LAND
OBERÖSTERREICH

Strategische Umweltprüfung

Westspange Steyr

Umweltbericht

Juli 2026

Stand vom: 10.07.2026

Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Straßenbau und Verkehr
Abteilung Straßenneubau und -erhaltung
Landesdienstleistungszentrum
Bahnhofplatz 1, 4021 Linz

GZ/AZ:

Geprüft:

ILF CONSULTING ENGINEERS
Harrachstraße 26
A-4020 Linz, Österreich
LG Innsbruck, FN106300z

GZ/AZ: 6789

Erstellt: Schlamberger

Geprüft: Riener

Bearbeiter, Land Oö: Ebser

Ausfertigung:

oberösterreich

INHALTSVERZEICHNIS

1 EINLEITUNG 5

2 RAHMENBEDINGUNGEN 7

2.1 Projektziele 7

2.1.1 Verkehrliche Ziele 7

2.1.2 Raum- und umweltrelevante Zielsetzungen 7

2.2 Screening 8

2.3 Scoping – Abgrenzung des Untersuchungsrahmens 8

2.3.1 Räumliche Abgrenzung 8

2.3.2 Zeitliche Abgrenzung 8

2.3.3 Inhaltliche Abgrenzung 8

2.4 Grundlagen 9

3 BESTANDSANALYSE 11

3.1 Verkehr 11

3.2 Beschreibung des derzeitigen Umweltzustandes 13

3.2.1 Relevante Schutzgüter 13

3.2.2 Mensch 13

3.2.3 Lärm 15

3.2.4 Fauna, Flora und Biologische Vielfalt 17

3.2.5 Landschaftsbild 23

3.2.6 Waldflächen 24

3.2.7 Boden 25

3.2.8 Wasser 27

3.2.9 Luft & Klima 30

3.2.10 Sach- und Kulturgüter 32

4 ENTWICKLUNG, DARSTELLUNG UND VERKEHRLICHE BEURTEILUNG VON ALTERNATIVEN 36

4.1 Vorgehensweise 36

4.2 Variantenentwicklung und -beurteilung 37

4.2.1 Variante 0: Nullvariante 37

4.2.2 Variante 1: Westspange Steyr 40
4.2.3 Variante 2: Teilweiser 4-streifiger Ausbau der B 115 Und B 122 44
4.3 Weiterzuverfolgende Varianten 48
5 UMWELTPRÜFUNG 49
5.1 Allgemeine Methodik 49
5.2 Mensch 50
5.3 Lärm 51
5.4 Naturschutz 53
5.5 Forstwirtschaft & Waldschutz 54
5.6 Boden 55
5.7 Luft & Klima 56
5.7.1 Immissionsbelastung 56
5.7.2 Emissionsbilanz Luftschadstoffe 58
5.7.3 CO2-Emissionsbilanz 59
5.8 Grundwasser 60
5.9 Oberflächengewässer 60
5.10 Sach- und Kulturgüter 61
5.11 Gesamtdarstellung Umweltauswirkungen 62
6 MAßNAHMEN 64
7 ZUSAMMENFASSUNG / FAZIT 65
8 VERZEICHNISSE 67
8.1 Abbildungsverzeichnis 67
8.2 Tabellenverzeichnis 68
8.3 Abkürzungsverzeichnis 70

BEARBEITUNG

Fachbereich	**Bearbeiter**
Technische Planung Westspange	ILF Consulting Engineers
Technische Planung vierstreifiger Ausbau	Kubisch Data GmbH
Verkehrsuntersuchung	verkehrplus ZT GmbH
Lärmtechnische Untersuchung	Kubisch Data GmbH
Lufttechnische Untersuchung	Laboratorium für Umweltanalytik GmbH
Umweltbericht	ILF Consulting Engineers

1 EINLEITUNG

Das Land Oberösterreich beabsichtigt, in Abstimmung mit der Stadt Steyr eine Umfahrung im Westen des Stadtgebiets von Steyr zu schaffen. Der geplante Umfahrungskorridor der "Westspange Steyr" verläuft von der B 115 Eisen Straße, Zufahrt "Bauhaus", in Richtung Wolferner Landesstraße (Tischlerei Wögerer) und von dort zur B 122 Voralpen Straße, Stadtgrenze Steyr/Sierning.

Die Schaffung einer weiteren Verbindung zwischen der B 115 Eisen Straße im Norden und der B 122 im Westen der Stadt soll zur Entlastung des Landes- und Gemeindestraßennetzes im Stadtgebiet von Steyr beitragen. In Verbindung mit der bestehenden Nordspange ergibt sich somit auch eine zweite leistungsfähige Ost-West-Verbindung nördlich des Stadtzentrums von Steyr.

Im August 2015 wurde die Trassenverordnung für das gegenständliche Projekt vom Amt der Oö. Landesregierung beschlossen. Nach ersten Überlegungen soll die Westspange an drei Stellen mit den übergeordneten Landesstraßen B und L verbunden sein. Diese Knotenpunkte sind im Bereich der Voralpen Straße B 122/Kruglweg/Staffelmayrstraße im Westen, im Bereich der Wolferner Straße L 564/Dryhuberstraße im Nordwesten und im Bereich der Eisen Straße B 115/Infangstraße im Norden geplant.

Im Jahr 2016 wurde auf Basis der Verordnungstrasse ein Vorprojekt für die Einzelfallprüfung im Rahmen eines UVP-Feststellungsverfahrens eingereicht. Gemäß dem erwirkten Feststellungsbescheid aus dem Jahr 2017 ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Dies wurde auch im Instanzenzug bestätigt.

Seit dem Jahr 2017 ist es zu diversen, potenziell umweltrelevanten Änderungen gekommen. Die genannten Änderungen umfassen zum einen externe Einflüsse, wie z.B. die Erweiterung des Grundwasserschongebiets Steyr. Zum anderen wurde das technische Projekt sowie der Verordnungskorridor geringfügig angepasst. Aufgrund dieser Änderungen wäre trotz bestehendem negativem UVP-Feststellungsbescheid zumindest eine erneute UVP-Einzelfallprüfung durchzuführen. Um eine möglichst hohe Planungssicherheit zu gewährleisten, wurde allerdings beschlossen, jedenfalls eine UVP durchzuführen.

Gemäß Artikel 3 Abs. 2 der SUP-Richtlinie sind Programme, die einen Rahmen für UVP-pflichtige Vorhaben schaffen, jedenfalls einer Strategische Umweltprüfung zu unterziehen. Zur Sicherstellung einer fehlerfreien Verfahrensabwicklung ist daher für die Westspange Steyr eine Strategische Umweltprüfung gemäß SUP-Richtlinie der EU (Richtlinie 2001/42/EG) durchzuführen.

Ergänzend zu der neuen Trasse der zweistreifigen Westspange ist ein vierstreifiger Ausbau der bestehenden B 115 im Abschnitt zwischen Bauhauskreuzung und dem Kreisverkehr Nordspange vorgesehen.

Der Bestandausbau wird gem. §11a, Abs. 2 Oö Landesstraßengesetz 1991 i.d.g.F im Rahmen der gegenständlichen Umweltuntersuchung mitberücksichtigt und das Trassenband im Verordnungsplan um diesen Abschnitt ergänzt.

2 RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 PROJEKTZIELE

2.1.1 VERKEHRLICHE ZIELE

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurden in einem ersten Schritt die gewünschten Projektziele definiert, welche in weiterer Folge als Prämisse für die Planung und für die fachliche Bewertung der Alternativen aus verkehrlicher Sicht dienen. Im Einzelnen wurden folgende Zielsetzungen definiert:

- Entlastung der B 115 Eisen Straße und der B 122 Voralpen Straße im Stadtgebiet von Steyr.
- Entlastung des bestehenden städtischen Straßennetzes.
- Verlagerung des regionalen Durchgangsverkehrs auf die Westspange im Zusammenwirken mit der bestehenden Nordspange Steyr.
- Verbesserung der Lebensqualität für die Bewohner im innerstädtischen Bereich durch eine wesentliche Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen durch die Verkehrsentlastung im innerstädtischen Bereich von Steyr.

Darüber hinaus wird mit der Westspange Steyr auch die

- der Gewährleistung eines flüssigen Verkehrsablaufes durch die neue Straßeninfrastruktur und somit deutliche Verbesserung gegenüber dem Ist-Bestand, welcher in den Spitzenstunden erhebliche Stauerscheinungen auf den Stadtstraßen von Steyr aufweist, sowie
- die Erhöhung der Verkehrssicherheit gegenüber dem Ist-Bestand, da die bestehenden Stadtstraßen derzeit teilweise Unfall- und Gefahrenstellen darstellen,

verfolgt.

2.1.2 RAUM- UND UMWELTRELEVANTE ZIELSETZUNGEN

Die raum- und umweltrelevanten Projektziele definieren ebenso wie die verkehrlichen Ziele die Qualität des Planungsergebnisses, die Prüfkriterien der Umweltprüfung bilden diese Ziele ab. Ausschlaggebend für die Bewertung der einzelnen Varianten ist hierbei das Ausmaß der Eingriffserheblichkeit in den einzelnen Kriterien.

Zielsetzung ist, die Auswirkungen auf Menschen (Lärm), menschliche Nutzungsansprüche (z.B. Siedlungsentwicklung, Erholung, land- und forstwirtschaftliche Bodennutzung), die Umweltmedien (Boden und Wasser) und die Natur (Fauna, Flora, Landschaft) zu vermeiden oder so gering wie möglich zu halten.

2.2 SCREENING

Vor Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) kann eine Erheblichkeitsprüfung (Screening) erforderlich sein. Damit soll festgestellt werden, ob durch die Umsetzung des betreffenden Programms mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen und eine Umweltprüfung durchzuführen ist.

Gemäß Artikel 3 Abs. 2 der SUP-Richtlinie sind Programme, die einen Rahmen für UVP-pflichtige Vorhaben schaffen, jedenfalls einer Strategische Umweltprüfung zu unterziehen. Da die Durchführung einer UVP für die Westspange Steyr vorgesehen ist und damit einhergehend mit erheblichen Umweltauswirkungen gerechnet wird, wird auf eine gesonderte Prüfung der Umwelterheblichkeit (Screening) verzichtet.

2.3 SCOPING – ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSRAHMENS

2.3.1 RÄUMLICHE ABGRENZUNG

Das Planungsgebiet bezeichnet jenen Raum, in dem die Maßnahmen geplant werden (siehe Kapitel 4.3).

Das verkehrliche Untersuchungsgebiet ist jener Raum, der durch das Verkehrsgeschehen (relevant) beeinflusst wird und richtet sich nach der Verkehrsuntersuchung der Fa. *verkehrplus GmbH.*

Da die Bereiche potenzieller Umweltauswirkungen je nach betrachtetem Themenbereich vom verkehrlichen Untersuchungsgebiet abweichen können, wird für die Umweltuntersuchung eine fachspezifische Raumabgrenzung gewählt, welche teilweise deutlich vom verkehrlichen Untersuchungsgebiet abweicht. Die Basis bildet in allen Fällen jener Raum, in welchem erhebliche Umweltauswirkungen im jeweiligen Fachbereich nicht auszuschließen sind.

2.3.2 ZEITLICHE ABGRENZUNG

Die Raumanalyse beschreibt den aktuellen Zustand der vom Vorhaben voraussichtlich beeinträchtigten Umwelt.

Das Analysejahr der Verkehrsuntersuchung stellt das Jahr 2022 dar. Die Darstellung der verkehrlichen Wirkungen der Varianten erfolgt für das Jahr 2040.

Die Beurteilung der Projektwirkungen im Zuge der Trassenfestlegung fokussiert sich auf dauerhaft wirksame Auswirkungen und somit auf die Betriebsphase. Es erfolgte keine nähere Darstellung und Beurteilung der Bauphase.

2.3.3 INHALTLICHE ABGRENZUNG

Gemäß der gesetzten Projektziele handelt sich beim gegenständlichen Projekt um eine Problemstellung der Straßeninfrastrukturentwicklung, welche nicht bzw. nur unzureichend von anderen Verkehrsträgern ersetzt oder übernommen werden kann. Es

werden daher keine Systemalternativen, sondern lediglich Alternativen hinsichtlich Lage und Ausbauvarianten untersucht.

2.4 GRUNDLAGEN

Folgende Unterlagen wurden als Grundlage des gegenständlichen Berichts herangezogen:

Rechtliche Grundlagen:

Für die Belange der Umweltprüfung (Strategische Umweltprüfung) gilt § 11a Oö. Straßengesetz. Dementsprechend stellt die rechtliche Grundlage für den vorliegenden Bericht die EU Richtlinie RL 2001/42/EG über die strategische Umweltprüfung – kurz SUP-RL – dar.

„Gemäß Artikel 5 Absatz (1) gilt: „Ist eine Umweltprüfung nach Artikel 3 Absatz 1 durchzuführen, so ist ein Umweltbericht zu erstellen; darin werden die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, die die Durchführung des Plans oder Programms auf die Umwelt hat, sowie vernünftige Alternativen, die die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen, ermittelt, beschrieben und bewertet. Welche Informationen zu diesem Zweck vorzulegen sind, ist in Anhang I angegeben.“

Planungsgrundlagen:

- Verkehrsuntersuchung zur B 122b Westspange Steyr der Firma *verkehrplus GmbH Prognose, Planung und Strategieberatung, Stand 09.07.2025*
- Umweltuntersuchung Luft und Klima zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) der Firma *Laboratorium für Umweltanalytik GmbH, Stand Okt. 2025*
- Lärmtechnische Untersuchung der Firma *KUBISCH DATA, Stand 19.12.2025*
- Westspange Steyr, Unterlagen zur Trassenverordnung – Umweltbericht vom 20.02.2015
- Leitfaden für Planungsprozesse zur Trassenfestlegung bei Verkehrsprojekten des Landes OÖ, 24.09.2012
- Stadtentwicklungskonzept der Stadt Steyr Nr. 2, vom 09.08.2017
- Daten des Geographische Informationssystem des Landes OÖ (DORIS):
    - Digitale Katastermappe (DKM)
    - Verwaltungsgrenzen
    - Flächenwidmungsplan
    - Wasserschutzgebiete bzw. Schongebiete
    - Gesamtwiderstandsklassen Boden

  - Etc.
- Waldentwicklungsplan
- Studie „Wildtierkorridore in Oberösterreich“ (BIRNGRUBER et al. 2012)
- Natural Hazard Overview and Risk Assessment Austria (HORA)
- Natura 2000 Viewer
- Natur und Landschaft, Leitbilder für Oberösterreich, Band 38, Raumeinheit Traun-Enns-Riedelland; Amt der Oö.Landesregierung, Naturschutzabteilung In Zusammenarbeit mit grün integral – Technisches Büro für Landschaftsplanung; September 2007
- RVS 04.01.11 – Umweltuntersuchungen
- Ökologische Erhebungen – Vorabzug Bestand, Kofler Umweltmanagement, Stand Mai 2021

3 BESTANDSANALYSE

3.1 VERKEHR

Die in diesem Kapitel genannten Verkehrsstärken basieren auf der Verkehrsuntersuchung der Firma *verkehrplus*.

Die wesentlichen Verkehrsachsen im Raum bilden die B 115 Eisen Straße und die B 122 Voralpen Straße. Die B 115 verläuft im Untersuchungsraum als Nord-Süd-Achse (Verbindung zur A 1 West Autobahn in Verlängerung der B 309) zwischen dem Kreisverkehr B 115/B 122a/B 309 und dem Taborknoten. Die B 122 stellt die direkte Verbindung zur A 1 West Autobahn Richtung Westen dar und führt in West-Ost-Richtung über Sattledt, Rohr im Kremstal, Sierning nach Steyr. Der Taborknoten stellt den Kreuzungspunkt zwischen B 115 und B 122 dar.

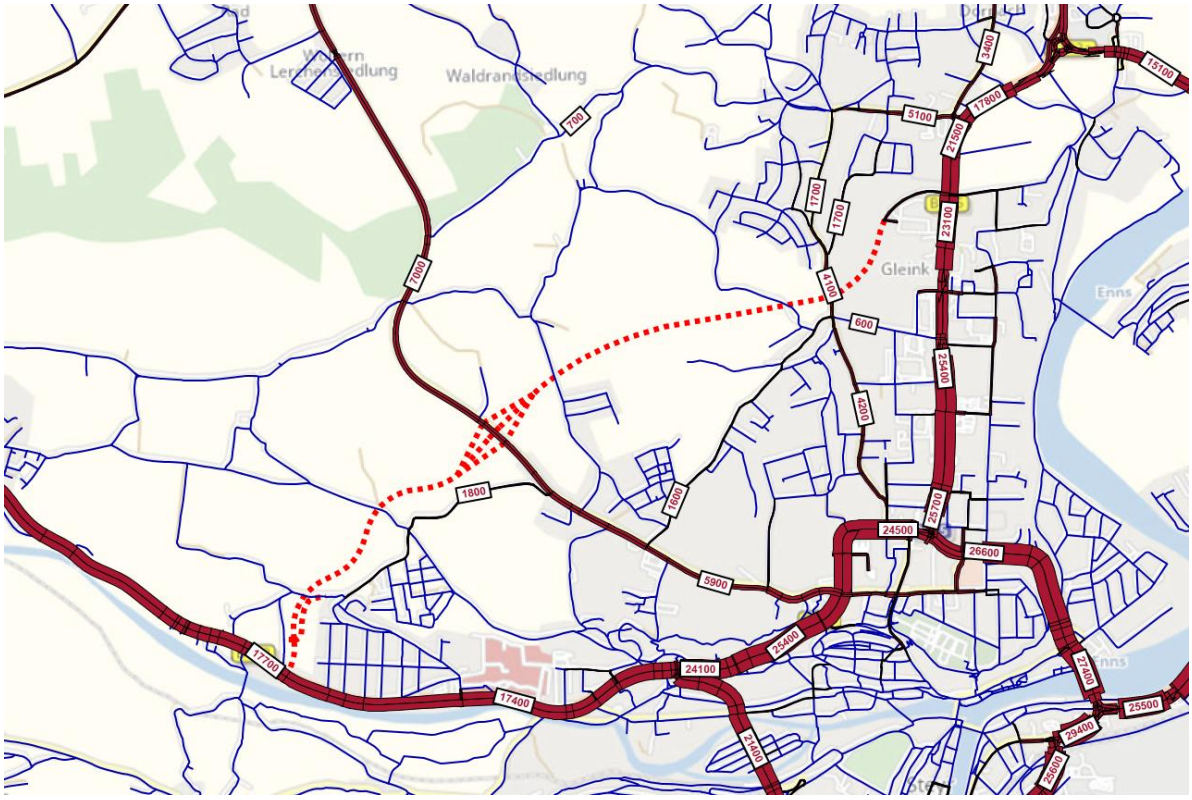

Abbildung 1: Verkehrsstärke Bestand (DTVw), Analysejahr 2022 (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. Verkehrplus)

Im durchschnittlichen werktäglichen Verkehr (DTV_W) ergeben sich für die B 115 Eisen Straße zwischen dem Kreisverkehr B 115/B 122a/B 309 und dem Taborknoten (Ennserknoten) Querschnittsbelastungen (Summe beider Fahrtrichtungen) von 17.800 Kfz/24h im nördlichen Bereich bis zu 25.700 Kfz/h im südlichen Bereich.

Ähnliche Verkehrsstärken werden auf der B 122 Voralpen Straße westlich des Taborknotens bis zum Knoten B 122 / Wiesenberg verzeichnet. Das Verkehrsmodell zeigt hier Verkehrsstärken von bis zu 25.400 Kfz/h. Nach dem Knoten B 122 /

Wiesenberg reduziert sich der durchschnittliche werktägliche Verkehr auf der B 122 Voralpen Straße deutlich und erreicht Werte zwischen 17.400 und 18.100 Kfz/24h.

Auf die L 564 Wolferner Straße entfallen tägliche Verkehrsstärken von 5.900 Kfz/24h bis zu 8.500 Kfz/24h. Letztere finden sich im Abschnitt unmittelbar vor dem Kreuzungsbereich mit der B 122.

Östlich des Taborknotens entlang der B 122 Voralpen Straße über die Rederbrücke hinweg bis zur Kreuzung im Nahbereich des Stadtbads Steyr sowie entlang der B 115 bis zur Höhe des Bahnhofs Steyr sind gemäß Verkehrsmodell die höchsten Querschnittsbelastungen zu erwarten. Im Nahbereich des Kreisverkehrs B 122/B 115, südlich der Rederbrücke, ergeben sich Verkehrsstärken von bis zu 29.400 Kfz/24h.

Hohe Querschnittsbelastungen zeigen sich zudem in den Straßenzügen zwischen dem Knoten B 122 / Wiesenberg und dem Knoten B 115 / Dukartstraße. Diese erreichen Werte von bis zu 21.400 Kfz/24h.

Durch die hohe Verkehrsfrequenz kommt auf den stark befahrenen Streckenabschnitten der B 115 Eisenstraße und der B 122 Voralpenstraße zu Verkehrsbehinderungen, Reisezeitverzögerungen, Staubildungen und Verkehrsunfällen (siehe auch Abbildung 2).



Abbildung 2 Unfallhäufungsstellen Steyr, Stand 2023 (Quelle: Land OÖ)

3.2 BESCHREIBUNG DES DERZEITIGEN UMWELTZUSTANDES

3.2.1 RELEVANTE SCHUTZGÜTER

Gemäß Anhang I der SUP-RL sind im Umweltbericht die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen auf Aspekte wie die biologische Vielfalt, Bevölkerung, Gesundheit, Flora, Fauna, Boden, Wasser, Klima, Luft, Sachgüter, kulturelles Erbe, Archäologie, Landschaft und deren Wechselbeziehungen darzustellen. In Anlehnung an diese Anforderung wird nachfolgend der derzeitige Umweltzustand (Bestand) beschrieben.

3.2.2 MENSCH

3.2.2.1 Raumordnung

Im Stadtgebiet von Steyr überwiegt vor allem entlang der B 115 Voralpen Straße die Wohnnutzung. Eine Ausnahme bildet der Bereich nördlich des Taborknotens, in welchem auch zahlreiche Betriebsbaugebiete und gemischte Baugebiete gewidmet sind. Entlang der Wolfernstraße überwiegt Betriebsbaugebiet als auch Gemischtes Baugebiet. Nordwestlich des Stadtgebiets dominieren Land- und Forstwirtschaftliche Nutzungen.

Ein großer Teil dieser nordwestlichen Flächen des Stadtgebiets ist als Landschaftliche Vorrangzone von besonderer Bedeutung für die Landwirtschaft im aktuellen, rechtskräftigen Stadtentwicklungskonzept der Stadt Steyr verankert (siehe Abbildung 3). Die südöstliche Begrenzung dieser landschaftlichen Vorrangzone definiert der Verordnungskorridor der Westspange. Dieser ist als Infrastrukturprojekt von besonderer Relevanz Teil des Funktionsplans des rechtskräftigen Stadtentwicklungskonzepts der Stadt Steyr.

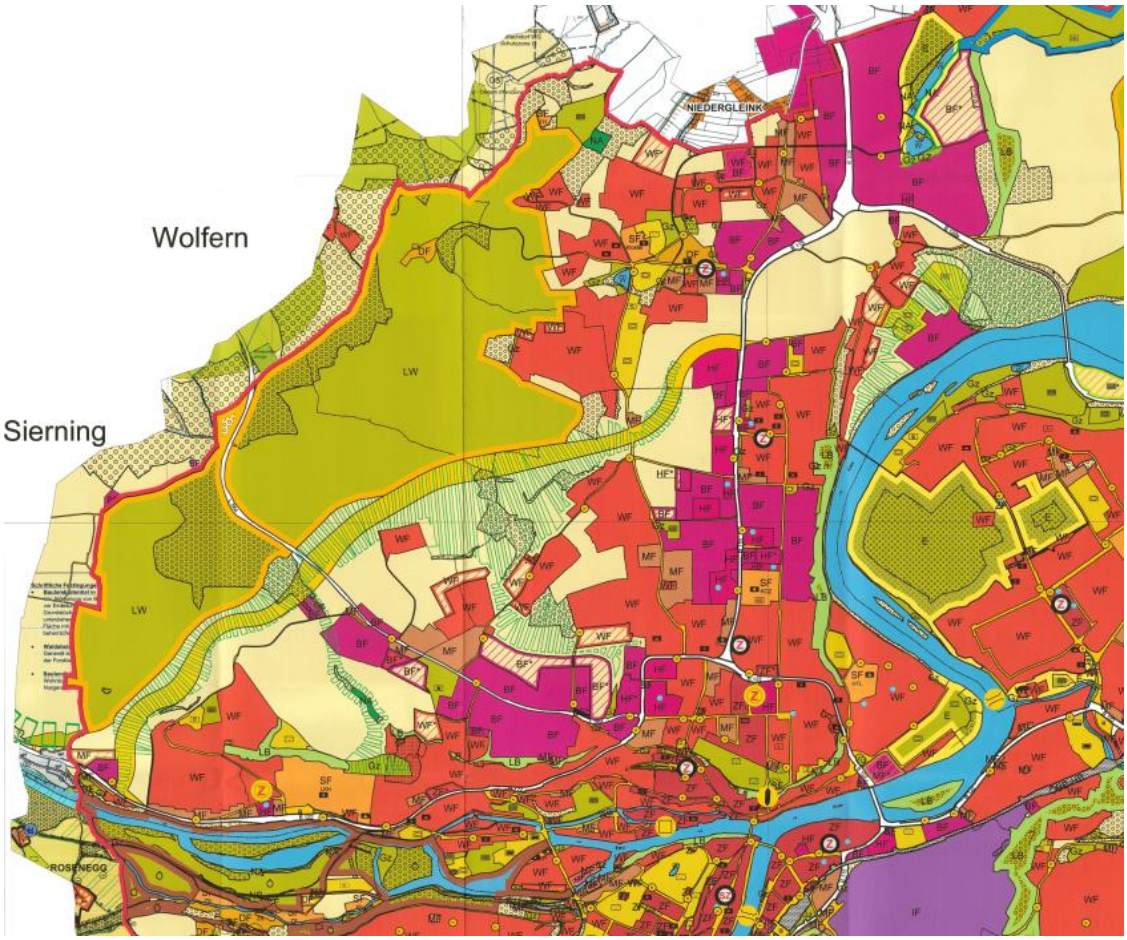

Abbildung 3 Stadtentwicklungskonzept Steyr (Quelle: ÖEK der Stadt Steyr)

3.2.2.2 Freizeit und Erholung

Im Planungsgebiet befinden sich mehrere Einrichtungen für sportliche Aktivitäten mit lokaler bis überregionaler Bedeutung. Dabei kann zwischen punktuellen bzw. flächigen und linearen Einrichtungen in Form von unterschiedlichen Wegen unterschieden werden.

