



an alle Parteien sowie natürlichen und juristischen
Personen sowie Bürgerinitiativen, die im Verfahren eine
Stellungnahme oder Einwendung abgegeben haben sowie
alle sonstigen Personen oder Stellen,
die iSd § 17 Abs. 7 UVP-G 2000 zur
Beschwerde legitimiert sind

Geschäftszeichen:
AUWR-2020-127628/172-HR

Bearbeiter: Mag. Raffael Huprich
Tel: (+43 732) 77 20-13437
Fax: (+43 732) 77 20- 21 34 09
E-Mail: auwr.post@ooe.gv.at

Linz, 20.12.2023

**Land Oberösterreich; Stadtgemeinde Ansfelden;
B139 Kremstal Straße, Baulos „Umfahrung Haid“;
B139 km 12,500 bis B139 km 15,700;**

- Genehmigung nach dem UVP-G 2000
- Bescheid

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Bescheid	5
Spruch	5
I. Genehmigung	5
II. Projektunterlagen	5
III. Vorhabensbeschreibung	7
1. Allgemeines	7
2. Vorhabensbeschreibung aus Sicht des Wasserrechts	7
3. Vorhabensbeschreibung aus Sicht des Forstrechts	10
IV. Nebenbestimmungen	12
1. Aufsichten	12
1.1. Fremdüberwachung	12
1.1.1. Wasserrechtliche Bauaufsicht	12
1.2. Eigenüberwachung	12
1.2.1. Allgemeines zur Eigenüberwachung	12
1.2.2. Örtliche Bauaufsicht / behördliche Kontaktperson	13
1.2.3. Weitere Aufsichten der Eigenüberwachung	13
1.3. Bekanntgabe der bestellten Personen	13
1.4. Bekanntgabe des Baubeginns	13
2. Befristungen gemäß § 17 Abs. 6 UVP-G 2000	14
3. Genehmigungsvorbehalt	14
4. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Abfallchemie	14
5. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft)	16
6. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Denkmalschutz	17
7. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Forstwirtschaft und Jagd	17

8.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft</u>	18
9.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie</u>	22
10.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Humanmedizin</u>	24
11.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Klimawandelfolgen</u>	24
12.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Lichttechnik</u>	24
13.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Luftreinhaltung und Klima</u>	25
14.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Natur- und Landschaftsschutz</u>	26
15.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Raumplanung (inkl. Sachgüter, Freizeit / Erholung)</u>	28
16.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Schalltechnik und Erschütterungen</u> ..	28
17.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Straßenbautechnik</u>	29
18.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Verkehrsmodellierung</u>	29
19.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Verkehrstechnik</u>	29
20.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Wasserbautechnik</u>	30
V.	<u>Bestellung einer wasserrechtlichen Bauaufsicht</u>	32
VI.	<u>Hinweis: Aufschiebende Wirkung</u>	33
VII.	<u>Hinweis: Verfahrenskosten</u>	33
	<u>Rechtsgrundlagen</u>	33
	<u>Begründung zu den Spruchpunkten I, II, III und IV (Genehmigung; Projektunterlagen; Vorhabensbeschreibung; Nebenbestimmungen)</u>	34
1.	<u>Sachverhalt</u>	34
1.1.	<u>Zum bisherigen Verfahrensgang</u>	34
1.2.	<u>Liste der Einwender:innen und Stellungnehmenden während der Auflagefrist des Antrages</u>	38
1.3.	<u>Zusammenfassung des Vorbringens</u>	43
2.	<u>Erhobene Beweise</u>	43
3.	<u>Beweiswürdigung</u>	43
4.	<u>Entscheidungsrelevanter Sachverhalt / Ermittlungsergebnisse</u>	45
4.1.	<u>Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen</u>	45
4.2.	<u>Fachbereich Abfallchemie</u>	47
4.3.	<u>Fachbereich Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft)</u>	47
4.4.	<u>Fachbereich Denkmalschutz</u>	47
4.5.	<u>Fachbereich Forstwirtschaft</u>	48
4.6.	<u>Fachbereich Jagd</u>	52
4.7.	<u>Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft</u>	52
4.8.	<u>Fachbereich Gewässerökologie</u>	54
4.9.	<u>Fachbereich Humanmedizin</u>	55
4.10.	<u>Fachbereich Klimawandelfolgen</u>	56
4.11.	<u>Fachbereich Lichttechnik</u>	57
4.12.	<u>Fachbereich Luftreinhaltung und Klima</u>	57
4.13.	<u>Fachbereich Natur- und Landschaftsschutz</u>	59
4.14.	<u>Fachbereich Raumplanung (inkl. Sachgüter und Freizeit / Erholung)</u>	61
4.15.	<u>Fachbereich Schalltechnik und Erschütterungen</u>	64
4.16.	<u>Fachbereich Straßenbautechnik</u>	65
4.17.	<u>Fachbereich Verkehrsmodellierung</u>	65
4.18.	<u>Fachbereich Verkehrstechnik</u>	66
4.19.	<u>Fachbereich Wasserbautechnik</u>	67
5.	<u>Entscheidungsrelevante Rechtsgrundlagen</u>	68
5.1.	<u>Allgemeine Bemerkung</u>	68
5.2.	<u>Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000</u>	68
5.3.	<u>Oö. Straßengesetz 1991</u>	69
5.4.	<u>Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 – Oö. NSchG 2001</u>	69
5.5.	<u>Forstgesetz 1975</u>	69
5.6.	<u>Wasserrechtsgesetz 1959 – WRG 1959</u>	69

5.7.	Immissionsschutzgesetz-Luft – IG-L	70
5.8.	Maßgebliche Genehmigungsvoraussetzungen	70
6.	Zuständigkeit	70
7.	Subsumtion und rechtliche Würdigung betreffend die Umweltverträglichkeit und die Genehmigungsvoraussetzungen	70
7.1.	Allgemeine Ausführungen	70
7.2.	Zur Genehmigungsfähigkeit gemäß UVP-G 2000 und zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens (Gesamtbewertung)	71
7.3.	Zur materienrechtlichen Genehmigungsfähigkeit	73
7.3.1.	Straßenrecht	73
7.3.2.	Naturschutzrecht	73
7.3.3.	Wasserrecht	74
7.3.4.	Forstrecht	75
7.3.5.	Luftreinhaltrecht	76
7.4.	Zu den Einwendungen und Stellungnahmen	76
7.4.1.	Allgemeines	76
7.4.2.	Großverfahren – Verlust der Parteistellung:	76
7.4.3.	Zu den in den Stellungnahmen aufgeworfenen Fachfragen	76
7.4.3.1.	Allgemeine Bemerkungen zu den Fachfragen	76
7.4.3.2.	Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Abfallchemie	77
7.4.3.3.	Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft)	78
7.4.3.4.	Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Denkmalschutz	80
7.4.3.5.	Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Forstwirtschaft und Jagd	81
7.4.3.6.	Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft	82
7.4.3.7.	Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Gewässerökologie	89
7.4.3.8.	Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Humanmedizin	89
7.4.3.9.	Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Klimawandelfolgen	92
7.4.3.10.	Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Lichttechnik	102
7.4.3.11.	Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Luftreinhaltung und Klima	103
7.4.3.12.	Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Natur- und Landschaftsschutz	115
7.4.3.13.	Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Raumplanung (inkl. Sachgüter, Freizeit / Erholung)	124
7.4.3.14.	Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Schalltechnik und Erschütterungen	130
7.4.3.15.	Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Straßenbautechnik	150
7.4.3.16.	Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Verkehrsmodellierung	153
7.4.3.17.	Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Verkehrstechnik	165
7.4.3.18.	Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Wasserbautechnik	172
7.4.4.	Zu den in den Stellungnahmen aufgeworfenen Rechtsfragen	172
7.4.4.1.	Allgemeine Bemerkungen zu den Rechtsfragen	172
7.4.4.2.	Zur Prüfung von Projektalternativen bzw. -varianten	173
7.4.4.3.	Zum öffentlichen Interesse an der Vorhabensrealisierung	174

7.4.4.4.	Zu Umwidmungen betreffend ein künftiges Betriebsbaugelände / „Maßnahmenpaket Haid“ / öffentliches Interesse am Betriebsbaugelände	176
7.4.4.5.	Zu Forderungen diverser verkehrspolizeilicher / straßenpolizeilicher Maßnahmen	178
7.4.4.6.	Zur Forderung der Berücksichtigung künftiger Grenzwerte oder alternativer Emissionsgrenzwerte (z.B. der WHO)	179
7.4.4.7.	Zu den in den einzelnen Stellungnahmen aufgeworfenen Rechtsfragen	179
8.	Zu den Aufsichten	198
9.	Zur Bauvollendungsfrist und Dauer der Bewilligung	199
10.	Zu den Auflagen, Bedingungen und sonstigen Nebenbestimmungen	199
10.1.	Zum Genehmigungsvorbehalt	199
10.2.	Allgemeines zu den Nebenbestimmungen	199
10.3.	Nebenbestimmungen – Einzelfragen	200
10.3.1.	Zur Verpflichtung zur Bekanntgabe des Baubeginns	200
10.3.2.	Zu Nebenbestimmungen des Fachbereichs Abfallchemie	200
10.3.3.	Zu Nebenbestimmungen des Fachbereichs Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft)	200
10.3.4.	Zu Nebenbestimmungen des Fachbereichs Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft	200
10.3.5.	Zu Nebenbestimmungen des Fachbereichs Lichttechnik	203
10.3.6.	Zu Nebenbestimmungen des Fachbereichs Natur- und Landschaftsschutz	203
10.3.7.	Zu Nebenbestimmungen des Fachbereichs Schalltechnik und Erschütterungen	205
10.3.8.	Zu Nebenbestimmungen des Fachbereichs Straßenbautechnik	206
10.3.9.	Zu Nebenbestimmungen des Fachbereichs Verkehrsmodellierung	206
10.3.10.	Zu Nebenbestimmungen des Fachbereichs Wasserbautechnik	206
11.	Zusammenfassung / Schlussbemerkungen	207
	Begründung zu Spruchpunkt V (Bestellung einer wasserrechtlichen Bauaufsicht)	207
	Begründung zu Spruchpunkt VI (Hinweis: Aufschiebende Wirkung)	207
	Begründung zu Spruchpunkt VII (Hinweis: Verfahrenskosten)	208
	Rechtsmittelbelehrung	208

Bescheid

Das **Land Oberösterreich** in seiner Funktion als Landesstraßenverwaltung und die **Stadtgemeinde Ansfelden** in ihrer Funktion als Gemeindefstraßenverwaltung haben bei der Oö. Landesregierung (UVP-Behörde) die Erteilung der **Genehmigung nach dem UVP-G 2000** für ihr **Vorhaben „Umfahrung Haid“**, B139 km 12,500 bis B139 km 15,700, im Zuge der B139 Kremstal Straße, im Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Ansfelden und der Marktgemeinde Pucking, **beantragt**.

Nach Durchführung des Ermittlungsverfahrens und der Umweltverträglichkeitsprüfung (kurz: UVP) im vereinfachten Verfahren, insb. der Erstellung einer zusammenfassenden Bewertung und nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am 29. und 30.06.2022 ergeht von der **Oö. Landesregierung** als Organ der Landesverwaltung (UVP-Behörde) nachstehender

Spruch

I. Genehmigung

Dem **Land Oberösterreich**, pA Amt der Oö. Landesregierung, Abteilung Straßenneubau und -erhaltung, Bahnhofplatz 1, 4021 Linz, und der **Stadtgemeinde Ansfelden**, Hauptplatz 41, 4053 Ansfelden, wird die

Genehmigung

nach dem Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000)

für das **Vorhaben „B139 Kremstal Straße, Baulos „Umfahrung Haid“**, B139 km 12,500 bis ca. B139 km 15,700“,

nach Maßgabe

- der unter Spruchpunkt II angeführten und im Akt unter OZ 172 dokumentierten Projektunterlagen,
- der Vorhabensbeschreibung unter Spruchpunkt III (unter Berücksichtigung der den jeweiligen Betreibern zuzurechnenden Komponenten) sowie
- der Nebenbestimmungen inkl. des Genehmigungsvorbehalts unter Spruchpunkt IV

erteilt.

II. Projektunterlagen

Der Genehmigung **liegen** die nachstehenden **Projektunterlagen zugrunde**; diese wurden elektronisch eingereicht und sind im elektronischen Aktensystem als Beilage zu diesem Bescheid dokumentiert:

Box 1 – Zusammenfassung:

- Trassenpläne
- Zusammenfassung
- Verkehrsuntersuchung
- Umweltverträglichkeitserklärung
- Maßnahmenplanung
- Forstrechtliches Einreichoperat
- Naturschutzrechtliches Einreichoperat
- Wasserrechtliches Einreichoperat

Box 2 – Technisches Projekt:

- Übersichtslagepläne und Berichte
- Lagepläne Einbauten
- Detaillagepläne B139
- Entwässerung
- Detaillängenschnitte B139 und Nebenanlagen
- Querprofile B139 und Nebenanlagen
- Bauphase und Materialbewirtschaftung
- Vorentwürfe Kunstbauten

Box 3 – UVE – Fachbeiträge:

- Grundlagen Geologie
- Schalltechnik
- Erschütterungen
- Schutzgut Mensch, Sach- und Kulturgüter
- Schutzgut Biologische Vielfalt: UVE-Fachbeitrag Tiere und deren Lebensräume
- Schutzgut Biologische Vielfalt: UVE-Fachbeiträge Pflanzen und deren Lebensräume; Waldstruktur
- Schutzgut Luft und Klima
- Schutzgut Wasser
- Schutzgut Landschaft: UVE-Fachbeitrag Landschafts- und Ortsbild
- Schutzgut Boden
- UVE-Fachbeitrag Licht
- Themenbereich Nutzungen

Im weiteren Verfahren haben die Antragssteller folgende Schriftstücke vorgelegt (Einlangen):

- 23.08.2021, Verbesserung der Einreichunterlagen (inkl. digitalem Datenträger)
- 23.03.2022, Urkundenvorlage nach § 12 Abs. 6 UVP-G 2000, angepasster Fachbeitrag Luft und Klima
- 11.04.2022, Urkundenvorlage nach § 12 Abs. 6 UVP-G 2000, Ergänzung zum Fachbeitrag Schall / Lärm
- 24.10.2023, Stellungnahme 1. zu Hausbrunnen in der Siedlung Gunsfelden, 2. zur Forderung des Sachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz nach einem 3 m breiten „Extensiv-Streifen“ (inkl. Fachstellungnahme LACON) sowie 3. zur Verordnung gem. § 11 Oö. Straßengesetz 1991 und strategischen Umweltprüfung (SUP)

III. Vorhabensbeschreibung

1. Allgemeines

Das Vorhaben berührt die Gemeindegebiete von Ansfelden und Pucking und umfasst die Errichtung der insgesamt rund 3,0 km langen Umfahrung Haid als vierstreifige Straße mit Mitteltrennung und inkludiert den vierstreifigen Ausbau des bestehenden ersten Teilabschnitts (Westspange Dammstraße).

Die Umfahrung beginnt südlich der bestehenden Traunbrücke der B139 Kremstal Straße und führt von dort in südwestliche Richtung bis zur L563 Traunuferstraße. Anschließend verläuft die Umfahrung Haid weiter in Richtung Süden in Dammlage über die A1 Westautobahn. In diesem Bereich erfolgt auch die Anbindung an die A1 West Autobahn und A25 Welser Autobahn (Anschlussstelle Traun / Haid). In weiterer Folge schwenkt die B139 nach Südosten und bindet im Bereich Ritzlhof wieder in die bestehende B139 Kremstal Straße ein.

Im Zuge des Projektes ist der Ersatz der bestehenden Kreisverkehre am Baulosanfang (südlich der Traunbrücke) sowie am Baulosende (Ritzlhof) durch Knoten mit Verkehrslichtsignalanlagen vorgesehen. Die Anbindung der Traunuferstraße Richtung Pucking an die Umfahrung Haid erfolgt mit einem niveaufreien Knoten. Die neue Anschlussstelle Traun / Haid und die L1392 Ritzlhof Landesstraße (Anbindung der Einkaufszentren) werden mittels T-Knoten mit Verkehrslichtsignalanlagen an die Umfahrung angebunden.

Die Entwässerung erfolgt breitflächig über die Dammflächen bzw. über Sickeranlagen.

Das Vorhaben besteht aus Komponenten, welche im rechtlichen Sinn eine Landesstraße (B139 Kremstal Straße), und aus Komponenten, welche – als wiederherzustellende unterbrochene Verkehrsbeziehungen im Straßennetz der Stadtgemeinde Ansfelden – im rechtlichen Sinn Gemeindestraßen (Köttsdorferstraße, Mayr zu Berg Straße, Kremstal Gemeindestraße) im Sinne des Oö. Straßengesetzes 1991 darstellen. Soweit diese Unterscheidung geboten ist, werden im Folgenden die Bezeichnungen Landesstraße oder Landesstraßenteil bzw. Gemeindestraße oder Gemeindestraßenteil verwendet.

2. Vorhabensbeschreibung aus Sicht des Wasserrechts

Wasserbauliche Maßnahmen betreffend den Landesstraßenteil:

Entwässerung B139 Umfahrung Haid:

- Die anfallenden Oberflächenwässer werden teilweise über die **Dammflächen** verrieselt.
- **Sickermulden** sind für jene Bereiche vorgesehen, in denen die anstehenden Dammflächen für eine Verrieselung nicht ausreichen oder eine Fassung und Querausleitung der Straßenwässer aufgrund der Mitteltrennung erforderlich wird.
- In den Einschnittsbereichen ist für die gesammelten Oberflächenwässer ein **Bodenfilterbecken** im Bereich Traunuferstraße vorgesehen.
- Die Entwässerung für die Unterführungen Br-1 Geh- u. Radweg, Br-4 Haidfeldstraße und Br-9 Köttsdorferstraße ist mit **Sickerschächten mit technischem Filter** konzipiert.

Folgende Anlagen sind vorgesehen:

Bodenfilterbecken HQ5	Sickermenge		Einzugsfläche [m ²]	Wirksame Sickerfläche [m ²]	Einstauhöhe		
	[l/s]	[m ³ /d]			[m] n = 1	[m] n = 5	[m] n = 30
Bodenfilterbecken	15	1.264	24.150	1.463	0,22	0,40	0,60

Sickermulde HQ1	Sickermenge		Einzugsfläche [m ²]	Wirksame Sickerfläche [m ²]	Geplante Tiefe [m]	Rechnerische Einstauhöhe	
	[l/s]	[m ³ /d]				[m] n = 1	[m] n = 5
Knoten L563/L563a 1	0,52	45	596	52	0,3	0,17	0,31
Knoten L563/L563a 2	1,4	121	1.535	140	0,3	0,18	0,32
Knoten L563/L563a 3	0,38	33	491	38	0,3	0,18	0,33
Radwegunterführung Nord (Flächentyp F1)	0,45	39	485	45	0,3	0,18	0,32
Radwegunterführung (Flächentyp F1)	0,35	30	50	35	0,15	0,01	0,02
Nord Bereich QP5	3,36	290	1.983	336	0,2	0,06	0,12
Mühlbachdurchlass Nordost	5,12	442	5.801	512	0,3	0,15	0,27
Bereich QP20 Haupttrasse	10,48	905	16.462	1.048	0,3	0,19	0,35
Traunuferstraße Nordost	1,75	151	1.462	175	0,2	0,10	0,17
Rampe West	2,6	225	990	260	0,15	0,04	0,07
West 1a	1,29	111	962	129		0,07	0,13
Rampe Süd	0,95	82	237	95	0,2	0,03	0,05
Rampe Ost	3,13	270	2.531	313	0,2	0,09	0,16
Traunuferstraße Südost	1,12	97	1.091	112	0,25	0,15	0,26
Traunuferstraße Nordwest	0,9	78	1.364	90	0,3	0,18	0,33
Traunuferstraße Südwest	1,24	107	879	124	0,2	0,09	0,16
Haidfeldstraße Nordwest	2,73	236	1.868	273	0,2	0,09	0,16
Haidfeldstraße Nordost	2,48	214	2.294	248	0,2	0,11	0,19
A1 Nordwest	2,83	245	4.279	283	0,4	0,26	0,49
A1 Nordost	3,6	311	5.775	360	0,5	0,26	0,46
Köttsdorferstraße Nordost	2,52	218	5.982	252	0,55	0,37	0,65
Köttsdorferstraße Nordwest	3,2	276	4.650	320	0,3	0,19	0,35
Köttsdorferstraße Südost 1	3,2	276	3.206	320	0,25	0,13	0,23
Köttsdorferstraße Südost 2	3,9	337	2.852	390	0,2	0,08	0,14

Köttsdorferstraße Südost 3	3,20	276	1.821	320	0,25	0,07	0,12
Ritzlhof Nordwest	12,15	1.050	9.458	1.215	0,2	0,09	0,16
Anbindung Center Haid/IKEA 1	3,15	272	2.458	315	0,2	0,09	0,17
Ritzlhof Nord	3,65	315	2.456	365	0,2	0,07	0,13
Ritzlhof Südwest	3,35	289	3.936	335	0,3	0,20	0,35
Summe	85,0	7.341	87.954	8.500	--	--	--

Sickerschächte mit technischem Filter	Anzahl * Durchmesser	Schachttiefe ab Zulauf	Einzugsfläche	Flächentyp	Sickermenge	
	[Stk * mm]	[m]	[m²]		[l/s]	[m³/d]
Unterführung Haidfeldstraße						
S1 Doppelanlage	2 * 2.000	1,5	814	F3	4,4	380
S2 Doppelanlage	2 * 2.500	1,25	1.244	F3	6,88	594
S3	1 * 2.500	0,5	103	F1	0,55	48
S4	1 * 1.500	0,75	297	F1	1,24	107
Unterführung Köttsdorferstraße						
S1 Doppelanlage	2 * 2.500	1,0	1.051	F3	6,88	594
S2 Doppelanlage	2 * 2.000	1,75	902	F3	4,4	380
S3 Doppelanlage	2 * 2.000	1,0	764	F3	4,4	380
S4	1 * 2.000	2,4	487	F3	2,2	190
Geh- und Radwegunterführung						
S1	1 * 1.500	1,24	149	F1	1,24	107
S2	1 * 1.500	1,24	127	F1	1,24	107
Summe			5.938		33	2.887¹⁾

- 1) Ermittlung der Tagesmenge mit $33,43$ [ungerundet] l/s * 24 h/d = 2.887 m³/d ergibt bei Sickerschächten unplausibel hohe Werte, die auch beim stärksten Niederschlagsereignis nicht auftreten können.

Bauliche Maßnahmen im Grundwasser:

Für die Brückenbauwerke Objekt L2A – Überführung Rampe Nord 02 sowie für das Brückenbauwerk Objekt L4A – Überführung B139 Kremstal Straße erfolgen bauliche Maßnahmen, die jeweils in den Grundwasserkörper reichen (Fundierung der Brückenpfähle bzw. Widerlagerwände mittels Großbohrpfählen).

