (Bus- und Schienenverkehr) geprüft und festgestellt, dass das Verlagerungspotential im Personen- und Güterverkehr so gering ist, dass die prognostizierte Verkehrszunahme auf der Achse Riegersdorf - Fürstenfeld - Heiligenkreuz kaum beeinflusst wird.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Erschütterungen äußerte sich dahingehend, dass im Fachbereich Erschütterungen und Sekundärschall Grenzwerte verlangt werden, die auf den Schutz des Wohlbefindens des Menschen abzielen (ÖNORM S 9012 (2010/02)). Diese Werte liegen weit unter Werten, wo eine Gesundheitsgefährdung des Menschen vorliegt. Solche (ge-

sundheitsrelevante) Werte werden z.B. in der VOLV angegeben. Die Nichtanordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen nach § 43 StVO durch die Behörden steht daher in keinem Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeit des Vorhabens oder der Beurteilung des IST-Zustandes.

Bei der Schilderung der „deutlicheren Entlastung“ handelt es sich um einen Vergleich der beiden ÖNORMen. Etwas vereinfacht gesagt arbeitet die „alte“ ÖNORM S 9012 mit Durchschnittswerten. Daher schlugen sich Änderungen in den Verkehrszahlen, ob nun Steigerungen oder Abminderungen, kaum oder gar nicht in der Beurteilung nieder (der Mittelwert von 1000 LKW Fahrten ist der gleiche wie der von 1200 LKW Fahrten oder 800 LKW Fahrten – außer es ändert sich der Fahrzeugmix). Daher konnte die alte ÖNORM S 9012 Entlastungen oder Belastungen nicht immer ausreichend beschreiben.

In der neuen ÖNORM S 9012 erfolgt eine Bewertung über „Dosiswerte“, wo jedes Fahrzeug eine „Dosis“ zur Gesamtbeurteilung beiträgt. Daher schlugen sich auch kleine Veränderungen im Verkehr in einer Veränderung (hier: einer Reduktion) des Beurteilungswertes nieder.

Zur Gutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume zum ergänzenden Vorbringen der Umweltschutzorganisation Burgenland

Nach Ansicht der Bürgerinitiative ist die gutachterliche Stellungnahme nicht geeignet, die Bedenken der Landesumweltschutzorganisation Burgenland vom 08.10.2009, denen sich die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ als Partei vollinhaltlich anschließt, auszuräumen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume verwies darauf, dass der Vorwurf, die Bedenken seien nicht ausgeräumt, im Einwand nicht näher begründet wurde. Daher verwies der Sachverständige erneut summarisch auf die abgegebene gutachterliche Stellungnahme zum ergänzenden Vorbringen der Landesumweltschutzorganisation Burgenland (siehe dazu Punkt V.2.2 des gegenständlichen Bescheides) sowie die diesbezügliche Beantwortung im Punkt VI.2.1 des gegenständlichen Beschiedes. Die entsprechenden Punkte sind nach Auffassung des Sachverständigen ausreichend behandelt.

Zur gutachterlichen Stellungnahmen der Sachverständigen für die Fachgebiete Forstwirtschaft, Tiere, Pflanzen und Lebensräume sowie Wildökologie und Jagd zu den Schlägerungen im Trassenbereich

Den ergänzenden Gutachten (Forstfachliche Stellungnahme zu Schlägerungen 2009/2010, Naturschutzfachliche Stellungnahme zu Schlägerungen 2009/2010, Wildökologische Stellungnahme zu Schlägerungen 2009/2010) sei zu entnehmen, dass Grundlage ihrer Erstellung der von der Asfinag Baumanagement GmbH verfasste Arbeitsplan Waldmaßnahmen, Stand 10.6.2010, Blatt A - F, war, der auf Grund der bis zu diesem Zeitpunkt vorgenommenen Schlägerungen im Trassenbereich der geplanten S7 erstellt worden war.

Seit diesem Zeitpunkt sei es (bis heute) zu weiteren Schlägerungen und Entfernung von Wurzelstöcken aus dem Erdreich im Trassenbereich der geplanten S7 gekommen, einerseits durch die Schaffung neuer Kahlschläge als auch durch das Entfernen von Bäumen zwischen bereits bestehenden Kahlfeldern, sodass die in den Gutachten erfolgten Schlussfolgerungen mangels ausreichenden aktuellen Befundes als unzureichend und überholt anzusehen und aus diesem Grunde nicht als Verfahrensgrundlage geeignet sind. Dazu wird auf die vorgelegten Lichtbilder (Beilagen 4, 5, 6, 7, 8) verwiesen.

Ausdrücklich als Verfahrensmangel wird gerügt, dass bei der Durchführung des Ortsaugenscheins am 17.5.2011 wohl Vertreter der Projektwerberin Asfinag Baumanagement GmbH anwesend waren, dem Vertreter der von knapp tausend Personen unterstützten Bürgerinneninitiative „Allianz gegen die S7“ gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 jedoch nicht. Die - wie sich aus den Ergänzungsgutachten deutlich ergibt - mangelhafte Beweisaufnahme hätte dadurch verhindert werden können.

Die Bürgerinitiative stellte daher den Antrag, neuerlich einen Ortsaugenschein unter Beiziehung des Vertreters der Bürgerinneninitiative „Allianz gegen die S7“ in den von den Schlägerungen betroffenen Bereichen im Edelsee- und Schröttenwald bzw. in Rudersdorf-Dobersdorf durchzuführen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft verwies darauf, dass im Rahmen der Beweisaufnahme die gesamte Trasse vom unterfertigten Sachverständigen begangen wurde. Die Ergebnisse der Befundaufnahme hängen nicht von den bei der Begehung allfällig anwesenden Personen ab. Eine Beiziehung von Vertretern der Bürgerinitiative hätte das Ergebnis aus fachlicher Sicht in keiner Weise beeinflusst. Eine mangelhafte Beweisaufnahme liegt nicht vor.

Zur aktuellen Situation im Bereich der S 7-Trasse wurde durch den Sachverständigen im Auftrag der UVP-Behörde am 23. Juni 2011 eine Besichtigung der S 7-Trasse vorgenommen. Im steirischen Teil der Trasse war auch der Leiter der Bezirksforstinspektion Hartberg-Fürstenfeld, OFR DI Franz Hippacher, bei der Trassenbesichtigung anwesend. Dabei wurde folgendes festgestellt:

Gegenüber dem Erhebungsstand vom Mai 2010 waren 6 weitere Schlagflächen festzustellen, die jeweils kleiner als 0,1 ha bzw. in einem Fall kleiner als 0,15 ha waren. Weiters wurden im Bereich der bisherigen Fällungsflächen einzelne Schadholzaufarbeitungen (Windwürfe, Käferholz) festgestellt.

Im Einzelnen wurden gegenüber dem Erhebungsstand 2010 folgende neue Schlägerungsflächen festgestellt:

1.) Edelseewald - Marbach: Es handelt sich um eine frische Schlagfläche kleiner 0,1 ha nördlich des Forstweges vom Fuchsberg zum Marbachgraben. Die ehemalige Bestockung bestand aus einem Fichten-Stangenholz mit einzelnen Hainbuchen, Birken und sonstigem Laubholz, wie anhand von frischen Stöcken und Schlagabraum festzustellen war.

2.) Edelseewald - Jagdhütte: Es handelt sich um eine frische Schlagfläche kleiner 0,05 ha im Nahbereich einer Jagdhütte südlich des Forstweges, der nördlich der geplanten S7-Trasse zwischen der Straße Großwilfersdorf - Lindegg und der Straße Großwilfersdorf - Jobst verläuft. Die ehemalige Bestockung bestand aus einem Fichten-Kiefern-Baumholz, wie anhand von frischen Stöcken und Schlagabraum festzustellen war. In diesem Bereich waren auch einzelne Windwürfe festzustellen.

3.) Edelseewald - Forststraße: Es handelt sich um eine frische Schlagfläche kleiner 0,1 ha im Nahbereich nördlich des Forstweges, der südlich der geplanten S7-Trasse östlich Straße Großwilfersdorf - Jobst verläuft. Die ehemalige Bestockung bestand aus einem Fichten-Kiefern-Baumholz, wie anhand von frischen Stöcken und Schlagabraum festzustellen war. In diesem Bereich waren auch einzelne frische Windwürfe festzustellen.

4.) Commendewald - Straße nach Jobst: Es handelt sich um Vergrößerung einer im Jahr 2010 durchgeführten Schlägerung östlich der Straße Altenmarkt - Jobst; die Fläche ist kleiner als 0,1 ha. Die ehemalige Bestockung bestand aus einem Fichten-Kiefern-Baumholz, wie anhand von frischen Stöcken und Schlagabraum festzustellen war.

5.) Commendewald - Speltenbach: Es handelt sich um Vergrößerung einer im Jahr 2010 durchgeführten Schlägerung nördlich von Speltenbach; die Fläche ist kleiner als 0,15 ha. Die ehemalige Bestockung bestand aus einem Fichten - Stangen- bis Baumholz mit einzelnen Kiefern und Laubhölzern, wie anhand von frischen Stöcken und Schlagabraum festzustellen war. An liegendem Schadholz war Käferbefall festzustellen.

6.) Rudersdorf / Schulterriegel - Talquerung Greutern: Es handelt sich um eine frische Schlagfläche kleiner 0,1 ha im Bereich des südwestlichen Waldrandes des Waldbestandes im Bereich Schulterriegel - Greutern südöstlich von Rudersdorf. Die ehemalige Bestockung bestand aus einem Eichen-Hainbuchen-Kiefern-Mischbestand, wie anhand von frischen Stöcken und Schlagabraum festzustellen war.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich gegenüber dem Stand der fachlichen Stellungnahme im Jahr 2010 keine relevanten Veränderungen ergeben haben. Die zusätzlichen Fällungen auf 6 Kleinflächen (insgesamt max. 0,5 ha) sowie die punktuellen Fällungen von Einzelbäumen und Aufarbeitungen von Windwürfen und Käferholz verändern die Schlussfolgerungen der forstfachlichen Stellungnahme zu den Schlägerungen 2009/2010 in keiner Weise. Festzuhalten ist weiters, dass auch im Juni 2011 keine Rodungen im forstrechtlichen Sinne (und daher aus forstfachlicher Sicht keine Baufeldfreimachung) im Bereich der S 7 - Trasse festgestellt werden konnte.

Die seinerzeitige Stellungnahme vom Juli 2010 wird vom Sachverständigen für das Fachgebiet Forstwirtschaft daher in vollem Umfang aufrechterhalten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume stellt in diesem Zusammenhang fest, dass zur Beurteilung der aktuellen Situation durch den SV für das Fachgebiet Forstwirtschaft im Auftrag der Behörde am 23. Juni 2011 eine Besichtigung der S7-Trasse vor-

genommen wurde. Demnach waren gegenüber dem Erhebungstand vom Mai 2010 6 weitere Schlagflächen festzustellen, die jeweils kleiner als 0,1 ha bzw. in einem Fall kleiner als 0,15 ha waren. Summarisch betrug die Größe der neuen Schlagflächen max. 0,5 ha.

Weiters wurden im Bereich der bisherigen Fällungsflächen einzelne Schadholzaufarbeitungen (Windwürfe, Käferholz) festgestellt. Die zentralen gutachterlichen Schlussfolgerungen, u. a. dass die beschriebenen Schlägerungen aus naturschutzfachlicher Sicht als Teil der Baufeldfreimachung einzustufen sind, werden aufrechterhalten. Zur Beurteilung möglicher artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände im Land Burgenland wird ergänzend auf einen späteren Punkt der Beantwortung dieser Stellungnahme verwiesen. Der geringe Umfang zusätzlicher Schlägerungen, wie vom SV für das Fachgebiet Forstwirtschaft bei der o. g. weiteren Begehung festgestellt, ist nicht geeignet, die bisherige Bewertung als unzureichend oder überholt einzustufen und stellt die im Rahmen des UVP-Verfahrens erarbeitete Einlage 5.2 aus Sicht des Fachgebietes nicht in Frage. Insbesondere sind aus Sicht des Sachverständigen die Auswirkungen der Schlägerungen weder qualitativ noch quantitativ als so gravierend einzuschätzen, dass diese die Lebensraumfunktionen im Waldverbund insgesamt in Frage stellen könnten oder der vorgesehenen Maßnahmenkonzeption grundsätzlich entgegenstehen würden, wie bereits dargestellt (Einlage 5.2) allerdings mit bestimmten Einschränkungen zu einzelnen Maßnahmen. Ergänzend sei darauf verwiesen, dass im Rahmen der Naturschutzrechtlichen Verfahren in den beiden Bundesländern von Seiten des Sachverständigen eine aktuelle Vorlage / Bilanzierung zu Schlägerungen gefordert wird und in Folge lokale Anpassungen von Maßnahmen notwendig sein können.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd hielt abschließend fest, dass die Veränderungen im Lebensraum der Wildtiere durch die getätigten Schlägerungen in Anbetracht der Größe der Streifgebiete der jagdbaren Wildtiere so lokal und klein sind, dass sich daraus keine geänderte Sachlage ergibt und Befund wie Gutachten samt notwendigen Maßnahmen vollinhaltlich aufrecht bleiben.

Zu den ergänzenden Gutachten „Forstfachliche Stellungnahme zu Schlägerungen 2009/2010“, „Wildökologische Stellungnahme zu Schlägerungen 2009/2010“ und „Naturschutzfachliche Stellungnahme zu Schlägerungen 2009/2010“

Im Hinblick auf die Schlägerungen 2009/2010 im Bereich der Trasse brachte die Bürgerinitiative folgende umfassende Stellungnahme vor:

Grundsätzliche Stellungnahme und Antragstellung zu den von der Projektwerberin Asfinag Bau Management GmbH veranlassten Schlägerungen im Edelsee- und Schrötenwald bzw. im Bereich Rudersdorf-Dobersdorf:

Die vorgenommenen Schlägerungen sind ausschließlich auf das Verhalten der Projektwerberin Asfinag Bau Management GmbH zuzuführen. Die in den Ergänzungsgutachten enthaltene Formulierung „Nach Aussage der Projektwerberin sowie der Vertreter der Bezirksforstinspektion Fürstenfeld erfolgten die Schlägerungen durch die jeweiligen Waldeigentümer.“ verschleiert der Öffentlichkeit gegenüber geradezu in Verfälschungsabsicht - es musste sowohl der UVP-Behörde als auch den Sachverständigen bei pflichtgemäßer amtswegiger Sachverhaltsermitt-

lung ohne weiteres möglich sein, die Ursache der durchgeführten Schlägerungen zu ergründen - den tatsächlichen Sachverhalt, der sich aus der „Bürgerinitiative Allianz gegen die S7“ vorliegenden Urkunden (die auch von der Projektwerberin Asfinag Baumanagement GmbH im Rahmen ihrer Mitwirkungspflicht am Verfahren von der Behörde jederzeit abgefordert hätten werden können) zweifelsfrei wie folgt darstellen lässt:

Die Projektwerberin Asfinag Bau Management GmbH hat in der Steiermark und im Burgenland mit Grundstückseigentümern unter Beiziehung einer Rechtsanwältin/ eines Rechtsanwaltes Grundeinlöseübereinkommen, deren Textierung ausschließlich von der Projektwerberin vorgenommen wurde, zum Erwerb von Liegenschaften durch die Republik Österreich für die Errichtung der geplanten Fürstenfelder Schnellstraße S7 abgeschlossen. Dies bereits zu einem vor Durchführung der öffentlichen mündlichen Verhandlung im gegenständlichen Verfahren gelegenen Zeitpunkt.

Punkt „II. Beanspruchung und Ablöse“ dieser Grundeinlöseübereinkommen hat - soweit hier von Bedeutung - folgenden Wortlaut:

„Der/die Verkäufer/in überträgt die nach Punkt II. einzulösenden Grundflächen gemäß beiliegendem Grundeinlöseplan, in dem gegebenenfalls vereinbarte Ergänzungen eingetragen wurden, an die Käuferin. Dieser Grundeinlöseplan sowie das Gutachten des Sachverständigen sind integrierender Bestandteil des gegenständlichen Übereinkommens. Die Käuferin übernimmt diese Grundflächen zu den oben angeführten Ablösebeträgen gemäß Punkt II. in das Eigentum des Bundes, Bundesstraßenverwaltung, bzw. soweit es sich um Restflächen handelt, in das Eigentum der Asfinag.“

Punkt „IX. Grundbuchsangelegenheiten“ dieser Grundeinlöseübereinkommen hat folgenden Wortlaut:

„Die Herstellung der Grundbuchsordnung einschließlich der von der Käuferin für erforderlich gehaltenen Anmerkung der Rangordnung für die beabsichtigte Veräußerung wird durch die Käuferin auf deren Kosten veranlasst. Sollte die Herstellung der Grundbuchsordnung vor Ablauf der Rechtswirksamkeit der angemerkten Rangordnung nicht möglich sein, verpflichtet sich der/die Verkäufer/in, auf Verlangen der Käuferin spätestens einen Monat vor Ablauf der Rangordnung ein neuerliches Anmerkungs-gesuch zu unterfertigen. Der/die Verkäufer/in verpflichtet sich ausdrücklich, sämtliche für die Verbücherung notwendigen Urkunden den Erfordernissen des Grundbuchsgesetzes entsprechend gegen Kostenersatz zu unterfertigen.“

Punkt „XXIV. Sonstige Vereinbarungen“ dieser Grundeinlöseübereinkommen hat folgenden Wortlaut:

„Dem/der Verkäufer/in wird die Bewirtschaftung der eingelösten Grundflächen bis zum Beginn der Bauarbeiten bzw. vorausgehend notwendiger Vorarbeiten gestattet, längstens jedoch bis zum 31.7.2010. Die Schlägerung des auf den beanspruchten Waldflächen stehenden Holzes hat bis zum 31.3.2010 zu erfolgen. Der Holzbestand auf den miteingelösten Restflächen darf jedoch nicht geschlägert werden.“

Nachdem die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ bereits während der öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 16. bis 20.9.2009 auf Schlägerungen im Trassenbereich der geplanten S7 (im Burgenland) hingewiesen hatte, verfasste die Projektwerberin Asfinag Bau Management GmbH am 22.9.2009 ein Schreiben an die Verkäufer/innen mit dem Titel „Wichtige Information an alle Grundeigentümer betreffend die Schlägerung des Baumbestandes im Trassenbereich der S7“. Neben einem Hinweis auf die Bewilligungspflicht für Fällungen nach dem Forstgesetz 1975 enthielt dieses Schreiben nachstehende Formulierung:

„Da wir mit einer Bescheid-Ausstellung nicht vor Anfang 2010 rechnen, wird der im Punkt XXIV. des Grundeinlöse-Übereinkommens festgesetzte Termin für die Fällung des Baumbestandes mit 30.10.2010 neu festgesetzt.“

Mit undatiertem Schreiben (das Begleitschreiben des Rechtsanwaltes Dr. Peter Griss war mit 4.8.2010 datiert) der Asfinag Bau Management GmbH mit dem Titel „Wichtige Information an alle Grundeigentümer betreffend die Schlägerung des Baumbestandes im Trassenbereich der S7 Abschnitt West“ informierte diese neuerlich die Grundeigentümer über die Bewilligungspflicht für Fällungen nach dem Forstgesetz 1975 und teilte mit:

„Der UVP-Bescheid für die S7 liegt zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht vor, sodass das Nichtbeachten dieser Vorgangsweise einen verwaltungsstrafrechtlichen Tatbestand darstellt, der von der zuständigen Forstbehörde (in diesem Fall die Bezirkshauptmannschaft) zu ahnden ist. Nach Vorliegen des UVP-Bescheides für die S7 wird die Asfinag eine angemessene Frist für die Fällung des Baumbestandes bekannt geben. Der in Punkt XXIV. des abgeschlossenen Grundeinlöse-Übereinkommens festgelegte Termin ist daher vorerst hinfällig.“ (Beilagen 1, 2, 3)

Aus diesen Urkunden ergibt sich somit zweifelsfrei, dass die Projektwerberin Asfinag Bau Management GmbH, von der die Textierung der Grundeinlöseübereinkommen stammt, den jeweiligen Eigentümern von Waldgrundstücken die zivilrechtliche Verpflichtung (... hat bis zum 31.3.2010 zu erfolgen ...) auferlegt hat, die - in der Folge vorgenommenen - Schlägerungen durchzuführen. Damit ist diese Vornahme von Schlägerungen der Waldgrundstücke eindeutig der Willenssphäre der Projektwerberin Asfinag Bau Management GmbH zuzuordnen und die in den Ergänzungsgutachten von den Sachverständigen gewählte Formulierung „Nach Aussage der Projektwerberin sowie der Vertreter der Bezirksforstinspektion Fürstenfeld erfolgten die Schlägerungen durch die jeweiligen Waldeigentümer.“ zumindest um die Aussage zu ergänzen, dass die jeweiligen Waldeigentümer „aufgrund einer ihnen von der Projektwerberin Asfinag Bau Management GmbH vertraglich auferlegten Rechtspflicht gehandelt haben.“

Nun stellen die ursprünglich nicht gefällten Waldbestände im Edelseewald, im Schröttenwald und östlich von Rudersdorf für verschiedene Fachbereiche in der Umweltverträglichkeitserklärung der Projektwerberin Asfinag Bau Management GmbH die Grundlage einer Bewertung unter verschiedenen fachlichen und rechtlichen Aspekten dar; sie sind allerdings ab dem Zeitpunkt des verfahrenseinleitenden Antrages im gegenständlichen UVP-Verfahren auf Erlassung eines teilkonzentrierten Genehmigungsbescheides gemäß § 24 Abs.1 UVP-G 2000 in Verbindung mit § 24 h Abs.1 UVP-G 2000, § 4 Abs.1 Bundesstraßengesetz 1971, § 17 Forstgesetz 1975, und §

7 Abs.1 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz für das Bundesstraßenbauvorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West (16.5.2008) auch Beweismittel im Sinne verwaltungsbehördlicher Verfahrensvorschriften, insbesondere des UVP-G 2000 und des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes. (So § 46 AVG: „Als Beweismittel kommt alles in Betracht, was zur Feststellung des maßgebenden Sachverhaltes geeignet und nach der Lage des einzelnen Falles zweckdienlich ist“).

Spätestens ab dem Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages samt Beilagen (Schreiben vom 16.5.2008 der Projektwerberin Asfinag Bau Management GmbH) bei der zuständigen Behörde, dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, konnte die Projektwerberin Asfinag Bau Management GmbH keine Verfügungen über die für das Vorhaben benötigten Grundstücksflächen insoweit treffen, als es dadurch zu einer Beseitigung von Beweismitteln im Verfahren kommen konnte.

Die den Parteien des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens, für welches subsidiär die Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes gelten, eingeräumten Rechte einer Beteiligung am Verfahren konnten und können nur dann in rechtsstaatlich korrekter Weise ausgeübt werden, wenn bis Erlassung der rechtskräftigen Endentscheidung die für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit maßgebenden Sachverhalte auf der Grundlage des bei der Behörde eingereichten (oder aber später modifizierten) Vorhabens auch von den Parteien (natürlich auch von der Behörde) erhoben, bewertet und argumentativ in das Ermittlungsverfahren eingebracht werden können.

Von einer Projektmodifikation durch die zwischenzeitlich erfolgten Schlägerungen kann im gegenständlichen Fall jedoch nicht gesprochen werden, als es sich dabei ja nicht um eine Abänderung des seinerzeit eingereichten Vorhabens im technischen und rechtlichen Sinn handelt, sondern um die unzulässige Vorwegnahme einer „Baufeldfreimachung“ (Siehe Ergänzungsgutachten Trautner), die ausschließlich von der Projektwerberin Asfinag Bau Management GmbH im Rahmen der den Grundeigentümern vertraglich überwundenen „Schlägerungspflicht“ zu verantworten ist und keinesfalls den Parteien des Verfahrens zum Nachteil gereichen kann.

Die Parteienrechte stellen sich nicht bloß als Verfahrensrechte im eigentlichen Sinn dar, sondern beinhalten implizit die Möglichkeit, in der Sache selbst auf Grund eigener Wahrnehmungen oder - allenfalls - aufgrund von ihnen in Auftrag gegebenen Gutachten inhaltlich zum Vorbringen der Projektwerberin Stellung zu nehmen.

So hat die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ vor Durchführung der öffentlichen mündlichen Verhandlung Dipl.Ing. Robert Unglaub, allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger, beauftragt, ein eine gutachterliche Stellungnahme zu den Auswirkungen auf europarechtlich streng geschützte Tierarten aufgrund der damals bestehenden Sach- und Rechtslage zu erstatten; dessen inhaltliche Relevanz für das Verfahren (aber auch die finanziellen Aufwendungen hierfür - die „Allianz gegen die S7“ behält sich ausdrücklich die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen gegen die Asfinag Bau Management GmbH vor) wurde durch das Verhalten der Projektwerberin im Rahmen der den Grundeigentümern vertraglich überwundenen „Schlägerungspflicht“ unterlaufen und somit die Parteienrechte (formell und materiell) der Bür-

gerinitiative „Allianz gegen die S7“ (aber auch die Rechte der Behörde zur amtswegigen Ermittlung des Sachverhaltes und der übrigen Parteien an inhaltlicher Geltendmachung ihres Verfahrensstandpunktes) vorsätzlich beeinträchtigt und -auf der Grundlage des eingereichten Vorhabens - zunichte gemacht, da eine inhaltliche Überprüfung des Vorbringens in der Umweltverträglichkeitserklärung und die fachliche Auseinandersetzung damit nicht mehr möglich ist.

Darüber hinaus sind die Parteienrechte nicht nur Selbstzweck, sondern sollen durch geeignetes, auf vorhandene Beweismittel gestütztes Vorbringen und - allenfalls - darauf beruhenden Gutachten einer Verbreiterung der Entscheidungsgrundlage dienen, die es der Behörde ermöglicht, eine möglichst sachgerechte und in ihren Nebenbestimmungen konkrete Entscheidung auf der Grundlage des eingereichten Vorhabens unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften im UVP-G 2000 und in den anzuwendenden Materienverfahren zu treffen; § 5 Abs. 6 UVP-G 2000 spricht von geeigneten Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschreibungen, die es erlauben, die Umweltverträglichkeit eines Vorhabens zu sichern.

Das gegenständliche Vorhaben kann allerdings durch die angeführten Nebenbestimmungen nicht mehr „umweltverträglich“ gestaltet werden, da durch die erfolgte Beseitigung von Beweismitteln, deren schuldhafte (die Unterdrückung von Beweismitteln in einem behördlichen Verfahren ist eine strafbare Handlung gemäß § 295 Strafgesetzbuch; dies gilt nicht nur für den unmittelbaren Täter, sondern auch für jeden, der einen anderen dazu bestimmt, sie auszuführen - § 12 Strafgesetzbuch) Veranlassung ausschließlich in der Sphäre der Projektwerberin Asfinag Bau Management GmbH zu finden ist, ein rechtsstaatlich korrektes Verfahren durch die rechtswidrige Vereitelung von bereits getätigten oder in der Zukunft zu tätigenen Verfahrenshandlungen der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ in der (mangels Beweismittel und darauf aufbauender Sachverhaltsermittlung und Gutachtenserstellung) auf der Grundlage des eingereichten Vorhabens nicht mehr möglich ist.

Es ist daher durch das Ausschalten der Beweisgrundlage in einem für die Frage der Umweltverträglichkeit des Vorhabens in nach europarechtlich und innerstaatlich wichtigen Vorschriften für den Artenschutz bei einem sich räumlich über ca. 14 Kilometer erstreckenden Vorhaben mit Schlägerungen zwischen 70 % und 100 % des Waldbestandes in einem Bereich von etwa 5.500 Metern ein an das Legalitätsprinzip gebundenes UVP-Verfahren nicht mehr weiter durchführbar und somit der Antrag Projektwerberin Asfinag Bau Management GmbH gemäß § 5 Abs.6 UVP-G 2000 sofort abzuweisen.

In diesem Zusammenhang stellte die Bürgerinitiative mehrere Antr[ä](a)ge und zwar auf:

umgehende Abweisung des Antrages der Projektwerberin Asfinag Bau Management GmbH gemäß § 5 Abs. 6 UVP-Gesetz

umgehende Anzeige an die Kriminalpolizei oder die Staatsanwaltschaft im Sinne des § 78 Strafprozessordnung, da durch die von der Projektwerberin Asfinag Bau Management GmbH veranlassten Schlägerungen im Trassenbereich des Vorhabens Fürstenfelder Schnellstraße S7, Abschnitt West, der Verdacht besteht, Beweismittel eines beim Bundesministerium für Verkehr,

Innovation und Technologie anhängigen verwaltungsbehördlichen Verfahrens, über die die Projektwerberin Asfinag Bau Management GmbH nach Antragstellung nicht oder nicht allein verfügen durfte, vernichtet, beschädigt oder unterdrückt hat (§ 295 StGB) und

umgehende Einleitung eines verwaltungsbehördlichen Strafverfahrens gemäß § 45 Z 1 UVP-G 2000, da durch die von der Projektwerberin Asfinag Bau Management GmbH veranlassten Schlägerungen im Trassenbereich des Vorhabens Fürstenfelder Schnellstraße S7, Abschnitt West, dem beantragten Vorhaben zuzuordnende Baufeldfreimachungen und somit Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgten.

Überdies stellte die Bürgerinitiative die Nachvollziehbarkeit und Schlüssigkeit der getroffenen Schlussfolgerungen der Sachverständigen DI Kühnert, Jürgen Trautner und DI Dr. Andreas Kranz in Frage, da durch eine von einem Sachverständigen in einem behördlichen Verfahren zu erwartende gewissenhafte Befunderhebung (z.B. durch Befragung von Eigentümern von Waldgrundstücken) die tatsächlichen Vorgänge rund um die vorgenommenen Schlägerungen aufgeklärt hätten werden können.

Für den Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft bestand und besteht kein Grund, die Angaben der zuständigen amtlichen Forstaufsichtsorgane (Vertreter der Bezirksforstinspektion) – nämlich, dass die Schlägerungen von den Waldeigentümern durchgeführt wurden - anzuzweifeln. Allfällige zivilrechtliche Vereinbarungen mit Dritten entbinden den Waldeigentümer auch nicht von seinen Verpflichtungen hinsichtlich der Einhaltung forstgesetzlicher Bestimmungen. Eine Befragung der Eigentümer wurde daher aus fachlicher Sicht für nicht erforderlich erachtet.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume wies den Vorwurf des Gebrauchs einer den wahren Sachverhalt verschleiern, verkürzten Formulierung im betreffenden Ergänzungsgutachten im UVP-Verfahren, zurück. Für eine Verschleierung gibt es schon deshalb keinerlei Anhaltspunkt, weil bereits durch die Lage der Schläge offenkundig ist, dass die Schlägerungen im Kontext des Projektes S 7 erfolgten und der Sachverständige ausdrücklich die Verantwortungsfrage der Projektwerberin anspricht bzw. zudem eine Einstufung der Schlägerungen als Teil der Baufeldfreimachung aus naturschutzfachlicher Sicht erfolgt (vgl. dazu Punkt V.5.1. des gegenständlichen Bescheides). Für die naturschutzfachliche Beurteilung war aus Sicht des Sachverständigen eine weiter gehende Klärung zu getroffenen vertraglichen Vereinbarungen nicht erforderlich. Die rechtliche Beurteilung ist letztlich durch die zuständige Behörde zu treffen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd führte schließlich aus, dass es im Zusammenhang mit wildökologischen wie jagdlichen Aspekten unerheblich ist, wie die Schlägerungen zustande gekommen sind. Es ist nicht erkenntlich wie dadurch die Nachvollziehbarkeit und Schlüssigkeit der getroffenen Schlussfolgerungen beeinflusst werden könnte.

Zur Forstfachlichen Stellungnahme zu Schlägerungen 2009/2010:

Die Bürgerinitiative brachte vor, die vom Sachverständigen DI Kühnert gezogene Schlussfolgerung „Die beschriebenen Schlägerungen sind aus forstfachlicher Sicht nicht als Baufeldfreima-

chung einzustufen. Als solche wäre nur die tatsächliche Rodung des Waldes, also die Entfernung der Wurzelstöcke, der Abtrag des Oberbodens etc. einzustufen. Derzeit liegt auf den fraglichen Flächen keine andere Verwendung von Waldboden als für Zwecke der Waldkultur vor. Gegen das Rodungsverbot des ForstG wurde daher nicht verstoßen.“ würden in klarem Widerspruch zu den Schlussfolgerungen des Sachverständigen Jürgen Trautner, der in einer der allgemeinen Lebenserfahrung entsprechenden Weise seine Schlussfolgerungen gezogen hat:

„Die projektbezogen veranlassten Schlägerungen sind - unabhängig von den Durchführenden sowie der forstfachlichen Beurteilung - aus naturschutzfachlicher Sicht als Teil der Baufeldfreimachung einzustufen. Die Entfernung der Baumbestände wird regelmäßig vor der nachfolgenden Rodung vorgenommen. Soweit dies in ursächlichem Zusammenhang mit dem Projekt vor dessen eigentlichem Baubeginn erfolgt, sind hierauf jedenfalls auch die naturschutzfachlich oder -rechtlich zwingenden Vorgaben und Voraussetzungen anzuwenden, die gesamthaft für das Projekt formuliert wurden.“

Dadurch und durch die vorgelegten Lichtbilder von den durchgeführten Schlägerungen im Edelsee- und Schröttenwald bzw. im Bereich Rudersdorf -Dobersdorf, die anlässlich eines Fluges am 12.04.2011 aufgenommen wurden und aus denen die Lokalisierung der Schlägerungen praktisch ausschließlich auf den Trassenverlauf der geplanten S7 zu ersehen ist, werde die Aussage des Sachverständigen DI Kühnert geradezu der Lächerlichkeit preisgegeben; insbesondere auch wegen falscher Feststellungen und Schlussfolgerungen hinsichtlich der Entfernung von Wurzelstöcken, weil der Vertreter der Bürgerinneninitiative „Allianz gegen die S7“ bereits am 25.04.2010 im Bereich von Schlägerungen im Edelseewald aus dem Boden entfernte Wurzelstöcke festgestellt und auch fotografiert hätte. Dies wird durch ein am 18.4.2011 aufgenommenes Foto bestätigt (Lichtbilder Beilagen 9 und 10).

Die „Allianz gegen die S7“ lehnt jedenfalls den Sachverständigen DI Martin Kühnert auch im Fachgebiet Forstwirtschaft ab. Unter Hinweis auf die oben umfassend dargestellten Bedenken an der Richtigkeit seines Gutachtens liegen wichtige Gründe vor, die geeignet sind, seine volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen (§ 7 Abs.1 Z4 AVG).

Da seine Tätigkeit im gegenständlichen Verfahren hoheitlichem Handeln zuzurechnen ist, behält sich die Bürgerinitiative auch vor, eine auf oben dargelegte Bedenken gestützte Sachverhaltsdarstellung den zuständigen Verfolgungsbehörden zwecks Überprüfung auf strafrechtliche Relevanz (Missbrauch der Amtsgewalt) zu übermitteln.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume hielt bezüglich der als Widersprüche gesehenen Aussagen der genannten Gutachter zunächst fest, dass forst- und naturschutzfachliche Aussagen (und auch eine rechtliche Bewertung vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Materiengesetze) des gleichen Sachverhaltes unterschiedlich ausfallen können. Dass es sich bei den Schlägerungen aus naturschutzfachlicher Sicht des Sachverständigen um einen Teil der Baufeldfreimachung handelt, wird auch aufrechterhalten. Die abschließende rechtliche Bewertung ist durch die Behörde zu treffen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft hielt die gutachterliche Schlussfolgerung, dass die die beschriebenen Schlägerungen aus forstfachlicher Sicht nicht als Baufeldfreimachung einzustufen sind, in vollem Umfang aufrecht. Hinweise auf eine Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur liegen bis dato nicht vor. Die von der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ mit Schreiben vom 28.04.2011 vorgelegten Fotos zeigen gefällte Bäume und einzelne entwurzelte Stämme, deren Wurzelteller teilweise aus der Erde ragen. Dabei handelt es sich augenscheinlich um Windwürfe; Hinweise auf eine Entfernung von Wurzelstöcken zum Zwecke einer Baufeldvorbereitung können aus diesen Fotos nicht abgeleitet werden. Ebenso ergab eine neuerliche Besichtigung der Trasse am 23.06.2011 keine Hinweise auf Rodungen im Sinne der forstrechtlichen Bestimmungen. Auch der Bezirksforstinspektion Hartberg - Fürstenfeld sind nach Aussage des Leiters DI Franz Hippacher keine Rodungen im Bereich der S7-Trasse bekannt.

Zur Naturschutzfachlichen Stellungnahme zu Schlägerungen 2009/2010:

In diesem Zusammenhang brachte die Bürgerinitiative folgendes vor:

Der Sachverständige Jürgen Trautner hält im Punkt 3 (BEWERTUNGEN FÜR DEN FACHBEREICH PFLANZEN, TIERE UND IHRE LEBENSÄRÄUME) Punkt 20 fest: „Im vorliegenden Fall vermögen die Schlägerungen qualitativ und quantitativ daher nach naturschutzfachlicher Beurteilung die Funktion des Waldverbandes als Lebensraum sowie die Maßnahmenkonzeption im Rahmen des Projektes nicht grundsätzlich in Frage zu stellen.“

Dies widerspricht nach logischen Grundsätzen die zu den nachfolgenden Punkten unter Punkt 3 (BEWERTUNGEN FÜR DEN FACHBEREICH PFLANZEN, TIERE UND IHRE LEBENSÄRÄUME) getroffenen Bewertungen:

Punkt 10: ... „Soweit dies in ursächlichem Zusammenhang mit dem Projekt vor dessen eigentlichem Baubeginn erfolgt, sind hierauf jedenfalls auch die naturschutzfachlich oder-rechtlich, zwingenden Vorgaben und Voraussetzungen anzuwenden, die gesamthaft für das Projekt formuliert wurden.“

Punkt 11: „Bereits mit der Entfernung von Bäumen wird zumindest für bestimmte Arten u. a. die Zerstörung oder Beschädigung von Lebensstätten verursacht (z. B. bei Höhlenbrütern). Im Hauptbrutzeitraum von Vogelarten ab März ist dabei zudem ein deutlich erhöhtes Risiko des Tötens von Individuen sowie der Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern zu erwarten. Sowohl in den Unterlagen der Projektwerberin wie auch im UV-TGA 06 (s. S. 64) wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass solche Maßnahmen außerhalb der Hauptbrutzeit von Vogelarten durchzuführen sind; hiervon wurde in der Sachverständigenbeurteilung auch ausgegangen.“

Punkt 12: „Um insgesamt eine naturschutzfachlich angemessene Behandlung zu erreichen und zudem den artenschutzrechtlichen Bestimmungen zu entsprechen, ist im UV-TGA 06 mit Maßnahme 06_18 festgelegt worden, dass bei Eingriffen - u. a. in Waldbestände - Maßnahmen, bei denen es sich um solche zur Sicherstellung einer kontinuierlichen ökologischen Funktionalität in

artenschutzrechtlicher Hinsicht handelt, so durchzuführen sind, dass sie zum Zeitpunkt des Eingriffs bereits wesentliche Funktionen erfüllen können. Es wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass dies bei der zeitlichen und organisatorischen Abwicklung des Projektes zu berücksichtigen ist."

Punkt 13: „Weder die in Pkt. 11 noch in Pkt. 12 genannten Maßgaben (soll wohl richtig heißen: Maßnahmen) wurden im Rahmen der projektbezogen(en) veranlassten Schlägerungen umgesetzt. Schlägerungen fanden stattdessen offenkundig teils innerhalb der Haupt-Vogelbrutzeit statt, Maßnahmen zur Sicherstellung einer kontinuierlichen ökologischen Funktionalität wurden bislang nicht umgesetzt."

Wenn die seinerzeit im Teilgutachten des UVP-Verfahrens (Stand Juni 2009) eingeforderten Maßnahmen nicht umgesetzt wurden und die seinerzeit bestätigte Umweltverträglichkeit des Vorhabens Fürstenfelder Schnellstraße S7 von der Umsetzung dieser Maßnahmen abhängig gemacht wurde, dann liegt ein unauflösbarer Widerspruch vor:

Entweder wurden durch die von der Projektwerberin Asfinag Bau Management GmbH veranlassten Schlägerungen im Trassenbereich der S7 die Bedingungen für eine Umweltverträglichkeit nicht erfüllt, oder aber - unter Zugrundelegung der in der „Naturschutzfachliche Stellungnahme zu Schlägerungen 2009/2010" geäußerten Schlussfolgerung (4 ZUSAMMENFASSENDE WÜRDIGUNG FACHBEREICH PFLANZEN, TIERE, LEBENSÄRÄUME Punkt 23), dass „...auch keine so gravierende Änderung der Situation gegeben (ist), dass dies zu Abänderungen im Rahmen des UV-G bzw. UV-TGA 06 führen müsste." war die ursprüngliche Begutachtung im Teilgutachten falsch.

Auszugehen wird jedoch davon sein, dass das zu einem Zeitpunkt, als die in Hinblick auf die Beseitigung von Beweismitteln im gegenständlichen Verfahren rechtswidrigen Schlägerungen noch nicht durchgeführt worden waren, somit bei gleicher Sachlage, wie in der Umweltverträglichkeitserklärung der Projektwerberin Asfinag Bau Management GmbH dargestellt, verfasste Teilgutachten 06 - Tiere, Pflanzen, Lebensräume vom Juni 2009 die Voraussetzungen der Umweltverträglichkeit 0 des Vorhabens deutlich - und für das gesamte Verfahren bindend - definiert hat.

Demnach wurde durch die rechtswidrigen Schlägerungen - ohne die vom Sachverständigen Jürgen Trautner eingeforderten Maßnahmen rechtzeitig zu setzen - die Umweltverträglichkeit des Vorhabens beseitigt. Jede andere Betrachtungsweise würde dazu führen, dass rechtsbrecherische Vorgangsweisen eines Projektwerbers durch in seine Sphäre fallende Veränderungen der sachlichen Grundlage während des UVP-Verfahrens „belohnt" werden und damit den Grundsätzen der rechtsstaatlichen Ordnung widersprechen.

Auch aus diesem Grund sei die Umweltverträglichkeit des Vorhabens Fürstenfelder Schnellstraße S 7 nicht gegeben.

Der Sachverständige Jürgen Trautner hätte auch festgehalten:

„In artenschutzrechtlicher Sicht kann für den burgenländischen Landesteil auf die Sonderbestimmung zur Land- und Forstwirtschaft des § 19 Burgenländisches Naturschutz- und Landschaftspflegegesetz verwiesen werden, die eine zeitgemäße und nachhaltige land- und forstwirtschaftliche Nutzung von den artenschutzrechtlichen Verboten freistellt.“

Dies sei falsch, denn die Bezug habende Gesetzesstelle lautet:

„§ 10. (1) Unbeschadet besonderer Regelungen nach den Bestimmungen dieses Gesetzes oder der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen und Bescheide bleiben Maßnahmen im Zusammenhang mit einer zeitgemäßen und nachhaltigen land- und forstwirtschaftlichen Nutzung von Grundstücken im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes durch die Bestimmungen der §§ 14, 15 a, 16 und 16 a und die auf Grund dieser Bestimmungen erlassenen Verordnungen mit Ausnahme der Regelung des § 14 Abs. 3 grundsätzlich unberührt, soweit hierbei geschützte Pflanzen und geschützte Tiere nicht absichtlich beeinträchtigt werden“
Nach der Judikatur des Europäischen Gerichtshofes ist der Terminus „absichtlich“ nicht mit dem österreichischen Begriff der „Absichtlichkeit“ oder „absichtlich“ im Sinne einer qualifizierten Form des Vorsatzes (wie z.B. im Strafgesetzbuch) gleichzusetzen, sondern bezieht sich lediglich auf die faktische Umsetzung von Handlungen, die an sich geeignet sind, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu erfüllen.

Eine zeitgemäße und nachhaltige land- und forstwirtschaftliche Nutzung (im Burgenland) kann daher bei korrekter europarechtlicher Auslegung der zitierten Gesetzesbestimmung auch durchaus eine Vollendung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände herbeiführen: dies ist im Falle der Schlägerungen im Bereich Rudersdorf - Dobersdorf auch unter Bedachtnahme auf die Feststellungen in „Naturschutzfachliche Stellungnahme zu Schlägerungen 2009/2010“ geschehen:

Punkt 7. „Die Schlägerungen haben sich nicht auf junge, naturschutzfachlich ggf. wenig bedeutende Baumbestände wie nadelholzdominierte Dickungen beschränkt. Vielmehr zeigen ein Vergleich mit der Bestandsaufnahme im Rahmen des Einreichprojektes und die Augenscheinnahme vor Ort, dass vielfach Bäume mit einem Brusthöhendurchmesser von > 30 cm, teilweise > 40 oder > 50 cm gefällt wurden, darunter auch im Gebiet - insbesondere im Edelseewald - unterdurchschnittlich vertretene Laubbäume. “

Punkt 8. Solchen Bäumen lt Punkt 6 kommt eine herausgehobene Bedeutung als geeignete Niststätten für Vogelarten bzw. potenzielle Quartiere für Fledermausarten und der langfristigen Entwicklung zu (v. a. im Hinblick auf das Baumhöhlenangebot). Konkret wurden auch Bäume mit größeren Baumhöhlen sowie Spechthöhlen gefällt, wie vor Ort festgesteift werden konnte.

Die Bürgerinneninitiative „Allianz gegen die S7“ werde jedenfalls den für die verwaltungsstrafrechtliche Verfolgung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen zuständigen Behörden den Sachverhalt der Schlägerungen im Edelsee- und Schröttenwald bzw. im Bereich Rudersdorf -Dobersdorf aufgrund der aktuell vorliegenden Unterlagen zur Kenntnis bringen und gesetzeskonformes Vorgehen einfordern.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume stellt in diesem Zusammenhang klar, dass für die Beurteilung, ob die Schlägerungen im UVP-Verfahren zu wesentlichen Änderungen führen, primär die fachliche Beurteilung dergestalt herangezogen wurde, ob Auswirkungen der Schlägerungen qualitativ oder quantitativ als so gravierend einzuschätzen sind, dass diese die Lebensraumfunktionen im Waldverbund insgesamt in Frage stellen könnten oder ob sie der vorgesehenen Maßnahmenkonzeption grundsätzlich entgegenstehen würden. Dies wurde aufgrund der einzelnen Ausführungen verneint. Dementsprechend wurde auch keine so gravierende Änderung der Ist-Situation gesehen, dass dies zu Abänderungen im Rahmen des UV-G bzw. UV-TGA 06 führen müsste und die Bewertung aufrechterhalten. Maßnahmenmodifikationen in den naturschutzrechtlichen Verfahren bleiben vorbehalten.

Die aus artenschutzrechtlichem Hintergrund resultierende Vorgabe des vorgezogenen Funktionserhaltes ist aber für bereits vorgenommene Schlägerungen, soweit es (potenzielle) Lebensstätten in jetzt gefällten und beseitigten Bäumen betrifft, nicht mehr (rück- und vorauswirkend) umzusetzen. Insoweit liegt jedenfalls eine zeitliche Lücke vor.

Wem die Berührung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände – so diese Sichtweise durch die zuständigen Behörden geteilt wird – durch die Schlägerungen letztlich aus rechtlicher Sicht zuzurechnen ist und in welcher Form dies ggf. für UVP- und naturschutzrechtliche Verfahren unmittelbar Relevanz erlangt, ist von juristischer Seite durch die zuständigen Behörden zu klären.

In der Differenzierung zwischen den artenschutzrechtlichen Bestimmungen in den Bundesländern Steiermark und Burgenland bezüglich einer „Freistellung“ der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung von artenschutzrechtlichen Verboten wurde von Seiten des Sachverständigen primär darauf abgestellt, dass eine solche in der Steiermark nicht vorliegt, während eine solche im burgenländischen Naturschutz- und Landschaftspflegegesetz enthalten ist. Möglicherweise war diese Betrachtungsweise nicht ausreichend, es handelt sich hier jedoch um eine ausschließlich juristische Frage. Zur Prüfung, ob ggf. die zusätzliche Voraussetzung einer nicht absichtlichen Beeinträchtigung im zit. § des Bgld. Gesetzes im vorliegenden Fall fehlt, kann insoweit nur auf die zuständige Behörde verwiesen werden.

Weiteres Vorbringen als Partei

Die Bürgerinitiative brachte vor, die dem gegenständliche Verfahren zu Grunde liegenden Daten über die Verkehrsbelastung der B 319/ B 65 seien veraltet. Sie stammen aus dem Jahr 2006; angesichts des langen Zeitraumes seit ihrer Erhebung und der in diesen fallenden Ereignisse (Wirtschaftskrise) und dem damit verbundenen Rückgang des Verkehrs ist eine neuerliche Ermittlung der Verkehrsfrequenz im Untersuchungsgebiet unabdingbar.

Insbesondere deshalb, als eine Betrachtung der Verkehrsfrequenz auf der Südautobahn A2 für den Zeitraum 2008 bis einschließlich 2010 ergibt, dass die seinerzeit erstellten Prognosen offenkundig von falschen Prämissen ausgehen, die eine Abbildung der realen Entwicklung des Verkehrs nicht gestatten. So liegen auf der Südautobahn A2 im Bereich der Ausfahrt Ilz-Fürstenfeld die Verkehrsfrequenzen auch noch im Jahre 2010 deutlich unter jenen des Jahres 2008, insbesondere für Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. Die Bezug habenden Aufstellungen und grafische Darstellung wurden angeschlossen (Beilagen 11, 12, 13, 14).

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und die dort beschriebenen Maßnahmen und Kontrollen bzw. führte ergänzend aus, dass entsprechend dem UVE-Leitfaden 2008 des UBA eine Wiederholung der Verkehrszählung nicht erforderlich ist. Auf Seite 60 steht dort unter Exkurs Raum und Verkehr: „Grundlage für die Verkehrsuntersuchung stellt die Prüfung und Beschreibung des Ist-Zustandes des Verkehrsnetzes dar“ und weiter: „Die Basisdaten sollten dabei nicht älter als zwei Jahre (vor Einreichung) sein“. Außerdem wurde zur Beurteilung grundsätzlich das Prognoseverkehrsmodell für den Nullplanfall und den Vorhabensplanfall verwendet. Die Ergebnisse der Verkehrsanalyse dienen der Kalibrierung und Berechnung des Analyseverkehrsmodells, auf welchem das Prognoseverkehrsmodell aufbaut.

Eine kurzzeitige Verkehrsabnahme beispielsweise aufgrund wirtschaftlicher Einbrüche kann erst nach abgesicherter Beobachtung dieses Trends zur Veränderung langfristiger Prognosen führen. Das Prognoseszenario hat keine statistisch belegbare Eintrittswahrscheinlichkeit und gibt daher auch nicht zwingend die zukünftige Entwicklung an. Es soll die denkbaren Auswirkungen unterschiedlicher menschlicher Entscheidungen auf die Verkehrsentwicklung in einem noch überschaubaren Prognosezeitraum aufzeigen.

Zur Stützung des bisherigen Vorbringens hinsichtlich der eintretenden Gesundheitsgefährdung für den Fall der Errichtung des Vorhabens Fürstenfelder Schnellstraße S7 legte die Bürgerinitiative die ärztlichen Stellungnahmen Dris. Klaus Fuchs, Facharzt für Kinderheilkunde, Klostersgasse 28, 8280 Fürstenfeld und Dris. Franz Gradnik, praktischer Arzt, Blücherstraße 14, vor (Beilagen 15 und 16).

Die beiden Mediziner führten in ihren Stellungnahmen zusammengefasst aus, dass sie eine stetige Zunahme von Allergien, chronischen Erkrankungen der Atemwege sowie Infekten des Atmungstraktes beobachten würden, für die, unter anderem auch, die zunehmende Belastung durch verschmutzte Luft verantwortlich sei. Der Bau einer Schnellstraße würde die Schadstoffbelastung weiter erhöhen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin stellte in diesem Zusammenhang fest, dass die Lunge das größte Organ ist (100 m² Oberfläche), mit dem der Mensch mit der Außenwelt in Verbindung steht. Zudem atmet er pro Tag zwischen 10.000 und 20.000 Liter Luft ein, so dass sich die Wirkung der Schadstoffe an diesem Organ abzeichnen kann. Eine wichtige Erkrankungsform der Atemwege durch Schadstoffe ist die sogenannte COPD (=chronisch obstruktive pulmonale Erkrankung). Schadstoffe sind nicht die einzige Ursache, die eine solche Erkrankung hervorrufen, so dass das Gewicht der Schadstoffe einerseits durch Messungen aber vor allem durch epidemiologische Studien zu erfolgen hat. Es fehlt die wissenschaftliche Evidenz, die Beobachtung nur zweier Ärzte für die Beurteilung heranzuziehen. Es gibt zudem viele objektive Kriterien, die Wirkung der Schadstoffe zu manifestieren, wobei die Prüfung der Lungenfunktion nicht immer den gewünschten Erfolg bringt, vor allem dann, wenn Stichprobenumfang (Anzahl der untersuchten Personen) relativ klein ist. Es gibt auch noch eine Vielzahl anderer Parameter, wie verschiedene Marker des Immunsystems oder das Auftreten von bestimmten Entzündungszellen oder -faktoren. Verglichen mit der Schadstofflast, wo diese Studien durchgeführt

wurden, liegt die Immissionskonzentration im vorliegenden Gebiet deutlich niedriger, was nicht heißen soll, dass einzelne betroffen sein können, denn die genetische Prädisposition spielt auch in der Umweltmedizin eine wichtige Rolle.

Insgesamt muss auch und vor allem vom medizinischen Standpunkt angeführt werden, dass sich durch den Betrieb der S7-FFSS die Gesamtverkehrsfrequenz nicht oder nur marginal verändern wird (im Vergleich zur 0-Variante). Der Verkehr wird aber weg von den stark besiedelten Bereichen hin in wenig bis nicht besiedeltes Gebiet kanalisiert, so dass es zu einer deutlichen Abnahme der belasteten Bürger kommen wird.

Von der erkennenden Behörde wird abschließend darauf hingewiesen, dass die Stellungnahme der Bürgerinitiative insgesamt 16 Beilagen enthielt, welche den Sachverständigen im Rahmen der Behandlung der gegenständlichen Einwendungen zur Kenntnis gebracht wurden und somit in die oben wiedergegebenen Beantwortungen von den Sachverständigen mit einbezogen werden konnten.

VII.2.6. Stellungnahme von DI Dampfhofer

Zur Anwendung von Grenzwerten und zur Lärmsituation bei meinem Haus:

Vorschreibung des Lebens- bzw. Umweltministeriums zum Schutze des Siedlungsraums: Bereits in den Unterlagen zum Vorprojekt 2005 ist die Einhaltung der widmungsgemäßen Zielwerte im Kapitel (G.2.1 Beurteilung NKU-Abschnitt 1 Mensch, Siedlungsraum und Raumentwicklung) auf den Seiten 6 und 7 unter den Punkten 1.2.2 und 1.4 im Projekt vorgeschrieben. Ich zitiere: „Erforderliche Maßnahmen zum Schutz der Siedlungsflächen bzw. zur Erhaltung der in der Raumplanung geltenden Grenzwerte (Immissionsrichtwerte) sind im Anlassfall seitens des Lärmgutachters festzulegen.“

Weiters wird in der Stellungnahme 12 des Lebensministeriums vom 10.2.2009 (Bearbeiter DI Eva Margelik) im Punkt 2.3 erneut festgehalten, dass die flächenwidmungsabhängigen Planungsrichtwerte die Zielwerte für die Beurteilung der zu erwartenden Immissionen darstellen.

Ich zitiere: „Die UVP ist um die Übersicht der Widmungskategorien der vom Vorhaben betroffenen Objekte innerhalb des Untersuchungsraumes zu ergänzen, da die flächenwidmungsabhängigen Planungsrichtwerte die Zielwerte für die Beurteilung der zu erwartenden Immissionen darstellen.“

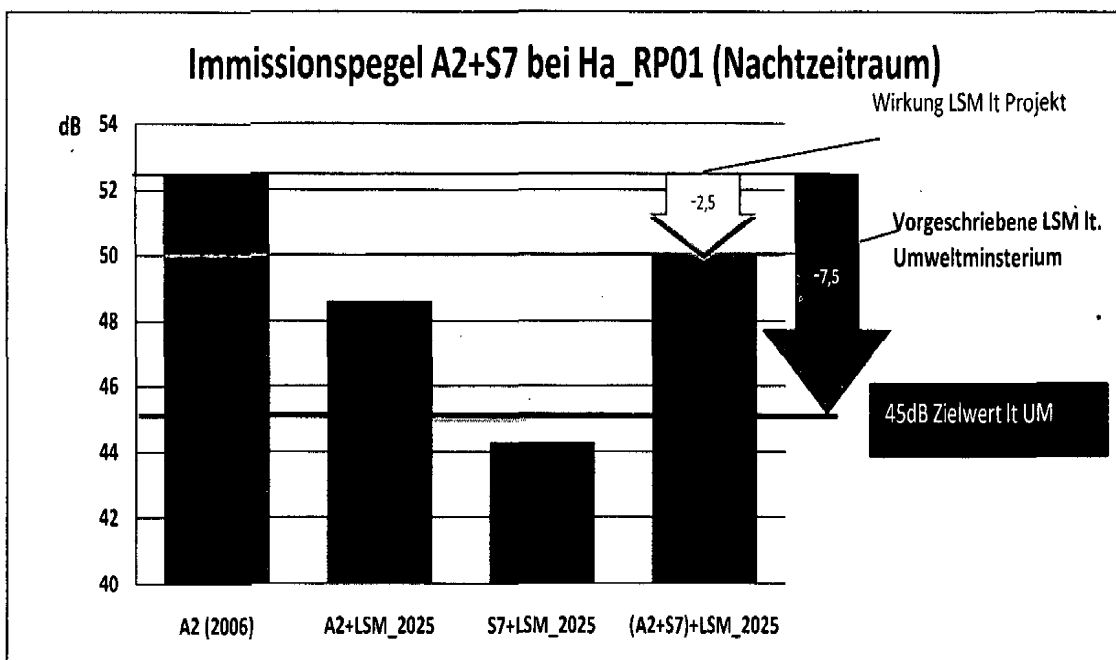
Die Widmung und der Planungsrichtwert von 55dB/Tag und 45 dB/Nacht für den Punkt Ha RP-01 (bzw. für das Gebäude Ha_1080, Riegersdorf 21) sind aus dem Schalltechnischen Bericht Seite 63, ersichtlich.

Wie aus der beigefügten Grafik ersichtlich, und bereits in meinen bisherigen Stellungnahmen und bei der mündlichen UVP-Verhandlung mehrfach angeführt, wurden diese vom Umweltministerium vorgeschriebenen Zielwerte im Projekt bei obigem Punkt bzw. meinem Haus (Ortsteil Riegersdorf) nur für die anteilige Teilimmission der geplanten S7, nicht aber für die A2-

Südautobahn und nicht für die anzuwendende! Summenimmission aus A2+S7 berücksichtigt (siehe Tabelle auf Seite 61 des Schalltechnischen Berichts, Berechnungsposition Ha RP-01)

Die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahme (LSM) für die Summenimmission aus A2 und S7 erfolgte für den Standort Riegersdorf 21 exakt auf den gesetzlichen Grenzwert von 50dB/Nacht (=Sanierungsgrenzwert!) und nicht, wie vom Lebensministerium vorgeschrieben, auf den flächenwidmungsgemäßen Planungsrichtwert von 45dB/Nacht, welcher zum Schutze der Siedlungsgebiete anzuwenden ist.

Die angeführte Reduktion des hochrangigen Straßennetzes, also konkret der A2-Südautobahn um 5dB gegenüber der Nullvariante wird durch den neu hinzukommenden Lärm der S7 wieder größtenteils aufgehoben, so dass sich gesamt gesehen nur eine Reduktion um 2,5dB in der Nacht gegenüber dem Bestand 2006 ergibt, also exakt auf den gesetzlichen Grenzwert (siehe angefügte Grafik).



Damit wird der vom Umweltministerium vorgeschriebene Zielwert für die Summenimmission aus A2+S7 um 5dB überschritten. Der vorgeschriebene Schutz des Siedlungsraumes (Riegersdorf) ist damit eindeutig nicht gegeben.

Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen am gemeinsamen Knoten der A2 und S7 sind daher für Riegersdorf jedenfalls um mindestens 5dB zu gering dimensioniert und entgegen der Darstellung im Punkt 11 nicht ausreichend!

Die Einhaltung der widmungsgemäßen Zielwerte (bzw. WH0-Vorsorgewerte) erfolgt im Projekt für den gesamten Planungsraum der S7 (soweit ich dies ersehen konnte), lediglich für Riegersdorf für die Summenimmission aus A2+S7 nicht, obwohl die Mehraufwendungen für die Erhö-

hung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Gesamtprojekt vernachlässigbar gering sind, wohingegen z.B. für Speltenbach zur Einhaltung dieser Zielwerte der Raumplanung die Errichtung eines Tunnels um 50 Mio € vorgesehen ist.

Weiters möchte ich darauf hinweisen, dass es aus humanmedizinischer Sicht und Sicht des Siedlungsraumschutzes gesetzlich grundsätzlich nicht zulässig ist, dass die Anwendung der Ziel- und Grenzwerte jeweils nur für die anteiligen Teilimmissionen der S7, A2 und Landesstrasse erfolgt, wie dies im Projekt durchgeführt wurde. Damit wird bei 3 Straßen (A2, S7, L403) durch den Kumulationseffekt der relevante!!! Gesamtimmissionswert um bis zu knapp 5 dB über den zulässigen Ziel- bzw. Grenzwert erhöht, was im gegenständlichen Projekt auch der Fall ist (siehe Tabelle Seite 61 des Schalltechnischen Berichtes für den Prognosezeitraum 2025 mit LSM am Punkt Ha RP-01: geplante Gesamtimmission $L_{den} = 64, SdB5 L_{night} = 55,8dB$.)

Sowohl am Tag als auch in der Nacht überschreitet die geplante Gesamtimmission bei meinem Haus die gesetzlichen und toxikologischen Grenzwerte weit.

Damit ist weder der Schutz der Gesundheit der Bürger (u. a. meiner Familie) noch der vorgeschriebene Schutz des Siedlungsraums gegeben.

Wie bereits mehrfach angeführt, ist für die menschliche Wahrnehmung und die daraus resultierende humanmedizinische Auswirkung sowie auch für den Schutz des Siedlungsraumes immer die Gesamtimmission von allen Straßen maßgebend, unabhängig davon, wer der Betreiber der jeweiligen Straße ist.

Die relevanten Zielwerte bzw. Grenzwerte sind daher grundsätzlich auf die Gesamtimmission, d.h. den kumulierten Wert aller Straßen anzuwenden.

Die getrennte Anwendung der Grenzwerte und Zielwerte auf die Teilimmissionen der einzelnen Straßen, wie im Projekt erfolgt, wäre nur dann zulässig, wenn die drei Straßen abwechselnd in Betrieb wären (z.B. durch Ampeln geregelt) und jeweils nur der Lärm einer Straße auf die Anrainer einwirken würde. Dies ist jedoch nicht der Fall, da andauernd alle Straßen parallel in Betrieb sind.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass als Beurteilungskriterium für das gesamte UVP-Verfahren und für seine Endentscheidung die Auswirkungen eines Vorhabens, „insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen“ von besonderer Bedeutung sind, jedoch in einem Teilbereich, nämlich „Lärm“ die Kumulationseffekte dreier Straßen „auseinanderdividiert“ werden, um - was augenscheinlich ist - eine „Umweltverträglichkeit“ als Voraussetzung für eine allfällige Genehmigung des Vorhabens zu konstruieren.

Die Einhaltung der Grenz- und Zielwerte zum Schutze der Gesundheit und des Siedlungsraumes wird mit dieser Vorgangsweise bewusst umgangen.

Da es aus optischen und baulichen Gründen (Ortsgebiet) schwierig und kaum sinnvoll möglich ist, aktive Lärmschutzmaßnahmen an der L403 anzubringen, und auch eine Ortsumfahrung nicht geplant ist, kann eine wirksame Lärmreduktion im östlichen Ortsteil von Riegersdorf nur durch eine wesentliche Erhöhung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen am S7/A2-Knoten erreicht werden.

Betrachtet man in der Tabelle Seite 61 des Technischen Berichtes die geplanten Immissionswerte am östlichen Ortsrand von Riegersdorf (DMP-01 bzw. HaRP-01) für den Nachtzeitraum, so würde mit der Reduktion der Gesamtimmission aus A2+S7 um weitere 5dB (Lnight A2+S7: 50dB->45dB) d.h. auf den vorgeschriebenen widmungsgemäßen bzw. WHO-Zielwert bei unveränderter Lärmimmission der L403 (54,5dB) zumindest die Überschreitung des toxikologischen Grenzwertes von 55dB in der Nacht für die Gesamtimmission aus A2, S7 und L403 bei meinem Haus vermieden werden (Reduktion von 55,8dB auf 54,5dB).

Als Folge der Anwendung der Ziel- bzw. Grenzwerte auf die Teilimmissionen und der Unterdimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen an der A2+S7 ergibt sich für die Gesamtimmission eine massive Überschreitung der widmungsgemäßen Immissionszielwerte bzw. gesetzlichen und toxikologischen Grenzwerte bei meinem Haus.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm verwies in diesem Zusammenhang auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 sowie auf seine zusätzliche gutachterliche Stellungnahme vom Februar 2011 (siehe dazu insbesondere Punkt V.1.7. des gegenständlichen Bescheides). Um die Einhaltung der Ziel- bzw. Richtwerte zu gewährleisten, sind Kontrollmessungen und entsprechende Maßnahmen vorgesehen, welche im Teilgutachten „Lärm“, Kapitel 6 beschrieben sind.

Diese Maßnahmen wurden als Auflagen in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Die Schallschutzmaßnahmen des Einreichprojektes sind auf den vom Vorhaben betroffenen Bereich und die dort durch das Vorhaben auftretenden relevanten Veränderungen abgestellt. Für den Bestand der A 2 ist die Dienstanweisung - Lärmschutz an Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) des BMVIT (GZ. BMVIT-300.040/0003-II/ST-ALG/2011) vom 10. März 2011 anzuwenden. Die erkennende Behörde verweist in diesem Zusammenhang auch auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Umweltschützerin der Steiermark unter Punkt VII.2.2. des Bescheides.

Dadurch entstehen meiner Familie, mir und den umliegenden Anrainern, wie bereits mehrfach angeführt, massive Schädigungen:

- *Gesundheitsschädigung meiner Mutter, meiner Person (wie bereits angeführt) sowie aller sonstigen Bewohner meines Hauses (siehe Stellungnahme des Humangutachters DDr. Marth im UVP Verhandlungsprotokoll)*
- *Schädigung des Eigentums durch massive Wertminderung meines Wohnhauses, meiner sonstigen Gebäude und meiner umliegenden Liegenschaften durch gravierende Nutzungseinschränkung (z.B. meine Baugründe sind wertlos geworden, der geplante Umbau des Wirtschaftsgebäudes in ein Wohngebäude ist unter diesen Voraussetzungen nicht sinnvoll möglich, da es kaum Mieter geben wird, die bei diesem Lärm hier wohnen wollen, etc.)*
- *der mir dadurch entstehende bzw. durch die fehlenden LSM an der A2 bereits entstandene Schaden beträgt mehrere 100.000 €*

- *Dauernde schwere Lärmbelästigung (gemäß Stellungnahme des Humangutachters DDr. Marth an das Lebensministerium)*
- *massive Einschränkung der Lebensqualität*
- *Entwertung und Zerstörung des gesamten Siedlungsraumes (Ortsgebietes) durch z.B. Nutzungseinschränkung, Absiedelung, Wertminderung, etc. ...*

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin verwies auf seine Stellungnahme aus dem Jahre 2009.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm verwies auf seine Stellungnahme zum ersten Einwand von DI Dampfhofer im Zuge des weiteren Ermittlungsverfahrens 2011 (siehe dazu Punkt V.1.7. des gegenständlichen Bescheides).

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter stellte fest, dass das Vorhaben Auswirkungen auf die Funktionszusammenhänge des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes hat, die jedoch nicht a priori als negativ oder positiv beurteilt werden können. Eine hochrangige Straßenverbindung ist geeignet, einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung einer Region zu leisten. Die verbesserte Erreichbarkeit kann zu einer vermehrten Nutzung der Potenziale der Region (Landschaft etc.) führen. Ohne diese Verbesserung in der Verkehrserschließung kann die Region ihr Potenzial u.U. nicht entsprechend nutzen.

Erfahrungsgemäß ist aufgrund der Errichtung von hochrangigen Verkehrsträgern und die dadurch entstehende Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse eine steigende Nachfrage bei Wohn- und Betriebsbauland zu erwarten. Einerseits wird das Untersuchungsgebiet für Wohngebietsnutzung wesentlich interessanter. Andererseits entsteht durch den Bau der S 7 entlang der Trasse eine wesentliche Standortverbesserung für Betriebs- und Industriegebiete.

Die Struktur des Betriebsbaulandes kann sich von lokaler hin zu regionaler Bedeutung verschieben. Die Nachfrage bei Betriebsbauland wird sich aller Voraussicht nach in Richtung Schnellstraße bzw. Anschlussstellen verschieben.

Die verbesserten Erreichbarkeitsverhältnisse bedeuten insbesondere im Lichte der laufenden wirtschaftlichen Neuorientierungen durch die erfolgte EU-Osterweiterung einen wesentlichen Standortfaktor.

Mit der Errichtung der S 7 und der dadurch verbesserten Anbindung an eine überregionale Verkehrsachse sind grundsätzlich positive Auswirkungen auf die Standortentwicklungen und das Standortpotenzial der Region zu erwarten, damit können zugleich positive Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Arbeitsmarkt erzielt werden.

Die Auswirkungen auf den Wirtschaftsraum bei Nichterrichtung der S 7 sind einer Entwicklung ausgehend vom Ist-Zustandes gleichzusetzen, wobei langfristig wirtschaftliche Nachteile aufgrund verminderter Erreichbarkeitsverhältnisse für den Raum nicht auszuschließen sind. Bei Nichtumsetzung der S 7 gestaltet sich die weitere räumliche Verknüpfung und Intensivierung

von Wirtschaftsräumen aufgrund ungünstiger Erreichbarkeiten schwieriger, als bei Umsetzung der S 7.