Hinsichtlich flächiger Einrichtungen sind im Untersuchungsraum insbesondere der öffentliche Funcourt Knogler-Gründe sowie diverse Tennisanlagen und Fußballanlagen zu nennen. Östlich der B 115 auf Höhe Bauhaus befindet sich ein weiterer Funcourt sowie die Kletterhalle Steyr der Naturfreunde. Eine hohe dichte an Sportanlagen (Fußball, Tennis, Skatepark, Kunsteisbahn etc.) befindet sich südöstlich entlang des Rennbahnwegs als auch im Nahbereich der Schwimmschulstraße (u.a. Schwimmschule, Beachvolleyballfeld, FunCourt Wehrgraben etc.).

Bei den linearen Einrichtungen sind insbesondere die überregionalen Routen in Form des Mariazeller Weitwanderweg (Nr. 06) sowie des Ennstal- und Steyrtalradwegs zu nennen.

Abbildung 4 zeigt eine Übersicht der diversen Erholungs- und Freizeiteinrichtungen im verkehrlichen Untersuchungsgebiet (kein Anspruch an Vollständigkeit).

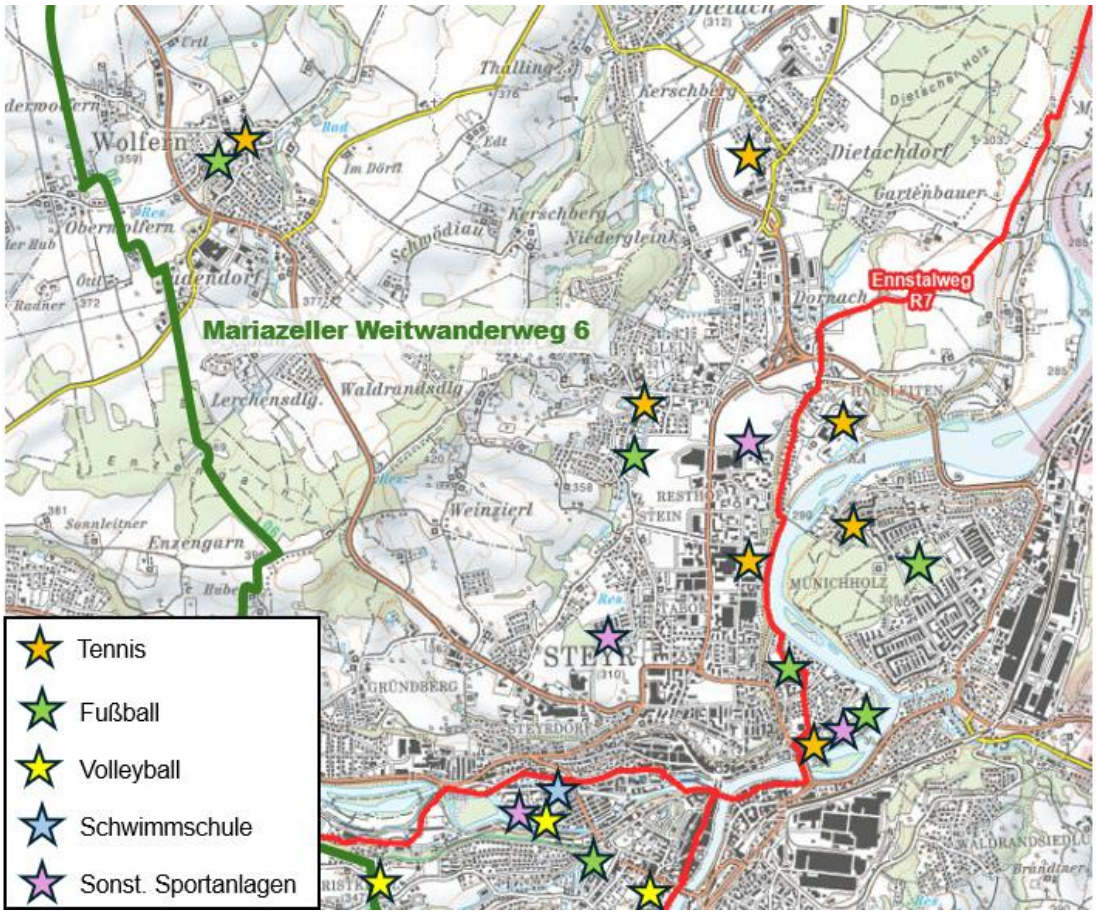

Abbildung 4 Auszug Erholungsinfrastruktur Untersuchungsgebiet (Quelle: Eigene Darstellung, DORIS)

3.2.3 LÄRM

Die Erhebung des Ist-Zustandes für den Fachbereich Lärm basiert auf der separat durchgeführten Lärmuntersuchung der Fa. KUBISCH DATA und wird in diesem Abschnitt teilweise übernommen und zusammengefasst.

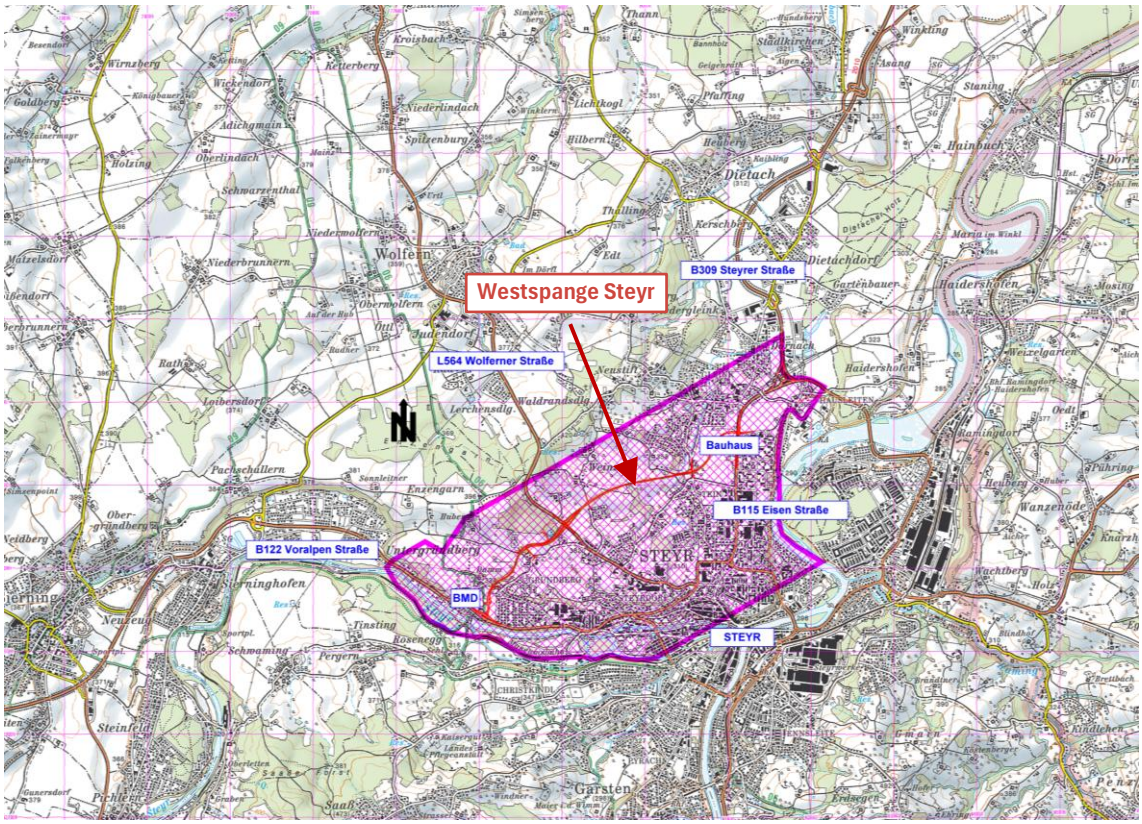

Abbildung 5: Untersuchungsraum Fachbereich Lärm, Westspange Steyr

Die Bestandserhebung für den Fachbereich „Schalltechnik“ wurde mittels Berechnungen nach RVS 04.02.11 und ÖAL Nr. 28 durchgeführt: Im Untersuchungsgebiet wurden 1.764 Wohngebäude bzw. Widmungen mit sensibler Nutzung berechnet. Die Beurteilung des IST-Zustandes (Sensibilität) wurde in 4 Stufen unterteilt. Wohngebäude der Stufen „hoch“ und „sehr hoch“ erfahren bereits im IST-Zustand Grenzwertüberschreitungen durch das betrachtete Verkehrsnetz (siehe Tabelle 1).

Der überwiegende Teil der Wohnbebauung (ca. 85%) liegen unter dem Grenzwert für unzumutbare Belästigung von 50 dB nach §6(2) Oö. LStr-LärmIV, was den Stufen „gering“ und „mittel“ entspricht“.

Tabelle 1: Bewertung des IST-Zustandes Lärm (Sensibilität)

IST-Zustand 2022	gering $L_n \leq 45{,}0$ dB	mittel $L_n > 45{,}0$ bis $\leq 50{,}0$	hoch $L_n > 50{,}0$ bis $\leq 55{,}0$	sehr hoch $L_n > 55{,}0$ dB
Wohngebäude:	1.261 Stk.	238 Stk.	114 Stk.	151 Stk.
Wohngebäude im EG:	1.384 Stk.	192 Stk.	80 Stk.	108 Stk.

Im Untersuchungsgebiet ist der Siedlungsbereich „Glinsnerweg & Löwengutweg“ und Teile der Siedlungsbereiche Lehnerweg, Feldstraße und Trollmannstraße einem Gebiet

mit geringer Vorbelastung zuzuordnen (siehe Abbildung 6), da Wohngebäude und Gebäude mit sensibler Nutzung eine Immissionsbelastung unter 45 dB im Nachtzeitraum aufweisen.

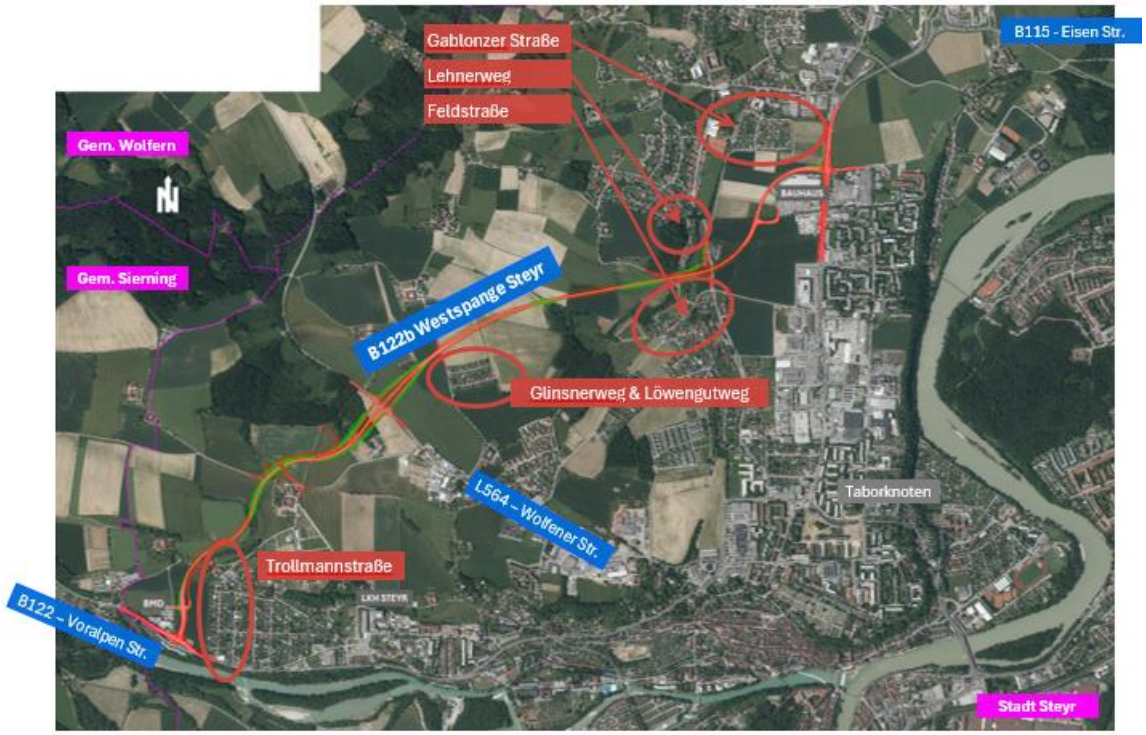

Abbildung 6 Übersichtskarte der Siedlungsgebiete (Quelle: Umweltbericht Lärm)

3.2.4 FAUNA, FLORA UND BIOLOGISCHE VIELFALT

3.2.4.1 Naturschutzgebiete

Durch den Untersuchungsraum verlaufen Teile des verordneten Europaschutzgebiets „Unteres Steyr- und Ennstal“ (siehe Abbildung 7). Dieses erstreckt sich über Teilbereiche der Gemeinden Sierning, Garsten und Kronstorf sowie der Stadtgebiete Enns und Steyr und umfasst in Summe eine Fläche von rd. 372 ha. Insbesondere im Bereich zwischen dem Klinikum Steyr und dem Knoten B 122 / Dammweg verläuft das Schutzgebiet in unmittelbarer Nähe zum Projektgebiet.

Charakterisiert wird das Untere Steyr- und Ennstal gemäß dem Standard-Datenbogen durch Laubwälder, Binnengewässer und Mischwald, welche gemeinsam ungefähr 90% der Schutzgebietsfläche bedecken. Flächenmäßig dominierende Lebensraumtypen (gemäß Anhang I der FFH-Richtlinie) des NATURA 2000-Gebietes „Unteres Steyr- und Ennstal“ sind:

- Alpine Flüsse mit Ufergehölzen von Salix eleagnos
- Mitteleuropäischer Orchideen-Kalk-Buchenwald
- Waldmeister-Buchenwald (Asperulo-Fagetum

- Hartholzauen mit Quercus robur, Ulmus laevis, Ulmus minor Fraxinus excelsior oder Fraxinus angustifolia

Zudem beinhaltet das Schutzgebiet folgende Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie:

- Huchen (Hucho hucho)
- Koppe (Cottus gobie)
- Strömer (Telestes souffia)
- Alpenkammmolch (Triturus carnifex)
- Fischotter (Lutra lutra)

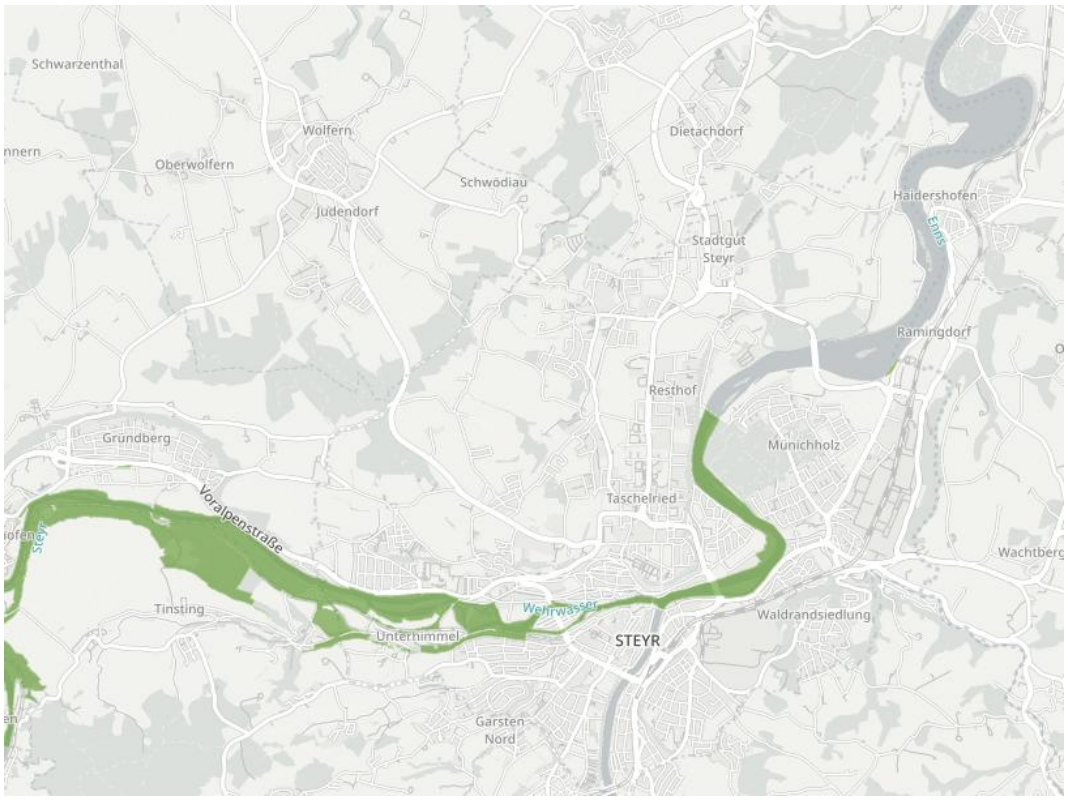

Abbildung 7 Natura 2000 Gebiet „Unteres Steyr- und Ennstal“ (Quelle: Natura 2000 Viewer)

3.2.4.2 Pflanzen, Tiere und deren Lebensraum

Neben den städtischen Bereichen von Steyr inkl. Siedlungssplitter an den Randbereichen und dörflichen Siedlungsgebieten nehmen vor allem land- und forstwirtschaftliche Intensivgebiete im Untersuchungsraum große Flächen ein.

Die im Rahmen der in Oberösterreich durchgeführten Biotopkartierung ausgewiesenen Flächen sind in Abbildung 8 dargestellt. Gem. dieser Biotopkartierung befinden sich im Gebiet Besonders hochwertige Biotopflächen, Hochwertige Biotopflächen, Erhaltenswerte Biotopflächen, Entwicklungsfähige Biotopfläche mit hohem Entwicklungspotential und Entwicklungsfähige Biotopfläche mit mäßigem bis geringem Entwicklungspotential.

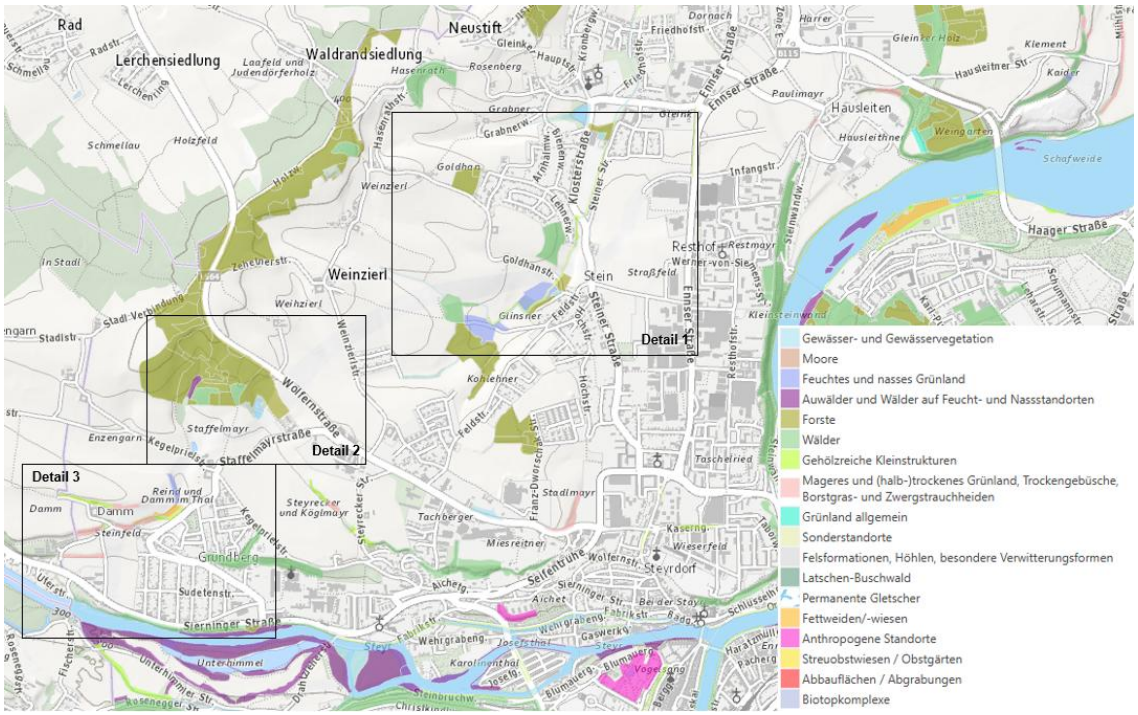

Abbildung 8 Übersicht Biotopflächen (Quelle: Doris)

Landschaftsteile, wie naturnahe Stillgewässer (siehe Abbildung 10), Bäche (u.a. Gleinker Bach, siehe Abbildung 9), feuchte Gräben, Feuchtwiesen (siehe Abbildung 10 und Abbildung 9), Hochstaudenfluren an Gewässern, magere Trockenwiesen vor allem auf Böschungen, sonnenexponierte Waldsäume und Moore stellen die naturschutzfachlichen Schwerpunkte im Untersuchungsraum dar.

