



BMVIT – IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

DVR 0000175

E-Mail: ivvs4@bmvit.gv.at



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

*Gruppe Infrastrukturverfahren
und Verkehrssicherheit*

GZ. BMVIT-313.407/0004-IV/IVVS-ALG/2016

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

An die
ASFINAG Bau Management GmbH
als Bevollmächtigte der ASFINAG
Modecenterstraße 16
1030 Wien

Wien, am 09.03.2016

S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost Dobersdorf – Heiligenkreuz (Staatsgrenze)

Genehmigung des Bundesministers für Verkehr,
Innovation und Technologie nach dem
Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Bestimmung
des Straßenverlaufes gemäß Bundesstraßengesetz 1971,
Bewilligung nach dem Forstgesetz 1975 sowie
Genehmigung des Tunnel-Vorentwurfs gemäß
Straßentunnel-Sicherheitsgesetz

INHALTSVERZEICHNIS

SPRUCH	6
I. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß Bundesstraßengesetz 1971, Bewilligung nach dem Forstgesetz 1975 sowie Genehmigung des Tunnel-Vorentwurfs gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz.....	6
I.1 Genehmigung nach dem UVP-G 2000	6
I.2 Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971	6
I.3 Bewilligung nach dem ForstG 1975	7
I.4 Genehmigung des Tunnelvorentwurfs nach dem STSG	12
II. Projektbestandteile	13
III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil.....	15
IV. Nebenbestimmungen.....	15
IV.0 Allgemeines	16
IV.1 Verkehr und Verkehrssicherheit.....	17
IV.2 Lärm.....	19
IV.3 Erschütterungen und Sekundärschall	23
IV.4 Luftschadstoffe und Klima.....	25
IV.5 Forstwirtschaft.....	28
IV.6 Tiere, Pflanzen, Lebensräume.....	30
IV.7 Gewässerökologie, Fischerei.....	30
IV.8 Wildökologie und Jagd.....	30
IV.9 Boden, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft	36
IV.10 Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser	37
IV.11 Oberflächengewässer, Straßenwässer, Tunnelwässer	37
IV.12 Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild	37
IV.13 Landschaftsbild	38
IV.14 Kulturgüter	39
IV.15 Humanmedizin	39
IV.16 Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit.....	39
IV.17 Tunnelsicherheit.....	42
V. Abspruch über die erhobenen Einwendungen	44
VI. Kosten.....	44
VII. Rechtsgrundlagen	45
BEGRÜNDUNG	45
I. Verfahrensgang.....	45
I.1 Vorverfahren gemäß § 24 Abs. 7 iVm § 4 UVP-G 2000	45
I.2 Antrag der Projektwerberin vom 29. Mai 2009 und Verbesserungsauftrag	46
I.3 Notifikation nach der Espoo-Konvention.....	49
I.4 Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden	50
I.5 Kundmachung und öffentliche Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen	51

I.6	Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen.....	51
I.7	Erstellung und öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie Durchführung der mündlichen Verhandlung.....	52
I.8	Weiteres Ermittlungsverfahren 2015.....	54
I.9	Kundmachung / Parteiengehör.....	56
I.10	Stellungnahmen im Rahmen des Parteiengehörs.....	56
I.11	Schluss des Ermittlungsverfahrens.....	57
I.12	Weitere Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden.....	58
II.	Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang.....	58
II.1	Zuständigkeit.....	58
II.2	Großverfahren gemäß § 44a ff AVG und Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages.....	58
II.3	Beiziehung von Sachverständigen.....	60
II.4	Überprüfung der Antrags- bzw. Projektsunterlagen und deren öffentliche Auflage ...	61
II.5	Stellungnahmen und Einwendungen nach Ende der Auflagefrist.....	63
II.6	Erstellung und Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie mündliche Verhandlung.....	64
II.7	Weiteres Ermittlungsverfahren 2015.....	65
II.8	Schluss des Ermittlungsverfahrens.....	68
II.9	Zeitplan.....	68
III.	Erhobene Beweise.....	69
III.1	Umweltverträglichkeitsgutachten.....	70
III.1.1	Teilgutachten Verkehr und Verkehrssicherheit.....	71
III.1.2	Teilgutachten Lärm.....	75
III.1.3	Teilgutachten Erschütterungen und Sekundärschall.....	81
III.1.4	Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima.....	83
III.1.5	Teilgutachten Forstwirtschaft.....	91
III.1.6	Teilgutachten Tiere, Pflanzen, Lebensräume.....	96
III.1.7	Teilgutachten Gewässerökologie, Fischerei.....	100
III.1.8	Teilgutachten Wildökologie und Jagd.....	105
III.1.9	Teilgutachten Boden und Landwirtschaft, Abfallwirtschaft.....	109
III.1.10	Teilgutachten Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser.....	117
III.1.11	Teilgutachten Oberflächengewässer, Straßenwässer, Tunnelwässer.....	121
III.1.12	Teilgutachten Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild.....	125
III.1.13	Teilgutachten Landschaftsbild.....	130
III.1.14	Teilgutachten Kulturgüter.....	135
III.1.15	Teilgutachten Humanmedizin.....	137
III.1.16	Teilgutachten Geotechnik, Tunnelbau, Brandsicherheit.....	142
III.1.17	Teilgutachten Tunnelsicherheit.....	147
III.1.18	Integrative Gesamtbewertung.....	152
III.2	Zu den zusätzlichen Kriterien des BStG 1971.....	154
III.3	Sicherheitsbeurteilung.....	156
III.4	Forsttechnische Beurteilung.....	157

III.5	Mündliche Verhandlung	161
III.6	Ergänzendes Ermittlungsverfahren 2015.....	161
III.6.1	Ergänzung zur Sicherheitsbeurteilung UFT Königsdorf.....	162
III.6.2	Stellungnahme der UVP-Sachverständigen	163
III.6.3	Ergänzung des Teilgutachtens Lärm	169
III.6.4	Ergänzung des Teilgutachtens Humanmedizin	171
IV.	Der festgestellte Sachverhalt.....	172
IV.1	Zu den (Umwelt)Auswirkungen des Vorhabens.....	172
IV.2	Zum Straßenverlauf	172
IV.3	Zu den mit dem Vorhaben verbundenen Rodungen.....	173
IV.4	Zum Tunnelvorentwurf.....	173
IV.3	Ergänzende Feststellungen	174
V.	Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen	174
V.1	Allgemeines	174
V.2	Erwägungen zu den Rechtsfragen in den während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen	175
V.3	Erwägungen zu den Rechtsfragen in der mündlichen Verhandlung.....	188
V.4	Erwägungen zu den Rechtsfragen in den während des Parteiengehörs 2015 eingelangten Stellungnahmen	190
VI.	Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen	193
VI.1	Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000	193
VI.1.1	Zu § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000.....	195
VI.1.2	Zu § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 und BStLärmIV	197
VI.1.3	Zu § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000.....	203
VI.1.4	Zu § 24f Abs. 3 und 4 UVP-G 2000	203
VI.2	Bestimmung des Straßenverlaufes nach dem BStG 1971 und Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen des IG-L	205
VI.3	Genehmigung nach dem ForstG 1975.....	215
VI.4	Genehmigung nach dem STSG.....	222
VII.	Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen	225
VIII.	Zusammenfassung	227
	Rechtsmittelbelehrung	228
	Hinweise.....	228

**Betreff: Burgenland
S 7 Fürstenfelder Schnellstraße
Abschnitt Ost, Dobersdorf - Heiligenkreuz (Staatsgrenze)
UVP-Verfahren
Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000 iVm § 4 BStG 1971, § 7 STSG und
§ 17 ForstG 1975**

BESCHEID

Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), vertreten durch die ASFINAG Bau Management GmbH (ASFINAG BMG), hat mit Schreiben vom 29. Mai 2009 bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVP-G 2000 und auf Erlassung eines teilkonzentrierten Genehmigungsbescheides gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) insbesondere in Verbindung mit § 24h (nunmehr § 24f) Abs. 1 UVP-G 2000, § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), § 17 Forstgesetz 1975 (ForstG 1975) und § 7 Abs. 1 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz (STSG) betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf bis Heiligenkreuz (Staatsgrenze), gestellt.

In Ergänzung zu diesem Antrag stellte die ASFINAG BMG im Vollmachtsnamen der ASFINAG am 21. Jänner 2010 den Antrag auf Genehmigung der Verwirklichung des Straßenbauvorhabens in näher bezeichneten Abschnitten im Sinne des § 4 Abs. 1 letzter Satz BStG 1971.

Mit Schreiben vom 25. November 2010 legte die ASFINAG Bau Management GmbH im Vollmachtsnamen der ASFINAG in Erfüllung des behördlichen Verbesserungsauftrages überarbeitete Projektunterlagen sowie Projektmodifikationen durch zusätzliche Schutzmaßnahmen an Gewässerquerungen, zusätzliche Heckenpflanzungen und eine adaptierte Straßenabwasserbehandlung vor und beantragte, das Vorhaben in der geänderten Form zu genehmigen.

Über diesen Antrag entscheidet der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012, § 32 Z 2 BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 96/2013, § 170 Abs. 2 ForstG 1975, BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I Nr. 102/2015 sowie als Tunnel-Verwaltungsbehörde gemäß § 13 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz (STSG), BGBl. I Nr. 54/2006 idF BGBl. I Nr. 96/2013, wie folgt:

SPRUCH

I. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß Bundesstraßengesetz 1971, Bewilligung nach dem Forstgesetz 1975 sowie Genehmigung des Tunnel-Vorentwurfs gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz

I.1 Genehmigung nach dem UVP-G 2000

Der ASFINAG, vertreten durch die ASFINAG BMG, wird die Genehmigung nach § 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), § 17 Forstgesetz 1975 (ForstG 1975) und § 7 Abs. 1 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz (STSG) für das Bundesstraßenbauvorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf bis Heiligenkreuz (Staatsgrenze), erteilt.

Die Genehmigung erfolgt nach Maßgabe der im Spruchpunkt II. angeführten Projektunterlagen und der im Spruchpunkt IV. enthaltenen Nebenbestimmungen.

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

Gemäß § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) wird der Straßenverlauf der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf bis Heiligenkreuz (Staatsgrenze), im Bereich der Gemeinden Rudersdorf, Königsdorf, Eltendorf und Heiligenkreuz im Lafnitztal, auf Grundlage des Einreichprojektes 2009 – Projektänderung November 2010 (siehe Spruchpunkt II.) wie folgt bestimmt:

Der gegenständliche, neu herzustellende Abschnitt der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße erstreckt sich vom Anschluss an den Abschnitt West der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße in Dobersdorf (km 14,881; politische Gemeinde Rudersdorf) über eine Länge von rund 13,6 Kilometer in östlicher Richtung bis zur Staatsgrenze mit Ungarn im Gemeindegebiet von Heiligenkreuz im Lafnitztal. Für den Abschnitt Ost ist ein 2-streifiger Querschnitt ohne bauliche Mitteltrennung vorgesehen. Bis km 15,119 wird der 4-streifige Querschnitt des Abschnittes West in den 2-streifigen Querschnitt des Abschnittes Ost übergeführt.

Am Beginn des Abschnittes Ost verläuft die Trasse nördlich von Dobersdorf im Dobersdorfer Wald und weiter im Königsdorfer Wald nördlich von Königsdorf. Nach der Querung der Landesstraße L 406 schwenkt die Trasse in Richtung Süden. Zwischen den Orten Königsdorf und Eltendorf wird die S 7 in einer 696 m langen Unterflurtrasse geführt (Errichtung in offener Bauweise) und dabei auch die Landesstraße B 65 unterfahren. Die Landesstraße B 57 wird so verlegt, dass die Kreuzung mit der B 65 in Form eines Kreisverkehrs auf der Unterflurtrasse zu liegen kommt. Rund 340 m nach dem Südportal der Unterflurtrasse ist die ASt. Königsdorf situiert. Hier wird die Landesstraße B 57 mit einer Vollanschlussstelle an die S 7 angebunden.

Nach der Anschlussstelle S 7 / B 57 Königsdorf schwenkt die Trasse in Richtung Osten und verläuft im Talboden der Lafnitz parallel zur Flussrichtung südlich der Ortschaften Eltendorf und Poppendorf (politische Gemeinde Heiligenkreuz im Lafnitztal) bis zur Anschlussstelle Heiligenkreuz im Bereich der Querung der Landesstraße L 116. Die L 116 wird dabei über die S 7 geführt. Zwischen der Anschlussstelle S 7 / L 116 Heiligenkreuz und der Staatsgrenze ist in km 27,750 in beiden Fahrtrichtungen jeweils ein Schwerpunktparkplatz situiert.

Verwirklichungsabschnitt 1 – Provisorium Heiligenkreuz

Für den Fall, dass die angestrebte gleichzeitige Verkehrsfreigabe der Weiterführung der Straße auf ungarischem Staatsgebiet (weiterführende ungarische Schnellstraße M 8) nicht realisiert werden kann, endet die S 7 in einem ersten Verwirklichungsabschnitt bei der Anschlussstelle S 7 / L 116 Heiligenkreuz. Für die weitere Verkehrsführung soll dann die bestehende LKW-Umfahrung Heiligenkreuz (Landesstraße L 362) zum Grenzübergang nach Ungarn adaptiert und genutzt werden.

Verwirklichungsabschnitt 2 - Vollausbau

In einem Verwirklichungsabschnitt 2 soll sodann die Anbindung der S 7 an die M 8 – wie vorgesehen, eingereicht und genehmigt – an der Staatsgrenze erfolgen.

Im Einzelnen ist der Verlauf der neu herzustellenden Bundesstraße aus dem Trassenplan vom 27. April 2009 idF vom 30. Juni 2010, bestehend aus Trassenplan gem. § 4 BStG Blatt 1 (Einlage 1.1.2), Trassenplan gem. § 4 BStG Blatt 2 (Einlage 1.1.3), Trassenplan gem. § 4 BStG Blatt 3 (Einlage 1.1.4), Trassenplan gem. § 4 BStG Blatt 4 (Einlage 1.1.5) und Trassenplan gem. § 4 BStG Blatt 5 (Einlage 1.1.6), jeweils im Maßstab 1:2000, 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.

I.3 Bewilligung nach dem ForstG 1975

Der ASFINAG, vertreten durch die ASFINAG BMG, wird zum Zwecke der Errichtung und des Betriebes der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf – Heiligenkreuz (Staatsgrenze), samt zugehöriger Nebenanlagen die Bewilligung zur dauernden Rodung einer Rodefläche im Ausmaß von 241.640 m² und die Bewilligung zur befristeten Rodung einer Rodefläche im Ausmaß von 211.349 m² nach Maßgabe des „Forstrechtlichen Einreichoperats“ (Einreichprojekt 2009 – Projektänderung November 2010, Box 7, Mappen 7.1 und 7.2) und den darin enthaltenen – einen integrierenden Bestandteil des Bescheidspruches bildenden – Rodungsplänen (Einlagen 7.1.1 bis 7.1.12) sowie nach Maßgabe der unter Spruchpunkt IV enthaltenen Nebenbestimmungen erteilt.

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

Rodungsverzeichnis in der Katastralgemeinde Dobersdorf, KG-Nr. 31104

Dauernde Rodung, KG Dobersdorf

Grundstück Nr., in der Klammer erfolgt die Angabe der von der Rodung betroffenen Fläche in m², auf ganze m² gerundet:

746 (1259), 720 (849), 721 (1328), 724 (1103), 726 (1699), 728 (571), 729 (398), 732 (357), 780 (37), 745 (300), 1642 (712), 1634 (486), 1625 (405), 1636 (386), 1622 (77), 1637 (465), 1638 (552), 1630 (15), 1690 (5), 760 (613), 759 (1152), 1091 (522), 1089 (128), 761 (313), 1715 (45), 1714 (50), 1083/1 (16731), 1295/2 (19), 1294/2 (35), 1710 (1573), 1709 (1315), 1708 (1254), 1704 (1176), 1705 (1067), 1703 (988), 1702 (810), 1701 (1044), 1700 (1839), 1699 (708), 1698 (369), 1691 (795), 1296 (707), 1297 (2002), 1303 (200), 1302 (260), 1299 (210), 1300 (134), 1300 (8), 1083/1 (16), 1295/1 (473), 1294/1 (41), 1296 (133), 1294/1 (91), 1293/1 (90), 1292/1 (66), 1291/1 (65), 1290/1 (61), 1299 (1129), 1300 (1193), 1298 (1298), 1297 (207), 1301 (2009), 1304 (575), 1649 (159), 1305 (36), 1302 (81), 1303 (530), 1299 (228), 1298 (47), 1648 (106), 1646 (93), 1647 (741), 1645 (83), 1644 (93), 1643 (805), 1640 (84), 1641 (690), 1639 (80), 1638 (45), 1620 (23), 1649 (957), 1648 (744), 1646 (652), 1645 (601), 1644 (652), 1640 (575), 1639 (529), 1622 (161), 1625 (285), 1635 (828), 1626 (497), 1633 (291), 1632 (338), 1631 (318), 1630 (220), 1629 (953), 1626 (346), 1628 (315), 1627 (62), 1690 (3501), 1691 (762), 1692 (99), 1637 (24), 1686 (148), 1636 (26), 1635 (48), 1634 (28), 1633 (26), 1632 (30), 1687/1 (244), 1631 (42), 1630 (69), 1689 (267), 1688 (25), 1753 (25), 1706 (1152), 1707 (2096), 1711 (2252), 1712 (1855), 1713 (2178), 1714 (1642) und 1715 (730).

Befristete Rodung, KG Dobersdorf

Grundstück Nr., in der Klammer erfolgt die Angabe der von der Rodung betroffenen Fläche in m², auf ganze m² gerundet:

721 (199), 733/2 (25), 724 (223), 726 (394), 728 (178), 729 (164), 732 (187), 780 (224), 1642 (279), 1630 (104), 1715 (1258), 1703 (471), 1702 (417), 1701 (557), 1704 (605), 1705 (617), 1706 (727), 1708 (276), 1707 (1138), 1709 (508), 760 (174), 759 (554), 1091 (642), 1089 (180), 1710 (742), 1711 (923), 1712 (1232), 1713 (1139), 1714 (2063), 1700 (948), 761 (124), 1699 (381), 1751 (10), 1752 (124), 1698 (76), 1753 (79), 1752 (3), 1687/1 (912), 1686 (284), 1689 (558), 1688 (352), 1637 (500), 1636 (334), 1635 (709), 1634 (434), 1633 (325), 1631 (451), 1632 (382), 1630 (1018), 1724 (7), 1083/1 (10532), 1294/2 (5), 1293/2 (93), 1520 (428), 1521 (5), 1708 (345), 1692 (365), 1691 (1993), 1627 (242), 1628 (398), 1626 (572), 1619 (210), 1639 (297), 1640 (395), 1618 (126), 1622 (465), 1620 (225), 1625 (838), 1646 (558), 1647 (557), 1648 (642), 1644 (556), 1645 (512), 1642 (255), 1643 (607), 1616 (4), 1617 (72), 1641 (472), 1649 (731), 1292/1 (313), 1298 (846), 1299 (809), 1305 (728), 1306 (370), 1292/2 (103), 1291/2 (86), 1289/2 (42), 1307 (25), 1291/1 (143), 1302 (1446), 1301 (275), 1303 (1052), 1300 (1085), 1304 (1745), 1297 (1355), 1296 (855), 1295/1 (796), 1293/1 (673), 1294/1 (618), 1292/1 (11), 1638 (274), 1628 (332), 1629 (705), 1290/2 (105), 1629

(57), 1690 (1495), 1691 (752), 1692 (6), 1290/1 (102), 1687/1 (100), 1079 (20), 1097 (131), 760 (178), 759 (453), und 1087 (22).

Rodungsverzeichnis in der Katastralgemeinde Königsdorf, KG-Nr. 31113

Dauernde Rodung, KG Königsdorf

Grundstück Nr., in der Klammer erfolgt die Angabe der von der Rodung betroffenen Fläche in m², auf ganze m² gerundet:

4732 (121), 2993 (859), 2992 (896), 2991 (1057), 2990 (829), 2984 (146), 2983 (175), 2988 (847), 2989 (1223), 2987 (2237), 2986 (1079), 2985 (1141), 2984 (1014), 2983 (1364), 2982 (3899), 2981 (1652), 2673 (149), 2994 (777), 2995 (793), 2996 (747), 2667 (1), 2411 (174), 2420/2 (22), 2419/2 (47), 2674 (102), 2679 (141), 2421/1 (5), 2980 (1646), 2674 (4), 2978 (1021), 2976 (153), 2979 (1517), 2418/2 (26), 2417/2 (51), 2410/2 (227), 2684 (51), 2410/1 (406), 2411 (973), 2679 (259), 2680 (376), 2685 (319), 2686 (95), 2674 (3), 2703 (781), 2706 (308), 2707 (267), 2710 (132), 2702 (819), 2736 (34), 2733 (117), 2732 (198), 2728 (635), 2729 (521), 2974 (220), 2973 (321), 2702 (76), 2977 (361), 2974 (115), 2694 (1277), 2970 (12), 2711 (297), 2705 (323), 2708 (469), 2704 (174), 2709 (645), 2720 (711), 2717 (705), 2716 (721), 2712 (741), 2713 (706), 2721 (566), 2719 (866), 2722 (560), 2718 (816), 2715 (799), 2714 (766), 2711 (126), 2723 (359), 2728 (54), 2724 (849), 2725 (687), 2415 (21), 4733 (1497), 4632 (2359), 4810 (1409), 4809 (482), 4734 (962), 4735 (127), 4627 (827), 4628 (1168), 4631 (1949), 4624 (133), 4810 (584), 4811 (2502), 4620 (14), 4619 (14), 4623 (8), 4616 (13), 4615 (7), 4805 (11), 4808 (129), 4812 (5461), 4813 (1270), 4608 (6), 4607 (2), 4612 (5), 4814 (24), 4634 (116), 4635 (1914), 4636 (1420), 4637 (1395), 2553 (203), 4638 (1154), 4641 (15), 2583 (958), 4739 (3), 4738 (11), 4737/2 (31), 4737/1 (49), 4736 (41), 4735 (13), 4960 (404), 4963 (452), 4948 (4581), 4947 (1537), 4944 (951), 4943 (228), 4951 (2201), 4945 (505), 4946 (82), 4940 (47), 4938 (7), 4967 (142), 4964 (269), 4968/1 (150), 4968/2 (101), 4971 (175), 4972 (9), 4959 (847), 4814 (66), 4952 (2049), 4955 (1941), 4956 (1345), 4941 (1239), 4938 (948), 4942 (1270), 4937 (830), 2687 (399), 2690 (793), 2691 (1060), 2695 (1291), 2698 (932), 2699 (961), 2690 (45), 2687 (5), 2469 (106), 2473 (545), 2475 (953), 2477 (29), 2476 (12), 3030/1 (6206), 3012 (504), 3011 (458), 3008 (420), 3009 (408), 3010 (400), 3004 (352), 3005 (732), 3007 (410), 3006 (396), 2997 (965), 2999 (349), 2998 (339), 3000 (726), 3001 (369), 3002 (378), 3003 (743), 2410/1 (21), 2414 (710), 2412 (710), 2214/2 (60), 2107 (3), 2106 (32), 2105 (34), 1858/1 (316), 2729 (3), 4632 (101), 2460/7 (754), 4628 (384), 4624 (5), 4942 (48), 4631 (299), 1859 (182), 2706 (199), 2164 (27), 1857/3 (81) und 2701 (28).

Befristete Rodung, KG Königsdorf

Grundstück Nr., in der Klammer erfolgt die Angabe der von der Rodung betroffenen Fläche in m², auf ganze m² gerundet:

4732 (62), 2993 (551), 2992 (524), 2991 (1007), 2990 (763), 2988 (709), 2989 (1113), 2987 (873), 2986 (382), 2985 (352), 2984 (249), 2983 (87), 2982 (1303), 2981 (9), 2673 (102), 2994 (878), 2995 (606), 2996 (626), 2674 (412), 2679 (521), 2978 (797), 2976 (827), 2980 (445), 2981 (660), 2975 (63), 2679 (442), 2680 (182), 2703 (451), 2706 (426), 2707 (947), 2710 (1123), 2711 (704), 2702 (270), 2728 (237), 2729 (34), 2582 (2), 2583 (417), 2970

(352), 2969 (5), 2974 (1102), 2973 (695), 2460/3 (74), 2698 (164), 2699 (284), 2977 (186), 2695 (67), 2702 (23), 2705 (603), 2708 (337), 2701 (480), 2704 (236), 2700 (320), 2709 (598), 2717 (794), 2720 (852), 2716 (794), 2713 (503), 2712 (430), 2721 (621), 2722 (81), 2714 (178), 2728 (890), 2724 (1319), 2725 (987), 4632 (563), 4733 (294), 4734 (703), 4735 (923), 4736 (328), 4631 (45), 4805 (104), 4811 (1470), 4810 (2473), 4639 (429), 4636 (678), 4635 (336), 4641 (511), 4638 (789), 2553 (108), 4809 (1072), 4963 (1001), 4960 (1286), 4943 (149), 4944 (1), 4947 (41), 4948 (1412), 4951 (1924), 4946 (472), 4945 (1122), 4940 (18), 4941 (117), 4938 (9), 4967 (676), 4964 (1069), 4968/1 (76), 4968/2 (161), 4971 (694), 4972 (88), 4959 (1257), 4812 (4757), 4952 (1465), 4955 (1178), 4956 (1302), 4950 (136), 4949 (286), 4942 (453), 4808 (115), 2684 (380), 2687 (497), 2681 (211), 2690 (585), 2691 (349), 2694 (56), 2697 (128), 2476 (201), 2475 (476), 2477 (85), 2478 (322), 3030/1 (12299), 3011 (396), 3012 (407), 3008 (493), 3009 (431), 3010 (376), 3004 (528), 3005 (1001), 3006 (499), 3007 (494), 2997 (1710), 2999 (610), 2998 (593), 3000 (1267), 3001 (626), 3002 (613), 3003 (1156), 2460/3 (75), 2460/6 (3), 2987 (1768), 2985 (908), 2986 (865), 2984 (870), 2983 (992), 2988 (347), 2674 (485), 2679 (114), 2667 (409), 2673 (498), 2982 (1135), 2666 (109), 2996 (666), 2995 (675), 2994 (318), 2992 (710), 2993 (8698), 2991 (393), 2990 (333), 2989 (463), 2689 (72), 2692 (95), 2693 (91), 2696 (124), 2678 (250), 2675 (117), 2582 (16), 2728 (27), 2704 (356), 2708 (252), 2712 (265), 2713 (236), 4733 (531), 4808 (382), 4740 (116), 4741 (23), 4639 (801), 4737/1 (112), 4737/2 (117), 4738 (101), 4739 (97), 4812 (30), 4968/1 (189), 4953 (8), 2976 (382), 2975 (367), 2972 (2), 2973 (429), 2970 (322), 2969 (126), 2715 (106), 2718 (104), 2719 (106), 2722 (82), 2723 (616), 2726 (90), 2721 (192), 2729 (398), 2732 (239), 2733 (184), 2736 (301), 2737 (41), 2583 (620), 4637 (360), 2553 (140), 4634 (909), 4632 (452), 4631 (1078), 4628 (128), 4624 (891), 4627 (669), 4628 (988), 4620 (203), 4623 (607), 4619 (85), 4616 (84), 4615 (84), 4612 (84), 4611 (85), 4608 (91), 4607 (21), 4813 (1326), 4814 (1356), 4815 (199), 4947 (815), 4948 (2327), 4944 (803), 4943 (575), 4940 (156), 4938 (166), 4941 (679), 4942 (31), 4938 (470), 4937 (965), 4930 (7), 4931 (334), 2214/2 (445), 3083 (24), 2460/1 (12), 2414 (21), 2164 (88), 1857/3 (41), 2105 (105), 2106 (106), 2107 (9), 1857/3 (40), 1933 (53), 1858/1 (489), 1859 (416), 4948 (43) und 2706 (269).

Rodungsverzeichnis in der Katastralgemeinde Eltendorf, KG-Nr. 31106

Dauernde Rodung, KG Eltendorf

Grundstück Nr., in der Klammer erfolgt die Angabe der von der Rodung betroffenen Fläche in m², auf ganze m² gerundet:

1209 (615), 1199/3 (7), 1200 (433), 1210 (140), 1201 (267), 1213 (995), 1233/2 (232), 1234/1 (113), 1214/1 (81), 1234/2 (125), 1233/1 (107), 3931/14 (1046), 772 (18), 773 (9), 774 (1), 771 (7), 1330/1 (3), 1202 (4), 2137 (28), 2155/1 (503), 2130 (41), 1199/2 (3), 1196 (10), 2129 (8), 1335/1 (388), 1183 (142) und 1214/2 (50).

Befristete Rodung, KG Eltendorf

Grundstück Nr., in der Klammer erfolgt die Angabe der von der Rodung betroffenen Fläche in m², auf ganze m² gerundet:

3931/13 (10), 3931/10 (56), 1209 (47), 1220/1 (207), 1221 (193), 848 (21), 1214/1 (40), 1233/2 (215), 1233/1 (207), 1234/1 (161), 1234/2 (26), 662/2 (186), 661 (319), 646/2 (24),

645/2 (45), 662/1 (10), 1335/1 (374), 1171 (21), 799 (86), 1183 (773), 824 (434), 1214/2 (50) und 1213 (91).

Rodungsverzeichnis in der Katastralgemeinde Poppendorf, KG-Nr. 31122

Dauernde Rodung, KG Poppendorf

Grundstück Nr., in der Klammer erfolgt die Angabe der von der Rodung betroffenen Fläche in m², auf ganze m² gerundet:

2098 (428), 2097 (354), 2100/1 (183), 540 (943), 536 (279), 538 (4), 497 (81), 498 (22), 496 (59), 499 (526), 527 (3), 480 (103), 2538 (1014), 457 (68), 537 (1), 492 (255), 539 (52), 556 (603), 2129 (663), 2138/1 (142), 2129 (180), 2139 (34), 491/1 (25), 491/3 (2), 2156 (168), 2536 (97) und 2139 (161).

Befristete Rodung, KG Poppendorf

Grundstück Nr., in der Klammer erfolgt die Angabe der von der Rodung betroffenen Fläche in m², auf ganze m² gerundet:

2139 (17), 2129 (4), 457 (204), 542 (17), 492 (609), 539 (242), 541 (176), 540 (19), 479 (65), 527 (136), 496 (71), 499 (45), 480 (290), 491/1 (41), 2139 (625), 2156 (168), 2536 (43) und 556 (199).

Rodungsverzeichnis in der Katastralgemeinde Heiligenkreuz i.L., KG-Nr. 31109

Dauernde Rodung, KG Heiligenkreuz im Lafnitztal

Grundstück Nr., in der Klammer erfolgt die Angabe der von der Rodung betroffenen Fläche in m², auf ganze m² gerundet:

1265/1 (694), 1262 (12), 1373 (921), 1370 (646), 1369 (311), 1368 (436), 576 (2086), 709 (29), 710 (27), 711 (62), 718 (94), 719 (50), 721 (50), 724 (210), 723 (45), 569 (2), 568 (67), 541 (399), 1961/1 (6281), 1957 (713), 1961/2 (3), 2037/6 (103), 2035/1 (817), 2036/1 (1147), 2035/2 (45), 1967 (812), 2037/23 (525), 2038/12 (18), 1960 (41), 1370 (14), 1265/1 (905), 1264 (3), 1503 (48), 563/1 (2), 543 (68), 576 (241), 1432 (37), 1431 (46), 1428 (1111), 1427 (764), 1426 (97), 1431 (354), 1432 (281), 1433 (400), 1434 (366), 1435 (16), 1262 (70), 743 (76), 688 (12), 735/2 (182) und 2038/9 (267).

Befristete Rodung, KG Heiligenkreuz im Lafnitztal

Grundstück Nr., in der Klammer erfolgt die Angabe der von der Rodung betroffenen Fläche in m², auf ganze m² gerundet:

1625/3, (70), 2037/6 (380), 2038/9 (649), 1432 (89), 1433 (109), 1434 (100), 1431 (107), 1428 (300), 1427 (205), 1426 (113), 1399 (149), 1398 (142), 1572 (51), 1571 (21), 724 (348), 723 (32), 721 (83), 718 (162), 719 (84), 711 (108), 710 (48), 709 (51), 569 (4), 568 (141), 543 (148), 544 (84), 541 (333), 1626/1 (66), 1961/2 (310), 1961/1 (1837), 2035/2 (43), 2032 (147), 2037/6 (65), 2036/1 (21), 2029/3 (17), 2032 (236), 743 (136), 2038/9 (276), 735/2 (182), 302 (125) und 688 (27).

Zusammenstellung der Rodeflächen nach Katastralgemeinden/Trassenabschnitten:

KG	Trassenabschnitt	Waldfunktionen	Dauernde Rodung	Befristete Rodung
			m ²	m ²
Dobersdorf	Dobersdorfer Wald	111 (331)	85.037	64.837
Königsdorf	Königsdorfer Wald	111 (331)	122.729	132.308
Eltendorf	Lafnitztal	331	5.423	3.635
Poppendorf	Lafnitztal	331	6.450	2.969
Heiligenkreuz i. L.	Lafnitztal	331	22.001	7.600
Gesamtsumme	S 7 Ost		241.640	211.349

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 Ost, Dobersdorf – Heiligenkreuz (Staatsgrenze), 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 Rodeflächen 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 des Tunnelvorentwurfs nach dem STSG

Tunnel UFT Königsdorf

Der ASFINAG, vertreten durch die ASFINAG BMG, als Tunnel-Manager wird für den auf der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf – Heiligenkreuz (Staatsgrenze) gelegenen Tunnel Unterflurtrasse (UFT) Königsdorf gemäß § 7 Abs. 1 Straßentunnel – Sicherheitsgesetz, BGBl. I Nr. 54/2006 in der Fassung BGBl. I Nr. 96/2013 die Genehmigung des Tunnel-Vorentwurfs nach Maßgabe der unter Spruchpunkt II. angeführten und mit einem

Bescheidvermerk versehenen Unterlagen und der unter Spruchpunkt IV. enthaltenen Nebenbestimmungen erteilt.

II. Projektbestandteile

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

Einreichprojekt 2009 – Projektänderung November 2010:

Box 1 – Straßenbauliches Operat - Teil 1

- 1.1 Unterlagen gem. § 4 BStG (Einlagen 1.1.1 bis 1.1.7)
- 1.2 Zusammenfassung (Einlagen 1.2.1 bis 1.2.9)
- 1.3 Das Vorhaben - Projektgeschichte und Alternativen (Einlagen 1.3.1 bis 1.3.5)
- 1.4 Grundlagen Verkehr (Einlagen 1.4.1 bis 1.4.3)
- 1.5 Technisches Projekt Straße – Übersichtspläne und Berichte (Einlagen 1.5.1 bis 1.5.14)
- 1.6 Detaillagepläne Gesamtprojekt (Einlagen 1.6.1 bis 1.6.14)
- 1.7 Lagepläne Einbauten (Einlagen 1.7.1 bis 1.7.6)
- 1.8 Lagepläne Entwässerung (Einlagen 1.8.1 bis 1.8.15)
- 1.9 Schemapläne Entwässerung (Einlagen 1.9.1 bis 1.9.5)

Box 2 – Straßenbauliches Operat - Teil 2

- 2.1 Detaillängenschnitte S 7 Hauptanlage und Anschlussstellen (Einlagen 2.1.1 bis 2.1.18)
- 2.2 Detaillängenschnitte Nebenanlagen (Einlagen 2.2.1 bis 2.2.52)
- 2.3 Querprofile Hauptanlage, Anschlussstellen – Teil 1 (Einlagen 2.3.1 und 2.3.2)
- 2.4 Querprofile Hauptanlage, Anschlussstellen – Teil 2 (Einlagen 2.4.1 bis 2.4.3)
- 2.5 Querprofile Untergeordnetes Netz (Einlagen 2.5.1 bis 2.5.12)
- 2.6 Bauphase und Materialbewirtschaftung (Einlagen 2.6.1 bis 2.6.5)
- 2.7 Provisorium Heiligenkreuz (Einlagen 2.7.1 bis 2.7.15)

Box 3 – Straßenbauliches Operat - Teil 3, Tunnel - Vorentwurf

- 3.1 Vorentwürfe Kunstbauten, km 14.881 – km 23.828 (Einlagen 3.1.1 bis 3.1.38)
- 3.2 Vorentwürfe Kunstbauten, km 23.828 – km 28.468 (Einlagen 3.2.1 bis 3.2.50)
- 3.3 Tunnel – Vorentwurf 2009, Unterflurtrasse Königsdorf (Einlagen 3.3.1 bis 3.3.49)

Box 4 – Umweltverträglichkeitserklärung - Teil 1

- 4.1 Umweltverträglichkeitserklärung, grenzüberschreitende Auswirkungen (Einlagen 4.1.1 und 4.1.2)
- 4.2 Maßnahmenplanung (Einlagen 4.2.1 bis 4.2.7)
- 4.3 Landschaftspflegerische Begleitplanung (Einlagen 4.3.1 bis 4.3.14)

- 4.4 Lärm – Berichte, Fotodokumentation, Übersichtslagepläne (Einlagen 4.4.1 bis 4.4.5)
- 4.5 Lärm – Immissionsplan (Einlagen 4.5.1 bis 4.5.15)
- 4.6 Lärm – Lärmkarten Bestand und Betriebsphase (Einlagen 4.6.1 bis 4.6.10)
- 4.7 Lärm – Emissionen, Gebäudeberechnung, Bauphase (Einlagen 4.7.1 bis 4.7.6)
- 4.8 Lärm – Provisorium Heiligenkreuz (Einlagen 4.8.1 bis 4.8.11)

Box 5 – Umweltverträglichkeitserklärung - Teil 2

- 5.1 Mensch – Siedlung: Siedlungsraum, Raumentwicklung, Erschütterungen, Humanmedizin (Einlagen 5.1.1 bis 5.1.8)
- 5.2 Mensch – Nutzungen: Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei (Einlagen 5.2.1 bis 5.2.15)
- 5.3 Mensch – Nutzungen: Sach- und Kulturgüter, Archäologie, Freizeit und Erholung (Einlagen 5.3.1 bis 5.3.9)
- 5.4 Mensch – Nutzungen: Landschaftsbild (Einlagen 5.4.1 bis 5.4.8)
- 5.5 Ökologie: Pflanzen und ihre Lebensräume, Lebensraumstrukturen (Einlagen 5.5.1 bis 5.5.10)
- 5.6 Ökologie: Vögel (Einlagen 5.6.1 bis 5.6.7)
- 5.7 Ökologie: Amphibien, Bachmuschel, Fische, Käfer, Libellen, Reptilien, Säugetiere, Schmetterlinge (Einlagen 5.7.1 bis 5.7.24)
- 5.8 Ökologie: Gewässerökologie (Einlagen 5.8.1 bis 5.8.3)

Box 6 – Umweltverträglichkeitserklärung - Teil 3

- 6.1 Boden, Luft, Klima (Einlagen 6.1.1 bis 6.1.9)
- 6.2 Oberflächenwasserhaushalt (Einlagen 6.2.1 bis 6.2.12)
- 6.3 Geologie und Grundwasser (Einlagen 6.3.1 bis 6.3.16)
- 6.4 Geologie und Grundwasser, Schichtenverzeichnisse und Rammsondierungen (Einlagen 6.4.1 bis 6.4.6)

Box 7 – Forstrechtliches Einreichoperat

- 7.1 Operat zum Rodungsantrag, Teil 1 (Einlagen 7.1.1 bis 7.1.15)
- 7.2 Operat zum Rodungsantrag, Teil 2 (Einlagen 7.2.1 bis 7.2.4)

Ergänzende Unterlagen vom 14.08.2012 (Auskunft gem. § 24c Abs. 8 UVP-G 2000):

[Hinweis: Mit der UVP-G Novelle BGBl. I Nr. 4/2016 erhielt der bisherige Abs. 8 die Bezeichnung Abs. 6; aufgrund des Zeitpunktes der Vorlage und der in den Unterlagen aufscheinenden Bezeichnung „Auskunft gem. § 24c Abs. 8 UVP-G 2000“ wird hier und in den folgenden Ausführungen weiterhin die bisherige Bezeichnung gewählt.]

- 8.1 Hydrogeologische Stellungnahme (Einlagen 8.1.a bis 8.1.f)
- 8.2 Stellungnahme zur geplanten Freifeldbeleuchtung (Einlage 8.2)
- 8.3 Zusammenstellung der Wasserrechte (Einlagen 8.3.a bis 8.3.c)
- 8.4 Ergänzende Kartierungen von Tierarten (Einlage 8.4)

- 8.5 Übersicht Dämme und Einschnitte (Einlage 8.5)

Bericht 2015 (Auskunft gem. § 24c Abs. 8 UVP-G 2000):

- **Mappe 1** Berichte zu den Fachbereichen Verkehr, Bebauungen, Luftschadstoffe, Raum und Umwelt, Oberflächengewässer, Geologie und Grundwasser, Erschütterungen (Einlagen 01, 02, 03, 04.1, 04.2, 04.3 und 05)
- **Mappe 2** Evaluierung gemäß BStLärmIV, Teil 1 (Einlagen 06.1.1 bis 06.1.4)
- **Mappe 3** Evaluierung gemäß BStLärmIV, Teil 2 (Einlagen 06.2.1 bis 06.2.15)
- **Mappe 4** Evaluierung gemäß BStLärmIV, Teil 3 (Einlagen 06.3.1 bis 06.3.8)
- **Mappe 5** Evaluierung gemäß BStLärmIV, Teil 4 (Einlagen 06.4.1 bis 06.4.5)
- **Mappe 6** Evaluierung gemäß BStLärmIV, Teil 5 (Einlagen 06.5.1 bis 06.5.11)
- **Mappe 7** Sichtweitenuntersuchung lt. RVS 03.03.23 und Stellungnahme zur Aktualisierung STSG-relevanter RVSen inkl. Beilagen (Einlagen 07, 08.1, 08.1.2.1, 08.1.3.1 bis 08.1.3.8, 08.1.5.1, 08.1.6.1, 08.1.6.2 und 08.1.8.1)

III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des Bescheides:

- Teilgutachten 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, Grundwasser, 11 Oberflächengewässer, Straßenwässer, Tunnelwässer, 12 Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild, 13 Landschaftsbild, 14 Kulturgüter, 15 Humanmedizin, 16 Geotechnik, Tunnelbau, Brandsicherheit, 17 Tunnelsicherheit; jeweils August 2012
- Umweltverträglichkeitsgutachten, 07. September 2012
- Stellungnahmenbände 1 und 2, 07. September 2012
- Sicherheitsbeurteilung UFT Königsdorf, August 2012
- Forsttechnisches Gutachten, August 2012
- Verhandlungsschrift vom 16. und 17. Oktober 2012
- Ergänzung zur Sicherheitsbeurteilung UFT Königsdorf, Juli 2015
- Stellungnahme der UVP-Sachverständigen sowie Ergänzungen der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin, September 2015

IV. Nebenbestimmungen

Im Rahmen der Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie werden folgende Maßnahmen betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben 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.

Die Nummerierung der Auflagen erfolgt gemäß dem Maßnahmenkatalog des Umweltverträglichkeitsgutachtens und nicht in fortlaufender Nummernfolge.

IV.0 Allgemeines

Bauphase

0.1 Eine Umweltbauaufsicht ist durch die ASFINAG gemäß RVS 04.05.11 „Umweltbauaufsicht und Umweltbaubegleitung“ (Februar 2015) zu beauftragen. Die Umweltbauaufsicht hat zu kontrollieren, ob während der Ausführungsphase alle umweltrelevanten Vorgaben genehmigungskonform umgesetzt werden oder wurden.

Die Umweltbauaufsicht hat fachliche Qualifikationen insbesondere für folgende Fachbereiche vorzuweisen:

- Fachbereich Verkehrstechnik (Anforderungsprofil in Anlehnung an RVS 02.02.31 und RVS 02.02.32)
 - Diese Bauaufsicht ist zumindest 1 Monat vor Baubeginn zu bestellen.
- Fachbereich Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall (ggf. mit Verkehr gemeinsam)
 - Diese Bauaufsicht ist zumindest 1 Monat vor Baubeginn zu bestellen.
- Fachbereich Luft (luftschadstofftechnische Bauaufsicht)
 - Diese Bauaufsicht ist mit Baubeginn zu bestellen.
- Fachbereich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (ökologische Bauaufsicht) mit folgenden Qualifikationen:
 - Pflanzen- und Tierökologie
 - Wildbiologie
 - Waldökologie / Forstwirtschaft
 - Diese Bauaufsicht ist zumindest 1 Monat vor Baubeginn zu bestellen.

0.2 Die Ausschreibungsunterlagen für die Umweltbauaufsicht sind der UVP-Behörde 3 Wochen vor der öffentlichen Bekanntmachung der Ausschreibung zur Überprüfung der Einhaltung der Kriterien der RVS 04.05.11 vorzulegen.

0.3 Während der Bauphase hat die Projektwerberin unter Einbeziehung der Umweltbauaufsicht jeweils bis zum 15. Februar, 15. Mai, 15. August und 15. November eines Kalenderjahres einen Bericht über die Durchführung der im Einreichprojekt enthaltenen und zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen per Ende des vorangegangenen Kalenderquartals an die UVP-Behörde sowie an die mitwirkenden Genehmigungsbehörden zu erstatten (Statusberichte). Daneben hat die Umweltbauaufsicht über Aufforderung der UVP-Behörde Sonderberichte vorzulegen. Drei Jahre nach Verkehrsfreigabe hat die Projektwerberin der UVP-Behörde einen Bericht über die Umsetzung aller Maßnahmen und Auflagen vorzulegen (Abschlussbericht).

0.4 Mit Baubeginn ist eine geeignete, von der Projektwerberin und den bauausführenden Firmen sowie von der Umweltbauaufsicht unabhängige Anlaufstelle für Beschwerden der von Belastungen durch Bautätigkeiten betroffenen AnrainerInnen 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.

- 0.5 Einlangende Beschwerden sind der örtlichen Bauaufsicht und der Umweltbauaufsicht nachweislich mitzuteilen, die daraufhin die Einhaltung der festgelegten Maßnahmen verstärkt zu überwachen haben. Lärm und erschütterungsintensive 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 permanent zu informieren.

IV.1 Verkehr und Verkehrssicherheit

Bauphase

- 1.1 Transporte müssen bis auf die im Projekt dargestellten Zufahrten aus dem Sekundärstraßennetz projektgemäß über die Baustraße der S 7 West erfolgen. Ohne dem Ergebnis der Verkehrsverhandlung vorgreifen zu wollen, ist der Baustraßenanschluss östlich der Mitteltrennung nach dem Ostportal des Tunnels Rudersdorf in Form einer T-Kreuzung mit Linksabbiegestreifen herzustellen.
- 1.2 Für die Bauphase ist eine Bauaufsicht, Fachbereich Verkehrstechnik, gemäß RVS 04.05.11 „Umweltbauaufsicht und Umweltbaubegleitung“ vorzusehen. Dieser ist vor Baubeginn die Maßnahmenplanung sowie ein Baulogistikkonzept je Bauabschnitt vorzulegen.
- 1.3 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 Ombudsmann zu beurteilen.
- 1.4 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.

- 1.5 Das Baulogistikkonzept muss jedenfalls die Baustellenzufahrten (Anschlüsse an das öffentliche Straßennetz) sowie auf der Baustelle die erforderlichen Parkbereiche für die Arbeitnehmer beinhalten.
- 1.6 Öffentliche Straßen und Wege, die vom Baustellenverkehr befahren werden, müssen zumindest eine bituminöse Tragdeckschicht aufweisen, wenn der öffentliche Baulastträger dem zustimmt.
- 1.7 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.
- 1.8 Verunreinigungen im umliegenden öffentlichen Straßennetz durch den Baustellenbetrieb sind durch Reinigungsmaßnahmen (z. B. mit Nasskehrung) zu beseitigen.
- 1.9 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.
- 1.E1 Wie unter Pkt. 4.2 der Sichtweitenuntersuchung lt. RVS 03.02.23, Bericht März 2015, Einlage 07.07 der nachgereichten Unterlagen dargelegt, ist für den Fall, dass das Provisorium Heiligenkreuz gebaut wird, mit dem Bauprojekt der Kuppenradius beim Tangenschnittpunkt 4 (TS4) auf den Wert von $RK = 3.000 \text{ m}$ zu ändern und so umzusetzen.

Betriebsphase

- 1.10 Landwirtschaftliche Wege sowie Geh- und Radwege sind im Sinne des § 12 BStG 1971 funktionswirksam aufrecht zu erhalten.
- 1.11 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 der Verkehrsbehörde durch die Projektwerberin kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufes vorzuschlagen.
- 1.12 Bei beidseitigen Betonleitwänden H 4b ist aus Verkehrssicherheitsgründen zusätzlich zu den im Projekt vorgesehenen Haltebuchten bei ca. km 24,5 eine weitere Haltebucht je Fahrtrichtung vorzusehen.

Beweissicherung und Kontrolle Bauphase

- 1.13 Die von der Projektwerberin zu veranlassenden Maßnahmen 1.1 – 1.9 sind im Bauvertrag zu beschreiben und der UVP-Behörde anzuzeigen und nachzuweisen.

Beweissicherung und Kontrolle Betriebsphase

- 1.14 In Ergänzung der flächendeckenden Verkehrsdatenerfassung des hochrangigen Straßennetzes ist im Verlauf der S 7 Ost eine permanente automatische Zählstelle im Abschnitt zwischen der Überführung der P 447 bei Poppendorf und der Ast Heiligenkreuz (S 7/ L 116) zu installieren.
- 1.15 Zur Beweissicherung der prognostizierten verkehrlichen Be- bzw. Entlastungswirkungen sind an folgenden Straßen bzw. Straßenabschnitten ein Jahr vor Inbetriebnahme der S 7 Ost 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 65 Gleisdorfer Straße, km 67,3, Eltendorf (AUT 3349)
 - B 65 Gleisdorfer Straße, km 74,3, Heiligenkreuz-Grenze (AUT 3350)
 - B 57 Güssinger Straße, Königsdorf zwischen L 414 und L 415
 - B 57 Güssinger Straße, Heiligenkreuz Nord
 - L 108 Eltendorfer Straße, Eltendorf
 - L 414 Königsdorfer Straße, Königsdorf Süd
 - L 415 Gillersdorfer Straße, nach Abzweigung von der B 57
- Alternativ können zu den Messstellen B 57 Güssinger Straße in Königsdorf zwischen L 414 und L 415 und die L 414 Königsdorfer Straße, Königsdorf Süd auch eine 16 Stunden Kreuzungszählung B 57 – L 414 verwendet werden.
- 1.16 Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen sind der UVP-Behörde und dem Land Burgenland spätestens 1 Monat nach Durchführung zur Kenntnis zu bringen.

IV.2 Lärm

Bauphase

- 2.1 Wohnobjekte, für die in der Betriebsphase passiver Lärmschutz (Lärmschutzfenster, -türen und Lüfter) vorgesehen ist, sollten die Möglichkeit erhalten, diese Maßnahmen bereits vor Baubeginn einbauen zu können. Die Projektwerberin hat den Betroffenen diese Maßnahmen rechtzeitig und nachweislich anzubieten.
- 2.2 Entsprechend der EU-Richtlinie 2000/14/EG ist der Einsatz von lärmarmen Geräten und Maschinen im Bauvertrag verpflichtend vorzuschreiben.
- 2.3 Für die Bauphase ist eine Sonderfachperson gemäß RVS 04.05.11 „Umweltbauaufsicht und Umweltbaubegleitung“ aus dem Fachbereich „Lärm“ zu bestellen und den Betroffenen namentlich bekanntzugeben. Diese hat auch Kontrollmessungen durchzuführen, um die Einhaltung der Richt- und Zielwerte zu überprüfen.
- 2.4 Werden bei schalltechnischen Kontrollmessungen Überschreitungen vorgegebener Ziel- bzw. Richtwerte festgestellt, sind die dafür verantwortlichen Ursachen zu lokalisieren und durch Schutzmaßnahmen zu kompensieren. 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.

- 2.5 Während der gesamten Bauzeit (werktags Montag bis Freitag von 6:00 bis 22:00 Uhr) darf der Baulärm bei Wohnobjekten 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.
- 2.6 Bei einer Bauzeit einzelner Bautätigkeiten von weniger als 4 Wochen (werktags von 7:00 bis 19:00) darf der Baulärmpegel alleine maximal 70 dB betragen.
- 2.7 Für gleichbleibende Dauergeräusche (Pumpen, Bewetterung) gilt als maximaler Eintrag beim nächstgelegenen Anrainer in der Nacht 45 dB und am Tag 55 dB.
- 2.8 Durch den Bauverkehr darf die Pegelanhebung im öffentlichen Straßennetz max. 3 dB betragen, wobei ein max. Gesamtpegel von 60 dB bei Tag und 50 dB bei Nacht einzuhalten ist. Liegt in bewohnten Gebieten bereits eine Überschreitung der Grenzwerte (Tag/Nacht 60/50 dB) vor, ist keine weitere relevante Anhebung der Lärmbelastung statthaft. Regelmäßige Massentransporte durch bewohnte Gebiete sind zu vermeiden.
- 2.9 Bei Erdarbeiten und Geländeumformungen ist zur Zwischenlagerung vorgesehene Bodenmaterial anrainerseitig in Form von Erdwällen zu lagern, wenn dadurch der Bauablauf nicht erheblich erschwert oder beeinträchtigt wird.
- 2.10 Über Bautätigkeiten mit lärmintensiven Baugeräten wie Pfahlbohrgeräten oder Vibrationsrammen für das Versetzen der Leitschienen, der Lärmschutzwandsteher u. a. sind die Anrainer rechtzeitig zu informieren.
- 2.E1 Bevor die Projektwerberin objektseitigen (passiven) Lärmschutz anbietet, hat sie eine Detailevaluierung für die Bau- bzw. Betriebsphasen durchzuführen, um die definitive Objektnutzung (Wohnanrainer, Betriebsanrainer), die Fassadenwerte mit Überschreitung von Schwellen-, Richt- und Grenzwerten sowie die davon betroffenen Öffnungen (Lüfter, Fenster, Türen) mit dem erforderlichen Schalldämmmaß zu ermitteln. Dieser Detailevaluierung sind auf jeden Fall die in den Teilgutachten 02 Lärm und 15 Humanmedizin sowie in deren Ergänzungen ausgewiesenen Objekte zu unterziehen. Für die Betriebsphasen betrifft das die Objekte der Tabellen unter Pkt. 6.2.1 und Pkt. 6.2.2 des Teilgutachtens 02 sowie der Anlage zur Ergänzung des Teilgutachtens 02. Für die Bauphasen sind die Objekte bei den Maßnahmen in der Ergänzung des Teilgutachtens 15 angeführt.
- 2.E2 Im Rahmen der Detailevaluierung gemäß Maßnahme 2.E1 sind für das Objekt EI1228 Eitendorfer Mühle die Fassadenwerte unter Annahme eines südseitig der S 7 zwischen Fidischbach und Wildkorridor (ca. 1 km Länge) situierten ca. 2 m hohen Schutzwalls zu berechnen. Ergibt die Berechnung zumindest für das Erdgeschoß eine Reduzierung von

Schalldämmlüftern oder Lärmschutzfenstern, so ist der Lärmschutzwall in die Bauprojektierung aufzunehmen und herzustellen.

- 2.E3 Bei der Detailevaluierung sind für die Bau- und die Betriebsphasen sowohl die Vorgaben der BStLärmIV mit den Schwellen- und Grenzwerten von Lärmindizes als auch alle strenger gefassten Maßnahmen, welche in den Teilgutachten 02 Lärm (Pkt. 6.2) und 15 Humanmedizin (Pkt. 7.1) gefordert und in der mündlichen Verhandlung präzisiert wurden, zu berücksichtigen.
- 2.E4 In Ergänzung der im Teilgutachten 02 Lärm geforderten Maßnahme 6.2.1 (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 zu verlangen (Feststellung der Raumnutzung, Größe der Öffnung, Feststellung des vorhandenen Schalldämmmaßes usw.).
- 2.E5 Die Maßnahme 2.E3 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 jeweils für die Bau- bzw. Betriebsphasen bestehen.
- 2.E6 Das Ergebnis der Detailevaluierungen gem. Maßnahmen 2.E1 und 2.E2 ist der UVP-Behörde spätestens 3 Monate vor Baubeginn des entsprechend jeweiligen Bauabschnitts zur Kenntnis zu bringen.
- 2.E7 Die Umsetzung und der Umfang des objektseitigen (passiven) Lärmschutzes ist der UVP-Behörde mit dem auf den Baubeginn des nächstgereihten Bauabschnitts folgenden Statusbericht bekanntzugeben.

Betriebsphase

- 2.11 Wird im Freiraum der Grenzwert von 60 dB am Tag/Abend bereits heute überschritten, darf die Zusatzbelastung örtlich maximal + 1,0 dB betragen.
- 2.12 Folgenden Wohnobjekten, welche im Einreichprojekt (Immissionspläne Nr. 04.05.01 – 04.05.15) als schutzwürdig bezeichnet sind, sind bei positiver Prüfung der Kriterien passive Lärmschutzmaßnahmen anzubieten:

interne Nr. (lt. Plan)	Adresse	Objektdaten	
		PLZ	Ort
Lo1009	Gillersdorf 10-11	8282	Loipersdorf bei Fürstenfeld
Lo1019	Gillersdorf 4	8282	Loipersdorf bei Fürstenfeld
Lo2056	Gillersdorf 22	8282	Loipersdorf bei Fürstenfeld
Ko1126	Königsdorf 24-25	7563	Königsdorf
Ko1129	Königsdorf 29	7563	Königsdorf

2.13 Werden im Zuge der Nachkontrolle Überschreitungen der Referenzdaten festgestellt, sind die dafür verantwortlichen Ursachen zu lokalisieren und durch gesondert zu dimensionierende Maßnahmen wie z. B. Schalldämpfer bei Lüftungsanlagen, Erhöhung der Abschirmeinrichtungen und Hindernisse oder Aufbringung lärmindernder Straßenbeläge zu kompensieren. 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

2.14 Schalltechnische Kontrollmessungen sind durch eine Sonderfachperson gemäß RVS 04.05.11 aus dem Fachbereich „Lärm“ entsprechend der ÖNORM S 5004 mittels einer normgerechten, geeichten und kalibrierten Messausrüstung im Freiraum (Mikrofonhöhe 4,0 m über Gelände) oder vor geöffnetem Fenster am Gebäude durchzuführen:

- halbjährlich während der Bauzeit, Messdauer mindestens 3 Stunden während repräsentativem Baubetrieb im Tageszeitraum im Bereich des exponiertesten Immissionspunktes der Rechenpositionen
- wenn von Anrainern Beschwerden an die Sonderfachperson herangetragen werden und von dieser die Notwendigkeit von Messungen festgestellt wird. Messzeitpunkte und Dauer sind von der Sonderfachperson festzulegen. Die Messungen haben in repräsentativer Weise zu erfolgen.

Beweissicherung und Kontrolle Betriebsphase

2.15 Innerhalb von 6 Monaten nach Verkehrsfreigabe sind schalltechnische Kontrollmessungen an repräsentativen Messpunkten im Straßennahbereich (bis etwa 25 m Entfernung zum nächstgelegenen Fahrbahnrand über eine ausreichende Messzeit durchzuführen und zwar bei

- S 7 - km 16,350 südseitig
- S 7 - km 17,800 südseitig
- S 7 - km 20,500 südseitig
- S 7 - km 23,000 südseitig
- S 7 - km 26,400 nordseitig

Folgender Bearbeitungsumfang ist erforderlich:

- schalltechnische Kontrollmessungen gemäß ÖNORM S 5004
- Verkehrserhebungen nach RVS 04.02.11, Kap. 6
- Erhebung meteorologischer Grunddaten (Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Luftdruck, Temperatur u. dgl.) während der Messdurchführung
- Nachrechnung der Messergebnisse mit dem der Schallprognose zugrunde gelegten Rechenmodell
- Ermittlung der Referenzwerte auf Basis der Emissionsdaten des Projektes
- Vergleich der messtechnisch ermittelten Daten mit den Referenzwerten aus der Nachrechnung.

IV.3 Erschütterungen und Sekundärschall

Bauphase

- 3.1 Außerhalb der Unterflurtrasse (UFT) Königsdorf 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.
- 3.2 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.
- 3.3 In den Ausschreibungsunterlagen sind die ausführenden Firmen ausdrücklich auf die Erschütterungsgefährdung der umliegenden Gebäude hinzuweisen. Für die Ausschreibungsunterlagen der UFT Königsdorf 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.
- 3.4 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.
- 3.5 In der Bauphase sind folgende Schwingungsrichtwerte einzuhalten:
 - Für impulsartige Belastungen sind in Abhängigkeit von der Gebäudekategorie die entsprechenden um 20 % abgeminderten Richtwerte gemäß ÖNORM S 9020 einzuhalten.
 - Für permanente Erschütterungen sind in Abhängigkeit von der Gebäudekategorie die entsprechenden um 60 % abgeminderten Richtwerte gemäß ÖNORM S 9020 einzuhalten.
 - Bei Tag darf das maximal zulässige Beurteilungs-Erschütterungsmaximum infolge Bauerschütterungen $E_{\max} = 250 \text{ mm/s}^2$ nicht überschreiten, bei Nacht darf dieser Wert $E_{\max} = 23 \text{ mm/s}^2$ nicht überschreiten.

- 3.6 In der Bauphase sind die folgenden Sekundärschallrichtwerte einzuhalten:
- Bei Tag darf ein Spitzenpegel von 80 dB im Raum nicht überschritten werden, um „Erschrecken“ zu vermeiden. Die Flankensteilheit darf 40 dB/s nicht überschreiten.
 - Bei Nacht darf der Sekundärschall zufolge Sprengungen $L_{A,max,m} = 55$ dB nicht überschreiten.
 - Bei Nacht darf der gemittelte Maximalpegel anderer Arbeiten über die lauteste Stunde $L_{A,max,m} = 40$ dB nicht überschreiten.
- 3.7 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.
- 3.8 Erschütterungsmessungen sind mit einem Zentralgerät und mindestens zwei Dreikomponentenaufnehmern pro Messpunkt durchzuführen, wenn erschütterungsintensive Arbeiten näher als 70 m an Gebäuden erfolgen.
- 3.9 An allen Messstellen ist grundsätzlich auch der Sekundärschall messtechnisch zu ermitteln. Die Ermittlung des Sekundärschalls soll dabei bevorzugt aus Schwingungsmessungen nach ON-Regel ONR 199005 erfolgen. Es ist sicherzustellen, dass die Sekundärschallwerte ebenfalls über Datenfernübertragung ausgelesen werden können.
- 3.10 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.
- 3.11 Es gilt darüber hinaus grundsätzlich ein Nachtarbeitsverbot. Dieses Nachtarbeitsverbot ist in der weiteren geotechnischen Planung zu berücksichtigen und in die Ausschreibung aufzunehmen. Das Nachtarbeitsverbot darf 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 ist das Nachtarbeitsverbot gegebenenfalls wieder einzuführen.
- 3.12 Nachtarbeitsverbote im Sinne des Erschütterungs- und Sekundärschallschutzes erstrecken sich auf den Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr.
- 3.13 Es sind Vorkehrungen zu treffen und entsprechend Geräte vorzuhalten, um bei Anraiberbeschwerden umgehend zusätzliche Messungen durchführen zu können.
- 3.14 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.
- 3.15 Werden Aufbereitungsanlagen für Aushub- und Abbruchmaterial näher als 100 m an Wohngebäuden betrieben, so ist durch Messungen sicherzustellen, dass die Einwirkung

gen von Erschütterungen und sekundärem Luftschall unter den Beurteilungskriterien für „ausreichenden Erschütterungsschutz“ gemäß der geltenden ÖNORM S 9012 liegen.

IV.4 Luftschadstoffe und Klima

Bauphase

Maßnahmen betreffend Materialaufbereitung und -umschlag sowie Materiallager

- 4.1 Die Errichtung und der Betrieb von Material-, Erdaushub- oder Humusz Zwischenlagern, Baulagern, 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. Dies gilt auch für Zwischenlagerflächen innerhalb des Baufeldes, da im UVE-FB. Luftschadstoffe (Einreichprojekt 2009, Einlage 6.1.3) bei den Emissionsberechnungen keine Zwischenlagerflächen berücksichtigt wurden. Für Material-, Erdaushub- oder Humusz Zwischenlager mit einer Lagerfläche von nicht mehr als 4.000 m² und einer Kubatur von maximal 10.000 m³ ist dieser Nachweis nicht erforderlich, sofern die Mindestentfernung zum nächstgelegenen Wohnanrainer nicht weniger als 200 m beträgt.
- 4.2 Bei Materialaufbereitungen und -umschlag hat eine Staubbinding durch Feuchthalten des Materials entweder mittels gesteuerter Wasserbedüsung oder mittels automatischer oder manueller Berieselung zu erfolgen.
- 4.3 Ev. 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.
- 4.4 Spritzbetonanwendungen sind im Nassspritzverfahren mit alkalifreien Zusatzmitteln auszuführen.
- 4.5 Die Füll- und Abzugsaggregate von Silos für staubhaltige oder feinkörnige Güter sind geeignet abzukapseln und allfällige Verdrängungsluft zu entstauben.
- 4.6 Lagerstätten mit Schüttgütern sind entweder ausreichend feucht zu halten oder abzudecken.
- 4.7 Der Transport von Erdmaterial darf nur in erdfeuchtem Zustand erfolgen; ist keine ausreichende Erdfeuchte vorhanden oder steht eine Befeuchtung einer Verwertung des Materials entgegen, ist eine Abdeckung des Materials vorzunehmen.
- 4.8 Zwischenlager von Erdaushubmaterial sind - soweit vegetationstechnisch möglich - mit einer Zwischensaat zu begrünen, ansonsten ständig feucht halten oder abzudecken.