Diesen zu erwartenden Auswirkungen auf die Entwicklung des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes sollte schon frühzeitig begegnet bzw. diese Nachfrage in geordnete Bahnen auf örtlicher und überörtlicher Ebene gelenkt werden. Zur Sicherung der positiven Wirkungen wird die Einarbeitung dieser neuen Rahmenbedingungen in die Örtlichen Entwicklungskonzepte der Standortgemeinden empfohlen, um die zu erwartenden Entwicklungen zu kontrollieren. Weiters wird die Erstellung eines Regionalen Entwicklungskonzeptes zur Koordination der zu erwartenden Entwicklungen des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes in der Region empfohlen.

Für den Wirtschaftsraum und die Regionalentwicklung ist bei Nichtumsetzung des Vorhabens S 7 davon auszugehen, dass sich die bereits derzeit gegebene Situation der Verkehrsbelastung zu Spitzenzeiten mit dem dadurch bedingten zähen Verkehrsfluss noch weiter verschlechtern wird. Nicht kalkulierbare zeitliche Verzögerungen und daraus ableitbare Unwägbarkeiten, schlechte Erreichbarkeiten von Betriebsstandorten sowie Transporte durch Siedlungsgebiete wären vor allem für die Weiterentwicklung bestehender gewerblicher Standorte und Standortpotenziale als wirtschaftlich ungünstig anzusehen.

Im Landesentwicklungsprogramm werden die Standorte Fürstenfeld und Ilz - Großwilfersdorf als überregionale Entwicklungsstandorte für Industrie und Gewerbe eingestuft. Ilz und Großwilfersdorf werden auch in der I&G Vorrangstandortuntersuchung der Steiermark als überregional bedeutsame Standorte für Betriebsansiedelungen ausgewiesen.

Die Bezirkshauptstadt Fürstenfeld ist das größte Siedlungs- und Arbeitszentrum der Region und wird im Landesentwicklungsprogramm Steiermark als Regionales Zentrum ausgewiesen. Der Bezirk Fürstenfeld ist aufgrund der mangelnden Erreichbarkeit bzw. der bereits einschränkenden Situation durch gegebene Verkehrsüberlastungen der B 319 regionalpolitisch in keiner Vorzugslage.

Die Bezirkshauptstadt Jennersdorf ist über die B 65 und in weiterer Folge B 57 erreichbar und bildet als Bezirkshauptstadt ein weiteres Zentrum in der gegenständlichen Region. Der Bezirk Jennersdorf, in eher peripherer Lage zu regionalen/ überregionalen Verkehrsachsen, ist an die zentralen Wirtschaftsräume derzeit nicht ausreichend angebunden. Durch die S 7 wird die Erreichbarkeit verbessert.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass mit der Umsetzung der S 7 Übereinstimmungen mit bestehenden Zielsetzungen aus vorliegenden überörtlichen Raumordnungsprogrammen gegeben sind. Dies insbesondere hinsichtlich der angestrebten Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. regionalen Anbindung an das hochrangige Straßennetz. Ziele wie Beeinflussung der wirtschaftlichen Bedingungen und somit Schaffung von Voraussetzungen für Arbeitsplätze werden in Zusammenhang mit einem verbesserten räumlichen Leistungsaustausch gesehen (Landesentwicklungsprogramm Steiermark). Weiters kann eine Übereinstimmung mit der angestrebten Zielsetzung einer Betriebsstandortentwicklung sowohl im Burgenland als auch im Bereich Fürstenfeld durch verbesserte Erreichbarkeiten abgeleitet werden. Eine negative Beeinflussung der angestrebten Tourismusentwicklung, insbesondere im Burgenland, kann nicht erkannt werden. Vielmehr sind auch in diesem Wirtschaftszweig durch die verbesserte Anbindungssituation positive

Synergieeffekte zu erwarten. Bezüglich Auswirkungen auf das Standortpotenzial der Region ist davon auszugehen, dass mit der Umsetzung der S 7 eine Aufwertung der Standorte einhergehen wird. Die derzeitige Situation mit massiver Verkehrsbelastung zu Spitzenzeiten und dadurch bedingtem zähen Verkehrsfluss ist für eine Weiterentwicklung bestehender Standorte und Standortpotenziale als ungünstig anzusehen; positive Impulse können durch die erhöhte Standortattraktivität erwartet werden.

In Zusammenführung der in der Region festgelegten wirtschaftspolitischen Zielsetzungen und gegebenen Rahmenbedingungen werden die Auswirkungen durch Realisierung der S 7 positiv beurteilt, positive Synergieeffekte durch Aufwertung von Standortpotenzialen sind zu erwarten. Insgesamt wird die sektorale Bedeutung für „Wirtschaftsraum / Raumentwicklung“ als positiv beurteilt.

Im Hinblick auf die Frage nach der Beeinträchtigung durch Luft und Lärm schloss sich der Gutachter des Fachgebietes Raumplanung mit seinem, den Fachbereichen Verkehr, Luft, Lärm sowie Humanmedizin nachgeordneten Fachbereich, den Stellungnahmen der Gutachter für diese Fachbereiche an.

Für den Siedlungsraum ist vor allem für die Ortschaften Großwilfersdorf, Fürstenfeld und Rudersdorf eine Lösung der Verkehrsproblematik von Bedeutung, da der Verkehr bereits derzeit eine Einschränkung der Siedlungsqualität und der weiteren Siedlungsentwicklung darstellt. Die Verkehrssituation, bei weiterer prognostizierter Verkehrszunahme, ist längerfristig als problematisch für die direkt vom Verkehr betroffenen Anrainer zu bezeichnen. Neben der Lärmbelastung ist durch den Verkehr auch eine erhöhte Zerschneidungswirkung der Ortszentren gegeben. In Großwilfersdorf ist ein Queren der B 319 im Ortszentrum und somit das Erreichen von zentralen Einrichtungen ohne Ampelregelung kaum mehr möglich. Die Verkehrsprognosen lassen einen weiteren Anstieg des Verkehrs erwarten, bis zum Jahr 2025 ist in den Ortschaften Großwilfersdorf und Rudersdorf, sollte die S 7 nicht errichtet werden, mit einer weiteren Verkehrssteigerung gegenüber dem Stand 2006 von mehr als 50% zu rechnen. Durch die Realisierung der S 7 kommt es zwar in einigen Siedlungsbereichen zu Neubelastungen, diese Neubelastungen werden jedoch durch entsprechende Maßnahmen zum Schutz der Siedlungsräume, wie Umsetzung der Unterflurtrassen im Bereich Speltenbach, Errichtung des Tunnels Rudersdorf sowie Umsetzung entsprechender Lärmschutzmaßnahmen, in Grenzen gehalten. Durch die Realisierung des Bauvorhabens S7 kommt es einerseits zu einer Umverteilung der Immissionsbelastung von bewohntem in vorrangig unbewohntes Gebiet und andererseits zur Verminderung von Emissionen durch die Verflüssigung des Verkehrs auf der geplanten Schnellstraße.

Aus Sicht des Fachbereiches Siedlungs- und Wirtschaftsraum überwiegen bei Realisierung der S 7 die Vorteile durch die nachweislich zu erwartende Entlastungswirkung in Ortschaften, die in der UVE dargestellten Nachteile.

Weiters möchte ich die Behörde erneut daran erinnern, dass es durch die bestehende A2-Südautobahn aufgrund der fehlenden LSM bereits seit vielen Jahren zu Überschreitungen der gesetzlich zulässigen Immissionsgrenzwerte und toxikologischen Grenzwerte bei meinem Haus kommt (siehe UVP-Unterlagen). Meine Mutter und ich ersuchen die Behörde daher erneut, um

umgehende Veranlassung von aktiven! Lärmschutzmaßnahmen zur Immissionsreduktion gemäß den oben genannten Vorgaben um die angeführten Schädigungen zumindest in Zukunft zu vermeiden.

Es ist absolut nicht einzusehen, dass mir bzw. einzelnen Bürgern, derart massive Schädigungen durch Lärm zugemutet werden sollen, wenn diese durch einfache Verbesserungsmaßnahmen mit relativ geringen Kosten, vermutlich im zehntel Prozentsatzbereich zu den Gesamtprojektkosten verhindert werden können.

Nicht berücksichtigt hat der Sachverständige DI Fritzer die im Herbst 2009 von der Weltgesundheitsorganisation als offizielles Dokument veröffentlichten „Night Noise Guidelines“. Die „Night Noise Guidelines“ lösen in Teilen (Nachtlärmbelastung) die alten „Community Noise Guidelines“ ab. Eine wesentliche Änderung gegenüber den alten „Community Noise Guidelines“ ist, dass der dort genannte Wert für den nächtlichen Mittelungspegel (L_{night}) außerhalb der Wohnungen von 45 dB(A), der nicht überschritten werden sollte, auf 40 dB(A) abgesenkt worden ist.

Das Umweltbundesamt hat im Zusammenhang mit der Veröffentlichung dieser neuen „Night Noise Guidelines“ ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Schlafstörungen Gesundheitsstörungen sind; aus diesem Grund ist es unerklärlich, dass der Sachverständige DI Fritzer in seinem Ergänzungsgutachten auf die im Herbst 2009 von der Weltgesundheitsorganisation als offizielles Dokument veröffentlichten „Night Noise Guidelines“ nicht eingegangen ist.

Die Darstellung, dass der angewandte Grenzwert 10 dB unter dem NNG-Interimsziel von 55dB nachts liegt, ist nicht richtig, da anscheinend nur die Teilimmission der S7 gemeint ist, jedoch nicht der relevante kumulierte Wert für A2, S7 und L403, welcher diesen Wert überschreitet.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 sowie auf seine zusätzliche gutachterliche Stellungnahme vom Februar 2011.

Weiters führte der Sachverständige aus, dass die Schallschutzmaßnahmen des Einreichprojektes auf den vom Vorhaben betroffenen Bereich und die dort durch das Vorhaben auftretenden relevanten Veränderungen abstellen. Für den Bestand der A 2 ist die Dienstanweisung - Lärmschutz an Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) des BMVIT (GZ. BMVIT-300.040/0003-II/ST-ALG/2011) vom 10. März 2011 anzuwenden.

Im Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 sind die mit dem Fachgebiet Humanmedizin festgelegten Richtwerte der Lärmbelastung im Freien bzw. für Objekte enthalten, wobei die Beurteilung der Prognose entsprechend den Widmungsmaßen gemäß ÖNORM S 5021 (Baulandkategorie 3) erfolgte. Diese Richtwerte entsprechen auch den zur Zeit der Gutachtenserstellung (Juni-Juli 2009) von der WHO bekannt gegebenen Vorsorgewerten. Die im September-Oktober 2009 erschienenen „Night Noise Guidelines for Europe“ beschreiben neue Qualitätsziele für nächtliche Geräuschbelastungen. So wird gem. NNGL der $L_{night, outside}$ als der mittlere Schalldruckpegel während der Nachtzeit (22:00 – 06:00 Uhr) verstanden und zwar gemäß EU-Umgebungsrichtlinie in 4 m Höhe vor den Objekten. Aus humanmedizinischen Gründen emp-

fieht die WHO einen $L_{\text{night, outside}}$ von 40 dB. Wie aus der humanmedizinischen Stellungnahme u. a. ersichtlich, entspricht das einem $L_{A,eq, \text{night, outside}}$ von 43-45 dB.

Im Hinblick auf die Schwellenwerte für biologische Effekte und die in der Stellungnahme angesprochenen „Night Noise Guidelines“ wird auf die fachlichen Ausführungen des Sachverständigen für das Fachgebiet Humanmedizin unter Punkt VI.2.3. des gegenständlichen Bescheides verwiesen.

ad Anhang der Fa. TAS: Darstellung der Immissionsanteile der L403 und A2 am Bestand (DMP-1):

Dazu möchte ich anmerken, dass der Messpunkt DMP-1 etwa 6-8m vom Straßenrand der Landesstraße L403 entfernt bei meinem Haus liegt, wohingegen die A2-Südbahn etwa 300m entfernt ist.

Wie aus dem angeführten Messprotokoll vom 7./8.11.2005 für den (Nachtzeitraum 22:00-6:00 Uhr) und der von TAS durchgeführten Auftrennung der Immissionsanteile für A2 und L403 sehr gut erkennbar ist, haben die Immissionsanteile der L403 und der A2-Südbahn völlig unterschiedliche Charakteristika, welche sich im Wesentlichen aus den unterschiedlichen Verkehrsmengen und Lagen der beiden Straßen zum Messpunkt ergeben.

Wie aus dem Messprotokoll gut ersichtlich, verursachen die hohen Verkehrswerte der A2-Südbahn am Messpunkt, also bei meinem Haus, einen die gesamte Nacht durchgehenden!!! Dauerlärm ohne jegliche Unterbrechung mit variierenden Immissionspegeln von 40-60 dB. Gemäß der im Anhang dargestellten TAS-Analyse ergibt sich ein errechneter Mittelwert für $L_{A,q}$ aus der angeführten Messung von 2005 von 48,5dB. Der tatsächliche Ruhepegel von 30dB tritt nur wenige einzelne Minuten auf. Laut den UVP Unterlagen betrug die Verkehrsmenge auf der A2-Südbahn im Jahr 2003 in der Nacht 550 Kfz/Std., also etwa 4400 Kfz!!! im Nachtzeitraum, bzw. ca. 30.000 Kfz/24 Std.

Betrachtet man in derselben Analyse die Ergebnisse für die Landesstraße L403, so ergeben sich folgende Verkehrswerte pro halber Stunde für den Nachtzeitraum:

Verkehrswerte L403 (Nachtzeitraum):

22:00-22:30: 12 Kfz
 22:30-23:00: 7 Kfz
 23:00-23:30: 1 Kfz
 23:30-24:00: 6 Kfz
 0:00-0:30: 1 Kfz
 0:30-1:00: 1 Kfz
 1:00-1:30: 4 Kfz
 1:30-2:00: 0 Kfz
 2:00-2:30: 4 Kfz
 2:30-3:00: 1 Kfz
 3:00-3:30: 2 Kfz
 3:30-4:00: 2 Kfz
 4:00-4:30: 3 Kfz
 4:30-5:00: 7 Kfz
 5:00-5:30: 13 Kfz
 5:30-6:00: 26 Kfz

Gesamt: 90 Kfz!!! für den gesamten Nachtzeitraum (8 Std.)

=> durchschnittlich 11,25 Kfz/Std.

Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens auf der L403 (durchschnittlich etwa alle 5 Minuten 1 Fahrzeug!) ergeben sich zwischen den jeweils kurzen Vorbeifahrzeiten (Dauer durchschnittlich etwa 10 Sekunden, gemäß Analyse von TAS) sehr lange Ruhepausen, also Erholungsphasen für das Gehör, wäre da nicht der durchgehende Dauerlärm der A2-Südautobahn.

Die Charakteristik des Verkehrslärms der L403 entspricht daher eher jener von kurzen „lauteren“ Einzelereignissen mit je ca. 10 Sekunden Dauer und danach folgenden langen, Ruhepausen von bis zu 30 Minuten?!! (z.B. zwischen 0:00-01:00 Uhr und 2:30-3:00 Uhr 1Kfz pro 1/2 Std.). Der errechnete LAeq Wert der L403 kann daher nicht 1:1 mit jenem des ohne jegliche Pause durchgehenden A2-Dauerlärms mittlerer Höhe verglichen werden, sondern es müssen auch die geringen Verkehrswerte der L403 in den Vergleich mit einfließen.

Da die Lärmempfindung kurzer Ereignisse mit danach folgenden längeren Ruhepausen wesentlich geringer ist als die eines Dauerlärms, ist für die Beurteilung der Immissionswirkung von Straßenlärm bei Verkehrszahlen unter 25 Kfz/Std. generell vorgesehen, dass eine Korrektur der errechneten LAeq-Werte um etwa 5dB nach unten vorzunehmen ist.

Diese Korrektur wurde in der Darstellung nicht durchgeführt. Mit dieser Korrektur ergibt sich für die L403 ein LAeq Wert von etwa 46dB (51,3=>46,3), der mir auch einigermaßen realistisch erscheint.

Weiters möchte ich anmerken, dass sich durch die unmittelbare Nähe des Messpunktes zum Straßenrand der L403 bei den Vorbeifahrten von Fahrzeugen einzelne kurze, jedoch relativ hohe Schallpegel ergeben (siehe Auswertung im Messprotokoll).

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der für den LAeq-Wert relevante Energiegehalt von hohen Schallpegeln viel größer ist, als jener von mittleren bzw. kleinen Pegeln, ergibt sich eine markante Überzeichnung des LAeq-Wertes für die L403 gegenüber jenem Wert der A2, mit durchgehend andauernden mittleren Lärmpegeln.

Die unmittelbare Nähe des Messpunktes zur L403 bewirkt daher einen stark überhöhten LAeq-Wert der L403, welcher jedenfalls mit einem Korrekturfaktor nach unten versehen werden müsste. Dies ist ebenfalls nicht ersichtlich.

Im Anhang der Beilage 2 wird bei der Darstellung der Verkehrswerte der L403 aufgrund der entfallenen Anschlussstelle nun ein leicht rückläufiger Verkehr prognostiziert, dennoch wird eine steigende Immissionsbelastung von 53,3 auf 54,5 dB am Punkt Ha RP-01 für die L403 auf Seite 61 des Technischen Berichtes angenommen. Diese Zunahme ist fachlich gesehen nicht erklärbar, es müsste zu einer Abnahme kommen.

Zusätzlich ergibt sich aufgrund des ständig zunehmenden Schwerverkehrs und der aktuellen Lockerung der LKW-Fahrverbote am Wochenende eine steigerte Immissionsbelastung durch die A2 auch zu den Ruhezeiten am Wochenende.

Die Darstellung des Gutachters, dass die L403 die maßgebliche Lärmquelle bei meinem Haus bzw. beim Punkt DMP-01 sein soll (und die daraus resultierende Annahme, dass diese den A2-

Lärm überdeckt), stellt aus fachlicher Sicht eine gravierende Fehleinschätzung der Situation dar, welche nicht der Realität entspricht (wie bereits mehrfach angeführt).

Vielmehr bestätigt die im Anhang der Einlage 2 von TAS durchgeführte Analyse der Immissionspegel und Verkehrszahlen für die L403 und A2 sehr deutlich, dass der ununterbrochene Dauerlärm der A2!!! die maßgebliche und dominante Lärmimmission bei meinem Haus und im Östlichen Ortsteil von Riegersdorf ist, welche maßgeblich zu obig angeführten schädigenden Wirkungen führt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 sowie auf seine zusätzliche gutachterliche Stellungnahme vom Februar 2011 (siehe dazu insbesondere Punkt V.1.7. des gegenständlichen Bescheides).

Prüfung Nordvariante und Verkehrswirksamkeit der S 7:

Die Darstellung, dass die Verkehrswirksamkeit der S 7 für die lokalen Verkehrsströme (z.B. Fürstenfeld - Ilz) also im Wesentlichen für die Entlastung von Großwilfersdorf durch eine Verschiebung des Knotens um 500 m nach Norden nicht gegeben ist, weil die Fahrzeiten zu lange würden, ist aus meiner Sicht sehr fragwürdig. Nimmt man eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 100km/h auf einer hochrangigen Straße an, so würde die Verlängerung um 500m gerade einmal eine Fahrzeit von etwa 20 Sekunden bedeuten.

Aus der lokalen Kenntnis erlaube ich mir zu behaupten, dass man grundsätzlich davon ausgehen kann, dass niemand aus dem Raum Ilz bzw. Hainersdorf über die S 7 nach Fürstenfeld fahren wird und umgekehrt, sondern nach wie vor über die B319 durch Großwilfersdorf, da diese Strecke um einige km kürzer ist und auch keine Autobahnmaut anfällt.

Eine wirklich effektive Entlastung für Großwilfersdorf würde nur eine Streckenführung vom bestehenden A 2-Knoten Ilz entlang der B319 südlich vorbei an Großwilfersdorf bringen, da damit die derzeitige Strecke der B319 wesentlich abgekürzt würde, und auch die gesamte Streckenführung nach Fürstenfeld wesentlich kürzer wäre. Die Kosten dafür würden nur einen Bruchteil gegenüber jenen der aktuell geplanten Variante ausmachen. Diese kleinräumige Variante würde mit Sicherheit für Großwilfersdorf auch eine Entlastung für den lokalen bzw. regionalen Verkehr bringen. Anscheinend wurde diese Variante aus politisch motivierten Gründen bei der Voruntersuchung nicht einmal in Betracht gezogen.

Die geplante S 7 bewirkt aus meiner Sicht für Großwilfersdorf lediglich eine Entlastung für den Fernverkehr und für diesen ist eine Verlängerung der Fahrzeit um etwa 20 Sekunden bedeutungslos.

Die Verkehrs Wirksamkeit der S 7 für den lokalen Verkehr und die Entlastung von Großwilfersdorf ist daher aus meiner Sicht nach wie vor höchst fragwürdig und sollte erneut hinterfragt werden. Insbesondere sollte eine Vergleichsstudie mit der angeführten südlichen Variante von Großwilfersdorf angestellt werden.

Bei einer Verschiebung des Knotens nach Norden wäre der Vorteil für den Lärmschutz insofern gegeben, als an der bestehenden A 2 die LSM direkt am Fahrbahnrand der A 2 errichtet werden könnten und nicht um die Breite der S7 davon entfernt. Zusätzlich wäre keine Unterbrechung durch die Kunstbauten gegeben. Damit würde sich die Wirksamkeit der LSM an der A 2 wesentlich erhöhen. Ebenso würde die S 7-Anbindung weiter nördlich früher bereits 1-3m unter Niveau in die A 2 einmünden, wodurch sich ein natürlicher Lärmschutz in Ortsnähe ergäbe. Durch den größeren Abstand der über die A 2 führenden S-7 Brücken vom Ort, wäre der S 7-Lärm ebenfalls geringer. Auch der Baustellenlärm und Baustellenverkehr in Ortsnähe wäre wesentlich geringer.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und die dort beschriebenen Maßnahmen und Kontrollen.

Diese Maßnahmen wurden als Auflagen in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Methodik für Messung und Berechnung:

Zur Darstellung, dass die vom Büro Möhler angeführten Ergebnisse aufgrund der fehlenden zu beobachtenden Charakteristika (Fahrgeschwindigkeiten, Fahrzeugkategorien, meteorologischen Einflüsse, etc.), der statistischen Schwankungen und der fachlich nicht nachvollziehbaren Methodik abgewiesen werden, erlaube ich mir folgendes anzumerken.

Unter Punkt 5 der Einlage 2 „Stellungnahme des Ingenieurbüros Möhler“ wird angeführt, dass bei der zugrunde liegenden 24 Std-Dauerschallmessung keine Erhebung von Verkehrsstärken und Verkehrscharakteristiken erfolgte. Daher stand dem Büro Möhler lediglich das Messprotokoll in Papierform als Grundlage für die Analyse zur Verfügung, womit sich eine gewisse Ungenauigkeit und Streuung bei der Analyse ergeben kann.

Für die nun von TAS erfolgte Analyse zur Auftrennung der Gesamtimmission in jene der L403 und jene der A2 stand jedoch auch nur das Messprotokoll (vermutlich zumindest in digitaler Form) ohne entsprechende „zu beobachtende Charakteristika“ zur Verfügung. Die Methodik, wie z.B. die Vorbeifahrzeiten und Verkehrsmengen ermittelt wurden, wird nicht dokumentiert und auch nicht näher erläutert. Das Ergebnis dieser Analyse ist daher ebenfalls zu hinterfragen, da die getroffenen Annahmen und die Methodik, wie das Ergebnis ermittelt wurde, nicht angeführt sind.

Die entsprechenden Detaildaten wären daher zur Einsicht und Überprüfung offen zu legen. Selbiges gilt auch für die angeführte Lärm-Berechnung nach RVS 04.02.11. Es wurden zwar die Rechenvorschrift und das damit erzielte Ergebnis veröffentlicht, jedoch nicht die zugrunde liegenden Annahmen, welche in das Modell eingesetzt wurden. Diese sind jedoch für das Ergebnis entscheidend. Auch diese Annahmen wären offen zu legen.

Somit stellt eine kombinierte Lärm- und Verkehrsmessung die einzige Möglichkeit dar, die Ergebnisse der Berechnung und Analysen zu überprüfen, wobei zur Vermeidung statistischer und

geologischer Abweichungen eine hinreichend lange Messdauer erforderlich ist, und die Ergebnisse auch online offen zu legen wären.

Zur Darstellung von TAS „Vergleichen mit der Immissionsanalyse gibt es wiederum eine Übereinstimmung und Bestätigung der etwas „überschätzt“ berechneten Anteile der A2 zugunsten der Anrainer“ möchte ich festhalten, dass es nur entweder eine Schätzung oder eine Berechnung gibt. Die Aussage deutet eher daraufhin, dass möglicherweise die der Berechnung zugrunde liegenden Verkehrsannahmen überschätzt wurden, vermutlich um eine bessere Argumentation für das Projekt zu erhalten, bzw. das vorgeschriebene Rechenmodell aus Sicherheitsgründen eine verpflichtende Sicherheitsreserve beinhaltet.

Meine Mutter und ich lehnen daher aus allen bisher genannten Gründen den Sachverständigen DI Fritzer ab, da aufgrund der umfassend dargestellten Bedenken an der Richtigkeit seines Gutachtens wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, seine volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen (§ 7 Abs. 1 Z 4 AVG).

Da seine Tätigkeit im gegenständlichen Verfahren hoheitlichem Handeln zuzurechnen ist, behalten wir uns auch vor, eine auf unsere (und von DI Möhler bestätigten) Bedenken gestützte Sachverhaltsdarstellung den zuständigen Verfolgungsbehörden zwecks Überprüfung auf strafrechtliche Relevanz (Missbrauch der Amtsgewalt) zu übermitteln.

Zugleich stellen wir den Antrag, umgehend einen neuen Sachverständigen für den Fachbereich „Lärm“ zu bestellen und ihm die Erstattung der verfahrensnotwendigen Gutachten aufzutragen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr sowie für das Fachgebiet Lärm verwies in diesem Punkt auf seine Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und die dort beschriebenen Maßnahmen und Kontrollen sowie auf seine zusätzliche gutachterliche Stellungnahme betreffend das Fachgebiet Lärm vom Februar 2011.

Diese Maßnahmen wurden als Auflagen in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Die erkennende Behörde weist abschließend darauf hin, dass der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm in seiner gutachterlichen Stellungnahme vom Jänner 2011 die von DI Dampfhofer vorgelegte ergänzende gutachterliche Stellungnahme von DI Möhler und Partner vom 08. Jänner 2010 aus Sicht der Behörde schlüssig und nachvollziehbar entkräftet hat.

Die Behörde folgt den Argumenten des Sachverständigen, wonach bei der von DI Möhler vorgenommenen Auswertung des Protokolls der 24 Stunden-Dauerschallpegelmessung vom 07. und 08.11.2005, welche – im Unterschied zu den 30 min-Messungen zu Kalibrierungszwecken des Jahres 2003 – unbeobachtet und ohne Erhebung von Verkehrsstärken und Verkehrscharakteristik erfolgte, die Wahrscheinlichkeit einer Streuung groß ist und die Vorgangsweise nicht den Voraussetzungen für die Ermittlungen von Schallimmissionen entspricht. Wenn die von TAS-Sachverständigenbüro der Projektwerberin vorgelegte Auswertung des Protokolls ihrerseits zu einem Ergebnis gelangt, dass im Wesentlichen mit den Berechnungen der UVE übereinstimmt, so bestätigt dies die Feststellung des Sachverständigen, dass bei einer Auswertung einer auto-

matischen, unbeobachteten 24h-Dauerlärmmessung die Wahrscheinlichkeit einer Streuung groß ist. Eine derartige Auswertung vermag daher die Lärmberechnung der UVE, die an Hand von 30 min-Kurzzeitmessungen samt zugehöriger Erhebung der Verkehrsstärke und Verkehrszusammensetzung überprüft worden ist und die – wie der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm festgestellt hat – regelkonform gemäß der RVS 04.02.11 erstellt wurde, nicht in Frage zu stellen.

Der gutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Lärm vom Februar 2011 ist Herr DI Dampfhofer im Zuge des Parteiengehörs nicht mehr auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten. Er hat im Wesentlichen sein bisheriges Vorbringen zur Lärmsituation in Riegersdorf wiederholt, sodass der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm auf seine bisherigen gutachterlichen Stellungnahmen verweisen konnte.

VII.2.7. Stellungnahme von Mag. Christiane Brunner

Für den Luftschadstoff Feinstaub ist im Gutachten festgehalten, dass 2010 die Grenzwerte in Fürstenfeld 42 mal überschritten wurden (statt der erlaubten 25 Mal), heuer war dies ebenso bereits 33 mal der Fall. Der SV bezieht sich auf die Werte der Jahre 2007 - 2009 (die bekanntermaßen witterungsbedingt generell nicht zu hohen Feinstaubbelastungen geführt haben). Die Jahre davor und danach haben jedoch zahlreiche Überschreitungen der zulässigen Grenzwerte gebracht. Die Betrachtung des Sachverständigen ist daher unzulässig.

Besonders befremdlich ist es, dass die „Klimaverträglichkeit“ bzw. die Auswirkungen der S 7 auf die Klimabilanz Österreichs nicht neu bewertet wurde. Insbesondere da seit Beginn des UVP-Verfahrens mehrfach bestätigt wurde, dass Österreich seine Klimaziele nicht einhalten kann und Klimaschutzschlusslicht der EU ist. Die S7 verschlechtert diese Bilanz und das wurde vom Sachverständigen mit keinem Wort erwähnt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima hielt fest, dass im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ der Trend der regionalen Partikelbelastung für die Jahre 1993 – 2007 (Messstelle Weiz) im Ergänzungsgutachten für die Jahre 2007 – 2010 dargestellt wurde. In Fürstenfeld wird erst seit dem Jahr 2007 eine Feinstaubmessstelle des Landes betrieben. Die Feinstaubsituation wurde also umfassend dokumentiert, und nicht nur für die Jahre 2007 – 2009.

Das Thema „Klimaschutz“ wurde bereits in der fachlichen Auseinandersetzung mit den im UVP-Verfahren eingelangten Stellungnahmen („Stellungnahmenband“) sowie im Zuge der UVP-Verhandlung umfassend behandelt. Der Sachverständige verwies auf die dortigen Beantwortungen.

Überdies darf es nicht sein, dass Lärmschutzmaßnahmen für die bestehenden Auswirkungen der A2 den Betroffenen nur in Zusammenhang mit der S 7 in Aussicht gestellt werden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 sowie auf seine zusätzliche gutachterliche Stellungnahme vom Februar 2011.

Die Schallschutzmaßnahmen des Einreichprojektes sind auf den vom Vorhaben betroffenen Bereich und die dort durch das Vorhaben auftretenden relevanten Veränderungen abgestellt. Für den Bestand der A 2 ist die Dienstanweisung - Lärmschutz an Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) des BMVIT (GZ. BMVIT-300.040/0003-II/ST-ALG/2011) vom 10. März 2011 anzuwenden.

Ergänzend möchte ich hinzufügen, dass die Vorgangsweise durch Schlägerungen vor Erteilung eines Bescheides Fakten zu schaffen äußerst bedenklich ist. Damit wurde bereits wertvoller Natur- und Lebensraum zerstört.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume hielt erneut fest, dass die Auswirkungen der Schlägerungen weder qualitativ noch quantitativ als so gravierend eingeschätzt werden, dass diese die Lebensraumfunktionen im Waldverbund insgesamt in Frage stellen könnten oder der vorgesehenen Maßnahmenkonzeption grundsätzlich entgegenstehen würden, allerdings mit bestimmten Einschränkungen zu einzelnen Maßnahmen. Da auch – wie in der ergänzenden Stellungnahme dargestellt (siehe dazu Punkt (siehe dazu Punkt V.5.1. des gegenständlichen Bescheides) – offene Strukturen Lebensraumfunktion in Wäldern übernehmen – liegt zwar eine Eingriff, aber aus Sicht des Sachverständigen keine Zerstörung eines Natur- bzw. Lebensraumes in Gänze vor. Die rechtliche Beurteilung im Rahmen des Verfahrens ist durch die zuständige Behörde vorzunehmen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft hielt fest, dass im Rahmen der Beweisaufnahme die gesamte Trasse im Mai 2010 und im Juni 2011 vom unterfertigten Sachverständigen besichtigt wurde. Bei den festgestellten Schlägerungen handelte es sich weitgehend um sog. „freie Fällungen“ kleiner 0,5 ha, für die keine forstrechtliche Bewilligung erforderlich ist. Laut Angabe der zuständigen Bezirksforstinspektion wurden die Fällungen von den Eigentümern durchgeführt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd stellte fest, dass die Wohn- und Streifgebiete der betroffenen jagdlichen Wildtiere viel größer sind als die getätigten Schlägerungen. Diese stellen daher nur sehr lokale Veränderungen dar. Das Wild ist gewohnt auf derartige Veränderungen entsprechend flexibel zu reagieren. Es wird damit auch sonst im Rahmen der Forstwirtschaft konfrontiert.

VII.2.8. Stellungnahme von Brunhilde Raunika

Auf Seite 4 seiner gutachterlichen Stellungnahme schreibt SV Trautner: „... aus den vorliegenden Daten ist nicht ersichtbar, wie sich eine signifikante Verschlechterung des Erhaltungszustandes auf die Arterhaltung auswirkt ...“ für mich ergibt sich daraus die Folgerung, dass im „worst case“ die Art aussterben konnte!

Auf Seite 11 fordert SV Trautner, dass alle Maßnahmen, die zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände dienen, vorgezogen werden müssen. Diesem Gebot des Sachverständigen, dass ihr spätestens seit der Erstattung des Teilgutachtens im Frühjahr [b]2009 bekannt sein musste, ist die ASFINAG durch die von ihr veranlassten Schlägerungen nicht nachgekom-

men, sodass nicht erwartet werden kann, dass sie auch derartigen Auflagen der Behörde nachkommen wird.

Auf Seite 13 schreibt SV Trautner, dass für die Schutzgüter Fledermäuse sowie Amphibien keine Umweltverträglichkeit ausgesprochen werden kann.

Das hat meiner Meinung nach zur Folge, dass das Projekt in der vorliegenden Form nicht genehmigungsfähig ist.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume erwiderte darauf, dass es sich bei den auf Seite 4 und Seite 13 zitierten Aussagen nicht um die Bewertung des Sachverständigen, sondern zusammengefasste Einwände aus der Stellungnahme der Landesumweltanwaltschaft Burgenland handelt, auf die dann in Folge innerhalb der Stellungnahme geantwortet wird (dorthin wird verwiesen). Insoweit liegt in diesen Punkten des Einwandes ein Missverständnis vor. Die Bewertung des Sachverständigen sieht unter Berücksichtigung der vorgesehenen und ergänzend vorzusehenden Maßnahmen eine Vertretbarkeit des Projektes (siehe auch zusammenfassende Bewertung im Teilgutachten 06).

Die Feststellung, dass Schlägerungen größerer Waldflächen im Bereich der zukünftigen Trasse ohne Setzung von Ausgleichsmaßnahmen vorgenommen wurden, ist zutreffend und wurde auch in der ergänzenden Stellungnahme des Sachverständigen (Einlage 5.2) getroffen. Die rechtliche Beurteilung im Rahmen des Verfahrens ist durch die zuständige Behörde vorzunehmen.

SV Kühnert schreibt in seinem Gutachten auf Seite 4: „..., dass im Jahre 2010 auf Grund einer ungünstigen meteorologischen Situation es in Fürstenfeld zu Überschreitungen der Feinstaubwerte gekommen ist.“

Was hier der SV lapidar als „meteorologisch ungünstig“ bezeichnet, ist bei uns der Normalzustand, da wir, wie übrigens das ganze Grazer Becken, sehr oft eine Inversionswetterlage haben.

Im heurigen Jahr hatten wir bereits Ende März 33 mal eine Überschreitung der Feinstaubwerte.

Es wäre wünschenswert, wenn sich der SV über die meteorologischen Gegebenheiten genauer schlau macht, bevor er so eine Bewertung abgibt.

Auf Seite 6 meint SV Kühnert, dass während der Bauphase bei den baustellennächsten Anrainern keine zusätzliche Feinstaubbelastung auftreten dürfte. Annahme ist gut, Kontrolle ist besser. Deshalb die Forderung, dass bei den baustellennächsten Anrainern während der Bauphase Luftgütemessstellen anzubringen und die Messwerte online verfügbar sind.

Auf Seite 16 schreibt SV Kühnert in seiner Gesamtbewertung: „ ... dass in den Ortsdurchfahrten entlang der B 310 durch den Bau der S7 zu einer Verbesserung kommt“ SV Kühnert, der sich nun schon seit Jahren mit diesem Projekt befasst, und dafür vermutlich gut bezahlt wird, weiß noch immer nicht, dass es sich bei den Ortsdurchfahrten nicht um die B 310, sondern die B 319 handelt. Mir drängt sich nun die Frage auf, ob DI Kühnert wirklich der geeignete SV ist: Weil was weiß er sonst noch alles nicht?

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima verwies zur Forderung von Luftgütemessungen während der Bauphase auf eine entsprechende Maßnahme im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“:

„Zur Beweissicherung in der Bauphase sind während der gesamten Bauzeit Messungen der Luftqualität (NO₂, PM₁₀) an den im UVE-FB Luftschadstoffe, Einreichprojekt 2008, Einlage 6.1.3 beschriebenen Immissionspunkten 15 (Siedlungsgebiet Bereich Speltenbach-Ost), 22 (Einzelobjekt Bereich Anschlussstelle Rudersdorf/B57a) und 23 (Siedlungsgebiet Bereich Rudersdorf Nord) vorzunehmen. Die Ergebnisse der Messungen sind der UVP-Behörde in Form von Monatsberichten, die bis zum 14. des jeweiligen Folgemonats zu übermitteln sind, mitzuteilen. Ergeben sich aus der Beweissicherung Überschreitungen der gesetzlichen Kriterien für NO₂ und PM₁₀ ist von der Umweltbaubegleitung die Einhaltung der vorgeschriebenen Maßnahmen zur Emissionsminderung verstärkt zu überwachen und erforderlichenfalls sind zusätzliche Maßnahmen zur Emissionsminderung anzuordnen.“

Diese Maßnahme wurde als Auflage in den gegenständlichen Bescheid übernommen.

Im Übrigen wird auf die fachlichen Ausführungen des Sachverständigen im Punkt VI.2.3. des gegenständlichen Bescheides verwiesen.

VII.2.9. Weitere Stellungnahmen, insbesondere von Interessenvertretungen sowie von Bürgerinnen und Bürgern

Im Folgenden wird zusammengefasst auf die im Auflageverfahren eingelangten weiteren Stellungnahmen von Parteien eingegangen, soweit diese Stellungnahmen fachliche Argumente enthalten, die nicht bereits unter Punkt VII.2.1. bis VII.2.5. behandelt wurden. Die Einwendungen werden jeweils in Kursivschrift dargestellt.

Die geplante Transitautobahn S7 wird als Lärm-Bestandssanierung der A2 dargestellt, dem ich hiermit widersprechen möchte. Es ist vielmehr richtig, dass die aktuellen gesetzlichen Lärmgrenzwerte durch den IST-Bestand der A2 bereits überschritten sind und eine Sanierung der A2 im Bereich Riegersdorf unumgänglich ist. Eine Lärm- Bestandssanierung der A2 im Bereich Riegersdorf wird hiermit gefordert. Die Bewertung der Lärmsituation A2 plus geplante Erweiterung S7 plus Landesstrasse im Bereich Riegersdorf wurde im UVP-Verfahren bisher nicht ganzheitlich bzw. in den bekannten Ansätzen falsch bewertet. Eine Richtigstellung und entsprechende Maßnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Werte bzw. Vorgaben der WHO für den IST-Bestand und die projektierte Transitautobahn S7 in Bezug auf Lärmbelastung werden hiermit gefordert.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm verwies erneut darauf, dass im Teilgutachten „Lärm“, Kapitel 6 Kontrollmessungen und entsprechende Maßnahmen vorgesehen bzw. beschrieben sind, um die Einhaltung der Ziel- bzw. Richtwerte zu gewährleisten.

Diese Maßnahmen wurden als Auflagen in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

In der gegenständlichen Stellungnahme wird eine Lärm-Bestandssanierung der A 2 im Bereich Riegersdorf gefordert. Dazu wird gutachterlich festgestellt, dass die Schallschutzmaßnahmen des Einreichprojektes auf den vom Vorhaben betroffenen Bereich und die dort durch das Vorhaben auftretenden relevanten Veränderungen abgestellt sind. Für den Bestand der A 2 ist die Dienstanweisung - Lärmschutz an Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) des BMVIT (GZ. BMVIT-300.040/0003-II/ST-ALG/2011) vom 10. März 2011 anzuwenden. Zur weiteren Einwendung verweist der Sachverständige auf seine zusätzliche gutachterliche Stellungnahme vom Februar 2011 (siehe dazu Punkt V.1.7. des gegenständlichen Bescheides).

Bisher wurden ohne jede Projektgrundlage (Genehmigung) große Waldflächen entlang der geplanten Trasse der Transitautobahn S 7 abgeholzt bzw. gerodet, was im klaren Widerspruch zu den projektierten Aktivitäten der Umsetzung steht und aus meiner Sicht auf Werbemaßnahmen und lokalem Lobbying der Asfinag zurückzuführen ist. Hiermit fordere ich, dass die Projektwerberin die Zerstörung der Waldflächen zu verantworten hat und den genehmigten IST-Stand wiederherstellt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft hielt fest, dass - nach Angaben der zuständigen amtlichen Forstaufsichtsorgane (Vertreter der Bezirksforstinspektion) - die Schlägerungen von den Waldeigentümern durchgeführt wurden. Allfällige zivilrechtliche Vereinbarungen mit Dritten entbinden den Waldeigentümer nicht von seinen Verpflichtungen hinsichtlich der Einhaltung forstgesetzlicher Bestimmungen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume bemerkte, es wurde bereits dargestellt, dass aus Sicht des Sachverständigen die Auswirkungen der Schlägerungen weder qualitativ noch quantitativ als so gravierend einzuschätzen sind, dass diese die Lebensraumfunktionen im Waldverbund insgesamt in Frage stellen könnten oder der vorgesehenen Maßnahmenkonzeption grundsätzlich entgegenstehen würden, allerdings mit bestimmten Einschränkungen zu einzelnen Maßnahmen (siehe dazu bereits Punkt V.5.1. im gegenständlichen Bescheid). Ergänzend sei darauf verwiesen, dass im Rahmen der naturschutzrechtlichen Verfahren in den beiden Bundesländern von Seiten des Sachverständigen eine aktuelle Vorlage / Bilanzierung zu Schlägerungen gefordert wird und in Folge lokale Anpassungen von Maßnahmen notwendig sein können. Zur rechtlichen Frage, ob eine Wiederherstellung des Ist-Zustandes durch die Projektwerberin gefordert werden kann und muss, wird von Seiten des Sachverständigen keine Stellung genommen.

Für den Sachverständigen für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd ist eine Wiederherstellung des genehmigten IST-Zustandes nicht notwendig. Die Schlägerungen liegen im Rahmen dessen, was in der gegenständlichen Kulturlandschaft als möglicher forstlicher Eingriff zu erachten ist. Wild wie Jäger reagieren darauf entsprechend flexibel. Es ergeben sich daraus keine geänderten Rahmenbedingungen und die seitens des Gutachters getätigten Schlussfolgerungen haben ihre vollinhaltliche Gültigkeit.

Die geplante Transitautobahn S 7 widerspricht aus meiner Sicht auch den ökologischen Entwicklungszielen bzw. Klimazielen des Staates Österreich, was somit einer Umweltverträglichkeit widerspricht. Eine Ablehnung der Umweltverträglichkeit dieses Projektes wird hiermit gefordert.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima hielt fest, dass dieses Thema bereits in der fachlichen Auseinandersetzung mit den im UVP-Verfahren eingelangten Stellungnahmen („Stellungnahmenband“) sowie im Zuge der UVP-Verhandlung umfassend behandelt wurde. Der Sachverständige verwies auf die dortigen Beantwortungen.

Die wohl unvermeidlichen Feinstaubbelastungen, die bekannte Verkehrsabnahme der letzten Jahre. Exorbitante Baukosten, Vernichtung von Steuergeld. Mittlerweile weiß jeder, dass Ortsumfahrungen nur einen Bruchteil kosten. Die Waldvernichtung, Waldschäden, Windwurf, Grundwasserabsenkung, Flächenverbrauch, Gefährdung der Gesundheit von uns Menschen. Gefährdung geschützter Arten, wie z. B. der Haselmaus, die EU-rechtlich durch mehrere Verordnungen vollkommen geschützt ist.

Durch den Transitverkehr: Kriminalität. Schwächung der lokalen Wirtschaft. Mehr Pendlerverkehr. Sowieso die Entwertung der Liegenschaften.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima hielt fest, dass das Thema Feinstaubbelastung bereits in der fachlichen Auseinandersetzung mit den im UVP-Verfahren eingelangten Stellungnahmen („Stellungnahmenband“) sowie im Zuge der UVP-Verhandlung umfassend behandelt wurde. Der Sachverständige verwies auf die dortigen Beantwortungen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und führte weiters aus, dass die kurzzeitig aufgetretene Verkehrsabnahme aufgrund wirtschaftlicher Einbrüche erst nach abgesicherter Beobachtung dieses Trends zur Veränderung langfristiger Prognosen führen kann. Das Prognoseszenario hat keine statistisch belegbare Eintrittswahrscheinlichkeit und gibt daher auch nicht zwingend die zukünftige Entwicklung an. Es soll die denkbaren Auswirkungen unterschiedlicher menschlicher Entscheidungen auf die Verkehrsentwicklung in einem noch überschaubaren Prognosezeitraum aufzeigen.

In das Trassenauswahlverfahren wurden Ortsumfahrungen deshalb nicht aufgenommen, weil bereits derzeit Überschreitungen der Kapazitätsgrenze bei der Umfahrung Altenmarkt bestehen. Außerdem stellen diese im Hinblick auf ihre Ausbau- und Entwurfsparameter (keine Kreuzungsfreiheit, beiderseitige Zufahrten, Sichtbehinderungen, Radfahrer und Fußgänger in Längs- und Querrichtung usw.) keine Alternative zu einer Schnellstraße dar.

Die S 7 ist zwischen der A 2 und dem Grenzübergang Heiligenkreuz funktionell als hochrangige Verbindung eingestuft und wird deshalb auch dem Transitverkehr zur Verfügung stehen. Die regionale Standortattraktivierung durch die Anbindung der Region Fürstenfeld und des südlichen Burgenlandes an den Grazer Zentralraum wird mehr Pendlerverkehr verursachen. Dieser hängt letztlich von den funktionalen Verflechtungen mit dem Umland und von den Einwirkungen überörtlicher Planungen und Festlegungen ab.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin stellte im Hinblick auf das Objekt Großwilfersdorf 179, 8263 Großwilfersdorf fest, dass durch den Betrieb der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße eine geringfügige Steigerung des Lärms, die an der Grenze der Wahrnehmbarkeit

liegt, entsteht. Eine negative Beeinflussung der Gesundheit ist davon nicht ableitbar. Die Konzentration des Feinstaubes wird sich am betroffenen Objekt durch die S 7 nicht verändern. Die derzeitigen Immissionen stammen vom Verkehr der A 2 Südautohahn.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume bemerkte, dass die Frage der Gefährdung geschützter Arten bereits im Teilgutachten 06 (gegenständlicher Fachbereich) im UVP-Verfahren und zudem ergänzend im Zuge der mündlichen Verhandlung sowie der früheren Stellungnahmenbeantwortung umfangreich behandelt wurde und verwies zunächst auf die dortigen Beantwortungen.

Zusätzlich hob der Sachverständige hervor, dass die im Projekt insgesamt vorgesehenen und ergänzend im Sachverständigengutachten als notwendig eingestuften Maßnahmen gerade auch unter dem Aspekt geschützter Arten darauf abzielen, Beeinträchtigungen nach Möglichkeit zu vermeiden und Umweltbelastungen auch bezüglich Tieren auf ein erträgliches Maß zu mindern. U. a. waldverbessernde Maßnahmen und die Neuanlage bestimmter Lebensraumtypen dienen gerade dazu, das örtliche Verschwinden von empfindlichen, auch gefährdeten Arten zu vermeiden und die Lebensraumsituation insgesamt zu sichern.

Bezüglich der beispielhaft angesprochenen Haselmaus kann hier ergänzend darauf verwiesen werden, dass für diese Art lt. Einlage 5.7.1 (S. 6 u. a.) der Projektwerberin, Zitat „trotz erheblichem Aufwand [...] im Zuge der aktuellen Erhebungen im Gebiet keine Haselmaus-Nachweise erbracht werden [konnten]. Da jedoch ein älteres Vorkommen der Art aus dem Katzelngraben belegt ist, wird dort ein strukturell adäquater Bereich mit hoher Sensibilität ausgewiesen.“ Es wird weiters darauf hingewiesen, dass dieser (potenzielle) Haselmaus-Lebensraum durch die Trasse nicht unmittelbar betroffen und durch Querungshilfen im Projekt (u. a. Unterflurtrasse, Grünbrücke) auch eine große Barrierewirkung vermieden wird. Die Art vermag zudem voraussichtlich von einem projektbedingt höheren Anteil an Grenzlinien zwischen Wald und Offenland zu profitieren.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft hielt fest, dass die Themen „Waldvernichtung“, „Waldschäden“, Windwurf“ bereits in der fachlichen Auseinandersetzung mit den im UVP-Verfahren eingelangten Stellungnahmen („Stellungnahmenband“) sowie im Zuge der UVP-Verhandlung umfassend behandelt wurde. Der Sachverständige verwies auf die dortigen Beantwortungen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter stellte eingangs fest, dass das Vorhaben Auswirkungen auf die Funktionszusammenhänge des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes hat, die jedoch nicht a priori als negativ oder positiv beurteilt werden können. Eine hochrangige Straßenverbindung ist geeignet, einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung einer Region zu leisten. Die verbesserte Erreichbarkeit kann zu einer vermehrten Nutzung der Potenziale der Region (Landschaft etc.) führen. Ohne diese Verbesserung in der Verkehrserschließung kann die Region ihr Potenzial u.U. nicht entsprechend nutzen.

Erfahrungsgemäß ist aufgrund der Errichtung von hochrangigen Verkehrsträgern und die dadurch entstehende Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse eine steigende Nachfrage

bei Wohn- und Betriebsbauland zu erwarten. Einerseits wird das Untersuchungsgebiet für Wohngebietsnutzung wesentlich interessanter. Andererseits entsteht durch den Bau der S 7 entlang der Trasse eine wesentliche Standortverbesserung für Betriebs- und Industriegebiete.

Die Struktur des Betriebsbaulandes kann sich von lokaler hin zu regionaler Bedeutung verschieben. Die Nachfrage bei Betriebsbauland wird sich aller Voraussicht nach in Richtung Schnellstraße bzw. Anschlussstellen verschieben.

Die verbesserten Erreichbarkeitsverhältnisse bedeuten insbesondere im Lichte der laufenden wirtschaftlichen Neuorientierungen durch die erfolgte EU-Osterweiterung einen wesentlichen Standortfaktor.

Mit der Errichtung der S 7 und der dadurch verbesserten Anbindung an eine überregionale Verkehrsachse sind grundsätzlich positive Auswirkungen auf die Standortentwicklungen und das Standortpotenzial der Region zu erwarten, damit können zugleich positive Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Arbeitsmarkt erzielt werden.

Die Auswirkungen auf den Wirtschaftsraum bei Nichterrichtung der S 7 sind einer Entwicklung ausgehend vom Ist-Zustandes gleichzusetzen, wobei langfristig wirtschaftliche Nachteile aufgrund verminderter Erreichbarkeitsverhältnisse für den Raum nicht auszuschließen sind. Bei Nichtumsetzung der S 7 gestaltet sich die weitere räumliche Verknüpfung und Intensivierung von Wirtschaftsräumen aufgrund ungünstiger Erreichbarkeiten schwieriger, als bei Umsetzung der S 7.

Diesen zu erwartenden Auswirkungen auf die Entwicklung des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes sollte schon frühzeitig begegnet bzw. diese Nachfrage in geordnete Bahnen auf örtlicher und überörtlicher Ebene gelenkt werden. Zur Sicherung der positiven Wirkungen wird die Einarbeitung dieser neuen Rahmenbedingungen in die Örtlichen Entwicklungskonzepte der Standortgemeinden empfohlen, um die zu erwartenden Entwicklungen zu kontrollieren. Weiters wird die Erstellung eines Regionalen Entwicklungskonzeptes zur Koordination der zu erwartenden Entwicklungen des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes in der Region empfohlen.

Für den Wirtschaftsraum und die Regionalentwicklung ist bei Nichtumsetzung des Vorhabens S 7 davon auszugehen, dass sich die bereits derzeit gegebene Situation der Verkehrsbelastung zu Spitzenzeiten mit dem dadurch bedingten zähen Verkehrsfluss noch weiter verschlechtern wird. Nicht kalkulierbare zeitliche Verzögerungen und daraus ableitbare Unwägbarkeiten, schlechte Erreichbarkeiten von Betriebsstandorten sowie Transporte durch Siedlungsgebiete wären vor allem für die Weiterentwicklung bestehender gewerblicher Standorte und Standortpotenziale als wirtschaftlich ungünstig anzusehen.

Im Landesentwicklungsprogramm werden die Standorte Fürstenfeld und Ilz – Großwilfersdorf als überregionale Entwicklungsstandorte für Industrie und Gewerbe eingestuft. Ilz und Großwilfersdorf werden auch in der I&G Vorrangstandortuntersuchung der Steiermark als überregional bedeutsame Standorte für Betriebsansiedlungen ausgewiesen.

Die Bezirkshauptstadt Fürstenfeld ist das größte Siedlungs- und Arbeitszentrum der Region und wird im Landesentwicklungsprogramm Steiermark als Regionales Zentrum ausgewiesen. Der Bezirk Fürstenfeld ist aufgrund der mangelnden Erreichbarkeit bzw. der bereits einschränkenden Situation durch gegebene Verkehrsüberlastungen der B 319 regionalpolitisch in keiner Vorzugslage.

Die Bezirkshauptstadt Jennersdorf ist über die B 65 und in weiterer Folge B 57 erreichbar und bildet als Bezirkshauptstadt ein weiteres Zentrum in der gegenständlichen Region. Der Bezirk Jennersdorf, in eher peripherer Lage zu regionalen/ überregionalen Verkehrsachsen, ist an die zentralen Wirtschaftsräume derzeit nicht ausreichend angebunden. Durch die S 7 wird die Erreichbarkeit verbessert.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass mit der Umsetzung der S 7 Übereinstimmungen mit bestehenden Zielsetzungen aus vorliegenden überörtlichen Raumordnungsprogrammen gegeben sind. Dies insbesondere hinsichtlich der angestrebten Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. regionalen Anbindung an das hochrangige Straßennetz. Ziele wie Beeinflussung der wirtschaftlichen Bedingungen und somit Schaffung von Voraussetzungen für Arbeitsplätze werden in Zusammenhang mit einem verbesserten räumlichen Leistungsaustausch gesehen (Landesentwicklungsprogramm Steiermark). Weiters kann eine Übereinstimmung mit der angestrebten Zielsetzung einer Betriebsstandortentwicklung sowohl im Burgenland als auch im Bereich Fürstenfeld durch verbesserte Erreichbarkeiten abgeleitet werden. Eine negative Beeinflussung der angestrebten Tourismusentwicklung, insbesondere im Burgenland, kann nicht erkannt werden. Vielmehr sind auch in diesem Wirtschaftszweig durch die verbesserte Anbindungssituation positive Synergieeffekte zu erwarten. Bezüglich Auswirkungen auf das Standortpotenzial der Region ist davon auszugehen, dass mit der Umsetzung der S 7 eine Aufwertung der Standorte einhergehen wird. Die derzeitige Situation mit massiver Verkehrsbelastung zu Spitzenzeiten und dadurch bedingtem zähen Verkehrsfluss ist für eine Weiterentwicklung bestehender Standorte und Standortpotenziale als ungünstig anzusehen, positive Impulse können durch die erhöhte Standortattraktivität erwartet werden.

In Zusammenführung der in der Region festgelegten wirtschaftspolitischen Zielsetzungen und gegebenen Rahmenbedingungen werden die Auswirkungen durch Realisierung der S 7 positiv beurteilt, positive Synergieeffekte durch Aufwertung von Standortpotenzialen sind zu erwarten. Insgesamt wird die sektorale Bedeutung für „Wirtschaftsraum / Raumentwicklung“ als positiv beurteilt.

Die Lärmbeeinträchtigungen und -auswirkungen im Bereich des Bahnüberganges und der Abfahrten im Knoten Speltenbach-Ost wurden für Speltenbach nicht ausreichend geprüft. Auch wurde die zusätzliche Feinstaubbelastung nicht entsprechend erhoben!

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009. Um die Einhaltung der Ziel- bzw. Richtwerte zu gewährleisten, sind Kontrollmessungen und entsprechende Maßnahmen vorgesehen, welche im Teilgutachten „Lärm“, Kapitel 6 beschrieben sind.

Diese Maßnahmen wurden als Auflagen in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima hielt dazu fest, dass die Feinstaubbelastung durch das Vorhaben im Einreichprojekt mittels Ausbreitungsmodell berechnet bzw. umfassend dargestellt und im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ geprüft und bewertet wurde. Er verwies weiters auf das UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“.

Die Lösung des Lärmproblems ist meiner Meinung nach nicht ausreichend gelöst. Es kann nicht sein, dass in Riegersdorf, an dem Ort, wo der zukünftige A2/S7 Knoten errichtet wird und dort naturgemäß mit einem hohen Lärmaufkommen zu rechnen ist, die schon derzeitig hohe Lärmimmission auf den nahe angrenzenden Ort, nicht ausreichend berücksichtigt ist. Das heißt, es keine Maßnahmen gibt, den derzeit hohen Lärm schon im Vorfeld von den Menschen abzuschirmen.

Es widerspricht vermutlich dem Gesetz, dass die vom Umweltministerium vorgeschriebenen und von der WHO empfohlenen widmungsgemäßen Zielwerte von 55dB/Tag und 45dB/Nacht für das Ortsgebiet von Riegersdorf nicht eingehalten werden.

Ich fordere weitere Lärmmessungen an verschiedenen Stellen in Riegersdorf, welche die tatsächliche Lärmimmission auf den Ort zeigen. Ebenso muss genau ermittelt werden, welchen Anteil die einzelnen Lärmträger Landesstraße L403 und bestehende Südautobahn A2 auf die derzeit so hohe Lärmbelastung auf den Ort haben.

Welche Genauigkeit haben die Rechenmodelle, mit denen die zukünftig zu erwartende Lärmbelastung ermittelt wurde?

Ich bezweifle, dass die derzeit geplanten Lärmschutzmaßnahmen am zukünftigen Knoten Riegersdorf ausreichen, den Schutz der Gesundheit und des Siedlungsraumes in Riegersdorf zu gewährleisten. Die Lärmbelastung vor allem am exponierten östlichen Ortsrand von Riegersdorf (Anwesen Dampfhofer - Punkt Ha RP-01), muss unter dem Lärmgrenzwert liegen, um die Gesundheit der Riegersdorfer Bevölkerung zu schützen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 sowie auf seine zusätzliche gutachterliche Stellungnahme vom Februar 2011. Um die Einhaltung der Ziel- bzw. Richtwerte zu gewährleisten, sind Kontrollmessungen und entsprechende Maßnahmen vorgesehen, welche im Teilgutachten „Lärm“, Kapitel 6 beschrieben sind.

Zur derzeitigen Lärmimmission der A 2 im Bereich Riegersdorf wird gutachterlich festgestellt, dass die Schallschutzmaßnahmen des Einreichprojektes auf den vom Vorhaben betroffenen Bereich und die dort durch das Vorhaben auftretenden relevanten Veränderungen abgestellt sind. Für den Bestand der A 2 ist die Dienstanweisung - Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) des BMVIT (GZ. BMVIT-300.040/0003-II/ST-ALG/2011) vom 10.03.2011 anzuwenden.

Es sind bis jetzt schon große Flächen Wald auf dem Areal der zukünftigen Trasse geschlägert worden, ohne ausreichende naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen zu setzen.

Ich empfehle einen Ortsaugenschein mit den am Projekt Beteiligten, d.h. Bauwerber, Gutachter und Grundbesitzer, um das Ausmaß des eingetretenen Schadens vor Augen zu führen und dadurch bei zukünftigen Projekten dieser Art, solche naturschutzfachlich schwerwiegenden Fehler nicht mehr begangen werden.

Das heißt Ersatz für verloren gegangene Nist- und Brutmöglichkeiten zu schaffen, Aufforstungen zu machen um Schäden durch Windwurf in derzeit offenen Waldschlägen gering zu halten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft hielt zu diesem Thema fest, dass im Rahmen einer Beweisaufnahme im Jahr 2010 die gesamte Trasse vom unterfertigten Sachverständigen begangen wurde.

Zur aktuellen Situation im Bereich der S 7 Trasse wurde durch den unterfertigten Sachverständigen im Auftrag der Behörde am 23. Juni 2011 eine Besichtigung der S 7 Trasse vorgenommen. Gegenüber dem Erhebungstand vom Mai 2010 waren 6 weitere Schlagflächen festzustellen, die jeweils kleiner als 0,1 ha bzw. in einem Fall kleiner als 0,15 ha waren. Insgesamt betrug die Größe der neuen Schlagflächen max. 0,5 ha. Weiters wurden im Bereich der bisherigen Fällungsflächen einzelne Schadholzaufarbeitungen (Windwürfe, Käferholz) festgestellt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume hielt fest, dass die Feststellung, es seien Schlägerungen größerer Waldflächen im Bereich der zukünftigen Trasse ohne Setzung von Ausgleichsmaßnahmen vorgenommen worden, zutreffend und vom Sachverständigen selbst getroffen wurde (vgl. dazu Punkt V.5.1. des gegenständlichen Bescheides). Der Sachverständige teilt die Auffassung des Einwenders, dass solches bei zukünftigen Projekten vermieden werden sollte. Zur aktuellen Situation wurde durch den SV für das Fachgebiet Forstwirtschaft im Auftrag der Behörde am 23.06.2011 eine Besichtigung der S7-Trasse vorgenommen. Demnach waren gegenüber dem Erhebungstand vom Mai 2010 6 weitere Schlagflächen festzustellen, die jeweils kleiner als 0,1 ha bzw. in einem Fall kleiner als 0,15 ha waren. Summatisch betrug die Größe der neuen Schlagflächen max. 0,5 ha. Weiters wurden im Bereich der bisherigen Fällungsflächen einzelne Schadholzaufarbeitungen (Windwürfe, Käferholz) festgestellt. Der geringe Umfang zusätzlicher Schlägerungen, wie vom SV für das Fachgebiet Forstwirtschaft bei der o. g. weiteren Begehung festgestellt, ist nicht geeignet, die bisherige Bewertung aus Einlage 5.2 zu verändern. Ersatz für verloren gegangene Nist- und Brutmöglichkeiten ist grundsätzlich im Maßnahmenkonzept vorgesehen. Ergänzend sei darauf verwiesen, dass im Rahmen der Naturschutzrechtlichen Verfahren in den beiden Bundesländern von Seiten des Sachverständigen eine aktuelle Vorlage / Bilanzierung zu Schlägerungen gefordert wird und in Folge lokale Anpassungen von Maßnahmen notwendig sein können.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd stellte fest, dass für die jagdlichen Wildarten, insbesondere die angesprochenen Vögel keine relevanten Nist- und Brutmöglichkeiten zerstört worden sind.

Es sind bis jetzt schon große Flächen Wald auf dem Areal der zukünftigen Trasse geschlägert worden, ohne ausreichende naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen zu setzen.

Diese Schlägerungen wurden zwar von den Waldbesitzern durchgeführt, teilweise aber in gutem Glauben, dass dies rechtlich in Ordnung ist. Der Bauwerber hat vermutlich diese Waldbesitzer nicht rechtzeitig und ausreichend informiert, dass erst nach Vorliegen des UVP-Bescheides mit der Rodung begonnen werden darf.

Es ist anzunehmen, dass es dadurch bereits zur unwiederbringlichen Verlust von geschützten Arten gekommen ist.

Bei Durchsicht der derzeit vorliegenden Expertisen der Gutachter, Herrn DI Kühnert und Herrn DI Trautner habe ich Widersprüche festgestellt, betreffend des Charakters der bisher durchgeführten Waldschlägerungen.

So behauptet eine Gutachter, dass diese Schlägerungen nur „forstliche Pflegemaßnahmen“ sind (also in keiner Weise als „Baufeld-Freimachung“ zu werten sind), der andere Experte einen Teil der Schlägerungen als eindeutige Baufeld-Freimachung im direkten Zusammenhang mit dem Projekt S 7 sieht.

Was ist in einer UVP von solchen gegensätzlichen Gutachtermeinungen zu halten?

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft hielt die gutachterliche Schlussfolgerung, dass die beschriebenen Schlägerungen aus forstfachlicher Sicht nicht als Baufeldfreimachung einzustufen sind, in vollem Umfang aufrecht. Hinweise auf eine Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur liegen bis dato nicht vor.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume führte aus, es sei nicht anzunehmen, dass es bereits zum unwiederbringlichen Verlust von geschützten Arten gekommen ist. Vielmehr wurde bereits ausgeführt, dass Schlägerungen als offene Strukturen in Wäldern auch Lebens- und Teillebensräume für walddtypische Tier- und Pflanzenarten darstellen können und der geringe Anteil der Fläche der Schlägerungen (trotz deren absolut nicht vernachlässigbarer Größe) an der Gesamtwaldfläche im Projektgebiet zu berücksichtigen ist. Im vorliegenden Fall vermögen die Schlägerungen qualitativ und quantitativ daher nach naturschutzfachlicher Beurteilung die Funktion des Waldverbandes als Lebensraum sowie die Maßnahmenkonzeption im Rahmen des Projektes nicht grundsätzlich in Frage zu stellen. Dies gilt auch insoweit, als keine unwiederbringlichen Verluste geschützter Arten erwartet bzw. unterstellt werden können.

Bezüglich der als Widersprüche gesehene Aussagen der genannten Gutachter ist zunächst festzuhalten, dass forst- und naturschutzfachliche Aussagen (und auch eine rechtliche Bewertung vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Materiengesetze) des gleichen Sachverhaltes unterschiedlich ausfallen können.

Dass es sich bei den Schlägerungen aus naturschutzfachlicher Sicht des Sachverständigen um einen Teil der Baufeldfreimachung handelt, wurde in Einlage 5.2 (siehe dazu Punkt V.5.1. des gegenständlichen Bescheides) ausgeführt und begründet. Dies wird auch aufrechterhalten. Die abschließende rechtliche Bewertung ist durch die Behörde zu treffen.

Bedenken wegen Auswirkungen auf die Gesundheit meiner Familie habe ich wegen der zu erwartender Zunahme an Lärm und Feinstaub:

Ich und meine Familie leiden jetzt schon unter der hohen Lärmbelastung durch die nahe liegende Südautobahn A 2 und wir haben Angst, dass es in Zukunft noch schlimmer wird. Die Auswirkungen auf unsere Gesundheit äußern sich in Schlafstörungen (vor allem meiner Frau) und auf Konzentrationsschwierigkeiten.

Der Bezirk Fürstenfeld ist Feinstaubsanierungsgebiet, sodass eine weitere Belastung mit Luftschadstoffen zu einer gesundheitliche Schädigung der Menschen, insbesondere von Kindern, Kranken und Alten führen kann.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009. Um die Einhaltung der Ziel- bzw. Richtwerte zu gewährleisten, sind Kontrollmessungen und entsprechende Maßnahmen vorgesehen, welche im Teilgutachten „Lärm“, Kapitel 6 beschrieben sind.

Die Schallschutzmaßnahmen des Einreichprojektes sind auf den vom Vorhaben betroffenen Bereich und die dort durch das Vorhaben auftretenden relevanten Veränderungen abgestellt. Für den Bestand der A 2 ist die Dienstanweisung - Lärmschutz an Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) des BMVIT (GZ. BMVIT-300.040/0003-II/ST-ALG/2011) vom 10. März 2011 anzuwenden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima stellte erneut fest, dass die Feinstaubbelastung durch das Vorhaben im Einreichprojekt mittels Ausbreitungsmodell berechnet bzw. umfassend dargestellt und im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ geprüft und bewertet wurde. Er verwies auf das UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“. Zudem wurde das Thema „Feinstaubbelastung“ auch in der fachlichen Auseinandersetzung mit den im UVP-Verfahren eingelangten Stellungnahmen („Stellungnahmenband“) sowie im Zuge der UVP-Verhandlung umfassend behandelt. Der Sachverständige verwies auch auf die dortigen Beantwortungen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin stellte fest, dass am Objekt Riegersdorf 65, 8264 Hainersdorf in der Tat die Immissionen durch den Verkehr auf der A 2 Südautobahn belasten. Durch die Errichtung und den Betrieb der S 7-Fürstenfelder Schnellstraße treten keine Immissionen auf, die die Gesundheit der Bewohner des oben angeführten Objektes negativ beeinflussen werden.

Feinstaub, Verkehrslärm wird durch den Bau der S7 schlechter und nicht besser. Zu den Schallberechnungen möchte ich festhalten, dass bei den Berechnungen einfach die Addition der B 65 und S7 nicht berücksichtigt wurde, daher sind die Angaben falsch. Wie ihnen bekannt sein dürfte

hat die EU die Werte für die Nachtstunden um 5db gesenkt. Dieser Wert wurde auch nicht berücksichtigt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 sowie auf seine zusätzliche gutachterliche Stellungnahme vom Februar 2011. Um die Einhaltung der Ziel- bzw. Richtwerte zu gewährleisten, sind Kontrollmessungen und entsprechende Maßnahmen vorgesehen, welche im Teilgutachten „Lärm“, Kapitel 6 beschrieben sind.