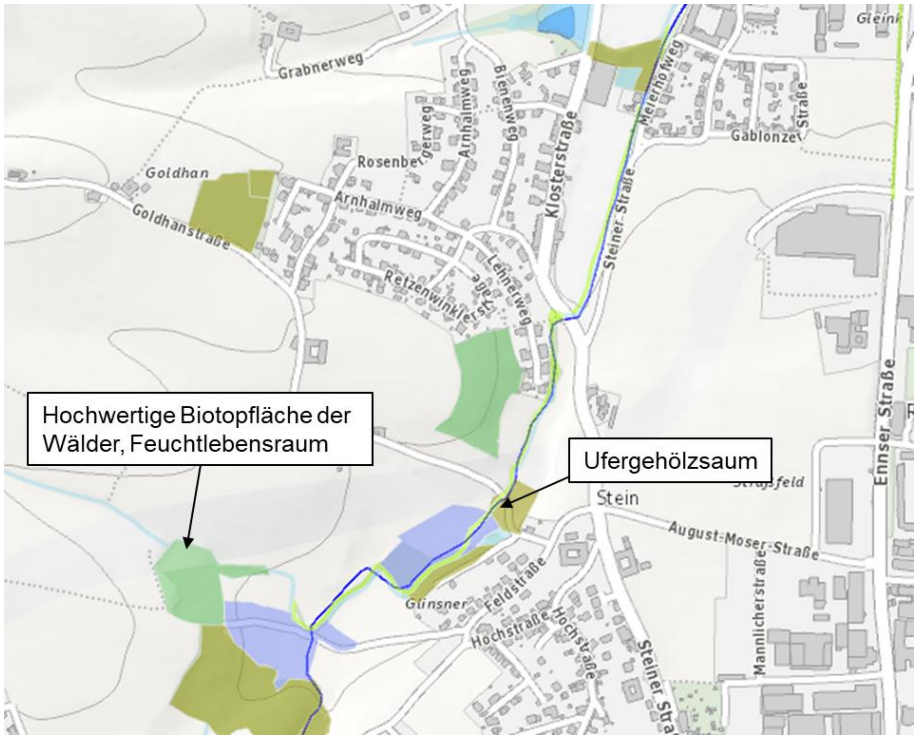

Abbildung 9 Biotope Bereich Gleinker Bach, Detail 1 (Quelle: Doris, eigene Bearbeitung)

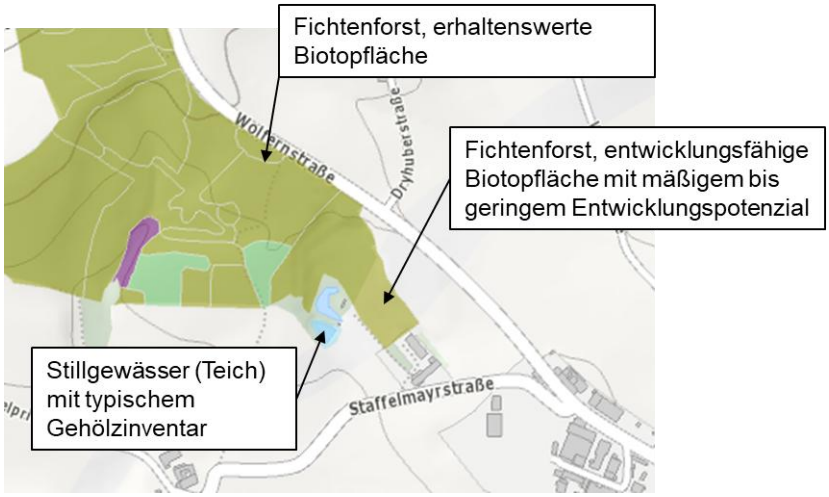

Abbildung 10 Biotope Bereich Staffelmayrstraße, Detail 2 (Quelle: Doris, eigene Bearbeitung)

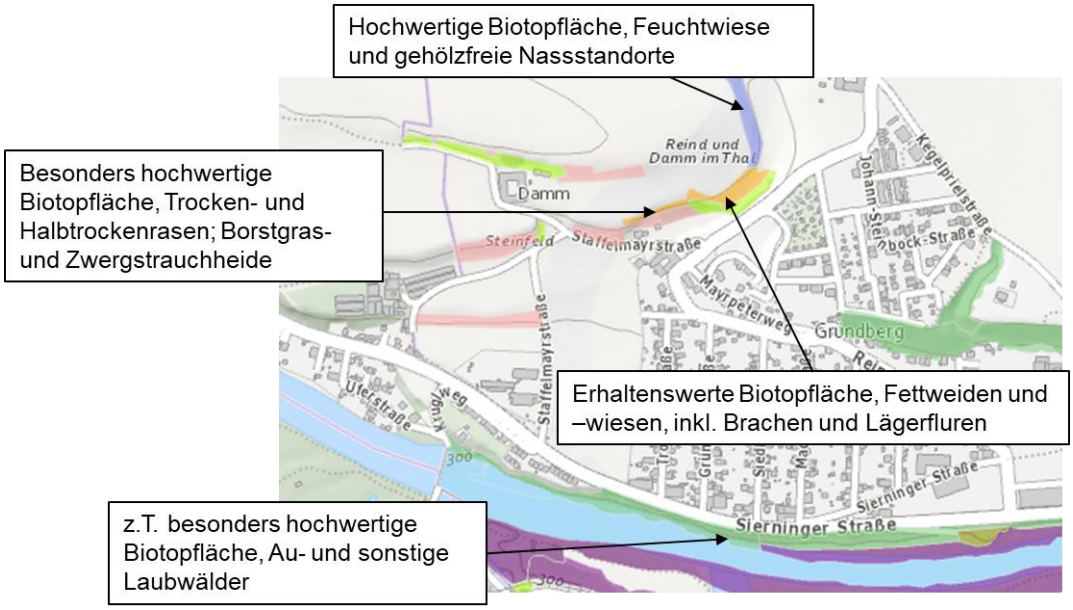

Abbildung 11 Biotope Bereich Gründberg, Detail 3 (Quelle: Doris, eigene Bearbeitung)

Im Jahr 2021 erfolgte eine Kartierung der vorkommenden Tier- und Pflanzenarten im Bereich der Westspange Steyr (Variante 1) durch das Büro *KOFLER Umweltmanagement.* Gem. der vegetationskundlichen Erhebung werden die Flächen im Bereich der Westspange wie folgt eingestuft (siehe auch Abbildung 12):

- Rd. 72% der Flächen sind intensiv bewirtschaftete landwirtschaftliche Flächen (intensiv bewirtschafteter Acker 69,26 %, Grünland 1,51 % und Weide 1,09 %) – geringe Sensibilität
- Rd. 7% der Flächen sind Infrastrukturflächen inkl. Verkehrswege – geringe Sensibilität

- Rd. 21 % der Flächen sind weiteren Biotoptypen:
  - Biotope mit geringer Sensibilität (begradigter Hügellandbach, naturferner Teich und Tümpel, Frische Grünlandbrache nährstoffreiche, Standorte der Tieflagen, Artenarme Ackerbrache, Brennnesselflur, Stauden- und farndominierte Schlagflur, Naturferne Hecke, Fichtenforst und Hybridpappelforst, zum Teil Flächen der Biotope Laubbaumfeldgehölz aus standortstypischen Schlussbaumarten, Weidenauwald, Feuchtfläche und Straßenbegleitgrün) - rd. 5,8 % der Fläche
  - Biotope mit mäßiger Sensibilität (feuchte bis nasse Fettwiese, Mitteleuropäische basenreiche Halbtrockenrasenbrache, Grünlandackerrain, Ruderalflur trockener Standorte mit geschlossener Vegetation, Baumhecke, Weichholzdominierter Ufergehölzstreifen, Edellaubbaumdominierter Ufergehölzstreifen, Laubbaum, Einzelbusch und Strauchgruppe, Obstbaumreihe und -allee, Laubbaumreihe und -allee, Nadelbaumreihe und -allee, Altbaumbestand in Park und Garten, Schwarzerlen-Eschenauwald, Ruderale Böschungswiese und Straßenbegleitgehölz. Bestimmte Flächen von Laubbaumfeldgehölz aus standortstypischen Schlussbaumarten, Weidenauwald, Feuchtfläche, Straßenbegleitgrün, Frische, artenreiche Fettwiese der Tieflagen und Eichen-Ulmen-Eschen-Auwald) - rd. 11,6 % der Fläche
  - Biotope mit hoher Sensibilität (naturnahe Tümpel, mitteleuropäischen basenreichen Mäh-Halbtrockenrasen, Streuobstbestand, Obstbaum und bestimmte Flächen von Frische, artenreiche Fettwiese der Tieflagen, Eichen-Ulmen-Eschen-Auwald und Laubbaumfeldgehölz aus standortstypischen Schlussbaumarten) - rd. 3,8 % der Fläche

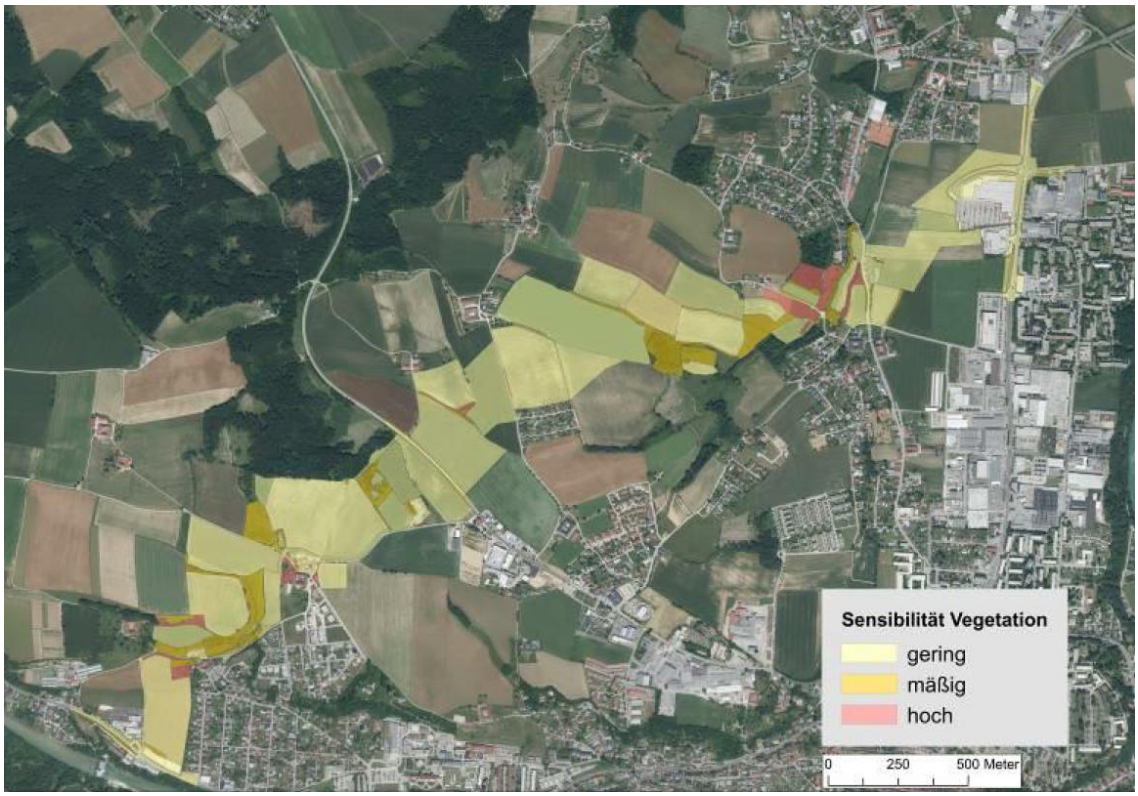

Abbildung 12 Bewertung der Biotoptypen im Untersuchungsgebiet, Quelle: Ökologische Erhebung, *Kofler Umweltmanagement*

Die Erhebungen betreffend Tiere zeigen für das Jahr 2021 folgende Momentaufnahme:

- Im Untersuchungsraum konnten 5 Säugetierarten nachgewiesen werden, 8 weitere Arten (u.a. Westigel, Maulwurf und Feldhase) kommen potenziell im Untersuchungsraum vor. In Summe ist das Untersuchungsgebiet hinsichtlich der vorkommenden Säugetierarten somit naturschutzfachlich von geringer Wertigkeit.
- Insgesamt kommen 14 Fledermausarten zumindest potenziell im Untersuchungsgebiet vor. Vor allem dem Gleinker Bach inkl. umliegender Wald- und Gehölzsstrukturen (siehe Abbildung 9) sowie den alten Obstbaumbeständen im Untersuchungsraum kommt diesbezüglich eine hohe bzw. mäßige bis hohe Wertigkeit zu.
- Im Untersuchungsraum wurden 58 Vogelarten, davon 52 Brutvögel (u.a. Girlitz, Kiebitz, Feldlerche, Feldschwirl, Wachtel, Neuntöter) und 6 Durchzügler (z.B. Rotfußfalke) bzw. Nahrungsgäste, festgestellt.
- Bei den Amphibienarten konnten Grasfrosch, Teichfrosch, Springfrosch und Erdkröte nachgewiesen werden. Als potenziell vorkommende Amphibienarten sind Gelbbauchunke und Teichmolch zu nennen. Vor allem das Biotop am Gleinker Bach stellt inklusive umliegender Wälder und Wiesen einen wertvollen Lebensraum dar, wohingegen das übrige Untersuchungsgebiet im Hinblick auf die naturschutzfachlich gering bewerteten Amphibienarten eine geringe Wertigkeit aufweist. In Bezug auf die vorkommenden Reptilienarten (Ringelnatter und

Blindschleiche) ist im gesamten Untersuchungsgebiet von einer geringen naturschutzfachlichen Wertigkeit auszugehen.

- Im Untersuchungsgebiet konnten zudem 19 Tagfalter-Arten, 5 Libellen-Arten und 10 Heuschrecken-Arten festgestellt werden. Vor allem die extensiven Wiesen (Halbtrockenrasen) mit angrenzenden Obstbaumbeständen im westlichen Untersuchungsgebiet (siehe Abbildung 11) werden aufgrund der Habitatausstattung und des hohen Potentials für naturschutzfachlich relevante Insektenarten mit einer mäßigen Wertigkeit beurteilt.

3.2.4.3 Überregionale Wildtierkorridore

Die Stadt Steyr und der Bezirk Steyr-Land sind gemäß der vom Amt der Oberösterreichischen Landesregierung publizierten Veröffentlichung „Wildtierkorridore in Oberösterreich“ die einzigen Bezirke Oberösterreichs in denen keine überregionalen Wildtierkorridore gekennzeichnet sind. Im gegenständlichen Untersuchungsraum ergeben sich dadurch keine Beeinflussungen des überregionalen Netzwerks von Wildtierkorridoren.

3.2.5 LANDSCHAFTSBILD

Folgende Raumeinheiten definieren das Untersuchungsgebiet:

1. Traun-Enns-Riedelland
2. Unteres Enns- und Steyrtal mit den Untereinheiten „landwirtschaftlich geprägte Hochflur“ sowie „Niederflur mit dörflichen Siedlungsgebieten“

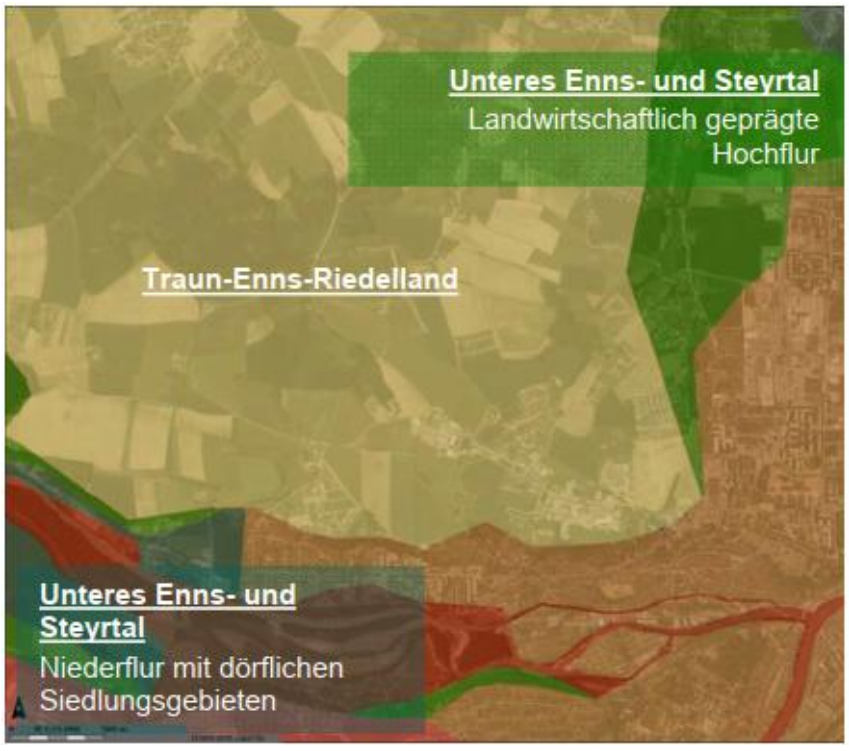

Abbildung 13 Raumeinheiten und Untereinheiten (Quelle: Umweltbericht 2015)

Erstere ist von intensivem Ackerbau geprägt. Außerhalb der Täler der Fließgewässer dominiert eine meist ebene bis hügelige Agrarlandschaft mit eher kleineren Waldflächen (Schacher) und markanten Bauernhöfen. Oft sind hofnahe Streuobstflächen vorzufinden. Der Riedel (= flacher, oft breiter Geländerücken) mit seinen begrenzenden Mulden und Tälern ist der sich ständig wiederholende Baustein dieser Landschaft. Über die Terrassenkanten besteht eine enge Beziehung zur Tallandschaft der Enns. Im östlichen und westlichen Randbereich der Trasse liegt die Raumeinheit Unteres Enns- und Steyrtal, im Osten die Untereinheit „Landwirtschaftlich geprägte Hochflur“, im Westen die Untereinheit „Niederflur mit dörflichen Siedlungsgebieten“.

Das Gebiet ist eine von Landwirtschaft und kleineren Wäldern geprägte, meist ebene bis hügelige Landschaft, in der Bauernhöfe und Streuobstflächen häufig vorkommen. Die Riedelstruktur (= flache, oft breiter Geländerücken) prägt das Landschaftsbild und über die Terrassenkanten besteht ein enger Bezug zu den Tälern von Enns und Steyr. Im Osten dominiert die „landwirtschaftlich geprägte Hochflur“.

Diese Hochterrasse im Unteren Enns- und Steyrtal ist vor allem durch großflächigen Ackerbau geprägt. Die Landschaft ist weitgehend ausgeräumt, Wiesen sind selten. Größere Siedlungen wie Sierning und Dietach sowie verstreute Einzelhöfe bestimmen die Siedlungsstruktur. Die Böschungen zur Hochterrasse sind meist bewaldet, dominiert von Buche und Esche. Besonders wertvoll sind die Biotope an den Steilabfällen, darunter Halbtrockenrasen, die zu den bedeutendsten Lebensräumen der Region zählen.

Im Osten der Raumeinheit Traun-Enns-Riedelland liegt Untereinheit „Niederflur mit dörflichen Siedlungsgebieten“. Die Untereinheit „Niederflur mit dörflichen Siedlungsgebieten“ gliedert sich in mehrere Teilbereiche, die vor allem entlang der Enns und Steyr liegen. Das Gebiet ist durch intensive Landwirtschaft und markante Siedlungen geprägt. Größere, zusammenhängende Waldbestände – teils naturnahe Laubwälder, teils Fichtenforste – sind vorrangig im Dietacher Holz und bei Winkling zu finden. Das Münichholz in Steyr dient als wichtiges Naherholungsgebiet. Besonders wertvoll für den Naturschutz sind die Vegetationsstrukturen an den steilen Böschungen und Terrassen, darunter Halbtrockenrasen und naturnahe Waldbestände mit hohem Anteil an Esche und Ahorn, Bestände mit Schneeheide-Föhrenwälder an der Steyr, Steilhangwälder mit Eichen-Hainbuchenbeständen, Rohböden, Blaugrasrasen, Halbtrockenrasen, Magerwiesen.

3.2.6 WALDFLÄCHEN

Der vorliegende Untersuchungsraum beinhaltet mehrere kleine Waldflächen und den Randbereich eines größeren Waldgebietes. Das Stadtgebiet von Steyr weist eine Waldausstattung von rd. 10 % auf (Quelle: Waldentwicklungsplan). Die Waldflächen weisen gem. Waldentwicklungsplan die Wertziffer 122 auf, wodurch eine erhöhte Wohlfahrtswirkung aufgrund der geringen Waldausstattung und der Bedeutung für den Klimaausgleich dokumentiert ist.

Die Waldflächen im Untersuchungsgebiet können in drei Leitfunktionen unterteilt werden:

1. Nutzfunktion: Die Nutzwirkung umfasst gemäß Österreichischem Forstgesetz die wirtschaftlich nachhaltige Hervorbringung des Rohstoffes Holz.
2. Wohlfahrtsfunktion: Die Wohlfahrtswirkung umfasst gemäß Österreichischem Forstgesetz den Einfluss auf die Umwelt, insbesondere auf den Ausgleich des Klimas.
3. Erholungsfunktion: Die Erholungswirkung umfasst gemäß Österreichischem Forstgesetz die Wirkung des Waldes als Erholungsraum auf die Waldbesucher.

Im Untersuchungsraum befinden sich keine Wälder der Leitfunktion Schutz. Die Nutzwirkung ist hierbei die im Untersuchungsraum am häufigsten vorkommende Leitfunktion und umfasst alle Waldflächen nördlich der B 122 Voralpen Straße bzw. westlich der B 115 Eisen Straße. Zwischen Dietachdorf und Maria im Winkl sind großflächige Waldgebiete mit der Leitfunktion Wohlfahrt ausgewiesen und im Nahbereich der Flüsse Enns und Steyr dominiert die Leitfunktion Erholung.

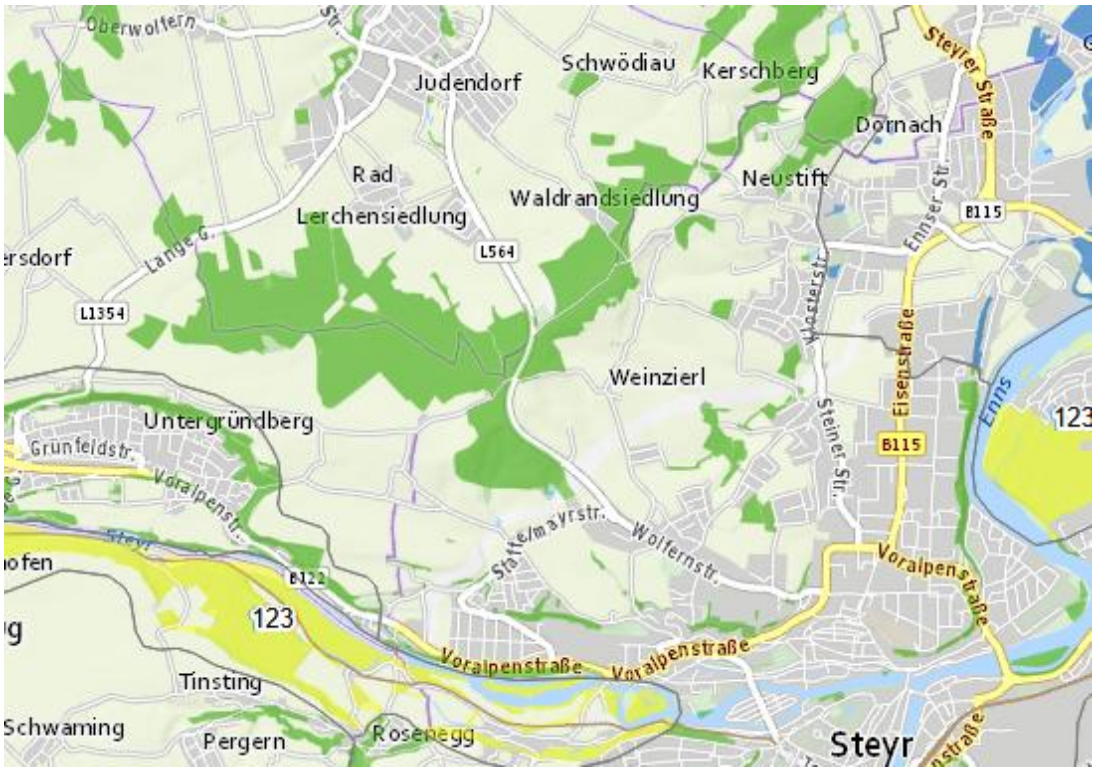

Abbildung 14 Waldentwicklungsplan im Untersuchungsgebiet (Quelle: waldentwicklungsplan.at)

3.2.7 BODEN

Braunerden und Pseudogley sind die dominierenden Bodentypgruppen des Untersuchungsraums. Im Nahbereich der Enns finden sich vereinzelt Auböden sowie Rendsinen und Ranker. Vor allem nördlich der Stadt Steyr sind auch nicht zu vernachlässigende Flächen von Gleyen und Reliktböden anzutreffen.

Große Teile des Steyrer Umlandes zeichnen sich durch eine hohe natürliche Bodenfruchtbarkeit aus und bieten einen hochwertigen Lebensraum für Bodenorganismen. Auch die Bodenfunktion Abflussregulierung ist in weiten Bereichen des Betrachtungsgebiets als hoch einzustufen. In Summe ergibt sich daraus in vielen Bereichen des Untersuchungsraums ein hoher Raumwiderstand im Fachbereich Boden (siehe Abbildung 15)

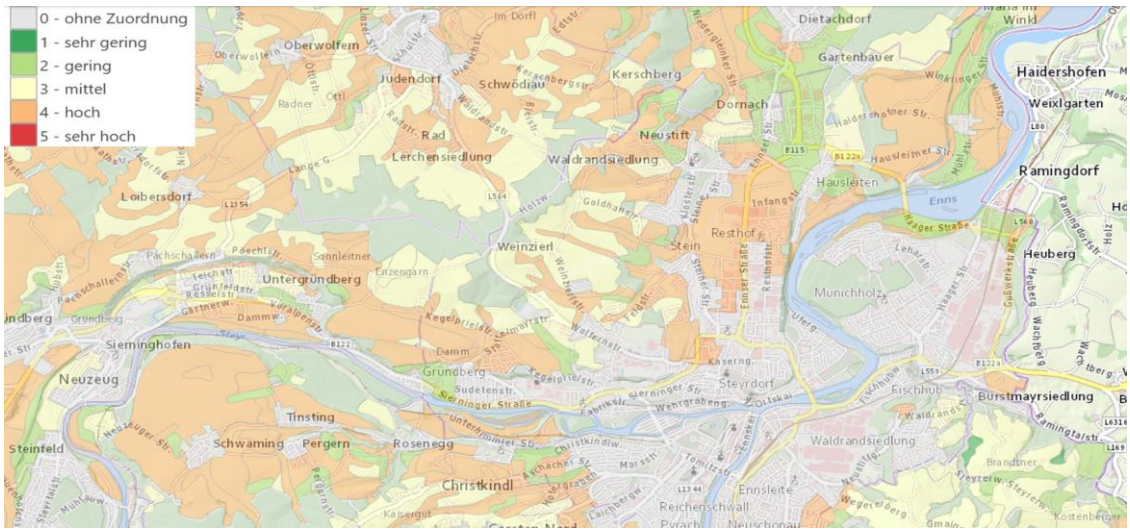

Abbildung 15 Raumwiderstand Boden (Quelle: DORIS)

Zusätzlich zum hohen Funktionserfüllungsrad, ist der Untersuchungsraum von landwirtschaftlich besonders wertvollen Böden geprägt. Im Rahmen des Forschungsprojekt BEAT - "Bodenbedarf für die Ernährungssicherung in Österreich" wurden die wertvollen landwirtschaftlichen Produktionsflächen innerhalb der Kleinproduktionsgebiete für die aktuelle klimatische Situation ermittelt. Gemäß dieser BEAT-Karte befinden sich im Gebiet zahlreiche Flächen die für die Ernährungssicherheit von Österreich als besonders wertvoll eingeschätzt werden (siehe Abbildung 16).