Maßnahmen betreffend Lagerflächen

- 4.9 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.
- 4.10 Entlang der Grenze von Schüttflächen über 4.000 m² Fläche oder 10.000 m³ Kubatur 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

- 4.11 Die Zu- und Abfahrten zur Baustelle haben ausschließlich auf staubfrei befestigten Wegen zu erfolgen, die ständig von Erdmaterial rein zu halten sind (Nassreinigung). Der Zustand der Fahrbahndecken ist täglich zu kontrollieren und in einem Bautagebuch zu vermerken, das der luftschadstofftechnischen Bauaufsicht in wöchentlichen Abständen vorzulegen ist.
- 4.12 Nicht staubfrei befestigte Wege, Lagerflächen etc. innerhalb der Baustelle sind ständig feucht zu halten.
- 4.13 Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch den baubedingten Verkehr sind nach dem Stand der Technik zu verhindern (z.B. durch Reifenwaschanlagen mit ausreichenden Abtropfstrecken (mindestens 70 m Länge) bei den Ausfahrten aus dem Baustellenbereich).
- 4.14 Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Baustelle ist auf nicht staubfrei befestigten Straßen zur Verhinderung einer erheblichen Staubeentwicklung durch Aufwirbelung mit 30 km/h zu begrenzen. Die Einhaltung dieser Vorschrift ist durch die luftschadstofftechnische Bauaufsicht zu kontrollieren.

Anforderungen an mobile technische Einrichtungen, Maschinen und Geräte

- 4.15 Mobile technische Einrichtungen, Maschinen und Geräte mit mehr als 18 kW dürfen auf der Baustelle nur eingesetzt werden, wenn sie mit Partikelfiltersystemen ausgestattet sind. Die Partikelfilter müssen entsprechend Anlage 1 der IG-L Off-RoadV (Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über

die Verwendung und den Betrieb von mobilen technischen Einrichtungen, Maschinen und Geräten in IG-L-Sanierungsgebieten, BGBl. II Nr. 76/2013) einen Abscheidegrad „Anzahlkonzentration“ im Partikel-Größenbereich 20 - 300 nm von mehr als 97 % und einen Abscheidegrad „EC Massenkonzentration“ von mehr als 90 % aufweisen.

- 4.16 Der Emissionsstandard der eingesetzten mobilen technischen Einrichtungen, Maschinen und Geräte hat mindestens Stufe II nach MOT-V (Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte, BGBl. II Nr. 136/2005 idF BGBl. II Nr. 463/2013) zu entsprechen. Ab dem 1.10.2018 dürfen nur mehr Off-Road-Geräte eingesetzt werden, die einem Typengenehmigungsverfahren der Stufe IIIA oder höher nach MOT-V unterzogen wurden. Die jährliche Wartung der Maschinen ist der Umweltbauaufsicht, Fachbereich Luft, nachzuweisen. Grundsätzlich sind möglichst emissionsarme Arbeitsmotoren einzusetzen. Bei kleineren Arbeitsgeräten sind Elektromotoren zu bevorzugen. Dies ist mit der luftschadstofftechnischen Bauaufsicht abzustimmen.

Sonstige Maßnahmen

- 4.17 Geschüttete Flächen und Böschungen sind zum vegetationstechnisch nächstmöglichen Zeitpunkt zu bepflanzen.
- 4.18 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 luftschadstofftechnischen Bauaufsicht abzustimmen.
- 4.19 Die Baustellen sind während der Bauphase von einer fachlich einschlägig qualifizierten luftschadstofftechnischen Bauaufsicht laufend zu überprüfen. Diese Bauaufsicht hat die Umsetzung der vorgeschriebenen Maßnahmen zu veranlassen.

Beweissicherung und Kontrolle Bauphase

- 4.20 Zur Beweissicherung in der Bauphase sind während der gesamten Bauzeit kontinuierliche Messungen der Luftqualität (NO₂, PM₁₀) an den im UVE-FB. Luftschadstoffe, Einreichprojekt 2008, Einlage 6.1.3 beschriebenen Immissionspunkten 27 (Einzelobjekt Eltendorf), 35 (Siedlungsgebiet Limbach B 65) und 51 (Einzelobjekt Wollinger Mühle) vorzunehmen. Die Ergebnisse der Messungen sind der Umweltbauaufsicht in Form von Monatsberichten, die bis zum 14. des jeweiligen Folgemonats zu übermitteln sind, mitzuteilen.
- 4.21 Wird bei PM₁₀ ein Tagesmittelwert (TMW) von 100 µg/m³ überschritten, ist dies der luftschadstofftechnischen Bauaufsicht am nächsten Werktag nach der Überschreitung telefonisch oder per E-Mail mitzuteilen.

- 4.22 Ergeben sich aus der Beweissicherung Überschreitungen der gesetzlichen Kriterien für NO₂ und PM₁₀ oder eine Überschreitung eines PM₁₀ TMW von 100 µg/m³ sind von der luftschadstofftechnischen Bauaufsicht erforderlichenfalls zusätzliche Maßnahmen zur Emissionsminderung zu erwirken.

IV.5 Forstwirtschaft

Bauphase

Maßnahmen zur Hintanhaltung nachteiliger Auswirkungen für die umliegenden Wälder

- 5.1 Vor Beginn der Bauarbeiten sind alle benachbarten Waldbestände durch eine physische Absperrung (fixer Bauzaun - Lücken für Wildwechsel im Einvernehmen mit der ökologischen Bauaufsicht sind vorzusehen - oder massive Abplankung) von den Baubereichen abzugrenzen. Die Absperrung ist während der gesamten Bauzeit funktionstüchtig zu erhalten.
- 5.2 Das Befahren sowie Ablagerungen von Materialien aller Art in nicht zur Rodung bewilligten Waldbeständen sind verboten.
- 5.3 Nicht staubfrei befestigte Baustraßen sind in einem Umkreis von 50 m von Waldbeständen ständig feucht zu halten.
- 5.4 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 S 7 eine neuer, voll belaubter, mindestens 10 m hoher und 5-10 m breiter Waldtrauf im Sinne der Maßnahme 5.6 eingestellt hat.
- 5.5 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.

Maßnahmen zur Wiederbewaldung befristeter Rodeflächen

- 5.6 Befristete Rodungen sind in der dem Bauende im jeweiligen Bauabschnitt 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 Strei-

fen von 5 – 10 m Breite mit mindestens 30 % raschwüchsigen, standortgerechten Pionierbaumarten (Schwarzerle, Zitterpappel, Birke) zu erfolgen.

Betriebsphase

Maßnahmen zur Hintanhaltung nachteiliger Auswirkungen für die umliegenden Wälder

- 5.7 Das bestehende Forst- und Güterwegenetz ist spätestens bis zur Verkehrsfreigabe so wiederherzustellen, dass die für die ordnungsgemäße forstliche Bewirtschaftung erforderlichen Tätigkeiten in allen Waldflächen in der Umgebung der Trasse durchgeführt werden können.
- 5.8 Chloridhaltige Straßenwässer sind projektgemäß primär in Vorfluter abzuleiten. Wenn chloridhaltige Straßenwässer nach Vorreinigung in einer Gewässerschutzanlage konzentriert versickert werden, ist die Versickerung so vorzunehmen, dass grund- oder bodenwasserstauende Schichten in ebenen Lagen (< 5 % Hangneigung) bis zu einem wasserdurchlässigen Bodenhorizont durchörtert werden, um Ansammlungen chloridhaltiger Wässer im Wurzelhorizont von Waldbäumen zu verhindern.

Maßnahmen zum Ausgleich des Verlustes der Wirkungen des Waldes

- 5.9 Zur Wiederherstellung der durch die dauernde Rodung im Gesamtausmaß von 241.640 m² entfallenden Wirkungen des Waldes sind Ersatzmaßnahmen im Mindestausmaß von 241.640 m² vorzunehmen. Das Mindestausmaß an Ersatzaufforstungen hat dabei 120.820 m² zu betragen. Die Kompensation der restlichen dauernden Rodelfläche von 120.820 m² hat entweder durch weitere Ersatzaufforstungen oder durch waldverbessernde Maßnahmen (z.B. Bestandesumwandlungen standortwidriger Nadelholzbestände in Laubmischwälder oder Aufforstungen von Katastrophenflächen mit standortgerechten Laubhölzern) zu erfolgen. Bei waldverbessernden Maßnahmen ist nur die tatsächliche Fläche, auf der aktiv Maßnahmen gesetzt werden, anzurechnen.
- 5.10 Die Ersatzaufforstungen sind möglichst auf dem 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 Rodelflächen, jedenfalls aber in den Standortgemeinden Rudersdorf, Königsdorf, Eltendorf und Heiligenkreuz 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.
- 5.11 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 die Aufforstung von Nichtwaldflächen (Bgl. LGBl. 17/1989) sind bei der Ausweisung der Ersatzaufforstungsflächen zu berücksichtigen.

- 5.12 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.
- 5.13 Die Ersatzaufforstungen sind mittels Zäunung oder Einzelschutz so lange gegen Wildverbiss zu sichern, bis sie gesichert sind.

Beweissicherung und Kontrolle Bauphase

- 5.14 Es ist eine fachlich einschlägig ausgebildete und befugte forstökologische Bauaufsicht (Ziviltechniker oder technisches Büro für Forstwirtschaft) 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.

IV.6 Tiere, Pflanzen, Lebensräume

Für die bescheidmäßige Festlegung der Auflagen aus diesem Fachbereich ist das BMVIT unzuständig.

IV.7 Gewässerökologie, Fischerei

Für die bescheidmäßige Festlegung der Auflagen aus diesem Fachbereich ist das BMVIT unzuständig.

IV.8 Wildökologie und Jagd

Bauphase

- 8.1 Schutz von Hecken- und Gehölzpflanzungen: Pflanzungen von Büschen und Hecken sind im Offenland (außerhalb von Wäldern) gegen Verbiss von Reh und Hase sowie gegen das Fegen des Rehbockes zu schützen, bis die Pflanzen so hoch sind, dass die Wipfeltriebe nicht mehr erreicht werden können (1,5 m Höhe) bzw. bei niedrigeren Büschen, bis die Zielwuchshöhe erreicht ist. Der Schutz kann über Einzelschutz der Pflanzen oder über flächige Zäunungen erreicht werden. Kommen flächige Zäune zum Ein-

satz, so ist auf jedenfalls 30 % der Fläche Einzelschutzzäunung anzuwenden, um dem Wild den Lebensraum nicht flächig zu entziehen und keine Barriere entstehen zu lassen. Auf Grünbrücken und am Wildwechsel zur Grünbrücke (mindestens doppelte Breite der Grünbrücke) ist auf einer Länge von 200 m jedenfalls nur Einzelschutz zulässig, keine flächigen Zäune. Die Anlage flächiger Zäunungen abseits dieser Tabuzone ist nur unter Anleitung eines ausgewiesenen Wildökologen zulässig.

Betriebsphase

- 8.2 Die Projektwerberin hat beim zuständigen Straßenerhalter und bei der zuständigen Verkehrsbehörde anzuregen, dass diese nachstehende Maßnahmen setzen bzw. dafür erforderliche Anträge stellen oder Verordnungen erlassen bzw. anregen: An der B 65 sollen zwischen Eltendorf und Poppendorf – dort, wo der regional bedeutsame Wildwechsel von und zur Wildquerung S7.40-E auf die B 65 trifft (siehe Abb.) – auf einer Länge von 380 m akustische Wildwarnreflektoren installiert werden. Dies sollte bereits in der Bauphase umgesetzt werden, sobald die Wildquerung errichtet ist und für die Dauer des Betriebes aufrechterhalten werden. Die Reflektoren können durch andere, gleich effektive oder bessere Reflektoren ersetzt werden, sobald entsprechende Produkte vorliegen. Zusätzlich zu den akustischen Reflektoren sollte eine Warnhinweistafel bezüglich Wildwechsel angebracht werden. Zudem sollte eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h für den Bereich zwischen den Ortsgebieten Eltendorf und Poppendorf verordnet oder empfohlen werden.



Abbildung: Lage der Strecke (rote Linie), an der akustische Wildwarnreflektoren an der B 65 zwischen Eltendorf und Poppendorf errichtet werden müssen

- 8.3 Die Projektwerberin hat beim zuständigen Straßenerhalter und bei der zuständigen Verkehrsbehörde anzuregen, dass diese nachstehende Maßnahmen setzen bzw. dafür erforderliche Anträge stellen oder Verordnungen erlassen bzw. anregen: In jenem Bereich, wo der regional bedeutsame Wildwechsel von und zur Wildquerung S7.46d-E auf

die B 65 trifft (siehe Abb.), sind auf einer Länge von 270 m akustische Wildwarnreflektoren zu installieren. Die Maßnahme ist bereits in der Bauphase umzusetzen, sobald die Wildquerung errichtet ist und ist für die Dauer des Betriebes aufrecht zu erhalten. Gegebenenfalls können die Reflektoren durch andere, gleich effektive oder bessere Reflektoren ersetzt werden, sobald entsprechende Produkte vorliegen. In Anschluss an die akustischen Reflektoren sind optische bis zum Beginn der Ortsgebiete Heiligenkreuz und Poppendorf anzubringen.

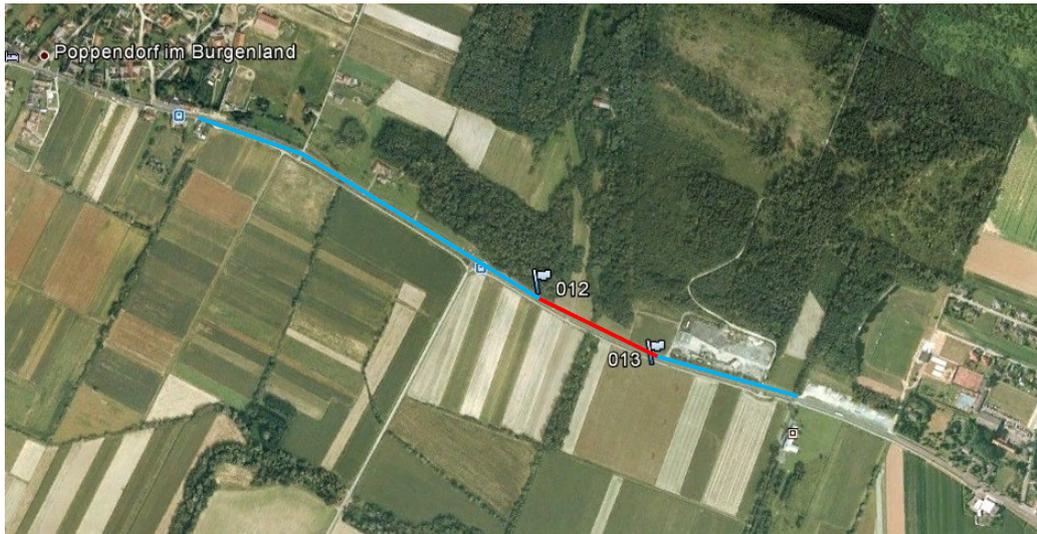


Abbildung: Lage der Strecke an der akustische (rote Linie) und optische (blaue Linien) Wildwarnreflektoren an der B 65 zwischen Poppendorf und Heiligenkreuz errichtet werden müssen

8.4 Die Projektwerberin hat beim zuständigen Straßenerhalter und bei der zuständigen Verkehrsbehörde anzuregen, dass diese nachstehende Maßnahmen setzen bzw. dafür erforderliche Anträge stellen oder Verordnungen erlassen bzw. anregen: Optische (weiße oder blaue) Wildwarnreflektoren an Straßen des untergeordneten Wegenetzes im Nahbereich von Habitatverbesserungsmaßnahmen und am Wechsel zu Grünbrücken für folgende Abschnitte:

- a) Straße L 116 im Bereich von HK324 (ca. 0,2 km);
- b) P447 zwischen der B 65 und Wallendorf;
- c) Wirtschaftsweg des Objektes S7-42E im Bereich von der Brücke über die Lafnitz nordwärts bis zur Ortstafel von Poppendorf (0,6 km);
- d) Straße B 57 im Bereich der Maßnahme KOE111, KOE114 und KOE115.

Sollten noch an weiteren als den hier beschriebenen Örtlichkeiten Wildunfallshäufungspunkte auftreten, die offensichtlich mit der Errichtung und dem Betrieb der S 7 Ost in Verbindung stehen, derzeit aber nicht absehbar sind, so sind diese ebenfalls nachträglich abzusichern. Von einem Wildunfallshäufungspunkt ist zu sprechen wenn innerhalb eines Jahres auf einem 100 m Straßenabschnitt mehr als zwei Stück Wild (Schalenwild, Raubwild, Hase) zu Tode kommen. Die so definierten Straßenabschnitte sind mit optischen, weißen oder blauen Reflektoren abzusichern. Sollte es trotz Absicherung mit optischen Reflektoren zu mehr als zwei Stück Fallwild (Schalenwild, Raubwild, Hase) pro

100 m Straße und Jahr kommen, so sind die optischen Reflektoren mit akustische Reflektoren zu ergänzen (Ausnahmen: nicht im 100 m Abstand rund um bewohnte Häuser und Bushaltestellen, nicht entlang von ausgewiesenen Radwegen). Bezüglich der Registrierung und Verortung von Wildunfallpunkten ist eine Monitoringvereinbarung mit der örtlichen Jägerschaft zu treffen.

- 8.5 Wildschutzzaun mit Stacheldraht gegen Wildschweine: In den Bereichen km 20.600 - 26.200, km 26.900 - 27.400 und km 28.000 - 28,400 ist entsprechend RVS 04.03.12 ein zusätzlicher Schutz gegen das Durchbrechen des Wildschutzzaunes durch Wildschweine anzubringen.
- 8.6 Auf dem Eigengrund der Projektwerberin sind jagdliche Einrichtungen jeglicher Art untersagt. Die Projektwerberin hat die örtliche Jägerschaft nachweislich aufzufordern, auf, unter, in sowie im Nahbereich von Querungsbauten (Grünbrücken, Unterflurtrasse, Brücken, Durchlässe) jegliche Art von jagdlichen Einrichtungen (Hochsitze und Bodensitze, Kurrungen, Fütterungen, Fallen etc.) zu entfernen und keine neuen Reviereinrichtungen zu errichten.
- 8.7 Effektiver Blendschutz auf den Grünbrücken: Der Blendschutz ist aus einem blickdichten Holzflechtzaun oder einem spaltenfreien Bretterzaun zu errichten. Bei den Vorportalen der Wildtierkorridore Objekt S7.40-E und S7.46-E hat der parallel zur S 7 verlaufende Blendschutz sich über die gesamte Länge des ausgeleuchteten Vorportalbereiches zu erstrecken und er muss dort so hoch sein bzw. die Lampensteher müssen so niedrig sein, dass die Lampen selbst vom Wild, also aus einer Perspektive von 1,5 m Höhe nicht sichtbar sind, wenn das Wild am Wechsel zum Wildkorridor wechselt oder sich auf diesem befindet.
- 8.8 Anlage und dauerhafter Erhalt von 2 Stillgewässern: Im Lafnitztal nördlich der S 7 Trasse sind 2 Stillgewässer anzulegen und dauerhaft zu erhalten, um die Attraktivität der westlichen Wildquerungshilfe zu erhöhen, und zwar in der Fläche der Maßnahme ED210 (1 x 0,02 ha Wasserfläche) und in ED218 (1 x 0,01 ha Wasserfläche).
- 8.9 Absicherung des Wirtschaftsweges bzw. des Wildkorridors bei Objekt S7.40-E: Die Projektwerberin hat den zuständigen Straßenerhalter nachweislich zu ersuchen, dass dieser bei der Verkehrsbehörde anregt:
 - a) Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vom südlichen Siedlungsrand von Eltendorf bis zur Brücke über die Lafnitz;
 - b) Errichtung optischer, weißer oder blauer Wildwarnreflektoren von der Lafnitzbrücke vom nördlichen Ende der ED201 bis zur Lafnitzbrücke; hier sind auch bei Unfallhäufungen keine akustische Reflektoren zu installieren;
 - c) Errichtung von 6 Bodenschwellen (nicht Rinnen, sondern Erhebungen) zur Absenkung der Fahrgeschwindigkeit (genaue Lage siehe Abb.):
 1. am Nordende von ED218,
 2. am Nordende der Maßnahme ED210,
 3. knapp nördlich der Grünbrücke,
 4. knapp südlich der Grünbrücke,

- 5. im Bereich des Altarms und
- 6. knapp nördlich der Lafnitzbrücke.

8.10 Habitatvernetzung zur Erhöhung der Attraktivität der Grünbrücke Objekt S7.40-E): Die Hecke Maßnahme ED218 ist entsprechend folgender Abbildung um 220 m Richtung Nordosten zu verlängern.



Abbildung: Lage der Bodenschwellen – (rote Rauten) und Lage der neu anzulegenden Hecke - (rote Linie) im Bereich der Grünbrücke Objekt S7-40E

8.11 Veränderung der UVE Maßnahmen HK344 und HK349 nördlich der Grünbrücke Objekt S7.46d-E: Entsprechend folgender Abbildung ist die Hecke HK344 nicht auf ganzer Länge nach Norden anzulegen, sondern nach etwa 1/3 der Länge nach Nordwesten zu verschwenken und am Nordende der Maßnahme HK349 gerade nordwärts bis zur B 65

zu führen. Die Maßnahme HK349 wird dadurch in ihrer Fläche von 1,4 ha auf 0,9 ha reduziert.

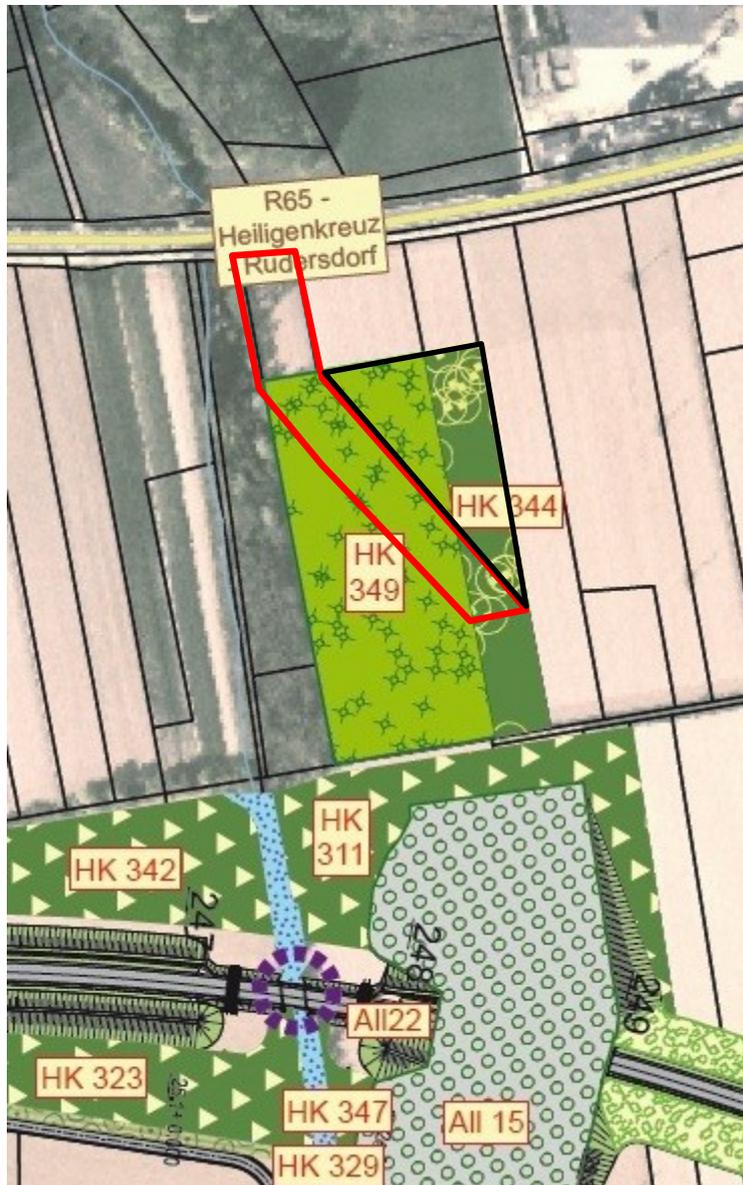


Abbildung: Die Hecke HK344 ist entsprechend der roten Linie westwärts zu verschwenken und nordwärts zu verlängern. Im Bereich des schwarzen Dreiecks ist keine Maßnahme zu tätigen.

Beweissicherung und Kontrolle Bauphase

- 8.12 Verbisschutz- und Fegeschutzmaßnahmen an Gehölzpflanzungen im Freiland sind jährlich auf ihre Effektivität zu prüfen und gegebenenfalls in Stand zu setzen.
- 8.13 Die Jagdausübungsberechtigten sind nachweislich darüber zu informieren, dass sie jedenfalls an all jenen Abschnitten diverser Straßen des der S 7 untergeordneten Netzes, die im Zuge der Errichtung der S 7 mit Wildwarnreflektoren ausgestattet werden,

genaue Aufzeichnungen über Ort und Tag von KFZ-bedingten Wildunfällen führen mögen. Die Beobachtungen sollen von den Jagdausübungsberechtigten einmal jährlich an den Straßenerhalter gemeldet werden, damit allenfalls eine Umrüstung optischer auf akustische Reflektoren erfolgen kann.

Beweissicherung und Kontrolle Betriebsphase

- 8.14 Die Kontrolle der Verbisschutz- und Fegeschutzmaßnahmen an Gehölzpflanzungen im Freiland sind solange fortzuführen, bis die Pflanzungen als gesichert zu bezeichnen sind.
- 8.15 Eine Fremdnutzung (Zäune, Abstellflächen, Wege, etc.) von Wildquerungseinrichtungen muss untersagt und die Funktionalität von Leitstrukturen (Verbot von Zäunungen etc.) muss geprüft werden. Defizite sind aufzuzeigen und zu beheben soweit dies innerhalb der Dispositionsmöglichkeiten der Projektwerberin steht.
- 8.16 Einmal pro Jahr, in der Zeit von Anfang Dezember bis Ende Februar sind alle Wildquerungshilfen und Wildquerungsmöglichkeiten sowie deren Nahbereich auf das Vorhandensein von Fallen, Fütterungen, Kurrungen (Anlockung des Wildes zum Zwecke des Abschusses), Hochsitze und Bodensitze zu überprüfen und das Ergebnis dieser Prüfung ist der zuständigen Behörde schriftlich zur Kenntnis zu bringen.
- 8.17 Die Projektwerberin hat den zuständigen Straßenerhalter nachweislich zu ersuchen, dass dieser bei der Verkehrsbehörde anregt: Einmal pro Jahr, tunlichst im Februar, sind die wegen der S 7 installierten optischen wie akustischen Wildwarnreflektoren im der S 7 untergeordneten Wegenetz auf Vollständigkeit und Funktionalität zu prüfen und es ist Sorge zu tragen, dass registrierte Defizite tunlichst binnen Monatsfrist behoben werden. Die Umsetzung ist von der ASFINAG beim Straßenerhalter anzuregen.
- 8.18 Die zwei nördlich der westlichen Grünbrücke primär für das Wild errichteten Stillgewässer sind alle 5 Jahre auf Bestand und Funktionalität zu kontrollieren und allenfalls durch Entfernen von Schlamm und Sedimenten wieder herzustellen.

IV.9 Boden, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft

Bauphase

Landwirtschaft

- 9.1 Für die betroffenen Landwirte notwendige, innerbetriebliche Wegeverbindungen sind so auszuführen, dass diese Wegeverbindungen mit den von den Landwirten üblicherweise verwendeten Maschinen benutzt werden können.
- 9.2 Die Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung eines optimierten Wirtschaftswegesystems entsprechend dem eingereichten Maßnahmenplan ist durchzuführen.

- 9.3 Ein Plan für betriebsbezogene Flächenzusammenlegungen oder sonstige Nutzungen für zu kleine bzw. schlecht bewirtschaftbare Restflächen ist unter Beiziehung der Betroffenen auszuarbeiten.
- 9.4 Es ist sicherzustellen, dass wiederaufgebrachte Böden keine Kampfmittel enthalten.

Boden

- 9.5 Für die Rekultivierung sind die „Richtlinien für die sachgerechte Bodenrekultivierung land- und forstwirtschaftlich genutzter Böden“ 2. Auflage 2012 des „Fachbeirat für Bodenfruchtbarkeit und Bodenschutz“ anzuwenden.

Beweissicherung und Kontrolle Bauphase

- 9.6 Ein Beweissicherungsprogramm für den Bodenaufbau von Flächen, welche später rekultiviert werden sollen, ist vor der Entfernung des Oberbodens der ökologischen Bauaufsicht vorzulegen (Bodenaufbau, Bodenprofil).

IV.10 Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser

Für die bescheidmäßige Festlegung der Auflagen aus diesem Fachbereich ist das BMVIT unzuständig.

IV.11 Oberflächengewässer, Straßenwässer, Tunnelwässer

Für die bescheidmäßige Festlegung der Auflagen aus diesem Fachbereich ist das BMVIT unzuständig.

IV.12 Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild

Bauphase

Erholung

- 12.1 Sämtliche Verlegungen von Rad-, Reit- und Wanderwegen sind grundsätzlich bereits vor der Bauphase zu errichten, um Querungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten in der Bauphase wie in der Betriebsphase zu erhalten. Die Aufrechterhaltung bzw. Funktionserhaltung von Verbindungen kann bei besonderem Erfordernis in der Bauabwicklung auch über temporäre Querungsmöglichkeiten bewerkstelligt werden.

- 12.2 Bestehende Straßenverbindungen und landwirtschaftliche Güterwegverbindungen sind aufrecht zu erhalten. Für den Fall einer Umleitung dieser Wege ist dies bekannt zu machen bzw. zu beschildern.
- 12.3 Eine Bestandsaufnahme des Zustandes des landwirtschaftlichen Wegenetzes, das für den Baustellenverkehr herangezogen wird, hat vor Beginn der Bauarbeiten durchgeführt zu werden. Ebenso hat die Wiederherstellung eines gleichen oder besseren Zustands nach Beendigung der Bauarbeiten zu erfolgen. 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.
- 12.4 Da der Reitweg Poppendorf während der Bauphase über 1,2 km entlang des bestehenden Burgenland Weitwanderweges und des Radweges B 72 Östliches Lafnitztal bis zum Lafnitztal Reitweg geführt wird, sind alle Maßnahmen zum Erhalt der Qualität der Wegeverbindung aus der Perspektive der verschiedenen NutzerInnen erforderlich. Dazu zählen Hinweistafeln auf andere BenutzerInnen, die Ausgestaltung des entsprechenden Querschnittes, Informationen für ReiterInnen, dass FußgängerInnen in ausreichender Entfernung und im Schrittempo zu passieren sind, die regelmäßige Beseitigung von Schäden und Verunreinigungen etc.
- 12.5 Eine möglichst frühzeitige Realisierung und Freigabe neuer Wegverbindungen sowie der Grün-, Wild- und Wirtschaftswegbrücken ist, sofern baustellentechnisch sinnvoll und möglich, vorzunehmen.

Beweissicherung und Kontrolle Bauphase

Erholung

- 12.6 Die Bestandsaufnahme des Zustandes des landwirtschaftlichen Wegenetzes, das für den Baustellenverkehr herangezogen werden soll, hat vor Beginn und nach Ende der Bauführung zu erfolgen. Dies gilt insbesondere für jene Wege, die für die Erholungszwecke herangezogen werden. Etwaige Beschädigungen durch eine für die Wege unübliche Beanspruchung (Baustellenverkehr) müssen durch die Projektwerberin ausgeglichen werden.

IV.13 Landschaftsbild

Für die bescheidmäßige Festlegung der Auflagen aus diesem Fachbereich ist das BMVIT unzuständig.

IV.14 Kulturgüter

Für die Festlegung der Maßnahmen aus diesem Fachbereich ist das BMVIT unzuständig.

IV.15 Humanmedizin

15.E1 In die Detailevaluierung gemäß den Maßnahmen 2.E1, 2.E3 und 2.E4 der Ergänzung des Teilgutachtens 02 Lärm sind auf jeden Fall folgende Objekte aufzunehmen:

- Herrschaftsweg 4, 7561 Poppendorf
- Untere Kirchengasse 6, 7561 Poppendorf
- Hauptstraße 4, 7561 Poppendorf
- Hauptstraße 14, 7561 Poppendorf
- Lafnitzweg 2, 7561 Poppendorf
- Flurgasse 1, 7561 Poppendorf
- Froschgasse 8, 7561 Poppendorf
- Marchbachstraße 3, 7562 Eltendorf
- Grazer Straße 25, 7562 Eltendorf
- Königsdorf 233, 7563 Königsdorf.

IV.16 Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit

Bauphase

Allgemeines

16.1 Für sämtliche konstruktive Bauteile (Kunstbauwerke, Unterflurtrasse Königsdorf) ist mittels erdstatischen Berechnungen der Nachweis einer ausreichenden Standsicherheit sowohl für alle Bauzustände als auch für den Endzustand zu erbringen. Diese Berechnungen sind 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

16.2 Für sämtliche freie und konstruktiv gesicherte 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.

- 16.3 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 Böschungstabilität zu gewährleisten.
- 16.4 Werden Baugrubenwände bzw. Böschungen mittels Spritzbeton versiegelt, so sind Entwässerungsbohrungen zur Verhinderung etwaiger Wasserdrücke vorzusehen.
- 16.5 Zwischengelagertes Bodenaushubmaterial muss standsicher gelagert werden.
- 16.6 Sämtliche Erdarbeiten sind grundsätzlich gemäß den entsprechenden Richtlinien in geltender Fassung, insbesondere RVS 08.03.01, durchzuführen.
- 16.7 Bei den Dämmen ist durch entsprechende Maßnahmen (z.B. Vorlast- bzw. Überlastschüttungen) sicherzustellen, dass nach Beginn der Betriebsphase keine Restsetzungen auftreten, die Schäden an der Oberfläche verursachen könnten.
- 16.8 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 $[f(c_d, \varphi_d)]$ (Designwerte), kann davon abgesehen werden, sofern entsprechend bewährte Regelquerschnitte zur Anwendung kommen.
- 16.9 Im Bereich sämtlicher Objekte (Brückenwiderlager und Pfeiler) sind ergänzende Aufschlüsse durchzuführen, um eine genaue Festlegung der Fundierungsart durchführen zu können.
- 16.10 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.
- 16.11 Für die Fundierungselemente der Kunstbauten sind entsprechende statische Berechnungen durchzuführen, bei denen die innere und äußere Standsicherheit nachgewiesen wird.
- 16.12 Bei der Wiederverwendung von Aushubmaterial ist dieses hinsichtlich der Bodeneigenschaften mittels entsprechender Untersuchungen (z.B. Laboruntersuchungen) zu überprüfen, damit die Bestimmungen der geltenden Richtlinien (RVS) für Schüttmaterial,

Hinterfüllmaterial etc. nachweislich eingehalten werden. Dies gilt sinngemäß auch bei der Verwendung als Betonzuschlagstoff.

Tunnelbau (Unterflurtrasse Königsdorf)

- 16.13 In den UVE-Einreichunterlagen ist für die Unterflurtrasse Königsdorf aufgrund der vorhandenen Datengrundlage kein HGW_{30} bzw. HGW_{100} angegeben worden. Aufgrund der Lebensdauer des Bauwerkes sind allerdings zumindest die vorhandenen Grundwasserspiegel weiterhin zu messen, um die Konstruktion gegebenenfalls auf die gemessenen Grundwasserstände anpassen zu können.
- 16.14 Für die Bauausführung der Unterflurtrasse Königsdorf ist ein von der Projektwerberin zu bestellender Sachverständiger für Grundbau und Bodenmechanik beizuziehen. In Abhängigkeit der tatsächlich angetroffenen Untergrundverhältnisse soll dieser u.a. Festlegungen in Bezug auf erforderliche Bodenauswechslungen bzw. Bodenverbesserungen, die Vermeidung von Auflockerungen der Gründungssohle, das Hinterfüllen und die Fassung von Sickerwasserzutritten treffen.
- 16.15 Für die Unterflurtrasse Königsdorf wird gemäß den UVE-Einreichunterlagen die Anforderungsklasse A2 gemäß Richtlinie „Weiße Wannen“ zugrunde gelegt. Da dies nicht dem Stand der Technik entspricht ist die Anforderungsklasse A1 gemäß Richtlinie „Weiße Wannen“ zugrunde zu legen.
- 16.16 Bei der Unterflurtrasse Königsdorf ist gemäß RVS 09.01.23 die Decke des Straßentunnels ab dem Straßentunnelportal bis zu einer Länge von 100 m in den angrenzenden Vorportalbereichen (freie Strecke) zu verlängern.

Beweissicherung und Kontrolle Bauphase

- 16.17 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.
- 16.18 Für sämtliche Gründungssohlen ist ein ausreichend tragfähiger Untergrund herzustellen und die Tragfähigkeit ist mit entsprechenden Messmethoden (Flächendeckende Dynamische Verdichtungskontrolle (gemäß RVS 08.03.02), Dynamische Lastplattenversuche (gemäß RVS 08.03.04)) nachzuweisen.
- 16.19 Während der Bauphase ist das geotechnische Prognosemodell für sämtliche Fundierungen und für die Unterflurtrasse Königsdorf mit den tatsächlich angetroffenen Untergrundverhältnissen zu vergleichen. Bei Abweichungen ist zu prüfen, ob eine Änderung der Konstruktion erforderlich ist.
- 16.20 Die Qualitätssicherung der Erdarbeiten (Dämme, Einschnitte etc.) und der ungebundenen Tragschichten hat mit geeigneten Messmethoden (Flächendeckende Dynamische

Verdichtungskontrolle (gemäß RVS 08.03.02), Dynamische Lastplattenversuche (gemäß RVS 08.03.04)) zu erfolgen.

- 16.21 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.
- 16.22 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.

Betriebsphase

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

IV.17 Tunnelsicherheit

Tunnel UFT Königsdorf

Fachbereich Tunnelsicherheit

- 17.1 Vor Veröffentlichung der BuS-Ausschreibung Elektromaschinelle Ausrüstung ist die Beschallung im Bereich des EA zu definieren und ein Konzeptplan der Tunnel-Verwaltungsbehörde vorzulegen.
- 17.2 Vor Veröffentlichung der Ausschreibung Lüftungsanlage ist eine Berechnung der EA-Überdrucklüftung der Tunnel-Verwaltungsbehörde vorzulegen, welche u.a. darlegt, dass die Bedingung des maximalen Öffnungsdrucks der Notausgangstüre von 100 N eingehalten wird.
- 17.3 Der Lüftungsbericht ist vor Veröffentlichung der Ausschreibung der Lüftungsanlage mit der Auslegung der Überdrucklüftung im EA zu ergänzen.
- 17.4 Mit Einreichung der Sicherheitsdokumentation für die Inbetriebnahme sind klare Qualitätsanforderungen an die Videodetektionsanlage bezüglich Fehlalarmen und nicht de-

tektierten Ereignissen aufzustellen und zu integrieren. In Abhängigkeit der Zuverlässigkeit der Anlage ist zu entscheiden, ob bzw. welche Alarmer mit Reflexen verknüpft werden können.

- 17.5 Die Detektionszeit der Brandmeldeanlage ist vor Inbetriebnahme durch einen Brandversuch nachzuweisen.
- 17.6 Als Bestandteil der Sicherheitsdokumentation für die Inbetriebnahme ist ein Alarm- und Einsatzplan, eine Tunnelbetriebsanweisung sowie ein Wartungs- und Instandhaltungskonzept zu erstellen. Zudem muss ein Organigramm der Betriebsorganisation erstellt und sicherheitsrelevantes Personal (Anzahl, Dienstzeiten, Bereitschaft) genannt werden.
- 17.7 Das Kapitel 3.6 des Betriebs- und Rettungskonzepts beschreibt die Lüftung im Ereignisfall unzutreffend, da eine Situation eines Richtungsverkehrstunnels zugrunde gelegt wird. Dieses Kapitel ist vor Inbetriebnahme zu überarbeiten und auf die spezifischen Gegebenheiten eines Gegenverkehrstunnels anzupassen und gemeinsam mit der Tunnel-Sicherheitsdokumentation für die Inbetriebnahme einzureichen.
- 17.8 Mit Einreichung der Sicherheitsdokumentation für die Inbetriebnahme muss ein Konzept für Tunneltests auf Basis einer Tunnelreflex-Matrix (Zusammenwirken der einzelnen EM-Anlagen, z.B. sämtliche Reaktionen bei Brandalarm) der Tunnel-Verwaltungsbehörde vorgelegt werden. Die Tunneltests auf Basis einer Tunnelreflex-Matrix müssen vor der Inbetriebnahme durchgeführt und dokumentiert werden.
- 17.9 Die Länge der Vorportalbeleuchtung muss gemäß RVS 09.01.25 ausgeführt werden.

Fachbereich Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit
 Teilbereich Entwässerung

- 17.10 Das von der Projektwerberin als Schlitzrinne vorgesehene Entwässerungssystem ist gemäß RVS 09.01.23 auszuführen. Die folgenden Anforderungen sind jedenfalls einzuhalten:
- Flüssigkeiten, die punktuell mit einer Schüttung von 100 l/s ausfließen, sind durch die Schlitzrinne innerhalb von 200 m Tunnellänge aufzunehmen.
 - Das Entwässerungssystem (insgesamt) ist auf eine Abflusskapazität von 100 l/s auszulegen.
 - Das Durchschlagen von Flammen im Entwässerungssystem ist durch die Herstellung von Siphonen oder Tauchwänden zu verhindern.
 - Bei der von der Projektwerberin vorgesehenen Schlitzrinne sind ca. 6 m vor und nach den Siphonen bzw. Tauchwänden geschlossene Querschnitte zu verwenden.
 - Bei Hochpunkten muss die erforderliche Abflusskapazität im maximalen Abstand von 150 m zum Hochpunkt gegeben sein. Bei Tiefpunkten ist die Abflusskapazität von 100 l/s des Entwässerungssystems durch zusätzliche Maßnahmen zu gewährleisten.

- Das Entwässerungssystem hat hinsichtlich Brandverhalten Klasse B gemäß ÖNORM EN 13501-1, Tabelle 1 aufzuweisen.
- Bei der von der Projektwerberin vorgesehenen Schlitzrinne hat der geschlitzte Anteil im Mittel 25 % der Tunnellänge, kontinuierlich verteilt, zu betragen.
- Das Ergebnis der Dimensionierung ist der Tunnel-Verwaltungsbehörde mit einer Frist von 6 Monaten ab Bescheiderlassung vorzulegen.

17.11 Bezüglich der im Entwässerungsschema (Einlage 08.1.3.4) dargestellten Leitung DN900, die der Ableitung der vor dem Nordportal der Unterflurtrasse Königsdorf anfallenden Wässer dient, sind folgende Punkte einzuhalten:

- Die Entwässerungsleitung DN900 ist im Regelquerschnitt (Einlage 08.1.3.1) der Unterflurtrasse Königsdorf einzutragen.
- Ein rechnerischer Nachweis, dass die anfallenden Wässer unter Berücksichtigung des vorhandenen Längsgefälles abgeleitet werden können, ist zu erbringen.
- Putzmöglichkeiten zur Wartung und Reinigung dieser Entwässerungsleitung sind vorzusehen.
- Das Ergebnis der Dimensionierung ist der Tunnel-Verwaltungsbehörde mit einer Frist von 6 Monaten ab Bescheiderlassung vorzulegen.

Teilbereich Brandsicherheit baulicher Anlagen

17.12 Die Dimensionierung der tragenden Bauteile hinsichtlich des baulichen Brandschutzes zur Erreichung des jeweiligen Schutzniveaus hat gemäß RVS 09.01.45 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 Prüfsachverständigen bzw. Tunnelbau-Sachverständigen freizugeben ist.

17.13 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.

V. Abspruch über die erhobenen Einwendungen

Einwendungen, die sich auf zivilrechtliche Ansprüche beziehen, werden auf den Zivilrechtsweg verwiesen. Alle anderen Einwendungen und Anträge gelten gemäß § 59 Abs. 1 AVG als miterledigt.

VI. Kosten

Die Kostenentscheidung bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

VII. Rechtsgrundlagen

- §§ 9, 16, 19, 23a Abs. 1 Z 1, § 24f Abs. 1 bis 5 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 4/2016
- § 24 Abs. 1, 24f Abs. 6 und 7 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012
- §§ 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 Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 77/2010
- Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen (Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014
- §§ 17, 18, 19 und 170 Forstgesetz 1975 (ForstG 1975), BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I Nr. 102/2015
- §§ 4, 5, 7, 11 und 13 des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes (STSG), BGBl. I Nr. 54/2006 idF BGBl. I Nr. 96/2013
- Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51/1991 idF BGBl. I Nr. 161/2013 insbesondere §§ 44a ff und 59

BEGRÜNDUNG

I. Verfahrensgang

I.1 Vorverfahren gemäß § 24 Abs. 7 iVm § 4 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 der Projektwerberin vom 29. Mai 2009 und Verbesserungsauftrag

Antrag und Vorlage der Projektunterlagen

Mit Schreiben vom 29. Mai 2009 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 insbesondere in Verbindung mit § 24h (nunmehr: § 24f) Abs. 1 UVP-G 2000, § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), § 17 Forstgesetz 1975 (ForstG 1975) und § 7 Abs. 1 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz (STSG) für das Bundesstraßenbauvorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf - Heiligenkreuz (Staatsgrenze), eingebracht und eine entsprechende Vollmacht vorgelegt.

Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Einreichprojekt 2009) gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 und die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) gemäß § 6 iVm § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 angeschlossen.

Das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben ist ein Vorhaben gemäß § 23a Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 und daher einer Umweltverträglichkeitsprüfung 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 in Verbindung mit § 24f UVP-G 2000.

Antragsergänzung

Die ASFINAG BMG im Vollmachtsnamen der ASFINAG beantragte mit am 21. Jänner 2010 bei der Behörde eingelangtem Schreiben ergänzend die Verwirklichung des Vorhabens in zwei Abschnitten: Für den Fall, dass die angestrebte gleichzeitige Verkehrsfreigabe der S 7 und der weiterführenden ungarischen Schnellstraße M 8 nicht realisiert werden kann, soll in einem Verwirklichungsabschnitt 1 die S 7 von Dobersdorf bis zur Anschlussstelle an die L 116 errichtet und für die Weiterführung des Verkehrs die bestehende LKW-Umfahrung Heiligenkreuz adaptiert und genutzt werden. Im Verwirklichungsabschnitt 2 soll die Anbindung der S 7 an die M 8 an der Staatsgrenze erfolgen.

Beziehung von Sachverständigen

Von der internen UVP-Koordination des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (Abt. IV/ST1) für das gegenständliche Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren wurde gemäß § 24c Abs. 1 UVP-G 2000 folgende Liste mit den erforderlichen Fachgebieten und den dafür ausgewählten Sachverständigen mit einer fachlichen Auswahlbegründung erstellt:

	Fachbereich	Name des Sachverständigen
01	Verkehr und Verkehrssicherheit	Prof. Dipl.-Ing. Heinrich Fritzer
02	Lärm	Prof. Dipl.-Ing. Heinrich Fritzer
03	Erschütterungen und Sekundärschall	Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr. Dietmar Adam
04	Luftschadstoffe und Klima	Dipl.-Ing. Martin Kühnert
05	Forstwirtschaft	Dipl.-Ing. Martin Kühnert
06	Tiere, Pflanzen, Lebensräume	Jürgen Trautner
07	Gewässerökologie, Fischerei	Dipl.-Ing. Dr. Gerald Zauner
08	Wildökologie und Jagd	Dipl.-Ing. Dr. Andreas Kranz
09	Boden und Landwirtschaft, Abfallwirtschaft	Dipl.-Ing. Dr. Christian Scholler
10	Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser	Dr. Hartwig Kraiger
11	Oberflächengewässer, Straßenwässer, Tunnelwässer	Dipl.-Ing. Josef Posch
12	Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild	Dipl.-Ing. Hans Emrich, MSc
13	Landschaftsbild	Dipl.-Ing. Dr. Daniel Bogner
14	Kulturgüter	Univ. Doz. Dr. Bernhard Hebert
15	Humanmedizin	Univ. Prof. DDr. Egon Marth

Gemäß § 24c Abs. 2 UVP-G 2000 wurde ein externer UVP-Koordinator, nämlich Herr Dipl.-Ing. Wolfgang Stundner, bestellt. Die genannten Sachverständigen (mit Ausnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet 14) 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 bzw. als nichtamtlicher Koordinator bestellt. Der Sachverständige für Kulturgüter wurde als Amtssachverständiger gemäß § 52 Abs. 1 AVG beigezogen.

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

	Fachbereich	Name des Sachverständigen
16	Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit	Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Dietmar Adam
17	Tunnelsicherheit	Dipl.-Ing. ETH/SIA Dr. Urs Welte

Verbesserungsauftrag

Nach Befassung der Sachverständigen mit dem Genehmigungsantrag vom 29. Mai 2009, der UVE sowie den Projektsunterlagen (einschließlich dem forstrechtlichen Einreichoperat) und nach Durchführung einer diesbezüglichen Besprechung mit den Sachverständigen und Ver-

tretern der Projektwerberin am 30. November 2009 erteilte die ho. Behörde der Projektwerberin mit Schreiben vom 30. April 2010, Zl. BMVIT-313.407/0007-II/ST-ALG/2009, einen Verbesserungsauftrag gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 in Verbindung mit § 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 31. August 2010 vorzunehmen.

Mit Schreiben vom 31. August 2010, eingelangt im ho. Bundesministerium am selben Tag, ersuchte die ASFINAG BMG zur Bearbeitung des Verbesserungsauftrages, um eine Erstreckung der für den Verbesserungsauftrag gesetzten Frist bis zum 31. Oktober 2010. Die mit dem Verbesserungsauftrag vom 30. April 2010 vorgeschriebene und zwischenzeitlich durchgeführte weitere Fledermauskartierung erfordere eine Adaptierung der Maßnahmenplanung, wofür etwa zwei Monate zu veranschlagen seien.

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 ho. Bundesministerium eingebracht. Seitens der internen Koordination im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Abt. IV/ST1) wurde mitgeteilt, dass eine Fristerstreckung auch aus fachlichen Gründen gerechtfertigt ist.

Mit ho. Schreiben vom 31. August 2010, Zl. BMVIT-313.407/0017-II/ST-ALG/2010, wurde dem zuvor erwähnten Antrag auf Fristerstreckung stattgegeben und die für die Erfüllung des Verbesserungsauftrages gesetzte Frist bis zum 31. Oktober 2010 verlängert.

Mit Schreiben vom 27. Oktober 2010, eingelangt im ho. Bundesministerium 28. Oktober 2010, ersuchte die ASFINAG BMG innerhalb offener Frist zur weiteren Bearbeitung des Verbesserungsauftrages um eine weitere Fristverlängerung bis zum 30. November 2010. Begründet wurde dies mit einem Wechsel der Projektsteuerung.

Die vorgebrachte Begründung der ASFINAG BMG wird aus ho. Sicht als nachvollziehbar und plausibel beurteilt; die Dauer der beantragten Fristverlängerung (ein Monat) erscheint mit Blick auf die von der Projektsteuerung typischerweise vorzunehmenden Abschlussarbeiten in Zusammenhang mit der Vorlage von verbesserten Unterlagen als angemessen.

Mit ho. Schreiben vom 29. Oktober 2010 wurde daher dem zuvor erwähnten Antrag auf Fristerstreckung stattgegeben und die für die Erfüllung des Verbesserungsauftrages gesetzte Frist bis zum 30. November 2010 verlängert.

Erfüllung des Verbesserungsauftrages, Projektänderungen

Mit Schreiben vom 25. November 2010, eingelangt im ho. Bundesministerium am selben Tag, legte die ASFINAG BMG die in Befolgung des Verbesserungsauftrages überarbeiteten Projektunterlagen rechtzeitig vor. Dabei wurden über die aufgetragene Verbesserung hinaus Projektänderungen gegenüber dem ursprünglich eingereichten Vorhaben vorgenommen, die einerseits aus den Ergebnissen verdichteter fledermauskundlicher Erhebungen, welche im Rahmen des Verbesserungsauftrages durchgeführt wurden, und andererseits aus einer not-

wendigen technischen Umstellung zur Vermeidung von Teilversickerungsbereichen im Brunnenschutzgebiet Heiligenkreuz resultierten.

Die zuständigen Fachabteilungen im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Abt. IV/ST1 und IV/ST2) wurden daraufhin ersucht, festzustellen, ob mit den Nachlieferungen der ho. Verbesserungsauftrag vom 30. April 2010 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 Fachabteilung 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-Koordination 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 die Fachabteilung IV/ST2, dass der Verbesserungsauftrag hinsichtlich der Fachbereiche „Tunnelsicherheit“ und „Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit“ erfüllt wurde und dass das Tunneloperat (Tunnel-Vorentwurf 2009) 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 Notifikation nach der Espoo-Konvention

Der gegenständliche Abschnitt der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße endet an der Staatsgrenze bei Heiligenkreuz. Es waren daher auch allfällige grenzüberschreitende Auswirkungen zu prüfen und war es erforderlich das Vorhaben der Republik Ungarn zu notifizieren. Da zwischen Österreich und Ungarn derzeit kein bilaterales Abkommen über die Umsetzung des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen (Espoo-Abkommen) besteht, ist auf die gegenständliche Benachrichtigung das Espoo-Abkommen (BGBl. III Nr. 201/1997) in seiner innerstaatlichen Umsetzung in § 10 UVP-G 2000 anzuwenden.

Dafür legte die ASFINAG BMG erforderliche Unterlagen zur Benachrichtigung Ungarns in deutscher und in ungarischer Sprache vor und wurden diese Unterlagen im Wege der Espoo-Kontaktstelle des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) der Republik Ungarn übermittelt. Das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf – Heiligenkreuz (Staatsgrenze), wurde der Republik Ungarn von Österreich mit Schreiben vom 20. Mai 2009, GZ BMLFUW-UW.1.4.2/0035-V/1/2009, gemäß der Espoo-Konvention notifiziert. Im Notifikationsschreiben des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft wurde die Republik Ungarn ersucht,

innerhalb von drei Wochen dem BMLFUW bekannt zu geben, ob sie am UVP-Verfahren teilzunehmen wünscht.

Nach erfolgter Fristverlängerung hat das ungarische Umweltministerium mit Schreiben vom 13. Juli 2009, Ref.Nr.: KMF-146/6/2009, bekannt gegeben, dass die Republik Ungarn nicht am UVP-Verfahren für das gegenständliche Vorhaben teilzunehmen wünscht.

I.4 Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden

In einer ersten Koordinierungsbesprechung mit den mitwirkenden Behörden am 11. August 2009 erfolgte zunächst eine Projektvorstellung und eine Erörterung der einschlägigen Bestimmungen des UVP-G 2000, wie insbesondere der Koordinierungsverpflichtung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie 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 (dazu gleich im nächsten Punkt) gemeinsam mit dem Genehmigungsantrag und den Antragsunterlagen auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht.

Am 9. Oktober 2012 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 Umweltverträglichkeitsgutachtens aus den Fachbereichen Oberflächengewässer, Straßenwässer und Tunnelwässer, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser sowie Gewässerökologie und Fischerei dem Landeshauptmann des Burgenlandes als Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 zur Berücksichtigung zugewiesen. Die Maßnahmen aus den Fachbereichen Tiere, Pflanzen, Lebensräume sowie Landschaftsbild wurden der Naturschutzbehörde des Burgenlandes zugewiesen. Die Maßnahmen aus den übrigen Fachbereichen wurden der ho. UVP-Behörde zugewiesen.

I.5 Kundmachung und öffentliche Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen

Gemäß § 9 UVP-G 2000 und unter Anwendung der Bestimmungen für Großverfahren der §§ 44a ff AVG wurde die öffentliche Auflage des verfahrenseinleitenden Antrages und der Antragsunterlagen durch Edikt kundgemacht. Das Edikt wurde jeweils am 15. Dezember 2011 im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Burgenland weit verbreiteter Tageszeitungen veröffentlicht und zwar in der Kronen Zeitung und im Kurier. Die Veröffentlichung des Ediktes im Amtsblatt zur Wiener Zeitung erfolgte ebenfalls am 15. Dezember 2011. Weiters wurden die Kundmachung sowie der Bericht zur Umweltverträglichkeitserklärung samt allgemein verständlicher Zusammenfassung im Sinne des § 6 Abs. 1 Z 6 UVP-G 2000, die Liste der Sachverständigen sowie der Zeitplan gemäß § 9 Abs. 4 UVP-G 2000 am 15. Dezember 2011 auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im Internet veröffentlicht. Gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 erfolgte der Anschlag der Kundmachung an den Amtstafeln der Standortgemeinden Rudersdorf, Königsdorf, Eltendorf und Heiligenkreuz im Lafnitztal. In allen Standortgemeinden wurde die Kundmachung spätestens am 15. Dezember 2011 an der Amtstafel angeschlagen.

In der Zeit vom 16. Dezember 2011 bis einschließlich 10. Februar 2012 erfolgte in den Gemeindeämtern der Standortgemeinden und im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde die Auflage des verfahrenseinleitenden Antrages und der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 und gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971. Innerhalb der genannten Auflage- und zugleich Einwendungsfrist gemäß § 44a Abs. 2 Z 2 in Verbindung mit § 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, der Umweltschutzbehörde 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 dem Arbeitsinspektorat Eisenstadt (16. Aufsichtsbezirk) zur Kenntnis und allfälligen Stellungnahme übermittelt.

Zusätzlich zur öffentlichen Auflage fand am 20. Jänner 2012 im Kultursaal Rudersdorf eine Informationsveranstaltung der Projektwerberin statt.

I.6 Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen

Im Rahmen der Auflage der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 und gemäß § 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 langten bei der UVP-

Behörde Stellungnahmen bzw. Einwendungen von insgesamt 465 Personen und Organisationen ein, 2 davon verspätet. Unter den fristgerecht eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen finden sich unter anderem Stellungnahmen bzw. Einwendungen von den Gemeinden Heiligenkreuz im Lafnitztal und Königsdorf, dem Umweltanwalt von Burgenland, dem wasserwirtschaftlichen Planungsorgan und den anerkannten Umweltorganisationen Ökobüro und Bürgerinitiative Neumarkt in der Steiermark.

Während der Auflagefrist, am 10. Februar 2012, brachte auch die Initiative „Allianz gegen die S 7 Ost“ eine mit 15. Jänner 2012 datierte Stellungnahme gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 ein und legte gleichzeitig eine Unterschriftenliste mit 517 Eintragungen (gegliedert in Vor- und Zuname, Anschrift, Unterstützungsdatum und Unterschrift) vor.

Die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7 Ost“ wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nach Überprüfung informiert, dass sie gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 die erforderliche Mindestzahl von 200 Unterstützern erreicht und auch die übrigen Voraussetzungen gemäß § 19 UVP-G 2000 erfüllt hat und wurde auf die damit verbundenen Rechtsfolgen nach § 24f Abs. 8 UVP-G 2000 hingewiesen.

Die fristgerecht eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen wurden in den Stellungnahmenbänden 1 und 2 des Umweltverträglichkeitsgutachtens wiedergeben und von den Sachverständigen der UVP-Behörde beantwortet.

Die verspäteten Stellungnahmen bzw. Einwendungen wurden den Sachverständigen übermittelt und von diesen in den Teilgutachten berücksichtigt, insoweit sie ein anderslautendes Ergebnis herbeiführen konnten.

Die Ausführungen zur Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen durch die Behörde finden sich unter Punkt V. der gegenständlichen Bescheidbegründung.

I.7 Erstellung und öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie Durchführung der mündlichen Verhandlung

Gemäß § 24c UVP-G 2000 wurde das Umweltverträglichkeitsgutachten erstellt, welches aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten gesamt, den Teilgutachten 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, Grundwasser, 11 Oberflächengewässer, Straßenwässer, Tunnelwässer, 12 Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild, 13 Landschaftsbild, 14 Kulturgüter, 15 Humanmedizin, 16 Geotechnik, Tunnelbau, Brandsicherheit, 17 Tunnelsicherheit sowie den Stellungnahmenbänden 1 und 2 besteht. Gemäß den Bestimmungen des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes wurden von den Sachverständigen der Fachbereiche „16 Geotechnik, Tunnelbau, Brandsicherheit“ und „17 Tunnelsicherheit“ Sicherheitsbeurteilungen für den Tunnel Unterflurtrasse Königsdorf erstellt. Der Sachverständige des Fachbereiches „05 Forstwirtschaft“ erstellte ein forsttechnisches Gutachten.

Auf Grund von Nachforderungen der Sachverständigen der UVP-Behörde legte die Projektwerberin ergänzende Unterlagen gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 vom 14. August 2012 betreffend Gefährdungspotential Brunnen Heiligenkreuz (Hydrogeologische Stellungnahme), Stellungnahme zur geplanten Freifeldbeleuchtung, Zusammenstellung der Wasserrechte, ergänzende Kartierungen von Tierarten sowie Übersicht Dämme und Einschnitte vor.

Das Umweltverträglichkeitsgutachten und seine Bestandteile sowie die Sicherheitsbeurteilungen und das Forsttechnische Gutachten wurden von den Fachabteilungen IV/ST1 und IV/ST2 auf ihre Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit geprüft und zur öffentlichen Auflage freigegeben.

Gemäß § 44a Abs. 3 AVG wurden die mündliche Verhandlung und die Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens (bestehend aus dem Gesamtgutachten, den Teilgutachten und den Stellungnahmenbänden) und der weiteren Unterlagen (Forsttechnisches Gutachten, Sicherheitsbeurteilungen gemäß dem STSG und ergänzende Unterlagen gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000) durch Edikt am 10. September 2012 im Amtsblatt zur Wiener Zeitung sowie im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Burgenland weit verbreiteter Tageszeitungen, nämlich in der Kronen Zeitung (Burgenland Ausgabe) und im Kurier (Burgenland Ausgabe), kundgemacht. Ebenso wurde das Edikt an den Amtstafeln der Standortgemeinden angeschlagen und im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht.

Gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 wurden das Umweltverträglichkeitsgutachten (bestehend aus dem Gesamtgutachten, den Teilgutachten und den Stellungnahmenbänden 1 und 2), das Forsttechnische Gutachten, die Sicherheitsbeurteilungen und die ergänzenden Unterlagen gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und in den Standortgemeinden für die Zeit vom 14. September 2012 bis einschließlich 15. Oktober 2012 zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Das Umweltverträglichkeitsgutachten und die weiteren Unterlagen wurden auch im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie bereitgestellt.

Die Standortgemeinden bestätigten gegenüber dem ho. Bundesministerium die ordnungsgemäße Kundmachung des Edikts und der Auflage der Unterlagen.

Gemäß § 24e Abs. 1 UVP-G 2000 wurden das Umweltverträglichkeitsgutachten und die weiteren Unterlagen unverzüglich den mitwirkenden Behörden, dem Umweltanwalt und dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft übermittelt. Zusätzlich wurden das Umweltverträglichkeitsgutachten und die weiteren Unterlagen auch dem Arbeitsinspektorat übermittelt.

Die mündliche Verhandlung wurde gemäß § 24 Abs. 7 in Verbindung mit § 16 Abs. 1 UVP-G 2000 und gemäß § 44d Abs. 1 AVG für den 16. Oktober 2012 in der Marktgemeinde Rudersdorf anberaumt. Für den Fall, dass die mündliche Verhandlung an diesem Verhandlungstag nicht abgeschlossen werden könnte, wurde die Fortsetzung der Verhandlung für den 17. Oktober 2012 am selben Ort anberaumt. Sollte auch am zweiten Tag die Verhandlung

nicht abgeschlossen werden können, wurde in der Kundmachung darauf hingewiesen, dass Ort und Zeit der Fortsetzung vom Verhandlungsleiter in der mündlichen Verhandlung bestimmt und bekannt gegeben werden würde.

Die mündliche Verhandlung wurde am 16. Oktober 2012 und am 17. Oktober 2012 im Kultursaal Rudersdorf durchgeführt. Gemäß § 44 in Verbindung mit § 14 AVG wurde über die Verhandlung eine Niederschrift erstellt, welche gemäß § 44e Abs. 3 AVG für drei Wochen, vom 24. Oktober 2012 bis 14. November 2012, in den Standortgemeinden und im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zur öffentlichen Einsicht aufgelegt wurde, wobei diese öffentliche Auflage der Verhandlungsschrift entsprechend kundgemacht wurde. Die Verhandlungsschrift wurde auch auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie 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 Teilgutachten bzw. im Umweltverträglichkeitsgutachten 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 die ho. Behörde finden sich unter Punkt V des gegenständlichen Bescheides.

I.8 Weiteres Ermittlungsverfahren 2015

Das Bundesstraßenbauvorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, **Abschnitt West**, Riegersdorf (A 2) – Dobersdorf wurde mit Bescheid der BMVIT vom 29. September 2011, GZ BMVIT-316.407/0015-IV/ST-ALG/2011, UVP-rechtlich genehmigt. Die gegen diesen Bescheid erhobenen Verfassungsgerichtshofbeschwerden wurden vom VfGH mit Beschluss vom 24. September 2012, B 1375/11-12, abgelehnt. Den gegen diesen Bescheid ebenfalls erhobenen Verwaltungsgerichtshofbeschwerden wurden mit Erkenntnis des VwGH vom 12. November 2012, ZI. 2011/06/0202, stattgegeben und der angefochtene Bescheid wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben. Infolge Aufhebung des Bescheides wurde das Verfahren beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wieder anhängig. Im fortgesetzten Verfahren wurde das Ermittlungsverfahren ergänzt und mit Bescheid vom 12. Februar 2015, GZ BMVIT-316.407/0004-IV/ST-ALG/2015, eine Genehmigung nach dem UVP-G 2000, dem ForstG 1975, BStG 1971 und STSG für den Abschnitt West der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße erteilt.