Verlängerung Durchlass B139-km 0,194:

Derzeit befindet sich zwischen der bestehenden B139 (Dammstraße) und dem noch altbestehenden Hochwasserschutzdamm westlich der B139 ein Geländetiefpunkt, der über einen Durchlass DN800 unter der B139 Richtung Osten entwässert wird. Von dort verteilen sich die Wässer flächig ins Gelände.

Der bestehende Durchlass unter der B 139 bei km 0,194, DN800, für den Abfluss der Wässer aus dem Tiefpunkt zwischen B139 und altbestehendem Hochwasserschutzdamm der Traun wird um

rund 22 m verlängert und der Auslaufbereich wieder für einen breitflächigen Abfluss ausgebildet (Verteilrinne mit Prallwand).

Umlegung des Sipbaches auf eine Länge von rund 170 m inklusive Br-2 Objekt Sipbachbrücke:

Bedingt durch die geänderte Trassenführung der B139 im Bereich vor der Traunbrücke und der Anbindung der L563 ist der Sipbach auf einer Länge von rund 170 m umzulegen.

Der Sipbach wird im Umlegungsbereich gleich dem Bestand mit einer Sohlbreite von 5,0 m als Trapezprofil ausgebildet mit variablen Böschungsneigungen (min. 1:3 und max. 2:3 bzw. 3:2 an den Prallufeln). Die Sohle wird entsprechend dem notwendigen hyporheischem Interstitial ausgeführt. Die Prallufersicherung erfolgt mit Bruchsteinen entsprechend dem fachlichen Erfordernis. Das Gerinne wird dem heutigen Stand der Technik entsprechend gewässerökologisch ausgestaltet.

Der notwendige neu herzustellende Durchlass, Br-2 Objekt Sipbachbrücke (lichte Breite 5,0 m, lichte Höhe mind. 1,7 m, Sohlbreite im Durchlass 3,1 m) wird fast baugleich zum bestehenden errichtet, wodurch hydraulisch im Vergleich zum Bestand keine Verschlechterung gegenüber dem derzeitigen Zustand gegeben ist.

Gemeinsam mit den zwei bestehenden Inundationsöffnungen können unter der B139 rund 45 m³/s (8,7 m³/s + 2 x 18,2 m³/s) > HQ100 = 37 m³/s durchgeleitet werden.

Verlängerung der B139-Brücke über den Krieger Mühlbach um rund 12 m:

Für die erforderliche Verbreiterung der B139 im Querungsbereich mit dem Krieger Mühlbach wird die bestehende Brücke um rund 12,0 m verlängert. Hydraulische Beeinträchtigungen sind aufgrund der ausreichenden Dimensionierung der lichten Weiten nicht gegeben.

Hinterlandentwässerung:

Für das Einzugsgebiet südlich der Köttsdorferstraße stellen die B139 Kremstal Straße Umfahrung Haid sowie die Unterführung Köttsdorferstraße ein Abflusshindernis für die abfließenden Hangwässer dar, sodass für die Kompensation folgenden Maßnahmen notwendig sind:

- a. 847 m Ableitungsmulden westlich der B139
- b. mit Rohrdurchlass 16 m DN400 unter einem Weg
- c. Einlaufschächte
- d. 142 m Kanal DN1000
- e. 68 m Kanal DN1200
- f. Versickerungsbecken mit 3.300 m³ Nutzinhalt
- g. Maß der Wasserbenutzung: maximal rund **150 l/s** bzw. rund **13.000 m³/d**

3. Vorhabensbeschreibung aus Sicht des Forstrechts

Mit dieser Genehmigung nach dem UVP-G 2000 werden nach Maßgabe der gekennzeichneten Projektunterlagen **folgende Rodungsbewilligungen** verliehen:

Dauerhafte (unbefristete) Rodungen im Gesamtausmaß von **ca. 1,13 ha** in der KG Rapperswinkel zugunsten von der B139 zuzurechnenden Anlagen:

Nr.	KG + Gst. Nr.	Fläche (m ²)
1	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 1267)	51
2	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 1284/2)	1.250
3	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 1366/1)	162
4	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 502/6)	341
5	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 506/4)	541
6	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 510/1)	4.848
7	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 510/1)	177
8	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 1183)	985
9	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 1184)	866
10	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 1185)	396
11	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 1284/1)	91
12	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 494)	1.042
13	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 502/1)	194
14	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 510/22)	156
15	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 815/6)	187
GESAMT		11.287

Befristete Rodungen im Gesamtausmaß von **ca. 0,74 ha** in der KG Rapperswinkel zugunsten von der B139 zuzurechnenden Anlagen:

Nr.	KG + Gst. Nr.	Fläche (m ²)
1	KG Rapperswinkel (Gst. Nr.1284/2)	411
2	KG Rapperswinkel (Gst. Nr.1185)	88
3	KG Rapperswinkel (Gst. Nr.1186)	8
4	KG Rapperswinkel (Gst. Nr.1284/1)	88
5	KG Rapperswinkel (Gst. Nr.1366/1)	253
6	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 815/34)	3
7	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 510/1)	2.452

8	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 510/22)	205
9	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 510/22)	62
10	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 815/6)	673
11	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 494)	770
12	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 502/1)	646
13	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 502/6)	281
14	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 506/4)	844
15	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 1183)	110
16	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 1183)	174
17	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 1184)	271
GESAMT		7.339

IV. Nebenbestimmungen

1. Aufsichten

1.1. Fremdüberwachung

1.1.1. Wasserrechtliche Bauaufsicht

Für die Überwachung der Ausführung der wasserrechtlich bewilligten Maßnahmen wird ein geeignetes Aufsichtsorgan (wasserrechtliche Bauaufsicht) **bestellt** (Spruchpunkt V).

Die **wasserrechtliche Bauaufsicht** erstreckt sich auf die fach- und vorschriftsmäßige Ausführung der Bauarbeiten und die Überwachung der Kontrollmaßnahmen entsprechend den wasserrechtlichen Auflagen der Fachbereiche Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft sowie Gewässerökologie.

Die **Kosten** der wasserrechtlichen Bauaufsicht haben die Projektwerber zu tragen.

1.2. Eigenüberwachung

1.2.1. Allgemeines zur Eigenüberwachung

- a.) Die jeweils bestellte Person muss für den Umfang der von ihr wahrzunehmenden Tätigkeiten **fachlich befähigt / geeignet** sein.
- b.) Die gleichzeitige **Bestellung einer Person für mehrere Aufsichten** ist bei Vorliegen der fachlichen Eignungen und der in den entsprechenden Auflagen geforderten Qualifikationen möglich.
- c.) Die **Kosten** der Eigenüberwachung bzw. der hierzu bestellten Personen sind von den Konsenswerbern zu tragen.

1.2.2. Örtliche Bauaufsicht / behördliche Kontaktperson

Für die Überwachung der Einhaltung der Auflagen sowie der konsensgemäßen Durchführung der Bauarbeiten ist eine verantwortliche Person als **örtliche Bauaufsicht** zu bestellen. Diese fungiert auch als behördliche Kontaktperson.

Das **Aufgabenportfolio** der örtlichen Bauaufsicht hat weiters zu umfassen: Sie nimmt Beschwerden entgegen, kann Anweisungen zur Abänderung der Baudurchführung erteilen sowie Prüfungen und Kontrollen veranlassen.

1.2.3. Weitere Aufsichten der Eigenüberwachung

Zur Überwachung der konsensgemäßen Errichtung und des konsensgemäßen Betriebes sind nach Maßgabe und im Umfang der Nebenbestimmungen der einschlägigen Fachbereiche **folgende Aufsichten bzw. fachkundige Personen zu bestellen** (Eigenüberwachung):

- a.) verantwortliche Person (Gesamt-Abfallbeauftragter gemäß Abfallwirtschaftskonzept)
- b.) bodenkundliche Baubegleitung
- c.) archäologische Baubegleitung
- d.) ökologische Bauaufsicht

1.3. Bekanntgabe der bestellten Personen

- a.) Die **als Aufsichten** (Eigenüberwachung) **bestellten Personen** entsprechend Spruchpunkt IV.1.2 sowie der einschlägigen Auflagen der Fachbereiche Abfallchemie, Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft), Denkmalschutz sowie Natur- und Landschaftsschutz **sind der Behörde** unter Angabe der Kontaktdaten (Name, Anschrift, Telefonnummer, E-Mail-Adresse) samt Vorlage der entsprechenden Referenzen und Qualifikationen **spätestens drei Monate** vor Baubeginn per E-Mail an AUWR.post@ooe.gv.at **bekannt zu geben**.
- b.) **Änderungen der Daten der bestellten Personen** (Name, Anschrift, Telefonnummer, E-Mail-Adresse) sind der Behörde unaufgefordert und unverzüglich per E-Mail **bekannt zu geben** (AUWR.post@ooe.gv.at).
- c.) Ebenso sind der Behörde **Wechsel der** als Aufsichten (Eigenüberwachung) bestellten **Personen** (Name, Anschrift, Telefonnummer, E-Mail-Adresse) samt Vorlage der entsprechenden Referenzen und Qualifikationen unaufgefordert und unverzüglich per E-Mail an AUWR.post@ooe.gv.at **bekannt zu geben**.

1.4. Bekanntgabe des Baubeginns

- a.) Die Behörde ist über den **Beginn der Anschlussarbeiten an die öffentliche Wasserversorgung** betreffend die Objekte der Siedlung Gunsfelden umgehend (sobald die Projektwerber selbst von diesem Umstand erfahren haben) per E-Mail an AUWR.post@ooe.gv.at zu informieren. Dasselbe gilt für den **Abschluss dieser Arbeiten** (d.h. den vollständigen Anschluss an die öffentliche Wasserversorgung).

- b.) Um der Behörde die Überprüfung der fachlichen Eignung der Aufsichten zu ermöglichen, ist der Behörde der **in Aussicht genommene Baubeginn** zumindest **drei Monate im Voraus** per E-Mail an AUWR.post@ooe.gv.at bekannt zu geben.
- c.) Der **tatsächliche Beginn** der Bauarbeiten ist der Behörde ohne unnötigen Aufschub per E-Mail an AUWR.post@ooe.gv.at anzuzeigen.
- d.) Auf die **Verständigungspflicht** gemäß § 32 Abs. 5 Oö. Straßengesetz 1991 wird hingewiesen.

2. Befristungen gemäß § 17 Abs. 6 UVP-G 2000

- a.) Das gesamte Vorhaben ist **bis spätestens 31.12.2028 fertigzustellen** (dies gilt insb. auch für die Wiederaufforstung der befristeten Rodung, die Ersatzaufforstung und die wasserrechtlich bewilligten Anlagen und Maßnahmen).
- b.) Die Versickerungsanlage wird bis **31.12.2053** befristet.
- c.) Die **Fertigstellung** des Vorhabens ist der Behörde umgehend unaufgefordert **schriftlich anzuzeigen**. Betreffend den Inhalt der Fertigstellungsanzeige sind neben den gesetzlichen Vorgaben auch die entsprechenden Forderungen in den Auflagen zu beachten.

3. Genehmigungsvorbehalt

Diese Genehmigung gilt vorbehaltlich des Erwerbes sämtlicher für den Straßenbau erforderlichen dinglichen Rechte (§ 17 Abs. 1 UVP-G 2000).

4. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Abfallchemie

- 4.1. Sämtliche im betroffenen Baufeld errichteten Abfallzwischenlagerflächen sind im Vorfeld planlich hinsichtlich Örtlichkeit und räumlicher Ausdehnung darzustellen. Bei ausgewiesenen Zwischenlagerflächen für umweltkritische Abfälle sind darüber hinaus abfalltechnische Maßnahmen zum Schutz von Boden und Grundwasser gezielt festzulegen. Im Bedarfsfall ist dazu im Vorfeld das Einvernehmen mit der Behörde bzw. mit dem zuständigen abfalltechnischen Amtssachverständigen herzustellen.
- 4.2. Abfallzwischenlagerflächen einschließlich sämtlicher zugehöriger Einrichtungen sind durch geeignete Maßnahmen gegen den Zutritt betriebsfremder bzw. nicht eingewiesener Personen außerhalb von Betriebszeiten wirksam zu sichern.
- 4.3. Die während der gesamten Bauphase gegenüber der Behörde namhaft zumachende **verantwortliche Person (Gesamt-Abfallbeauftragter gemäß Abfallwirtschaftskonzept)** hat während der Betriebszeiten in ausreichendem Ausmaß, insb. bei umweltkritischen Fragestellungen, anwesend zu sein. Falls erforderlich ist der Behörde ein Stellvertreter namhaft zu machen, welcher in Abwesenheit des Abfallbeauftragten als Verantwortlicher für die nachstehenden Belange fungiert.

- 4.4. Der **verantwortlichen Person (Abfallbeauftragter oder Stellvertreter)** ist die Organisation von Abfallzwischenlagereinrichtungen und der dazugehörigen Einrichtungen einschließlich der Lagerflächen für sortierte und unsortierte Abfälle inkl. der ausreichenden Kennzeichnung der gelagerten Abfälle bzw. Lagereinrichtungen und allenfalls der davon eventuell ausgehenden Gefahren, der Verpflichtung zum Einsatz oder zur Verwendung geeigneter Verpackungs- und Transportmittel, der Wahrnehmung sämtlicher erforderlicher Maßnahmen im Interesse des Personen-, Nachbarschafts- und Gewässerschutzes und von Maßnahmen zum Schutz der Interessen des § 1 Abs. 3 AWG 2002 eigenverantwortlich zu übertragen.
- 4.5. Die Zwischenlagerung von Abfällen hat so zu erfolgen, dass Geruchsbelästigungen, der Austritt von Flüssigkeiten oder Staubverfrachtung vermieden werden. Dies gilt ebenfalls für die Manipulation mit der Maßgabe, dass durch geeignete technische Maßnahmen Emissionen auf das unvermeidliche Ausmaß vermindert werden.
- 4.6. Die Dauer der Zwischenlagerung von Abfällen darf unbeschadet etwaiger anderer weitergehender Vorschriften die Dauer von 1 Jahr nicht überschreiten.
- 4.7. Zur Neutralisation und Bindung eventuell ausfließender umweltgefährdender Stoffe sind während der gesamten Bauphase im betroffenen Baufeld geeignete Neutralisations- oder Bindemittel in ausreichender Menge vorrätig zu halten. Diese sind nach Gebrauch einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen.
- 4.8. Es ist ein Betriebstagebuch zu führen, in welchem arbeitstäglich zumindest folgende Eintragungen vorzunehmen sind: Anfallende Abfälle (Masse, Schlüsselnummer, genauer Herkunftsbereich), abgegebene Abfälle (Masse, Schlüsselnummer, Verbleib), besondere Vorkommnisse.
- 4.9. Alle in der Bauphase anfallenden Abfälle sind nach Art, Menge, Herkunft und Verbleib zu dokumentieren. Für die fachgerechte Entsorgung der Abfälle während der gesamten Bauphase sind der Behörde nach Abschluss der Bauarbeiten im Bedarfsfall die entsprechenden Entsorgungsbestätigungen vorzulegen. Der Bauausführer hat im Rahmen seiner Sorgfaltspflicht zu überprüfen, dass der jeweils gewählte Entsorger die betreffenden Abfallschlüsselnummern im Genehmigungsumfang gemäß § 24a AWG 2002 hat.
- 4.10. Bei Wiedereinbau von Bodenaushub, darf ohne analytische Untersuchung nur nicht verunreinigtes Bodenaushubmaterial aus demselben Baulos / Baufeld verwendet werden. Ansonsten sind die Vorgaben der Deponieverordnung 2008 (bei Entsorgung) bzw. die Vorgaben des Bundesabfallwirtschaftsplanes 2023 (bei Verwertung) einzuhalten. Über die Verwendung von angefallenem Bodenaushub sind so genaue Aufzeichnungen zu führen, dass nach Abschluss der Bautätigkeit eine genaue Massenbilanz erstellt werden kann.
- 4.11. Hinweis: Bei bautechnischer Wiederverwertung / Wiederverwendung von vor Ort mittels mobiler Aufbereitungsanlage gewonnener mineralischen Recyclingbaustoffen sind die Bestimmungen der Recycling-Baustoffverordnung zu beachten.
- 4.12. Bei der Entsorgung von Bodenaushubmaterial oder mineralischen Abbruchbaurestmassen sind die nächstgelegenen Deponien bzw. Abfall-Zwischenlager zu bevorzugen.

- 4.13. Kontaminierter Bauschutt ist in flüssigkeitsdichten und medienbeständigen Containern mit Deckel zwischenzulagern. Die Lagerung von ölhältigen festen Abfällen, festen fett- und ölverschmutzte Betriebsmitteln darf nur in flüssigkeitsdichten und medienbeständigen Containern mit Deckel, witterungsgeschützt erfolgen. Die Lagerung von flüssigen gefährlichen Abfällen hat in flüssigkeitsdichten und medienbeständigen Behältnissen mit Deckel über ausreichend dimensionierten Auffangwannen zu erfolgen.
- 4.14. Sämtliche Abfallabtransporte sind durch das Volumen mengenmäßig zu bestimmen und anschließend massenmäßig zu erfassen und bereits im Zuge des Abtransportes einzu- stufen (Zuordnung zu einer Abfallart / Schlüsselnummer und dem jeweiligen Verbleib).
- 4.15. Hinsichtlich Unterscheidung Teerasphalt bzw. Bitumenasphalt ist ein nachvollziehbares Prozedere auszuarbeiten. Aus diesem muss schlüssig hervorgehen, unter welchen Kriterien eine Abfalleinstufung von rückgebauten Teerasphalten erfolgte. Es muss in jedem Fall sichergestellt sein, dass im Baufeld keine Teerasphaltpodenschichten zurückbleiben.
- 4.16. Störfälle, welche mit einer erheblichen Kontamination des Bodens einhergehen (Auslauf- menge > 5 l), sind der Behörde zu melden.
- 4.17. Zu den im Abfallwirtschaftskonzept angesprochenen möglichen Verdachtsflächen oder Altstandorten in den betroffenen Baufeldern bzw. Baulosen wird aus abfalltechnischer Sicht zur Einhaltung des Standes der Technik gesondert Folgendes gefordert: Bei Antreffen einer Verdachtsfläche während der operativen Bauphase ist zunächst nach Sinneswahrnehmungen (Geruch und Aussehen) eine Erstbeurteilung durch eine dazu autorisierte Person / Firma / Anstalt vorzunehmen. Sollten dabei keine schlüssigen Erkenntnisse hinsichtlich Sanierung und Bergung sowie Abfallqualität getroffen werden können, sind zusätzlich analytische repräsentative Untersuchungen vorzunehmen. Allfällige Sanierungsmaßnahmen sind in Absprache mit der Behörde bzw. mit dem zuständigen abfalltechnischen Amtssachverständigen nach Vorliegen von Untersu- chungsergebnissen gesondert zu treffen.

5. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft)

- 5.1. Die Richtlinien für die sachgerechte Rekultivierung von land- und forstwirtschaftlich genutzten Böden des Fachbeirats für Bodenfruchtbarkeit und Bodenschutz des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2. Auflage 2012) sind für die Rekultivierung landwirtschaftlich nachgenutzter Böden einzuhalten.
- 5.2. Die Einhaltung der Richtlinien für die sachgerechte Rekultivierung von land- und forstwirtschaftlich genutzten Böden des Fachbeirats für Bodenfruchtbarkeit und Bodenschutz des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2. Auflage 2012) ist durch eine **bodenkundliche Baubegleitung** gemäß dieser Richtlinie sicherzustellen und zu dokumentieren.
- 5.3. Bei der Rekultivierung landwirtschaftlich genutzter Flächen ist für die gesamte Rekulti- vierungsschicht gemäß Bundesabfallwirtschaftsplan 2023 Bodenaushubmaterial der Qualitätsklasse A1 zu verwenden. Dies ist durch geeignete Untersuchungsnachweise zu

belegen. Allfällige Abweichungen sind von der **bodenkundlichen Baubegleitung** entsprechend zu begründen und zu dokumentieren.

- 5.4. Hinweis: Die Bestimmungen des § 11 Oö. Alm- und Kulturlächenschutzgesetz sind einzuhalten.
- 5.5. Zur Sicherstellung der sachgerechten Rekultivierung landwirtschaftlicher Nutzflächen ist im Rahmen der **bodenkundlichen Baubegleitung** der Ist-Zustand, die Bauphase und die Rekultivierung zu dokumentieren. Nach Bauende ist ein zusammenfassender **Schlussbericht** zu erstellen; alle Dokumentationsunterlagen sind der Behörde unaufgefordert **vorzulegen**.
- 5.6. Die für eine landwirtschaftliche Nachnutzung rekultivierten Flächen sind 3 Jahre nach Fertigstellung von einer fachkundigen Person oder Anstalt in Hinblick auf Verdichtungen, Vernässungen, Trockenstellen bzw. Qualität der Rekultivierung zu überprüfen. Eine weitere Überprüfung ist nach 5 Jahren auf eventuell aufgetretene Verdichtungen, Setzungsschäden, Nass- oder Trockenstellen vorzusehen. Aufgetretene und festgestellte Mängel sind umgehend durch geeignete Maßnahmen zu beheben. Die **befugte Fachperson oder Fachanstalt** hat die Kontrollen zu dokumentieren und einen **Bericht** zu erstellen und der Behörde am Ende des 3. bzw. des 5. Jahres nach Fertigstellung unaufgefordert **vorzulegen**.

6. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Denkmalschutz

- 6.1. Für das Projekt B139 Kremstal Straße, Umfahrung Haid, ist als Maßnahme BA19 (= Maßnahme KGBau03) ein flächiger Oberbodenabtrag unter **archäologischer Baubegleitung** vor Beginn der regulären Erdarbeiten für das eigentliche Baugeschehen vorgesehen. Diese Maßnahme ist auch auf der Fläche Fundstreuung FS2 (KG Kremsdorf, Gst. Nr. 1290) anzuwenden.
- 6.2. Die vorgeschlagenen archäologischen Maßnahmen des Fachbeitrages Kulturgüter sind auch im Bauablaufplan zu berücksichtigen. Dabei ist zu beachten, dass die archäologischen Maßnahmen so in den Ablauf eingetaktet werden und ein ausreichender Zeitrahmen zur Verfügung gestellt wird, damit die vorgesehenen archäologischen Untersuchungen vor dem Beginn jeglicher Flächenbeanspruchung stattfinden und der Oberbodenabtrag ausschließlich im Rahmen der vorgesehenen archäologischen Maßnahmen erfolgt.

7. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Forstwirtschaft und Jagd

- 7.1. Die Ersatzaufforstungsflächen beider Projekte sind primär im Bereich des Gst. Nr. 510/7 KG Rapperswinkel zu erbringen, welche in der Planbeilage „Forstliches Einreichoperat; Rodungsplan Umfahrung Haid (Juli 2021); Planungsnummer ASFINAG: 301800880/1.5.4/A-501/FR/U02-E; Bereich Umfahrung Haid“ als EAF-Poolflächen 2, 3, 4, 5 im Ausmaß von 1,02 ha dargestellt sind. Die Restflächen der Ersatzaufforstungsflächen im Ausmaß von 2,94 ha sind auf Gst. Nr. 1625/10 zu erbringen.
- 7.2. Als Baumarten dürfen ausschließlich standortgerechte einheimische Baumarten wie beispielsweise Buche, Stieleiche, Traubeneiche oder Lärche verwendet werden. Der Aufforstungsplan ist mit der Bezirksforstinspektion im Vorfeld abzustimmen.