Hinsichtlich der EU-Werte für die Nachtstunden wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Humanmedizin unter Punkt VI.2.3. des gegenständlichen Bescheides verwiesen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima stellte wiederholt fest, dass die Feinstaubbelastung durch das Vorhaben im Einreichprojekt mittels Ausbreitungsmodell berechnet bzw. umfassend dargestellt und im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ geprüft und bewertet wurde. Er verwies auf das UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“. Zudem wurde das Thema „Feinstaubbelastung“ auch in der fachlichen Auseinandersetzung mit den im UVP-Verfahren eingelangten Stellungnahmen („Stellungnahmenband“) sowie im Zuge der UVP-Verhandlung umfassend behandelt. Der Sachverständige verwies auch auf die dortigen Beantwortungen.

Eine erhöhte Feinstaubbelastung, wie bereits 2010 in Fürstenfeld gemessen, wird wohl während und nach dem Bau der S7 aufgrund des vermehrten Verkehrsaufkommens noch stärker werden. Die Gesundheit der Menschen die in dieser Gegend wohnen würde durch den Bau der S7 massiv gefährdet werden!

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und die dort beschriebenen Maßnahmen und Kontrollen.

Diese Maßnahmen wurden als Auflagen in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima verwies auf sein UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ und führte ergänzend aus, dass die Messwerte des Jahres 2010 zu keinen abweichenden Schlussfolgerungen führen, da bei den Berechnungen der Gesamtbelastungen im Einreichprojekt bereits von einer noch höheren Grundbelastung (PM₁₀-JMW 31 µg/m³) als im Jahr 2010 (PM₁₀-JMW 28 µg/m³) ausgegangen wurde.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin hielt fest, dass das Verfahren einer Umweltverträglichkeitsprüfung alle Möglichkeiten beschreibt, die verantwortlich sein können, die Umwelt und somit auch die Gesundheit des Menschen zu schädigen. Dabei wird jeweils nach dem Stand des Wissens vorgegangen, so dass der Bürger ein hohes Maß an Sicherheit erhält, dass die errechneten und beschriebenen Risiken auch den Tatsachen entsprechen. Einem Projekt wird erst dann die Umweltverträglichkeit bestätigt, wenn keine für die Gesundheit des Men-

schen negativen Risiken vorliegen. Nun liegt der Standort Limbach so weit von der Trasse entfernt, dass weder Lärm- noch Feinstaubimmissionen eine messbare Größe ausmachen.

Bei der Schallberechnung wurde die Addition der B65 und S7 nicht berücksichtigt, daher sind die Angaben falsch.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und führte ergänzend aus, dass sowohl die B 65 als auch die S 7 lärmtechnisch erfasst wurden.

Ich appelliere an die Verantwortlichen Politiker und Projektfirmen, von diesem zweifelhaften und dabei äußerst kostspieligen Projekt Abstand zu nehmen. Die geschätzten 500 Mio. € stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen der S7, und die Asfinag wäre gut beraten, dafür ihren Schuldenberg nicht noch weiter zu vergrößern.

Eine schützenswerte und empfindliche Landschaft, die ohnehin als Feinstaubsanierungsgebiet deklariert ist, darf nicht durch respektlose Geschäftemacherei beschädigt werden.

Das hohe Verkehrsaufkommen, das diese Straße erst rentabel machen würde, wäre unzumutbar für Mensch und Natur.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima erwiderte auch hier, dass die Feinstaubbelastung durch das Vorhaben im Einreichprojekt mittels Ausbreitungsmodell berechnet bzw. umfassend dargestellt und im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ geprüft und bewertet wurde. Er verwies auf das UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“. Zudem wurde das Thema „Feinstaubbelastung“ auch in der fachlichen Auseinandersetzung mit den im UVP-Verfahren eingelangten Stellungnahmen („Stellungnahmenband“) sowie im Zuge der UVP-Verhandlung umfassend behandelt. Der Sachverständige verwies auch auf die dortigen Beantwortungen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und die dort beschriebenen Maßnahmen und Kontrollen.

Diese Maßnahmen wurden als Auflagen in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Verkehrszählung wiederholen, besonders ab Rudersdorf (Einkaufszentren = Verkehr). Endlich etwas unternehmen, um den Verkehr einzudämmen und nicht den Lebensraum von Tier und Mensch.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und die dort beschriebenen Maßnahmen und Kontrollen und ergänzte, dass entsprechend dem UVE-Leitfaden 2008 des UBA eine Wiederholung der Verkehrszählung nicht erforderlich ist. Auf Seite 60 steht dort unter Exkurs Raum und Verkehr: „Grundlage für die Verkehrsuntersuchung stellt die Prüfung und Beschreibung des Ist-Zustandes des Verkehrsnetzes dar“ und weiter: „Die Basisdaten sollten dabei nicht älter als zwei Jahre (vor Einreichung)

sein“. Außerdem wurde zur Beurteilung grundsätzlich das Prognoseverkehrsmodell für den Nullplanfall und den Vorhabensplanfall verwendet. Die Ergebnisse der Verkehrsanalyse dienen der Kalibrierung und Berechnung des Analyseverkehrsmodells, auf welchem das Prognoseverkehrsmodell aufbaut.

Seit mehreren Jahren beobachte ich, dass Bildschirme und Fenster (vor allem im Winter) extrem oft abgewischt werden müssen und sich auf allen Flächen sehr schnell Staub ablegt. Da diese unnötige Schnellstraße direkt hinter dem Dorf, in dem ich lebe, vorbeiführen soll, befürchte ich eine weitere Zunahme von Feinstaub und fühle mich in meiner Gesundheit und meinem Wohlbefinden gefährdet.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima verwies auf sein UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ und auf die fachliche Auseinandersetzung mit den im UVP-Verfahren eingelangten Stellungnahmen („Stellungnahmenband“) und den Stellungnahmen im Zuge der UVP-Verhandlung.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin stellte klar, dass der Staub, den man abgelagert an Gegenständen beobachtet, dem sogenannten Grobstaub (Durchmesser > als 10 µm) zugeordnet wird. Dieser Staub beeinflusst die Gesundheit deutlich geringer als der Feinstaub. Außerdem stammt der Grobstaub hauptsächlich von der umliegenden natürlichen Umgebung.

Weiters führte der Sachverständige aus, dass das Verfahren einer Umweltverträglichkeitsprüfung alle Möglichkeiten beschreibt, die verantwortlich sein können die Umwelt und somit auch die Gesundheit des Menschen zu schädigen. Dabei wird jeweils nach dem Stand des Wissens vorgegangen, so dass der Bürger ein hohes Maß an Sicherheit erhält, dass die errechneten und beschriebenen Risiken auch den Tatsachen entsprechen. Einem Projekt wird erst dann die Umweltverträglichkeit bestätigt, wenn keine für die Gesundheit des Menschen negativen Risiken vorliegen.

Ich wohne in Speltenbach, wo es relativ ruhig ist (Die Umfahrung Fürstenfeld hören wir sehr wohl, ebenso den Lärm vom Sportflughafen Fürstenfeld). Durch die unnötige Schnellstraße S7 würde sich dieser Lärm auf ein nicht mehr tolerierbares Maß vervielfachen. Auch hier befürchte ich eine massive Gefährdung meiner Gesundheit und meiner Lebensqualität.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und hielt erneut fest, Um die Einhaltung der Ziel- bzw. Richtwerte zu gewährleisten, sind Kontrollmessungen und entsprechende Maßnahmen vorgesehen, welche im Teilgutachten „Lärm“, Kapitel 6 beschrieben sind.

Diese Maßnahmen wurden als Auflagen in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin wiederholte, dass das Verfahren einer Umweltverträglichkeitsprüfung alle Möglichkeiten beschreibt, die verantwortlich sein können die Umwelt und somit auch die Gesundheit des Menschen zu schädigen. Dabei wird jeweils nach

dem Stand des Wissens vorgegangen, so dass der Bürger ein hohes Maß an Sicherheit erhält, dass die errechneten und beschriebenen Risiken auch den Tatsachen entsprechen. Einem Projekt wird erst dann die Umweltverträglichkeit bestätigt, wenn keine für die Gesundheit des Menschen negativen Risiken vorliegen. Der Sachverständige fügte erklärend hinzu, dass diese Aussage im Besonderen für die Schadstoffe Lärm aber auch für den Feinstaub und die Erschütterungen gilt.

Ich schätze meine intakte Umwelt. Durch die verstärkte Belastung mit Abgasen dieser unnötigen Schnellstraße würde sie es nicht mehr lange sein. Noch sind unsere Wälder grün und voller Tiere, dort können wir uns erholen. Ich will den Wald auch in Zukunft noch zu Fuß besuchen können und keine Schnellstraße dazwischen haben!

Ich halte Tiere und lebe in engem Kontakt zur Natur. Im Winter kommen sehr viele Vögel in unsere Gärten, diese leben im Wald. Diese unnötige Schnellstraße würde ihren Besuch in unseren Gärten erschweren. Das ganze Jahr über kommen Hasen, Füchse, Rehe, Igel in unsere Gärten. Auch die Kinder beobachten sie gerne, würden das aber nicht mehr im eigenen Garten tun können. Den Kindern würden so wertvolle Erfahrungen verloren gehen.

Besondere Sorge bereitet mir die Gefährdung der Honigbiene. Durch Untersuchungen wurde festgestellt, dass bereits weltweit ein großes Bienensterben stattfindet, nicht nur durch die Varroa-Milbe, den Einsatz von Pestiziden und anderen Chemikalien, ebenso durch gentechnisch veränderte Saaten auf den Feldern und durch die Strahlung der Handys, sondern sie ist auch in Gefahr durch die Zunahme an Abgase, Feinstaub und Bodenerschütterungen, wie sie eine Straße dieser Größenordnung mit sich bringen würde. Wir alle sind aber von der Arbeit der Bienen abhängig! Sind nicht mehr genügend gesunde Bienen vorhanden, die ihrer Bestäubungstätigkeit nachgehen, so sind massive Ernteauffälle zu befürchten. Experten sagen uns: stirbt die Biene, so stirbt auch der Mensch.

Ich fordere Sie auf, Ihr Vorhaben des Baus dieser unnötigen Schnellstraße S 7 aufzugeben! Wir alle sind moralisch verpflichtet, unsere Erde zu schützen, damit wir sie in lebenswertem Zustand an unsere Nachkommen weitergeben können.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume führte zu diesem Thema aus, dass die im Projekt vorgesehenen und ergänzend im Sachverständigengutachten als notwendig eingestuften Maßnahmen aus Sicht des Sachverständigen dazu geeignet sind, die Umweltbelastungen im vorliegenden Fall auf ein erträgliches Maß zu mindern. Dies gilt auch bezüglich Tierlebensräume. So wurden im Rahmen des Projektes u. a. waldverbessernde Maßnahmen und die Neuanlage bestimmter Lebensraumtypen zur Verbesserung von Funktionen an anderer Stelle berücksichtigt. Gerade im Hinblick auf die Zerschneidungswirkung der Trasse und die erhöhte Gefahr der Tötung querender Tiere wurden abschnittsweise Schutzwände, Leiteinrichtungen und Querungshilfen vorgesehen, zudem weist die Trasse größerer Abschnitte unter Flur auf. Solche Maßnahmen dienen gerade dazu, das örtliche Verschwinden von empfindlichen Arten oder eine hohe Zahl verkehrsbedingt getöteter Tiere zu vermeiden.

Allerdings ist auch anzumerken, dass es kein naturschutzfachlich vorrangiger und für das UVP-Verfahren entscheidender Aspekt sein kann, für weit verbreitete, ungefährdete Arten wie Reh

und Igel eine allgemeine, für alle Landschaftsteile unveränderte Zugänglichkeit aufrecht zu erhalten. Sowohl bezüglich Vögel wie auch bezüglich der genannten Säugetierarten werden gleichwohl unter Berücksichtigung der Maßnahmen keine wesentlichen naturschutzrelevanten Verschlechterungen erwartet.

Bezüglich der Honigbiene - und Wildbienen als gleichfalls wichtige Bestäuber – hob der Sachverständige hervor, dass Straßenbau- und betrieb bei den Gefährdungsursachen sicherlich eine stark untergeordnete Rolle spielen. Denn die hauptsächlichen, und auf großer Fläche wirkenden Gefährdungsursachen sind hier in erster Linie im Bereich der Landwirtschaft, hierbei u. a. dem Einsatz von Pestiziden und der nutzungsbedingten Verarmung an vielfältigen Nahrungsquellen und z.T. Nisthabitaten zu sehen. Da eine ganze Reihe der im Zuge des Projektes vorgesehenen bzw. vorzusehenden Maßnahmen auf Extensivierung von Nutzungen und Schaffung neuer für Bienen relevanter Strukturen (z. B. Waldrandverbesserung, Strukturen im Offenland) abzielt und die flugfähige Artengruppe zudem weit weniger empfindlich gegenüber Zerschneidungswirkungen als andere Artengruppen ist, wird durch das Projekt unter Berücksichtigung aller Maßnahmen eher eine Verbesserung der Situation für diese Artengruppe als eine Verschlechterung eintreten.

Möchten Sie neben einer Schnellstraße wohnen? Ich will mich nicht in meiner Gesundheit gefährden und in meiner Lebensqualität einschränken lassen durch Lärm, Abgase und Feinstaub!

Sowohl der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm als auch der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima verwiesen in diesem Zusammenhang auf die entsprechenden Teilgutachten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin wiederholte, dass das Verfahren einer Umweltverträglichkeitsprüfung alle Möglichkeiten beschreibt, die verantwortlich sein können, die Umwelt und somit auch die Gesundheit des Menschen zu schädigen. Dabei wird jeweils nach dem Stand des Wissens vorgegangen, so dass der Bürger ein hohes Maß an Sicherheit erhält, dass die errechneten und beschriebenen Risiken auch den Tatsachen entsprechen. Einem Projekt wird erst dann die Umweltverträglichkeit bestätigt, wenn keine für die Gesundheit des Menschen negativen Risiken vorliegen. Der Sachverständige fügte erklärend hinzu, dass diese Aussage im Besonderen für die Schadstoffe Lärm aber auch für den Feinstaub und die Erschütterungen gilt.

Ein 3300 Jahre alter keltischer Kultplatz (Keltenschanze) sowie zwei Gräberfelder befinden sich unter der geplanten Schnellstraßentrasse.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Kulturgüter verwies darauf, dass auf den (angeblichen) keltischen Kultplatz in der mündlichen Verhandlung ausführlich eingegangen wurde. Für alle archäologischen Fundstellen sind Ersatzmaßnahmen vorgesehen (und inzwischen zu einem Teil bereits ausgeführt), die eine ausreichende Berücksichtigung des Schutzgutes Kulturgüter darstellen.

Ich kann einfach nicht akzeptieren, dass ein in der Südoststeiermark einzigartiges letztes, großes zusammenhängendes Waldgebiet einer wirklich nicht notwendigen Schnellstraße weichen soll. Es kann nicht sein, dass sich Menschen einer Generation entschließen, dieses für Mensch, Tier und Pflanzen so wichtige zusammenhängende Juwel für alle Zeiten zu zerstören. Kein dafür geschaffenes Ersatzgebiet kann eine zusammenhängende Fläche ersetzen. Nicht nur, dass diese den Wald zerschneidende Straße trennt, der hier geschaffene Straßenlärm beeinträchtigt dann auch noch den verbleibenden Rest der Natur.

Der Wald, welcher jetzt so vielen Menschen als Erholungsraum und Sauerstoffproduzent dient, fällt für alle Zeit in diesen Funktionen aus.

Durch den auf dieser geplanten Straße angezogenen Verkehr, werden alle umliegenden Gemeinden, wie auch meine Gemeinde Söchau negative Auswirkungen spüren.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und die dort beschriebenen Maßnahmen und Kontrollen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Erholung, Ortsbild gab zu dem angesprochenen Thema folgende Stellungnahme ab:

Bezüglich der Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsnutzung ist festzuhalten, dass hierbei zwischen dem Trassennahbereich und der weiteren Region unterschieden werden muss:

- Der Trassennahbereich wird teilweise eine Verminderung seiner Eignung zur Erholungsnutzung erfahren. Beeinträchtigungen ergeben sich durch die Verlegung/Unterführung von Wegen, infolge der Zerschneidung sowie durch die Lärmbeeinträchtigung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen. Durch die getroffenen Maßnahmen in der Bau- und Betriebsphase sind die verbleibenden Auswirkungen mit gering bis mäßig zu beurteilen. Für die überwiegende Mehrheit der Siedlungsgebiete verbessert sich jedoch die Lärm-Immissionssituation aufgrund des Vorhabens deutlich.
- Die Freizeitnutzung der weiteren Region wird durch das Vorhaben voraussichtlich eine Aufwertung aufgrund der verbesserten Erreichbarkeiten erfahren. Dies wird sich aller Voraussicht nach auch auf die Tourismus- und Gastronomiebetriebe der Region positiv auswirken.

Sämtliche punkthaft, linienhaft und flächenhaft erlebbare Freizeit- und Erholungseinrichtungen wurden von der Projektwerberin im UVE-Fachbeitrag „Freizeit und Erholung“ (Mappe 5.3, Einlage 3) erfasst sowie deren Eingriffserheblichkeit ermittelt. In einem weiteren Schritt wurden die Auswirkungen des Baus der S 7 beurteilt und Kompensationsmaßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung negativer Auswirkungen des Vorhabens definiert. Abschließend erfolgte eine Beurteilung der verbleibenden Auswirkungen in der Bau- und Betriebsphase.

Die mit gering bis mittel bewerteten negativen verbleibenden Auswirkungen, die trotz der gesetzten Maßnahmen gegeben sind, sind vor allem auf die Beeinträchtigungen durch Lärm im Bereich von Querungsmöglichkeiten der Trasse zurück zu führen. Dies betrifft in der Gemeinde Altenmarkt den Feistritztal-Radweg R 8 und den Thermen Radweg R 12. Folgende Maßnahmen sind zur Minimierung der negativen Auswirkungen vorgesehen:

- Der Wanderweg Altenmarkt-Loimeth wird unterführt (Höhe 4,5m, Länge: 6m). Weiters sind Sichtschutzmaßnahmen und Strukturpflanzungen entlang des Hühnerbaches geplant.
- Der Feistritzalradweg R8 wird auf einer Brücke geführt. Zudem sind Gehölzpflanzungen in Altenmarkt und Strukturpflanzungen entlang der L439 zur Reduktion der Lärmbeeinträchtigungen vorgesehen.
- Die Nordic Walking Route Altenmarkt (3.700m) wird insgesamt drei Mal über die S 7 geführt. Durch ihren nahen Verlauf entlang der Schnellstraße befindet man sich größtenteils innerhalb der 55dB Isophone. Dadurch ist die gesundheitsfördernde Erholung maßgeblich eingeschränkt. Aus diesem Grund wird die Nordic Walking Route südlich der Ortschaft Altenmarkt entlang der Fischteiche und des Hühnerbaches verlegt. Hier wird die Funktion der Freizeit- und Erholungseinrichtung vollständig wiederhergestellt. Die Ersatzroute der Nordic Walking Strecke Altenmarkt wurde gemeinsam mit dem zuständigen Bereichsleiter der Gemeinde Altenmarkt festgelegt. Die verbleibenden Auswirkungen werden aufgrund der hohen Wirkung der Maßnahme als gering eingestuft.
- Der Thermenradweg R12 wird unterführt (Höhe 4,7 m, Länge 8 m). Weiters sind die Gestaltung der Unterflurtrasse Speltenbach, Strukturpflanzungen zur Reduktion der Lärmbeeinträchtigung und eine Detailplanung der Anschlussstelle Fürstenfeld geplant.

Aufgrund der Aufrechterhaltung von Querungsmöglichkeiten werden die Auswirkungen bei den Schnittstellen mit gering beurteilt. Als Maßnahme des Sachverständigen für Raumplanung wurde festgelegt, dass sämtliche Verlegungen von Rad-/ Reit- und Wanderwegen bereits vor der Bauphase zu errichten sind, um Querungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten in der Bau- und Betriebsphase zu erhalten.

Der Gutachter des Fachgebietes Raumplanung schließt sich grundsätzlich in der Frage „Beeinträchtigung durch Luft und Lärm“ mit seinem den Fachbereichen Verkehr, Luft, Lärm sowie Humanmedizin nachgeordneten Fachbereich, den Stellungnahmen der Gutachter für diese Fachbereiche an.

Für den Siedlungsraum ist vor allem für die Ortschaften Großwilfersdorf, Fürstenfeld und Rudersdorf eine Lösung der Verkehrsproblematik von Bedeutung, da der Verkehr bereits derzeit eine Einschränkung der Siedlungsqualität und der weiteren Siedlungsentwicklung darstellt. Die Verkehrssituation, bei weiterer prognostizierter Verkehrszunahme, ist längerfristig als problematisch für die direkt vom Verkehr betroffenen Anrainer zu bezeichnen. Neben der Lärmbelastung ist durch den Verkehr auch eine erhöhte Zerschneidungswirkung der Ortszentren gegeben. In Großwilfersdorf ist ein Queren der B 319 im Ortszentrum und somit das Erreichen von zentralen Einrichtungen ohne Ampelregelung kaum mehr möglich. Die Verkehrsprognosen lassen einen weiteren Anstieg des Verkehrs erwarten, bis zum Jahr 2025 ist in den Ortschaften Großwilfersdorf und Rudersdorf, sollte die S 7 nicht errichtet werden, mit einer weiteren Verkehrssteigerung gegenüber dem Stand 2006 von mehr als 50% zu rechnen. Durch die Realisierung der S 7 kommt es zwar in einigen Siedlungsbereichen zu Neubelastungen, diese Neubelastungen werden jedoch durch entsprechende Maßnahmen zum Schutz der Siedlungsräume, wie Umsetzung der Unterflurtrassen im Bereich Speltenbach, Errichtung des Tunnels Rudersdorf sowie Umsetzung entsprechender Lärmschutzmaßnahmen, in Grenzen gehalten. Durch die Realisierung des Bauvorhabens S 7 kommt es einerseits zu einer Umverteilung der Immissionsbelastung von

bewohntem in vorrangig unbewohntes Gebiet und andererseits zur Verminderung von Emissionen durch die Verflüssigung des Verkehrs auf der geplanten Schnellstraße.

Aus Sicht des Fachbereiches Siedlungs- und Wirtschaftsraum überwiegen nach Aussagen des Sachverständigen bei Realisierung der S 7 die Vorteile durch die nachweislich zu erwartende Entlastungswirkung in Ortschaften, die in der UVE dargestellten Nachteile.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild stellte fest, dass die geplante Schnellstraße durch Waldbereiche geführt wird. Aus der Sicht des Landschaftsbildes stellen diese Wälder keine für die Südoststeiermark einzigartigen Bestände dar und diese Wälder werden durch die Schnellstraße nicht zerstört. Es sind umfangreiche Maßnahmen im Zuge der Errichtung der Schnellstraße geplant: Verbesserung der Waldbestände, Grünbrücke und Gestaltung von Waldrändern.

Ein großer Baum bringt uns den Sauerstoff für ca. 60 Personen. Die geplante S7-Trasse würde auf einer Länge von über 8km wertvolle Wälder durchschneiden, wofür zehntausende Bäume geschlägert werden müssten. Unverantwortlich im Feinstaubsanierungsgebiet der oststeirischen Thermenregion. Da es technisch möglich wäre, die B319/ B 65 ausreichend zu ertüchtigen um sowohl den geringfügigen Transit über Heiligenkreuz, wie auch den Einkaufs- und Pendlerverkehr im Bereich Fürstenfeld zu bewältigen, sollte auch aus wirtschaftlichen Gründen die Chance großer Kosteneinsparungen ergriffen werden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima stellte fest, dass der Sauerstoffgehalt der Atmosphäre durch die Schlägerung der Bäume für die S 7 nicht beeinflusst werden wird. Die Feinstaubbelastung durch das Vorhaben wurde im Einreichprojekt mittels Ausbreitungsmodell berechnet und umfassend dargestellt und im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ geprüft und bewertet. Es wird auf das UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ verwiesen. Zudem wurde das Thema „Feinstaubbelastung“ auch in der fachlichen Auseinandersetzung mit den im UVP-Verfahren eingelangten Stellungnahmen („Stellungnahmenband“) sowie im Zuge der UVP-Verhandlung umfassend behandelt. Der Sachverständige verwies zusätzlich auf die dortigen Beantwortungen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und die dort beschriebenen Maßnahmen und Kontrollen und führt ergänzend aus, dass in das Trassenauswahlverfahren Ortsumfahrungen deshalb nicht aufgenommen wurden, weil bereits derzeit Überschreitungen der Kapazitätsgrenze bei der Umfahrung Altenmarkt bestehen. Außerdem stellen diese im Hinblick auf ihre Ausbau- und Entwurfparameter (keine Kreuzungsfreiheit, beiderseitige Zufahrten, Sichtbehinderungen, Radfahrer und Fußgänger in Längs- und Querrichtung usw.) keine Alternative zu einer Schnellstraße dar.

Das Bauvorhaben, Fürstenfelder Schnellstraße S7, dessen Planung nun schon etliche Jahre andauert, hat die Basis ihrer Berechtigung schon lange verloren. Die Verkehrszahlen und Prognosen, die die Grundlage für die Umweltverträglichkeitsprüfung darstellen, sind völlig unrealistisch und auch unglaubwürdig. Die letzten Jahre haben schon gezeigt, dass die Verkehrsentwicklung im Lafnitz-/ Feistritztal rückläufig ist. Das ist auch an den aktuellen Verkehrszahlen der

A2, die für den prognostizierten hohen Anstieg der Verkehrsbelastung auf der B319 hauptverantwortlich wäre, abzulesen.

Der Verkehr nimmt nicht zu, sondern ist RÜCKLÄUFIG!

Auch die ständigen Messungen der Verkehrsdichte entlang der B319 bestätigen diese Annahmen, weil ansonsten würden die neuesten Verkehrszahlen von den Behörden nicht unter Verschluss gehalten, sondern der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, denn auch die Menschen im Lafniz-/ Feistritztal würden sich für die aktuellen Zahlen interessieren. Wobei auch die wenigen Befürworter der Schnellstraße S7 subjektiv eingestehen, dass der Verkehr auf der B319 merklich zurückgegangen ist.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und die dort beschriebenen Maßnahmen und Kontrollen und fügte hinzu, dass eine kurzzeitige Verkehrsabnahme beispielsweise aufgrund wirtschaftlicher Einbrüche erst nach abgesicherter Beobachtung dieses Trends zur Veränderung langfristiger Prognosen führen kann. Das Prognoseszenario hat keine statistisch belegbare Eintrittswahrscheinlichkeit und gibt daher auch nicht zwingend die zukünftige Entwicklung an. Es soll die denkbaren Auswirkungen unterschiedlicher menschlicher Entscheidungen auf die Verkehrsentwicklung in einem noch überschaubaren Prognosezeitraum aufzeigen.

Persönlich bin ich schwer enttäuscht von der Tatsache, dass ein staatsnaher Betrieb die Möglichkeit hat, ohne Vorliegen einer Bewilligung (UVP-Bescheid) Waldbesitzer zu zwingen (vorgeschriebene Termine!) große Flächen des Walden auf der GEPLANTEN Trasse der S7 zu schlägern. Wenn ich als Normalbürger auf Grund und Boden der Republik Österreich zu schlägern beginnen würde, hätte ich sofort eine Klage am Hals. Warum darf das die Asfinag?

Ich fordere, sofort alle Planungen und Vorbereitungen zur geplanten S7 einzustellen, bis diese schweren Verfahrensmängel und Vergehen untersucht und auch gerichtlich geahndet wurden.

Des Weiteren sind bei der Umweltverträglichkeitsprüfung Ausgleichsmaßnahmen und auch deren Auswirkungen auf die Umwelt beschlossen worden. Weder sind die geforderten Ausgleichsflächen in dem Maße vorhanden, noch kann das Greifen dieser Ausgleichsmaßnahmen kontrolliert werden, weil entlang der gesamten Trasse bereits große Waldflächen gerodet wurden.

Ich fordere auch hier, das Einsetzen einer unabhängigen Kommission, die den Istzustand der Flora und Fauna im Bereich der Trasse untersucht, was durch die illegalen Schlägerungen eigentlich nicht mehr möglich ist und auch die Einhaltung der geforderten Maßnahmen überwacht. Die Asfinag als Planungsgesellschaft und der Staat als Auftraggeber sind scheinbar nicht ernsthaft daran interessiert, den Zustand der Natur im Trassenbereich der S7 zu schützen. Da aber der Bau eines so großen Vorhabens, wie der S7, nicht ohne Folgen für die Natur und Umwelt bleiben kann und wird, muss hier die Kontrolle an eine unabhängige Personengruppe abgegeben werden, damit der Bau der S7 halbwegs naturverträglich bleibt.

Daher noch einmal die Forderung, die Planung für die Schnellstraße S7 sofort einzustellen und sowohl die verantwortlichen Beamten als auch die zuständigen Asfinag-Mitarbeiter mit den ille-

galen Zerstörungen an der Natur im Trassenbereich zu konfrontieren und ebenso gerichtliche Schritte einzuleiten.

Alle weiteren Planungen und Vorbereitungen für den Bau der S7 entbehren jeder Grundlage und müssen sofort unterbrochen werden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume hielt fest, dass die Feststellung, es seien Schlägerungen größerer Waldflächen im Bereich der zukünftigen Trasse ohne Setzung von Ausgleichsmaßnahmen vorgenommen worden, zutreffend und vom Sachverständigen selbst getroffen wurde (vgl. dazu Punkt V.5.1. des gegenständlichen Bescheides). Die rechtliche Beurteilung im Rahmen des Verfahrens ist durch die zuständige Behörde vorzunehmen.

Die Schlägerungen bedeuten aber nicht zwangsläufig, dass für einen Ausgleich geeignete Flächen nicht mehr in dem Maße vorhanden sind, wie erforderlich. Vielmehr bietet der großräumige Waldkomplex grundsätzlich ein umfangreiches Potenzial für Ausgleichsflächen; diese sollen ja sogar in Teilen in einem Mindestabstand zur Trasse liegen. Es kann aber die lokale Modifikation von Maßnahmen (z. B. in der funktionalen Anknüpfung zu Querungshilfen) erforderlich werden.

Der Ist-Zustand der Flora und Fauna im Bereich der Trasse vor Durchführung der Schlägerungen war durch die diversen Einlagen zum UVP-Einreichprojekt ausreichend dokumentiert. Bezüglich der Einschätzung der Schlägerungen liegt die ergänzende gutachterliche Stellungnahme (Einlage 5.2) vor. Zudem sei darauf verwiesen, dass im Rahmen der Naturschutzrechtlichen Verfahren in den beiden Bundesländern von Seiten des Sachverständigen eine aktuelle Vorlage/Bilanzierung zu Schlägerungen gefordert wird. Es sind zudem sowohl im UVG als auch in den Fachgutachten zu den Naturschutzrechtlichen Verfahren Forderungen und Vorgaben zu Kontrolle / Monitoring enthalten, die aus Sicht des Sachverständigen ausreichend sind.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft hielt fest, dass im Rahmen der Beweisaufnahme die gesamte Trasse im Mai 2010 sowie im Juni 2011 vom unterfertigten Sachverständigen besichtigt wurde. Bei den festgestellten Schlägerungen handelte es sich weitgehend um sog. „freie Fällungen“ kleiner 0,5 ha, für die keine forstrechtliche Bewilligung erforderlich ist. Solche Schlägerungen sind aus forstfachlicher Sicht nicht als illegal anzusehen. Laut Angabe der zuständigen Bezirksforstinspektion wurden die Fällungen von den Eigentümern durchgeführt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd verwies darauf, dass die getätigten Schlägerungen Teil der Forstwirtschaft sind. Auf solche Veränderungen des Lebensraumes reagieren Wild wie Jäger entsprechend flexibel. Die für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd vorgesehen Ausgleichsmaßnahmen werden durch die Schlägerungen nicht konterkariert und nicht verhindert.

Aus meiner Sicht ist die Vorgehensweise bezüglich der Schlägerungen sehr bedenklich und entspricht nicht unserem rechtsstaatlichen Empfinden. Auch ist aus unserer Sicht die Notwendigkeit dieser Straße nicht gegeben.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume hielt fest, dass Schlägerungen größerer Waldflächen im Bereich der zukünftigen Trasse ohne Setzung von Ausgleichsmaßnahmen vorgenommen wurden. Er verwies darauf, dass hiermit aus Sicht des Sachverständigen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände, jedenfalls im Bundesland Steiermark, berührt wurden. Die rechtliche Beurteilung im Rahmen des Verfahrens ist durch die zuständige Behörde vorzunehmen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft stellte fest, dass im Rahmen der Beweisaufnahme die gesamte Trasse im Mai 2010 und im Juni 2011 vom unterfertigten Sachverständigen besichtigt wurde. Bei den festgestellten Schlägerungen handelte es sich weitgehend um sog. „freie Fällungen“ kleiner 0,5 ha, für die keine forstrechtliche Bewilligung erforderlich ist. Solche Schlägerungen sind aus forstfachlicher Sicht nicht als illegal anzusehen. Laut Angabe der zuständigen Bezirksforstinspektion wurden die Fällungen von den Eigentümern durchgeführt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd erläuterte, dass die Schlägerungen aus der Sicht der jagdlichen Wildtiere und ihrer Lebensräume nicht bedenklich sind. Das Ausmaß der Schlägerungen bewegt sich in einem für die Forstwirtschaft möglichen Rahmen. Die Wildtiere reagieren in ihren viel größeren Wohn- und Streifgebieten entsprechend flexibel auf derartige lokale Ereignisse.

Feinstaubbelastung entlang der angedachten Strecke ist bereits jetzt schon grenzwertig. Darüber hinaus spricht generell der Bau der S7 gegen jedes ökologische Denken und Handeln sowie gegen Nachhaltigkeit.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima wies erneut darauf hin, dass die Feinstaubbelastung durch das Vorhaben im Einreichprojekt mittels Ausbreitungsmodell berechnet und umfassend dargestellt und im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ geprüft und bewertet wurde. Der Sachverständige verwies auf sein UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“, die fachliche Auseinandersetzung mit den im UVP-Verfahren eingelangten Stellungnahmen („Stellungnahmenband“) sowie die fachlichen Aussagen im Zuge der UVP-Verhandlung.

Die geplante Straße ist nicht geeignet, ein Feinstaubsanierungsgebiet zu sanieren. Es wird ein Naherholungsgebiet zerstört, obwohl ich jetzt schon unter den Folgen des Feinstaubes leide. Die Aussagen des DI Kühnert entbehren jeder Grundlage, da es auch im Jahre 2011 zu oftmaligen Überschreitungen des Feinstaubwertes gekommen ist.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima stellte dazu fest, dass die geplante S 7 nicht der Sanierung des Feinstaubgebiets (dafür sind nach IG-L vom Landeshauptmann Maßnahmen zu verordnen) dient, wohl aber die Anrainer an der B319 durch die S 7 entlastet werden. Die Belastungssituation im Jahr 2011 ist mit jener des Jahres 2010 vergleichbar (ungünstige meteorologische Bedingungen, die regelmäßig zu erhöhten Feinstaubbelastungen führen, sind von längeren niederschlagsarmen Perioden mit stabilen Hochdruckbedingungen

gen in der kalten Jahreszeit gekennzeichnet). Das Jahr 2010 wurde in der Gutachtensergänzung berücksichtigt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Erholung, Ortsbild führte aus, dass bezüglich der Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsnutzung zwischen dem Trassennahbereich und der weiteren Region unterschieden werden muss:

- Der Trassennahbereich wird teilweise eine Verminderung seiner Eignung zur Erholungsnutzung erfahren. Beeinträchtigungen ergeben sich durch die Verlegung/Unterführung von Wegen, infolge der Zerschneidung sowie durch die Lärmbeeinträchtigung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen. Durch die getroffenen Maßnahmen in der Bau- und Betriebsphase sind die verbleibenden Auswirkungen mit gering bis mäßig zu beurteilen. Für die überwiegende Mehrheit der Siedlungsgebiete verbessert sich jedoch die Lärm-Immissionssituation aufgrund des Vorhabens deutlich.
- Die Freizeitnutzung der weiteren Region wird durch das Vorhaben voraussichtlich eine Aufwertung aufgrund der verbesserten Erreichbarkeiten erfahren. Dies wird sich aller Voraussicht nach auch auf die Tourismus- und Gastronomiebetriebe der Region positiv auswirken.

Sämtliche punkthaft, linienhaft und flächenhaft erlebbare Freizeit- und Erholungseinrichtungen wurden von der Projektwerberin im UVE-Fachbeitrag „Freizeit und Erholung“ (Mappe 5.3, Einlage 3) erfasst sowie deren Eingriffserheblichkeit ermittelt. In einem weiteren Schritt wurden die Auswirkungen des Baus der S 7 beurteilt und Kompensationsmaßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung negativer Auswirkungen des Vorhabens definiert. Abschließend erfolgte eine Beurteilung der verbleibenden Auswirkungen in der Bau- und Betriebsphase.

Beeinträchtigungen in der Bauphase ergeben sich durch Zerschneidungen von Rad- und Wanderwegen. Dazu zählen

die Wanderwege

- Marbachgraben,
- Altenmarkt-Loimeth,
- Steirische Landesrundwanderweg STLRWW (Gemeindegebiet von Altenmarkt)
- Joggingrunde Rudersdorf und
- Rudersdorfer Sonnenweg

die Reitwege

- Lafnitztalrad-/reitweg (Gemeindegebiet von Deutsch-Kaltenbrunn) und
- Weichenberg sowie

die Radwege

- Rad-/Wanderweg FF9 (Gemeindegebiet von Großwilfersdorf),
- Feistritzalradweg R8,
- Thermenradweg R12,
- Lafnitztalrad-/reitweg (Gemeindegebiet von Deutsch-Kaltenbrunn) und
- Lahnbachradweg B73.

Um die Konflikte auszugleichen, werden während des Baus des geplanten Projektes vor allem Umleitungen von Rad-, Reit- und Wanderwegen vorgesehen. Die verbleibenden Auswirkungen werden – je nach Bedeutung der Freizeit- und Erholungseinrichtung – mit gering bzw. mäßig

beurteilt, da die Durchgängigkeit aufrechterhalten bleibt. Nur der im Gemeindegebiet von Riegersdorf verlaufende Wanderweg Marbachgraben muss während der Bautätigkeiten gesperrt werden. Die Sperre des Wanderwegs Marbachgraben wird mit gering bewertet, da es sich lediglich um eine temporäre Beeinträchtigung handelt.

Zudem werden der

- Feistritzalradweg R8 im Bereich der Schottergrube Großwilfersdorf und der
- Lafnitzalrad-/reitweg im Bereich Bauigel (westlich von Rudersdorf)

als Baustraßen genutzt. Hier kommt es zwar zu keiner Sperre der Wege, allerdings kann es zu Beeinträchtigungen aufgrund des Verkehrsaufkommens und aufgrund von Staubentwicklung kommen. Im Bereich der Baustraßen werden Maßnahmen zur Reduzierung der Staubentwicklung (z. B. Feuchthalten der Straße) gesetzt. Die verbleibenden Auswirkungen werden mit mittel beurteilt.

Im Naherholungsgebiet Marbach (38,1ha) ist eine mäßige Lärmbeeinträchtigung gegeben, die durch Maßnahmen nicht ausgeglichen wird, die allerdings nur während der Bauarbeiten zu erwarten ist. Weiters ist eine Lärmbeeinträchtigung des B 73 Lahnbach Radweg im Bereich Dobersdorf zu erwarten. In der Bauphase verbleiben geringe bis mittlere Auswirkungen, die vor allem aufgrund von Konflikten durch Zerschneidungen bzw. Beeinträchtigungen von Wegen gegeben sind.

Insgesamt wird die sektorale Belastung des Projekts auf die Erholungs- und Freizeitnutzung als vertretbar beurteilt.

Durch die Trasse der S 7 werden in der Betriebsphase Reit-, Rad- und Wanderwege zerschnitten. Diese Zerschneidungen werden durch Über- und Unterführungen kompensiert:

- Der Wanderweg Marbachgraben wird unterführt (3 Unterführungen mit einer Höhe von 4,5 m bis 4,7m und einer Länge von 105 m bis 194 m). Der Marbach wird restrukturiert und der Wanderweg Marbachgraben entlang des Uferbereichs verlaufend wiederhergestellt.
- Der Wanderweg Altenmarkt-Loimeth wird unterführt (Höhe 4,5 m, Länge: 6 m). Es erfolgen Sichtschutzmaßnahmen in Altenmarkt zur gestalterischen Einbindung des Sichtschutzdammes in die Landschaft und Strukturpflanzungen entlang des Hühnerbachs zur Aufwertung der Strukturvielfalt und Ablenkung der Sichtachse weg von der S 7.
- Die Joggingrunde Rudersdorf wird unterführt (Höhe 5 m, Länge 115 m). In Rudersdorf sind Strukturpflanzungen zur Einbindung des Bereichs um die Anschlussstelle in die Landschaft sowie Gehözpflanzungen nördliche der Brücke Lahnbach zur Schaffung neuer Einstandsmöglichkeiten vorgesehen.
- Der Feistritzalradweg R 8 wird auf einer Brücke geführt.
- Der Thermenradweg R 12 wird unterführt (Höhe 4,7 m, Länge 8 m).
- Der Lahnbachradweg B 73 wird unterführt (Höhe 2,5 m, Länge 50 m).
- Der Reitweg Lafnitzal wird unterführt (Höhe 5 m, Länge: 115 m).

Aufgrund der Aufrechterhaltung von Querungsmöglichkeiten werden die Auswirkungen bei den Schnittstellen der Wege mit der S 7 mit gering beurteilt. Als Maßnahme des Sachverständigen für Raumplanung wurde festgelegt, dass sämtliche Verlegungen von Rad-/ Reit- und Wanderwe-

gen bereits vor der Bauphase zu errichten sind, um Querungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten in der Bau- und Betriebsphase zu erhalten.

So werden bestehende Rad- und Fußwegverbindungen in möglichst gleichwertiger Qualität wieder errichtet, wobei teilweise Umwege und erforderliche Niveauüberwindungen nicht vermeidbar sind. Für den Fachbereich Raumplanung und Erholung stellen anfallende Umwege bzw. Art der Führung für den nicht motorisierten Verkehr eine Restbelastung dar, diese ist jedoch als geringfügig einzustufen. Eine weitest möglich Durchlässigkeit des Vorhabens ist, unter Einhaltung der Wirtschaftlichkeit, gegeben.

- Geringe verbleibende Auswirkungen der Veränderung des Erscheinungsbildes der Unterflurtrasse Rudersdorf ergeben sich aufgrund der geplanten Maßnahmen zur Gestaltung und Einbindung der UFT Rudersdorf. Zudem sind Waldrandverbesserungen in Weichenberg-Kühberg zur Ausgestaltung naturnaher, stufiger Waldränder und Brache- bzw. Wiesenstreifen sowie Brachen zur Umwandlung von ehemaligen Ackerflächen in Dauerbrachen und Hecken zur Strukturierung von Wiesen und Brachen vorgesehen.

Entsprechend UVE-Fachbeitrag „Freizeit und Erholung“ (Mappe 5.3., Einlage 3) wird ab einer Lärmisophonie von 55dB von einem Verlust an erholungsfunktionell wertvollen Flächen gesprochen. Der Grenzwert der WHO für den vorbeugenden Gesundheitsschutz liegt bei einem Wert von 55 dB für den Tag und 45 dB für die Nacht. Auch das Umweltbundesamt (2004) geht von Immissionsgrenzwerten am Tag im Freien von 55 dB aus.

Die mit gering bis mittel bewerteten negativen verbleibenden Auswirkungen, die trotz der gesetzten Maßnahmen gegeben sind, sind vor allem auf die Beeinträchtigungen durch Lärm im Bereich von Querungsmöglichkeiten der Trasse zurück zu führen. Dies betrifft

- den Feistritzal-Radweg R 8. Hier sind Gehölzpflanzungen in Altenmarkt als Sichtschutz und zur Steigerung der Strukturvielfalt sowie Strukturpflanzungen der L 439 zur Einbindung der Wegquerung in die Landschaft vorgesehen.
- den Thermen Radweg R 12. In diesem Bereich sind Strukturpflanzungen in Altenmarkt als Sicht- und Immissionsschutz und zur landschaftlichen Einbettung des Lärmschutzdammes, eine Detailplanung der Anschlussstelle 401 zur landschaftlichen Einbindung sowie die Gestaltung der Unterflurtrasse Speltenbach Ost zur gestalterischen Einbindung der Gewässerschutzanlage in die Landschaft geplant.
- den Reitweg Lafnitztal. Für diesen Erholungsbereich sind Strukturpflanzungen der Lafnitzquerung zur gestalterischen Einbindung der Radwegquerung in die Landschaft und Lenkung der Sichtachse weg von der Trasse sowie eine Auwaldentwicklung Lafnitz-Lahnbachauten zur Neugründung eines Weichholzauwaldes in Vorbereitung.
- den Lahnbach Radweges B 73. In Rudersdorf und entlang der B57a sind Strukturpflanzungen und die Detailplanung der Anschlussstelle B57a zur Einbindung des Bereichs um die Anschlussstelle in die Landschaft geplant.

Als Maßnahmen speziell in Bereichen starker Lärmbeeinträchtigung werden Struktur- und Sichtschutzpflanzungen vorgenommen. Diese erfolgen beispielsweise entlang des Hühnerbachs oder im Bereich der Lafnitzquerung. Die verbleibenden Auswirkungen sind mit gering bis mäßig zu beurteilen.

- Die Nordic Walking Route Altenmarkt (3.700m) wird insgesamt drei Mal über die S 7 geführt. Durch ihren nahen Verlauf entlang der Schnellstraße befindet man sich größtenteils innerhalb der 55dB Isophone. Dadurch ist die gesundheitsfördernde Erholung maßgeblich eingeschränkt. Aus diesem Grund wird die Nordic Walking Route südlich der Ortschaft Altenmarkt entlang der Fischteiche und des Hühnerbaches verlegt. Hier wird die Funktion der Freizeit- und Erholungseinrichtung vollständig wiederhergestellt. Die verbleibenden Auswirkungen werden aufgrund der hohen Wirkung der Maßnahme als gering eingestuft.
- Die S 7 zerschneidet im Bereich der Lafnitz und des Lahnbachs das Naherholungsgebiet Natuwelt Lafnitztal. 53,4 ha des 280 ha großen Erholungsgebietes liegen innerhalb der 55 dB Lärmisophone. Für diesen Konflikt können keine Maßnahmen gesetzt werden, die Auswirkungen bleiben daher lokal hoch. Da ausschließlich bei diesem Konflikt die verbleibenden negativen Effekte mit hoch bewertet werden, werden insgesamt die Auswirkungen in der Betriebsphase mit gering bis mittel beurteilt.

Insgesamt ergeben sich aus der Sicht des Fachgebiets Raumplanung für die Freizeit- und Erholungsbereiche oder -gebiete vertretbare Nutzungsbeeinträchtigungen durch Lärm. Für die überwiegende Mehrheit der Siedlungsgebiete verbessert sich jedoch die Lärm-Immissionssituation aufgrund des Vorhabens.

Im Hinblick auf die Frage der Beeinträchtigung durch Luft und Lärm schloss sich der Sachverständige mit seinem, den Fachbereichen Verkehr, Luft, Lärm sowie Humanmedizin nachgeordneten Fachbereich, den Stellungnahmen der Gutachter für diese Fachbereiche an.

Für den Siedlungsraum ist vor allem für die Ortschaften Großwilfersdorf, Fürstenfeld und Rudersdorf eine Lösung der Verkehrsproblematik von Bedeutung, da der Verkehr bereits derzeit eine Einschränkung der Siedlungsqualität und der weiteren Siedlungsentwicklung darstellt. Die Verkehrssituation, bei weiterer prognostizierter Verkehrszunahme, ist längerfristig als problematisch für die direkt vom Verkehr betroffenen Anrainer zu bezeichnen. Neben der Lärmbelastung ist durch den Verkehr auch eine erhöhte Zerschneidungswirkung der Ortszentren gegeben. In Großwilfersdorf ist ein Queren der B 319 im Ortszentrum und somit das Erreichen von zentralen Einrichtungen ohne Ampelregelung kaum mehr möglich. Die Verkehrsprognosen lassen einen weiteren Anstieg des Verkehrs erwarten, bis zum Jahr 2025 ist in den Ortschaften Großwilfersdorf und Rudersdorf, sollte die S 7 nicht errichtet werden, mit einer weiteren Verkehrssteigerung gegenüber dem Stand 2006 von mehr als 50% zu rechnen. Durch die Realisierung der S 7 kommt es zwar in einigen Siedlungsbereichen zu Neubelastungen, diese Neubelastungen werden jedoch durch entsprechende Maßnahmen zum Schutz der Siedlungsräume, wie Umsetzung der Unterflurtrassen im Bereich Speltenbach, Errichtung des Tunnels Rudersdorf sowie Umsetzung entsprechender Lärmschutzmaßnahmen, in Grenzen gehalten. Durch die Realisierung des Bauvorhabens S7 kommt es einerseits zu einer Umverteilung der Immissionsbelastung von bewohntem in vorrangig unbewohntes Gebiet und andererseits zur Verminderung von Emissionen durch die Verflüssigung des Verkehrs auf der geplanten Schnellstraße.

Aus Sicht des Fachbereiches Siedlungs- und Wirtschaftsraum überwiegen bei Realisierung der S 7 die Vorteile durch die nachweislich zu erwartende Entlastungswirkung in Ortschaften, die in der UVE dargestellten Nachteile.

Der Verwaltungsgerichtshof hat den UVP-Bescheid bezüglich S 1 aufgehoben. Dabei stellte sich unter anderem heraus, dass sich die ASFINAG laut den Gutachtern nicht an viele Auflagen, speziell bei der Bauphase, gehalten hat. Papier ist geduldig und es fühlte sich letztendlich niemand für die Kontrolle und die Durchsetzung der Maßnahmen so richtig zuständig und verantwortlich (auch nicht die Behörde!!!). Der betroffene Bürger bleibt auf der Strecke.

Von der erkennenden Behörde wird in diesem Zusammenhang festgehalten, dass der Verwaltungsgerichtshof keinen UVP-Bescheid betreffend die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße aufgehoben hat. Soweit sich der unsubstantiierte Vorwurf, niemand fühle sich für die Kontrolle und die Durchsetzung von Maßnahmen bzw. Auflagen zuständig und verantwortlich, auf die ho. UVP-Behörde bezieht, wird dieser entschieden zurückgewiesen.

Auch bei Bau der Fürstenfelder Schnellstraße S 7 ist dieses Problem gegeben und ist bereits da. Was kann der begleitende Ombudsmann oder der Gutachter wirklich bei der ASFINAG bei Nichteinhaltung durchsetzen, er bleibt ein zahnloser Tiger. Es ist nicht einmal noch Baubeginn und schon beginnen diese Probleme - siehe z. B. die vielen Holzschlägerungen auf der zukünftigen Trasse. Oder das Teilgutachten Wald des Hr. DI Kühnert. Ich beantrage einen Lokalausweis aller Beteiligten - sehen Sie das mit Ihren eigenen Augen!

Oder warum ist unser Gebiet seit Jahren Feinstaubsanierungsgebiet? Das ist ja nicht aus Jux und Tollerei geschehen, sondern man hat sich dabei etwas gedacht (ein Grund unter vielen ist die geographische Lage). Ein staubfreier Belag während der Bauphase muss zum Schutz der Betroffenen bleiben. Wo bleibt der Aufschrei des Umweltmediziners Prof. Dr. Marth! Auch für 2011 sind die gesetzlich begrenzten Feinstaubtage bereits jetzt überschritten. Erheben Sie die Zahl der chronischen Atemwegserkrankungen in unserem Ort, fragen Sie die Kinderärzte der Umgebung. Gerade die Kleinkinder leiden in den Wintermonaten an dieser Feinstaubbelastung. Auch bereits das Fahren auf den Autobahnen ist bei dieser Summierung von Belastungen gefährlich und muss untersucht werden.

Wenn man 1 + 1 zusammenzählt, ist zu überprüfen, warum Hr. DI Kühnert so „kundenfreundlich“ zur Bauwerberin ist.

Wo werden die Messgeräte für Staub aufgestellt und wie kommt der betroffene Bürger zu den entsprechenden Daten, dass dieser entsprechend reagieren kann. Die können nur Online ins Internet gestellt werden. Alles andere ist zu langsam. Diese transparente Aufstellung und Information beantrage ich.

Wer traut sich und wer setzt bei Verstößen Strafen (die auch wehtun!) und zeitliche Baustopps, bis hin zur Aufhebung der Baugenehmigung zu verhängen oder die Baugenehmigung zu verweigern durch? Wie bei den Schlägerungen durch die Bauwerberin und den Waldbesitzern. Geben Sie den Bürgern darauf eine Antwort!

Auf der A 2 bei Gleisdorf steht eine elektronische Anzeige mit dem Inhalt: Schnell = Lärm mit einem Kleinkind. Trotz massiver Schallschutzwände ist es sehr laut neben der A 2. Warum

braucht man das? Bei den damaligen Planern und für die Gutachter war alles im grünen Bereich. Hat man sich damals doch geirrt? Daher ist das Misstrauen der Schallberechnungen für Riegersdorf mehr als gerechtfertigt und das Ergebnis des Gutachters DI Fritzer zu überprüfen.

Ein anderes Problem wurde bis jetzt ignoriert: Kriminalität neben und auf der Autobahn. Auf der A 2 Ilz wurde eine neue Polizeiwache eröffnet. Laut dem Sicherheitssprecher der SPÖ Burgenland, LAbg. Ewald Schneckner, ist laut den Daten der Kriminalstatistik die angezeigten Fälle im ersten Quartal 2011 um insges. 22,7 % gestiegen. Die zukünftige S7 bietet sich für die Banden aus den Ostblockländern als eine „Aufmarschautobahn“ an. Daher muss das BMVIT das Problem nunmehr aufgreifen und ein Konzept zusammen mit dem Innenministerium entwickeln und dies den zu Recht besorgten Bürgern vorlegen.

Laut BMVIT gehört die S 7 zu den unrentabelsten Schnell- und Autobahnprojekten Österreichs. Die ASFINAG ist hoch verschuldet und kann nur bilanzieren, weil die Republik Österreich die Haftung der Kredite übernommen hat. Diese Haftung wird sich in nächster Zeit im Budget der Republik wiederfinden. Dann haben der Finanzminister und die Republik große Probleme mit den EURO-Stabilitätskriterien. Also muss schon jetzt die ASFINAG als ordentlicher Kaufmann nach dem Handelsgesetz und das BMVIT (100 %ger Eigentümer der ASFINAG) entsprechend handeln und defizitäre Projekte auf später verschieben oder gleich zu beenden. Beispiel Griechenland: Hier investierte man zuviel in Infrastruktur wie Autobahnen, Flughäfen und dgl. Griechenland ist heute pleite und unter dem EURO-Rettungsschirm. Auch Spanien bringt der Bau-Boom an den Rand der Katastrophe. Die werden nach Portugal das nächste Land unter dem EURO-Rettungsschirm sein. Aber einmal wird der Rettungsschirm erschöpft sein und auch die Geduld der Netto-Beitragszahler.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima verwies bezüglich Feinstaub auf das UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ sowie auf die Gutachtensergänzung, wonach durch die S 7 keine relevanten Immissionsbeiträge im Bereich von Wohnanrainern zu erwarten sind.

Zur Forderung von Luftgütemessungen während der Bauphase Verwies der Sachverständige auf eine entsprechende Maßnahme im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“:

„Zur Beweissicherung in der Bauphase sind während der gesamten Bauzeit Messungen der Luftqualität (NO₂, PM₁₀) an den im UVE-FB Luftschadstoffe, Einreichprojekt 2008, Einlage 6.1.3 beschriebenen Immissionspunkten 15 (Siedlungsgebiet Bereich Speltenbach-Ost), 22 (Einzelobjekt Bereich Anschlussstelle Rudersdorf/B57a) und 23 (Siedlungsgebiet Bereich Rudersdorf Nord) vorzunehmen. Die Ergebnisse der Messungen sind der UVP-Behörde in Form von Monatsberichten, die bis zum 14. des jeweiligen Folgemonats zu übermitteln sind, mitzuteilen. Ergeben sich aus der Beweissicherung Überschreitungen der gesetzlichen Kriterien für NO₂ und PM₁₀ ist von der Umweltbaubegleitung die Einhaltung der vorgeschriebenen Maßnahmen zur Emissionsminderung verstärkt zu überwachen und erforderlichenfalls sind zusätzliche Maßnahmen zur Emissionsminderung anzuordnen.“

Diese Maßnahme wurde als Auflage in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin stellte in diesem Zusammenhang wiederholt fest, dass die Lunge das größte Organ ist (100 m² Oberfläche), mit dem der Mensch mit der Außenwelt in Verbindung steht. Zudem atmet er pro Tag zwischen 10.000 und 20.000 Liter Luft ein, so dass sich die Wirkung der Schadstoffe an diesem Organ abzeichnen kann. Eine wichtige Erkrankungsform der Atemwege durch Schadstoffe ist die sogenannte COPD (=chronisch obstruktive pulmonale Erkrankung). Schadstoffe sind nicht die einzige Ursache eine solche Erkrankung hervorzurufen, so dass das Gewicht der Schadstoffe einerseits durch Messungen aber vor allem durch epidemiologische Studien zu erfolgen hat. Es fehlt die wissenschaftliche Evidenz, die Beobachtung nur zweier Ärzte für die Beurteilung heranzuziehen. Es gibt zudem viele objektive Kriterien, die Wirkung der Schadstoffe zu manifestieren, wobei die Prüfung der Lungenfunktion nicht immer den gewünschten Erfolg bringt, vor allem dann, wenn Stichprobenumfang (Anzahl der untersuchten Personen) relativ klein ist. Es gibt auch noch eine Vielzahl anderer Parameter, wie verschiedene Marker des Immunsystems oder das Auftreten von bestimmten Entzündungszellen oder -faktoren. Verglichen mit der Schadstofflast, wo diese Studien durchgeführt wurden, liegt die Immissionskonzentration im vorliegenden Gebiet deutlich niedriger, was nicht heißen soll, dass einzelne betroffen sein können, denn die genetische Prädisposition spielt auch in der Umweltmedizin eine wichtige Rolle.

Insgesamt muss auch und vor allem vom medizinischen Standpunkt angeführt werden, dass sich durch den Betrieb der S7-FFSS die Gesamtverkehrsfrequenz nicht oder nur marginal verändern wird (im Vergleich zur 0-Variante). Der Verkehr wird aber weg von den stark besiedelten Bereichen hin in wenig bis nicht besiedeltes Gebiet kanalisiert, so dass es zu einer deutlichen Abnahme der belasteten Bürger kommen wird.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft stellte erneut fest, dass im Rahmen der Beweisaufnahme die gesamte Trasse im Mai 2010 und im Juni 2011 vom unterfertigten Sachverständigen besichtigt wurde. Bei den festgestellten Schlägerungen handelte es sich weitgehend um sog. „freie Fällungen“ kleiner 0,5 ha, für die keine forstrechtliche Bewilligung erforderlich ist. Laut Angabe der zuständigen Bezirksforstinspektion wurden die Fällungen von den Eigentümern durchgeführt.

Aus der Sicht des Sachverständigen für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd ergeben sich im Hinblick auf jagdbare Wildtiere und auch die Jagd durch die Schlägerungen keine relevanten Probleme. Die Streifgebiete der betroffenen Wildtiere sind deutlich größer als die getätigten Schlägerungen. Sie fanden auch in großen geschlossenen Wäldern statt. Der betroffene Baumbestand an sich ist dort für die Wildtiere kein begrenzender oder sonst relevanter Faktor.

Ich wohne in Rudersdorf, Ahornweg 1, und habe festgestellt, dass das Verkehrsaufkommen stark rückläufig ist, entgegen aller Prognosen. Auf welcher Verkehrszählung basiert diese S 7? Es ist an der Zeit zu evaluieren, ob die geplante Schnellstraße in diesem Ausmaß, das die gesamte Lafnitz- und Feistritzregion nachhaltig zerstört, vertretbar ist. Wir befinden uns in einem Feinstaubsanierungsgebiet, bereits jetzt werden unzureichende Maßnahmen gegen Feinstaub getroffen.

Gesundheitliche Bedrohung für uns Menschen durch dieses Projekt, durch die ständige Lärmbelastung, die Luftverschmutzung, die Vergiftung der Bäche und des Grundwassers sind vorprogrammiert.

Kein Politiker kann die Verantwortung für die Schäden an Mensch, Tier und Umwelt übernehmen, die durch den Bau dieser Straße entstehen. Die Folgen sind verheerend und nicht abzuschätzen.

Diese Straße darf nicht gebaut werden, dadurch stirbt eine ganze Region.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und die dort beschriebenen Maßnahmen und Kontrollen.

Er führte ergänzend aus, dass entsprechend dem UVE-Leitfaden 2008 des UBA eine Wiederholung der Verkehrszählung nicht erforderlich ist. Auf Seite 60 steht dort unter Exkurs Raum und Verkehr: „Grundlage für die Verkehrsuntersuchung stellt die Prüfung und Beschreibung des Ist-Zustandes des Verkehrsnetzes dar“ und weiter: „Die Basisdaten sollten dabei nicht älter als zwei Jahre (vor Einreichung) sein“. Außerdem wurde zur Beurteilung grundsätzlich das Prognoseverkehrsmodell für den Nullplanfall und den Vorhabensplanfall verwendet. Die Ergebnisse der Verkehrsanalyse dienten der Kalibrierung und Berechnung des Analyseverkehrsmodells, auf welchem das Prognoseverkehrsmodell aufbaut.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima führte zum wiederholten Male aus, dass die Feinstaubbelastung durch das Vorhaben im Einreichprojekt mittels Ausbreitungsmodell berechnet und umfassend dargestellt und im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ geprüft und bewertet wurde. Er verwies auf sein UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“, die fachlichen Auseinandersetzung mit den im UVP-Verfahren eingelangten Stellungnahmen („Stellungnahmenband“) sowie die fachlichen Aussagen im Zuge der UVP-Verhandlung.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter verwies erneut darauf, dass das Vorhaben Auswirkungen auf die Funktionszusammenhänge des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes hat, die jedoch nicht a priori als negativ oder positiv beurteilt werden können. Eine hochrangige Straßenverbindung ist geeignet, einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung einer Region zu leisten. Die verbesserte Erreichbarkeit kann zu einer vermehrten Nutzung der Potenziale der Region (Landschaft etc.) führen. Ohne diese Verbesserung in der Verkehrserschließung kann die Region ihr Potenzial u.U. nicht entsprechend nutzen.

Erfahrungsgemäß ist aufgrund der Errichtung von hochrangigen Verkehrsträgern und die dadurch entstehende Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse eine steigende Nachfrage bei Wohn- und Betriebsbauland zu erwarten. Einerseits wird das Untersuchungsgebiet für Wohngebietsnutzung wesentlich interessanter. Andererseits entsteht durch den Bau der S 7 entlang der Trasse eine wesentliche Standortverbesserung für Betriebs- und Industriegebiete.

Die Struktur des Betriebsbaulandes kann sich von lokaler hin zu regionaler Bedeutung verschieben. Die Nachfrage bei Betriebsbauland wird sich aller Voraussicht nach in Richtung Schnellstraße bzw. Anschlussstellen verschieben.

Die verbesserten Erreichbarkeitsverhältnisse bedeuten insbesondere im Lichte der laufenden wirtschaftlichen Neuorientierungen durch die erfolgte EU-Osterweiterung einen wesentlichen Standortfaktor.

Mit der Errichtung der S 7 und der dadurch verbesserten Anbindung an eine überregionale Verkehrsachse sind grundsätzlich positive Auswirkungen auf die Standortentwicklungen und das Standortpotenzial der Region zu erwarten, damit können zugleich positive Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Arbeitsmarkt erzielt werden.

Die Auswirkungen auf den Wirtschaftsraum bei Nichterrichtung der S 7 sind einer Entwicklung ausgehend vom Ist-Zustand gleichzusetzen, wobei langfristig wirtschaftliche Nachteile aufgrund verminderter Erreichbarkeitsverhältnisse für den Raum nicht auszuschließen sind. Bei Nichtumsetzung der S 7 gestaltet sich die weitere räumliche Verknüpfung und Intensivierung von Wirtschaftsräumen aufgrund ungünstiger Erreichbarkeiten schwieriger, als bei Umsetzung der S 7.

Diesen zu erwartenden Auswirkungen auf die Entwicklung des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes sollte schon frühzeitig begegnet bzw. diese Nachfrage in geordnete Bahnen auf örtlicher und überörtlicher Ebene gelenkt werden. Zur Sicherung der positiven Wirkungen wird die Einarbeitung dieser neuen Rahmenbedingungen in die Örtlichen Entwicklungskonzepte der Standortgemeinden empfohlen, um die zu erwartenden Entwicklungen zu kontrollieren. Weiters wird die Erstellung eines Regionalen Entwicklungskonzeptes zur Koordination der zu erwartenden Entwicklungen des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes in der Region empfohlen.

Für den Wirtschaftsraum und die Regionalentwicklung ist bei Nichtumsetzung des Vorhabens S 7 davon auszugehen, dass sich die bereits derzeit gegebene Situation der Verkehrsbelastung zu Spitzenzeiten mit dem dadurch bedingten zähen Verkehrsfluss noch weiter verschlechtern wird. Nicht kalkulierbare zeitliche Verzögerungen und daraus ableitbare Unwägbarkeiten, schlechte Erreichbarkeiten von Betriebsstandorten sowie Transporte durch Siedlungsgebiete wären vor allem für die Weiterentwicklung bestehender gewerblicher Standorte und Standortpotenziale als wirtschaftlich ungünstig anzusehen.

Im Landesentwicklungsprogramm werden die Standorte Fürstenfeld und Ilz – Großwilfersdorf als überregionale Entwicklungsstandorte für Industrie und Gewerbe eingestuft. Ilz und Großwilfersdorf werden auch in der I&G Vorrangstandortuntersuchung der Steiermark als überregional bedeutsame Standorte für Betriebsansiedelungen ausgewiesen.

Die Bezirkshauptstadt Fürstenfeld ist das größte Siedlungs- und Arbeitszentrum der Region und wird im Landesentwicklungsprogramm Steiermark als Regionales Zentrum ausgewiesen. Der Bezirk Fürstenfeld ist aufgrund der mangelnden Erreichbarkeit bzw. der bereits einschränkenden Situation durch gegebene Verkehrsüberlastungen der B 319 regionalpolitisch in keiner Vorzugslage.

Die Bezirkshauptstadt Jennersdorf ist über die B 65 und in weiterer Folge B 57 erreichbar und bildet als Bezirkshauptstadt ein weiteres Zentrum in der gegenständlichen Region. Der Bezirk Jennersdorf, in eher peripherer Lage zu regionalen/ überregionalen Verkehrsachsen, ist an die zentralen Wirtschaftsräume derzeit nicht ausreichend angebunden. Durch die S 7 wird die Erreichbarkeit verbessert.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass mit der Umsetzung der S 7 Übereinstimmungen mit bestehenden Zielsetzungen aus vorliegenden überörtlichen Raumordnungsprogrammen gegeben sind. Dies insbesondere hinsichtlich der angestrebten Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. regionalen Anbindung an das hochrangige Straßennetz. Ziele wie Beeinflussung der wirtschaftlichen Bedingungen und somit Schaffung von Voraussetzungen für Arbeitsplätze werden in Zusammenhang mit einem verbesserten räumlichen Leistungsaustausch gesehen (Landesentwicklungsprogramm Steiermark). Weiters kann eine Übereinstimmung mit der angestrebten Zielsetzung einer Betriebsstandortentwicklung sowohl im Burgenland als auch im Bereich Fürstenfeld durch verbesserte Erreichbarkeiten abgeleitet werden. Eine negative Beeinflussung der angestrebten Tourismusentwicklung, insbesondere im Burgenland, kann nicht erkannt werden. Vielmehr sind auch in diesem Wirtschaftszweig durch die verbesserte Anbindungssituation positive Synergieeffekte zu erwarten. Bezüglich Auswirkungen auf das Standortpotenzial der Region ist davon auszugehen, dass mit der Umsetzung der S 7 eine Aufwertung der Standorte einhergehen wird. Die derzeitige Situation mit massiver Verkehrsbelastung zu Spitzenzeiten und dadurch bedingtem zähen Verkehrsfluss ist für eine Weiterentwicklung bestehender Standorte und Standortpotenziale als ungünstig anzusehen, positive Impulse können durch die erhöhte Standortattraktivität erwartet werden.

In Zusammenführung der in der Region festgelegten wirtschaftspolitischen Zielsetzungen und gegebenen Rahmenbedingungen werden die Auswirkungen durch Realisierung der S 7 positiv beurteilt, positive Synergieeffekte durch Aufwertung von Standortpotenzialen sind zu erwarten. Insgesamt wird vom Sachverständigen die sektorale Bedeutung für „Wirtschaftsraum / Raumentwicklung“ als positiv beurteilt.

Ich lehne den Bau der S7 ab, da diese eine Belastung und nicht eine Entlastung für die Bevölkerung bringt. Entgegen aller Gutachten und angeblichen Verbesserungsmaßnahmen bzw. Erschaffung von „Ersatz-Lebensräumen“ bedrohter und unter Schutz stehender Pflanzen- und Tierarten, insbes. Fledermäuse, Schwarzstörche, etc. wurde bis dato nichts unternommen. Im Gegenteil: großflächige Abholzungen der Wälder im Trassenverlauf der S7 wurden ohne Rücksicht auf diese Arten durchgeführt und werden noch immer durchgeführt (siehe bes. Rudersdorf, Fürstenfeld,...).

Einsparungsmaßnahmen (Tunnel werden verkürzt) bringen der Bevölkerung in Rudersdorf-Dobersdorf weitere Nachteile (Lärm, Feinstaubbelastung). Im Hinblick auf hohe Rentabilität gibt es sinnvollere Projekte, in die investiert werden muss.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume merkte ergänzend zu seinen bisherigen Ausführungen zu den Rodungsmaßnahmen an, dass die geforderten bzw.

vorgesehenen Maßnahmen bei zeitgerechter Durchführung nicht als „angebliche“ Verbesserungsmaßnahmen oder Ersatzlebensräume missverstanden werden sollten. Von einer Wirksamkeit ist auszugehen, allerdings ist selbstverständlich eine entsprechende Durchführung Voraussetzung.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009. Er ergänzte, dass, um die Einhaltung der Ziel- bzw. Richtwerte zu gewährleisten, Kontrollmessungen und entsprechende Maßnahmen vorgesehen sind, welche im Teilgutachten „Lärm“, Kapitel 6 beschrieben werden.