Daran anschließend wurde das gegenständliche UVP-Verfahren betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, **Abschnitt Ost**, Dobersdorf – Heiligenkreuz (Staatsgrenze) wieder aufgenommen und wurde die Projektwerberin ersucht, darzulegen, ob bzw. inwieweit sich aus ihrer Sicht die Voraussetzungen zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Projektes aufgrund der verstrichenen Zeit geändert haben bzw. die aktuelle Sach-

lage darzustellen. Insbesondere sollten dabei auch die Vorgaben der zwischenzeitlich erlassenen Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung berücksichtigt werden.

Seit der Erstellung der Sicherheitsbeurteilung für den Tunnel Unterflurtrasse Königsdorf im August 2012 hat sich der gemäß § 7 Abs. 1 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz (STSG) zu beurteilende Stand der Technik infolge von Änderungen maßgebender Tunnelplanungs- bzw. Tunnelsicherheits-RVS geändert. Die Projektwerberin wurde daher auch aufgefordert, den Tunnel-Vorentwurf für den Tunnel UFT Königsdorf hinsichtlich des aktuellen Standes der Technik zu evaluieren bzw. gegebenenfalls anzupassen.

Von der ASFINAG Bau Management GmbH wurden mit Schreiben vom 07. April 2015 ergänzende Unterlagen als Auskunft im Sinne des § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 hinsichtlich der Aktualität der Sachlage vorgelegt.

Nach Befassung der behördlichen Sachverständigen mit den vorgelegten Unterlagen wurde der Projektwerberin der Auftrag erteilt, konkret angeführte Verbesserungen und Ergänzungen der Projektunterlagen vorzulegen und hat die ASFINAG BMG mit Schreiben vom 08. Juli 2015 überarbeitete Projektunterlagen vorgelegt.

Die zuständigen Fachabteilungen im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Abt. IV/ST1 und IV/ST2) wurden daraufhin ersucht, festzustellen, ob mit den Nachlieferungen der ho. Verbesserungsauftrag erfüllt wurde.

Weiters wurde die Abteilung Planung und Umwelt (Abt. IV/ST1, nunmehr Abt. IV/IVVS1) ersucht festzustellen, ob die vorgelegten überarbeiteten Unterlagen aufgrund der aktuellen Sachlage zur Darlegung der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens geeignet sind und gegebenenfalls zu den vorgelegten Unterlagen fachgutachterliche Stellungnahmen der UVP-Sachverständigen für sämtliche Fachbereiche einzuholen, um deren Vollständigkeit, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit zu überprüfen und schließlich festzustellen, ob die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen allein oder in Verbindung mit den sonstigen Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens eine anders lautende Entscheidung der Sache herbeizuführen vermögen. Für den Fall, dass eine Anpassung von Teilgutachten notwendig sei, wurde ersucht, die erforderlichen Ergänzungen zu den Teilgutachten einzuholen und das Umweltverträglichkeitsgutachten dementsprechend anzupassen.

Die Tunnel-Verwaltungsbehörde (Abt. IV/ST2, nunmehr Abt. IV/IVVS2) wurde ersucht, festzustellen, ob die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen vollständig und für die Beurteilung durch die Sachverständigen ausreichend sind und gegebenenfalls die Sicherheitsbeurteilungen im gegenständlichen Verfahren zu ergänzen bzw. zu adaptieren.

Als Ergebnis dieser Begutachtung wurde eine Ergänzung zur Sicherheitsbeurteilung UFT Königsdorf vom Juli 2015 und eine Stellungnahme der UVP-Sachverständigen sowie Ergänzungen der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin vom September 2015 erstellt.

I.9 Kundmachung / Parteiengehör

Am 15. Oktober 2015 wurde mit Edikt die Auflage eines Schriftstückes des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 07. Oktober 2015 betreffend Parteiengehör zu den von der ASFINAG BMG als Bevollmächtigte der ASFINAG vorgelegten Unterlagen zur Aktualität des Einreichprojektes (Bericht 2015) und den dazu ergangenen Stellungnahmen der behördlichen Sachverständigen sowie Ergänzungen von Teilgutachten gemäß § 44f Abs. 2 AVG iVm § 24f Abs. 14 UVP-G 2000 im Amtsblatt zur Wiener Zeitung sowie im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Burgenland weit verbreiteter Tageszeitungen, nämlich in der Kronen Zeitung (Burgenland Ausgabe) und im Kurier (Burgenland Ausgabe), kundgemacht. Ebenso wurde das Edikt an den Amtstafeln der Standortgemeinden angeschlagen und im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht. Die Unterlagen lagen für jedermann von 15. Oktober 2015 bis 10. Dezember 2015 zur Einsicht auf.

Die Parteien des Verfahrens wurden aufgefordert zwecks Kenntnisnahme von den ergänzenden Unterlagen und sachverständigen Beurteilungen gemäß § 17 AVG Akteneinsicht im ho. Bundesministerium zu nehmen. Als Service lagen die Unterlagen zusätzlich von 15. Oktober 2015 bis 10. Dezember 2015 während der Amtsstunden in den Standortgemeinden zur Einsicht auf und wurden im Internet zur Verfügung gestellt. Die Parteien des Verfahrens erhielten gemäß § 45 Abs. 3 AVG im Rahmen des Parteiengehört die Gelegenheit, ab Zustellung des Schriftstückes bis spätestens 19. November 2015 zu den angeführten Unterlagen eine schriftliche Stellungnahme an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie abzugeben.

Die Standortgemeinden bestätigten gegenüber dem ho. Bundesministerium die ordnungsgemäße Kundmachung des Edikts und der Auflage der Unterlagen.

I.10 Stellungnahmen im Rahmen des Parteiengehört

Im Rahmen des Parteiengehört langte eine Stellungnahme des Bezirksfeuerwehrkommandos Jennersdorf vom 09. November 2015 (bei der Behörde per e-mail eingelangt am 10. November 2015), des Herrn Dr. Johann Raunikar vom 18. November 2015 (Poststempel vom selben Tag, bei der Behörde eingelangt am 23. November 2015) und der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7 Ost“ vom 18. November 2015 (Poststempel vom selben Tag, bei der Behörde eingelangt am 23. November 2015) ein.

Der Vertreter des Bezirksfeuerwehrkommandos Jennersdorf brachte im Wesentlichen vor, dass die Flucht- und Rettungswege von 338,03 m bzw. 357,97 m zu lange seien und nicht den gültigen Normen und Richtlinien entsprächen und wurde diese Ansicht näher begründet. Als Resümee der Ausführungen wurde ersucht, die Planungen für die UFT Königsdorf dahingehend zu ändern, dass an statt eines befahrbaren Flucht- und Rettungsweges zwei begehbare Flucht- und Rettungswege mit einer max. Entfernung von 250 m in sichere Bereiche geplant werden.

Herr Dr. Johann Raunika brachte vor, dass er festgestellt habe, dass im Gemeindeamt der Marktgemeinde Rudersdorf am Mittwoch 28. Oktober 2015, in der Zeit von ca. 10.30 Uhr bis ca. 11.15 Uhr, somit während der Amtsstunden (7.30 Uhr bis 12.30 Uhr) nicht sämtliche im Edikt genannten Urkunden und Dokumente für jedermann zur Einsicht auflagen. Es hätten die Stellungnahmen der behördlichen Sachverständigen sowie die Ergänzungen von Teilgutachten gemäß § 44f Abs. 2 AVG iVm § 24f Abs. 14 UVP-G 2000 gefehlt. Die mit dem Edikt vom 7. Oktober 2015 angeordnete öffentliche Auflage von Urkunden und Dokumenten hätte im maßgeblichen Zeitraum somit nicht stattgefunden. Das Auflageverfahren sei daher mangelhaft geblieben und wäre zur Wahrung eines rechtmäßigen Parteiengehörs neuerlich durchzuführen.

Weiters führte Herr Dr. Johann Raunika in seiner Stellungnahme aus, dass er im Übrigen den Inhalt der Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7 Ost“ vom 18. November 2015 als Inhalt der gegenständlichen Stellungnahme übernehme.

Herr Dr. Johann Raunika brachte für die Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7 Ost“ unter ausdrücklicher Aufrechterhaltung des gesamten bisherigen Vorbringens und der bisher gestellten Anträge im Wesentlichen vor, dass der Europäische Gerichtshof mit dem Urteil vom 15. Oktober 2015, C-137/14 (Kommission/Deutschland) in Auslegung des Artikel 11 der Richtlinie 2011/92 und des Artikel 25 der Richtlinie 2010/75 klargestellt hätte, dass die im österreichischen Verfahrensrecht verankerte Präklusion den genannten unionsrechtlichen Vorgaben widersprächen. Damit stünde fest, dass im gegenständlichen Verfahren sowohl das Edikt des BMVIT vom 13. Dezember 2011, mit welchem der verfahrenseinleitende Antrag im Großverfahren kundgemacht wurde, als auch das gegenständliche Edikt vom 7. Oktober 2015 den unionsrechtlichen Vorgaben widersprächen, da jeweils Fristen für die Erstattung von Einwendungen und/oder Stellungnahmen bei sonstigem Verlust der Parteistellung und/oder Verlust des Rechts auf Parteiengehör gesetzt wurden.

Im Lichte der Richtlinie 2011/92/EU und des Urteiles des Europäischen Gerichtshofes vom 15. Oktober 2015, C-137/14, liege im gegenständlichen UVP-Verfahren eine vom BMVIT zu verantwortende Irreführung der vom Vorhaben Fürstenfelder Schnellstraße S 7, Abschnitt Ost, betroffenen Öffentlichkeit (Bürgerinnen, Bürger, BürgerInneninitiativen, NGOs) vor, da diese über die ihr gemäß EU-Recht zustehenden Rechte im Verfahren falsch informiert worden seien. Es sei daher das bisher abgeführte Verfahren ab Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages als grob rechtswidrig und damit als nichtig anzusehen, da durch die oben genannten Edikte die maßgeblichen Rechtsvorschriften des Unionsrechtes über die rechtmäßige Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit in UVP-Verfahren massiv verletzt worden seien.

Die Ausführungen zur Behandlung der Stellungnahmen durch die Behörde finden sich unter Punkt V. der gegenständlichen Bescheidbegründung.

I.11 Schluss des Ermittlungsverfahrens

Mit Edikt vom 26. November 2015 wurde der Schluss des Ermittlungsverfahrens gemäß § 24 Abs. 7 iVm § 16 Abs. 3 UVP-G 2000 mit Wirkung vom 02. Dezember 2015 kundgemacht. Die

Kundmachung erfolgte durch Anschlag an den Amtstafeln der Standortgemeinden und durch Veröffentlichung auf der Homepage des BMVIT.

I.12 Weitere Koordinierung mit den mitwirkenden und den sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden

Mit Schreiben des BMVIT vom 19. Jänner 2016 wurde dem Landeshauptmann von Burgenland als Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G, der Burgenländische Landesregierung als Naturschutzbehörde und der Bezirkshauptmannschaft Jennersdorf als Landesstraßenbehörde und als mitwirkende Behörde gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 UVP-G ein konsolidierter Maßnahmenkatalog übermittelt und im Zuge der Aufteilung der Maßnahmen festgelegt, welche Behörde für die Vorschreibung der einzelnen Maßnahmen zuständig ist.

II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang

II.1 Zuständigkeit

Das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben ist gemäß § 23a Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Gemäß § 46 Abs. 23 UVP-G 2000 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. Für den übrigen Teil des UVP-G 2000 ist die Fassung BGBl. I Nr. 4/2016 anzuwenden.

Da die Projektwerberin mit Antrag vom 29. Mai 2009 die Erteilung der erforderlichen Genehmigungen für das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben beantragt hat und die dafür erforderlichen Unterlagen vorgelegt hat, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dessen Rahmen die nach den bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden sind, die ansonsten von ihm oder einem/r anderen Bundesminister/in 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 § 7 Abs. 1 STSG.

II.2 Großverfahren gemäß § 44a ff AVG und Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages

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

§ 44a Abs. 1 AVG sieht als Voraussetzung für die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen vor, dass an der Verwaltungssache voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind. Nach dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 11. Oktober 2007, Zl. VwGH 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; vergleiche 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*“.

Im gegenständlichen Verfahren stützte sich die nach § 44a Abs. 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass an diesem Verwaltungsverfahren voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, auf den Umstand, dass die Errichtung der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf – Heiligenkreuz (Staatsgrenze), ein ca. 14 km langes Straßenbauvorhaben darstellt, welches weitreichende verkehrliche Auswirkungen zeitigt. Erfahrungsgemäß ist dabei nach den bisherigen von der ho. Behörde geführten Verfahren nach § 4 BStG 1971 in Verbindung mit dem UVP-G 2000 mit mehr als 100 Beteiligten zu rechnen. Diese Prognoseentscheidung wurde auch dadurch gestützt, dass konkret während des Auflageverfahrens zum Abschnitt West der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße insgesamt mehr als 1100 Stellungnahmen und Einwendungen abgegeben wurden. Schließlich bestätigte das Einlangen von etwa 450 Stellungnahmen und Einwendungen während des gegenständlichen Auflage- und Anhörungsverfahrens die 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 Einwendung erheben (§ 44b AVG).

Nach § 44d Abs. 1 AVG kann eine mündliche Verhandlung gemäß § 44a Abs. 3 AVG durch Edikt anberaumt werden, wenn der Antrag gemäß § 44a Abs. 1 AVG kundgemacht worden ist oder gleichzeitig kundgemacht wird. Im Hinblick auf die große Zahl an Beteiligten wurde das Verfahren nach den Bestimmungen des Großverfahrens fortgesetzt und die mündliche Verhandlung gemäß § 44a Abs. 3 AVG ebenfalls durch Edikt kundgemacht.

Zur Kundmachung im weiteren Ermittlungsverfahren 2015 ist auf Punkt II.7 der Begründung des Bescheids zu verweisen.

Gemäß § 44f Abs. 1 AVG kann die Behörde Schriftstücke durch Edikt zustellen mit der Wirkung, dass mit Ablauf von zwei Wochen nach dieser Verlautbarung das Schriftstück als zugeestellt gilt. Die Behörde macht daher von dieser Bestimmung Gebrauch, um den Bescheid zuzustellen bzw. um die Auflage des abschließenden Bescheids gemäß § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 und § 4 Abs. 4 BStG 1971 kundzumachen.

II.3 Beiziehung von Sachverständigen

Die Festlegung der Fachbereiche, für die ein Gutachter zu bestellen ist und die Auswahl der Sachverständigen und des externen UVP-Koordinators erfolgte durch die zuständigen Fachabteilungen IV/ST1 (Umweltkoordination) und IV/ST2 (Tunnelverwaltungsbehörde), welche die fachliche Qualifikation der ausgewählten Personen überprüften und aktenmäßig begründeten. Gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 ist die Beiziehung von nichtamtlichen Sachverständigen (als Prüfgutachter oder UVP-Koordinator) auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 und 3 AVG zulässig. Weiters erklärt § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 die Bestellung von fachlichen Anstalten, Instituten und Unternehmen als Sachverständige für zulässig.

Gemäß § 53 Abs. 1 AVG sind nichtamtliche Sachverständige 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 Sachverständigen in Zweifel stellen.

Nach § 7 Abs. 1 AVG haben sich Verwaltungsorgane der Ausübung ihres Amtes 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.

Von der ho. Behörde wurde gemäß § 53 iVm § 7 AVG im Sinne der Rechtsprechung des VwGH (vgl. z.B. VwGH 12.5.1992, 91/08/0139) bereits vor der Bestellung jedes Sachverständigen geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen, wobei insbesondere der Schwerpunkt auf sonstige Gründe, die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel ziehen, gelegt wurde.

Diese Prüfung erfolgte jeweils in zwei Stufen: zunächst wurde von der zuständigen Fachabteilungen Abt. IV/ST1 (UVP-Koordination) festgestellt, welche Schutzgüter bzw. Fachbereiche im Sinne des § 1 UVP-G 2000 betroffen sind bzw. betroffen sein können und eine Sachverständigenauswahl getroffen. Die Auswahl erfolgte mit schriftlicher Begründung, warum der ausgewählte Sachverständige über die zur Aufnahme des Beweises erforderliche Fachkunde verfügt. Seitens der internen UVP-Koordination war auch bekanntzugeben, ob ihr etwaige Ausschließungsgründe gemäß § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 AVG oder sonst Gründe bekannt sind, die geeignet sind, die Unbefangenheit der als Sachverständiger vorgeschlagenen Person in Zweifel zu ziehen.

Im Hinblick auf § 53 AVG wurden die vom internen UVP-Koordinator ausgewählten Sachverständigen in Folge durch die ho. Behörde aufgefordert, per e-mail zu folgenden Punkten eine Stellungnahme abzugeben:

- „• *Liegt einer der Befangenheitsgründe des § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 AVG vor?*
- *Besteht eine wirtschaftliche Abhängigkeit von der Projektwerberin? Sollten Sie oder Ihr Arbeitgeber einen Teil Ihres/Seines Einkommens von der Projektwerberin beziehen, geben Sie uns bitte den Anteil am Jahreseinkommen in Prozent bekannt.*
- *Besitzen Sie selbst oder Angehörige (gemäß § 36a AVG) Grundstücke im Bereich der geplanten Trasse?*
- *Waren oder sind Sie oder Ihr Arbeitgeber im gegenständlichen Verfahren in irgendeiner Weise für die Projektwerberin tätig?*
- *Bestehen sonstige Gründe, die Ihre Unbefangenheit in Zweifel ziehen könnten?“*

Erläuternd ist hier festzuhalten, dass bei der Prüfung möglicher Befangenheitsgründe ein besonderes Augenmerk auf eine allfällige wirtschaftliche Abhängigkeit von der Projektwerberin gelegt wird. Die von den Sachverständigen übermittelten Stellungnahmen wurden von der ho. Behörde geprüft und es konnte festgestellt werden, dass bei keinem Sachverständigen Befangenheitsgründe vorlagen. Seitens der Tunnelverwaltungsbehörde (Abt. IV/ST2) erfolgte die Auswahl, Prüfung und Bestellung der erforderlichen Sachverständigen (Fachbereiche 16 und 17) nach denselben Kriterien.

Gemäß § 52 Abs. 4 AVG wurden die beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen beeidet, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der geforderten Art im Allgemeinen beeidet waren.

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 für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken. Von den Vertretern der Behörden gemäß § 24 Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 wurde die Beiziehung der Sachverständigen der UVP-Behörde in ihren weiteren Genehmigungsverfahren zugesagt. 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 Umweltverträglichkeitserklärung und materienrechtlichen Operaten vollständig und mängelfrei und somit zur öffentlichen Auflage geeignet ist. Dabei sind folgende Rechtsgrundlagen maßgeblich:

Nach § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 hat der Projektwerber/die Projektwerberin bei der Behörde gemäß § 24 Abs. 1 einen Genehmigungsantrag einzubringen, der die nach den in § 24 Abs. 1 genannten Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung 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 zu übermitteln.

§ 24a Abs. 2 UVP-G 2000 bestimmt, dass die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 dem Projektwerber/der Projektwerberin gemäß § 13 Abs. 3 AVG die Ergänzung des Genehmigungsantrages oder der Umweltverträglichkeitserklärung aufzutragen hat, wenn im Genehmigungsantrag Unterlagen gemäß § 24a Abs. 1 fehlen oder die Angaben in der Umweltverträglichkeitserklärung 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 Sachverständigen 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 Projektsunterlagen durch die Öffentlichkeit sowie auch durch die Sachverständigen selbst erfolgen konnte. Diese Prüfung ergab, dass die Unterlagen teilweise insoweit Mängel aufwiesen, als für die Beurteilung durch die Sachverständigen Unterlagen fehlten bzw. der Informationsgehalt für die Bürgerinnen und Bürger zwecks Wahrung ihrer Rechte nicht ausreichend war. Gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 in Verbindung mit § 13 AVG wurde daher der Projektwerberin unter Hinweis auf die Rechtsfolgen gemäß § 13 Abs. 3 AVG ein Verbesserungsauftrag erteilt (siehe dazu bereits Punkt I.2 der Begründung).

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

Der Genehmigungsantrag samt seinen Beilagen und die verbesserten Projektsunterlagen samt Umweltverträglichkeitserklärung 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 Stellungnahmen und Einwendungen nach Ende der Auflagefrist

Nach der Auflage des Genehmigungsantrages und der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht vom 16. Dezember 2011 bis einschließlich 10. Februar 2012 übermittelten

- Herr Alfred Binder eine Stellungnahme vom 06. Februar 2012, mit Poststempel 11. Februar 2012,
- Herr Mag. Christoph Goger eine Stellungnahme vom 06. Februar 2012, mit Poststempel 15. Februar 2012,
- Frau DI Verena Müller eine Stellungnahme vom 05. Juni 2013, mit unleserlichem Poststempel, bei der Behörde eingelangt am 07. Juni 2013 und
- Herr Markus Bernardi eine Stellungnahme vom 04. Juni 2013, mit Poststempel 06. Juni 2013, bei der Behörde eingelangt am 07. Juni 2013

weitere Stellungnahmen/Einwendungen.

Zu diesen, nach dem Ende der Auflagefrist am 10. Februar 2012 eingebrachten, Stellungnahmen ist wie folgt auszuführen:

Die beiden erstgenannten Stellungnahmen/Einwendungen langten bei der Behörde vor Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens ein, wurden den Sachverständigen übermittelt und von diesen in den Teilgutachten berücksichtigt, insoweit sie ein anderslautendes Ergebnis herbeiführen konnten.

Die beiden letztgenannten Stellungnahmen/Einwendungen wurden nach Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens und nach Abhaltung der öffentlichen mündlichen Verhandlung der Behörde übermittelt. Die Stellungnahmen/Einwendungen sind ident mit einer während der öffentlichen Auflage vielfach eingebrachten „Mustereinwendung“ und wurden inhaltlich daher bereits von den Sachverständigen in den Stellungnahmenbänden 1 und 2 vom 07. September 2012 behandelt.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass sowohl Frau DI Verena Müller als auch Herrn Markus Bernardi im gegenständlichen Verfahren keine Parteistellung zukommt bzw. mangelt es an der Nachbareigenschaft:

Frau DI Verena Müller gibt in ihrer „Stellungnahme und Einwendungen als Partei“ vom 05. Juni 2013 als Anschrift eine Straße in 8020 Graz (Entfernung vom Vorhaben etwa 60 km Luftlinie) an, Herr Markus Bernardi eine in 7100 Neusiedl am See (Entfernung vom Vorhaben etwa 115 km Luftlinie).

Gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 haben Nachbarn/Nachbarinnen Parteistellung. Das UVP-G 2000 definiert, dass als Nachbarn/Nachbarinnen Personen gelten, die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden könnten, sowie die Inhaber/Inhaberinnen von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen; als Nachbarn/Nachbarinnen gelten nicht Perso-

nen, die sich vorübergehend in der Nähe des Vorhabens aufhalten und nicht dinglich berechtigt sind.

Mit dem selbst angegebenen Wohnort in 8020 Graz bzw. 7100 Neusiedl am See liegt ein ständiger Aufenthalt im Gefährdungs- oder Belästigungsbereich des gegenständlichen Vorhabens nicht vor. Eine Gefährdung dinglicher Rechte wird von den Einwendern nicht behauptet, sodass insgesamt keine NachbarInneneigenschaft und somit auch keine Parteistellung gegeben ist.

II.6 Erstellung und Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie mündliche Verhandlung

Das gemäß § 24c UVP-G 2000 zu erstellende Umweltverträglichkeitsgutachten (UVG) sowie die Teilgutachten wurde von allen Sachverständigen unterfertigt und ebenso wie die Sicherheitsbeurteilungen von den zuständigen Fachabteilungen IV/ST1 und IV/ST2 auf ihre Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit überprüft. Die Auflage des UVG erfolgte gemeinsam mit den Teilgutachten, den Stellungnahmenbänden sowie der Sicherheitsbeurteilung UFT Königsdorf, dem forsttechnischen Gutachten und den ergänzenden Unterlagen gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 für den Zeitraum vom 14. September 2012 bis 15. Oktober 2012.

Gemäß § 24 Abs. 7 in Verbindung mit § 16 Abs. 1 UVP-G 2000 und gemäß § 44d Abs. 1 AVG wurde eine für alle anzuwendenden Verwaltungsvorschriften gemeinsame mündliche Verhandlung in der Standortgemeinde Rudersdorf 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 durchgeführt und den Parteien das Recht auf Gehör gewährt sowie den anderen Beteiligten Gelegenheit geboten, bei der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken.

Bei der Abfassung des Protokolls hielt sich die Behörde an die Bestimmungen der §§ 14 und 44e Abs. 3 AVG. Die Niederschrift wurde elektronisch erstellt; die Wiedergabe des Inhalts der Niederschrift erfolgte in der Weise, dass Ausdrücke der erstellten Niederschrift der Projektwerberin und den anwesenden Parteien zur Verfügung gestellt wurden.

Nach § 44e Abs. 3 AVG ist die Verhandlungsschrift spätestens eine Woche nach Schluss der mündlichen Verhandlung bei der Behörde und bei den Gemeinden während der Amtsstunden mindestens drei Wochen zur öffentliche Einsicht aufzulegen. Die Verhandlung endete am 17. Oktober 2012, sodass in Entsprechung der gesetzlichen Vorgaben (spätestens eine Woche nach Schluss der Verhandlung) die Verhandlungsschrift ab dem 24. Oktober 2012 aufgelegt wurde. Bei der Auflagefrist von drei Wochen handelt es sich um eine Mindestfrist. Im Hinblick auf den Umfang der Verhandlungsschrift hielt die Behörde diese Frist für ausreichend und sah daher eine Auflagefrist vom 24. Oktober 2012 bis 14. November 2012 vor.

II.7 Weiteres Ermittlungsverfahren 2015

Aufgrund der nach Abhaltung der mündlichen Verhandlung im Oktober 2012 eingetretenen Verzögerung des bescheidmäßigen Abschlusses des gegenständlichen UVP-Verfahrens, wurde es erforderlich das Ermittlungsverfahren im Jahr 2015 zu ergänzen. Dazu wurden seitens der Projektwerberin ergänzende Unterlagen vorgelegt und erfolgte eine ergänzende Beurteilung durch die behördlichen Sachverständigen. Diese vorgenommene Ergänzung des Ermittlungsverfahrens machte auch eine Gewährung von Parteiengehör erforderlich.

Das Recht auf Parteiengehör bezieht sich auf den von der Behörde gemäß § 37 AVG festzustellenden maßgebenden Sachverhalt. Den Parteien ist daher gemäß § 37 iVm § 45 Abs. 3 AVG das (bisherige) Ergebnis des Ermittlungsverfahrens vorzuhalten, das sind insbesondere all jene rechtserheblichen Tatsachen, die das zuständige Organ als erwiesen erachtet und daher seiner Entscheidung zugrunde zu legen beabsichtigt. Welcher Sachverhalt für die Entscheidung maßgeblich ist, hängt von den anzuwendenden Vorschriften ab (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, 2. Ausgabe 2014, § 45 Rz 24).

Wenn sich eine Behörde in der Bescheidbegründung maßgeblich auf eine ergänzende Stellungnahme eines Sachverständigen stützen möchte, dann muss sie diese Stellungnahme dem Parteiengehör unterziehen und zwar selbst dann, wenn die Behörde der Auffassung ist, dass in dieser Stellungnahme die bisherige Beurteilung bestätigt worden sei, ohne dass neue Sachverhaltselemente hervorgekommen seien (vgl. VwGH 26.9.2013, 2010/11/0163).

Im gegenständlichen UVP-Verfahren hat die Behörde die Sach- und Rechtslage zum Entscheidungszeitpunkt anzuwenden. Insbesondere durch das Inkrafttreten der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung am 3. September 2014 hat sich die Rechtslage seit Abhaltung der öffentlichen mündlichen Verhandlung geändert.

In UVP-Verfahren betreffend Bundesstraßenbauvorhaben ist die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere in Bezug auf die Beeinträchtigung der Anrainer durch Lärm und Luftschadstoffe ein zentrales Thema. Die BStLärmIV stellt im gegenständlichen Verfahren eine neue Rechtsgrundlage dar, die mangels Übergangsbestimmung sofort anzuwenden ist. Durch den Bericht der Projektwerberin zum Fachbereich Schalltechnik – Evaluierung gem. BStLärmIV ist – neben der neuen Rechtslage - ein neues wesentliches Sachverhaltselement hinzugekommen, mit welchem sich die ho. Behörde in der Bescheidbegründung auseinandersetzen muss.

Weiters war die Aktualität der dem bisherigen Verfahren zugrunde gelegten Sachlage zu prüfen und zu hinterfragen, ob zwischenzeitlich eine andere Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens bzw. andere Maßnahmenvorschreibungen erforderlich wären. Dabei handelt es sich um Feststellungen, welcher die Parteien mit einem Privatgutachten entgegneten könnten. Die Stellungnahmen der behördlichen Sachverständigen waren daher dem Parteiengehör zu unterziehen.

Den im § 45 Abs. 3 AVG verankerten, verfahrensrechtlichen Anspruch der Partei eines Verwaltungsverfahrens, vor der Erlassung des Bescheides Gelegenheit zu erhalten, von dem

Ergebnis der Beweisaufnahme Kenntnis und dazu Stellung zu nehmen, kann auch durch die Aufforderung der Behörde zur Akteneinsicht Genüge getan werden.

Aufgrund der großen Anzahl der Parteien im Verfahren, war es erforderlich, ein Schriftstück gemäß § 44f AVG zu verfassen und durch Edikt zuzustellen.

§ 44f AVG idgF lautet:

„§ 44f (1) Ist der Antrag gemäß § 44a Abs. 1 kundgemacht worden, so kann die Behörde Schriftstücke durch Edikt zustellen. Hiezu hat sie gemäß § 44a Abs. 3 zu verlautbaren, dass ein Schriftstück bestimmten Inhalts bei der Behörde zur öffentlichen Einsicht aufliegt; auf die Bestimmungen des Abs. 2 ist hinzuweisen. Mit Ablauf von zwei Wochen nach dieser Verlautbarung gilt das Schriftstück als zugestellt.“

(2) Die Behörde hat das Schriftstück während der Amtsstunden mindestens acht Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Sie hat den Beteiligten auf Verlangen Ausfertigungen des Schriftstückes auszufolgen und den Parteien auf Verlangen unverzüglich zuzusenden. Nach Maßgabe der vorhandenen technischen Möglichkeiten hat sie das Schriftstück im Internet bereitzustellen.“

Der verfahrenseinleitende Antrag wurde gemäß § 44a Abs. 1 AVG kundgemacht, weshalb es der ho. Behörde möglich war, weitere Schriftstücke im Verfahren durch Edikt zuzustellen. Mit Edikt vom 07. Oktober 2015 wurde kundgemacht, dass ein Schriftstück, ebenfalls datiert mit 07. Oktober 2015 und versehen mit der GZ. 313.407/0007-IV/ST-ALG/2015 betreffend Parteingehör zu den von der ASFINAG BMG als Bevollmächtigte der ASFINAG vorgelegten Unterlagen zur Aktualität des Einreichprojektes (Bericht 2015) und den dazu ergangenen Stellungnahmen der behördlichen Sachverständigen sowie Ergänzungen von Teilgutachten gemäß § 44f Abs. 2 AVG iVm § 24f Abs. 14 UVP-G 2000 im ho. Bundesministerium für die Dauer von 8 Wochen zur Einsicht aufliegt. Darüber hinaus könne in das gegenständliche Schriftstück und in die angeführten Dokumente während dieses Zeitraumes auch in den Gemeindeämtern der Standortgemeinden Rudersdorf, Königsdorf, Eltendorf und Heiligenkreuz im Lafnitztal während der Amtsstunden und im Internet Einsicht genommen werden. Es wurde darauf hingewiesen, dass das Schriftstück mit Ablauf von zwei Wochen nach Abschluss der Verlautbarung dieses Edikts als zugestellt gilt.

Dieses Edikt wurde durch Verlautbarung am 15. Oktober 2015 im redaktionellen Teil der Kronen Zeitung (Burgenland Ausgabe) und des Kurier (Burgenland Ausgabe), beide im Bundesland Burgenland weit verbreitete Tageszeitungen, und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ kundgemacht. Darüber hinaus wurde der Inhalt dieses Ediktes auch durch Anschlag an den Amtstafeln der Gemeindeämter der oben angeführten Standortgemeinden und auf der Homepage des BMVIT am selben Tag veröffentlicht.

Gemäß *Hengstschläger/Leeb*, AVG, § 44f Rz 3 ist in der Zeitungsverlautbarung auf das Schriftstück „bestimmten Inhaltes“ hinzuweisen, d.h. es muss dessen Inhalt in einer Art und Weise konkretisieren, die es jedermann erlaubt abzuschätzen, worum es geht und ob es ihn betrifft. Dies erfolgte durch nähere Beschreibung des Inhaltes im Edikt, vor allem durch den

Hinweis, dass Auskünfte der ASFINAG BMG gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000, die eine Überprüfung des in der UVE dargestellten IST-Zustandes, eine Neuberechnung der Lärmimmissionen auf Basis der aktuellen Normen und Richtlinien und deren Beurteilung anhand der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung, BGBl. II Nr. 215/2014 und eine Evaluierung des Tunnel-Vorentwurfs für die Unterflurtrasse Königsdorf beinhalten, sowie die dazu ergangene gutachterliche Beurteilung der behördlichen Sachverständigen, und zwar eine Ergänzung zur Sicherheitsbeurteilung UFT Königsdorf vom Juli 2015 und eine Stellungnahme der UVP-Sachverständigen sowie Ergänzungen der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin vom September 2015, dem Parteiengehör unterzogen werden.

Das Schriftstück vom 07. Oktober 2015 wurde gemäß § 44f AVG für die Dauer von 8 Wochen im ho. Bundesministerium aufgelegt und im Internet (Homepage des BMVIT) bereitgestellt. Das Schriftstück wurde zusätzlich auch in den Standortgemeinden Rudersdorf, Königsdorf, Eltendorf und Heiligenkreuz im Lafnitztal aufgelegt. Die Unterlagen der Projektwerberin und die Stellungnahmen des Behördensachverständigen wurden gemeinsam mit dem Schriftstück zur Einsicht aufgelegt und waren auf der Homepage des BMVIT veröffentlicht, wobei sich ein Hinweis auf den entsprechenden Link im behördlichen Schriftstück befand.

Die Auflagefrist von 8 Wochen ergibt sich gemäß *Hengstschläger/Leeb*, AVG, § 44f Rz 4 daraus, dass es sich bei dem zuzustellenden Schriftstück um einen letztinstanzlichen Bescheid handeln kann, gegen den innerhalb von 6 Wochen nach Zustellung die Beschwerde bei den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechtes offen steht. Da das Schriftstück erst nach 2 Wochen als zugestellt gilt, ergibt sich diesfalls eine Frist von insgesamt 8 Wochen.

Bei der zweiwöchigen Frist gemäß § 44f AVG handelt es sich um eine verfahrensrechtliche Frist, die am Tag der Verlautbarung des Edikts zu laufen beginnt (gegenständlich der 15. Oktober 2015). Für die Abgabe einer Stellungnahme wurde den Parteien eine weitere Frist von drei Wochen eingeräumt; insgesamt stand den Parteien somit eine Frist von bis zu 5 Wochen ab Verlautbarung des Edikts zur Verfügung (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, § 44f Rz 5). Die gewählte Frist für die Abgabe einer Stellungnahme ist als angemessen anzusehen im Hinblick auf den geringen Umfang der aufgelegten Dokumente, vor allem in Relation zu der sechswöchigen Auflagefrist gemäß § 9 UVP-G bei der öffentlichen Auflage der gesamten Projektunterlagen und der vierwöchigen Auflagefrist gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 bei der öffentlichen Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens.

Wie den Erläuternden Bemerkungen zu § 44f AVG zu entnehmen ist, stellt § 44f Abs. 1 dritter Satz auf eine Zweifel ausschließende Weise klar, dass das Schriftstück mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung als zugestellt gilt (sodass auch seine spätere „Zusendung“ gemäß § 44f Abs. 2 keine Zustellwirkung auslöst). Die Verzögerung der Zustellwirkung um zwei Wochen hat zur Folge, dass den Parteien im Ergebnis bis zu vier, mindestens jedoch zwei Wochen für die Abfassung einer Berufung zur Verfügung stehen. Die in § 44f Abs. 2 verankerte Auflagefrist wurde mit acht Wochen festgesetzt, weil es sich bei dem zuzustellenden Schriftstück um einen letztinstanzlichen Bescheid handeln kann, gegen den innerhalb einer Frist von sechs Wochen die Beschwerde bei den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechtes offensteht. Demgemäß muss die von der Behörde festgelegte Frist zur Abgabe einer Stellung-

nahme, wie auch die Berufungsfrist, nicht mit dem Zeitraum der Auflage (8 Wochen) übereinstimmen.

Aus dem gegenständlichen Schriftstück vom 07. Oktober 2015 geht hervor, dass den Parteien ab der Zustellung des Schriftstückes gemäß § 45 Abs. 3 AVG im Rahmen des Parteiengehörs der Zeitraum bis 19. November 2015 zur Abgabe einer Stellungnahme zur Verfügung stehen. Die Parteien des Verfahrens wurden aufgefordert zwecks Kenntnisnahme von den Ergebnissen der Beweisaufnahme gemäß § 17 AVG Akteneinsicht zu nehmen. Es wurde – wie auch im Edikt – darauf hingewiesen, dass die Zustellung zwei Wochen nach der Verlautbarung erfolgt ist.

Die Auseinandersetzung mit den im Rahmen des Parteiengehörs eingelangten Stellungnahmen erfolgt unter Punkt V. der Bescheidbegründung.

II.8 Schluss des Ermittlungsverfahrens

Gemäß § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 gilt § 16 Abs. 3 auch für Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000. Die Behörde kann daher bei Entscheidungsreife den Schluss des Ermittlungsverfahrens erklären, der jedoch frühestens vier Wochen nach Zustellung oder Beginn der Auflage der Verhandlungsschrift in Kraft tritt, dann aber ein absolutes Neuerungsverbot in erster Instanz bewirkt. Bei dieser Erklärung handelt es sich um eine nicht selbständig anfechtbare Verfahrensordnung.

Die mündliche Verhandlung wurde am 16. Oktober 2012 und am 17. Oktober 2012 abgehalten und die Verhandlungsschrift wurde vom 24. Oktober 2012 bis 14. November 2012 zur öffentlichen Einsicht beim BMVIT und in den Standortgemeinen aufgelegt. Der Schluss des Ermittlungsverfahrens wurde mittels Edikt mit Wirkung vom 02. Dezember 2015 erklärt und hält somit die Frist von vier Wochen ab Auflage der Verhandlungsschrift ein.

Mit den nach Schluss des Ermittlungsverfahrens eingelangten Stellungnahmen erfolgte aufgrund des rechtskonform erklärten Schlusses des Ermittlungsverfahrens mit Wirksamkeit vom 02. Dezember 2015 daher keine Auseinandersetzung.

II.9 Zeitplan

Gemäß § 24b Abs. 1 UVP-G 2000 in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 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 am 15. Dezember 2011 auf der Homepage des ho. Bundesministeriums veröffentlicht. Dieser prognostizierte und mit möglichst knappen Fristen für die einzelnen Verfahrensschritte kalkulierte Zeitplan konnte aus folgenden Gründen nicht eingehalten werden:

Nach der mündlichen Verhandlung verzögerte sich die Erlassung des Bescheides erheblich, weil mit Erkenntnis des VwGH vom 12. November 2012, ZI. 2011/06/0202, der UVP-rechtliche Genehmigungsbescheid der BMVIT für das Bundesstraßenbauvorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West, Riegersdorf (A 2) – Dobersdorf vom 29. September 2011, GZ BMVIT 316.407/0015-IV/ST-ALG/2011, wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben wurde. Infolge Aufhebung des Bescheides wurde dieses Verfahren beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wieder anhängig. Im fortgesetzten Verfahren wurde das Ermittlungsverfahren ergänzt und mit Bescheid vom 12. Februar 2015, GZ BMVIT 316.407/0004-IV/ST-ALG/2015, eine Genehmigung nach dem UVP-G 2000, dem ForstG 1975, BStG 1971 und STSG für den Abschnitt West der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße erteilt.

Erst nach Erlassung des Genehmigungsbescheides für den Abschnitt West des Bundesstraßenbauvorhabens S 7 Fürstenfelder Schnellstraße konnte das Verfahren für den daran anschließenden Abschnitt Ost wieder aufgenommen werden.

Am 3. September 2014 trat die Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärm-IV), BGBl. II Nr. 215/2014, in Kraft. Dies bedeutete eine im Verfahren zu beachtende Änderung der Rechtslage für den Fachbereich Lärm. Aufgrund der seit Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung und des Umweltverträglichkeitsgutachtens verstrichenen Zeit erschien es der ho. Behörde auch erforderlich die Aktualität der fachlichen Beurteilung zu überprüfen und das Projekt gegebenenfalls an den Stand der Technik anzupassen.

Die Projektwerberin legte daraufhin ergänzende Unterlagen gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 vor, die von den behördlichen Sachverständigen geprüft wurden. Im Zuge dessen wurde eine Stellungnahme der UVP-Sachverständigen zu den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen zur Aktualität des Einreichprojektes sowie Ergänzungen der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin erstellt. Weiters erfolgte eine Ergänzung zur Sicherheitsbeurteilung der Unterflurtrasse Königsdorf. Zu den Ergebnissen des ergänzenden Ermittlungsverfahrens war auch Parteiengehör zu gewähren.

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

III. Erhobene Beweise

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurden Gutachten aus den Fachgebieten 01 Verkehr und Verkehrssicherheit, 02 Lärm, 03 Erschütterungen und Sekundärschall, 04 Luftschadstoffe und

Klima, 05 Forstwirtschaft und forsttechnisches Gutachten, 06 Tiere, Pflanzen und Lebensräume, 07 Gewässerökologie, Fischerei, 08 Wildökologie und Jagd, 09 Boden und Landwirtschaft, 10 Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser, 11 Oberflächengewässer, Straßenwässer, Tunnelwässer, 12 Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild, 13 Landschaftsbild, 14 Kulturgüter, 15 Humanmedizin, 16 Geotechnik, Tunnelbau, Brandsicherheit und 17 Tunnelsicherheit eingeholt.

Das eingereichte Projekt wurde unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen, d.h. es wurden von den im Verfahren beigezogenen Sachverständigen die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens geprüft sowie die Maßnahmen zur Verringerung bzw. Verhinderung von Auswirkungen und Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf das UVP-G 2000 erarbeitet.

Vom Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung ausgehend wurde weiters die Frage nach der Genehmigungsfähigkeit des Projektes fachlich beurteilt. Wesentliche Aussagen dazu finden sich bereits in den zum Umweltverträglichkeitsgutachten erbrachten gutachterlichen Ausführungen. Zudem wurden die Fachfragen im Zusammenhang mit der Genehmigung des Tunnelvorentwurfs in der Sicherheitsbeurteilung UFT Königsdorf beantwortet, die Fachfragen im Zusammenhang mit der Rodungsgenehmigung im forsttechnischen Gutachten.

III.1 Umweltverträglichkeitsgutachten

Von der Behörde wurde ein Untersuchungsrahmen erstellt, wobei die konkretisierten Fragestellungen in drei Bereiche gegliedert wurden:

- Fragenbereich 1: Alternativen, Nullvariante, Trassenvarianten
- Fragenbereich 2: Konkretisierte Fragen an die Gutachter zu Auswirkungen, Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle
- Fragenbereich 3: Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes.

Im Fragenbereich 1 wurden die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens begutachtet. Es wurde untersucht, ob die von der Projektwerberin ausgewählte Variante dem Stand der Technik entspricht und es wurden die Angaben der Projektwerberin im Hinblick auf Plausibilität, Nachvollziehbarkeit, Schlüssigkeit und Vollständigkeit geprüft.

Im Fragenbereich 2 wurden die umweltrelevanten Auswirkungen des Projektes geprüft sowie die Maßnahmen zur Verhinderung von umweltrelevanten Auswirkungen und Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf das UVP-G 2000 erarbeitet.

Im Fragenbereich 3 wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes beurteilt. Dabei wurden insbesondere die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsplanungen und Konzepte, öffentlicher forstwirtschaftlicher Pläne, öffentlicher raumplanerischer Konzepte und Pläne, öffentlicher naturschutzrechtlicher Pläne und Konzepte, öffentlicher Konzepte und Pläne für die

Fachgebiete Oberflächen- und Grundwasser bzw. Siedlungswasserwirtschaft und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung dieser Ressourcen beurteilt.

Von den Fachgutachtern im UVP-Verfahren wurden auch Maßnahmen definiert, die über die in der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellten und aufgelisteten Maßnahmen hinausgehen bzw. Änderungen zu diesen darstellen. Weiters erfolgte eine fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen.

Die Sachverständigen kamen in ihren Gutachten zusammengefasst zu folgenden Ergebnissen:

III.1.1 Teilgutachten Verkehr und Verkehrssicherheit

Untersuchungsraum

In das Untersuchungsgebiet wurden jene Räume einbezogen, welche das Verkehrsgeschehen im Planungsgebiet inklusive der entlang der Trasse verlaufenden Bereiche beeinflussen bzw. Verkehrsverlagerungen verursachen. Richtung Osten erstreckt sich das Untersuchungsgebiet bis nach Körmend und Richtung Norden und Süden soweit, dass mögliche Verlagerungseffekte zwischen den Grenzübergängen Österreich/Ungarn inklusive der Verlagerungseffekte auf den Korridor V berücksichtigt sind. Das verkehrliche Einzugsgebiet umfasst Verkehrsbezirke in ganz Europa.

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.

Alternativen, Trassenvariante

Großräumige Alternativen wurden im Auswahlverfahren miteinander verglichen. Als Ergebnis der großräumigen „Verkehrsuntersuchung Süd-Ost“ sollte der Straßenzug über die B 63 (Oberwart - Szombathely) und der Straßenkorridor über die B 319 – B 65 (Fürstenfeld - Heiligenkreuz) als zweistreifige Straße ausgebaut werden. In einer Ergänzung zu dieser Untersuchung wurde allerdings prognostiziert, dass bei einem zweistreifigen Ausbau Kapazitätsprobleme auf der B 319 – B 65 zu erwarten sind. Auch die GSD-Studie hat dem Korridor B 319 – B 65 die höchstrangige Verbindungsfunktion (Typ 1) zwischen den Wirtschaftsräumen Graz und Westungarn/Budapest zugewiesen. Die B 63 wurde hingegen im Raum Oberwart mit Szombathely wegen der vergleichsweise geringen wirtschaftlichen Potentiale auf beiden Seiten der Grenze nur als Typ 3 eingestuft.

Mehrere kleinräumige Alternativen oder Trassenvarianten wurden im Zuge des Vorprojektes im Korridor Riegersdorf - Fürstenfeld - Heiligenkreuz untersucht. Insgesamt wurde nach Variantenentwicklung und Vorauswahl (Paarweiser Variantenvergleich, Vorprüfung auf Verträglich-

lichkeit) eine Nutzen-Kosten-Untersuchung in 5 Abschnitten mit je 2 bis 3 Varianten zur Beurteilung der Wirkungen der S 7 durchgeführt.

Lokale Ortsumfahrungen wurden nicht in das Trassenauswahlverfahren aufgenommen, da die Nachfrage im Prognoseverkehr (Nullvariante) im Abschnitt West größer sein wird, als die Kapazität der zweistreifigen B 319. Außerdem bieten lokale Ortsumfahrungen besonders den querenden Radfahrern und Fußgängern eine geringere Sicherheit, niveaugleiche Kreuzungen und Zufahrten senken Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit und die Trassenparameter (keine Kreuzungsfreiheit, beiderseitige Zufahrten, Sichtbehinderungen usw.) stellen keine Alternative zu einer Schnellstraße dar.

Nullvariante

Mit der Nullvariante wurde die im engeren Untersuchungsraum und im Planungsgebiet gegebene verkehrliche Situation im bestehenden Verkehrsnetz (ohne bauliche Ergänzungen, jedoch durchgehende Fertigstellung des Korridor V) für den Analyseverkehr 2006 und den Prognoseverkehr 2025 geprüft. Im Prognoseverkehr wird während bestimmter Zeitbereiche an mehreren Querschnitten die Verkehrsnachfrage höher als die Kapazität der B 319 sein. Östlich von Fürstenfeld zeigt die Prognose für die B 65 zwar einen starken Verkehrszuwachs, jedoch geringere Kapazitätsengpässe. Von Rudersdorf bis Heiligenkreuz nehmen der für das Jahr 2025 prognostizierte DTV_w ab und der Schwerverkehrsanteil zu. Die Verkehrssicherheit wurde für die im Planungsgebiet befindlichen Straßenabschnitte nach Unfällen mit Personenschäden für das Jahr 2006 ausgewertet. Die Unfallrate im Abschnitt der B 65 von der Landesgrenze bis zur Staatsgrenze liegt im Analysejahr bereits über dem Wert für Österreich und im Jahr 2025 noch höher. Ein Unterbleiben des Vorhabens hätte zur Folge, dass die „Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs“ sowie die „umweltverträgliche Führung des Verkehrs“ künftig Einbußen erleiden würden.

Ist-Zustand

Der Ist-Zustand wurde im EP in der Abfolge Ist-Straßennetz, Ist-Verkehr und Ist-Verkehrsmo-
dell abgebildet.

Über- und untergeordnete Straßen legen im Untersuchungsgebiet das Ist-Straßennetz fest. An die Autobahn (A 2) und die Schnellstraße (S 7) schließen Landesstraßen und an diese Gemeindestraßen an. Der Detaillierungsgrad des betrachteten Straßennetzes richtet sich an die verkehrlichen Verflechtungen und ist entlang der Trasse entsprechend höher. Neben den wichtigen Hauptverkehrsstraßen werden im EP auch die maßgeblichen Sammelstraßen betrachtet. Der Straßenzug der B 319 – B 65 verläuft entlang der Flusstäler der Feistritz und der Lafnitz von der ASt Ilz-Fürstenfeld 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. Die Landesstraßen B 319 in der Steiermark und B 65 im Burgenland zählen zu den Hauptverkehrsachsen. Stark befahrene Straßen im Planungsgebiet sind weiters die B 57 Güssinger Straße und die B 57a Stegersbacher Straße. Im Planungsgebiet verläuft der Straßenzug der B 319 –

B 65 teilweise im Freiland und teilweise durch Ortsgebiete. Eine Befahrung vermittelt den Eindruck abschnittsweise gut ausgebauter Freilandstrecken mit ausreichenden Sichtverhältnissen, vermengt mit Orts- bzw. Stadtdurchfahrten mit hoher Kurvigkeit, zahlreichen zum Teil lichtsignalgeregelten Kreuzungen, schlechten Sichten, starkem Rad- und Fußgängerverkehr, Schutzwegen und anderen Behinderungen. Die Zufahrten sind mehrheitlich nicht richtungsgebunden und beeinträchtigen den Verkehr. Auf den Freilandstrecken binden landwirtschaftliche Zufahrten an die B 319 – B 65 an. In den Ortsdurchfahrten haben sich überwiegend Gewerbe- und Einkaufsbetriebe angesiedelt. Letztere verursachen neben dem Kfz-Verkehr auch entsprechende Fußgängerfrequenzen. Diese stehen in einem Spannungsfeld, besonders zum Schwerverkehr. Das untergeordnete Straßennetz ist auf die im Planungsgebiet liegenden Ortschaften bzw. 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.

Der Ist-Verkehr wurde für das Analysejahr 2006 mit Hilfe von Querschnittserhebungen, ECE-Zählungen, Knotenstromzählungen bei Kreuzungen, Verfolgungszählungen und Verkehrsbefragungen bestimmt. Weitere relevante Daten stammen u. a. aus der Haushaltsbefragung 2001 (werktäglicher Verkehr, Mobilitätsverhalten) und von maßgeblichen automatischen Dauerzählstellen.

Das Ist-Verkehrsmodell beruht auf Daten zur Beschreibung des Untersuchungsgebiets und der in ihm agierenden Verkehrsteilnehmer (Struktur- und Verhaltensdaten der Einwohner, Strukturdaten des Untersuchungsgebiets, Daten zur Beschreibung des MIV-Verkehrsnetzes). Das Ist-Verkehrsmodell wurde mit Befragungsergebnissen und Daten von Querschnitts- und Kreuzungszählungen kalibriert. Siehe zum Verkehrsmodell die Anlage 1 des TGA Verkehr und Verkehrssicherheit, die einen Vergleich der Verkehrsmodelle und Prognosen zur Verkehrsuntersuchung S 7 und der Verkehrsprognose Österreich 2025+ (allgemeine Grundlagen und Annahmen, Vergleich Personen- bzw. Güterverkehr) zeigt.

Die Verkehrsprognose wurde auf mindestens 15 Jahre im Voraus für 2025 im Wege über die Matrizen der Verkehrsbeziehungen bearbeitet. Die Zunahmefaktoren der Verkehrsstärken sind im Vergleich zu anderen repräsentativen Prognosen plausibel. Kurzzeitige Einbrüche (z.B. Wirtschaft, Verkehr) können erst nach abgesicherter Beobachtung dieses Trends zur Veränderung langfristiger Prognosen führen. Über das Untersuchungsgebiet hinausreichende Verkehre wurden dem Verkehrsmodell Österreich 2025+ entnommen. Dieses Modell umfasst ganz Europa und damit auch das TEN- bzw. TINA-Straßennetz. Die prognostische Berechnung des Straßenverkehrsaufkommens berücksichtigt eine allgemeine Strukturentwicklung. Der induzierte Neuverkehr wurde aus der Überlegung abgebildet, dass Reisezeitverkürzungen gewisse neue Fahrten generieren. Für das Ist- und das künftige Verkehrsnetz wurden Verkehrsverlagerungen berechnet (z.B. Kernzeit der Bautätigkeit, Betriebsphase 2025).

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Das EP geht davon aus, dass die Auswirkungen während der Bauphase gering sind, da keine Änderungen im Verkehrsnetz durch Ausbaumaßnahmen und somit auch keine Verlagerungen stattfinden. Dies betrifft auch die S 7 West, da diese gemeinsam mit der S 7 – Ost verkehrswirksam werden soll. Positiv wirken der bereits fertige Korridor V und die im Verkehrsmodell berücksichtigten Verlagerungen auf diesen. Es wird in der Bauphase zu geringeren Verkehrsbelastungen kommen als im EP angenommen.

Die Erschließung des Baufeldes erfolgt hauptsächlich über bereits fertiggestellte Trassenabschnitte, die B 65 und Baustraßen im Bereich Königsdorf, über begleitende Baustraßen und über Baustraßen im Bereich Poppendorf und Heiligenkreuz. Die Materialbewegungen und Massen (Aushub- und Schüttmaterial, Beton usw.) wurden im EP bauteilbezogen erfasst und daraus das voraussichtliche Transportaufkommen ermittelt.

Um Behinderungen während der Bauphase möglichst gering zu halten und insbesondere die Erreichbarkeit (Zufahrten u. ä.) zu gewährleisten, sind im EP organisatorische und/oder bauliche Maßnahmen für die Bauphase vorgesehen. Zusätzlich werden Maßnahmen wie eine Routenvorgabe für baustellenbedingten Schwerverkehr auf dem öffentlichen Straßennetz auf Basis eines Baulogistikkonzepts oder die Bestellung einer Sonderbauaufsicht als Ansprechperson für diverse Anliegen vorgegeben. Damit sollten die Belastungen während der Bauphase erträglich sein.

Betriebsphase

Die Auswirkungen in der Betriebsphase sind vielfältiger und ergeben sich aus der verkehrlichen Funktion, den Anlageverhältnissen, der Quantifizierung und Prognose der Kfz-Nachfrage sowie der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit. Die S 7 hat die Aufgabe, die Verkehrsströme im Kfz-Verkehr zu bündeln, wodurch sich verkehrlich günstige Auswirkungen auf die Ortsgebiete entlang der Bestandsstrecke B 319 – B 65 erwarten lassen. Die Anlageverhältnisse der geplanten Schnellstraße richten sich grundsätzlich nach der Projektierungsgeschwindigkeit. Diese beträgt für die freie Strecke 130 km/h (zukünftiger 4-streifiger Ausbau mit Mitteltrennung, Anschlussstellenbereiche und Brückenabschnitte) und 100 km/h für die Unterflurstrecken. Die Netzbelastungen der einzelnen Planfälle wurden für den Kfz-Verkehr sowie den Lkw-Verkehr im EP dargestellt.

Die Verkehrssicherheit wird sich bei Realisierung der S 7 auch im Abschnitt Ost verbessern. Die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs ist ein wesentliches Kriterium für die Beurteilung der Auswirkungen in der Betriebsphase. So zeigt die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden auf der B 65 gegenüber dem Bestand 2006 in der Nullvariante 2025 eine Zunahme um rd. 60 %. Im Vorhabensplanfall 2025 würde sich hingegen auf der B 65 eine Reduzierung der Unfälle um rd. 70 % ergeben. Die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs wurde über die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen für die Verkehrsstärken des Vorhabensplanfalls nachgewiesen.

Die Verkehrssicherheit im untersuchten Straßennetz wird sich bei Realisierung der S 7 auch im Abschnitt Ost verbessern. Es ist zu erwarten, dass die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden im untersuchten Straßennetz (B 65, B 57, B 57a) gegenüber dem Bestand 2006 in

der Nullvariante 2025 eine Zunahme um rd. 60 % erfährt (von 16 UPS 2006 auf 26 UPS 2025). Im Vorhabensplanfall 2025 würde sich hingegen im untersuchten Straßennetz (B 65, B 57, B 57a, S 7 - Ost) im Vergleich mit der Nullvariante eine Reduzierung der Unfälle um rd. 23 % (von 26 auf 20 UPS) ergeben.

Nach Verkehrswirksamkeit des Vorhabens sollten die mit dem EP geplanten Anlagen und zugehörigen Maßnahmen in der Betriebsphase die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs gewährleisten. Eine mit Maßnahmen verbundene Beweissicherung der prognostizierten verkehrlichen Be- bzw. Entlastungswirkungen ist vorgesehen.

Im EP sind grundsätzliche Lösungsvorschläge für vorhabensbedingte funktionale und lagemäßige Veränderungen von untergeordneten Straßen und Wegen enthalten. Diese Veränderungen können im Detail zu Verfahren nach dem Burgenländischen Straßengesetz 2005 führen. Von Veränderungen betroffen sind Landesstraßen (B 65 Gleisdorfer Straße, B 57 Güssinger Straße und L 116 Mogersdorfer Straße), Kreuzungen (Kreisverkehr B 57 / B 65) sowie das Nebenwegenetz (landwirtschaftliche Wege, Geh- und Radwege). Letzteres bleibt durch entsprechende Wegverlegungen funktionswirksam erhalten. Insgesamt wird das Wegenetz durch 30 Wegverlegungen parallel zur S 7 und 10 Querungen der S 7 wieder hergestellt.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes „Verkehr und Verkehrssicherheit“ ist das Vorhaben S 7 Fürstfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf – Heiligenkreuz (Staatsgrenze), unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

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 geringfügig (mit Verbesserung der gegebenen Situation), für die Bauphase als geringfügig bis vertretbar und insgesamt als geringfügig einzustufen.

III.1.2 Teilgutachten Lärm

Untersuchungsraum

Das Untersuchungsgebiet der schalltechnischen Bearbeitung umfasst jene Räume, in denen relevante Änderungen der Lärmimmission durch das Vorhaben zu erwarten sind. 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. Für den außerhalb des engeren Untersuchungsraums anliegenden weiteren Untersuchungsraum wurden die verkehrlichen Projektwirkungen auf das untergeordnete Straßennetz mittels Emissionsvergleich dargestellt.

Folgende Gemeinden bzw. Ortsteile liegen im Untersuchungsraum:

- Rudersdorf mit den Ortsteilen Schulterriegel und Dobersdorf

- Kukmirn mit dem Ortsteil Greutern
- Königsdorf mit den Ortsteilen Königsdorf, Römersiedlung und den Bergsiedlungen
- Loipersdorf mit dem Ortsteil Gillersdorf
- Jennersdorf mit den Ortsteilen Ober- und Unterhenndorf
- Eltendorf und Bergsiedlungen
- Weichselbaum mit den Ortsteilen Daxenberg und Rosendorf
- Mogersdorf mit den Ortsteilen Haberdistelberg, Wallendorf und Deutsch Minihof
- Heiligenkreuz mit den Ortsteilen Poppendorf, Heiligenkreuz und den Bergsiedlungen

Der nach schalltechnischen Kriterien festgelegte Untersuchungsraum umfasst eine Fläche von rd. 66 km². Damit wurde der Untersuchungsraum im Hinblick auf die Auswirkungen des Lärms ausreichend weit abgegrenzt.

Alternativen, Trassenvariante

Im Zuge der stufenweisen Projektentwicklung wurden Alternativen und Trassenvarianten abgehandelt. Dabei stellt der Verkehrslärm allerdings ein weitgehend neutrales Beurteilungskriterium dar, da Schutzziele, Richt-, Ziel- und Grenzwerte sowie Maßnahmen Planungsprämisse sind. Die großräumige „Verkehrsuntersuchung Süd-Ost“ empfiehlt den Ausbau der B 63 und der Achse B 319 – B 65 und weist in ihrer Ergänzung nach, dass bei der Achse B 319 – B 65 vier Fahrstreifen erforderlich sind. Die GSD-Studie hat dem Korridor B 319 – B 65 die höchstrangige Verbindungsfunktion (Typ 1) zwischen den Wirtschaftsräumen Graz und Westungarn/Budapest zugewiesen. Im Vorfeld wurden auch mehrere kleinräumige Alternativen oder Trassenvarianten im Korridor Riegersdorf - Fürstenfeld - Heiligenkreuz untersucht. Lokale Ortsumfahrungen wurden aus mehreren Gründen nicht in das Trassenauswahlverfahren aufgenommen, so unter anderem weil die Nachfrage im Prognoseverkehr (Nullvariante) im Abschnitt West größer sein wird, als die Kapazität der zweistreifigen B 319.

Nullvariante

Mit der Nullvariante (Planfall 0) wurde die im Untersuchungsraum gegebene verkehrliche Situation im bestehenden Verkehrsnetz vom Analyseverkehr 2006 auf den Prognoseverkehr 2025 hochgerechnet und mit den zugehörigen Verkehrsbelastungen den schalltechnischen Berechnungen zugrunde gelegt. Ein Vergleich der durch das Vorhaben belasteten und gegenüber der Nullvariante entlasteten Nachbarbereiche mit Wohnnutzung zeigt für den maßgebenden Nachtzeitraum, dass deutlich mehr Objekte mit Wohnnutzung entlastet als belastet werden. Unterbleibt das Vorhaben, würden Probleme im Individualverkehr bestehen bleiben bzw. sich noch verschärfen. Davon betroffen wären die Ortsdurchfahrten der Gemeinden entlang des Straßenzuges B 319 – B 65.

Ist-Zustand

Der Ist-Zustand ist im EP in der Abfolge Ist-Straßennetz, Ist-Verkehr und Ist-Verkehrsmodell abgebildet. Rechnerisch wurde der Ist-Verkehrslärm für die maßgebenden Emittenten ermittelt. Die Lärmberechnungen für den Ist-Zustand 2006 zeigen an den im Untersuchungsgebiet gewählten Positionen, dass vorwiegend der Zeitraum Nacht relevant ist. Mit Schallpegelmess-

sungen erfolgten an ausgewählten Standorten punktuelle Momentaufnahmen des Gesamtlärms.

Kurzzeitmessungen wurden verteilt auf das relevante Straßennetz am 29.10.2003, 24./25.11.2003 und 05.12.2003 zur Tages- bzw. Nachtzeit an 22 ausgewählten Messpunkten durchgeführt. Als dominante Schallquelle wurde der Straßenverkehrslärm registriert. Im Zuge der Schallpegelmessungen wurden die Stärke und Zusammensetzung des Verkehrs sowie Windgeschwindigkeit, Windrichtung, Lufttemperatur und Luftfeuchte erhoben. Langzeitmessungen erfolgten in den Zeiträumen 24.-25.11.2003, 08.-12.05.2006 und 17.-18.10.2006 als 24-Stunden-Messungen. Während der zwei Messperioden im Jahr 2006 wurde im Untersuchungsraum der S 7 insgesamt an 27 Messpunkten gemessen, wovon 12 Messpunkte die S 7 Ost betreffen. Während der Schallpegelmessungen wurden nordöstlich von Rudersdorf meteorologische Aufzeichnungen (Außentemperatur, relative Luftfeuchte, Windgeschwindigkeit, Windrichtung) durchgeführt.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Messungen im Bereich zulässiger Witterungsbedingungen durchgeführt wurden, sodass keine zufällig vorherrschenden meteorologischen Einflüsse das Ergebnis verfälschen konnten. Die Messungen stellen zwar nur punktuelle Momentaufnahmen dar, lassen aber erkennen, dass der Untersuchungsraum im Nahbereich der Landesstraßen durch die Immissionen aus dem Straßenverkehr bzw. durch ländliche Umgebungsgeräusche aus schalltechnischer Sicht belastet ist. Die Ergebnisse der Lärmbestandsaufnahme sind in EP-Einlage 4.4.2 „Schalltechnische Prüfberichte“ enthalten.