- 7.3. Der Pflanzverband bzw. Pflanzabstand darf 2 x 2 m nicht überschreiten.
- 7.4. Für einen entsprechenden Schutz gegen Wildverbiss und Fegeschäden ist Sorge zu tragen.
- 7.5. Hinweis: Rodungsbedingt auftretende Folgeschäden (Windwurf, Sonnenbrand etc.) im Bereich der unmittelbar an die Rodungsfläche angrenzender Waldbestände oder Infrastruktur (Block A und D) sind entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen vom Rodungswerber zu entschädigen.
- 7.6. Um eine gewisse Durchlässigkeit zu gewährleisten sind die bestehenden und geplanten Durchlässe und Brücken, wie z.B. zwischen Gst. Nr. 1293 und 1284/1, für das Wild passierbar zu gestalten und mit Wildleitbepflanzungen zu ergänzen.
- 7.7. Ist im Bereich der Umfahrungsstraße B139 eine Begleitvegetation geplant, so ist die Positionierung des Straßenbegleitzaunes nach Möglichkeit so zu planen, dass die Vegetation außerhalb der Straßenanlage ist und so den Wildtieren als Einstand / Rückzugsgebiet zur Verfügung steht.

8. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft

Bauphase:

- 8.1. Es dürfen nur technisch einwandfreie Maschinen und Fahrzeuge eingesetzt werden, welche vorsorgend gewartet werden.
- 8.2. Maschinen und Fahrzeuge dürfen nur unter ständiger Überwachung durch die Bedienungsperson mobil betankt werden, wobei eine ausreichend dimensionierte Auffangwanne unterzustellen und Ölbindemittel (mind. 100 l) vorzuhalten sind. Ansonsten dürfen auf der Baustelle keine Manipulationen mit wassergefährdenden Stoffen (z.B. Mineralölen) erfolgen.
- 8.3. Mit wassergefährdenden Stoffen (z.B. Mineralölen) verunreinigter Boden ist nachweislich sofort ordnungsgemäß abzutragen und zu entsorgen. Die zuständige Bezirksverwaltungsbehörde ist von solchen Vorfällen sofort zu verständigen. Weiters sind solche Vorfälle zu dokumentieren.
- 8.4. In die Zuleitung zum Bodenfilterbecken bei der Traunuferstraße ist ein beschilderter, dauerhaft zugänglicher Notfall-Absperrschieber einzubauen und regelmäßig zu warten. Es sind verantwortliche Mitarbeiter zu beauftragen und im Anlassfall (etwa bei Ölunfällen etc.) ist der Notfall-Absperrschieber zu verschließen. Für die Zulaufkanäle ist das mögliche Rückhaltevolumen ohne Einstau der Teilsickerrohre zu ermitteln.
- 8.5. Für die Zuleitungen zu den Bodenfiltermulden sind Absperrballone vorzuhalten. Es sind verantwortliche Mitarbeiter zu beauftragen. Im Anlassfall (etwa bei Ölunfällen etc.) sind die Muldenzuläufe zu verschließen, soweit Teilsickerrohre der Zulaufkanäle nicht eingestaut werden. Für jeden Zulaufkanal ist das mögliche Rückhaltevolumen ohne Einstau der Teilsickerrohre zu ermitteln.

Hinweis: Insb. bei Starkniederschlägen kann das Verschließen des Beckenzulaufs zum ungewollten und nur schwer sanierbaren Versickern wassergefährdender Stoffe über die Teilsickerrohre führen.

- 8.6. Die Vollrohr- Regenwasserkanäle sind dicht auszuführen. Dies ist mit einer normgerechten Dichtheitsprüfung nachzuweisen.
- 8.7. Die Sohle des Bodenfilterbeckens bei der Traunuferstraße ist zur Sickerwassererfassung im Zulaufbereich unmittelbar nach der Verteilrinne auf einer Fläche von mind. 100 m² mit Basisdichtung wie folgt herzustellen:
 - a.) Bodenfilteraufbau gemäß Projekt
 - b.) Filtervlies gemäß RVS 8S.01.2.
 - c.) Mind. 20 cm Filterkieslage mit Drainage und dichtem Ablaufrohr zum Sickerschacht mit Probenahmeeinrichtung.
 - d.) Basisdichtung mit $k_f < 10E-9$ m/s (PE-HD-Kunststoffdichtungsbahn mit Mindeststärke von 2,5 mm, Bentonitmatte oder 2 x 15 cm mineralische Dichtschicht [Lehmschlag], hochgezogen mind. bis Unterkante Bodenfilter)
 - e.) Der Sickerschacht mit Probenahmeeinrichtung ist außerhalb der Bodenfilteranlage zu situieren.
- 8.8. Der etappenweise Aufbau der Versickerungsanlagen ist durch Fotos nachvollziehbar zu dokumentieren.
- 8.9. Konzentrierte Einleitungsbereiche in Versickerungsanlagen sind mit einem dauerhaften Erosionsschutz zu sichern.
- 8.10. Für die Einhaltung der Maßnahmen und Auflagen zum Grundwasserschutz ist eine **wasserrechtliche Bauaufsicht** zu bestellen.
- 8.11. Ein Alarmplan mit Darstellung der Notfall-Absperreinrichtungen ist der Behörde und der Feuerwehr zu **übermitteln**.
- 8.12. **Die Fertigstellungsanzeige hat folgende Unterlagen zu enthalten:**
 - a.) Bericht über die projektgemäße Ausführung und die Einhaltung der Auflagen
 - b.) Ausführungspläne (bei abgeänderter Ausführung)
 - c.) Fotodokumentation der Errichtung der Versickerungsanlagen
 - d.) Angabe des eingebauten technischen Filtermaterials mit k_f -Wert gemäß Zulassungsgutachten der Zertifizierungsstelle
 - e.) ÖNORM-Zulassung des eingebauten technischen Filtermaterials zum Zeitpunkt des Filtereinbaus
 - f.) Wartungsplan für die Entwässerungsanlagen
 - g.) Wartungsvertrag für technische Filter
 - h.) Alarmplan
- 8.13. Anschluss der Objekte der Siedlung Gunsfelden an die öffentliche Wasserversorgung:
 - a.) **Bedingung:** Mit den Bauarbeiten darf nur unter der Bedingung begonnen werden, dass alle Objekte der Siedlung Gunsfelden an die öffentliche Wasserversorgung

angeschlossen wurden. Sollten die bestehenden Brunnen weiter zu Nutzwasserzwecken verwendet werden (lit. b), darf keine Verbindungen zum Trinkwassernetz hergestellt sein.

b.) Hinweis: Die bestehenden Brunnen können weiterhin für Nutzwasserzwecke verwendet werden. Dies liegt in der rechtlichen Sphäre der betreffenden Objekteigentümer.

8.14. In Bodenfilteranlagen (Bodenfilterbecken, Bodenfiltermulden) dürfen einzelne Bäume gepflanzt werden, wenn im Wurzelraum keine Drainagen bestehen. Die Pflanzung von Sträuchern ist in Bodenfilteranlagen nicht zulässig.

Betriebsphase:

8.15. Das **Maß der Wasserbenutzung** für die Versickerung der vorgereinigten Niederschlagswasser über **Bodenfiltermulden** in das Grundwasser wird mit 85 l/s bzw. 7.341 m³/d festgelegt.

8.16. Das **Maß der Wasserbenutzung** für die Versickerung der vorgereinigten Niederschlagswasser über das **Bodenfilterbecken** in das Grundwasser wird mit 15 l/s bzw. 1.264 m³/d festgelegt.

8.17. Das **Maß der Wasserbenutzung** für die Versickerung der vorgereinigten Niederschlagswasser über **technische Filter** in das Grundwasser wird mit 33 l/s festgelegt.

8.18. Die **vorgereinigten Niederschlagswasser** dürfen im Mittel folgende **Schwellenwerte** der Anlage 1 der QZV Chemie GW nicht überschreiten. Die zugehörigen Frachten ergeben sich aus der Multiplikation mit der Tagesmenge.

Kupfer (Cu)	1.800	µg/l	Nickel (Ni)	18	µg/l
Zink (Zn*)	2.000	µg/l	Blei (Pb)	9	µg/l
Cadmium (Cd)	4,5	µg/l	KW-Index	100	µg/l
Chrom (Cr-Gesamt)	45	µg/l	PAK (6)	0,09	µg/l
Chlorid (Cl)	180	mg/l			

*) Quelle: Deponie-VO, BGBl. II Nr.39/2008, Anh.1, Tab. 2 Eluat Bodenaushubdeponien (Grenzwert 20 mg/kg TM; Verdünnung 1:10)

8.19. Aus der Probenahmeeinrichtung des Bodenfilterbeckens bei der Traunuferstraße sind 1 x jährlich durch einen Fachkundigen oder durch eine geeignete Anstalt Stichproben des Sickerwassers zu ziehen.

Diese sind auf die oben angeführten Parameter zu untersuchen. Die gemessenen Werte sind den Schwellenwerten der Anlage 1 der QZV Chemie GW gegenüberzustellen und Überschreitungen sind hervorzuheben.

Die Ergebnisse der Beprobung sind der Gewässeraufsicht der Abteilung Wasserwirtschaft bis längstens 31.10. eines Jahres unaufgefordert **vorzulegen** (Abwasseraufsicht.post@ooe.gv.at).

8.20. Aus den Probenahmeeinrichtungen folgender technischer Filter sind alle 10 Jahre, erstmals nach 10 Jahren ab Inbetriebnahme, durch einen Fachkundigen oder durch eine geeignete Anstalt Stichproben des Sickerwassers zu ziehen:

a.) technischer Filter Köttsdorferstraße S1 (Doppelanlage 2 * DN 2.500)

b.) technischer Filter Haidfeldstraße S2 (Doppelanlage 2 * DN 2.500)

Diese sind auf die oben angeführten Parameter zu untersuchen. Die gemessenen Werte sind den Schwellenwerten der Anlage 1 der QZV Chemie GW gegenüberzustellen und Überschreitungen sind hervorzuheben.

Die Ergebnisse der Beprobung sind der Gewässeraufsicht der Abteilung Wasserwirtschaft bis längstens 31.10. eines Jahres unaufgefordert **vorzulegen** (Abwasseraufsicht.post@ooe.gv.at).

- 8.21.** Die chemische Belastung des Bodenfilters Bodenfilterbecken bei der Traunuferstraße ist – erstmals nach 10 Jahren ab Inbetriebnahme und anschließend in Abständen von 10 Jahren – nachzuweisen.

Dazu sind an jeweils an 3 Stellen aus den obersten 10 cm Proben zu entnehmen und die Mischprobe ist jeweils auf den Parameterumfang der Tab. 5 der Deponieverordnung 2008 (BGBl. II Nr. 39/2008, Baurestmassendeponien) zu analysieren. Die gemessenen Werte sind den Grenzwerten der Tab. 5 der Deponieverordnung gegenüberzustellen und Überschreitungen sind hervorzuheben.

Die Ergebnisse der Beprobung sind der Gewässeraufsicht der Abteilung Wasserwirtschaft bis längstens 31.10. eines Jahres unaufgefordert **vorzulegen** (Abwasseraufsicht.post@ooe.gv.at).

- 8.22. (Betrifft auch die Bauphase)** Aus Sonde 2, Sonde 3, Brunnen Freibad Ansfelden und Brunnen Haid C sind beginnend mit Baubeginn, während der Bauzeit und in den nachfolgenden 5 Jahren während der Betriebsphase durch einen Fachkundigen oder durch eine geeignete Anstalt Pumpproben des Grundwassers zu ziehen.

Diese sind auf folgende Parameter zu untersuchen: Standarduntersuchung nach Trinkwasserverordnung (Geruch, Färbung, Trübung, Temperatur, Leitfähigkeit, pH-Wert, Gesamthärte odH, Carbonathärte odH, TOC, Ammonium, Nitrit, Nitrat, Chlorid, Sulfat, Eisen, Mangan), KW-Index, Orthophosphat, Ca, Mg, Na, K.

Die Ergebnisse der Beprobung sind der Gewässeraufsicht der Abteilung Wasserwirtschaft bis längstens 31.10. eines Jahres unaufgefordert **vorzulegen** (Abwasseraufsicht.post@ooe.gv.at). Danach soll entschieden werden, ob und in welcher Form eine Weiterführung des Beweissicherungsprogramms notwendig ist.

Die gemeinsame Probenahme und die Erstellung eines gemeinsamen Berichts betreffend die Vorhaben B139 Umfahrung Haid und ASt Traun / Haid sind hier zulässig, um Redundanzen zu vermeiden. (Hinweis: Die organisatorischen und finanziellen Modalitäten – etwa die Verteilung der Kosten der Untersuchung – sind von den jeweiligen Projektwerbern nach zivilrechtlichen Grundlagen im Innenverhältnis zu klären.)

- 8.23.** Die Versickerungsflächen sind regelmäßig zu warten und zu pflegen, um eine ausreichende Reinigungswirkung des belebten Bodenkörpers auf Dauer zu gewährleisten. Die Begrünung ist mindestens zweimal jährlich zu mähen. Das Mähgut und Abfälle sind aus der Versickerungsanlage zu entfernen. Herbizide, Pestizide und Düngemittel dürfen weder im Einzugsbereich der Sickerflächen noch direkt auf diesen Flächen eingesetzt werden. Alternativ kann die Versickerungsfläche mindestens zweimal

jährlich geschlegelt werden; das Mulchgut darf in der Anlage belassen werden, soweit die Versickerungsleistung nicht beeinträchtigt wird.

- 8.24.** Zur Sicherstellung des ordnungsgemäßen Betriebs ist ein Wartungsplan zu erstellen, der zumindest die Wartungs- und Kontrollintervalle und die durchzuführenden Maßnahmen, getrennt nach den einzelnen Bauteilen, enthalten muss. Die durchgeführten Wartungsmaßnahmen sowie besondere Vorkommnisse sind mit Datumsangabe in das Betriebsbuch einzutragen.
- 8.25.** Die Versickerungsanlagen sind mindestens einmal vierteljährlich, insb. nach Starkregenereignissen, optisch zu kontrollieren. Bei einem Störfall oder Austritt von Grundwasser gefährdenden Stoffen hat eine gesonderte Kontrolle zu erfolgen.
- 8.26.** Zur Sicherstellung des ordnungsgemäßen Betriebs der technischen Filter ist ein Wartungsvertrag mit einer fachkundigen Person oder Firma abzuschließen, der zumindest zu umfassen hat:
- a.) Sichtkontrolle mind. 1 x jährlich
 - b.) erforderliche Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten, z.B. Wechsel Vorfiltervlies, Wartung / Räumung Schlammfang
 - c.) Erstellung eines Wartungsprotokolls
- 8.27.** Bei nicht mehr zufriedenstellender Versickerungsleistung ist durch Wartung der Vorreinigung, durch Austausch der Vorfiltermatte, durch Austausch des technischen Filters, durch Auflockerung bzw. Austausch des Bodenfilters etc. wieder eine ausreichende Versickerungsleistung herzustellen. Die Entsorgungsnachweise sind der Behörde auf Verlangen vorzulegen.
- 8.28.** Sollten Mineralölprodukte bzw. andere wassergefährdende Stoffe austreten und eine Gefährdung des Untergrundes oder eines Gewässers nicht auszuschließen sein, ist umgehend die Bezirksverwaltungsbehörde zu verständigen und sind Sofortmaßnahmen durchzuführen.
- 8.29.** Zur Dokumentation des Anlagenbetriebs sind folgende Daten in ein Betriebsbuch einzutragen und auf Verlangen der Behörde vorzulegen:
- a.) Dokumentation der Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten gemäß Wartungsplan
 - b.) Wartungsprotokolle der technischen Filter
 - c.) Angaben über Störfälle
 - d.) Untersuchungsbefunde

9. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie

- 9.1.** Das Vorhaben ist unter besonderer Berücksichtigung der in der Maßnahmenplanung (Einlage 1.4.4) zum Schutz der Gewässer vorgesehenen Maßnahmen auszuführen. Dabei handelt es sich insb. um die Maßnahmen BA 21.2 (Abplankung hochwertiger Biotope), BA 33.2 (temporäre Gewässerschutzanlagen), BA 34 (Sicherungsmaßnahmen für aquatische Lebewesen), BA 35 (trockene Bauweise) und BE 32.2 (naturnahe Gewässergestaltung Sipbach).

- 9.2.** Zur Sicherstellung der in gewässerökologischer Hinsicht fachgerechten baulichen Umsetzung der Einreichplanung und größtmöglich naturnahen Gestaltung des Bachbettes des Sipbaches im Bereich der Verlegungsstrecke und im Brückenbereich ist eine **biologische wasserrechtliche Bauaufsicht** einzusetzen.
- 9.3.** Die Gewässersohle des Sipbaches hat im Verlegungsabschnitt und im Brückenbereich eine durchgehende, mindestens 30 cm bzw. mindestens 50 cm (im Brückenbereich) mächtige Sohlsubstratschicht aufzuweisen. Im Falle von mehr als geringfügigen Sickerverlusten im neuen Bachbett bei Nieder- und Mittelwasserführung sind unter der Substratschicht geeignete Abdichtungsmaßnahmen (z.B. Lehmschlag) vorzunehmen.
- 9.4.** Im neu herzustellenden Sipbach-Abschnitt ist eine durchgehende Niederwasserrinne für die Gewährleistung eines konzentrierten Niederwasserabflusses sicherzustellen. Die Niederwasserrinne ist nicht fix vorzuformen, sondern durch Einbau punktueller Strukturierungselemente, wie im Projekt in Form von Bühnen, Wurzelstöcken, Störsteinen, Leitsteinen etc. auch vorgesehen ist, zu initiieren.
- 9.5.** Wasserbautechnische Sicherungsmaßnahmen im Sohl- und Uferbereich des Sipbaches sind auf das zwingend notwendige Ausmaß zu beschränken und besonders rau und unregelmäßig zu gestalten. Dies gilt auch für den Brückenbereich. Im neu herzustellenden Sipbach-Abschnitt inklusive Brückenbereich darf es zu keiner Ausbildung von für Gewässerorganismen unpassierbaren Sohlabstürzen kommen.
- 9.6.** Die Verbreiterung der Brücke über den Krieger Mühlbach hat ohne bauliche Eingriffe in das Bachbett zu erfolgen.
- 9.7.** Die im Zuge der Bauarbeiten in Anspruch genommenen Gewässer- und Uferbereiche sind zu rekultivieren. (Hinweis: Die Ufer sind projektgemäß mit standortgerechten Gehölzen zu bepflanzen.) Für das Aufkommen der Gehölze ist Sorge zu tragen.
- 9.8.** Durch geeignete Arbeitsweise sind die Bauarbeiten unter größter Schonung der Gewässer und Begrenzung der Wassertrübungen auf ein unvermeidbares Ausmaß durchzuführen.
- Hinweis: Dafür sind die gewässerbezogenen Arbeiten, wie im Projekt vorgesehen, im Trocken auszuführen.
- 9.9.** Vor Wasserumleitung bzw. vor der Trockenlegung des Sipbaches ist der Umlegungsabschnitt elektrisch abzufischen. Die Fische sind in andere, von den Bauarbeiten nicht betroffene Gewässerabschnitte des Sipbaches umzusetzen.
- 9.10.** Die Fischereiberechtigten in den von den Bauarbeiten betroffenen Abschnitten am Sipbach und Krieger Mühlbach sind zumindest zwei Wochen vor Beginn der Bauarbeiten nachweislich zu verständigen.
- 9.11.** Die Baustelleneinrichtung sowie die Lagerung von Aushub- und Schüttmaterial haben so zu erfolgen, dass keine Beeinträchtigung der Gewässer erfolgt und keine Abschwemmungen in Gewässer stattfinden.
- 9.12.** Baumaschinen und Geräte sind so zu warten, bedienen und abzustellen, dass keine Verunreinigung des Untergrundes und der Gewässer stattfindet.

- 9.13.** Im Zuge der Bauarbeiten dürfen keine wassergefährdenden und organismenschädigenden Stoffe – wie z.B. Schmier- oder Antriebsstoffe von Baumaschinen, Hydrauliköl, Zementwässer, Bauzuschlagstoffe etc. – ins Gewässer gelangen.
- 9.14.** Eventuell anfallendes mineralisch belastetes Wasser aus der Wasserhaltung der Baustelle darf nicht direkt in Gewässer zur Ableitung gelangen. (Hinweis: Dieses Wasser ist projektgemäß primär nach Vorreinigung zu versickern.) Sollte eine Ableitung in Gewässer zwingend erforderlich sein, so ist dieses zuvor entsprechend vorzureinigen (z.B. Führen über ein geeignetes Absetzbecken, wobei die Aufenthaltszeit in diesem mindestens 30 min. zu betragen hat).
- 9.15.** Spätestens bis zur Abnahme bzw. wasserrechtlichen Überprüfung ist der Behörde ein **Ausführungsbericht der biologischen wasserrechtlichen Bauaufsicht vorzulegen**. In diesem sind die in gewässerökologisch relevanter Hinsicht tatsächlich ausgeführten Maßnahmen und Bachbettgestaltungen zu beschreiben und mittels Fotos zu dokumentieren. Der Bericht hat eine ausführliche und nachvollziehbare Stellungnahme dahingehend zu enthalten, inwieweit das Vorhaben – gewässerökologische Belange betreffend – projekt- und bescheidgemäß ausgeführt worden ist und die Auflagen eingehalten wurden. Dabei ist auch im Detail auf die Berücksichtigung der in der Maßnahmenplanung (Einlage 1.4.4) zum Schutz der Gewässer vorgesehenen Maßnahmen einzugehen.

10. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Humanmedizin

Für diesen Fachbereich werden keine Nebenbestimmungen vorgeschrieben.

11. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Klimawandelfolgen

- 11.1.** Bei der Detailplanung bedarf es der Einhaltung der gültigen Regelwerke (Normen usw.), wobei der Temperaturanstieg und die zunehmend intensiveren Niederschläge (trotz unsicherer Prognose) bei der Dimensionierung von Bauwerken (Drainagen, Gewässerschutzanlagen, Brückenbauwerke etc.) mitberücksichtigt werden müssen. Um Sturmschäden durch umstürzende Bäume und herabfallende Äste zu vermeiden, soll auf die Bepflanzung von Bäumen in unmittelbarer Nähe der Fahrbahn verzichtet werden. Halbwüchsige Sträucher sind hingegen möglich, wobei auf deren Resistenz gegenüber Trockenheit geachtet werden muss.
- 11.2.** Hinsichtlich des laufenden Betriebs bedarf es regelmäßiger Überprüfungen und Sicherheitskontrollen der Bauwerke, vor allem bei extremen Hitzeperioden, Starkniederschlags- und Sturmereignissen. Um Brände aufgrund der zunehmenden Hitze und damit verbundenen Trockenheit zu vermeiden, ist ein ständiges Mähen der Böschung notwendig.

12. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Lichttechnik

Bauphase:

- 12.1.** Bei der Errichtung der Baustellenbeleuchtung ist die Verwendung von insektenschonenden LED-Leuchten vorzuschreiben.

- 12.2. Für die mobile Beleuchtung im Bereich von Baubüro-Containern sind Full-Cut-Off-Leuchten mit einer Lichtfarbe von maximal 3.000 K und einer Begrenzung der kurzwelligigen Strahlung unter 500 nm mit max. 14 % zu verwenden.
- 12.3. Der Behörde sind die Datenblätter der verwendeten Leuchten zu übermitteln.
- 12.4. Bei der Errichtung der Baustellenbeleuchtung ist auf die Ausrichtung der Beleuchtung zu achten und die Aufhellung nächstgelegener Wohnliegenschaften damit zu minimieren.
- 12.5. Auf Arbeitsplätzen, an denen während der Dunkelheit gearbeitet wird, muss eine von der Beleuchtung unabhängige Notbeleuchtung (z.B. Akku-Handlampen) vorhanden sein.
- 12.6. Hinweis: Die Notbeleuchtung muss gemäß Bauarbeiterschutzverordnung (BGBI. Nr. 340/1994 i.d.g.F.) so ausgelegt sein, dass die Umgebung so erhellt wird, dass die Arbeitnehmer die Arbeitsplätze und Verkehrswege sicher verlassen können.
- 12.7. Nach Abschluss der Bauphase sind an den 7 beleuchteten Kreuzungen lichttechnische Abnahmemessungen durch eine sachkundige Person durchzuführen, die die einzuhaltenden Grenzwerte der einschlägigen Normen verifiziert. Der Behörde ist der **Abnahmebericht** binnen 6 Monaten nach Ende der Baumaßnahmen **zu übermitteln**.

Betriebsphase:

- 12.8. Für die Beleuchtung der 7 Kreuzungen sind Leuchten mit einer Lichtfarbe von maximal 3.000 K und einer Begrenzung der kurzwelligigen Strahlung unter 500 nm mit max. 14 % zu verwenden.

13. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Luftreinhaltung und Klima

Bauphase:

- 13.1. Es sind Staubschutzmaßnahmen – Feuchthaltung des Aushubmaterials und aller unbefestigten und befestigten Fahrwege mittels manueller Befeuchtung, Reinigung befestigte Fahrwege usw. – vorzusehen.
- 13.2. Im Bereich der Knotenbaustellen (Actual, Sipbach, Traunuferstraße West, Haid) sind während des emissionsintensivsten Bauzeitraumes (Hauptbauphase: erstes Baujahr) automatische Befeuchtungsmaßnahmen einzusetzen.
- 13.3. Die öffentlichen Straßen sind vor durch den baubedingten Verkehr verursachten Verschmutzungen nach dem Stand der Technik (z.B. Abrollstrecken, Reifenwaschanlage) zu schützen.
- 13.4. Auf der öffentlichen Straße sind Verschmutzungen im Nahbereich der Baustelle (Ausfahrtsbereich) ehestens zu beseitigen.
- 13.5. Der An- und Abtransport von Material hat, so weit wie möglich, über das hochrangige Verkehrsnetz und unter Vermeidung von Stadt- bzw. Ortsdurchfahrten zu erfolgen.
- 13.6. Verunreinigte Straßenflächen beim Übergang von den Baustellenausfahrten in das öffentliche Straßennetz sind feucht (nur bei Vereisungsgefahr trocken) zu reinigen.

13.7. Die eingesetzten Baumaschinen haben zumindest die Emissionsgrenzwerten des Anhangs 1 der MOT-V (BGBl. II Nr. 136/2005 i.d.g.F.) iVm IG-L Off-RoadV (BGBl II Nr. 76/2013 i.d.g.F.) für Geräte der Stufe IIIb einzuhalten.

13.8. Die eingesetzten Transport-Lkw haben der EURO-Klasse III bis VI zu entsprechen.

Betriebsphase:

Für diesen Fachbereich werden für die Betriebsphase keine Nebenbestimmungen vorgeschrieben.

14. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Natur- und Landschaftsschutz

14.1. Vor Beginn der Bauarbeiten ist der Behörde eine **ökologische Bauaufsicht** zu nennen, deren Aufgabe insb. die Betreuung und ökologische Begleitung der Bauarbeiten vor Ort darstellt. Vor Anlage der Tümpel (Sipbachkorridor) und vor Besämung der Magerwiese (nahe dem Kreisverkehr) ist eine gemeinsame Begehung und Besprechung der erforderlichen Maßnahmen bzw. des zu verwendenden Saatguts vor Ort mit dem ASV für Natur- und Landschaftsschutz durchzuführen.

14.2. Für die Beleuchtung dürfen nur nach oben abgeschirmte Leuchtmittel mit einer Farbtemperatur von maximal 3.000 °K und einem möglichst geringen Blauanteil verwendet werden. Das Datenblatt der verwendeten Beleuchtungsanlagen ist mit den entsprechenden Angaben zu Farbtemperatur und Blauanteil an die Behörde zu übermitteln.

14.3. Sämtliche Ersatzaufforstungsflächen sind in Anlehnung an die jeweils potenziell natürliche Vegetation zu bepflanzen. Noch nicht verortete Ersatzaufforstungsflächen sind in Abstimmung mit dem ASV für Natur- und Landschaftsschutz auszuwählen (Vermeidung von Biotopkonflikten).

14.4. Wesentlichen Bestandteil der UVE-Unterlagen und auch der naturschutzfachlichen Beurteilung bilden die im Projekt dargestellten und beschriebenen Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen. Daher ist deren Umsetzung und dauerhafte Wirksamkeit (auch durch entsprechende Pflege) sicherzustellen und rechtlich abzusichern.

14.5. Der vorhandene Halbtrockenrasen (ehem. Hochwasserschutzdamm) im Bereich südlich des Kreisverkehrs ist während der Bauphase durch geeignete Maßnahmen vor einer Beeinträchtigung zu schützen (Kennzeichnung als Tabuzone).

14.6. Im Frühjahr vor Beginn der Bauarbeiten ist der Bereich der Traunauen (Verlegung Bestandstraße, Umbau Kreisverkehr) auf allenfalls auftretende Häufungen von Frühlingsgeophyten zu kontrollieren. In derartigen Bereichen ist der Oberboden gesondert schonend zwischenzulagern und an geeigneten Stellen möglichst zeitnah während des Baus wieder aufzubringen.

14.7. Für die Anlage der Magerwiese im Bereich des rekultivierten Kreisverkehrs ist eine regionalfachkundige Person mit ausreichender Fachkenntnis zur Herstellung von Mager- und Trockenrasen beizuziehen. Für die Besämung ist Wildpflanzensaatgut oder eine speziell an diesen Standort (auwaldtypischer Halbtrockenrasen) angepasste REWISA-zertifizierte Samenmischung zu verwenden. Die Besämung kann durch eine Mähgutübertragung ergänzt werden.

- 14.8.** Für die Anlage der Tümpel im Bereich des Sipbachkorridors ist eine regionalfachkundige Person mit ausreichender Fachkenntnis zur Herstellung von amphibientauglichen Feuchtbiotopen beizuziehen. Die Tümpel sind mit einer Wassertiefe von max. 70 cm auszuformen, es ist eine dauerhafte Wasserführung durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen (z.B. Grundwasseranbindung oder Kommunikation mit dem Bachwasser über einen Schotterquerriegel, Folie, Abdichtung). Die Funktion und Erhaltung als Amphibienlaichgewässer ist erforderlichenfalls durch regelmäßige Wartungseingriffe und idealerweise eine gesicherte Wasserzufuhr sicherzustellen, wobei eine ungefilterte Anbindung an den Bach zu unterlassen ist, um den Eintrag von Fischen hintanzuhalten. Eine ausreichende Besonnung ist allenfalls durch regelmäßigen Rückschnitt benachbarter Gehölze sicherzustellen.
- 14.9.** Die Erhaltung und allenfalls erforderliche fachgerechte Pflege ist für sämtliche ökologisch bedeutsamen Begleit- und Ausgleichsflächen dauerhaft sicherzustellen.
- 14.10.** Die bestehenden Außenböschungen (Richtung freie Landschaft) entlang der B139 und Rampen sind entsprechend der landschaftspflegerischen Begleitplanung zumindest mit einem gruppenweisen Gehölzbewuchs zu versehen. Die Verwendung von Obstgehölzen (Primitivpflaumen) für diese Bestockung ist zulässig. Bei der Verwendung von Obstgehölzen ist in erster Linie auf alte, erhaltenswürdige Obstsorten zurückzugreifen.
- 14.11.** Sämtliche zu begrünenden Begleit- und Zwickelflächen sind mit REWISA-zertifiziertem Saatgut zu begrünen.
- 14.12.** Für Gehölzpflanzungen dürfen ausschließlich heimische, standortgerechte Arten verwendet werden. Je nach Verfügbarkeit ist auch hierfür REWISA-zertifiziertes Material zu verwenden.
- 14.13.** Die Beendigung der Bauarbeiten inkl. Umsetzung der ökologischen Maßnahmen ist der Behörde schriftlich mitzuteilen. Im Zuge der **Fertigstellungsanzeige** sind ein **Abschlussbericht** mit aussagekräftiger Fotodokumentation über die Umsetzung der Maßnahmen und Einhaltung der Auflagen und ein Ausführungsplan an die Behörde zu übermitteln. Der Abschlussbericht hat auch das Datenblatt der verwendeten Leuchtmittel sowie einen Nachweis über die Herkunft und Zusammensetzung des verwendeten Saatguts und der verwendeten Gehölze zu enthalten.
- 14.14.** 5 Jahre nach Fertigstellung des Vorhabens sind im Bereich der angelegten Ausgleichsflächen (südlich Nettingsdorf und Sipbachkorridor) eine Brutvogelkartierung sowie im Bereich der Tümpel eine Amphibien- und Reptilienkartierung durchzuführen. Ebenfalls sind Vegetationsaufnahmen im Bereich der geplanten Extensivfläche (Sipbachkorridor) sowie im Bereich der Magerwiesen (ehem. Kreisverkehr) zu erheben. Dadurch soll dokumentiert werden, ob die mit der Umsetzung dieser Maßnahmen verbundenen naturschutzfachlichen Ziele (Schaffung von Ersatzlebensräumen für vom Vorhaben betroffene Tierarten und Biotoptypen) auch tatsächlich erreicht werden konnten. Allenfalls können sich Notwendigkeiten einer Nachbesserung (geänderte Pflege, bauliche Maßnahmen bei den Tümpeln, händische Nachsaat o.ä.) ergeben.
- 14.15. Bedingung** für die Verkehrsfreigabe ist die Umsetzung sämtlicher im Projekt vorgesehenen und mit diesem Bescheid angeordneten ökologischen Begleitmaßnahmen.

15. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Raumplanung (inkl. Sachgüter, Freizeit / Erholung)

Für diesen Fachbereich werden keine Nebenbestimmungen vorgeschrieben.

16. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Schalltechnik und Erschütterungen

- 16.1.** Die im Projekt dargestellten straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen (Einlagen 3.2.5 und 3.2.9) jeweils für die Bauphase und die Betriebsphase sind umzusetzen.
- 16.2. Betriebsphase:** Die im Projekt dargestellten und im Fachbeitrag Lärm in den Einlagen 3.2.2 für Wohngebäude und Betriebsgebäude mit Wohnnutzungen konkretisierten objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen sind – basierend auf Nutzungs- und Bauwerksprüfungen vor Ort – umzusetzen. Zusätzlich sind auch für die Fassaden der Gebäude Nr. 1494b und 1638b, die entsprechend den ergänzenden Berechnungsergebnissen vom April 2022 Objektschutzbedarf aufweisen, – basierend auf Nutzungs- und Bauwerksprüfungen vor Ort – objektseitige Maßnahmen umzusetzen.
- 16.3. Betriebsphase:** Die im Projekt dargestellten und im Fachbeitrag Lärm in den Einlagen 3.2.2 für Betriebsgebäude ohne Wohnnutzungen konkretisierten objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen sind – basierend auf Nutzungs- und Bauwerksprüfungen vor Ort – umzusetzen, sofern ein Schallpegel von $L_{\text{day}} = 65$ dB überschritten wird und die Grenzwerte gemäß § 5 VOLV nicht eingehalten werden können.
- 16.4.** Fahrbahnübergänge im Bereich von Brücken sind lärmarm auszuführen.
- 16.5.** Die im Projekt dargestellten und im Fachbeitrag Lärm in der Einlage 3.2.7 für die Bauphase konkretisierten objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen sind – basierend auf Nutzungs- und Bauwerksprüfungen vor Ort – umzusetzen.
- 16.6.** Baubedingte Dauergeräusche, die auch in der Nacht und an Feiertagen verursacht werden (z.B. Pumpen, Aggregate) haben eine Entfernung von mindestens 35 m zwischen der nächsten Anlage und dem Nachbarn aufzuweisen oder es sind zusätzliche abschirmende Maßnahmen vorzusehen.
- 16.7.** Es ist eine **Ansprechstelle in der Baustellenleitung** einzurichten, welche die Anregungen und Beschwerden der Bevölkerung entgegennimmt und die mit entsprechenden Befugnissen ausgestattet ist, um bei Bedarf auch Maßnahmen zur Abhilfe zu veranlassen (vgl. Spruchpunkt IV.1.2.2).
- 16.8.** Vor Beginn erschütterungsrelevanter Bauarbeiten sind Gebäude zumindest bis zu einer Entfernung von 15 m von einer Fachperson hinsichtlich Gebäudezustand und bestehender Bauschäden genau aufzunehmen. Im Falle besonderer Gründe (Einsatz besonders erschütterungsintensiver Maschinen, Bauzustand, aber auch Anrainerwünsche etc.) sind Untersuchungen auch bei Gebäuden in größeren Distanzen durchzuführen. Jedenfalls sind bei diesen Gebäuden begleitende Erschütterungsmessungen vorzunehmen.
- 16.9.** Vor Beginn der Bauarbeiten sind die Anrainer über die zu erwartenden Bauerschütterungen zu informieren. Dies ist zu dokumentieren.
- 16.10.** Erschütterungsintensive Bauphasen sind im Voraus bekannt zu geben, wobei über Art und voraussichtliche Dauer zu informieren ist. Dies ist zu dokumentieren.

17. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Straßenbautechnik

- 17.1.** Das Objekt Br-1 (Unterführungsbauwerk L563 Geh- u. Radweg, Dammstraße) ist mit einer vergrößerten lichten Weite von 4,0 m auszuführen. (Hinweis: Im Rampenbereich ist nur ein Verzug auf eine lichte Weite von 3,5 m möglich.)
- 17.2.** Alle vom Straßenprojekt berührten Leitungen sind bei der Baudurchführung entsprechend zu schützen und nötigenfalls im Einvernehmen mit dem jeweiligen Leitungsträger (Eigentümer) sowie nach deren Weisungen, unter Berücksichtigung der im Sondernutzungsvertrag enthaltenen Auflagen, projektgemäß abzuändern und / oder zu ergänzen.
- 17.3.** Es ist für die einwandfreie und schadlose Ableitung der Straßenniederschlagswässer im Baulosbereich (entsprechend den im Projekt vorgesehenen Entwässerungsmaßnahmen) Sorge zu tragen.
- 17.4.** Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs auf den während der Bauzeit betroffenen öffentlichen Straßenabschnitten sind geeignete Maßnahmen zu treffen. Hierbei ist insb. für die nötige Verkehrssicherheit zu sorgen. Dies gilt auch für die Aufrechterhaltung der Zufahrtsmöglichkeit zu den an die Straßen angrenzenden Grundstücken.
- 17.5.** Außerhalb der Straßenanlagen (Straßengrundflächen) vom Bauvorgang berührte Grundflächen sind spätestens mit der Baufertigstellung wieder in ihren früheren Zustand zu versetzen.
- 17.6.** Die Vermarkung und Vermessung sowie die Herstellung der Grundbuchsordnung ist nach Baufertigstellung auf Kosten der Landesstraßenverwaltung vorzunehmen.

18. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Verkehrsmodellierung

- 18.1.** Nach der Verkehrsfreigabe der geplanten Projekte müssen die verkehrlichen Wirkungen und insb. das Verkehrsaufkommen im Umfeld der Kreuzung B139 / L563 beobachtet werden. Im Falle von unerwünschtem Ausweichverkehr im Nebenstraßennetz aufgrund der Diagonalsperre ist im Zuge einer Verkehrsuntersuchung zu ermitteln, wie diese Ausweichverkehre vermieden werden können, oder ob die Vermeidung von Durchgangsverkehr durch Haid auch durch andere Maßnahmen anstatt der Diagonalsperre erreicht werden kann.

Auf die Umsetzung von Maßnahmen, die nicht im Zuständigkeitsbereich der Straßenverwaltung liegen, ist nachweislich bei der zuständigen Stelle hinzuwirken.

Eine gemeinsame Verkehrsuntersuchung betreffend die Vorhaben B139 Umfahrung Haid und ASt Traun / Haid ist zulässig, um Redundanzen zu vermeiden. (Hinweis: Die organisatorischen und finanziellen Modalitäten – etwa die Verteilung der Kosten der Untersuchung – sind von den jeweiligen Projektwerbern nach zivilrechtlichen Grundlagen im Innenverhältnis zu klären.)

19. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Verkehrstechnik

- 19.1.** Um die beabsichtigten Verkehrsverlagerungen vom Ortsgebiet Haid auf die B139 Kremstal Straße Umfahrung Haid zu erreichen, ist dafür zu sorgen, dass vom jeweils zuständigen Straßenerhalter die für die Umsetzung der „Diagonalsperre“ (Projekteinlage

1.2.1, S. 49) erforderlichen Baumaßnahmen gesetzt werden und darüber hinaus von diesem der zuständigen Verkehrsbehörde ergänzend die dazu erforderlichen straßenpolizeilichen Verordnungen vorgeschlagen werden, auf deren Umsetzung sodann nachweislich hinzuwirken ist.

20. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Wasserbautechnik

Allgemeines:

- 20.1. Die Anlagen und Maßnahmen sind fachgerecht, projekt- und befundgemäß – soweit nachstehend nicht ausdrücklich anderes verlangt wird – ÖNORM- bzw. DINNORM-gemäß auszuführen und vom Bewilligungs- bzw. Konsensträger bzw. dessen Rechtsnachfolger bewilligungskonform in einem funktionstüchtigen und technisch einwandfreien Zustand zu betreiben, regelmäßig zu warten und Instand zu halten.
- 20.2. Die Wasserbauverwaltung GWB-L (GWB-L.Post@ooe.gv.at) als Vertreter des öffentlichen Wasserguts sowie berührte Grundeigentümer, Leitungsträger, Ober- und Unterlieger, Fischereiberechtigte sind zumindest 14 Tage vor Bautätigkeiten am jeweiligen Gerinneabschnitt nachweislich zu verständigen und es ist – wenn Rechte berührt sind – rechtzeitig das Einvernehmen herzustellen.
- 20.3. Die beauftragten befugten Unternehmen sind nachweislich (z.B. bei Ausschreibung) über die relevanten einzuhaltenden Bescheidaufgaben zu informieren und diese Unternehmen sind bei der wasserrechtlichen Überprüfung (**Abnahmeprüfung**) zu benennen.
- 20.4. **Oberflächenwasserversickerung im Versickerungsbecken:** Das **Maß der Wasserbenutzung** (Konsenswassermenge) zur Versickerung der über die begrünzte Humusaufgabe vorgereinigten, unverschmutzten Oberflächenwässer in den Untergrund beträgt maximal rund 150 l/s bzw. rund 13.000 m³/d.

Baudurchführung:

- 20.5. Bei Abbruch von baulichen Anlagen bzw. des Geländes sind anfallender Bauschutt, allfällige Einbauten, eventuell kontaminiertes Untergrundmaterial nachweislich ordnungsgemäß zu entsorgen; mögliche Verdachtsflächen unter baulichen Anlagen sind zu berücksichtigen.
- 20.6. Charakteristische Bauzustände sind mit kommentierten Fotos (10-20 je Bauabschnitt) zu belegen (Fotodokumentation).
- 20.7. Von einem befugten Büro oder der zuständigen Behörde sind, soweit nicht eindeutig bekannt, vor Baubeginn die rechtmäßigen Grundstücksgrenzen (insb. das öffentliche Wassergut) rekonstruierbar festzustellen, sofern diese berührt werden. Spätestens bis Bauende sind beschädigte Grenzmarken ordnungsgemäß wiederherzustellen, neue Grundgrenzen in der Natur zu vermarken und die neue Grundbuchsordnung herzustellen.
- 20.8. Während der Bauzeit sind im Abflussprofil Baumaterialien, Geräte und Bauhilfseinrichtungen nur dann zulässig, wenn sie kein wie immer geartetes Abflusshindernis zur schadlosen Hochwasserabfuhr und keine Gefährdung für angrenzende Grundstücke etc. darstellen und gegen Abschwimmen ausreichend gesichert sind. Ungeschützte

Böschungen sind bei Hochwasser zeitgerecht durch ausreichend große (Bruch-)Steine etc. so zu sichern, dass kein Erosionsbruch auftreten kann.

20.9. Am Gewässer dürfen Bauarbeiten nur abschnittsweise dergestalt erfolgen, dass die Hochwassersituation nicht verschärft wird und im Hochwasserfall entsprechende Schutzmaßnahmen – auch infolge Anweisung durch den Konsenswerber oder die gewässerbetreuende Dienststelle – erfolgen können.

20.10. Im Hochwasserabflussbereich darf kein Abfall gelagert werden.

20.11. Bei geländegestaltenden Maßnahmen dürfen keine abflusslosen Mulden verbleiben, ausgenommen behördlich vorgeschriebene ökologische Maßnahmen, wie Amphibientümpel usw.

20.12. Die innere und äußere Standsicherheit aller Bauwerke, wie Durchlässe, Mauern, Überplattungen etc. ist vor Bauinangriffnahme durch einen befugten Zivilingenieur oder ein befugtes technisches Büro für die relevanten statischen und hydraulischen Lastfälle nachzuweisen.

Zur wasserrechtlichen Überprüfung (**Abnahmeprüfung**) sind Freigabebestätigungen der statischen Nachweise vorzulegen.

20.13. Die ober- und unterwasserseitige Einbindung von Durchlässen, Flügelmauern etc. in vorhandene Böschungsflächen hat kontinuierlich unter Vermeidung von plötzlichen Übergängen rau und unregelmäßig zu erfolgen. Einbindungsstellen sind bis über Wasseranschlag mit Kalkbruchsteinen, darüber hinaus mit Konglomerat, Stückgewicht größer ca. 500 kg, zu sichern. Allenfalls beschädigte Ufersicherungen sind fachgerecht instand zu setzen.

20.14. Ufergehölze sind zu schonen; bei Entfernung im für den Bau erforderlichem Ausmaß ist eine standorttypische Ersatzpflanzung und Besämung bis zum gesicherten Bestand durchzuführen.