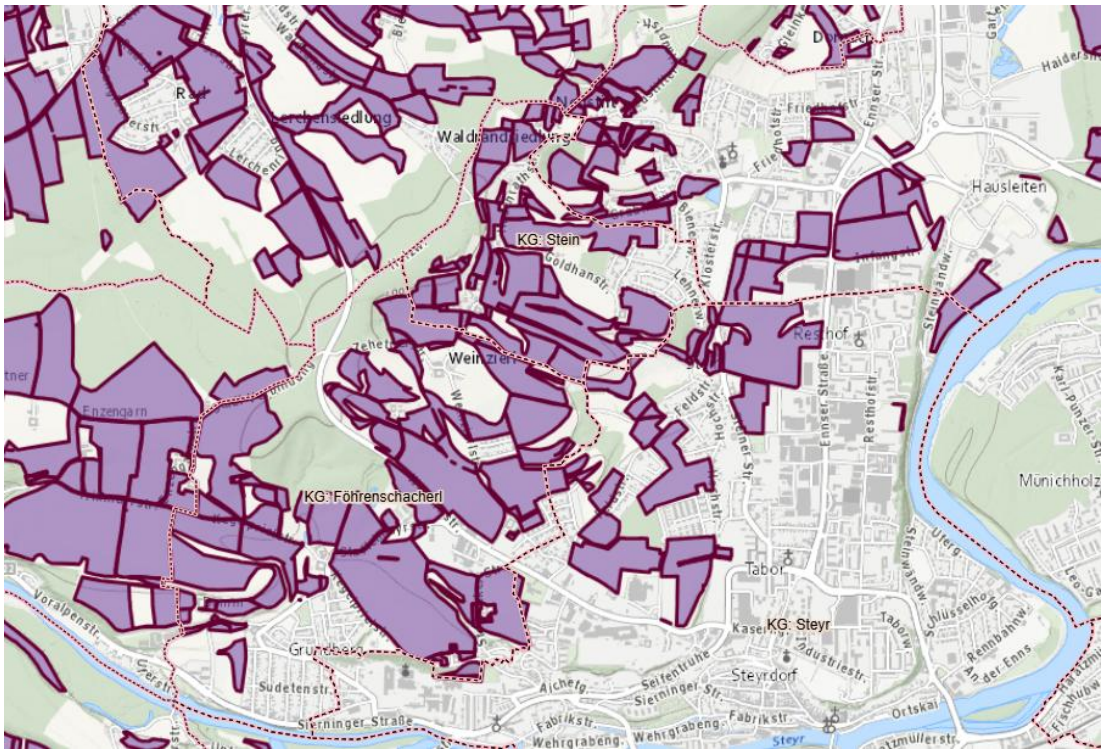

Abbildung 16 Wertvolle landwirtschaftliche Produktionsfläche (violett eingefärbte Flächen) im Untersuchungsraum gemäß BEAT-Karte (Quelle: Umweltbundesamt)

3.2.8 WASSER

3.2.8.1 Oberflächenwasser

Im Untersuchungsraum befinden sich neben kleineren Teichanlagen folgende Fließgewässer:

- Steyr inkl. Nebengerinne
- Enns
- Gleinker Bach
- Kristeiner Bach inkl. Zubringer

Hochwasserrisikozonen finden sich im gegenständlichen Untersuchungsraum vor allem im Nahbereich der Flüsse Steyr und Enns (siehe Abbildung 17). Der 30-jährliche Hochwasserabflussbereich der genannten Fließgewässer umfasst hierbei größtenteils unbebautes Uferland. Das ufernahe Stadtgebiet von Steyr bildet hiervon eine Ausnahme und ist nach § 55j Wasserrechtsgesetz 1959 ebenfalls als Gebiet mit potenziellem signifikantem Hochwasserrisiko klassifiziert.

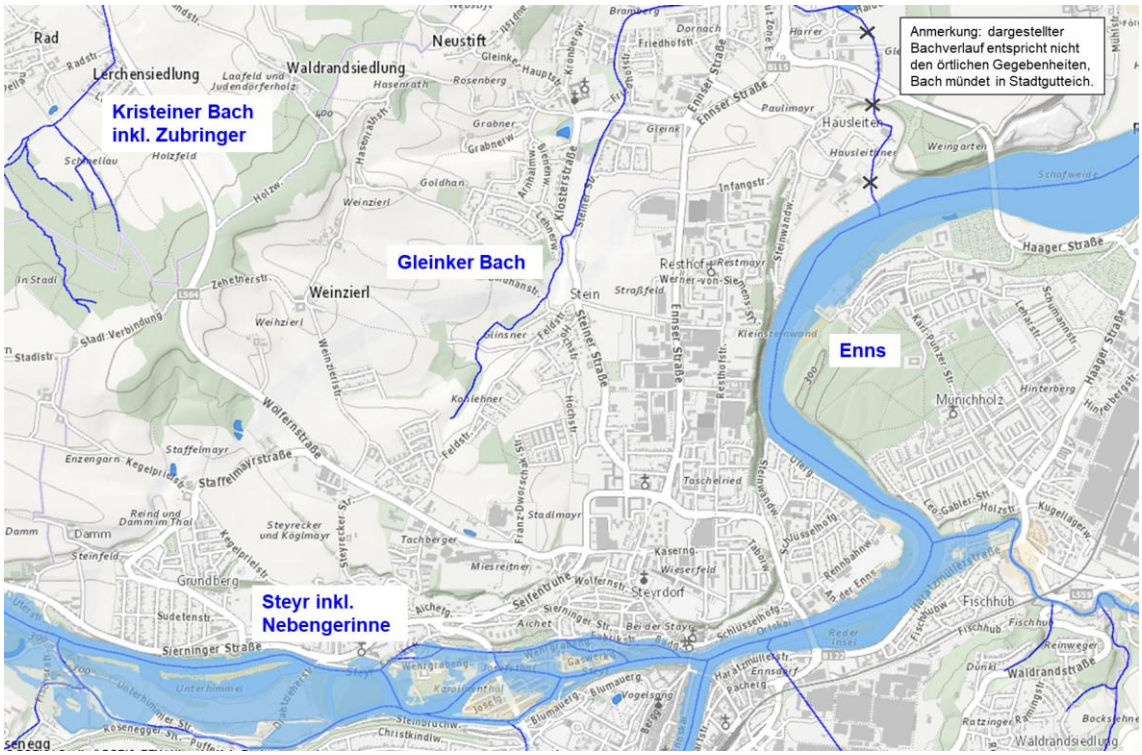

Abbildung 17 Oberflächengewässer inkl. Hochwasser im Untersuchungsraum: HW30 - dunkelblau, HW 100 - hellblau, HW300 - gelb/beige (Quelle: DORIS)

Der Gleinkerbach nördlich der Stadt Steyr wird im Rahmen der oben dargestellten Hochwasserrisikozonierung nicht berücksichtigt. Obwohl es sich um ein – in großen Teilen – nicht dauerhaft wasserführendes Fließgewässer handelt, sind aus der Vergangenheit bereits vereinzelte Hochwasserereignisse bekannt (siehe Chronik im Amtsblatt der Stadt Steyr, Nr. 7/2010, Juli 2010).

3.2.8.2 Grundwasser

<u>Wasserschongebiete</u>

Innerhalb des Planungsraums befinden sich die zwei verordneten Trinkwasser-Schongebiete „Steyr | Randz. - Zone Süd“ und „Steyr | Kernz. - Zone Nord“ (siehe Abbildung 18). Ersteres liegt teilweise im Stadtgebiet von Steyr und umfasst eine Fläche von 781,48 ha. „Steyr | Kernz. - Zone Nord“ liegt nordöstlich des Stadtgebiets von Steyr im Bereich der Ortschaften Dietachdorf und Maria im Winkel und umfasst eine Fläche von 408,02 ha.

Nordwestlich von Steyr befinden sich die drei geplanten Wasserschongebiete „Wolfern | Kernz. 1“ (359,38 ha), „Wolfern |Kernz. 2“ (702,67 ha) und „Wolfern |Randz.“ (186,28 ha). Westlich von Steyr befinden sich die zwei geplanten Wasserschongebiete „Unteres Steyrtal | Kernz. 1“ mit einer Fläche von 261,06 ha und „Unteres Steyrtal |Randz. 2“ mit einer Fläche von 143,54 ha.

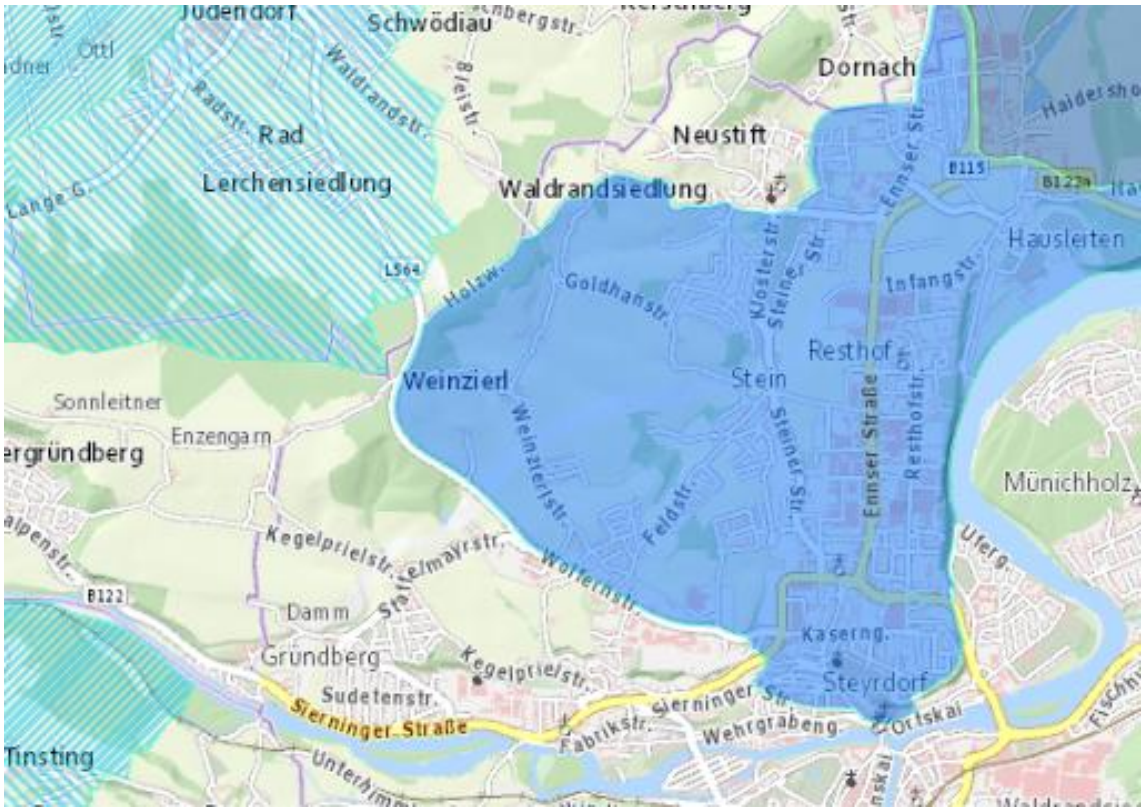

Abbildung 18 Wasserschongebiete (Quelle: DORIS)

Wasserschutzgebiete

Im Untersuchungsgebiet bzw. im direkten Umfeld davon befinden sich folgende Schutzgebiete (siehe Abbildung 19):

1. Zwischen den Ortschaften Dietachdorf und Maria im Winkl befinden sich 4 aneinander angrenzende Schutzzonen:
    a. „Region Steyr Dietach“ Schutzzone II
    b. „Region Steyr West Dietach“ Schutzzone III
    c. „Dietach Staning“ Schutzzone II
    d. „Region Steyr Ost Dietach“ Schutzzone III
2. Östlich der Ortschaft Kerschberg befindet sich das Wasserschutzgebiet „Dietachdorf WG“ mit den Schutzzonen I, II und III.
3. Im Westen der Ortschaft Oberwolfern befindet sich das Schutzgebiet „Wolfern“ mit der Schutzzone III.
4. Östlich der Ortschaft Oberwolfern befindet sich das Schutzgebiet „Wolfern 1 Oberwolfern“ mit den Schutzzonen I bis III.
5. Im Waldgebiet zwischen Judendorf und Steyr befindet sich das Schutzgebiet „Wolfern Bräuer Dorninger“ mit der Schutzzone III.
6. Im Stadtgebiet von Steyr befinden sich die Schutzgebiete „Krankenhaus Steyr 1 und 2“ und „Krankenhaus Steyr 3“. Es handelt sich um Schutzgebiete der Zone III.

7. Im Osten des Untersuchungsraumes befindet sich das Schutzgebiet „Region Steyr Brunnen Tinsting 1 und 2“ mit den Schutzzonen I und III.
8. Im Bereich der Ortschaft Pergern befindet sich das Schutzgebiet Erlenbrunn mit Schutzzone II.
9. Westlich der Ortschaft Rosenegg befindet sich ein kleines, privates Wasserschutzgebiet der Schutzzone I.

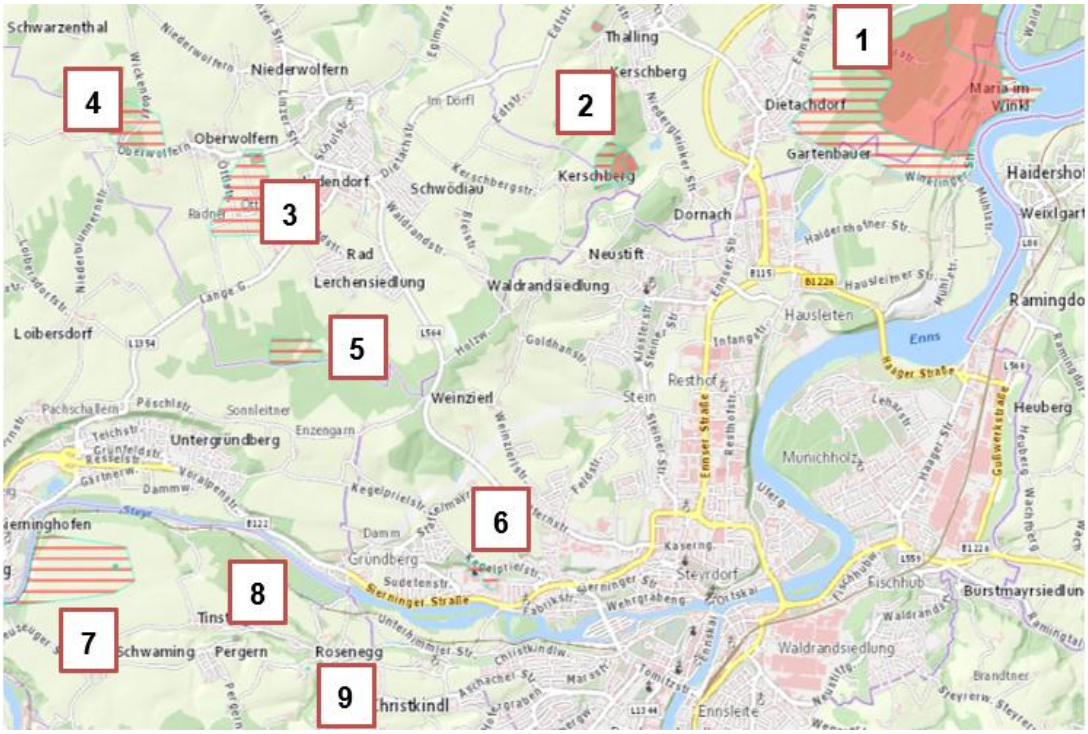

Abbildung 19 Wasserschutzgebiete (Quelle: DORIS)

3.2.9 LUFT & KLIMA

Die Erhebung des Ist-Zustandes für den Fachbereich Luft & Klima basiert auf der separat durchgeführten Untersuchung der Fa. *Laboratorium für Umweltanalytik GmbH* und wird in diesem Abschnitt teilweise übernommen und zusammengefasst.

Als Basis der Bestandsanalyse werden die Messdaten der Luftgütemessstelle Münichholz des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung herangezogen. Abbildung 20 zeigt die Lage der Luftgütemessstelle in Bezug auf das Projektgebiet.

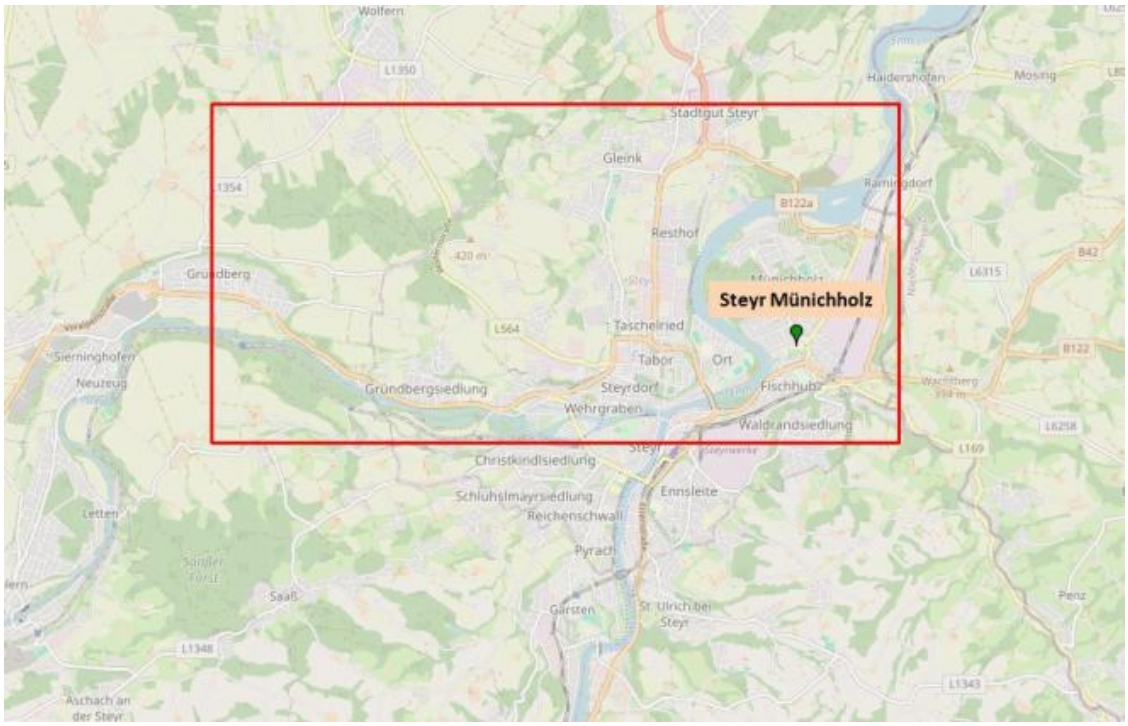

Abbildung 20 Lageplan des Untersuchungsraumes (rote Rechteckmarkierung) und der Luftgütemessstelle Steyr Münichholz (grüne Markierung) (Quelle: Umweltbundesamt)

Ziel der Bestandsanalyse ist die Abschätzung der Vorbelastung, also der derzeitigen Belastung im unmittelbaren Nahbereich des geplanten Vorhabens, jedoch ohne direkten Verkehrseinfluss. Die Verkehrsimmissionen für Referenz- und Ausbauplanfälle werden dann bei der Schadstoffprognose berechnet. Die Messstelle Steyr Münichholz liegt im Untersuchungsraum, ist jedoch nicht unmittelbar von Verkehr beeinflusst und eignet sich daher zur Ermittlung der Vorbelastung.

Zur Beurteilung der Immissionssituation werden im Wesentlichen die zurzeit in Österreich gesetzlich gültigen Grenzwerte herangezogen. In Österreich sind gesetzlich gültige Grenzwerte für die Kfz-relevanten Schadstoffgruppen NO_x/NO_2 und PM10/PM2.5 in den in Tabelle 5 angeführten Regelwerken enthalten.

Ergänzend erfolgt eine Auseinandersetzung mit den strengeren Immissionsgrenzwerten der neue EU-Luftqualitätsrichtlinie (Richtlinie (EU) 2024/2881), die bis Dezember 2026 in nationales Recht umzusetzen ist. Die neuen Grenzwerte sollen ab 2030 gültig sein.

Die Station Steyr Münichholz spiegelt die Immissionsbelastung am Stadtrand einer mittelgroßen Stadt wider. Die Vorbelastung mit den verkehrsrelevanten Hauptemissionsstoffen NO2, PM10 und liegt in Bezug zu den gültigen IG-L Grenzwerten bei einer Grenzwertausschöpfung von 30-40%.

Die Jahresmittelwertgrenzwerte nach Richtlinie (EU) 2024/2881 liegen bei 20 µg/m³ für NO2 und PM10 sowie bei 10 µg/m³ für PM2.5. Damit ergibt sich eine Grenzwertausschöpfung von etwa 60% für NO2 und PM10 sowie im Mittel 90% für PM2.5.

Gemäß Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019 (BGBl. II Nr. 101/2019) ist der Untersuchungsraum nicht als belastetes Gebiet Luft ausgewiesen.

3.2.10 SACH- UND KULTURGÜTER

3.2.10.1 Sachgüter

Sachgüter sind überregionalen, regionalen und kommunalen, öffentlichen Bedürfnissen dienende Infrastrukturen. Hierzu gehören unter anderem Einrichtungen der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur. Dementsprechend befinden sich im Untersuchungsraum mehrere Sachgüter. Dabei handelt es sich vorrangig um elektrische Freileitungen mit unterschiedlichen Spannungen (10 kV, 30 kV bzw. 110 kV). Weiters verlaufen im Bestand mehrere Erdgasleitungen (u.a. der OÖ Ferngas) durch den Untersuchungsraum.

Darüber hinaus befinden sich im Untersuchungsraum folgende Sachgüter (siehe Abbildung 21):

1. Volksschule Gleink und Landesschule für Erziehungshilfe Gleink
2. Volksschule Resthof
3. Volks- und Mittelschule Tabor
4. Private Volks- und Mittelschule St. Anna
5. Sonderschule und Volksschule Steyrdorf
6. Bundesgymnasium Steyr
7. HTL Steyr
8. Höhere Schule f. Elementarpädagogik
9. Fachhochschule Gesundheitsberufe OÖ
10. Fachhochschule Steyr
11. Stadtwerke / Stadtbetriebe Steyr
12. Alten- und Pflegeheim Tabor
13. Stadthalle Steyr
14. Pyhrn-Eisenwurzen Klinikum Steyr

Weitere im Untersuchungsraum befindliche Gebäude und Objekte ohne überregionaler, regionaler und kommunaler, öffentlicher Bedeutung werden nicht gesondert angeführt. Die Liste umfasst zudem nur relevante Sachgüter im unmittelbaren Nahbereich der Trasse und stellt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

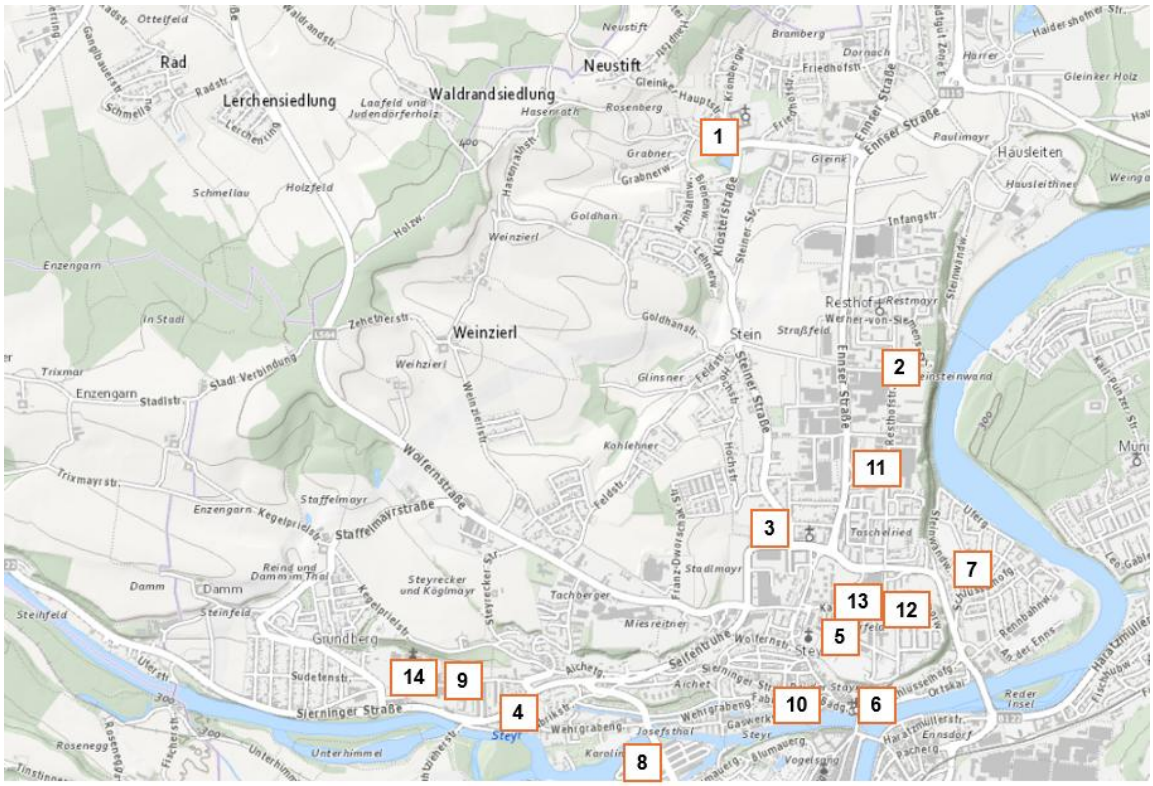

Abbildung 21: Auszug Sachgüter Steyr (Quelle: Eigene Darstellung, DORIS)

3.2.10.2 Kulturgüter

Aufgrund des städtischen Umfelds und der reichen Geschichte von Steyr befinden sich im Stadtgebiet zahlreiche denkmalgeschützte Objekte (siehe Abbildung 22). Auch im nördlichen Untersuchungsraum im Bereich des Siedlungssplitters Gleink befinden sich einige denkmalgeschützte Objekte.