Während mit den beschriebenen Schallpegelmessungen punktuelle Momentaufnahmen des Gesamtlärms erfolgten, wurde die Ist-Situation für die maßgebenden Emittenten mit nachvollziehbaren Ausgangsdaten nach gültigen Rechenverfahren abgebildet.

Der Straßenverkehrslärm wurde für den Ist-Zustand 2006 (Verkehr und Straßennetz) an maßgebenden Punkten berechnet. Die Anordnung dieser Punkte berücksichtigt die nächstgelegenen Anrainerbereiche zur geplanten Trasse und andere interessierende Bereiche. Für gebäude-nahe Punkte wurden die Fassadenpegel geschoßweise ermittelt.

Die Berechnungen zeigen, dass der Zeitraum Nacht relevant und bereits der Bestand durch den Straßenverkehr stark belastet ist. Diese Belastungen treten vorwiegend entlang der Ortsdurchfahrten von Dobersdorf, Königsdorf (Römersiedlung), Eltendorf und Poppendorf auf. Objekte in unmittelbarer Straßennähe haben Lärmimmissionen, die wesentlich über den Grenzwerten der Dienstanweisung Lärmschutz an Bundesstraßen (bmvt) liegen.

Auswirkungen des Vorhabens

Sowohl für die Bauphase als auch für die Betriebsphase wurden beim gegenständlichen Projekt dem Stand der Technik sowie einschlägiger Richtlinien entsprechend, die Lärmemissionen und -immissionen rechnerisch ermittelt. Dabei wurde darauf geachtet, dass die berechneten Schallpegel auf der sicheren Seite für den durch den Lärm betroffenen Bürger sind, d.h. in der Realität zu erwartende Einwirkungen bei Referenzbedingungen nicht größer sind als jene im Berechnungsmodell.

Bauphase

In Projekteinlage 2.6.1 der Einreichunterlagen sind die voraussichtliche Dauer der einzelnen Bauphasen, der geplante Baugeräteeinsatz, die Größenordnung der Baustelleneinrichtungsflächen, die erforderlichen Massentransporte und die zeitlichen Abfolgen beschrieben. Die maßgebenden, Schall emittierenden Baugeräte, deren Einsatzdauer, die der Immissionsrechnung zugrunde gelegten Schalleistungspegel ($L_{w,A}$) und die Emissionshöhen sind in Projekteinlage 4.4.1 der Einreichunterlagen in Tabellenform enthalten.

Im Einreichprojekt wurde die zeitgleiche Durchführung der maximalen Bauszenarien 2, 3 und 4 entlang der Trasse innerhalb einer Kernarbeitszeit von rd. 24 Monaten als maximaler Baufall angenommen. Dieses Worst-Case-Szenario berücksichtigt im entsprechenden Beurteilungszeitraum in der differenzierten Betrachtung einerseits ungünstige Kombinationen des Geräteeinsatzes am Baufeld und andererseits den Bauverkehr auf Baustraßen und am öffentlichen Straßennetz. Die Immissionspegel wurden an ausgewählten Punkten modellhaft berechnet. Aus Lärmkarten (Einreichprojekt 2009, Einlagen 4.7.5 und 4.7.6) ist die Überlagerung der baubedingten Immissionsbelastung aus Baugeräteeinsatz und Bauverkehr mit dem Verkehr zur Zeit der Kernarbeitszeit ersichtlich. Die Lärmimmissionen beim Bau des Provisoriums Heiligenkreuz sind geringer als beim durchgehenden Ausbau der S 7 inklusive Anbindung an die M 8 und wurden daher nicht gesondert berechnet.

Bei Betrachtung der baubedingten Immissionsanteile zeigt sich, dass die von den Baugeräten verursachten Immissionen den maßgebenden Anteil am Baulärm im Anrainerbereich darstellen. Da die Siedlungsbereiche von der Baustelle relativ weit entfernt sind, liegen die Baulärmimmissionen bei Tag meist unter 55 dB. Im Bereich der Unterflurtrasse Königsdorf können baubedingte Immissionen bis rd. 59 dB auftreten. Die Verwendung lärmintensiver Baugeräte ist für die Fertigstellungsphase (Rammen der Leitschienensteher u.a.) – allerdings mit relativ kurzer Einsatzdauer – anzunehmen. An den zur S 7 gerichteten und derzeit eher gering belasteten Siedlungsrändern kann die Gesamtlärmimmission baustellenbedingt bis etwa 5 dB zunehmen. Vereinzelt ist mit Zunahmen von 5 bis 10 dB und punktuell bis 13 dB zu rechnen. Kurzzeitig können einzelne Baugeräte Schallpegelspitzen verursachen.

Der Bauverkehr liefert so geringe Immissionsanteile am Gesamtverkehr, dass er keine relevante Belastung darstellt. Der baustellenbedingte Verkehr ist im für die Baujahre geschätzten Ziel- und Quellverkehr enthalten.

Betriebsphase

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

- Punktberechnungen an ausgewählten Berechnungspositionen (Immissionstabellen)
- Rasterberechnungen (Raster- und Differenzlärmkarten)
- Gebäudeberechnungen für sämtliche im Untersuchungsraum gelegenen Objekte

Dabei wurden jeweils die Immissionsanteile differenziert dargestellt nach:

- Straßenverkehrslärm des bestehenden Straßennetzes (Nullvariante) und
- Straßenverkehrslärm der geplanten Verkehrsanlage S 7 Ost mit Anschlussstellen

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

Zur Sicherstellung der Ziel-, Richt- und Grenzwerte sind im EP aktive Lärmschutzmaßnahmen enthalten:

- Betonleitwände (Vorportalbereiche Unterflurtrasse Königsdorf)
- Lärmschutzwälle und -wände in Lage und Umfang

Für einzelne Gebäude, welche mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht oder nur unzureichend geschützt werden können, sind objektseitige (passive) Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter) vorzusehen.

Für die Anwendung passiver Lärmschutzmaßnahmen werden vom Fachgebiet „Humanmedizin“ in Abstimmung mit dem Fachgebiet „Lärm“ die Richtwerte für die Beurteilungspegel wie folgt festgelegt:

- (1) Bei positiver Prüfung der Kriterien für passive Lärmschutzmaßnahmen ist objektseitiger Lärmschutz für Räume, die nachweislich überwiegend Wohn- und Schlafzwecken dienen, ab S 7-verursachten Fassadenwerten von größer 55 dB zur Tages- und größer 45 dB zur Nachtzeit vorzusehen, ausgenommen die schalltechnische Vorbelastung für die Nullvariante liegt deutlich darüber und die projektbedingte Zunahme ist irrelevant (kleiner 1 dB):
 - Immissionen größer 55 bis 60 dB zur Tageszeit und größer 45 bis 50 dB zur Nachtzeit verlangen Schalldämmlüfter, sofern keine alternative mechanische Belüftung oder eine Belüftung über straßenabgewandte Gebäudeseiten gegeben ist.
 - Immissionen größer 60 dB zur Tageszeit und größer 50 dB zur Nachtzeit erfordern Schallschutzfenster in Kombination mit Schalldämmlüftern (mit obiger Einschränkung bzgl. der Raumbelüftung).
- (2) Im untergeordneten Straßennetz sind bei positiver Prüfung der Kriterien für passive Lärmschutzmaßnahmen für Objekte, welche an der Gebäudefassade Gesamtschall-Immissionen von größer 60 dB zur Tageszeit und größer 50 dB zur Nachtzeit aufweisen und deren Veränderung über dem Irrelevanzkriterium (größer 1 dB) liegt, Schallschutzfenster in Kombination mit Schalldämmlüftern mit möglichen Einschränkungen infolge der Raumbelüftung, für Räume, die nachweislich überwiegend Wohn- und Schlafzwecken dienen, vorzusehen.

Durch den betriebsbedingten Immissionsanteil des Vorhabens werden im Anrainerbereich die Richtwerte überwiegend eingehalten. Entlang der Ortsdurchfahrten der B 319 – B 65 kommt es teilweise zu deutlich wahrnehmbaren Verbesserungen. Vorhabensbedingte Überschreitungen von Richtwerten wurden im Einreichprojekt für einzelne ausgewählte Berechnungspositi-

onen für die Position EI RP-18 „Eltendorfermühle“ (direkte Auswirkung der S 7 – Ost) und Ko RP-19 (indirekte Auswirkung durch induzierten Verkehr) berechnet.

Für das „Provisorium Heiligenkreuz“ ergeben sich aus den betriebsbedingten Immissionsanteilen des Vorhabens entlang der L 116 – L 362 geringere Entlastungswirkungen als beim Vorhaben mit Anschluss an die M 8. Wegen der an der L 362 vorgesehenen Lärmschutzwand entsteht durch die provisorische Verkehrsführung über L 116 und L 362 bei den benachbarten Wohnobjekten keine relevante Zunahme der Lärmimmission. Beim „Provisorium Heiligenkreuz“ sind insgesamt verbesserte bzw. gleich bleibende Auswirkungen zu erwarten.

Maßnahmen in der Bauphase

Schalltechnisch werden im Einreichprojekt 2009 organisatorische Maßnahmen vorgeschlagen:

- Der für die Betriebsphase vorgesehene objektseitige Lärmschutz ist betroffenen Anrainern bereits vor der Bauphase anzubieten.
- Vom Bauwerber ist sicherzustellen, dass dem Stand der Technik entsprechend lärmarme Baugeräte verwendet werden.

Zusätzlich werden laut Fachgutachten im Rahmen der UVP weitere Maßnahmen in Abstimmung mit dem Fachgebiet Humanmedizin gefordert.

Maßnahmen für die Betriebsphase

Laut Einreichprojekt 2009 ist beabsichtigt, aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwälle und -wände umzusetzen (siehe dazu Einlage 4.4.1 „Technischer Bericht“). Insgesamt sind Lärmschutzwände und -wälle mit rd. 15 km Gesamtlänge und einer wirksamen Schallschirmfläche von rd. 30.000 m² (ohne Wall im Wasserschutzgebiet) geplant. Weiters sind darin Objektförderungen für passive Lärmschutzmaßnahmen (Schalldämmlüfter, Schallschutzfenster bzw. -türen) vorgesehen, die für insgesamt 26 Objekte angeboten werden, davon befinden sich 7 in Gillersdorf, 14 in Königsdorf, 1 in Eltendorf und 4 in Jennersdorf. Beim Provisorium Heiligenkreuz entsprechen die passiven Lärmschutzmaßnahmen dem Endausbau. Zusätzlich werden laut Fachgutachten im Rahmen der UVP weitere Maßnahmen in Abstimmung mit dem Fachgebiet Humanmedizin gefordert.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes „Lärm“ ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf – Heiligenkreuz (Staatsgrenze) 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 vertretbar, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.3 Teilgutachten Erschütterungen und Sekundärschall

Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum umfasst grundsätzlich die gesamte Trasse der S 7, Abschnitt Ost, von km 14,8+80,683 bis km 28.4+64,261. Der Ostabschnitt beginnt nach dem Tunnel Rundersdorf und verläuft zunächst am Nordrand des Lafnitztales durch den Dobersdorfer und Königsdorfer Wald. Zwischen Königsdorf und Eltendorf quert die S 7 im Unterflurniveau die B 65 und führt dann zwischen der Lafnitz und der B 65 an Eltendorf, Poppendorf und Heiligenkreuz vorbei zur Staatsgrenze. Die Unterflurtrasse zwischen den Siedlungsgebieten von Eltendorf ist etwa 700 m lang. Das bestehende Verkehrsaufkommen des Durchgangsverkehrs wird über die B 65 und die vorhin genannten Ortschaften abgewickelt.

In diesem Sinne bilden die oben genannten Orte den Untersuchungsraum für die Prüfung der erschütterungstechnischen Immissionsschutzaspekte. Da die durch verschiedene Baumaßnahmen beim Bau der Schnellstraße ausgelösten Erschütterungen eine wesentlich größere Reichweite als die Verkehrserschütterungen besitzen können, wird die Erschütterungsuntersuchung im Freilandbereich auf 150 m und bei dem Unterflurabschnitt auf 250 m beiderseits der Trasse ausgedehnt.

Alternativen, Trassenvariante

Im Zuge der Trassenfindung wurde durch die Projektwerberin eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) in 5 Abschnitten mit je 2 bis 3 Varianten durchgeführt, wobei der gegenständliche Ost-Abschnitt aus den NKU-Abschnitten 4 und 5 besteht. Eine Bewertung der Trassenvarianten aus erschütterungstechnischer Sicht durch die Projektwerberin liegt nicht vor, in der NKU war die Erschütterungstechnik auch kein Kriterium.

Eine generelle Untersuchung durch den Sachverständigen für Erschütterungen und Sekundärschall ergab, dass im NKU-Abschnitt 4 die Varianten 4.2 und 4.3 in der Betriebsphase praktisch gleichwertig sind, in der Bauphase die Variante 4.3 auf Grund der Beeinflussung der Oberflächenbebauung der Gemeinden Dobersdorf und Königsdorf ungünstiger als Variante 4.2 einzustufen ist. Im NKU-Abschnitt 5 sind die untersuchten und verglichenen Varianten in der Betriebsphase praktisch gleichwertig, in der Bauphase ist die von der Projektwerberin verworfene Variante 5.1 der Variante 5.2 vorzuziehen. Sowohl der direkte Variantenvergleich als auch die NKU ergab jedoch aus der Bewertung anderer Kriterien eine Präferenz für die Variante 5.2.

Systemalternativen

Aus Sicht des Fachgebietes „Erschütterungen und Sekundärschall“ ist bei Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems bedingt durch die praktisch unbeeinflusste Verkehrszunahme mit einer Verschlechterung der erschütterungstechnischen Situation zu rechnen.

Nullvariante

Die Nullvariante ist das Unterbleiben des Vorhabens bei gleichzeitiger Zunahme des Verkehrs. In diesem Fall würde die Belastung der Anrainer an den Ortsdurchfahrten infolge von fühlbaren (Erschütterungen) bzw. hörbaren (Sekundärschall) Erschütterungsimmissionen 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 Tiefbaumaßnahmen 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 im Bedarfsfall durch ein begleitendes Messprogramm überwacht und durch Maßnahmen im Bauablauf sichergestellt.

Gebäudeschäden aus Bauerschütterungen sind aufgrund der großen Entfernung der nächst gelegenen Bestandsobjekte von der projektierten Trasse bei Einhaltung der definierten Maßnahmen unwahrscheinlich, da keine Sprengarbeiten vorgesehen sind.

Betriebsphase

In der Betriebsphase ist das Wohlbefinden der Anrainer vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall zu schützen. Mögliche Ursachen 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 Ost, Dobersdorf - Heiligenkreuz (Staatsgrenze) 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.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf Sach- und 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 geringfügig einzustufen.

III.1.4 Teilgutachten 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 (inkl. S 7 und Zulaufstrecken zur S 7) rd. 205 km beträgt.

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

Alternativen, Trassenvarianten

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.

Alternative Lösungsmöglichkeiten

In den Einreichunterlagen wurden sowohl großräumige als auch kleinräumige Alternativen sowie Trassenvarianten untersucht. Dabei wurde insbesondere dargelegt, dass lokale kleinräumige Umfahrungen im Hinblick auf ihre Ausbau- und Entwurfsparmeter keine Alternative zum Vorhaben darstellen, da die funktionale Bedeutung des Straßenzuges nicht 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 Nutzen-Kosten-Untersuchung (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.

Den Bestimmungen des UVP-G, 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 / B 65 ohne Realisierung der S 7 weiter verschlechtern wird. Die Nichterrichtung der S 7 („Nullvariante“) hat daher negative Auswirkungen auf die Lärm- und Luftsituation der Siedlungsgebiete im Nahebereich der B 319 / B 65. Bei der Nullvariante unterbleibt die angestrebte Reduktion der Luftschadstoffbelastung in den Ortsgebieten entlang der B 319 / B 65.

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

Ist-Zustand (Grundbelastung der Luft)

In den Einreichunterlagen (Einreichprojekt 2009, UVE - FB Luftschadstoffe, Einlage 6.1.3) wurde die Beurteilung der Grundbelastung durch Luftschadstoffe anhand der Immissionsmessdaten regionaler Luftmessstellen der Steiermärkischen und Burgenländischen Landesregierungen sowie der UVE-Messstelle in Rudersdorf für die Jahre 2004 - 2006 vorgenommen.

Die Messdaten der mobilen Projektmessstellen Fürstenfeld – B 65 (Messungen von 05.02. – 02.04.2004), Fürstenfeld-Zentrum (Messungen von 19.02. – 07.05.2004), Rudersdorf – Baustoffzentrum (Messungen von 01.06. - 03.08.2005 und 19.02. - 07.05.2006), Rudersdorf - Neue Allee (Messungen von 06.09.2005 - 31.07.2006), Eltendorf (Messungen von 03.08. - 20.09.2005) und Heiligenkreuz (Messungen von 26.09.2005 - 31.07.2006) wurden dem UVE – Fachbericht „Luftschadstoffe“ entnommen.

Die zur Darstellung der Grundbelastung herangezogenen Daten wurden räumlich und zeitlich richtig und repräsentativ gewählt. Die betrachteten Messstandorte sind für das vom Vorhaben betroffene Gebiet repräsentativ und erfassen sowohl die Grundbelastung in verkehrsnahen,

kleinstädtischen Bereichen (Messstelle Fürstenfeld – B 65, Fürstenfeld-Zentrum) als auch ländliche Bereiche mit unterschiedlicher Verkehrsnähe (Rudersdorf, Rudersdorf – Neue Allee, Eltendorf, Heiligenkreuz im Lafnitztal).

Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5})

Die geltenden gesetzlichen Kriterien für Feinstaub 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 sowie als IG-L-Sanierungsgebiet ausgewiesen. Im Einwirkungsbereich der S 7 ist daher – wie im gesamten Osten Österreichs - von einer hohen Feinstaub-Vorbelastung auszugehen.

Als regionale, großräumige Hintergrundbelastung wurde im UVE-Fachbericht „Luftschadstoffe“ ein PM₁₀ - Jahresmittelwert von 31 µg/m³ angenommen, was als konservativ und auf der „sicheren Seite“ liegend einzustufen ist.

Stickoxide (NO₂, NO_x)

Die geltenden gesetzlichen Kriterien für Stickoxide wurden im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten.

Als regionale, großräumige Hintergrundbelastung im Einwirkungsbereich der S 7 wurde im UVE-Fachbericht „Luftschadstoffe“ ein NO_x - Jahresmittelwert von 15 µg/m³ und für das 98-Perzentil ein Wert von 60 µg/m³ angenommen, was angesichts der vorliegenden Messdaten aus der Region als plausibel einzustufen ist.

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). Insgesamt ist für die Region von einer mittleren Ozonbelastung auszugehen.

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.

Sonstige verkehrsrelevante Immissionen

Die Auswertung von Immissionsmessdaten zu Kohlenmonoxid, 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 für die wesentlichsten verkehrsrelevanten Schadstoffe noch Vergleichsdaten regionaler Dauermessstellen der Landesregierungen der Steiermark (Messstelle Hartberg) und des Burgenlandes (Messstelle Oberwart) für den Vergleichszeitraum ausgewertet. Da der Burgenländische Luftgütejahresbericht derzeit erst für das Jahr 2008 vorliegt, beschränkt sich die Wiedergabe der Daten für die Messstelle Oberwart auf die Jahre 2006 – 2008. Im Herbst 2006 wurde auch im Stadtzentrum von Fürstenfeld eine Dauer-Messstation errichtet, so dass für 2007 - 2010 auch von Fürstenfeld Daten vorliegen. Die Daten bestätigen im Wesentlichen die in der UVE beschriebene Immissionssituation für den Untersuchungsraum.

Auswirkungen des Vorhabens

Gesamtemissionen im Untersuchungsgebiet

Gegenüber der Nullvariante 2025 kommt es beim Ausbau der S 7 (West und Ost) bei den meisten verkehrsrelevanten Schadstoffen und klimawirksamen Gasen (CO_2 , N_2O , CH_4) zu einer Zunahme der Emissionen im Untersuchungsgebiet. Dies ist auf die gegenüber der Nullvariante um 15 % höheren Fahrleistungen im betrachteten Netz sowie auf die höhere Fahrgeschwindigkeit auf der S 7 im Vergleich zur B 319 / B 65 zurückzuführen.

Die Gesamtemissionen von Feinstaub PM_{10} nehmen durch den Betrieb der S 7 geringfügig ab, da die PM_{10} -Emissionen durch Aufwirbelung wegen der bei Autobahnen und Schnellstraßen im Vergleich zu Landesstraßen weniger verschmutzten Straßenoberflächen geringer sind, als bei der Nullvariante.

Auswirkungen durch Luftschadstoffe in der Bauphase

Die Zusatzbelastungen durch Stickstoffdioxid (NO_2) durch den Bau der S 7 Ost sind an den meisten Immissionspunkten im Bereich von Wohnanrainern irrelevant. Bei den relevant belasteten Immissionspunkten bleibt die Zusatzbelastung unter 10 % des Grenzwertes und ist damit als geringfügig einzustufen. Die Genehmigungskriterien des IG-L werden an allen betrachteten Immissionspunkten eingehalten.

Bei Feinstaub PM_{10} wird sowohl der Grenzwert für das Jahresmittel ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) als auch das Irrelevanzkriterium von 3 % des JMW an allen Immissionspunkten mit Wohnanrainern eingehalten. Hinsichtlich des Tagesmittelwerts sind während der intensivsten Bauphase jedoch bei einer Reihe von Immissionspunkten mit Wohnnutzung maximale Zusatzbelastungen über 3 % des Grenzwertes für das Tagesmittel zu erwarten. Aus lufttechnischer Sicht sind trotz der prognostizierten Immissionsbeiträge zum Tagesmittelwert 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.

Da lt. UVP-G die Emissionen jedoch 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 umfangreiche unbedingt erforderliche Maßnahmen für eine weitere Reduktion der Staubbelastung vorgeschrieben (Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit der Baufahrzeuge, Partikelfilter für Baumaschinen und Baugeräte mit Dieselmotoren, Befestigung und Reinigung von Zufahrten, Begrünung von Erdzwischenlagern, Vorbegrünung von Böschungsflächen, räumliche Beschränkungen von Baustellenflächen wie Baulager, Materialdeponien, Mischanlagen etc.).

Es ist daher davon auszugehen, dass unter Berücksichtigung der beschriebenen zusätzlichen Maßnahmen selbst bei den baustellennächsten Wohnanrainern an der S 7 Ost keine relevanten Zusatzbelastungen durch Feinstaub mehr auftreten werden.

Zur Errichtung des Provisoriums Heiligenkreuz ist festzustellen, dass im Bereich von Wohnanrainern keine relevanten Zusatzbelastungen auftreten werden.

Auswirkungen durch Luftschadstoffe in der Betriebsphase

Auswirkungen auf Mensch, Siedlungsraum und Erholung

Bei Stickstoffdioxid (NO₂) wird sowohl der Gebietsschutzgrenzwert des IG-L für das Jahresmittel (30 µg/m³) als auch das Genehmigungskriterium des IG-L (JMW 40 µg/m³) an allen Immissionspunkten im Abschnitt S 7 Ost eingehalten; die maximale Gesamtbelastung beträgt 18 µg/m³. Die Zusatzbelastung durch die S 7 beträgt im Jahresmittel beim exponiertesten Anrainer 2,6 µg/m³ und ist mit weniger als 10 % des Grenzwertes als geringfügig einzustufen. Die Gesamtbelastung liegt an diesem Immissionspunkt mit 15 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 65 sind in diesen Bereichen teils erhebliche Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten; die Immissionsabnahmen betragen bei NO₂ bis zu rd. 10 µg/m³ im Jahresmittel.

In der Betriebsphase liegt die Immissionszusatzbelastung bei Errichtung des Provisoriums Heiligenkreuz im Bereich der nächstgelegenen Wohnanrainer bei Feinstaub (PM₁₀) unter der Irrelevanzschwelle der RVS 04.02.12. Bei Stickstoffdioxid (NO₂) liegt die JMW-Zusatzbelastung im Bereich des exponiertesten Wohnanrainers zwar über der Irrelevanzschwelle, jedoch die Gesamtbelastung bleibt weit unter dem geltenden Grenzwert des IG-L.

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. Auch der nur für Hintergrundgebiete geltende NO_x-Grenzwert der Verordnung zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation (JMW 30 µg/m³) wird im trassennahen Bereich nicht 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, ist der NO_x-Grenzwert im Nahbereich der S 7 nicht relevant. 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.

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 S 7 Ost am maximal belasteten Immissionspunkt im Königsdorfer Wald mit 16,0 kg/ha.a Gesamtbelastung unter dem Richtwert der WHO für Nadel- und Laubwälder (20 kg/ha.a). Die Zusatzbelastung durch das Vorhaben beträgt in diesem Bereich 6,1 kg/ha.a. Auch an den anderen Immissionspunkten im

Bereich natürlicher Ökosysteme in Trassennähe liegt die Gesamtbelastung deutlich unter 20 kg/ha.a; die Auswirkungen können 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.

Auswirkungen auf das Klima

Durch den Ausbau der S 7 (West und Ost) sind im Prognosejahr 2025 gegenüber der Nullvariante aufgrund der größeren Fahrleistungen und der höheren Fahrtgeschwindigkeiten höhere Jahresemissionen im Ausmaß von rd. 27.560 t Kohlendioxid-Äquivalente zu erwarten. Zieht man die gesamtösterreichischen Emissionen als Vergleichsbasis heran, die lt. Klimaschutzbe-

richt 2011 (UBA, 2011) rd. 80 Millionen Tonnen jährlich betragen, liegt die Emissionszunahme durch den Ausbau der S 7 bei 0,03 % 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 Klimaschutzzielen, zu denen sich Österreich verpflichtet hat, haben wird.

Die durch Treibhausgase verursachte Klimaveränderung wird über den Gehalt klimawirksamer Gase in der gesamten Erdatmosphäre wirksam. Da der Anteil lokaler CO₂-Emissionen an der globalen Emission klimarelevanter Gase verschwindend gering ist, können konkrete Auswirkungen lokaler Emissionen eines Straßenbauvorhabens auf die lokalen oder globalen Klimaverhältnisse ausgeschlossen werden.

Die durchgeführten Modellierungen zeigen, dass die natürliche Kaltluftproduktion die Höhe anlagenbedingter Hindernisse innerhalb kurzer Zeit bei weitem übersteigt. Relevante Kaltluftlagerungen entlang der S 7 Ost werden daher nicht erwartet.

In Bereichen mit Durchschneidungen von Waldbeständen kommt es entlang der neu geschaffenen Bestandesrändern 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, reicht über einen Bereich von 3 – 5 Baumhöhen und klingt bei einem erwachsenen Bestand damit in einer Entfernung von rd. 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.

Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle

Es sind unbedingt erforderliche Maßnahmen zur Staubminderung in der Bauphase wie ständige Befeuchtung unbefestigter Straßen und offener Bauflächen, Verhinderung der Verschmutzung öffentlicher Straßen, Transportbeschränkung auf erdfeuchtes Material, Geschwindigkeitsbeschränkungen für Baufahrzeuge, Zwischenbegrünung von Erdmaterialzwischenlagern und Böschungsflächen und Einschränkungen hinsichtlich der Lage von Baustelleneinrichtungsflächen vorgesehen. Diese Maßnahmen wurden auf Basis der RVS 04.02.12, des Steirischen Baustellenleitfadens sowie nach der Schweizer Baurichtlinie Luft vorgeschrieben. Die im Einreichprojekt vorgesehenen Maßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) sind für den Immissionschutz unbedingt erforderlich.

Weiters sind im Maßnahmenkatalog geforderte Maßnahmen zur Beweissicherung und Kontrolle (Immissionsmessungen) aufgelistet.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Luftschadstoffe und Klima ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf - Heiligenkreuz (Staatsgrenze) unter Berücksichti-

gung 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 für die Betriebsphase, 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 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.

III.1.5 Teilgutachten Forstwirtschaft

Gegenstand des UVP-Teilgutachtens Forstwirtschaft sind die Auswirkungen durch Bau und Betrieb der Trasse im Abschnitt Dobersdorf bis Staatsgrenze Heiligenkreuz auf das Schutzgut Lebensraum Wald sowie auf das menschliche Nutzungsinteresse Forstwirtschaft, das auch die überwirtschaftlichen Waldfunktionen beinhaltet.

Untersuchungsraum

Der engere Untersuchungsraum zur Beschreibung der vom Vorhaben voraussichtlich erheblich beeinflussten Umwelt wurde in der UVE mit einem rd. 500 m umfassenden Streifen beidseits der Trassenachse abgegrenzt. Dieser Bereich umfasst die dauernden und befristeten Grundbeanspruchungen von Wald („Trassenumhüllende“) sowie jenen Bereich, der vor allem durch mikroklimatische Veränderungen und Veränderungen des Bestandesrisikos, von Flächenbeanspruchungen indirekt betroffen sein könnte. Auch die von vorhabensbedingten Immissionen relevant beeinflussten Waldbestände fallen zum größten Teil in das engere Untersuchungsgebiet.

Der weitere Untersuchungsraum umfasst jene Auswirkungen oder Wechselwirkungen, die über den beidseitigen 500 m Streifen hinausgehen. Dies betrifft vor allem Funktionszusammenhänge sowie Immissionen von Stickstoffdioxid, deren Relevanzgrenzen in kleinen Bereichen über den 500 m - Abstand hinausreichen. Für die Beurteilung der regionalen Waldausstattung wurden die vom Vorhaben betroffenen Katastralgemeinden herangezogen.

Alternativen, Trassenvariante

In den Einreichunterlagen wurden sowohl großräumige als auch kleinräumige Alternativen sowie Trassenvarianten untersucht. Dabei wurde insbesondere dargelegt, dass lokale kleinräumige Umfahrungen im Hinblick auf ihre Ausbau- und Entwurfsparameter keine Alternative zum Vorhaben darstellen, da die funktionale Bedeutung des Straßenzuges nicht erfüllt wäre.

Die aus dem Variantenstudium hervorgegangene eingereichte Trasse der S 7 Ost führt nördlich der Ortschaften Dobersdorf und Königsdorf durch zusammenhängende Waldgebiete, wo auch der größte Teil der Gesamtrodefläche für die S 7 Ost anfällt. Ein Ausweichen in das gering bewaldete Lafnitztal wäre hier jedoch mit Problemen verbunden gewesen, da aus luftschadstofftechnischer Sicht der Abstand von Siedlungsräumen nördlich von Dobersdorf und Königsdorf außerhalb des Waldes sehr gering ist und südlich der Ortschaften Konflikte mit den Schutzziele des Europaschutzgebiets Lafnitztal zu erwarten gewesen wären. Die weitere Trasse der S 7 Ost zwischen der UFT Königsdorf und der Staatsgrenze verläuft in ausreichendem Abstand zu Siedlungsräumen durch kaum bewaldetes Gebiet. Es wurde in diesem Abschnitt auch eine Variante nördlich der Siedlungsgebiete von Eltendorf und Poppendorf untersucht, die großteils durch Wald geführt hätte und somit einen wesentlich größeren Waldflächenverbrauch zur Folge gehabt hätte. In diesem Bereich ist die Trasse hinsichtlich eines minimalen Waldflächenverbrauchs optimal gewählt.

Nullvariante

Beim Unterbleiben des Vorhabens kommt es vorerst zu keinen Auswirkungen auf den Wald. Allerdings unterbleibt bei der Nullvariante auch die angestrebte Entlastung der Ortsgebiete entlang der B 65.

Ist-Zustand

Die Trasse der S 7 Ost verläuft durch zwei unterschiedliche Teilbereiche: Im Westen durch die großen, zusammenhängenden Waldflächen des Dobersdorfer und des Königsdorfer Waldes, die vorwiegend aus Fichten-Kiefern-Mischbeständen mit unterschiedlichem Laubholzanteil, aus Kiefern-Eichen-Mischwäldern sowie aus Eichen-Mischwäldern bestehen. Die Waldausstattung ist in diesem Teilbereich hoch, die Wertigkeit der überwirtschaftlichen Waldfunktionen gering. Es handelt sich um reine Wirtschaftswälder, es besteht kein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung.

Im weiteren Verlauf führt die Trasse durch das landwirtschaftlich intensiv genutzte und unterbewaldete Lafnitztal, in dem neben Gewässersäumen und Feldgehölzen nur einige Auwaldreste vorhanden sind. Die aktuellen Wälder des Lafnitztals setzen sich aus Schwarzerlen-Mischbeständen und Auegehölzen mit Weiden und Pappeln zusammen. Die Waldausstattung ist in diesem Teilbereich sehr gering. Die Wertigkeit der Schutzfunktion ist hoch (Erosionsschutz bei Hochwässern, Schutz vor Winderosion), ebenso die Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion (Klimaausgleich im unterbewaldeten Talraum, Grundwassernähe); daher besteht ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Zur Verwirklichung des Vorhabens sind auch großflächige Rodungen in größeren, zusammenhängenden Waldbeständen erforderlich. Die beantragten befristeten Rodeflächen betra-

gen 21,14 ha, und die dauernden Rodeflächen 24,16 ha. Der gesamte Waldflächenverlust in der Bauphase beträgt damit 45,30 ha. Die Verringerung der Waldausstattung je Katastralgemeinde reicht von 0,3 % bis 5,7 %, wobei in den KGs Dobersdorf und Königsdorf 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 unter Berücksichtigung der geringen Wertigkeit der überwirtschaftlichen Waldfunktionen und 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, die Auswirkungen aber auf den Nahbereich der neuen Waldschneise beschränkt bleiben.

Durch Rodungen kann der benachbarte Wald einem vermehrten Windwurfisiko ausgesetzt werden. Besonders anfällig sind flachwurzelnde Fichtenbestände auf Gley- oder Pseudogleyböden. Vor allem ein Öffnen von Beständen gegen die Hauptwindrichtung führt bei labilen Beständen in der Regel zu einer erhöhten Windwurfgefährdung, was jedoch aufgrund des talparallelen, West-Ost-gerichteten Trassenverlaufs kaum der Fall ist, womit großflächige Windwürfe in angrenzenden Beständen unwahrscheinlich sind. Insgesamt werden die Auswirkungen durch erhöhtes Windwurfisiko als vertretbar angesehen.

Insgesamt sind die Auswirkungen des Flächenverlustes auf den Wald und seine Funktionen in der Bauphase unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen (Wiederbewaldung befristeter Rodeflächen mit standortgerechten Baumarten) als vertretbar einzustufen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Großteil der Rodungen in Waldflächen mit einer geringen Wertigkeit der überwirtschaftlichen Waldfunktionen anfällt.

Hinsichtlich Auswirkungen durch Luftschadstoffe 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 ihrer 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.

Weiters sind Auswirkungen auf das Mikroklima in Bereichen mit Durchschneidungen von zusammenhängenden Waldbeständen zu erwarten. Entlang der neu geschaffenen Bestandesrändern kommt es 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 – 5 Baumhöhen und klingt bei einem erwachsenen Bestand damit in einer Entfernung von rd. 100 m vom Bestandesrand aus.

Besonders ausgedehnte, kilometerlange süd- und südwestseitige Randlinien entstehen durch den Trassenauftrieb für die S 7 im Bereich des Dobersdorfer und des Königsdorfer Waldes. 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. Die Auswirkungen auf das Mikroklima sind in der Bauphase relativ am größten und werden dort als vertretbar eingestuft, nehmen allerdings während der Betriebsphase mit dem Aufwachsen der angrenzenden Wiederbewaldungen rasch ab.

Auswirkungen auf den Wasserhaushalt können im Bereich von Geländeanschnitten und Einschnitten auftreten, wobei dort oberflächennahe Grundwasservorkommen reduziert werden können und das vorhandene hydrogeologische System durch Evaporationseffekte verändert wird. 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 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 Trassenauftriebs zu erwarten sind, kommen kann. Die Auswirkungen auf den Wald werden aufgrund der Kleinflächigkeit als geringfügig eingestuft.

Betriebsphase

In der Betriebsphase kommt es durch dauernde Rodungen zu einem Waldflächenverlust von insgesamt 24,16 ha. Da die dauernden Rodungen einerseits durch Selbstbindung der Projektwerberin, andererseits durch entsprechende UVP-Auflagen durch Ersatzmaßnahmen (Ersatzaufforstungen, waldverbessernde Maßnahmen) in flächengleichem Ausmaß 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 Stangenholzalder erreichen und die waldverbessernden Maßnahmen in vollem Umfang wirksam werden, ist eine weitgehende Kompensation des Flächenverlustes gegeben. Insgesamt sind die Auswirkungen des Flächenverlustes auf den Wald und seine Funktionen in der Betriebsphase unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen als vertretbar einzustufen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Großteil der Rodungen in Waldflächen mit einer geringen Wertigkeit der überwirtschaftlichen Waldfunktionen anfällt.

Hinsichtlich Auswirkungen durch Luftschadstoffe ist festzuhalten, dass die Richtwerte zum Schutz der Vegetation für Stickstoffdioxid ebenso wie der für Hintergrundgebiete und beson-

ders sensible Vegetationsgesellschaften (Moore, subalpine Wälder, alpine Rasen) geltende Grenzwert für Stickoxide auch an den trassennahen Immissionspunkten im Wald sowie im Natura 2000-Gebiet eingehalten werden. Die Auswirkungen auf Waldbäume werden daher als geringfügig eingestuft.

Zur Beurteilung nachteiliger Auswirkungen auf den Waldboden durch Emissionen von Luftschadstoffen sind vorhabenbedingte Depositionen von Schwermetallen und Stickstoff zu bewerten. 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 festzustellen waren. Der Stickstoffeintrag liegt im unmittelbaren Nahbereich der S 7 Ost am maximal belasteten Immissionspunkt im Königsdorfer Wald mit 16,0 kg/ha.a Gesamtbelastung unter dem Richtwert der WHO für Nadel- und Laubwälder (20 kg/ha.a). Die Zusatzbelastung durch das Vorhaben beträgt in diesem Bereich 6,1 kg/ha.a. Auch an den anderen Immissionspunkten im Bereich natürlicher Ökosysteme in Trassennähe liegt die Gesamtbelastung deutlich unter 20 kg/ha.a; die Auswirkungen können als geringfügig eingestuft werden. Die Auswirkungen durch Luftschadstoffe auf den Wald werden insgesamt als gering eingestuft.

Nach Bildung eines neuen Waldtraufes sind die negativen mikroklimatischen Effekte ohne Bedeutung; negative Auswirkungen beschränken sich auf den Beginn der Betriebsphase und werden als geringfügig eingestuft.

Durch die S 7 kommt es im Dobersdorfer und im Königsdorfer 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 –rückwegen weitgehend – unter teilweiser Inkaufnahme von Wegzeitverlängerungen - kompensiert wird, ist die Entstehung erschwert bewirtschaftbarer Restflächen infolge der gegebenen kleinteiligen Besitzstruktur unvermeidbar. Die daraus resultierenden Bewirtschaftungerschwernisse 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.

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 Lockersedimentschichte des Untergrundes. Damit soll verhindert werden, dass es zu oberflächennahen Ansammlungen von salzbelasteten Wässern in Mulden und damit zu kleinräumigen Konzentrationseffekten von Chloriden im Wurzelraum von Waldbäumen kommt. 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 Straßenböschungflächen betroffen sind. Die Auswirkungen durch Einträge von Streusalz auf natürliche Böden und Forstwirtschaft wird daher als geringfügig eingestuft.

Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle

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 Maßnahmvorschläge bezüglich Ersatzaufforstungen und Ausgleich von Schäden in benachbarten Beständen vorgeschrieben. Zur Überwachung der projekt- und bescheidgemäßen Bauausführung sowie der Durchführung der Ersatzaufforstung ist eine forstökologische Bauaufsicht zu bestellen.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Forstwirtschaft ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf - Heiligenkreuz (Staatsgrenze) 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.

III.1.6 Teilgutachten Tiere, Pflanzen, Lebensräume

Untersuchungsraum

Behandelt werden die art- und lebensraumbezogenen Belange des Naturschutzes im engeren Sinne mit Ausnahme der Artengruppe der Fische sowie idR im wildökologischen Teil behandelte Säugetiere (siehe TGA 07, 08). Auf Fließgewässer wird idR 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 4 Teilabschnitte der geplanten Schnellstraße betrachtet:

- Abschnitt 1: Dobersdorfer und Königsdorfer Wald (Bau-km 14,8 bis 19,1)

- Abschnitt 2: Lafnitztal zwischen Königsdorf und Poppendorf einschließlich UFT Königsdorf (Bau-km 19,1 bis 23,9)
- Abschnitt 3: Lafnitztal zwischen Poppendorf und Heiligenkreuz (L 116) (Bau-km 23,9 bis 26,7)
- Abschnitt 4: Lafnitztal zwischen Heiligenkreuz (L 116) und Staatsgrenze (Bau-km 26,7 bis 28,4)

Alternativen, Trassenvariante

Bezogen auf die Abschichtung geprüfter Trassen im Rahmen der Voruntersuchung ist zunächst die Ausscheidung vollständig oder weitgehend südlich der Lafnitz verlaufender Varianten aus Sicht des Naturschutzes nachvollziehbar. Die Entscheidung zwischen den weiteren in der NKU zugrunde gelegten Varianten wurde dagegen sowohl im Abschnitt 4 als auch im Abschnitt 5 der NKU jeweils für diejenige Variante getroffen, die für Belange des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und Lebensräume insgesamt als kritischer bzw. mit höheren Konflikten verbunden bewertet wurde. Im Abschnitt 5 verläuft die Trasse mit der gewählten Variante 5.2 damit auch auf größerer Länge näher am Europaschutzgebiet „Lafnitztal“. Aus sektoraler Sicht des Sachverständigen 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 Ost verläuft nach dem Talübergang bei Dobersdorf zunächst durch den Dobersdorfer und Königsdorfer Wald (mit Überbrückung des Limbachtals) und schwenkt dann in Richtung des Talzuges der Lafnitz. Nach einem Unterflurabschnitt zwischen Königsdorf und Eltendorf tritt sie in den weitgehend offenen, ansonsten von teils fließgewässerbegleitenden Gehölzbeständen gegliederten und von einer Reihe an Gräben und Bächen durchzogenen Talraum der Lafnitz ein. Hier verläuft sie bis zur Staatsgrenze.

Hinsichtlich Schutzgebieten verläuft die Trasse auf großer Länge mehr oder minder parallel mit variierenden Abständen zum Europaschutzgebiet Lafnitztal (FFH-Gebiet) und betrifft dieses in einzelnen Bereichen direkt (Querung und Tangierung zugehöriger Gräben bzw. Fließgewässer). Punktuell liegen zudem vorgesehen Ausleitungsstellen aus Gewässerschutzanlagen an der Lafnitz innerhalb des Schutzgebietes. Weitere Schutzgebiete (Landschaftsschutzgebiet und Naturpark Raab) werden lediglich durch die oben genannten Ausleitungsstellen berührt oder liegen im Umfeld und werden nicht betroffen (Nationalpark Fertő-Hanság-Örseg Nemzeti und Natura 2000-Gebiet Örség sowie Ramsar-Gebiet Felső-Rába in Ungarn).

Im Untersuchungsraum tritt eine Vielzahl europarechtlich geschützter und naturschutzfachlich relevanter Arten auf. Neben zahlreichen Vogelarten, darunter gefährdeten wie Wachtelkönig und Rebhuhn, wurden rund 30 Tierarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie festgestellt (davon ein größerer Teil auch im engeren Bereich der geplanten Trasse), darunter unter anderem mindestens 12 Fledermausarten sowie 8 Amphibienarten.

Hinsichtlich der im ersten Abschnitt auf langer Strecke betroffenen Wälder ist hervorzuheben, dass diese zwar in weiten Bereichen forstlich stark überprägt sind, aber dennoch für mehrere Tiergruppen, darunter Fledermäuse, noch hochwertige Lebensraumkomplexe darstellen und diesbezüglich auch weiteres Entwicklungspotenzial aufweisen.

Im Lafnitztal stellen zunächst die Lafnitz selbst mit ihren begleitenden Auwald- und sonstigen Gehölzbeständen sowie die Altarmkomplexe (unter anderem im Bereich der Wollinger Mühle) und die Flutmulde bei Heiligenkreuz naturschutzfachlich besonders bedeutsame Bereiche dar, unter anderem für die Vogel- und Amphibienfauna. Zudem spielen die der Lafnitz zuführenden Gräben und Bäche als Lebens- und Nahrungsraum sowie funktionale Verbindungsachsen eine wesentliche Rolle. Auch die überwiegend ackerbaulich genutzten Bereiche weisen relevante Arten vorkommen auf, unter anderem mit dem gefährdeten Rebhuhn. Besonders bedeutsame Grünlandbestände finden sich meist nur noch kleinflächig. Für den Talraum der Lafnitz ist zudem die Bedeutung als Überwinterungsgebiet des Raubwürgers hervorzuheben.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Die geplante Trasse führt zur umfangreichen Inanspruchnahme und Zerstörung von Lebensräumen. Hierunter befinden sich im bewaldeten Trassenabschnitt auf großer Trassenlänge Lebensräume hoher Bedeutung / Sensibilität überwiegend für die Tierwelt, abschnittsweise auch für Pflanzen und ihre Lebensräume. Im Talraum der Lafnitz sind weite betroffene Bereiche zwar nur mit mäßiger oder sogar geringer Bedeutung für verschiedene Artengruppen belegt, doch sind auch hier abschnittsweise Flächen höherer Bedeutung direkt betroffen.

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 hierzu Kap. 6 des TGA; darunter teils Modifikationen oder Ergänzungen kompensatorischer bzw. funktionserhaltender Maßnahmen) 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.

Beeinträchtigungen des Schutzgebietssystems Natura 2000 bzw. zu diesem gehörender Gebiete sind aufgrund des Baus im Talraum der Lafnitz 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.

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 erwarten 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 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.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Tiere, Pflanzen und Lebensräume ist das Vorhaben S 7 Fürstfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf - Heiligenkreuz (Staatsgrenze) 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 als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.7 Teilgutachten Gewässerökologie, Fischerei

Untersuchungsraum

Das Schnellstraßenprojekt der „S 7, Fürstenfeld Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf – Heiligenkreuz (Staatsgrenze), km 14,8 + 80,683 bis 28,4 + 64,261, Länge: 13,584 km“ erstreckt sich vom Bauolosende Abschnitt West, welches nordwestlich der Ortschaft Dobersdorf (Bgld) liegt, bis zur Staatsgrenze bei Heiligenkreuz.

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.

Alternative Lösungsmöglichkeiten, Trassenvarianten

Innerhalb des Untersuchungsgebietes wurden vier Varianten entwickelt und näher betrachtet. 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 Gerinne 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 Gerinne 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, da 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 Unfälle ungünstiger, da mangels Gewässerschutzanlagen 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 Unter-

lauf bei permanenter Wasserführung und einer morphologischen Attraktivität bei geringen Abflüssen im Oberlauf erklärt sich das Fehlen einer Fischzönose in vielen Fließgewässern.

Dobersdorfergraben

Der Dobersdorfergraben ist ein kleiner, nur periodisch Wasser führender Graben östlich von Dobersdorf, der in südliche Richtung entwässert.

Dobersdorferwaldbach

Der Dobersdorferwaldbach ist ein kleines, in südliche Richtung entwässerndes Grabensystem östlich von Dobersdorf mit periodischer Wasserführung.

Fidischbach

Der Fidischbach entspringt im Fidischwald als periodisches Gewässer in 300 m Seehöhe und entwässert in südwestliche Richtung und mündet als Gewässer 1. Ordnung linksufrig in die Lafnitz. Das Substrat ist schlammig.

Graben bei Eltendorf

Der Graben bei Eltendorf entwässert Äcker und Wiesen südlich der Landesstraße und fließt in West-Ost Richtung verlaufend in den Rustenbach-Altarm.

Gräben bei Poppendorf

In der Umgebung der Ortschaft Poppendorf befinden sich sieben, überwiegend in Nord-Süd Richtung verlaufende, Gräben.

Graben Flutmulde bei Heiligenkreuz

Südlich von Heiligenkreuz und östlich der Ortschaft Deutsch-Minihof verläuft im großräumig angelegten Hochwasserretentionsraum der Lafnitz ein naturnah gestaltetes Fließgewässer von etwa zwei Kilometern Länge.

Gräben Mittlere Au

Nördlich der Ortschaft Deutsch-Minihof befinden sich inmitten von landwirtschaftlichen Nutzflächen zwei temporäre, in Nord-Süd Richtung verlaufende Fließgewässer.

Gräben Wollingermühle Ost

Das Grabensystem Wollingermühle Ost liegt südwestlich von Heiligenkreuz. Die Gräben sind nur nach stärkeren Regenfällen mit Wasser gefüllt. Das Grabensystem entwässert in einen Altarm der Lafnitz.

Grenzgräben

7 Grenzgräben mit zum Teil sehr unterschiedlicher Ausprägung befinden sich in diesem Untersuchungsbereich, dabei weisen ca. 50 % einen naturnahen Zustand auf.

Greuthäuserbäche

Der Greuthäuserbachkomplex entspringt nahe dem Gehöft Greuthäuser/Greutern, fließt nördlich von Dobersdorf vorbei und entwässert linksufrig in die Lafnitz.

Hoppachbach

Der Hoppachbach (auch Eltendorferbach genannt) entspringt als periodisches Gewässer in 300 m Seehöhe östlich von der Ortschaft Limbach im Burgenland und entwässert in südliche Richtung. In etwa 260 m Seehöhe in der Ortschaft Oberharberg mündet linksufrig der Berhäuserbach und der Hoppachbach nimmt ab hier die Flussordnungszahl 1 an. Südwestlich von Zahling mündet wieder linksufrig ein Bach, der St. Lorenzbach und wertet den Hoppachbach auf die Flussordnungszahl 2 auf, die er bis zur Mündung in die Lafnitz beibehält. Die einzig größere Ortschaft, die der Bach passiert ist, Eltendorf. Der Hoppachbach weist nur eine geringe Wasserführung auf. Das Substrat ist schlammig mit geringen sandigen Fraktionen.

Königsdorferwaldgraben

Der Königsdorferwaldgraben entspringt als temporäres Gerinne im Königsdorferwald in einer Seehöhe von 280 m und entwässert in südliche Richtung. Nach einer Lauflänge von 3 km mündet er westlich von Königsdorf linksufrig in die Lafnitz.

Lafnitz

Die Lafnitz entspringt in 900 – 940 m Seehöhe aus fünf Quellen im Gebiet des Steirischen Jogllandes. Sie fließt zuerst in nördliche Richtung, bis sie von zwei Erhebungen, dem Buchwald im Süden und dem Steinberg im Norden, in östliche Richtung gedrängt wird. Auf Höhe der Ortschaft Bruck an der Lafnitz ändert sich die Fließrichtung langsam in südlicher Richtung. Nach der Ortschaft Lafnitz bildet der Fluss die Grenze zwischen der Steiermark und dem Burgenland. In diesem Abschnitt ist sie stark mäandrierend und der Lauf ist natürlich erhalten. Es finden sich steile Abbrüche und flache Sandbänke in klassischer Abfolge. Südlich von Fürstenfeld vereinigt sich die Feistritz mit der Lafnitz. In diesem Abschnitt sind Laufkorrekturen deutlich erkennbar und Ufersicherungen fast durchgehend zu finden. Die Lafnitz ändert ihre Fließrichtung und entwässert in östliche Richtung, bis sie bei Neuheiligenkreuz Österreich verlässt. In Ungarn, kurz hinter der Staatsgrenze, mündet die Lafnitz in die Raab.

Lahnbach bei Heiligenkreuz

Der Lahnbach bei Heiligenkreuz setzt sich aus drei Quellbächen zusammen, die sich südlich von Neustift bei Güssing fusionieren. Er entwässert in südliche Richtung durch das Hirschtal und nimmt in der Ortschaft Heiligenkreuz linksufrig den Rustenbach auf. Nach sieben Kilometern Lauflänge verschwenkt der Bach seinen Lauf nach Osten, verlässt das österreichische Staatsgebiet und mündet nach 20 Kilometern als Gewässer 3. Ordnung in die Raab. Das Substrat ist schlammig, stellenweise ist Faulschlammabfuhr zu beobachten.

Limbach

Der Limbach entspringt in 300 m Seehöhe in der Streusiedlung Limbacher Berghäuser aus drei Quellbächen und entwässert in südliche Richtung den östlichen Teil des Dobersdorfer Waldes. Auf einer Seehöhe von 254 m mündet linksufrig der Hochbergbach, ein Gewässer 1. Ordnung. Im weiteren Verlauf fließt der Limbach durch den Königsdorfer Wald, ab der Landesstraße (B 65) durch Offenland und trifft kurz vor der Mündung auf die

Ortschaft Königsdorf. In 230 m Seehöhe mündet der Limbach linksufrig in die Lafnitz. Das Sohlsubstrat ist schlammig.

Marbach bei Eltendorf

Der Marbach bei Eltendorf entspringt nordöstlich des Königsdorferwaldes aus drei temporären Quellen in 280 m Seehöhe und entwässert in südliche Richtung. Südlich von Eltendorf mündet linksufrig ein Graben (Zubringer Marbach) mit temporärer Wasserführung. Der Marbach mündet in 228 m Seehöhe als Gewässer 1. Ordnung linksufrig in die Lafnitz. Das Substrat ist schlammig.

Rauschermühlgraben

Der südöstlich von Königsdorf lokalisierte Rauschermühlgraben ist ein rund 1 km langes, lediglich temporär Wasser führendes Gewässer.

Rustenbachsystem

Der Rustenbach ist ein dauerhaft dotierter Nebenarm der Lafnitz auf der Höhe der Wollingermühle. Im Untersuchungsgebiet liegen mit der Lafnitz und dem Rustenbachsystem zwei fischereilich genutzte Fließgewässer vor.

Auswirkungen des Bauvorhabens

Bauphase

Im Trassenverlauf werden mehrere Zubringer und diverse Gräben gequert, weshalb im Zuge des Baus der S 7 im Abschnitt Dobersdorf – Heiligenkreuz die Errichtung von diversen Durchlässen bzw. einigen Brücken erforderlich ist.

Während der Bauphase kommt es zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen wie direkte Inanspruchnahme von Gewässerlebensraum und erhöhte Trübeestöße flussab der Baumaßnahmen. Selbst vorübergehende Verrohrungen, die durch Laufverlegungen notwendig werden, sind aufgrund der räumlich und zeitlich begrenzten Wirkungen nur von geringer Eingriffserheblichkeit. Von geringer Erheblichkeit ist auch die Errichtung von fünf Einleitbauwerken in die Lafnitz.

Betriebsphase

In der Betriebsphase führt die S 7 nur zu geringfügigen Auswirkungen auf die Ökomorphologie der Fließgewässer. Die Geringfügigkeit begründet sich vor allem in einer ausreichend breiten und hohen Dimensionierung der Querungsbauwerke.

Mit Ausnahme der großen Brücken „Talübergang Dobersdorf“, (mit einer Lichten Weite von 291 m) und „Talübergang L 406“ (mit einer Lichten Weite von 264 m), die keine Veränderungen im Ufer und Gewässerbereich der überspannten Bäche (Greuthäuserbäche und Limbach) hervorrufen, führen die zahlreichen weiteren, deutlich kleineren Bauwerke zu dauerhaften Eingriffen in die jeweiligen Gewässer.

In den Überbrückungsbereichen werden alle Gewässersohlen aus nicht vermörtelten Bruchsteinen mit Schotterauflage gestaltet. In allen Fällen sind geringe Ufersicherungsmaßnahmen erforderlich, die naturgemäß in den zu verlegenden Gewässern längere Strecken einnehmen und auch intensiver ausfallen. Die Sicherungsmaßnahmen werden nach den Anforderungen des naturnahen Wasserbaus ausgeführt; somit resultieren daraus nur geringfügige Beeinträchtigungen bezüglich der Lebensraumbedingungen sowie abschnittsweise Veränderungen der Verhältnisse hinsichtlich Substratbeschaffenheit und Beschattung.

Die Eingriffe der S 7 auf die Fischgewässer sind ebenso gering. Von den fischereilich genutzten Gewässern wird die Lafnitz während der Bauphase durch die Errichtung von fünf Einleitbauwerken berührt. Qualitativen Beeinträchtigungen der Lafnitz wird durch adäquate Schutzmaßnahmen (Gewässerschutzanlagen) begegnet. Durch die Einleitung von gereinigten chloridhaltigen Strassenwässern kommt es zu einer geringfügigen Erhöhung der Chloridkonzentration der Lafnitz; auch unter Berücksichtigung kumulativer Wirkungen mit der Vorbelastung ist der Einfluss als geringfügig zu bewerten. Eine Verschlechterung des ökologischen Zustandes ist in keinem Fall zu erwarten.

Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle

Seitens des Vorhabensträgers sind Maßnahmen vorgesehen, welche das Ziel haben, negative Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser möglichst hintanzuhalten bzw. wenn dies unvermeidbar ist, diese so gering als möglich zu halten. Darüberhinaus werden weitere Maßnahmen empfohlen, welche eine zusätzliche Reduktion ungünstiger Effekte in Bau- und Betriebsphase bewirken. Trübe vermeidende Maßnahmen kombiniert mit Bauzeiteinschränkungen während ökologisch besonders sensibler Zeiten sind demnach in der Bauphase für die geringe Erheblichkeit verantwortlich. So sind auch alle erforderlichen Gerinneverlegungen und Gerinnequerungen unter den Gesichtspunkten des naturnahen Wasserbaues auszuführen.

Zur Überprüfung der tatsächlich auftretenden Chloridkonzentration während der Betriebsphase sind periodische Messungen in der Lafnitz vorgesehen.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Gewässerökologie und Fischerei ist das Vorhaben S 7 Fürstfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf - Heiligenkreuz (Staatsgrenze) 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 geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

III.1.8 Teilgutachten Wildökologie und Jagd

Untersuchungsraum

Die Schnellstraße S 7 Ost verläuft in West-Ostrichtung 13,6 km am Hang des Lafnitztales und im Talboden selbst. Die ersten fünf Kilometer betreffen den Hang in Koniferen-Laubmischwäldern, dann verläuft die Trasse im Talboden, wo die landwirtschaftliche Nutzung dominiert.

Das Gebiet ist Lebensraum für diverse Wildtiere jagdlicher Relevanz. Diese haben mitunter große Aktionsräume. Die Schnellstraße stellt, da beidseitig mit einem Wildschutzzaun versehen, eine Barriere für landgebundene Wildtiere dar. Der Blickwinkel der Betrachtungsweise und Analyse muss der Verteilung von Teillebensräumen und Teilpopulationen Rechnung tragen, weiters den jagdlichen Befundeinheiten (Revieren).

In Hinblick auf weit wandernde Wildtiere ist die überregionale Ebene relevant. Das Gebiet liegt zwischen der Pannonischen Ebene im Osten und den Alpen im Westen. Insbesondere Rotwild folgt hier einem breiten Wanderkorridor, der nicht scharf abgrenzbar ist. Die regionale Ebene betrifft Arten deren Lebensräume und Teilpopulationen sich auf wenige Dutzend Kilometer Längsausdehnung erstrecken. Die lokale Ebene betrifft die unmittelbar vor Ort lebenden Arten und bezieht sich auf einen 500 m breiten Korridor beiderseits der Trasse.

Neben diesen drei Ebenen, die auf wildökologischen Kriterien beruhen, gibt es noch die Ebene der Jagdverwaltung. Die dem Land unmittelbar untergeordnete Befundeinheit ist das Jagdrevier. Die S 7 Ost betrifft sechs solcher Reviere.

Alternativen, Trassenvariante

Die vorliegende Trasse der S 7 Ost stellt eine Neubaustrecke dar. Sie ist das Ergebnis eines mehrjährigen Planungsprozesses in dem auch Aspekte der jagdbaren Wildtiere und der Jagd selbst beurteilt und berücksichtigt worden sind. Beim Variantenstudium spielten Wildökologie und Jagd keine zentrale Rolle, weil mit Ausnahme einer Region keine besonders kritischen oder wertvollen Tiere oder Schlüssellebensräume betroffen waren. Diese eine Region wurde primär aus Gründen des Naturschutzes nicht in die nähere Auswahl gezogen. Das Schutzgut Mensch (Siedlungen und Lärmbelastung) sowie die Lage einer Anlage der Landesverteidigung und die Ausdehnung des Natura 2000 Gebietes Lafnitztal gaben im Kontext finanzieller Aspekte die Eckpunkte für die möglichen Varianten vor.

Nullvariante

Die Schnellstraße bedeutet eine weitere Zerschneidung der Lebensräume, weiters Lebensraumverlust und Belastung durch Lärm. Das Unterbleiben des Bauvorhabens hätte für Wild und Jagd daher zweifelsohne Vorteile.

Durch die Errichtung der S 7 werden aber eine Reihe von Maßnahmen gesetzt, welche den Lebensraum im Bereich intensiver agrarischer Nutzung für Wildtiere verbessern. Die weit ver-

breiteten Maisäcker im Tal der Lafnitz werden so durch die Anlage von Gehölzen, Hecken, Wiesen und Brachen deutlich aufgelockert und die Attraktivität des Wildlebensraumes steigt. Die S 7 Ost wird weiters die bestehende Landesstraße B 65 entlasten. Die B 65 verläuft streckenweise im wildökologisch besonders wertvollen Grenzbereich zwischen Wäldern am Hangfuß und dem Offenland des Talbodens und weist nicht zuletzt deshalb hohe KFZbedingte Fallwildraten auf.

Demnach stellt die Nullvariante, die keine Lebensraum verbessernden Maßnahmen auslöst und keine effektive Wildlenkung bewirkt und ein hohes Risiko für wanderndes wie stationäres Wild bedeutet, bei dem gewählten, für Wild und Jagd günstigen Trassenverlauf der S 7 keinen überragenden Vorteil dar.

Ist-Zustand

Die Trasse verläuft im südburgenländischen Hügelland und betrifft im Westabschnitt auf 5 km mit Mischwald bestockte Hügel am südexponierten Hang des Lafnitztales. Die Hangwälder sind im Westen recht flächig ausgebildet (Dobersdorfer und Königsdorfer Wald; ca. 500 ha). Sie weisen zwei markante kleine Täler auf, die das Relief gliedern. Im Ostabschnitt verläuft die Trasse im Lafnitztal selbst. Entlang der west-ost verlaufenden B 65, welche am Hangfuß des Hügelzuges verläuft, befinden sich eine Reihe kleinerer Dörfer. Der zentrale Teil des Lafnitztales weist hingegen sehr wenige Siedlungen auf. Das Lafnitztal selbst ist von intensiver landwirtschaftlicher Nutzung (Maisanbau) geprägt. Eine wesentliche Auflockerung stellt aber der Verlauf der Lafnitz samt ihren teilweise noch bestehenden Altarmen dar sowie eine Reihe von kleineren nord-süd entwässernden Bächen. Zumeist im räumlichen Kontext dieser Gewässer gibt es auch einige kleinere galerieartige Gehölze.

Die Hauptwildart ist das Rehwild, welches in dieser Kulturlandschaft durchaus gute Lebensbedingungen vorfindet. Der Bestand ist einigermaßen stabil. An zweiter Stelle der Häufigkeit steht in der Reihe des Schalenwildes das Schwarzwild (Wildschweine). Es kommt überall als Wechselwild vor, sein Vorkommensschwerpunkt liegt aber im Osten, östlich von Königsdorf, wo es Standwild ist. Der Bestand hat im Verlauf der letzten 10 Jahre deutlich zugenommen. Rotwild kommt ebenfalls im Osten als Stand- und im Westen als Wechselwild vor. Hauptaufenthalts- und Wandergebiet ist die nähere Umgebung des Lafnitzflusses, von wo es auf mehreren regionalen Wechsellinien in die nordwärts gelegenen Hügel gelangen kann. Diese Wechsellinien sind Teil eines überregional bedeutsamen Korridors für waldbezogene Landtiere, für das Rotwild als Weiserart fungiert. Es ist daher davon auszugehen, dass neben dem Rotwild diese Verbindungswege entlang von Flüssen und größeren Waldkomplexen auch für andere Wildarten wie Goldschakal, Wildkatze und Wolf von Bedeutung sind.