Diese Maßnahmen wurden als Auflagen in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima wies erneut darauf hin, dass die Feinstaubbelastung durch das Vorhaben im Einreichprojekt mittels Ausbreitungsmodell berechnet und umfassend dargestellt und im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ geprüft und bewertet wurde. Der Sachverständige verwies auf sein UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“, die fachliche Auseinandersetzung mit den im UVP-Verfahren eingelangten Stellungnahmen („Stellungnahmenband“) sowie die fachlichen Aussagen im Zuge der UVP-Verhandlung.

Dem humanmedizinischen Gutachter Dr. Marth gelang es nicht, darzustellen, welche gesundheitlichen Folgen der O₂-Verlust durch Verbauung und Verdrängung im Trassenbereich hat. Er gab sich zwar kritisch, spielte aber die Gesundheitsgefährdung durch das Projekt insgesamt herunter.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin stellte zu diesem Thema fest, dass der O₂-Verlust durch den Betrieb der Trasse nicht messbar ist und somit keine gesundheitliche Rolle spielt. Der Sachverständige hat versucht die Gesundheitsgefährdung darzustellen, die durch den Bau und den Betrieb der S 7 entstehen könnte und hat feststellen können, dass das Projekt für sehr viele Bürger der betroffenen Gegend eine deutlich positive Auswirkung haben wird, dann, wenn alle geforderten Maßnahmen eingehalten werden.

Auch ich gehöre zu den Menschen, die - wie viele andere - die Qualität von selbst angebauten Lebensmitteln immer mehr zu schätzen wissen. Unsere Gesellschaft wird sich nachhaltig in diese Richtung verändern, was an den derzeitigen Entwicklungen kontinuierlich zu erkennen ist.

Aber um gesunde, gute Lebensmittel zu haben, braucht es einen guten Boden, saubere Luft und gutes Wasser, was mit einer S 7 nicht mehr möglich wäre.

Wir leben in unserer Region, zurzeit noch in einer Fülle, die uns unsere Äcker durch das milde Klima Jahr für Jahr bieten, sodass wir uns mit vielen Lebensnotwendigkeiten gut selbst versorgen können. Großmärkte und Autobahnen zerstören diese gewachsenen Strukturen und nehmen den Menschen die Eigenständigkeit. In Krisenzeiten, die laut Zukunftsforschern sicher wieder auf uns zukommen werden, ist es für die Bevölkerung ganz wichtig, sich so viel Unabhängigkeit und Eigenständigkeit wie nur möglich zu bewahren.

Für den Erhalt der Böden, die schon unzählige Generationen vor uns ernährt haben, setze ich mich ein, für meine Familie und kommende Generationen.

Unser Wald hat für unsere Familie als Nacherholungsgebiet einen unverzichtbaren Wert. Eine S 7 würde uns nicht nur davon abschneiden, sondern ihn als Ort der Ruhe und Stille unbrauchbar machen.

Dazu fällt mir ein weiser Indianerspruch ein: Erst wenn der letzte Wald gerodet, der letzte Fisch gefangen, werdet ihr sehen, dass man Geld nicht essen kann.

Also müssten wir mit dem Auto wegfahren um uns zu erholen. In Zeiten des Klimawandels kann eine solche Verkehrspolitik ja wohl nicht sinnvoll sein.

Große Sorge bereitet mir auch die zunehmende Feinstaubbelastung unserer Region in den letzten Jahren. Laut Studien soll der Feinstaub nicht nur auf die Häufigkeit und Schwere von Atemwegserkrankungen Einfluss haben, sondern auch mit Gefäßerkrankungen in Zusammenhang stehen. Seit einem Jahr leide ich an Gefäßproblemen, die ich mir aufgrund meiner ansonsten gesunden Lebensweise schwer erklären kann. Laut Fachleuten kann dies durchaus in einem Zusammenhang mit der Feinstaubbelastung stehen.

Auch Bekannte aus meinem Umfeld leiden in letzter Zeit unter ähnlichen Symptomen. Deshalb spreche ich mich gegen die S 7 aus.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft stellt fest, dass durch das Vorhaben etwa 80 ha landwirtschaftlich genutzter Fläche dauerhaft verloren gehen. Angesichts der gegebenen Entwicklungsdynamik der Landwirtschaft und Veränderungen auch durch den Beitritt vieler neuer Länder zur EU hat sich die Landwirtschaft in den letzten Jahren deutlich verändert. Insgesamt sind jedoch für das Schutzgut Landwirtschaft die Flächenverluste nicht so hoch, dass von einer erheblichen Beeinträchtigung für das Schutzgut auszugehen ist. Flächenbeeinträchtigungen und Flächenverluste werden im Einreichprojekt berücksichtigt (Kommassierungen, Abgeltung für Flächenverlust). Erhöhte Flächenkonkurrenz aufgrund eines realisierten S 7-Projektes ist aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Dynamik und den Veränderungen in der Landwirtschaft in den nächsten Jahren mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht zu erwarten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima wies erneut darauf hin, dass die Feinstaubbelastung durch das Vorhaben im Einreichprojekt mittels Ausbreitungsmodell berechnet und umfassend dargestellt und im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ geprüft und bewertet wurde. Der Sachverständige verwies auf sein UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“, die fachliche Auseinandersetzung mit den im UVP-Verfahren eingelangten Stellungnahmen („Stellungnahmenband“) sowie die fachlichen Aussagen im Zuge der UVP-Verhandlung.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin führte auch und vor allem vom medizinischen Standpunkt an, dass sich durch den Betrieb der S 7 die Gesamtverkehrsfrequenz nicht oder nur marginal verändern wird (im Vergleich zur 0-Variante). Der Verkehr wird aber weg von

den stark besiedelten Bereichen hin in wenig bis nicht besiedeltem Gebiet kanalisiert, so dass es zu einer deutlichen Abnahme der belasteten Bürger kommen wird.

Die Lärm- und Feinstaubbelastung durch den Bau einer 4-spurigen Schnellstraße steht in keinem Verhältnis zur Notwendigkeit dieses unnützen Straßenbaus, da das Verkehrsaufkommen in letzter Zeit deutlich zurückgegangen ist. Eine derartige Einengung des Naturraums in dieser wunderschönen Umgebung mit seiner vielfältigen Tierwelt wäre ein Verbrechen an der Umwelt und gegenüber unserer Nachkommen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und die dort beschriebenen Maßnahmen und Kontrollen.

Diese Maßnahmen wurden als Auflagen in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Der Sachverständige führte ergänzend aus, dass eine kurzzeitige Verkehrsabnahme beispielsweise aufgrund wirtschaftlicher Einbrüche erst nach abgesicherter Beobachtung dieses Trends zur Veränderung langfristiger Prognosen führen kann. Das Prognoseszenario hat keine statistisch belegbare Eintrittswahrscheinlichkeit und gibt daher auch nicht zwingend die zukünftige Entwicklung an. Es soll die denkbaren Auswirkungen unterschiedlicher menschlicher Entscheidungen auf die Verkehrsentwicklung in einem noch überschaubaren Prognosezeitraum aufzeigen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 verwiesen. Um die Einhaltung der Ziel- bzw. Richtwerte zu gewährleisten, sind Kontrollmessungen und entsprechende Maßnahmen vorgesehen, welche im Teilgutachten „Lärm“, Kapitel 6 beschrieben sind.

Diese Maßnahmen wurden als Auflagen in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima wies erneut darauf hin, dass die Feinstaubbelastung durch das Vorhaben im Einreichprojekt mittels Ausbreitungsmodell berechnet und umfassend dargestellt und im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ geprüft und bewertet wurde. Der Sachverständige verwies auf sein UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“, die fachliche Auseinandersetzung mit den im UVP-Verfahren eingelangten Stellungnahmen („Stellungnahmenband“) sowie die fachlichen Aussagen im Zuge der UVP-Verhandlung.

Die Verkehrszahlen in den Unterlagen des UVP-Verfahrens stimmen mit den tatsächlichen keinesfalls mehr überein, da das Verkehrsaufkommen deutlich zurückgegangen ist. Auch finde ich es unverantwortlich, besonders unseren Kindern gegenüber, unseren Lebens- und Naturraum durch den Bau einer 4-spurigen Schnellstraße noch weiter einzuengen, da die Notwendigkeit dazu überhaupt nicht gegeben ist.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr stellte fest, dass die Verkehrsbelastungen im Querschnitt der automatischen Dauerzählstelle Fürstenfeld (AUT 155) vom Jahr 2006 auf das

Jahr 2009 in Summe über diese drei Jahre nur um rd. 7,8 % abgenommen haben. In dieser Abnahme sind allerdings auch die in der Zwischenzeit eingetretenen und in der Verkehrsprognose 2025 berücksichtigten Verkehrsverlagerungen auf den Korridor V enthalten. Es hat sich nämlich der nach Italien durch Österreich über den gesamten Straßenzug der B 319 und B 65 östlich von Ilz transitierende Verkehr aus Ungarn und östlich davon nach Eröffnung des Korridor V auf diesen verlagert. Zu erwähnen ist außerdem, dass bei dieser Zählstelle durch die regionale Bedeutung der Bezirkshauptstadt Fürstenfeld ein nicht unbedeutender Anteil an Nahverkehr in den Zählergebnissen enthalten ist.

Eine kurzzeitige Verkehrsabnahme beispielsweise aufgrund wirtschaftlicher Einbrüche kann erst nach abgesicherter Beobachtung dieses Trends zur Veränderung langfristiger Prognosen führen. Das Prognoseszenario hat keine statistisch belegbare Eintrittswahrscheinlichkeit und gibt daher auch nicht zwingend die zukünftige Entwicklung an. Es soll die denkbaren Auswirkungen unterschiedlicher menschlicher Entscheidungen auf die Verkehrsentwicklung in einem noch überschaubaren Prognosezeitraum aufzeigen.

Die vorliegende Trasse der S 7 wurde nach einer Variantenentwicklung und Vorauswahl sowie nach einer Nutzen-Kosten-Untersuchung als wirtschaftliche Lösung geplant. Das Vorhaben ist unter den heutigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen als notwendig einzustufen. Hinsichtlich Maßnahmen und Kontrollen verwies der Sachverständige auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009.

Ich bin in einem Alter, in dem man nicht weiß, ob die nachkommenden Generationen unsere Pensionen noch bezahlen können. Abgesehen davon werde ich sowieso eine nur kleine Pension erhalten, die für mich und meine Frau reichen soll. So wird das Ackerland zur Selbstversorgung immer wertvoller. Auch der Wald in der Nähe unseres Hauses ist zum Ruhe- und Frischlufttanken etwas ganz wertvolles für mich und meine Familie.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landwirtschaft und Boden stellte erneut fest, dass durch das Vorhaben etwa 80 ha landwirtschaftlich genutzter Fläche dauerhaft verloren gehen. Angesichts der gegebenen Entwicklungsdynamik der Landwirtschaft und Veränderungen auch durch den Beitritt vieler neuer Länder zur EU hat sich die Landwirtschaft in den letzten Jahren deutlich verändert. Insgesamt sind jedoch für das Schutzgut Landwirtschaft die Flächenverluste nicht so hoch, dass von einer erheblichen Beeinträchtigung für das Schutzgut auszugehen ist. Flächenbeeinträchtigungen und Flächenverluste werden im Einreichprojekt berücksichtigt (Kommassierungen, Abgeltung für Flächenverlust). Erhöhte Flächenkonkurrenz aufgrund eines realisierten S7-Projektes ist aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Dynamik und den Veränderungen in der Landwirtschaft in den nächsten Jahren mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht zu erwarten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Erholung, Ortsbild unterscheid bezüglich der Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsnutzung erneut zwischen dem Trassennahbereich und der weiteren Region und stellte folgendes fest:

- Der Trassennahbereich wird teilweise eine Verminderung seiner Eignung zur Erholungsnutzung erfahren. Beeinträchtigungen ergeben sich durch die Verlegung/Unterführung von Wegen, infolge der Zerschneidung sowie durch die Lärmbeeinträchtigung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen. Durch die getroffenen Maßnahmen in der Bau- und Betriebsphase sind die verbleibenden Auswirkungen mit gering bis mäßig zu beurteilen. Für die überwiegende Mehrheit der Siedlungsgebiete verbessert sich jedoch die Lärm-Immissionssituation aufgrund des Vorhabens deutlich.
- Die Freizeitnutzung der weiteren Region wird durch das Vorhaben voraussichtlich eine Aufwertung aufgrund der verbesserten Erreichbarkeiten erfahren. Dies wird sich aller Voraussicht nach auch auf die Tourismus- und Gastronomiebetriebe der Region positiv auswirken.

Sämtliche punkthaft, linienhaft und flächenhaft erlebbare Freizeit- und Erholungseinrichtungen wurden von der Projektwerberin im UVE-Fachbeitrag „Freizeit und Erholung“ (Mappe 5.3, Einlage 3) erfaßt sowie deren Eingriffserheblichkeit ermittelt. In einem weiteren Schritt wurden die Auswirkungen des Baus der S 7 beurteilt und Kompensationsmaßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung negativer Auswirkungen des Vorhabens definiert. Abschließend erfolgte eine Beurteilung der verbleibenden Auswirkungen in der Bau- und Betriebsphase.

Die mit gering bis mittel bewerteten negativen verbleibenden Auswirkungen, die trotz der gesetzten Maßnahmen gegeben sind, sind vor allem auf die Beeinträchtigungen durch Lärm im Bereich von Querungsmöglichkeiten der Trasse zurück zu führen. Dies betrifft in der Gemeinde Altenmarkt den Feistritzal-Radweg R 8 und den Thermen Radweg R 12.

Folgende Maßnahmen sind zur Minimierung der negativen Auswirkungen vorgesehen:

- Der Wanderweg Altenmarkt-Loimeth wird unterführt (Höhe 4,5m, Länge: 6m). Weiters sind Sichtschutzmaßnahmen und Strukturpflanzungen entlang des Hühnerbaches geplant.
- Der Feistritzalradweg R8 wird auf einer Brücke geführt. Zudem sind Gehölzpflanzungen in Altenmarkt und Strukturpflanzungen entlang der L439 zur Reduktion der Lärmbeeinträchtigungen vorgesehen.
- Die Nordic Walking Route Altenmarkt (3.700m) wird insgesamt drei Mal über die S 7 geführt. Durch ihren nahen Verlauf entlang der Schnellstraße befindet man sich größtenteils innerhalb der 55dB Isophone. Dadurch ist die gesundheitsfördernde Erholung maßgeblich eingeschränkt. Aus diesem Grund wird die Nordic Walking Route südlich der Ortschaft Altenmarkt entlang der Fischteiche und des Hühnerbaches verlegt. Hier wird die Funktion der Freizeit- und Erholungseinrichtung vollständig wiederhergestellt. Die Ersatzroute der Nordic Walking Strecke Altenmarkt wurde gemeinsam mit dem zuständigen Bereichsleiter der Gemeinde Altenmarkt festgelegt. Die verbleibenden Auswirkungen werden aufgrund der hohen Wirkung der Maßnahme als gering eingestuft.
- Der Thermenradweg R12 wird unterführt (Höhe 4,7m, Länge 8m). Weiters sind die Gestaltung der Unterflurtrasse Speltenbach, Strukturpflanzungen zur Reduktion der Lärmbeeinträchtigung und eine Detailplanung der Anschlussstelle Fürstenfeld geplant.

Aufgrund der Aufrechterhaltung von Querungsmöglichkeiten werden die Auswirkungen bei den Schnittstellen mit gering beurteilt. Als Maßnahme des Sachverständigen für Raumplanung wur-

de festgelegt, dass sämtliche Verlegungen von Rad-/ Reit- und Wanderwegen bereits vor der Bauphase zu errichten sind, um Querungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten in der Bau- und Betriebsphase zu erhalten.

Im Hinblick auf die Beeinträchtigung durch Luft und Lärm schloss sich der Sachverständige, mit seinem, den Fachbereichen Verkehr, Luft, Lärm sowie Humanmedizin nachgeordneten Fachbereich, den Stellungnahmen der Gutachter für diese Fachbereiche an.

Für den Siedlungsraum ist vor allem für die Ortschaften Großwilfersdorf, Fürstenfeld und Rudersdorf eine Lösung der Verkehrsproblematik von Bedeutung, da der Verkehr bereits derzeit eine Einschränkung der Siedlungsqualität und der weiteren Siedlungsentwicklung darstellt. Die Verkehrssituation, bei weiterer prognostizierter Verkehrszunahme, ist längerfristig als problematisch für die direkt vom Verkehr betroffenen Anrainer zu bezeichnen. Neben der Lärmbelastung ist durch den Verkehr auch eine erhöhte Zerschneidungswirkung der Ortszentren gegeben. In Großwilfersdorf ist ein Queren der B 319 im Ortszentrum und somit das Erreichen von zentralen Einrichtungen ohne Ampelregelung kaum mehr möglich. Die Verkehrsprognosen lassen einen weiteren Anstieg des Verkehrs erwarten, bis zum Jahr 2025 ist in den Ortschaften Großwilfersdorf und Rudersdorf, sollte die S 7 nicht errichtet werden, mit einer weiteren Verkehrssteigerung gegenüber dem Stand 2006 von mehr als 50% zu rechnen. Durch die Realisierung der S 7 kommt es zwar in einigen Siedlungsbereichen zu Neubelastungen, diese Neubelastungen werden jedoch durch entsprechende Maßnahmen zum Schutz der Siedlungsräume, wie Umsetzung der Unterflurtrassen im Bereich Speltenbach, Errichtung des Tunnels Rudersdorf sowie Umsetzung entsprechender Lärmschutzmaßnahmen, in Grenzen gehalten. Durch die Realisierung des Bauvorhabens S7 kommt es einerseits zu einer Umverteilung der Immissionsbelastung von bewohntem in vorrangig unbewohntes Gebiet und andererseits zur Verminderung von Emissionen durch die Verflüssigung des Verkehrs auf der geplanten Schnellstraße.

Abschließend hielt der Sachverständige fest, dass aus Sicht des Fachbereiches Siedlungs- und Wirtschaftsraum bei Realisierung der S 7 die Vorteile durch die nachweislich zu erwartende Entlastungswirkung in Ortschaften, die in der UVE dargestellten Nachteile überwiegen.

Diese Schnellstraße würde sich weiter sehr negativ auf meine ohnehin angeschlagene Gesundheit auswirken. Durch die zunehmend schlechte Luft der letzten Jahre, auf die mein Körper sehr sensibel reagiert, leide ich immer wieder unter Übelkeit, Spannen und Brennen der Gesichtshaut und Tränen der verklebten Augenlider. So mache ich mir auch Sorgen um die Gesundheit meiner Enkelkinder und Urenkel. Sie sollen in einer gesunden Umgebung aufwachsen können.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin erläuterte in diesem Zusammenhang, dass das Verfahren einer Umweltverträglichkeit alle Möglichkeiten beschreibt, die verantwortlich sein können die Umwelt und somit auch die Gesundheit des Menschen zu schädigen. Dabei wird jeweils nach dem Stand des Wissens vorgegangen, so dass der Bürger ein hohes Maß an Sicherheit erhält, dass die errechneten und beschriebenen Risiken auch den Tatsachen entsprechen. Einem Projekt wird erst dann die Umweltverträglichkeit bestätigt, wenn keine für die Gesundheit des Menschen negativen Risiken vorliegen. Das gilt im Besonderen für die Schadstoffe Lärm aber auch für den Feinstaub und die Erschütterungen.

Die oben beschriebenen klinischen Symptome sind nach den Aussagen des Sachverständigen keineswegs Umweltschadstoff assoziiert, vor allem dann, wenn sie nur bei Einzelpersonen auftreten. Bei einer signifikanten Zunahme ähnlicher Symptome bei einer großen Anzahl von Personen eines genau definierten Areals kann eine Korrelation bestehen und man müsste die Ursache genau analysieren.

Ich will keine Autobahn/ Schnellstraße, weil sie nur Lärm, Schmutz und Transitverkehr mit sich bringt. Der Lebensraum für Pflanzen und Tiere soll erhalten bleiben.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr sowie für das Fachgebiet Lärm verwies auf seine Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und die dort beschriebenen Maßnahmen und Kontrollen verwiesen.

Diese Maßnahmen wurden als Auflagen in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima wies erneut darauf hin, dass die Feinstaubbelastung durch das Vorhaben im Einreichprojekt mittels Ausbreitungsmodell berechnet und umfassend dargestellt und im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ geprüft und bewertet wurde. Der Sachverständige verwies auf sein UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“, die fachliche Auseinandersetzung mit den im UVP-Verfahren eingelangten Stellungnahmen („Stellungnahmenband“) sowie die fachlichen Aussagen im Zuge der UVP-Verhandlung.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume stellte fest, dass die im Projekt vorgesehenen und ergänzend im Sachverständigengutachten als notwendig eingestuft Maßnahmen dazu geeignet sind, die Umweltbelastungen im vorliegenden Fall auf ein erträgliches Maß zu mindern. Dies gilt auch bezüglich der Lebensräume von Tieren und Pflanzen, die erhalten oder in anderen Bereichen verbessert bzw. neu entwickelt werden, um insgesamt ausreichend Lebensraum zu erhalten. So wurden im Rahmen des Projektes u. a. waldverbessernde Maßnahmen und die Neuanlage bestimmter Lebensraumtypen zur Verbesserung von Funktionen an anderer Stelle berücksichtigt.

In diesem Winter waren unsere Kinder ca. 3 Wochen krank. Sie hatten Bronchitis und Lungenentzündung. Ich denke, dass das auch mit der hohen Feinstaubbelastung in unserer Region zusammenhängt. Eine Autobahn würde diese noch erhöhen. Außerdem lehnen wir zusätzlichen Lärm ab!!! Außerdem wären wir unmittelbar von Erschütterungen und evtl. Sekundärschall betroffen.

Weiters fordere ich, die Lebensräume von Tieren (Fledermäuse, Insekten, Schwarzstörche, Rehe, etc.) zu schützen und nicht, wie bereits leider geschehen, durch Schlägerungen enormer Waldflächen unsere Fauna zu gefährden. Der Wald dient vielen Menschen als Naherholungsgebiet, ist aber auch Schutz vor Hochwasser und Erosion.

Ackerbauflächen werden immer rarer und sollten nicht zusätzlich durch eine Autobahn versiegelt werden.

Abschließend bleibt zu sagen, dass sich das Verkehrsaufkommen im Vergleich zu den vergangenen Jahren nicht erhöht, sondern eher verringert hat.

Ich lehne daher die S7 und den damit verbundenen Lärm, Schmutz und Feinstaub strikt ab!!

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und die dort beschriebenen Maßnahmen und Kontrollen und führte ergänzend aus, dass eine kurzzeitige Verkehrsabnahme beispielsweise aufgrund wirtschaftlicher Einbrüche erst nach abgesicherter Beobachtung dieses Trends zur Veränderung langfristiger Prognosen führen kann. Das Prognoseszenario hat keine statistisch belegbare Eintrittswahrscheinlichkeit und gibt daher auch nicht zwingend die zukünftige Entwicklung an. Es soll die denkbaren Auswirkungen unterschiedlicher menschlicher Entscheidungen auf die Verkehrsentwicklung in einem noch überschaubaren Prognosezeitraum aufzeigen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und entsprechende Kontrollmessungen und Maßnahmen, welche im Teilgutachten „Lärm“, Kapitel 6 beschrieben sind.

Diese Maßnahmen wurden als Auflagen in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Erschütterungen erläuterte, dass Grenzwerte verlangt werden, die auf den Schutz des Wohlbefindens des Menschen abzielen (ÖNORM S 9012 (2010/02)). Diese Werte liegen weit unter Werten, wo eine Gesundheitsgefährdung des Menschen vorliegt. Die Grenzwerte für „guten Erschütterungsschutz“, die den Schutz des Wohlbefindens der Anrainer sichern, werden nach Umsetzung des Vorhabens eingehalten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima wies erneut darauf hin, dass die Feinstaubbelastung durch das Vorhaben im Einreichprojekt mittels Ausbreitungsmodell berechnet und umfassend dargestellt und im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ geprüft und bewertet wurde. Der Sachverständige verwies auf sein UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“, die fachliche Auseinandersetzung mit den im UVP-Verfahren eingelangten Stellungnahmen („Stellungnahmenband“) sowie die fachlichen Aussagen im Zuge der UVP-Verhandlung.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume hielt abermals fest, dass die im Projekt vorgesehenen und ergänzend im Sachverständigengutachten als notwendig eingestuft Maßnahmen dazu geeignet sind, die Umweltbelastungen im vorliegenden Fall auf ein erträgliches Maß zu mindern. Dies gilt auch bezüglich der Lebensräume von Tieren und Pflanzen, die erhalten oder in anderen Bereichen verbessert bzw. neu entwickelt werden, um insgesamt ausreichend Lebensraum zu erhalten. So wurden im Rahmen des Projektes u. a. waldverbessernde Maßnahmen und die Neuanlage bestimmter Lebensraumtypen zur Verbesserung von Funktionen an anderer Stelle berücksichtigt. Die Feststellung, dass bereits Schlägerungen

größerer Waldflächen im Bereich der zukünftigen Trasse erfolgten, ist zutreffend und wurde auch in der ergänzenden Stellungnahme des Sachverständigen getroffen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Wildökologie und Jagd hielt fest, dass die getätigten Schlägerungen keine Zerstörung des Lebensraumes für jagdbare Wildtiere, insbesondere die genannten Rehe, darstellen. Die Streifgebiete der Rehe sind viel größer als das Ausmaß der Schlägerungen. Überdies fanden diese in großen geschlossenen Wäldern statt wo der Baumbestand im Ausmaß der getätigten Schlägerungen für die Wildtiere keinen relevanten und sicher keinen begrenzenden Faktor darstellt. Insbesondere das Rehwild reagiert auf solche Veränderungen höchst flexibel und bezieht die neu entstandenen Freiflächen entsprechend der dort stattfindenden Vegetationsentwicklung in ihre Streifgebiete mit ein.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft stellte fest, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf den Wald im UVP-Teilgutachten „Forstwirtschaft“ ausführlich behandelt und als vertretbar eingestuft wurden. Er verwies auf sein diesbezügliches Gutachten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin stellte in diesem Zusammenhang wiederholt fest, dass die Lunge das größte Organ ist (100 m² Oberfläche), mit dem der Mensch mit der Außenwelt in Verbindung steht. Zudem atmet er pro Tag zwischen 10.000 und 20.000 Liter Luft ein, so dass sich die Wirkung der Schadstoffe an diesem Organ abzeichnen kann. Eine wichtige Erkrankungsform der Atemwege durch Schadstoffe ist die sogenannte COPD (=chronisch obstruktive pulmonale Erkrankung). Schadstoffe sind nicht die einzige Ursache eine solche Erkrankung hervorzurufen, so dass das Gewicht der Schadstoffe einerseits durch Messungen aber vor allem durch epidemiologische Studien zu erfolgen hat. Es fehlt die wissenschaftliche Evidenz, die Beobachtung nur zweier Ärzte für die Beurteilung heranzuziehen. Es gibt zudem viele objektive Kriterien, die Wirkung der Schadstoffe zu manifestieren, wobei die Prüfung der Lungenfunktion nicht immer den gewünschten Erfolg bringt, vor allem dann, wenn Stichprobenumfang (Anzahl der untersuchten Personen) relativ klein ist. Es gibt auch noch eine Vielzahl anderer Parameter, wie verschiedene Marker des Immunsystems oder das Auftreten von bestimmten Entzündungszellen oder -faktoren. Verglichen mit der Schadstofflast, wo diese Studien durchgeführt wurden, liegt die Immissionskonzentration im vorliegenden Gebiet deutlich niedriger, was nicht heißen soll, dass einzelne betroffen sein können, denn die genetische Prädisposition spielt auch in der Umweltmedizin eine wichtige Rolle.

Insgesamt muss auch und vor allem vom medizinischen Standpunkt angeführt werden, dass sich durch den Betrieb der S7-FFSS die Gesamtverkehrsfrequenz nicht oder nur marginal verändern wird (im Vergleich zur 0-Variante). Der Verkehr wird aber weg von den stark besiedelten Bereichen hin in wenig bis nicht besiedeltes Gebiet kanalisiert, so dass es zu einer deutlichen Abnahme der belasteten Bürger kommen wird.

Ich hatte eine starke Bronchitis und war 2 Wochen krank. Ich denke, der Grund dafür ist die hohe Feinstaubbelastung im Bereich Fürstenfeld. Ich möchte, dass man sich am Land gut erholen kann. Weiters möchte ich die gute Luft und die Ruhe bei uns in Speltenbach genießen können.

Die Lebensräume der Tiere und Pflanzen sollen geschützt werden, daher keine S7!!!

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm verwies auf sein Gutachten zum Einreichprojekt 2008 vom Juli 2009 und entsprechende Kontrollmessungen und Maßnahmen, welche im Teilgutachten „Lärm“, Kapitel 6 beschrieben sind.

Diese Maßnahmen wurden als Auflagen in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima wies erneut darauf hin, dass die Feinstaubbelastung durch das Vorhaben im Einreichprojekt mittels Ausbreitungsmodell berechnet und umfassend dargestellt und im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ geprüft und bewertet wurde. Der Sachverständige verwies auf sein UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“, die fachliche Auseinandersetzung mit den im UVP-Verfahren eingelangten Stellungnahmen („Stellungnahmenband“) sowie die fachlichen Aussagen im Zuge der UVP-Verhandlung.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume wiederholte, dass die im Projekt vorgesehenen und ergänzend im Sachverständigengutachten als notwendig eingestuft Maßnahmen dazu geeignet sind, die Umweltbelastungen im vorliegenden Fall auf ein erträgliches Maß zu mindern. Dies gilt auch bezüglich der Lebensräume von Tieren und Pflanzen, die erhalten oder in anderen Bereichen verbessert bzw. neu entwickelt werden, um insgesamt ausreichend Lebensraum zu erhalten. Hiermit wird ein angemessener Schutz verfolgt.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin stellte in diesem Zusammenhang erneut fest, dass die Lunge das größte Organ ist (100 m² Oberfläche), mit dem der Mensch mit der Außenwelt in Verbindung steht. Zudem atmet er pro Tag zwischen 10.000 und 20.000 Liter Luft ein, so dass sich die Wirkung der Schadstoffe an diesem Organ abzeichnen kann. Eine wichtige Erkrankungsform der Atemwege durch Schadstoffe ist die sogenannte COPD (=chronisch obstruktive pulmonale Erkrankung). Schadstoffe sind nicht die einzige Ursache eine solche Erkrankung hervorzurufen, so dass das Gewicht der Schadstoffe einerseits durch Messungen aber vor allem durch epidemiologische Studien zu erfolgen hat. Es fehlt die wissenschaftliche Evidenz, die Beobachtung nur zweier Ärzte für die Beurteilung heranzuziehen. Es gibt zudem viele objektive Kriterien, die Wirkung der Schadstoffe zu manifestieren, wobei die Prüfung der Lungenfunktion nicht immer den gewünschten Erfolg bringt, vor allem dann, wenn Stichprobenumfang (Anzahl der untersuchten Personen) relativ klein ist. Es gibt auch noch eine Vielzahl anderer Parameter, wie verschiedene Marker des Immunsystems oder das Auftreten von bestimmten Entzündungszellen oder -faktoren. Verglichen mit der Schadstofflast, wo diese Studien durchgeführt wurden, liegt die Immissionskonzentration im vorliegenden Gebiet deutlich niedriger, was nicht heißen soll, dass einzelne betroffen sein können, denn die genetische Prädisposition spielt auch in der Umweltmedizin eine wichtige Rolle.

Insgesamt muss auch und vor allem vom medizinischen Standpunkt angeführt werden, dass sich durch den Betrieb der S7-FFSS die Gesamtverkehrsfrequenz nicht oder nur marginal verändern wird (im Vergleich zur 0-Variante). Der Verkehr wird aber weg von den stark besiedelten Bereichen hin in wenig bis nicht besiedeltes Gebiet kanalisiert, so dass es zu einer deutlichen Abnahme der belasteten Bürger kommen wird.

VII.2.10. Weitere Stellungnahmen der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“

Die Bürgerinitiative legte nach der öffentlichen Auflage von Unterlagen im Rahmen des Parteiengenhörs vom 31.03.2011 bis 28.04.2011 im August 2011 zwei weitere Stellungnahmen vor.

In ihrer Stellungnahme vom 22.08.2011 brachte die Bürgerinitiative im Zusammenhang mit der Frage der Erlassung eines LKW-Fahrverbotes oder eines allfälligen LKW-Nachfahrverbotes auf der B 319/B 65 folgendes vor:

„1) Mit Schreiben vom 8.8.2011, GZ FA 18 E-17-71/2011-12, hat das Amt der Steiermärkischen Landesregierung der BürgerInneninitiative „Allianz gegen die S7“ mitgeteilt, dass – wie von dieser zur Entlastung betroffener BewohnerInnen angeregt – die Erlassung eines LKW-Fahrverbotes oder eines allfälligen Nachfahrverbotes auf der B 319/ B 65 derzeit leider nicht möglich ist. Diesem Schreiben waren Befund und Gutachten des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung vom 20.Juli 2011, GZ: FA18A-013.11-1/2009-136, angeschlossen. Dargestellt wurde im Befund die jeweils monatliche Verkehrsbelastung an der Zählstelle in Fürstenfeld km 57,2 vom Jänner 2003 bis einschließlich Juni 2011. Daraus ergibt sich im Vergleich zu 2007 eine Reduktion des Schwerverkehrs von 2.128 SV/24h um 45%. Der Gesamtverkehr reduzierte sich von 13.631 KFZ/24h auf 11.562 KFZ/24h, somit um 15%. Der Schwerverkehrsanteil ging von 16% (2007) auf 10% (2011 erstes Halbjahr) zurück. Die Verkehrsbelastung der Dauerzählstelle stimmt mit der Belastung in Rudersdorf überein. Die Unfallraten haben sich auf der B 319/B 65 seit 2007 halbiert.

Beweis: Gutachten des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung vom 20.7.2011, GZ FA18A-013.11-1/2009-136.

2) Das Ergebnis dieser Verkehrszählung widerspricht den in diesem Verfahren vom Projektwerber Asfinag Baumanagement GmbH dargestellten verkehrlichen Grundlagen entlang der B 319/B 65 und dem Gutachten des von der Behörde bestellten Sachverständigen Prof. DI Heinrich Fritzer. Beweis: Umweltverträglichkeitserklärung der Projektwerber Asfinag Baumanagement GmbH, Umweltverträglichkeitsgutachten Teilgutachten Verkehr und Verkehrssicherheit.

3) Illustrativ sei dargestellt, dass nach den Unterlagen der Asfinag Baumangement GmbH, die vom Sachverständigen Prof. DI Heinrich Fritzer im Zuge der öffentlichen mündlichen Verhandlung im September 2009 als „plausibel“ eingestuft wurden, für das Jahr 2010 an der oben genannten Zählstelle insgesamt 15.700 KFZ/24h, davon 2.150 LKW/24h fahren sollten, tatsächlich waren es insgesamt 12.270 KFZ/24h, davon 1206 LKW/24h.

Eine Fehlerquote des „Sachverständigen“ Prof. DI Heinrich Fritzer von ca. 28 % (Gesamtverkehr) bzw. 78% (!!!) LKW-Verkehr – und dies bei einem Prognosehorizont von EINEM Jahr und der ausdrücklichen Erklärung des Sachverständigen (Verhandlungsprotokoll Seite 31), dass „bei der Festlegung der Wachstumsfaktoren die wesentlichen Parameter berücksichtigt wurden und die Zunahmefaktoren der Verkehrsstärken im Vergleich zu anderen repräsentativen Prognosen plausibel seien“.

Widerlegt ist aber auch die Verfahrensbehauptung des Projektwerbers Asfinag Baumangement GmbH (Verhandlungsprotokoll Seite 29, DI Pöheim), dass „weitere beachtenswert sei, dass Straßen an Grenzübergängen zwischen Österreich und Ungarn wesentlich höhere Wachstumsraten als das übrige Straßennetz aufweisen.“ Hingegen wurde die Darstellung des „Laien“ Gerald Harbusch (Verhandlungsprotokoll Seite 26) durch die nun vorliegenden Messungen vollinhaltlich bestätigt: „Es ist nicht zulässig die Verkehrssteigerungen, die sich nach dem EU-Beitritt Ungarns ergeben haben, linear auf das Jahr 2025 hochzurechnen, weil anders können sich die unglaublichen Prognosezahlen für 2025 nicht ergeben. Abgesehen davon hat sich der Verkehr in den letzten Jahren nicht erhöht.“

Bei einer den Erfahrungen des täglichen Lebens entsprechenden Wertung dieser Beweisergebnisse, die sich wohl zu allererst auf Messungen als Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnis stützen muss, kann den Behauptungen des Projektwerbers und dem „Gutachten“ des Sachverständigen Prof. DI Heinrich Fritzer wohl keinerlei Beweiskraft bei der Beurteilung der verkehrlichen Grundlagen für dieses Verfahren zukommen.

4) Es wird daher auf jeden Fall notwendig sein – falls ohnehin nicht mit einer Abweisung des vom Projektwerber Asfinag Baumangement GmbH gestellten Genehmigungsantrages, wie dies von der „Allianz gegen die S7“ bereits mehrmals beantragt wurde, vorgegangen wird – dem Projektwerber die Vorlage einer neuerlichen Darstellung der verkehrlichen Grundlagen aufzutragen und diese dann von einem neu zu bestellenden, mit den erforderlichen Kenntnissen ausgestatteten Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit zur Beurteilung zu übergeben, diesbezüglich das Teilgutachten Verkehr und Verkehrssicherheit bzw. das Umweltverträglichkeitsgutachten neu zu erstellen und anschließend den Parteien des Verfahrens Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Die verkehrlichen Grundlagen und die darauf gestützten Prognosen haben einen wesentlichen Einfluss auf die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Vorhabens. Bei der gegenwärtig stetig abnehmenden Verkehrsbelastung (DTV 11.562 – der Wert für Juni 2011 liegt noch einmal um über 10% unter dem des Vorjahres!) insbesondere im Bereich des Schwerverkehrs, auf der B 319/B 65 ist die Errichtung einer vierspurigen Schnellstraße mit Sicherheit nicht wirtschaftlich.

Die seit dem Jahre 2007 stetig abnehmende Verkehrsbelastung, insbesondere im Bereich des Schwerverkehrs, bestätigt auch das bereits - in der Stellungnahme vom Februar 2009 enthaltene - Vorbringen der „Allianz gegen die S7“, dass die behauptete funktionelle Bedeutung des Straßenzuges nicht gegeben ist. Dieses Argument dient im gegenständlichen Verfahren aber auch im Rahmen der im Herbst 2010 durchgeführten Evaluierung der Asfinag Projekte lediglich dazu, die nicht vorhandenen Kriterien, die die Notwendigkeit der Errichtung der Fürstenfelder Schnellstraße S7 vernünftig begründen könnten, durch ein Scheinargument zu ersetzen.

Unter Aufrechterhaltung aller bisher gestellten Anträge – insbesondere der Abweisung des gegenständlichen Genehmigungsantrages - wird der weitere Antrag gestellt, im Sinne der unter Punkt 4) dargestellten Vorgangsweise behördliche Verfügungen zu treffen.“

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr führte im Zusammenhang mit dem in der Stellungnahme der Bürgerinitiative angesprochenen Gutachten und der Rückläufigkeit der Verkehrszahlen aus, dass - wie aus der Beilage BR-LR03 des als Beweis angeführten Gutachtens ersichtlich - die Daten der Zählstelle 155 an der B 319 bei km 57,2 in Fürstenfeld für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) ausgewertet wurden. Der DTV wird über alle Tage des Jahres ermittelt und enthält somit auch die Samstage und Sonntage sowie stark belastete Urlaubstage. An diesen Tagen ist der Schwerverkehrsanteil wesentlich geringer, als an dem im S 7-West-Projekt verwendeten Zeitbereich „Werktage außerhalb der Urlaubszeit“.

Das Verkehrsaufkommen im DTV hat österreichweit abgenommen. Es entspricht 2009 in etwa jenem von 2004 und 2005. Es hat allerdings auch in früheren Jahren kurzzeitige Einbrüche gegeben, woraufhin anschließend das Verkehrsaufkommen wieder stieg. Erst nach einer abgesicherten Beobachtung dieses Trends können langfristige Prognosen (2025 für die Betriebsphase der S7-West) verändert werden. Das Prognoseszenario hat keine statistisch belegbare Eintrittswahrscheinlichkeit und gibt daher auch nicht zwingend die zukünftige Entwicklung an. Es soll die denkbaren Auswirkungen unterschiedlicher menschlicher Entscheidungen auf die Verkehrsentwicklung in einem noch überschaubaren Prognosezeitraum aufzeigen.

Weiters merkte der Sachverständige an, dass auch der Amtssachverständige des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung zum Schluss komme „Nur mit der Inbetriebnahme der S7 ist mit einer dauerhaften Entlastung der B 319/B 65 zu rechnen“.

Zum Widerspruch des Gutachtens des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung mit den von der Projektwerberin dargelegten fachlichen Grundlagen und seinem Gutachten im Zuge des UVP-Verfahrens hielt der Sachverständige fest, dass es bekannt ist, dass nicht nur an der B 319 sondern österreichweit das Verkehrsaufkommen in etwa auf dem Niveau von 2004 bzw. 2005 liegt und damit Auswirkungen auf den aktuellen DTV und DTVW zeigt. Vergleiche des DTV (alle Tage des Jahres) mit dem im Projekt verwendeten DTVW (Werktagverkehr außerhalb der Urlaubszeit von Dienstag – Donnerstag) sind im Sinne der unterschiedlichen statistischen Auswertung der Zähldaten unzulässig.

Die Darstellung im gegenständlichen Einwand, wonach die Ausführungen des Sachverständigen für das Fachgebiet Verkehr im Gutachten sowie dessen Aussagen im Rahmen der mündlichen Verhandlung zu den Verkehrsprognosen nicht plausibel seien, wies der Sachverständige zurück. Aus seinen Aufzeichnungen zur Verhandlung vom September 2009 geht hervor, dass er die Zunahmefaktoren der Verkehrsstärken im Vergleich zu anderen repräsentativen Prognosen immer für den Prognosehorizont 2025 und nicht für 2010 (damals vorgesehener Beginn der Bauarbeiten) als plausibel erklärt hat.

Wenn nun im gegenständlichen Einwand die für den DTV ausgewerteten Verkehrsdaten 2010 mit jenen des für die Bautätigkeit (Beginn der Bauarbeiten 2010 und voraussichtliches Ende der Bauarbeiten 2014) abgeschätzten (Pkt. 5.1 des TGA Verkehr und Verkehrssicherheit) DTVW verglichen werden, so ist dem zu entgegen, dass zur reinen Beurteilung der Auswirkungen der Bauphase dieser DTVW objektiv gesehen auf der sicheren Seite liegt. Es ist daher auch die Aussage zulässig, dass die Materiallieferungen zahlenmäßig im Schwankungsbereich des

DTVW liegen und als vertretbar eingestuft werden können.

Dem Stand der Technik entsprechend wurde für die Betriebsphase der Prognosehorizont 2025 auf Basis des Verkehrsmodells ermittelt (DTVW 2025) und für die Bauphase der DTVW 2010 abgeschätzt, da die Auswirkungen während der Bauphase (besonders Lärm und Luft) im Sinne des angewendeten „Worst-case-Szenarios“ auf der sicheren Seite liegen sollen.

Hinsichtlich der unzulässigen Interpretation der Zähldatenauswertung (DTV – DTVW) und zum Prognoseszenario verwies der Sachverständige auf seine Stellungnahme zu den Punkten 1 und 2. Bei der Prognose 2025 handelt es sich jedenfalls nicht um eine lineare Hochrechnung, sondern um ein Prognoseszenario 2025 auf Basis des Verkehrsnachfragemodells.

Von der erkennenden Behörde wird darauf hingewiesen, dass das in der Stellungnahme angesprochene Gutachten dem Sachverständigen zur Kenntnis gebracht wurde und somit in die oben wiedergegebenen Beantwortungen vom Sachverständigen mit einbezogen werden konnte. In ihrer Stellungnahme vom 23.08.2011 brachte die Bürgerinitiative zum Thema Waldverwüstung im Zuge eines Unwetters im Bereich des Edelseewaldes folgendes vor:

„Am Freitag 19.8.2011 in der Zeit zwischen 15.30 Uhr und 17.00 Uhr wurde – unter anderem – auch der Edelseewald zwischen Riegersdorf – Großwilfersdorf – Altenmarkt – Jobst von einem schweren Unwetter heimgesucht. Dabei kam es im Bereich der von der Asfinag Baumangement GmbH seit September 2009 veranlassten illegalen Schlägerungen (Siehe Stellungnahme vom 28.4.201, Strafverfahren nach dem Forstgesetz bei der Bezirkshauptmannschaft Fürstenfeld) im Trassenbereich der geplanten Fürstenfelder Schnellstraße S7 durch die Windeinwirkung im Rand- und Nahbereich der erfolgten Schlägerungen zu einer Waldverwüstung gemäß § 16 Forstgesetz.

Betroffene Waldbesitzer können sich nicht erinnern, derartige Verwüstungen in ihren Wäldern durch Windeinwirkung je wahrgenommen zu haben. Hinsichtlich dieses Schadensereignisses wurde die Bezirkshauptmannschaft Fürstenfeld gestern in Kenntnis gesetzt und gemäß § 16 Abs. 3 Forstgesetz 1975 um die Durchführung erforderlicher Erhebungen und die Anordnung entsprechender Maßnahmen ersucht.

Durch dieses Ereignis im Zusammenhang mit den erfolgten Schlägerungen, die zweifelsfrei die erste Phase der Baufeldfreimachung für die geplante Fürstenfelder Schnellstraße S7 darstellt, für die übrigens bis heute keine einzige behördliche Genehmigung vorliegt, sind die Aussagen der im Verfahren eingeholten Gutachten im Bereich der Forstwirtschaft als widerlegt anzusehen.

Wenn zwar eingeräumt wird, dass es durch das erhöhte Windwurfisiko zu Schadensfällen kommen könnte, wird dieses jedoch als vertretbar angesehen (z.B. Teilgutachten 1 Forstwirtschaft Seite 365).

Das aktuelle Ausmaß der nunmehr konkret eingetretenen Schäden durch die illegalen Schlägerungen, das als Waldverwüstung im Sinne des § 16 Abs. 2 lit. d Forstgesetz 1975 anzusehen ist, kann zweifelsohne nicht mehr „als vertretbare Auswirkung“ qualifiziert werden, insbesondere

auch deshalb, als die vom Sachverständigen DI Martin Kühnert geforderte Auflage für die Projektwerberin, den Waldeigentümern gegebenenfalls nachweislich anzubieten, Schäden, die sich auf Grund der Rodungen oder der Bauarbeiten in den benachbarten Waldbeständen durch Windwurf oder andere mit der Errichtung des Vorhabens in direktem Zusammenhang stehende Ereignisse einstellen, auf eigene Kosten spätestens im Jahr nach dem Schadeintritt durch Re-kultivierung in Abstimmung mit der örtlichen Bezirksverwaltungsbehörde zu beheben, nicht erfüllt ist. (Teilgutachten 1, Forstwirtschaft Seite 372).

Darüber hinaus wird durch das gegenständliche Ereignis, das lediglich auf einen Teil der für den geplanten Bau der Fürstenfelder Schnellstraße S7 durchgeführten illegalen Schlägerungen zurückzuführen ist, klar dargestellt, dass durch die geplante Errichtung der Fürstenfelder Schnellstraße S7 im Edelseewald mit ihrer kilometerlangen Schneise auch in Hinkunft nicht bloß ein „erhöhtes Windwurfrisiko“ besteht, sondern Waldverwüstungen wie aktuell nicht ausgeschlossen werden können.

Aus diesem Grund ist das Vorhaben Fürstenfelder Schnellstraße S 7 nicht umweltverträglich, und der Genehmigungsantrag der Projektwerberin Asfinag Baumanagement GmbH schon jetzt abzuweisen.

Sollte behördlicherseits diese Vorgangsweise nicht eingeschlagen werden, ist jedenfalls die Umweltverträglichkeit des Vorhabens aufgrund der aktuellen Ereignisse im Edelseewald, die als evident quantifizierbare und qualifizierbare Schäden vorliegen, durch neu zu bestellende Sachverständige abzuklären.“

Der Sachverständige für das Fachgebiet Forstwirtschaft hielt in diesem Zusammenhang Rücksprache mit dem Leiter der Bezirksforstinspektion Hartberg-Fürstenfeld (DI Hippacher) und nahm am 24.08.2011 eine Begehung vor Ort vor.

Der Sachverständige hielt fest, dass es nach Angaben der Bezirksforstinspektion am 19.08.2011 im Zuge eines Gewitters im Großraum Fürstenfeld zu heftigen Sturmböen gekommen ist, die im Bereich der höher gelegenen Riedeln im Edelseewald, aber auch im Raum Hainersdorf und Lindegg zu Windwürfen geführt hat. Diese fielen vor allem in windwurfanfälligen standortswidrigen Fichtenbeständen und Fichten-Kiefern-mischbeständen auf venässten Pseudogleyböden an, die vor allem von Fichten nur sehr schlecht durchwurzelt werden können. (Die in dieser Region natürlicherweise vorkommenden Eichen-Hainbuchen-Wälder sind wegen der viel größeren Wurzeltiefen wesentlich weniger windwurfanfällig). Auf diesen Umstand wurde bereits im UVP-Teilgutachten Nr. 5 „Forstwirtschaft“ in Kap. 4.6.1 hingewiesen.

Die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ führt in ihrem Schreiben vom August 2011 zusammengefasst an, dass die eingetretenen Windwürfe auf die Schlägerungen im Trassenbereich der S7 zurückzuführen wären, und die benachbarten Bestände durch die S7 einer offensichtlichen Windwurfgefährdung ausgesetzt würden, und sieht dadurch den forstrechtlich Tatbestand der Waldverwüstung erfüllt und eine Umweltverträglichkeit der S7 nicht gegeben.

Windwürfe waren im Edelseewald in umfangreichem Ausmaß im Bereich der unmittelbaren S 7 Trasse, aber auch abseits der Trasse im geschlossenen Wald sowie angrenzend an Schläge in mehreren 100 m Entfernung von der S 7 Trasse vor allem bei Fichte auf staunassem Pseudogleyboden, in geringerem Umfang auch bei Kiefer (hier teilweise auch Windbrüche) festzustellen.

Im unmittelbaren Bereich der S 7-Trasse wurden im Edelseewald vor allem die zwischen den Schlagflächen auf der Trasse stehenden Waldreste geworfen. Diese waren gegenüber Windanriff besonders exponiert, da sie als Querriegel in einer Schneise stockten, womit Randlinien quer zur Windrichtung entstanden und dadurch für die Luftbewegung ein isoliertes Hindernis geschaffen wurde. Es ist zu betonen, dass diese Sondersituation bei Realisierung des Vorhabens S 7 nicht auftreten wird, da die gesamte Trasse ausgeschlägert sein wird, und damit eine ungehinderte Luftbewegung im Trassenbereich möglich ist. In den an die S7-Trasse angrenzenden Waldbeständen mit talparallelen Schlaglinien traten Einzelwürfe und kleinflächige Windwürfe auf, jedoch keine großflächigen Windwürfe.

Die festgestellte Situation bestätigt die gutachtlichen Schlussfolgerungen im UVP-Teilgutachten „Forstwirtschaft“ in Kap. 5.3 (Zitat):

„Durch Rodungen kann der benachbarte Wald einem vermehrten Windwurfisiko ausgesetzt werden. Besonders anfällig sind flachwurzeln Fichtenbestände auf Gley- oder Pseudogleyböden. Auch ein Öffnen von Beständen gegen die Hauptwindrichtung führt bei labilen Beständen in der Regel zu einer erhöhten Windwurfgefährdung. Als sensibel ist hier besonders der Bereich beim Knoten A2/S7 bei Riegersdorf im „Edelseewald“ einzustufen, da hier größere Randlinien quer zu Hauptwindrichtung (W-WNW) entstehen und Fichtenmischwälder dominieren. Hier können auch Windwürfe auf größeren Flächen nicht ausgeschlossen werden, wie das Beispiel des Knotens A2/Zubringer Oberwart zeigt.

Ansonsten verlaufen die Trasse und damit die Schlaglinien weitgehend talparallel und damit parallel zur Hauptwindrichtung, womit großflächige Windwürfe in angrenzenden Beständen unwahrscheinlich sind. Insgesamt werden die Auswirkungen durch erhöhtes Windwurfisiko als vertretbar angesehen.“

Die Schlussfolgerungen des UVP-Teilgutachtens „Forstwirtschaft“ werden vom Sachverständigen daher – auch und gerade im Lichte des jüngsten Windwurfereignisses im Raum Fürstenfeld – in vollem Umfang aufrechterhalten.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume hielt zu den Windwürfen im Bereich des Edelseewaldes fest, dass sich aus naturschutzfachlicher Sicht gegenüber dem bereits festgestellten keine wesentliche Änderung für das UVP-Verfahren ergeben hat. Die Windwürfe erreichen weder qualitativ noch quantitativ ein Ausmaß, das die Bewertung oder die Maßnahmenkonzeption grundsätzlich in Frage stellt.

Bereits in seiner Stellungnahme vom Juli 2010 hatte der Sachverständige dezidiert darauf hingewiesen, dass sich im Bereich der stehen gelassenen Baumstreifen und -reihen ein zumindest

überwiegend erhöhtes Windwurfisiko ergibt und daher nicht von längerfristigem Bestand dieser Streifen ausgegangen wird. Das ist insoweit bereits berücksichtigt. Weitere Windwürfe erreichen zudem nach den Angaben der Behörde zu deren Umfang und Lage kein naturschutzfachlich gravierendes Ausmaß.

Von der erkennenden Behörde wird darauf hingewiesen, dass die in der Stellungnahme angesprochene Fotodokumentation den Sachverständigen im Rahmen der Behandlung der gegenständlichen Stellungnahme zur Kenntnis gebracht wurden und somit in die oben wiedergegebenen Beantwortungen von den Sachverständigen mit einbezogen werden konnten.

VIII. Anträge der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ auf Wiederaufnahme des Verfahrens

Mit Schreiben vom 18. Oktober 2011 und vom 11. Oktober 2012 beantragte die BürgerInneninitiative „Allianz gegen die S 7“, die Wiederaufnahme des UVP-Verfahrens S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf A 2 - Dobersdorf, die Abweisung des Antrages der ASFINAG Baumanagement GmbH wegen Umweltunverträglichkeit des Vorhabens S 7 Fürstenfelder Schnellstraße und in eventu die Fortsetzung des Ermittlungsverfahrens.

Unabhängig davon, dass zur fachlichen Frage, ob durch das entsprechende Vorbringen der Bürgerinitiative neue Tatsachen oder Beweismittel hervorgekommen sind, die allein oder in Verbindung mit dem sonstigen Ergebnis des Verfahrens voraussichtlich eine im Hauptinhalt des Spruches anders lautende Entscheidung herbeigeführt hätten, Stellungnahmen der Projektwerberin und des betroffenen UVP-Sachverständigen eingeholt wurden, war der Antrag auf Wiederaufnahme des Verfahrens gemäß § 69 AVG aufgrund der Aufhebung des ho. UVP-Bescheides vom 29. September 2011 durch Erkenntnis des VwGH vom 12. November 2012, Zl. 2011/06/0202 hinfällig und wurde das UVP-Verfahren (unter Einbeziehung der Änderungsanträge) fortgesetzt.

IX. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des fortgesetzten Verfahrens

IX.1. Allgemeines

Die im Rahmen des fortgesetzten Verfahrens bzw. die zwischen der Kundmachung der Zustellung des ho. Genehmigungsbescheides GZ. BMVIT-316.407/0015-IV/ST-ALG/2011 vom 29. September 2011 durch Edikt und dessen Aufhebung durch den VwGH mit Erkenntnis vom 12. November 2012, Zl. 2011/06/0202, von Parteien eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen werden in diesem Kapitel behandelt. Die Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Parteiengehörs zu den Projektsänderungen 001 und 002 sowie im Rahmen des Parteiengehörs Februar 2014 sowie des Parteiengehörs November 2014 erfolgt in eigenen Kapiteln.

Im Folgenden werden diese Eingaben (von Parteien) zusammengefasst wiedergegeben. Dabei wird keine durchgehende namentliche Zuordnung zu den einzelnen Verfahrensparteien vorgenommen, eingegangen wird vielmehr auf die Argumente als solche (vgl. zu diesem Thema bereits die Ausführungen im Punkt IV.1. des Bescheides).

IX.2. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des fortgesetzten Verfahrens

Es erfolgt zunächst eine Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen aus fachlicher Sicht. Unter Punkt XIV. wird auf die in den Stellungnahmen aufgeworfenen Rechtsfragen eingegangen.

IX.2.1. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ vom 01.10.2011

Der ho. Genehmigungsbescheid GZ. BMVIT-316.407/0015-IV/ST-ALG/2011 vom 29.0 September 2011 (in der Folge vom VwGH mit Erkenntnis vom 12.11.2012, Zl. 2011/06/0202, aufgehoben) wurde gemäß § 44f AVG per Edikt zugestellt. Das entsprechende Edikt wurde am Dienstag, den 04. Oktober 2011 im Amtsblatt zur Wiener Zeitung, in der Kleinen Zeitung (Steiermark Ausgabe), in der Kronen Zeitung (Steiermark und Burgenland Ausgaben) und im Kurier (Burgenland Ausgabe) kundgemacht. Die Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“, datiert mit 01. Oktober 2011, langte ebenfalls am Dienstag, den 04. Oktober 2011 im ho. Bundesministerium ein und konnte daher im Verfahren nicht mehr berücksichtigt werden.

Zusammengefasst bringt die Bürgerinitiative vor, dass im Zuge eines Unwetters am 19. August 2011 ausgehend von den bis zu diesem Zeitpunkt durchgeführten Schlägerungen im Edelseewald eine Waldverwüstung im Sinne des Forstgesetzes eingetreten sei, die ursächlich auf die von der Projektwerberin absichtlich veranlassten und von den jeweiligen Eigentümern und Eigentümerinnen vorgenommenen Schlägerungen zurückzuführen sei. Hierfür sei die Projektwerberin schuldhaft und rechtswidrig verantwortlich.

Aus fachlicher Sicht hielt der Sachverständige für den Fachbereich Forstwirtschaft wiederholt fest, dass die Ergebnisse der Beurteilung im Umweltverträglichkeitsgutachten hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenerfordernis und Maßnahmenwirksamkeit für den Fachbereich Forstwirtschaft nach wie vor zutreffen.

Begründend führte der Sachverständige aus, dass nach den in Teilbereichen der künftigen S 7-Trasse nach der UVP-Verhandlung durchgeführten Fällungen (im Bericht 2014, Fachbereich Raum und Umwelt als „waldbauliche Maßnahmen“ bezeichnet) bei einem Windwurfereignis am 19. August 2011 durch den unterfertigten Sachverständigen im Trassenbereich der S 7 am 24. August 2011 Erhebungen durchgeführt wurden, die folgenden Sachverhalt ergaben:

Windwürfe waren im Edelseewald in umfangreichem Ausmaß im Bereich der unmittelbaren S 7 Trasse, aber auch abseits der Trasse im geschlossenen Wald sowie angrenzend an Schläge in mehreren 100m Entfernung von der S 7 Trasse, vor allem bei Fichte auf staunassem Pseudogleyboden, in geringerem Umfang auch bei Kiefer (hier teilweise auch Windbrüche) festzustellen.

Im unmittelbaren Bereich der S 7-Trasse wurden im Edelseewald vor allem die zwischen den Schlagflächen auf der Trasse stehenden Waldreste geworfen. Diese waren gegenüber Windanriff besonders exponiert, da sie als Querriegel in einer Schneise stockten, damit Randlinien quer zur Windrichtung entstanden und dadurch für die Luftbewegung ein isoliertes Hindernis geschaffen wurde. Es ist zu betonen, dass diese Sondersituation bei Realisierung des Vorhabens S 7 nicht auftreten wird, da die gesamte Trasse ausgeschlägert sein wird, und damit eine ungehinderte Luftbewegung im Trassenbereich möglich ist. In den an die S 7-Trasse angrenzenden Waldbeständen mit talparallelen Schlaglinien traten Einzelwürfe und kleinflächige Windwürfe auf, jedoch keine großflächigen Windwürfe.

Zu den Fällungsarbeiten im Trassenbereich nach Erlassung des UVP-Bescheides bis zu dessen Aufhebung wird auf Punkt VI.5. des gegenständlichen Bescheides verwiesen.

Der Sachverständige für den Fachbereich Tiere, Pflanzen, Lebensräume hielt im Zusammenhang mit den durchgeführten Rodungen und Windwurfereignissen ebenfalls wiederholt fest, dass entlang der Trasse bereits Schlägerungen in insgesamt relativ großem und naturschutzfachlich jedenfalls nicht von vorneherein vernachlässigbarem Umfang erfolgt seien. Soweit teils schmale Waldstreifen bzw. Baumreihen zwischen Einzelschlägen oder an deren Rand zu bereits vorher bestehenden Lichtungen belassen wurden, sei bei diesen zumindest überwiegend eine hohe Anfälligkeit v.a. gegenüber Sturmwurf zu konstatieren. Von einem längerfristigen Bestand dieser Streifen bzw. Reihen sei nicht auszugehen. Jedoch seien die Schlägerungen als solche, ohne dass die resultierenden frühen forstlichen Entwicklungsstadien (Schlagflur, wieder aufkommender Jungwuchs) sowie der Boden als Teil des Lebensraumes vollständig beseitigt würden (wie es im Zuge einer anschließenden Rodung und Versiegelung im Trassenbereich geschähe), für den Fachbereich nicht als grundsätzlich negativ einzustufen. Vielmehr könnten offene Strukturen in Wäldern und Forsten wichtige Lebens- oder Teillebensräume für walddtypische Tier- und Pflanzenarten sowie bestimmte gefährdete oder streng geschützte Arten darstellen. Bezüglich der Schwere der Beeinträchtigungen durch die Schlägerungen sei darüber hinaus (trotz deren absolut nicht vernachlässigbarer Größe) ihr geringer Anteil an der Gesamtwaldfläche im Projektgebiet zu berücksichtigen. Im vorliegenden Fall würden die Schlägerungen qualitativ und quantitativ daher nach naturschutzfachlicher Beurteilung die Funktion des Waldverbandes als Lebensraum sowie die Maßnahmenkonzeption im Rahmen des Projektes nicht grundsätzlich in Frage stellen.

Der Sachverständige gelangte zusammengefasst zu dem wesentlichen Ergebnis, dass die vorgenommenen Schlägerungen eine Beseitigung bislang bedeutsamer Lebensraumstrukturen zur Folge gehabt hätte, ohne dass zu diesem Zeitpunkt bereits Maßnahmen zur Sicherstellung einer kontinuierlichen ökologischen Funktionalität auf den Weg gebracht worden wären. Dem stehe die Bedeutung auch offener Strukturen wie Windwurf- oder Schlagflächen in Wäldern für den Arten- und Biotopschutz gegenüber.

Unabhängig von der Frage einer artenschutzrechtlichen Einstufung für das Bundesland Steiermark sowie der Situation, dass bestimmte geforderte Maßnahmen aus dem UV-G bzw. UV-TGA 06 nur noch eingeschränkt erfüllt bzw. zu erfüllen seien, ist aus Sicht des Sachverständigen die Auswirkung der Schlägerungen weder qualitativ noch quantitativ als so gravierend einzuschät-

zen, dass diese die Lebensraumfunktionen im Waldverbund insgesamt in Frage stellen könnte oder der vorgesehenen Maßnahmenkonzeption grundsätzlich entgegenstehen würde; dementsprechend ist auch keine so gravierende Änderung der Situation gegeben, dass dies zu Abänderungen im Rahmen des UV-G bzw. UV-TGA 06 führen müsste. Die Bewertung im Rahmen des UV-G bzw. UV-TGA 06 bleibt daher aufrecht erhalten. Ergänzungen/Modifikationen von Auflagen im naturschutzrechtlichen Verfahren sind aufgrund bzw. in Folge der Schlägerungen allerdings möglich.

IX.2.2. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ sowie von Bürgern und Bürgerinnen die Gutachten des Sachverständigen DI Dr. Otto Vollhofer in den wasserrechtlichen Berufungsverfahren betreffend

In diesem Zusammenhang wurde von den Einbringern zusammengefasst vorgebracht, dass die Ergebnisse der wasserrechtlichen Berufungsverfahren und insbesondere die Gutachten des Sachverständigen DI Dr. Vollhofer in den Berufungsverfahren gezeigt hätten, dass die UVP Unterlagen in diesem Zusammenhang unvollständig und die UVP-Sachverständigen Dr. Kraiger, DI Topf und DI Posch fachlich ungeeignet seien. Es seien „neue“ Sachverständige zu bestellen.

Der Sachverständige für den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser hielt fest, dass wesentlicher Inhalt des Gutachtens von DI Dr. Vollhofer die Bestätigung ist, dass sich, wie bereits im UVP-Fachgutachten „Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser“ festgehalten, der chemische Zustand der betroffenen Grundwasserkörper durch den Betrieb der geplanten GSA insgesamt nicht verschlechtern wird. Damit ist davon auszugehen, dass die Umweltverträglichkeit weiterhin gegeben ist.

Die Chloridbelastung aus der Versickerung in den linear angeordneten Filtermulden stellt keine Verschmutzung des Grundwassers dar.

Auf das Fehlen der Angabe und der Bewertung von Frachten für die angeführten relevanten, straßenspezifischen Inhaltstoffe der zu verbringenden Niederschlagswässer wird auf die Stellungnahme im Fachbereich „Straßenwässer, Tunnelwässer“ verwiesen.

Auf das Auftreten von lokal erhöhten Belastungen im näheren Abstrom der GSA, welche vom Gutachter als Verschmutzung des Grundwassers im Sinne des § 30 Abs. 2 Z3 WRG 1959 beurteilt werden, wurde ebenfalls im entsprechenden Fachgutachten eingegangen. Die Annahme einer Verdünnung im Grundwasser unterhalb des Einleitpunktes wurde sowohl im Einreichprojekt als auch im Gutachten angeführt. Auch wurde auf eine im Vergleich zur Vermischungszone für Oberflächenwässer (150 m) größere Strecke für eine Vermischung hingewiesen. Demnach ist und war davon auszugehen, dass lokal erhöhte Belastungen im näheren Abstrombereich der GSA auftreten werden.

Durch Auflagen im WR-Bescheid (zB WR-Land Steiermark Hydrogeologie 18 und 19) wird verlangt, dass die Versickerung so zu beschaffen ist, dass die Vorgaben der QZV Chemie GW hinsichtlich des gesamten Grundwasserkörpers eingehalten werden. Dies wird durch entsprechende Beprobungen im Bereich der GSA sowie durch umfangreiche GW-

Beweissicherungsmaßnahmen zu dokumentieren sein. Die Ergebnisse aus allen Beweissicherungsuntersuchungen sind im ersten Jahr der Erfassung alle drei Monate, in der Folge halbjährlich der wasserrechtlichen Bauaufsicht zu übermitteln. Damit ist jedenfalls gewährleistet, dass – im Falle des Auftretens von zu hohen Konzentrationen – Maßnahmen durch die wasserrechtliche Bauaufsicht eingeleitet werden.

Der Gutachter schlägt nun zur Hintanhaltung der Erhöhungen im Abstrom als Maßnahme vor, die GSA so zu errichten und betreiben, dass in einem Abstand von max. 350 m von der GSA im GW-Abstrom eine Chloridkonzentration von max. 180 mg/L erreicht wird. Damit wird der im Fachgutachten „Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser“ bereits angesprochene Vermischungshorizont definiert. Baulich wird vorgeschlagen, den Eintragsbereich unter der GSA durch zusätzlichen Einbau von Sickerkörpern/Rigolen zu verbreitern bzw. den Eintrag durch zusätzliche steuerungstechnische Maßnahmen zu verbessern.

Darüber hinaus erfolgte eine Präzisierung und Verschärfung zahlreicher im Bescheid festgelegter Maßnahmen.

Die Versickerung von Straßenwässern über Filtermulden bzw. Gewässerschutzanlagen mit Humusaufgaben bilden den Stand der Technik, dies wird vom Gutachter nicht bestritten.

Aus der zusammenfassenden Feststellung des Gutachters geht abschließend hervor, dass eine Verschlechterung des chemischen Zustandes der von den gegenständlichen Straßenprojekten berührten Grundwasserkörper nicht zu besorgen ist. Somit ist jedenfalls von einer Erhaltung des derzeitigen guten chemischen Zustandes auszugehen. Demzufolge ist auch nach Durchführung ergänzender Erkundungen und Bewertungen von einer Umweltverträglichkeit und einer wasserrechtlichen Bewilligungsfähigkeit auszugehen.

Hinsichtlich der Vorwürfe der „Allianz gegen die S7“ gegen den unterfertigten Sachverständigen wird festgehalten, dass die dort behaupteten Widersprüche im Sinne der obigen Ausführungen nicht gegeben sind.

Die plakativ dargestellte Diskrepanz von 16 auf 180 mg/l geht auf einen offensichtlichen Tippfehler im Bescheid zurück. Dort wird auf Seite 252 zur Einwendung Johann Weber festgehalten, dass „Chloridkonzentrationen zwischen 16 und 15 mg/l errechnet werden“, im Fachgutachten werden hingegen „Chloridkonzentrationen zwischen 16 und 120 mg/l“ festgehalten. Auch der Gutachter kommt zu der Ansicht, dass beim gegenständlichen Brunnen von einer Verschmutzung im Sinne des § 30 Abs. 2 Z3 WRG 1959, die eine Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit mit sich brächte, nicht auszugehen ist.

In einem weiteren Beispiel (Seite 40 des Fachgutachtens) wird die Unterflurtrasse Speltenbach angeführt. Hier wurde im Zitat die „Bauphase“ durch „Betriebsphase“ ersetzt und damit eine Verfälschung der Aussage erreicht.

Zur Aussage auf Seite 74 („Die vorhabensbedingten Emissionen stehen nicht der Erhaltung bzw. dem Erreichen der Umweltziele für Grundwasser entgegen.“) ist festzuhalten, dass auch

durch den Gutachter die Erhaltung des derzeitigen guten chemischen Zustandes des Grundwassers bestätigt wurde.