20.15. Wasserverschmutzungen sind bei der Bauausführung und Instandhaltung unter Wahrung der Sorgfaltspflicht zu vermeiden. Die Trübung des Wassers durch die Arbeit mit Baumaschinen ist auf das unumgängliche Ausmaß zu beschränken.

Für allfällige Entschädigungen sind im Bautagebuch Arbeitstage im oder am Gewässer und verursachte Gewässertrübungen zu vermerken.

20.16. Baumaschinen und Geräte sind so zu warten, zu bedienen und abzustellen, dass keine Verunreinigung des Gewässers oder des Untergrundes stattfindet.

20.17. Baugrubenwässer dürfen nur dann abgeleitet werden, wenn sie weder mineralisch, noch durch andere Stoffe verunreinigt sind. Mineralisch verunreinigte Baugrubenwässer sind vor Ableitung in das Gewässer in künstlichen Absetzbecken zu reinigen (Mindestverweildauer 30 min).

20.18. Durch die Bauarbeiten berührte einmündende Gräben, Gerinne, wasserrechtlich bestehende Rohrkanäle, Drainagen und sonstige Leitungen sind in Absprache mit dem jeweiligen Rechtsträger zu beurteilen, allenfalls zu sichern, funktionstüchtig wiederherzustellen bzw. ordnungsgemäß in das neue Gerinne einzubinden. Auslaufbauwerke für Kanäle sind bündig mit der neuen Böschung auszuführen.

20.19. Straßenzufahrten für Anrainer sind während der Bauarbeiten provisorisch sicherzustellen und bis Bauende wiederherzustellen.

20.20. Die Baustellen sind binnen Monatsfrist nach Beendigung der betreffenden Bauarbeiten von allen Bauresten und Bauhilfseinrichtungen zu säubern sowie aufzuräumen und es ist, soweit möglich, der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen.

20.21. Vorübergehend im unbedingt notwendigen Maß beanspruchte Fremdgrundstücke sind bis Bauende wieder ordnungsgemäß im Sinne ihrer weiteren Nutzung instand zu setzen. Insb. Hochwasserabflussbereiche sind möglichst rasch zu begrünen. Die Beendigung der Benutzung ist den berührten Grundeigentümern mitzuteilen.

Hinweis: Geschädigte Grundeigentümer sind nach den zivilrechtlichen Vorschriften auf Verlangen für Flurschäden / Nutzungsentgang nach den Richtlinien der LK OÖ zu entschädigen.

Dauerauflagen für Betrieb, Wartung und Instandhaltung:

20.22. Zum Erhalt der wasserrechtlich bewilligten hydraulischen Leistungsfähigkeit ist

- a.) bei offenen Gerinnen eine Entwicklungspflege des zulässigen Bewuchses in einem Zeitabstand von längstens 10 Vegetationsperioden erforderlich;
- b.) bei offenen Gerinnen, Überplattungen und Durchlassen bei Notwendigkeit die Sohle / Böschung zu räumen;
- c.) bei Mulden etc. nach Starkregenereignissen das Abflussprofil zu überprüfen, bei Erfordernis zu räumen und das Grünland maschinell zumindest zweimal jährlich zu mähen und aus dem Abflussquerschnitt zu verbringen;
- d.) beim Versickerungsbecken das Grünland maschinell zumindest zweimal jährlich zu mähen (vereinzelte Busch- und Baumgruppen sind zulässig) und die Sohl- und Böschungsaufgabe bei Notwendigkeit zu regenerieren bzw. auszutauschen.

20.23. Schlammfänge von Schächten sind ab halber Füllhöhe zu räumen.

Wasserrechtliche Überprüfung (Abnahmeprüfung):

20.24. Die der Behörde vorzulegenden **Kollaudierungsunterlagen** haben zumindest zu enthalten:

- a.) Bericht über die Einhaltung der einzelnen Vorschreibungspunkte;
- b.) Bericht über die bei der Bauausführung vorgenommenen Abänderungen;
- c.) Ausführungsplan falls es Änderungen zum Einreichplan gibt;
- d.) Bestätigung Standsicherheitsnachweis (keine statischen Berechnungsnachweise);
- e.) Fotodokumentation über Einhaltung der fachgerechten Bauausführung.

V. Bestellung einer wasserrechtlichen Bauaufsicht

Herr **Mag. Oliver Montag**, Ziviltechnik Geologie Mag. Oliver Montag, Kürnbergblick 1A, 4060 Leonding, www.omzt-geologie.at, Ziviltechniker – Ingenieurkonsulent für Erdwissenschaften (Geologie), wird **zum Aufsichtsorgan** für die Überwachung der Ausführung der wasserrechtlich bewilligten Maßnahmen **bestellt**.

Die **wasserrechtliche Bauaufsicht** erstreckt sich auf die fach- und vorschriftsmäßige Ausführung der Bauarbeiten und die Überwachung der Kontrollmaßnahmen entsprechend den wasserrechtlichen Auflagen der Fachbereiche Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft sowie Gewässerökologie (Spruchpunkte IV.1.1 sowie IV.8 und IV.9).

Die **Kosten** der wasserrechtlichen Bauaufsicht haben die Projektwerber zu tragen.

VI. Hinweis: Aufschiebende Wirkung

Die aufschiebende Wirkung allfälliger Beschwerden wird nicht ausgeschlossen.

VII. Hinweis: Verfahrenskosten

Die Entscheidung über die allfälligen Verfahrenskosten bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

Rechtsgrundlagen

Rechtsgrundlagen zu den Spruchpunkten I – V:

- Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 i.d.g.F.
- § 3 iVm Anhang 1 Spalte 3 Z 9 lit. h und i iVm § 17 und § 24f Abs. 1, 2 und 15 Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 i.d. jeweils anzuwendenden Fassung unter Mitwirkung von
- § 32 iVm §§ 11 und 13 Oö. Straßengesetz 1991 (kurz: Oö. StraßenG 1991), LGBl. Nr. 84/1991 i.d.g.F. iVm der Verordnung der Oö. Landesregierung betreffend die Widmung und Einreihung, die Aufhebung der Einreihung (Umreihung) und die Auflassung von Landesstraßenteilen in den Gemeindegebieten von Ansfelden und Pucking im Zusammenhang mit der Errichtung der Umfahrung Haid, LGBl. Nr. 69/2023
- §§ 5 und 14 Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 (Oö. NSchG 2001), LGBl. Nr. 129/2001 i.d.g.F.
- §§ 9, 10, 11 – 15, 21, 22, 32, 38, 40, 104, 105, 111, 112 und 120 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG 1959), BGBl. Nr. 215/1959 i.d.g.F.
- §§ 1 ff und 17 ff Forstgesetz 1975 (kurz: ForstG 1975), BGBl. Nr.440/1975 i.d.g.F.
- § 20 Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe (Immissionschutzgesetz – Luft, IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 i.d.g.F.

Rechtsgrundlagen zu Spruchpunkt VI (Hinweis zur aufschiebenden Wirkung):

- § 13 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – **VwGVG**, BGBl. I Nr. 33/2013 i.d.g.F.
- § 17a Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – **UVP-G 2000**), BGBl. Nr. 697/1993 i.d.g.F.

Rechtsgrundlagen zu Spruchpunkt VII (Verfahrenskosten):

- § 59 Abs. 1 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 i.d.g.F.

Begründung zu den Spruchpunkten I, II, III und IV (Genehmigung; Projektunterlagen; Vorhabensbeschreibung; Nebenbestimmungen)

1. Sachverhalt

1.1. Zum bisherigen Verfahrensgang

Das **Land Oberösterreich** in seiner Funktion als Landesstraßenverwaltung und die Stadtgemeinde **Ansfelden** in ihrer Funktion als Gemeindegstraßenverwaltung haben bei der Oö. Landesregierung die Erteilung der Genehmigung nach dem UVP-G 2000 für ihr **Vorhaben „Umfahrung Haid“**, B139 km 12,500 bis B139 km 15,700, im Zuge der B139 Kremstal Straße, im Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Ansfelden und der Marktgemeinde Pucking, **beantragt**.

Das **Vorhaben** berührt, wie gesagt, die Gemeindegebiete von Ansfelden und Pucking und umfasst die Errichtung der insgesamt rund 3 km langen Umfahrung Haid als vierstreifige Straße mit Mittel-trennung und inkludiert den vierstreifigen Ausbau des bestehenden ersten Teilabschnitts (West-spange Dammstraße).

Die Umfahrung beginnt südlich der bestehenden Traunbrücke der B139 Kremstal Straße und führt von dort in südwestliche Richtung bis zur L563 Traunuferstraße. Anschließend verläuft die Umfahrung Haid weiter in Richtung Süden in Dammlage über die A1 Westautobahn. In diesem Bereich erfolgt auch die Anbindung an die A1 West Autobahn und A25 Welser Autobahn (ASt Traun / Haid – über dieses Vorhaben der ASFINAG wurden zu den AZ AUWR-2020-113851 und AUWR-2020-127713 eigene UVP-Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 abgeführt). In weiterer Folge schwenkt die B139 nach Südosten und bindet im Bereich Ritzlhof wieder in die bestehende B139 Kremstal Straße ein.

Im Zuge des Projektes ist der Ersatz der bestehenden Kreisverkehre am Baulosanfang (südlich der Traunbrücke) sowie am Baulosende (Ritzlhof) durch Knoten mit Verkehrslichtsignalanlagen (Ampeln) vorgesehen. Die Anbindung der Traunuferstraße Richtung Pucking an die Umfahrung Haid erfolgt mit einem niveaufreien Knoten. Die neue ASt Traun / Haid und die L1392 Ritzlhof Landesstraße (Anbindung der Einkaufszentren) werden mittels T-Knoten mit VLSA an die Umfahrung angebunden.

Die Entwässerung erfolgt breitflächig über die Dammflächen bzw. über Sickeranlagen.

Zum Vorhaben zählt auch die Wiederherstellung bzw. die Umlegung von Gemeindestraßen der Stadtgemeinde Ansfelden.

Hinweis: Die betreffend die Vorhaben B139 Umfahrung Haid und ASt Traun / Haid geführten **parallelen Verfahren** sind folgenden behördlichen Aktenzahlen zuzuordnen:

- **B139 (Verfahren nach dem 2. Abschnitt des UVP-G 2000)**
→ AZ AUWR-2020-127628 (Oö. Landesregierung)
- **ASt Traun Haid (Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000)**
→ AZ AUWR-2020-113851 (§ 24 Abs. 1: Landeshauptmann von OÖ)
→ AZ AUWR-2020-127713 (§ 24 Abs. 3: Oö. Landesregierung)

Das gegenständliche Vorhaben erfüllt die **Tatbestände** nach § 3 Abs. 4 iVm Anhang 1 Spalte 3 Z 9 lit. h und i UVP-G 2000.

Die daher im Einzelfall zu treffende Entscheidung, ob für das Vorhaben eine UVP erforderlich ist, entfiel, weil die Projektwerber **freiwillig** die Durchführung einer UVP beantragt haben („Opt-In“).

Somit war über den genannten Antrag von der Oö. Landesregierung ein **Genehmigungsverfahren** nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 durchzuführen und mit Bescheid zu entscheiden. Das Verfahren wurde als **Großverfahren** geführt (§§ 44a ff AVG iVm §§ 9 und 9a UVP-G 2000).

Im Verfahren wurden nachstehende **Fachbereiche** behandelt und 17 entsprechende (nichtamtliche bzw. Amts-)Sachverständige (kurz: naSV bzw. ASV) beigezogen:

Lfd.Nr.:	Fachbereich	Sachverständige:r
1	Abfallchemie	ASV Erwin Ziegler
2	Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft)	ASV DI Claudia Preinstorfer
3	Denkmalschutz	ASV Mag. Heinz Gruber
4	Forstwirtschaft und Jagd	ASV DI DI Gottfried Diwold
5	Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft	ASV DI Johann Aschauer
6	Gewässerökologie	ASV Mag. Christine Leitner
7	Humanmedizin	ASV Dr. Thomas Edtstadler
8	Klimawandelfolgen	ASV Mag. Stefan Oitzl
9	Lichttechnik	naSV DI Thomas Seidel
10	Luftreinhaltetechnik	ASV DI Christopher Giefing
11	Natur- und Landschaftsschutz	ASV DI Mark Wöss
12	Raumplanung (inkl. Sachgüter, Freizeit / Erholung)	naSV DI Irene Gotschy-Russ
13	Schalltechnik und Erschütterungen	ASV Ing. Roman Hirschedt
14	Straßenbautechnik	ASV DI Thomas Schwingenschuh
15	Verkehrsmodellierung	naSV DI Josef Prem
16	Verkehrstechnik	ASV Ing. Gerhard Lindenberger
17	Wasserbautechnik	ASV DI Karl Mairanderl

DI Thomas Seidel nahm zudem die Funktion des **UVP-Koordinators** wahr.

Zunächst wurde das Vorhaben einer **Vorprüfung** durch die Sachverständigen unterzogen. Entsprechend den Forderungen der Sachverständigen wurden von den Projektwerbern Projekt-ergänzungen vorgelegt.

Die **Kundmachung des Vorhabens** erfolgte mit Edikt in den Ausgaben des Oö. Volksblatts und der Zeitung ÖSTERREICH am 28.10.2021. Daneben erfolgte die Bekanntmachung durch Anschlag an den Amtstafeln der Standortgemeinden sowie durch Kundmachung auf der Internetseite der Behörde.

Die **Projektunterlagen** wurden in der Zeit von 28.10.2021 bis einschließlich 10.12.2021 bei den Standortgemeinden, der Stadtgemeinde Ansfelden und der Marktgemeinde Pucking sowie beim Amt der Oö. Landeregierung, Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht, in elektronischer Form **bereitgestellt**, wobei auf Verlangen Einsicht in einer technisch geeigneten Form zu gewähren war. Daneben standen diese Unterlagen auf der Internetseite der Behörde zum Download bereit.

In der Zeit von 28.10.2021 bis 10.12.2021 bestand für jede Person die **Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme** und für Parteien die Möglichkeit zur Erhebung von Einwendungen. Innerhalb dieser Frist langten zahlreiche Einwendungen und Stellungnahmen bei der Behörde ein (siehe die Liste unter Punkt 1.2 der Begründung). Anzumerken ist, dass die Einschreiter in ihren Stellungnahmen oftmals nicht trennscharf zwischen den Verfahren über die B139 und die ASt Traun / Haid unterschieden haben; teils wurden einheitliche Vorbringen in allen drei Verfahren erstattet, teils leicht modifizierte Argumente vorgebracht. Hinsichtlich der Einzelheiten (wie etwa die genauen Einlangenszeitpunkte) wird auf die Aktenlage verwiesen.

Im Rahmen der UVP wurden folgende **mögliche Ursachen von Umweltauswirkungen** betrachtet:

- Eingriffe in Natur und Landschaft, inkl. Vorhandensein des Vorhabens (einschließlich Optik bzw. visuelle Veränderungen, Änderung der Ausbreitungsverhältnisse und Oberflächeneigenschaften), Flächeninanspruchnahme, Versiegelung, Rodung, Geländeänderungen, Trenn- und Barrierewirkungen, Veränderungen der Hydrologie
- Lärmemissionen (Baulärm, Verkehrslärm)
- Lichtemissionen (Bau- und Betriebsphase)
- Luftschadstoffemissionen (gas- und partikelförmige Emissionen) inkl. diffuse Emissionen
- flüssige Emissionen (Abwässer, versickernde Flüssigkeiten)
- Abfälle und Rückstände (inkl. Aushubmaterial)
- sonstige Ursachen wie z.B. Erschütterungen, Verkehrserregung, Naturgefahren (wie Überschwemmungen), Wechselwirkungen und Wechselbeziehungen (z.B. Kumulierungen, Verlagerungen in andere Medien, Synergieeffekte, potenzierende Effekte)

Basierend auf den möglichen Auswirkungen auf geschützte Güter wurde ein **Prüfbuch (Fragenkatalog)** erstellt und den Sachverständigen zur Bearbeitung übermittelt. Ergänzend zum Prüfbuch wurden die im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen den Sachverständigen zur Beurteilung vorgelegt.

Das fachliche Ergebnis bildet die **zusammenfassende Bewertung** vom 24.05.2022, erstellt durch UVP-Koordinator DI Thomas Seidel unter Zugrundelegung der einzelnen Teilgutachten.

In seiner Gesamtaussage gelangt die zusammenfassende Bewertung – unter Berücksichtigung der in der UVE bereits enthaltenen sowie der in den einzelnen Teilgutachten zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen – zum Ergebnis, dass das geplante **Vorhaben** im Sinne einer integrativen Gesamtschau **als umweltverträglich einzustufen** ist.

Die **Anberaumung der mündlichen Verhandlung** erfolgte für den 29.06.2022 mit Edikt in den Ausgaben des Oö. Volksblatts und der Zeitung ÖSTERREICH am 01.06.2022. Daneben erfolgte die Bekanntmachung durch Anschlag an den Amtstafeln der Standortgemeinden sowie durch Kundmachung auf der Internetseite der Behörde.

In der Zeit von 01.06.2022 bis einschließlich 28.06.2022 lag die zusammenfassende Bewertung zur **öffentlichen Einsichtnahme** in den Standortgemeinden sowie bei der UVP-Behörde auf. Gleichzeitig standen diese Unterlagen im Internet zum Download bereit. Auf diesen Umstand wurden die Verfahrensparteien ausdrücklich in der Anberaumung der mündlichen Verhandlung hingewiesen.

Am 29. und 30.06.2022 wurde die **mündliche Verhandlung** in Ansfelden unter reger Beteiligung der Anwesenden durchgeführt.

Zum **Ergebnis der mündlichen Verhandlung** ist festzuhalten, dass diese – gemessen an den Aussagen der zusammenfassenden Bewertung – im Wesentlichen keine neuen Ergebnisse erbracht hat.

Weder von Seiten der Parteien und Beteiligten wurden vom bisherigen Vorbringen wesentlich abweichende Argumente vorgetragen, noch haben die beigezogenen Sachverständigen ihre bisherigen Ausführungen revidiert. Seitens einiger Beteiligter erfolgten **ergänzende Aussagen**, zu welchen die betroffenen Sachverständigen ergänzende Stellungnahmen abgegeben haben. Sofern es zu Adaptierungen von vorgeschlagenen Nebenbestimmungen gekommen ist, wird darauf unter Punkt 10 der Begründung eingegangen.

Hinsichtlich der **Details** kann auf die Verhandlungsschrift sowie die Ausführungen unter Punkt 7.4 der Begründung („Zu den Einwendungen und Stellungnahmen“) verwiesen werden, wo die in der mündlichen Verhandlung vorgetragene Argumente ausgewiesen sind und beantwortet werden.

Das Land OÖ als **Antragsteller** hat in der mündlichen Verhandlung um Einräumung einer **Frist zur Erstattung einer Stellungnahme** zum Verhandlungsergebnis aus rechtlicher und fachlicher Sicht ersucht, weshalb das Ermittlungsverfahren betreffend das Vorhaben B139 nicht geschlossen wurde. Hintergrund war ein Vorschlag einer Nebenbestimmung durch den Sachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz, wonach entlang des gesamten Trassenverlaufs an der Nordwest-Südwest gerichteten Seite die Realisierung eines mindestens 3 m breiten Extensiv-Streifens mit zumindest gruppenweiser Bestockung gefordert wurde. Der Antragsteller äußerte rechtliche und fachliche **Bedenken** gegen diesen Nebenbestimmungsvorschlag und teilte diesbezüglich noch in der Verhandlung mit, dass ihm die entsprechenden **Grundflächen nicht zur Verfügung stünden** und aus seiner Sicht diesbezüglich keine Enteignungsmöglichkeit gegeben sei. Daher sei eine rechtliche und tatsächliche Prüfung bezüglich der Grundverfügbarkeit erforderlich.

Diese Prüfungen und zivilrechtlichen Verhandlungen gestalteten sich – flankiert durch eine alternativ angedachte Projektmodifikation, welche die Errichtung eines Erdwalls auf der westlichen Seite der B139 Umfahrung Haid zum Gegenstand gehabt hätte – als schwierig, weshalb das Land OÖ als Projektwerber mehrfach um Verlängerung der Stellungnahmefrist ersuchte. Nach über einem Jahr teilte es schlussendlich mit (Schreiben vom 24.10.2023, GZ: L22/00475/NUM), dass die „**intensiven Bemühungen**, betreffend die gegenständliche Thematik eine ‚konsensuale Lösung‘ zu finden, zu seinem großen Bedauern **vorerst als gescheitert“ zu betrachten** seien und dass es für den Antragsteller „im Hinblick auf das evidente, enorme öffentliche Interesse an einer Realisierung des gegenständlichen Vorhabens schon allein aufgrund der damit einhergehenden Entlastungen für die betroffene Bevölkerung vor allem mittlerweile **außer jeder Relation** [steht], mit einer Fortführung des gegenständlichen Verfahrens noch weiter bzw. in Wirklichkeit **auf nicht absehbare Zeit zuzuwarten**. Dies umso mehr als nach Ansicht des Antragstellers [...] die Vorschreibung der in Rede stehenden Auflage bzw. Maßnahmen fachlich und rechtlich gar nicht argumentierbar erscheint bzw. ist.“

Aufgrund der engen sachlichen und rechtlichen Verflechtung wurde auch mit der Bescheid-erlassung in den **parallelen Verfahren** über die ASt Traun / Haid zugewartet.

Da der maßgebliche und entscheidungserhebliche Sachverhalt für die Behörde somit Ende Oktober 2023 feststand und ein **weiteres Zuwarten** – zum einen im Sinne der Ausführungen der Antragsteller und zum anderen auch im Sinne der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis – **nicht mehr geboten oder begründbar** war, kann nunmehr der vorliegende **Bescheid erlassen** werden.

Die rechtlichen Ausführungen zu dieser Thematik finden sich unter Punkt 10.3.6 der Begründung.

Ferner ist darauf hinzuweisen, dass am 27.07.2023 die **Trassenverordnung der Oö. Landesregierung** gemäß § 11 Oö. StraßenG 1991 kundgemacht wurde (Verordnung der Oö. Landesregierung betreffend die Widmung und Einreihung, die Aufhebung der Einreihung [Umreihung] und die Auflassung von Landesstraßenteilen in den Gemeindegebieten von Ansfelden und Pucking im Zusammenhang mit der Errichtung der Umfahrung Haid, LGBl. Nr. 69/2023). Wie die Oö. Landesregierung als Verkehrsrechtsbehörde mit Schreiben vom 25.10.2023 (GZ: VERK-2020-49310/32-BP) der UVP-Behörde mitgeteilt hat, wurde die Trassenverordnung durch die zuständige Stelle im Zuge deren Erlassung einer **Umweltprüfung für Landesstraßen** iSd § 11a Oö. StraßenG 1991 unterzogen; dabei handelt es sich um eine strategische Umweltprüfung iSd SUP-RL (RL 2001/42/EG).