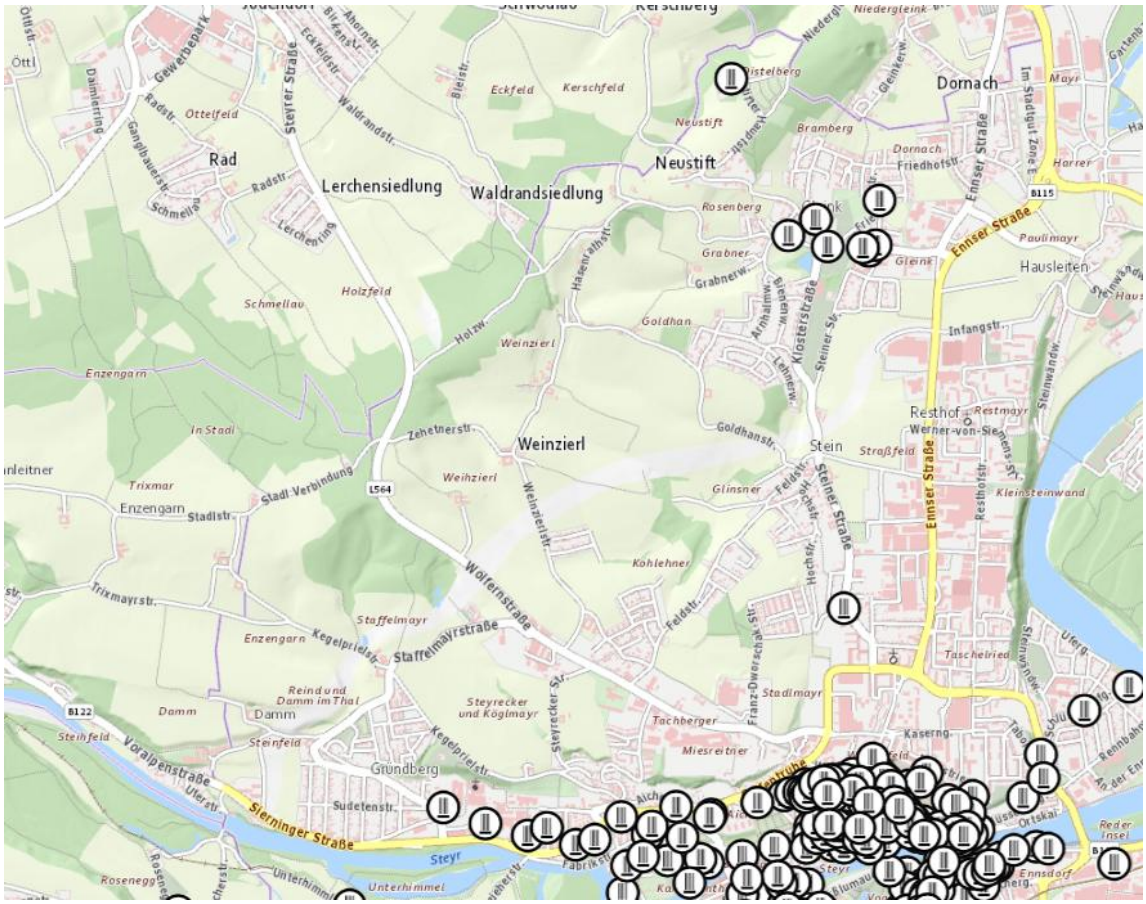

Abbildung 22 Denkmalgeschützte Objekte im Untersuchungsraum (Quelle: DORIS)

Ebenfalls im Bereich von Gleink befindet sich eine archäologische Fundstelle. Weitere Fundstellen finden sich östlich der Ennser Straße im Norden von Steyr, im Bereich der Ortsteile Stein und Weinzierl sowie nördlich der B 122 Voralpenstraße zwischen Steyr und Untergründberg.

Des Weiteren befinden sich im Untersuchungsraum diverse Baudenkmäler, darunter

- das Benediktinerstift Gleink,
- die Steyrer Pfarrkirche St. Anna
- die Michaelerkirche, im Stadtteil Steyrdorf
- Schloss Aichet

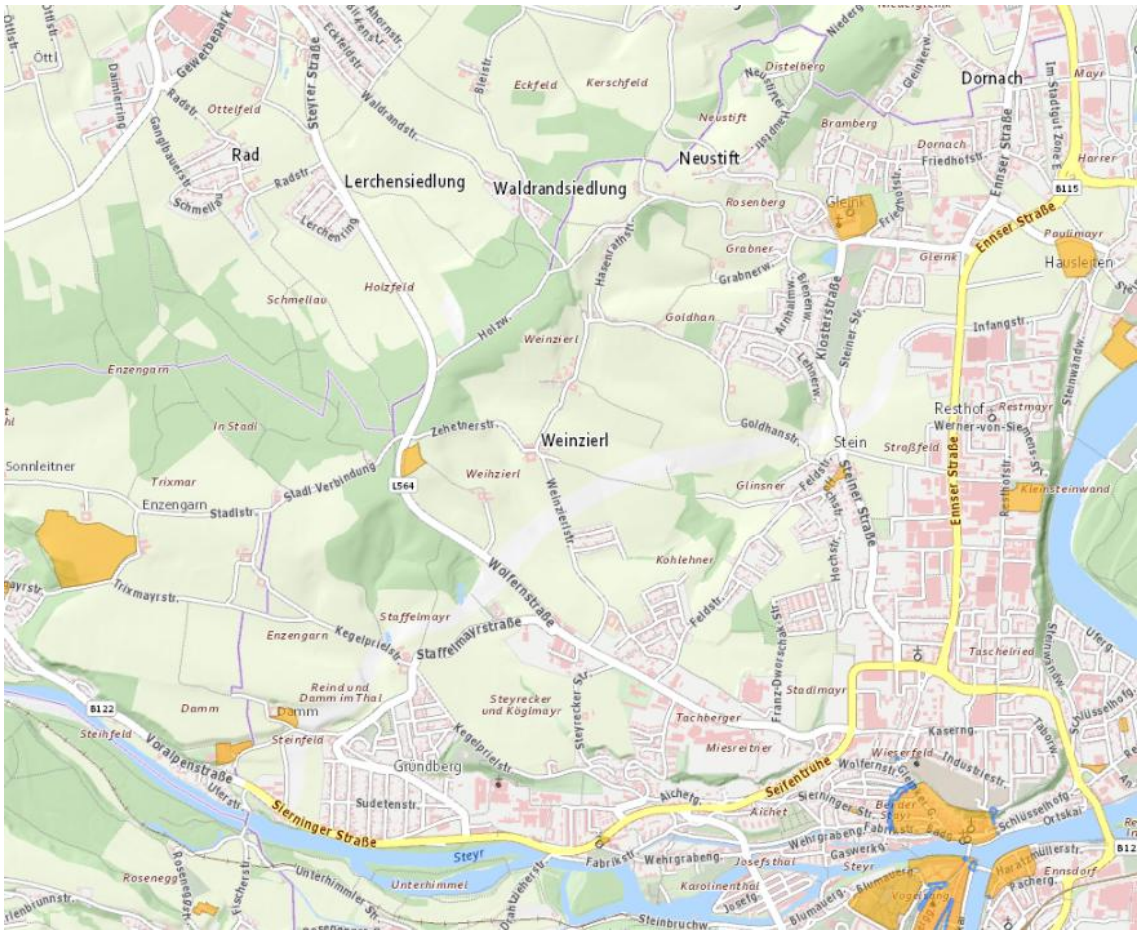

Abbildung 23 Archäologische Fundstellen im Untersuchungsraum (Quelle: DORIS)

4 ENTWICKLUNG, DARSTELLUNG UND VERKEHRLICHE BEURTEILUNG VON ALTERNATIVEN

4.1 VORGEHENSWEISE

Ziel der vorliegenden Strategischen Umweltprüfung ist die Entwicklung und Gegenüberstellung von „vernünftigen“ Alternativvarianten. Als „vernünftig“ werden jene Varianten bezeichnet, welche unter Berücksichtigung der Projektziele den verkehrlichen Prüfkriterien entsprechen.

Die möglichen Varianten werden hinsichtlich der Erfüllung der verkehrlichen Projektziele gutachterlich bewertet und gem. einer 5-stufige Skala von „sehr hoch“ bis „keine / sehr gering“ eingeteilt (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2: Zielerfüllungsgrade der verkehrlichen Zielsetzungen

Zielerfüllung	Bewertung
Sehr hoch	Entspricht vollständig den Projektzielen
Hoch	Entspricht in hohem Maße den Projektzielen
Mittel	Entspricht in wesentlichen Punkten den Projektzielen
Gering	Die wesentlichen Projektzielen sind nur ungenügend erfüllt
Keine / sehr gering	Wesentliche Projektzielen sind nicht erfüllt

Folgende Prüfkriterien werden als beurteilungsrelevant hinsichtlich der Erfüllung der verkehrlichen Projektziele eingestuft:

- Gewährleistung eines flüssigen Verkehrsablaufs
  Bewertet wird der MIV-Verkehrsfluss sowohl auf der neu zu errichtenden Erweiterung des Straßennetzes als auch im bestehenden Straßennetz.
- Entlastung des untergeordneten Straßennetzes
  Bei diesem Kriterium wird analysiert, ob und in welchem Ausmaß die Maßnahmen zu einer Entlastung des untergeordneten Straßennetzes führen.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
  Im Rahmen des Kriteriums werden die Veränderung der Gesamtverkehrsleistung hinsichtlich Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sowie die Möglichkeiten zur Umsetzung von baulichen oder verkehrsregelnden Maßnahmen bewertet.
- Innerstädtische verkehrliche Entwicklungsmöglichkeiten
  Hinsichtlich der langfristigen Wirkung der vorgeschlagenen Varianten ist die Neuordnung der innerstädtischen Verkehre eine Grundvoraussetzung. Im Rahmen der verkehrlichen Beurteilung wird das Umsetzungspotential derartiger Maßnahmen beurteilt, ohne konkret auf genaue Maßnahmen einzugehen.

Für die nachfolgende Umweltprüfung werden lediglich Varianten in Betracht gezogen, welche die verkehrlichen Kriterien grundsätzlich erfüllen. Als Grundlage für die

verkehrliche Beurteilung wird die Verkehrliche Wirkungsanalyse der Fa. Verkehrplus herangezogen.

4.2 VARIANTENENTWICKLUNG UND -BEURTEILUNG

Ziel der Strategischen Umweltprüfung ist das Aufzeigen und Gegenüberstellen von realistisch umsetzbaren Varianten. Im Rahmen der gegenständlichen Untersuchung werden dementsprechend folgende Alternativen entwickelt und betrachtet:

- Variante 0: Nullvariante
- Variante 1: Westspange Steyr
- Variante 2: Teilweiser 4-streifiger Ausbau der B 115 und der B 122 im Stadtgebiet von Steyr

Die Variante 1 basiert dabei auf der Trassenempfehlung aus dem Jahr 2014. Im Zuge eines Trassenauswahlverfahrens gem. dem „Leitfaden für Planungsprozesse zur Trassenfestlegung bei Verkehrsprojekten“ ging diese Variante als Bestvariante hervor. Die damaligen Alternativen werden im Rahmen der gegenständlichen Strategischen Umweltprüfung nicht weiter berücksichtigt.

Die in den folgenden Kapiteln referenzierten Verkehrsprognosen und Verkehrsstärken basieren auf der Verkehrsuntersuchung der Firma *verkehrplus*.

4.2.1 VARIANTE 0: NULLVARIANTE

Die Nullvariante entspricht hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur dem Ist-Zustand (siehe Kapitel 3.1) und umfasst die Fortschreibung der Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur ohne Umsetzung alternativer Netzveränderungen. Sie wird als Referenzvariante für die Beurteilung der verkehrstechnischen Ziele herangezogen. In Abbildung 24 ist die prognostizierte Verkehrssituation für das Jahr 2040 gemäß dem konventionellen Prognoseansatz der Verkehrsentwicklung nach VMÖ dargestellt.

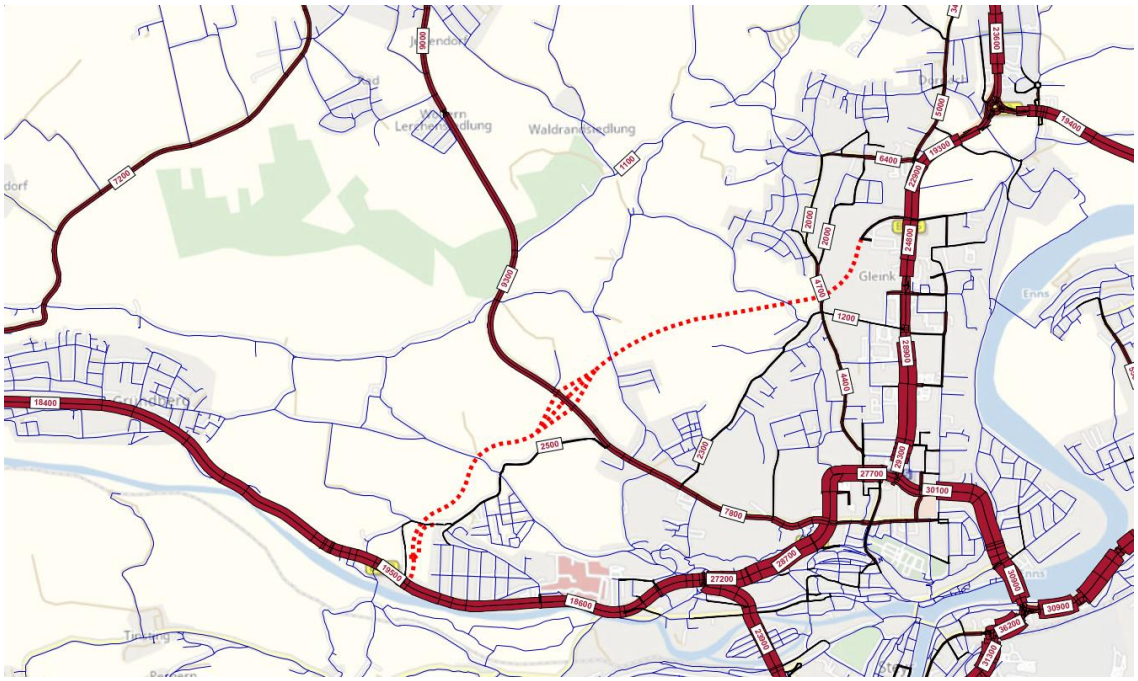

Abbildung 24: Verkehrsstärken Nullvariante (DTVw), Prognosejahr 2040 (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. Verkehrplus)

Aufgrund der Fortschreibung der Struktur- sowie Bevölkerungsentwicklung ist für das Prognosejahr 2040 eine deutliche Zunahme des Kfz-Verkehrsaufkommens zu verzeichnen. Im Mittel zeigt sich auf den betrachteten Querschnitten eine Zunahme von rund 27%. Die stärksten Verkehrszunahmen in der Größenordnung von rund 3.000 bis 6.000 Kfz/24h weisen die Querschnitte entlang der B 115, B 122a – Nordspange, B 122 – Haratzmüllerstraße sowie der Lange Gasse auf. Für den am stärksten belasteten Querschnitt (QS 24, B 122 Seifentruhe) bedeutet das ein werktägliches Kfz-Verkehrsaufkommen von rund 27.200 Kfz/24h.

Tabelle 3 Verkehrsstärken an exemplarischen Querschnitten für die Nullvariante (DTVw), Prognosejahr 2040 (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. Verkehrplus)

Nr.	Straße	Querschnitt	Werktäglicher Verkehr (DTVw)	
			Nullvariante 2040	Veränderung zum Bestand 2022
15	B 115	zw. Bauhaus Kreuzung und Gleinker Hauptstraße	22 920	7%
29	B 115	zw. Gleinker Hauptstraße und Kreisverkehr	19 260	8%
14	B 115	südl. Bauhaus Kreuzung (Höhe Stadtbetriebe Steyr)	29 780	14%
24	B 122	Seifentruhe (Höhe Kreuzung Sierniger Straße)	27 220	13%
7	B 122	östlich Einmündung Westspange	18 650	7%
2	B 122	westlich Einmündung Westspange	19 470	10%
13	L564	Wolferner Straße südl.Westspange (vor Kreuzung B 122)	10 840	27%
1	L564	Wolferner Straße nördl. Westspange	9 340	34%

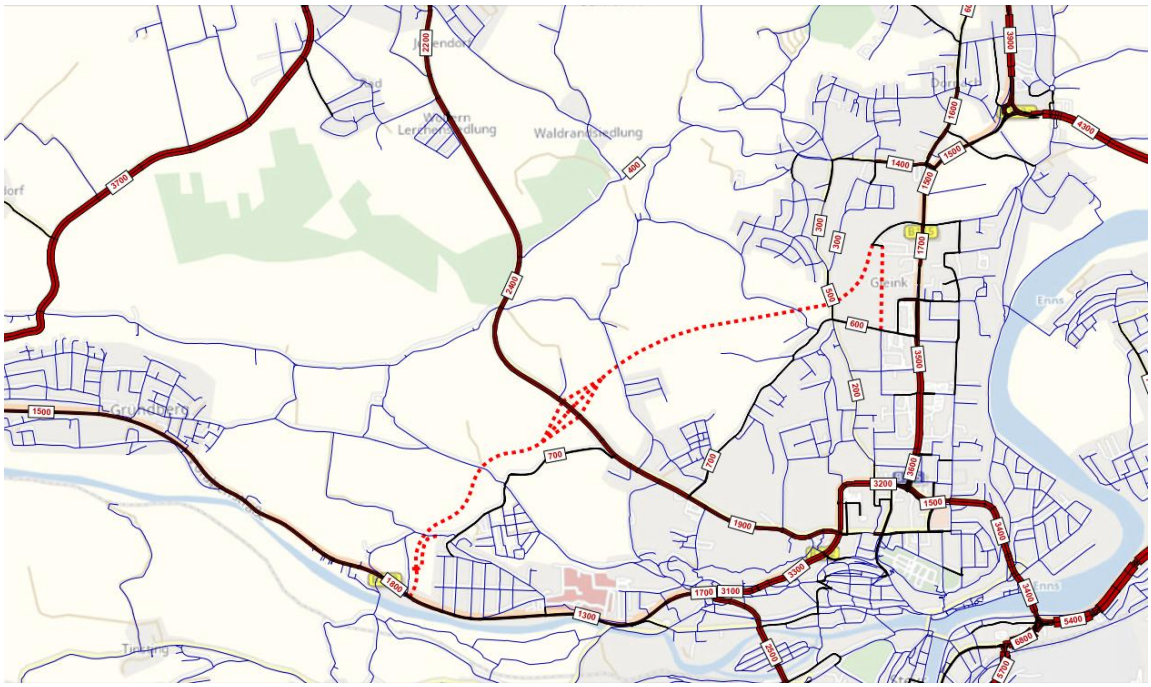

Abbildung 25: Differenzbelastung Nullvariante 2040 zu Bestand 2022 (DTVw) (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. Verkehrplus)

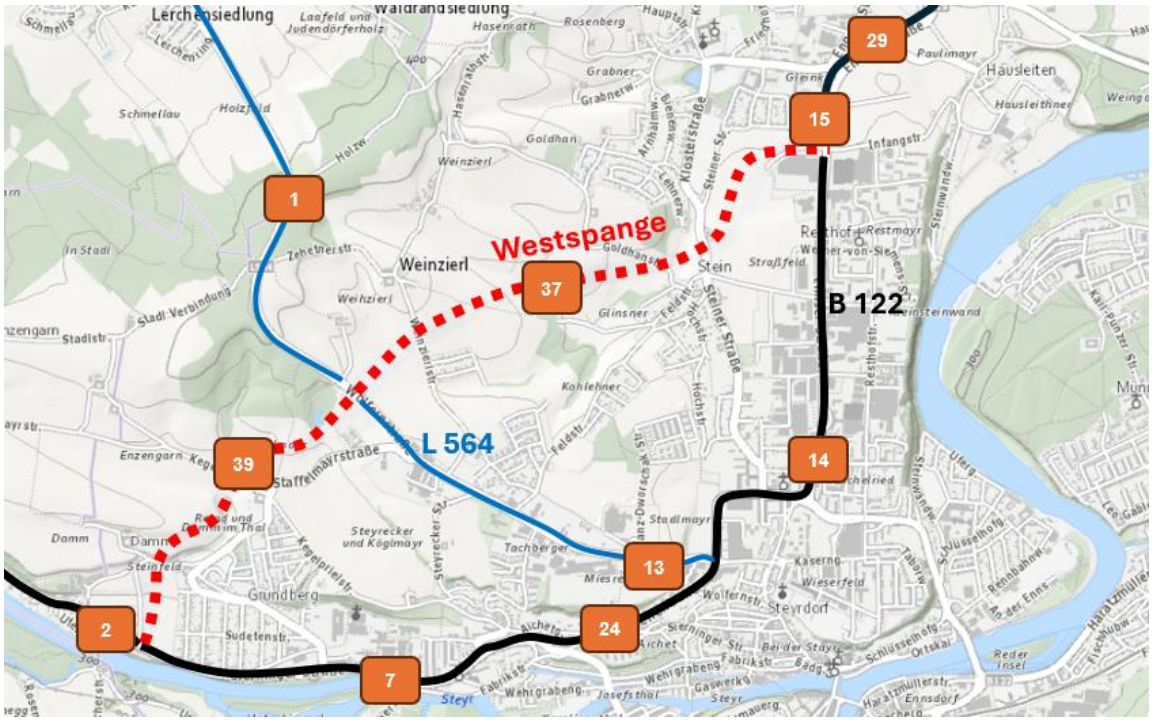

Abbildung 26: Nummerierung exemplarischer Querschnitte Verkehrsuntersuchung (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. Verkehrplus)

Aufgrund der hohen Belastungen und unzureichenden Kapazitäten im innerstädtischen Straßennetz nimmt der überregionale Durchgangsverkehr in der Prognose nicht weiter zu. Für die Kfz-Verkehrszunahme im betrachteten Streckennetz sind demnach

überwiegend die steigenden Quell-, Ziel und Binnenfahrten in Bezug auf das Stadtgebiet Steyr verantwortlich.

Bedingt durch die hohe Verkehrslast, Platzmangel im öffentlichen Straßenraum und die dadurch mangelnden Alternativen, wird eine Neuordnung der städtischen Verkehrssituation zugunsten des Umweltverbunds (umfasst Verkehrsmittel mit verhältnismäßig geringem Schadstoffausstoß wie z.B. Fußgänger, Fahrräder, ÖPNV etc.) als kritisch beurteilt. Mit einer Verschärfung der Stau- und Überlastungserscheinungen ist zu rechnen. Bestehende Unfallstellen werden nicht entschärft.