Der Sachverständige für den Fachbereich Oberflächengewässer hielt in seiner in Abstimmung mit dem Sachverständigen für den Fachbereich Straßenwässer und Tunnelwässer verfassten Stellungnahme einleitend fest, dass das von fachkundigen Planungsbüros gewählte, von der Konsenswerberin beantragte und vom Sachverständigen für Oberflächengewässer positiv beurteilte Entwässerungssystem grundsätzlich nach wie vor als dem derzeitigen Stand der Technik entsprechend angesehen werden kann, was weder von den Berufungswerbern noch vom nicht-amtlichen Sachverständigen DI Dr. Vollhofer (in Folge kurz NASV) bestritten wurde.

Dies insbesondere auch deshalb, weil aus den Sachverständigengutachten für die Fachbereiche „Limnologie - Schutzgut Fließgewässer“ und „Hydrogeologie – Schutzgut Grundwasser“ im Verlauf der Verfahren keine unzulässige Beeinträchtigungen der vorgenannten Schutzgüter zu erkennen waren, welche als Konsequenz zu einer anderen Auslegung und Form der Entwässerungsanlagen (zum Beispiel Winterspeicher, Weiterleitung in ein ausreichend wasserführendes Fließgewässer, Verlegung von Gewässerschutzanlagen usw.) hätte führen müssen.

Es wurden bereits vorab Maßnahmen gesetzt um eben die Belastung für Oberflächengewässer (vorrangig Chlorid) möglichst gering zu halten. So wurde beispielsweise von der ursprünglichen Absicht, die über die Gewässerschutzanlagen gereinigten Wässer in den Marbach einzuleiten abgesehen und statt dessen erfolgt in den Wintermonaten eine Überleitung der über die Gewässerschutzanlagen gereinigten Wässer in den wesentlich „stärkeren“ Vorfluter Feistritz. Somit konnten die geplanten Entwässerungsmaßnahmen nach dem seinerzeitigen Erkenntnis- und Wissensstand als umweltverträglich im UVP-Verfahren und bewilligungsfähig in den Wasserrechtsverfahren eingestuft werden.

Dazu muss ausdrücklich angemerkt werden, dass zum Zeitpunkt der Gutachtenserstellung und der Ortsverhandlung für das UVP-Verfahren im Juni bzw. September 2009 weder die Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser (QZV Chemie GW, Erstfassung BGBl. II Nr. 98/2010 vom 29. März 2010) noch der Leitfaden „Versickerung chloridbelasteter Straßenwässer“ (BMVIT, Wien, Ausgabe Juni 2011) aber auch nicht die im Jänner 2011 verbindlich erklärte RVS 04.04.11 „Gewässerschutz an Straßen“ als zu berücksichtigende Beurteilungs- und Bewilligungskriterien zur Verfügung gestanden sind. Diese Aussage gilt sinngemäß übrigens auch für das dem SV zur Verfügung stehenden wasserrechtlichen Einreichoperat mit dem Bearbeitungsstand November 2009.

Es ist allerdings der Korrektheit halber festzustellen, dass nunmehr für den aktuellen Bewilligungsumfang ein berechtigter Kritikpunkt - aber leicht behebbarer Mangel - darin besteht, dass zusätzlich zu den im jeweiligen Bescheidspruch detailliert und nachvollziehbar dargestellten Konsenswassermengen als Maß der Wasserbenutzung nicht auch Frachten im Sinne des § 5 Abs. 6 der anzuwendenden (*Stand 2009, also vor Änderung durch BGBl. II Nr. 461/2010*) für die angeführten relevanten, straßenspezifischen Inhaltstoffe der zu verbringenden Niederschlagswässer als Nachträge eingefordert und nachfolgend sachverständig beurteilt wurden.

Festgehalten wird in diesem Zusammenhang, dass der §5 Abs. 6 der QZV-Chemie Oberflächengewässer (*6) Bei der Bewilligung von Abwassereinleitungen der in den Anlagen A und B genannten Schadstoffe in einem Oberflächenwasserkörper sind die zulässigen Schadstofffrachten so festzulegen, dass die Umweltqualitätsnormen innerhalb des Einmischungsbereiches nach einer bestimmten Entfernung unterhalb der Abwassereinleitung eingehalten werden. ...*) mit der Novellierung BGBl. II Nr. 461/2010 ersatzlos gestrichen wurde. Der SV geht davon aus, dass eine Intention des Gesetzgebers dahinter gesteckt haben mag.

Unabhängig davon sind lt. WRG i.d.g.F. gemäß § 33b. *„(1) Bei der Bewilligung von Abwassereinleitungen in Gewässer oder in eine bewilligte Kanalisation hat die Behörde jedenfalls die nach dem Stand der Technik möglichen Auflagen zur Begrenzung von Frachten und Konzentrationen schädlicher Abwasserinhaltsstoffe vorzuschreiben“* - Emissionsbegrenzungen hinsichtlich Fracht und Konzentration vorzuschreiben.

Die geforderten Frachtermittlungen sind jedoch einfach durch Hochrechnung von l/s in m³/d und Multiplikation mit den zulässigen Höchstkonzentrationen in g/m³ (daraus g/d) vorzunehmen, als zusätzlicher Konsensantrag zu formulieren und im jeweiligen Bescheidspruch aufzunehmen (für den Parameter Chlorid Jahresfracht in kg/a aus Multiplikation des spezifischen Bemessungswertes in kg Cl/m² und Streuperiode mit der jeweiligen Einzugsfläche).

Anmerkung: Die Chloridproblematik wurde mit Novelle BGBl. II Nr. 461/2010 in die OZV Ökologie übergeführt.

Wenn die Sinnhaftigkeit von Emissionsfrachtfestlegungen bei Einleitung von Straßenwässern in einen Vorfluter (Feistritz) aufrecht erhalten wird (Anmerkung: Jeweilige Emissionsfrachtberechnung aus einer auf 3 Kommastellen ausgewiesenen Immissionshöchstkonzentration in g/m³ und aus einem statistisch ermittelten, mit einer relativ großen Schwankungsbreite behafteten Bemessungsniederschlag hochgerechnet über die Einzugsfläche in m³/d mit einer angenommenen Eintrittswahrscheinlichkeit, einem mittleren Wintermittelwasserabfluss sowie einer mittleren Hintergrundkonzentration), dann vermeint der SV berechtigterweise die Frage stellen zu dürfen, wie im Zuge von Überprüfungs- und Kollaudierungsverfahren die Einhaltung dieser Frachten auch konkret überprüfbar dargestellt werden kann. Dies könnte zweckmäßigerweise überhaupt nur an Gewässerschutzanlagen mit Referenzcharakter (nach Vorschlag des NASV bei jeweils drei am stärksten belasteten Anlagen, wo immer diese vorausschauend auch situiert sein mögen) erfolgen, wobei zusätzlich zu den Abflussmengenmessungen auch Probenahmeeinrichtungen für die Konzentrationsuntersuchungen zu installieren wären.

Zu der Frage „Ist aus fachlicher Sicht eine Konkretisierung der Auflagen hinsichtlich der Auflagen bezüglich der zulässigen Einleitungen zweckmäßig“ bzw. „Sind aus fachlicher Sicht Schadstoffmessungen im Marbach – hinsichtlich anderer Schadstoffe als Natrium und Chlorid – erforderlich?“ wird folgendes angemerkt:

Aus zahlreichen Untersuchungen im Ablauf von Gewässerschutzanlagen wurde ersichtlich, dass die in der AAEV festgelegten Grenzwerte für die maßgeblichen Schwermetalle jeweils eingehalten bzw. großteils deutlich unterschritten wurden. Dies wird unter anderem auch im Arbeitsbehelf *„Chloridbelastete Straßenwässer, Auswirkungen auf Vorfluter, Entscheidungsgrundlage für Sachverständige und Planer“* Amt der Niederösterreichischen Landesregierung Abteilung WA2-

Wasserwirtschaft vom August 2011 aus Pkt. 3.2 Zielsetzung wie folgt ersichtlich: „ ... *Der Nachweis ist ausschließlich für den Parameter Chlorid zu führen, da alle anderen straßenspezifischen Schadstoffe – soweit sie in der Anlage A.1 und A.2 der QZV Chemie OG aufgelistet sind – durch die Vorreinigungsanlagen in einem Ausmaß zurückgehalten werden, mit dem die Erhaltung des guten chemischen Zustandes (§5 Abs. 1 der QZV Chemie OG) garantiert werden kann*“. Aus Sicht des SV erscheint es deshalb nicht sinnvoll das Überwachungsprogramm noch auszuweiten.

Maß der Wasserbenutzung: Dies ist gemäß den Vorgaben von DI Dr. Vollhofer zu ergänzen und in den Bescheid aufzunehmen. Festgehalten wird, dass auf Seite 39 der Stellungnahme in der Tabelle hinsichtlich der zulässigen Höchstkonzentration für Chlorid ein Fehler unterlaufen sein dürfte, da diese mit 4000 g/m³ angegeben wurde.

Hinsichtlich des Umfangs, der Präzision und Tiefe der formulierten Maßnahmen- und Auflagenkataloge ist festzuhalten, dass nach den Erfahrungen des SV die von ihm vorgeschriebenen Maßnahmen und Auflagen bei weitem ausreichend sind, sodass eine Verschlechterung des chemischen Zustandes des Oberflächenwasserkörpers nicht zu besorgen ist (siehe Gutachten des limnologischen Sachverständigen).

Eine tiefere Ausweitung und Präzisierung von Auflagen und Maßnahmen könnte möglicherweise durchaus eine leichtere Les- und Umsetzbarkeit in sich bergen, eine zusätzliche Minimierung des Beeinträchtigungspotenziales, eine weitere Maximierung des Schutzzumfangs, eine höhere Beweissicherungskraft und Aussagetreffsicherheit sind damit nicht zu erwarten.

Zur durch die Berufungswerber getätigten Aussage der „Fachkundigkeit“ erlaubte sich der SV anzumerken, dass - selbstverständlich vorbehaltlich einer anderen Einschätzung durch die UVP-Behörde – nachweisbar ist, dass bei zahlreichen ähnlich gelagerten Sachverhalten und materiellen Verfahren (zum Beispiel S 6, S 35, S 36, Pyhnautobahn, etc.) mit in gleicher Weise geplanten Entwässerungssystemen die Fachkundigkeit, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit in den verfassten Befundaufnahmen und Gutachtensaussagen bei den zuständigen Behörden nie in Abrede gestanden ist.

Auch der Sachverständige für den Fachbereich Straßenwässer und Tunnelwässer hielt in Abstimmung mit dem Sachverständigen für den Fachbereich Oberflächengewässer fest, dass das von fachkundigen Planungsbüros gewählte, von der Konsenswerberin beantragte und vom SV positiv beurteilte Entwässerungssystem grundsätzlich nach wie vor als dem derzeitigen Stand der Technik entsprechend angesehen werden kann, was weder von den Berufungswerbern noch vom nichtamtlichen Sachverständigen DI Dr. Vollhofer (in Folge kurz NASV) bestritten wurde.

Dies insbesondere auch deshalb, weil aus den Sachverständigengutachten für die Fachbereiche „Limnologie – Schutzgut Fließgewässer“ und „Hydrogeologie – Schutzgut Grundwasser“ im Verlauf der jeweiligen Verfahren keine unzulässige Beeinträchtigungen der vorgenannten Schutzgüter zu erkennen waren, welche als Konsequenz zu einer anderen Auslegung und Form der Entwässerungsanlagen (zum Beispiel Winterspeicher, Weiterleitung in ein ausreichend wasserfüh-

rendes Fließgewässer, Verlegung von Gewässerschutzanlagen, etc.) hätte führen müssen. Somit konnten die geplanten Entwässerungsmaßnahmen nach dem seinerzeitigen Erkenntnis- und Wissensstand als umweltverträglich im UVP-Verfahren und bewilligungsfähig in den Wasserrechtsverfahren eingestuft werden.

Dazu muss ausdrücklich angemerkt werden, dass zum Zeitpunkt der Gutachtenserstellung und der Ortsverhandlung für das UVP-Verfahren im Juni bzw. September 2009 weder die Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser (QZV Chemie GW, Erstfassung BGBl. II Nr. 98/2010 vom 29. März 2010) noch die Leitfäden „Versickerung chloridbelasteter Straßenwässer“ (BMVIT, Wien, Ausgabe Juni 2011) und „Chloridbelastete Straßenwässer-Auswirkungen auf Vorflutgewässer“ (Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung WA2-Wasserwirtschaft, Ausgabe August 2011) aber auch nicht die im Jänner 2011 verbindlich erklärte RVS 04.04.11 „Gewässerschutz an Straßen“ als zu berücksichtigende Beurteilungs- und Bewilligungskriterien zur Verfügung gestanden sind. Diese Aussage gilt sinngemäß übrigens auch für die dem SV zur Verfügung stehenden wasserrechtlichen Einreichoperatte mit dem Bearbeitungsstand Oktober und November 2009.

Es ist allerdings der Korrektheit halber festzustellen, dass für den zum Zeitpunkt der wasserrechtlichen Ortsverhandlungen aktuellen Bewilligungsumfang ein berechtigter Kritikpunkt - aber leicht behebbarer Mangel - darin besteht, dass zusätzlich zu den im jeweiligen Bescheidspruch detailliert und nachvollziehbar dargestellten Konsenswassermengen als Maß der Wasserbenutzung nicht auch Frachten im Sinne des § 9 der nunmehr anzuwendenden QZV-Chemie GW für die angeführten relevanten, straßenspezifischen Inhaltstoffe der zu verbringenden Niederschlagswässer als Nachträge eingefordert und nachfolgend sachverständig beurteilt wurden. Diese Frachtermittlungen sind jedoch einfach durch Hochrechnung von l/s in m³/d und Multiplikation mit den zulässigen Höchstkonzentrationen in g/m³ (daraus g/d) vorzunehmen, als zusätzlicher Konsensantrag zu formulieren und im jeweiligen Bescheidspruch aufzunehmen (für den Parameter Chlorid Jahresfracht in kg/a aus Multiplikation des spezifischen Bemessungswertes in kg Cl/m² und Streuperiode mit der jeweiligen Beitragsfläche), wobei auch vom NASV die Problematik aufgezeigt wurde, ob Immissionswerte aus Anlage 1 der QZV Chemie GW für Ableitungsfrachtermittlungen herangezogen werden sollten, man liege damit aber quasi „auf der sicheren Seite“. Wenn die Sinnhaftigkeit von Emissionsfrachtfestlegungen insbesondere bei Versickerung von Straßenwässern tatsächlich aufrecht erhalten wird (Anmerkung: Jeweilige Emissionsfrachtberechnung aus einer auf 3 Kommastellen ausgewiesenen Immissionshöchstkonzentration in g/m³ und aus einem statistisch ermittelten, mit einer relativ großen Schwankungsbreite behafteten und mit einer angenommenen Eintrittswahrscheinlichkeit gewählten Bemessungsniederschlag einer maßgebenden Dauer hochgerechnet über die Einzugsfläche in m³/d), dann vermeint der SV berechtigterweise die Frage stellen zu dürfen, wie im Zuge von Überprüfungs- und Kollaudierungsverfahren die Einhaltung dieser Frachten auch konkret überprüfbar dargestellt werden kann. Dies könnte zweckmäßigerweise überhaupt nur an Gewässerschutzanlagen mit Referenzcharakter (nach Vorschlag des NASV bei jeweils drei am stärksten belasteten Anlagen, wo immer diese vorausschauend auch situiert sein mögen) erfolgen, wobei zusätzlich zu den Probenahmeeinrichtungen für die Konzentrationsuntersuchungen von Drainagewässern in den Versickerungsbecken auch Niederschlags- und punktuelle Abflussmengenmessungen zu installieren wären.

Hinsichtlich des Umfangs, der Präzision und Tiefe der formulierten Maßnahmen- und Auflagenkataloge ist festzuhalten, dass nach den langjährigen Erfahrungen des SV die von ihm vorgeschriebenen Maßnahmen und Auflagen bei weitem ausreichend waren, die Funktionsfähigkeit, Wirksamkeit und Reinigungsleistung dieser Gewässerschutzanlagen in quantitativer und qualitativer Hinsicht dauerhaft zu gewährleisten, was sich auch im Zuge von Überprüfungs- und Kollaudierungsverfahren anhand von Ausführungsunterlagen mit Nachweisen, Untersuchungsbefunden, Prüfprotokollen, etc. bewährt hat. Eine tiefergehende Ausweitung und Präzisierung von Auflagen und Maßnahmen könnte möglicherweise durchaus eine leichtere Les-, Um- und Durchsetzbarkeit in sich bergen, eine zusätzliche Minimierung des Beeinträchtigungspotenziales, eine weitere Maximierung des Schutzzumfangs, eine höhere Beweissicherungskraft und Aussagentreue sind damit nicht zu gewärtigen (Anmerkung: Ein wasserrechtlich bewilligungsfähiges Einreichoperat ist kein unmittelbar umsetzbares, baureifes Detailprojekt, zum Beispiel „nur“ Typenpläne für Gewässerschutzanlagen).

Abschließend darf ein weiterer Aspekt angeführt werden, nämlich der, dass bei nicht auszu-schließenden vereinzelten Beeinträchtigungen von Hausbrunnenanlagen, die allenfalls aufgrund anderer Indikatoren ohnedies nicht mehr zur Trinkwasserversorgung genutzt werden, es jedenfalls zu hinterfragen ist, ob das vorgeschlagene, umfangreiche, beinahe „überbordende“ Beweissicherungsprogramm und die zum Teil als „überschießend“ zu bezeichnenden Maßnahmen und Auflagen für das zu erreichende Schutzziel bis hin zu nach Inbetriebnahme der Straße zu verfassenden „Chloridstudien“ gerechtfertigt erscheinen. Für den SV ist vielmehr auch die zusammenfassende Feststellung des NASV von ausschlaggebender Relevanz, dass eine Verschlechterung des chemischen Zustandes der von den gegenständlichen Straßenprojekten betroffenen Grundwasserkörper nicht zu besorgen ist und somit eine Verfehlung des im hohen öffentlichen Interesse stehenden wasserwirtschaftlichen Zieles, nämlich die Erhaltung des derzeitigen guten chemischen Zustandes, nicht erwartet wird, was sich eigentlich schon im Zuge der UVP- und Wasserrechtsverfahren herausgestellt hatte. Eine Umweltverträglichkeit im Sinne des UVP-Gesetzes und eine Bewilligungsfähigkeit im Sinne des Wasserrechtsgesetzes für diese ebenfalls im hohen öffentlichen Interesse stehenden Straßenprojekte scheinen deshalb überhaupt nicht in Zweifel gezogen werden zu können.

Zur durch die Berufungswerber getätigten Aussage der „Fachkundigkeit“ erlaubt sich der SV anzumerken, dass - selbstverständlich vorbehaltlich einer anderen Einschätzung durch die UVP-Behörde - nachweisbar ist, dass bei zahlreichen ähnlich gelagerten Sachverhalten und materiellen Verfahren (zum Beispiel A2, A9, S6, S35, S36, etc.) mit in gleicher Weise geplanten Entwässerungssystemen die Fachkundigkeit, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit in den verfassten Befundaufnahmen und Gutachtensaussagen bei den Behörden nie in Abrede gestanden ist. Die fachkundige Beurteilung durch den SV konnte bei den bereits durchgeführten Überprüfungs- und Kollaudierungsverfahren, insbesondere betreffend den Umfang, die Präzision und Tiefe von Gutachtensinhalten, sowie von zur Vorschreibung vorgeschlagenen Maßnahmen und Auflagen hinsichtlich zum Beispiel Beweissicherungsmaßnahmen, Kontroll-, Prüf- und Überwachungsmodalitäten, Aufzeichnungs- und Dokumentationsverpflichtungen, etc., auch nachträglich immer klar bestätigt werden.

Zu der von den Einbringern in Abrede gestellten fachlichen Kompetenz der UVP-Sachverständigen und zu den Behauptungen der Bürgerinitiative in ihrer Stellungnahme vom 29. Dezember 2014 im Zuge des Parteiengehörs zu den Ergebnissen des weiteren Ermittlungsverfahrens, dass aufgrund der von der Bürgerinitiative behaupteten mangelnden Echtheit der Stellungnahmen (siehe dazu Punkt XIII.2.1 des gegenständlichen Bescheides) und des Umstandes der über „weite Strecken“ gegebene Text- und Word-Identität der (oben wiedergegebenen) Stellungnahmen von DI Posch und DI Topf, *„einer von ihnen oder beide offenbar zu einer selbständigen Verfassung von Gutachten, wozu wohl eine eigenständige Verschriftlichung von Gedankengängen gehört, gar nicht in der Lage sind“*, wird seitens der UVP-Behörde auf Punkt XIV. des gegenständlichen Bescheides verwiesen.

IX.2.3. Abschließende fachliche Beurteilung

Die Abt. IV/ST1 hat geprüft, ob die von den Einwendern behaupteten Tatsachen bzw. die von DI Dr. Vollhofer erstellten Gutachten allein oder in Verbindung mit den sonstigen Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens eine anders lautende Entscheidung der Sache herbeizuführen vermögen, sprich die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens in Zweifel zu ziehen oder die Maßnahmenkonzeption der UVP-Sachverständigen zu verändern und, ob sich durch die behaupteten Tatsachen bzw. die genannten Gutachten der im Zuge des Ermittlungsverfahrens festgestellte, maßgebende Sachverhalt ändert.

Die Fachabteilung stellte fest, dass nach Einholung von Stellungnahmen der UVP-Sachverständigen DI Topf, DI Posch und Dr. Kraiger davon auszugehen ist, dass die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens keinesfalls in Zweifel zu ziehen ist und die Maßnahmenkonzeption der UVP-Sachverständigen nicht zu verändern ist. Der im Zuge des Ermittlungsverfahrens festgestellte, maßgebende Sachverhalt ändert sich durch die behauptete Tatsachen und die genannten Gutachten nicht.

IX.2.4. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ sowie von Bürgern und Bürgerinnen zu den geplanten Schotterergewinnungen im Projektsgebiet sowie zum Einsatz von Harnstoff in den Wintermonaten

Die Einwender brachten in diesem Zusammenhang zusammengefasst vor, dass die Auswirkungen von geplanten Schotterergewinnungsvorhaben im gegenständlichen UVP-Verfahren zu prüfen seien, da es sich bei diesen Vorhaben um unmittelbare und mittelbare Auswirkungen des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens handeln würde. Einige Einwender führten weiters aus, dass das bmvt aufgrund der Probleme mit der Chlorideintragung, der Projektwerberin den Einsatz von Harnstoff in den Wintermonaten vorzuschreiben hätte.

IX.2.5. Abschließende fachliche Beurteilung

Die Abt. IV/ST1 hat geprüft, ob die von den Einwendern behaupteten Tatsachen bzw. Vorbringen allein oder in Verbindung mit den sonstigen Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens eine anders lautende Entscheidung der Sache herbeizuführen vermögen, sprich die Umweltverträglichkeit

lichkeit des gegenständlichen Vorhabens in Zweifel zu ziehen oder die Maßnahmenkonzeption der UVP-Sachverständigen zu verändern und, ob sich durch die behaupteten Tatsachen bzw. Vorbringen der im Zuge des Ermittlungsverfahrens festgestellte, maßgebende Sachverhalt ändert.

Die Fachabteilung stellte fest, dass davon auszugehen ist, dass die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens keinesfalls in Zweifel zu ziehen ist und die Maßnahmenkonzeption der UVP-Sachverständigen nicht zu verändern ist. Der im Zuge des Ermittlungsverfahrens festgestellte, maßgebende Sachverhalt ändert sich durch behauptete Tatsachen und die Vorbringen nicht. Weiters stellt die Fachabteilung klar, dass die Verwendung von NaCl als Streumittel im Winterdienst dem Stand der Technik entspricht.

Zur Frage, ob die Auswirkungen der geplanten Schottergewinnungen im gegenständlichen UVP-Verfahren mit zu berücksichtigen sind, wird auf die Ausführungen zu den Rechtsfragen verwiesen (Punkt XIV. des gegenständlichen Bescheides)

IX.2.6. Weitere Stellungnahmen der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ betreffend Fällungen und Rodungen im Bereich der Trasse

In Eingaben vom 25. November 2012 sowie vom 30. November 2013 brachte die Bürgerinitiative zusammengefasst vor, dass durch die Fällungen und Rodungen im Bereich der Trasse, die Umweltverträglichkeitserklärung zu ergänzen wäre und legte eine gutachterliche Stellungnahme von Mag. Saskia Küng vom 26. November 2013 vor.

Der ergänzenden Stellungnahme des Sachverständigen für den Fachbereich Tiere, Pflanzen, Lebensräume ist zu entnehmen, dass die betroffenen Flächen in den Waldgebieten (a) bereits im Ausgangszustand einer hohen Bewertung ihrer Bedeutung und Sensibilität unterlagen und entsprechend auch insgesamt behandelt wurden sowie (b) entsprechend der Ausführungen im Teilgutachten 06 im Rahmen des UVP-Verfahrens (UV-TGA 06, s. dort u. a. Kap. 5.4) Hauptwirkungen des Vorhabens neben dessen umfangreicher Flächeninanspruchnahme (die jedenfalls derzeit auch noch nicht vollständig erfolgt ist), vor allem betriebsbedingte Störungen, Barriereeffekte und teils erhöhte Mortalitätsrisiken für Tierarten darstellen.

Die Fällung von Gehölzen bzw. die Rodung stellen hierbei nur einen Teil der Eingriffswirkungen dar, selbst nur einen Teil des Wirkungskomplexes der Flächeninanspruchnahme; auch für den Fall, dass zwischenzeitliche Sukzessionsprozesse auf solchen Flächen in Gang kommen.

Wesentlich bei eingetretenen Veränderungen ist tatsächlich, deren Relevanz zu hinterfragen. Hierzu ist nicht grundsätzlich eine neue, umfassende Datenerhebung erforderlich.

Bereits in der naturschutzfachlichen Stellungnahme zu Schlägerungen 2009/2010 (Einlage 5.2, Stand Juli 2010) war darauf eingegangen worden, dass Schlägerungen als solche, ohne dass die resultierenden frühen forstlichen Entwicklungsstadien (Schlagflur, wieder aufkommender Jungwuchs) sowie der Boden als Teil des Lebensraumes vollständig beseitigt würden (wie es im Zuge einer anschließenden Rodung und Versiegelung im Trassenbereich geschähe), für den

Fachbereich nicht als grundsätzlich negativ einzustufen sind. Vielmehr können offene Strukturen in Wäldern und Forsten wichtige Lebens- oder Teillebensräume für walddtypische Tier- und Pflanzenarten sowie bestimmte gefährdete oder streng geschützte Arten darstellen. Hierzu zählen auch Abschiebeflächen des Bodens (vergleichbare Strukturen stellen offene Rohböden unter Windwurfstellern dar).

Insoweit handelt es sich bei dem in der Einwendung und deren Anlage Vorgetragenen nicht um grundsätzlich neue Aspekte; verändert hat sich allerdings primär der Umfang entsprechender Flächen (daneben auch die Dauer zwischen Fällungs- oder Rodungszeitpunkt und einer evtl. Wiederaufnahme der weiteren Arbeiten, die für eine Projektrealisierung erforderlich wären).

Zur Bewertung der aktuellen Situation verweise ich primär auf die Ausführungen in meiner ergänzenden Stellungnahme vom 11. November 2013, Abschnitt B.

Die zusammenfassende Bewertung daraus wird hier wie folgt nochmals wiedergegeben; demnach sind:

- die Auswirkung der weiterhin erfolgten Schlägerungen oder Teilrodungen trotz Bestandsveränderung unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklung ohne Realisierung der S7 West weder qualitativ noch quantitativ als so gravierend einzuschätzen, dass diese die Lebensraumfunktionen im Waldverbund insgesamt in Frage stellen könnte oder der vorgesehenen Maßnahmenkonzeption grundsätzlich entgegenstehen würde;
- dementsprechend auch keine so gravierende Änderung der Situation gegeben, dass dies zu Abänderungen im Rahmen des UV-G bzw. UV-TGA 06 führen müsste.

Die bisherige Bewertung im Rahmen des UV-G bzw. UV-TGA 06 bleibt daher aufrecht erhalten.

Allerdings erfolgt dies bezüglich des artenschutzrechtlich verankerten Tötungsverbot es nur unter der Voraussetzung, dass durch die Projektwerberin adäquate Maßnahmen ergriffen werden, um signifikant erhöhte Tötungsrisiken bei den weiteren Maßnahmen zur Baufeldfreimachung und zum Bau zu vermeiden. Dies betrifft primär Vogel- sowie Amphibien- und Reptilienarten, bei denen eine Ansiedlung auf den geschlägerten bzw. teilweise gerodeten Flächen aufgrund der

Entwicklung nach dem zwischenzeitlichen Baustopp erwartet werden kann oder schon belegt ist.⁵

Die ökologische Baubegleitung hatte über ein entsprechendes Vorgehen bereits zwischenzeitlich informiert, für das eine weitere Konkretisierung in Abstimmung mit den nach Landesrecht zuständigen Naturschutzbehörden erwartet wurde und auch notwendig ist. Das Konzept wurde inzwischen vorgelegt.⁶

Das darin dargestellte Vorgehen ist nach Auffassung des Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren adäquat und geeignet, um signifikant erhöhte Tötungsrisiken für die relevanten Arten bei den weiteren Maßnahmen zur Baufeldfreimachung und zum Bau zu vermeiden.

Soweit dieses Schutzmanagement im Vorgehen implementiert wird, muss vom Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren keine weitere Auflage formuliert werden.

Jedenfalls auf Ebene des UVP-Verfahrens ist vor diesem Hintergrund auch eine weiter gehende Neuerhebung und -bewertung nicht erforderlich. Inwieweit in der naturschutzfachlichen und -rechtlichen Behandlung bei evtl. weiteren zeitlichen Verschiebungen in Zuständigkeit von Umweltbaubegleitung sowie der Naturschutzbehörden der beiden Bundesländer bestimmte zusätzliche Kontrollen angezeigt sein könnten, ist ggf. im Anlassfall zu klären.

IX.2.7. Abschließende fachliche Beurteilung

Die Abt. IV/ST1 hat geprüft, ob die von den Einwendern behaupteten Tatsachen bzw. die gutachterliche Stellungnahme Mag. Küng allein oder in Verbindung mit den sonstigen Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens eine anders lautende Entscheidung der Sache herbeizuführen vermögen, spricht die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens in Zweifel zu ziehen

⁵ Speziell zum Ziegenmelker, der in der Stellungnahme von S. Küng (Anlage zur Einwendung der Allianz gegen die S7) mehrfach angesprochen wird und tatsächlich eine Art besonderer Relevanz bei Brutvorkommen im Trassenbereich darstellen würde, kann die folgende Passage aus dem Konzept der Umweltbaubegleitung zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange entstanden durch den Baustopp (dort S. 30; s. Fußnote 2) zitiert werden: „Auf diese Art wurde bereits im Zuge der Erhebungen für die Planungen in den Jahren 2003 und 2004 gezielt hinsichtlich möglicher Brutvorkommen auf sämtlichen potenziell geeigneten Flächen (darunter auch die damals schon vorhandenen Offenflächen, Schläge, Windwurfflächen) innerhalb der Waldbestände geachtet. Weitere Erhebungen speziell zur Überprüfung eines Vorkommens dieser Art entlang der gegenständlichen Trasse wurden in den Jahren 2012 und 2013 durchgeführt. Im Zuge all dieser Kartierungen konnten keine Hinweise auf ein Brutvorkommen des Ziegenmelkers erbracht werden. Grundsätzlich würden die Windwurfflächen in den Waldbeständen sowie auch geschlägerte Bereiche der Trasse eine Habitateignung für den Ziegenmelker in unterschiedlicher Qualität aufweisen. Allein die Tatsache, dass es durch die Schlägerungen zu einer Vergrößerung von potenziell geeigneten Lebensräumen gekommen ist, begründet nicht eine erhöhte Wahrscheinlichkeit einer nunmehr eintretenden Besiedelung des Ziegenmelkers.“

⁶ S 7 Fürstenfelder Schnellstraße Abschnitt West - Umweltbaubegleitung. Konzept zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange entstanden durch den Baustopp. - Einlage S7W_UBB (November 2013).

oder die Maßnahmenkonzeption der UVP-Sachverständigen zu verändern und, ob sich durch die behaupteten Tatsachen bzw. die genannte gutachterliche Stellungnahme der im Zuge des Ermittlungsverfahrens festgestellte, maßgebende Sachverhalt ändert.

Die Fachabteilung stellte fest, dass die von der Bürgerinitiative behaupteten Tatsachen bzw. die gutachterliche Stellungnahme von Mag. Küng allein oder in Verbindung mit den sonstigen Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens keine anders lautende Entscheidung der Sache nicht herbeiführen, die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens nicht in Zweifel gezogen werden kann und, dass die Maßnahmenkonzeption der UVP-Sachverständigen nicht verändert wird. Der im Zuge des Ermittlungsverfahrens festgestellte, maßgebende Sachverhalt wird durch die behaupteten Tatsachen bzw. die genannte gutachterliche Stellungnahme nicht verändert.

IX.2.8. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ betreffend die Themen ökologische Bauaufsicht und Wachtelkönig

In dieser Eingabe sprach die Bürgerinitiative die Rolle der ökologischen Bauaufsicht insbesondere im Zusammenhang mit dem Abmähen der „Wachtelkönigwiese“ in Speltenbach an.

IX.2.9. Abschließende fachliche Beurteilung

Die Abt. IV/ST1 hat geprüft, ob die Ausführungen der Bürgerinitiative allein oder in Verbindung mit den sonstigen Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens eine anders lautende Entscheidung der Sache herbeizuführen vermögen, spricht die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens in Zweifel zu ziehen oder die Maßnahmenkonzeption der UVP-Sachverständigen zu verändern und, ob sich durch die Stellungnahme der im Zuge des Ermittlungsverfahrens festgestellte, maßgebende Sachverhalt ändert.

Die Abt. IV/ST1 stellte dazu fest, dass die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens keinesfalls in Zweifel zu ziehen und die Maßnahmenkonzeption der UVP-Sachverständigen nicht zu verändern ist. Der im Zuge des Ermittlungsverfahrens festgestellte, maßgebende Sachverhalt ändert sich durch die behaupteten Tatsachen nicht.

IX.2.10. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ sowie von Bürgerinnen und Bürgern im Zusammenhang mit der Koordinierungsverpflichtung des bmvt

Die Einwender brachten in diesem Zusammenhang zusammengefasst vor, dass im Rahmen des gegenständlich anhängigen teilkonzentrierten Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens bislang insgesamt 12 im Schreiben aufgeführte weitere Genehmigungsverfahren durch genehmigenden Bescheid abgeschlossen seien. Konkret werden insgesamt 9 Bescheide zitiert, gegen die ein ordentliches Rechtsmittel nicht (mehr) zulässig sei.

Ausgehend vom Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 26. Mai 2014, ZI. 2013/03/0144-9, sei unter dem Blickwinkel der Aufhebung des im gegenständlichen Verfahren ergangenen Bescheides der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 29.11.2011 durch das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 12. November 2012, ZI. 2011/06/0202-

8, den in den weiteren Verfahren ergangenen Bescheiden die rechtliche Grundlage entzogen, da die Vorfrage einer rechtswirksamen Genehmigung für die Errichtung der Fürstenfelder Schnellstraße S 7 falsch gelöst worden wäre. Im Rahmen der unbedingten Koordinationspflicht nach § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 hätte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in Ausübung der gesetzlichen Koordinationsverpflichtung im teilkonzentrierten UVP-Verfahren die Aufhebung der eingangs angeführten Bescheide zu erwirken.

Von der BI Allianz gegen die S7 wurde daher der Antrag gestellt, im Rahmen der Koordinationsverpflichtung gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 auf die jeweils zuständigen Behörden (§ 69 Abs. 4 AVG) einzuwirken, gemäß § 69 Abs. 3 AVG die Wiederaufnahme der eingangs zitierten Verfahren von Amts wegen zu verfügen und unter einem die erlassenen Bescheide aufzuheben. Dazu werden insgesamt 14 Verfahren mit Bescheiden der BH Fürstenfeld, der Steiermärkischen Landesregierung, der Burgenländischen Landesregierung, der BH Jennersdorf, des Landeshauptmannes von Burgenland, des Landeshauptmannes von Steiermark und des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft genannt.

IX.2.11. Abschließende Beurteilung

Zu diesen Anträgen ist zunächst festzuhalten, dass gemäß dem Konzept des 3. Abschnitts des UVP-G es hier – im Gegensatz zum 2. Abschnitt – keine volle Verfahrens- und Entscheidungskonzentration gibt. Ein dem 3. Abschnitt des UVP-G unterliegendes Vorhaben konnte bis zur UVP-G-Novelle 2012 – so auch im vorliegenden Fall – zahlreiche Genehmigungsverfahren erfordern: das Verfahren beim ho. Bundesministerium (Umweltverträglichkeitsprüfung im engeren Sinn und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren), weitere teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren bei den Landeshauptmännern von Steiermark und Burgenland sowie die erforderlichen Genehmigungsverfahren nach den jeweils einschlägigen landesrechtlichen Materien.

§ 24f Abs. 7 UVP-G 2000 (in der hier geltenden Fassung) verpflichtet das bmvt die Genehmigungsverfahren mit den anderen zuständigen Behörden zu koordinieren. Insbesondere ist abzustimmen, wie die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in den einzelnen Genehmigungen berücksichtigt werden und auf eine Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken. Diese Bestimmung impliziert jedoch keine Kompetenz des bmvt als „Oberbehörde“ über die anderen zuständigen Behörden. Abgesehen davon, wäre eine Überordnung des bmvt auch verfassungsrechtlich bedenklich, da dies zu einem kompetenzwidrigen Eingriff in die Vollzugskompetenz der Länder führte. § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 normiert eine Koordinierungspflicht des bmvt, normiert jedoch keine Aufsichtspflicht (auch kein Aufsichtsrecht) über die anderen zuständigen Behörden. Es steht dem bmvt daher auch nicht zu, den anderen zuständigen Behörden irgendwelche Weisungen zu erteilen.

Den Anträgen der Bürgerinitiative sowie der Bürgerinnen und Bürger kann daher schon aus faktischen Gründen mangels Zuständigkeit des bmvt nicht nachgekommen werden.

X. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Parteiengehörs zur Projektsänderung 001

X.1. Allgemeines

Die im Rahmen des Parteiengehörs zur Projektsänderung 001 von Parteien eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen werden in diesem Kapitel behandelt.

Im Folgenden werden diese Eingaben (von Parteien) zusammengefasst wiedergegeben. Dabei wird keine durchgehende namentliche Zuordnung zu den einzelnen Verfahrensparteien vorgenommen, eingegangen wird vielmehr auf die Argumente als solche (vgl. dazu die Ausführungen im Punkt IV.1. des Bescheides).

X.2. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Parteiengehörs zur Projektsänderung 001

Es erfolgt zunächst eine Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen aus fachlicher Sicht. Unter Punkt XIV. wird auf die in den Stellungnahmen aufgeworfenen Rechtsfragen eingegangen.

X.2.1. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“

Die Bürgerinitiative brachte in ihrer Stellungnahme vom 16. Juli 2012 zusammengefasst vor, dass die Projektwerberin sich über die Auflagen des Bescheides des bmvit vom 29. September 2011 hinwegsetze, eigenmächtig Änderungen vorzunehmen beabsichtige und brachte als Beleg dafür vor, dass die Projektwerberin eine Aufforstungsmaßnahme nicht, wie in Auflage Nr. 95 des genannten ho. Bescheides vorgesehen, entlang des Kuhbergbaches sondern in einiger Entfernung davon vornehmen wolle. Dies würde sich aus einem Verfahren betreffend ein Ansuchen der Projektwerberin um Genehmigung der Aufforstung nach dem Gesetz über die Aufforstung von Nichtwaldflächen ergeben.

In einer ergänzenden Stellungnahme vom 01. August 2012 brachte die Bürgerinitiative vor, dass es seitens der Projektwerberin nie eine Kontaktaufnahme mit den GrundeigentümerInnen über eine allfällige Zurverfügungstellung der unmittelbar am Kuhbergbach gelegenen Grundstücke erfolgt sei.

X.2.2. Stellungnahme der Umweltanwältin des Landes Steiermark

Die Umweltanwältin des Landes Steiermark teilte nach Einsichtnahme in die auf der Homepage des bmvit vorhandenen Unterlagen mit, dass insbesondere auf Basis der Ausführungen des naturkundlichen Sachverständigen keine Einwände gegen diese Änderung bestehen. Die Ansicht, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können, wurde von der Umweltanwältin geteilt.

X.2.3. Abschließende fachliche Beurteilung

Die Abt. IV/ST1 hat geprüft, ob die Stellungnahme der Bürgerinitiative vom 16. Juli 2012 sowie die ergänzenden Stellungnahme vom 01. August 2012 allein oder in Verbindung mit den sonstigen Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens eine anders lautende Entscheidung der Sache herbeizuführen vermögen, spricht die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens in Zweifel zu ziehen oder die Maßnahmenkonzeption der UVP-Sachverständigen zu verändern und, ob sich durch die Stellungnahme der im Zuge des Ermittlungsverfahrens festgestellte, maßgebende Sachverhalt ändert.

Die Abt. IV/ST1 stellte dazu fest, dass die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens keinesfalls in Zweifel zu ziehen und die Maßnahmenkonzeption der UVP-SV nicht zu verändern ist. Der im Zuge des Ermittlungsverfahrens festgestellte, maßgebende Sachverhalt ändert sich durch die behaupteten Tatsachen nicht.

Der Stellungnahme der ASFINAG BMG vom 20. Dezember 2012 ist zu entnehmen, dass für die Umsetzung der Auflage 95 aus dem UVP-Bescheid vom 29. September 2011 die erforderlichen Flächen auf zivilrechtlichem Weg nicht erworben werden konnten. In einem kurzen Abschnitt konnte deshalb der zu pflanzende Gehölzstreifen nicht unmittelbar an den Kühbergbach angrenzend umgesetzt werden. Die Funktionalität der Leitstrukturpflanzung ist jedoch unverändert gegeben, die geforderte Wirksamkeit wird erreicht. Diese Vorgehensweise wurde auch mit dem SV Dr. Kranz besprochen und von ihm bestätigt.

Die ASFINAG beabsichtigt diese Änderung als geringfügige Abweichung gemäß § 24h UVP-G 2000 mit der Fertigstellungsanzeige zur Genehmigung einzureichen.

XI. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Parteiengehörs zur Projektsänderung 002

XI.1. Allgemeines

Die im Rahmen des Parteiengehörs zur Projektsänderung 002 von Parteien eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen werden in diesem Kapitel behandelt.

Im Folgenden werden diese Eingaben (von Parteien) zusammengefasst wiedergegeben. Dabei wird keine durchgehende namentliche Zuordnung zu den einzelnen Verfahrensparteien vorgenommen, eingegangen wird vielmehr auf die Argumente als solche (vgl. dazu die Ausführungen im Punkt IV.1. des Bescheides).

XI.2. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Parteiengehörs zur Projektsänderung 002

Es erfolgt zunächst eine Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen aus fachlicher Sicht. Unter Punkt XIV. wird auf die in den Stellungnahmen aufgeworfenen Rechtsfragen eingegangen.

XI.2.1. Stellungnahmen der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“, von Bürgerinnen und Bürgern sowie des Naturschutzbundes Steiermark

Die Einwender brachten in ihren Stellungnahme zusammengefasst vor, dass die Unterlagen als Entscheidungsgrundlage veraltet seien bzw. die Prognosen zu überprüfen seien, die vorgenommenen Rodungen im Trassenbereich zu Änderungen des Ist-Zustandes geführt hätten, es in den letzten Jahren eine Zunahme der Belastung durch Feinstaub gegeben hätte, die Motoremissionen von Stickstoffoxiden weit über den gewählten Annahmen liegen würden und, dass die Verkehrsdaten veraltet seien bzw. es eine Stagnation der Verkehrsfrequenz gegeben hätte.

Der Sachverständige für den Fachbereich Tiere, Pflanzen, Lebensräume stellte zur Aktualität von Datengrundlagen und den eingetretenen Veränderungen fest, dass Datengrundlagen nicht per se veralten müssen, sondern auch nach längeren Zeiträumen noch eine ausreichende Bewertungsgrundlage darstellen können. Wesentlich ist allerdings, die Relevanz ggf. eingetretener Veränderungen zu hinterfragen. Hierzu ist nicht grundsätzlich eine neue, umfassende Datenerhebung erforderlich.

Wie bereits in der Naturschutzfachlichen Stellungnahme zu Schlägerungen 2009/2010 (Einlage 5.2, Stand Juli 2010) ausgeführt, ist allerdings zu vermerken, dass Schlägerungen als solche, ohne dass die resultierenden frühen forstlichen Entwicklungsstadien (Schlagflur, wieder aufkommender Jungwuchs) sowie der Boden als Teil des Lebensraumes vollständig beseitigt würden (wie es im Zuge einer anschließenden Rodung und Versiegelung im Trassenbereich geschähe), für den Fachbereich nicht als grundsätzlich negativ einzustufen sind. Vielmehr können offene Strukturen in Wäldern und Forsten wichtige Lebens- oder Teillebensräume für walddtypische Tier- und Pflanzenarten sowie bestimmte gefährdete oder streng geschützte Arten darstellen. Hierzu zählen auch Abschiebeflächen des Bodens (vergleichbare Strukturen stellen offene Rohböden unter Windwurfstellern dar).

Insoweit ist der in den Einwendungen verwendete Begriff der Devastierung⁷ jedenfalls aus Sicht des Sachverständigen für den vorliegenden Fall nicht zutreffend. Vielmehr wurden Teilflächen des Waldes auf junge Entwicklungsstadien „zurückgesetzt“, die wiederum Funktionen als Lebensraum übernehmen. Hieraus resultiert auch die Frage des Umgangs mit diesen jungen, zwischenzeitlich entstandenen Entwicklungsstadien, auf die an späterer Stelle noch eingegangen wird (s. Abschnitt B).

Entsprechend den Ausführungen im TGA 06 im Rahmen des UVP-Verfahrens (UV-TGA 06, s. dort u.a. Kap. 5.4) bilden Hauptwirkungen des Vorhabens neben dessen umfangreicher Flächeninanspruchnahme (die jedenfalls derzeit auch noch nicht vollständig erfolgt ist), vor allem betriebsbedingte Störungen sowie Barrierewirkungen und teils erhöhte Mortalitätsrisiken für Tierarten. Die Fällung von Gehölzen bzw. die Rodung stellt hierbei nur einen Teil der Eingriffs-

⁷ Synonym zu Devastation, lt. www.duden.de: Verwüstung, Verheerung, Zerstörung „lt. <http://de.wikipedia.org> wird „unter Devastierung – auch Devastation (aus der lateinischen Sprache entlehnt: *vastus* = *weit, leer, öde*) – [...] im Allgemeinen die Zerstörung oder Verwüstung von Landschaften, Ortschaften oder einzelnen Bauwerken verstanden“.

wirkungen dar, selbst nur einen Teil des Wirkungskomplexes der Flächeninanspruchnahme. Die vorhabenbezogene Bewertung bisheriger Prognosen für das UVP-Verfahren ist daher auch weder möglich noch sinnvoll.

Ergänzend verwies der Sachverständige darauf, dass durch die ökologische Baubegleitung im Rahmen der naturschutzrechtlichen Vorschriften (Naturschutzbescheide der Bundesländer Steiermark und Burgenland) bestimmte Erhebungen und Kontrollen stattfinden.

Zu angeblich nicht mehr zu reparierende Schäden an der Natur hielt der Sachverständige fest, dass dies aus naturschutzfachlicher Sicht unzutreffend ist. Wie bereits oben ausgeführt, wurden vielmehr Teilflächen des Waldes auf junge Entwicklungsstadien „zurückgesetzt“, die wiederum Funktionen als Lebensraum übernehmen, dies bereits kurzfristig, und auf denen sich – soweit sie nicht für andere Maßnahmen beansprucht werden bzw. würden – wieder Baumbestände entwickeln und längerfristig altern können.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Projektwerberin auch einen Teil der insgesamt im Kontext Naturschutz vorgeschriebenen Maßnahmen bereits durchgeführt hat, darunter z.B. die Initialmaßnahmen zur Verbesserung des Alt- und Totholzangebots in umliegenden Waldbereichen sowie die Bereitstellung von Nistkästen zur funktionalen Kompensation des Entfalls entsprechender Strukturen im Zuge der Fällungen.

Zu neuen Lebensräumen für Tiere auf den geschlägerten Flächen führte der SV aus, dass sich aufgrund der durchgeführten Maßnahmen sowie der zwischenzeitlichen Einstellung der Tätigkeiten auf den geschlägerten Flächen neue Lebensraumstrukturen gebildet haben. Tatsächlich wurde auf eine solche Entwicklung bereits im Verfahren bezüglich der Schlägerungen 2009/2010 hingewiesen (s. Einlage 5.2, Stand Juli 2010), insoweit ist dies weder eine grundsätzlich neue noch eine bislang nicht angesprochene Entwicklung. Allerdings haben sich die entsprechenden Flächen vergrößert. Auf diesen Aspekt wird im nächsten Punkt eingegangen. Zudem erfolgen durch die ökologische Baubegleitung im Rahmen der naturschutzrechtlichen Vorschriften (Naturschutzbescheide der Bundesländer Steiermark und Burgenland) bestimmte Kontrollen und Erhebungen.

Im Hinblick auf die Bewertung der aktuellen Situation verweist der Sachverständige darauf, dass aufgrund des Abbruchs der Arbeiten nach den bereits durchgeführten Schlägerungen und Teilrodungen in Folge der Aufhebung des Genehmigungsbescheids durch den VwGH sich zwischenzeitlich eine Situation entwickelt hat, die von der ursprünglich im Rahmen des UVP-Verfahrens zugrunde gelegten für den Trassenbereich deutlich abweicht. Hier sind auf größeren Flächen teils Rohbodenstandorte sowie junge Waldsukzessionsphasen vertreten; demgegenüber hat sich der Anteil der von älteren Bäumen dominierten Bestände im Trassenbereich reduziert.

Allerdings sind auch die neu entstandenen Lebensraumstrukturen kein Novum im Gebiet, da bereits zum Zeitpunkt der Erstellung des Sachverständigengutachtens (UV-TGA 06, Stand Juni 2009) größere offene Waldstrukturen mit Störstellen im Trassenbereich und dessen Umfeld (v.a. im Edelseewald) existierten. Die wesentlichen Unterschiede liegen in (a) Veränderungen des

Flächendargebots und (b) den kleinräumig neuen Strukturen der Rodungs- und Abschiebehäufen, die aktuell abschnittsweise im Trassenbereich bestehen.

Zudem ist bereits eine ganze Reihe der kompensatorisch erforderlichen Maßnahmen durch die Projektwerberin durchgeführt worden (z.B. die Initialmaßnahmen zur Verbesserung des Alt- und Totholzangebots in umliegenden Waldbereichen sowie die Bereitstellung von Nistkästen zur funktionalen Kompensation des Entfalls entsprechender Strukturen im Zuge der Fällungen, wie bereits an vorher gehender Stelle angesprochen).

Wesentlicher Maßstab für die Einordnung ist im Übrigen aus fachgutachterlicher Sicht im vorliegenden Fall für Pflanzen, Tiere und Lebensräume, dass für den Fall, dass die S7 West nicht realisiert wird, eine Wiederherstellung von Funktionen der geschlägerten bzw. teils gerodeten Flächen unter forstlichen Gesichtspunkten zu erwarten ist.

Denn dann entfallen Rodungszweck und Rodungsbewilligung und es ist von Wiederaufforstung auszugehen. Die offenen Strukturen innerhalb der Flächen, auch die größeren Bereiche, auf denen Oberboden abgeschoben wurde, würden mithin bereits kurz- bis mittelfristig einer Aufforstung und Wiederbewaldung unterliegen, so dass der momentan dominierende offene Charakter im Trassenbereich keinen langfristigeren Bestand hat. Daher wäre die Auflage zusätzlicher Maßnahmen zum Schutz bzw. zur Kompensation des Verlustes offener Lebensraumstrukturen im Verfahren zur S 7 West und für den Fall ihrer Genehmigung fachlich weder zwingend zu begründen noch verhältnismäßig.

Zusammenfassend ist nach Bewertung des Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren bezüglich der Lebensräume von Tieren und Pflanzen sowie der Lebensraumstrukturen

- die Auswirkung der weiterhin erfolgten Schlägerungen oder Teilrodungen trotz Bestandsveränderung unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklung ohne Realisierung der S7 West weder qualitativ noch quantitativ als so gravierend einzuschätzen, dass diese die Lebensraumfunktionen im Waldverbund insgesamt in Frage stellen könnte oder der vorgesehenen Maßnahmenkonzeption grundsätzlich entgegenstehen würde;
- dementsprechend auch keine so gravierende Änderung der Situation gegeben, dass dies zu Abänderungen im Rahmen des UV-G bzw. UV-TGA 06 führen müsste.

Die bisherige Bewertung im Rahmen des UV-G bzw. UV-TGA 06 bleibt daher aufrecht.

Allerdings erfolgt dies bezüglich des artenschutzrechtlich verankerten Tötungsverbotes nur unter der Voraussetzung, dass durch die Projektwerberin adäquate Maßnahmen ergriffen werden, um signifikant erhöhte Tötungsrisiken bei den weiteren Maßnahmen zur Baufeldfreimachung und zum Bau zu vermeiden. Dies betrifft primär Vogel- sowie Amphibien- und Reptilienarten, bei denen eine Ansiedlung auf den geschlägerten bzw. teilweise gerodeten Flächen aufgrund der

Entwicklung nach dem zwischenzeitlichen Baustopp erwartet werden kann oder schon belegt ist.⁸

Die ökologische Baubegleitung hatte über ein entsprechendes Vorgehen bereits zwischenzeitlich informiert, für das eine weitere Konkretisierung in Abstimmung mit den nach Landesrecht zuständigen Naturschutzbehörden erwartet wurde und auch notwendig ist. Das Konzept wurde inzwischen vorgelegt. Das darin dargestellte Vorgehen ist nach Auffassung des Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren adäquat und geeignet, um signifikant erhöhte Tötungsrisiken für die relevanten Arten bei den weiteren Maßnahmen zur Baufeldfreimachung und zum Bau zu vermeiden.

Soweit dieses Schutzmanagement im Vorgehen implementiert wird, muss vom Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren keine weitere Auflage formuliert werden.

Zur Feinstaubsituation verwies der Sachverständige für den Fachbereich Luftschadstoffe und Klima einleitend darauf, dass im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ aus dem Jahr 2009 bereits auf Basis der damals vorliegenden Daten darauf hingewiesen wurden, dass im gesamten regionalen Untersuchungsgebiet die gesetzlichen Kriterien für Feinstaubimmissionen nur für den Jahresmittelwert, nicht aber hinsichtlich der zulässigen Überschreitungen des Grenzwertes für das Tagesmittel eingehalten werden können. Es wurde bei der Bewertung der Immissionen auch berücksichtigt, dass die gesamte Region (Südoststeiermark und Südburgenland) als „Belastetes Gebiet-Luft“ nach UVP-G 2000 (VO BGBl. II 262/2006) sowie als IG-L - Sanierungsgebiet (LGBl. 96/2007) ausgewiesen ist.

Im Gutachten wurde daher ausgeführt, dass im Einwirkungsbereich der S 7 – wie im gesamten Osten Österreichs - von einer hohen Feinstaub-Vorbelastung auszugehen ist. Die Konsequenz für die fachliche Bewertung der Umweltverträglichkeit der S7 war daher – und ist es unverändert auch weiterhin – dass es durch die S7 trotz der Einhaltung des Grenzwertes für das Jahresmittel zu keinen relevanten PM10-Immissionszunahmen in jenen Bereichen kommen darf, in denen die Grenzwerte des IG-L zum Schutz der menschlichen Gesundheit anzuwenden sind. Da es durch die S7 in diesen Bereichen zu keinen relevanten, dem Vorhaben zuordenbaren Immissionszunahmen durch PM10 kommt, ist diese lufttechnische Forderung erfüllt und das Vorhaben war und ist auch weiterhin als umweltverträglich zu bewerten.

Im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ wurde weiters ausgeführt, dass als regionale, großräumige Hintergrundbelastung ein PM10 - Jahresmittelwert von 31 µg/m³ angenommen, „was angesichts der vorliegenden Messdaten aus der Region als plausibel (und konservativ) einzustufen ist.“ Dieser Wert war Grundlage für die Errechnung der Gesamtbelastung. Wie den Luftgüte-Jahresberichten 2010 und 2011 entnommen werden kann, lagen die an der Station Fürstenfeld gemessenen Jahresmittelwerte auch in den seit Beginn der Messungen in Fürsten-

⁸ Während des Lokalaugenscheins am 14.08.2013 wurden potenziell geeignete Laichgewässer und Landlebensräume für die Gelbbauchunke sowie Individuen der Zauneidechse (beides streng geschützte Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie) im Bereich der neu entstandenen offenen Strukturen festgestellt.

feld schlechtesten Jahren (2010: 42 Überschreitungen, 2011: 41 Überschreitungen des TMW-Grenzwertes) unter dem in im UVP-Verfahren angenommenen Wert der regionalen Hintergrundbelastung (2010: JMW 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, 2011: JMW 29 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Die den Aussagen im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ zugrunde liegende Immissionsprognose (die Anzahl der Überschreitungen des TMW-Grenzwertes wurde aus der Relation zum JMW berechnet) liegt daher auf der sicheren Seite.

Eine Ergänzung des UVP-Teilgutachtens „Luftschadstoffe und Klima“ ist daher nicht erforderlich.

Zu den Motoremissionen von Stickstoffoxiden hielt der Sachverständige fest, dass die Emissionswerte für den On-Road-Bereich in der UVE mit dem vom Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik der TU Graz speziell für die Emissionsberechnung für Straßennetzwerke entwickelten Modell NEMO (Network Emission Model) berechnet wurden. Es ist konsistent mit dem „Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 2.1 (UBA, 2004) und entsprach zum Zeitpunkt der Erstellung des UVP-Teilgutachtens „Luftschadstoffe und Klima“ im Jahr 2009 dem Stand der Technik.

Zwischenzeitlich wurde ein neues „Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 3.1“ veröffentlicht (UBA, 2010), das mit dem Modell NEMO 2.0 konsistent ist. NEMO 2.0 verwendet aktuellere statistische Daten als NEMO über die Flottenzusammensetzung und die Emissionen der Euro V und Euro VI Fahrzeuge. Dadurch ergeben sich vor allem für zukünftige Bezugsjahre Auswirkungen auf die Emissionsfaktoren der verschiedenen Fahrzeugkategorien. Für NO_x ergeben sich mit NEMO 2.0 gegenüber den in der UVE verwendeten Emissionsfaktoren für das Bezugsjahr 2025 auf Autobahnen mit hohem Schwerverkehrsanteil (10% und darüber) geringere Emissionen. Die Prognose in der UVE unterstellte damit für die Emissionen des Verkehrs auf der S7 höhere NO_x-Emissionen, als nach dem derzeitigen Stand der Technik üblich. Weiters wurden Fahrzeuge besser als EURO 6 bei der Emissionsberechnung nicht berücksichtigt; die Emissionsprognose liegt damit auf der sicheren Seite.

Zudem ist festzuhalten, dass die Gesamtbelastungen durch Stickstoffdioxid (NO₂) im Einwirkungsbereich der S 7 weit unter den geltenden Genehmigungskriterien des IG-L liegen: Der höchste JMW von NO₂ liegt mit 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ weit unter dem Grenzwert (JMW 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Also selbst wenn es entgegen der Prognose zu höheren spezifischen NO_x-Emissionen kommen sollte, ist nicht zu erwarten, dass es dadurch zu Grenzwertüberschreitungen kommen würde.

Zu den Schlägerungen im Trassenbereich hielt der Sachverständige für den Fachbereich Forstwirtschaft zum wiederholten Male fest, dass unmittelbar nach dem Windwurfereignis am 19.08.2011 durch den Sachverständigen im Trassenbereich der S 7 am 24.08.2011 Erhebungen durchgeführt wurden, die folgenden Sachverhalt ergaben:

Windwürfe waren im Edelseewald in umfangreichem Ausmaß im Bereich der unmittelbaren S 7 Trasse, aber auch abseits der Trasse im geschlossenen Wald sowie angrenzend an Schläge in mehreren 100 m Entfernung von der S7 Trasse vor allem bei Fichte auf staunassem Pseudogleyboden, in geringerem Umfang auch bei Kiefer (hier teilweise auch Windbrüche) festzustellen.

Im unmittelbaren Bereich der S 7-Trasse wurden im Edelseewald vor allem die zwischen den Schlagflächen auf der Trasse stehenden Waldreste geworfen. Diese waren gegenüber Windanriff besonders exponiert, da sie als Querriegel in einer Schneise stockten, damit Randlinien quer zur Windrichtung entstanden und dadurch für die Luftbewegung ein isoliertes Hindernis geschaffen wurde. Es ist zu betonen, dass diese Sondersituation bei Realisierung des Vorhabens S 7 nicht auftreten wird, da die gesamte Trasse ausgeschlägert sein wird, und damit eine ungehinderte Luftbewegung im Trassenbereich möglich ist. In den an die S 7-Trasse angrenzenden Waldbeständen mit talparallelen Schlaglinien traten Einzelwürfe und kleinflächige Windwürfe auf, jedoch keine großflächigen Windwürfe.

XI.2.2. Stellungnahme von DI Peter Dampfhofer

DI Dampfhofer brachte zusammengefasst vor, dass die Rodung an der westlichen Böschung an der A 2 massive Nachteile insbesondere im Hinblick auf den Immissionsschutz bringen würde.

Der Sachverständige für den Fachbereich Luftschadstoffe und Klima stellte klar, dass die immisionsmindernde Wirkung des bestehenden Bewuchses auf der Böschung der A 2 bei der Luftschadstoff-Ausbreitungsrechnung nicht berücksichtigt wurde; bei der Rechnung wurde eine bewuchsfreie Böschung unterstellt. Es sind daher wegen der beantragten Rodungen keine Änderungen der den Aussagen in der UVP zugrunde liegenden Immissionsprognose erforderlich.

Darüber hinaus ist im Hinblick auf die dem gegenständlichen Parteiengehör zugrunde liegenden Änderungen auszuführen, dass dieses solche sind, die der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung tragen oder mit denen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Im Hinblick auf die persönliche Betroffenheit von Herrn DI Dampfhofer wird auf die Punkte VI.1.1. und VII.2.6. des gegenständlichen Bescheides verweisen.

XI.2.3. Stellungnahme der Umweltanwältin des Landes Steiermark

Die Umweltanwältin teilte mit, dass auf Basis der übermittelten Unterlagen keine Einwände bestehen.

XI.2.4. Stellungnahme des Umweltanwaltes des Landes Burgenland

Seitens der Burgenländischen Landesumweltanwaltschaft wurde das Ergebnis des Ermittlungsverfahrens nach Maßgabe der Ausführungen der beigezogenen Sachverständigen zur Kenntnis genommen.

XI.2.5. Abschließende fachliche Beurteilung

Die Abt. IV/ST1 hat geprüft, ob die im Zuge des Parteiengehörs betreffend den Antrag auf zusätzliche Rodung aufgrund von Projektänderungen im Zuge des Wasserrechtsverfahrens einge-

langten Stellungnahmen allein oder in Verbindung mit den sonstigen Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens eine anders lautende Entscheidung der Sache herbeizuführen vermögen, sprich die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens in Zweifel zu ziehen oder die Maßnahmenkonzeption der UVP-Sachverständigen zu verändern und, ob sich durch die Stellungnahme der im Zuge des Ermittlungsverfahrens festgestellte, maßgebende Sachverhalt ändert.

Die Fachabteilung stellte eingangs fest, dass insgesamt 207 Einwendungen eingelangt sind, wovon etwa 95% einer Musterstellungnahme folgen und diese Musterstellungnahme teilweise mit eigenen Einwänden ergänzt wurde. Nur neun Einwendungen sind als individuell zu bezeichnen.

Abschließend stellte die Abt. IV/ST1 fest, dass die Stellungnahmen allein oder in Verbindung mit den sonstigen Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens keine anders lautende Entscheidung der Sache herbeizuführen vermögen Die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens kann nicht in Zweifel gezogen werden und die Maßnahmenkonzeption der UVP-Sachverständigen wird auf Grund der Stellungnahmen nicht verändert. Der im Zuge des Ermittlungsverfahrens festgestellte, maßgebende Sachverhalt ändert sich durch die Stellungnahmen nicht.

XII. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Parteiengehörs Februar 2014

XII.1. Allgemeines

Die im Rahmen des Parteiengehörs Februar 2014 von Parteien eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen werden in diesem Kapitel behandelt.

Im Folgenden werden diese Eingaben (von Parteien) zusammengefasst wiedergegeben. Dabei wird keine durchgehende namentliche Zuordnung zu den einzelnen Verfahrensparteien vorgenommen, eingegangen wird vielmehr auf die Argumente als solche (vgl. zu diesem Thema bereits die Ausführungen im Punkt IV.1. des Bescheides).

XII.2. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Parteiengehörs Februar 2014

Es erfolgt zunächst eine Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen aus fachlicher Sicht. Unter Punkt XIV. wird auf die in den Stellungnahmen aufgeworfenen Rechtsfragen eingegangen.

XII.2.1. Stellungnahmen der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“

Die Bürgerinitiative brachte (zum Teil wiederholt) zusammengefasst vor, dass das von der Projektwerberin ausgearbeitete *„Konzept zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange entstanden durch den Baustopp“* unbrauchbar sei, der UVP-Sachverständige Trautner in fachlicher Hinsicht nicht in der Lage sei, auf die (schon einem Laien ins Auge springenden) Probleme, die

mit der Umsetzung des genannten Konzeptes verbunden sind, mit der erforderlichen Sachkenntnis einzugehen. Die Bürgerinitiative legte in diesem Zusammenhang drei gutachterliche Stellungnahmen der Biologin Mag. Küng vor.

Zur Einwendung der Bürgerinitiative, wonach der UVP-Sachverständige im gegenständlichen Verfahren ein Konzept „das aufgrund einer von ihm vertretenen Meinung erstellt worden“ sei, „lapidar als ‚adäquat und geeignet‘ beurteilt“ worden sei und dies würde nicht nur die Unbefangenheit des UVP-Sachverständigen in Frage stellen, sondern explizit als Grund anzusehen sein, diese in Zweifel zu ziehen, führte der Sachverständige für den Fachbereich Tiere, Pflanzen, Lebensräume zuerst aus, dass die Zitierung von Werken in einem Bericht der Ökologischen Baubegleitung im eigenen Ermessen dessen Bearbeiters liegt. In diesem Bericht und dem darin dargestellten Konzept ist weder ein direktes Wortzitat aus dem genannten, vom UVP-Sachverständigen maßgeblich mit verfassten Werk (das bereits 2006 publiziert wurde) enthalten, noch sind ansonsten konkrete Verweise darauf gesetzt worden. Es ist lediglich im Literaturverzeichnis mit aufgeführt. Jenes Werk hat zudem einen inhaltlichen Schwerpunkt abseits konkreter Maßnahmenkonzepte, sodass hieraus keine „Meinung“ des UVP-Sachverständigen als Grundlage für das Maßnahmenkonzept der Ökologischen Baubegleitung abgeleitet werden kann. Es hat daher für den SV keinerlei Anlass gegeben, selbst auf dieses Werk einzugehen.

Zur Behauptung der Bürgerinitiative der UVP-Sachverständige im gegenständlichen Verfahren sei „offenbar auch in fachlicher Hinsicht nicht willens oder in der Lage“, auf bestimmte mit der Konzeptumsetzung verbundene Probleme mit der erforderlichen Sachkenntnis einzugehen, stellte der Sachverständige für den Fachbereich Tiere, Pflanzen, Lebensräume fest, dass im Bericht der Ökologischen Baubegleitung auf die Ansätze von Vergrämung oder Umsiedlung der Zauneidechse eingegangen wurde und bezüglich verschiedener Ansätze von Vergrämaßmaßnahmen Vor- und Nachteile angesprochen wurden. Das Überspannen von Flächen mittels Folie zur Vergrämung von Zauneidechsen stellt eine fachlich weiterhin nach Auffassung des Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren adäquate und geeignete Methode dar; es wird auch von anderer Seite empfohlen (z.B. die im Bericht der Ökologischen Baubegleitung zitierte Quelle von Laufer et al. 2013) und in anderen Vorhaben eingesetzt. Für den vorliegenden Fall sind dabei spezielle Gegebenheiten wie die räumliche Ausdehnung und das Überspannen strukturierter Flächen (mit Wurzelstöcken) zu berücksichtigen.

Für das UVP-Verfahren war aus Sicht des Sachverständigen nur eine grundsätzliche Beurteilung des verfolgten Ansatzes erforderlich, weshalb auch nicht auf Detailspekte eingegangen wurde. Dies ist nicht als Mangel an Willen oder Sachkenntnis des SV zu interpretieren. Bei dem vorgelegten Bericht der Ökologischen Baubegleitung handelte es sich auch ausdrücklich um ein Konzept, für das eine weitere Detailplanung und ggf. Erprobung von bestimmten Materialien erforderlich ist bzw. sein kann⁹. In diesem Rahmen sind auch die angesprochenen Probleme zu behandeln, die aber jedenfalls nicht als Grundsatzfragen eingestuft werden, die einer Anwendung der Folienvergrämung prinzipiell entgegenstehen würden. Gerade zu Folien ist darauf hinzuweisen, dass solche auch in anderem Rahmen zur Abdeckung im Freiland Verwendung fin-

⁹ In diesem Rahmen ist wohl auch der versuchsweise Folieneinsatz zu sehen, der in der Stellungnahme der Allianz gegen die S7 erwähnt wird.

den (z.B. im Rahmen landwirtschaftlicher Tätigkeiten) und z.B. bei extremen Witterungsereignissen ggf. nicht zu vermeidende Schäden im Rahmen laufender Kontrollen festzustellen und jeweils nachzubessern sind. Die verfahrensmäßige und fachinhaltliche Zuordnung wird diesbezüglich nicht im UVP-Bereich, sondern im Naturschutzbereich in Zuständigkeit des Landes Steiermark gesehen. Soweit das Land Steiermark hierbei den SV beiziehen möchte, steht dieser selbstverständlich zur Verfügung. Zur Frage der zu überspannenden Flächen und deren Größe ist noch darauf hinzuweisen, dass zwar durch die Länge der Trasse eine insgesamt große Fläche vorliegt, diese aber (a) abschnittsweise entlang der Trasse behandelt werden kann und (b) eine geringe Breitenausdehnung aufweist, was für die Vergrämung günstig ist.