Auf Grund der intensiven Landwirtschaft spielen das Niederwild (Hase, Fasan, Stockente) und die Niederwildjagd eine untergeordnete Rolle. Die sechs von der Trasse betroffenen Jagdreviere haben mit einer Ausnahme alle Anteil an den Hangwäldern, dem durch Siedlungen gekennzeichneten Hangfuß und dem agrarisch genutzten Talboden. Sie werden auch mit einer Ausnahme alle durch die bestehende B 65 durchschnitten. Die Ausnahme betrifft die Eigenjagd Heiligenkreuz (130 ha), die ausschließlich aus Wald besteht; dieses Revier wird gemein-

sam mit der Gemeindejagd Heiligenkreuz (1.492 ha) bewirtschaftet, weshalb diese beiden Reviere im weiteren in der Regel auch als Einheit betrachtet werden.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Die Bauphase wird mit den prognostizierten 42 Monaten dreieinhalb Jahre dauern, wobei nicht an allen Orten gleichzeitig durchgehend gebaut werden wird. Die Bauphase bedeutet für das Wild eine gravierende Veränderung des Lebensraumes, eine neue und damit ungewohnte Barriere und Störung. Standwild wie Wechselwild werden davon betroffen sein. Entscheidend ist nun, welche Lebensräume davon betroffen sind. Im bewaldeten Westabschnitt verläuft die Trasse zwar im bislang von Störungen diverser Art weitestgehend verschonten Wald, dieser ist aber so groß, dass die Wildtiere ausweichen können und keine essentiellen Lebensraumbereiche völlig okkupiert werden. Günstig ist hier also, dass die Trasse mitten durch den Wald führt und keine sehr ungleich großen oder qualitativ unterschiedlich ausgestatteten Waldfragmente hervorruft. Die beiden Talquerungen im Wald werden, da ja nachts nicht gebaut wird, die Barrierewirkung der Bauphase weiter mildern. Die Unterflurtrasse bei Königsdorf wird an einer für Wild und Jagd relativ unbedeutenden Stelle errichtet, weshalb die dort längere Bautätigkeit nicht weiters bemerkenswert ist. Im Ostteil verläuft die Trasse im landwirtschaftlich genutzten Talboden. Störungen durch den Bau sind hier über größere Distanzen hinweg wirksam, da der Deckung spendende Wald zumeist fehlt. Sobald der Mais über einen Meter hoch ist, wird er auch für die Hauptwildart Rehwild Deckung bieten. Ungünstig ist, dass die Trasse relativ nahe an der Lafnitz und den dort befindlichen Gehölzen verläuft und das Wild von dort nur mehr eingeschränkt auf die nordwärts gelegenen Äcker ziehen kann. Besondere Erwähnung verdienen die Wanderwege der Wildtiere, sie werden zweifelsohne beeinträchtigt, gerade das Rotwild kommt aber mit baulichen Veränderungen gut zurecht, so lange es nachts ohne wesentliche Störung wechseln kann. Mildernd wirkt sich auch aus, dass der entscheidende Hauptwanderweg entlang der Lafnitz nicht unmittelbar betroffen ist. Andere weitwandernde Wildarten, die sensibler als das Rotwild sind, können das Gebiet bedarfsweise weiträumig umgehen.

Die Jagdreviere werden alle durch die Trasse derart durchschnitten, dass in jedem Fall ausreichend große Bereiche beiderseits der Trasse verbleiben. Diese Teile der Jagdreviere sind weiters qualitativ so ausgestattet, dass keine wesentlichen Beeinträchtigungen durch die Bauphase entstehen, welche auch abseits des unmittelbaren Trassenbereiches spürbar wären. Im Trassenbereich selbst kommt es natürlich zu schwerwiegenden Behinderungen, die die Jagd dort weitgehend zum Erliegen bringen werden. Die Auswirkungen sind daher für Wild und Jagd bei Umsetzung aller formulierten Maßnahmen als vertretbar zu beurteilen.

Betriebsphase

Mit Beginn der Betriebsphase werden die diversen erforderlichen Maßnahmen (Habitatverbesserungen, Wildquerungseinrichtungen etc.) ihre Wirkung entfalten und die für das Wild nicht vorhersagbaren und damit besonders ungünstigen Störungen der Bauphase haben ihr Ende. Es kehrt also wieder relative Ruhe und Ordnung ein. An den Verkehrslärm gewöhnt

sich das Wild recht gut. Mit der Betriebsphase wird durch die wilddichte Zäunung der S 7 auch eine neue Barriere wirksam. An wenigen, aber strategisch wichtigen Stellen wird es möglich sein, von Norden nach Süden respektive von Süden nach Norden zu wechseln. Hier erweisen sich die nord-süd entwässernden Bäche als günstig. Sie erfordern im Westabschnitt zwei Talübergänge von je knapp 300 m, aber auch die kleineren Brücken über die gehölzgesäumten Bäche sind wichtige Verbindungsachsen. Im landwirtschaftlich genutzten Ostteil werden zusätzlich zwei Grünbrücken errichtet, da diese durch die Lage bestehender regional bedeutsamer Wildwechsel erforderlich sind. Die verbleibenden Auswirkungen werden daher als geringfügig beurteilt.

Für die Jagd bedeutet die Betriebsphase eine permanente Störung und Beeinträchtigung von bislang in der Regel wenig oder nicht beeinträchtigten Revierabschnitten. Die lebensraumverbessernden Maßnahmen (Hecken, Gehölze, Brachen, Feuchtwiesen) auf den Äckern des Lafnitztals sowie die Maßnahmen zur Verhinderung von KFZ-Fallwild und die Verkehrsverlagerung von der B 65 auf die S 7 werden aber auch wesentliche Bereicherungen und Verbesserungen für die Jagd bringen, weshalb die verbleibenden Auswirkungen als geringfügig einzuschätzen sind.

Auf längere Sicht betrachtet könnte es dazu kommen, dass die Gemeindejagd und die Eigenjagd Heiligenkreuz nicht gemeinsam bewirtschaftet werden. In diesem Fall wäre die Eigenjagd nicht unmittelbar von der S 7 betroffen, das Revier würde nicht zerschnitten. Die Auswirkungen in der knapp 1.500 ha großen Gemeindejagd Heiligenkreuz würden sich durch den Wegfall der Eigenjagd nicht ändern.

Maßnahmen, Beweissicherung und Kontrolle

In Ergänzung zu den in der UVE formulierten Maßnahmen des vorliegenden Projektes werden elf weitere Maßnahmen als erforderlich erachtet. Eine betrifft die Bauphase. Hier ist es nötig, dass die diversen Pflanzungen im Offenland zwar gegen Verbiss und Fegen durch Wild effektiv geschützt werden, dieser Schutz muss aber so ausgeführt werden, dass dadurch nicht neue Barrieren entstehen. Flächige Zäune sind daher durch Einzelschutz von Bäumen und Büschen aufzulockern und im Bereich von Grünbrücken zu unterlassen.

Die übrigen Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel beziehen sich auf die Betriebsphase. In gewissen gefährdeten Abschnitten ist der Wildschutzzaun so auszuführen, dass Wildschweine gehindert werden, diesen zu durchbrechen. Dadurch wird die Kollision mit KFZ auf der S 7 deutlich reduziert. Im Bereich der beiden Grünbrücken müssen Stillgewässer und Hecken zusätzlich angelegt bzw. modifiziert werden, um notwendige Lenkeffekte zu erzielen. Der Blendschutz bei den Grünbrücken muss weitestgehend lichtundurchlässig sein und ist so auszuführen, dass die Vorportalsbeleuchtung vom Wild nicht gesehen werden kann. Wildwarnreflektoren und Maßnahmen der Geschwindigkeitsbeschränkung zielen darauf ab, Fallwild auf Straßen des untergeordneten Straßennetzes zu reduzieren. Die Errichtung der S 7 samt den nötigen Begleitmaßnahmen (Habitatverbesserungen und Grünbrücken) führt nämlich an manchen Stellen im untergeordneten Straßennetz zu einem erhöhten Unfallrisiko für Wildtiere. Zweckentfremdete landwirtschaftliche Nutzung (Abstellen von Maschinen etc.) und

jagdliche Einrichtungen (Hochsitze, Fütterungen, Futterlockstellen zum Zwecke des Abschusses, Fallen) sind im Bereich von Wildquerungseinrichtungen zu untersagen.

In Hinblick auf die Beweissicherung und begleitende Kontrolle werden zwei Vorschläge für die Bau- und fünf für die Betriebsphase gemacht. In der Bauphase sind die Verbiss- und Fegeschutzmaßnahmen der Gehölzpflanzungen auf Effektivität zu prüfen. Weiters sind die Jagd ausübungsberechtigten zu informieren, dass sie KFZ-bedingtes Fallwild jährlich melden sollen, um Maßnahmen zur Reduktion von KFZ-Fallwild optimieren zu können. In der Betriebsphase sind Kontrollen zum Verbissschutz fortzuführen, bis die Pflanzungen eine ausreichende Höhe erreicht haben. Weiters sind zumindest einmal pro Jahr die installierten Wildwarnreflektoren auf Vollständigkeit und Funktionalität zu prüfen, ebenso die Wildquerungseinrichtungen. Diese dürfen nicht durch Einrichtungen des Jagdbetriebes oder als Parkplatz für landwirtschaftliche Maschinen zweckentfremdet genutzt werden. Die vier Stillgewässer bei den Grünbrücken sind alle 5 Jahre zu kontrollieren und allenfalls wieder herzustellen.

Gesamtbewertung

Die Trasse meidet sensible und wertvolle Bereiche der Wildtiere und Jagd, in der Bauphase gibt es aber sehr wenige Möglichkeiten, negative Auswirkungen zu minimieren. Deshalb sind die Auswirkungen der Bauphase lediglich als „vertretbar“ einzustufen. In der Betriebsphase sind sie als „geringfügig“ zu bewerten. Günstig wirkt sich hier aus, dass es ausreichend Quermöglichkeiten für Wildtiere gibt, dass andere Lebensräume durch die Verkehrsverlagerungen von der B 65 auf die S 7 entlastet werden und dass der Lebensraum im bislang intensiv agrarisch genutzten Talboden der Lafnitz durch eine Reihe von Maßnahmen deutlich verbessert wird.

Aus Sicht des Fachgebietes Wildökologie und Jagd ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf - Heiligenkreuz (Staatsgrenze) 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 geringfügig, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.9 Teilgutachten 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 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

Der für die Untersuchung von Trassenvarianten wichtigste Faktor Flächenverbrauch wurde von der Projektwerberin erhoben. Die Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen und Trassenvarianten aus Sicht der Schutzgüter Landwirtschaft und Boden sind dargelegt und in den Nutzen-Kosten-Untersuchungen der Vorprojekte fachlich schlüssig begründet. Altlasten und Abfälle haben auf die Trassenauswahl praktisch keinen Einfluss, weil es generell als Vorteil zu werten ist, wenn durch die Projektrealisierung Abfälle (Deponien, Altstandorte, ...) rascher als üblich gesichert oder entfernt werden können.

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 Landwirtschaft und 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 klarerweise die beste Variante. Für jene Verkehrswege, die derzeit genutzt werden, ist die Nullvariante schlechter als die geplante Variante. Bezüglich Altlasten, Altstandorte und Abfälle sind realisierte Vorhaben günstiger zu bewerten als die Nullvariante, weil im Zuge der Projektrealisierung solche Standorte saniert bzw. beseitigt werden.

Ist-Zustand

Boden

Der Ist-Zustand ist in den UVE - Fachbeiträgen ausreichend dargelegt. Daher wird hier nur ein stark vereinfachter Überblick gegeben:

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 z.B. (vergleyte) Braune Auböden oder Lockersediment-Braunerden entwickelt. Wo kleinräumige Wechsel der Bodentypen vorherrschen wird von Bodenformenkomplexen gesprochen. Diese sind z.B. im Hangbereich zwischen Rudersdorf und Dobersdorf vorhanden (Kulturrohböden, Lockersediment-Braunerden).

Die Bodenschwere reicht von leicht bis schwer, wobei mittelschwere bis schwere Böden überwiegen. Vom Wasserhaushalt her betrachtet, sind die meisten Böden wechselfeucht.

Die fast durchwegs kalkfreien Böden sind im Allgemeinen schwach sauer bis sauer. Wo Carbonate vorkommen ist die Bodenreaktion neutral bis schwach sauer.

Die natürlichen Bodenwerte liegen im Bereich von hochwertig bis mittelwertig; zum geringen Teil sind geringwertiges Ackerland und Grünland vorhanden.

Die Pufferkapazitäten (Kationenaustauschkapazitäten) aufgrund des Bodenmaterials wären eigentlich hoch, aufgrund des geringeren pH-Wertes und aufgrund des geringen Carbonatanteils ist die Pufferkapazität verringert.

Landwirtschaft

Der Ist-Zustand ist in den o.a. Fachbeiträgen ausreichend dargelegt. Daher wird hier nur ein stark vereinfachter Überblick gegeben wie folgt:

Im Projektgebiet werden v.a. Mais (ca. 43 % der landwirtschaftlich-genutzten Flächen) und Getreide (ca. 18 % der landwirtschaftlich-genutzten Flächen) angebaut. Obstbau und Weinbau sind deutlich im Zunehmen.

Die durchschnittlichen Betriebsgrößen sind mit ca. 10 ha vergleichsweise gering, die Landwirtschaft ist noch kleinflächig strukturiert. Haupterwerbsbetriebe weisen Größen von durchschnittlich ca. 29 ha auf, Nebenerwerbsbetriebe von ca. 7,8 ha. Die Tendenz geht – wie in ganz Österreich - von kleineren Betrieben hin zu größeren bis großen Betrieben.

Beim Viehbestand sind Schweine, Hühner und Rinder wesentlich. Die Pferdehaltung nimmt zu, die Rinderhaltung ebenso wie die Schweinehaltung hat abgenommen und es ist anzunehmen, dass dieser Trend weitergeht.

Die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe hat abgenommen, diese Tendenz gilt für Betriebe bis ca. 50 ha Größe. Ab 50 ha Betriebsgröße nimmt die Zahl der Betriebe zu.

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.

Verdachtsflächen und Abfälle

Im Baukonzept (Einreichprojekt Bericht 2.6.1, Kap.3.10) werden Angaben über entstehende Abfälle gemacht.

In der Einlage Nr. 6.3.1 Geologie und Grundwasser sind mehrere Verdachtsflächen im Untersuchungsgebiet ausgewiesen, welche jedoch außerhalb der Trassenbereiche liegen.

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, etc. im erforderlichen Maß berücksichtigt.

Die fachlichen Details und Untersuchungsergebnisse sowie Bewertungen sind in den unterschiedlichen Fachberichten im Einreichprojekt angeführt. Nachfolgend wird daher größtenteils auf eine Wiederholung dieser Ergebnisse verzichtet.

Bei der Errichtung entsteht überschüssiger Bodenaushub und Baustellenabfälle, die getrennt verwertet oder entsorgt werden müssen. Dies kann insbesondere beim Bau der Unterflurtrasse, tiefergelegten Trassenteilen und Ausheben von Altstandorten geschehen.

Der dauerhafte Bodenverlust durch Versiegelung von ca. 29,6 ha kann nicht durch Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Maßnahmen ersetzt werden. Die Oberböden werden in der Bauphase abgezogen und die Anteile, die nicht für die Wiederaufbringung benötigt werden, werden für Maßnahmen des Landschaftsbaus geschüttet. Weil im UVP-Verfahren nur das eingereichte Projekt zu bewerten ist und der Flächenverlust im Vergleich zur gesamten zur Verfügung stehenden Fläche im Untersuchungsraum relativ gering ist, sind die Auswirkungen betreffend Flächenverlust mit geringfügig zu bewerten.

Durch das geplante Projekt werden insgesamt ca. 140 ha Bodenfläche vorübergehend oder dauerhaft beansprucht. Etwa 29,6 ha davon werden versiegelt, etwa 12,6 ha vorübergehend verdichtet und bei etwa 98 ha wird der Bodenaufbau verändert. Der Landwirtschaft gehen vorübergehend (Bauphase) Flächen im Ausmaß von ca. 31,5 ha und dauerhaft Flächen im Ausmaß von 98 ha verloren.

Der Verlust durch dauerhaft versiegelte Flächen ist auch für die Landwirtschaft wesentlich, weil dadurch Produktionsfläche verlorengeht. Flächenzerschneidung und ein durch die Schnellstraße geändertes Landschaftsbild haben eine Auswirkung, weil bei der Direktvermarktung eine landschaftlich ansprechende Umwelt bessere Erfolgschancen bietet. Nachdem diesbezüglich im Fachbereich Tiere, Pflanzen, Lebensräume Maßnahmen gefordert werden, sind im gegenständlichen Fachbereich dafür keine weiteren Maßnahmen nötig.

Flächen, die durch das geplante Vorhaben getrennt werden sollen und nicht mehr mit vertretbarem Aufwand bewirtschaftbar sind, werden unter Berücksichtigung der S 7-Trasse umstrukturiert, zusammengelegt, abgelöst und/oder als Ausgleichsflächen genutzt.

Das innerbetriebliche Wegenetz wird sich bei Realisierung der Trasse zum Teil verändern. Bisherige Wegeverbindungen werden durch Unterführungen und Überführungen funktional wiederhergestellt.

Zusammenhängende Ent- und Bewässerungssysteme können beim Bau zeitweise unterbrochen werden. Die Funktionsfähigkeit solcher Verbindungen ist rasch wieder herzustellen. Spätestens am Ende der Bauphase haben die Drainagen und Leitungen funktional wieder im vorherigen Umfang in Betrieb zu sein oder durch Ersatzversorgungen hergestellt zu sein. Beeinträchtigungen dadurch sind den Betroffenen laut Bundesstraßengesetz abzugelten.

Staubeintrag auf Futterpflanzen während der Bauphase:

Pflanzen in vergleichsweise niederschlagsarmen Gebieten mit leichten, weitestgehend kalkfreien Böden sind an ein gewisses Maß an natürlichem Staubeintrag gewöhnt. Neben den Baustraßen und Bauplätzen kann dieses natürliche Maß überschritten werden. Daher wird als Maßnahme für eine möglichst geringe Staubeentwicklung Feuchthalten der nicht wasserfest versiegelten Flächen mit Wasser gefordert. Die Auswirkungen können dadurch deutlich reduziert werden.

Böden auf temporär genutzten Flächen können durch Baumaschinen und KfZ-Verkehr verdichtet werden. Dadurch sinkt ihr Porenvolumen und ihre natürlich entstandene Struktur wird teilweise oder gänzlich zerstört. Gleiches kann bei der Wiederherstellung von Böden geschehen, wenn diese nicht fachgerecht aufgebracht werden. Daher wird bodenkundliche Erfahrung der ökologischen Bauaufsicht als Voraussetzung gefordert.

Erosion (Bodenabtrag) bei Böschungen und Einschnitten kann auftreten, weil die zumeist kalkfreien Böden in den ersten Monaten nach dem Aufbringen stark erosionsanfällig bzw. rutschgefährdet sind. Der Feinbodenverlust auf diesen Flächen kann eventuell auch Probleme bei Entwässerungseinrichtungen verursachen. Diese Böden sind zumeist Teil der Straße, so dass der Landwirtschaft daraus keine Nachteile entstehen, es sei denn, das Material wird auf angrenzende Felder geschwemmt. Die Böschungen sollen daher bei fachlich richtiger Vorgehensweise so rasch als möglich nach deren Fertigstellung wiederbegrünt werden.

Der Eintrag von Streusalz (vorwiegend Natriumchlorid, untergeordnet Kalziumchlorid und Magnesiumchlorid) aus dem Winterdienst ist für die Böden deshalb kaum von Bedeutung, weil Chlorid-Ionen stark wasserlöslich sind, im Boden kaum gebunden werden und mit den Frühjahrsniederschlägen rasch wieder aus dem System gewaschen werden. Der stark beeinflusste Bereich neben Straßen liegt im Abstand bis etwa 5 m, der nachweisbare Einfluss kann je nach Oberflächengestalt, Lärmschutzeinrichtungen, vorherrschender Windrichtung, etc. erfahrungsgemäß bis etwa 30 m angenommen werden. Ein Teil der Natrium-Ionen verbleibt bis Mitte oder Ende des Sommers im Boden. Hohe Natriumanteile in den Böden (mehr als ca. 10-15 % Anteil an der Kationenaustauschkapazität) können zur Verdichtung und Verschlammung führen. Dies ist wenn, dann nur im Nahbereich des Bankettrandes von etwa 2 bis 5 m der Fall, wobei die betroffenen Flächen fast ausnahmslos zur S 7 gehören und innerhalb des Wildschutzzaunes oder auf der Böschung bzw. im Einschnitt liegen. Daher ist Streusalz praktisch kein Thema.

Die Entwertung von Pflanzen durch Schadstoffeinträge wie z.B. Schwermetallen ist nach den bisher vorliegenden Daten kein Problem. Seit Bleitetraethyl als Antiklopfmittel nicht mehr eingesetzt werden darf, seit die Verbrauchswerte der KfZ deutlich zurückgegangen sind, die Abgaswerte deutlich höhere Standards erfüllen müssen, und seit Karosserien korrosionsgeschützt sind, sind die Schadstoffeinträge in Böden und Pflanzen auf einem sehr geringen Niveau. Die Wahrscheinlichkeit erheblicher Beeinträchtigungen ist daher äußerst gering.

Erhöhter Siedlungsdruck kann auf Grundstücke entstehen, welche bei Projektrealisierung verkehrsmäßig günstiger liegen. Der allgemeine Trend zur Umwandlung landwirtschaftlicher Nutzung von Flächen in wirtschaftlich lukrativere Nutzungen wird auch entlang der S 7 aller Vo-

raussicht nach anhalten und durch das Projekt eher verstärkt denn abgeschwächt werden. Angesichts der insgesamt steigenden Preise für Agrarprodukte kann sich der Trend allerdings in den nächsten Jahren wieder umkehren.

Beim Ab-Hof-Verkauf können Nachteile durch die Nähe zur geplanten S 7-Trasse ebenso die Folge sein, wie Vorteile durch bessere Erreichbarkeit. Hier kann im Projektstadium nicht schlüssig bewertet werden, ob dies eher ein Vorteil oder eher ein Nachteil sein wird. Für manche Direktvermarkter wird dies zu Wettbewerbsvorteilen führen, für andere keine Veränderung bedeuten, für manche nachteilig sein. Insgesamt ist zu rechnen, dass Vorteile und Nachteile einander ausgleichen werden.

Lokale Kontaminationen während der Bauphase z.B. durch defekte Treibstoffleitungen oder beim Betanken der Baufahrzeuge können auftreten, sind dann aber nicht als „regulärer Betriebszustand“ zu sehen, sondern als Unfall, dessen Folgen vom Verursacher zu beseitigen und die Kosten dafür zu tragen sind. Gleiches gilt für Folgen unsachgemäßer Zwischenlagerung von Materialien.

In der Betriebsphase ist der Eintrag von Schadstoffen in die angrenzenden Böden grundsätzlich vorhanden. Nachdem der Treibstoffverbrauch in den letzten Jahren deutlich gesunken ist, Bleitetraethyl nicht mehr als Antiklopfmittel verwendet werden darf, der Korrosionsschutz durch z.B. feuerverzinkte Teile stark erhöht wurde und verchromte Teile kaum mehr eingesetzt werden, sind die Schwermetallemissionen diesbezüglich trotz steigender Verkehrszahlen gesunken. Zugenommen hat hingegen der Abrieb von Reinformen wie Reinkupfer und Reineisen, welche für Bremscheiben verwendet werden. Gleichermaßen werden Elemente wie Platin oder Rhodium aufgrund des Katalysatoreinsatzes emittiert. Für letztere gibt es jedoch weder Richtwerte, Grenzwerte oder epidemiologisch verwertbare Untersuchungen. Zudem sind die eingetragenen Mengen im Vergleich zu der Masse an Boden (ca. 5 Mio kg je Hektar und 30 cm Tiefe) so gering, dass aus derzeitigem Stand des Wissens und der Technik keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten sind.

Cadmium kann ein umweltrelevantes Thema sein, weil die Böden durchwegs schwach sauer bis sauer sind und Cadmium unterhalb eines pH-Wertes von 6,0 zunehmend leichter ausgewaschen wird. Das ist ein Vorteil für die Böden, weil Cadmium dadurch kaum angereichert wird. Werte an anderen Schnellstraßen und Autobahnen mit ähnlichen Verkehrszahlen zeigen, dass die Cadmium-Werte im Laufe der Jahrzehnte zwar auf das etwa 2-3-fache des Ausgangswertes angestiegen sind, die Konzentrationen bei etwa 10-20 % des Richtwertes von 2 mg/kg TM liegen. Erhebliche Auswirkungen sind daher auch für Cadmium äußerst unwahrscheinlich.

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 beschriebenen Beeinträchtigungen und der unwiederbringliche Verlust von landwirtschaftlich genutzten Böden sind Projektwirkungen. Die Auswirkungen im Projektgebiet und Untersuchungsraum insgesamt 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, was sich negativ auf die Böden und deren Ertragsfähigkeit auswirkt. 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 erforderlich.

Auf unbefestigten Baustraßen und im Nahbereich der Anschüttungsflächen kann es zu Staubeentwicklung 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.

Für die Rekultivierung sind die „Richtlinien für die sachgerechte Bodenrekultivierung land- und forstwirtschaftlich genutzter Böden“ 2. Auflage 2012 des „Fachbeirat für Bodenfruchtbarkeit und Bodenschutz“ anzuwenden.

Auswirkungen auf die Landwirtschaft in der Bauphase

Die für die Landwirtschaft relevanten Auswirkungen in der Bauphase sind:

- Flächenverluste: Trasse, Baustelleneinrichtung, Baustraßen
- Bewirtschaftungs- und Bearbeitungserschwernisse
- Staubbelastungen der Pflanzen bzw. produzierten Feldfrüchte oder von Grünfütter
- Bonitäts- und Ertragsverluste auf Flächen, die vorübergehend beansprucht werden
- Auch während der Bauphase darf keine Unterbrechung der Wasserversorgung für die Tierhaltung eintreten. Die Wasserversorgung muss – eventuell mit Ersatzmaßnahmen - dauernd aufrecht erhalten werden.
- Flurschäden

Durch das geplante Projekt gehen der Landwirtschaft Flächen im Ausmaß von ca. 98 ha verloren.

Die Unterbrechung landwirtschaftlicher Wege (18 Verbindungen) kann zu Bearbeitungs- und Bewirtschaftungserschwernissen 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. Nicht bewirtschaftbare Restflächen verbleiben aufgrund der Maßnahmen keine.

Die Eingriffserheblichkeit ist in allen Abschnitten geringfügig bis vertretbar. Insgesamt wird die Eingriffserheblichkeit für die Bauphase 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. Bodenaushub). Nicht verwertbare Stoffe werden deponiert.

Auswirkungen in der Betriebsphase

Auswirkungen auf die Böden in der Betriebsphase

Die Fahrbahnwässer werden dem Stand der Technik entsprechend gereinigt und abgeleitet bzw. versickert. 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.

Für NO₂ kann es im Nahbereich der Trasse (20-50 m) und im Umfeld der Portale der UFT zu erhöhten Werten kommen. Das ist jedoch für Böden und Pflanzen nicht relevant.

Schadstoffimmissionen in die Böden wirken 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.

Auswirkungen auf Verdachtsflächen, 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 Ost, Dobersdorf – Heiligenkreuz (Staatsgrenze) 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, Abfallwirtschaft 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 geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

III.1.10 Teilgutachten Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser

Untersuchungsraum

Das Untersuchungsgebiet liegt im Südburgenland und umfasst den Trassenraum von Dobersdorf bis Heiligenkreuz an der österreichisch-ungarischen Grenze. Der Untersuchungsraum hat eine Breite von ca. 4 bis 5 km. 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 umgesetzt wurden.

Alternativen, Trassenvariante

Die Trassenentwicklung erfolgte in einem interaktiven Prozess zwischen den Technischen Straßenplanern und den Fachbearbeitern für die relevanten Umweltthemen. Grundlagen für die technische Straßenplanung stellten Vorgaben des Projektwerbers (Trassierung für die maximal zulässige Geschwindigkeit, Parameter der RVS 03.03.23) dar, Grundlagen für die Fachbearbeiter der einzelnen Umweltthemen waren umfangreiche Untersuchungen und Erhebungen im Projektgebiet.

Hierzu zählen 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. Dabei zeigte sich ein vorwiegend von horizontalen Strukturen geprägter Untergrund, so dass aus geologischer Sicht für die vorgelegte UVE-Bearbeitung eine Eingrenzung auf einen Trassenstreifen möglich war.

Parallel dazu wurde eine umfangreiche Bohrkampagne zur Erkundung des Baugrundes durchgeführt, deren Ergebnisse bis Mitte des Jahres 2006 vorlagen. Auf Basis neu gewonnener Erkenntnisse (schwierigste geologische Verhältnisse, unerwartet hohe Grundwasserstände in Teilbereichen) musste eine technische Adaptierung der Trasse durchgeführt werden. Vor allem komplexe Untertage- bzw. Tunnelbauwerke können auf Grund der bautechnisch schlechten Untergrundverhältnisse in der geplanten Form nicht umgesetzt werden. Im Abschnitt Ost der S 7 spielte dabei insbesondere die Unterflurtrasse Königsdorf mitsamt den daran anschließenden Wannengebäuden eine Rolle.

Nullvariante

Die Nullvariante bedeutet, dass keine Eingriffe in den Untergrund bzw. in das Grundwasser passieren. Demzufolge ist die Nullvariante jedenfalls positiver als das Projekt zu bewerten, in welchem jedenfalls Eingriffe in den Untergrund erfolgen. Aufgrund der geplanten und der im gegenständlichen Gutachten zusätzlich geforderten Maßnahmen bzw. der gewählten Vorgangsweise kann es zu keiner qualitativen Beeinflussung der bestehenden Wasserschutz- und/oder -schongebiete bzw. Wasserversorgungsanlagen durch etwa flüssige Emissionen bzw. durch baubedingte Auswirkungen wie z.B. verunreinigten Aushub und dergleichen kommen. Bei Unfällen im bestehenden Verkehrsnetz und daraus resultierenden Freisetzungen von Schadstoffen sind aufgrund der vergleichsweise deutlich geringeren technischen Vorkehrungen Auswirkungen auf den Untergrund und das Grundwasser als wahrscheinlich anzusehen. Für den Betrachtungsfall Verkehrsunfall mit Freisetzen von Schadstoffen wird die Nullvariante als ungünstiger bewertet.

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.

Die heterogene Schichtverteilung aber auch die Morphologie des Gebiets ergibt auch hinsichtlich der Grundwasserführung sehr heterogene Verhältnisse. Entsprechend den geologischen Verhältnissen zeigen sich in den quartären Schichten deutlich bessere Durchlässigkeiten als in den Grundwasser führenden Schichten der tertiären Abfolge.

Die Grundwassergleichenpläne zeichnen die Morphologie des Geländereiefs nach und zeigen anschaulich, dass sich der Untersuchungsraum hydraulisch in zwei Teilbereiche gliedern lässt. Allgemein besteht eine hydraulische Verbindung von Hügelbereich in die Talsohlen, wobei der Zufluss aus dem Hügelbereich äußerst gering ist.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Die möglichen Einwirkungen in der Bauphase gliedern sich wie folgt:

- Kleinräumige Eingriffe in den Grundwasserkörper im Zuge der Errichtung von Brückenfundamenten sowie landwirtschaftliche Über- und Unterführungen
- Eingriff in das Grundwasser im Zuge der Errichtung von Dämmen und Einschnitten im Dobersdorfer Wald
- Eingriff in das Grundwasser im Zuge der Errichtung der UFT Königsdorf
- Eingriff in das Grundwasser im Zuge von Dammschüttungen über seichtem Grundwasser
- Eingriff in das Grundwasser im Zuge von Dammschüttungen im Schongebiet Heiligenkreuz
- Stilllegung von Brunnen des Wasserverbandes Unteres Lafnitztal
- Eingriff in das Grundwasser im Zuge der Errichtung von Kanälen, Leitungen, Schächten und Wannern sowie für Fundierungen im Schongebiet Heiligenkreuz

Aufgrund der durchgeführten Bewertung der Sensibilität sowie der Bewertung der Eingriffstärke in den einzelnen Einwirkungsbereichen wurde unter Berücksichtigung der geplanten und der im gegenständlichen Gutachten geforderten Maßnahmen für die angeführten möglichen Einwirkungen in der Bauphase jeweils eine geringe Eingriffserheblichkeit konstatiert.

Hinsichtlich der Stilllegung von Brunnen des Wasserverbandes Unteres Lafnitztal steht fest, dass diese Brunnen jedenfalls seitens der ASFINAG finanziell abzulösen, neu zu errichten oder durch andere Maßnahmen zu kompensieren sind und somit jedenfalls ein ausreichender

Ersatz für den Ausfall der Nutzung gegeben ist. Es erfolgt für diese Einwirkung keine weitere Bewertung der Eingriffserheblichkeit.

Betriebsphase

In der Betriebsphase sind folgende Vorhabenswirkungen zu erwarten:

- Kleinräumige Eingriffe in den Grundwasserkörper im Bereich von Brückenfundamenten sowie landwirtschaftlichen Über- und Unterführungen
- Eingriff in das Grundwasser im Bereich von Einschnitten im Dobersdorfer Wald
- Eingriff in das Grundwasser im Bereich der UFT Königsdorf
- Eingriff in das Grundwasser im Bereich von Dammschüttungen über seichtem Grundwasser
- Eingriff in das Grundwasser als Folge des Betriebs der S 7 im Schongebiet Heiligenkreuz
- Kleinräumige Eingriffe in den Grundwasserkörper im Bereich von Fundierungen im Schongebiet Heiligenkreuz
- Punktuelle Versickerung von Straßenwässern aus Gewässerschutzanlagen
- Lineare Versickerung von Straßenwässern entlang von Dammhochlagen

Aufgrund der durchgeführten Bewertung der Sensibilität sowie der Bewertung der Eingriffsstärke in den einzelnen Einwirkungsbereichen wurde unter Berücksichtigung der geplanten und der im gegenständlichen Gutachten geforderten Maßnahmen für die angeführten möglichen Einwirkungen in der Betriebsphase jeweils eine geringe Eingriffserheblichkeit konstatiert.

Besonders im Zusammenhang mit den Einwirkungen auf das Schongebiet Heiligenkreuz wurde die gegebene Situation intensiv diskutiert und abschließend bewertet. Im Falle dieses Gebiets mit hoher Sensibilität werden durch eine Vielzahl von Maßnahmen die möglichen Einwirkungen so maßgeblich reduziert, dass die Eingriffsstärke insgesamt als geringfügig bewertet werden kann und sich insgesamt auch für diesen Streckenabschnitt in der Betriebsphase eine geringe Eingriffserheblichkeit abgeleitet werden kann.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf - Heiligenkreuz (Staatsgrenze) 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 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 als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.11 Teilgutachten Oberflächengewässer, Straßenwässer, Tunnelwässer

Untersuchungsraum

Das Schnellstraßenprojekt der „S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf – Heiligenkreuz (Staatsgrenze), km 14,8+80,683 – 28,4+64,261, Länge: 13,584 km“ erstreckt sich vom Baulosende Abschnitt West, welches nordwestlich der Ortschaft Dobersdorf (Bgld) liegt, bis zur Staatsgrenze bei Heiligenkreuz.

Im Fachbereich Oberflächengewässer, Straßenwässer, Tunnelwässer werden die Auswirkungen der S 7 Ost auf den Oberflächenwasserhaushalt dargestellt. Dieser gliedert sich wie folgt:

- Abflussgeschehen der Hauptvorfluter
- Abflussgeschehen der Nebenvorfluter
- Flächiger Abfluss
- Stoffeintrag in Gewässer
- Reinigung der Verkehrsflächenwässer
- Reinigung der Wässer aus der Unterflurtrasse

Das Kriterium Abflussgeschehen der Hauptvorfluter umfasst die quantitativen Aspekte des Oberflächenwasserhaushaltes für den Hauptvorfluter Lafnitz bzw. deren, für das Projektgebiet relevanten, Teilabschnitte im Bereich der Berührung des Hochwasserabflussraumes.

Das Kriterium Abflussgeschehen der Nebenvorfluter umfasst die quantitativen Aspekte des Oberflächenwasserhaushaltes für die Nebenvorfluter Limbach, Marbach bei Eltendorf, Hoppachbach, Fidischbach, Lahnbach und weitere kleinere Zubringer sowie Nebengewässer in den Querungsbereichen der S 7.

Das Kriterium Flächiger Abfluss umfasst die quantitativen Aspekte des Oberflächenwasserhaushaltes für den flächigen Abfluss außerhalb der Gewässer in Form von Hang- und Muldenbereichen in den Querungsbereichen der S 7. Festgehalten wird, dass die Untersuchungsräume zur Beurteilung der Auswirkungen der Errichtung der S 7 auf den Fachbereich 11 ausreichend gewählt wurden.

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, Straßenwässer, Tunnelwässer die Umweltauswirkungen dieser untersuchten Varianten nahezu ident sind.

Somit lässt sich aus Sicht des Fachbereiches Oberflächengewässer, Straßenwässer, Tunnelwässer 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 damit verbunden mit einem erhöhten Anfall an Fahrbahnwässern zu rechnen, aber andererseits werden die konzentriert anfallenden Fahrflächenwässer über Absetz- und Filterbecken gereinigt und erst dann dem Vorfluter zugeführt bzw. zur Verrieselung gebracht. Im Ist-Zustand erfolgt keine Reinigung der konzentriert abgeleiteten Verkehrsflächenwässer welche an der B 65 anfallen.

Ist-Zustand

Hauptvorfluter

Im Planungsgebiet der S 7 stellt die Lafnitz einen typischer Vertreter eines Tieflandflusses dar. Vor der durchgeführten Regulierung mäandrierte der Fluss nahezu im gesamten Talboden. Ein geringes Sohl- bzw. Talgefälle waren und sind dafür verantwortlich, dass bei Auftreten von mittleren bis großen Hochwasserereignissen der Talboden breitflächig überflutet wird. Aufgrund der häufigen Ausuferungen haben sich die Ufer der Lafnitz sukzessive erhöht, sodass sich in den Tal tiefenlinien Lahn ausgebildet haben, welche einen entscheidenden Beitrag zur Hochwasserabfuhr liefern. Aufgrund des großen Einzugsgebiets sind lang andauernde Niederschläge für das Zustandekommen von Hochwässern verantwortlich.

Kleinere Vorfluter

Die kleineren Vorfluter reagieren aufgrund des geringen Einzugsgebietes wesentlich rascher und es sind kurz andauernde Niederschläge welche Hochwässer hervorrufen.

Hangwässer

Die Hangwässer fließen flächig ab und werden in weiterer Folge über bestehende Gräben den Vorflutern zugeleitet.

Straßenwässer

Entlang der bestehenden Straßen (B65, L414, ...) werden die anfallenden Straßenwässer über die Dammschulter verrieselt bzw. in Teilbereichen unretentiert und ungereinigt den Vorflutern zugeführt.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Die nachfolgend angeführten Beschreibungen und Bewertungen beziehen sich auf die im Einreichprojekt „S 7, Fürstenfeld Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf – Heiligenkreuz (Staatsgrenze), km 14,8+80,683 – 28,4+64,261, Länge: 13,584 km“ 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.

Weiters wird festgehalten, dass auch die Sammlung, Ableitung und Reinigung der Straßen- und Unterflurtrassenwässer dem Stand der Technik entspricht.

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. Hinsichtlich des Stoffeintrages auf das Grundwasser wird auf den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser verwiesen.

Betriebsphase

Hochwasserabfluss Hauptvorfluter

Nachdem die S 7 Trasse im Abstand von mindestens 250 m vom linken Lafnitzufer geführt wird und der Talboden bei Auftreten eines HQ₃₀ im Mittel auf einer Breite von 1000 m überflu-

tet ist, ändern sich gemäß 2-d Wasserspiegellagenberechnung die Wasserspiegelhöhen bei HQ₃₀ im Mittel „nur“ um 2-5 cm. Diese Änderungen finden im Randbereich der Überflutungsfläche statt.

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

Alle anfallenden Straßen- und Tunnelwässer (aus der Unterflurtrasse) werden dem Stand der Technik entsprechend breitflächig verrieselt oder über Gewässerschutzanlagen geführt, gereinigt und in einen Vorfluter eingeleitet. Auch die Tunnelwaschwässer werden einer dem Stand der Technik entsprechenden Reinigung zugeführt.

Durch die Ausgestaltung von Filter- und Absetzbecken wird der Stoffeintrag in die Lafnitz soweit hintangehalten, dass die Werte gemäß „AAEV – Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung“ sowie der „Qualitätszielverordnung Chemie Oberflächengewässer“ eingehalten werden können. Festgehalten wird aber, dass das Chlorid durch Absetz- und Filterbecken nicht rückgehalten werden kann. Aus der durchgeführten Aufstockungsberechnung gemäß „Qualitätszielverordnung Chemie Oberflächengewässer“ und dem entsprechenden Erlass hierzu wird ersichtlich, dass sich der Chloridgehalt in der Lafnitz von derzeit 32,3 mg/l auf 32,9 mg/l, also um 0,6 mg/l, bei einem Grenzwert von 150 mg/l erhöht.

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 ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf - Heiligenkreuz (Staatsgrenze) 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 Oberflächenwasser ist 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 geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

III.1.12 Teilgutachten Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild

Untersuchungsraum

Der definierte Untersuchungskorridor der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf – Heiligenkreuz (Staatsgrenze) verläuft vom Gemeindegebiet von Rudersdorf bis zur Staatsgrenze auf einer Länge von ca. 13,6 km. 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 – Abschnitt Ost betroffen: Marktgemeinde Rudersdorf (Ortschaft Rudersdorf und Dobersdorf), Gemeinde Königsdorf, Gemeinde Eltendorf (Ortschaft Eltendorf und Zahling), Marktgemeinde Heiligenkreuz im Lafnitztal (Ortschaft Heiligenkreuz im Lafnitztal und Poppendorf im Burgenland) / Grenzübergang (Ort Rábafüzes). 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 Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung Süd-Ost, die GSD-Studie und die Korridoruntersuchung 1999 wiesen die Verbindung von der A 2 bis Heiligenkreuz als höchstrangige Straßenverbindung aus. Die Asfinag führt seit 2002 die Planungen für die gesamte S 7 Fürstenfelder Schnellstraße von Riegersdorf bis Heiligenkreuz durch. Im ersten Schritt wurde das Vorprojekt 2005 erstellt. Aufgrund der Ergebnisse der geologischen Untersuchungen (für das Einreichprojekt) war eine Nachreichung zum Vorprojekt im Jahr 2007 notwendig und die öffentliche Auflage im Verfahren nach § 14 BStG 1971 wurde wiederholt. Letztendlich ist die Verordnung zum Bundesstraßenplanungsgebiet im März 2008 erlassen worden: BGBl. II Nr. 96/2008, Abschnitt West und BGBl. II Nr. 95/2008, Abschnitt Ost. Im Zuge des Vorprojektes wurden mehrere Varianten im gegenständlichen Korridor Riegersdorf – Fürstenfeld – Heiligenkreuz untersucht. Insgesamt wurde nach einer intensiven Variantenentwicklung und einer Vorauswahl eine Nutzen-Kosten-Untersuchung in fünf Abschnitten mit je zwei bis drei Varianten durchgeführt und in allen Abschnitten konnte eine Auswahltrasse gefunden werden, die dem Kriteri-

enset am besten entsprach. Im Zuge des Einreichprojektes wurden aufgrund schwieriger geologischer Verhältnisse und unerwarteter hoher Grundwasserstände technische Adaptierungen der Trasse und eine neue Nutzen-Kosten-Untersuchung in den NKU-Abschnitten 2 und 3 durchgeführt. So konnte schließlich die Auswahlvariante für die S 7 Fürstenfelder Schnellstraße endgültig fixiert werden.

Nullvariante

In der Nullvariante 2025 wird während bestimmter Zeitbereiche an mehreren Querschnitten die Verkehrsnachfrage höher als die Kapazität der B 319 sein. Ein Unterbleiben des Vorhabens hätte zur Folge, dass die „Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs“ sowie die „umweltverträgliche Führung des Verkehrs“ künftig Einbußen erleiden würden. Hinsichtlich Lärm zeigt ein Vergleich der durch das Vorhaben belasteten und gegenüber der Nullvariante entlasteten Nachbarbereiche mit Wohnnutzung für den maßgebenden Nachtzeitraum, dass deutlich mehr Objekte mit Wohnnutzung entlastet als belastet werden. Durch die Verwirklichung des Vorhabens S 7 kommt es betreffend der Luft-Immissionsbelastung zu einer Verlagerung der Immissionsbelastung von bewohnten in unbewohnte Gebiete. Bei der Nullvariante unterbleibt die angestrebte Reduktion der Luftschadstoffbelastung in den Ortsgebieten entlang der B 65. Bei Nichtrealisierung des Vorhabens würde die Belastung der Anrainer an den Ortsdurchfahrten infolge von fühlbaren (Erschütterungen) bzw. hörbaren (Sekundärschall) Erschütterungsimmissionen steigen. Die Nullvariante hätte aus Sicht der Humanmedizin für die ohnehin belastete Bevölkerung zusätzliche Schadstoffkonzentrationen zur Folge.

Für den Wirtschaftsraum und die Regionalentwicklung ist bei Nichtumsetzung des Vorhabens S 7 davon auszugehen, dass die gewerblichen Standortpotenziale nicht vollständig ausgeschöpft werden können. Für den Siedlungsraum ist vor allem für die Ortschaften Doberstdorf, Eitendorf, Poppendorf und Heiligenkreuz im Lafnitztal eine Lösung der Verkehrsproblematik von wesentlicher Bedeutung, da der Verkehr bereits derzeit eine massive Einschränkung der Siedlungsqualität und der weiteren Siedlungsentwicklung darstellt. Neben der Lärmbelastung ist durch den Verkehr auch eine erhöhte Zerschneidungswirkung der Ortszentren gegeben. 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. Durch das Unterbleiben des Vorhabens würden die nachteiligen Auswirkungen auf die Freizeit- und Erholungsnutzung durch Unterbrechungen bzw. Veränderungen von Funktionszusammenhängen bei Wander-, Rad- und Reitwegen unterbleiben. Zu beachten ist dabei jedoch, dass auch bei Unterbleiben des Vorhabens einige Rad-, Wander- und Reitwege von durch Verkehr induziertem Lärm beeinträchtigt werden bzw. stark befahrene Verkehrsverbindungen queren müssen. Für den Themenbereich Sachgüter würden bei Nichtrealisierung des Vorhabens S 7 die Auswirkungen in der Bauphase unterbleiben.

Ist-Zustand

Raumplanung

Um den Raum mit seinen wesentlichen Merkmalen und Zielsetzungen zu charakterisieren, wurden Zielvorgaben aus dem bestehenden Regionalen Entwicklungsprogramm Planungsregion Fürstenfeld (das Kooperationsgebiet für Fremdenverkehr und Erholung umfasst u.a. die Gemeinde Rudersdorf) und den Vorgaben aus dem Landesentwicklungsprogramm Burgenland als Grundlage herangezogen. Folgende weitere Grundlagen wurden als relevant betrachtet: Die GSD-Studie - Gestaltung des Straßennetzes im donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich und der Generalverkehrsplan - Österreich, das Österreichische Raumentwicklungskonzept und das Burgenländische Raumplanungsgesetz. 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

Raumplanung

Den zu erwartenden Verbesserungen in zentralen Siedlungsgebieten stehen in der Bauphase unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen zusammenfassend aus den Kriterien des Themenbereiches Siedlungsraum sowie durch Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen vertretbare verbleibende Auswirkungen im Gesamtvorhaben S 7 Ost und im Verwirklichungsabschnitt 1 – Provisorium Heiligenkreuz gegenüber.

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 Land-

schaft nach sich ziehen wird. 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.

Erholung

Hinsichtlich des Fachbereiches Freizeit und Erholung verbleiben in der Bauphase geringfügige Auswirkungen auf Wegeverbindungen durch die Baustelle. Die Auswirkungen des Gesamtvorhabens S 7 Ost und des Verwirklichungsabschnittes 1 - Provisorium Heiligenkreuz 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 geringfügig einzustufen.

Ortsbilder

Für das Gesamtvorhaben S 7 Ost werden in der Bauphase keine verbleibenden Auswirkungen auf die Ortsbilder in Doberndorf, Königsdorf, Eltendorf sowie Poppendorf und Heiligenkreuz im Lafnitztal abgeleitet. Für den Verwirklichungsabschnitt 1 – Provisorium Heiligenkreuz verbleiben in der Bauphase vertretbare Auswirkungen.

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 vertretbar einzustufen.

Betriebsphase

Raumplanung

In Zusammenschau sämtlicher Be- und Entlastungswirkungen sind für das Kriterium Flächennutzung im Siedlungsraum insgesamt vertretbare verbleibende Auswirkungen für die Betriebsphase im Gesamtvorhaben S 7 Ost und im Verwirklichungsabschnitt 1 – Provisorium Heiligenkreuz abzuleiten.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf Örtliche Entwicklungsziele werden keine verbleibenden Auswirkungen für das Gesamtvorhaben S 7 Ost und den Verwirklichungsabschnitt 1 – Provisorium abgeleitet.

Betreffend die Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur und die räumlich-funktionellen Zusammenhänge werden in der Betriebsphase vertretbare verbleibende Auswirkungen im Ge-

samtvorhaben S 7 Ost und geringe verbleibende Auswirkungen im Verwirklichungsabschnitt 1 – Provisorium Heiligenkreuz abgeleitet.

Die Auswirkungen des Gesamtvorhabens S 7 Ost und des Verwirklichungsabschnittes 1 – Provisorium Heiligenkreuz 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 als vertretbar zu beurteilen. Diese sind vor allem auf die Konflikte durch die Verlegung/Unterführung von Wegen bzw. die Lärmbeeinträchtigung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen zurückzuführen. Die Auswirkungen des Gesamtvorhabens S 7 Ost und des Verwirklichungsabschnittes 1 – Provisorium Heiligenkreuz 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 Ost sind aufgrund der Trassenführung außerhalb von Ortschaften keine Auswirkungen auf bestehende Ortsbilder und wichtige Sichtbeziehungen gegeben. Vielmehr ist durch geeignete verkehrsberuhigende Maßnahmen an den Ortsdurchfahrten mit positiven Auswirkungen auf Ortsbild und Lebensqualität zu rechnen. Für das Gesamtvorhaben S 7 Ost verbleiben keine Auswirkungen. Für den Verwirklichungsabschnitt 1 – Provisorium Heiligenkreuz werden in der Betriebsphase vertretbare verbleibende Auswirkungen aufgrund der Störung des bestehenden Ortsbildes durch das Provisorium Heiligenkreuz verbleiben.

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 Betriebsphase als nicht relevant einzustufen.

Gesamtbewertung

Die Auswirkungen des Gesamtvorhabens S 7 Ost und des Verwirklichungsabschnittes 1 – Provisorium Heiligenkreuz auf das Schutzgut des Fachgebiets Raumplanung sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen insgesamt als vertretbar einzustufen.

Die Auswirkungen des Gesamtvorhabens S 7 Ost und des Verwirklichungsabschnittes 1 - Provisorium Heiligenkreuz auf das Schutzgut Erholung sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen insgesamt als vertretbar einzustufen.

Die Auswirkungen des Gesamtvorhabens S 7 Ost auf das Schutzgut Ortsbild sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen insgesamt als nicht relevant und im Verwirklichungsabschnitt 1 – Provisorium Heiligenkreuz als vertretbar einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Sachgüter sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen insgesamt als vertretbar einzustufen.

Aus Sicht des Fachgebietes Raumplanung, Erholung, Sachgüter und Ortsbild ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstrasse, Abschnitt Ost, Dobersdorf – Heiligenkreuz (Staatsgrenze) 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 geringfügig 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 nicht relevant und insgesamt als nicht relevant einzustufen. Dem entgegen sind im Verwirklichungsabschnitt 1 – Provisorium Heiligenkreuz die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des Fachgebiets Ortsbild in der Betriebsphase und Bauphase als vertretbar und damit insgesamt als vertretbar 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 vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.13 Teilgutachten Landschaftsbild

Untersuchungsraum

Das Untersuchungsgebiet entspricht den vom Projektwerber im „Einreichprojekt 2009, Endbericht Landschaftsbild“ für das Schutzgut Landschaft als Untersuchungsgebiet ausgewiesenen

Flächen. Die politischen Gemeinden Rudersdorf, Königsdorf, Eltendorf und Heiligenkreuz sind von der geplanten Trasse der S 7 Ost betroffen.

Als Untersuchungsgebiet werden demnach alle durch das Vorhaben

- indirekt: definiert durch die Einsehbarkeit der Bauwerke (UFT, Brücke, Damm etc.) 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, die den 500 m Puffer berühren, werden nicht in die Betrachtung einbezogen. Lediglich die Siedlungsränder fließen in die Bewertung des Landschaftsbildes ein. Die Siedlungsbereiche selbst sind Gegenstand des Ortsbildes und werden im Fachbericht „Siedlungsraum / Wirtschaftsraum – Raumentwicklung / Ortsbild“ (Einlage 5.1.1) bearbeitet. Einige Bereiche reichen über den 500 m Puffer hinaus, z.B. zwischen Rudersdorf und Eltendorf (im Norden z.T. durch Waldränder, im Süden durch die B 65 begrenzt) und südlich von Eltendorf (Begrenzung im Norden durch die B 65, im Süden durch die Lafnitz). Südöstlich von Heiligenkreuz reicht der 500 m Puffer über die Grenze zu Ungarn. Damit wurde die Einsehbarkeit auch auf ungarischer Seite bewertet.

Zudem wurde der Untersuchungsraum flächendeckend in 32 visuell eigenständige landschaftsästhetische Raumeinheiten untergliedert. Bei diesen Einheiten handelt es sich um Landschaftsgebiete mit einheitlichem Elementen- und Raummuster und damit mit einem je charakteristischen visuellen Erlebnisangebot. Die Raumeinheiten werden „Teilräume“ benannt und stellen die räumliche Grundlage für die weitere Begutachtung dar.

Alternativen, Trassenvariante

Alternative Lösungsmöglichkeiten bzw. Trassenvarianten werden im Einreichprojekt 2009 „Projektgeschichte und Alternativen“ aufgezeigt und bewertet. Das Ergebnis der Trassenauswahl ist in Bezug auf das Landschaftsbild grundsätzlich nachvollziehbar.

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 etc. kommt es jedoch insbesondere in den strukturarmen Abschnitten (z.B. mit großflächig intensiver landwirtschaftlicher Nutzung) entlang der Trasse zu einer Erhöhung der Strukturvielfalt im Landschaftsbild.

Ist-Zustand

Landschaftliche Übersicht zum Untersuchungsraum

Das Untersuchungsgebiet liegt in einem weiten, im Norden und Süden durch sanft geschwungene Hügelketten begrenzten Talboden. Die nördliche Hügelkette wird von forstwirtschaftlich intensiv genutzten Wäldern mit geringer landschaftlicher Bedeutung dominiert (Dobersdorfer und Königsdorfer Wald). Ein höheres Maß an Strukturiertheit weist die südliche Hügelkette auf. Hier bestehen etliche Rodungsinseln mit Einzelgehöften und Weilern. Der Talboden selbst wird überwiegend landwirtschaftlich intensiv genutzt, der Anbau von Mais und Kürbis dominieren. Schotterabbau charakterisiert besonders die Umgebung um Königsdorf. Die aus dem nördlichen Hügelland kommenden Lafnitz-Zubringer (Limbach, Marbach, Hoppachbach, Fidischbach und Lahnbach) durchziehen, begleitend von Ufergehölzstreifen, die Ackerflächen. In der Nähe der Lafnitz kommen vereinzelt Waldinseln vor. Die von Nordwest nach Südost verlaufende Lafnitz durchströmt als regulierter Hauptstrom, der von sekundären Ufergehölzen gesäumt wird, den Talboden. Gut strukturierte Altarmreste mit standortstypischer Begleitvegetation sind teilweise vorhanden (z.B. Rauschermühle, Greutwiesen und Eltendorfer Mühle). Als besonders strukturreich und somit besonders wertvoll aus Sicht des Landschaftsbildes gelten die Aubereiche entlang der Lafnitz (vor allem im Bereich der Wollinger Mühle). Diese Teilräume sind als Natura 2000-Gebiet ausgewiesen und besitzen somit einen europaweit anerkannten Schutzstatus. Im Osten des Trassenverlaufs reicht das Landschaftsschutzgebiet Naturpark Raab in das Untersuchungsgebiet – es wird durch die Trasse nicht direkt betroffen.

Hohe landschaftliche Wertigkeit besitzen:

- Lafnitzauen im Bereich der Wollinger Mühle
- Lafnitzzubringer mit begleitenden Ufergehölzstreifen, die die Ackerflächen strukturieren.

Aufgrund des breiten flachen Talbodens sind nur wenige Aussichtspunkte vorhanden. Zur touristischen Erlebarkeit des Landschaftsbildes sind vor allem die zahlreichen Rad-, Reit- und Gehwege aufzuzeigen, die im Einreichprojekt im Fachbeitrag „Freizeit und Erholung“ näher erläutert und beschrieben werden.

Bewertung des Ist-Zustandes

Zur Beurteilung des Ist-Zustandes wurde das Untersuchungsgebiet in homogene Raumeinheiten (Teilräume) eingeteilt. Beurteilungskriterien auf Teilraumbene waren Naturnähe, Eigenart und Vielfalt.

Die Sensibilität des Landschaftsbildes im Untersuchungsgebiet wird zum Großteil als gering bis mäßig eingestuft. Dabei handelt es sich überwiegend um intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie im geringeren Ausmaß um Wirtschaftswälder mit teilweise standortfremden Aufforstungen (Fichten- oder Kieferndominierte intensiv genutzte Bestände).

Den Einreichunterlagen zum Fachbereich Landwirtschaft ist zu entnehmen, dass 59 % der Fläche des 500 m Puffers um die Trasse landwirtschaftlichen Intensivkulturen zuzuordnen sind. 26 % der Fläche ist mit Wald bestockt.

Es sind nur wenige Aussichtspunkte vorhanden, die eine Einsehbarkeit auf größere Teile der Trasse ermöglichen.

Hohe und sehr hohe Sensibilität weisen folgende Teilräume auf:

- Teilraum 49: zwischen Dobersdorfer Wald und Königsdorfer Wald – hohe Vielfalt (alte strukturreiche Laubmischwälder, kleinräumig landwirtschaftliche Nutzung, Bach und Tümpel)
- Teilraum 53: östlich des Königsdorfer Waldes – hohe Vielfalt (Mosaik aus verschiedenen Nutzungsformen: extensive und intensive Landwirtschaft, Obstwiese, Feldgehölze und Hecken, Bach)
- Teilraum 59: Lafnitz, südöstlich von Königsdorf – hohe Vielfalt (Mosaik aus verschiedenen Nutzungen: extensive und intensive Landwirtschaft, Auwald, Feldgehölze und Hecken, Gerinne mit Gehölzsaum, Lafnitz)
- Teilraum 61: Eltendorfer Mühle – hohe Vielfalt (Mosaik aus verschiedenen Nutzungen: extensive und intensive Landwirtschaft, Auwald, Feldgehölze und Hecken, Gerinne mit Gehölzsaum, Weiher, Lafnitz)
- Teilraum 66: östlicher Ortsrand Poppendorf – hohe Vielfalt (Mosaik aus verschiedenen Nutzungsformen: extensive und intensive Landwirtschaft, Obstwiese, Weide, Pferdekoppel, Wald, Feldgehölze)
- Teilraum 67: Wollinger Mühle, südlich von Poppendorf – sehr hohe Naturnähe, hohe Vielfalt (tw. Landschaftsschutzgebiet Naturpark Raab, Mosaik aus verschiedenen Nutzungsformen, weitgehend naturnahes Fließgewässer)
- Teilraum 68: Lafnitz, südöstlich der Wollinger Mühle – sehr hohe Naturnähe, hohe Vielfalt (tw. Landschaftsschutzgebiet Naturpark Raab, Mosaik aus verschiedenen Nutzungsformen, weitgehend naturnahes Fließgewässer)

Der nördlichste Teil des Landschaftsschutzgebietes Naturpark Raab befindet sich im südlichen Untersuchungsgebiet und reicht in die Teilräume 67 und 68. Auch das Natura 2000-Gebiet Lafnitzauen weist aus landschaftlicher Sicht eine sehr hohe Wertigkeit und Sensibilität auf.

Auswirkungen des Vorhabens in der Bauphase

Beurteilung der Eingriffserheblichkeit

Bei der Beurteilung der Eingriffserheblichkeit stellt die Sensibilität des Teilraums die Basis für die Betrachtung dar. Die Eingriffsintensität wird durch den Verlust von bedeutenden Strukturelementen des Landschaftsbildes, das optische Störpotenzial und die Wahrnehmungsintensität der Baustelle bestimmt.

Der Großteil der Teilräume kann mit einer geringen Eingriffserheblichkeit während der Bauphase beurteilt werden.

Mit einer mittleren Eingriffserheblichkeit werden drei Teilräume nordwestlich von Dobersdorf (Teilräume 44, 45, 46), ein Teilraum nordwestlich von Eltendorf (Teilraum 54), zwei Teilräume südöstlich der Eltendorfer Mühle bzw. südöstlich von Poppendorf (Teilräume 64 und 65) und ein Teilraum südlich von Heiligenkreuz im Bereich der Unteren Auwiesen (Teilraum 72) beurteilt.

Teilräume mit einer hohen Eingriffserheblichkeit für das Landschaftsbild sind folgende Gebiete:

- Teilraum 53 entlang des Marbaches östlich des Königsdorfer Waldes,
- Teilraum 59 entlang der Lafnitz südöstlich von Königsdorf,
- Teilraum 61 im Bereich der Eltendorfer Mühle und
- Teilraum 67 im Bereich der Wollinger Mühle.

Zu den häufigsten Konflikten während der Bauphase kommt es aufgrund der großräumigen Einsehbarkeit der Baustelle, die von Königsdorf über Eltendorf bis Heiligenkreuz gegeben ist. Weitere Konflikte ergeben sich durch den Verlust von Strukturelementen. Diese Flächen befinden sich überwiegend zwischen Königsdorf und Heiligenkreuz und sind in der Bauphase eher kleinräumig.

Auswirkungen des Vorhabens in der Betriebsphase

Beurteilung der Eingriffserheblichkeit

Bei der Beurteilung der Eingriffserheblichkeit stellt die Sensibilität des Teilraums die Basis für die Betrachtung dar. Die Eingriffsintensität wird durch den Verlust von bedeutenden Strukturelementen des Landschaftsbildes, das optische Störpotenzial und die Wahrnehmungsintensität der Trasse bestimmt. Besonderes Augenmerk wird auf die Wahrnehmungsintensität gelegt. Damit ergeben sich die größten Konfliktpotenziale für Flächen in Bereichen wo die Trasse in Dammlage oder auf Brücken geführt wird.

Hohe Einsehbarkeiten ergeben sich im Bereich des Anschlusses des Abschnittes West an den Abschnitt Ost und des darauf folgenden Talübergangs sowie ab dem Knoten Königsdorf Richtung Osten. Der Talübergang ist von Dobersdorf aus einsehbar. Im weiteren Verlauf ist die Trasse im Dobersdorfer und Königsdorfer Wald lediglich im Nahbereich sichtbar – die S 7 befindet sich großteils in einem Einschnitt unter dem Niveau der Umgebung. Erholungssuchende Benutzer der von Nord nach Süd verlaufenden Rad- und Wanderwege sind von der Trasse kleinräumig betroffen. Nachdem die S 7 den Königsdorfer Wald verlässt und Richtung Süden schwenkt, verläuft sie auf offenem landwirtschaftlich genutztem Raum in den Talboden der Lafnitz. Die Unterflurtrasse Königsdorf hat eine sehr geringe Wahrnehmungsintensität, die darauffolgende Anschlussstelle Königsdorf wird in Dammlage geführt und ist vor allem von Königsdorf und auch von Eltendorf einsehbar. Die landschaftspflegerische Begleitplanung reduziert die Wahrnehmungsintensität beträchtlich, sodass die S 7 kaum einsehbar ist. Von Königsdorf bis zur Staatsgrenze verläuft die geplante S 7 im Talboden parallel nördlich der Lafnitz, ab Poppendorf entlang eines Seitarmes der Lafnitz und schwenkt dann nach Nordost bis zur Staatsgrenze. Die Trasse liegt auf einem bis zu 3 m hohen Damm – nördlich der Trasse ist die Errichtung eines 3,5 m hohen Lärmschutzwalls (ab km 24,925 2,5 m hoch) vorgesehen, welcher die Einsehbarkeit deutlich minimiert. Der Lärmschutzwall strukturiert die Landschaft, da er von außen betrachtet einem sanft ansteigenden Hügel gleicht und zur S 7 hin mit einer Steilböschung senkrecht nach unten verläuft. Trotzdem ergeben sich hier Konflikte mit der Einsehbarkeit der Trasse, die aufgrund der geringen bis mäßigen Sensibilität der dortigen Teilräume mit gering und mittel eingestuft werden. Südlich der Trasse schirmen vorhandene Vegetationsstrukturen die S 7 teilweise ab. Ein Wall begleitet die geplante S 7 im Süden bis

zur Rampe der L 116 (1,5 m hoch, von km 24,290 bis 26,100 4 m hoch). Der Wall bietet Sichtschutz zur geplanten S 7. Im östlichsten Abschnitt der Trasse ist gegen Süden die Trasse frei einsehbar. Gewässer werden mit Brückenbauwerken überspannt. In der Betriebsphase werden 2 Teilräume mit einer sehr geringen, 17 Teilräume mit einer geringen, 8 mit einer mittleren und 5 Teilräume mit einer hohen Eingriffserheblichkeit beurteilt. Die der Lafnitz nahen Teilräume 59, 61, 67 und 68 weisen eine hohe Eingriffserheblichkeit auf, da die Wahrnehmungsintensität hoch ist (liegen kleinräumig in Wirkzone I) und die Sensibilität der Teilräume hoch bzw. sehr hoch ist. Auch für Teilraum 53 ergibt sich aufgrund der hohen Sensibilität und mäßigen Eingriffsintensität eine hohe Eingriffserheblichkeit.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Landschaftsbild ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf – Heiligenkreuz (Staatsgrenze) 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 Bau- und die Betriebsphase als vertretbar einzustufen.

III.1.14 Teilgutachten 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-Gesetzes 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 waren vor Beginn der durch das Vorhaben bedingten Erhebungen keine unter Denkmalschutz stehenden Bodendenkmale 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. Eine dieser Fundstellen (in Eltendorf) wurde inzwischen mit Bescheid des Bundesdenkmalamts GZ. 52463/6/2012 vom 27. September 2011 unter Denkmalschutz gestellt.

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 allerdings nur einen geringen Teil des Bauvorhabens ausmachen, mit weiteren archäologischen Fundstellen rechnen, denen ebenfalls eine adäquate Behandlung (in Verfolgung der einschlägigen Paragraphen des Denkmalschutzgesetzes, insbesondere §§ 8 ff.) zu teil werden muss.