Tabelle 4: verkehrliche Bewertung Nullvariante

Kriterium	Zielerfüllung
Gewährleistung eines flüssigen Verkehrsablaufs	keine / sehr gering
Entlastung des untergeordneten Straßennetzes	keine / sehr gering
Erhöhung der Verkehrssicherheit	keine / sehr gering
Innerstädtische verkehrliche Entwicklungsmöglichkeiten	keine / sehr gering

4.2.2 VARIANTE 1: WESTSPANGE STEYR

Variante 1 folgt dem Grundprinzip einer nordwestlichen Umfahrung des Stadtgebiets von Steyr und entspricht weitestgehend dem Verordnungskorridor der Westspange Steyr aus dem Jahr 2015. Der Korridor wurde auf Basis einer vorausgehenden Variantenuntersuchung ausgewählt. Der Absprungpunkt vom bestehenden Straßennetz liegt nördlich von Steyr im Bereich der Bauhaus-Kreuzung. Der Einbindungspunkt befindet sich westlich des Stadtgebiets auf Höhe des Knotens B 122 / Sierninger Straße.

Ergänzend ist ein vierstreifiger Ausbau der bestehenden B 115 im Abschnitt zwischen Bauhauskreuzung und dem Kreisverkehr Nordspange vorgesehen.

In Abbildung 27 ist die prognostizierte Verkehrssituation für das Jahr 2040 gemäß dem konventionellen Prognoseansatz der Verkehrsentwicklung nach VMÖ dargestellt.

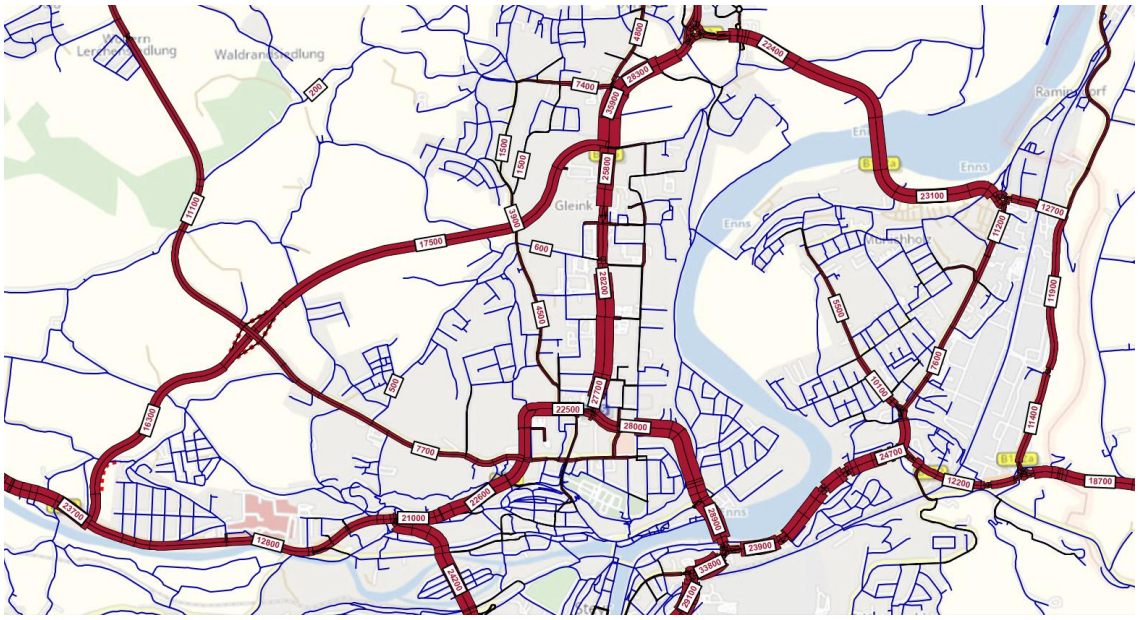

Abbildung 27: Verkehrsstärken Variante 1 – Westspange (DTVw), Prognosejahr 2040 (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. Verkehrplus)

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung zeigt für Variante 1 (Westspange) eine maßgebliche Verkehrsbelastung von rund 16.300 Kfz/24h im südlichen und rund 17.500 Kfz/24h im nördlichen Abschnitt.

In Bezug auf das Stadtgebiet Steyr können durch die Westspange im übergeordneten Streckennetz (Landesstraßen B) mit Ausnahme der Nordspange Entlastungen herbeigeführt werden. Im Durchschnitt beträgt die Abnahme über aller im Rahmen der Verkehrsuntersuchung betrachteten Querschnitte rund 13%. Davon ausgenommen sind die beiden Querschnitte B 115 – Höhe Gleinker Hauptstraße und B 122 – Höhe Stadtgrenze West, welche aufgrund der Zubringerfunktion in Bezug auf die Westspange eine deutliche Verkehrszunahme von rund 21% bzw. 57% erfahren.

Tabelle 5: Verkehrsstärken an exemplarischen Querschnitten für Variante 1 (DTVw), Prognosejahr 2040, (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. Verkehrplus)

Nr.	Straße	Querschnitt	Werktäglicher Verkehr (DTVw)	
			Variante 1 (Westspange 2040)	Veränderung zur Nullvariante
15	B 115	zw. Bauhaus Kreuzung und Gleinker Hauptstraße	35 930	57%
29	B 115	zw. Gleinker Hauptstraße und Kreisverkehr	28 320	47%
14	B 115	südl. Bauhaus Kreuzung (Höhe Stadtbetriebe Steyr)	28 300	-5%
24	B 122	Seifentruhe (Höhe Kreuzung Sierniger Straße)	21 050	-23%
7	B 122	östlich Einmündung Westspange	12 780	-31%
2	B 122	westlich Einmündung Westspange	23 650	21%
13	L564	Wolferner Straße südl.Westspange (vor Kreuzung B 122)	9 640	-11%
1	L564	Wolferner Straße nördl. Westspange	11 110	19%
37	Westspange östl. Wolferner Straße		17 500	
39	Westspange westl. Wolferner Straße		16 330	

Im untergeordneten Streckennetz können relativ gesehen die größten Entlastungen erreicht werden. Aufgrund der Verlagerung von regionalen Durchgangsverkehren auf die Westspange können in weiterer Folge Schleichverkehre im untergeordneten Straßennetz wieder auf den innerstädtischen Hauptachsen (Landesstraßen) gebündelt werden. Im direkten Umfeld der Westspange können im untergeordneten Gemeindestraßennetz Entlastung von bis zu 92% in der Staffelmayrstraße und 77% in der Feldstraße sowie rund 17% auf Teilabschnitten der Steiner Straße erreicht werden.

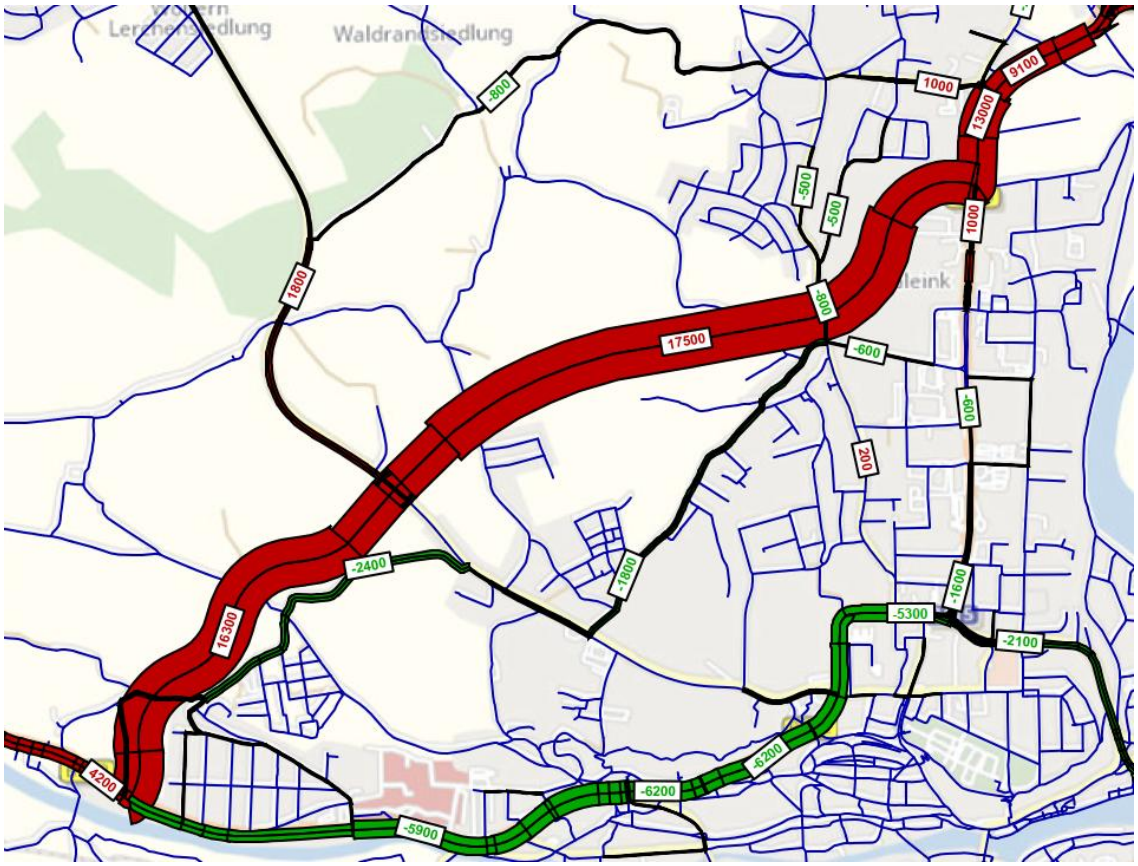

Abbildung 28: Differenzbelastung Variante 1 Westspange zu Nullvariante (DTVw), Prognosejahr 2040 (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. verkehrplus)

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass sich aufgrund der höheren zulässigen Geschwindigkeiten sowie Kapazitäten auf der Westspange kürzere Reisezeiten ergeben, und dadurch die Erreichbarkeit des Standortes langfristig gesichert werden kann. In Bezug auf das gesamte Planungsgebiet ist anzumerken, dass durch die zusätzliche Straßenverbindung die täglich zurückgelegten Fahrzeugkilometer im Planungsgebiet zunehmen. Auf den derzeitigen innerstädtischen Durchfahrtsrouten der Stadt Steyr kann das Kfz-Verkehrsaufkommen jedoch reduziert werden. Aufgrund der Verkehrsabnahme ist von einer Verbesserung der bestehenden Unfallstellen auszugehen.

Abschließend wird festgehalten, dass ein Straßennetz inkl. Westspange bzw. deren Verlagerungseffekten neue Entwicklungen im Stadtgebiet, wie z.B. den Rückbau von Landesstraße, Kfz-Verkehrsberuhigung, Ausbau von Infrastrukturen für die aktive Mobilität sowie die Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs ermöglichen.

Tabelle 6: verkehrliche Bewertung Variante 1

Kriterium	Zielerfüllung
Gewährleistung eines flüssigen Verkehrsablaufs	sehr hoch
Entlastung des untergeordneten Straßennetzes	sehr hoch
Erhöhung der Verkehrssicherheit	hoch
Innerstädtische verkehrliche Entwicklungsmöglichkeiten	sehr hoch

4.2.3 VARIANTE 2: TEILWEISER 4-STREIFIGER AUSBAU DER B 115 UND B 122

Variante 2 verfolgt den Ansatz einer bestandsnahen Variante mit zusätzlichem Entlastungspotential im Vergleich zur Nullvariante. Das Konzept dieser Variante entspricht einem 4-streifigen Ausbau der B 115 zwischen dem Kreisverkehr Nordspange und dem Knoten Tabor und in weiterer Folge der B 122 vom Knoten Tabor bis Gründberg (Höhe Kruglweg).

Auf zusätzliche Netzausbauten wird bei dieser Variante verzichtet. In Abbildung 29 ist die prognostizierte Verkehrssituation für das Jahr 2040 gemäß dem konventionellen Prognoseansatz der Verkehrsentwicklung nach VMÖ dargestellt.

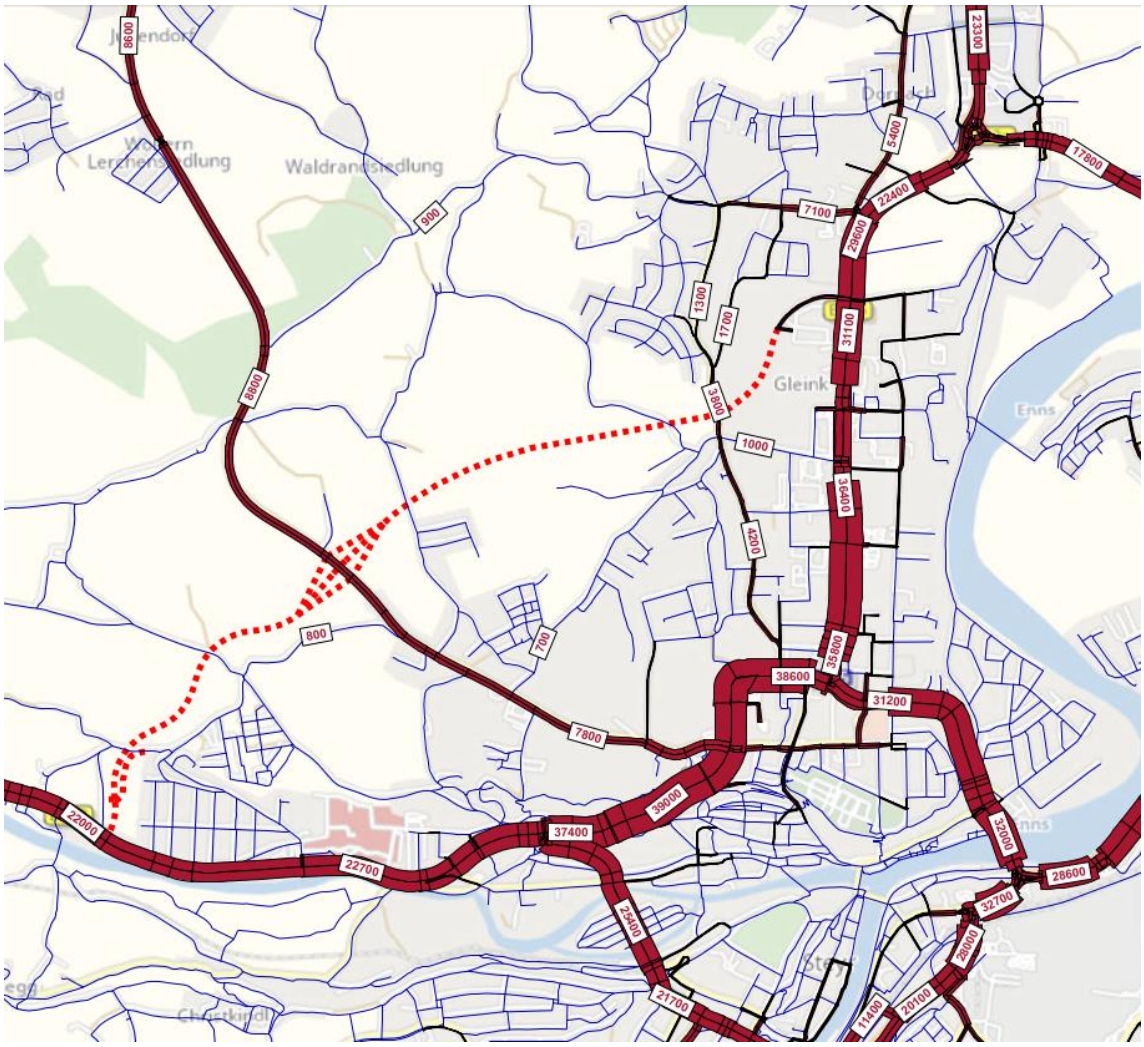

Abbildung 29: Verkehrsstärken Variante 2 - 4-streifiger Ausbau der B 115 bzw. B 122 (DTVw), Prognosejahr 2040 (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. Verkehrplus)

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung zeigt für die Variante 2 (4-streifiger Ausbau der B 115 und der B 122) eine deutliche Erhöhung der Leistungsfähigkeiten der innerstädtischen Landesstraßen auf der Nord-West-Achse. Bei einem derartigen Ausbau der Bestandsinfrastruktur kann ein deutlich flüssigerer Verkehrsablauf sowohl auf freier Strecke als auch an neuralgischen Knotenpunkten (z.B. Taborknoten, Knoten Wolfernstraße und Knoten Wiesenberg) erreicht werden.

Das Verkehrsaufkommen kann gegenüber der Nullvariante entsprechend wieder auf den ausgebauten Streckenabschnitten des übergeordneten Straßennetzes gebündelt werden. Die prognostizierten Kfz-Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung des Bestandsausbaus auf der B 122 im Streckenabschnitt zwischen Wiesenberg- und Taborknoten betragen an einem durchschnittlichen Werktag bis zu 40.000 Kfz/24h.

Tabelle 7 Verkehrsstärken an exemplarischen Querschnitten für Variante 2 (DTVw), Prognosejahr 2040 (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. Verkehrplus)

Nr.	Straße	Querschnitt	Werktäglicher Verkehr (DTVw)	
			Variante 2 (Bestandsausbau)	Veränderung zur Nullvariante
15	B 115	zw. Bauhaus Kreuzung und Gleinker Hauptstraße	29 560	29%
29	B 115	zw. Gleinker Hauptstraße und Kreisverkehr	22 440	17%
14	B 115	südl. Bauhaus Kreuzung (Höhe Stadtbetriebe Steyr)	37 380	26%
24	B 122	Seifentruhe (Höhe Kreuzung Sierniger Straße)	37 370	37%
7	B 122	östlich Einmündung Westspange	22 750	22%
2	B 122	westlich Einmündung Westspange	22 010	13%
13	L564	Wolferner Straße südl.Westspange (vor Kreuzung B 122)	11 280	4%
1	L564	Wolferner Straße nördl. Westspange	8 830	-5%

Die Verkehrsabnahmen im übergeordneten Streckennetz (Landesstraßen B) aufgrund von Verlagerungseffekten liegen zwischen 8% auf der B 115a Nordspange, 19% auf der B 115 Dr.-Klotz-Straße und 22% auf der Dukartstraße östlich der Enns.

Im untergeordneten Streckennetz nordwestlich des Stadtzentrums können relativ gesehen die größten Entlastungen erreicht werden. Aufgrund der deutlichen Kapazitätserhöhung durch den 4-streifigen Bestandsausbau können Schleichverkehre im untergeordneten Straßennetz wieder auf den leistungsfähigen innerstädtischen Hauptachsen (Landesstraßen) abgewickelt werden. Im direkten Umfeld der geplanten Westspange können im untergeordneten Gemeindestraßennetz Entlastungen von bis zu 66% in der Staffelmayrstraße und 69% in der Feldstraße sowie rund 19% auf Teilabschnitten der Steiner Straße erreicht werden. Das Kfz-Verkehrsaufkommen auf der außerhalb der Stadtgrenze liegenden Lange Gasse kann je nach Streckenabschnitt um bis zu 15% reduziert werden.

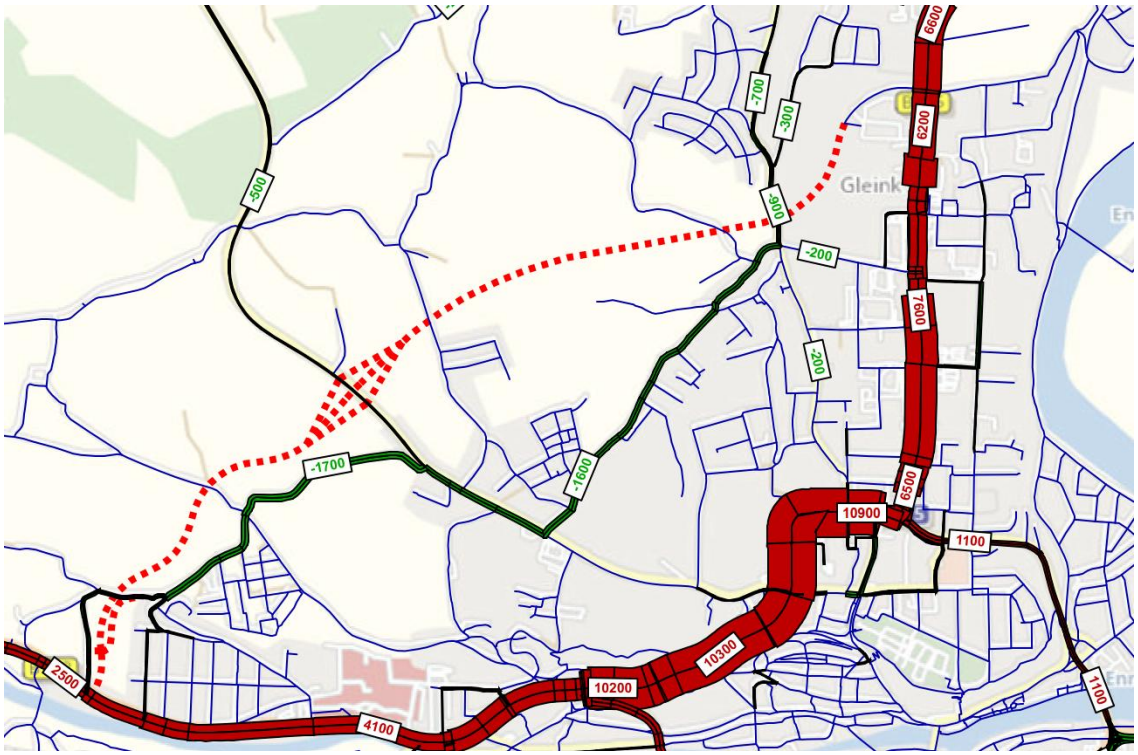

Abbildung 30: Differenzbelastung Variante 2 4-streifiger Ausbau B 115 und B 122 zu Nullvariante (DTVw), Prognosejahr 2040 (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. Verkehrplus)

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass sich aufgrund der höheren Kapazitäten insbesondere zu den Tagesspitzenstunden geringere Wartezeiten an Knotenpunkten und in weiterer Folge kürzere Reisezeiten ergeben. Die daraus resultierenden täglich zusätzlich zurückgelegten Fahrzeugkilometer nehmen im Vergleich zur Nullvariante im Stadtgebiet Steyr nur geringfügig zu.

Im Rahmen des Aus- und Umbaus der B 115 und B 122 besteht bedingt die Möglichkeit bestehende Unfallhäufungsstellen zu entschärfen.

Ein Nachteil dieser Variante ist, dass verkehrsberuhigende Maßnahmen im Stadtzentrum von Steyr bzw. eine Neuordnung des innerstädtischen Verkehrs durch die Aufwertung der MIV-Infrastruktur deutlich erschwert werden. Das Potential für innerstädtische Entwicklungsmöglichkeiten wird daher mit „gering“ beurteilt.

Tabelle 8: verkehrliche Bewertung Variante 2

Kriterium	Zielerfüllung
Gewährleistung eines flüssigen Verkehrsablaufs	hoch
Entlastung des untergeordneten Straßennetzes	sehr hoch
Erhöhung der Verkehrssicherheit	mittel
Innerstädtische verkehrliche Entwicklungsmöglichkeiten	gering

4.3 WEITERZUVERFOLGENDE VARIANTEN

Die Übersicht der verkehrlichen Variantenbeurteilung zeigt folgendes Ergebnis:

- Die Nullvariante wird hinsichtlich der verkehrlichen Projektziele durchgehend als nicht geeignet betrachtet.
- Variante 1 erfüllt alle verkehrlichen Projektziele deutlich.
- Variante 2 erfüllt alle verkehrlichen Projektziele, schneidet diesbezüglich. jedoch schlechter ab als Variante 1

Tabelle 9: Übersicht verkehrliche Variantenbeurteilung

Kriterium	Variante 0	Variante 1	Variante 2
Gewährleistung eines flüssigen Verkehrsablaufs	Keine / sehr gering	Sehr hoch	Hoch
Entlastung des untergeordneten Straßennetzes	Keine / sehr gering	Sehr hoch	Sehr hoch
Erhöhung der Verkehrssicherheit	Keine / sehr gering	Hoch	Mittel
Innerstädtische verkehrliche Entwicklungsmöglichkeiten	Keine / sehr gering	Sehr hoch	Gering

Da gemäß SUP-RL lediglich „vernünftige“ Alternativen zu prüfen sind, werden in der nachfolgenden Umweltprüfung lediglich jene Varianten betrachtet, welche die verkehrlichen Kriterien erfüllen. Dies betrifft Variante 1 und Variante 2.