1.2. Liste der Einwender:innen und Stellungnehmenden während der Auflagefrist des Antrages

Wie unter Punkt 1.1. der Begründung (Verfahrensgang) erwähnt, seien an dieser Stelle die im Rahmen der Auflage des Antrags gemäß § 9 UVP-G 2000 eingelangten Einwendungen und Stellungnahmen entsprechend der Reihenfolge des Einlangens im behördlichen Akt angeführt, wobei hinsichtlich der Details auf den Aktenstand verwiesen wird. Wenn von einzelnen Einschreitern mehrfach Stellungnahmen eingebracht wurden, so scheinen diese auch mehrfach in der Tabelle auf.

Einschreiter:innen	Anschrift	vertreten durch	OZ im Akt
Helga Zachhuber	Kremstalstraße 1, 4053 Haid		38
Manfred Zachhuber	Kremstalstraße 1, 4053 Haid		38
Emma Buchberger	Aumühlweg 15, 4053 Haid		42
Evelin Steiner	Roseggerstraße 5, 4053 Haid		44
DI Ernst Steiner	Roseggerstraße 5, 4053 Haid		44
Edeltraud Ring	Roseggerstraße 18, 4053 Haid		45
Walter Ring	Roseggerstraße 18, 4053 Haid		45
Alen Lukanovic	Ehrenfellner Straße 6, 4060 Leonding		48
Karl Grabmair	Untere Landstraße 21, 4055 Pucking		49
Florian Edlmair	Mayr-zu-Berg-Straße 20, 4053 Berg bei Ansfelden		50
Gerald Niedermaier	Wohnpark 22, 4053 Haid		51
Alois Niedermaier	Haidfeldstraße 9, 4055 Pucking	Gerald Niedermaier, Wohnpark 22, 4053 Haid	51
Margarete Niedermaier	Haidfeldstraße 9, 4055 Pucking	Gerald Niedermaier, Wohnpark 22, 4053 Haid	51
Sibylla Schütz	Zaubertalstraße 12b, 4020 Linz		51
Bernhard Nimmervoll	Untere Landstraße 58, 4055 Pucking		52
Rudolf Wedad	Untere Landstraße 58, 4055 Pucking		53
Peter Kölblleitner	Untere Landstraße 58, 4055 Pucking		54
Bettina Kölblleitner	Untere Landstraße 58, 4055 Pucking		54
Jasmin Hajric	Untere Landstraße 58, 4055 Pucking		55
Iris Podechtl	Untere Landstraße 58, 4055 Pucking		56
Ing. Bernhard Kirchsteiger	Untere Landstraße 58, 4055 Pucking		57
Manuel Prinz	Untere Landstraße 58, 4055 Pucking		58
Susanne Traxler	Untere Landstraße 58, 4055 Pucking		59

Einschreiter:innen	Anschrift	vertreten durch	OZ im Akt
Cedric Stangl	Untere Landstraße 58, 4055 Pucking		60
Karlheinz Rudolf	Untere Landstraße 58, 4055 Pucking		61
Jasmina Dukic	Untere Landstraße 58, 4055 Pucking		62
Admir Dukic	Untere Landstraße 58, 4055 Pucking		62
Martin Haslhofer	Untere Landstraße 58, 4055 Pucking		63
Jessica Gruber	Untere Landstraße 58, 4055 Pucking		63
Renate Breksler	Kaplangasse 26b, 4053 Haid		65
Andrea Peterseil	Dörfel 10, 4055 Pucking	Summereder Pichler Rechtsanwaltsgesellschaft m.b.H. (nunmehr offenbar Summereder Pichler Wächter Rechtsanwälte GmbH), Dr. Herbert-Sperl-Ring 3, 4060 Leonding	67
Johann Peterseil	Dörfel 10, 4055 Pucking	Summereder Pichler Rechtsanwaltsgesellschaft m.b.H. (nunmehr offenbar Summereder Pichler Wächter Rechtsanwälte GmbH), Dr. Herbert-Sperl-Ring 3, 4060 Leonding	67
Stadtgemeinde Ansfelden	Hauptplatz 41, 4053 Haid	Christian Partoll (Bürgermeister)	68
Marktgemeinde Pucking	Puckinger Straße 5, 4055 Pucking	Thomas Walter Altof (Bürgermeister)	69
Mag. Gerald Oberansmayr	Stefan Fechter Weg 9, 4020 Linz		70
Wasserwirtschaftliches Planungsorgan OÖ		DI Mag. Stefan Schneiderbauer (Sachbearbeiter)	71
Ing. Mag. Franz Josef Huber	Ganglbauerstraße 4, 4053 Ansfelden	Lindner Stimmler Rechtsanwälte GmbH & Co KG, Währinger Straße 2-4/1/29, 1090 Wien	72
DI Hans Stiasny	Bockgasse 29/8, 4020 Linz		73
Helga Zachhuber	Kremstalstraße 1, 4053 Haid		74
Manfred Zachhuber	Kremstalstraße 1, 4053 Haid		74
Prof. Dr. Christian Freilinger	Schweizerhausgasse 4, 4020 Linz		75

Einschreiter:innen	Anschrift	vertreten durch	OZ im Akt
Andreas Schütz, BA	Hauptstraße 50, 4040 Linz		76
Oö. Umweltschutz	Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz	DI Dr. Martin Donat (Oö. Umweltschutz)	77
Richard Feichtner-Litzlfellner	Roseggerstraße 7, 4053 Haid		78
Helga Zachhuber	Kremstalstraße 1, 4053 Haid		79
Manfred Zachhuber	Kremstalstraße 1, 4053 Haid		79
Heinrich Breksler	Kaplangasse 26b, 4053 Haid		80
Bürgerinitiative „Verkehrsinselfeld“	Hummelweg 3, 4055 Pucking	Rupert Trinkbauer, Händlerstraße 13, 4055 Pucking 1. Stv.: Alfred Schramm, Heumaierstraße 5, 4055 Pucking 2. Stv.: Alfred Suckert, Hummelweg 2, 4055 Pucking 3. Stv.: Helmut Anzinger, Hummelweg 5, 4055 Pucking 4. Stv.: Stefan Barth, Hummelweg 3, 4055 Pucking	81
Alen Lukanovic	Ehrenfeldner Straße 6, 4060 Leonding		82
Heide-Marie Obermaier	Traunuferstraße 279, 4053 Haid		83
Alfred Pointner	Traunuferstraße 279, 4053 Haid		83
Martin Putschögl	Roseggerstraße 9, 4053 Haid Ansfelden		84
Manuela Putschögl	Roseggerstraße 9, 4053 Haid Ansfelden		84
Lena Putschögl	Roseggerstraße 9, 4053 Haid Ansfelden		84
Martina Putschögl-Godina	Waldmüllerstraße 29, 4053 Ansfelden		85
Gernot Godina	Waldmüllerstraße 29, 4053 Ansfelden		85
Richard Feichtner-Litzlfellner	Roseggerstraße 7, 4053 Haid		86
Ing. Mag. Franz Josef Huber	Ganglbauerstraße 4, 4053 Ansfelden	Lindner Stimmler Rechtsanwälte GmbH & Co KG, Währinger Straße 2-4/1/29, 1090 Wien	87

Einschreiter:innen	Anschrift	vertreten durch	OZ im Akt
Bürger- und Bürgerinneninitiative „B139Neu/Maßnahmenpaket Haid“	Traunuferstraße 279, 4053 Haid	Alfred Pointner, Traunuferstraße 279, 4053 Haid 1. Stv: Ing. Roland Auer, Napoleonstraße 8, 4053 Haid 2. Stv.: DI Ernst Steiner, Roseggerstraße 5, 4053 Haid 3. Stv.: DI Anna Jank, Gerhart-Hauptmann Straße 11, 4053 Haid	88 und 89
DI Hermann Öllinger	Händlergasse 1, 4055 Pucking		90
Umweltorganisation „Verein Grüngürtel statt Westspange (NGO)“	Löwengutweg 9, 4400 Steyr	Michael Regele (Obmann) Jürgen Hutsteiner (1. Obmann- Stv.) Paul Enzendorfer (2. Obmann- Stv.) Dr. Enrico Savio (3. Obmann-Stv.)	91
DI Erich Jank	Gerhart Hauptmannstraße 11, 4053 Haid		92
DI Anna Jank	Gerhart Hauptmannstraße 11, 4053 Haid		92
Aurora Jank	Gerhart Hauptmannstraße 11, 4053 Haid		92
Wirtschaftskammer Oberösterreich (als Interessenvertreterin und Standortanwältin)	Hessenplatz 3, 4020 Linz	Mag. Doris Hummer (Präsidentin) Dr. Gerald Silberhumer (Direktor)	93
Andrea Peterseil	Dörfel 10, 4055 Pucking	Summereder Pichler Rechtsanwaltsgesellschaft m.b.H. (nunmehr offenbar Summereder Pichler Wächter Rechtsanwälte GmbH), Dr. Herbert-Sperl-Ring 3, 4060 Leonding	94
Johann Peterseil	Dörfel 10, 4055 Pucking	Summereder Pichler Rechtsanwaltsgesellschaft m.b.H. (nunmehr offenbar Summereder Pichler Wächter Rechtsanwälte GmbH), Dr. Herbert-Sperl-Ring 3, 4060 Leonding	94
Stadtgemeinde Ansfelden	Hauptplatz 41, 4053 Haid	Christian Partoll (Bürgermeister)	98

1.3. Zusammenfassung des Vorbringens

Aufgrund der Vielzahl an schriftlichen und mündlichen Stellungnahmen und Einwendungen wird das Vorbringen an dieser Stelle nicht gesondert zusammengefasst; vielmehr soll mit einem Verweis auf die eingehenden Ausführungen unter Punkt 7.4 der Begründung („Zu den Einwendungen und Stellungnahmen“) sowie auf die Details im Akt (Einzelstimmungen, zusammenfassende Bewertung, Verhandlungsschrift) das Auslangen gefunden werden, um weitwendige Wiederholungen zu vermeiden.

2. Erhobene Beweise

Die Behörde hat Beweis erhoben durch:

- Einsicht in die UVE und sonstigen Projektunterlagen samt Nachreichungen;
- zusammenfassende Bewertung inkl. der Teilgutachten aus den Fachbereichen Abfallchemie, Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft), Denkmalschutz, Forstwirtschaft und Jagd, Geologie Hydrologie und Wasserwirtschaft, Gewässerökologie, Humanmedizin, Klimawandelfolgen, Lichttechnik, Luftreinhaltung und Klima, Natur- und Landschaftsschutz, Raumplanung (inkl. Sachgüter und Freizeit / Erholung), Schalltechnik und Erschütterungen, Straßenbautechnik, Verkehrsmodellierung, Verkehrstechnik sowie Wasserbautechnik;
- Einsicht in alle eingelangten Stellungnahmen;
- Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 29. und 30.06.2022 (siehe VhS samt Beilagen).

3. Beweiswürdigung

Die Art und Weise, wie die Beweise (insb. die Gutachten) erhoben wurden, entspricht den Bestimmungen des AVG betreffend das **Ermittlungsverfahren**. Die Entscheidung gründet sich daher auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insb. auf die Einreichunterlagen samt Verbesserungen, Präzisierungen, Auskünfte gemäß § 12 Abs. 6 UVP-G 2000 und UVE, die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen inkl. der erstellten Teilgutachten, die Ergebnisse der mündlichen Verhandlung sowie auf die sonstigen Erklärungen der Parteien und der Beteiligten.

Die **Gutachten** wurden von in den jeweiligen Fachbereichen einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch entweder eine langjährige Erfahrung als **(Amts-)Sachverständige** in den jeweils einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beeidete Sachverständige eingetragen sind bzw. auch wiederholt bei UVP-Verfahren – nicht nur bei Verfahren der Oö. Landesregierung – als Gutachter beigezogen wurden.

Sowohl die Teilgutachten als auch die darauf aufbauende zusammenfassende Bewertung sind **methodisch einwandfrei**, entsprechen – sowohl formal als auch inhaltlich – den allgemeinen Standards für derartige Gutachten und sind aus inhaltlicher Sicht **vollständig, schlüssig und nachvollziehbar**. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen kann von der Behörde nicht erkannt werden und konnte auch durch die Projektgegner nicht dargelegt werden.

Die beigezogenen Sachverständigen erstatteten jeweils zunächst den Befund und gingen sodann in ihren Gutachten auf die ihnen gestellten Fragestellungen und die eingelangten Stellungnahmen ausführlich ein. In den einzelnen Gutachten wurden die Prüfmethode und das Prüfergebn beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägigen relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelungswerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen **erfüllen** die Ausführungen der Sachverständigen die **rechtlichen Anforderungen**, die an ein Gutachten gestellt werden.

Es wurden zu **allen beurteilungsrelevanten Themen und Fragestellungen** Gutachten eingeholt und eine den Verfahrensgegenstand betreffende, relevante Unvollständigkeit des Ermittlungsverfahrens diesbezüglich auch von niemandem aufgezeigt. Mitunter wurden Beweisanträge gestellt, welche jedoch das Thema des vorliegenden Bewilligungsverfahren verfehlten bzw. keine Aspekte betrafen, die in diesem zu beurteilen waren; dies gilt insb. für Forderungen betreffend ein künftiges, jedoch rechtlich keinen Teil des Vorhabens darstellendes Betriebsbaugelände (Stichwort: Maßnahmenpaket Haid), wonach dasselbe als Vorhabensbestandteil aufzunehmen sei. Gleiches gilt für die Forderung, die über ein Jahrzehnt bestehende B139b (Westspange Haid) als Teil des Vorhabens zu betrachten und daher das Projekt dahingehend zu modifizieren. Ferner war die Vorlage von Eingangsdaten (Verkehrsmodell) aufgrund der Anordnung des § 6 Abs. 2 letzter Satz UVP-G 2000 und der Mitteilung des Sachverständigen für Verkehrsmodellierung, dass diese für die Prüfung der UVE aus fachlicher Sicht nicht erforderlich sind, nicht geboten. Auf diese Themen wird auch noch unter Punkt 7.4 der Begründung („Zu den Einwendungen und Stellungnahmen“) im Detail mit Bezug auf die einzelnen einschlägigen Stellungnahmen / Forderungen eingegangen. Sofern für die Erstellung der Teilgutachten aus fachlicher Sicht weitere Unterlagen erforderlich waren, wurden diese gemäß § 12 Abs. 6 UVP-G 2000 gefordert und sodann von den Projektwerbern vorgelegt.

Die vollständigen, in sich widerspruchsfreien und schlüssigen Gutachten waren daher **der Entscheidung zugrunde zu legen**.

Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH kann ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht im Widerspruch stehendes Gutachten **nur auf gleicher fachlicher Ebene** durch ein gleichwertiges Gutachten oder durch fachlich fundierte Argumente tauglich bekämpft werden. Nur Widersprüche zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen („Ungereimtheiten“) können auch ohne sachverständige Untermauerung aufgezeigt werden.

Gegengutachten wurden nicht vorgelegt und Widersprüche zu den Erfahrungen des Lebens konnten, wie gesagt, weder von den Projektgegnern dargelegt noch von der Behörde festgestellt werden.

In der **mündlichen Verhandlung** bestand die Möglichkeit, Fragen an die Sachverständigen zu richten, wobei die einzelnen Fachbereiche der Reihe nach in einer strukturierten Form und inhaltlich geblockt abgehandelt wurden (siehe VhS). Die detaillierten und fachlich fundierten Antworten der Gutachter können einerseits der VhS entnommen werden und werden andererseits auch unter Punkt 7.4 der Begründung („Zu den Einwendungen und Stellungnahmen“), geordnet nach Fachbereichen, dargestellt.

Sofern es sich bei schriftlichen oder mündlichen Äußerungen bloß um Verständnisfragen gehandelt hat, die abschließend beantwortet werden konnten, oder die vorgebrachten Bedenken des jeweiligen Einschreiters **von den Sachverständigen** nach der Aktenlage (vgl. insb. die VhS) **entkräftet bzw. zerstreut** werden konnten, erachtet es die Behörde nicht als erforderlich, in weiterer Folge noch näher beweismäßig darauf einzugehen, insb. zumal ein Entgegenreten auf gleichem fachlichen Niveau nicht erfolgt ist.

Wurden einzelne **Auflagenvorschläge** der Sachverständigen von der Behörde aufgrund rechtlicher Erwägungen adaptiert oder nicht übernommen, so finden sich unter Punkt 10 der Begründung – wiederum gegliedert nach Fachbereichen – im Einzelnen Ausführungen dazu. Wenn Auflagenvorschläge der zusammenfassenden Bewertung im Zuge der mündlichen Verhandlung unter Zustimmung der zuständigen Sachverständigen modifiziert oder gestrichen wurden, so war eine diesbezügliche nähere Auseinandersetzung in der Begründung entbehrlich.

Die vorliegende **Entscheidung** ist daher **auf Basis des** – durch die eben dargestellten Beweise erhobenen und somit für die Behörde – **feststehenden Sachverhalts zu treffen**.

4. Entscheidungsrelevanter Sachverhalt / Ermittlungsergebnisse

Aufgrund des durchgeführten Verfahrens ist folgendes Ermittlungsergebnis maßgeblich, welches aufgeschlüsselt nach Fachbereichen dargestellt wird.

4.1. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

Die wesentlichen **Ergebnisse** der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen lassen sich tabellarisch, gegliedert in Fachbereiche sowie Bau- und Betriebsphase, wie folgt darstellen und basieren auf den 17 eingeholten Teilgutachten. Der Beurteilung liegt nachstehende Skala zugrunde (siehe S. 9 der zusammenfassenden Bewertung):

- positive Wirkungen
- nicht relevante Wirkungen
- geringfügige Wirkungen
- vertretbare Auswirkungen
- wesentliche Auswirkungen
- untragbare Auswirkungen

Fachgebiet		Beurteilung	
		Bauphase	Betriebsphase
01	Abfallchemie	Nicht relevant	Nicht relevant
02	Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft)	Vertretbar	Vertretbar
03	Denkmalschutz	Geringfügig	Nicht relevant
04	Forstwirtschaft (und Jagd)	Geringfügig	Geringfügig
05	Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft	Vertretbar	Vertretbar
06	Gewässerökologie	Geringfügig	Geringfügig
07	Humanmedizin	Vertretbar	Vertretbar
08	Klimawandelfolgen	Geringfügig	Geringfügig
09	Lichttechnik	Geringfügig	Nicht relevant
10	Luftreinhaltung und Klima	Vertretbar	Geringfügig
11	Natur- und Landschaftsschutz	Geringfügig	Geringfügig
12	Raumplanung inkl. Sachgüter und Freizeit / Erholung)	Vertretbar	Geringfügig
13	Schalltechnik (und Erschütterungen)	Vertretbar	Vertretbar
14	Straßenbautechnik	Beurteilung nicht erforderlich	
15	Wasserbautechnik	Geringfügig	Geringfügig
16	Verkehrsmodellierung	Beurteilung nicht erforderlich	
17	Verkehrstechnik	Keine Beurteilung	Positiv

Der Tabelle lässt sich entnehmen, dass die Auswirkungen in keinem der 17 eingeholten Teilgutachten, und zwar weder in der Bau- noch in der Betriebsphase, als **wesentlich oder untragbar** qualifiziert wurden.

Die Einstufung als **vertretbar** erfolgte zehnmal (sechsmal in der Bauphase, viermal in der Betriebsphase).

Vierzehnmal wurde die Beurteilung als **geringfügig** getroffen (je siebenmal in der Bau- und in der Betriebsphase).

Als **nicht relevant** wurden die Wirkungen in vier Fällen eingestuft (einmal in der Bauphase und dreimal in der Betriebsphase).

In einem Fall wurden die Wirkungen als **positiv** qualifiziert.

Für gewisse Fachbereiche bzw. Phasen war eine Beurteilung innerhalb dieser Skala aufgrund der Spezifika der betroffenen Fachbereiche **nicht erforderlich**.

In einer integrativen Gesamtschau kommt die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen aus fachlicher Sicht zum Ergebnis, dass das Vorhaben **als umweltverträglich einzustufen** ist. Hinsichtlich der Details wird auf die Aktenlage, insb. auf die zusammenfassende Bewertung und das Ermittlungsergebnis – aufgegliedert in die einzelnen Fachbereiche (siehe sogleich) – verwiesen.

4.2. Fachbereich Abfallchemie

Wesentlich ist in diesem Verfahren aus abfallwirtschaftlicher Sicht einerseits der fachgerechte Umgang mit in der Bauphase anfallenden Abfällen und deren Verwertung und Entsorgung sowie andererseits der sorgsame Umgang mit umweltkritischen Abfällen während der gesamten Bauphase. Diese Themen wurden im vorgelegten Abfallwirtschaftskonzept bzw. in diversen anderen abfalltechnisch relevanten Projektbestandteilen zum Vorhaben ausführlich dargelegt und behandelt. Im Ergebnis sind bei Anwendung der projektseitigen Vorgehensweisen keine Auswirkungen zu erwarten, die gegen die Realisierung des Vorhabens sprechen.

4.3. Fachbereich Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft)

Beanspruchung landwirtschaftlicher Nutzflächen:

Im Rahmen der fachlichen Beurteilung wird festgehalten, dass der landwirtschaftlichen Produktion durch die Vorhaben B139 Kremstal Straße, Umfahrung Haid und A1 West Autobahn, ASt Traun / Haid in der Betriebsphase in Summe rund 38,3 ha landwirtschaftliche Nutzfläche dauerhaft entzogen werden.

Die dauerhafte Inanspruchnahme ergibt sich teilweise durch versiegelte Flächen (Trasse, Rampen, Wegumlegungen, Unterführungen, versiegelte Nebenwege bzw. Begleitwege ...), teilweise durch unversiegelte Flächen (Böschungen, Dämme, nicht versiegelte Nebenwege, Gewässerschutzanlagen ...), weiters durch ökologische Ausgleichsflächen und Ersatzaufforstungsflächen.

Vorhabensbedingte Immissionen:

Während der Bauphase ist durch die verkehrs- und baubedingten Luftschadstoffe bezogen auf die Immissionsgrenzwerte nach dem IG-L mit geringfügigen nachteiligen Auswirkungen bei den meisten Luftschadstoffen, bei PM₁₀ sowie bei der Staubdeposition phasenweise mit vertretbaren nachteiligen Auswirkungen zu rechnen. Hinsichtlich der notwendigen Maßnahmen verweist die Gutachterin auf die u.a. im vorgelegten Fachbeitrag „Maßnahmenplanung“ vorgesehen Befeuchtungsmaßnahmen zur Staubreduktion und in diesem Zusammenhang auf die entsprechenden Ausführungen im Gutachten des Sachverständigen für den Fachbereich Luftreinhaltung und Klima.

In der Betriebsphase ist bezugnehmend auf das luftreinhaltetechnische Teilgutachten durch die verkehrsbedingten Luftschadstoffe bezogen auf die Immissionsgrenzwerte nach dem IG-L mit geringfügig nachteiligen Auswirkungen zu rechnen.

Für landwirtschaftliche Nutzpflanzen ist nicht von maßgeblichen Zusatzbelastungen durch die vorhabensbedingten Immissionen auszugehen.

Zusammenfassend ergeben sich für das Schutzgut Boden durch die beiden verfahrensgegenständlichen Vorhaben sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase vertretbare Wirkungen.