Kulturgüter Baudenkmale

Im unmittelbar betroffenen Bereich sind keine dzt. unter Denkmalschutz stehenden Bauwerke vorhanden, auch keine Kleindenkmäler. Für weiter entfernt liegende Kulturgüter 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.

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) etc. nach dem

derzeitigen Stand der Wissenschaft nicht mit Sicherheit zu prognostizieren, werden aber jedenfalls als unerheblich betrachtet.

Gesamtbewertung

Die nicht unerheblichen Belastungen des Schutzgutes Kulturgüter betreffen zum überwiegenden Teil archäologische Denkmale (=Bodendenkmale) in der Bauphase. Die im Einreichprojekt aufgrund einer fachlich soliden grundlegenden Erhebung des Bestands entwickelten und nach dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik konzipierten vorgesehenen Maßnahmen stellen eine so nennenswerte Kompensation des Substanzverlustes durch Dokumentations- und Bergungsmaßnahmen dar, dass bei deren konsequenter Umsetzung die Auswirkungen durchaus vertretbar bleiben.

Aus Sicht des Fachgebietes Kulturgüter ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf - Heiligenkreuz (Staatsgrenze) 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.

III.1.15 Teilgutachten 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, sowie das relevante untergeordnete Straßennetz in die Begutachtung einbezogen.

Alternativen, Trassenvariante

Systemalternativen

Für die Beurteilung der Verkehrsabläufe in der Region wurden übergeordnete Abschätzungen vorgenommen und das Potential der Schiene im Sinne des Frachtenverkehrs als auch des Personentransportes durch den öffentlichen Verkehr abgewogen.

Sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr ist das Verlagerungspotential so gering, dass die prognostizierte Verkehrszunahme auf der Achse Riegersdorf – Fürstenfeld – Heiligenkreuz kaum beeinflusst wird. Ein Ausbau der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße wäre eine dringende Notwendigkeit.

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“ zufrieden stellend bewältigen. Nach Abwägung der positiven wie negativen Einflüsse auf die Gesundheit der Bewohner, stellt sich das vorliegende Projekt als das umweltverträglichste dar.

Großräumige Alternativen

Großräumige Alternativen wurden bereits in folgenden Projekten untersucht:

- Verkehrsuntersuchung Süd-Ost
- Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung Süd-Ost – GSD-Studie

Während die ursprüngliche Verkehrsuntersuchung Süd-Ost zum Ergebnis hatte, dass sowohl der Straßenzug über die B 63 (Oberwart – Szombathely), als auch der Straßenkorridor über die B 65 (Fürstenfeld – Heiligenkreuz) in gleicher Weise als zweistreifige Bundesstraße ausgebaut werden soll, wurde in der Ergänzung zur Verkehrsuntersuchung Süd-Ost bereits prognostiziert, dass bei der B 65 Kapazitätsprobleme bei einem zweistreifigen Ausbau zu erwarten sind. Siehe dazu die UVE-Projekteinlagen 1.3.1 Projektgeschichte und Alternativen, 1.4.1 Bericht Verkehrliche Grundlagen sowie das UVP-Teilgutachten „Verkehr und Verkehrssicherheit“.

Kleinräumige Alternativen (Lokale Ortsumfahrungen)

Lokale „kleinräumige“ Ortsumfahrungen stellen im Hinblick auf ihre Ausbau- und Entwurfparameter insbesondere im Sinne des § 2 Abs. 1 BStG idgF („Bundesstraßen A und S eignen sich für den Schnellverkehr im Sinne der straßenpolizeilichen Vorschriften, weisen keine höhengleichen Überschneidungen mit anderen Verkehrswegen auf und dienen nicht der lokalen Aufschließung“) keine Alternative zur geplanten Schnellstraße dar. Siehe dazu die UVE-Projekteinlagen 1.3.1 Projektgeschichte und Alternativen, 1.4.1 Bericht Verkehrliche Grundlagen sowie das UVP-Teilgutachten „Verkehr und Verkehrssicherheit“.

Trassenvarianten

Abschnitt 1 bis 3

Die ersten drei Abschnitte wurden bereits im UVP-Verfahren „S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt West“ untersucht und behandelt. Es wird somit auf diese UVP verwiesen.

Abschnitt 4

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. Die straßenbauliche

Gegenüberstellung der Variante 4-1 mit 4-2 und 4-3 hat ergeben, dass 4-1 deutliche Nachteile gegenüber beiden anderen Varianten aufweist. Aus umweltmedizinischer Sicht ist die Variante 4-2 den anderen vorzuziehen, da der Anteil der möglich belasteten Bevölkerung niedriger ist.

Abschnitt 5

Im NKU - Abschnitt 5 wurden zwei Varianten untersucht. Die südlichere Variante 5-2 verläuft in größerer Entfernung von den Ortszentren und wird deshalb für weniger Menschen Belastungen nach sich ziehen. Aus diesem Grunde schließt sich der Humanmediziner dem Urteil der Asfinag an und unterstützt die Variante 5-2.

Nullvariante

Die Ist-Situation stellt für die an der B 65 lebende Bevölkerung von Dobersdorf nach Heiligenkreuz eine hohe Belastung dar, so dass entlastende Maßnahmen aus humanmedizinischer Sicht notwendig sind. 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.

Ist-Zustand

Die derzeitige Lärm-Immissions-Situation entlang der B 65 hat an manchen Punkten im Nahbereich der Ortsdurchfahrten 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 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 65 und aufgrund von Verfrachtung auch über weitere Bereiche nachweisbar. Durch die hohe Verkehrsfrequenz liegt die Konzentration im dargestellten Areal am gesetzlichen Grenzwert. Feinstaub wird in der Region vor allem während der Winterzeit beobachtet. Es müssen unterschiedliche Quellen betrachtet werden.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Die Bauphase eines Straßenprojektes kann eine belastende Phase des Vorhabens darstellen. Die Bauphase soll sich über einen Zeitraum von 3,5 Jahren erstrecken. Aufgrund von zwingenden Maßnahmen unterschiedlicher Sachverständiger können die Belastungen auf ein er-

trägliches Maß reduziert werden, wodurch eine Beeinträchtigung der Gesundheit der Bürger nicht ableitbar ist.

Betriebsphase

Das Vorhaben wird bei einem Großteil der Bevölkerung längs der B 65 zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmbelastung führen, wie dies in der folgenden Grafik darstellbar ist. Es wird für die Beurteilung der Zeitraum „Nacht“ besondere Berücksichtigung erfahren, da dies den Zeitraum der Regeneration für die Menschen darstellt.

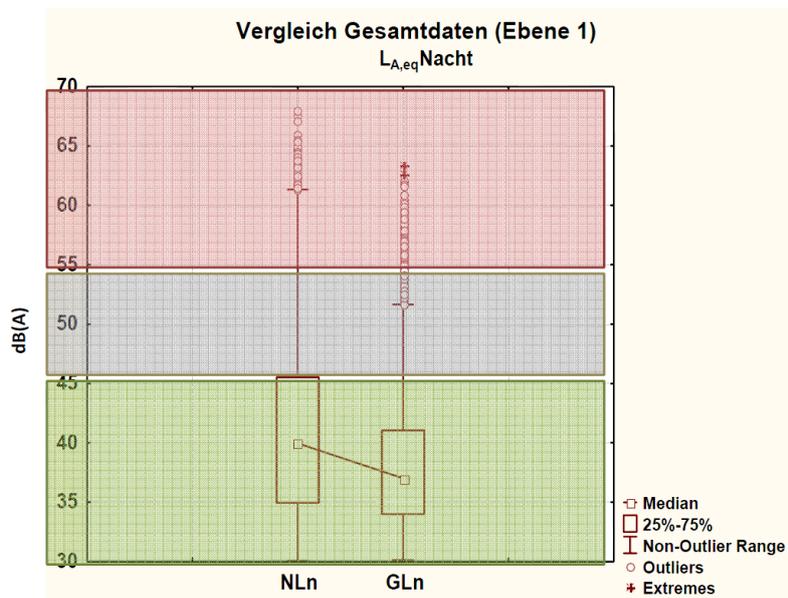


Abbildung: Lärmimmission während der Nacht aller Wohngebäude Vergleich der Nullvariante (NLn) vs. S 7 Fürstenfelder Schnellstraße (GLn)

Durch das Projekt wird gewährleistet, dass deutlich mehr Objekte entlastet werden und dass die Lärmimmission nun eine Größenordnung erreicht, in der die Nachtruhe nicht entscheidend gestört wird. In 90 % der Fassaden wird ein Lärmimmissionswert erreicht bzw. unterschritten, der von der WHO als für die Gesundheit unbedenklich erachtet wird. Insgesamt kann bestätigt werden, dass der Großteil der Bevölkerung im angesprochenen Areal entlastet wird, was auch heißt, dass ein kleiner Anteil gegenüber der Ist-Situation Belastungen erfahren wird. Die Betreiberin 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 $L_A \leq 40$ dB während der Nacht unbedenklich und ein Wert $L_A \geq 55$ dB während der Nacht gesundheitliche Reaktionen erwarten lässt. Feldstudien zeigen, dass ab einem $L_{A,eq,Nacht} \geq 46$ dB gemessen an der Außenseite erstmals physiologische Veränderungen auftraten, während der Wert $L_{A,eq,Nacht} \leq 40$ dB ein im Schlaflabor entwickelter Richtwert ist. Die WHO postuliert ob dieser Unsicherheit die Durchführung von Feldstudien, um das effektive Risiko eruieren zu können. Die Unsicherheit der WHO wird durch den Interimswert von $L_{A,eq,Nacht} \leq 55$ dB signalisiert. Es handelt sich somit beim $L_{A,eq,Nacht} \leq 40$ dB um

einen hygienischen Grenzwert, dessen Überschreitung noch nicht gesundheitliche Folgen bedingt. Der toxikologische Grenzwert liegt hingegen bei $L_{A,eq,Nacht} \geq 55$ dB, dessen Überschreitung gesundheitliche Folgen nach sich ziehen kann. Im Projekt wurde ein $L_{A,eq,Nacht} \leq 45$ dB (im untergeordneten Netz $L_{A,eq,Nacht} = 50$ dB) während der Nacht entlang der S 7 Ost angestrebt. Da aus medizinischer Sicht ein $L_{A,eq,Nacht} \leq 45$ dB keine Beeinflussung der Gesundheit zur Folge hat, wird vom Umweltmediziner gefordert, dass bei bereits bestehenden Lärmimmissionen $L_{A,eq,Nacht} = 45$ dB + 1 dB dann Maßnahmen gefordert werden, wenn das Projekt zu einer Steigerung von mehr als 1 dB(A) führt. Die Maßnahmen können emissionsseitig als auch immissionsseitig erfolgen.

Das Gebiet der geplanten Trasse gilt als Feinstaubsanierungsgebiet und verlangt deshalb besondere Berücksichtigung. Das Fokussieren des Verkehrs auf die S 7 und das Führen der Trasse in abseits von Ortszentren gelegenen Bereichen hat dazu geführt, dass prognostisch für das Szenario S 7 Ost die Belastung der meisten betroffenen Wohnobjekte abnimmt. Dort wo es zu Steigerungen kommen wird liegt das Maß unter dem Irrelevanzkriterium, so dass auch hinsichtlich Luftschadstoffe der Großteil der Bevölkerung einen Nutzen aus dem Betrieb der S 7 Ost ziehen wird.

Die Verlegung des Schwerverkehrs weg von den Ortszentren führt auch zu einer Entlastung der Bevölkerung von den Erschütterungen. Auch entlang der Neutrassen werden die Erschütterungen in einer Größenordnung auftreten, wo sie vom Menschen nicht empfunden werden. Erschütterungen können in der Bauphase zu Störungen führen, dann wenn erschütterungsintensive Bautätigkeiten durchgeführt werden müssen. Das Instrument UVP sorgt dafür, dass die Belastungen im zumutbaren Maß auftreten und dass vor allem während der Nacht die betroffene Bevölkerung nicht gestört wird.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass das vorliegende Projekt von der Sicht des Umweltmediziners hohe Priorität besitzt, da ein aktuell stark belasteter Bevölkerungsanteil deutlich entlastet wird.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf - Heiligenkreuz 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 vertretbar einzustufen.

III.1.16 Teilgutachten Geotechnik, Tunnelbau, Brandsicherheit

Untersuchungsraum

Im Bereich Geotechnik und Tunnelbau werden sämtliche Freistrecken und Kunstbauwerke der geplanten Schnellstraße sowie die Unterflurtrasse Königsdorf betrachtet. Für den etwa 27 km langen Planungsabschnitt des S 7 Gesamtprojektes wurde ein Trassenstreifen mit einer mittleren Breite von ca. 5 km mit dem Talboden und dessen Einhängen untersucht. Für das gegenständliche Teilgutachten bildet allerdings nur der östliche Abschnitt der S 7 den Untersuchungsraum.

Der Bereich Brandsicherheit betrifft den Baulichen Brandschutz gemäß RVS 09.01.45. Der Untersuchungsraum Brandschutz umfasst die tragenden Bauteile der Unterflurtrasse Königsdorf 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 (Freistrecke in Damm-lage, Freistrecke in Einschnitt, Unterflurtrasse, Kunstbauten etc.) 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.

Systemalternativen

Für das Fachgebiet Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit nicht relevant.

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.

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 – 6 m.
Die Konsistenz im oberflächennahen Bereich (0 - 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 – 6 m 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.

Aus hydrogeologischer Sicht gliedert sich der Untersuchungsraum in zwei hydraulische Einheiten:

- Hügelkomplex
- Talbereiche der Lafnitz

Die Hügelaquifere weisen eine hohe Inhomogenität auf bzw. bestehen aus lokalen Grundwasserleitern, die mehr oder weniger miteinander in hydraulischem Kontakt stehen.

Der Talaquifer zeigt eine große Bandbreite an Durchlässigkeitsbeiwerten, was sich durch die unregelmäßige Ausprägung der Ausedimente erklären lässt. Der Verlauf der Grundwassergleichen lässt jedoch auf eine gute bis sehr gute Durchströmung dieses Grundwasserleiters schließen. Weiters handelt es sich um einen zusammenhängenden Grundwasserkörper. Der oberflächennahe Aquifer im Talbereich weist homogenere, hydraulische Eigenschaften auf als die Hügelaquifere. Weiter ist der Aquifer im Tal durchlässiger und hat eine hydraulische Verbindung zu Lafnitz und Feistritz.

Der mittlere Flurabstand beträgt 6,9 m, wobei die Streuung mit rund 8 m höher als der Wert selbst ist und damit eine mittlere Variabilität erkennen lässt.

Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang, dass die Trasse der S 7 in einer Länge von annähernd 3,5 km über das Grundwasserschutz- und -schongebiet des Brunnenfeldes Heiligenkreuz verläuft.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Aus Sicht des Fachbereiches Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit kann das gesamte Projekt in folgende Teilbereiche untergliedert werden:

- Freilandstrecken:

Die Herstellung der Freilandstrecken ist in erster Linie mit Erdarbeiten zur Herstellung von Dämmen und Einschnitten sowie der Herstellung des Straßenaufbaues (Tragschichten, Deckschichten) verbunden.

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.

- Kunstbauten (ohne Unterflurtrasse Königsdorf):

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
- Flachfundierungen mit Bodenplatte

Neben diesen Fundierungselementen sind bei den geplanten Kunstbauwerken noch die folgenden geotechnisch relevanten Baumaßnahmen vorgesehen:

- Temporäre Baugrubenumschließungen
- Steinschichtungen/Basaltsteilwände zur Böschungssicherung
- Stützkonstruktionen (Flügelmauern, Hängeflügel etc.)
- Offene Wasserhaltungen
- Erdarbeiten (Bodenauswechslungen, Einschnitte, Anschüttungen, Vorschüttungen, freie Böschungen, Hinterfüllungen, Böschungsgestaltung, Geogitter etc.)

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“.

- Unterflurtrasse Königsdorf:

In der Bauphase erfährt der Untergrund im Einschnittsbereich (nördlicher Bereich) zunächst eine Entlastung infolge der Herstellung der Baugrube und im Zuge der weiteren Bautätigkeiten eine Wiederbelastung infolge der Bauwerkslasten bzw. der Einschüttung. Letzteres gilt auch für den südlichen Bereich, bei dem die Sohle der Unterflurtrasse oberhalb der Geländeoberfläche liegt und der Untergrund im Vorfeld verbessert wird.

Innerhalb des Hinterfüllkörpers, der Überschüttung und im Dammbereich 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.

Allenfalls erforderliche 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 die Unterflurtrasse Königsdorf mit „geringfügige Auswirkungen“ erfolgt.

Betriebsphase

- Freilandstrecken:

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“.

- Kunstbauten (ohne Unterflurtrasse Königsdorf):

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“.

- Unterflurtrasse Königsdorf:

Bei der Unterflurtrasse Königsdorf 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.

Brandfall

Die von der Projektwerberin angegebene Gefährdungsklasse wurde im Rahmen des Teilgutachtens Nr. 17 – Tunnelsicherheit – überprüft und kann somit bestätigt werden. Die Festlegung des Schutzniveaus für den baulichen Brandschutz erfolgte grundsätzlich gemäß RVS 09.01.45 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 Ost, Dobersdorf - Heiligenkreuz (Staatsgrenze) 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 geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

III.1.17 Teilgutachten Tunnelsicherheit

Untersuchungsraum

Als Untersuchungsraum gelten gemäß § 1 STSG Tunnel länger als 500 m. Im Abschnitt Ost ist ein Tunnelobjekt (UFT) vorgesehen, welches länger als 500 m ist:
Unterflurtrasse Königsdorf mit einer Länge von 696 m.

Nullvariante

Ein Weglassen eines Tunnels hat aus Sicht der Tunnelsicherheit zur Folge, dass die Verkehrssicherheit bei gleicher Verkehrsdichte in der Regel leicht abnimmt. Das Unfallrisiko in Tunnelröhren ist aufgrund des Wegfallens von Störungen durch Wasser, Schnee, Eis, Nebel, etc. niedriger.

Auswirkungen des Vorhabens

Auswirkungen in der 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.

Auswirkungen in der Betriebsphase

Allgemeines

Im Rahmen des UVP-Verfahrens werden alle Tunnel > 500 m gemäß STSG § 1 behandelt; diese unterstehen der Sicherheitsüberprüfung gemäß STSG § 7. Die UFT Königsdorf fällt in diese Kategorie. Im Folgenden werden die Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen beschrieben und zuletzt einer Gesamtbewertung unterzogen. Eine detaillierte Bewertung ist in der separat erstellten Sicherheitsbeurteilung enthalten.

Unterflurtrasse Königsdorf (Gefährdungsklasse III)

Betriebs- und Rettungskonzept

Für die UFT Königsdorf wurde ein Betriebs- und Rettungskonzept erstellt, welches die Ereignisbewältigung beschreibt. Die Evakuierung erfolgt zuerst durch die Selbstrettung. Das Selbstrettungskonzept basiert auf der Verbindung ins Freie sowie den Portalen, welche als Fluchtwege dienen. Die Verbindung ins Freie wird im Ereignisfall rauchfrei bzw. frei von Beeinträchtigung gehalten. Die maximale Fluchtwegdistanz beträgt 358 m. Das Konzept berücksichtigt Personen mit eingeschränkter Mobilität.

Die Fremdrettung erfolgt mittels der Einsatzorganisationen. Die Zufahrt erfolgt über die S 7 oder das untergeordnete Straßennetz. Zugriffe erfolgen über die Portale und die für Einsatzfahrzeuge befahrbare Verbindung ins Freie. Ein Alarm- und Einsatzplan ist vor Inbetriebnahme des Tunnels mit den Einsatzkräften zu erstellen.

Es ist davon auszugehen, dass bei einem Unfall beidseitig der Unfallstelle Fahrzeuge zum Stehen kommen. Dabei ist die Kolonne auf der Fahrbahn mit dem stärkeren Verkehr länger. Das Lüftungssystem mit Strahlventilatoren ist derart gesteuert, dass der Rauch immer in Richtung der dominierenden Fahrtrichtung ausgeblasen wird. Auf dieser Seite sind weniger Personen gefährdet. Es ist jedoch davon auszugehen, dass es bei einem Brand in einem Gegenverkehrstunnel mit Längslüftung immer Verkehrsteilnehmer gibt, welche sich in der verrauchten Zone befinden, und für welche eine schnelle Entfluchtung absolut notwendig ist.

Betriebliche Maßnahmen bei Arbeiten im Tunnel (UFT) sind ansatzweise beschrieben. Da es sich um einen zweistreifigen Gegenverkehrstunnel handelt, hat die Sperrung eines Fahrstreifens eine Umleitung oder den wechselseitigen Betrieb des Tunnels zur Folge. Die Tunnelüberwachungszentrale stellt eine permanente Überwachung des Tunnels sicher. Unfälle und Störfälle werden aufgezeichnet und in einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess integriert.

Energieversorgung

Es sind zwei Mittelspannungseinspeisestellen vorgesehen:

- BS Speltenbach West (Netz STEWEAG)
- BS Königsdorf West (Netz BEWAG)

Die Asfinag wird zwischen den beiden Einspeisestellen ein MS-Kabel errichten, so dass nach Bau des Abschnitts Ost für alle Objekte der S 7 eine zweiseitige Versorgung gewährleistet ist.

Für die UFT Königsdorf wird ein Öltransformator angeschafft. Im Hinblick auf einen späteren Ausbau der UFT Königsdorf für den Richtungsverkehr wird eine zweite Trafobox erstellt, welche als Reserveplatz dient. Die MS-Schaltanlage wird mit SF6-isolierten Feldern erstellt. Die gesamte Leistung für die UFT Königsdorf beträgt ca. 510 kVA. Der Trafo (630 kVA) weist daher eine Auslastung von ca. 84 % aus.

Niederspannungsverteilungen sind in der BS und in den Nischen vorgesehen.

Die Strahlventilatoren und die Tunnelbeleuchtungsanlage werden direkt am Verbraucher kompensiert, für alle übrigen Verbraucher erfolgt die Blindstromkompensation zentral. In der BS wird eine Kompensationsanlage errichtet.

Die Erdung wird RVS konform ausgeführt (Fundamenterder in Längsrichtung aus 10 mm feuerverzinktem Runddraht).

Kabel mit PVC Außenmantel werden lediglich in Versorgungskanälen, in den Vorportalbereichen und in Verbindungen ins Freie verlegt. Ansonsten werden halogenfreie Kabel verwendet. Die Kabelspezifikation ist RVS konform (09.02.22) und entspricht dem Stand der Technik.

Sicherheitsstromversorgung

Die Sicherheitsstromversorgung wird gemäß den RVS-Anforderungen ausgeführt und hat demnach eine Autonomie von 60 Minuten und 20 Minuten Reserve. Es ist jedoch nicht ersichtlich, ob die Sicherheitsstromversorgung (wie in RVS 09.02.22 gefordert) unterbrechungslos ausgeführt wird. Für die Positionierung der Batterieanlage ist ein eigener Raum in der BS vorgesehen. Es werden wartungsfreie NiCd-Batterien verwendet. Der Batterieraum wird in seiner Größe bereits für den Platzbedarf im späteren Vollausbau ausgelegt.

Tunnelbeleuchtung

Für die Tunnelbeleuchtung liegt erst eine Grobdimensionierung vor. In den Innenstrecken werden Punktleuchten mit symmetrischen Optiken geplant. Für die Einfahrten sind Gegenstrahlbeleuchtungen vorgesehen. Der Dimensionierung wurden folgende Werte zugrunde gelegt:

Parameter	RFB Heiligenkreuz	RFB Riegersdorf
L ₂₀	4'400	3'300
L _{fe}	176	132
L _{fi}	6.0	6.0

Abbildung: Lichttechnische Parameter UFT (alle Werte in cd/m²)

Die Anwendung der unterschiedlichen k-Werte sowie die Berechnung erfolgte gemäß RVS 09.02.41. Die Leuchtdichte auf der Durchfahrtsstrecke wird mit 6 cd/m² höher ausgelegt als gefordert. Diese Maßnahme führt gemäß vertiefter Risikoanalyse zu einer Risikoreduktion von knapp 5 %.

Die Leuchtenabstände im Durchfahrtsbereich sind mit ca. 20 m vorgesehen. Dieser Abstand bewirkt eine Flimmerfrequenz, welche unter der Störgrenze von 2.5 Hz liegt. Für jede Einfahrt ist eine unabhängige Leuchtdichte-, Steuerungs- und Regelungseinheit vorgesehen.

Beleuchtung Vorportalzonen

Im Vorportalbereich werden die wesentlichen Vorportalanlagen beleuchtet. Es werden 150 W Natriumdampf-Hochdrucklampen verwendet.

Tunnellüftung

Die UFT Königsdorf wird im Gegenverkehr betrieben und mit einer Längslüftung (12 Strahlventilatoren) ausgerüstet. Die Kombination GV/Längslüftung birgt im Brandfall Risiken, da beidseitig der Unfallstelle mit stehenden Fahrzeugen zu rechnen ist, der Rauch also im Gegensatz zu einem Richtungsverkehrstunnel immer auf Personen trifft. Die Lüftungssteuerung

definiert im Brandfall aufgrund von Verkehrsdaten die Ausblasrichtung, welche stets in Richtung der dominierenden Verkehrsrichtung erfolgt.

Das Lüftungskonzept entspricht den Vorgaben gemäß RVS 09.02.31. Die Auslegung erfolgte auf 2.9 m/s (die Forderung gemäß RVS ist 2.2 m/s). Die angenommene Dimensionierungsbrandlast von 50 MW übertrifft die Anforderung gemäß RVS. Der Auftrieb im Brandfall sowie die meteorologischen Verhältnisse wurden in die Berechnungen einbezogen. Im Brandfall wird ein Übertreten des Rauchs in den EA durch Überdruck vermieden. Der EA wird mit einer Überdrucklüftung ausgestattet. Hierzu werden zwei Stück Strahlventilatoren, typengleich zu denen in der Röhre selbst, im Querschlag positioniert. Die Strahlventilatoren werden auf 120 Minuten Betrieb bei 400°C ausgelegt. Sie werden zudem mit einem Schalldämpfer versehen. Messeinrichtungen für CO, Trübe und Luftgeschwindigkeit werden vorgesehen.

Steuerung der Lüftung:

Betriebsart	Steuerung nach	Detektion	Kriterium
Normalbetrieb	Verkehrsmenge	Luftgeschwindigkeitsmessung	Definierter Frischlufteintrag (Geschwindigkeit) darf nicht unterschritten werden
	Schadstoffe	CO und Trübe	Grenzwerte, Anzahl einzuschaltende Ventilatoren vom Gradient abhängig
Brandfall	Brandort	Temperatur, Linienbrandmelder	Es wird immer in Richtung der dominierenden Verkehrsrichtung ausgeblasen

Da die UFT Königsdorf im Gegenverkehr betrieben wird, ist der Kolbeneffekt des Verkehrs nicht ausreichend um genügend Frischluft einzutragen. Die Lüftung ist daher auch im Normalbetrieb wichtig, um eine ausreichende Luftqualität zu gewährleisten.

Löschwasseranlage

Die Löschwasserversorgung erfolgt über die örtliche Wasserversorgung. Zur Erfüllung der Anforderungen bezüglich des Drucks wird ein Pufferbecken mit Druckerhöhungsanlage vorgesehen. Die geplante Nasslöschleitung speist die in den Feuerlöschnischen angeordneten Hydranten sowie die Hydranten im Vorportalbereich. Es ist ein Frostlauf vorgesehen. Die Dimensionierung entspricht den Anforderungen gem. RVS 09.01.24.

Parameter der Löschwasseranlage UFT Königsdorf:

Parameter	Projektierungswert
Fassungsvermögen Löschwasserbehälter	108 m ³
Füllgeschwindigkeit	3-4 l/s
Druck am letzten Hydranten	6 Bar
Löschwasserversorgung	20 l/s über 90 min

Steuerung und Überwachung

Das Projekt sieht vor, die UFT Königsdorf von der ÜZ Plabutsch und von der BZ Rudersdorf Ost aus betreiben zu können. Die übergeordnete Steuerung der Anlage erfolgt vom Tunnelkopf in der BZ Rudersdorf. Hierfür wird in der BZ eine Bedienstation im Warterraum eingerichtet. Die vorhandene Bedienstation in der ÜZ wird erweitert. Eine Videobildauswertung ist gemäß RVS 09.02.22 für Tunnel aller Gefährdungsklassen gesondert zu prüfen. Die UFT Königsdorf wird mit einer Videobildauswertung ausgerüstet. Stau, Stillstand, Rauch und Langsamfahrer werden von den Fixkameras im Fahrraum automatisch detektiert. Es wird ein Brandmeldekabel installiert, welches allfällige Temperaturerhöhungen im Bereich der Tunneldecke registriert. Gemäß dem technischen Bericht Betriebs- und Sicherheitstechnik werden die gemäß RVS 09.02.22 geforderten Detektionszeiten eingehalten. Dies ist vor Inbetriebnahme durch einen Brandtest nachzuweisen.

Zusammenfassung

	Länge [m]	JDTV [Kfz/24h]	Risikoäquivalent [Tote/Jahr]	Gefahrenklasse	Wechsel der Gef.-klasse bei JDTV [Kfz/24h]	Δ JDTV bis Gef.-klasse IV [Kfz/24h]
UFT Königsdorf	696	17'104	0,2097	III	>31'000	>14'000

Abbildung: Risikoäquivalent

Sensitivität der Gefährdungsklasse

Das Tunnelobjekt wurde korrekt in die Gefährdungsklasse III eingeordnet. Das Tunnelobjekt ist nicht sensitiv bezüglich JDTV-Erhöhungen und einer damit einhergehenden Erhöhung der Gefährdungsklasse. Es ist nicht mit einer Erhöhung der Gefährdungsklasse zu rechnen.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Tunnelsicherheit ist das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf - Heiligenkreuz (Staatsgrenze) 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 Tunnelsicherheit, 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.1.18 Integrative Gesamtbewertung

Das Vorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost wurde von 14 Sachverständigen begutachtet und die Auswirkungen 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 § 24f UVP 2000 dargelegt.

Aufgrund der eindeutigen Aussagen der Sachverständigen, 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 NachbarInnen kommt.

Insbesondere wurde vom Fachgutachter für Luftschadstoffe 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) umfasst.

Weiters konnte auf Basis der fachlichen Ausführungen der Sachverständigen, 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 Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche ausgeschlossen. Auch konnten keine unzumutbaren Belästigungen von 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, die jedoch nicht a priori als negativ oder positiv beurteilt werden können. Erfahrungsgemäß wird es zu steigender Nachfrage nach Wohn- und Betriebsbauland aufgrund der verbesserten regionalen Erreichbarkeit 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.

Die Auswirkungen des Vorhabens wurden für alle Fachbereiche als zumindest vertretbar eingestuft. In einzelnen Bereichen entlang der bestehenden B 65 kommt es durch den Bau der S 7 Ost zu Verbesserungen der Ist-Situation. Diese reichen von verminderten Immissionen bis zu größerer Verkehrssicherheit.

Sollte in Ungarn die gleichzeitige Verkehrsfreigabe der Weiterführung der Straße auf ungarischem Staatsgebiet nicht möglich sein, endet die S 7 in einem ersten Bauabschnitt bei der L 116, Anschlussstelle Heiligenkreuz. Die weitere Verkehrsführung erfolgt dann über die bestehende L 362 zum Grenzübergang nach Ungarn. Die dadurch zu erwartenden Auswirkungen sind als geringfügig bis vertretbar zu bewerten.

Die grenzüberschreitenden Auswirkungen des Vorhabens auf Ungarn sind als geringfügig einzustufen; die österreichischen IG-L- sowie die EU-Grenzwerte werden eingehalten, ebenso sind keine maßgeblichen vorhabensbedingten Lärmwirkungen in Ungarn zu erwarten. Es kommt daher durch das Vorhaben zu keinen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Menschen und die Umwelt in Ungarn.

Das öffentliche Interesse am Vorhaben ist neben der Aufnahme des Vorhabens in das Bundesstraßengesetz auch in den oben beschriebenen Vorteilen begründet.

Bei der Gesamtbewertung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ergaben sich unter Berücksichtigung insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung, der UVP Teilgutachten sowie der fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen keine schwerwiegenden Umweltbelastungen, die einer Realisierung des Straßenbauvorhabens entgegenstehen.

Unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und im Einreichprojekt enthaltenen und die von den unterfertigten Sachverständigen als zusätzlich erforderlich erachteten Maßnahmen in den der Umweltverträglichkeitsprüfung 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.

III.2 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 das gegenständliche Einreichprojekt dem Stand der Technik entsprechend von Ziviltechnikern erstellt wurde und in diversen Einlagen nachvollziehbare Nachweise zu den Anlageverhältnissen, zur Qualität des Verkehrsflusses (Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs) und zur Verkehrssicherheit sowie die Ergebnisse des Verkehrssicherheitsaudits enthält. Sämtliche in den §§ 4 und 7 BStG 1971 aus Sicht der fachtechnischen Ausarbeitung 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 sind bei projektspezifischer Ausführung und der von gutachterlicher Seite für erforderlich gehaltenen zusätzlichen Auflagen erfüllt.

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:

„Aus der im Befund beschriebenen Entwicklung der Variantenauswahl im Vorprojekt 2005 und der Umplanung, welche mit der Ergänzung 2007 vorgelegt und im vorliegenden Einreichprojekt beibehalten (natürlich genauer durchgeplant) wurde, ergibt sich eine wirtschaftliche Linieneinführung.

Ergänzend ist festzuhalten, dass durch den Halbausbau im vorliegenden Einreichprojekt 2009 einerseits dem verkehrlichen Anforderungsprofil und der funktionellen Bedeutung bis zum Prognosejahr 2005 entsprochen wird und dadurch wesentliche Einsparungen gegenüber dem Vollausbau möglich sind. Durch die Grundeinlöse über die ganze Breite ist die Möglichkeit eines zukünftigen Vollausbau gesichert, welcher auch vom Baufortschritt in Ungarn abhängen wird.

Der in einer 1. Baustufe vorgesehene Anschluss an die L 116 ist so ausgelegt, dass beim Weiterbau bis zur Grenze nur ein minimaler verlorener Aufwand entsteht.

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 Fachabteilung IV/IVVS1 (vormals IV/ST1) bestätigte schließlich in einer weiteren Stellungnahme vom 28. Jänner 2016, dass die Wirtschaftlichkeit des Projekts auch unter Berücksichtigung der von den Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten als zusätzlich erforderlich erachteten Maßnahmen und der im Rahmen der mündlichen Verhandlung abgeänderten Maßnahmen gegeben ist:

„Die grundsätzliche Wirtschaftlichkeit aus gesamtwirtschaftlicher Sicht für die Errichtung und den Betrieb der S 7 von Riegersdorf bis Heiligenkreuz wurde in der GSD – Studie1999 (Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich) und im GVP-Ö 2002 (Generalverkehrsplan Österreich) untersucht und nachgewiesen. Die Wirtschaftlichkeit der ausgewählten Trassenvarianten wurde in der Nutzen-Kosten-Untersuchung des Vorprojektes 2005 und der Ergänzung 2007 dazu nachgewiesen.

Die Kostensituation des gegenständlichen Vorhabens hat sich gegenüber der Erstbegutachtung im August 2009 folgendermaßen verändert:

Die Kosten für Planung, Grundeinlöse und Bau betragen 2009 ca. 127 Mio. Euro. Diese Kosten betragen 2015 ca. 140 Mio. Euro. In der aktuellen Finanzplanung der Asfinag konnten aufgrund der genaueren Planung und der zwischenzeitlich gewonnenen Erkenntnisse Reduktionen bei den Grundeinlösekosten um ca. € 2 Mio. und den Kosten für Unvorhergesehenes auch um ca. € 2 Mio. gemacht werden. Die Preisgleitung von 2009 bis 2015 beträgt ca. 14 Mio. Euro. Die Kosten für die Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren werden mit 2,8 Mio. Euro geschätzt.

Aus den aufgezeigten Daten ergibt sich folgendes Bild:

Die gesamtwirtschaftliche Rechtfertigung für die S 7 erfolgte anhand der vorhergegangenen großräumigen Untersuchungen. Gegenüber dem Kostenansatz aus den ersten eingereichten Unterlagen und der gegenwärtigen Kostensituation besteht die wesentlichste Komponente für die Erhöhung der Kosten in der Preisgleitung (€ 14 Mio.). Da aber die Preissteigerung (die im Projekt als Gleitung ausgewiesen wird) im gesamten Wirtschaftssystem von Österreich erfolgt ist, wirkt sich diese Größe im realen Nutzen - Kosten Verhältnis nicht aus.

Die von der Asfinag mit 2,8 Mio. Euro geschätzten Kosten, welche aus den Auflagen aus dem UVP Verfahren entstehen werden, können einerseits durch die o.a. Einsparungen hinsichtlich Grundeinlöse und Unvorhergesehenes egalisiert werden und sind weiters im Verhältnis zu den Gesamtkosten von 140 Mio. Euro von untergeordneter Bedeutung.

Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens kann daher auch im nunmehrigen Stadium bestätigt werden.“

Da das Vorliegen der Wirtschaftlichkeit von der Fachabteilung IV/IVVS1 somit ebenfalls bestätigt wurde, konnte das Vorliegen aller fachlichen Kriterien des § 4 Abs. 1 und des § 7 Abs. 1 BStG 1971 festgestellt werden.

III.3 Sicherheitsbeurteilung

Für das Bauvorhaben „S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf – Heiligenkreuz“ ist nach den Bestimmungen des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes (STSG) ein Verfahren für die Genehmigung des Tunnel-Vorentwurfs von Tunnels > 500 m durchzuführen, das betrifft im vorliegenden Fall die UFT Königsdorf.

Im Zuge dieser Verfahren sind gemäß § 11 Abs. 2 Z 4 Sicherheitsbeurteilungen durch auf dem Gebiet der Tunnelsicherheit spezialisierte Sachverständige zu erstellen.

Um eine unabhängige Überprüfung der Tunnelanlagen hinsichtlich Tunnelsicherheit zu gewährleisten, wurden im Zuge des UVP-Verfahrens gemäß § 11 Abs. 2 Z 4 STSG eine Sicherheitsbeurteilung durch die UVP - Sachverständigen für „Tunnelsicherheit“ und „Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit“ erstellt.

In der Sicherheitsbeurteilung wurde der oben angeführte Tunnel im speziellen hinsichtlich folgender Punkte gutachterlich geprüft.

Die Sicherheitsbeurteilung für die UFT Königsdorf besteht aus folgenden Teilbereichen:

- Beschreibung der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung
- Beschreibung des Entwässerungssystems hinsichtlich STSG
- Beschreibung der Brandbeständigkeit von baulichen Anlagen hinsichtlich STSG
- Prüfung der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung auf Basis STSG, RVS, Leitfaden BMVIT
- Prüfung des Entwässerungssystems hinsichtlich STSG
- Prüfung der Brandbeständigkeit von baulichen Anlagen hinsichtlich STSG
- Fragenbeantwortung
- Maßnahmen

Weiters musste zusätzlich ein von der Tunnel-Verwaltungsbehörde entwickelter Fragenkatalog durch die Gutachter beantwortet werden.

Insbesondere folgerte 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 bei Vorschreibung der formulierten Maßnahmen insgesamt dem Stand der Technik entsprechen. Aus Sicht des Gutachters noch beizubringende Dokumente, Bestätigungen oder Plausibilisierungen werden in der Maßnahmenliste der Sicherheitsbeurteilung aufgeführt.

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.

Gesamtbewertung

Zusammenfassend kamen die Sachverständigen für die Fachbereiche „Tunnelsicherheit“ und „Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit“ in ihren Sicherheitsbeurteilungen und der mündlichen Verhandlung insgesamt zum Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der in den Tunnel-Vorentwürfen und in der UVE dargestellten Maßnahmen und der in den Sicherheitsbeurteilungen bezeichneten Maßnahmen die UFT Königsdorf im Bereich des Vorhabens „S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf - Heiligenkreuz“ unter Berücksichtigung der im Tunnel-Vorentwurf und der UVE dargestellten und der in der Sicherheitsbeurteilung bezeichneten Maßnahmen insgesamt dem Stand der Technik entspricht und die Anforderungen des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes erfüllt.

III.4 Forsttechnische Beurteilung

Beantragte Rodungen

Zur Verwirklichung des Vorhabens sind Rodungen von Wald erforderlich, wobei auch großflächige Rodungen in größeren, zusammenhängenden Waldbeständen erforderlich sind. Die beantragten befristeten Rodeflächen betragen 21,14 ha, und die dauernden Rodeflächen 24,16 ha. Der gesamte Waldflächenverlust in der Bauphase beträgt damit 45,30 ha. Die Verringerung der Waldausstattung je Katastralgemeinde reicht von 0,3 % bis 5,7 %, wobei in den KG Dobersdorf und Königsdorf die höchsten Waldflächenverluste auftreten. Die befristeten Rodeflächen werden nach Bauende wiederbewaldet, und die Dauerrodungen werden zumindest zur Hälfte durch Ersatzaufforstungen kompensiert, womit sich die Verringerung der Waldausstattung deutlich reduziert.

Auswirkungen auf die Waldbestände

Bei der Bewertung des Flächenverlustes in der Bauphase ist der Umstand zu berücksichtigen, dass 40,50 ha Rodungen in der Bauphase in Wirtschaftswäldern mit teils geringer waldökologischer Wertigkeit und mit geringer Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen anfällt, und sich die Rodungsfläche in den waldökologisch höherwertigen Auwald-Beständen des Lafnitztals mit hoher Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen auf rd. 4,81 ha beschränkt.

Bei der Bewertung des Flächenverlustes in der Betriebsphase ist der Umstand zu berücksichtigen, dass 20,78 ha Rodungen in Wirtschaftswäldern mit teils geringer waldökologischer Wertigkeit und geringer Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen anfällt, und sich die Dauerrodungsfläche in den waldökologisch höherwertigen Auwald-Beständen des Lafnitztals mit hoher Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen auf rd. 3,39 ha beschränkt. Weiters ist

zu berücksichtigen, dass eine nicht ausreichende Waldausstattung nur in der KG Poppendorf vorliegt, und in dieser KG nur 0,65 ha Dauerrodefläche anfallen.

Die Auswirkungen von Rodungen im Bereich von Kleinwaldflächen und Gewässersäumen im Talraum der Lafnitz wurden dabei als geringfügig 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 des Hügellandes wurden unter Berücksichtigung der jeweils großen zusammenhängenden Rodeflächen und 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 flachwurzelnende Fichtenbestände auf Gley- oder Pseudogleyböden. Vor allem ein Öffnen von Beständen gegen die Hauptwindrichtung führt bei labilen Beständen in der Regel zu einer erhöhten Windwurfgefährdung, was jedoch aufgrund des talparallelen, West-Ost-gerichteten Trassenverlaufs kaum der Fall ist, womit großflächige Windwürfe in angrenzenden Beständen unwahrscheinlich sind. Insgesamt werden die Auswirkungen durch erhöhtes Windwurfisiko als vertretbar angesehen.

Da die dauernden Rodungen einerseits durch Selbstbindung der Projektwerberin, andererseits durch entsprechende UVP-Auflagen durch forstliche Ersatzmaßnahmen im Ausmaß der Dauerrodeflächen (24,16 ha, davon mindestens 12,08 ha Ersatzaufforstungen, auf den restlichen Flächen waldverbessernde Maßnahmen) 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 unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen (Ersatzaufforstung, Waldverbesserungsprojekt) als vertretbar einzustufen.

Auswirkungen auf die Waldfunktionen

Schutzfunktion

Die Waldbestände im Trassenbereich weisen eine unterschiedlich hohe Wertigkeit der Schutzfunktion auf. Die großen zusammenhängenden Waldbestände (Dobersdorfer und Königsdorfer Wald), in denen auch der weitaus größte Teil der Rodeflächen anfällt, sind im Waldentwicklungsplan (WEP) mit einer geringen Wertigkeit der Schutzfunktion ausgewiesen.

Eine hohe Wertigkeit der Schutzfunktion wurde im WEP dagegen für alle Waldbestände im Lafnitztal festgelegt (Schutz vor Erosionen durch Wind und Wasser). Im Lafnitztal sind jedoch nur kleinflächige Rodungen 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 (Dobersdorfer und Königsdorfer Wald), in denen auch der weitaus größte Teil der Rodeflächen anfällt, sind im Waldentwicklungsplan (WEP) mit einer geringen Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion ausgewiesen.

Eine hohe Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion liegt bei allen Waldbeständen im Lafnitztal vor, dort sind jedoch nur kleinflächige Rodungen erforderlich.

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

Erholungsfunktion

Die Waldflächen im Trassenbereich weisen durchwegs eine geringe Wertigkeit der Erholungsfunktion auf. 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 45,30 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 rd. 1,8 Mio fm zu rechnen. Unter der Annahme, dass die Wälder im Bereich der Trasse hinsichtlich den Vorratsverhältnissen dem Durchschnitt der gesamten Region weitgehend entsprechen, kann mit einem durchschnittlichen Holzanfall von rd. 300 fm/ha gerechnet werden. Der Holzanfall bei den Trassenschlägerungen für die S 7 beträgt mit rd. 13.600 fm einen Bruchteil der regionalen jährlichen Holznutzung (0,8 %). Es sind daher keine relevanten Auswirkungen auf die lokale Forstwirtschaft und den regionalen Holzmarkt zu erwarten.

Öffentliches Interesse an der Walderhaltung

Die größeren zusammenhängenden Waldflächen im Hügel- und Terrassenland im Untersuchungsraum sind im WEP mit einer geringen Wertigkeit der überwirtschaftlichen Waldfunktionen (Wertziffer 111) ausgewiesen. Insgesamt rd. 40,49 ha Rodeflächen (bzw. rd. 89 % der

gesamten Rodefläche für die S 7 Ost) fallen in Wäldern mit einer geringen Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen an. Die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen ist für diese Waldflächen im Untersuchungsraum in keinem besonderen öffentlichen Interesse gelegen.

Die Wälder im Talraum der Lafnitz sind im WEP mit einer hohen Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen (hohe Wertigkeit der Schutzfunktion und der Wohlfahrtsfunktion) ausgewiesen. In Wäldern mit hoher Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen fallen rd. ! **Dieser Ausdruck steht nicht in einer Tabelle** ha dauernde und 1,42 ha befristete Rodungen an, was rd. 11 % der Gesamtrodefläche entspricht. Die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen in den Talräumen ist aufgrund der hohen Schutz- und Wohlfahrtswirkung für diesen Teil des Untersuchungsraums in besonderem öffentlichem Interesse gelegen.

Öffentliches Interesse am Rodungszweck

Das Vorhaben dient lt. UVP-Teilgutachten „Verkehr und Verkehrssicherheit“ der Verbesserung und dem Ausbau des öffentlichen Straßenverkehrs. Lt. § 17 (3) ForstG idGF ist der öffentliche Straßenverkehr als öffentliches Interesse im Sinne des § 17 (2) ForstG idGF anzusehen. Der Straßenzug der „S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Riegersdorf (A2) - Heiligenkreuz (Staatsgrenze)“ wurde in das Bundesstraßengesetz aufgenommen. Die Verordnung des Bundesstraßenplanungsgebiets gemäß § 14 BStG wurde für den Abschnitt Ost mit BGBl. II Nr. 95/2008 erlassen.

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.

Von der Antragstellerin wurde im Rodungsantrag (Einlage 7.2.1) weiters das öffentliche Interesse am Rodungszweck im Detail begründet. Diese Begründung wurde auf Plausibilität geprüft und als nachvollziehbar eingestuft.

Zu der von der Projektwerberin durchgeführten Variantenuntersuchung ist zu bemerken, dass die aus dem Variantenstudium hervorgegangene eingereichte Trasse der S 7 Ost nördlich der Ortschaften Dobersdorf und Königsdorf durch zusammenhängende Waldgebiete führt, wo auch der größte Teil der Gesamtrodefläche für die S 7 Ost anfällt. Ein Ausweichen in das gering bewaldete Lafnitztal wäre hier jedoch mit Problemen verbunden gewesen, da aus luftschadstofftechnischer Sicht der Abstand von Siedlungsräumen nördlich von Dobersdorf und Königsdorf außerhalb des Waldes sehr gering ist und südlich der Ortschaften Konflikte mit den Schutzzielen des Europaschutzgebiets Lafnitztal zu erwarten gewesen wären. Die weitere Trasse der S 7 Ost zwischen der UFT Königsdorf und der Staatsgrenze verläuft in ausreichendem Abstand zu Siedlungsräumen durch kaum bewaldetes Gebiet. Es wurde in diesem Abschnitt auch eine Variante nördlich der Siedlungsgebiete von Eltendorf und Poppendorf untersucht, die großteils durch Wald geführt hätte, und somit einen wesentlich größeren Waldflächenverbrauch zur Folge gehabt hätte. In diesem Bereich ist die Trasse hinsichtlich eines minimalen Waldflächenverbrauchs optimal gewählt.

III.5 Mündliche Verhandlung

Zur endgültigen Abklärung der Umweltauswirkungen des Vorhabens und der Vereinbarkeit mit den Rechtsvorschriften sowie zur Erörterung der im bisherigen Verfahren geäußerten Bedenken wurde am 16. Oktober 2012 und am 17. Oktober 2012 im Kultursaal Rudersdorf eine Genehmigungsverhandlung mit den Verfahrensparteien und den Sachverständigen abgehalten. In dieser Verhandlung wurde das fachliche Resümee gezogen, dass das gegenständliche Vorhaben bei projektsgemäßer Ausführung und Einhaltung der vorgeschriebenen Auflagen und Befristungen den maßgeblichen öffentlichen Interessen nicht entgegensteht und mit den einschlägigen Genehmigungsvoraussetzungen vereinbar ist.

Gemäß § 44 in Verbindung mit § 14 AVG wurde über die Verhandlung eine Niederschrift erstellt, welche gemäß § 44e Abs. 3 AVG für drei Wochen, vom 24. Oktober 2012 bis 14. November 2012, in den Standortgemeinden und im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zur öffentlichen Einsicht aufgelegt wurde, wobei diese öffentliche Auflage der Verhandlungsschrift entsprechend kundgemacht wurde. Die Verhandlungsschrift wurde auch auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zur Verfügung gestellt.

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

III.6 Ergänzendes Ermittlungsverfahren 2015

Die von der ASFINAG Bau Management GmbH mit Schreiben vom 07. April 2015, verbessert mit Schreiben vom 8. Juli 2015, vorgelegten ergänzenden Unterlagen als Auskunft im Sinne des § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 hinsichtlich der Aktualität der Sachlage (Bericht 2015) wurden von der ho. Behörde einer Begutachtung unterzogen.

Konkret wurden fachgutachterliche Stellungnahmen der UVP-Sachverständigen für sämtliche Fachbereiche eingeholt, um festzustellen, ob die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen allein oder in Verbindung mit den sonstigen Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens eine anders lautende Entscheidung der Sache herbeizuführen vermögen. Für den Fall, dass eine Anpassung von Teilgutachten notwendig sei, wurde ersucht, die erforderlichen Ergänzungen zu den Teilgutachten zu erstellen und das Umweltverträglichkeitsgutachten dementsprechend anzupassen.

Als Ergebnis dieser Begutachtung wurde eine Ergänzung zur Sicherheitsbeurteilung UFT Königsdorf vom Juli 2015 und eine Stellungnahme der UVP-Sachverständigen sowie Ergänzungen der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin vom September 2015 erstellt.

III.6.1 Ergänzung zur Sicherheitsbeurteilung UFT Königsdorf

Der Projektwerberin wurde mit Schreiben vom 20.03.2015 aufgetragen den Tunnel-Vorentwurf für den Tunnel UFT Königsdorf 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 den Einlagen 08.1 Bericht 2015 der Projektwerberin „Stellungnahme zur Aktualisierung STSG-relevanter RVSen“ legte die Projektwerberin Unterlagen vor. Aufgrund dessen erfolgte die Ergänzung der Sicherheitsbeurteilungen im Juli 2015. Gegenstand dieser Ergänzung ist die Neubeurteilung der Fachbereiche Tunnelsicherheit sowie Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit unter Berücksichtigung geänderter RVS aus dem Zeitraum Juni 2012 bis April 2015.

In der Ergänzung der Sicherheitsbeurteilung wurde der Tunnel UFT Königsdorf im speziellen hinsichtlich folgender Punkte gutachterlich geprüft:

- Risikoanalyse gemäß RVS 09.03.11 (TuRisMo)
- Bauliche Anlagen
- Videoüberwachungsanlage
- Beschallungsanlage
- Akustisches Tunnelmonitoring (AKUT)
- Belüftung
- Beleuchtung
- Risikobewertung gemäß RVS 09.03.12 (Gefahrgut)
- Bautechnik
- Entwässerungssystem
- Brandbeständigkeit der baulichen Anlagen
- Maßnahmenerfüllung

Gesamtbewertung

Die Sachverständigen der Fachbereiche „Tunnelsicherheit“ und „Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit“ kamen zusammenfassend zum Schluss, dass der Tunnel UFT Königsdorf im Bereich des Vorhabens „S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Doberndorf - Heiligenkreuz“ unter Berücksichtigung der im Tunnel-Vorentwurf und der UVE dargestellten, sowie dem Bericht 2015 der Projektwerberin „Stellungnahme zur Aktualisierung STSG-relevanter RVSen“, der Sicherheitsbeurteilung von 2012 sowie der vorliegenden Ergänzung zu dieser und der in der Sicherheitsbeurteilung samt Ergänzung bezeichneten Maßnahmen insgesamt den Stand der Technik und die Anforderungen des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes erfüllt.

III.6.2 Stellungnahme der UVP-Sachverständigen

Basierend auf der ergänzenden Auskunft der Projektwerberin wurde von den Sachverständigen geprüft, ob die Ergebnisse der Beurteilung im UVGA hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenerfordernis/-wirksamkeit nach wie vor zutreffen.

Der Sachverständige für das **Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit** führte im Wesentlichen aus, dass im Bericht 2015 des UVE-Fachbereichs Verkehr 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 werden. 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 auf andere Routen - die für das Prognosejahr 2025 ausgewiesenen Verkehrsbelastungen der S 7 der für die Umweltverträglichkeitsprüfung 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.

Für die Unterflurtrasse Königsdorf sind die zwischenzeitlich von der FSV herausgegebenen Richtlinien „RVS 09.03.11 Tunnel-Risikoanalysemodell“, „RVS 09.02.31 Belüftung Grundlagen“ und „RVS 09.03.12 Risikobewertung von Gefahrguttransporten in Straßentunnel“ anzuwenden. Da die entsprechenden Nachweise auf Basis der Verkehrsstärken für die Prognosehorizonte 2020 und 2030 zu führen sind, ist nunmehr die um voraussichtlich sechs Jahre verspätete Verkehrsfreigabe der S 7 zu berücksichtigen. Die Verkehrsstärken für diese Prognosehorizonte haben sich allerdings entgegen der Verkehrsprognose 2025 an die tatsächlich später eintretenden Verkehrsfreigaben zu halten. Demgemäß wird von der Fertigstellung der S 7 und der ungarischen M 8 inklusive der Umfahrung Körmend bis zum Jahr 2020 ausgegangen. Zwar verzögert sich insbesondere in Ungarn die positive wirtschaftliche Entwicklung und damit auch die Zunahme des Güterverkehrs, jedoch weist die Entwicklung im Straßengüterverkehr auf hochrangigen Straßen positivere Werte auf, als im untergeordneten Straßennetz. Auf das Planungsgebiet bezogen wird der Schwerverkehr daher erst mit der Fertigstellung der hochrangigen Straßen stärkere Zuwachsraten aufweisen.

Die für die Jahre 2020 und 2030 bei der UFT Königsdorf ermittelten Verkehrszahlen im JD TV für Pkw, leichte Lkw sowie Sattel- und Lastzüge sind aus Sicht des Fachgebiets Verkehr und Verkehrssicherheit plausibel und für die gegenständliche Anwendung geeignet. Wesentlich ist, dass die Bewertungen gemäß den o. a. Richtlinien auf Basis eines Prognoseszenarios abgehandelt werden, das für die Unterflurtrasse Königsdorf Verkehrsstärken verwendet, die zu auf der sicheren Seite liegenden Ergebnissen führen.

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 Evaluierung der bereits im Einreichprojekt 2009 mit Sichtweiten von mind. 600 m ausgewiesenen drei Bereiche wurde gemäß RVS 03.03.23, Pkt. 7.4.2 durchgeführt.

Schlussfolgerung

Aufgrund der nachgereichten Unterlagen besteht keine Notwendigkeit die im Teilgutachten 01 Verkehr und Verkehrssicherheit geforderten und in der mündlichen Verhandlung präzisierten Maßnahmen abzuändern. Diese bleiben vollinhaltlich aufrecht. Die zusätzlich erforderliche Maßnahme 01.E1 ist in Kapitel 2.6 beschrieben. Auch das Teilgutachten 01 Verkehr und Verkehrssicherheit, Stand August 2012 und die gutachterliche Beantwortung in den Stellungnahmenbänden behalten weiterhin ihre Gültigkeit.

Der Sachverständige für das **Fachgebiet Erschütterungen und Sekundärschall** hat ausgeführt, dass die ergänzenden Auskünfte der Projektwerberin „Bericht 2015“ geprüft wurden. Nach Durchsicht der Unterlagen besteht kein Änderungsbedarf am Teilgutachten und an den Maßnahmen. Die Ergebnisse der Beurteilung im UVGA hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenerfordernis/-wirksamkeit sind weiterhin zutreffend.

Der Sachverständige für das **Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima** legte in seiner Stellungnahme zunächst dar, dass im Untersuchungsraum gegenüber der Beurteilungsgrundlage der UVP zahlreiche neue Bebauungen entstanden sind, 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 werden. Im Bericht 2015 Luftschadstoffe (Einlage 03) sind die neuen Bebauungen lagemäßig dargestellt. Für von den bisherigen Rechenpunkten nicht erfasste Wohnbauten, für die durch das Vorhaben Zusatzimmissionen zu erwarten sind, wurden zusätzliche Rechenpunkte gesetzt und die Immissionsbelastungen (Zusatz- und Gesamtbelastung) durch den Betrieb der S 7 Ost dargestellt.

In der gutachterlichen Stellungnahme wird festgehalten, dass für den exponiertesten neuen Immissionspunkt NP1 vorhabenbedingte irrelevante Immissionsveränderungen (Differenz zwischen S 7 2025 und Nullplanfall 2025) für das Jahresmittel (JMW) von Stickstoffdioxid (NO₂) mit - 0,2 µg/m³ und für den maximalen Halbstundenmittelwert (HMW) mit + 1,1 µg/m³ prognostiziert wurden. Die Gesamtbelastung liegt sowohl beim JMW mit 13 µg/m³ als auch beim max. HMW mit 108 µg/m³ weit unter den für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit anzuwendenden Grenzwerten des IG-L idgF (JMW 30 + 10 µg/m³, HMW 200 µg/m³). Die Immissionsveränderungen sind sowohl hinsichtlich der Abnahme des Jahresmittelwertes als auch der Zunahme des maximalen Tagesmittels so gering, dass sie dem Vorhaben S 7 Ost gemäß RVS 04.02.12 nicht zuordenbar sind.

Beim Feinstaub PM₁₀ beträgt die Immissionsveränderung sowohl im Jahres- als auch im Tagesmittel beim exponiertesten Wohnanrainer 0,2 µg/m³, was eine irrelevanten Abnahme der Konzentration bedeutet. Überblickt man das gesamte Modellgebiet und kumuliert die primären und die sekundären Partikel, so ergibt sich am NP1 eine Erhöhung des PM₁₀-Jahresmittels um 0,05 µg/m³ (JMW), was einer irrelevanten Zunahme entspricht.

Bei der Feinstaubklasse PM_{2,5} kann davon ausgegangen werden, dass die Zusatzbelastung etwa 50 % der verkehrsbedingten Zusatzbelastung von PM₁₀ beträgt. Damit ergibt sich eine maximale Immissionsabnahme im Jahresmittel von - 0,1 µg/m³, die weit unter dem Irrelevanzkriterium von 0,75 µg/m³ der RVS 04.02.12 liegt, und damit dem Vorhaben S 7 Ost nicht zuordenbar ist.

Weiters werden vom Sachverständigen in seiner Stellungnahme die Aktualisierungen in Bezug auf Berücksichtigung neuer rechtlicher Rahmenbedingungen und neuer Immissionsmessungen fachlich beurteilt und festgestellt, dass sich die fachlichen Schlussfolgerungen der UVP weder durch die neuen rechtlichen Rahmenbedingungen noch durch die neuen Immissionsmessungen ändern. Auch die Anpassung der Emissionsmodelle führt zu keiner geänderten fachlichen Beurteilung.

Der SV für Luft und Klima kommt aufgrund der geprüften Unterlagen zum Schluss, dass angesichts der dargestellten Aktualisierungen die Ergebnisse der Beurteilung im UVGA hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenerfordernis und Maßnahmenwirksamkeit für den Fachbereich Luftschadstoffe und Klima nach wie vor zutreffen. Es besteht kein Erfordernis zusätzlicher Maßnahmen. Eine Ergänzung des Teilgutachtens Luftschadstoffe und Klima ist nicht erforderlich.

Der Sachverständige für das **Fachgebiet Forstwirtschaft** führte aus, dass gemäß Bericht 2015 der Projektwerberin nach dem UVP-Verfahren im Untersuchungsraum keine waldbaulichen Maßnahmen erfolgten, die über die normale forstliche Nutzung (darunter auch das Aufarbeiten von Windwürfen) hinausgehen. Die Analyse aktueller Luftbilder (GIS Burgenland, Befliegung 2013) sowie eine Besichtigung des Projektgebiets am 23.07.2015 durch den behördlich bestellten Sachverständigen ergaben, dass sich im engeren Untersuchungsraum aus forstfachlicher Sicht gegenüber dem im Rahmen der Erstellung des UVP-Teilgutachtens „Forstwirtschaft“ 2012 berücksichtigten Ist-Zustand keine relevanten Veränderungen ergeben haben. Die Wertigkeit der überwirtschaftlichen Waldfunktionen und die regionale Waldausstattung haben sich nicht relevant verändert.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Ergebnisse die Beurteilung im UVGA hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenerfordernis und Maßnahmenwirksamkeit für den Fachbereich Forstwirtschaft nach wie vor zutreffen.

Der Sachverständige für das **Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume** legte in seiner Stellungnahme zunächst dar, dass die Zielsetzung des von der Projektwerberin vorgelegten Berichts lt. Einleitung darin zu sehen ist, 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 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 bzw. Beibeobachtungen und Bestandsaufnahmen. Sie haben daher nicht den Charakter einer vollständigen Neuaufnahme des Bestands, sondern dienen einer Plausibilitätsprüfung, wengleich für bestimmte Artengruppen intensivere 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 gäbe und die im Zuge des (bisherigen) UVP-Verfahrens vorgenommene Bewertung jeweiliger Biotope bzw. 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.

Die angeführten Artengruppen wurden vom behördlich bestellten Sachverständigen fachlich geprüft und insgesamt kein Änderungsbedarf der Beurteilung im UVGA konstatiert.

Der Sachverständige für das **Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei** hat ausgeführt, dass die Ergebnisse der Beurteilung im UVGA hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenerfordernis/-wirksamkeit weiterhin zutreffend sind.

Der Sachverständige für das **Fachgebiet Wildökologie und Jagd** stellt fest, dass im Bericht 2015 Fachbereich Raum und Umwelt für den Bereich Wildökologie und Jagd eine nachvollziehbare Gegenüberstellung des IST-Zustandes UVP und des IST-Zustandes 2013/2014 erfolgt. In manchen örtlichen wie inhaltlichen Teilbereichen zeichnet sich doch eine erstaunlich starke Dynamik ab; so jedenfalls das Empfinden der örtlich betroffenen Jagd ausübungsberechtigten. Hierzu gehören unter anderem die Zunahme des Rot- und Schwarzwildes, die Nutzung bzw. Nichtnutzung von Teillebensräumen und die Beurteilung von Wildschäden und Wildwechsell. Eine gewisse Vorsicht bezüglich der Aussagen ist dabei allerdings angebracht, da eine selbstkritische und wildökologisch fundierte Beurteilung des IST-Zustandes einzelnen Jägern nicht zwangsweise zugemutet werden kann.

Der Vergleich hat auch gezeigt, dass es an der B 65 südöstlich von Rudersdorf zu einer markanten Zunahme von Wildunfällen gekommen ist. Ohne genauere Untersuchungen ist es nicht möglich, diese zwangsweise auf Schlägerungen im Bereich des Hangwaldes „Schulterriegel“ zurückzuführen; dass hier ein kausaler Zusammenhang besteht, ist allerdings sehr naheliegend. Die Schlägerungen entstanden im Bereich der geplanten Trasse und sind daher in ihrer Wirkungsweise wie im Zuge der Errichtung der S 7 Ost zu beurteilen.

Für derartige, nicht präzise vorhersehbare durch Errichtung und Betrieb der S 7 Ost verursachte neue Wildunfallschwerpunktgebiete wurde seitens des Sachverständigen bereits im UVG 2012 gefordert, ein Monitoring des im Straßenverkehr verunglückten Wildes (Schalenwild, Raubwild und Hasen) zu installieren, wobei es sich anbietet, hier mit der örtlichen Jägerschaft entsprechende Monitoring Vereinbarungen zu treffen.