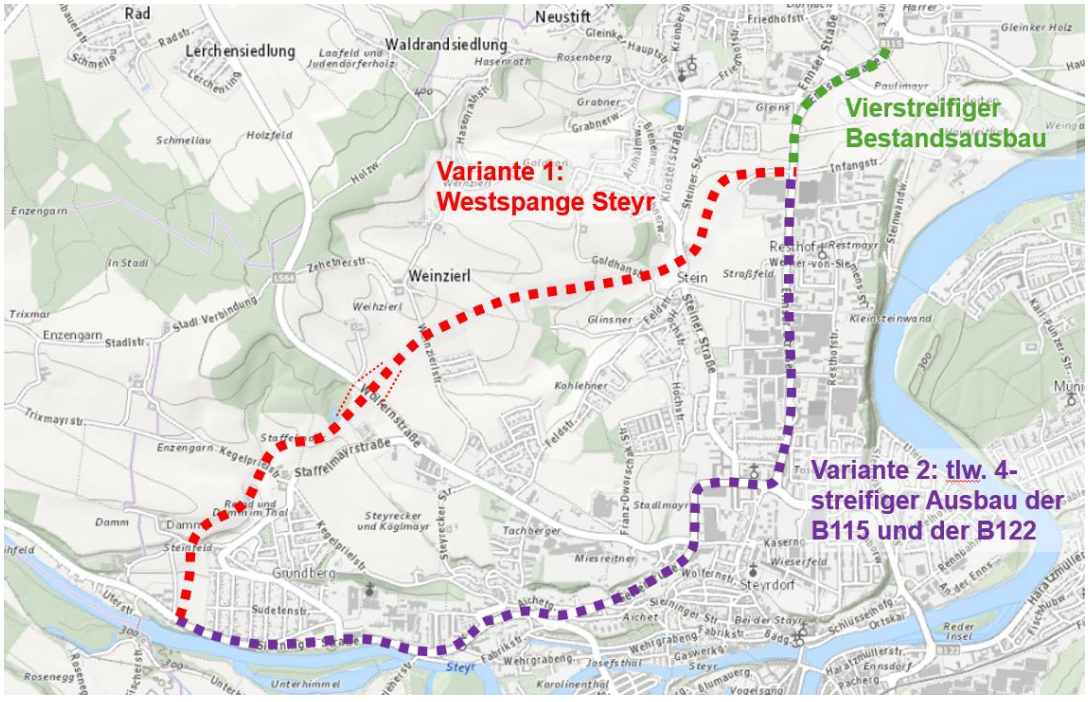

Abbildung 31: Prüfvarianten SUP (Quelle: DORIS, eigene Darstellung)

5 UMWELTPRÜFUNG

5.1 ALLGEMEINE METHODIK

Die für die Umweltprüfung relevanten Ziele des Umweltschutzes bestimmen sich aus den einschlägigen Gesetzen und Plänen. Gemäß Anhang I der SUP-RL hat der Umweltbericht erhebliche Umweltauswirkungen zu umfassen. Dies beinhaltet „Auswirkungen auf Aspekte wie die biologische Vielfalt, die Bevölkerung, die Gesundheit des Menschen, Fauna, Flora, Boden, Wasser, Luft, klimatische Faktoren, Sachwerte, das kulturelle Erbe einschließlich der architektonisch wertvollen Bauten und der archäologischen Schätze, die Landschaft und die Wechselbeziehung zwischen den genannten Faktoren."

Im Rahmen der gegenständlichen Auswahlvariante werden die folgenden Fachbereiche / Kriterien als beurteilungsrelevant eingestuft:

- Mensch (umfasst Raumordnung und Freizeit und Erholung)
- Lärm
- Naturschutz (umfasst im Sinne einer naturschutzfachlichen Gesamtbeurteilung Fauna, Flora und Biologische Vielfalt sowie Landschaftsbild)
- Forstwirtschaft & Waldschutz
- Boden
- Luft & Klima
- Grundwasser
- Oberflächengewässer
- Sach- und Kulturgüter

Für jeden Fachbereich ist eine variantenspezifische Eingriffserheblichkeit festzulegen. Die Einstufung der Eingriffserheblichkeit erfolgt hierbei anhand der 5-stufigen Skala gemäß Tabelle 10, angelehnt an die RVS 04.01.11 „Umweltuntersuchung". Grundsätzlich erfolgt die Beurteilung durch eine **qualitative, verbale Bewertung** – in Fachbereichen wo ausreichend Grundlagen für quantitative Näherungswerte vorliegen (z.B. Luft & Klima und Lärm) wird auf letztere zurückgegriffen.

Tabelle 10: Bewertungsskala Umweltauswirkungen

Erheblichkeit	Bewertung Fachbereiche/ Kriterien
Keine / sehr gering	Gutachterliche Einschätzung auf Basis von Sensibilitäten, Erheblichkeiten in Teilräumen und Zugang zur Wertsynthese
Gering	
Mittel	
Hoch	
Sehr hoch	

Im Rahmen der Beurteilung der Umweltauswirkungen, werden potentielle Maßnahmen zur Reduktion von Umweltauswirkungen ausgeklammert, dadurch erfolgt die Variantenbeurteilung jeweils für den „Worst-Case“. Die Darstellung möglicher Maßnahmen erfolgt separat in Kapitel 6.

Variante 1 wurde bereits im Rahmen der Umweltprüfung für die Trassenverordnung der Westspange aus dem Jahr 2015 hinsichtlich der zu erwartenden Umweltauswirkungen untersucht (siehe Umweltbericht Westspange Steyr 2015). In jenen Fachbereichen wo sich die Randbedingungen seit 2015 nur geringfügig verändert haben werden die Ergebnisse der damaligen Umweltuntersuchung auch im gegenständlichen Bericht berücksichtigt.

5.2 MENSCH

Die Beurteilung der Eingriffserheblichkeit im Kriterium Mensch erfolgt anhand der folgenden Parameter:

- Durchtrennung funktionaler Beziehungen im Siedlungsgebiet
- Verlust von Wohnbauland
- Störeinflüsse auf Wohnbauland
- Zielkonflikte mit ÖEK
- Beeinflussung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen

Variante 1

Die Trasse von Variante 1 verläuft offen, größtenteils durch unbebautes Gebiet mit der Flächenwidmung „Ödland“. Aufgrund des ruralen Umfelds ist keine wesentliche Durchtrennung der funktionalen Beziehung zwischen Siedlungsgebieten zu erwarten.

Die Entfernung zu benachbarten Wohnnutzungen beträgt über weite Strecken des Korridors deutlich mehr als 150 m. Im östlichen und im westlichsten Abschnitt reicht der Korridor bis auf rd. 40m an Wohnnutzung heran. Im Bereich des Anschlusses an die B122 sind auch Abstände des Korridors unter 40 m möglich, es wird allerdings kein Baugebiet der Widmungskategorie Wohnengebiet direkt beansprucht. Insgesamt sind nur geringfügige Störeinflüsse auf Wohnbauland zu erwarten.

Vereinzelt (vor allem am Absprungpunkte von der B 115) finden sich Betriebsbaugebiete, Geschäftsgebiete und gemischtes Baugebiet im unmittelbaren Nahbereich der Trasse.

Variante 1 ist aufgrund der Trassenverordnung 2015 bereits im ÖEK der Stadt Steyr verankert und stellt dadurch keinen Zielkonflikt dar.

Hinsichtlich bestehender Freizeit- und Erholungsinfrastruktur bestehen keine direkten Konflikte mit Variante 1.

In Summe wird die Erheblichkeit von **Variante 1** im Kriterium Mensch als „**gering**“ eingeschätzt.

Variante 2

Variante 2 verläuft offen, größtenteils durch stark bebautes Gebiet mit der Flächenwidmung „Wohngebiet“. Es ist davon auszugehen, dass durch den vierstreifigen Bestandsausbau bei Variante 2 in etwa 28 Gebäude mit Wohnnutzung verloren gehen. Hierbei ist von einem vollständigen Verlust der Siedlungs- und Nutzungsfunktion auszugehen. Zudem ist davon auszugehen, dass rund 30 Betrieb- bzw. Nebengebäude abzulösen sind.

Des Weiteren ergibt sich durch den vierstreifigen Ausbau und den hohen Verkehrsbelastungen von bis zu 40.000 Kfz/h (DTVw) eine zusätzliche Trennwirkung zwischen den Siedlungsbereichen nördlich bzw. südlich der B 122 und westlich bzw. östlich der B 115 im Bereich Taborknoten.

Hinsichtlich bestehender Freizeit- und Erholungsinfrastruktur bestehen keine direkten Konflikte mit Variante 2.

Aufgrund des potentiell vollständigen Verlusts der Siedlungs- und Nutzungsfunktion zahlreicher Wohngebietsflächen, der massiven Störung des Wohnumfeldbereichs durch den offen geführten Vollausbau und durch die zusätzliche Trennwirkung wird die Erheblichkeit von **Variante 2** im Fachbereich Raumordnung als „**sehr hoch**“ eingeschätzt.

Tabelle 11: Bewertung Kriterium Mensch

Fachbereich	Variante	Erheblichkeit
Raumordnung	Var. 1	Gering
	Var. 2	Sehr hoch

5.3 LÄRM

Die Beurteilung im Fachbereich Lärm ergibt sich auf Basis der separat durchgeführten Lärmuntersuchung der Fa. KUBISCH DATA und wird in diesem Abschnitt in Kurzform übernommen bzw. zusammengefasst. Die Erheblichkeitseinstufung orientiert sich an der Einstufung gemäß RVS 04.02.11 (siehe Tabelle 12). Als Nullplanfall bzw. Referenzplanfall wird die fortgeschriebene IST-Situation (Variante 0) herangezogen.

Tabelle 12: Eingriffserheblichkeit für den Wirkfaktor „Lärm“ lt. RVS 04.02.11

Beurteilung der Erheblichkeit	positive Wirkung / sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
	ΔL < 0,0 dB	L_{den} ≤ 55,0 dB L_n ≤ 45,0 dB & ΔL > 1,0 dB	L_{den} ≤ 60,0 dB L_n ≤ 50,0 dB & ΔL > 1,0 dB	L_{den} > 60,0 dB L_n > 50,0 dB & ΔL > 1,0 dB	L_{den} > 65,0 dB L_n > 55,0 dB & ΔL > 1,0 dB
		L_{den} ≤ 60,0 dB L_n ≤ 50,0 dB & ΔL ≤ 1,0 dB	L_{den} > 60,0 dB L_n > 50,0 dB & ΔL ≤ 1,0 dB		

ΔL…Vorhabensbedingte Immissionsänderung gegenüber Nullplanfall (Referenzplanfall)

L_n, L_{den}…Gesamtimmissionen des hochrangigen Straßennetzes für den Vorhabensplanfall

Die Beurteilung der Eingriffserheblichkeit erfolgt jeweils an der Fassade mit dem höchsten Immissionspegel des Wohngebäudes bzw. Gebäudes mit sensibler Nutzung nach RVS 04.01.11 Anhang 2: Schutzgutspezifische Auswirkungsanalyse „Wirkfaktor Lärm“. Die Anzahl der betroffenen Objekte nach Variante sind in Tabelle 13 dargestellt. Es *handelt sich um eine Gegenüberstellung der Varianten 1 und 2 mit der Nullvariante für das Prognosejahr 2040.*

Tabelle 13: Eingriffserheblichkeit der Varianten im Prognosefall 2040, Lärm

Beurteilung der Erheblichkeit	positive Wirkung / sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
Variante **1**	640 Stk.	833 Stk.	255 Stk.	29 Stk.	7 Stk.
	[36,3 %].	[47,2 %].	[14,5 %].	[1,6 %].	[0,4 %].
Variante **2**	392 Stk.	955 Stk.	257 Stk.	64 Stk.	68 Stk.
	[22,2 %].	[54,1 %].	[14,6 %].	[3,6 %].	[3,9 %].

Durch die Beurteilung der Eingriffsintensität ist Variante 1 zu favorisieren, durch die Linienführung der „Westspange Steyr“ die meiste Entlastung aller Varianten zur Folge hat. Die Anhebung der Schall-IST-Situation ist nach Oö. LStr-LärmIV bei 36 Wohngebäuden als relevant einzustufen. Lärmschutzmaßnahmen sind nach Oö. LStr-LärmIV notwendig.

Aufgrund des Verlaufs der Variante 2 durch dicht bebautes Gebiet weist diese Variante negative Auswirkungen im Vergleich zum Referenzplanfall auf. Bei 132 Wohngebäude wird die Schall-IST-Situation ist nach Oö. LStr-LärmIV relevant angehoben und 68 Gebäude liegen über den Grenzwerten der Gesundheitsgefährdung. Für eine Genehmigung nach Oö. LStr-LärmIV sind zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen notwendig. Zusätzlich müssen für die Linienführung 28 Gebäude im Stadtgebiet eingelöst und abgebrochen werden, wodurch sich eine relevante Lärmveränderung für die dahinterliegende Bebauung ergibt.

Die Gesamterheblichkeit einer Variante ermittelt sich nach dem „worst-case“ - Prinzip: Die höchsten Beurteilungen sind ausschlaggebend für die Einstufung der Eingriffserheblichkeit, wenn diese 2 % aller Wohngebäudes bzw. Gebäude mit sensibler

Nutzung überschreiten. Daraus ergibt sich für **Variante 1** die Eingriffserheblichkeit „**Mittel**“ und für die **Variante 2** die Eingriffserheblichkeit „**Sehr hoch**“ (siehe Tabelle 14).

Tabelle 14: Bewertung Kriterium Lärm

Fachbereich	Variante	Erheblichkeit
Lärm	Var. 1	Mittel
	Var. 2	Sehr hoch

5.4 NATURSCHUTZ

Im Rahmen der gegenständlichen Umweltprüfung wird die Beurteilung der Auswirkungen auf Fauna, Flora und Biologische Vielfalt sowie auf das Landschaftsbild im Sinne einer naturschutzfachlichen Gesamtbeurteilung zusammengeführt. Die Beurteilung der Eingriffserheblichkeit im Kriterium Naturschutz berücksichtigt Wertigkeit und Sensibilität betroffener Lebensraumtypen sowie das Vorhandensein von Schutzgebieten (Naturschutzgebiete, Naturdenkmale etc.).

Variante 1

Der Korridor von Variante 1 quert einzelne hochwertige Biotopflächen, darunter:

- Feuchtwiesen und gehölzfreie Nassstandorte
- Fettweiden und -wiesen, inkl. Brachen und Lägerfluren
- Trocken- und Halbtrockenrasen
- Gehölze, insbesondere Laubgehölze (Vögel, Fledermäuse, Pflanzen)
- Acker- und Brachflächen (für Vögel / Bodenbrüter)

Im Osten ist diesbezüglich vor allem der Nahbereich des Gleinkerbachs als naturschutzfachlich sensible Zone zu werten, im Westen gilt dies für die Waldausläufer des Enzgarner Waldes.

Neben der Berührung naturschutzfachlich sensibler Bereiche ist auch die Durchschneidung der Landschaft als wesentlicher Eingriff in den Lebensraum von Tieren (i.S. Vögeln) zu werten. Insgesamt kommt es durch Variante 1 zu einer Behinderung der ökologischen Wechselwirkung zwischen Stadtrandbereich und Umland und fördert Nutzungsintensivierung entlang der neu geschaffenen Verkehrsachse.

Das Natura 2000 Gebiet „Unteres Steyr- und Ennstal“ wird durch den Korridor der Variante 1 nicht berührt. Im Kreuzungsbereich der Westspange Steyr mit der B 122 (Sierninger Straße) ist von einer maßgeblichen Erhöhung der Verkehrsstärke im erweiterten Nahbereich des Naturschutzgebiets auszugehen. Indirekte Einflüsse auf das Naturschutzgebiet sind daher nicht vollumfänglich auszuschließen.

Der Korridor der Westspange wurde bereits im Trassenauswahlverfahren für die Trassenverordnung 2015 naturschutzfachlich mit der Erheblichkeit „hoch“ beurteilt. Da

sich die naturschutzfachlichen Rahmenbedingungen als auch der zu beurteilende Korridor der Westspange, nicht in einem Ausmaß verändert haben, welche eine Anpassung der Beurteilung erforderlich machen, wird die Gesamterheblichkeit von **Variante 1** ebenfalls „**hoch**“ bewertet (siehe Tabelle 15).

Variante 2

Der Streckenverlauf von Variante 2 verläuft durch innerstädtisches Gebiet, die naturschutzrelevanten Auswirkungen sind daher in weiten Teilen der Strecke als sehr gering einzustufen. Lediglich im südwestlichen Abschnitt befindet sich die B 122 in unmittelbarer Nahelage zum Waldstück des Natura 2000 Gebiets „Unteres Steyr- und Ennstal“ zwischen der B 122 Voralpen Straße (Sierninger Straße) und dem Fluss Steyr. Direkte bauliche Eingriffe in das Natura 2000-Gebiet in Form von Stützmauern oder Steinschlichtungen vor allem im Bereich des Krankenhauses können aufgrund der Verbreiterung der B 122 nicht ausgeschlossen werden. Zusätzlich ist mit indirekten Einflüssen durch die Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Die Erheblichkeit ist daher mit „**mittel**“ zu bewerten (siehe Tabelle 15).

Tabelle 15: Bewertung Kriterium Naturschutz

Kriterium	Variante	Erheblichkeit
Naturschutz	Var. 1	Hoch
	Var. 2	Mittel

5.5 FORSTWIRTSCHAFT & WALDSCHUTZ

Die Beurteilung der Eingriffserheblichkeit im Fachbereich Forstwirtschaft erfolgt anhand der folgenden Parameter:

- Flächenbeanspruchung
- Waldanteil
- Waldfunktion und Wertziffer gemäß WEP

Variante 1

Im Korridor der Westspange (Variante 1) sind im Wesentlichen zwei Waldflächen potentiell betroffen:

1. das Waldgebiet östlich des Siedlungssplitters Weinzierl
2. das Waldgebiet Enzengarn

Da diese zwei Waldstücke nur randlich in einem kleinen Bereich (im Ausmaß von 150-200m bei einer Gesamtlänge der Westspange von 4,1km) durch den Korridor der Westspange betroffen sind, wird die Erheblichkeit des Kriteriums Forstwirtschaft & Waldschutz trotz der geringen Waldausstattung im Stadtgebiet Steyr sowie den

möglichen Auswirkungen auf angrenzenden Waldflächen (z.B. Windwurf) für **Variante 1** mit „**mittel**“ beurteilt (siehe Tabelle 16).

Variante 2

Der Streckenverlauf von Variante 2 verläuft entlang des Waldstücks des Natura 2000 Gebiets „Unteres Steyr- und Ennstal“ zwischen der B 122 Voralpen Straße (Sierninger Straße) und dem Fluss Steyr. Die Seite des Vollausbaus wird so gewählt, dass die angrenzenden Waldstücke voraussichtlich nicht betroffen sind. Ein direkter baulicher Eingriff in das Waldstück in Form von Stützmauern oder Steinschlichtungen vor allem im Bereich des Krankenhauses kann aufgrund der Verbreiterung der B122 allerdings nicht ausgeschlossen werden. Durch die Erhöhung des Verkehrsaufkommens im unmittelbaren Nahbereich des Waldstücks ist von einer geringfügigen Beeinträchtigung der Erholungsfunktion auszugehen.

In Summe wird die Erheblichkeit des Kriteriums Forstwirtschaft & Waldschutz für **Variante 2** mit „**gering**“ beurteilt (siehe Tabelle 16).

Tabelle 16: Bewertung Kriterium Forstwirtschaft & Waldschutz

Fachbereich	Variante	Erheblichkeit
Forstwirtschaft & Waldschutz	Var. 1	Mittel
	Var. 2	Gering

5.6 BODEN

Die Beurteilung der Eingriffserheblichkeit im Fachbereich Naturschutz beruht auf der Beurteilung der Bodenfunktion, der landwirtschaftlichen Bedeutung sowie der Bodenversiegelung.

Variante 1

Im Bereich des Korridors von Variante 1 befindet sich Boden mit hohen Funktionserfüllungsraden hinsichtlich der Abflussregulierung, der natürlichen Bodenfruchtbarkeit und dem Lebensraum von Bodenorganismen. Der Gesamtraumwiderstand des Bodens ist entlang des Korridors als mittel bis hoch einzustufen. Hohe Raumwiderstände befinden sich vordergründig im südwestlichen und im nordöstlichen Bereich der Westspange.

Hinsichtlich der landwirtschaftlichen Bedeutung ist der Bereich des Korridors an vielen Stellen als besonders wertvoll einzustufen.

Die Variante 1 durchschneidet zudem unbebautes Grünland und führt dadurch zu zusätzlicher Bodenversiegelung, was sich negativ auf den Wasserhaushalt und auf das lokale Mikroklima auswirken kann.

Aufgrund des großen zusätzlichen Flächenverbrauchs im Vergleich zur Nullvariante, der hohen Funktionserfüllung des beanspruchten Bodens und der hohen landwirtschaftlichen Wertigkeit wird die Erheblichkeit von **Variante 1** mit „**hoch**“ bewertet (siehe Tabelle 17).

Variante 2

Variante 2 verläuft überwiegend durch bereits bebautes Gebiet. Es wird kein hochwertiger Boden beansprucht und es ist von einer vernachlässigbaren zusätzlichen Bodenversiegelung auszugehen. Es sind keine wertvollen landwirtschaftlichen Produktionsflächen betroffen.

In Summe wird die Erheblichkeit des Kriteriums Boden für **Variante 2** mit „**gering**“ beurteilt (siehe Tabelle 17).

Tabelle 17: Bewertung Kriterium Boden

Kriterium	Variante	Erheblichkeit
Boden	Var. 1	Hoch
	Var. 2	Gering

5.7 LUFT & KLIMA

Die Beurteilung im Fachbereich Luft erfolgt auf Basis der separat durchgeführten Untersuchung der Fa. *Laboratorium für Umweltanalytik GmbH*. Die Ergebnisse der Untersuchung werden in diesem Abschnitt in Kurzform übernommen bzw. zusammengefasst.

Die Bewertung der Varianten erfolgt für den Fachbereich Luft und Klima anhand von drei Kriterien (Indikatoren):

1. Immissionsbelastung
2. Emissionsbilanz Luftschadstoffe
3. CO_2-Emissionsbilanz

5.7.1 IMMISSIONSBELASTUNG

Die Beurteilungsabstufung für das Kriterium Immissionsbelastung ist in Tabelle 18 dargestellt.

Tabelle 18: Eingriffserheblichkeit für das Kriterium Immissionsbelastung

Erheblichkeit	Bewertung Fachbereiche/ Kriterien
Keine / sehr gering	Verbesserung oder Zunahme der Immissionsbelastungen < +3 % v. EU GW 2030
Gering	Änderung irrelevant im Sinne der gültigen Bestimmungen (+3 % des EU GW 2030 - +3 % des IG-L GW), Einhaltung des EU GW 2030 gewährleistet
Mittel	Zusatzbelastung > +3 % des IG-L GW, Einhaltung des EU GW 2030 sowie des IG-L GW ist aber gewährleistet
Hoch	Zusatzbelastung > +3 % des IG-L GW, Überschreitung des EU GW 2030, Einhaltung des IG-L GW ist aber gewährleistet
Sehr hoch	Hohe Zusatzbelastung, Einhaltung des IG-L Grenzwertes ist nicht gewährleistet

Variante 1

Variante 1 führt gemäß der zu Grunde liegenden Untersuchung Luft & Klima zu geringen Änderungen der Immissionsbelastung. Alle Zunahmen betragen weniger als 3 % der jeweiligen IG-L Grenzwerte. Gleichzeitig gibt es vereinzelt Verbesserungen von über 3 % des NO2-JMW Grenzwertes nach IG-L. Insgesamt können die Auswirkungen als irrelevant eingestuft werden. Daraus ergibt sich für **Variante 1** und das Kriterium Immissionsbelastung die Eingriffserheblichkeit „**gering**“ (siehe Tabelle 19).

Variante 2

Variante 2 bedingt den Abbruch zahlreicher Häuser entlang der Straße. Bei diesen Objekten würden sich relevante Immissionszunahmen durch den Mehrverkehr ergeben, die jedoch nicht in die Bewertung einfließen können, da die Bauten dann nicht mehr vorhanden sind.

Gleichzeitig kommt es zu dem Effekt, dass die Immissionen entlang der bestehenden Straße, in jenen Bereichen, wo diese verbreitert wird, abnehmen, da sich die Emissionen auf einen breiteren Querschnitt verteilen können.

Aufgrund der genannten Umstände führt der Ausbau der B 122 zu geringen Änderungen der Immissionsbelastung und vereinzelt sogar zu Verbesserungen von über 3 % des NO2-JMW Grenzwertes nach IG-L.

Insgesamt können die Auswirkungen nach als irrelevant eingestuft werden. Daraus ergibt sich für **Variante 2** und das Kriterium Immissionsbelastung die Eingriffserheblichkeit „**gering**“ (siehe Tabelle 19).

Tabelle 19: Bewertung Kriterium Immissionsbelastung

Fachbereich	Kriterium	Variante	Erheblichkeit
Luft & Klima	Immissionsbelastung	Var. 1	Gering
		Var. 2	Gering

5.7.2 EMISSIONSBILANZ LUFTSCHADSTOFFE

Die Beurteilungsabstufung für das Kriterium Luftschadstoffe ist in Tabelle 18 dargestellt. Im Gegenzug zu den Indikatoren Immissionsbelastung und Emissionsbilanz erfolgt die Beurteilung in diesem Kriterium nach dem Grad der Zielerfüllung, da es sich hierbei um ein definiertes Projektziel handelt.