4.4. Fachbereich Denkmalschutz

In der UVE wurde der Untersuchungsraum im Sinne einer Erfassung von Kulturlandschaftsteilen zutreffend abgesteckt und der Ist-Zustand zutreffend erfasst. Für die ausschließlich betroffenen

archäologischen Fundhoffnungsgebiete (Fundstreuungen) hätten Alternativen bzw. Trassenvarianten keine erkennbaren Vorteile mit sich gebracht, lediglich eine Nullvariante hätte naturgemäß die an sich anzustrebende Substanzerhaltung bewirkt. Vorhersehbare Auswirkungen des Vorhabens auf Kulturgüter (archäologische, Fundhoffnungsgebiete sowie Baudenkmale) bestehen ausschließlich während der Bauphase. Die bereits in der UVE fachlich plausibel beschriebenen Maßnahmen umfassen im Wesentlichen archäologische Voruntersuchungen von Fundhoffnungsgebieten und begleitende archäologische Überwachung des Oberbodenabtrages, deren Kontrolle durch das Denkmalschutzgesetz geregelt ist.

Die Belastungen des Schutzgutes Kulturgüter (Archäologie und Baudenkmale) betreffen archäologische Fundhoffnungsgebiete während der Bauphase. Die im Einreichprojekt aufgrund einer fachlich soliden grundlegenden Erhebung des Bestands entwickelten und nach dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik konzipierten vorgesehenen Maßnahmen und die im Gutachten vorgeschlagenen zusätzlichen Maßnahmen stellen eine so nennenswerte Kompensation des Substanzverlustes durch Dokumentations- und Bergungsmaßnahmen dar, dass bei deren konsequenter Umsetzung die Auswirkungen aus fachlicher Sicht jedenfalls geringfügig bleiben.

Baudenkmale werden vom Projekt nicht direkt berührt. Für Baudenkmale in unmittelbarer Nähe zum Projekt sind Maßnahmen zur Beweissicherung vorgesehen. Spezielle Vorkehrungen für unter Denkmalschutz stehende Baudenkmale sind daher nicht notwendig.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Kulturgüter sind unter Zugrundelegung der im Vorhaben enthaltenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als nicht relevant, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

4.5. Fachbereich Forstwirtschaft

Betroffene Waldflächen:

Im Waldentwicklungsplan für den Bezirk Linz-Land, Revision 2005, die im August 2006 vom BMLFUW genehmigt wurde, wurde für die Wälder im Planungsraum die Funktionsziffer 133 eingetragen. Die betroffenen Flächen weisen die Wohlfahrtsfunktion als Leitfunktion auf. Dies ist durch den Klimaausgleich und ein Wasserschutzgebiet begründet.

Laut Grundstücksdatenbank „Regionalinformation“ weist die Gemeinde Ansfelden ein Bewaldungsprozent von 13,5 % auf und liegt damit knapp unter dem Bezirksdurchschnitt von Linz-Land, der ebenfalls nur 13,98 % beträgt.

Baumarten im Untersuchungsraum:

Bei den Waldflächen in den Traunauen handelt es sich um Laubwald / Laubholzforste, welche größtenteils als Auwald mit Weiden, Grauerlen, Eschen ausgeprägt sind. An einem Standort südlich des Hochwasserdamms gibt es noch einen Laub-Nadel-Mischwald / -forst, der u.a. von Kiefern geprägt ist. Entlang der Traun finden sich Uferbegleitgehölze mit Korbweide, Silberweide, Salweide, Silber- und Schwarzpappel.

Beanspruchung Waldflächen:

Durch das gegenständliche Straßenprojekt wird im Bezirk Linz-Land Wald im Sinne der forstgesetzlichen Bestimmungen (§§ 1 und 2 ForstG 1975) beansprucht. Die notwendigen Rodungen ergeben sich aufgrund der Errichtung des 2. Teils der Umfahrung Haid, B139. Durch das vorliegende Projekt kommt es zu befristeten Rodungen an Wald lt. ForstG 1975 im Ausmaß von ca. 0,74 ha und zu unbefristeten Rodungen im Ausmaß von ca. 1,13 ha.

Befristete Rodungen:

Für den zu errichtenden 2. Teil der Umfahrung Haid, B139 werden Waldflächen entlang der Straßenkreuzungen und der Verbreiterung im nördlichen Teil der Umfahrung gerodet. Von der Rodung sind ca. 0,74 ha Fläche temporär betroffen.

Da sich die gegenständlichen Rodungsflächen auf eine Vielzahl von kleinen Parzellen aufteilen, wurden die Parzellen zur besseren Übersicht für die standörtliche Beschreibung und die forstfachliche Beurteilung in Blöcke zusammengefasst.

Nr.	KG + Gst. Nr.	Fläche (m ²)	WEP	Block
1	KG Rapperswinkel (Gst. Nr.1284/2)	411	133	B
2	KG Rapperswinkel (Gst. Nr.1185)	88	133	B
3	KG Rapperswinkel (Gst. Nr.1186)	8	133	B
4	KG Rapperswinkel (Gst. Nr.1284/1)	88	133	A
5	KG Rapperswinkel (Gst. Nr.1366/1)	253	133	A
6	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 815/34)	3	133	A
7	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 510/1)	2.452	133	A
8	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 510/22)	205	133	A
9	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 510/22)	62	133	A
10	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 815/6)	673	133	A
11	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 494)	770	133	D
12	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 502/1)	646	133	D
13	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 502/6)	281	133	D
14	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 506/4)	844	133	D
15	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 1183)	110	133	C
16	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 1183)	174	133	C
17	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 1184)	271	133	C
GESAMT		7.339		

Unbefristete Rodungen:

Für den zu errichtenden 2. Teil der Umfahrung Haid, B139 werden Waldflächen entlang der Straßenkreuzungen und der Verbreiterung im nördlichen Teil der Umfahrung gerodet. Von der Rodung sind ca. 1,13 ha Fläche permanent betroffen.

Da sich die gegenständlichen Rodungsflächen auf eine Vielzahl von kleinen Parzellen aufteilen, wurden die Parzellen zur besseren Übersicht für die standörtliche Beschreibung und die forstfachliche Beurteilung in Blöcke zusammengefasst.

Nr.	KG + Gst. Nr.	Fläche (m ²)	WEP	Block
1	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 1267)	51	133	A
2	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 1284/2)	1.250	133	B
3	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 1366/1)	162	133	A
4	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 502/6)	341	133	D
5	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 506/4)	541	133	D
6	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 510/1)	4.848	133	A
7	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 510/1)	177	133	A
8	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 1183)	985	133	C
9	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 1184)	866	133	C
10	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 1185)	396	133	B
11	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 1284/1)	91	133	A
12	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 494)	1.042	133	D
13	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 502/1)	194	133	D
14	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 510/22)	156	133	D
15	KG Rapperswinkel (Gst. Nr. 815/6)	187	133	A
GESAMT		11.287		

Block A:

Dabei handelt es sich um einen Laubmischwald (Pappel, Eschen und Eichen) der 3. – 5. AKL, nordwestlich des 3-armigen Kreisverkehrs auf Gst. Nr. 1267. Der Wald befindet sich auf der windabgewandten Seite, daher ist nicht von einer unmittelbaren Windgefährdung auszugehen. Beim verbleibenden Bestand nördlich der Rodungsfläche können Schäden (z.B. Sonnenbrand) in Folge der Rodung nicht ausgeschlossen werden. Im Bereich der Rodungsflächen befinden sich keine Wasserschutz- und Wasserschongebiete. Durch die unmittelbare Nähe zur stark frequentierten Bundesstraße finden sich keine unmittelbaren Hinweise (z.B.: Gehwege oder Trampelpfade) darauf, dass die Waldflächen zu Erholungszwecken genutzt werden.

Block B:

Diese Rodungsflächen befinden sich südlich der B139. Auf diesen Flächen stocken Laubhölzer wie Eschen, Ahorn, Eichen, Pappel und Weiden der 1. AKL. Aufgrund des Bestandsalters ergeben sich aus forstfachlicher Sicht keine Gefährdungen hinsichtlich Deckungsschutz. Im Bereich der Rodungsflächen befinden sich keine Wasserschutz- und Wasserschongebiete. Durch die unmittelbare Nähe zur stark frequentierten Bundesstraße finden sich keine unmittelbaren Hinweise (z.B.: Gehwege oder Trampelpfade) darauf, dass die Waldflächen zu Erholungszwecken genutzt werden.

Block C:

Der Waldbestand befindet sich südwestlich der beiden Kreisverkehre und setzt sich aus Laubgehölzen wie Ahorn, Esche, Eiche, Kirsche, Weide, Pappel und einzelnen Koniferen der 3. – 4. AKL zusammen. Hinsichtlich Deckungsschutz sind aufgrund der Waldinselsituation keine Waldnachbarn von der Rodung betroffen. Im Bereich der Rodungsflächen befinden sich keine Wasserschutz- und Wasserschongebiete. Durch die unmittelbare Nähe zur stark frequentierten Bundesstraße finden sich keine unmittelbaren Hinweise (z.B.: Gehwege oder Trampelpfade) darauf, dass die Waldflächen zu Erholungszwecken genutzt werden.

Block D:

Dieser Block betrifft die forstlichen Gehölze nordöstlich des vierarmigen Kreisverkehrs auf Gst. Nr. 1167. Dabei handelt es sich um einen Laubmischwald (Pappel, Eschen und Eichen) der 3. – 5. AKL. Von der Rodung ist primär der Waldtrauf betroffen. Die Rodungsfläche befindet sich auf der waldzugewandten Seite. Schäden durch Wind und Sonnenbrand im westlich angrenzenden Waldbestand sind aus forstfachlicher Sicht zwar nicht sehr wahrscheinlich, können jedoch nicht ausgeschlossen werden. Im Bereich der Rodungsflächen befinden sich keine Wasserschutz- und Wasserschongebiete. Durch die unmittelbare Nähe zur stark frequentierten Bundesstraße finden sich keine unmittelbaren Hinweise (z.B.: Gehwege oder Trampelpfade) darauf, dass die Waldflächen zu Erholungszwecken genutzt werden.

Schlussfolgerung:

Aus forstfachlicher Sicht ist der beantragten befristeten und unbefristeten Rodung zuzustimmen, da der Rodungszweck mit dem Ausbau des Knotens Haid bzw. mit den damit verbundenen Infrastrukturmaßnahmen begründet ist. Zudem ist aufgrund der Kleinflächigkeit der Rodungen nicht zu erwarten, dass die überwirtschaftlichen Funktionen des Waldes in diesem Raum geschmälert werden. Werden die Ersatzaufforstungsflächen wie geplant umgesetzt, kommt es zu einer maßgeblichen Waldzunahme im Bereich des Verkehrsknotens „Haid“.

Durch die geplante Rodung kann aus forstfachlicher Sicht nicht ausgeschlossen werden, dass es in den Nachbarbeständen der Rodungsbereiche A und D zu kleinflächigen Folgeschäden wie Windwurf und / oder Sonnenbrand kommen kann – es besteht jedoch nicht die Gefahr einer großflächigen Schädigung des angrenzenden Waldbestandes.

Aufgrund der Unterbewaldung ist eine Ersatzaufforstung aus forstfachlicher Sicht dennoch unbedingt notwendig.

Unter Berücksichtigung der vorzusehenden Ausgleichsmaßnahmen werden aus forstfachlicher Sicht die Auswirkungen des Vorhabens, sowohl für die Bau- als auch die Betriebsphase, als geringfügig beurteilt.

4.6. Fachbereich Jagd

Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen zur UVE sind aus jagdfachlicher Sicht soweit ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar, dass gemeinsam mit den zur Verfügung stehenden Unterlagen und Informationen eine jagdfachliche Beurteilung des gegenständlichen Projektes möglich war. Bei einer fachlichen Prüfung der in den Unterlagen angeführten Darstellungen und Schlussfolgerungen wurden keine gravierenden Abweichungen festgestellt.

Im gegenständlichen Projektbereich quert kein ausgewiesener Wildtierkorridor (Ausweisung eines vom Land Oberösterreich ausgeschiedenen überregional wirksamen Biotopverbunds zur Sicherstellung der Vernetzung von Lebensräumen von waldbundenen Wildtieren mit großflächigen Habitatansprüchen).

Der vorhabensgegenständliche Teil der B139 wird mit Lärmschutzwänden und Wildzäunen ausgestattet. Dadurch wird der Bereich rund um den Wasserwald de facto vom Wildlebensraum der Traunauen abgeschnitten. Da im Bereich zwischen neu geschaffener B139 und dem Wasserwald aktuell eine weitere Verdichtung der Betriebsbau- und Wohngebiete geplant ist, erscheint ein großzügig angelegter Wildkorridor nach den „Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen“ (kurz: RVS) aus jagdfachlicher Sicht nicht erforderlich. Um dennoch eine gewisse Durchlässigkeit zu gewährleisten, wird aus jagdfachlicher Sicht gefordert, die bestehenden und geplanten Durchlässe und Brücken wie z.B. zwischen Gst. Nr. 1293 und 1284/1 für das Wild passierbar zu gestalten und mit Wildleitbepflanzungen zu ergänzen.

Es ist daher die Vorschreibung von Bedingungen und Auflagen notwendig.

Insgesamt werden aus jagdfachlicher Sicht die Auswirkungen des Vorhabens sowohl für die Bauphase als auch die Betriebsphase unter Berücksichtigung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen und der angeführten zusätzlichen Maßnahmen als geringfügig beurteilt.

Zusammenfassend werden die Auswirkungen des vorliegenden Projekts damit für die zu beurteilenden Fachbereiche Forstwirtschaft und Jagd als wesentlich beurteilt, wobei das gegenständliche Projekt unter Berücksichtigung der in den Einreichunterlagen vorgesehenen und der zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen insgesamt als geringfügig beurteilt wird.

4.7. Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft

Geologische und hydrogeologische Situation:

Das Vorhaben liegt in den Gemeinden Pucking und Ansfelden in der rechtsufrigen Schotterterrasse des Trauntals. Das Grundwasser bewegt sich in den gut durchlässigen sandigen Kiesen des Trauntals in nordöstliche Richtung. Den Grundwasserstauer bilden die feinkörnigen, schluffig-tonigen Ablagerungen des Schliers, der ein durch Rinnen und Rücken geprägtes Relief im Untergrund bildet. Unterirdische Grundwasserzuflüsse sind aus dem südlichen gelegenen Sipbachtal zu erwarten. Zur Traun hin ist der Grundwasserkörper infolge der Kraftwerksbauten weitgehend mit Schmalwänden abgedichtet.

Wasserversorgung, fremde Rechte:

Die Versorgung mit Trink- und Nutzwasser im Einflussbereich des Projektes erfolgt durch eine öffentliche Wasserversorgung (Ausnahme: Siedlung Gunsfelden).

Im engeren Untersuchungsraum der 60-Tagegrenze von 900 bis 1.000 m, abgeleitet von der max. Abstandsgeschwindigkeit des Grundwassers von 12 bis 15 m/d liegen 18 Brunnen für thermische Nutzung, 3 Nutzwasserbrunnen, 1 Trinkwasserbrunnen (Anschlussmöglichkeit an öffentliche Wasserversorgung gegeben). Im weiteren Grundwasserabstrom außerhalb der 60-Tagegrenze liegt der Trinkwasserbrunnen Freibad Ansfelden, welcher für die periodische Beckenfüllung herangezogen wird. Regional und überregional bedeutsame Wassernutzungen sind nicht berührt.

Numerische Modellierung der Chloridausbreitung:

Es wird die Zunahme des Chlorideintrags zum Ist-Zustand infolge der zusätzlichen Verkehrsflächen bei einem mittleren Grundwasserstand betrachtet. Der Modellbereich erstreckt sich über eine Fläche von 8,8 km² und umfasst die Talebene von der Traun bis zur süd-östlich gelegenen Geländestufe mit 4,4 km Länge und 1,4 bis zu 3 km Breite.

Über die im Winterdienst eingesetzten Streumittelmengen liegen Daten der Autobahnmeisterei Ansfelden und der Straßenmeisterei Ansfelden vor. Es wurden daraus folgende Bemessungswerte abgeleitet:

- Bemessungswert A1 Anschlussstelle Traun: 1,31 kg Cl/m²
- Bemessungswert B139 Umfahrung Haid: 1,49 kg Cl/m²

Als Streuzeitraum wurden 151 Tage angesetzt.

Auf Grundlage der ersten Berechnungsergebnisse wurde das Entwässerungskonzept dahingehend optimiert, dass in Bereichen mit geringen Grundwassermächtigkeiten möglichst wenig Chlorid versickert und der Schwellenwert der QZV Chemie Grundwasser nach Durchmischung mit dem Grundwasser eingehalten wird.

Entwässerung B 139, Umfahrung Haid:

Die anfallenden Oberflächenwässer werden soweit möglich über die Dammflächen großflächig versickert.

Zur Vorreinigung und Versickerung der Straßenwässer werden folgende Anlagen errichtet:

- Bodenfilterbecken im Bereich Traunuferstraße mit Einzugsfläche von 24.150 m² und einer wirksamen Sickerfläche von 1.463 m², welches auch beim 30-jährlichen Niederschlagsereignis noch nicht überläuft.
- 29 Bodenfiltermulden mit Einzugsfläche von 87.954 m² und einer wirksamen Sickerfläche von 8.500 m², welche etwa bei 5- bis 10-jährlichen Niederschlagsereignis überlaufen.
- 10 Sickerschächte mit technischem Filter im Bereich der Unterführungen.

Zur Vorreinigung und Versickerung der Hangwässer von Außeneinzugsgebieten wird ein Versickerungsbecken mit 3.300 m³ Nutzinhalt im Bereich der Rampe Süd errichtet, welches auf ein 100-jährliches Niederschlagsereignis bemessen wurde.

Vorgeschlagene Grundwasserbeweissicherung:

Neben der Beprobung des Bodenfilters und des Sickerwassers ausgewählter Bodenfilterbecken werden Grundwasserbeweissicherungen im Rahmen eines Monitoring-Programms möglichst bereits ein Jahr vor Baubeginn, während der Bauzeit und in den nachfolgenden 5 Jahren während der Betriebsphase vorgeschlagen. Danach soll entschieden werden, ob und in welcher Form eine Weiterführung des Programms notwendig ist.

Weiters ist für die Kontrolle der Einhaltung der Auflagen zum Grundwasserschutz eine wasserrechtliche Bauaufsicht vorgesehen.

Auswirkungen auf Schutzgut Grundwasser:

Die Auswirkungen durch versickernde straßenspezifische Schadstoffe auf das Schutzgut Grundwasser werden mit Ausnahme des Chlorids durch eine dem Stand der Technik entsprechende Vorreinigung über den belebten Oberboden (Bodenkörperfilter, großflächige Verrieselung über humusierete Böschungen) bzw. über technische Filter begrenzt. Nur Chlorid, welches im Zuge des Winterdienstes anfällt, kann nicht aus dem Wasser entfernt werden und gelangt in das Grundwasser. Nach Durchmischung der Sickerwässer mit dem Grundwasser ist aus den berechneten Chlorid-Jahresmittelwerten an den ausgewählten Beobachtungspunkten eine Einhaltung des Schwellenwertes der QZV Chemie Grundwasser abzuleiten. Fremde Rechte an der Nutzung des Grundwassers werden grundsätzlich nicht beeinträchtigt; betreffend die Siedlung Günsfelden ist jedoch aufgrund der bereits derzeit bestehenden hohen Chloridbelastung eine Nebenbestimmung vorgesehen, wonach mit den Bauarbeiten nur unter der Bedingung begonnen werden darf, dass alle Objekte dieser Siedlung an die öffentliche Wasserversorgung angeschlossen wurden. Das Wasserwerk Haid der Linz AG mit den Brunnen A, B und C wurde außer Betrieb genommen.

Die Auswirkungen der flüssigen Emissionen auf das Schutzgut Grundwasser werden wie folgt beurteilt:

- Im Grundwasserkörper Welser Heide: geringfügige Auswirkungen
- Im Grundwasserkörper Traun-Enns-Platte: nicht relevante Auswirkungen
- Im Projektbereich: vertretbare Auswirkungen

4.8. Fachbereich Gewässerökologie

Durch das beantragte Vorhaben, B139 Kremstalstraße, Baulos „Umfahrung Haid, 2. Teil“, sind der Sipbach und eines seiner Nebengewässer, der Krieger Mühlbach, betroffen.

Der Sipbach ist im betroffenen Detailoberflächenwasserkörper 411210055 im Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan 2021 (NGP 2021) mit einem „mäßigen“ ökologischen Zustand ausgewiesen bzw. im unmittelbaren Projektbereich mit einem mäßigen morphologischen Zustand bewertet. Somit besteht aktuell eine Verfehlung des im Wasserrechtsgesetz vorgegebenen Umweltzieles „guter ökologischer Zustand“.

Der Krieger Mühlbach ist ein Nebengewässer des Sipbaches und wird im NGP 2021 nicht als eigener Detailoberflächenwasserkörper geführt bzw. ökologisch bewertet.

Da im Zuge des geplanten Vorhabens eine direkte Zuleitung von Straßen- und Oberflächenwasser in Oberflächengewässer im Bau-, Betriebs- und Störfall nicht vorgesehen ist, sind die Gewässer ausschließlich durch die Errichtung zweier Brücken (Verbreiterung der Brücke über den Krieger Mühlbach, Ersatzneubau der Brücke über den Sipbach) und durch Verlegung des Sipbaches auf ca. 170 m Länge betroffen.

Das Einreichprojekt beinhaltet den Fachbericht Gewässerökologie, in welchem u.a. zum Schutz der Gewässer Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen beschrieben werden bzw. ins Einreichprojekt aufgenommen worden sind. Diese Maßnahmen zielen beim Sipbach einerseits auf eine gewässerschonende Bauweise (im Trockenbau) sowie auf eine möglichst strukturreiche Gestaltung des neuen Bachbettes (Einbau von Buhnen, Wurzelstöcken, Störsteinen ...) und Uferbepflanzung ab. Bei der Verbreiterung der Brücke über den Krieger Mühlbach erfolgen laut Einreichprojekt überhaupt keine baulichen Eingriffe in das Bachbett. Im Bereich der beiden Brücken werden relevante gewässerökologische Gestaltungsgrundsätze beachtet (Fundamentierung außerhalb des maßgeblichen Abflussprofils und offene Gewässersohle beim Krieger Mühlbach, ausreichende Substratauflage bei der Sipbach-Rahmenbrücke).

Während der Bauzeit ist gemäß dem Einreichprojekt keine systematische Zuleitung von verschmutzten oder unverschmutzten Bau- und Straßenwasser in die Oberflächengewässer vorgesehen. Baubedingte Gewässertrübungen und Beeinträchtigung der Fischzönose werden durch entsprechende Bauweise (Trockenbauweise, Fischbestandsbergung vor Umleitung) auf ein unvermeidbares Ausmaß beschränkt.