Die Zunahme der Wildunfälle an der B 65 im Bereich „Schulterriegel“ ist ein anschauliches Beispiel und bestätigt die Notwendigkeit der Umsetzung dieser Monitoring-Maßnahme in seinem vollen Umfang. Wenn die dort beschriebenen Grenzwerte bezüglich Fallwild überschritten sind, dann ist eine nachträgliche stufenweise Absicherung (zunächst nur optisch, wenn nicht ausreichend, dann auch akustisch) in die Wege zu leiten. Betont wird nochmals dass eine Fokussierung auf und Berücksichtigung von verunglücktem Schalenwild sicher nicht als ausreichend erachtet wird, es müssen auch Hasen und Raubwild gleichwertig mit berücksichtigt werden. Dieses Monitoring sollte umgehend spätestens mit Beginn der Baufeldräumungen begonnen werden; es sollte unbedingt von professionellen (Wild-)Biologen koordiniert werden, die die Daten auch auswerten, graphisch darstellen und der Behörde in einem Bericht jährlich zur Verfügung stellen.

Unter ausdrücklichen Hinweis auf oben Gesagtes ist die im UVGA getätigte Beurteilung des Sachverständigen aufrecht. Die Genehmigungsfähigkeit ist gegeben und die Maßnahmenerfordernis sowie Maßnahmenwirksamkeit sind nach wie vor uneingeschränkt zutreffend.

Der Sachverständige für das **Fachgebiet Boden und Landwirtschaft, Abfallwirtschaft** hat ausgeführt, dass nach Durchsicht der Unterlagen kein Änderungsbedarf am Teilgutachten und an den Maßnahmen besteht. Die Ergebnisse der Beurteilung im UVGA hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenerfordernis/-wirksamkeit sind weiterhin zutreffend.

Der Sachverständige für das **Fachgebiet Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser** legte in seiner Stellungnahme dar, dass in der übermittelten Auskunft für alle geologisch relevanten bzw. grundwasserwasserbezogenen Teilbereiche des Einreichprojektes insbesondere, die Aspekte Regionalgeologie, Morphologie, geologische Verhältnisse im Trassenbereich, Geohydraulik und Hydrochemie der Aquifere, Grundwasserneubildung und Gliederung Untersuchungsraum, bestehende Grundwassernutzungen und Verdachtsflächen jeweils hinsichtlich des Ist-Zustandes zum Zeitpunkt der UVP und dem Zeitpunkt 2014 gegenübergestellt und bewertet wurden. In der Zwischenzeit wurde eine Reihe von Detailuntersuchungen durchgeführt, welche zu einer vertiefenden und präzisierenden Kenntnis des Projektgebietes und des unmittelbaren Trassenbereichs führten. Generell wurde die hohe Variabilität sowohl der geologischen als auch der hydrogeologischen Situation bestätigt und präzisiert.

Unabhängig von der nunmehr größeren Datenmenge und dem dadurch gegebenen verbesserten Kenntnisstand ergibt sich keine Notwendigkeit zur Änderung der getroffenen Bewertungen. Die seit 2009 ergänzend ermittelten Daten haben zu keiner Änderung der getroffenen Beurteilung geführt.

Der Sachverständige für das **Fachgebiet Oberflächengewässer, Straßenwässer, Tunnelwässer** legte in seiner Stellungnahme zu den einzelnen Themenbereichen Hochwasserabflussgeschehen an der Lafnitz, Gewässerzustand, Zubringer Lafnitz, Wasserrechte und Stoffeintrag die von der Projektwerberin aufgezeigten Änderungen dar und bewertete sie fachlich.

Zusammenfassend stellte er fest, dass aus Sicht des Fachbereiches Oberflächengewässer durch die Aktualisierung 2015 nur nicht merkliche Änderungen vorgenommen wurden, sodass das ursprüngliche UVGA hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenerfordernis/-wirksamkeit nach wie vor gültig hat.

Der Sachverständige für das **Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild** führte aus, dass die getroffenen Aussagen aus dem Teilgutachten (inklusive Maßnahmen) betreffend Raumplanung, Sachgüter, Ortsbild und Erholung“ nach wie vor gültig sind und aufrecht erhalten bleiben. Es besteht kein Änderungsbedarf am Teilgutachten und den Maßnahmen.

Der Sachverständige für das **Fachgebiet Landschaftsbild** stellte fest, dass die Aussagen im Teilgutachten Landschaftsbild nach wie vor gültig sind und aufrecht erhalten werden. Für das Fachgebiet Landschaftsbild sind keine Änderungen oder zusätzlichen Maßnahmen erforderlich. Die Ergebnisse der Beurteilung im UVGA hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenerfordernis/-wirksamkeit sind weiterhin zutreffend.

Der Sachverständige für das **Fachgebiet Kulturgüter** hielt nach Prüfung der übermittelten Einreichunterlagen fest, dass die Beurteilung für das Schutzgut Kulturgüter im UVGA hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenerfordernis/-wirksamkeit nach wie vor zutrifft.

Der Sachverständige für das **Fachgebiet Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit** hat ausgeführt, dass die ergänzenden Auskünfte der Projektwerberin „Bericht 2015“ geprüft wurden. Nach Durchsicht der Unterlagen besteht kein Änderungsbedarf am Teilgutachten und an den Maßnahmen des Teilgutachtens. Es wird hingewiesen, dass in der Anpassung der Sicherheitsbeurteilung für die UFT Königsdorf eine zusätzliche Maßnahme gefordert wird. Die Ergebnisse der Beurteilung im UVGA hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenerfordernis/-wirksamkeit sind weiterhin zutreffend.

Der Sachverständige für das **Fachgebiet Tunnelsicherheit** stellte fest, dass aufgrund der Anpassungen der Sicherheitsbeurteilung für die UFT Königsdorf aus Sicht des Fachbereiches „Tunnelsicherheit“ keine Änderung des Teilgutachtens erforderlich ist. Die zeitliche Verzögerung des Objektes um rund 5 Jahre führte zu einer Anpassung der Verkehrsprognose, welche nun allerdings leicht unter der bisherigen Schätzung liegt. Dadurch ist ein wichtiger Parameter der technischen Tunnelauslegung unverändert; insbesondere auch die Gefährdungsklasse

bleibt unverändert in Klasse III. Die weiteren Anpassungen im Bereich der Belüftung, Beleuchtung, des Tunnelmonitorings und der Risikobewertung ergeben ebenso keinen Bedarf für eine Änderung des Teilgutachtens.

Gesamtbewertung

Basierend auf der ergänzenden Auskunft der Projektwerberin wurde von den Sachverständigen geprüft, ob die Ergebnisse der Beurteilung im UVGA hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenerfordernis/-wirksamkeit nach wie vor zutreffen.

Auf Grund der BStLärmIV und der dazu vorgelegten Unterlagen war eine Ergänzung der Teilgutachten der von der Behörde bestellten Sachverständigen für Lärm und für Humanmedizin notwendig (siehe unten Punkt III.6.3 und III.6.4).

Vom Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit wurde festgestellt, dass für den Fall, dass die S 7 auf ungarischem Staatsgebiet nicht an die M 8 angeschlossen werden kann, zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit für die Betriebsphase des Provisoriums Heiligenkreuz eine zusätzliche Maßnahme erforderlich ist (siehe Spruchpunkt IV.1.E1).

Auf Grund der Stellungnahmen der Sachverständigen kann unter Berücksichtigung der TGA Ergänzungen durch die SV für Lärm und Humanmedizin und der zusätzlichen Maßnahmenforderung des SV für Verkehr und Verkehrssicherheit resümierend festgehalten werden, dass die Ergebnisse der Beurteilung im UVGA hinsichtlich Genehmigungsfähigkeit und Maßnahmenerfordernis/-wirksamkeit nach wie vor zutreffen.

III.6.3 Ergänzung des Teilgutachtens Lärm

Der Sachverständige für das Sachgebiet Lärm legte in seiner Ergänzung des Teilgutachtens zunächst dar, dass die von der Projektwerberin durchgeführte und vorgelegte Evaluierung gemäß BStLärmIV sowohl die Bau- als auch die Betriebsphasen für alle im Rahmen der UVE behandelten Planfälle beinhaltet. 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 der 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.

Die Tabellen der Evaluierung enthalten die zur Beurteilung gem. 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 der BStLärmIV ermittelt und sind für eine Beurteilung gemäß § 6 Abs. 1 bis 4 in Tabellen, sortiert nach Planfällen und Objekten, ausreichend dargestellt. Die Bauphasen wurden mit den gem. § 11 Abs. 1 der 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 BStLärmIV § 10 Abs. 1, 3 und 4 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.

Nach Darlegung der Vorgaben der BStLärmIV beurteilte der Sachverständige die Auswirkungen in den Bauphasen und den Betriebsphasen gemäß diesen Vorgaben.

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 Teilgutachten 02 Lärm und 15 Humanmedizin zusätzliche Maßnahmen gefordert. Die Ergänzung des Teilgutachtens 02 Lärm macht in Bezug auf die Auskunft der Projektwerberin gem. § 24 c Abs. 8 UVP-G idgF (Evaluierung gem. BStLärmIV) zusätzliche Maßnahmen erforderlich, die vom Sachverständigen detailliert ausgeführt wurden.

Abschließend gelangte der Sachverständige zu folgender **Schlussfolgerung**:

„Nach Prüfung der Unterlagen zur Evaluierung gem. BStLärmIV auf Vollständigkeit, Schlüssigkeit und Plausibilität wird aus sachverständiger Sicht festgestellt, dass das Einreichprojekt 2009 inklusive der Evaluierung gem. BStLärmIV vom März 2015 die BStLärmIV weitestgehend erfüllt und dieser entspricht. Ebenso erfüllt das auf Basis des Einreichprojektes 2009 erstellte Teilgutachten 02 Lärm die BStLärmIV und entspricht dieser.

Die gegenständlich zu beurteilende Evaluierung gem. BStLärmIV basiert auf dem Untersuchungsraum der UVE, für den sich die Berechnungsansätze und die Auswirkungen nicht geändert haben. Das betrifft insbesondere die in der UVE dargestellte Emissionssituation. Nacherhoben wurden im Untersuchungsraum alle seit Einreichung der UVE errichteten, umgebauten oder abgetragenen Gebäude. Diese wurden nach Wohn- bzw. Betriebsobjekten (Nachbarn gem. § 10 (5) der BStLärmIV) sortiert. Für diese Objekte erfolgten die Immissionsberechnungen nicht nur für die Betriebsphasen sondern auch für die Bauphasen. Für die Bauphasen wurden die Einteilung der Bauabschnitte sowie die schalltechnischen Emissionsansätze und die Schallemissionen der oberirdischen Bautätigkeiten aus der UVE übernommen. Der für die Nullplanfälle sowie für die Betriebsphasen ermittelte Straßenverkehrslärm entspricht der UVE und basiert auf den prognostizierten Verkehrsstärken des JDTVw unter Berücksichtigung der Charakteristika des Verkehrs und der örtlichen Gegebenheiten inklusive der straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen.

Im Vergleich mit dem Grenzwertregime der BStLärmIV erfolgte mit den Teilgutachten 02 Lärm und 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 (wie z. B. mit dem Richtwert zur Beurteilung des Baulärms). Falls in den Teilgutach-

ten 02 und 15 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. 5), wodurch der Anrainerschutz verbessert wird.

Es besteht keine Notwendigkeit die im Teilgutachten 02 Lärm geforderten und in der mündlichen Verhandlung präzisierten Maßnahmen abzuändern. Diese bleiben vollinhaltlich aufrecht. Die zusätzlich erforderlichen Maßnahmen 02.E1 bis 02.E7 sind in Kapitel 5 beschrieben. Auch das Teilgutachten 02 Lärm, Stand Mai 2012 und die gutachterliche Beantwortung in den Stellungnahmenbänden behalten weiterhin ihre Gültigkeit.

Es gibt keine neuen Betroffenen und auch keine Anrainer, die durch Betriebs- oder Baulärm anders betroffen sind.“

III.6.4 Ergänzung des Teilgutachtens Humanmedizin

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin legte in seiner Ergänzung des Teilgutachtens zunächst ausführlich humanmedizinische Überlegungen zur Lärmbelastung und Lärmbeurteilung dar. Anschließend beurteilt er die Lärmimmission während der Bauphase, gegliedert nach Bauabschnitten, unter Heranziehung der geplanten Regelarbeitszeit und der Immissionssituation und identifiziert Objekte, für die jedenfalls eine Detailevaluierung durchzuführen ist und gegebenenfalls und gegebenenfalls in der Bauphase Anspruch auf objektseitige Maßnahmen bestehen. Anschließend wird die Lärmbelastung in der Betriebsphase medizinisch beurteilt.

In einem zweiten Teil seiner Gutachtensergänzung geht der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin auf die Beurteilungen des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima betreffend Stickstoffdioxid und Feinstaub (PM_{10} und $PM_{2,5}$) ein.

Abschließend gelangte der Sachverständige zu folgender **Schlussfolgerung**:

„Die Unterlagen zur Evaluierung gemäß BStLärmIV wurden auf Vollständigkeit, Schlüssigkeit und Plausibilität aus humanmedizinischer Sicht geprüft. Es konnte festgestellt werden, dass die Kriterien gesetzeskonform eingehalten werden, womit festgehalten werden kann, dass das Einreichprojekt von März 2009 inklusive der Evaluierung gem. BStLärmIV vom März 2015 der neuen BStLärmIV von 2014 weitestgehend entspricht. Nachdem im lärmtechnischen Gutachten Nr. 02 und im humanmedizinischen Gutachten Nr. 15, das auf Basis der eingereichten UVE 2009 inklusive der Evaluierung vom März 2015 erstellt wurde, bereits die strengen Vorgaben gefordert wurden, entspricht auch dieses Gutachten den Anforderungen der BStLärmIV. Falls in den Teilgutachten 02 und 15 eine im Vergleich zu den Grenzwertforderungen der BStLärmIV im Sinne des Anrainerschutzes strengere Beurteilung vorgenommen wurde, hat diese strengere Beurteilung weiterhin Gültigkeit. Auch die Aussagen der Stellungnahmen können uneingeschränkt aufrecht bleiben.

Im Fachgutachten Luft kommt der SV DI Kühnert zum Schluss, dass keine Zunahme an maßgeblichen verkehrsrelevanten Schadstoffen beobachtbar ist, die über dem Irrelevanzkriterium liegt. Somit besteht auch für den SV für Humanmedizin kein Anlass Änderungen des Teilgutachtens Nr. 15 – Humanmedizin, Mai 2012 vorzunehmen. Auch die Aussagen der Stellungnahmen bezüglich der Luftschadstoffe können uneingeschränkt aufrecht bleiben.“

IV. Der festgestellte Sachverhalt

IV.1 Zu den (Umwelt)Auswirkungen des Vorhabens

Aufgrund des Ermittlungsverfahrens steht fest, dass unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und in den technischen Unterlagen bereits enthaltenen sowie die von den beigezogenen Gutachtern als zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen berücksichtigt werden, eine Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projekts im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau vorliegt. Bei projektspezifischer Errichtung und projektspezifischem Betrieb des Bundesstraßenvorhabens wird es zu keiner wie immer gearteten Gesundheitsgefährdung kommen. Auch Belästigungen, die als erheblich zu beurteilen wären, sind nicht abzuleiten.

Die durchgeführten Ermittlungen haben weiters ergeben, dass das geplante Vorhaben vom technischen Standpunkt betrachtet geeignet ist und dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Es ergibt sich weiters, dass nach einhelligem fachlichen Dafürhalten die berücksichtigungswürdigen öffentlichen Interessen nicht nachteilig berührt werden.

Weiters steht auf Grund des Ermittlungsverfahrens fest, dass Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt werden, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten wird und Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden bzw. ordnungsgemäß entsorgt werden.

IV.2 Zum Straßenverlauf

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung, des Verfahrens zur Bestimmung des Straßenverlaufs, zur Erteilung der Rodungsbewilligung und der Genehmigung des Tunnelvorentwurfs ist das Bundesstraßenbauvorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost Dobersdorf – Heiligenkreuz (Staatsgrenze) samt Nebenanlagen.

Die Antragstellerin beabsichtigt im Anschluss an den Abschnitt West der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße in Dobersdorf (km 14,881; politische Gemeinde Rudersdorf) die Errichtung einer Schnellstraße mit einem 2-streifigen Querschnitt ohne bauliche Mitteltrennung mit einer Länge von rund 13,6 Kilometer.

Am Beginn des Abschnittes Ost soll die Trasse nördlich von Dobersdorf im Dobersdorfer Wald und weiter im Königsdorfer Wald nördlich von Königsdorf verlaufen. Nach der Querung der Landesstraße L 406 schwenkt die Trasse in Richtung Süden. Zwischen den Orten Königsdorf

und Eltendorf soll die S 7 in einer 696 m langen Unterflurtrasse geführt werden, wobei die Errichtung in offener Bauweise vorgesehen ist und dabei auch die Landesstraße B 65 unterfahren wird. Die Landesstraße B 57 soll so verlegt werden, dass die Kreuzung mit der B 65 in Form eines Kreisverkehrs auf der Unterflurtrasse zu liegen kommt. Rund 340 m nach dem Südportal der Unterflurtrasse ist eine Anschlussstelle, die ASt. Königsdorf geplant. Hier soll die Landesstraße B 57 mit einer Vollanschlussstelle an die S 7 angebunden werden.

Nach der Anschlussstelle S 7 / B 57 Königsdorf schwenkt die Trasse in Richtung Osten und soll in weiterer Folge im Talboden der Lafnitz parallel zur Flussrichtung südlich der Ortschaften Eltendorf und Poppendorf bis zur Anschlussstelle Heiligenkreuz im Bereich der Querung der Landesstraße L 116 verlaufen. Zwischen der Anschlussstelle S 7 / L 116 Heiligenkreuz und der Staatsgrenze ist in km 27,750 in beiden Fahrtrichtungen jeweils ein Schwerpunkt-parkplatz geplant.

Die Antragstellerin plant die S 7 bis zur Anschlussstelle S 7 / L 116 Heiligenkreuz jedenfalls zu errichten und für den Fall, dass die gleichzeitige Verkehrsfreigabe der Weiterführung der Straße auf ungarischem Staatsgebiet (weiterführende ungarische Schnellstraße M 8) nicht realisiert werden kann, für die weitere Verkehrsführung die bestehende LKW-Umfahrung Heiligenkreuz (Landesstraße L 362) zum Grenzübergang nach Ungarn zu adaptieren und nutzbar zu machen. In einem Verwirklichungsabschnitt 2 soll sodann die Anbindung der S 7 an die M 8 an der Staatsgrenze erfolgen.

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

IV.3 Zu den mit dem Vorhaben verbundenen Rodungen

Die wesentlichsten Einwirkungen des geplanten Vorhabens auf den Wald sind die Verwendung von Waldboden zum Zwecke der Errichtung und des Betriebes der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost (Rodungen).

Für das Vorhaben sind in Summe 24,164 ha Wald dauernd und ca. 21,135 ha Wald befristet zu roden. Es handelt sich überwiegend um forstlichen Bewuchs in Wirtschaftswäldern mit teils geringer waldökologischer Wertigkeit und mit geringer Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen.

Für weitere detaillierte Feststellungen zu den mit dem Vorhaben verbundenen Rodungen siehe unten Punkt VI.3 im Zuge der Erwägungen.

IV.4 Zum Tunnelvorentwurf

Gegenstand des Verfahrens für die Genehmigung des Tunnel-Vorentwurfs gemäß § 7 STSG ist der Tunnel UFT Königsdorf, da dieser eine Tunnellänge von größer 500 m, nämlich 696 m aufweist.

Im Einzelnen ist der Tunnel-Vorentwurf in der Mappe 3.3 und den Einlagen 08.1 Bericht 2015 der Projektwerberin „Stellungnahme zur Aktualisierung STSG-relevanter RVSen“ dargestellt. Die Ermittlungen der Tunnel-Verwaltungsbehörde stützen sich zudem auf die in der UVE dargestellten Maßnahmen.

Die Aufgabe eines Verfahrens für die Genehmigung des Tunnel-Vorentwurfs ist es die Anforderungen gemäß STSG und den Stand der Technik des Tunnel-Vorentwurfs für den Tunnel UFT Königsdorf zu überprüfen.

Die Ermittlungen wurden im Zuge des Verfahrens durchgeführt (siehe zum Verfahrensablauf Punkt I. der Begründung und zu den erhobenen Beweisen Punkt III. der Begründung).

Aufgrund des Ermittlungsverfahrens steht fest, dass der Tunnel UFT Königsdorf unter Berücksichtigung der im Tunnel-Vorentwurf und der UVE dargestellten, sowie dem Bericht 2015 der Projektwerberin „Stellungnahme zur Aktualisierung STSG-relevanter RVSen“, der Sicherheitsbeurteilung von 2012 sowie der vorliegenden Ergänzung zu dieser und der in den Sicherheitsbeurteilung samt Ergänzung bezeichneten Maßnahmen insgesamt den Stand der Technik und die Anforderungen des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes erfüllt.

IV.3 Ergänzende Feststellungen

Die Ermittlungen der Behörde stützen sich auf das Einreichprojekt 2009 idF Projektänderung 2010 inklusive ergänzende Unterlagen vom 14.08.2012 und Bericht 2015 einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung sowie auf die Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsgutachtens mit allen seinen Teilen und der Fachgutachten (siehe zu den erhobenen Beweisen Punkt III. der Begründung) und des Anhörungsverfahrens, insbesondere der Stellungnahmen und Einwendungen (siehe zur Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen nachfolgender Punkt V.) und der Erklärungen in der mündlichen Verhandlung.

Die Ermittlungen wurden im Zuge des Verfahrens durchgeführt (siehe zum Verfahrensablauf Punkt I. der Bescheidbegründung).

Für weitere detaillierte Feststellungen siehe auch im Zuge der Erwägungen unter Punkt VI.

V. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen

V.1 Allgemeines

Nachstehend wird auf die Einwendungen und Stellungnahmen, die während der öffentlichen Auflage gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und § 4 Abs. 5 BStG 1971 und in der mündlichen Verhandlung sowie während des Parteiengehörs vom 07. Oktober 2015 eingebracht wurden, eingegangen.

Jede während der öffentlichen Auflage, nämlich vom 16. Dezember 2011 bis einschließlich 10. Februar 2012, beim ho. Bundesministerium eingebrachte Stellungnahme und Einwendung wurde in den Stellungnahmenbänden 1 und 2 („Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen“) zum Umweltverträglichkeitsgutachten von den Sachverständigen – mit Ausnahme der Rechtsfragen – ausführlich und individuell sowie bezogen auf die örtlichen Gegebenheiten der jeweiligen Einwenderin / des jeweiligen Einwenders beantwortet. Das Vorbringen der Verfahrensbeteiligten in der mündlichen Verhandlung sowie die Auseinandersetzung der Sachverständigen damit, wurden in der Niederschrift über die mündliche Verhandlung festgehalten. Die Stellungnahmenbände sowie die Niederschrift über die mündliche Verhandlung wurden unter Spruchpunkt III. zu einem integrierenden Bestandteil dieses Bescheids erklärt.

V.2 Erwägungen zu den Rechtsfragen in den während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen

Im Folgenden erfolgt eine Auseinandersetzung mit den Rechtsfragen, die in den während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen aufgeworfen wurden.

Zur behaupteten Unvollständigkeit und Unrichtigkeit der Umweltverträglichkeitserklärung

Zur Behauptung, dass die UVE unvollständig sei bzw. Teile davon unrichtig seien bzw. falsche Daten enthalten würden, ist festzuhalten, dass die Vollständigkeit und Plausibilität aller zur fachlichen Beurteilung benötigter Einreichunterlagen vor deren öffentlicher Auflage durch die Sachverständigen geprüft wurde. Die aufgrund des Verbesserungsauftrages (siehe Punkt I.2. der Begründung dieses Bescheides) von der Behörde vorgeschriebenen Ergänzungen wurden von der Projektwerberin in das Einreichprojekt eingearbeitet bzw. durch Unterlagen ergänzt. Nach Erfüllung der geforderten Korrekturen wurde von den Sachverständigen die Vollständigkeit und Plausibilität der Einreichunterlagen bestätigt. Allfällig erforderliche weitere Ergänzungen bzw. Verbesserungen von beurteilungsrelevanten Darstellungen wurden durch die Teilgutachten richtig gestellt.

Dem Vorwurf, dass Angaben zur Bestanddauer des Vorhabens und Maßnahmen zur Nachsorge bzw. eine Erklärung im Sinne des § 6 Abs. 2 UVP-G 2000 fehlten, ist entgegenzuhalten, dass der Betrieb einer Schnellstraße auf unbestimmte Zeit erfolgt. Die gegenständliche Schnellstraße ist im Verzeichnis 2 des BStG 1971 enthalten, deren Errichtung somit gesetzlich vorgesehen. Damit erübrigten sich Angaben zur Bestanddauer. 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 Ost für die ASFINAG somit auf Grund der gesetzlichen Vorgaben nicht absehbar war und ist, konnte die Projektwerberin auch keine Angaben darüber in der UVE 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.

Zur Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Bundesstraßenvorhabens / alternativer Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel

In zahlreichen Stellungnahmen wurde vorgebracht, dass die Wirtschaftlichkeit bzw. wirtschaftliche Sinnhaftigkeit des gegenständlichen Vorhabens nicht vorliege und kein Bedarf an der Realisierung des Projektes bestünde. Die Verkehrsfrequenz sei seit dem Jahre 2008 abnehmend, weshalb der Bau einer weiteren Bundesstraße für den Durchzugsverkehr nicht gerechtfertigt sei.

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 (TEN-Netzes) und somit eine höchstrangige Straßenverbindung für den Durchgangsverkehr u.a. aus den beiden Zentralräumen Graz und Budapest.

Gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 hat die Festlegung des Straßenverlaufes im Rahmen der Verzeichnisse zu erfolgen. Dabei ist u.a. 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 III.2 der Begründung des gegenständlichen Bescheides verwiesen.

Das Vorbringen, wonach die derzeitige Verkehrsfrequenz den Bau einer weiteren – neben der bestehenden B 65 - zweispurigen Bundesstraße für den Durchzugsverkehr nicht rechtfertige und den Erfordernissen des Verkehrs und der Entlastung der Menschen in den Ortsdurchfahrten in anderer Weise (z.B. kleinräumige Umfahrungen, Fahrbahnverbreiterungen, Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkungen, Ausbau des öffentlichen Verkehrs und anderer Verkehrsträger) entsprochen werden könne, hat der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr ausgeführt, dass kleinräumige Umfahrungen und Fahrbahnverbreiterungen im Hinblick auf ihre Ausbau- und Entwurfsparameter (keine Kreuzungsfreiheit, beiderseitige Zufahrten, Sichtbehinderungen usw.) keine Alternative zu einer Schnellstraße darstellen. Maßnahmen auf Basis der durch § 43 StVO eingeräumten Möglichkeiten (z.B. Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkungen) liegen im Zuständigkeitsbereich der jeweils zuständigen Verkehrsbehörde. Die Maßnahmen nach § 43 StVO sind üblicherweise dann durchsetzbar, wenn gleichwertige oder bessere Alternativrouten angeboten werden können.

Der öffentliche Verkehr (Bahn, Bus) wurde im Projekt für den Personen- und Güterverkehr insoweit berücksichtigt, als dieser Einfluss auf die Verkehrsbelastung des Vorhabens hat. Das Verlagerungspotential von der Straße auf die Schiene zeigte sich jedoch als 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.

Die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs ist zwar durch den jeweiligen Straßenbaulastträger zu gewährleisten, allerdings auch unter dem Gesichtspunkt der wirtschaftlichen Machbarkeit des Straßenprojektes. Die S 7 wurde durch die Aufnahme in das Verzeichnis 2 des Bundesstraßengesetzes 1971 dem Zuständigkeitsbereich der ASFINAG überantwortet. Die betroffenen Länder Steiermark und Burgenland haben für zukünftige Ausbaumaßnahmen das Projekt der S 7 in ihre Kosten-Nutzen-Untersuchungen einbezogen. Die S 7 wurde in die Landesverkehrskonzepte aufgenommen. Bereits im Vorfeld zu diesem Projekt wurden in der Steiermark und im Burgenland mehrere kleinräumige Umfahrungen geprüft.

Zu der bei der Zählstelle Nr. 155 in Fürstenfeld beobachteten „abnehmenden Verkehrsfrequenz“ wird seitens des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit ergänzend festgehalten, dass in den Jahren 2008 und 2009 Verkehrsverlagerungen auf den durchgehend fertiggestellten Korridor V stattfanden, welche im Projekt berücksichtigt wurden. Im Jahr 2011 haben baustellenbedingte Umleitungen (Totalsperre der L 207) die erhobene Verkehrsstärke beeinflusst.

Zur Nutzen-Kostenanalyse führt der Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit näher aus, dass die vorliegende Trasse der S 7 nach einer Variantenentwicklung und Vorauswahl sowie nach einer Nutzen-Kosten-Untersuchung als wirtschaftliche Lösung geplant und für den Prognoseverkehr bemessen wurde. Die Verkehrsprognose wurde auf mindestens 15 Jahre im Voraus für 2025 bearbeitet. Die Zunahmefaktoren der Verkehrsstärken sind im Vergleich zu anderen repräsentativen Prognosen plausibel. Kurzzeitige Einbrüche (Wirtschaft, Verkehr usw.) können erst nach abgesicherter Beobachtung dieses Trends eine Veränderung der langfristigen Prognose bewirken.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass eine Prüfung, ob auch andere Wege zur Erreichung des angestrebten Zieles, wie etwa der alternative Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel, 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).

Zur rechtlich nicht zulässigen Einbeziehung des Schutzgutes „Wirtschaft“ bzw. „Wirtschaftsraum“ in der UVE

Die Aufgabe einer Umweltverträglichkeitsprüfung 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.

Ein Schutzgut „Wirtschaft“ bzw. „Wirtschaftsraum“ ist somit nicht direkt Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung, die Frage der Wirtschaftlichkeit ist wohl aber Gegenstand des Verfahrens nach dem BStG, wie bereits unter Punkt III.2 der Begründung dieses Bescheides ausgeführt.

Zum Vorbringen, im Rahmen eines UVP-Verfahrens seien sämtliche Hinweise auf sozio-ökonomische Auswirkungen des Projektes unzulässig und daher rechtlich verfehlt und die Behandlung des Schutzgutes bzw. Fachbereiches „Wirtschaftsraum“ in der UVE verletze den rechtlich festgelegten Umfang des UVP-Verfahrens, ist zunächst festzuhalten, dass die Aussagen der Projektwerberin in der UVE im Zuge des Verfahrens einer umfassenden fachlichen und rechtlichen Prüfung durch die Behörde und der von ihr bestellten Sachverständigen unterzogen werden. Schon allein dadurch ist sichergestellt, dass allfällige unzutreffende bzw. unzulässige Darstellungen der Projektwerberin in der UVE keine direkten Auswirkungen auf die behördliche Entscheidung entfalten. Gemäß § 24c Abs. 3 Z 1 UVP-G 2000 hat das im Auftrag der Behörde erstellte Umweltverträglichkeitsgutachten *„die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens gemäß § 1 Abs. 1 vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung und andere relevante vom Projektwerber/von der Projektwerberin vorgelegte Unterlagen nach dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f aus fachlicher Sicht zu bewerten und allenfalls zu ergänzen“*. Es ist somit sichergestellt, dass Aussagen der Projektwerberin in der UVE nicht direkt in die behördliche Beurteilung übernommen werden.

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 u.a. 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 Ost 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 Ost als umweltverträglich gehabt.

Zur Teilung des Vorhabens S 7 in zwei Abschnitte

In einigen Stellungnahmen wird die Teilung des Projektes der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße in zwei Teilabschnitte kritisiert, denen folgendes entgegenzuhalten ist:

Zunächst ist generell im Zusammenhang mit der Realisierung von Bundesstraßenbauvorhaben in Abschnitten festzuhalten, dass gemäß § 4 Abs. 1 letzter Satz BStG 1971 die Verwirkli-

chung eines Straßenbauvorhabens über Antrag in Abschnitten genehmigt werden kann, wenn dies zweckmäßig erscheint. Sowohl nach dem BStG 1971 als auch nach der UVP-Richtlinie 2011/92/EU und dem UVP-G 2000 ist eine Genehmigung von Straßenbauvorhaben in Teilabschnitten unter bestimmten Voraussetzungen zulässig.

Bei den Sachlichkeitsüberlegungen ist gemäß der Entscheidung des VfGH vom 20.3.2002, Zl. 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. Der VfGH hat die Frage der Zulässigkeit einer Genehmigung in Teilabschnitten nach dem UVP-G 2000 grundsätzlich bejaht und diesbezüglich zur vergleichbaren Bestimmung des § 23b Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 betreffend Hochleistungsstrecken ausgesprochen, dass die Genehmigung einer Hochleistungsstrecke in Teilabschnitten nur bei entsprechender sachlicher Rechtfertigung zulässig ist und nur dann, wenn diese nicht zum Zweck der Umgehung der UVP erfolgt (VfSlg. 16.242/2001). Bildet der den Gegenstand des vorliegenden Verfahrens bildende Trassenbescheid eine nicht nur räumlich, sondern auch zeitlich sukzessive (Anschluss)- Trassenplanung, die unter voller Berücksichtigung der Vorkehrungen des UVP-G stattfindet, so ist eine Stückelung laut VfGH nicht vorwerfbar.

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 in Etappen gebaut wird (vgl. EuGH, Schlussanträge des Generalanwaltes 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 ebenfalls nicht ausgeschlossen. Eingeschränkt wird diese Aussage vom EuGH wie z.B. in seinem Urteil vom 16.9.2004, 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. dazu *Eberhartinger-Tafill/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).

Vor diesem Hintergrund ist die Teilung nicht rechtswidrig, zumal sowohl für den Abschnitt Ost als auch für den Abschnitt West der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße ein UVP-Verfahren durchgeführt wird.

Von der Projektwerberin wurde im ggst. Verfahren der Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung des Vorhabens S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost,

Dobersdorf - Heiligenkreuz (Staatsgrenze) gestellt. Die S 7 Fürstenfelder Schnellstraße verläuft von der A 2 bei Riegersdorf bis zur Staatsgrenze bei Heiligenkreuz. Sie ist in die Abschnitte West und Ost gegliedert. Die gegenständliche Umweltverträglichkeitsprüfung bezieht sich auf den Abschnitt Ost, der im Gemeindegebiet von Rudersdorf beginnt und zur Staatsgrenze im Gemeindegebiet von Heiligenkreuz führt. Die Länge dieses Abschnitts beträgt ca. 13,6 km.

Von der UVP-Behörde wurden die Umweltauswirkungen sowohl der Teilverkehrsfreigabe als auch der Gesamtverkehrsfreigabe geprüft und beurteilt. Sowohl für den Abschnitt Ost als auch für den Abschnitt West der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße wird ein UVP-Verfahren durchgeführt.

Das gegenständlich durchgeführte UVP-Verfahren zeigt, dass die einzelnen Abschnitte für sich betrachtet verkehrswirksam sind und baulich wie betrieblich für sich alleine bestehen können. Dieser Umstand zeigt, dass die Vorgehensweise von zwei Ausbaustufen nicht gewählt wurde, um die UVP-Pflicht sowie einzelne Materengesetze zu umgehen, sodass von einer rechtswidrigen Stückelung des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens bzw. einer Umgehung der UVP-Pflicht keinesfalls gesprochen werden kann.

Zum Vorwurf, ein Klima- und Energiekonzept würde fehlen

In fachlicher Hinsicht wird auf die Ausführungen des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima hingewiesen, der sich in seinem Teilgutachten auch mit den Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima befasst.

Rechtlich ist dazu anzumerken, dass die Bestimmungen des § 6 Abs. 1 Z. 1 lit. e UVP-G 2000, wonach die Umweltverträglichkeitserklärung ein Klima- und Energiekonzept zu enthalten hat, mit der UVP-G-Novelle 2009 (BGBl. I Nr. 87/2009) neu eingeführt wurde. Gemäß den Übergangsbestimmungen (§ 46 Abs. 20 Z 1 UVP-G 2000) ist diese Bestimmung jedoch nicht auf Vorhaben anzuwenden, für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Novelle ein Genehmigungsverfahren anhängig ist.

Die UVP-G-Novelle 2009 trat am 18. August 2009 in Kraft. Der Antrag wurde von der Projektwerberin mit Schreiben vom 29. Mai 2009 eingebracht. Das Genehmigungsverfahren wurde somit vor Inkrafttreten der UVP-G-Novelle 2009 anhängig, weshalb kein Klima- und Energiekonzept im Sinne des § 6 Abs. 1 Z 1 lit. e UVP-G 2000 vorzulegen war.

Zum behaupteten Widerspruch zu den Klimaschutzzielen und zu den Kyoto-Verpflichtungen

Der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima führt dazu aus, dass durch den Ausbau der S 7 (West und Ost) im Prognosejahr 2025 gegenüber der Nullvariante aufgrund der größeren Fahrleistungen und der höheren Fahrtgeschwindigkeiten höhere Jahresemissionen im Ausmaß von rd. 27.560 t Kohlendioxid-Äquivalente zu erwarten sind. Zieht man die gesamtösterreichischen Emissionen als Vergleichsbasis heran, die laut Klimaschutzbericht 2011 (UBA,

2011) rd. 80 Millionen Tonnen jährlich betragen, liegt die Emissionszunahme durch den Ausbau der S 7 bei 0,03 % 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.

Die durch Treibhausgase verursachte Klimaveränderung wird über den Gehalt klimawirksamer Gase in der gesamten Erdatmosphäre wirksam. Da der Anteil lokaler CO₂-Emissionen an der globalen Emission klimarelevanter Gase verschwindend gering ist, können konkrete Auswirkungen lokaler Emissionen eines Straßenbauvorhabens auf die lokalen oder globalen Klimaverhältnisse ausgeschlossen werden.

Zur behaupteten Beeinträchtigung der Lebensräume von Tieren und Pflanzen sowie des Natura 2000-Gebiets „Lafnitztal“

Da die Lebensräume von Tieren und Pflanzen sowie das Natura 2000 Gebiet „Lafnitztal“ durch Schadstoffeinträge in Luft und Böden sowie durch Lärm und Trennungswirkung erheblich beeinträchtigt würden, sei die Umweltverträglichkeit des Projektes ist nicht gegeben.

Der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima führt dazu in seinem Gutachten aus, dass die vorhabensbedingte Schadstoffbelastung in Lebensräumen von Tieren und Pflanzen für eine Reihe von Immissionspunkten berechnet (Nr. 16 - 20, 41 - 49, 50, 52) wurde, wobei die Belastung des Natura-2000 Gebietes für 2 Punkte (Nr. 50 und 52) modelliert wurde. Die Ergebnisse zeigen, dass die anzuwendenden Grenz- und Richtwerte an allen Immissionspunkten eingehalten werden.

Eine erhebliche Beeinträchtigung von Lebensräumen oder des Natura-2000-Gebiets durch vorhabenbedingte Schadstoffeinträge ist aus lufttechnischer Sicht daher auszuschließen.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und Lebensräume stellt fest, dass Hinweise auf eine erhebliche Beeinträchtigung von Tieren und Pflanzen sowie des Natura 2000-Gebiets Lafnitztal – auch nach den Analysen und Bewertungen zu den entsprechenden Fachbereichen – bezüglich Schadstoffeinträgen in Luft und Boden nicht vorliegen. Beeinträchtigungen durch Lärm und Trennungswirkungen werden durch die im Projekt vorgesehenen und ergänzend im Sachverständigengutachten als notwendig eingestuft Maßnahmen insgesamt auf ein mittleres und vertretbares Maß gesenkt. Speziell für das Natura 2000-Gebiet Lafnitztal erreichen sie aufgrund der zu treffenden Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen nur ein geringes Ausmaß und liegen quantitativ wie qualitativ betrachtet unterhalb einer potenziellen Erheblichkeitsschwelle. Zu den Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zählen insbesondere Kollisions-, Spritz- und Lärmschutz sowie Querungshilfen für Tierarten unter und über die geplante Trasse.

Der Sachverständigen für Lärm verweist auf die im Rahmen des Teilgutachtens „Lärm“ geprüften Rasterlärnkarten, welche die wesentliche Grundlage der schutzgutbezogenen Bewertung der Auswirkungen durch Lärm bilden und nach fachlicher Prüfung für schlüssig, vollständ-

dig, plausibel und nachvollziehbar bewertet wurden. Die Auswirkungen des Vorhabens durch Lärm auf weitere Schutzgüter werden durch die hierfür zuständigen Fachgebiete beurteilt.

Zum Thema Naturschutzrecht

Wenn in Stellungnahmen und Einwendungen eine Beeinträchtigung des Natur- und Landschaftsbildes geltend gemacht wird, ist festzuhalten, dass UVP-relevante Themen des Natur- und Landschaftsschutzes im gegenständlichen Verfahren behandelt wurden. Darüber hinausgehende fachliche und rechtliche Beurteilungen nach dem Burgenländischen Naturschutz- und Landschaftspflegegesetz und den dort relevanten einschlägigen EU-Richtlinien sind aufgrund der im gegenständlichen Verfahren anwendbaren Rechtslage (§ 24 UVP-G 2000 in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012) von der zuständigen Naturschutzbehörde vorzunehmen (§ 24 Abs. 4 UVP-G 2000 in der hier relevanten Fassung: *„Die Zuständigkeit für die nach den Verwaltungsvorschriften von den Ländern zu vollziehenden Genehmigungsbestimmungen bleibt unberührt.“*).

Zur behaupteten Entwertung von Liegenschaften

In zahlreichen Stellungnahmen wurde kritisiert, dass die mit dem Vorhaben S 7 verbundene flächenhafte 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 bzw. Mehrkosten 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. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 24. Juni 2009, Zl. 2007/05/0171).

Zur Geltendmachung allfälliger Entschädigungsansprüche wird auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

An diesen Feststellungen ändert auch die 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.

Zum Thema 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.

Zum Thema Wasserrecht

Wenn in den Stellungnahmen und Einwendungen die Beeinträchtigung von Oberflächen- und Grundwasserhaushalten bzw. die Gefährdung von Trink- und Nutzwasserbrunnen geltend gemacht wird sowie diverse Maßnahmen des Hochwasserschutzes gefordert werden, ist festzuhalten, dass UVP-relevante Themen der Wasserwirtschaft im gegenständlichen Verfahren behandelt wurden und, dass aufgrund der im gegenständlichen Verfahren anwendbaren Rechtslage (§ 24 UVP-G 2000 in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012) vom zuständigen Landeshauptmann im Rahmen der nachfolgenden zweiten Teilkonzentration ein Wasserrechtsverfahren durchgeführt und insbesondere auch der Bereich der bestehenden Wasserrechte behandelt werden wird.

Zur behaupteten unzureichenden Information der Bevölkerung und mangelhaften Auflage der Projektsunterlagen

Es wurde in manchen Stellungnahmen vorgebracht, dass die Informationspolitik und die Aufklärung der Bevölkerung über ihre Möglichkeiten im Verfahren unzureichend gewesen sei.

Die Kundmachung des Genehmigungsantrags und der damit verbundenen Auflage der Antragsunterlagen erfolgte ebenso wie die Kundmachung der mündlichen Verhandlung und der damit verbundenen Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie der weiteren Unterlagen unter Anwendung der Bestimmungen des Großverfahrens nach §§ 44a ff AVG sowie § 9 UVP-G 2000 mittels Edikt.

Gleichzeitig erfolgte die Veröffentlichung auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie sowie die Verlautbarung im redaktionellen Teil zweier im Bundesland weitverbreiteter Tageszeitungen und im Amtsblatt zur Wiener Zeitung sowie der Anschlag der Kundmachung an den Amtstafeln der jeweiligen Standortgemeinden. Diesbezüglich wird, um Wiederholungen zu vermeiden, auf die entsprechenden Ausführungen in der Begründung des gegenständlichen Bescheides verwiesen.

Der Genehmigungsantrag samt Antragsunterlagen ist gemäß § 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 bei der UVP-Behörde und den Standortgemeinden mindestens sechs Wochen lang zur öffentlichen Einsicht aufzulegen.

Die Auflage der Antragsunterlagen zur öffentlichen Einsicht erfolgte in einem Zeitraum von acht Wochen (vom 16.12.2011 bis 10.02.2012) und somit in einem – im Vergleich zur gesetzlichen Mindestfrist von sechs Wochen - um zwei Wochen längeren Zeitraum, in den Standortgemeinden und im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde. Innerhalb der genannten Auflage- und zugleich Einwendungsfrist gemäß § 44a Abs. 2 Z 2 in Verbindung mit § 44b AVG konnte jedermann zum Vorhaben und zur UVE eine schriftliche Stellungnahme abgeben und konnten Parteien, darunter insbesondere Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 19 Abs. 1 UVP-G 2000, schriftlich Einwendungen erheben.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit am Entscheidungsverfahren erfolgte somit entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen. Die Parteien konnten sich ein umfassendes Bild vom Verfahrensgegenstand verschaffen und hatten ferner die Möglichkeit und ausreichend Zeit zur Erhebung von Einwendungen.

Zusätzlich fand während des Zeitraums der öffentlichen Auflage, und zwar am 20.01.2012, im Kultursaal Rudersdorf eine Informationsveranstaltung der Projektwerberin statt. Da die Projektwerberin dazu gesetzlich nicht verpflichtet war, konnte auch niemand in seinen Rechten verletzt werden, wenn diese Veranstaltung zeitgleich mit der öffentlichen Auflage erfolgt ist.

Im Übrigen hat die Projektwerberin vor Einreichung des Projekts zahlreiche Projektinformationsveranstaltungen abgehalten (siehe UVE, Seite 7 und 8) und somit die Öffentlichkeit laufend über den Fortschritt des Projektes in Kenntnis gesetzt.

Zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (nur) für das eingereichte Projekt

Soweit in den Stellungnahmen vorgebracht wird, dass andere Varianten zu prüfen gewesen wären, ist folgendes festzuhalten:

Aufgabe einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 ist es, die Auswirkungen eines (bestimmten) Vorhabens auf die in § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 genannten Schutzgüter festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten. In Österreich hat die Verknüpfung der UVP mit einer Genehmigung eines Projektes zur Folge, dass der Verfahrensgegenstand jedenfalls das vom Projektwerber/von der Projektwerberin zur Genehmigung eingereichte Vorhaben ist (vgl. dazu *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G (2011) § 1 Rz 21). Der Umweltsenat führt in diesem Zusammenhang aus, dass sich die Ermittlungen auf das konkrete zur Genehmigung beantragte Vorhaben und seinen Standort zu beziehen haben (US 09.10.2002, 6A/2002/5-12 *Anthering*).

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung war daher in Entsprechung der einschlägigen rechtlichen Rahmenbedingungen ausschließlich das von der Projektwerberin eingereichte Projekt bzw. die von der Projektwerberin gewählte Variante der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße.

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 2015 des BMLFUW, S. 17f, und die Bescheide des Umweltsenates vom 8.3.2007, ZI. US 9A/2005/10-115 „Stmk-Bgld 380kv-Leitung II“, und vom 12.11.2007, ZI. 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). Demnach gibt es auch keine Verpflichtung der Projektwerberin, jene Trasse auszuwählen, die am wenigsten stark in Eigentumsrechte eingreift.

Dem eingereichten Projekt ist eine umfangreiche Variantenuntersuchung vorausgegangen, die in Einlage 1.3.1 der UVE zusammengefasst ist. Insbesondere wurden in den 1990er Jahren auch kleinräumige Projekte (Ortsumfahrungsstraßen) untersucht und geplant. In einem Rückblick auf diese Planungen kann festgehalten werden, dass über weite Teile die jetzige Trassenführung zur S 7 ähnlich mit jenen der Umfahrungsstraßen ist.

Wie dem Umweltverträglichkeitsgutachten (S. 142 ff) entnommen werden kann, hat die Projektwerberin den Themenbereich „Alternative und Trassenvarianten, Nullvariante“ in ausreichender Bearbeitungstiefe behandelt. Die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen wurden ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet.

Im Zuge der Projektentwicklung wurden somit verschiedene Alternativen und Varianten untersucht und bewertet und schlussendlich wurde jene Trassenvariante ausgewählt, die die Zielsetzungen des Projektes am besten umsetzt. Die Projektgeschichte, die geprüften Varianten und die Auswahlkriterien wurden von der Projektwerberin plausibel und nachvollziehbar dargelegt. Die Projektwerberin ist daher ihrer Verpflichtung zur Prüfung von Trassenvarianten ausreichend nachgekommen.

Zur Frage der Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen gemäß StVO

In einigen Stellungnahmen wird gefordert, dass die Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sichergestellt werde.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass den Beurteilungen im UVP-Verfahren rechtskonformes Verhalten der Verkehrsteilnehmer zugrunde zu legen bzw. davon auszugehen ist, dass Verkehrsteilnehmer, die das öffentliche Straßennetz nützen, regelkonform handeln und die Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Fahrverbote beachten (vgl. dazu *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G (2011) § 17, Rz 32).

Die Durchführung von Kontrollen der diesbezüglichen Beschränkungen und Verbote obliegt nicht der UVP-Behörde.

Zur funktionellen Bedeutung des Straßenzuges/fehlende Anbindung an die M 8 in Ungarn/Verfassungswidrigkeit

Es wird vorgebracht, dass die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges als gering zu bewerten sei, da der lediglich zweispurig geplante Ausbau der S 7 Abschnitt Ost mit zwei Drittel Regionalverkehr und die mit Sicherheit fehlende Anbindung an die M 8 in Ungarn auf eine rein lokale Bedeutung hinweisen würden. Die Südoststeiermark und das südliche Burgenland würden durch die B 319 bzw. B 65, die Oberwarther und die Raabtaler Bundesstraße sowie durch die A 2 mehr als ausreichend erschlossen. Da der Korridor V (Verbindung von Ungarn über Slowenien nach Italien) praktisch durchgehend befahrbar sei, weise die geplante Fürstenfelder Schnellstraße S 7 überhaupt keine - über lokale und regionale Verkehrsbedürfnisse hinausgehende - funktionelle Bedeutung mehr auf. Die S 7 sei daher kein Bestandteil des TEN-Netzes. In Hinblick auf die Bestimmung des Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG würde es daher der Aufnahme der Fürstenfelder Schnellstraße S 7 in den Anhang 2 des Bundesstraßengesetzes der verfassungsrechtlichen Grundlage mangeln.

Zur funktionellen Bedeutung der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, führt der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit aus, dass diese im Einreichprojekt nachvollziehbar und plausibel mittels Vergleich der maßgebenden Betriebsgeschwindigkeit mit der vorhandenen Betriebsgeschwindigkeit überprüft wurde.

Es ergab sich eine Einstufung in die Kategorie II, was der funktionellen Bedeutung dieses Beurteilungsabschnitts entspricht. Die durchgehende Befahrbarkeit des Korridor V und mögliche Verlagerungseffekte zwischen den Grenzübergängen Österreich/Ungarn sind in der Verkehrsprognose 2025 berücksichtigt.

Gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG ist u.a. die Gesetzgebung und die Vollziehung Bundessache in Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge sowie für die Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen.

Bei der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße handelt es sich um eine im Verzeichnis 2 des BStG 1971 angeführte Bundesstraße. Eine Verfassungswidrigkeit liegt somit nicht vor.

Zum Vorwurf der erhöhten Kriminalität als Folge der S 7

Es wird vorgebracht, dass sich die Kriminalität in der Region durch die Autobahnnähe erhöhen werde.

Aus Sicht des Sachverständigen für Raumplanung, Sachgüter, Erholung, Ortsbild hat das Vorhaben Auswirkungen auf die Funktionszusammenhänge des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes, die jedoch nicht a priori als negativ oder positiv beurteilt werden können. Eine hochrangige Straßenverbindung ist jedenfalls geeignet, einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung einer Region zu leisten.

Die Prüfung einer vermuteten oder befürchteten Veränderung der Kriminalität im Zusammenhang mit dem Einreichprojekt im Zuge einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist auf Grund der bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen nicht Gegenstand des Verfahrens.

Zur Kritik an der Teilkonzentration

Das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben ist ein Vorhaben gemäß § 23a Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 und daher einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 - in der hier anzuwendenden Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 - sieht vor, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und – im Gegensatz zum vollkonzentrierten Verfahren des 2. Abschnittes des UVP-G 2000 - ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat.

Dies bedeutet, dass alle bundesrechtlichen Genehmigungsbestimmungen, die ansonsten (wenn keine UVP-Pflicht bestünde) in erster Instanz vom BMVIT oder von einem anderen Bundesminister zu vollziehen sind, im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren des BMVIT erfasst sind (vgl. auch *Petek*, RdU 2009, 151). Diesem Verfahren ist die UVP ieS vorgeschaltet; somit wird auch die UVP vom BMVIT durchgeführt. Der BMVIT erlässt dementsprechend einen UVP-Genehmigungsbescheid, der nicht sämtliche Gegenstände der UVP betrifft, sondern eben nur jene, die in seine oder (wenn keine UVP-Pflicht bestünde) in die erstinstanzliche Entscheidungskompetenz eines anderen Bundesministers fallen.

Die übrigen bundesrechtlichen Genehmigungsbestimmungen, die ansonsten (wenn keine UVP-Pflicht bestünde) in erster Instanz auf Ebene des Landeshauptmannes oder einer Bezirksverwaltungsbehörde abzuhandeln wären, werden in einem teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren beim Landeshauptmann konzentriert (§ 24 Abs. 3 UVP-G idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012). Die Zuständigkeit für die landesrechtlichen Genehmigungsbestimmungen, d.h. für die nach den Verwaltungsvorschriften von den Ländern zu vollziehenden Genehmigungsbestimmungen, bleibt unberührt. Für die Vollziehung dieser Materien ist nach den Landesvorschriften entweder die Landesregierung oder die örtlich zuständige Bezirksverwaltungsbehörde zuständig. Das UVP-G normierte bis zur Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 diesbezüglich keine Teilkonzentration.

Somit ist für den 3. Abschnitt des UVP-G in der gegenständlich anzuwendenden Fassung normiert, dass über ein Vorhaben zwei teilkonzentrierte Verfahren stattfinden: ein teilkonzentriertes UVP-Verfahren beim BMVIT, und ein weiteres teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren beim Landeshauptmann, der insofern im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung tätig ist (*Schmelz/Schwarzer* UVP-G, § 24 RZ 9).

Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens sind somit im ggst. Verfahren neben der Umweltverträglichkeitsprüfung selbst

- 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 in Verbindung mit § 24f UVP-G 2000.

Die (ausschließlich) vom BMVIT durchzuführende UVP im engeren Sinn reicht über jene Themen, die in seine Entscheidungskompetenz fallen, hinaus und umfasst auch Themen, die in die Entscheidungskompetenz des Landeshauptmannes oder der im Landesvollzug tätigen Behörden fallen. (*Schmelz/Schwarzer UVP-G, § 24 RZ 10*).

Es erfolgt also im Rahmen der UVP selbst eine umfassende Einbeziehung dieser Belange und werden die dafür von den Sachverständigen vorgesehenen Maßnahmen mit den mitwirkenden Behörden abgestimmt (Koordinierungskompetenz und -verpflichtung des BMVIT nach § 24f Abs. 7 UVP-G 2000; siehe dazu auch Punkt I.4 der Begründung dieses Bescheides); die Genehmigung selbst und die damit verbundene Maßnahmenvorschreibung hat aber durch die jeweils materienrechtlich zuständigen Behörden (Landeshauptmann, Landesregierung, Bezirksverwaltungsbehörde) zu erfolgen.

Die mitwirkenden Behörden haben jedenfalls die Ergebnisse der UVP in ihrem Verfahren bzw. im Bescheid zu berücksichtigen.

Im Verweis der ho. Behörde darauf, dass bestimmte Fachbereiche, wie etwa Naturschutz oder Wasserrecht, in einem anderen Verfahren abzuhandeln sind, liegt keineswegs - wie dies eingewendet wird - die Absicht, Bürger und Bürgerinnen „im Kreis zu schicken“ bzw. „heikle Themen durchzubringen“, sondern begründet sich in der oben genannten gesetzlichen Verpflichtung der ho. Behörde, an die sie gebunden ist.

V.3 Erwägungen zu den Rechtsfragen in der mündlichen Verhandlung

Alle im Rahmen der mündlichen Verhandlung erstatteten Vorbringen wurden von den Sachverständigen soweit behandelt, als eine Beantwortung insbesondere im Hinblick auf die bereits im Zuge der Auseinandersetzung mit den während der öffentlichen Auflage der Projektunterlagen eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen erforderlich war. Die entsprechenden Vorbringen der Parteien sowie die Auseinandersetzung der Sachverständigen damit wurden in der Niederschrift über die mündliche Verhandlung festgehalten.

Diesbezüglich wird auf die Niederschrift, die einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bilden, verwiesen. Im Zuge der mündlichen Verhandlung wurden keine zusätzlichen Rechtsfragen aufgeworfen, die nicht im Rahmen der mündlichen Verhandlung am kurzen Wege beantwortet werden konnten.

Zur Auflage des UVG und der ergänzenden Unterlagen und Wahrung des Parteiengehörs

Das Umweltverträglichkeitsgutachten ist gemäß § 24e Abs. 2 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 bei der UVP-Behörde und den Standortgemeinden mindestens vier Wochen lang zur öffentlichen Einsicht aufzulegen.

Die Behörde entschied sich, im Zuge des zu gewährenden Parteiengehörs die Großverfahrensbestimmung im Sinne der §§ 44a ff AVG anzuwenden und das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie die weiteren Unterlagen, wie bereits den verfahrenseinleitenden Antrag, nach diesen Bestimmungen kundzumachen sowie die öffentliche Auflage durchzuführen.

Dies erfolgte gleichzeitig mit der Kundmachung der mündlichen Verhandlung mittels Edikt in Erfüllung der gesetzlichen Mindestfrist in einem Zeitraum von vier Wochen (vom 14.09.2012 bis 15.10.2012). Sämtliche Unterlagen wurden zur öffentlichen Einsicht in den Standortgemeinden und im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde aufgelegt. Das Umweltverträglichkeitsgutachten, die ergänzenden Unterlagen sowie die Stellungnahmenbände wurden zusätzlich auf der Homepage des BMVIT veröffentlicht.

Die Parteien hatten während der vierwöchigen Auflagefrist sowie im Zuge der öffentlichen mündlichen Verhandlung ausreichend Gelegenheit, zu den entsprechenden Ausführungen der Sachverständigen in den Stellungnahmenbänden 1 und 2 und im Umweltverträglichkeitsgutachten Stellung zu nehmen. Eine Beeinträchtigung von Parteienrechten liegt somit nicht vor.

Den Parteien war bereits aufgrund der vorschriftsmäßigen Auflage der UVE und der Projektunterlagen das Vorhaben in seinen Wesenszügen seit gut einem Jahr bekannt. Schon in diesem Stadium des Verfahrens wurden im Zuge der Auflage der UVE und der Projektunterlagen Stellungnahmen und Gutachten eingebracht. Die Parteien waren somit schon ab diesem Zeitpunkt für das Großverfahren sensibilisiert und darüber informiert.

Sie konnten sich vom Beginn der öffentlichen Auflage bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung vier Wochen lang ein umfassendes Bild verschaffen und hatten ferner die Möglichkeit und ausreichend Zeit zur Einsichtnahme in die aufgelegten Unterlagen, zur Erhebung von Stellungnahmen und Ausarbeitung von sachlich fundierten Gutachten sowie zur Vorbereitung auf die mündliche Verhandlung.

Soweit in einer Stellungnahme zur Auflage der UVE vorgebracht wird, dass keine ausreichende Information über die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung selbst erfolgte bzw. dass diese Ergebnisse nicht zur Einsichtnahme im ggst. Verfahren vorlagen und daher einer Stellungnahme nicht zugeführt werden konnten, so ist dem entgegenzuhalten, dass die Sachverständigen mit der Erstellung des UVG erst nach der Auflage der UVE beauftragt werden.

Unabhängig davon bestand jedoch für jedermann die Möglichkeit, ab der öffentlichen Auflage des UVG sowie der Teilgutachten eine Stellungnahme schriftlich vor der Verhandlung oder mündlich während der Verhandlung abzugeben.

Es stand den Parteien somit sowohl für das Umweltverträglichkeitsgutachtens als auch für die ergänzenden Unterlagen ausreichend Vorbereitungs- und Reaktionszeit zur Verfügung, sich sachlich fundiert damit auseinanderzusetzen und um sich auf die Verhandlung vorzubereiten.

V.4 Erwägungen zu den Rechtsfragen in den während des Parteiengehörs 2015 eingelangten Stellungnahmen

Zur Stellungnahme des Bezirksfeuerwehrkommandos Jennersdorf vom 9.11.2015

Hinsichtlich der Forderung des Bezirksfeuerwehrkommandos Jennersdorf vom 9.11.2015, anstatt eines befahrbaren Flucht- und Rettungsweges zwei begehbare Flucht- und Rettungswege mit einer maximalen Entfernung von 250 m in sichere Bereiche zu planen ist wie folgt festzuhalten:

Der Punkt 2.3.8 der Anlage Sicherheitsmaßnahmen des STSG schreibt in Umsetzung der EU-Richtlinie 2004/54/EG einen maximalen Fluchtwegabstand von 500 m vor. Gemäß RVS 09.01.24 Pkt. 5.1 sind Abstände für Flucht- und Rettungswege von 250 m bis 500 m einzuhalten. Die Abstände der Flucht- und Rettungswege dürfen gegenüber dem Regelwert von 250 m bis zu 500 m vergrößert werden, wenn das Ergebnis einer Tunnel-Risikoanalyse gemäß RVS 09.03.11 zeigt, dass sich dadurch die Gefährdungsklasse nicht ändert und der Risikoerwartungswert unter dem Wert des Referenztunnels bleibt.

Gemäß der für die ASFINAG nicht verbindlich erklärten und auch für die Beurteilung des Tunnel-Vorentwurfs nicht heranzuziehenden Richtlinie A13 des Österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes ÖBFV gilt Folgendes: Sichere Bereiche müssen mindestens alle 250 m vorhanden sein. Größere Abstände - max. jedoch 500 m - sind zulässig, wenn durch eine von einer unabhängigen Stelle nach anerkannten Methoden erstellte Risikoanalyse keine wesentliche Erhöhung der Risiken für Tunnelnutzer, Betriebspersonal und Einsatzkräfte nachgewiesen wird. In der Risikoanalyse sind Selbst- und Fremdrettungsmaßnahmen zu berücksichtigen. Lediglich die Parameter der Selbst- und Fremdrettung (im Zusammenhang mit Reanimationsgrenze, Anmarschgeschwindigkeit, etc.) sind mit dem/den jeweiligen Landesfeuerwehrverband/-verbänden festzulegen.

Seitens der ASFINAG wurde mit Einlage 08.1.2.1 eine Tunnel-Risikoanalyse gemäß RVS 09.03.11 vorgelegt. Diese berücksichtigt auch die Fremdrettung durch die Einsatzdienste (Feuerwehr, Rettung, etc.). Das Ergebnis dieser Risikoanalyse zeigt, dass eine Verkürzung des Fluchtwegabstands auf maximal 250 m keine Änderung der Gefährdungsklasse bewirkt. Da der Risikoerwartungswert bei Berücksichtigung der gemäß Punkt 2.3.3 der Anlage Sicherheitsmaßnahmen des STSG für Tunnel mit einer Längsneigung über 3 % im Tunnel-Vorentwurf berücksichtigten zusätzlichen Maßnahme in Form einer punktuellen Geschwindigkeitsüberwachungsanlage (Radarboxen) sowohl 2020, als auch 2030 unter jenem eines Referenztunnels gemäß RVS 09.03.11 liegt, beurteilt die Projektwerberin die geplante Aufteilung der Rettungswege als zulässig. Dieser Sachverhalt wird durch den Sachverständigen für Tunnelsicherheit in Abschnitt 4.1 der Ergänzung der Sicherheitsbeurteilung wie folgt bestätigt: „*Gemäß der Risikoanalyse kann durch eine punktuelle Geschwindigkeitsüberwachung am Süd-*

portal der Risikowert des Referenztunnels unterschritten werden. Die Risikoanalyse wurde mittels des vereinfachten Verfahrens auf Plausibilität überprüft. Die Ergebnisse sowie die Annahmen zur Risikominderung durch die punktuelle Geschwindigkeitsüberwachung sind plausibel und weitere Sicherheitsmaßnahmen sind nicht angezeigt. ... Die baulichen Anlagen entsprechen der RVS 09.01.24 mit Stand Juni 2014 sowie der RVS 09.02.22 mit Stand Juni 2014.“

Zudem entspricht der geplante Notausgangsabstand der Vereinbarung des Österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes mit der ASFINAG, da dieser mit rd. 358 m bzw. 338 m unter dem Höchstabstand von 350 m (+/-5 % = 367,5 m) liegt.

Unabhängig der fehlenden Parteistellung des Bezirksfeuerwehrkommandos Jennersdorf gelangt die Tunnel-Verwaltungsbehörde daher zum Schluss, dass der geplante Notausgangsabstand insgesamt den Stand der Technik und die Anforderungen des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes erfüllt. Eine Änderung der Planung ist daher weder erforderlich noch wäre eine solche gerechtfertigt.

Zur Stellungnahme des Herrn Dr. Johann Raunika vom 18.11.2015

Herr Dr. Johann Raunika brachte vor, dass er festgestellt habe, dass im Gemeindeamt der Marktgemeinde Rudersdorf am Mittwoch 28. Oktober 2015, in der Zeit von ca. 10.30 Uhr bis ca. 11.15 Uhr, somit während der Amtsstunden (7.30 Uhr bis 12.30 Uhr) nicht sämtliche im Edikt genannten Urkunden und Dokumente für jedermann zur Einsicht auflagen. Es hätten die Stellungnahmen der behördlichen Sachverständigen sowie die Ergänzungen von Teilgutachten gemäß § 44f Abs. 2 AVG iVm § 24f Abs. 14 UVP-G 2000 gefehlt. Die mit dem Edikt vom 7. Oktober 2015 angeordnete öffentliche Auflage von Urkunden und Dokumenten hätte im maßgeblichen Zeitraum somit nicht stattgefunden. Das Auflageverfahren sei daher mangelhaft geblieben und wäre zur Wahrung eines rechtmäßigen Parteieingehörs neuerlich durchzuführen.