Tabelle 20: Eingriffserheblichkeit für das Kriterium Luftschadstoffe

Zielerfüllung	Bewertung Fachbereiche/ Kriterien
Sehr hoch	Insgesamt sehr hohe Entlastungswirkung (in der Emissionsbilanz Abnahme um mehr als 30%)
Hoch	Insgesamt hohe Entlastungswirkung (Abnahme zw. 10 - 30%)
Mittel	Insgesamt mittlere Entlastungswirkung (Abnahme zw. 5 - 10%)
Gering	Insgesamt geringfügige Entlastungswirkung (Abnahme weniger als 5%)
Keine / sehr gering	Insgesamt keine Entlastungswirkung oder Zunahme der Belastung

Variante 1

Der Indikator Emissionsbilanz zeigt durch die Verlagerungseffekte für Variante 1 eine Reduktion der relevanten Kfz-Emissionen im Ortsgebiet von 8% und damit eine mittlere Entlastungswirkung. Daraus ergibt sich für **Variante 1** und das Kriterium Immissionsbelastung die Zielerfüllung „**mittel**“ (siehe Tabelle 21).

Variante 2

Der Indikator Emissionsbilanz zeigt für den Planfall 2 eine Zunahme der Emissionen im Ortsgebiet um bis zu 14% und damit keine Entlastungswirkung. Daraus ergibt sich für **Variante 2** und das Kriterium Immissionsbelastung die Zielerfüllung „**keine / sehr gering**“ (siehe Tabelle 21).

Tabelle 21: Bewertung Kriterium Luftschadstoffe

Fachbereich	Kriterium	Variante	Zielerfüllung
Luft & Klima	Luftschadstoffe	Var. 1	Mittel
		Var. 2	Keine / Sehr gering

5.7.3 CO2-EMISSIONSBILANZ

Die Beurteilungsabstufung für das Kriterium CO_2-Emissionsbilanz ist in Tabelle 18 dargestellt.

Tabelle 22: Eingriffserheblichkeit für das Kriterium CO_2-Emissionsbilanz

Erheblichkeit	Bewertung Fachbereiche/ Kriterien
Keine / sehr gering	Verbesserung oder keine wesentliche Zunahme < 10 %
Gering	Zunahme beträgt 10-20 %
Mittel	Zunahme beträgt 20-30%
Hoch	Zunahme beträgt 30-50%
Sehr hoch	Zunahme beträgt mehr als 50%

Variante 1

In der CO_2-Emissionsbilanz ergibt sich für Variante 1 im Vergleich zum Nullplanfall (IST-Situation – Variante 0) eine Zunahme der CO_2-Emissionen von rund 20 % im Untersuchungsraum. Daraus ergibt sich für **Variante 1** und das Kriterium CO_2-Emissionsbilanz die Erheblichkeit „**gering**“ (siehe Tabelle 23).

Variante 2

In der CO_2-Emissionsbilanz ergibt sich im Vergleich zum Nullplanfall eine Zunahme der CO_2-Emissionen von rund 12 % im Untersuchungsraum. Daraus ergibt sich für **Variante 2** und das Kriterium CO_2-Emissionsbilanz die Erheblichkeit „**gering**“ (siehe Tabelle 23).

Tabelle 23: Bewertung Kriterium CO_2-Emissionsbilanz

Fachbereich	Kriterium	Variante	Erheblichkeit
Luft & Klima	CO_2-Emissionsbilanz	Var. 1	Gering
		Var. 2	Gering

5.8 GRUNDWASSER

Die Beurteilung der Erheblichkeit erfolgt auf Basis der vorhandenen Wasserschutzgebiete und/oder Wasservorrangflächen im Verlauf bzw. im unmittelbaren Nahbereich der Varianten.

Variante 1

Im Korridor der Variante 1 befindet sich kein Trinkwasserschutzgebiet. Im nordwestlichen Teil des Korridors befindet sich das mit LGBl.Nr. 43/2023 verordnete Trinkwasser-Schongebiete „Steyr |Randz. - Zone Süd“.

Da ungefähr 50% des Korridors der Westspange im Bereich des Schongebiets (Randzone) zu liegen kommen, wird die Erheblichkeit von **Variante 1** im Kriterium Grundwasser mit „**hoch**“ beurteilt (siehe Tabelle 24).

Variante 2

Im Korridor der Variante 2 befindet sich ebenfalls kein Trinkwasserschutzgebiet. Im nordwestlichen Teil des Korridors befindet sich – analog zu Variante 1 – das mit LGBl.Nr. 43/2023 verordnete Trinkwasser-Schongebiete „Steyr |Randz. - Zone Süd“.

Da auch hier rd. 50% der Trasse im Bereich der Randzone der oben genannten Wasservorrangfläche liegen, wird auch **Variante 2** hinsichtlich der Erheblichkeit im Kriterium Grundwasser mit „**hoch**“ beurteilt (siehe Tabelle 24).

Tabelle 24: Bewertung Kriterium Grundwasser

Kriterium	Variante	Erheblichkeit
Grundwasser	Var. 1	Hoch
	Var. 2	Hoch

5.9 OBERFLÄCHENGEWÄSSER

Für die Beurteilung des Fachbereichs Oberflächenwasser wird vor allem Hochwasserschutz als Beurteilungsgrundlage herangezogen.

Variante 1

Das Planungsgebiet von Variante 1 verläuft durch keine deklarierte Hochwasserrisikozonen.

Der Korridor der Variante 1 kreuzt den Gleinkerbach, der im Hinblick auf den Oberflächenabfluss von besonderer Bedeutung ist. Insbesondere im Bereich des permanent wasserführenden Abschnitts sind Eingriffe, die schräg oder parallel zur Gewässerachse erfolgen, als kritisch zu beurteilen.

Da es sich bei den angeführten Eingriffen um lokal stark begrenzte Bereiche handelt und weil der Korridor nahezu normal zur Achse des Gleinkerbachs verläuft, wird die

Erheblichkeit von **Variante 1** im Kriterium Oberflächengewässer mit „**mittel**“ beurteilt (siehe Tabelle 25).

Variante 2

Im Bereich des Knotens Reindlgutstraße / B 122 Voralpen Straße liegt Variante 2 außerhalb der Hochwasserrisikozone (HQ100). Eine Veränderung der Hochwassersituation wird als unwahrscheinlich angesehen. Die Erheblichkeit von **Variante 2** in Bezug auf das Kriterium Oberflächengewässer wird daher mit „**keine / sehr gering**“ beurteilt (siehe Tabelle 25).

Tabelle 25: Bewertung Kriterium Oberflächengewässer

Kriterium	Variante	Erheblichkeit
Oberflächengewässer	Var. 1	Mittel
Oberflächengewässer	Var. 2	Keine / sehr gering

5.10 SACH- UND KULTURGÜTER

Für die Beurteilung des Fachbereichs Kulturgüter wird die potentielle Betroffenheit von Denkmalgeschützten Objekten, Baudenkmälern, archäologischen Fundstellen etc. abgeschätzt.

Variante 1

Der Korridor der Variante 1 verläuft abseits des siedlungsintensiven Bereichs von Steyr und berührt keine der zahlreichen Kulturdenkgüter der Stadt Steyr. Es liegt zudem keine deklarierte archäologische Fundstelle im Bereich des Korridors. Die Erheblichkeit von **Variante 1** im Fachgebiet Kulturgüter wird daher mit **„sehr gering“** beurteilt (siehe Tabelle 26)

Darüber hinaus werden durch Variante 1 keine Sachgüter dauerhaft beansprucht.

Variante 2

Der Vollausbau der B 122 gemäß Variante 2 erfolgt im Nahbereich zahlreicher denkmalgeschützter Objekte. Darunter befinden sich beispielsweise:

- Kirche Steyr - St. Anna
- Ehem. Herren- oder Sondersiechenhaus samt Dreifaltigkeitskapelle
- Grabplatte im Bereich der Seifentruhe - Kunz Horn Epitaph

Unmittelbar betroffen ist die genannte Grabplatte im Bereich der Seifentruhe. Dabei handelt es sich um eine qualitativ wertvolle, spätgotische Arbeit aus Adneter Mamor,

welche in einer straßennahen Stützmauer entlang der B 122 (Seifentruhe) eingemauert ist. Darüber hinaus sind keine weiteren Kulturdenkmäler betroffen. Die Erheblichkeit von **Variante 2** im Fachgebiet Kulturgüter wird daher mit **„Mittel“** beurteilt (siehe Tabelle 26).

Darüber hinaus werden durch Variante 2 keine Sachgüter dauerhaft beansprucht. Direkte bzw. indirekte Auswirkungen auf Objekte ohne überregionaler, regionaler und kommunaler, öffentlicher Bedeutung (Objektablösen) werden im Kriterium Mensch behandelt.

Tabelle 26: Bewertung Kriterium Sach- und Kulturgüter

Kriterium	Variante	Erheblichkeit
Sach- und Kulturgüter	Var. 1	Sehr gering
Sach- und Kulturgüter	Var. 2	Mittel

5.11 GESAMTDARSTELLUNG UMWELTAUSWIRKUNGEN

Der Vergleich der Umweltauswirkungen (ohne Maßnahmen) von Variante 1 und Variante 2 zeigt folgendes Ergebnis:

- Variante 1 (Westspange) weist in den Fachbereichen Forstwirtschaft & Waldschutz, Naturschutz, Boden und Grundwasser eine hohe Eingriffserheblichkeit auf.
- Variante 2 (vierstreifiger Bestandsausbau) weist in den Kriterien Mensch (Raumordnung) und Lärm die höchste Erheblichkeitseinstufung („Sehr hoch“) sowie „Keine Zielerfüllung“ im Kriterium Luft: Emissionsbilanz Luftschadstoffe auf. Im Kriterium Grundwasser wird von einer hohen Erheblichkeit ausgegangen.
- Im direkten Vergleich zeigt die Variante 1 (Westspange) deutliche Vorteile in den Kriterien Mensch (Raumordnung), Lärm, Kulturgüter und im Kriterium Luft: Emissionsbilanz Luftschadstoffe
- Variante 2 (vierstreifiger Bestandsausbau) weist hingegen deutliche Vorteile in den Kriterien Naturschutz und Boden auf.

Tabelle 27: Gesamt-Beurteilungsmatrix Umweltauswirkungen

Kriterium	**Beurteilung nach**	**Variante 1**	**Variante 2**
Mensch	Erheblichkeit		
Lärm	Erheblichkeit		
Naturschutz	Erheblichkeit		
Forstwirtschaft & Waldschutz	Erheblichkeit		
Boden	Erheblichkeit		
Luft: Immissionsbelastung	Erheblichkeit		
Luft: Emissionsbilanz Luftschadstoffe	Zielerfüllung		
Klima: CO_2-Emissionsbilanz	Erheblichkeit		
Grundwasser	Erheblichkeit		
Oberflächengewässer	Erheblichkeit		
Sach- und Kulturgüter	Erheblichkeit		

6 MAßNAHMEN

Gemäß SUP-RL Anhang I sind Maßnahmen darzustellen, die „geplant sind, um erhebliche negative Umweltauswirkungen aufgrund der Durchführung des Plans oder Programms zu verhindern, zu verringern und so weit wie möglich auszugleichen“.

Eine Formulierung konkreter Vermeidungs-, Schutz- und Minderungsmaßnahmen, die sodann integrale Bestandteile der Vorhaben darstellen, ist Gegenstand der vertieften Planungen. Dabei gilt grundsätzlich, dass Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern berücksichtigt sowie eine schutzgutübergreifende Betrachtung der Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von möglichen negativen Auswirkungen durchgeführt werden soll.

Bei den folgenden Maßnahmen handelt es sich nur um Empfehlungen, die in den nachfolgenden Planungsstufen konkret festgelegt werden können. Eine solche Vorgehensweise entspricht auch dem strategischen Charakter des Umweltberichts.

<u>Allgemein</u>

- weitere Optimierung der Trassierung für die Auswahltrassen in Abstimmung mit den Fachabteilungen des Landes OÖ und der Stadt Steyr

<u>Mensch</u>

- Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen nach Erfordernis gem. Oö. LStr-LärmIV
- Wiederherstellung von unterbrochenen Straßen- und Wegeverbindungen
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung von Rad- und Wanderwegen

<u>Naturschutz, Boden, Forstwirtschaft & Waldschutz</u>

- Rekultivierung temporär beanspruchter Waldflächen
- Ersatzaufforstungen für dauerhafte Rodungen
- Rekultivierung jener Flächen, die in der Bauphase temporär beansprucht werden
- Naturnahe Gestaltung betroffener Gewässerabschnitte
- Gestaltungs- und Bepflanzungsmaßnahmen entlang der Trasse
- Beleuchtung gemäß Stand der Technik (von Wohnnutzungen abgewandt, insektenfreundlich, abgestimmte Lichttemperatur und Einsatzzeiten etc.)

<u>Grund- und Oberflächenwasser</u>

- Entwässerung gem. Stand der Technik
- Naturnahe Gestaltung betroffener Gewässerabschnitte

<u>Sachgüter</u>

- Aufrechterhaltung von Ver- und Entsorgungsleitungen sowohl während der Betriebs- als auch der Bauphase

7 ZUSAMMENFASSUNG / FAZIT

Ziel des untersuchten Projekts ist die Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes der Stadt Steyr sowie die Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen im Stadtgebiet. Da es sich um ein lokales Straßeninfrastrukturprojekt handelt, welches nicht von einem anderen Verkehrsträger ersetzt oder übernommen werden kann, werden keine Systemalternativen untersucht

Aufgrund der verkehrlichen Untersuchung und Bewertung der Erfüllung der verkehrlichen Projektziele werden die Variante 1 (Westspange Steyr) und die Variante 2 (abschnittsweiser vierstreifiger Ausbau der B 115 und der B 122) als vernünftige Alternativvarianten im Rahmen der Umweltprüfung untersucht, wobei Variante 1 hinsichtlich der verkehrlichen Zielerfüllung deutliche Vorteile aufweist. Die Nullvariante (Fortschreibung des IST-Zustandes) wird nicht vertieft untersucht, da die wesentlichen verkehrlichen Projektziele damit nicht erfüllt werden können und diese Variante damit nicht als vernünftige Alternative gemäß SUP-RL in Frage kommt.

Die Prüfung der Umweltauswirkungen der Varianten 1 und 2 zeigt folgendes Bild:

- Variante 1 (Westspange) verläuft überwiegend durch unbebautes Gebiet. Dadurch werden Siedlungsbereiche nur geringfügig getrennt und die Auswirkungen auf Wohngebiete sowie Freizeitflächen bleiben begrenzt. Die Lärmbelastung wird als mittel eingestuft, da die neue Trasse zwar bestehende Wohngebiete entlastet, aber punktuell neue Belastungen entstehen können. Im Bereich Naturschutz quert die Trasse zum Teil wertvolle Biotopflächen, berührt jedoch keine Natura-2000-Gebiete direkt. Die Eingriffserheblichkeit wird hier als hoch bewertet. Auch im Fachgebiet Boden ergeben sich hohe Eingriffe, da wertvolle landwirtschaftliche Flächen beansprucht werden. Die Auswirkungen auf Luft und Klima sind gering, wobei eine mittlere Entlastungswirkung bei Luftschadstoffen und eine geringe Zunahme bei CO_2-Emissionen festgestellt werden. Im Bereich Grundwasser liegt die Trasse teilweise in Trinkwasserschongebieten, was als hoch eingestuft wird. Die Auswirkungen auf Oberflächengewässer werden aufgrund der Querung des Gleinkerbachs als mittel bewertet. Die gleiche Bewertung gilt für den Bereich Forstwirtschaft. Kulturgüter sind nicht direkt betroffen.
- Variante 2 (abschnittsweiser vierstreifiger Ausbau der B 115 und der B 122) führt durch dicht bebautes Gebiet. Dies hat erhebliche Eingriffe in Wohngebiete zur Folge, einschließlich des Verlusts von Gebäuden und einer starken Trennwirkung. Die Belastungen für Anwohner durch Lärm werden als sehr hoch eingestuft. Vorteile ergeben sich bei Forstwirtschaft, Boden und Naturschutz, da weniger neue Flächen beansprucht werden. Allerdings nehmen die Luftschadstoffe lokal zu und die CO_2-Emissionen steigen geringfügig. Die Auswirkungen auf Grundwasser werden aufgrund der Lage im Grundwasserschongebiet ebenfalls als hoch, auf Oberflächengewässer als sehr gering und auf Kulturgüter als mittel bewertet.

Da durch die Variante 1 „Westspange Steyr“ neben den verkehrlichen Projektzielen auch das wesentliche Projektziel der Verbesserung der Lebensqualität für die Bewohner im innerstädtischen Bereich durch eine wesentliche Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen durch die Verkehrsentlastung im innerstädtischen Bereich von Steyr am besten erreicht wird, **wird der Variante 1 der Vorzug gegeben**.

8 VERZEICHNISSE

8.1 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Verkehrsstärke Bestand (DTVw), Analysejahr 2022 (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. Verkehrplus) 11

Abbildung 2 Unfallhäufungsstellen Steyr, Stand 2023 (Quelle: Land OÖ) 12

Abbildung 3 Stadtentwicklungskonzept Steyr (Quelle: ÖEK der Stadt Steyr) 14

Abbildung 4 Auszug Erholungsinfrastruktur Untersuchungsgebiet (Quelle: Eigene Darstellung, DORIS) 15

Abbildung 5: Untersuchungsraum Fachbereich Lärm, Westspange Steyr 16

Abbildung 6 Übersichtskarte der Siedlungsgebiete (Quelle: Umweltbericht Lärm) 17

Abbildung 7 Natura 2000 Gebiet „Unteres Steyr- und Ennstal“ (Quelle: Natura 2000 Viewer) 18

Abbildung 8 Übersicht Biotopflächen (Quelle: Doris) 19

Abbildung 9 Biotope Bereich Gleinker Bach, Detail 1 (Quelle: Doris, eigene Bearbeitung) 19

Abbildung 10 Biotope Bereich Staffelmayrstraße, Detail 2 (Quelle: Doris, eigene Bearbeitung) 20

Abbildung 11 Biotope Bereich Gründberg, Detail 3 (Quelle: Doris, eigene Bearbeitung) 20

Abbildung 12 Bewertung der Biotoptypen im Untersuchungsgebiet, Quelle: Ökologische Erhebung, *Kofler Umweltmanagement* 22

Abbildung 13 Raumeinheiten und Untereinheiten (Quelle: Umweltbericht 2015) 23

Abbildung 14 Waldentwicklungsplan im Untersuchungsgebiet (Quelle: waldentwicklungsplan.at) 25

Abbildung 15 Raumwiderstand Boden (Quelle: DORIS) 26

Abbildung 16 Wertvolle landwirtschaftliche Produktionsfläche (violett eingefärbte Flächen) im Untersuchungsraum gemäß BEAT-Karte (Quelle: Umweltbundesamt) 27

Abbildung 17 Oberflächengewässer inkl. Hochwasser im Untersuchungsraum: HW30 - dunkelblau, HW 100 - hellblau, HW300 - gelb/beige (Quelle: DORIS) 28

Abbildung 18 Wasserschongebiete (Quelle: DORIS) 29

Abbildung 19 Wasserschutzgebiete (Quelle: DORIS) 30

Abbildung 20 Lageplan des Untersuchungsraumes (rote Rechteckmarkierung) und der Luftgütemessstelle Steyr Münichholz (grüne Markierung) (Quelle: Umweltbundesamt) 31

Abbildung 21: Auszug Sachgüter Steyr (Quelle: Eigene Darstellung, DORIS) 33

Abbildung 22 Denkmalgeschützte Objekte im Untersuchungsraum (Quelle: DORIS) . 34

Abbildung 23 Archäologische Fundstellen im Untersuchungsraum (Quelle: DORIS) .. 35

Abbildung 24: Verkehrsstärken Nullvariante (DTVw), Prognosejahr 2040 (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. Verkehrplus)..... 38

Abbildung 25: Differenzbelastung Nullvariante 2040 zu Bestand 2022 (DTVw) (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. Verkehrplus)..... 39

Abbildung 26: Nummerierung exemplarischer Querschnitte Verkehrsuntersuchung (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. Verkehrplus) 39

Abbildung 27: Verkehrsstärken Variante 1 – Westspange (DTVw), Prognosejahr 2040 (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. Verkehrplus) 41

Abbildung 28: Differenzbelastung Variante 1 Westspange zu Nullvariante (DTVw), Prognosejahr 2040 (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. verkehrplus) 43

Abbildung 29: Verkehrsstärken Variante 2 - 4-streifiger Ausbau der B 115 bzw. B 122 (DTVw), Prognosejahr 2040 (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. Verkehrplus)..... 45

Abbildung 30: Differenzbelastung Variante 2 4-streifiger Ausbau B 115 und B 122 zu Nullvariante (DTVw), Prognosejahr 2040 (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. Verkehrplus) 47

Abbildung 31: Prüfvarianten SUP (Quelle: DORIS, eigene Darstellung) 48

8.2 TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Bewertung des IST-Zustandes Lärm (Sensibilität)..... 16

Tabelle 2: Zielerfüllungsgrade der verkehrlichen Zielsetzungen..... 36

Tabelle 3 Verkehrsstärken an exemplarischen Querschnitten für die Nullvariante (DTVw), Prognosejahr 2040 (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. Verkehrplus)..... 38

Tabelle 4: verkehrliche Bewertung Nullvariante 40

Tabelle 5: Verkehrsstärken an exemplarischen Querschnitten für Variante 1 (DTVw), Prognosejahr 2040, (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. Verkehrplus)..... 42

Tabelle 6: verkehrliche Bewertung Variante 1..... 44

Tabelle 7 Verkehrsstärken an exemplarischen Querschnitten für Variante 2 (DTVw), Prognosejahr 2040 (Quelle: Verkehrsuntersuchung Fa. Verkehrplus)..... 46

Tabelle 8: verkehrliche Bewertung Variante 2..... 47

Tabelle 9: Übersicht verkehrliche Variantenbeurteilung 48
Tabelle 10: Bewertungsskala Umweltauswirkungen 49
Tabelle 11: Bewertung Kriterium Mensch 51
Tabelle 12: Eingriffserheblichkeit für den Wirkfaktor „Lärm“ lt. RVS 04.02.11 52
Tabelle 13: Eingriffserheblichkeit der Varianten im Prognosefall 2040, Lärm 52
Tabelle 14: Bewertung Kriterium Lärm 53
Tabelle 15: Bewertung Kriterium Naturschutz 54
Tabelle 16: Bewertung Kriterium Forstwirtschaft & Waldschutz 55
Tabelle 17: Bewertung Kriterium Boden 56
Tabelle 18: Eingriffserheblichkeit für das Kriterium Immissionsbelastung 57
Tabelle 19: Bewertung Kriterium Immissionsbelastung 58
Tabelle 20: Eingriffserheblichkeit für das Kriterium Luftschadstoffe 58
Tabelle 21: Bewertung Kriterium Luftschadstoffe 59
Tabelle 22: Eingriffserheblichkeit für das Kriterium CO_2-Emissionsbilanz 59
Tabelle 23: Bewertung Kriterium CO_2-Emissionsbilanz 59
Tabelle 24: Bewertung Kriterium Grundwasser 60
Tabelle 25: Bewertung Kriterium Oberflächengewässer 61
Tabelle 26: Bewertung Kriterium Sach- und Kulturgüter 62
Tabelle 27: Gesamt-Beurteilungsmatrix Umweltauswirkungen 63

8.3 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BEAT	Bodenbedarf zur Ernährungssicherung in Österreich
BGBl.	Bundesgesetzblatt
CO2	Kohlenstoffdioxid
dB	Dezibel
DKM	Digitale Katastermappe
DORIS	DigitaleOberösterreichischeRaumInformationssystem
DTVw	durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke
EU	Europäische Union
Fa.	Firma
FFH	Fauna-Flora-Habitat
h	Stunde
ha	Hektar
HW	Hochwasser
IG-L	Immissionsschutzgesetz Luft
JDTV	Jahresdurchschnittlichen Täglich Verkehr
Kfz	Kraftfahrzeug
kV	Kilovolt
LVMOÖ	Landesverkehrsmodell Oberösterreihch
NO2,5	Stickstoffdioxid
NOx	verschiedene gasförmige Stickoxide
Nr.	Nummer
ÖAL	Österreichischen Arbeitsrings für Lärmbekämpfung
ÖEK	Örtliches Entwicklungskonzept
OÖ	Oberösterreich
Oö.	Oberösterreichisch(e)
Oö. LStr-LärmIV	Oberösterreichische Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung
PM10	Particulate Matter - Feinstaub mit einem Durchmesser kleiner als 10 Mikrometern
PM2,5	Particulate Matter - Feinstaub mit einem Durchmesser kleiner als 2,5 Mikrometern

RVS	Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau
SUP	strategische Umweltprüfung
SUP-RL	Richtlinie über die Strategische Umweltprüfung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VMÖ	Verkehrsmodell Österreich