Zu weiteren Aspekten in den gutachterlichen Stellungnahmen von Mag. Küng, die im Folgenden kursiv wiedergegeben werden, nahm der Sachverständige für den Fachbereich Tiere, Pflanzen, Lebensräume ebenfalls Stellung:

Durch S. Küng wird in ihrer Stellungnahme zum Konzept zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange der Ökologischen Baubegleitung kritisiert, dass die für das vorgelegte Konzept durchgeführten Geländekontrollen zu einem ungünstigen Zeitpunkt stattgefunden hätten und somit für den größten Teil der möglicherweise relevanten Arten nur aufgrund der Habitatausstattung geschlossen worden sei, wodurch kein fachlich akzeptabler, aktueller Befund für die Flächen vorläge. Zudem fehlten Angaben zu Datum, Tageszeit etc. der Begehungen als erforderliche Mindestangaben.

Der SV führte dazu aus, dass die Darstellung durch S. Küng im Kern (ohne die Bewertung fachlicher Akzeptanz) zunächst zutreffend ist und auf den Sachverhalt der eingeschränkten Erfassung auch durch die Ökologische Baubegleitung in ihrem Bericht selbst hingewiesen wird. Das Konzept und die darin dargestellten Informationen zum Bestand geben aber auch nicht vor, es handle sich um eine neue, vollständige Bestandsaufnahme. Vielmehr handelt es sich um Stichproben als Grundlage zur Einschätzung und Ableitung zusätzlicher Maßnahmen auf dieser Ebene. Als solches ist das Vorgehen aus Sicht des SV im Rahmen der Fragestellung vertretbar. Eine vollständige neue Erfassung wurde und wird nicht als notwendig erachtet (s. dazu auch die früheren Stellungnahmen und weiter unten). Für eine Gesamtdokumentation im Rahmen der Ökologischen Baubegleitung sollten die Begehungszeitpunkte ergänzend angeführt werden; dies ist aber für die vorliegende Beurteilung unerheblich.

Weiterhin wird durch S. Küng in ihrer Stellungnahme zum Konzept zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange der Ökologischen Baubegleitung angeführt, dass die Angabe in diesem Bericht, potenziell relevante Insektenarten besäßen ein geringes Ausbreitungspotenzial und würden nur reife Lebensräume besiedeln bzw. bevorzugen, fachlich nicht nachvollziehbar sei, wofür Beispiele durch die Artenschutzverordnung der Steiermark geschützter Arten bzw. Artengruppen angeführt werden.

Der SV merkte an, dass, wenngleich die in jenem Bericht gelisteten Kriterien nicht gemeinsam für jeweils alle Arten oder Artengruppen zutreffen müssten, die Kritik von S. Küng dennoch nachvollziehbar und korrekt ist, da sich diese Aussagen jedenfalls nicht für alle der in der Artenschutzverordnung der Steiermark genannten Arten verifizieren lassen und im Gebiet durchaus

auch geschützte Arten erwartet werden können, die über ein hohes Ausbreitungspotenzial verfügen und gerade „junge“, neu entstandene Lebensräume zu besiedeln vermögen. Dies ist aber für die Beurteilung im Rahmen des UVP-Verfahrens unerheblich, da die potenzielle naturschutzfachliche Bedeutung der Schlägerungen mit jungen Sukzessionsstadien bereits in den Stellungnahmen des Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren angesprochen und berücksichtigt wurde (s. dazu weiter unten).

Weiterhin wird durch S. Küng in ihrer Stellungnahme zum Konzept zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange der Ökologischen Baubegleitung angeführt, dass auf der Fläche geschützte hügelbauende Ameisenarten der Gattung Formica aufträten, für die dringend weitere Untersuchungen durchgeführt werden müssten und deren Völker ggf. vor weiteren Maßnahmen einer Umsiedlung zu unterziehen seien.

Der SV stellte fest, dass die Frage der Berücksichtigung weiterer nach landesrechtlichen Vorgaben zu schützender Arten durch zusätzliche Maßnahmen wie z. B. eine Umsiedlung nach fachlicher Bewertung nicht auf das UVP-Verfahren durchschlägt. Aus solchen wird keine Erhöhung der Gesamtwertigkeit der Flächen abgeleitet und sie sind gegebenenfalls, so die Naturschutzbehörde der Steiermark einen entsprechenden Ansatz für erforderlich hält, in der weiteren Detailierung des Vorgehens zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange der Ökologischen Baubegleitung zu klären. Dies ist dann auch im Rahmen der zeitlichen Abwicklung zu berücksichtigen.

Weiterhin wird durch S. Küng in ihren Stellungnahmen (Konzept zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange der Ökologischen Baubegleitung sowie die beiden Ergänzenden Stellungnahmen zu Erhebungen im Edelseewald und im Abschnitt Rudersdorf-Dobersdorf) auf den Ziegenmelker eingegangen. Hier wird angeführt, dass im Bericht seitens der Ökologischen Baubegleitung die Behauptung aufgestellt worden sei, die Vergrößerung der potenziell für den Ziegenmelker geeigneten Flächen hätte keinen Einfluss auf dessen Ansiedlungswahrscheinlichkeit; dies sei aber nicht nachvollziehbar, da gerade die Vergrößerung der Fläche diese deutlich attraktiver für die Art mache. Der SV habe sich den Schlussfolgerungen der Ökologischen Baubegleitung angeschlossen. Es sei nach S. Küng besonderes Augenmerk auf diese Art zu richten und es müssten dringend auch solche Datenerhebungen durchgeführt werden, bei denen die Art tatsächlich nachgewiesen werden könne (ab Mai in den Dämmerungs- und Nachtstunden).

Der SV im gegenständlichen UVP-Verfahren zitiert in seiner Stellungnahme den im Konzept der Ökologischen Baubegleitung enthaltenden, vollständigen Absatz zum Ziegenmelker in einer Fußnote (s. dort und im Bericht der Ökologischen Baubegleitung, S. 30; der Absatz wird hier nicht vollständig wiederholt). Hierbei hat die Ökologische Baubegleitung ausgeführt, dass bereits nach fehlenden Nachweisen in den Basisuntersuchungen zum Verfahren weitere Erhebungen speziell zur Überprüfung eines Vorkommens entlang der gegenständlichen Trasse auch in den Jahren 2012 und 2013 durchgeführt worden sind. Auch hieraus ergaben sich keine Hinweise auf ein Brutvorkommen des Ziegenmelkers, obwohl bestimmte Flächen im Bereich der Trasse eine Habitateignung für den Ziegenmelker in unterschiedlicher Qualitätsausprägung aufwiesen. Es wurden also sowohl die potenzielle Habitateignung in Bedacht genommen als auch konkrete, aktuelle Kontrollen vorgenommen. Erst auf dieser Basis wurde ergänzend formuliert: „Allein die

Tatsache, dass es durch die Schlägerungen zu einer Vergrößerung von potenziell geeigneten Lebensräumen gekommen ist, begründet nicht eine erhöhte Wahrscheinlichkeit einer nun mehr eintretenden Besiedelung des Ziegenmelkers.“ Es ist durchaus fachlich nachvollziehbar und angemessen, dass aufgrund des Fehlens bisheriger Nachweise nach mehrjährigen Kontrollen auch prognostisch nicht davon ausgegangen wird, dass „alleine“ die erfolgte Flächenvergrößerung eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für eine zukünftige Besiedelung durch die Art begründe.

Die oben genannten spezifischen Erhebungen im Rahmen der Ökologischen Baubegleitung in Umsetzung einer Auflage des naturschutzrechtlichen Bescheids des Landes Steiermark – und im Land Burgenland – umfassten jeweils Kontrollen in den Phasen der abendlichen bis nächtlichen Hauptgesangsaktivität des Ziegenmelkers an zwei Terminen im Mai und Juni auch unter Einsatz einer Klangattrappe in allen Bereichen mit potenzieller Habitateignung entlang der Trasse (Hörbreite beidseits 200 m oder höher). Insofern liegt für diese Art, die als potenziell besonders relevant im Hinblick auf Bewertung und ggf. ergänzende Maßnahmen eingestuft worden war, eine gute aktuelle Datengrundlage vor.

Weiterhin wird durch S. Küng in ihrer Stellungnahme (Konzept zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange der Ökologischen Baubegleitung) auf das Konzept der Zauneidechsen-Vergrämung eingegangen, für das sie ausführt, dass die nur in sehr groben Zügen dargestellte Methode eine erhebliche Zahl an Fragen aufwerfe. Es fehlten u. a. Angaben zu Studien, die belegen würden, dass eine solche Methode in dieser Größenordnung effektiv funktioniere. Ein Einsatz unerprobter Maßnahmen, ausschließlich auf Basis individueller Annahmen, erschiene sowohl aus wissenschaftlicher als auch aus rechtlicher Sicht inakzeptabel. Es werde nicht beschrieben, welche Art von Folie aufgebracht würde, wie dies erfolge und wie sie wieder entfernt würde. Anschließend wird eine Reihe von Detailfragen gelistet.

Der Sachverständige hielt erneut fest, dass nach seiner Auffassung für das UVP-Verfahren nur eine grundsätzliche Beurteilung des verfolgten Ansatzes erforderlich war und es sich beim vorgelegten Bericht der Ökologischen Baubegleitung auch ausdrücklich um ein Konzept handelt, für das eine weitere Detailplanung und ggf. Erprobung von bestimmten Materialien erforderlich ist. Die verfahrensmäßige und fachinhaltliche Zuordnung wird diesbezüglich nicht im UVP-Bereich, sondern im Naturschutzbereich in Zuständigkeit des Landes Steiermark gesehen (s. vorne).

Im Übrigen wird darauf verwiesen, dass – wie bereits im Teilgutachten 06 des Sachverständigen im Rahmen des UVP-Verfahrens angeführt (dort S. 26) – bezüglich funktionserhaltender Maßnahmen für Fortpflanzungs- und Ruhestätten auch nach Leitfaden der Europäischen Kommission zum strengen Artenschutz (2007, dort S. 54, Randnr. 76) ein gewisser Spielraum bezüglich der Prognosesicherheit des Maßnahmenerfolges besteht, abhängig von Verbreitung und Häufigkeit bzw. Erhaltungszustand der betroffenen Arten. Ebenso muss für Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vorgegangen werden. Bei der Zauneidechse handelt es sich um eine relativ weit verbreitete und zudem nicht hochgradig gefährdet Art. Gerade im Feld des Artenschutzes ist die Weiterentwicklung bzw. detaillierte Ausformung von fachlich und rechtlich angemessenen Vorgehensweisen nach Auffassung des SV wesentlich und auch bei konkreten Projekten nicht bzw. nicht völlig auszuklammern, weil bei weitem nicht in allen Fällen und unter dem Spektrum der jeweils spezifischen Umstände auf ein bereits umfänglich erprobtes Methodenset

zurückgegriffen werden kann. Durch den zwar langen, aber nur mit geringer Breitenausdehnung versehenen Korridor der Trasse ist aus Sicht des SV bei Abschnittsbildung im Übrigen kein grundsätzlicher, erheblicher Unterschied zu kleinflächigeren Vergrämungen gegeben. Die Vergrämung wird zeitlich gestaffelt abschnittsweise entlang der Trasse durchgeführt werden müssen.

Weiterhin wird durch S. Küng in ihrer Stellungnahme (Konzept zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange der Ökologischen Baubegleitung) noch insoweit auf die Zauneidechsen-Vergrämung eingegangen, als sie die Frage stellt, was mit den für den Fall einer erfolgreichen Vergrämung vergrämten Tieren passieren soll. Da es durch die Maßnahme zur Vernichtung von Lebensstätten käme, seien vorher geeignete Ausweichflächen in räumlicher Nähe bereitzustellen (bzw. zu klären, ob genügend noch nicht besiedelte Habitatfläche vorhanden sei), diese müssten zum Eingriffs- bzw. (Vergrämungs-)zeitpunkt bereits ihre Funktion erfüllen können und seien in Folge einer geeigneten langfristigen Pflege zuzuführen. Zudem seien Funktionskontrollen durchzuführen.

Der SV im gegenständlichen UVP-Verfahren hält die Argumentation im Bericht der Ökologischen Baubegleitung (dort S. 30/31) für plausibel, wonach davon ausgegangen wird, dass sich die Reptilienarten in den geschlägerten Flächen „erst in einer Besiedlungsphase befinden und sich außerhalb der Trasse in großem Umfang durch kürzlich entstandene Windwürfe ausreichend viele geeignete Lebensräume befinden, die ebenfalls noch nicht vollständig besiedelt sind.“ Mit dieser Argumentation kann begründet werden, dass im Umfeld ausreichend Kapazität für aus dem engen Trassenbereich vergrämte Tiere vorhanden ist, jedenfalls bei zeitnaher Umsetzung. Ggf. ist dies im Rahmen der weiteren Detaillierung und in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde der Steiermark durch eine Flächenbilanz zu untermauern. Ansonsten könnte sich die Notwendigkeit lokaler Aufwertungsmaßnahmen in Vorbereitung der Vergrämung ergeben. Bei der Frage der Festlegung einer dauerhaften Pflege muss möglicherweise auch das Szenario eine Entwicklung ohne Realisierung der S7 mit herangezogen werden (siehe dazu den nächsten Punkt). Auch diese Fragen werden, wie das Erfordernis von Funktionskontrollen, aber in der verfahrensmäßigen und fachinhaltlichen Zuordnung zum Naturschutz des Landes Steiermark gesehen.

Weiterhin wird durch S. Küng in ihren Stellungnahmen (Konzept zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange der Ökologischen Baubegleitung sowie die beiden Ergänzenden Stellungnahmen zu Erhebungen im Edelseewald und im Abschnitt Rudersdorf-Doberndorf) im Wesentlichen ausgeführt, durch die Schlägerungen hätten sich grundsätzliche Änderungen im Gebietscharakter ergeben, der früher auf den betreffenden Flächen vorhandene Lebensraumtypus sei in keiner Weise mit dem derzeitigen Zustand vergleichbar, die Ansiedlung anderer Tier- und Pflanzenarten in solchen Bereichen ginge sehr schnell vor sich und eine neue Untersuchung der Artenzusammensetzung auf schützenswerte Arten sei daher dringend notwendig. Die Folgerungen des SV, wonach diese Änderungen keine Relevanz im derzeitigen UVP-Verfahren hätten, seien nicht nachvollziehbar und die Daten, auf die er sich beziehe, stammten aus dem Zeitraum vor den Schlägerungen (welche 2009 begonnen wurden), zu diesem Zeitpunkt seien daher noch keine offenen Schlägerungen vorhanden gewesen.

Der SV stellte fest, dass er im gegenständlichen UVP-Verfahren auf diesen Fragenkomplex inhaltlich mit teils unterschiedlichen Schwerpunkten bereits in Einlage 5.2 (2010) zum UVP-Verfahren und sodann insbesondere in der ergänzenden Stellungnahme vom 11. November 2013 eingegangen ist, auf die auch in der weiteren Stellungnahme vom 05. Februar 2014 verwiesen wird. Bereits aus den dortigen Ausführungen wird deutlich, dass es bezüglich der grundsätzlichen Auffassung, dass sich auf Schlägerungen Veränderungen gegenüber dem vorher dort stockenden Waldbestand ergeben, und dass sich dort auch naturschutzfachlich relevante Arten ansiedeln können, sicherlich keinen Dissens mit Frau S. Küng gibt. Allerdings ist dies nicht die entscheidende Frage. Vielmehr stellt sich die Frage, wie bereits in vorherigen Stellungnahmen ausgeführt, ob hierdurch so gravierende Änderungen der Situation gegeben sind, dass dies zu Abänderungen im Rahmen des UV-G bzw. UV-TGA 06 führen müsste.

Letzteres wird aus Sicht des Sachverständigen nochmals verneint, primär mit Bezug auf die bereits hohe Bewertung der Bedeutung und Sensibilität, die den betroffenen Flächen und Waldkomplexen im Teilgutachten 06 im Rahmen des UVP-Verfahrens (UV-TGA 06) schon zugewiesen wurde sowie die Hauptwirkungen des Vorhabens, die neben dessen umfangreicher Flächeninanspruchnahme (die jedenfalls derzeit auch noch nicht vollständig erfolgt ist), vor allem betriebsbedingte Störungen, Barriereeffekte und teils erhöhte Mortalitätsrisiken für Tierarten darstellen. Die Fällung von Gehölzen bzw. die Rodung – oder alternativ die Inanspruchnahme von Windwurf- oder Schlägerungsflächen – stellen hierbei nur einen Teil der Eingriffswirkungen dar, selbst nur einen Teil des Wirkungskomplexes der Flächeninanspruchnahme und auch für den Fall, dass zwischenzeitliche Sukzessionsprozesse auf solchen Flächen in Gang kommen bzw. gekommen sind.

Zudem sind auch die zwischenzeitlich neu entstandenen Lebensraumstrukturen kein absolutes Novum im Gebiet, da bereits zum Zeitpunkt der Erstellung des Sachverständigengutachtens (UV-TGA 06, Stand Juni 2009) größere offene Waldstrukturen mit Störstellen im Trassenbereich und dessen Umfeld (v. a. im Edelseewald) existierten. Dies ist z. B. mit der Zuweisung von Flächen mit der Kennung 23a (Schlagflur) bzw. 23b (Schlagflur mit Verjüngung) in den Karteneinlagen 5.5.3 bis 5.5.6 der Einreichunterlagen der Projektwerberin dokumentiert.

Bestimmte Kontrollen auf Arten (potenzielle Relevanz aufgrund dessen artenschutzfachlicher und -rechtlicher Bedeutung wäre hierbei bei aktuellem Vorkommen dem Ziegenmelker zugekommen) sind im Übrigen zwischenzeitlich noch durchgeführt worden. Für eine darüber hinausgehende Neuerschaffung im Rahmen des UVP-Verfahrens fehlt es aus Sicht des SV an Notwendigkeit.

Wie ebenfalls bereits in der Stellungnahme des Sachverständigen vom 13. November 2013 ausgeführt, ist bei dieser Einordnung auch zu berücksichtigen, dass für den Fall, dass die S 7 West nicht realisiert wird, eine Wiederherstellung von Funktionen der geschlägerten bzw. teils gerodeten Flächen unter forstlichen Gesichtspunkten zu erwarten ist. Denn dann entfallen Rodungszweck und Rodungsbewilligung und es ist von Wiederaufforstung auszugehen. Die offenen Strukturen innerhalb der Flächen, auch die größeren Bereiche, auf denen Oberboden abgeschoben wurde, würden mithin bereits kurz- bis mittelfristig einer Aufforstung und Wiederbewaldung unterliegen, so dass der momentan dominierende offene Charakter im Trassenbereich

keinen langfristigeren Bestand hat. Daher wäre die Auflage zusätzlicher Maßnahmen im Rahmen der UVP zum Schutz bzw. zur Kompensation des Verlustes offener Lebensraumstrukturen im Verfahren zur S7 West und für den Fall ihrer Genehmigung fachlich weder zwingend zu begründen noch verhältnismäßig.

Maßnahmenerfordernis ist daher nur für die Ökologische Baubegleitung im Rahmen bzw. in der Detaillierung/Fortschreibung des dort bereits begonnenen Konzepts erkennbar; hiervon wird ausgegangen. Dementsprechend muss vom Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren nach dessen Ansicht keine weitere Auflage formuliert werden.

XII.2.2. Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern

In diesen Stellungnahmen wurde von Bürgerinnen und Bürgern beantragt, dass die Ergebnisse des weiteren Ermittlungsverfahrens der Öffentlichkeit entsprechend zugänglich gemacht werden. Begründend führten die Bürgerinnen und Bürger aus, dass sie im Verfahren Einwendungen erhoben und somit Parteistellung erlangt hätten.

Dazu ist festzuhalten, dass den betroffenen Parteien im Sinne des § 19 Abs. 1 UVP-G 2000 gemäß § 45 Abs. 3 AVG Gelegenheit zu geben ist, vom Ergebnis der Beweisaufnahme Kenntnis und dazu Stellung zu nehmen. Zusammengefasst wurde daher im weiteren Ermittlungsverfahren betreffend den Fachbereich Tiere, Pflanzen, Lebensräume jenen Parteien Parteigehör gewährt, die die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt dienen bzw. von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend machen können. Den Standortgemeinden, den Umweltschützern der Steiermark und des Burgenlandes, der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“, die sich im UVP-Verfahren konstituiert hat und den Umweltorganisationen wurden die entsprechenden Unterlagen zur Kenntnis und Stellungnahme übermittelt.

XII.2.3. Abschließende fachliche Beurteilung

Die Abt. IV/ST1 hat geprüft, ob die die von den Einschreiterinnen und Einschreibern behaupteten Tatsachen bzw. vorgelegten Beweismittel allein oder in Verbindung mit den sonstigen Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens eine anders lautende Entscheidung der Sache herbeizuführen vermögen, sprich die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens in Zweifel zu ziehen oder die Maßnahmenkonzeption der UVP-Sachverständigen zu verändern und, ob sich durch die behaupteten Tatsachen bzw. die genannte gutachterliche Stellungnahme der im Zuge des Ermittlungsverfahrens festgestellte, maßgebende Sachverhalt ändert.

Abschließend stellte die Abt. IV/ST1 fest, dass aufgrund der Stellungnahmen des Sachverständigen für den Fachbereich Tiere, Pflanzen, Lebensräume die Stellungnahmen allein oder in Verbindung mit den sonstigen Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens keine anders lautende Entscheidung der Sache herbeizuführen vermögen. Die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens kann nicht in Zweifel gezogen werden und die Maßnahmenkonzeption der UVP-Sachverständigen wird auf Grund der Stellungnahmen nicht verändert. Der im Zuge des Ermittlungsverfahrens festgestellte, maßgebende Sachverhalt ändert sich durch die Stellungnahmen nicht.

XIII. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Parteiengehörs November 2014

XIII.1. Allgemeines

Die im Rahmen des Parteiengehörs November 2014 von Parteien eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen werden in diesem Kapitel behandelt.

Es erfolgt eine Zusammenfassung der Einwendungen der Formalparteien, der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ sowie der Stellungnahmen und Einwendungen von Bürgerinnen und Bürgern einschließlich deren fachliche und rechtliche Auseinandersetzung. Dabei wird keine durchgehende namentliche Zuordnung zu den einzelnen Verfahrensparteien vorgenommen, eingegangen wird vielmehr auf die Argumente als solche (vgl. zu diesem Thema bereits die Ausführungen unter Punkt IV.1. des Bescheides).

XIII.2. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen des Parteiengehörs November 2014

Es erfolgt zunächst eine Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen aus fachlicher Sicht. Unter Punkt XIV. wird auf die in den Stellungnahmen aufgeworfenen Rechtsfragen eingegangen.

XIII.2.1. Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“

Die Bürgerinitiative brachte in ihrer Stellungnahme vom 29. Dezember 2014 zunächst vor, dass die Echtheit der mit Edikt vom 17. November 2014 öffentlich aufgelegten Unterlagen (mit Ausnahme der Ergänzung des Teilgutachtens Nr. 16 Humanmedizin, der Ergänzung des Teilgutachtens Nr. 02 Lärm, der Ergänzung zur Sicherheitsbeurteilung UFT Speltenbach und der Ergänzung zur Sicherheitsbeurteilung Tunnel Rudersdorf) nicht nachgewiesen sei.

Soweit sich dieses Vorbringen auf die Unterlagen der Projektwerberin (Mappen 1 – 8) bezieht, ist festzuhalten, dass die Projektwerberin diese Unterlagen der ho. Behörde übermittelt hat und für die ho. Behörde kein Zweifel an der Echtheit dieser Dokumente besteht.

Soweit die Echtheit des Dokuments „Stellungnahme der UVP-Sachverständigen zu den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen zur Aktualität des Einreichprojektes“ vom November 2014 bezweifelt wird, ist festzuhalten, dass es sich dabei um ein von der internen und externen UVP-Koordination erstelltes Dokument handelt, welches in Zusammenarbeit mit den Sachverständigen der UVP-Behörde erarbeitet wurde. An der Echtheit dieses Dokuments besteht für die ho. Behörde kein Zweifel.

Die Bürgerinitiative bringt weiters vor, dass die ASFINAG für den Fachbereich Raum und Umwelt eine „Gegenüberstellung UVP und IST-Zustand 2014“ als Ergänzung des Einreichprojektes 2008 vorgelegt habe, welche von ZT Dr. Hugo Kofler verfasst worden sei. Die fachliche Eignung dieser Person sei nicht gegeben. Außerdem kritisiert die Bürgerinitiative, dass die ZT Kanzlei Dr.

Hugo Kofler von der Steiermärkischen Landesregierung als Naturschutzbehörde als ökologische Bauaufsicht im gegenständlichen Projekt bestellt worden sei, was unvereinbar sei. Die Bürgerinitiative legte weiters eine Stellungnahme der Biologin Mag. Saskia Küng vom 28. Dezember 2014 vor, aus der hervorginge, dass der Bericht der ASFINAG BMG zum Fachbereich Raum und Umwelt (bestehend aus „Gegenüberstellung UVP und IST-Zustand 2014“ und „Konzept zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange entstanden durch den Baustopp“) als Ergänzung der UVE als Verfahrensgrundlage untauglich sei.

Das Vorbringen bezüglich fachliche und persönliche Eignung von Dr. Hugo Kofler geht schon deswegen ins Leere, weil weder das AVG noch das UVP-G 2000 eine Regelung hinsichtlich der fachlichen und persönlichen Eignung von Personen enthält, die die Projektwerberin zur Erstellung ihrer Fachberichte heranzieht. Es ist der UVP-Behörde verwehrt, diesbezüglich Einfluss auf die Projektwerberin zu nehmen. Aufgabe der UVP-Behörde ist es vielmehr, die inhaltliche Richtigkeit der von der Projektwerberin vorgelegten Fachberichte zu überprüfen, was im vorliegenden Fall durch die Sachverständigen der UVP-Behörde erfolgt ist. Was die Bestellung der ökologischen Bauaufsicht anlangt, so fällt diese in die Zuständigkeit der Naturschutzbehörde.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume hielt zur Stellungnahme von Mag. Saskia Küng vom 28. Dezember 2014 fest, dass in dieser Stellungnahme – soweit sich diese auf das Konzept zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange entstanden durch den Baustopp, den Abschnitt zum Schutz von Ameisenkolonien sowie zur Wiese bei Speltenbach und jedenfalls teilweise auf Vogelangaben bezieht – nur Fragen berührt werden, die allenfalls im Zuge der ökologischen Baubegleitung und Überwachung bzw. in naturschutzrechtlicher Zuständigkeit des Landes Steiermark Relevanz entfalten könnten, nicht aber für das UVP-Verfahren.

Weiters führte der SV für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume aus, dass in der Stellungnahme von Mag. Küng darüber hinaus die folgenden Punkte angesprochen werden: (a) Zufallsfunde mehrerer geschützter Amphibien/Reptilienarten, (b) ein Fund der Libellenart Große Moosjungfer (mit Bezug darauf, dass auf diese in den Ausführungen von Dr. Kofler nicht eingegangen worden sei), (c) Vogeldaten aus dem Bericht der ZT Kofler 2014 sowie diesbezüglich kritisierte unverständliche oder nicht nachvollziehbare Aussagen.

Auch hierzu bedarf es keiner zusätzlichen SV-Stellungnahme. Zufallsfunde sind nur als solche anzusehen; die genannten Reptilienarten wurden ansonsten in den bisherigen Ausarbeitungen fachlich und rechtlich angemessen berücksichtigt. Auch die Aussage von Frau Mag. Küng, wonach der Alpenkammolch „bis Dato in den Projektunterlagen nicht behandelt“ worden sei, ist unzutreffend (s. dazu UVP Teilgutachten 06 Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume, S. 54, sowie die Amphibienbestandsaufnahmen der Projektweberin zum Einreichprojekt). Die erwähnte Libelle (Große Moosjungfer, *Leucorrhinia pectoralis*) hatte bereits Berücksichtigung im naturschutzrechtlichen Bescheid des Landes Steiermark (FA13C-54S-119/2009-80, vom 28. November 2011, S 27 f) gefunden, in dem klar gestellt wurde, dass keine relevanten Fortpflanzungs- oder Ruhestätten durch das Projekt betroffen werden und auch keine anderweitige wesentliche Beeinträchtigung erkannt werden kann.

Die von Frau Küng angesprochenen Zweifel bzw. die Kritik einer fehlenden Nachvollziehbarkeit an Teilen der Bestandserhebungen bzw. -auswertungen im Bericht der ZT Kofler (Gegenüberstellung UVP und Ist-Zustand 2014) sind – unabhängig davon, dass hierzu eine fachliche Kommentierung erfolgen könnte – schon deshalb für das UVP-Verfahren nicht entscheidend, weil sich die Vorhabenbeurteilung des Sachverständigen nicht schwerpunktmäßig auf diese ergänzende Ausarbeitung von ZT Kofler stützt, sondern auf diese nur zusätzlich eingeht, siehe fachgutachterliche Stellungnahme vom 14. November 2014): „Es ergeben sich aus dem Bericht und unter Berücksichtigung der bisherigen Stellungnahmen des Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren keine Anhaltspunkte für eine erforderliche Änderung der bisherigen Bewertungen oder Maßnahmen.“ Dies ist auch weiterhin so zu sehen.

Aus der Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume geht schlüssig und nachvollziehbar hervor, dass Mag. Küng in ihrer Stellungnahme keine neuen Tatsachen aufzeigt, die eine Ergänzung des Ermittlungsverfahrens erforderlich machen.

Die Bürgerinitiative legte diverse wissenschaftliche Studien vor und kritisierte, dass diese Studien bislang nicht berücksichtigt worden seien.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit nahm zu den von der Bürgerinitiative vorgelegten Studien

- 1) „Analyse der regionalwirtschaftlichen Effekte des Fernstraßenbaus anhand ausgewählter Autobahnprojekte“, Gather e. Kosok, Institut Verkehr und Raum der FH Erfurt, 2013,
 - 2) „Determinanten der Verkehrsentscheidung“, Verron e. a., Umweltbundesamt, Dessau, 2005,
 - 3) „Autobahn und Schnellstraßen als Motor der Zersiedlung“, Frey i. A. von Zukunft statt Autobahn, Wien, 2012,
- wie folgt Stellung:

Einleitend wird angemerkt, dass entsprechend der Festlegung der S 7 im Bundesstraßengesetz davon auszugehen ist, dass die Ergebnisse der UVP darauf Bedacht zu nehmen haben. Im Rahmen des UVP-Verfahrens wurden die Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des Projektes sachverständig beurteilt. Der Verkehr wurde verkehrsträgerübergreifend in einem Umfang betrachtet, als ein Einfluss auf die Verkehrsbelastung des Vorhabens besteht.

Obwohl eine Thematisierung der in den o.a. Beilagen behandelten Inhalte durch die Projektwerberin wegen fehlender Zuständigkeit grundsätzlich nicht sinnvoll ist, wird nachfolgend kurz dazu resümiert.

Zu 1) Bei dieser Analyse stand – wie aus der Zusammenfassung ersichtlich – „die Frage im Mittelpunkt, inwieweit sich über einen Autobahnneubau regionale Erreichbarkeitsverhältnisse verändern und so zu einem regionalwirtschaftlichen Wachstum beitragen“. Ausgewählt wurden rd. 860 km von 6 Autobahnen mit übergeordneter regionaler Bedeutung (zweistellige A-Nummer). In ganz Deutschland stehen mehr als 220 Autobahnen mit insgesamt rd. 12.950 km Länge unter Verkehr. Zudem gibt es in Deutschland ca. 3.350 km Bundesstraßen mit zwei Fahrbahnen mit je

mindestens zwei Fahrstreifen. Dabei handelt es sich um autobahnähnliche Straßen, die den österreichischen Bundesstraßen S (Schnellstraßen) entsprechen.

Anhand der Indikatoren Arbeitslosigkeit, Steuereinnahmen, Einwohner und Beschäftigte wurden in dieser Studie ca. 3% der deutschen Autobahnen mit übergeordneter regionaler Bedeutung hinsichtlich ihrer regionalwirtschaftlichen und raumordnerischen Effekte untersucht und „trotz meist sehr schwacher Signifikanzwerte Erkenntnisse abgeleitet“. Festzuhalten ist, dass hier Bundesautobahnen (entsprechend den österreichischen Bundesstraßen A) analysiert wurden.

Zu 2) Dieser Bericht befasst sich mit dem Verkehrswachstum aufgrund der Determinanten Siedlungsentwicklung, Zunahme der Handelsverflechtungen, veränderte Lebensstile und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Die Thematisierung der in diesem Bericht angestellten Reflexionen zu „Empfehlungen zu einer bewussten Siedlungspolitik“, „Verringerung industriellen Handels“, „Unterstützung der Regionalvermarktung“, „systematische Überprüfung von Gesetzen und Verordnungen hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen“ und „Ausweitung des Infrastrukturangebots“ überschreitet bei weitem die dem Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit im Rahmen der gegenständlichen UVP zugewiesenen Aufgaben.

Zu 3) Die Schlussfolgerungen des Autors - Ein Rückbau bestehender Straßenverkehrsinfrastruktur sei notwendig bei gleichzeitiger Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs in der Fläche; zukünftige Strategien der Gemeinden müssten die Aspekte der Kostensenkung berücksichtigen; es sei auch eine Änderung der Flächenstruktur von Gemeindegebieten erforderlich; die Basis der Mobilität, insbesondere im Hinblick auf die Finanzierbarkeit von Infrastrukturen, müsse der nicht motorisierte Verkehr bilden; derzeit würden die Kenntnisse sowohl über die Folgekosten bestimmter (Verkehrs-)Infrastrukturen sowie die Entwicklung der Randbedingungen von den Gemeinden in Österreich nur in Einzelfällen wahrgenommen; auf Gemeindeebene fehle es vielfach an Kenntnissen über die Entwicklung der internationalen Randbedingungen, wie Energiepreisentwicklungen; eine Prioritätenreihung bei der Planung für gemeindeverträgliche Verkehrsarten (Fußgeher, Radfahrer) fehle oder würde inkonsequent betrieben – überschreitet, wie bereits unter zu 2) beschrieben, den Aufgabenbereich des Sachverständigen.

Der SV für das Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit gelangte schließlich zu dem Ergebnis, dass in den o.g. Beilagen der Stellungnahme der BI Allianz gegen die S7 keine neuen Themen mit möglichen Auswirkungen auf das TGA Verkehr und Verkehrssicherheit vorgebracht werden. Es besteht daher kein Bedarf an einer Ergänzung des TGA Verkehr und Verkehrssicherheit.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild wies darauf hin, dass es sich bei dem in der Stellungnahme angesprochenen EFRE-Programm um ein Förderprogramm der Europäischen Union handelt (Ko-Finanzierung von nationalen Projekten), das allgemeine Zielsetzungen der regionalen Entwicklung verfolgt, die grundsätzlich im Teilgutachten Siedlungsentwicklung, Freizeit und Erholung berücksichtigt wurden. Das besagte Pro-

gramm ist für eine lokale Anwendung, wie dem gegenständlichen Projekt, nicht unmittelbar anwendbar, da der direkte räumliche Bezug fehlt.

Den Stellungnahmen des Sachverständigen für das Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit und des Sachverständigen für das Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild kann somit schlüssig und nachvollziehbar entnommen werden, dass die von der Bürgerinitiative vorgelegten Studien keine Relevanz für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens haben.

Die Bürgerinitiative lehnte die Sachverständigen DI Posch, DI Topf, DI Fritzer und DI Emrich wegen mangelnder fachlicher Qualifikation ab.

Die Auseinandersetzung mit diesen Anträgen erfolgt unter Punkt XIV. des Bescheides.

XIII.2.2. Stellungnahme der Umweltschutzorganisation Burgenland

Die Umweltschutzorganisation Burgenland kritisierte in ihrer Stellungnahme vom 29. Dezember 2014 zunächst, dass die Unterlagen insbesondere in Bezug auf die Schlägerungen von Waldflächen (2009/2010) nicht aktuell seien.

Zu diesem Vorbringen kann auf die Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Forstwirtschaft in der „Stellungnahme der UVP-Sachverständigen zu den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen zur Aktualität des Einreichprojektes sowie Ergänzungen der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin“ vom November 2014, S. 18ff, verwiesen werden.

Die Burgenländische Umweltschutzorganisation übte weiters Kritik an den Erhebungsmethoden betreffend Amphibien und Fledermäuse.

Dieses Thema wurde im bisherigen Verfahren bereits ausführlich behandelt (siehe z.B. Stellungnahmenband 1, S. 232ff).

Die Burgenländische Umweltschutzorganisation forderte, die Umsetzung sämtlicher Maßnahmen zu dokumentieren. Die Umweltschutzorganisation sei in regelmäßigen Abständen über den Verlauf der Maßnahmen zu informieren.

Dazu ist festzuhalten, dass die Umsetzung der Maßnahmen dokumentiert wird. Eine über die rechtlichen Erfordernisse hinausgehende Information der Umweltschutzorganisation wird seitens der Behörde als nicht notwendig erachtet. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Vorschreibung der Maßnahmen betreffend Artenschutz in den Zuständigkeitsbereich der Naturschutzbehörde fällt.

XIII.2.3. Stellungnahme von DI Peter Dampfhofer

DI Dampfhofer kritisierte in seiner Stellungnahme vom 29. Dezember 2014, dass die Lärm-schutzmaßnahmen entlang der A2 und der geplanten S7 im Bereich des Knoten Riegersdorf unzureichend seien.

Der SV für das Fachgebiet Lärm führte zu diesem Vorbringen aus, dass das Objekt Ha1080 sowie die zugehörigen Nebengebäude in Riegersdorf 21, 8264 Riegersdorf, in Einlage 03.02.02 „Immissionsplan-Teil 2“ der „Evaluierungsunterlagen gem. BStLärmIV“ dargestellt sind. Aus Einlage 03.04.02 „Gebäudeberechnungen Betriebsphase“ ist ersichtlich, dass im Planfall S7 2025 mit LSM beim ungünstigsten Fassadenpunkt des Objekts Ha1080 im maßgebenden Nachtzeitraum gegenüber der Nullvariante 2025 eine relevante Abnahme der Schallimmission um -1,6 dB eintreten wird. Für diesen Fassadenpunkt wurde die Gesamtimmission der Nullvariante 2025 (L 403, A 2) mit 56,7 dB und jene des Planfalls S 7 2025 mit LSM (L 403, A 2, S7 mit Anschlüssen) mit 55,1 dB ermittelt. Der Eintrag aus L 403 und A 2 wird in diesem Fall von 56,7 dB auf 55,1 dB abnehmen (-1,6 dB). Der vorhabensbedingte Eintrag aus S7 mit Anschlüssen beträgt 30,7 dB, verursacht keine Immissionserhöhung und ist somit gem. BStLärmIV (§ 6 Abs. 1) zulässig. Bei den anderen Fassadenpunkten des Objekts Ha1080 sowie bei jenen der benachbarten Nebengebäude Ha2152, Ha2153 und Ha2154 werden ebenfalls keine relevanten vorhabensbedingten Lärmzunahmen eintreten.

Die übrigen von DI Dampfhofer vorgebrachten Themen (Gehölzpflanzung westlich der A2, Schutz seiner Grundstücke vor negativen Beeinträchtigungen) wurden bereits im bisherigen Verfahren ausreichend behandelt (siehe Stellungnahmenband 1, S. 94 ff und S. 98 ff).

XIII.2.4. Stellungnahmen von Margarete und Eugen Sares

Margarete und Eugen Sares brachten in ihren Stellungnahmen vom 8. Dezember 2014 jeweils vor, dass das Verkehrsmodell von 2008 nicht mehr relevant sei, da laut VCÖ der LKW-Verkehr durch den Bau des Korridor V abgenommen habe. Des weiteren würden die Preise für Benzin und Diesel so hoch werden, dass der private PKW-Verkehr deutlich zurückgehen werde.

In der „Stellungnahme der UVP-Sachverständigen zu den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen zur Aktualität des Einreichprojektes sowie Ergänzungen der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin“ vom November 2014 stellt der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit auf S. 6 zu den Ausführungen der Projektwerberin fest, dass die Schlussfolgerung aus verkehrstechnischer Sicht insofern plausibel ist, als der Prognoseverkehr 2025 eine im Sinne des Anrainerschutzes auf der sicheren Seite liegende Beurteilung ermöglicht. In der Schlussfolgerung wird festgehalten, dass sich aufgrund der nachgereichten Unterlagen für die verkehrlichen Annahmen und Prognosen in der UVE kein Änderungsbedarf ergibt und somit keine Ergänzung des Teilgutachtens 01 Verkehr und Verkehrssicherheit erforderlich ist.

Eugen Sares forderte die Setzung von objektseitigen Maßnahmen gemäß § 14 BStLärmIV (Einbau von Schallschutzfenstern).

Der SV für das Fachgebiet Lärm hielt dazu fest, dass das gegenständliche Objekt Ku1110 in Einlage 03.02.12 „Immissionsplan-Teil12“ der „Evaluierungsunterlagen gem. BStLärmIV“ dargestellt ist. Aus Einlage 03.04.02 „Gebäudeberechnungen Betriebsphase“ ist ersichtlich, dass im Planfall S7 2025 mit LSM beim ungünstigsten Fassadenpunkt im maßgebenden Nachtzeitraum zwar eine relevante Zunahme von 1,1 dB eintritt, die Gesamtimmission aus untergeordnetem Straßennetz und S7 mit Anschlussstellen jedoch nur 34,8 dB beträgt. Der vorhabensbedingte Eintrag ist somit gem. BStLärmIV (§ 6 Abs.1) zulässig. Es tritt weder eine unzumutbare Belästigung (§ 6 Abs. 2) noch eine Gesundheitsgefährdung (§ 6 Abs. 3) ein.

Margarete und Eugen Sares kritisierten, dass die Limbacher Berghäuser (Greutern) bei der Lärmberechnung nicht berücksichtigt worden seien.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm wies darauf hin, dass die Limbacher Berghäuser u.a. in Projekteinlage 03.2.11_TAS_Immissionplan - Planfall S7, Prognose 2025, Teil11_151014 behandelt sind.

XIII.2.5. Stellungnahme von Christian Schendl

In seiner Stellungnahme vom 21. Dezember 2014 forderte Christian Schendl gemäß § 14 BStLärmIV den Einbau von Schallschutzfenstern.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm führt dazu aus, dass das gegenständliche Objekt Ku1101 bzw. das zugehörige Nebengebäude Ku2094 in Einlage 03.02.12 „Immissionsplan-Teil12“ der „Evaluierungsunterlagen gem. BStLärmIV“ dargestellt sind. Aus Einlage 03.04.02 „Gebäudeberechnungen Betriebsphase“ ist ersichtlich, dass im Planfall S7 2025 mit LSM beim ungünstigsten Fassadenpunkt beider Gebäude im maßgebenden Nachtzeitraum die Gesamtimmission aus untergeordnetem Straßennetz und S7 mit Anschlussstellen nur 33,8 dB beträgt. Der vorhabensbedingte Eintrag ist somit gem. BStLärmIV (§ 6 Abs.1) zulässig. Es tritt weder eine unzumutbare Belästigung (§ 6 Abs.2) noch eine Gesundheitsgefährdung (§ 6 Abs.3) ein.

XIII.2.6. Stellungnahme von Mag. Erwin Morasek

Mag. Erwin Morasek brachte in seiner Stellungnahme vom 6. Dezember 2012 vor, dass er zugezogen sei und daher beantrage, am Verfahren teilzunehmen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Lärm hielt fest, dass bei der gegenständlichen Adresse Panoramastraße 36, 7572 Deutsch Kaltenbrunn die Immissionsgrenzwerte gem. BStLärmIV aus dem Immissionseintrag durch das Bundesstraßenvorhaben (S 7) bzw. durch den vom Vorhaben induzierten Verkehr nicht erreicht werden. Im Gegensatz zu einigen Ortsteilen der Gemeinde Deutsch Kaltenbrunn liegt diese Adresse nicht im schalltechnischen Untersuchungsraum des S 7 – Vorhabens.

Dieser wurde mit Hilfe eines Emissionsvergleichs der Nullvariante mit dem Prognosefall 2025 - S 7 gesamt so abgegrenzt, dass außerhalb des Untersuchungsraums Zunahmen der Schallbe-

lastung im untergeordneten Straßennetz entweder irrelevant sind oder dadurch keine Überschreitung der Grenzwerte auftritt. Siehe dazu auch das Teilgutachten 02 Lärm vom Juni 2009 sowie dessen Ergänzung vom November 2014.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima hielt fest, dass es im Bereich der Wohnadresse Panoramastraße 36, 7572 Deutsch Kaltenbrunn, durch das Vorhaben weder in der Bau- noch in der Betriebsphase zu relevanten Zusatzbelastungen durch Luftschadstoffe kommt. Eine persönliche Betroffenheit des Einwenders ist daher aus Sicht des Fachbereiches Luftschadstoffe und Klima nicht gegeben.

XIII.2.7. Weitere Stellungnahmen

Im Folgenden wird zusammengefasst auf die im Rahmen des Parteienghört eingelangten weiteren Stellungnahmen eingegangen, soweit diese Stellungnahmen fachliche Argumente enthalten, die nicht bereits unter Punkt XIII.2.2. bis XIII.2.7. behandelt wurden. Die Einwendungen werden jeweils in Kursivschrift dargestellt.

Im Nahbereich der S 7 bereits genehmigte Schotter- und Kiesgewinnungsanlagen hätten berücksichtigt werden müssen.

Dieses Thema wird unter Punkt XIV. des Bescheides behandelt.

Der Sachverständige Dr. Scholler wird wegen mangelnder fachlicher Qualifikation und wegen Befangenheit abgelehnt.

Die Auseinandersetzung mit diesen Ablehnungsanträgen erfolgt unter Punkt XIV. des Bescheides.

Die neuerliche Durchführung einer mündlichen Verhandlung in Form eines Ortsaugenscheins unter Beiziehung der Parteien wird verlangt.

Die ho. Behörde hält die Abhaltung einer neuerlichen mündlichen Verhandlung und eines Ortsaugenscheins zur Erhebung des Sachverhalts für nicht erforderlich. Die nach der mündlichen Verhandlung vorgenommenen Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens wurden den Parteien im Rahmen des Parteienghört zur Kenntnis gebracht und die Parteien hatten ausreichend Gelegenheit, zu diesen Ergänzungen Stellung zu nehmen.

Die Beiziehung neuer Sachverständiger wird verlangt.

Die ho. Behörde hat sämtliche im Laufe des Verfahrens gestellten Anträge auf Ablehnung der Sachverständigen geprüft und ist jeweils zu dem Ergebnis gekommen, dass keiner der Ablehnungsanträge berechtigt ist (siehe Punkt XIV. des Bescheides). Die Beiziehung neuer Sachverständiger war daher nicht erforderlich.

Das Vorkommen der Haselmaus sei nicht ausreichend untersucht worden.

Das Vorkommen der Haselmaus wurde im Verfahren ausreichend behandelt. Dem TGA 06 Tiere, Pflanzen, Lebensräume, S. 35, kann entnommen werden, dass das Vorkommen der Haselmaus potenziell hohe Bedeutung nördlich der Trasse (älterer Nachweis Bereich Katzelgraben) hat. Der „Stellungnahme der UVP-Sachverständigen zu den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen zur Aktualität des Einreichprojektes sowie Ergänzungen der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin“ vom November 2014, S. 21, kann entnommen werden, dass der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume in Bezug auf die Haselmaus für die Vorhabenbewertung keine (relevante) Veränderung sieht; ein neu entwickelter potenzieller Haselmaus-Lebensraum im Westteil des Dobersdorfer Waldes wurde mittels exponierter Nistkästen geprüft; dort hat es keinen neuen Nachweis gegeben.

Das Vorkommen des Alpenkammolches und der Gelbbauchunke werde nirgends erwähnt.

Dazu ist festzuhalten, dass der Alpenkammolch in dem von der ASFINAG vorgelegten Fachbericht „Konzept zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange entstanden durch den Baustopp“ (S. 25), in der gutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume vom Jänner 2011 zum ergänzenden Vorbringen der Umweltanwaltschaft Burgenland (S. 17) sowie im Teilgutachten 06 Tiere, Pflanzen, Lebensräume (S. 35, S. 39, S. 54) behandelt wird.

Die Gelbbauchunke wird in dem von der ASFINAG vorgelegten Fachbericht „Fachbereich Raum und Umwelt – Gegenüberstellung UVP und Ist-Zustand 2014“ (S. 25), in der „Stellungnahme der UVP-Sachverständigen zu den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen zur Aktualität des Einreichprojektes sowie Ergänzungen der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin“ (S. 21) sowie im Teilgutachten 06 Tiere, Pflanzen, Lebensräume (S. 33) behandelt.

Beim Tunnel Rudersdorf werde der Grundwasserhaushalt empfindlich gestört, es werde daher zu einer massiven Schädigung der darüber liegenden Wälder kommen.

Das Thema Grundwasserabsenkung mit Auswirkungen auf die Wälder wurde im Verfahren bereits ausreichend behandelt (siehe Stellungnahmenband 2, S. 219f, sowie Verhandlungsschrift, S. 125).

Es komme zur Entwertung von Liegenschaften.

Zum Thema „Entwertung von Liegenschaften“ wird auf Punkt XIV. des Bescheides verwiesen.

Die Hochwassersituation werde verschlechtert.

Das Thema Hochwasserschutz wurde im bisherigen Verfahren bereits ausführlich behandelt (siehe S. 22 des UVGA und S.18ff der Verhandlungsschrift). Demnach sind die Auswirkungen der S7 West auf das Hochwasserabflussgeschehen als geringfügig einzustufen. Dies gilt für Haupt- und Nebenvorfluter.

Besorgnis über die Versiegelung der Böden wird geäußert.

Dazu wird auf die Ausführungen des Sachverständigen für Boden und Landwirtschaft, Abfallwirtschaft, Dr. Scholler, in der mündlichen Verhandlung verwiesen (siehe Seite 85 der Verhandlungsschrift). Demnach sind die Auswirkungen des gegenständlichen Projekts betreffend Flächenverlust mit geringfügig zu bewerten.

Das Grundwasser werde verunreinigt.

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser, Dr. Kraiger, in der mündlichen Verhandlung (siehe S. 86 der Verhandlungsschrift) verwiesen. Der Sachverständige hielt zur Frage der Möglichkeit eines Eintrags von Schadstoffen in das Grundwasser insbesondere fest, dass typische Schadstoffe im Zusammenhang mit Verkehrswegen (Schwermetalle, Kohlenwasserstoffe) in Bodenfiltern zurückgehalten und dass entsprechende Maßnahmen zur Beweissicherung getroffen werden.

Durch die Rodungen entlang der geplanten Trasse komme es zu Sturmschäden.

Aus dem UVG (S. 84) geht hervor, dass die Auswirkungen durch erhöhtes Windwurfisiko insgesamt als vertretbar angesehen werden. Zu diesem Thema wird auch auf die Ausführungen des Sachverständigen für das Fachgebiet Forstwirtschaft in der „Stellungnahme der UVP-Sachverständigen zu den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen zur Aktualität des Einreichprojektes sowie Ergänzungen der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin“ vom November 2014, S. 19, verwiesen.

Soweit in diesem Zusammenhang eine Entschädigung für Sturmschäden gefordert wird, ist darauf hinzuweisen, dass zivilrechtliche Fragen nicht Gegenstand der Genehmigungsentscheidung nach § 24f UVP-G 2000 sind (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, Rz 32 zu § 24f und Rz 54 zu § 17) und auch nicht im Rahmen des Verfahrens zur Festlegung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 zu behandeln sind. Sollten durch Bau oder Betrieb des Vorhabens tatsächlich Schäden verursacht werden, so können Entschädigungen auf dem Zivilrechtsweg geltend gemacht werden.

Es komme zu Belastungen durch Lärm und Feinstaub.

Dieses Thema wurde im Verfahren bereits ausführlich behandelt (siehe dazu insbesondere auch die Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima in der „Stellungnahme der UVP-Sachverständigen zu den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen zur Aktualität des Einreichprojektes sowie Ergänzungen der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin“ vom November 2014, S. 9ff, sowie die Ergänzung des Teilgutachtens 02 Lärm vom November 2014 und die Ergänzung des Teilgutachtens 16 Humanmedizin vom November 2014).

Es komme zu einer Zerstörung der Wälder.

Diesbezüglich wird auf das Umweltverträglichkeitsgutachten, S. 84ff (Auswirkungen von Flächenbeanspruchungen (Rodungen) und Auswirkungen auf die Waldfunktionen) verwiesen.

Während der Bauphase könnten in den Wänden von Gebäuden Risse entstehen.

Zu Rissen in Gebäuden nahm die Projektwerberin in der mündlichen Verhandlung Stellung (siehe S. 94 der Verhandlungsschrift). Seitens des Sachverständigen für Erschütterungen wurden die erforderlichen Maßnahmen hinsichtlich Schwingungsrichtwerte und Beweissicherung gefordert.

Die Weisung betreffend die Radwegverbindung von Deutsch Kaltenbrunn nach Rudersdorf über den Kreisverkehr der Anschlussstelle Rudersdorf sei von der ASFINAG nicht beachtet worden; eine Detailplanung der Anschlussstelle B57a mit Radbrücke sei darzustellen.

Der vorliegende Bescheid enthält eine Auflage betreffend die Radwegeverbindung von Deutsch Kaltenbrunn nach Rudersdorf (siehe Spruch des Bescheides, Auflage III.2.12). Die Projektwerberin wird erst mit Erlassung des Bescheides verpflichtet, diese Auflage umzusetzen.

Durch das Vorhaben werde die Lebensqualität beeinträchtigt.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Bereiche Orts- und Landschaftsbild sowie Freizeit und Erholung sind laut Umweltverträglichkeitsgutachten (siehe S. 27 und 125) als geringfügig bis vertretbar einzustufen.

Es wird der Antrag gestellt, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Rahmen seiner Koordinierungsverpflichtung gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 diverse materienrechtliche Bescheide anderer Behörden aufhebt, weil der zugrundeliegende UVP-Bescheid vom Verwaltungsgerichtshof aufgehoben worden sei.

Die Auseinandersetzung mit diesem Vorbringen erfolgt unter Punkt X.2.11. des Bescheides.

Der Antrag der Projektwerberin sei wegen mangelhafter Bedarfsanalyse und Nichtberücksichtigung von Alternativen abzuweisen.

Wie bereits unter Punkt XIV. festgehalten, ist die Frage, ob überhaupt ein Bedarf an der Errichtung der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße besteht, nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Zum Vorwurf der Nichtberücksichtigung von Alternativen ist Folgendes festzuhalten:

Gemäß § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 sind bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines anderen Eingriffs in Privatrechte vorgesehen ist (insbesondere Trassenvorhaben), die Vor- und Nachteile geprüfter Standort- oder Trassenvarianten darzulegen. Da in dieser Bestimmung die Prüfung von Standort- oder Trassenvarianten in Zusammenhang mit

Enteignungen ausdrücklich genannt ist, ist in diesem Zusammenhang von einer Prüfpflicht der Projektwerberin und entsprechenden Angaben in der UVE auszugehen (vgl. das UVP-Rundschreiben 2011 des BMLFUW, S. 15f, und die Bescheide des Umweltsenates vom 8.3.2007, Zl. US 9A/2005/10-115 „Stmk-Bgld 380kv-Leitung II“, und vom 12.11.2007, Zl. US 3B/2006/16-114 „Mellach-Weitendorf“).

Auch bei der Alternativenprüfung nach § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 hat sich die UVP auf die von der Projektwerberin selbst geprüften Standort- und Trassenvarianten zu beschränken, sodass es ihr überlassen ist, welche Alternativen sie in Erwägung zieht (vgl. *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, Kommentar zum UVP-G³, Rz 7 zu § 1).

Aus § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 kann keine Verpflichtung der Projektwerberin abgeleitet werden, die umweltverträglichste Variante auszuwählen (vgl. VfSlg Nr. 18890).

Wie dem Umweltverträglichkeitsgutachten (S. 44 ff) entnommen werden kann, hat die Projektwerberin den Themenbereich „Alternative Lösungsmöglichkeiten, Trassenvarianten“ in ausreichender Bearbeitungstiefe behandelt.

Das Projekt sei mit der Europäischen Umgebungslärm-Richtlinie (RL 2002/94/EG) vom 25. Juni 2002 nicht vereinbar.

Dieses Thema wurde im bisherigen Verfahren bereits ausreichend behandelt (siehe S. 120 f des Stellungnahmenbandes 1).

Das Landschaftsbild im Bereich des Ramsaergebiets „Lafnitztal“ werde beeinträchtigt.

Dieses Thema wurde im bisherigen Verfahren bereits ausreichend behandelt (siehe S. 121 ff des Stellungnahmenbandes 1).

Die Darstellung der „Alternative kleinräumige Umfahrung“ sei falsch.

Dieses Thema wurde im bisherigen Verfahren bereits ausreichend behandelt (siehe S. 125 f des Stellungnahmenbandes 1).

Die Planung sollte von Beginn an auf eine niedrigere Richtgeschwindigkeit als 130 km/h angelegt werden.

Dieses Thema wurde im bisherigen Verfahren bereits ausreichend behandelt (siehe S. 126 f des Stellungnahmenbandes 1).

Ertragseinbußen für die Land- und Forstwirtschaft werden befürchtet.

Das UVP-G 2000 schützt das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist, nicht hingegen bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes. Zur Geltendmachung

allfälliger Entschädigungsansprüche auf Grund von Ertragseinbußen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes wird daher auf den Zivilrechtsweg verwiesen (siehe dazu auch Punkt XIV. des gegenständlichen Bescheides).

Die Wirtschaftlichkeit der S 7 sei nicht gegeben.

Zum Thema Wirtschaftlichkeit wird auf Punkt XIV. des Bescheides verwiesen.

Natura 2000 Gebiete und Ramsar Gebiete würden erheblich beeinträchtigt.

Dieses Thema wurde im bisherigen Verfahren bereits ausführlich behandelt (siehe z.B. S. 243 und 346 des Umweltverträglichkeitsgutachtens).

Die S 7 zerschneide jahrtausendalte Lebensräume von Tieren und Pflanzen.

Dieses Thema wurde im bisherigen Verfahren bereits ausführlich behandelt (siehe z.B. Seite 91f des UVG).

Stellungnahmen von Lars Simandl, vertreten durch Tanja Simandl, Klaus Eber und Angelika Eber

In den genannten Stellungnahmen wird ausgeführt, dass sich die „Antragsteller“ sich vollinhaltlich den bisherigen Vorbringen der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ bzw. den Stellungnahmen des gesetzlichen Vertreters anschließen. Diese Stellungnahmen bzw. Vorbringen wurden im Rahmen des Ermittlungsverfahrens behandelt und geprüft. Die diesbezüglichen Ausführungen gelten daher auch für die genannten Stellungnahmen.

XIII.2.8. Abschließende fachliche Beurteilung

Die Abt. IV/ST1 wurde ersucht festzustellen, ob die eingebrachten Stellungnahmen allein oder in Verbindung mit den sonstigen Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens eine anders lautende Entscheidung der Sache herbeizuführen vermögen, sprich die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens in Zweifel zu ziehen oder die Maßnahmenkonzeption der UVP-Sachverständigen zu verändern und, ob sich durch die behaupteten Tatsachen bzw. die genannten Gutachten der im Zuge des Ermittlungsverfahrens festgestellte, maßgebende Sachverhalt ändert.

Die Abt. IV/ST1 stellte dazu fest, dass die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens keinesfalls in Zweifel zu ziehen und die Maßnahmenkonzeption der UVP-Sachverständigen nicht zu verändern ist. Der im Zuge des Ermittlungsverfahrens festgestellte, maßgebende Sachverhalt ändert sich durch die behaupteten Tatsachen nicht.

XIV. Erwägungen zu den einwendungsgegenständlichen Rechtsfragen

Im Folgenden wird zusammengefasst auf die im Rahmen des Auflageverfahrens (Punkt IV. des Bescheides), der mündlichen Verhandlung (Punkt V. des Bescheides) und des weiteren Ermittlungsverfahrens (Punkt VII. des Bescheides) aufgeworfenen Rechtsfragen eingegangen.

Kritik an der UVE:

Die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ und weitere Einwender brachten in ihren Stellungnahmen jeweils vor, die Umweltverträglichkeitserklärung der ASFINAG entspreche nicht der Vorschrift des § 6 UVP-G 2000. So enthalte die UVE keine Angaben über die Bestanddauer des Vorhabens und Maßnahmen zur Nachsorge (§ 6 Abs. 1 lit. f UVP-G 2000) und auch keine Erklärung im Sinne des § 6 Abs. 2 UVP-G 2000.

Dazu ist festzuhalten, dass sich Angaben über die Bestanddauer des Vorhabens im vorliegenden Fall erübrigen. Die S 7 Fürstenfelder Schnellstraße ist im Verzeichnis 2 des BStG 1971 enthalten, die Errichtung dieses Straßenzuges ist somit gesetzlich vorgesehen. Es liegt auf der Hand, dass der Betrieb einer Schnellstraße auf unbestimmte Zeit erfolgt. Dazu kommt, dass es nicht in den Zuständigkeitsbereich der ASFINAG fällt, eine Entscheidung über das Ende des Betriebes einer Schnellstraße zu treffen. Da die Bestanddauer des Vorhabens S 7 West für die ASFINAG somit auf Grund der gesetzlichen Vorgaben nicht absehbar war und ist, konnte sie in der UVE auch keine Angaben darüber machen. Aus diesem Grund konnten auch Angaben über Maßnahmen für die Nachsorgephase des Vorhabens (= Phase nach Stilllegung) unterbleiben. Vor diesem Hintergrund erübrigte sich auch eine Erklärung gemäß § 6 Abs. 2 UVP-G 2000.

Die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ und weitere Einwender bringen weiters vor, im Rahmen eines UVP-Verfahrens seien sämtliche Hinweise auf sozio-ökonomische Auswirkungen des Projektes unzulässig und daher rechtlich verfehlt. Die Behandlung des Schutzgutes bzw. Fachbereiches „Wirtschaftsraum“ in der UVE verletze den rechtlich festgelegten Umfang des UVP-Verfahrens.

Gemäß § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 ist es Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung, die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben ua. auf Menschen und deren Lebensräume hat. Um eine umfassende Untersuchung der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sicherzustellen, ist es notwendig, auch die wirtschaftliche Entwicklung des Raums und die Auswirkungen des Vorhabens auf örtliche und überörtliche Planungen darzustellen. Im Übrigen geht das gegenständliche Vorbringen schon deswegen ins Leere, weil auch die Nichtberücksichtigung des Schutzgutes bzw. Fachbereiches „Wirtschaftsraum“ an der Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens S 7 West auf die übrigen Schutzgüter nichts geändert hätte. Die Nichtberücksichtigung des Schutzgutes bzw. Fachbereiches „Wirtschaftsraum“ hätte somit keine Auswirkungen auf das Ergebnis der Einstufung des Vorhabens der S 7 West in der UVE als umweltverträglich gehabt.

Wirtschaftlichkeit des Vorhabens:

In zahlreichen Stellungnahmen wurde vorgebracht, dass die Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Vorhabens nicht vorliege, da die derzeitige Verkehrsfrequenz den Bau einer vierspurigen Bundesstraße für den Durchzugsverkehr nicht rechtfertige.

Zu diesem Vorbringen ist zunächst festzuhalten, dass die Frage, ob überhaupt ein Bedarf an der Errichtung der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße besteht, nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens ist. Der Bedarf an der Errichtung der S 7 wurde bereits durch Aufnahme dieses Straßenzuges in das Verzeichnis 2 des BStG 1971 gesetzlich festgestellt. Außerdem ist die S 7 Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes.

Gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 hat die Festlegung des Straßenverlaufes im Rahmen der Verzeichnisse zu erfolgen. Dabei ist ua. auf das Kriterium der Wirtschaftlichkeit Bedacht zu nehmen. Dieses Kriterium bezieht sich aber ausschließlich auf die konkrete Festlegung der Trasse, nicht jedoch auf die Frage, ob überhaupt ein Bedarf an der Errichtung der Straße besteht (vgl. das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes VfSlg. Nr. 12149). Zur Bedachtnahme auf das Kriterium der Wirtschaftlichkeit im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 wird auf Punkt XV.2. verwiesen.

Das Vorbringen, wonach die derzeitige Verkehrsfrequenz den Bau einer vierspurigen Bundesstraße für den Durchzugsverkehr nicht rechtfertige, hat der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr unter Hinweis auf die RVS 03.03.33 „2+1-Querschnitte“ widerlegt. Diese RVS gibt für den zweckmäßigen Einsatzbereich von Straßen mit 2+1-Querschnitt einen JDTV von 7.000 bis 18.000 Kfz/24h an. Da Querschnittsbemessungen nicht für den derzeitigen, sondern für den künftigen Verkehr erfolgen und im Prognosejahr 2025 z. B. im Bereich Speltenbach auf der S 7-West rd. 22.000 Kfz/24h verkehren werden, ist ein vierstreifiger Querschnitt erforderlich.

Teilung des Vorhabens S 7 in zwei Abschnitte:

Die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ und weitere Einwender kritisierten die Teilung des Projektes der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße in zwei Teilabschnitte. Dies widerspreche Art. 3 Abs. 2 der Aarhus-Konvention, wonach die Behörden verpflichtet seien, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren zu erleichtern.

Zunächst ist festzuhalten, dass gemäß § 23a Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 eine Umweltverträglichkeitsprüfung für Vorhaben betreffend den Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte durchzuführen ist. Sowohl nach der UVP-Richtlinie 85/337/EWG als auch nach dem UVP-G 2000 ist – wie noch zu zeigen sein wird – eine Genehmigung in Teilabschnitten unter bestimmten Voraussetzungen zulässig.

Das eingereichte Projekt kann für sich alleine als Vorhaben im Sinne des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 beurteilt werden, wenn im Sinne der Judikatur des VwGH und EuGH sowohl die Sachlichkeit der Abgrenzung dargelegt wurde als auch durch die abschnittsweise Einreichung nicht die UVP-Pflicht umgangen wird.

Bei den Sachlichkeitsüberlegungen ist gemäß dem Erkenntnis des VfGH vom 20. März 2003, ZI. 2000/03/0004, darzulegen, ob das Vorhaben in technischer und betrieblicher Hinsicht für sich bestehen kann bzw. ob das Vorhaben für sich allein verkehrswirksam ist.

Einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVP-RL ist nur jenes konkrete Projekt zu unterziehen, das der Projektwerber beantragt hat, auch wenn der konkrete Antrag nur einen Teil einer längeren Straßenverbindung betrifft, die – wie es normalerweise in der Praxis geschieht – in Etappen gebaut wird (vgl. EuGH, Schlussanträge zu C-396/92). Gegenstand und Inhalt der Umweltverträglichkeitsprüfung ist unter Berücksichtigung des Zwecks der Richtlinie zu bestimmen, wonach in allen Planungs- und Entscheidungsprozessen so früh wie möglich ein Überblick über die Auswirkungen der Projekte auf die Umwelt und eine Ausgestaltung der Projekte in der Weise erreicht werden soll, dass ihre Auswirkungen auf die Umwelt möglichst gering bleiben. Dieser Zweck verlangt, dass bei der Umweltverträglichkeitsprüfung soweit, wie das praktisch möglich ist, auch aktuelle Pläne über den weiteren Ausbau des konkret vorliegenden Projekts zu berücksichtigen sind. Beim Bau von Teilabschnitten einer geplanten Straßenverbindung ist bei der Prüfung der Umweltverträglichkeit konkreter Projekte die Bedeutung der Teilstrecken für die Linienführung der übrigen geplanten Gesamtstraßenverbindung zu berücksichtigen.

Nach der UVP-RL ist eine Genehmigung nach Teilabschnitten demnach nicht ausgeschlossen. Eingeschränkt wird diese Aussage vom EuGH wie z.B. in seinem Urteil vom 16. September 2004, C-227/01, folgendermaßen: Die Wirksamkeit der UVP-Richtlinie wäre ernsthaft in Frage gestellt, wenn es zulässig wäre, ein sich über längere Entfernung erstreckendes Projekt in mehrere aufeinanderfolgende kürzere Abschnitte aufzuteilen, um die UVP-Pflicht zu umgehen (vgl. Eberhartinger-Tafil/Merl/List, UVP-G 2000, Kommentar und Verweis auf Anhang I, „Projekte nach Art. 4 Abs. 1“, Z 7 lit. b und c der UVP-RL).

Der VfGH hat die Frage der Zulässigkeit einer Genehmigung in Teilabschnitten nach dem UVP-G 2000 grundsätzlich bejaht und zuletzt in seinem Erkenntnis vom 24. Juni 2010, ZI. V 78/09, unter Hinweis auf seine Vorjudikatur ausgesprochen, als maßgebliches Kriterium für die Frage, ob die Trasse eines Straßenbauprojekts einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sei, sei die nach Maßgabe des Gleichheitssatzes sachlich gerechtfertigte Abgrenzung eines Vorhabens heranzuziehen. Dabei gehe der Verfassungsgerichtshof davon aus, dass es einer Begrenzung und Teilung eines Vorhabens an der sachlichen Rechtfertigung fehle, wenn der Grund für die Aufteilung, und insofern der „Stückelung“ einer Strecke, lediglich die Vermeidung eines Verfahrens nach dem UVP-G 2000 sei.