Weiters führte Herr Dr. Johann Raunika in seiner Stellungnahme aus, dass er im Übrigen den Inhalt der Stellungnahme der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7 Ost“ vom 18. November 2015 als Inhalt der gegenständlichen Stellungnahme übernehme.

Es steht für die erkennende Behörde somit fest, dass Herr Dr. Raunika – wie seinem eigenen Vorbringen als Vertreter der Bürgerinitiative zu entnehmen ist – im Rahmen des Parteieingehörs in sämtliche von der Behörde zur Einsichtnahme aufgelegten Unterlagen Einsicht nehmen konnte und dies auch getan hat.

Herr Bürgermeister Franz Eduard Tauss wurde am 26. November 2015 telefonisch mit dem Vorbringen, wonach die öffentliche Auflage im Gemeindeamt der Marktgemeinde Rudersdorf am 28.10.2015 nicht ordnungsgemäß erfolgt sei, konfrontiert. Herr Tauss gab dazu an, dass der Bericht (Stellungnahmen der behördlichen Sachverständigen sowie Ergänzung von Teilgutachten) nur woanders gelegen sei und von ihm Herrn Dr. Raunika während seiner Einsichtnahme persönlich ausgefolgt wurde.

Weitere Nachforschungen und Konfrontationen mit den gegenteiligen Aussagen wurden von der ho. Behörde nicht angestellt, da rechtlich daraus nichts zu gewinnen ist:

Das Unterbleiben einer Auflage zieht nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes allenfalls eine objektive Rechtswidrigkeit nach sich, die dadurch saniert wird, dass die betreffenden (nicht aufgelegten) Unterlagen der beschwerdeführenden Partei zur Kenntnis gebracht werden. Es ist Sache der beschwerdeführenden Partei darzulegen, dass sie durch die unterbliebene Auflage überhaupt in ihren Rechten verletzt worden sein kann (VwGH vom 31.3.2005, Zl. 2004/07/0199; VwGH vom 24.6.2009, Zl. 2007/05/0096 zu § 13 Abs. 2 UVP-G 2000; Umweltsenat vom 11.11.2011, Zl. US 1B/2011/18-14).

Da Herr Dr. Raunikar offensichtlich in sämtliche von der Behörde zur Einsichtnahme aufgelegten Unterlagen Einsicht genommen hat, vermag er mit seinem Vorbringen jedenfalls keinen relevanten Verfahrensmangel aufzuzeigen.

Zur Stellungnahme der BürgerInneninitiative „Allianz gegen die S 7 Ost“ vom 18.11.2015

Dem Vorbringen der BürgerInneninitiative „Allianz gegen die S 7 Ost“, dass der Europäische Gerichtshof mit dem Urteil vom 15. Oktober 2015, C-137/14 (Kommission/Deutschland) in Auslegung des Artikel 11 der Richtlinie 2011/92 und des Artikel 25 der Richtlinie 2010/75 klargestellt hätte, dass die im österreichischen Verfahrensrecht verankerte Präklusion den genannten unionsrechtlichen Vorgaben widersprechen würde, ist Folgendes entgegen zu halten:

Mit seinem Urteil vom 15. Oktober 2015, C-137/14, Kommission/Deutschland, hat der EuGH ausgesprochen, dass die Bundesrepublik Deutschland gegen ihre Verpflichtung aus Art. 11 Abs. 4 UVP-RL und aus Art. 25 Abs. 4 IE-RL verstoßen hat, indem sie die Klagebefugnis und den Umfang der gerichtlichen Prüfung auf Einwendungen beschränkt, die bereits innerhalb der Einwendungsfrist im Verwaltungsverfahren, das zur Annahme der Entscheidung geführt hat, eingebracht wurden. Damit folgt der EuGH der Argumentation der Europäischen Kommission, wonach das gerichtliche Verfahren als ein eigenständiger, vom Verwaltungsverfahren unabhängiger Prozess zu begreifen ist und die Gründe, auf die ein Beschwerdeführer einen gerichtlichen Rechtsbehelf stützen kann, nicht beschränkt werden dürfen. Unionsrechtswidrig ist also nicht die Präklusion im Verwaltungsverfahren selbst, sondern ihre Berücksichtigung durch die Verwaltungsgerichte.

Wie der EuGH ausdrücklich festgehalten hat, ist zwischen dem behördlichen Verfahren einerseits und dem gerichtlichen Verfahren andererseits strikt zu unterscheiden. Ausschließlich diese Unterscheidung führt im Ergebnis auch dazu, dass die Zulässigkeit eines Rechtsmittels nicht von Handlungen im verwaltungsbehördlichen Verfahren abhängig gemacht werden darf. Damit können (teil-)präkludierte Parteien in vollem Umfang Beschwerde erheben, allerdings bleiben natürliche Personen auch nach dem Urteil auf die Geltendmachung von subjektiven Rechten beschränkt.

Das Urteil des Gerichtshofs, die Schlussanträge und auch die Klage der Europäischen Kommission beziehen sich jedoch nicht auf Präklusionsbestimmungen in verwaltungsbehördlichen Verfahren. In diesem Sinn hat auch das Bundesverwaltungsgericht in seinem Erkenntnis vom 12.11.2015, GZ W193 2013859-1/17E, ausgesprochen, dass eine behördliche Entscheidung, womit Einwendungen als verspätet zurückgewiesen wurden, zu Recht ergangen war. Die gegen die Entscheidung ergangenen Beschwerden wurden jedoch als zulässig erachtet (und inhaltlich als unbegründet abgewiesen).

Das Urteil des EuGH hat somit – nicht zuletzt weil sich diese Judikatur des EuGH (noch) nicht in einer Änderung der geltenden Rechtslage in Österreich niedergeschlagen hat – keine Auswirkungen auf Präklusionsbestimmungen in verwaltungsbehördlichen Verfahren. Personen, die nicht binnen der Frist des Ediktes schriftlich Einwendungen bei der Behörde erhoben haben, verloren gemäß dem nationalen Recht nach den Bestimmungen der §§ 44a Abs. 2 Z 2 und 44b Abs. 1 AVG ihre Stellung als Partei. Weitreichende Auswirkungen hat das Urteil des EuGH allerdings auf die Beschwerdelegitimation von (teil-)präkludierten Parteien in Verfahren, die nach dem Sekundärrecht bzw. Art. 9 Abs. 2 Aarhus Konvention einem gerichtlichen Rechtsschutz zuzuführen sind. In diesen Verwaltungsverfahren können nunmehr auch (teil-)präkludierte Parteien Beschwerde gegen den abschließenden Genehmigungsbescheid in vollem Umfang erheben, ihre Beschwerde wird nicht mehr als unzulässig zurückzuweisen sein.

Die von der BürgerInneninitiative „Allianz gegen die S 7 Ost“ in ihrer Stellungnahme vertretene Rechtsansicht, dass im gegenständlichen Verfahren sowohl das Edikt des BMVIT vom 13. Dezember 2011, mit welchem der verfahrenseinleitende Antrag im Großverfahren kundgemacht wurde, als auch das Edikt vom 7. Oktober 2015 den unionsrechtlichen Vorgaben widersprechen, da jeweils Fristen für die Erstattung von Einwendungen und/oder Stellungnahmen bei sonstigem Verlust der Parteistellung und/oder Verlust des Rechts auf Parteigehör gesetzt wurden, stellt sich somit als verfehlt heraus.

Es ist keineswegs das bisher abgeführte Verfahren ab Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages als grob rechtswidrig und damit als nichtig anzusehen, sondern hat das genannte Urteil des EuGH für verwaltungsbehördliche Verfahren keine Auswirkungen: Eine (teil-)präkludierte Partei bleibt (teil-)präkludiert, sie ist – sieht man von der grundsätzlichen Möglichkeit einer Quasi-Wiedereinsetzung nach § 42 Abs. 3 AVG ab – nicht berechtigt, nachträglich Einwendungen zu erheben. Nach Abschluss des behördlichen Verfahrens und innerhalb der Rechtsmittelfrist ist auch eine (teil-)präkludierte Partei in vollem Umfang beschwerdelegitimiert.

VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen

VI.1 Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000

§ 24f Abs. 1 - 5 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993, idF BGBl. I Nr. 4/2016, 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 Verschreibungen (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 Verschreibungen, Ausgleichsmaßnahmen oder Projekt-

modifikationen 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.“*

VI.1.1 Zu § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 sind Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Unter „Emissionen von Schadstoffen“ im Sinne dieser Bestimmung sind vom Vorhaben (seinen Anlagen) ausgehende feste (z.B. Staub; soweit es sich nicht um Abfälle iS der lex specialis des § 24f Abs. 1 Z 3 handelt), 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, Schall- oder elektromagnetische Wellen, Abwärme und Geruch oder Strahlungen sind nicht als Emissionen von Schadstoffen zu verstehen, wohl aber Treibhausgase wie CO₂ (vgl. *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, Kommentar zum UVP-G, 3. Auflage, Rz 34 zu § 17).

Zu der Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 (Begrenzung der Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik) ist festzuhalten, dass das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben von mehreren Sachverständigen begutachtet wurde. Die Auswirkungen wurden nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften geprüft und beurteilt.

Laut dem Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima ist für die Bauphase ein dem Stand der Technik entsprechendes Maßnahmenpaket zur Reduktion der Feinstaubemissionen vorgesehen, mit dem die baubedingten Immissionen von PM₁₀ und PM_{2,5} erheblich reduziert werden. Für die Betriebsphase sind keine straßenseitigen Maßnahmen möglich, nachdem es sich

bei dem Vorhaben um eine Freilandstrecke handelt. Die verkehrsseitigen Emissionen sind durch entsprechende gesetzliche Bestimmungen (Abgasnormen) nach dem Stand der Technik begrenzt. Da es zu keinen vorhabenbedingten Überschreitungen gesetzlicher Grenzwerte kommt, sind weitere Emissionsbegrenzungen nicht erforderlich. Die Immissionsbelastung für die zu schützenden Güter wird unter Berücksichtigung des Standes der Technik durch die im Projekt vorgesehenen und die zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen möglichst gering gehalten.

Bezüglich der weiteren Luftschadstoffe führte der Sachverständige aus, dass es durch diese zu keinen nachteiligen Auswirkungen auf die Luftqualität und somit auch auf die zu schützenden Güter kommt.

Bei CO₂ kommt es durch das Vorhaben ebenfalls zu keiner relevanten Veränderung, da die Emissionszunahme durch den Ausbau der S 7 bei 0,03 % der österreichischen Emissionen liegt. Die durch Treibhausgase verursachte Klimaveränderung wird über den Gehalt klimawirksamer Gase in der gesamten Erdatmosphäre wirksam. Da der Anteil lokaler CO₂-Emissionen an der globalen Emission klimarelevanter Gase verschwindend gering ist, können konkrete Auswirkungen lokaler Emissionen eines Straßenbauvorhabens auf die lokalen oder globalen Klimaverhältnisse ausgeschlossen werden.

Laut dem Umweltverträglichkeitsgutachten und insbesondere aufgrund der Stellungnahmen der Sachverständigen für Oberflächengewässer, Grundwasser und Gewässerökologie wird der Stand der Technik für diese Fachbereiche eingehalten.

Hinsichtlich Oberflächenwasser während der Betriebsphase führt der Sachverständige aus, dass sämtliche Straßenwässer und Tunnelwässer (aus der Unterflurtrasse) der S 7 im gegenständlichen Abschnitt dem Stand der Technik entsprechend breitflächig verrieselt oder über Gewässerschutzanlagen geführt, gereinigt und in einen Vorfluter eingeleitet werden.

Die Straßenentwässerung entspricht dem Stand der Technik, wodurch auch eine ausreichende Begrenzung der Emissionen gewährleistet wird. Durch die Ausgestaltung von Filter- und Absetzbecken wird der Stoffeintrag in die Lafnitz soweit hintangehalten, dass die Werte gemäß „AAEV – Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung“ sowie der „Qualitätszielverordnung Chemie Oberflächengewässer“ eingehalten werden können. Festgehalten wird aber, dass das Chlorid durch Absetz- und Filterbecken nicht rückgehalten werden kann. Aus der durchgeführten Aufstockungsberechnung gemäß „Qualitätszielverordnung Chemie Oberflächengewässer“ und dem entsprechenden Erlass hierzu wird ersichtlich, dass sich der Chloridgehalt in der Lafnitz von derzeit 32,3 mg/l auf 32,9 mg/l, also um 0,6 mg/l, bei einem Grenzwert von 150 mg/l erhöht.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass auf Grund der schlüssigen und nachvollziehbaren Aussagen der Sachverständigen und der von ihnen zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen davon auszugehen ist, dass die durch das gegenständliche Vorhaben verursachten Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt werden. Die Genehmigungsveraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

VI.1.2 Zu § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 und BStLärmIV

Im Umweltverträglichkeitsgutachten wurde von den Sachverständigen bestätigt, dass unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin in den Einreichunterlagen vorgesehenen und von den Sachverständigen zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter im Sinne des Immissionsminimierungsgebots gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 möglichst gering gehalten wird.

Im Hinblick auf die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a) bis c) UVP-G 2000 ist festzuhalten:

Zu § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a) UVP-G 2000

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a) UVP-G 2000 sind jedenfalls Immissionen zu vermeiden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 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.

Maßgeblich für die Beurteilung der Vorhabenswirkungen auf den Menschen sind die Belastungen durch Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall, Luftschadstoffe und Lichtimmissionen sowohl in den Bauphasen als auch in den Betriebsphasen. Aufbauend auf den Teilgutachten der Sachverständigen, insbesondere jener für die Fachbereiche Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall, Luftschadstoffe und Klima, Oberflächen- und Grundwasser wurde von dem Sachverständigen für Humanmedizin das Vorhaben dahingehend geprüft, ob es durch eine oder mehrere in Betracht kommende Einwirkungsarten zu einer Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen kommt. Die Beurteilung und Bewertung der Immissionseinwirkungen auf Menschen im Untersuchungsraum erfolgte dabei unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin bereits im Projekt vorgesehenen und aller im gegenständlichen Umweltverträglichkeitsgutachten bzw. in der Ergänzung der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin aufgrund der BStLärmIV zusätzlich geforderten Maßnahmen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet Humanmedizin untersuchte die Auswirkungen des Vorhabens durch Lärm, Erschütterungen, Sekundärschall 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 keine Luftschadstoffimmissionen, Lärmimmissionen und Erschütterungsmissionen auftreten werden, die zu Belastungen führen, welche das Leben oder die Gesundheit der Menschen beeinträchtigen können.

Zur Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte ist darauf hinzuweisen, dass § 75 Abs. 1 GewO 1994 – dem das UVP-G 2000 diesbezüglich nachgebildet ist - ausdrücklich 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 und Punkt V. der Begründung dieses Bescheides).

Festzuhalten ist, dass im Umweltverträglichkeitsgutachten in Bezug auf Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, Oberflächen- und Grundwasser festgestellt wurde, dass es zu keiner Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte kommt. Auch in Bezug auf die Landwirtschaft wurde im Umweltverträglichkeitsgutachten festgestellt, dass die Auswirkungen durch Flächenverlust, Unterbrechung landwirtschaftlicher Wege, Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen und Verkehrsimmissionen durch entsprechende Maßnahmen minimiert sind.

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten bzw. in der Ergänzung der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin aufgrund der BStLärmIV gelangt die ho. Behörde zur Überzeugung, dass es durch das Vorhaben weder zu einer Gefährdung des Lebens und der Gesundheit noch des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte kommt. 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

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000 sind Immissionen zu vermeiden, die 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.

Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten geht hervor, dass auf Grundlage der fachlichen Ausführungen der Sachverständigen, insbesondere der für die Fachbereiche Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Boden und Landwirtschaft, Abfallwirtschaft, Wildökologie und Jagd, Forstwirtschaft, Gewässerökologie und Fischerei, Luftschadstoffe und Klima, Oberflächengewässer, Straßenwässer, Tunnelwässer sowie Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser geschlossen werden kann, dass es zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen. Insbesondere eine bleibende Schädigung des Bodens, der Luft, des Tier- und Pflanzenbestandes oder des Zustandes der Gewässer wurde von allen Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche ausgeschlossen. Die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter wird durch ein umfangreiches Maßnahmenpaket möglichst gering gehalten, wobei im gegenständlichen UVP-Verfahren der Begriff der Immissionen alle Einwirkungen des Vorhabens durch Immissionen (z.B. Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, etc.) umfasst.

Weiters konnte auf Basis der fachlichen Ausführungen der Sachverständigen geschlossen werden, dass es bei Einhaltung der geforderten Maßnahmen zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen. Die

Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche konnten eine bleibende Schädigung des Bodens, der Luft sowie des Tier- und Pflanzenbestandes ausschließen.

Der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima gab an, dass aus lufttechnischer Sicht trotz der prognostizierten geringfügigen Immissionsbeiträge bei Feinstaub PM₁₀ und PM_{2,5} unter Berücksichtigung der zusätzlich geforderten Maßnahmen keine erheblichen Belastungen durch nachhaltige Einwirkungen zu erwarten sind, die geeignet wären, die Luftqualität bleibend zu beeinträchtigen, da es sich bei den Bauphasen grundsätzlich um zeitlich begrenzte Einwirkungen handelt und die berechneten Maximalbelastungen zudem auch nicht über die gesamte Baudauer auftreten werden. Auch während der Betriebsphase sind die Auswirkungen in entlasteten Bereichen entlang der B 65 mit teils erheblichen Verbesserungen der Luftgüte als positiv und in den zusätzlich belasteten Bereichen als geringfügig einzustufen.

Der Sachverständige für Waldökologie gab an, dass in der Bauphase vor allem Staubbiederschlag als walddrelevante Auswirkung zu betrachten ist. Unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Staubminderung sind jedoch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten. Die Auswirkungen durch Luftschadstoffe sind sowohl in der Bau- als auch der Betriebsphase als geringfügig zu bewerten und sind keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Waldes und dessen Funktionen durch die Einwirkung von Immissionen zu erwarten. Auch die Auswirkungen durch mikroklimatische Veränderungen werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahme als geringfügig beurteilt. Die Beeinflussung durch qualitative oder quantitative Veränderungen des Oberflächen- oder Grundwassers werden ebenfalls als geringfügig eingestuft. Insgesamt wird die Wirksamkeit der Waldfunktionen nicht nachhaltig beeinträchtigt und sind die Auswirkungen daher als nicht relevant zu beurteilen.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen, Lebensräume führte aus, dass die vom Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen durch Immissionseinwirkungen durch Maßnahmen soweit vermindert werden, dass eine bleibende Schädigung des Pflanzen- oder Tierbestands aufgrund erheblicher Belastungen nicht zu erwarten ist.

Beeinträchtigungen des Schutzgebietssystems Natura 2000 und 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 bzw. liegen unter einer Erheblichkeitsschwelle.

Laut dem Sachverständigen für Boden und Landwirtschaft kommt es zu keiner bleibenden Schädigung des Bodens durch nachhaltige Emissionswirkungen. Insbesondere kommt es durch Stickstoffeinträge zu keinen wesentlichen negativen Auswirkungen auf landwirtschaftliche sowie an die Straße angrenzende Böden. Einträge aus dem Winterdienst in die angrenzenden Flächen sind durch Verkehrsgischt und Windverfrachtung möglich und betreffen gemäß dem Teilgutachten nur die zur Verkehrsanlage gehörenden Böden und dies nur in geringem Ausmaß.

Im Hinblick auf die Immissionsbelastung von Gewässern kommt das Umweltverträglichkeitsgutachten zu dem Schluss, dass diese entsprechend dem Stand der Technik möglichst gering gehalten wird und eine bleibende Schädigung des Gewässerzustandes durch Immissionseinwirkungen aus dem Vorhaben ausgeschlossen werden kann.

Hinsichtlich Grundwasser während der Betriebsphase führt der Sachverständige aus, dass Vorhabenswirkungen wie kleinräumige Eingriffe in den Grundwasserkörper im Bereich von Brückenfundamenten, Dammschüttungen und Einschnitten sowie ein Eingriff in das Grundwasser als Folge des Betriebs der S 7 im Schongebiet Heiligenkreuz zu erwarten sind. Aufgrund der durchgeführten Bewertung der Sensibilität sowie der Bewertung der Eingriffsstärke in den einzelnen Einwirkungsbereichen wurde unter Berücksichtigung der geplanten und der im gegenständlichen Gutachten geforderten Maßnahmen für die angeführten möglichen Einwirkungen in der Betriebsphase jeweils eine geringe Eingriffserheblichkeit konstatiert.

Besonders im Zusammenhang mit den Einwirkungen auf das Schongebiet Heiligenkreuz wurde die gegebene Situation intensiv diskutiert und abschließend bewertet. Im Falle dieses Gebiets mit hoher Sensibilität werden durch eine Vielzahl von Maßnahmen die möglichen Einwirkungen so maßgeblich reduziert, dass die Eingriffsstärke insgesamt als geringfügig bewertet werden kann und sich insgesamt auch für diesen Streckenabschnitt in der Betriebsphase eine geringe Eingriffserheblichkeit abgeleitet werden kann.

Aus den Fachgutachten geht zudem hervor, dass aus gewässerökologischer Sicht während der Bauphase unvermeidbare Beeinträchtigungen wie direkte Inanspruchnahme von Gewässerlebensraum und erhöhte Trübeinstöße flussab der Baumaßnahmen zu erwarten sind, die jedoch durch entsprechende Maßnahmen dem Stand der Technik zum Schutz der Gewässer gering gehalten werden. Die Reinigung von Straßenwässern in der Betriebsphase und die Einleitung nur in ausreichend abflussstarke Vorfluter entsprechen in Hinblick auf die Wasserqualität ebenfalls dem Stand der Technik.

Das Genehmigungskriterium des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b) UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

Zu § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c) UVP-G 2000

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c) UVP-G 2000 sind jedenfalls Immissionen zu vermeiden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 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.

Die Sachverständige für Humanmedizin gelangt zu dem eindeutigen Ergebnis, dass bei Einhaltung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen keine Luftschadstoffimmissionen, Lärmimmissionen, Erschütterungsimmissionen und Lichtimmissionen auftreten werden, die zu Belastungen führen, welche das Wohlbefinden der Menschen beeinträchtigen können. Die auftretenden Belästigungen wurden mit Hilfe eines umfassenden Maßnahmenkonzeptes soweit abgemildert, dass sie als zumutbar anzusehen sind. Eine unzumutbare Belästigung der Men-

schen schloss die Sachverständige damit aus. Es kommt zudem aus umweltmedizinischer Sicht zu keiner unzumutbaren Belästigung auf bestehende Erholungsgebiete oder Freizeitanlagen.

Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c) UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung BGBl. II Nr. 215/2014 (BStLärmIV)

Gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 ist für den Fall, dass besondere Immissionsschutzvorschriften bestehen, 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.

Am 3. September 2014 ist die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen (BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014, in Kraft getreten. Für UVP-Verfahren geltende Übergangsvorschriften gibt es dabei nur insoweit, als gemäß § 16 bei Bundesstraßenvorhaben, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung bei der Behörde zur Genehmigung eingereicht wurden, es zulässig ist, anstelle des Anpassungswertes gemäß § 11 Abs. 2 auch andere dem Stand der Technik entsprechende Anpassungswerte zu verwenden. Die BStLärmIV ist daher auf das gegenständliche Vorhaben anzuwenden.

Aufgrund dessen wurde von der Projektwerberin als Auskunftserteilung gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 im Rahmen des Berichtes 2015 eine Neuberechnung der Lärmimmissionen auf Basis der aktuellen Normen und Richtlinien und deren Beurteilung an Hand der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung, BGBl. II Nr. 215/2014, vorgelegt und wurden in Folge die Teilgutachten Lärm und Humanmedizin ergänzt. Zu berücksichtigen war dabei, dass es sich gemäß der Rechtsprechung des VfGH zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV (V 87/06, *Koralmbahn*) bei den Grenzwerten einer Immissionsschutz-VO um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. Auch der VwGH geht davon aus, dass, wenn der medizinische Gutachter im UVP-Gutachten die Einhaltung von strengeren Grenzwerten als zwingend erforderlich erachtet, die vom Mediziner festgelegten Grenzwerte maßgeblich sind (vgl. VwGH 2012/03/0045, *Pottendorfer Linie*, VwGH 2010/03/0014, *Koralmbahn*, sowie RdU-Sonderheft April 2014, Seite 26ff).

Der Sachverständige für Lärm stellte in der Ergänzung des Teilgutachtens fest, dass der maßgebende Immissionsort für die Berechnung der bau- und der betriebsbedingten Immissionen 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 wurde und damit den Vorgaben des § 4 BStLärmIV entsprechen. Für die betroffenen Objekte erfolgten die Beurteilung der Lärmauswirkungen sowie die Ermittlung der straßen- und objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen. Der Sachverständige bestätigte weiters, dass die Tabellen der Evaluierung die zur Beurteilung gemäß BStLärmIV erforderlichen Indizes enthalten, dass diese gemäß § 7 Abs. 1 ermittelt wurden und für die Beurteilung gemäß § 6 Abs. 1 – 4 BStLärmIV in Tabellen ausreichend dargestellt sind. Die Bauphasen wurden dem gemäß § 11 Abs. 1 BStLärmIV ermittelten

Index $L_{r,Bau,Tag,W}$ einer Regelmonatsbetrachtung unterzogen. Der Sachverständige für Lärm führte auch aus, warum die bei diesem Vorhaben gewählten Anpassungswerte für das konkrete Projekt zutreffend gewählt wurden.

Nach Vergleich der von ihm im Teilgutachten vorgeschlagenen Maßnahmen mit den Vorgaben der BStLärmIV kam der Sachverständige für Humanmedizin zum Ergebnis, dass bezüglich des Baulärms zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind; im Übrigen hielt er die von ihm im Teilgutachten abgegebene Gesamtbewertung und die Maßnahmen vollinhaltlich aufrecht.

Abschließend bestätigte der Sachverständige für Humanmedizin nochmals, dass unter Berücksichtigung der im Einreichprojekt angeführten Maßnahmen, der in den Teilgutachten Lärm und Humanmedizin vorgesehenen Maßnahmen sowie der nunmehr zusätzlich erforderlichen Maßnahmen das Vorhaben aus humanmedizinischer Sicht in allen Bau- und Betriebsphasen umweltverträglich ist. Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen führen weder zu Gesundheitsgefährdungen noch zu erheblichen Belästigungen. Der Beurteilungsmaßstab gemäß § 5 BStLärmIV wurde dabei herangezogen.

In Bezug auf die Zumutbarkeit in den Bauphasen hielt der Sachverständige für Lärm fest, dass von der Projektwerberin bereits in den Projektunterlagen bautechnische bzw. schalltechnische Minderungsmaßnahmen im Sinne des § 12 BStLärmIV vorgesehen sind, dass aber darüber hinausgehende Maßnahmen in seinem Teilgutachten vorgesehen wurden bzw. nunmehr eine weitere Maßnahme vorgesehen wurde.

Festzuhalten ist, dass bereits im Teilgutachten Humanmedizin Grenzwerte für den Schutz von Arbeitnehmern festgelegt wurden. Im Hinblick auf den Schutz von Personen, die sich in Einrichtungen regelmäßig vorübergehend aufhalten, wurde vom Sachverständigen für Humanmedizin festgehalten, dass bei diesen die Beurteilung des zulässigen Lärms dem von Wohnanrainern entspricht. § 6 Abs. 4 und § 10 Abs. 5 der BStLärmIV wurde damit entsprochen.

In Bezug auf die Verpflichtung gemäß § 8 Abs. 1 BStLärmIV wurde vom Sachverständigen für Lärm in seiner Ergänzung des Teilgutachtens geprüft, ob bei Lärmimmissionen, ausgehend vom Verkehr auf der S 7, der zur Einhaltung des zulässigen vorhabensbedingten Immissionswertes und der Immissionsgrenzwerte gemäß § 6 erforderliche Lärmschutz für Nachbarn, mit Ausnahme der Arbeitnehmer benachbarter Betriebe im Sinne des § 6 Abs. 4, vorrangig durch straßenseitige Maßnahmen sichergestellt wird. Die Prüfung erfolgte abschnittsweise für die Bereiche „Übergangsabschnitt S 7 – West / S 7 – Ost bis Talübergang Dobersdorf“, „Königsdorfer Wald“, „Talübergang Königsdorf - Unterflurbereich Königsdorf – B 65“, „Anschlussstelle an die B 57 bis Staatsgrenze“ bzw. für den Fall, dass die M 8 in Ungarn nicht wie vorgesehen errichtet wird, „Provisorium Heiligenkreuz“.

Der Sachverständige für Humanmedizin stellte fest, dass einzelne Bautätigkeiten trotz umfassender Maßnahmen wahrgenommen werden können, aber eine Gefährdung der Gesundheit oder eine erhebliche bzw. unzumutbare Belästigung durch den Bau der S 7 auszuschließen sind.

Der Einsatz von objektseitigen Maßnahmen in den Bau- und Betriebsphasen ist gemäß § 9 bzw. § 13 BStLärmIV zulässig. Dementsprechend wurden bereits in den Teilgutachten als Maßnahme die Objekte festgelegt und als Auflage in den Bescheid übernommen, die für objektseitigen Lärmschutz vorgesehen sind, die aber einer Detailevaluierung zu unterziehen sind. Ebenso wurden gemäß § 14 BStLärmIV die Qualitätsanforderungen an die objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen als Nebenbestimmung festgelegt.

VI.1.3 Zu § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 sind Abfälle nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, zu entsorgen. Im Fachbereich Abfallwirtschaft und Altlasten im Umweltverträglichkeitsgutachten wird dazu ausgeführt, dass im Einreichprojekt Angaben über anfallende Abfälle enthalten sind. Im Einreichprojekt findet sich auch eine detaillierte Darstellung der Gesamtmassenbilanz bezüglich Bodenauftrag und Bodenabtrag. Die anfallenden Überschussmaterialien können im Projektgebiet für Dammschüttungen und landschaftsgestalterische Maßnahmen verwendet werden.

Der Sachverständige für Abfallwirtschaft und Altlasten bestätigte, dass die Projektrealisierung bezüglich Altlasten und Altstandorte vorteilhafte Auswirkungen hat, da geschüttete Materialien mit umweltgefährdendem Potential unter Beachtung der einschlägigen Gesetze und Verordnungen gesichert bzw. geeignet umgelagert (deponiert) werden. Die entstehenden Abfälle werden, soweit dies möglich ist wiederverwertet (v.a. Bodenaushub). Nicht verwertbare Stoffe werden deponiert.

Es ist somit auch die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 erfüllt.

VI.1.4 Zu § 24f Abs. 3 und 4 UVP-G 2000

Gemäß § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten, 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 ho. Behörde geprüft wurden und danach der Projektwerberin entsprechende Verbesserungsaufträge erteilt wurden. Nach Erfüllung der Verbesserungsforderungen wurden die Projektunterlagen sowie die Umweltverträglichkeitserklärung zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Sämtliche im Rahmen des Auflageverfahrens bei der ho. Behörde eingelangten Einwendungen und Stellungnahmen wurden von den Sachverständigen in den Stellungnahmenbänden

beantwortet. Die Stellungnahmen und Einwendungen sind bei der Erstellung der UVP-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 sind die Sachverständigen der ho. Behörde ebenfalls auf alle Vorbringen der Verfahrensbeteiligten in fachlicher Hinsicht eingegangen, wobei in einigen Bereichen eine Änderung des im Umweltverträglichkeitsgutachtens enthaltenen Maßnahmenkataloges erfolgte.

Die von den Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten sowie in der Ergänzung der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin vorgeschlagenen Maßnahmen werden, soweit deren Umsetzung in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie fällt, als Auflagen und Vorschreibungen 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 ho. Behörde vorgenommene Gesamtbewertung hat ergeben, dass kein Abweisungsgrund gemäß § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 vorliegt. Das heißt, die Gesamtbewertung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ergab keine schwerwiegenden Umweltbelastungen, die einer Realisierung des geplanten Straßenbauvorhabens entgegenstehen. Die Gesamtbewertung erfolgte unter Berücksichtigung insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung, der UVP-Teilgutachten und des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie der fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen, die in die Entscheidung Eingang gefunden haben. Durch das ergänzende Ermittlungsverfahren 2015 ergab sich keine Änderung dieser Beurteilung.

Da das Umweltverträglichkeitsgutachten ergeben hat, dass unter der Voraussetzung, dass die in der UVE dargestellten und die von den Sachverständigen geforderten Maßnahmen umgesetzt werden, die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau gegeben ist, konnte die gegenständliche Genehmigung erteilt werden.

Angemerkt wird, dass im Spruchpunkt IV. ausschließlich jene Maßnahmen des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie jene im Rahmen der mündlichen Verhandlung geänderten Maßnahmen als Nebenbestimmungen aufgenommen worden sind, deren Umsetzung in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde und teilkonzentrierte Genehmigungsbehörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 fällt. Diese Maßnahmen des Umweltverträglichkeitsgutachtens in der Fassung der mündlichen Verhandlung bzw. der Ergänzung der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin wurden als Nebenbestimmungen in den Spruch des gegenständlichen Bescheides aufgenommen.

Darüber hinaus wurde im Zuge von Koordinationsbesprechungen mit den Behörden gemäß § 24 Abs. 3 und 4 UVP-G 2000, jeweils in der Fassung vor der Novelle BGBl. Nr. 77/2012, abgestimmt, dass die Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens auch in deren Verfahren berücksichtigt werden.

VI.2 Bestimmung des Straßenverlaufes nach dem BStG 1971 und Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen des IG-L

Die maßgeblichen Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971 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 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.*

.....

Sicherheitsmanagement

§ 5 (1) *Zur Erhöhung der Sicherheit auf den Bundesstraßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind, werden folgende Instrumente vorgesehen:*

1. *Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit;*
2. *Straßenverkehrssicherheitsaudit;*
3. *Straßenverkehrssicherheitsanalyse des in Betrieb befindlichen Straßennetzes und Veröffentlichung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit;*
4. *Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung;*
5. *Unfalldatenerfassung und Unfallkostenrechnung;*
6. *Bestellung und Ausbildung von Gutachtern.*

Der Ausdruck „transeuropäisches Straßennetz“ bezeichnet das in Anhang I Abschnitt 2 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, in der jeweils geltenden Fassung, beschriebene Straßennetz.

(2) *Die in Abs. 1 genannten Instrumente gelten nicht für Tunnel, die dem Geltungsbereich des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes (STSG), BGBl. I Nr. 54/2006, in der jeweils geltenden Fassung, unterliegen.*

.....

(4) *Das Straßenverkehrssicherheitsaudit gemäß Abs. 1 Z 2 ist eine unabhängige, eingehende, systematische und technische Prüfung der Entwurfsmerkmale einer Straße unter dem Sicherheitsaspekt und bezieht sich auf das Einreichprojekt, das Bauprojekt und den fertig gestellten Bau von Bundesstraßenbauvorhaben nach § 4 Abs. 1. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) bestellt für die Durchführung des Straßenverkehrssicherheitsaudits einen unabhängigen, gemäß § 5a oder § 5b zertifizierten Straßenverkehrssicherheitsgutachter. Wird ein Team für die Durchführung des Straßenverkehrssicherheitsaudits bestellt, muss zumindest der Leiter des Teams ein unabhängiger, gemäß § 5a oder § 5b zertifizierter Straßenverkehrssicherheitsgutachter sein.*

.....

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 Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützbare sind; hierbei 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 vorzusorgen, 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 Abfahrtsstraßen 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. *der Landeshauptmann für alle Angelegenheiten, die nicht dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorbehalten sind,*
2. *der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Erlassung von Verordnungen und Bescheiden, die ihm nach diesem Bundesgesetz vorbehalten sind.*

Inkrafttreten, Außerkraftsetzung von Vorschriften

§ 34 *.....*

- (8) *Das Inhaltsverzeichnis und die §§ 5, 5a, 5b, 5c, 5d, 10 Abs. 3 und 4, 31a, 35 und 37 sowie die Verzeichnisse 1 und 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 62/2011 treten mit dem auf die Kundmachung folgenden Tag in Kraft. Für den Übergang zur neuen Rechtslage gilt Folgendes:*

1. *§ 5 Abs. 1 Z 1 und Abs. 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 62/2011 ist auf die in den Verzeichnissen 1 und 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 24/2010 beschriebenen Straßenzüge nicht anzuwenden.*
2. *§ 5 Abs. 1 Z 2 und Abs. 4 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 62/2011 ist auf Vorhaben nicht anzuwenden, für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Novelle ein Genehmigungsverfahren nach diesem Bundesgesetz oder nach dem UVP-G 2000 anhängig ist.*
3. *In der Zeit bis 19. Dezember 2013 dürfen Tätigkeiten, die nach diesem Bundesgesetz zertifizierten Straßenverkehrssicherheitsgutachtern gemäß § 5a bzw. § 5b vorbehalten sind, auch von Personen durchgeführt werden, die hinsichtlich der fachlichen Qualifikation zumindest die Voraussetzungen des § 5a Abs. 2 Z 1 erfüllen.*
4. *Die Voraussetzung des § 5a Abs. 2 Z 2 gilt für Personen als erfüllt, die vor Inkrafttreten dieser Novelle eine spezifische Ausbildung zum Straßenverkehrssicherheitsgutachter erfolgreich absolviert haben, welche in Inhalt und Umfang mit dem Lehrgang gemäß § 5c Abs. 3 vergleichbar ist. Sofern diese Personen um Zertifizierung ansuchen, hat das Gutachten der Ausbildungseinrichtung gemäß § 5c Abs. 1 insbesondere auch dazu Stellung zu nehmen, ob die absolvierte Ausbildung in Inhalt und Umfang mit dem Lehrgang gemäß § 5c Abs. 3 vergleichbar ist.*

.....“

Die zitierten Bestimmungen des BStG 1971 sehen zusammengefasst vor, dass der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bun-

des (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 VI.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 und Verkehrssicherheit in seinem Teilgutachten fest, dass diese Kriterien bei projektgemäßer 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/IVVS1 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 ergänzenden Ermittlungsverfahrens 2015 abgeänderten Maßnahmen bestätigt.

Aufgrund dieser Ausführungen gelangt die ho. Behörde zu dem Ergebnis, dass die Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Bauvorhabens gegeben ist.

Die ho. Behörde kommt daher – auch unter Berücksichtigung der im Rahmen der öffentlichen Auflage des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens bzw. der im Rahmen des gesamten Ermittlungsverfahrens eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen – zu dem Schluss, dass das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben die Voraussetzungen des § 4 in Verbindung mit den §§ 7 und 7a BStG 1971 erfüllt.

Im Rahmen des Verfahrens nach dem BStG 1971 ist weiters zu prüfen, ob das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß Immissionsschutzgesetz Luft erfüllt.

§ 20 Abs. 1, 2 und 3 **Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L)**, BGBl. I Nr. 115/1997, idF BGBl. I Nr. 77/2010, lautet:

„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 luftreinhalterechtlichen 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 PM₁₀ gemäß Anlage 1a oder eine Überschreitung*

- *des um 10 µg/m³ erhöhten Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,*
- *des Jahresmittelwertes für PM₁₀ 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 PM₁₀ 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 µg/m³ (ausgenommen CO: angegeben in mg/m³)

Luftschadstoff	HMW	MW8	TMW	JMW
Schwefeldioxid	200 *)		120	
Kohlenstoffmonoxid		10		
Stickstoffdioxid	200			30 **)
Schwebestaub	(Anm: tritt am 31.12.2014 außer Kraft)			
PM ₁₀			50 ***)	40
Blei in PM ₁₀				0,5
Benzol				5

*) Drei Halbstundenmittelwerte pro Tag, jedoch maximal 48 Halbstundenmittelwerte pro Kalenderjahr bis zu einer Konzentration von 350 µg/m³ gelten nicht als Überschreitung.

**) Der Immissionsgrenzwert von 30 µg/m³ ist ab 1. Jänner 2012 einzuhalten. Die Toleranzmarge beträgt 30 µg/m³ bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und wird am 1. Jänner jedes Jahres bis 1. Jänner 2005 um 5 µg/m³ verringert. Die Toleranzmarge von 10 µg/m³ gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2009. Die Tole-

ranzmarge von 5 µg/m³ 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 luftreinhalterrechtlichen 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 (siehe Punkt VI.1.1.) verwiesen werden, da der in § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 verwendete Begriff „Schadstoffe“ auch Luftschadstoffe im Sinne des IG-L umfasst. Die ho. Behörde ist daher der Auffassung, dass beim gegenständlichen Vorhaben die Luftschadstoffemissionen sowohl in den Bau- als auch in den Betriebsphasen nach dem Stand der Technik begrenzt werden.

§ 20 Abs. 3 IG-L normiert, dass in einem Gebiet, in dem eine straßenrechtlich genehmigungspflichtige Straße errichtet werden soll, wenn bestimmte Luftreinhaltewerte bereits überschritten oder deren Überschreitung durch die Genehmigung zu erwarten ist, die Genehmigung nach Abs. 3 Z 1 leg. cit. nur dann zu erteilen ist, wenn die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung liefern, d.h. die Zusatzbelastungen irrelevant sind.

Nach dem Teilgutachten des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima ist der Einwirkungsbereich der S 7, der auch die relevant belasteten Zulaufstrecken umfasst, als Belastetes Gebiet (Luft) nach UVP-G 2000 und als Sanierungsgebiet nach IG-L, beides hinsichtlich Feinstaub PM₁₀ - ausgewiesen. Damit ist eine Auseinandersetzung mit § 20 Abs. 3 IG-L erforderlich.

Was unter einem „relevanten Beitrag“ zu verstehen ist, wurde vom Gesetzgeber nicht festgelegt. In der Regierungsvorlage 1147 BlgNr 22. GP („Umweltrechtsanpassungsgesetz 2005“) wird zu § 20 Abs. 3 ausgeführt, dass *„es der Behörde im Einzelfall obliegen wird, einen angemessenen Schwellenwert festzulegen“*. Der Umweltsenat hat dies in seiner Entscheidung vom 26. August 2013 zur Wasserkraftanlage Murkraftwerk Graz, US 3A/2012/19-51, nochmals bestätigt, indem er festhielt, dass er *der Beurteilung beitrifft, dass § 20 Abs. 3 Z 1 IG-L nicht auf einen ziffernmäßig bestimmten Wert abstellt, dass die „Relevanz“ des zusätzlichen Beitrags zur Luftbelastung vielmehr unter Beiziehung von Sachverständigen unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des jeweiligen Falls zu bestimmen sind*. In diesem Zusammenhang wird auch auf das Erkenntnis des VfGH vom 6. Oktober 2008, V 52/07, zur S 2 Wiener Nordrand Schnellstraße verwiesen (*„Wenn als Schwellenwert für die zulässige Zu-*

satzbelastung der Luft von der Behörde 3 % des Jahresmittelwertes angenommen wurde, so liegt dieses Irrelevanzkriterium jedenfalls im Rahmen des der Behörde vom Gesetzgeber bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit eines Vorhabens eingeräumten Spielraums.“).

Zusammengefasst stellte im gegenständlichen Verfahren der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima in seinem Teilgutachten fest, dass es durch das Vorhaben in allen Bau- und Betriebsphasen bei den in § 20 Abs. 3 IG-L genannten Luftschadstoffen zu keinen Grenzwertüberschreitungen bzw. dort, wo es auf Grund der Vorbelastung Grenzwertüberschreitungen gibt, zu keinen relevanten Zusatzbelastungen kommt. Die vom Sachverständigen dafür als unbedingt erforderlich erachteten Maßnahmen wurden als Auflagen in den Bescheid übernommen.

Es kann somit festgehalten werden, dass die Genehmigungsvoraussetzung des § 20 Abs. 3 IG-L für das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben erfüllt 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 §§ 7 und 7a BStG 1971 sowie die zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 IG-L erfüllt.

Bundesstraßenbaugebiet gemäß § 15 BStG 1971

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 Bundesstraßenbaugebietes, 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.

Gemäß § 5 Abs. 1 BStG 1971 idF nach der Novelle BGBl. I Nr. 62/2011 sind für Bundesstraßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind, Instrumente des Sicherheitsmanagements der Straßenverkehrsinfrastruktur, insbesondere ein Straßenverkehrssicherheitsaudit, vorzusehen. Gemäß Abs. 4 bezieht sich das Straßenverkehrssicherheitsaudit u.a. auf das Einreichprojekt von Bundesstraßenbauvorhaben nach § 4 Abs. 1 BStG 1971.

Die S 7 Fürstenfelder Schnellstraße ist laut den Erläuterungen zur BStG-Novelle BGBl. I Nr. 62/2011 ein Teil des transeuropäischen Straßennetzes. Da das gegenständliche Genehmigungsverfahren bereits seit 29. Mai 2009 beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie anhängig ist, besteht für die Projektwerberin jedoch gemäß der Übergangsbestimmung des § 34 Abs. 8 Z 2 BStG 1971 keine Verpflichtung Instrumente des Sicherheitsmanagements vorzusehen.

VI.3 Genehmigung nach dem ForstG 1975

Die maßgeblichen Bestimmungen des Forstgesetzes 1975, BGBl. Nr. 440, idF BGBl. I Nr. 102/2015, 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 öffentlichen 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 Waldzustands 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 sinngemäßer 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 Forstgesetz 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 Forstgesetz 1975.

Nach § 17 Abs. 1 Forstgesetz 1975 ist die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als solche der Waldkultur (Rodung) grundsätzlich verboten.

Gemäß § 17 Abs. 2 Forstgesetz 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 u.a. 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 öffentlichem 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. *Brawenz/Kind/Reindl*, Forstgesetz 1975, 3. Auflage, Anm. 4 zu § 17).

Im Waldentwicklungsplan (WEP) wird unter anderem die Wertigkeit der überwirtschaftlichen Waldfunktionen in den jeweiligen Funktionsflächen ausgewiesen:

Schutzwirkung:

Schutz vor Elementargefahren und schädigenden Umwelteinflüssen, Erhaltung der Bodenkraft gegen Erosion (1. Wertziffer)

Wohlfahrtswirkung:

Einfluss des Waldes auf die Umwelt (Ausgleich des Klimas und des Wasserhaushaltes, Reinigung und Erneuerung von Luft und Wasser) (2. Wertziffer)

Erholungswirkung:

Wirkung des Waldes als Erholungsraum (3. Wertziffer)

Die Leitfunktion ist in der Regel die Nutzwirkung des Waldes, außer in jenen Fällen, wo überwirtschaftliche Waldfunktionen mit der Wertziffer 3 belegt sind. Bei Ausweisung mehrerer überwirtschaftlicher Waldfunktionen mit der Wertziffer 3 gilt hinsichtlich der Leitfunktion die Reihenfolge Schutzfunktion > Wohlfahrtsfunktion > Erholungsfunktion.

Laut forsttechnischem Gutachten sind in den Waldentwicklungsplänen (WEP) im Untersuchungsraum folgende Waldfunktionen ausgewiesen:

Die größeren zusammenhängenden Waldflächen im Hügel- und Terrassenland im Untersuchungsraum (vom Projekt betroffen: Dobersdorfer und Königsdorfer Wald) sind im WEP mit einer geringen Wertigkeit der überwirtschaftlichen Waldfunktionen (Wertziffer 111) ausgewiesen. Insgesamt rd. 40,49 ha Rodeflächen (bzw. rd. 89 % der gesamten Rodefläche für die S 7 Ost) fallen in Wäldern mit einer geringen Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen an. Die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen ist für diese Waldflächen im Untersuchungsraum in **keinem besonderen öffentlichem Interesse** gelegen.

Die Wälder im Talraum der Lafnitz sind im WEP mit einer hohen Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen (hohe Wertigkeit der Schutzfunktion und der Wohlfahrtsfunktion) ausge-

wiesen. In Wäldern mit hoher Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen fallen rd. 3,39 ha dauernde und 1,42 ha befristete Rodungen an, was rd. 11 % der Gesamtrodefläche entspricht. Die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen in den Talräumen ist aufgrund der hohen Schutz- und Wohlfahrtswirkung für diesen Teil des Untersuchungsraums in **besonderem öffentlichem Interesse** gelegen (Rodungserlass der BMLFUW 2008).

Der forsttechnische Sachverständige hat die Ausweisungen der Waldfunktionen im WEP vor Ort durch eigene Erhebungen überprüft und im Wesentlichen bestätigt.

Der forsttechnische Sachverständige gelangt in seinem Gutachten schlüssig und nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass der Großteil der Rodungsflächen (20,78 ha Dauerrodung und 19,71 ha befristete Rodung, Gesamtrodefläche 40,49 ha) in den Katastralgemeinden Dobersdorf und Königsdorf und damit im zusammenhängenden Waldkomplex Dobersdorfer Wald / Königsdorfer Wald anfällt. Dieser Bereich besteht aus naturfernen bis bedingt naturnahen Wirtschaftswäldern mit teilweise hohem Nadelholzanteil; im gesamten Waldkomplex liegt mit Ausnahme einiger nicht ins Gewicht fallender Kleinstflächen im Waldrandbereich zum Lafnitztal (WEP Kennziffer 331) eine geringe Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen vor (WEP-Kennziffer 111).

Dies bedeutet bei einer Gesamtrodefläche von 45,30 ha, dass insgesamt rd. 89 % der Rodungen für die S 7 Ost in Wäldern mit einer geringen Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen anfallen, deren Erhaltung in keinem besonderen öffentlichen Interesse steht.

In Wäldern mit hoher Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen (Kleinwaldflächen im Lafnitztal mit hoher Schutz- und Wohlfahrtswirkung) fallen rd. 3,39 ha dauernde und 1,42 ha befristete Rodungen an, was rd. 11 % der Gesamtrodefläche entspricht.

Die Verringerung der Waldausstattung je Katastralgemeinde reicht von 0,3 % bis 5,7 %, wobei in den KG Dobersdorf und Königsdorf die höchsten Waldflächenverluste auftreten.

Die befristeten Rodefleichen werden nach Bauende wiederbewaldet, und die Dauerrodungen werden zumindest zur Hälfte durch Ersatzaufforstungen kompensiert, womit sich die Verringerung der Waldausstattung deutlich reduziert.

Bei der Bewertung des Flächenverlustes in der Bauphase ist der Umstand zu berücksichtigen, dass 40,50 ha Rodungen in der Bauphase in Wirtschaftswäldern mit teils geringer waldökologischer Wertigkeit und mit geringer Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen anfällt, und sich die Rodungsfläche in den waldökologisch höherwertigen Auwald-Beständen des Lafnitztals mit hoher Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen auf rd. 4,81 ha beschränkt. Weiters ist zu berücksichtigen, dass eine nicht ausreichende Waldausstattung nur in der KG Poppendorf vorliegt, und in dieser KG mit 0,94 ha nur ein kleiner Anteil an der Gesamtrodefläche anfallen.

40,50 ha Rodefleiche (bzw. 89 % der gesamten Rodefleiche für die S 7 Ost) fällt in den Katastralgemeinden Dobersdorf und Königsdorf an. Die gesamte Waldfläche dieser Katastralgemeinden beträgt 753 ha; der Waldflächenverlust in der Bauphase beträgt im Mittel 5,4 %.

Aus forsttechnischer Sicht ist diese (größtenteils vorübergehende) Verringerung der Waldausstattung in der Bauphase damit als vertretbar einzustufen.

Der forsttechnische Sachverständige sieht es als unbedingt erforderlich an, dass zur Wiederherstellung der durch die dauernde Rodung im Gesamtausmaß 241.640 m² entfallenden Wirkungen des Waldes Ersatzmaßnahmen im Mindestausmaß von 241.640 m² vorzunehmen sind. Das Mindestausmaß an Ersatzaufforstungen hat dabei 120.820 m² zu betragen. Die Kompensation der restlichen dauernden Rodefläche von 120.820 m² hat entweder durch weitere Ersatzaufforstungen oder durch waldverbessernden Maßnahmen (z.B. Bestandesumwandlungen standortwidriger Nadelholzbestände in Laubmischwälder oder Aufforstungen von Katastrophenflächen mit standortgerechten Laubhölzern) zu erfolgen. Bei waldverbessernden Maßnahmen ist nur die tatsächliche Fläche, auf der aktiv Maßnahmen gesetzt werden, anzurechnen.

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 Forstgesetz 1975 scheidet somit aus. Es kommt nur die Bewilligung der Rodung nach § 17 Abs. 3 Forstgesetz 1975 in Betracht.

Das öffentliche Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Flächen ist durch die Verbesserung und den Ausbau des öffentlichen Straßenverkehrs zu sehen. Der Straßenzug der „S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Riegersdorf (A 2) - Heiligenkreuz (Staatsgrenze)“ wurde in das Bundesstraßengesetz aufgenommen. Die Verordnung des Bundesstraßenplanungsgebiets gemäß § 14 BStG 1971 wurde für den Abschnitt Ost mit BGBl. II Nr. 95/2008 erlassen. 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.

Von der Antragstellerin wurde im Rodungsantrag (Einlage 7.2.1) weiters das öffentliche Interesse am Rodungszweck im Detail begründet. Diese Begründung wurde vom forsttechnischen Sachverständigen auf Plausibilität geprüft und als nachvollziehbar eingestuft.

Ein öffentliches Interesse am Rodungszweck im Sinne des § 17 Abs. 4 Forstgesetz 1975, begründet im öffentlichen Straßenverkehr, liegt somit vor.

Es ist daher eine Interessenabwägung gemäß § 17 Abs. 3 Forstgesetz 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 insgesamt beantragten 45,30 ha Rodeflächen nur 11 % der Rodungen (3,39 ha dauernde und 1,42 ha befristete) in Wäldern mit hoher Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen anfallen, während 40,49 ha Rodeflächen (bzw. 89 %) der gesamten Rodefläche für die S 7 Ost in Wäldern mit einer geringen Wertigkeit überwirtschaftlicher 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 Katastralgemeinden Bedacht genommen hat. Von den insgesamt beantragten 45,30 ha Rodeflächen sind rund 21,14 ha befristete Rodeflächen, die nach Bauende wieder zu bewalden sind. Eine weitgehende Kompensation des durch dauernde Rodungen entstehenden Waldflächenverlustes (24,16 ha) 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, wobei mindestens 50 % der Fläche Ersatzaufforstungen sein muss. 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.

Auf Grund der Ermittlungen im gegenständlichen Rodungsverfahren, insbesondere des forsttechnischen Gutachtens und der Ausführungen des forsttechnischen Sachverständigen im Rahmen der mündlichen Verhandlung gelangt die erkennende Behörde zur Überzeugung, dass die Rodung zum Zwecke der Errichtung und des Betriebes der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Ost, Dobersdorf – Heiligenkreuz (Staatsgrenze) bewilligt werden kann, da hierfür ein öffentliches Interesse im Sinne des Forstgesetzes 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. Die Rodungsbewilligung war somit zu erteilen.

VI.4 Genehmigung nach dem STSG

Die maßgeblichen Bestimmungen des Straßentunnel-Sicherheitsgesetz, BGBl. I. Nr. 54/2006 idF BGBl. I Nr. 96/2013, lauten (auszugsweise):

„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.*

.....

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.

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.*

.....

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 Mappe 3.3 der Tunnel-Vorentwurf inklusive Tunnel-Sicherheitsdokumentation und Stellungnahme des Tunnel-Sicherheitsbeauftragten beigegeben.

Gemäß § 1 und § 7 Abs. 1 STSG war daher ein Verfahren für die Genehmigung des Tunnels UFT Königsdorf mit einer Tunnellänge 696 m durchzuführen.

Der Tunnel-Sicherheitsbeauftragte Ing. Friedrich Michelitsch wurde mit Schreiben vom 27.11.2007 auf Grund der Namhaftmachung des Tunnel-Managers und vorgelegter Qualifikationsnachweise von der Tunnel-Verwaltungsbehörde anerkannt.

In seiner Stellungnahme vom 30.04.2009 stimmte der Sicherheitsbeauftragte dem Tunnel-Vorentwurf für den Tunnel UFT Königsdorf zu.

Der Projektwerberin wurde mit Schreiben vom 20.03.2015 aufgetragen den Tunnel-Vorentwurf für den Tunnel UFT Königsdorf 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 den Einlagen 08.1 Bericht 2015 der Projektwerberin „Stellungnahme zur Aktualisierung STSG-relevanter RVSen“ legte die Projektwerberin Unterlagen vor. Aufgrund dessen erfolgte die Ergänzung der Sicherheitsbeurteilung im Juli 2015. Gegenstand dieser Ergänzung ist die Neubeurteilung der Fachbereiche Tunnelsicherheit sowie Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit unter Berücksichtigung geänderter RVS aus dem Zeitraum Juni 2012 bis April 2015.

Die Sachverständigen der Fachbereiche „Tunnelsicherheit“ und „Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit“ kamen zusammenfassend zum Schluss, dass der Tunnel UFT Königsdorf im Bereich des Vorhabens „S 7 Fürstenfelder Schnellstrasse, Abschnitt Ost, Dobersdorf - Heiligenkreuz“ unter Berücksichtigung der im Tunnel-Vorentwurf und der UVE dargestellten, sowie dem Bericht 2015 der Projektwerberin „Stellungnahme zur Aktualisierung STSG-relevanter RVSen“, der Sicherheitsbeurteilung von 2012 sowie der vorliegenden Ergänzung zu dieser und der in den Sicherheitsbeurteilung samt Ergänzung bezeichneten Maßnahmen insgesamt den Stand der Technik und die Anforderungen des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes erfüllt.

Die Maßnahmen des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der Sicherheitsbeurteilung inklusive Ergänzung für die Fachbereiche „Tunnelsicherheit“ und „Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit“ wurden von der Tunnel-Verwaltungsbehörde gewürdigt und übernommen.

Diesbezüglich 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 im gegenständlichen Verfahren für die Genehmigung des Tunnel-Vorentwurfes 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 des Tunnel-Vorentwurfes für den Tunnel Unterflurtrasse Königsdorf zu erteilen.

VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die Einreichunterlagen sowie die Umweltverträglichkeitserklärung samt Modifikationen, Verbesserungen, Präzisierungen und Optimierungen, auf die erstellten Teilgutachten samt den Stellungnahmen der Prüfgutachter zu den während der öffentlichen Auflagen abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen, das darauf aufbauende Umweltverträglichkeitsgutachten vom 07. September 2012, die Fachgutachten Sicherheitsbeurteilung UFT Königsdorf und Forstwirtschaft, die Ergebnisse der mündlichen Verhandlung am 16. und 17. Oktober 2012 sowie das weitere Ermittlungsverfahren 2015.

Die erkennende Behörde hält das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie die Teilgutachten 1 bis 17 als tragende Beweismittel hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens, das forsttechnische und das sicherheitstechnische Fachgutachten hinsichtlich der einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen, die fachlichen Aussagen des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit im Hinblick auf die Beurteilung der Erfüllung der Kriterien gemäß §§ 4 und 7 BStG 1971 sowie die Stellungnahmen der ho. Fachabteilung IV/ST1 (nunmehr Abteilung IV/IVVS1) hinsichtlich des Vorliegens des Wirtschaftlichkeitskriteriums des BStG 1971 für vollständig, schlüssig und nachvollziehbar. Es wurden insbesondere die Umweltauswirkungen ausreichend dargestellt und es konnte schließlich festgestellt werden, dass durch das Vorhaben bei Vorschreibung der im Umweltverträglichkeitsgutachten vorgesehenen unbedingt erforderlichen Maßnahmen keinerlei Gefährdungen, erhebliche Belastungen bzw. unzumutbare Belästigungen von den bzw. für die 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 beidete 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 Fragestel-

lungen ausführlich ein. In den einzelnen Gutachten wurden die Prüfmethode und das Prüfergebnis beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt 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 Denkgesetzen 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 u.a.). 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 Zuge des Verfahrens wurden keine Gegengutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen vorgelegt.

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 Teilgutachten und das Umweltverträglichkeitsgutachten selbst wurden vor ihrer Veröffentlichung von der internen UVP Koordination im Hinblick auf ihre Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit überprüft. Die interne UVP-Koordination ist in der Abteilung IV/IVVS1 angesiedelt, deren MitarbeiterInnen für die fachliche Koordination von UVP-Verfahren zuständig sind. Der interne UVP-Koordinator begleitet die Erstellung der Teilgutachten und des Umweltverträglichkeitsgutachtens durch Abhaltung von Sachverständigensitzungen. Es darf an dieser Stelle festgehalten werden, dass die MitarbeiterInnen der Abteilung IV/IVVS1 – so auch die im gegenständlichen Verfahren beigezogene Koordinatorin - fachkundig und vor allem durch ihre Mitarbeit in den Ausschüssen der FSV, wo durch Richtlinien der Stand der Technik bei Straßenprojekten festgelegt wird, und langjährige Erfahrung auf diesem Gebiet für die Überprüfung der Gutachten geeignet sind.

In vergleichbarer Weise erfolgte im Verfahren die Erstellung der Unterlagen, die den Parteien im Rahmen des Parteiengehörs zur Verfügung gestellt wurden.

Die in den §§ 4 Abs. 1 und 7 BStG 1971 angesprochenen straßenbautechnischen Anforderungen wurden vom Sachverständigen für das Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit überprüft und als erfüllt angesehen. Die erkennende Behörde hegt keinen Zweifel am Zutreffen der fachlichen Einschätzungen.

Zur Wirtschaftlichkeit ist festzuhalten, dass in den fachlichen Stellungnahmen der Abteilung IV/IVVS1 die Wirtschaftlichkeit des Projektes auch unter Berücksichtigung der erforderlichen Maßnahmen bestätigt wurde. Für die erkennende Behörde sind die wiedergegebenen fachlichen Einschätzungen nachvollziehbar und plausibel und ermöglichen die in § 4 Abs. 1 BStG 1971 geforderte Bedachtnahme auf die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens.

Die oben dargestellte Einschätzung der erkennenden Behörde betreffend den maßgeblichen Sachverhalt konnte auch nicht durch die Stellungnahmen sowie die Einwendungen erschüttert werden.

Soweit Einwände gegen das Vorhaben eingebracht wurden, konnten diese ausgeräumt werden oder den Forderungen wurde entsprochen. Dies gilt für die Einwendungen der einzelnen Bürger, der Bürgerinitiativen und der Umweltorganisationen, die von den Sachverständigen der UVP-Behörde in den Stellungnahmenbänden 1 und 2 sowie im Rahmen der mündlichen Verhandlung schlüssig und nachvollziehbar beantwortet wurden.

Wie bereits eingangs festgehalten, hält die erkennende Behörde die ihr vorliegenden Gutachten, das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie die Teilgutachten, das Forsttechnische Gutachten sowie die Sicherheitsbeurteilung für schlüssig und nachvollziehbar, wobei deren Glaubwürdigkeit auch nicht durch die von den Verfahrensparteien vorgebrachten Stellungnahmen in Zweifel gezogen werden konnte. Die Sachverständigen der ho. Behörde haben sich mit den im Auflageverfahren sowie in der mündlichen Verhandlung erstatteten Einwendungen und Stellungnahmen in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise auseinandergesetzt. Auf die darin enthaltenen Aussagen darf im Hinblick auf die Beweiswürdigung in diesem Zusammenhang verwiesen werden. 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.

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 wie dargestellt der behördlichen Entscheidung zugrunde gelegt werden kann.

VIII. Zusammenfassung

Aus dem oben Angeführten folgt nun, dass sowohl die materienrechtlichen Genehmigsvoraussetzungen als auch die im UVP-G 2000 enthaltenen zusätzlichen Genehmigsvoraussetzungen erfüllt sind. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass das Vorhaben, insbe-

sondere auch aufgrund seiner Umweltverträglichkeit, als genehmigungsfähig qualifiziert werden muss, weshalb die Genehmigung zu erteilen war. Dies bewirkt auch, dass gleichzeitig die inhaltlichen Einwendungen gegen das Vorhaben als abgewiesen gelten (§ 59 Abs. 1 2. Satz AVG).

Es 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.bmvit.gv.at/ministerium/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.

Hinweise

1. Dieser Bescheid wird durch Edikt zugestellt. Ein solcher Bescheid gilt mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung gemäß § 44f des Allgemeinen Verwaltungsverfahrens-

gesetzes (insbesondere Verlautbarung im redaktionellen Teil zweier im Bundesland weit verbreiteter Tageszeitungen und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“) als zugestellt.

2. Gemäß Verordnung des Bundesministers 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, Verkehrssteuern 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

Für den Bundesminister:
Dr. Gerald Wurmitzer

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Dr. Gertrud Breyer
Tel. : +43 (1) 71162 65 5869
E-Mail: Gertrud.Breyer@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2016-03-09T09:27:46+01:00
	Seriennummer	1536119
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	EQ0UnWM899s9gjOFq2ia5yAsdYMG+G9QhF+mb8ZITYZaPWv3hAoVwFkTOxw4IHjFoHbdLxdEVwExENmYcE38eiMQ+PwACDo0TLvje4Dw5yOAdP9KI4DYb35TkdxTzBSIho fdWgvQIFEOsoQqTKiVXF768mXH3wB4Ns8VTM/NRfduk4q5nlAGDdPFOuIHKEAyPTF5n3NummB2Qx02ejqRsewE4T6Q1+3p2fnYPnrTNDkosonyD6javGqpXNqJ0/vFx66z6h7MwT2Huhgil373s8PTUV5KbLpmH82ehXZaoSAJhcsdvkFXg1Rs9Hy5M+LqdneyLhG9t0rWEo1DR2XnGfA==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	