Vor diesem Hintergrund kann von einer rechtswidrigen „Stückelung“ des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens keine Rede sein, da sowohl für den Abschnitt West als auch für den Abschnitt Ost der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße ein UVP-Verfahren durchgeführt wird. Weiters hat die Projektwerberin die Sachlichkeit der Abgrenzung des gegenständlichen Projektes in den Einreichunterlagen dargelegt und in der mündlichen Verhandlung dazu schlüssig und nachvollziehbar Folgendes ausgeführt:

„Zunächst ist auf Basis der verkehrstechnischen Erhebungen nachgewiesen, dass sowohl der Abschnitt West als auch der Abschnitt Ost jeweils für sich betrachtet verkehrswirksam sind. Der

Übergang vom Abschnitt West zum Abschnitt Ost wurde nach dem Tunnel Rudersdorf gewählt, da dieser auf Basis der prognostizierten Verkehrsstärken u.a. aufgrund der Regelungen des Straßentunnelsicherheitsgesetzes, der Vorgaben verkehrstechnischer Regelwerke und betrieblicher Aspekte zwingend zweiröhrig auszuführen ist.

Zudem wechselt die Projektcharakteristik am Übergang vom Abschnitt West zum Abschnitt Ost im Bereich Dobersdorf signifikant von vier auf zwei Fahrstreifen (nach dem Tunnel Rudersdorf).

Dazu kommt, dass Kumulationseffekte der späteren Weiterführung der S 7 bis zum Grenzübergang Heiligenkreuz bereits in den Einreichunterlagen zum Abschnitt West vollinhaltlich abgebildet und im Hinblick bei der Dimensionierung der Schutzmaßnahmen berücksichtigt wurden. Die Betrachtung der Auswirkungen des Anschlusses an die B 65 auf die Schutzgüter des UVP-G erfolgt im Rahmen des ggst. Verfahrens. Wirkungen auf Dobersdorf sowie weiter östlich gelegene Ortschaften sind ebenfalls im verfahrensgegenständlichen Projekt dargestellt. Allfällige Auswirkungen auf Dobersdorf durch die Errichtung des Abschnittes Ost der S 7 werden in der UVE für das Projekt ‚S7 Abschnitt Ost‘ dargestellt.

Die Erarbeitung von Projekten mit 30km Länge ist im Übrigen auch aus fachlichen Gesichtspunkten nicht sinnvoll, weil die Gliederung in zwei Projekte zu je rund 15 km ein wesentlich besseres Herausarbeiten der sensiblen Bereiche / Themen eines Projektes in Hinblick auf Nachvollziehbarkeit für die Betroffenen erlaubt. Die Betroffenheit und Maßnahmen zum Schutz der betroffenen Bevölkerung und Schutzgüter sind wesentlich konkreter in einem kürzeren Abschnitt darstellbar; dies manifestiert sich plakativ in dem Umstand, dass schon das ggst. (rund 15 km lange) Projekt einen Umfang von knapp 4 m und rund 20.000 Seiten hat.“

Es liegt auch kein Verstoß gegen Art. 3 Abs. 2 der Aarhus-Konvention, BGBl. III Nr. 88/2005, vor. Gemäß dieser Bestimmung bemüht sich jede Vertragspartei sicherzustellen, dass öffentlich Bedienstete und Behörden der Öffentlichkeit Unterstützung und Orientierungshilfe für den Zugang zu Informationen, zur Erleichterung der Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und für den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten geben. Abgesehen davon, dass Art. 3 Abs. 2 der Aarhus-Konvention nicht unmittelbar anwendbar ist, kann aus dieser Bestimmung keinesfalls abgeleitet werden, dass die Genehmigung von Straßenbauvorhaben in Teilabschnitten unzulässig wäre. Die Beteiligungsbestimmungen der Aarhus-Konvention wurden – mittelbar über das Unionsrecht – im UVP-G 2000 umgesetzt. In Bezug auf das Straßenbauvorhaben S 7 wird sowohl für den gegenständlichen Abschnitt West als auch für den Abschnitt Ost ein UVP-Verfahren durchgeführt. In beiden Verfahren wird die Öffentlichkeit nach den diesbezüglichen Bestimmungen des UVP-G 2000 am Entscheidungsverfahren beteiligt.

Soweit die Bürgerinitiative vorbringt, die Teilung des Projektes der S 7 bringe auch die Gefahr mit sich, dass bei der Versagung der Genehmigung eines Abschnittes die – von der Projektwerberin dargestellten – Zielsetzungen des Projektes überhaupt nicht erreicht werden könnten, ist ihr entgegenzuhalten, dass der Bedarf an der Errichtung der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße bereits durch Aufnahme der S 7 in das Verzeichnis 2 zum BStG 1971 gesetzlich festgestellt ist. Sollte die Genehmigung für einen Abschnitt von der Behörde versagt werden, wäre die ASFINAG verpflichtet, für diesen Abschnitt ein neues Projekt bei der Behörde zur Genehmigung einzureichen.

Alternativenprüfung nach Art. 6 FFH-Richtlinie:

Die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ brachte vor, dass das gegenständliche Projekt im Widerspruch zu den Zulassungsvoraussetzungen des Art. 6 der FFH-Richtlinie stehe, da eine richtlinienkonforme Prüfung von Alternativlösungen nicht stattgefunden habe.

Dazu ist zunächst festzuhalten, dass Art. 6 der FFH-Richtlinie 92/43/EWG durch die Naturschutzgesetze der Länder umgesetzt wurde. Genehmigungen nach landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften sind nicht im Rahmen des gegenständlichen teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens zu erteilen. Eine Alternativenprüfung im Sinne des Art. 6 der FFH-Richtlinie könnte allenfalls im Rahmen der von den zuständigen Landesbehörden durchzuführenden Naturschutzverfahren erforderlich sein.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume hat sich im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung in seinem Teilgutachten mit den Auswirkungen des Vorhabens auf Natura 2000 Gebiete sowie auf die nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Arten umfassend auseinandergesetzt. Er ist schlüssig und nachvollziehbar zu dem Ergebnis gelangt, dass – bei Einhaltung der vorgeschriebenen Maßnahmen – keine erheblichen Beeinträchtigungen der betroffenen Natura 2000 Gebiete zu erwarten sind bzw. europarechtliche Verbotstatbestände des Artenschutzes voraussichtlich vermeidbar sind.

Eine Alternativenprüfung nach Art. 6 Abs. 4 der FFH-Richtlinie kommt erst dann in Betracht, wenn erhebliche Beeinträchtigungen eines Natura 2000 Gebietes zu erwarten sind bzw. Verbotstatbestände in Bezug auf europarechtlich geschützte Arten vorliegen. Da solche Beeinträchtigungen nicht zu erwarten sind bzw. solche Verbotstatbestände voraussichtlich vermieden werden können, ist absehbar, dass in den nachfolgenden Naturschutzverfahren keine Alternativenprüfung im Sinne des Art. 6 Abs. 4 der FFH-Richtlinie erforderlich wird.

Transeuropäisches Straßennetz:

Die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ brachte – ohne nähere Begründung – vor, die S 7 sei nicht Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes.

Der Umfang des transeuropäischen Straßennetzes ergibt sich aus der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1791/2006. In dieser Entscheidung ist das in Österreich bestehende transeuropäische Straßennetz in der Karte in Anhang I Abschnitt 2.11 dargestellt. In dieser Karte ist in dem Bereich, in dem die Trasse der S 7 verlaufen soll, ein geplantes Vorhaben eingezeichnet. Die S 7 ist somit Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes (vgl. auch die Regierungsvorlage 1204 BlgNR 24. GP, Erläuterungen zu § 5 BStG 1971).

Alpenkonvention:

Soweit in einer Stellungnahme vorgebracht wird, dass die S 7 auf Grund der „Alpenkonvention“ nicht genehmigungsfähig sei, ist dem entgegenzuhalten, dass die S 7 Fürstenfelder Schnellstraße nicht dem Anwendungsbereich des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention (VProt), BGBl. III Nr. 234/2002 idF BGBl. III Nr. 108/2005 unterliegt, da es sich bei der S 7 weder um eine hochrangige Straße für den alpenquerenden Verkehr im Sinne des Art. 11 Abs. 1 VProt noch um ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr im Sinne des Art. 11 Abs. 2 VProt handelt. Die S 7 liegt völlig außerhalb des Anwendungsbereiches der Alpenkonvention.

Entwertung von Liegenschaften:

In zahlreichen Stellungnahmen wurde kritisiert, dass die mit dem Vorhaben S 7 verbundene Entwertung von Liegenschaften nicht erhoben worden sei. Es wird Entschädigung für den Wertverlust und für sonstige durch Bau und Betrieb der S 7 verursachte Schäden gefordert.

Dazu ist festzuhalten, dass das UVP-G 2000 eine Wertminderung des Eigentums nicht seiner Gefährdung gleichstellt. § 75 Abs. 1 GewO 1994 – dem das UVP-G 2000 diesbezüglich nachgebildet ist – stellt nämlich explizit klar, dass unter einer Gefährdung des Eigentums nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums zu verstehen ist. Das UVP-G 2000 und die GewO 1994 schützen das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist, nicht hingegen bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes (vgl. VwGH vom 24. Juni 2009, Zl. 2007/05/0171). Zur Geltendmachung allfälliger Entschädigungsansprüche wird auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

An diesen Feststellungen ändert auch die jüngste Entscheidung des EuGH in der Rechtssache Jutta Leth gegen Republik Österreich und Land Niederösterreich (Rechtssache C 420/11) nichts. In dieser Entscheidung führt der Gerichtshof unter anderem aus, dass die Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten dahin auszulegen ist, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung die Bewertung der Auswirkungen eines bestimmten Projektes auf den Wert von Sachgütern nicht einschließt. Auch im BStG 1971 gibt es keine Beurteilung, die eine Entschädigung für Wertminderung vorsieht.

Grundeinlöse:

Soweit in einigen Stellungnahmen die Ablöse von Grundstücken gefordert wird, ist festzuhalten, dass die Grundeinlöse nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens ist. Bei den für die Grundeinlöse vorgesehenen Liegenschaften sind Entschädigungsansprüche Gegenstand von Grundeinlöseverhandlungen mit der ASFINAG bzw. eines allfälligen Enteignungsverfahrens gemäß §§ 17 ff BStG 1971.

Auflage der Projektunterlagen:

In einigen Stellungnahmen wurde vorgebracht, dass die Informationspolitik und die Aufklärung der Bevölkerung über ihre Möglichkeiten im Verfahren unzureichend sei, da die Unterlagen kurz vor Weihnachten aufgelegt worden seien und die Projektwerberin erst in der siebten Woche der achtwöchigen Auflagefrist über das Projekt informiert habe.

Der Antrag der Projektwerberin wurde unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 44a ff AVG für Großverfahren durch Edikt kundgemacht.

Gemäß § 44a Abs. 3 AVG ist das Edikt im redaktionellen Teil zweier im Bundesland weitverbreiteter Tageszeitungen und im Amtsblatt zur Wiener Zeitung zu verlautbaren. Ist in den Verwaltungsvorschriften für die Kundmachung der mündlichen Verhandlung eine besondere Form vorgesehen, so ist der Inhalt des Edikts darüber hinaus in dieser Form kundzumachen; im Übrigen kann die Behörde jede geeignete Form der Kundmachung wählen. In der Zeit vom 15. Juli bis 25. August und vom 24. Dezember bis 6. Jänner ist die Kundmachung durch Edikt nicht zulässig.

Wie den Gesetzesmaterialien (AB 1167 BlgNR 20. GP, S 32 ff) zu entnehmen ist, entfaltet lediglich das Edikt selbst, das ist das gemäß § 44a Abs. 3 erster Satz AVG in den Tageszeitungen und im Amtsblatt zur Wiener Zeitung Verlautbarte, Rechtswirkungen. Gemäß § 44a Abs. 3 zweiter Satz ist in der in den Verwaltungsvorschriften vorgesehenen besonderen Form lediglich der Inhalt des Edikts kundzumachen, von dieser zusätzlichen Kundmachung gehen also keine Rechtswirkungen aus. Erfolgt die Verlautbarung des Edikts in den beiden Tageszeitungen und im Amtsblatt zur Wiener Zeitung an verschiedenen Tagen, so wird der Lauf von Fristen durch die letzte Verlautbarung ausgelöst.

Das Edikt wurde im vorliegenden Fall jeweils am 18. Dezember 2008 im redaktionellen Teil zweier in den Bundesländern Steiermark und Burgenland weit verbreiteter Tageszeitungen veröffentlicht und zwar in der Kleinen Zeitung (Steiermark Ausgabe), in der Kronen Zeitung (Steiermark und Burgenland Ausgaben) und im Kurier (Burgenland Ausgabe). Die Veröffentlichung des Ediktes im Amtsblatt zur Wiener Zeitung erfolgte am 19. Dezember 2008. Das Edikt wurde somit ordnungsgemäß noch vor dem 24. Dezember 2008 kundgemacht.

Weiters wurden die Kundmachung sowie der Bericht zur UVE samt allgemein verständlicher Zusammenfassung im Sinne des § 6 Abs. 1 Z 6 UVP-G 2000 am 22. Dezember 2008, die Liste der Sachverständigen sowie der Zeitplan am 23. Dezember 2008 auf der Homepage des bmvt veröffentlicht. Gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 erfolgte der Anschlag der Kundmachung an den Amtstafeln der Standortgemeinden Hainersdorf, Großwilfersdorf, Bad Blumau, Altenmarkt, Fürstenfeld, Deutsch Kaltenbrunn und Rudersdorf. In allen Standortgemeinden wurde die Kundmachung spätestens am 18. Dezember 2008 an der Amtstafel angeschlagen. Selbst wenn man entgegen der ho. Auffassung davon ausgehen sollte, dass das Edikt im vorliegenden Fall erst mit der Veröffentlichung im Internet am 23. Dezember 2008 kundgemacht wurde, wäre die Kundmachung des Edikts immer noch vor dem 24. Dezember 2008 erfolgt.

In der Zeit vom 19. Dezember 2008 bis 13. Februar 2009 erfolgte in den Gemeindeämtern bzw. im Rathaus der Standortgemeinden und im bmvt als UVP-Behörde die Auflage der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 und gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000. Innerhalb der genannten Auflage- und zugleich Einwendungsfrist gemäß § 44a Abs. 2 Z 2 iVm § 44b AVG konnte jedermann zum Vorhaben und zur UVE eine schriftliche Stellungnahme abgeben und konnten Parteien, darunter insbesondere Nachbarn im Sinne des § 19 Abs. 1 UVP-G 2000, schriftlich Einwendungen erheben.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit am Entscheidungsverfahren erfolgte somit entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen.

Bei der angesprochenen Informationsveranstaltung der Projektwerberin, welche am 6. Februar 2009 stattfand, handelte es sich um eine Veranstaltung der Projektwerberin, zu deren Abhaltung sie gesetzlich nicht verpflichtet war. Somit konnte auch niemand in Rechten verletzt werden, wenn diese Veranstaltung erst gegen Ende der Auflagefrist abgehalten wurde. Im Übrigen hat die Projektwerberin vor Einreichung des Projekts zahlreiche Projektinformationsveranstaltungen abgehalten (siehe die Tabelle 8-1 / Liste der Veranstaltungen zur Öffentlichkeitsarbeit in der Einlage 1.2.6 - Projektdokumentation).

Kundmachung im Internet:

Die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ brachte in der mündlichen Verhandlung vor, gemäß § 9 Abs. 4 UVP-G 2000 und Art. 6 Abs. 2 der UVP-Richtlinie 85/337/EWG hätten das Edikt, der Antrag, die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung ab dem 19. Dezember 2008 der Öffentlichkeit im Internet zugänglich gemacht werden müssen. Tatsächlich habe erst ab dem 23. Dezember 2008 für die Öffentlichkeit die Möglichkeit bestanden, auf der Internetseite des bmvt die im Edikt genannten Unterlagen einsehen zu können.

Vorauszuschicken ist, dass die in § 9 Abs. 3 UVP-G 2000 vorgesehene Kundmachung des Vorhabens spätestens mit Beginn der Auflagefrist zu erfolgen hat. Erfolgt die Kundmachung erst nach der Auflage, ist davon auszugehen, dass die Auflagefrist erst ab dem Zeitpunkt der erfolgten Kundmachung zu laufen beginnt (vgl. *Ennöckl/Raschauer*, Kommentar zum UVP-G, 2. Auflage, Rz 9 zu § 9). Die Behörde muss demnach auch jene Stellungnahmen und Einwendungen berücksichtigen, die nach Ablauf der von ihr gesetzten Frist, aber noch innerhalb von sechs Wochen nach Kundmachung des Vorhabens bei ihr einlangen. Solche Stellungnahmen und Einwendungen dürfen nicht als verspätet zurückgewiesen werden.

§ 9 Abs. 4 UVP-G 2000 sieht zusätzlich zur Kundmachung gemäß § 9 Abs. 3 UVP-G 2000 die Kundmachung des Vorhabens im Internet vor, wobei der Kundmachung jedenfalls eine Kurzbeschreibung des Vorhabens und die Zusammenfassung der UVE anzuschließen sind. Dass die Kundmachung im Internet zwingend am selben Tag zu erfolgen hat wie die Kundmachung gemäß § 9 Abs. 3 UVP-G 2000, kann weder dem UVP-G 2000 noch Art. 6 Abs. 2 der Richtlinie 85/337/EWG entnommen werden.

Die Veröffentlichung der Kundmachung und der UVE im Internet erfolgte – wie aus dem entsprechenden Systemprotokoll hervorgeht – am 22. Dezember 2008. Selbst wenn man davon ausgeht, dass die Auflagefrist erst mit diesem Zeitpunkt zu laufen begann, ist daraus für die Bürgerinitiative nichts zu gewinnen, da die sechswöchige Auflagefrist des § 9 Abs. 1 UVP-G 2000 auch in diesem Fall eingehalten worden wäre. Die Auflage- bzw. Einwendungsfrist endete nämlich erst am 13. Februar 2008, somit sieben und eine halbe Woche nach dem 22. Dezember 2008.

Schlägerungen im Bereich der Trasse:

Im Rahmen des weiteren Ermittlungsverfahrens brachte die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ vor, dass die Schlägerungen im Bereich der Trasse der S 7 von der Projektwerberin veranlasst worden seien. Die Projektwerberin habe den jeweiligen Waldeigentümern in den Grundeinlöseübereinkommen die zivilrechtliche Verpflichtung auferlegt, die Schlägerungen durchzuführen. Die Behörde hätte die Ursache der Schlägerungen ergründen müssen.

Zunächst ist festzuhalten, dass es nicht Gegenstand dieses UVP-Verfahrens ist, ob für die im Bereich der Trasse durchgeführten Fällungen eine Genehmigungspflicht nach den Bestimmungen des Forstgesetzes (§§ 85 ff) bestand oder nicht. Diese Frage ist vielmehr von der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde zu prüfen. Weiters ist es nicht Gegenstand dieses Verfahrens, ob mit den Fällungen gegen artenschutzrechtliche Bestimmungen in den Naturschutzgesetzen der Länder Steiermark und Burgenland verstoßen wurde. Zur Prüfung dieser Frage sind die Naturschutzbehörden der Länder Steiermark und Burgenland zuständig.

Die ho. Behörde hatte zu prüfen, welche Auswirkungen die durchgeführten Fällungen auf die bisherigen Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung hatten. Diese Frage wurde nach Durchführung eines Ortaugenscheins von den Sachverständigen für die Fachgebiete „Forstwirtschaft“, „Wildökologie und Jagd“ und „Tiere, Pflanzen, Lebensräume“ ausführlich beantwortet. Ob die Schlägerungen von der Projektwerberin veranlasst wurden, spielt bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Projektes keine Rolle.

Die Bürgerinitiative brachte weiters vor, dass die ursprünglich nicht gefälltten Waldbestände ab dem Zeitpunkt des verfahrenseinleitenden Antrages auch Beweismittel im Sinne verwaltungsbehördlicher Verwaltungsvorschriften, insbesondere des UVP-G 2000 und des AVG, seien. Die Bürgerinitiative wirft der Projektwerberin vor, Beweismittel beseitigt zu haben.

Unter „Beweismittel“ werden jene Mittel verstanden, die dem zur Entscheidung berufenen Organwalter die sinnlichen Wahrnehmungen bieten (Erkenntnismittel), aus denen er die erforderliche Überzeugung über das Vorliegen des maßgeblichen Sachverhalts gewinnen soll. Als Beweismittel kommt alles in Betracht, was zur Feststellung des maßgebenden Sachverhalts geeignet und nach der Lage des Falls zweckdienlich ist (vgl. Hengstschläger/Leeb, AVG § 46, Rz 1).

Der Waldbestand im Bereich der Trasse kann nach dieser Definition keinesfalls ein Beweismittel sein. Es handelt sich beim Waldbestand vielmehr um einen Sachverhalt, der mithilfe von Be-

weismitteln, z.B. Ortsaugenschein, Sachverständigengutachten, festzustellen ist. Von einer Beseitigung von Beweismitteln kann daher keine Rede sein.

Soweit die Bürgerinitiative vorbringt, dass es durch die Schlägerungen zu einer Beeinträchtigung der Parteienrechte gekommen sei, ist dem entgegenzuhalten, dass die Parteien im Zuge des Parteiengehörs Gelegenheit erhalten haben, zu den entsprechenden Stellungnahmen der Sachverständigen Stellung zu nehmen. Eine Beeinträchtigung von Parteienrechten liegt somit nicht vor.

Im Rahmen des weiteren Ermittlungsverfahrens rügte die Bürgerinitiative als Verfahrensmangel, dass ihr Vertreter dem am 17. Mai 2011 durchgeführten Ortsaugenschein betreffend Schlägerungen nicht beigezogen worden sei. Die Bürgerinitiative und zahlreiche weitere Parteien beantragten, dass ein neuerlicher Ortsaugenschein unter Beiziehung der Parteien durchgeführt werde.

Nach der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes besteht im Verwaltungsverfahren kein Rechtsanspruch einer Partei auf Teilnahme an einer Beweisaufnahme (vgl. z.B. VwGH vom 14. Dezember 2007, Zl. 2003/10/0273).

Die ho. Behörde war daher nicht verpflichtet, den Vertreter der Bürgerinitiative dem am 17. Mai 2011 durchgeführten Ortsaugenschein beizuziehen, sodass der von der Bürgerinitiative behauptete Verfahrensmangel nicht vorliegt. Dem Antrag auf Durchführung eines neuerlichen Ortsaugenscheins war daher nicht stattzugeben.

Zur Frage der Auswirkungen von Schotter- und Kiesgewinnungsanlagen auf das gegenständliche UVP-Verfahren:

Im Besonderen die Bürgerinitiative bringt in diesem Zusammenhang zusammengefasst vor, dass für den geplanten Bau der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße bereits zwei Schotter- und Kiesgewinnungsanlagen behördlich genehmigt worden seien, hinsichtlich einer weiteren derzeit das Genehmigungsverfahren anhängig sei und, dass deren unmittelbare und mittelbare Auswirkungen im gegenständlichen UVP-Verfahren zu beurteilen seien.

Richtig ist, dass im Rahmen eines UVP-Verfahrens sowohl die unmittelbaren als auch die mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens zu betrachten sind. Mittelbare Auswirkungen sind dabei solche, die nicht vom Vorhaben oder einem Vorhabensbestandteil selbst ausgehen, von diesem jedoch maßgeblich induziert werden. (vgl. Schmelz/Schwarzer, UVP-G (2011) § 1 Rz 12 mwN.)

Diese unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Bundesstraßenbauvorhabens wurden im Rahmen des gegenständlichen UVP-Verfahrens geprüft. Dies betrifft insbesondere auch die Auswirkungen der Anlieferung der für die Errichtung des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens erforderlichen Materialien.

Zu den angesprochenen Schotter- und Kiesgewinnungen ist festzuhalten, dass die Projektwerberin mit diesen Projekten bzw. dessen Betreibern in keinerlei Geschäftsbeziehungen steht und

auch nicht beeinflussen kann, welchen Zweck die entsprechenden Betreiber der Anlagen in ihren jeweiligen Einreichunterlagen angeben bzw. welche wirtschaftlichen Interessen diese Betreiber auch immer verfolgen. Vielmehr wird die Beschaffung von Baumaterialien den Unternehmen obliegen, die im Wege der Ausschreibung von der Projektwerberin beauftragt werden. Nur, weil die wirtschaftliche Absichten der Betreiber der Schotter- und Kiesgewinnungen offenbar darauf gerichtet sind, Material im Zusammenhang mit der Errichtung des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens liefern zu wollen, bedeutet dies nicht, dass die für den Bau erforderlichen Materialien tatsächlich aus diesen Anlagen stammen bzw. die Betreiber diesbezüglich automatisch zum Zug kommen werden und, dass die Auswirkungen dieser Anlagen daher im gegenständlichen UVP-Verfahren zwingend zu berücksichtigen sind.

Auch wenn diese Anlagen in einem räumlichen Zusammenhang mit dem Vorhaben S 7 West stehen, im gegenständlichen Verfahren vom weiten Vorhabensbegriff des UVP-G 2000 auszugehen ist und das zu beurteilende Projekt nicht nur das Projekt im engeren Sinn umfasst, müssen andere zu beurteilende bzw. zu berücksichtigende Maßnahmen auch in einem sachlichen Zusammenhang mit dem Projekt im engeren Sinn stehen (vgl. Schmelz/Schwarzer, UVP-G (2011) § 23a Rz 37 mit einem Hinweis auf die Judikatur des VfGH). Der sachliche Zusammenhang ist, wie bereits oben dargestellt, nicht gegeben.

Ein Vorhabensbegriff, der neben dem Projekt im engeren Sinn (und dessen in einem sachlichen und räumlichen Zusammenhang stehenden unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen) auch alle weiteren Anlagen, seien es Materialgewinnungs- bzw. produktionsstätten, andere gewerbliche Betriebsanlagen usw., mitumfasst, die in Zukunft mit der Errichtung oder dem Betrieb des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens in Verbindung stehen könnten, würde über den Vorhabensbegriff des UVP-G 2000 hinausgehen.

Neuerliche Durchführung einer mündlichen Verhandlung:

Im Rahmen des weiteren Ermittlungsverfahrens beantragten zahlreiche Parteien zur hinreichenden Klärung des entscheidungsrelevanten Sachverhalts die neuerliche Durchführung einer mündlichen Verhandlung.

In § 16 Abs. 1 UVP-G 2000 ist die Abhaltung einer mündlichen Verhandlung zwingend vorgesehen. Eine solche mündliche Verhandlung wurde auch durchgeführt. Weder aus dem UVP-G 2000 noch aus dem AVG ergibt sich ein Rechtsanspruch der Parteien auf Durchführung einer weiteren mündlichen Verhandlung.

Die ho. Behörde hält die Abhaltung einer neuerlichen mündlichen Verhandlung nicht zur Erhebung des Sachverhalts für erforderlich. Die nach der mündlichen Verhandlung vorgenommenen Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens wurden den Parteien im Rahmen des Parteiengehörs zur Kenntnis gebracht und die Parteien hatten ausreichend Gelegenheit, zu diesen Ergänzungen Stellung zu nehmen.

Die Prüfung von Alternativen zur Straßeninfrastruktur im Rahmen einer konkreten Umweltverträglichkeitsprüfung:

Soweit in den Stellungnahmen vorgebracht wird, alternative Szenarien zum Straßenbau seien nicht geprüft worden ist festzuhalten, dass eine Prüfung, ob andere Wege zur Erreichung des angestrebten Zieles ebenfalls möglich wären, nicht Gegenstand einer UVP im Sinne des UVP-G 2000 ist.

Der Verfassungsgerichtshof hat zu einem Bundesstraßenbauvorhaben beispielsweise festgestellt, dass (im Zuge der Durchführung der UVP) die Einbeziehung von Alternativen zum Straßenverkehr nicht notwendig ist (VfGH 28.09.2009, B 1779/07).

Ablehnung des Sachverständigen DI Kühnert:

Mit Schreiben vom 18. Februar 2009 stellten Dr. Johann Raunikar, die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ und 11 weitere Personen, alle vertreten durch Dr. Johann Raunikar, den Antrag auf Ablehnung des Sachverständigen für den Fachbereich Luftschadstoffe und Klima, DI Martin Kühnert. Der Antrag auf Ablehnung wurde mit Bedenken hinsichtlich der fachlichen Eignung dieses Sachverständigen begründet. DI Kühnert habe im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren betreffend die Abfallverbrennungsanlage Heiligenkreuz für die Projektwerberin RVH Reststoffverwertungs GmbH die UVE erstellt. In dieser UVE seien bei der Berechnung der PM 10 Emissionen im Straßenverkehr die „non exhaust emissions“ nicht berücksichtigt und im Fachbeitrag „Luft und Klima, Immissionen“ die Depositionsgeschwindigkeit für Quecksilber zu niedrig angenommen worden. Der von der Burgenländischen Landesregierung als UVP-Behörde bestellte UVP-Koordinator habe die diesbezügliche Darstellung von DI Kühnert als fachlich falsch verworfen und die UVP-Behörde habe die Beurteilung des UVP-Koordinators für ihre Entscheidung als Feststellungsgrundlage herangezogen. Dadurch sei nun von behördlicher Seite festgestellt, dass DI Kühnert im Rahmen seiner beruflichen Tätigkeit und im Rahmen seines Fachgebietes ein Mangel an wissenschaftlich abgesicherten Kenntnissen nachgewiesen sei. Als Beweis verweisen die Antragsteller auf den Akt des Amtes der Burgenländischen Landesregierung betreffend das UVP-Verfahren Abfallverbrennungsanlage Heiligenkreuz, GZ. 5-N-B4035/288-2009.

Gemäß § 53 Abs. 1 AVG kann ein nichtamtlicher Sachverständiger von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die unter anderem die Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel ziehen.

Zur Klärung des Vorbringens im Ablehnungsantrag hat die ho. Behörde zunächst den Sachverständigen DI Kühnert befragt. Dieser teilte mit, dass der Fachbeitrag Luft der UVE „Heiligenkreuz“ nicht von ihm, sondern von Mag. K sowie von Mag. P bearbeitet worden sei.

In der Folge hat die ho. Behörde in den erwähnten Akt der Burgenländischen Landesregierung zum UVP-Verfahren „Thermische Reststoffverwertungsanlage Heiligenkreuz“ samt Projektunterlagen/UVE und Umweltverträglichkeitsgutachten Einsicht genommen. Aus diesem Akt geht hervor, dass die UVE, als Teil der Projektunterlagen zum Genehmigungsantrag der RVH Reststoffverwertungs GmbH vom 19. Oktober 2007, aus mehreren Fachbeiträgen (J.2 bis J.13) so-

wie der „Zusammenfassung der UVE“ (J.1) und der „Allgemein verständlichen Zusammenfassung“ (J.14) besteht. DI Kühnert verfasste den Fachbeitrag „Forstwirtschaft, Lebensraum Wald“ (J.10) und erstellte ferner die „Zusammenfassung der UVE“ (J.1) und die „Allgemein verständliche Zusammenfassung“ (J.14). Der Fachbeitrag „Luft und Klima, Immissionen“ wurde von Mag. K bearbeitet (J.8), der Fachbeitrag „Verkehr“ wurde von DI A K verfasst (J.6).

Die von den Antragstellern vorgebrachte inhaltliche Kritik trifft daher nicht den von der ho. Behörde bestellten Sachverständigen DI Kühnert, sondern hinsichtlich des Vorwurfs der zu geringen Annahme der Depositionsgeschwindigkeit von Quecksilber den Bearbeiter des Fachbeitrages „Luft und Klima, Immissionen“ und hinsichtlich der „non exhaust emissions“ den Ersteller des Fachbeitrages Verkehr, der die PM₁₀ Emissionen berechnet hat, und allenfalls wiederum den Bearbeiter des Fachbeitrages „Luft und Klima, Emissionen“, der diese Emissionswerte zur Ermittlung der Immissionswerte für PM₁₀ übernommen hat. Angesichts des Umstandes, dass die in Kritik gezogenen Aussagen in der UVE nicht von DI Kühnert stammen, erübrigen sich Überlegungen, ob die Kritikpunkte von solchem Gewicht sind, die Fachkunde eines Sachverständigen deshalb in Zweifel zu ziehen.

Nur der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass es sich bei dem Depositionsgeschwindigkeitswert für Quecksilber um einen von insgesamt 20 in der UVE betrachteten Depositionsgeschwindigkeitswerten handelte (J.8, Revision 1, Seite 11, Tabelle 1-1) und dieser ein Wert vom UVP-Koordinator der Behörde, DI Dr. W, in seiner gutachterlichen Stellungnahme vom 13. Oktober 2008 (mit dem das Umweltverträglichkeitsgutachten/Integrative Gesamtbewertung vom 2. Juli 2008 ergänzt wurde) in intensiver, mehrere Seiten umfassender Auseinandersetzung mit verschiedenen Angaben in der Literatur und in Verfolgung eines „konservativen Ansatzes“ nach oben korrigiert wurde, wobei sich die Hauptaussage („Die ... Quecksilberdeposition .. ist aber immer noch sehr niedrig und lässt keine messbaren Anreicherungen im Boden oder in der Vegetation bzw. in der Nahrungskette erwarten“, Seite 34 der erwähnten Stellungnahme) nicht änderte. Zum zweiten Punkt, nämlich der Nichtberücksichtigung der nichtmotorbezogenen PM-10 Emissionen (also Emissionen aus Abrieb und Wiederaufwirbelung) in der UVE, ist festzuhalten, dass dieser Mangel ebenfalls erst spät im Verfahren, nämlich nach der Erstellung des UVGA im Zuge der mündlichen Verhandlung erkannt wurde. Die Projektwerberin legte daraufhin Ergänzungen zum Fachbereich J.6 Verkehr (Verfasser der Ergänzung zu J.6: DI A K) und J.8 Luft und Klima, Immissionen (Verfasser der Ergänzung zu J.8: Mag. K) vor, die von der Sachverständigen der Behörde für Meteorologie, Klima und Luftschadstoffimmissionen, Mag. S, in ihrer ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme vom 6. Oktober 2008 behandelt wurden. Die neuen Berechnungen ergaben bei den betrachteten Aufpunkten leichte Erhöhungen der PM-10 Immissionen, wobei die Zusatzimmissionen unter Einbeziehung der non-exhaust-Emissionen weiterhin unter 1% des Langzeit- und unter 3 % des Kurzzeitgrenzwertes blieben und somit von der Sachverständigen der Behörde weiterhin als irrelevant beurteilt wurden (Seite 10 der erwähnten ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme).

Die Behauptung im Antrag, der UVP-Koordinator DI Dr. W habe in seiner ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme vom 13. Oktober 2008 (siehe bereits oben) die „diesbezügliche Darstellung von DI Martin Kühnert in der Umweltverträglichkeitserklärung“ verworfen, ist falsch:

DI Dr. W setzte sich mit den Angaben im Fachbeitrag J.8 der UVE auseinander, der – wie bereits erwähnt – nicht von DI Kühnert verfasst worden ist.

Schließlich ist noch Folgendes festzuhalten, wobei jedoch fraglich ist, ob dem Antrag überhaupt ein dahingehender „Vorwurf“ entnommen werden kann: Der Umstand, dass DI Kühnert neben seinem Fachbeitrag J.10 auch die Zusammenfassung der UVE J.1 verfasst hat (die von den Antragstellern möglicherweise fälschlich mit der UVE gleichgesetzt wurde), führt nicht dazu, dass ihm die Verantwortung für die inhaltliche Richtigkeit aller Fachbeiträge der UVE zukommt. Wie in der Zusammenfassung selbst ausgeführt, werden in ihr das Vorhaben, die vom Projektwerber geprüften Alternativen, die Ist-Situation, mögliche Auswirkungen sowie geplante Maßnahmen „auf Basis der Fachbereiche der UVE im Überblick dargestellt“ (J.1, Revision 1, Seite 10). Indem DI Kühnert diese Aufgabe übernommen hat, ist ihm nicht die „Überverantwortung“ für alle Fachbeiträge zugefallen. Dies gilt auch für jene Fachbereiche, die er auf Grund seiner fachlichen Qualifikation selbst hätte abdecken können, die ihm im konkreten Fall aber nicht überantwortet wurden.

Zur Vervollständigung des Sachverhalts sei noch erwähnt, dass in der Zusammenfassung der UVE der Wert der Depositionsgeschwindigkeit für Quecksilber und die konkrete Berechnung der PM-10 Emissionen nicht wiedergegeben sind. Für die im vorigen Absatz aufgeworfene Frage der Verantwortung ist dies aus ho. Sicht aber ohnedies nicht von Relevanz.

Indem die Antragsteller Kritikpunkte an Teilen der UVE vorbringen, die nicht von DI Kühnert stammen, machen sie keine Umstände glaubhaft, die seine Fachkenntnis für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima in Zweifel ziehen können. Dem Antrag auf Ablehnung des Sachverständigen DI Kühnert war daher nicht statt zu geben.

Die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ lehnte auch in der mündlichen Verhandlung den Sachverständigen DI Kühnert unter Hinweis auf die im Ablehnungsantrag vom 18. Februar 2009 vorgebrachten Argumente ab.

Der Verhandlungsleiter führte in der mündlichen Verhandlung aus, dass keine glaubhaften Argumente gesehen werden, die die Fachkunde von DI Kühnert in Zweifel ziehen können. Er begründete dies insbesondere damit, dass die von der Bürgerinitiative in Kritik gezogenen Teile der UVE betreffend die Abfallverbrennungsanlage Heiligenkreuz nicht von DI Kühnert stammen. Die Bürgerinitiative hielt dem in der mündlichen Verhandlung nichts entgegen.

Im Rahmen des weiteren Ermittlungsverfahrens stellten die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ und zahlreiche weitere Parteien einen Antrag auf Ablehnung des SV DI Kühnert wegen mangelnder fachlicher Eignung, weil DI Kühnert in seinem Ergänzungsgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ vom März 2011 nicht einmal die korrekte Bezeichnung der angeblich zu entlastenden Straße nennen könne und unauflösbare Widersprüche zwischen tabellarischer und textlicher Darstellung von Messwerten gegeben seien.

Zwar trifft es zu, dass im Ergänzungsgutachten vom März 2011 die zu entlastende Straße irrtümlich als „B 310“ bezeichnet wurde, gemeint war die B 319. Weiters wurde in Tabelle 1.2 für

die Messstelle Hartberg für das Jahr 2010 24 Überschreitungen des Tagesmittel-Grenzwertes angegeben, während im Text 25 Überschreitungen angegeben sind.

Bei den zuvor erwähnten Fehlern im Ergänzungsgutachten handelt es sich aber um bloße Schreibfehler, die keine Auswirkungen auf das Ergebnis des Gutachtens hatten. Aus solchen Schreibfehlern kann keinesfalls eine mangelnde fachliche Eignung des Sachverständigen DI Kühnert abgeleitet werden.

Die Bürgerinitiative lehnte den Sachverständigen DI Kühnert im Rahmen des weiteren Ermittlungsverfahrens auch deswegen ab, weil Bedenken an der Richtigkeit seines Ergänzungsgutachtens „Luftschadstoffe und Klima“ vom März 2011 bestünden. Demnach lägen wichtige Gründe vor, die geeignet seien, die volle Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel zu ziehen.

Die Bürgerinitiative stellt mit diesem Vorbringen wiederum die fachliche Eignung des Sachverständigen DI Kühnert in Frage. Der Bürgerinitiative gelang es aber nicht, die Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit des Ergänzungsgutachtens vom März 2011 zu erschüttern. Der SV DI Kühnert hat das Vorbringen der Bürgerinitiative in seiner Stellungnahme widerlegt (siehe Punkt VII.). Im Übrigen ist die Bürgerinitiative dem Ergänzungsgutachten auch nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten. Sie konnte daher keine Gründe aufzeigen, die die fachliche Eignung des Sachverständigen DI Kühnert in Zweifel ziehen. Konkrete Gründe, die eine Befangenheit des Sachverständigen DI Kühnert aufzeigen, wurden von der Bürgerinitiative nicht genannt. Solche Gründe sind auch nicht ersichtlich.

Schließlich lehnte die Bürgerinitiative den Sachverständigen DI Martin Kühnert auch im Fachgebiet Forstwirtschaft ab, weil Bedenken an der Richtigkeit seiner „Forstfachlichen Stellungnahme zu Schlägerungen 2009/2010“ vom Februar 2011 bestünden, insbesondere weil die Schlägerungen nicht als Baufeldfreimachung eingestuft worden seien. Es lägen somit wichtige Gründe vor, die geeignet seien, seine volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen.

Auch mit diesem Vorbringen gelingt es der Bürgerinitiative nicht, die fachliche Eignung des Sachverständigen DI Kühnert in Zweifel zu ziehen. DI Kühnert hat das Vorbringen der Bürgerinitiative in seiner Stellungnahme widerlegt (siehe unter Punkt VII.). Im Übrigen ist die Bürgerinitiative der „Forstfachlichen Stellungnahme zu Schlägerungen 2009/2010“ vom Februar 2011 nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten. Die Bürgerinitiative legt wiederum keine konkreten Gründe dar, die die Unbefangenheit des SV DI Kühnert in Zweifel ziehen. Solche Gründe sind auch nicht ersichtlich.

Im Laufe des fortgesetzten Verfahrens brachte insbesondere die Bürgerinitiative erneut vor, dass der Sachverständige DI Kühnert abgerufen und ausgehend vom aktuellen Stand der Waldflächen eine neue Befundung und Beurteilung im Bereich des Fachgebietes Forstwirtschaft vorzunehmen wäre. Des Weiteren bezweifelte die Bürgerinitiative (erneut) die fachliche Kompetenz des Sachverständigen im Hinblick auf den Bereich Luftschadstoffe.

Dazu ist auszuführen, dass sich der Sachverständige DI Kühnert auch im fortgesetzten Verfahren mit den durchgeführten Schlägerungen im Trassenbereich (bis zur Aufhebung des ho. Be-

scheides durch den VwGH) und dem aktuellen Ist-Zustand beschäftigt und in interdisziplinärer Abstimmung, insbesondere mit dem Sachverständigen für den Fachbereich Tiere, Pflanzen, Lebensräume bestätigen konnte, dass die Ergebnisse der Beurteilung im UVG hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenerfordernis und Maßnahmenwirksamkeit für den Fachbereich Forstwirtschaft nach wie vor zutreffen.

Auch mit der Aktualität der Aussagen im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ und den zugrunde liegende Immissionsprognose hat sich der Sachverständige im weiteren Verfahren beschäftigt, wobei eine Ergänzung des UVP-Teilgutachtens „Luftschadstoffe und Klima“ nicht erforderlich war.

Zum Bereich Motoremissionen von Stickstoffoxiden hielt der Sachverständige fest, dass die Gesamtbelastungen durch Stickstoffdioxid (NO₂) im Einwirkungsbereich der S 7 weit unter den geltenden Genehmigungskriterien des IG-L liegen.

Diesen Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens ist die Bürgerinitiative nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten. Eine Unschlüssigkeit der von DI Kühnert vorgenommenen Begutachtungen konnte von den Einwendern jedenfalls nicht dargetan werden.

Sämtlichen im Laufe des Verfahrens gestellten Ablehnungsanträgen betreffend den Sachverständigen DI Kühnert war daher nicht stattzugeben.

Ablehnung des Sachverständigen Trautner:

Die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ stellte in der mündlichen Verhandlung einen Antrag auf Ablehnung des Sachverständigen für das Fachgebiet „Tiere, Pflanzen Lebensräume“, Herr Jürgen Trautner, wegen Befangenheit, da dieser in seiner Stellungnahme zu den Einwendungen der Bürgerinitiative den Text der Einwendungen interpretativ durch Einfügung der Worte „quasi unberührt“ ergänzt und verfälscht habe, wodurch ihm eine der Interessenslage der Projektwerberin entgegenkommende Argumentation ermöglicht worden sei.

Gemäß § 53 Abs. 1 AVG kann ein nichtamtlicher Sachverständiger von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die unter anderem die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel ziehen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume hat in seiner Stellungnahme zu den Einwendungen der Bürgerinitiative (siehe Stellungnahmenband Nr. 5, S. 297) lediglich ergänzend darauf hingewiesen, dass es sich bei den betroffenen Lebensräumen „keinesfalls um quasi unberührte, jahrtausendalte Natur“ handle. Er hat nicht behauptet, dass die Bürgerinitiative in ihrer Stellungnahme ausdrücklich vorgebracht hätte, dass es sich bei den betroffenen Lebensräumen um „quasi unberührte, jahrtausendalte Natur“ handle. Von einer Ergänzung und Verfälschung des Textes der Stellungnahme der Bürgerinitiative kann keine Rede sein, zumal ja die Stellungnahme der Bürgerinitiative im Stellungnahmenband Nr. 5, S. 277 ff, wörtlich wiedergegeben wird. Im Übrigen bestreitet die Bürgerinitiative auch nicht die Richtigkeit

der gegenständlichen Aussage des Sachverständigen. Eine Parteilichkeit des Sachverständigen kann aus seiner Stellungnahme nicht abgeleitet werden.

Da die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ somit keine Umstände glaubhaft machte, die die Unbefangenheit des Sachverständigen Jürgen Trautner in Zweifel stellen, war dem Antrag auf Ablehnung dieses Sachverständigen nicht statt zu geben.

Im Laufe des fortgesetzten Ermittlungsverfahrens brachte die Bürgerinitiative im Zusammenhang mit dem von der Projektwerberin vorgelegten „Konzept zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange entstanden durch den Baustopp“ vor, der Sachverständige Trautner sei offenbar fachlich nicht willens oder in der Lage die relevanten Themen mit der erforderlichen Sachkenntnis zu behandeln und begründete dies insbesondere damit, dass der Sachverständige das genannte Konzept lapidar als adäquat und geeignet bezeichnet hätte und, dass das Konzept aufgrund einer von ihm vertretenen Meinung erstellt worden sei.

Dazu und auf die von der Bürgerinitiative in diesem Zusammenhang vorgelegten Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen ist der Sachverständige für den Fachbereich Tiere, Pflanzen, Lebensräume eingegangen. Diesbezüglich wird auf die ausführliche Behandlung dieses Themas im Bescheid insbesondere unter Punkt XII. sowie auf die Beweismwürdigung unter Punkt XVI. verwiesen.

Auch im fortgesetzten Verfahren konnte die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ keine Umstände glaubhaft machen, die die fachliche Qualifikation des Sachverständigen Jürgen Trautner in Zweifel ziehen konnten. Deshalb war dem Antrag auf Ablehnung dieses Sachverständigen nicht stattzugeben.

Ablehnung des Sachverständigen DI Dr. Bogner:

Die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ lehnte in der mündlichen Verhandlung den Sachverständigen für das Fachgebiet Landschaftsbild, Herrn DI Dr. Daniel Bogner, wegen mangelnder Fachkunde ab. Dieser Sachverständige habe es unterlassen, der Projektwerberin dem Stand der Technik entsprechende 3D-Visualisierungen zur realistischen Beurteilung des Eingriffes des Vorhabens in das Landschaftsbild abzufordern.

Gemäß § 53 Abs. 1 AVG kann ein nichtamtlicher Sachverständiger von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die unter anderem die Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel ziehen.

Zunächst ist festzuhalten, dass die Umweltschutzbehörde Steiermark in ihrer Stellungnahme im Rahmen des Auflageverfahrens unter Vorlage eines Gutachtens von Dr. Christiane Brandenburg, BOKU Wien, Institute of Landscape Development, Recreation and Conservation Planning, ebenfalls kritisierte, dass im Bereich des Fachgebietes Landschaftsbild in der Umweltverträglichkeitserklärung 3D-Visualisierungen fehlen würden.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild führte zu diesem Vorbringen in seiner Stellungnahme (siehe Stellungnahmenband Nr. 1, S. 223) aus, dass er zu Beginn der Betrachtungen ähnliche Kritik geübt habe, aber nach gründlicher Studie der vorliegenden Unterlagen zum Schluss gekommen sei, dass eine Begutachtung anhand der vorliegenden Unterlagen möglich sei. Die landschaftspflegerischen Begleitpläne und Profile im technischen Bericht seien ausreichend. Im Übrigen sei die UVE nur eine Grundlage zur Begutachtung, eine Beurteilung erfolge mit zusätzlichen Geländebegehungen.

In der mündlichen Verhandlung hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Landschaftsbild schlüssig und nachvollziehbar fest, dass eine Visualisierung des Landschaftsbildes mit 3D-Simulationen für die Beurteilung nicht erforderlich sei, da die vorliegenden Plandarstellungen im Maßstab 1:2.500 exakt und anschaulich seien (siehe S. 69 der Niederschrift über die mündliche Verhandlung).

Diesen Ausführungen des Sachverständigen für das Fachgebiet Landschaftsbild ist die Bürgerinitiative in der mündlichen Verhandlung nicht entgegen getreten. Mit ihrem Vorbringen zeigt die Bürgerinitiative keine Umstände auf, die die Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel ziehen. Dem Antrag auf Ablehnung des Sachverständigen DI Dr. Daniel Bogner war daher nicht statt zu geben.

Ablehnung des Sachverständigen DI Fritzer:

Mit Schreiben vom 24. Jänner 2011 stellte Herr DI Dampfhofer einen „Misstrauensantrag gegen den von der Behörde eingesetzten beeideten Gutachter DI Fritzer, wegen des begründeten Verdachts auf Nichteinhaltung seiner Objektivitätspflicht und Begünstigung der Bauwerberin sowie wegen grob fahrlässiger Gemeingefährdung“.

In seiner im Rahmen des Parteiengehörs abgegebenen Stellungnahme vom 27. April 2011 lehnte Herr DI Dampfhofer den Sachverständigen DI Fritzer erneut ab, da auf Grund der umfassend dargestellten Bedenken an der Richtigkeit seines Gutachtens wichtige Gründe vorlägen, die geeignet seien, die volle Unbefangenheit des DI Fritzer in Zweifel zu ziehen. Denselben Antrag auf Ablehnung des Sachverständigen DI Fritzer stellte auch die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“.

Der Sachverständige DI Fritzer hat sich im Stellungnahmenband, in der mündlichen Verhandlung sowie im weiteren Ermittlungsverfahren umfassend mit dem jeweiligen Vorbringen des DI Dampfhofer auseinandergesetzt. Insbesondere hat DI Fritzer in seiner gutachterlichen Stellungnahme vom Februar 2011 die von DI Dampfhofer vorgelegte ergänzende gutachterliche Stellungnahme von Möhler und Partner vom 8. Jänner 2010 schlüssig und nachvollziehbar entkräftet. Herr DI Dampfhofer ist der gutachterlichen Stellungnahme von DI Fritzer vom Februar 2011 im Zuge des Parteiengehörs nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten. Es gelingt ihm mit dieser Stellungnahme nicht, eine Unschlüssigkeit der gutachterlichen Stellungnahme des DI Fritzer aufzuzeigen. DI Dampfhofer hat in dieser Stellungnahme im Wesentlichen sein bisheriges Vorbringen zur Lärmsituation in Riegersdorf wiederholt, sodass DI Fritzer auf seine bisherigen gutachterlichen Stellungnahmen verweisen konnte. Herrn DI Dampfhofer gelingt es

daher nicht, die fachliche Eignung des Sachverständigen DI Fritzer in Zweifel zu ziehen. Konkrete Umstände, die die Unbefangenheit des Sachverständigen DI Fritzer in Zweifel ziehen, hat Herr DI Dampfhofer in seinen beiden Ablehnungsanträgen nicht dargelegt und sind auch nicht ersichtlich.

Den Anträgen auf Ablehnung des Sachverständigen DI Fritzer war daher nicht stattzugeben.

Ebenso traten im Rahmen des fortgesetzten Verfahrens keine Umstände hervor, welche die Unschlüssigkeit der Aussagen des Sachverständigen DI Fritzer aufzuzeigen vermochten. Vielmehr hat sich der Sachverständige im weiteren Verfahren mit den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen - im Hinblick auf die die Verkehrsprognose und die Trassenplanung - auseinander gesetzt und festgestellt, dass eine Ergänzung des Teilgutachtens 01 Verkehr und Verkehrssicherheit nicht erforderlich ist.

Zu den von der Bürgerinitiative vorgelegten Studien

- 1) „Analyse der regionalwirtschaftlichen Effekte des Fernstraßenbaus anhand ausgewählter Autobahnprojekte“, Gather e. Kosok, Institut Verkehr und Raum der FH Erfurt, 2013,
- 2) „Determinanten der Verkehrsentscheidung“, Verron e. a., Umweltbundesamt, Dessau, 2005,
- 3) „Autobahn und Schnellstraßen als Motor der Zersiedlung“, Frey i. A. von Zukunft statt Autobahn, Wien, 2012,

nahm DI Fritzer wie folgt Stellung:

Einleitend wird angemerkt, dass entsprechend der Festlegung der S 7 im BStG 1971 davon auszugehen ist, dass die Ergebnisse der UVP darauf Bedacht zu nehmen haben. Im Rahmen des UVP-Verfahrens wurden die Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des Projektes sachverständig beurteilt. Der Verkehr wurde verkehrsträgerübergreifend in einem Umfang betrachtet, als ein Einfluss auf die Verkehrsbelastung des Vorhabens besteht.

Obwohl eine Thematisierung der in den o. a. Beilagen behandelten Inhalte durch die Projektwerberin wegen fehlender Zuständigkeit grundsätzlich nicht sinnvoll ist, wird nachfolgend kurz dazu resümiert.

Zu 1) Bei dieser Analyse stand – wie aus der Zusammenfassung ersichtlich – „die Frage im Mittelpunkt, inwieweit sich über einen Autobahnneubau regionale Erreichbarkeitsverhältnisse verändern und so zu einem regionalwirtschaftlichen Wachstum beitragen“. Ausgewählt wurden rd. 860 km von 6 Autobahnen mit übergeordneter regionaler Bedeutung (zweistellige A-Nummer). In ganz Deutschland stehen mehr als 220 Autobahnen mit insgesamt rd. 12.950 km Länge unter Verkehr. Zudem gibt es in Deutschland rd. 3.350 km Bundesstraßen mit zwei Fahrbahnen mit je mindestens zwei Fahrstreifen. Dabei handelt es sich um autobahnähnliche Straßen, die den österreichischen Bundesstraßen S (Schnellstraßen) entsprechen.

Anhand der Indikatoren Arbeitslosigkeit, Steuereinnahmen, Einwohner und Beschäftigte wurden in dieser Studie rd. 3% der deutschen Autobahnen mit übergeordneter regionaler Bedeutung hinsichtlich ihrer regionalwirtschaftlichen und raumordnerischen Effekte untersucht und „trotz

meist sehr schwacher Signifikanzwerte Erkenntnisse abgeleitet“. Festzuhalten ist, dass hier Bundesautobahnen (entsprechend den österreichischen Bundesstraßen A) analysiert wurden.

Zu 2) Dieser Bericht befasst sich mit dem Verkehrswachstum aufgrund der Determinanten Siedlungsentwicklung, Zunahme der Handelsverflechtungen, veränderte Lebensstile und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Die Thematisierung der in diesem Bericht angestellten Reflexionen zu „Empfehlungen zu einer bewussten Siedlungspolitik“, „Verringerung industriellen Handels“, „Unterstützung der Regionalvermarktung“, „systematische Überprüfung von Gesetzen und Verordnungen hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen“ und „Ausweitung des Infrastrukturangebots“ überschreitet bei weitem die dem Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit im Rahmen der gegenständlichen UVP zugewiesenen Aufgaben.

Zu 3) Die Schlussfolgerungen des Autors - Ein Rückbau bestehender Straßenverkehrsinfrastruktur sei notwendig bei gleichzeitiger Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs in der Fläche; zukünftige Strategien der Gemeinden müssten die Aspekte der Kostensenkung berücksichtigen; es sei auch eine Änderung der Flächenstruktur von Gemeindegebieten erforderlich; die Basis der Mobilität, insbesondere im Hinblick auf die Finanzierbarkeit von Infrastrukturen, müsse der nicht motorisierte Verkehr bilden; derzeit würden die Kenntnisse sowohl über die Folgekosten bestimmter (Verkehrs-)Infrastrukturen sowie die Entwicklung der Randbedingungen von den Gemeinden in Österreich nur in Einzelfällen wahrgenommen; auf Gemeindeebene fehle es vielfach an Kenntnissen über die Entwicklung der internationalen Randbedingungen, wie Energiepreisentwicklungen; eine Prioritätenreihung bei der Planung für gemeindeverträgliche Verkehrsarten (Fußgeher, Radfahrer) fehle oder würde inkonsequent betrieben – überschreitet, wie bereits unter zu 2) beschrieben, den Aufgabenbereich des Sachverständigen.

DI Fritzer gelangte schließlich zu dem Ergebnis, dass in den o. g. Beilagen der Stellungnahme der BI Allianz gegen die S7 keine neuen Themen mit möglichen Auswirkungen auf das TGA Verkehr und Verkehrssicherheit vorgebracht werden. Es besteht daher kein Bedarf an einer Ergänzung des TGA Verkehr und Verkehrssicherheit.

Der Stellungnahme von DI Fritzer kann schlüssig und nachvollziehbar entnommen werden, dass die von der Bürgerinitiative vorgelegten Studien keine Relevanz für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens haben. Aus dem Umstand, dass sich DI Fritzer bislang nicht mit diesen Studien auseinandergesetzt hat, kann eine mangelnde fachliche Qualifikation von DI Fritzer nicht abgeleitet werden. Dem Ablehnungsantrag war daher nicht stattzugeben.

Bloße Behauptungen, wie der Sachverständige Fritzer sei tendenziell bereit, Beurteilungen in der Weise „abzuliefern“, dass sie den Angaben der Projektwerberin nicht widersprechen oder die Fachkundigkeit des Sachverständigen werde in Frage gestellt, da sich dieser von der Wissenschaft aufgeworfenen Fragen im Rahmen seiner Sachverständigentätigkeit für das gegenständliche Vorhaben nicht zugewandt hätte oder der Sachverständige würde sich dem bloßen Zahlenfetischismus samt hinterfragenswerter Annahmen und daraus entspringender Prognosen

hingeben vermögen vermögen die Aussagekraft der nachvollziehbaren, gutachterlichen Aussagen nicht zu beeinträchtigen.

Ablehnung der Sachverständigen Dr. Kraiger, DI Topf und DI Posch

Die Bürgerinitiative sowie einige Bürgerinnen und Bürger stellten Anträge auf Enthebung der Sachverständigen Dr. Kraiger, DI Posch und DI Topf wegen zu Tage getretener mangelnder Fachkundigkeit. Die Bürgerinitiative vermeinte, diese Anträge wohl ausreichend begründet zu haben.

Dazu ist folgendes festzuhalten:

Die genannten Sachverständigen haben sich mit den von DI Dr. Vollhofer in den wasserrechtlichen Berufungsverfahren erstellten Gutachten auseinandergesetzt und konnten aufzeigen, dass das von der Konsenswerberin beantragte und von den UVP- Sachverständigen positiv beurteilte Entwässerungssystem grundsätzlich nach wie vor als dem derzeitigen Stand der Technik entsprechend angesehen werden kann und, dass wie bereits im UVP-Fachgutachten „Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser“ festgehalten, der chemische Zustand der betroffenen Grundwasserkörper durch den Betrieb der geplanten Gewässerschutzanlagen insgesamt nicht verschlechtern wird (zu diesem Schluss kommt auch der Gutachter DI Dr. Vollhofer).

Soweit die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ in ihrer Stellungnahme vom 29. Dezember 2014 den Sachverständigen für das Fachgebiet Oberflächengewässer, DI Josef Posch, und den Sachverständigen für das Fachgebiet Straßenwässer, Tunnelwässer, DI Georg Topf, wegen mangelnder Fachkunde ablehnt und dies damit begründete dass die Stellungnahmen dieser beiden Sachverständigen zum Parteilvorbringen „Allianz gegen die S 7“ vom 16. Oktober 2013 über weite Strecken text- und wortident seien. Diese beiden Sachverständigen seien daher zu einer selbständigen Verfassung von Gutachten nicht in der Lage.

Dazu ist festzuhalten, dass es in UVP-Verfahren üblich und sinnvoll ist, dass Sachverständige verwandter Fachgebiete ihre fachgutachterlichen Stellungnahmen gemeinsam erarbeiten oder ihre Stellungnahmen zumindest aufeinander abstimmen. Aus dem Umstand, dass die Sachverständigen DI Posch und DI Topf eine über weite Strecken gleich lautende Stellungnahme abgegeben haben, kann jedenfalls eine mangelnde fachliche Qualifikation dieser beiden Sachverständigen nicht abgeleitet werden. Im Übrigen haben beide Sachverständigen schon durch die Vorlage ihrer Teilgutachten unter Beweis gestellt, dass sie zu einer selbständigen Verfassung von Gutachten in der Lage sind.

Den Anträgen auf Ablehnung der Sachverständigen Dr. Kraiger, DI Posch und DI Topf war daher nicht stattzugeben.

Ablehnung des Sachverständigen DI Emrich:

In ihrer Stellungnahme vom 29. September 2014 lehnte die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ den Sachverständigen für das Fachgebiet „Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild“, DI Hans Emrich, wegen mangelnder fachlicher Qualifikation ab und begründete dies im Wesent-

lichen damit, dass sich DI Emrich mit in aktuellen Studien aufgeworfenen Fragen bisher nicht auseinandergesetzt habe.

DI Emrich wies darauf hin, dass es sich bei dem in der Stellungnahme angesprochenen EFRE-Programm um ein Förderprogramm der Europäischen Union handelt (Ko-Finanzierung von nationalen Projekten), das allgemeine Zielsetzungen der regionalen Entwicklung verfolgt, die grundsätzlich im Teilgutachten Siedlungsentwicklung, Freizeit und Erholung berücksichtigt wurden. Das besagte Programm ist für eine lokale Anwendung, wie dem gegenständlichen Projekt, nicht unmittelbar anwendbar, da der direkte räumliche Bezug fehlt.

Aus dieser Stellungnahme von DI Emrich geht schlüssig und nachvollziehbar hervor, dass das EFRE-Programm für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens nicht relevant ist. Aus dem Umstand, dass DI Emrich dieses Programm bisher bei seiner Beurteilung nicht berücksichtigt hat, kann eine mangelnde fachliche Qualifikation von DI Emrich nicht abgeleitet werden. Dem Ablehnungsantrag war daher nicht stattzugeben.

Ablehnung des Sachverständigen DI Dr. Scholler:

Im Rahmen des Parteiengehörs zu den vom 20. November 2014 bis einschließlich 29. Dezember 2014 aufgelegten Unterlagen wurde der Sachverständige für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft, Abfallwirtschaft, DI Dr. Christian Scholler, von zahlreichen Parteien wegen mangelnder fachlicher Qualifikation abgelehnt. Begründet wurde dieser Antrag im Wesentlichen damit, dass der von der ASFINAG für den Fachbereich Raum und Umwelt vorgelegte Bericht „Gegenüberstellung UVP und Ist-Zustand 2014“ unvollständig sei, weil unter anderem bereits rechtskräftig genehmigte Schotter- und Kiesgewinnungsanlagen im Nahbereich der S 7 nicht berücksichtigt worden seien. Dr. Scholler habe diesen Bericht völlig kritiklos und unüberprüft übernommen und damit seine fachliche Unfähigkeit dargestellt.

Zur rechtlichen Frage der Auswirkungen der Schotter- und Kiesgewinnungsanlagen auf das gegenständliche UVP-Verfahren siehe bereits die Ausführungen oben.

Aus dem Umstand, dass Dr. Scholler die in Rede stehenden Schotter- und Kiesgewinnungsanlagen nicht berücksichtigt hat, kann somit eine mangelnde fachliche Qualifikation von Dr. Scholler nicht abgeleitet werden.

Schließlich wurde Dr. Scholler auch wegen Befangenheit abgelehnt, weil er für die ASFINAG tätig gewesen sei.

Zu diesem Antrag ist festzuhalten, dass die ho. Behörde bei der Prüfung möglicher Befangenheitsgründe besonderes Augenmerk auf die „sonstigen Gründe“ und dabei auch auf eine allfällige wirtschaftliche Abhängigkeit von der Projektwerberin gelegt hat. So werden grundsätzlich keine Personen als Sachverständige bestellt, welche beim selben Projekt bzw. bei Projekten, die in einem räumlichen Zusammenhang zum Vorhaben stehen, auf Seiten der Projektwerberin entgeltlich tätig sind oder waren. Sollte aufgrund von projektfremden Aufträgen eine wirtschaftliche Abhängigkeit von der Projektwerberin bestehen, wird von einer Bestellung abgesehen. Es wird

als unbedenklich akzeptiert, dass Sachverständige der Behörde in geringfügigem Ausmaß für die Projektwerberin (etwa bei Studien oder anderen Projekten) tätig waren oder sind. In zeitlicher Hinsicht werden gewöhnlich die Aufträge der letzten drei Jahre betrachtet, da ein Ausschluss von Personen, die jemals für die Projektwerberin tätig waren, auf viele Jahre oder auf Lebenszeit, der ho. Behörde weder aus objektiver Sicht geboten noch sachlich angemessen erscheint und der Projektwerberin die Möglichkeit eröffnen würde, hoch qualifizierte Sachverständige durch einmalige Beauftragung für immer zu sperren und damit den in bestimmten Fachgebieten bestehenden begrenzten Pool an geeigneten Sachverständigen schnell zu erschöpfen. Die ho. Behörde hat die Unbefangenheit von Dr. Scholler im Zuge seiner Bestellung überprüft. Demnach war Dr. Scholler im gegenständlichen Verfahren in keiner Weise für die Projektwerberin tätig und es fand sich auch kein Anhaltspunkt dafür, dass Dr. Scholler von Projektwerberin wirtschaftlich abhängig wäre.

Da die Parteien somit keine Umstände glaubhaft gemacht haben, die die fachliche Qualifikation oder die Unbefangenheit von Dr. Scholler in Zweifel ziehen können, war den Anträgen auf Ablehnung von Dr. Scholler nicht statt zu geben.

XV. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen

XV.1. Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000

§ 24f Abs. 1 - 5 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993, idF BGBl. I Nr. 14/2014, lautet:

„Entscheidung

§ 24f. (1) *Genehmigungen (Abs. 6) dürfen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:*

1. *Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,*
2. *die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die*
 - a) *das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder*
 - b) *erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder*
 - c) *zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und*
3. *Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.*

(1a) Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

(2) Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

(3) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

(4) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige

Vorschreibungen, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten.

(5) In der Genehmigung können angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Berufungsverfahrens oder gemäß § 24g können die Fristen von Amts wegen geändert werden.“

§ 24f Abs. 6 UVP-G 2000, BGBl. I Nr. 697/1993, idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 lautet:

„(6) Die nach § 24 Abs. 1 zuständige und die übrigen für die Erteilung von Genehmigungen im Sinn des § 2 Abs. 3 zuständigen Behörden haben die Abs. 1 bis 5, 13 und 14 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind.“

Zu § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000:

Unter „Emissionen von Schadstoffen“ im Sinne des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 sind vom Vorhaben (seinen Anlagen) ausgehende feste, flüssige oder gasförmige Stoffe aller Art, soweit sie zu einer Abweichung von der natürlichen Zusammensetzung der freien Luft oder des Wassers der Vorflut in biologischer, chemischer oder physikalischer (Temperatur) Hinsicht führen, zu verstehen. Lärm-Emissionen, Abwärme oder Strahlungen sind nicht als Emissionen von Schadstoffen zu verstehen (vgl. *Ennöckl/Raschauer*, Kommentar zum UVP-G 2000, 2. Auflage, Rz 14 zu § 17).

Der SV für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima führt in seinem TGA aus, dass für die Bauphase in der UVE zur Begrenzung der Feinstaub-(PM₁₀)-Emissionen eine Befeuchtung unbefestigter Straßen vorgeschlagen wird. Der Sachverständige schlägt in seinem Teilgutachten in Anlehnung an die Schweizer „Baurichtlinie Luft“ sowie an den Steiermärkischen Baustellenleitfaden und entsprechend der RVS 04.02.12 Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen zusätzlich umfangreiche unbedingt erforderliche Maßnahmen für eine weitere Reduktion der Staubbelastung vor (Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit der Baufahrzeuge, Partikelfilter für Baumaschinen und -geräte mit Dieselmotoren, Befestigung und Reinigung von Zufahrten, Begrünung von Erdzwischenlagern, Vorbegrünung von Böschungsf lächen, räumliche Beschränkungen von Baustellenflächen wie Baulager, Materialdeponien, Mischanlagen etc.). Der Sachverständige führt weiter aus, dass in der Betriebsphase sich die Begrenzung der Emissionen nach dem Stand der Technik aus den einschlägigen Emissionsnormen für Kraftfahrzeuge ergibt. Der Sachverständige hält schließlich fest, dass unter Berücksichtigung der von ihm zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen für die Bauphase die Emissionen von Luftschadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt werden.

Der SV für das Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser führt in seinem TGA aus, dass alle während der Bauphase vorhabensbedingt anfallenden Wässer vor einer Beeinflussung durch gefährdende Substanzen getrennt gefasst und abgeleitet bzw. verunreinigte Wässer vor Wiederversickerung in einer Gewässerschutzanlage gereinigt werden. Während des Betriebes anfallende Straßenwässer werden entweder linear über die Dammschulter in dammbegleitende Filtermulden eingeleitet oder zu Gewässerschutzanlagen abgeleitet und nach Reinigung punktuell versickert. Bei der linearen Versickerung erfolgt die Reinigung im Zuge einer Bodenpassage. Tunnelwässer werden ebenfalls einer Gewässerschutzanlage zugeführt. Der Sachverständige bestätigt, dass diese Vorgehensweise dem Stand der Technik entspricht.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Oberflächengewässer führt in seinem TGA aus, dass während der Bauphase eine relevante qualitative Beeinflussung von Oberflächengewässern durch flüssige Emissionen möglich ist, diese jedoch durch Maßnahmen insoweit reduziert wird, als es mit baupraktischer Wahrscheinlichkeit zu keinen Schäden an Oberflächengewässern während der Errichtung des Vorhabens kommen wird. Zur Betriebsphase führt der Sachverständige aus, dass alle konzentriert abgeleiteten Straßenwässer über Gewässerschutzanlagen geleitet, darin gereinigt und danach einer Versickerung zugeführt oder in einem Ausnahmefall in den Marbach abgeleitet werden. Auf Grund der dem Stand der Technik entsprechend geplanten Reinigung der Straßenwässer kann es während des Betriebes zu keiner relevanten Beeinflussung des Oberflächenwasserkörpers kommen.

Auch der Sachverständige für das Fachgebiet Straßenwässer, Tunnelwässer bestätigt, dass die Entsorgung der Straßenwässer nach dem Stand der Technik erfolgt.

Auf Grund dieser schlüssigen und nachvollziehbaren Aussagen der Sachverständigen und der von ihnen zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen ist davon auszugehen, dass die durch das gegenständliche Vorhaben verursachten Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt werden. Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 liegt somit vor.

Zu § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000:

Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten und insbesondere aus den TGA „Lärm“, „Luftschadstoffe und Klima“, „Erschütterungen und Sekundärschall“ sowie „Humanmedizin“ geht hervor, dass es unter Berücksichtigung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen auszuschließen ist, dass es durch das Vorhaben zu einer Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen kommt. In diesem Zusammenhang ist vor allem auf das Teilgutachten Humanmedizin zu verweisen. Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin untersucht in seinem Teilgutachten die Auswirkungen des Vorhabens durch Lärm, Erschütterungen und Luftschadstoffe in der Bau- und Betriebsphase auf das Leben und die Gesundheit der Menschen. Er gelangt zu dem eindeutigen Ergebnis, dass bei Einhaltung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen das Leben und die Gesundheit der Menschen durch das Vorhaben nicht gefährdet werden.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten ist weiters zu entnehmen, dass durch das Vorhaben weder das Eigentum noch sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährdet wer-

den. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass § 75 Abs. 1 GewO 1994 – dem das UVP-G 2000 diesbezüglich nachgebildet ist – explizit klarstellt, dass unter einer Gefährdung des Eigentums nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums zu verstehen ist. Das UVP-G 2000 und die GewO 1994 schützen das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist, nicht hingegen bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes (vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 24. Juni 2009, Zl. 2007/05/0171, mwN).

Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

Zu § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000:

Aus dem UVG geht hervor, dass die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter durch die Wahl der Trasse und ein umfangreiches Maßnahmenpaket möglichst gering gehalten wird, wobei im gegenständlichen UVP-Verfahren der Begriff der Immissionen weit gefasst wurde und sich nicht nur auf Luftschadstoffe beschränkt, sondern alle Einwirkungen der Vorhabens durch sonstige Immissionen (z.B. Lärm, Erschütterungen, Einleitungen von Flüssigkeiten etc.) umfasst. Weiters konnte auf Basis der fachlichen Ausführungen der Sachverständigen, insbesondere jener für die Bereiche „Pflanzen, Tiere, Lebensräume“, „Boden und Landwirtschaft“, „Forstwirtschaft“, „Wildökologie und Jagd“, „Gewässerökologie, Fischerei“, „Luftschadstoffe und Klima“, „Oberflächengewässer“ sowie „Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser“ geschlossen werden, dass es zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen. Eine bleibende Schädigung des Bodens, der Luft, des Tier- und Pflanzenbestandes oder des Zustandes der Gewässer wurde von allen Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche ausgeschlossen.

Das Genehmigungskriterium des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000 liegt somit vor.

Zu § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000:

Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergibt sich, dass eine unzumutbare Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 GewO 1994 nicht vorliegt. Diesbezüglich ist vor allem auf das Teilgutachten Humanmedizin zu verweisen, in welchem die Auswirkungen des Vorhabens durch Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen auf die Menschen untersucht wurden. Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin konnte in seinem Gutachten ausschließen, dass es durch das Vorhaben zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen kommt.

Im Umweltverträglichkeitsgutachten wurde auch die Frage untersucht, ob es durch vom Vorhaben ausgehende Einwirkungen auf bestehende Erholungsgebiete oder Freizeitanlagen zu unzumutbaren Belästigungen kommt. Die Sachverständigen für die Fachbereiche „Raumplanung, Erholung, Ortsbild, Sachgüter“ sowie „Humanmedizin“ konnten diesbezüglich keine unzumutbaren Belästigungen durch Lärm, Erschütterungen und Luftschadstoffe feststellen.

Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000 ist somit gegeben.

Im Übrigen ist festzuhalten, dass gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000 auch dann als erfüllt gilt, wenn bei Straßenbauvorhaben im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden und wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann.

Der SV für das Fachgebiet Lärm konnte in seinem Gutachten bestätigen, dass bei projektspezifischer Realisierung des Vorhabens ein wesentlich größerer Teil der Nachbarn dauerhaft entlastet als vergleichsweise Nachbarn durch das Vorhaben und den dadurch bedingten induzierten zusätzlichen Verkehr in Teilbereichen belastet werden. Auch der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima hielt fest, dass durch das Vorhaben ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn dauerhaft entlastet wird als Nachbarn durch das Vorhaben neu belastet werden, da die Schadstoffemissionen von den Siedlungen an der B 319/B 65 überwiegend in Freilandbereiche verlagert werden. Schließlich bestätigte auch der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin, dass in Bezug auf Lärm und Luftschadstoffe durch das Vorhaben ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn deutlich entlastet wird als Nachbarn durch das Vorhaben neu belastet werden. Da insbesondere umfassende Lärmschutzmaßnahmen und Maßnahmen zum Schutz vor Luftschadstoffen im Projekt vorgesehen sind bzw. von der ho. Behörde auf Vorschlag der Sachverständigen zusätzlich vorgeschrieben werden, ist davon auszugehen, dass die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000 läge somit auch dann vor, wenn einzelne Nachbar durch das Vorhaben unzumutbar belästigt würden.

Zu § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000:

Im TGA Boden und Landwirtschaft, Abfallwirtschaft wird ausgeführt, dass im Projekt Angaben vorhanden sind, welche Abfälle voraussichtlich anfallen und ob diese verwertet oder entsorgt werden sollen. Die maßgeblichen Massen betreffen Bodenaushub und Tunnelausbruch. Welche Anteile davon wiederverwertet werden können und welche wo und in welchem Ausmaß wiederverwendet werden sollen, ist im Einreichprojekt beschrieben. Die temporär genutzten Flächen werden rekultiviert und stehen nach Rekultivierung wieder für die vorhergehende Nutzungsart (z.B. Landwirtschaft, Wald) zur Verfügung. Abzogener Humus wird fachgerecht wieder aufgebracht. Der Sachverständige für das Fachgebiet Boden und Landwirtschaft, Abfallwirtschaft bestätigt schließlich in seinem Teilgutachten, dass Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, wenn dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt werden.

Es ist somit auch die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 erfüllt.

Gemäß § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 sind die Ergebnisse der UVP (insbesondere UVE, UVG, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

Den Vorgaben des § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 hat die ho. Behörde dadurch entsprochen, dass zunächst die Darstellungen in der Umweltverträglichkeitserklärung von den Sachverständigen der Behörde geprüft wurden und danach der Projektwerberin ein entsprechender Verbesserungsauftrag erteilt wurde. Nach Erfüllung des Verbesserungsauftrages wurden die Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Sämtliche im Rahmen des Auflageverfahrens bei der Behörde eingelangten Einwendungen und Stellungnahmen wurden von den Sachverständigen in den Stellungnahmenbänden zum Umweltverträglichkeitsgutachten beantwortet. Die Stellungnahmen und Einwendungen sind bei der Erstellung der Teilgutachten bzw. des Umweltverträglichkeitsgutachtens in die fachliche Beurteilung der Sachverständigen eingeflossen und wurden gegebenenfalls in Form von Maßnahmenvorschreibungen berücksichtigt. Im Rahmen der fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und Einwendungen ergaben sich keine Gründe, die – bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen – einer Realisierung des Vorhabens entgegenstehen. In der mündlichen Verhandlung und im weiteren Ermittlungsverfahren sind die Sachverständigen der ho. Behörde ebenfalls auf alle Vorbringen der Verfahrensbeteiligten in fachlicher Hinsicht eingegangen, wobei eine Änderung des im Umweltverträglichkeitsgutachten enthaltenen Maßnahmenkataloges erfolgte. Die Behörde hat sich schließlich mit allen nach der mündlichen Verhandlung eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen auseinandergesetzt und diese bei ihrer Entscheidung berücksichtigt.

Die von den SV vorgeschlagenen Maßnahmen werden, soweit deren Umsetzung in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie fällt, als Auflagen und Vorschriften in den Bescheid übernommen. Dadurch wird sichergestellt, dass der gegenständliche Bescheid zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beiträgt.

Die von der Behörde gemäß § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 vorgenommene Gesamtbewertung hat ergeben, dass kein Abweisungsgrund gemäß dieser Gesetzesbestimmung gegeben ist. Bei der Gesamtbewertung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ergaben sich damit unter Berücksichtigung insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung, der UVP-Teilgutachten und des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie der fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen – bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen – keine schwerwiegenden Umweltbelastungen, die einer Realisierung des in der UVE dargestellten bzw. geplanten Straßenbauvorhabens entgegenstehen. Da das Umweltverträglichkeitsgutachten ergeben hat, dass unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und im Einreichprojekt enthaltenen und die von den Sachverständigen zusätzlich als unbedingt erforderlich erachteten Maßnahmen in den der Umweltver-

träglichkeitsprüfung nachfolgenden Genehmigungsverfahren berücksichtigt bzw. bei der Detailplanung, Errichtung und Erhaltung des Vorhabens durchgeführt werden, im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes gegeben ist, konnte die gegenständliche Genehmigung erteilt werden.

Angemerkt wird, dass im Spruchpunkt III. ausschließlich jene Maßnahmen des Umweltverträglichkeitsgutachtens bzw. jene im Rahmen der mündlichen Verhandlung und des weiteren Verfahrens geänderten Maßnahmen als Nebenbestimmungen aufgenommen worden sind, deren Umsetzung in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 fällt. Diese Maßnahmen des Umweltverträglichkeitsgutachtens in der Fassung der mündlichen Verhandlung und des weiteren Ermittlungsverfahrens wurden als Nebenbestimmungen in den Spruch des gegenständlichen Bescheides aufgenommen; die Maßnahme Nr.1 wurde – auch im Hinblick auf die gemäß § 24h Abs. 5 UVP-G 2000 durchzuführende Nachkontrolle – um die Vorlage eines Abschlussberichtes betreffend die Maßnahmenumsetzung ergänzt.

XV.2. Bestimmung des Straßenverlaufes nach dem BStG 1971 und Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen des IG-L

Die maßgeblichen Bestimmungen des BStG 1971, BGBl. Nr. 286, idF BGBl. I Nr. 96/2013, lauten (auszugsweise):

„Bestimmung des Straßenverlaufes, Ausbau und Auflassung von Straßenteilen

§ 4. (1) *Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, die Umweltverträglichkeit und die Erfordernisse des Verkehrs, darüber hinaus die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs. 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse, im Falle eines Ausbaues durch Beschreibung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch Bescheid zu bestimmen. Hiezu können im Bescheid die erforderlichen Auflagen, Bedingungen und Befristungen vorgeschrieben werden. Dieser Bescheid hat dingliche Wirkung und tritt außer Kraft, wenn nicht binnen 10 Jahren ab Rechtskraft mit wesentlichen Baumaßnahmen zur Errichtung begonnen wurde. Wenn dies zweckmäßig erscheint, kann die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens über Antrag in Abschnitten genehmigt werden.*

...

(5) Vor Erlassung eines Bescheides nach Abs. 1 sind ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige Veröffentlichung im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und in einer im betreffenden Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie durch Anschlag an den Amtstafeln des Gemeindeamtes (Rathauses) der berührten Gemeinden kundzumachen. Innerhalb dieser Auflagefrist

kann jedermann schriftlich eine Stellungnahme und können Nachbarn (§ 7a) schriftlich Einwendungen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einbringen.

...

II. Planung, Bau und Erhaltung

Grundsätze und objektiver Nachbarschutz

§ 7. (1) Die Bundesstraßen sind derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, dass sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenutzern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützlich sind; hiebei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen.

...

(3) Bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen ist vorzusehen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden. Für die Beurteilung von Beeinträchtigungen ist die Widmung im Zeitpunkt der Kenntnisnahme der Gemeinde von den Planungsabsichten des Bundes bei der öffentlichen Auflage eines Bundesstraßenplanungsgebiets (§ 14) oder, falls ein solches nicht aufgelegt wurde, bei der öffentlichen Auflage des Bundesstraßenbauvorhabens (§ 4) heranzuziehen. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen sind nur zu ergreifen, wenn dies im Verhältnis zum Erfolg mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden kann.

...

Subjektiver Nachbarschutz

§ 7a. (1) Eine Bestimmung des Straßenverlaufes nach § 4 Abs. 1 ist nur zulässig, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird,

- a) dass das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet werden und
- b) dass das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

...

Bundesstraßenbaugebiet

§ 15. (1) Nach Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) dürfen auf den von der künftigen Straßentrasse betroffenen Grundstücksteilen (Bundesstraßenbaugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. § 14 Abs. 3 und Abs. 4 gelten sinngemäß.

(2) Als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 sind alle jene anzusehen, die in einem Geländestreifen um die künftige Straßenachse liegen, dessen Breite in einer Verordnung oder einen Bescheid gemäß § 4 Abs. 1 entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegt wird und bei Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen insgesamt 150 m, bei Kollektorfahrbahnen, zweiten Richtungsfahrbahnen, Zu- und Abfahrtstraßen und Rampen von Bundesstraßen insgesamt 75 m nicht überschreiten darf.

(3) Nach Ablauf von 3 Jahren nach In-Kraft-Treten einer Verordnung oder Rechtskraft des Bescheides über die Erklärung zum Bundesstraßenbaugebiet haben die betroffenen Liegenschaftseigentümer bzw. allfällige Bergbauberechtigte Anspruch auf Einlösung der bezüglichen Grundstücksteile durch den Bund (Bundesstraßenverwaltung), sofern ihnen eine Ausnahmegewilligung nach Abs. 1, letzter Satz verweigert wurde. Die Bestimmungen der §§ 17 ff finden sinngemäß Anwendung.

(4) Mit dem Bau und dem Wirksamwerden der Bestimmung des § 21 treten die mit der Erklärung zum Bundesstraßenbaugebiet verbundenen Rechtsfolgen außer Kraft.

...

VI. Behörden und Rechtsschutz

Behörden

§ 32. *Behörden im Sinne dieses Bundesgesetzes sind*

1. ...
2. *der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Erlassung von Verordnungen und Bescheiden, die ihm nach diesem Bundesgesetz vorbehalten sind.*“

Die zitierten Bestimmungen des BStG 1971 sehen zusammengefasst vor, dass der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) den Straßenverlauf einer Bundesstraße im Rahmen der Verzeichnisse des BStG 1971 durch Festlegung der Straßenachse auf Grundlage eines konkreten Projektes durch Bescheid zu bestimmen hat.

Gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 hat die Behörde bei ihrer Entscheidung auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a BStG 1971, auf die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, die Umweltverträglichkeit, die Erfordernisse des Straßenverkehrs und die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sowie auf die Ergebnisse der Anhörung Bedacht zu nehmen.

Beurteilungsmaßstäbe sind gemäß § 7 Abs. 1 BStG 1971 die gefahrlose Benutzbarkeit der Bundesstraße unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände und die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie die Umweltverträglichkeit.

Gemäß § 7 Abs. 3 BStG 1971 ist bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen vorzusehen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden.

In der Entscheidung der Behörde ist auch der Schutz der Nachbarn im Sinne der Bestimmung des § 7a BStG 1971 zu berücksichtigen, wonach eine Bestimmung des Straßenverlaufes nach § 4 Abs. 1 leg. cit. nur zulässig ist, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird, dass einerseits das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet und andererseits das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

Das Vorliegen dieser Kriterien wurde im Rahmen des Ermittlungsverfahrens geprüft.

Zur Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit wird auf die Ausführungen im Begründungspunkt XV.1. dieses Bescheides (Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000) verwiesen. Das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben wurde einem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren nach den entsprechenden Bestimmungen des UVP-G 2000 unterzogen und für umweltverträglich befunden. Auch hinsichtlich des Schutzes der Nachbarn kann auf das positive Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung verwiesen werden. Das diesbezügliche Ermittlungsverfahren ergab, dass – bei Vorschreibung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen – weder das Leben

und die Gesundheit der Nachbarn noch das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

Zu den Kriterien der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Bedachtnahme auf die Erfordernisse des Verkehrs und auf die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges hält der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr in seinem Teilgutachten fest, dass diese Kriterien bei projektsgemäßer Ausführung und bei Einhaltung der von gutachterlicher Seite für erforderlich gehaltenen zusätzlichen Auflagen erfüllt sind. Vor diesem Hintergrund gelangt die ho. Behörde zu der Überzeugung, dass das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben auf die Erfordernisse des Straßenverkehrs und die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges ausreichend Bedacht nimmt, die gefahrlose Benutzbarkeit der zu errichtenden Bundesstraße gegeben ist und das Vorhaben den einschlägigen Kriterien der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs entspricht.

Weiters hat die erkennende Behörde, wie bereits oben anhand der Rechtslage dargestellt, auf die Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens Bedacht zu nehmen. In den in diesem Zusammenhang relevanten fachlichen Stellungnahmen der Fachabteilung IV/ST1 des ho. Bundesministeriums wurde die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens auch unter Berücksichtigung der von den Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten als zusätzlich erforderlich erachteten Maßnahmen und der im Rahmen der mündlichen Verhandlung und des Parteiengehörs abgeänderten Maßnahmen bestätigt.

Auf Grund dieser Ausführungen gelangt die ho. Behörde zu dem Ergebnis, dass die Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Bauvorhabens gegeben ist.

Im Rahmen des Verfahrens nach dem BStG 1971 ist weiters zu prüfen, ob das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben die Genehmigungsvoraussetzungen des Immissionsschutzgesetzes Luft erfüllt.

§ 20 des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997, idF. BGBl. I Nr. 77/2010, lautet (auszugsweise):

„Genehmigungsvoraussetzungen

§ 20. (1) Anlagen, die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften des Bundes einer Genehmigungspflicht unterliegen, und der Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes bedürfen keiner gesonderten luftreinhalterrechtlichen Genehmigung und es gelten die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 als zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen.

(2) Emissionen von Luftschadstoffen sind nach dem Stand der Technik (§ 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002) zu begrenzen.

(3) Sofern in dem Gebiet, in dem eine neue Anlage oder eine emissionserhöhende Anlagenerweiterung oder ein Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes genehmigt werden soll, bereits mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM_{10} gemäß Anlage 1a oder eine Überschreitung des um $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erhöhten Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,

- des Jahresmittelwertes für PM_{10} gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für $PM_{2,5}$ gemäß Anlage 1b,
- eines in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 festgelegten Immissionsgrenzwertes,
- des Halbstundenmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Tagesmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Halbstundenmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Grenzwertes für Blei in PM_{10} gemäß Anlage 1a oder
- eines Grenzwertes gemäß Anlage 5b

vorliegt oder durch die Genehmigung zu erwarten ist, ist die Genehmigung nur dann zu erteilen, wenn

1. die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten oder
2. der zusätzliche Beitrag durch emissionsbegrenzende Auflagen im technisch möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß beschränkt wird und die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch Maßnahmen zur Senkung der Immissionsbelastung, insbesondere auf Grund eines Programms gemäß § 9a oder eines Maßnahmenkatalogs gemäß § 10 dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 34/2003, ausreichend kompensiert werden, so dass in einem realistischen Szenario langfristig keine weiteren Überschreitungen der in diesem Absatz angeführten Werte anzunehmen sind, sobald diese Maßnahmen wirksam geworden sind.

...“

Anlage 1a des IG-L lautet (auszugsweise):

„Anlage 1a: Immissionsgrenzwerte

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit in ganz Österreich gelten die Werte in nachfolgender Tabelle:

Konzentrationswerte in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (ausgenommen CO: angegeben in mg/m^3)

Luftschadstoff	HMW	MW8	TMW	JMW
Schwefeldioxid	200 *)		120	
...				
Stickstoffdioxid	200			30 **)
...				
PM_{10}			50 ***)	40
Blei in PM_{10}				0,5
...				

*) Drei Halbstundenmittelwerte pro Tag, jedoch maximal 48 Halbstundenmittelwerte pro Kalenderjahr bis zu einer Konzentration von $350 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gelten nicht als Überschreitung.

***) Der Immissionsgrenzwert von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ist ab 1. Jänner 2012 einzuhalten. Die Toleranzmarge beträgt $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und wird am 1. Jänner jedes Jahres bis 1. Jänner 2005 um $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ verringert. Die Toleranzmarge von $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2009. Die Toleranzmarge von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2010. Im Jahr 2012 ist eine Evaluierung der Wirkung der Toleranzmarge für

die Jahre 2010 und 2011 durchzuführen. Auf Grundlage dieser Evaluierung hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend gegebenenfalls den Entfall der Toleranzmarge mit Verordnung anzuordnen.

***) Pro Kalenderjahr ist die folgende Zahl von Überschreitungen zulässig: ab In-Kraft-Treten des Gesetzes bis 2004: 35; von 2005 bis 2009: 30; ab 2010: 25.“

Anlage 1b des IG-L lautet:

„Anlage 1b: Immissionsgrenzwert für PM_{2,5} zu § 3 Abs. 1

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration von PM_{2,5} gilt der Wert von 25 µg/m³ als Mittelwert während eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert). Der Immissionsgrenzwert von 25 µg/m³ ist ab dem 1. Jänner 2015 einzuhalten. Die Toleranzmarge von 20% für diesen Grenzwert wird ausgehend vom 11. Juni 2008 am folgenden 1. Jänner und danach alle 12 Monate um einen jährlich gleichen Prozentsatz bis auf 0% am 1. Jänner 2015 reduziert.“

Anlage 5b des IG-L lautet:

„Anlage 5b

Zielwerte für Arsen, Kadmium, Nickel und Benzo(a)pyren

Schadstoff	Zielwert ⁽¹⁾
Arsen	6 ng/m ³
Kadmium	5 ng/m ³
Nickel	20 ng/m ³
Benzo(a)pyren	1 ng/m ³

(1) Gesamtgehalt in der PM₁₀-Fraktion als Durchschnitt eines Kalenderjahres

Die Zielwerte gemäß Anlage 5b dürfen ab dem 31. Dezember 2012 nicht mehr überschritten werden. Ab diesem Zeitpunkt gelten die Zielwerte als Grenzwerte.“

Auf Grund des § 3 Abs. 5 IG-L wurde die Verordnung über Immissionsgrenzwerte und Immissionszielwerte zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation, BGBl. II Nr. 298/2001, erlassen. Diese Verordnung lautet:

„§ 1. Stickstoffoxide im Sinne dieser Verordnung sind die Summe von Stickstoffmonoxid und Stickstoffdioxid, ermittelt durch die Addition als Teile auf eine Milliarde Teile und ausgedrückt als Stickstoffdioxid in µg/m³.

§ 2. Zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation werden folgende Immissionsgrenzwerte festgelegt:

1. 20 µg Schwefeldioxid/m³ für das Kalenderjahr und das Winterhalbjahr (1. Oktober bis 31. März);
2. 30 µg Stickstoffoxide/m³ für das Kalenderjahr.

§ 3. Zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation werden folgende Zielwerte festgelegt:

- 1. 50 µg Schwefeldioxid/m³ als Tagesmittelwert;*
- 2. 80 µg Stickstoffdioxid/m³ als Tagesmittelwert.“*

Gemäß § 20 Abs. 1 IG-L bedarf der Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes keiner gesonderten luftreinhalterechlichen Genehmigung, es gelten jedoch die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 leg. cit. als zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen.

Hinsichtlich der Genehmigungsvoraussetzung des § 20 Abs. 2 IG-L kann auf die Ausführungen zum Genehmigungskriterium des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 unter Punkt XV.1. verwiesen werden, da der in § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 verwendete Begriff „Schadstoffe“ auch Luftschadstoffe im Sinne des IG-L umfasst.

Was die Genehmigungsvoraussetzung des § 20 Abs. 3 IG-L anlangt, so hat sich der Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima in seinem Teilgutachten vom Juni 2009 sowie in seiner Ergänzung zum Teilgutachten vom März 2011 umfassend mit den Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens in Bezug auf die von dieser Bestimmung erfassten Luftschadstoffe auseinander gesetzt. Demnach wird es durch das Vorhaben zu keinen Grenzwertüberschreitungen bzw. dort, wo es auf Grund der Vorbelastung Grenzwertüberschreitungen gibt, zu keinen relevanten Zusatzbelastungen kommen.

Es kann somit festgehalten werden, dass die Genehmigungsvoraussetzung des § 20 Abs. 3 IG-L für das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben als erfüllt anzusehen ist.

Die ho. Behörde kommt daher – auch unter Berücksichtigung der im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen – zu dem Schluss, dass das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben die Voraussetzungen des § 4 iVm den §§ 7 und 7a BStG 1971 sowie die zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 IG-L erfüllt.

Gemäß § 15 Abs. 1 BStG 1971 dürfen nach Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1 leg. cit.) auf den von der künftigen Straßentrasse betroffenen Grundstücksteilen (Bundesstraßenbaugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden, wobei ein Entschädigungsanspruch hieraus nicht abgeleitet werden kann.

Nach § 15 Abs. 2 BStG 1971 sind als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 alle jene anzusehen, die in einem Geländestreifen um die künftige Straßenachse liegen, dessen Breite in einer Verordnung oder in einem Bescheid gemäß § 4 Abs. 1 leg. cit. den örtlichen Verhältnissen entsprechend festgelegt wird und bei Bundesstraßen insgesamt 150 m und bei Rampen von Bundesstraßen 75 m nicht überschreiten darf.

Die Grenzen des Bundesstraßenbaugesbietes, die sich aus dem bereits oben genannten Trassenplan ergeben, wurden gemäß § 15 Abs. 2 BStG 1971 den örtlichen Verhältnissen entsprechend um die künftige Achse der Bundesstraße mit einem Geländestreifen von 150 m bzw. um die künftigen Achsen der Rampen mit einem Geländestreifen von 75 m festgelegt.

Abschließend wird angemerkt, dass das BStG 1971 während des gegenständlichen Verfahrens durch die Novellen BGBl. I Nr. 24/2010 und BGBl. I Nr. 62/2011 geändert wurde. Die erstgenannte Novelle hat keine Auswirkungen auf das gegenständliche Verfahren. Mit der zweiten Novelle wurden für Bundesstraßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind, Instrumente des Sicherheitsmanagements der Straßenverkehrsinfrastruktur, insbesondere das Straßenverkehrssicherheitsaudit, im BStG 1971 vorgesehen.

Gemäß § 5 Abs. 4 BStG 1971 bezieht sich das Straßenverkehrssicherheitsaudit ua auf das Einreichprojekt von Bundesstraßenbauvorhaben nach § 4 Abs. 1 BStG 1971. Nähere Regelungen über das Straßenverkehrssicherheitsaudit finden sich in der Verordnung über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur, BGBl. II Nr. 258/2011. Gemäß § 2 Abs. 5 Z 1 dieser Verordnung ist das Straßenverkehrssicherheitsaudit für die Projektphase „Einreichprojekt“ gemeinsam mit dem Einreichprojekt vorzulegen.

Die S 7 Fürstenfelder Schnellstraße ist Teil des transeuropäischen Straßennetzes, dennoch besteht für das gegenständliche Vorhaben auf Grund der Übergangsbestimmung des § 34 Abs. 8 Z 2 BStG 1971 keine Verpflichtung der Projektwerberin, ein Straßenverkehrssicherheitsaudit im Sinne des § 5 Abs. 1 Z 2 und Abs. 4 BStG 1971 iVm § 2 der Verordnung BGBl. II Nr. 258/2011 vorzulegen, da das gegenständliche Vorhaben bereits seit dem 16. Mai 2008 bei der ho. Behörde anhängig ist. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass das Einreichprojekt vom Kuratorium für Verkehrssicherheit und nast consulting GmbH einem Sicherheitsaudit unterzogen wurde (siehe Einlage 1.4.3 des Einreichprojekts).

XV.3. Genehmigung nach dem ForstG1975

Die maßgeblichen Bestimmungen des ForstG 1975, BGBl. Nr. 440, idF. BGBl. I Nr. 189/2013, lauten (auszugsweise):

„Rodung

§ 17. (1) Die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur (Rodung) ist verboten.

(2) Unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 1 kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht.

(3) Kann eine Bewilligung nach Abs. 2 nicht erteilt werden, kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt.

(4) Öffentliche Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des Abs. 3 sind insbesondere begründet in der umfassenden Landesverteidigung, im Eisenbahn-, Luft- oder öffentli-

chen Straßenverkehr, im Post- oder öffentlichen Fernmeldewesen, im Bergbau, im Wasserbau, in der Energiewirtschaft, in der Agrarstrukturverbesserung, im Siedlungswesen oder im Naturschutz.

(5) Bei der Beurteilung des öffentlichen Interesses im Sinne des Abs. 2 oder bei der Abwägung der öffentlichen Interessen im Sinne des Abs. 3 hat die Behörde insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Unter dieser Voraussetzung sind die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

...

Rodungsbewilligung; Vorschriften

§ 18. (1) Die Rodungsbewilligung ist erforderlichenfalls an Bedingungen, Fristen oder Auflagen zu binden, durch welche gewährleistet ist, dass die Walderhaltung über das bewilligte Ausmaß hinaus nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere sind danach

1. ein Zeitpunkt festzusetzen, zu dem die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck nicht erfüllt wurde,
2. die Gültigkeit der Bewilligung an die ausschließliche Verwendung der Fläche zum beantragten Zweck zu binden oder
3. Maßnahmen vorzuschreiben, die
 - a) zur Hintanhaltung nachteiliger Wirkungen für die umliegenden Wälder oder
 - b) zum Ausgleich des Verlustes der Wirkungen des Waldes (Ersatzleistung) geeignet sind.

(2) In der die Ersatzleistung betreffenden Vorschrift ist der Rodungswerber im Interesse der Wiederherstellung der durch die Rodung entfallenden Wirkungen des Waldes zur Aufforstung einer Nichtwaldfläche (Ersatzaufforstung) oder zu Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes zu verpflichten. Die Vorschrift kann auch dahin lauten, dass der Rodungswerber die Ersatzaufforstung oder die Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes auf Grundflächen eines anderen Grundeigentümers in der näheren Umgebung der Rodungsfläche auf Grund einer nachweisbar getroffenen Vereinbarung durchzuführen hat. Kann eine Vereinbarung zum Zeitpunkt der Erteilung der Rodungsbewilligung nicht nachgewiesen werden, ist die Vorschrift einer Ersatzleistung mit der Wirkung möglich, dass die bewilligte Rodung erst durchgeführt werden darf, wenn der Inhaber der Rodungsbewilligung die schriftliche Vereinbarung mit dem Grundeigentümer über die Durchführung der Ersatzleistung der Behörde nachgewiesen hat.

(3) Ist eine Vorschrift gemäß Abs. 2 nicht möglich oder nicht zumutbar, so hat der Rodungswerber einen Geldbetrag zu entrichten, der den Kosten der Neuaufforstung der Rodungsfläche, wäre sie aufzuforsten, entspricht. Der Geldbetrag ist von der Behörde unter sinnvoller Anwendung der Kostenbestimmungen der Verwaltungsverfahrensgesetze vorzuschreiben und einzuheben. Er bildet eine Einnahme des Bundes und ist für die Durchführung von Neubewaldungen oder zur rascheren Wiederherstellung der Wirkungen des Waldes (§ 6 Abs. 2) nach Katastrophenfällen zu verwenden.

(4) Geht aus dem Antrag hervor, dass der beabsichtigte Zweck der Rodung nicht von unbegrenzter Dauer sein soll, so ist im Bewilligungsbescheid die beantragte Verwendung ausdrücklich als vorübergehend zu erklären und entsprechend zu befristen (befristete Rodung). Ferner ist die Auflage zu erteilen, dass die befristete Rodungsfläche nach Ablauf der festgesetzten Frist wieder zu bewalden ist.

...

Rodungsverfahren

§ 19. (1) Zur Einbringung eines Antrags auf Rodungsbewilligung sind berechtigt:

1. der Waldeigentümer,
2. der an der zur Rodung beantragten Waldfläche dinglich oder obligatorisch Berechtigte in Ausübung seines Rechtes unter Nachweis der Zustimmung des Waldeigentümers,
3. die zur Wahrnehmung der öffentlichen Interessen im Sinne des § 17 Abs. 3 Zuständigen,
4. in den Fällen des § 20 Abs. 2 auch die Agrarbehörde,
5. in den Fällen von Rodungen für Anlagen zur Erzeugung, Fortleitung, Verteilung und Speicherung von Energieträgern die Unternehmen, die solche Anlagen betreiben, soweit zu ihren Gunsten enteignet werden kann oder Leitungsrechte begründet werden können, vorbehaltlich der Zustimmung des gemäß Z 3 Zuständigen,
6. in den Fällen von Rodungen für Eisenbahnzwecke die Inhaber von Konzessionen gemäß § 14 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, oder gemäß § 25 des Seilbahngesetzes 2003, BGBl. I Nr. 103.

...

(8) Wird auf Grund eines Antrags gemäß Abs. 1 Z 3, 5 oder 6 eine Rodungsbewilligung erteilt, so darf die Rodung erst durchgeführt werden, wenn derjenige, zu dessen Gunsten die Rodungsbewilligung erteilt worden ist, das Eigentumsrecht oder ein sonstiges dem Rodungszweck entsprechendes Verfügungsrecht an der zur Rodung bewilligten Waldfläche erworben hat.

...“

Gemäß § 19 Abs. 1 Z 3 ForstG 1975 sind zur Einbringung eines Antrages auf Rodungsbewilligung auch die zur Wahrnehmung der öffentlichen Interessen im Sinne des § 17 Abs. 3 leg. cit. Zuständigen berechtigt. Gemäß § 2 Abs. 1 ASFINAG-Gesetz ist der Unternehmensgegenstand der ASFINAG die Finanzierung, die Planung, der Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen. Da die Antragstellerin somit das öffentliche Interesse des öffentlichen Straßenverkehrs verfolgt, ist sie antragslegitimiert im Sinne des § 19 Abs. 1 Z 3 ForstG 1975.

Nach § 17 Abs. 1 ForstG 1975 ist die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als solche der Waldkultur (Rodung) grundsätzlich verboten.

Gemäß § 17 Abs. 2 ForstG 1975 kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht. Kann eine Rodungsbewilligung gemäß Abs. 2 leg. cit. nicht erteilt werden, weil ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung besteht, so kann die Behörde eine Rodungsbewilligung gemäß § 17 Abs. 3 Forstgesetz 1975 erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt. Ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung im Sinne des Abs. 3 leg. cit. kann ua. im öffentlichen Straßenverkehr begründet sein.

Ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung ist dann als gegeben zu erachten, wenn es sich um Waldflächen handelt, denen mittlere oder hohe Schutzwirkung, mittlere oder hohe Wohlfahrtswirkung oder hohe Erholungswirkung gemäß Waldentwicklungsplan zukommt. Der Waldentwicklungsplan kann aber wegen seines groben Rasters bloß einen – wenn auch

wichtigen – Anhaltspunkt für die Bewertung des Einzelfalles im Gutachten liefern; er ist eine Planungsgrundlage. Von einem besonderen öffentlichen Interesse an der Walderhaltung ist auch dann auszugehen, wenn der Verlust der Wirkungen des zu rodenden Waldes so hoch eingestuft wird, dass Ausgleichsmaßnahmen unbedingt erforderlich erscheinen (vgl. *Braunwenz/Kind/Reindl*, Forstgesetz 1975, 3. Auflage, Anm. 4 zu § 17).

Laut forsttechnischem Gutachten sind in den Waldentwicklungsplänen (WEP) für die Forstbezirke Hartberg - Fürstenfeld sowie das südliche Burgenland im Untersuchungsraum folgende Waldfunktionen ausgewiesen:

Die Waldbestände im Trassenbereich weisen eine unterschiedlich hohe Wertigkeit der Schutzfunktion auf.

Die großen zusammenhängenden Waldbestände (z.B. Edelseewald, Commendewald, Rudersdorfer und Dobersdorfer Wald), in denen auch der Großteil der Rodeflächen anfällt, sind im WEP größtenteils mit einer geringen Wertigkeit der Schutzfunktion ausgewiesen.

Eine mittlere Wertigkeit der Schutzfunktion liegt bei den Waldbeständen im Tal der Feistritz und einiger Zubringer vor, so auch im Bereich des Knotens A 2/S 7, weiters bei den ins Feistritztal reichenden Waldflächen des Schröttenwaldes sowie eines Teils des Commendewaldes bei Speltenbach.

Eine hohe Wertigkeit der Schutzfunktion wurde im WEP für alle Waldbestände im Lafnitztal festgelegt (Schutz vor Erosionen durch Wind und Wasser). Kleinflächige Rodungen in diesen Beständen sind im Wesentlichen im Bereich der gewässernahen Wälder an der Lafnitz- und an der Lahnbachquerung erforderlich.

Die Waldbestände im Trassenbereich weisen eine unterschiedlich hohe Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion (Wirkungen des Waldes auf Wasserhaushalt, Klima und Luftqualität) auf.

Die großen zusammenhängenden Waldbestände (z.B. Edelseewald, Commendewald, Rudersdorfer und Dobersdorfer Wald), in denen auch der Großteil der Rodeflächen anfällt, sind im WEP größtenteils mit einer geringen Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion ausgewiesen.

Eine hohe Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion liegt bei den Waldbeständen im Tal der Feistritz und einiger Zubringer vor, so auch im Bereich des Knotens A 2/S 7, weiters bei den ins Feistritztal reichenden Waldflächen des Schröttenwaldes sowie eines Teils des Commendewaldes bei Speltenbach und für Waldbestände im Lafnitztal.

Die Waldflächen im Untersuchungsraum weisen größtenteils eine geringe Wertigkeit der Erholungsfunktion auf, nur im Bereich des Ledergassler Waldes eine mittlere Wertigkeit.

Der forsttechnische Sachverständige hat die Ausweisungen der Waldfunktionen im WEP vor Ort durch eigene Erhebungen überprüft und im Wesentlichen bestätigt. Die hohe Wohlfahrtswirkung in den Talräumen ist laut Sachverständigem in der geringen Bewaldung, der hohen Bedeutung

des Waldes für den Klimaausgleich in einer walдарmen näheren Umgebung und der Reinigung des Wassers (grundwassernahe Bestände) begründet. Abweichend von den Ausweisungen im WEP wird auch für alle Wälder im Lafnitztal von einer hohen Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion ausgegangen. Die hohe Schutzwirkung im Lafnitztal gründet sich auf den Schutz vor den abtragenden Kräften des Wassers im Hochwasserfall. Die mittlere Wertigkeit der Erholungsfunktion im Bereich Ledergassler Wald ist in der häufigen Frequentierung des Waldes durch Erholungssuchende aus dem nahen Fürstenfeld begründet.

Der forsttechnische Sachverständige gelangt in seinem Gutachten schlüssig und nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass die größeren zusammenhängenden Waldflächen im Hügel- und Terrassenland im Untersuchungsraum (vom Projekt betroffen: Edelseewald, Commendewald und Rudersdorfer Wald) im WEP mit einer geringen Wertigkeit der überwirtschaftlichen Waldfunktionen (Wertziffer 111) ausgewiesen sind. Insgesamt 77,10 ha Rodeflächen (bzw. 88% der gesamten Rodefläche für die S 7 West) fallen in Wäldern mit einer geringen Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen an.

Hinsichtlich der Wälder in den Talräumen der Feistritz und der Lafnitz gelangt der forsttechnische Sachverständige zu dem Ergebnis, dass diese allesamt mit einer hohen Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen (meist hohe Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion, im Lafnitztal auch eine hohe Wertigkeit der Schutzfunktion) ausgewiesen sind. In Wäldern mit hoher Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen (Ledergassler Wald, Lafnitztal) fallen ca. 6,73 ha dauernde und 3,60 ha befristete Rodungen an, wovon der Großteil den Ledergassler Wald betrifft.

Der forsttechnische Sachverständige sieht es als unbedingt erforderlich an, dass zur Wiederherstellung der durch die dauernde Rodung im Gesamtausmaß von 46,27 ha entfallenden Wirkungen des Waldes Ersatzmaßnahmen im Mindestausmaß von 46,27 ha vorzunehmen sind. Da der Sachverständige den Verlust der Wirkungen der zu rodenden Waldflächen insgesamt so hoch einstuft, dass Ersatzmaßnahmen in Bezug auf sämtliche dauernden Rodeflächen unbedingt erforderlich sind, geht die ho. Behörde davon aus, dass ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung aller zur Rodung beantragten Waldflächen besteht. Eine Anwendung des § 17 Abs. 2 ForstG 1975 scheidet somit aus. Es kommt nur die Bewilligung der Rodung nach § 17 Abs. 3 ForstG 1975 in Betracht.

Mit der Projektänderung 001 Amphibiengewässer wurden zusätzliche dauernde Rodungen im Ausmaß von 1.600m² und befristete Rodungen im Ausmaß von 4.980m² beantragt. Der forsttechnische Sachverständige stellte im Forsttechnischen Gutachten zur Projektänderung 001 Amphibiengewässer vom April 2012 fest, dass der Bereich der Rodeflächen – mit Ausnahme des Bereichs für die Anlage des Amphibiengewässers GRW105, welches im WEP mit 231 und damit einer hohen Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion, einer mittleren Wertigkeit der Schutzfunktion und einer geringen Wertigkeit der Erholungsfunktion bewertet wurde – im WEP mit 111 bewertet wurde. Es wurden jedoch bereits von der Projektwerberin Ersatzmaßnahmen in Form von waldverbessernden Maßnahmen als Ausgleich der zusätzlichen dauernden Rodungen vorgesehen.

Mit der Projektänderung 002 wurden dauernde Rodungen im Ausmaß von insgesamt 18.855m² beantragt, wobei diese Änderung auch eine Umwandlung von bisher als befristete Rodungen beantragte Flächen in dauernde Rodeflächen beinhaltet. Der Sachverständige hielt in seinem forsttechnischen Gutachten zur Projektänderung 002 vom März 2013 schlüssig und nachvollziehbar fest, dass Teile dieser Rodeflächen im WEP mit 231 (hohe Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion) bzw. 331 (hohe Wertigkeit der Schutz- und Wohlfahrtsfunktion) bewertet sind. Für die Rodeflächen im Bereich der Wirtschaftswälder des Edelseewaldes und des Commendawaldes bestätigte der forsttechnische Sachverständige die Bewertung mit 111. Da der Sachverständige jedoch den Verlust der Wirkungen der zu rodenden Waldflächen insgesamt so hoch einstuft, dass Ersatzmaßnahmen in Bezug auf sämtliche dauernden Rodeflächen im Ausmaß von 18.855m² erforderlich sind, geht die ho. Behörde auch hier davon aus, dass ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung aller zur Rodung beantragten Waldflächen besteht und daher nur eine Bewilligung nach § 17 Abs. 3 ForstG 1975 in Betracht kommt.

Das öffentliche Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Flächen ist durch die Aufnahme der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße als hochrangige Straßenverbindung in den Generalverkehrsplan Österreich und in das Verzeichnis 2 des BStG 1971 mit der Beschreibung „Knoten bei Riegersdorf (A 2) - Fürstenfeld - Staatsgrenze bei Heiligenkreuz“ sowie durch Einbeziehung der S 7 in das transeuropäische Straßennetz der EU dokumentiert. Die wesentlichsten Zielsetzungen des gegenständlichen Vorhabens sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Entlastung der Ortsdurchfahrten, die Entlastung des Bestandes entlang der B 319/B 65 vom Durchzugsverkehr und damit die Erhöhung der Lebensqualität der anrainenden Bevölkerung sowie die Setzung von Impulsen zur weiteren Attraktivierung des Wirtschaftsstandortes Südost-Steiermark/Süd-Burgenland. Ein öffentliches Interesse am Rodungszweck im Sinne des § 17 Abs. 4 ForstG 1975, begründet im öffentlichen Straßenverkehr, liegt somit vor.

Es ist daher eine Interessenabwägung gemäß § 17 Abs. 3 ForstG 1975 vorzunehmen. Bei dieser ist gemäß § 17 Abs. 5 leg. cit. insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen und sind unter dieser Voraussetzung die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

Nach Ansicht der ho. Behörde überwiegen die oben dargestellten öffentlichen Interessen am Straßenbau die öffentlichen Interessen an der Walderhaltung. Dabei war insbesondere zu berücksichtigen, dass der Gesetzgeber bereits durch die Aufnahme der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße in das Verzeichnis 2 des BStG 1971 den Bedarf und damit das öffentliche Interesse an der Verwirklichung dieses Vorhabens dokumentierte und dieses öffentliche Interesse durch die Bestimmung des Trassenverlaufes gemäß § 4 BStG 1971 (siehe Spruchpunkt I.2.) konkretisiert wurde. Dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens kommt somit ein besonders großes Gewicht zu. Weiters war zu berücksichtigen, dass von den beantragten Rodungen nur ein geringer Anteil in Wäldern mit hoher Wertigkeit anfallen, während der Großteil der Rodeflächen für die S 7 in Wäldern mit einer geringen Wertigkeit überwirtschafter Waldfunktionen gelegen sind.

Der forsttechnische Sachverständige hat schlüssig und nachvollziehbar dargelegt, dass die Auswirkungen der Rodungen auf die Waldfunktionen unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen als vertretbar anzusehen sind, wobei der Sachverständige bei dieser Einschätzung insbesondere auch auf die Waldausstattung in den betreffenden KG Bedacht genommen hat. Eine weitgehende Kompensation des durch dauernde Rodungen entstehenden Waldflächenverlustes wird dadurch erreicht, dass die Projektwerberin auf Grund der im Projekt vorgesehenen sowie der im Bescheid enthaltenen forstfachlichen Maßnahmen die dauernden Rodungen durch Ersatzaufforstungen und waldverbessernde Maßnahmen zu kompensieren hat. Der Sachverständige hat auch schlüssig und nachvollziehbar dargelegt, dass Auswirkungen auf benachbarte Waldbestände, die bei Rodungen durch mechanische Randschäden, Austrocknung und Sonneneinstrahlung sowie durch erhöhtes Windwurfisiko entstehen können, als vertretbar einzustufen sind. Durch die zusätzlichen Rodungen aufgrund der Änderungen 001 und 002 kam der forsttechnische SV zu keinem anderen Ergebnis.

Aufgrund der Ermittlungen im gegenständlichen Rodungsverfahren, insbesondere des forsttechnischen Gutachtens und der forsttechnischen Gutachten zu den Änderungen 001 und 002 sowie der Ausführungen des forsttechnischen Sachverständigen im Rahmen der mündlichen Verhandlung und seiner Stellungnahmen im Rahmen des weiteren Ermittlungsverfahrens gelangt die erkennende Behörde zur Überzeugung, dass die Rodung zum Zwecke der Errichtung und des Betriebes der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) - Dobersdorf, bewilligt werden kann, da hierfür ein öffentliches Interesse im Sinne des ForstG 1975 gegeben ist und die Interessenabwägung im Hinblick auf die Rodungsmaßnahmen zu dem Ergebnis führt, dass dem öffentlichen Interesse am Straßenverkehr der Vorrang gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung der beanspruchten Waldflächen einzuräumen ist. Durch die vorgeschriebenen Ersatzmaßnahmen, insbesondere die Durchführung von Ersatzaufforstungen und waldverbessernden Maßnahmen, wird dafür Sorge getragen, dass die durch die Rodung verloren gehenden und oben bereits genannten Funktionen des Waldes weitestgehend wiederhergestellt werden. Durch die weiteren Auflagen ist gewährleistet, dass die Walderhaltung über das bewilligte Ausmaß der Rodung hinaus nicht beeinträchtigt wird.

XV.4. Genehmigung nach dem Straßentunnel-Sicherheitsgesetz

§ 4 Abs. 1 bis 2 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz, BGBl. I. Nr. 54/2006 idF BGBl. I. Nr. 96/2013 lauten:

„Aufgaben des Tunnel-Managers

§ 4. (1) *Der Tunnel-Manager ist für jeden unter seine Zuständigkeit fallenden Tunnel in der Phase der Planung, des Baus und des Betriebs verantwortlich.*

(2) *Der Tunnel-Manager hat für jeden Tunnel einen von ihm namhaft gemachten und von der Tunnel-Verwaltungsbehörde gemäß § 3 Abs. 1 anerkannten Tunnel-Sicherheitsbeauftragten zu ernennen.*

.....“

§ 5 Abs. 1 bis 2 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz, BGBl. Nr. 54/2006 idF BGBl. I. Nr. 96/2013 lauten:

„Aufgaben des Tunnel-Sicherheitsbeauftragten, Anforderungen

§ 5. (1) Der Tunnel-Sicherheitsbeauftragte hat

1. die Koordinierung mit den Einsatzdiensten sicherzustellen und an der Ausarbeitung von Betriebsabläufen mitzuwirken,
2. an der Planung, Durchführung und Bewertung von Einsätzen im Ereignisfall mitzuwirken,
3. an der Ausgestaltung von Sicherheitsprogrammen und an der Festlegung von Spezifikationen für bauliche Einrichtungen, Ausstattung und Betrieb sowohl bei neuen Tunneln als auch in Bezug auf den Umbau bestehender Tunnel mitzuwirken,
4. sich zu vergewissern, dass das Betriebspersonal geschult wird und die Einsatzdienste mit den Besonderheiten des jeweiligen Tunnels vertraut gemacht werden, sowie an der Durchführung der periodischen Übungen gemäß § 6 mitzuwirken,
5. fachlichen Rat hinsichtlich der Abnahme baulicher Einrichtungen, der Ausstattung und des Betriebs von Tunneln zu erteilen,
6. sich zu vergewissern, dass die baulichen Einrichtungen und die Ausstattung von Tunneln instand gehalten und repariert werden,
7. Stellungnahmen gemäß § 7 Abs. 2, § 7a Abs. 4, § 8 Abs. 2 und § 10 Abs. 2 abzugeben und
8. an der Auswertung erheblicher Störungen oder Unfälle gemäß § 4 Abs. 7 und 8 mitzuwirken.

(2) Der Tunnel-Sicherheitsbeauftragte hat über die zur Erfüllung der in Abs. 1 genannten Aufgaben erforderliche Qualifikation in Bezug auf Ausbildung, Berufserfahrung, Kenntnisse und Fähigkeiten zu verfügen. Er muss in allen die Sicherheit von Straßentunneln betreffenden Fragen unabhängig und darf diesbezüglich an keine Weisungen gebunden sein.“

§ 7 Abs. 1 bis 2 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz, BGBl. Nr. 54/2006 idF BGBl. I. Nr. 96/2013 lauten:

„Genehmigung des Tunnel-Vorentwurfs

§ 7. (1) Vor Baubeginn eines Tunnels genehmigt die Tunnel-Verwaltungsbehörde über Antrag des Tunnel-Managers mit Bescheid den Tunnel-Vorentwurf, sofern die Anforderungen dieses Bundesgesetzes und des Standes der Technik erfüllt sind. Dieser Bescheid legt erforderlichenfalls Nebenbestimmungen fest.

(2) Dem Antrag sind jedenfalls beizugeben:

1. die Tunnel-Sicherheitsdokumentation gemäß § 11 für einen in Planung befindlichen Tunnel und
2. die Stellungnahme des Tunnel-Sicherheitsbeauftragten zum Tunnel-Vorentwurf.

.....“

§ 11 Abs. 1 bis 2 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz, BGBl. Nr. 54/2006 idF BGBl. I. Nr. 96/2013, lauten:

„Tunnel-Sicherheitsdokumentation

§ 11. (1) Die Tunnel-Sicherheitsdokumentation hat eine Beschreibung der vorbeugenden und sichernden Maßnahmen zu enthalten, die unter Berücksichtigung von Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderten Personen, der Art der Straße, der Gesamtauslegung

des Bauwerks, seiner Umgebung, der Art des Verkehrs und der Einsatzbedingungen der Einsatzdienste zur Sicherstellung der Sicherheit der Nutzer erforderlich sind.

(2) Für einen in Planung befindlichen Tunnel hat die Tunnel-Sicherheitsdokumentation insbesondere folgende Bestandteile zu umfassen:

1. eine Beschreibung des geplanten Bauwerks und seiner Zufahrten, zusammen mit den für das Verständnis des Entwurfs und der erwarteten Betriebsregelungen erforderlichen Plänen,

2. eine Verkehrsprognose unter Darlegung und Begründung der erwarteten Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Güter, gegebenenfalls zusammen mit der Tunnel-Risikoanalyse gemäß § 12,

3. eine spezifische Gefahrenanalyse, in der die beim Betrieb des Tunnels möglicherweise auftretenden Unfälle, die für die Sicherheit der Tunnelnutzer von Belang sind, sowie Art und Umfang ihrer möglichen Folgen beschrieben sind; in dieser Untersuchung sind auch Maßnahmen zur Verringerung der Wahrscheinlichkeit von Unfällen und ihrer Folgen zu beschreiben und zu belegen; und

4. die Sicherheitsbeurteilung durch einen auf dem Gebiet der Tunnelsicherheit spezialisierten Sachverständigen. Die Vorlage dieser Sicherheitsbeurteilung kann bei Verfahren gemäß den §§ 7, 7a, 8 und 10 entfallen, wenn die Tunnel-Verwaltungsbehörde diese Sicherheitsbeurteilung selbst beauftragt.

.....“

Dem Antrag wurden in Box 3 Tunnel-Vorentwürfe inklusive Tunnel-Sicherheitsdokumentationen und Stellungnahmen des Tunnel-Sicherheitsbeauftragten wie folgt beigegeben:

- Mappe 3.1: Tunnel-Vorentwurf 2008 Unterflurtrasse Speltenbach
- Mappe 3.2: Tunnel-Vorentwurf 2008 Tunnel Rudersdorf Teil 1
- Mappe 3.3: Tunnel-Vorentwurf 2008 Tunnel Rudersdorf Teil 2

Gemäß § 1 und § 7 Abs. 1 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz waren daher Verfahren für die Genehmigung der Tunnel-Vorentwürfe für die nachfolgend aufgelisteten Tunnel, mit jeweils einer Tunnellänge von mehr als 500 m, durchzuführen:

- Tunnel Speltenbach 984 m
- Tunnel Rudersdorf 2875.5 m

Der Tunnel-Sicherheitsbeauftragte Ing. Friedrich Michelitsch wurde mit Schreiben vom 27. November 2007 auf Grund der Namhaftmachung des Tunnel-Managers und vorgelegter Qualifikationsnachweise von der Tunnel-Verwaltungsbehörde anerkannt.

In seiner Stellungnahme vom 08. Mai 2008 stimmte der Sicherheitsbeauftragte den Tunnel-Vorentwürfen für den Tunnel Unterflurstrecke Speltenbach und Tunnel Rudersdorf zu.

Der Projektwerberin wurde mit Schreiben vom 23.9.2014 aufgetragen die Tunnel-Vorentwürfe für die Tunnel Speltenbach und Rudersdorf hinsichtlich des aktuellen Standes der Technik zu evaluieren bzw. gegebenenfalls anzupassen, da sich maßgebende Tunnelplanungs- bzw. Tunnelsicherheits-RVSen und somit der gemäß § 7 Abs. 1 STSG maßgebende Stand der Technik geändert hat.

Mit Mappe 7 legte die Projektwerberin eine Stellungnahme zur Aktualisierung STSG-relevanter Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) inkl. Beilagen vor.

Wie bereits in den Zusammenfassungen des Umweltverträglichkeitsgutachtens für die Fachbereiche „Tunnelsicherheit“ und „Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit“ und der Zusammenfassung der Sicherheitsbeurteilungen angeführt, kamen die Sachverständigen für die Fachbereiche „Tunnelsicherheit“ und „Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit“ zum Schluss, dass die Tunnel Speltenbach und Rudersdorf im Bereich des Vorhabens „S7 Fürstenfelder Schnellstrasse, Abschnitt West, Riegersdorf (A2) - Dobersdorf“ unter Berücksichtigung der in den Tunnel-Vorentwürfen und der UVE dargestellten, sowie dem Bericht 2014 der Projektwerberin "Stellungnahme zur Aktualisierung STSG-relevanter RVSen", der Sicherheitsbeurteilungen von 2009 sowie der vorliegenden Ergänzungen zu diesen und der in den Sicherheitsbeurteilungen samt Ergänzungen bezeichneten Maßnahmen insgesamt den Stand der Technik und die Anforderungen des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes erfüllen.

Die Maßnahmen des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der Sicherheitsbeurteilungen inklusive Ergänzungen für die Fachbereiche „Tunnelsicherheit“ und „Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit“ wurden von der Tunnel-Verwaltungsbehörde gewürdigt und übernommen, allenfalls, wo rechtlich geboten, hinsichtlich des Termins der Umsetzung der Auflagen und sprachlich klarer formuliert.

Weiters wurde in Maßnahme 6 des Teilgutachtens Nr. 17 die RVS 08.03.03 gestrichen, da diese Richtlinie von der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV) zurückgezogen wurde.

Der Sinn und Zweck der ursprünglichen Maßnahmen blieb trotz der oben angeführten Änderung bestehen. Zudem ist festzustellen, dass die Maßnahmen der Fachbereiche „Tunnelsicherheit“ und „Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit“ unbedingt erforderlich und zweckmäßig zur Erzielung des Standes der Technik sind.

Aufgrund der Ermittlungen in den gegenständlichen Verfahren für die Genehmigung der Tunnel-Vorentwürfe gelangt die Tunnel-Verwaltungsbehörde zur Überzeugung, dass bei Einhaltung der im Spruch genannten Nebenbestimmungen eine Konformität mit dem STSG und einschlägigen Richtlinien festgestellt werden kann.

Aufgrund der gegebenen Sach- und Rechtslage war daher spruchgemäß zu entscheiden und die Genehmigung der Tunnel-Vorentwürfe für folgende Tunnel zu erteilen:

- Tunnel Speltenbach 984 m
- Tunnel Rudersdorf 2875.5 m

XVI. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf das Einreichprojekt 2008 samt den ergänzenden Unterlagen und auf die von der ho. Behörde eingeholten Fachgutachten und Stellungnahmen. Die ho. Behörde hält das Umweltverträglichkeitsgutachten samt den TGA 1 bis 18, die Ergänzungen der Teilgutachten, das Forsttechnische Gutachten, die Sicherheitsbeurteilungen sowie die Stellungnahmen der Abt. IV/ST1 für vollständig, schlüssig und nachvollziehbar. Insbesondere wurden die Umweltauswirkungen ausreichend dargestellt und schlussendlich konnte festgestellt werden, dass durch das Vorhaben bei Vorschreibung der in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vorgesehenen unbedingt erforderlichen Maßnahmen keinerlei Gefährdungen, erhebliche Belastungen bzw. unzumutbare Belästigungen von den im UVP-G 2000 genannten Schutzgütern ausgelöst werden.

Zu allen beurteilungsrelevanten Themen wurden Gutachten bzw. gutachterliche Stellungnahmen eingeholt, welche die Grundlage für das Umweltverträglichkeitsgutachten bilden. Die Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen wurden von in den jeweiligen Fachgebieten einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung als Sachverständige in den jeweils einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beeidete Sachverständige eingetragen sind oder auch (in der Mehrzahl) wiederholt bei UVP-Verfahren – nicht nur bei Verfahren des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie– als Gutachter beigezogen wurden.

Die von der Behörde eingeholten Teilgutachten sind methodisch einwandfrei und entsprechen – sowohl formal als auch inhaltlich – den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die beigezogenen Sachverständigen gehen in ihren Gutachten auf die ihnen gestellten Fragestellungen ausführlich ein. In den einzelnen Gutachten wurden die Prüfmethode und das Prüfergebnis beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt es sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen der von der Behörde beigezogenen Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an Gutachten gestellt werden.

Die Art und Weise, wie die Beweise (insbesondere die Gutachten) von der Behörde erhoben wurden, entspricht damit den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Auch inhaltlich sind die Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen und Ergänzungen schlüssig und nachvollziehbar. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Den Gesetzen kann nicht erkannt werden. Sie sind daher der Entscheidung zu Grunde zu legen.

Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH kann ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht im Widerspruch stehendes Gutachten nur auf gleicher fachlicher Ebene durch ein gleichwertiges Gutachten oder durch fachlich fundierte Argumente tauglich bekämpft werden (VwGH 25.4.2003, 2001/12/0195 ua.). Nur Widersprüche zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen können auch ohne sachverständige Untermauerung aufgezeigt werden (VwGH 20.10.2005, 2005/07/0108; 02.06.2005, 2004/07/0039; 16.12.2004, 2003/07/0175).

Im gegenständlichen UVP-Verfahren wurde das Umweltverträglichkeitsgutachten vom externen UVP-Koordinator erstellt und es erfolgte bei der Erstellung des UVG eine fachliche Überprüfung der Teilgutachten durch den externen UVP-Koordinator und somit durch einen Gutachter.

Die TGA und das UVG selbst werden vor ihrer Veröffentlichung von internen UVP Koordinatorin im Hinblick auf ihre Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit überprüft. Die interne UVP-Koordinatorin ist stellvertretende Leiterin der Abt. IV/ST1, deren MitarbeiterInnen für die fachliche Koordination von UVP-Verfahren zuständig sind. Die interne UVP-Koordinatorin begleitet die Erstellung der Teilgutachten und des Umweltverträglichkeitsgutachtens durch Abhaltung von Sachverständigensitzungen. Es darf an dieser Stelle festgehalten werden, dass die MitarbeiterInnen der Abt. IV/ST1 fachkundig und vor allem durch ihre Mitarbeit in den Ausschüssen der FSV, wo durch Richtlinien der Stand der Technik bei Straßenprojekten festgelegt wird, für die Überprüfung der Gutachten geeignet sind.

In vergleichbarer Weise erfolgte im Verfahren die Erstellung der Unterlagen, die den Parteien im Rahmen des Parteiengehörs (wie insbesondere zu den Projektänderungen 001 und 002, sowie im Rahmen des Parteiengehörs zu den Ergebnissen des weiteren Ermittlungsverfahrens 2011, Februar 2014 sowie November 2014) zur Verfügung gestellt wurden.

Mit der von der Bürgerinitiative vorgelegten gutachterlichen Stellungnahme zu den Auswirkungen auf europarechtlich streng geschützte Tierarten von DI Unglaub vom September 2009 hat sich der Sachverständige für Tiere, Pflanzen, Lebensräume eingehend auseinandergesetzt (siehe dazu den Punkt V.2.11. des gegenständlichen Bescheides).

Der Sachverständige setzte sich mit der Kernaussage der gutachterlichen Stellungnahme, dass für das gegenständliche Vorhaben eine aus artenschutzrechtlicher Sicht eine Alternativenprüfung erforderlich sei eingehend auseinander und kam dabei zu dem nachvollziehbaren Schluss, dass unter Berücksichtigung der als ergänzend erforderlich erachteten Maßnahmen kein diesbezügliches Erfordernis gesehen wird.

Weiters legte die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S7“ im Laufe des Verfahrens mehrere Gutachten bzw. gutachterliche Stellungnahmen der Biologin Mag. Saskia Küng vor. Diesbezüglich ist festzuhalten, dass sich der UVP-Sachverständige für den Fachbereich Tiere, Pflanzen, Lebensräume mit diesen Unterlagen eingehend auseinandergesetzt hat.

Der UVP-Sachverständige, der insbesondere im Zusammenhang mit artenschutzrechtlichen Fragen entstanden durch den Baustopp in einigen Punkten die Darstellungen von Frau Mag.

Küng als zutreffend befand und einige Kritikpunkte als nachvollziehbar und korrekt bezeichnete, konnte schlüssig und nachvollziehbar darlegen, dass in den Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen in weiten Bereichen Fragen angesprochen werden, die allenfalls für die ökologische Baubegleitung und Überwachung bzw. für die zuständigen Naturschutzbehörde des Landes Steiermark relevant sein können, nicht aber für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit im Rahmen des UVP-Verfahrens.

Aus Sicht der ho. Behörde wurden die in den Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen von Frau Mag. Küng angesprochenen Themen im gegenständlichen Verfahren ausreichend berücksichtigt, allfällige Kritikpunkte wurden stichhaltig und ausreichend entkräftet.

Die Sachverständigen der ho. Behörde haben sich mit sämtlichen im Auflageverfahren, in der mündlichen Verhandlung sowie im Laufe des weiteren Verfahrens erstatteten Einwendungen und Stellungnahmen bzw. mit den vorgelegten Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise auseinandergesetzt. Die Sachverständigen haben das erstattete Vorbringen entkräftet bzw., soweit einzelne Bedenken gerechtfertigt waren, entsprechende Maßnahmenvorschläge erstattet. Die Sachverständigen konnten darlegen, dass die Einwendungen und Stellungnahmen insgesamt nicht geeignet waren, die Umweltverträglichkeit des Projektes in Zweifel zu ziehen. Die oben dargestellte Einschätzung der erkennenden Behörde betreffend den maßgeblichen Sachverhalt konnte daher im Ergebnis auch nicht durch die Stellungnahmen, die Einwendungen sowie die in diesem Zusammenhang vorgelegten Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen erschüttert werden.

Die in den § 4 Abs. 1 und § 7 BStG 1971 angesprochenen straßenbautechnischen Anforderungen wurden vom Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit überprüft und als erfüllt angesehen. Die erkennende Behörde hegt keinen Zweifel am Zutreffen der fachtechnischen Einschätzungen.

Zu den Aussagen betreffend die Wirtschaftlichkeit ist festzuhalten, dass die oben zusammengefassten fachlichen Stellungnahmen der Abteilung IV/ST1 für die erkennende Behörde nachvollziehbar und plausibel sind und die in § 4 Abs. 1 BStG 1971 geforderte Bedachtnahme auf die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens ermöglichen.

Nach Würdigung der vorliegenden Beweismittel ist die erkennende Behörde der Ansicht, dass die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens als schlüssig und nachvollziehbar zu betrachten sind und der festgestellte Sachverhalt der behördlichen Entscheidung zu Grunde gelegt werden kann.

Auf Grund der gegebenen Sach- und Rechtslage war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einzubringen. Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

Gemäß § 46 Abs. 24 Z 5 UVP-G 2000 kommt Beschwerden gegen Entscheidungen von Verwaltungsbehörden über Vorhaben nach den §§ 23a oder 23b, die nach dem 31. Dezember 2013 getroffen werden, in Verfahren, die vor dem 31. Dezember 2012 eingeleitet wurden und gegen die nach der bis zum 31. Dezember 2013 geltenden Rechtslage kein ordentliches Rechtsmittel zulässig gewesen wäre, keine aufschiebende Wirkung zu. § 30 Abs. 2 und 3 VwGG gilt sinngemäß.

Die Beschwerde kann in jeder technisch möglichen Form übermittelt werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind.

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<http://www.bmvt.gv.at/service/impressum/policy.html>) bekanntgegeben.

Bitte beachten Sie, dass der Absender/die Absenderin die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (z.B. Übertragungsverlust, Verlust des Schriftstückes) trägt.

Für die Beschwerde ist eine Eingabengebühr von 30,- Euro zu entrichten.

Hinweis

Gemäß Verordnung des Bundesminister für Finanzen betreffend die Gebühr für Eingaben beim Bundesverwaltungsgericht sowie bei den Landesverwaltungsgerichten (BuLVwG-Eingabengebührverordnung- BuLVwG-EGebV), BGBl. II Nr. 387/2014, beträgt die Höhe der Gebühr für Beschwerden 30,- Euro. Die für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde zu entrichtende Gebühr beträgt 15,- Euro.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrsteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen von einer Post-Geschäftsstelle oder einem Kreditinstitut bestätigten Zahlungsbeleg in Urschrift nachzuweisen. Dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen.

ergeht an:

Zustellung mittels Edikt

Erght darüber hinaus in Schriftform an:

1. Gemeinde Großwilfersdorf
8263 Großwilfersdorf 102

2. Gemeinde Bad Blumau
8283 Bad Blumau 65

3. Stadtgemeinde Fürstenfeld
Augustinerplatz 1
8280 Fürstenfeld

4. Marktgemeinde Deutsch Kaltenbrunn
Marktplatz 1
7572 Deutsch Kaltenbrunn

5. Marktgemeinde Rudersdorf
Kirchenplatz 1
7571 Rudersdorf

6. ASFINAG BMG
als Bevollmächtigte der ASFINAG
Modecenterstraße 16
1030 Wien

7. Bundesdenkmalamt
Abteilung für Bodendenkmale
Hofburg, Säulenhof
1010 Wien

8. Landeshauptmann der Steiermark
als gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 zuständige Behörde
Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Abteilung 13 Umwelt- und Raumordnung
Stempfergasse 7
8010 Graz

9. Landeshauptmann der Steiermark
als wasserwirtschaftliches Planungsorgan
Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Abteilung 14 Wasserwirtschaft, Ressourcen und Nachhaltigkeit
Wartingergasse 43
8010 Graz

10. Landeshauptmann des Burgenlandes
als gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 zuständige Behörde
Amt der Burgenländischen Landesregierung
Abteilung 5 Anlagenrecht, Umweltschutz und Verkehr
Europaplatz 1
7000 Eisenstadt

11. Landeshauptmann des Burgenlandes
als wasserwirtschaftliches Planungsorgan
Amt der Burgenländischen Landesregierung
Abteilung 9 Wasser- und Abfallwirtschaft
Thomas Alva-Edison-Straße 2
7000 Eisenstadt

12. Steiermärkische Landesregierung
als Naturschutzbehörde (Natura 2000)
Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Abteilung 13 Referat Naturschutz
Stempfergasse 7
8010 Graz

13. Burgenländische Landesregierung
als Naturschutzbehörde (Natura 2000)
Abteilung 5 Anlagenrecht, Umweltschutz und Verkehr
Europaplatz 1
7000 Eisenstadt

14. Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld
Rochusplatz 2
8230 Hartberg

15. Bezirkshauptmannschaft Jennersdorf
Hauptplatz 15
8380 Jennersdorf

16. Umweltschutzbehörde der Steiermark
Stempfergasse 7
8010 Graz


17. Umweltschutz des Burgenlandes
 Ing. Hans Silvester-Straße 7
 7000 Eisenstadt

18. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
 per Adresse
 Umweltbundesamt GmbH
 Spittelauer Lände 5
 1090 Wien

19. Umweltrat beim
 Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
 Abteilung V/1
 Stubenbastei 5
 1010 Wien

Für den Bundesminister:
 Dr. Wilhelm Kast

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
 Mag. Dr. Christine Rose
 Tel.: +43(1)71162 65 5785
 Fax: +43(1)71162 65 5065
 E-Mail: Christine.ROSE@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2015-02-13T10:25:27+01:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	Xm0y0kXBQI+syNUH6C671SDU4XykFVycHDRcbBEXkzmmImzdQqyZciHG7MEo5cvxiRkwWPZQxkaJGxFwN7yr+5GJWwHQgt0KSz3CT4FexFgzZy+cojdGPNjevfi1/Lg5DtJ2Apw7rbTkpd0uNJg9CPTR4EplVth9K0POdDfR0=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	