Aus Sicht des Fachbereiches Gewässerökologie ist das gegenständlich beantragte Vorhaben – bezogen auf die Bau- und Betriebsphase – unter Berücksichtigung der vorgesehenen Begleitmaßnahmen und der vorgeschlagenen Auflagen – weder mit einer wesentlichen Beeinträchtigung des ökologischen Zustandes der Gewässer gemäß § 105 lit. m WRG 1959 verbunden noch bewirkt dieses eine Verschlechterung des ökologischen Zustandes auf Ebene einer Qualitätskomponente gemäß §§ 30a ff WRG 1959 und steht auch der Erreichung des vorgegebenen Umweltzieles „guter ökologischer Zustand“ des Sipbaches und des Krieger Mühlbaches im Detailoberflächenwasserkörper 411210055 nicht entgegen.

Die verbleibenden Auswirkungen des beantragten Vorhabens auf das Schutzgut Oberflächengewässer / Gewässerökologie sind – sowohl für die Bau- als auch die Betriebsphase – bei Berücksichtigung der vorgesehenen Begleitmaßnahmen und der Auflagenvorschläge als geringfügig zu bewerten.

4.9. Fachbereich Humanmedizin

Zum gegenständlichen Vorhaben wurden für die Bauphase und Betriebsphase immissions-technische Projektunterlagen erstellt, die projektspezifische Auswirkungen aus Schallimmissionen, Erschütterungen, Luftschadstoffen und Lichtimmissionen untersucht haben.

Die immissionstechnischen Projektunterlagen wurden von den einschlägigen Sachverständigen im Rahmen ihrer Teilgutachten geprüft. Darauf aufbauend erfolgte die human- / umweltmedizinische Beurteilung. Diese hat ergeben, dass sich aus den untersuchten Immissionen des Projektvorhabens keine nachteiligen gesundheitlichen Auswirkungen im Sinne erheblicher Belästigungen, Gesundheitsgefährdungen oder Gefährdungen des Lebens oder anderer Aspekte zum „Schutzgut Mensch“ ergeben.

Immissionsmindernde Maßnahmen wurden nach einschlägigen Vorgaben projiziert, deren Überprüfung durch technische Auflagen gewährleistet werden kann. Darüberhinausgehende Auflagen sind aus Sicht der Human- / Umweltmedizin nicht erforderlich.

4.10. Fachbereich Klimawandelfolgen

In Österreich ist die mittlere Temperatur seit 1880 um ca. 2 °C angestiegen. Weltweit nahm sie im gleichen Zeitraum nur um die Hälfte zu (fast 1 °C). Ein weiterer unverhältnismäßiger Anstieg der Temperatur ist vorherzusehen. Im Rahmen des Projekts „ÖKS15“ wurden Klimaszenarien für die Bundesländer erstellt, welche Aussagen über die regionale Entwicklung des Klimas in der Zukunft erlauben.

Die Jahresmitteltemperatur im Untersuchungsgebiet lag im Zeitraum von 1971 bis 2000 bei 8,8 °C. Bis 2050 wird die durchschnittliche Jahrestemperatur um weitere +1,3 °C bis +1,4 °C ansteigen. Bis Ende des Jahrhunderts kann die mittlere Temperatur im Untersuchungsgebiet sogar um +3,9 °C zunehmen, wenn Treibhausgase auch künftig ungebremst freigesetzt werden. Nur durch einen massiven Rückgang der Treibhausgasemissionen kann die Temperaturzunahme bis zum Jahr 2100 auf +2,3 °C begrenzt werden.

Zukünftige Niederschlagstrends sind weniger eindeutig, da Niederschläge zeitlich und räumlich sehr variabel sind. Dennoch wird der Jahresniederschlag im Untersuchungsgebiet in den kommenden Jahrzehnten mit großer Wahrscheinlichkeit leicht zunehmen, insb. im Winter.

Die von den Projektwerbern vorgelegten Darstellungen und Schlussfolgerungen sind aus fachlicher Sicht vollständig, plausibel und nachvollziehbar. Die angewendeten Methoden für die Darstellung des vorherrschenden Klimas und der prognostizierten Klimaszenarien am Projektstandort entspricht der Praxis. Die verwendeten Daten aus dem ÖKS15 Projekt entsprechen dem Stand der Technik.

Unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen (Klimawandelanpassung) kann der Einfluss des Klimawandels auf das geplante Bauvorhaben auf ein überschaubares Maß gering gehalten werden. Mit Hilfe der Klimaanpassungsmaßnahmen ergeben sich vernachlässigbare nachteilige Auswirkungen auf das Bauprojekt.

Bei der Planung bedarf es der Einhaltung der gültigen Regelwerke (Normen usw.), wobei der Temperaturanstieg und die zunehmend intensiveren Niederschläge (trotz unsicherer Prognose) bei der Dimensionierung von Bauwerken (Drainagen, Gewässerschutzanlagen, Brückenbauwerke, etc.) mitberücksichtigt werden müssen. Hinsichtlich des laufenden Betriebs bedarf es regelmäßiger Überprüfungen und Sicherheitskontrollen der Bauwerke, vor allem bei extremen Hitzeperioden, Starkniederschlags- und Sturmereignissen.

4.11. Fachbereich Lichttechnik

Im gegenständlichen Fall wurde die Untersuchung auf den Nahbereich der geplanten Kreuzungen entlang der neu errichteten Umfahrungsstrecke entlang der B139 beschränkt, da entlang der Trasse zwischen den Kreuzungen keine Straßen- und Flächenbeleuchtung vorgesehen ist.

Es wurden folgende Planfälle erwähnt und teilweise intensiv untersucht:

- Ist-Zustand
- Nullvariante
- Errichtungsphase (Bauphase)
- Betriebsphase
- Betriebsstörungen
- Stilllegung, Rückbau, Rekultivierung

Der tatsächliche Untersuchungsrahmen beschränkt sich auf die lichttechnischen Auswirkungen der Beleuchtungsanlagen der sogenannten Konfliktzonen, da die Beleuchtungsanlagen der Kfz (durch das zu erwartende höhere Verkehrsaufkommen entstehen verstärkte unnatürliche Lichteffekte, wie Erhellung natürlicher Dunkelheit und Blendwirkung) im Nahbereich durch die geplanten Lärmschutzwände im Anrainerbereich kompensiert werden.

Für die Bauphase wurden diverse Maßnahmen vorgeschrieben, die unzulässige Blendungen und Aufhellungen hintanhaltend sollen. Es wurde aufgezeigt, dass dies jedenfalls möglich ist und dies wird auch von einer sachkundigen Person zu kontrollieren sein.

Die Auswirkungen der projizierten Lichtemissionen auf Menschen und die biologische Vielfalt einschließlich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume in der Bauphase sind als geringfügig zu bezeichnen.

Für die Betriebsphase wurden die lichttechnischen Parameter für die sieben betrachteten Kreuzungen gemäß dem Stand der Technik festgelegt.

Deren immissionsseitigen Auswirkungen wurden nachgewiesen und es sind die maßgebenden Normen inkl. deren Grenzwerte eingehalten.

Unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen, welche sich z.T. auch in den Auflagenvorschlägen wiederfinden, ist auszusagen, dass die zu erwartenden Auswirkungen der projizierten Lichtemissionen auf Menschen und die biologische Vielfalt einschließlich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume in der Betriebsphase als positiv (wie z.B. die Anpassung an den Stand der Technik bei bestehenden Beleuchtungsanlagen oder das Errichten von Lärmschutzwänden, die auch einen Sichtschutz darstellen) bis nicht relevant zu bezeichnen sind.

4.12. Fachbereich Luftreinhaltung und Klima

Für dieses Vorhaben wurden für die Bauphase eine „Nullvariante“, die „Bauphase“ und die „Differenz Nullvariante zu Bauphase“ und für die Betriebsphase für zwei Planfälle – 2024 und 2035 – ebenfalls jeweils die „Nullvariante“, jeweils der „Planfall“ und jeweils dazu die „Differenz Nullvariante zu Planfall“ untersucht.

Die Emissionen wurden jeweils nach dem derzeitigen Stand der Technik ermittelt. Sie setzen sich in der Bauphase aus den diversen Verkehrsemissionen im bestehenden Straßennetz, baustellenbedingten Verkehrsemissionen im Straßennetz und auf den Baustellenflächen aus Emissionen der diversen Baustellenmaschinen und -geräte sowie aus den diversen diffusen Staubemissionen im Baustellenbereich zusammen.

Mit diesen errechneten Emissionen wurde auf Basis der örtlichen Meteorologie und Gelände- und Gebäudestruktur mittels eines Ausbreitungsmodells nach dem Lagrange-Ansatz eine Immissionsabschätzung für den Untersuchungsraum durchgeführt.

Der Vergleich der errechneten maximalen Immissionen mit den Immissionsgrenzwerten des IG-L ergab, dass sämtliche Zusatzbelastungen in der Bauphase im geringfügigen bis mäßigen Bereich der jeweiligen Immissionsgrenzwerte und in der Betriebsphase im geringfügigen Bereich der jeweiligen Immissionsgrenzwerte liegen. Für den maximalen Tagesmittelwert für PM_{10} im Zusammenhang mit den erlaubten Überschreitungshäufigkeiten kann festgestellt werden, dass es an ausgewählten Immissionspunkten in der Bauphase zu merkbaren Zusatzbelastungen kommen kann. Die errechneten maximalen Gesamtbelastungen liegen aber jedenfalls unter den jeweiligen Immissionsgrenzwerten. In der Bauphase ist in unmittelbarer Nähe zu der Baustelle für die maximalen Tagesmittelwerte für PM_{10} mit Überschreitungshäufigkeiten im Bereich von 35 Tagen zu rechnen.

Aus den Differenzauswertungen zwischen den Nullvarianten und den einzelnen Bau- und Betriebsphasen ist erkennbar, dass

- in der Bauphase die projektbezogene Zusatzbelastung als Jahresmittelwerte für NO_2 bis zu 6 %, für PM_{10} bis zu 20 %, für $PM_{2,5}$ bis zu 4 % und Staubbiederschlag bis zu 45 % der Immissionsgrenzwerte und
- in der Betriebsphase die projektbezogene Zusatzbelastung als Jahresmittelwerte für NO_2 bis zu 9 %, für PM_{10} bis zu 3,5 %, für $PM_{2,5}$ bis zu 3,4 % und Staubbiederschlag bis zu 11 % der Immissionsgrenzwerte

betragen wird.

In der Betriebsphase ist entlang der derzeitigen B139 und den bestehenden Autobahnauf- und -abfahrten mit folgender projektbezogener Abnahme der Zusatzbelastung als Jahresmittelwerte für NO_2 bis zu -40 %, für PM_{10} bis zu -16 %, für $PM_{2,5}$ bis zu -15 % und Staubbiederschlag bis zu -49 % der Immissionsgrenzwerte zu rechnen.

Damit sind bei den meisten Luftschadstoffen geringfügig nachteilige Auswirkungen bzw. für PM_{10} phasenweise vertretbare nachteilige Auswirkungen zu erwarten.

Zusammenfassend kann somit festgestellt werden, dass für die Bauphase bei den meisten Luftschadstoffen nicht relevante Auswirkungen und für PM_{10} phasenweise vertretbare Auswirkungen zu erwarten sind. Für die Betriebsphase sind bei allen Luftschadstoffen geringfügige Auswirkungen zu erwarten.

4.13. Fachbereich Natur- und Landschaftsschutz

Durch die geplante Umfahrung Haid soll die bestehende Westspange Haid bis Ritzlhof verlängert und an den bestehenden Autobahnknoten angebunden werden. Die ASt Traun ist Teil eines eigenen UVP-Verfahrens.

Die Umfahrung Haid beansprucht dauerhaft eine Fläche von 21 ha. 2,4 ha dieser beanspruchten Fläche sind als hochwertige oder mäßig wertvolle Biotoptypen einzustufen, wobei $\frac{2}{3}$ dieser Flächen gehölzbestockt sind. Die restlichen beanspruchten Flächen sind zum überwiegenden Teil Ackerflächen.

Die Errichtung der Umfahrung Haid (B139) ist mit der dauerhaften Versiegelung von insgesamt 10,6 ha Boden verbunden, im Gegenzug kommt es zur Entsiegelung von 1,1 ha (Umbau Kreisverkehr [kurz: KV], Rückbau Wege). Der Nettoverlust an Boden beträgt also rund 9,5 ha. Der überwiegende restliche Anteil (rund 8,9 ha) der Flächen entfällt auf straßenbegleitende teilbestockte Böschungs- und Zwickelflächen.

Auf rund 1.900 m Länge durchquert die Umfahrung Haid (B139) einen derzeit von Bodenbrütern (Offenlandarten) stark genutzten Landschaftsausschnitt im Bereich der von landwirtschaftlicher Nutzung geprägten Niederterasse. Hier ist mit einer Reduktion der Reviere von Kiebitz, Lerche und Rebhuhn nicht nur durch unmittelbaren Flächenverlust sondern auch aufgrund der Trennwirkung der neuen Straßentrasse zu rechnen, da diese Vogelarten weitläufige, offene unzerschnittene Landschaftsräume bevorzugen. Hinzu kommen die unmittelbaren Beeinträchtigungen durch die Flächenbeanspruchung in gehölzbestockten Lebensräumen, wodurch es zu Beeinträchtigungen von Fledermäusen, Vögeln, Amphibien, Reptilien (Würfelnatter, Ringelnatter) und Säugetieren (Westigel, Wasserspitzmaus, Fischotter, Biber) kommen wird. Insb. im Bereich der geplanten Sipbachverlegung im Umfeld des bestehenden KV werden sensible Bereiche der Traunauen berührt.

Abseits des Autobahnknotens ist im Bereich des Sipbachkorridors zwischen Sipbach und Mühlbach vorgesehen, eine derzeit ackerbaulich genutzte Fläche von rund 3,84 ha als extensive Wiesenfläche umzugestalten und Heckenstrukturen entlang der bestehenden Uferbestockung anzulegen. Innerhalb der Fläche sollen außerdem zwei Tümpel und weitere Strukturen für Amphibien und Reptilien neu angelegt werden. Eine 3,5 ha große Ackerfläche südlich von Nettingsdorf soll außerdem dauerhaft eine spezielle Bewirtschaftung mit Rücksichtnahme auf Bodenbrüter erfahren. Hinzu kommt auch noch die Herstellung einer Magerwiese im Bereich des jetzigen Kreisverkehrs im Ausmaß von rund 0,4 ha. In Summe werden also auf einer Fläche von rund 7,74 ha dauerhafte, lebensraumverbessernde Maßnahmen umgesetzt.

Dadurch sowie durch weitere im Projekt vorgesehene Maßnahmen wird gewährleistet, dass es durch die Umfahrung Haid zu keinen wesentlichen, nachteiligen Effekten auf die Tier- und Pflanzenwelt kommt, wobei ein gewisser Nettoverlust an potentiellen Brutgebieten für den Kiebitz dauerhaft bleibt. Hier ist allerdings auch festzuhalten, dass die Eignung von Flächen für Bodenbrüter wie den Kiebitz stark von der jeweiligen agrarischen Nutzung abhängig ist, welche sich jährlich ändern kann.

Die Trasse der Umfahrung Haid quert vier verschiedene Landschaftsräume von den Traunauen über die Kulturlandschaft der Austufe, die landwirtschaftlich geprägte Niederterasse bis zum Traun-Enns-Riedelland. Während sich der Neubau der Umfahrung Haid in den Traunauen und der

Kulturlandschaft der Austufe an eine Bestandsstraße anlehnt und das Traun-Enns-Riedelland nur am Rande tangiert, wird die Trasse im Bereich der landwirtschaftlich geprägten Niederterasse als kompletter Neubau hergestellt. Landschaftlich wird dieser Landschaftsausschnitt derzeit durch den bestehenden Autobahnknoten samt seiner gehölzbestockten Begleitflächen sowie durch die umliegende landwirtschaftlich intensiv genutzte, weitläufige Agrarlandschaft der Niederterasse geprägt. Als wichtiger Landschaftskorridor ist der Sipbachverlauf mit seinen begleitenden Gehölzflächen zu nennen. Aufgrund der Dimension des Eingriffs wird im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Traunuferstraße und dem Autobahnknoten eine markante Veränderung im Landschaftsbild eintreten. Ein Teilabschnitt verläuft in Einschnittslage, wodurch der optische Effekt aus der Ferne etwas reduziert wird. Hinsichtlich der Einfügung in die Landschaft wurde die Bestockung der Außenböschungen per Auflage vorgeschrieben.

Für die Erholungsnutzung von Bedeutung sind v.a. die Traunauen, denen alleine aufgrund der Waldausstattung ein hoher Erholungswert beizumessen ist und die durch den Ausbau geringfügig mehr mit Lärm belastet werden. Aufgrund der Vorbelastungen in der Landschaft werden die Eingriffe in das Landschaftsbild und den Erholungswert als vertretbar eingestuft.

Nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die mit dem Vorhaben Umfahrung Haid verbundene Flächenbeanspruchung und stellt diese den vorgesehenen Ökoflächen gegenüber:

Ursprüngliche Flächenausprägung	Dauerhaft beanspruchte Fläche in ha	Zusätzlich temporär beanspruchte Flächen in ha
Ackerflächen plus Infrastruktur und sonstige	18,6	13,0
Naturschutzfachlich bedeutende Biotopflächen	2,4	1,5
Gesamt	21,0	14,5
Nachnutzung		Ökoflächen (Maßnahmen)
Versiegelt (Rampen, Trasse, Wege)	10,6	
Böschungen, Dämme	3,8	
Nebenwege unversiegelt	1,0	
Gewässerschutzanlagen	0,5	
Unversiegelte Restflächen	5,1	
Naturschutzfachlich wertvolle Flächen		3,84
ÖkoÄcker (Bodenbrüter)		3,5
Gesamt	21,0	7,34
Entsiegelte Flächen	1,1	

Unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen (siehe Maßnahmenkatalog) und der zusätzlich vorgeschriebenen Auflagen werden aus fachlicher Sicht durch das Vorhaben in der Bau- und Betriebsphase geringfügige Auswirkungen auf den Naturhaushalt erwartet. Die Auswirkung auf das Schutzgut Landschaft wird gesamtheitlich als geringfügig eingestuft.

4.14. Fachbereich Raumplanung (inkl. Sachgüter und Freizeit / Erholung)

Raumplanung:

Das Projektgebiet befindet sich im Traunviertel im Osten des Gemeindegebietes von Pucking bzw. im Westen des Gemeindegebietes von Ansfelden in einer Seehöhe von ca. 280 bis 300 m ü.A. Der Landschaftsraum ist durch den Traunfluss im Norden, durch eine starke Besiedelung, insb. durch die dicht bebaute Ortschaft Haid, durch zahlreiche größere Betriebs- und Geschäftsareale (Einkaufszentrum) und durch ein dichtes Verkehrswegenetz mit der west-ost verlaufenden A1 Westautobahn als höherrangige Infrastruktur geprägt. Die unbebauten Flächen werden überwiegend landwirtschaftlich intensiv genutzt.

Das Erfordernis der Errichtung der Umfahrung Haid mit der verkehrlichen Entlastung und Verkehrsberuhigung des Ortskerns Haid und der Anbindung an die höherrangige neu zu errichtende A1 ASt Traun / Haid ist ausreichend dargelegt und nachvollziehbar. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit wird durch den Bau der Umfahrungsstraße auch die Erreichbarkeit deutlich verbessert, wodurch jedenfalls auch die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit des Raums gestärkt wird. Das öffentliche Interesse liegt daher in der Sicherung und Verbesserung einer funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur.

Das Straßenbauwerk stellt künftig eine Barriere in der Landschaft dar. Es kommt zwar zu keiner Zerschneidung von Siedlungen und Dörfern, jedoch zu Veränderungen lokaler Wegverbindungen (gegebenenfalls auch zu kleineren Umwegen). Sämtliche querenden Straßen sollen unter- oder überführt oder auf möglichst kurzem Wege wieder an das Wegenetz angebunden werden, sodass keine nennenswerten Trennwirkungen zwischen den Siedlungen verbleiben.

Nennenswerte Auswirkungen auf das Ortsbild sind nicht zu erwarten, da die Umfahrungsstraße außerhalb der Siedlungsgebiete errichtet werden soll.

Durch das Vorhaben wird die Flüssigkeit des Verkehrs im Untersuchungsraum erhöht und die Erreichbarkeit überwiegend deutlich verbessert. Daraus ergeben sich für den Siedlungs- und Wirtschaftsraum Potentiale für neue Entwicklungsmöglichkeiten, die auch zu einer Veränderung der Funktionszusammenhänge führen werden. Positive Auswirkungen sind jedenfalls auch für den Ortskern von Haid durch den Wegfall des Durchzugsverkehrs einhergehend mit einer Reduktion der Belastungen durch Lärm, Staub und Schadstoffen und einer Verbesserung des Nahverkehrsqualität zu erwarten.

Das Vorhaben steht nicht im Widerspruch zu bestehenden Gesetzen (z.B. zu den Raumordnungsgrundsätzen gemäß Oö. ROG 1994), Verordnungen, Richtlinien und Konzepten der überörtlichen Raumordnung. Das Vorhaben liegt gemäß regionalem Raumordnungsprogramm für die Region Linz Umland 3 in regionalen Grünzonen. Diese großflächig ausgewiesenen Zonen, die auch bestehende Straßen beinhalten, werden jedoch nur sehr randlich beansprucht.

Aus raumplanerischer Sicht sind durch das Vorhaben keine nennenswerten Auswirkungen gegeben.

Straßenbauvorhaben stellen generell flächenintensive Eingriffe in den Landschaftsraum dar.

Die Flächenbeanspruchung / Versiegelung kann im gegenständlichen Fall als erheblich eingestuft werden. Die Trasse der B139 Kremstalstraße, Umfahrung Haid soll jedoch fast ausschließlich auf derzeit landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen errichtet werden. Es kommt zu keiner nennenswerten Flächeninanspruchnahme von gewidmetem Bauland. Der trassennahe Bereich ist mit Ausnahme einzelner Wohnobjekte und landwirtschaftlicher Gehöfte unbesiedelt.

Ein Widerspruch zu den örtlichen Entwicklungsabsichten der beiden Gemeinden ist nicht gegeben, zudem die Trasse in den örtlichen Entwicklungskonzepten bereits ersichtlich gemacht wurde. Angedachte Siedlungserweiterungen der Gemeinden sind nicht vom Vorhaben betroffen.

Die im Entwicklungskonzept der Gemeinde Pucking an der Gemeindegrenze zu Ansfelden ausgewiesene landwirtschaftliche Vorrangzone liegt in der Trasse. Da nur eine sehr kleine Fläche beansprucht wird, ergeben sich keine nennenswerten Auswirkungen.

Bei Nichtrealisierung des Vorhabens (Nullvariante) würde es außerhalb der Ortschaften zu keinen landschaftlichen Eingriffen wie Barrierewirkung und Flächenbeanspruchung kommen.

Im Gegenzug ist jedoch davon auszugehen, dass durch die bereits hohe und weiter steigende Verkehrsbelastung mit ungünstigem Verlauf durch das besiedelte Ortszentrum von Haid eine zunehmende Verschlechterung der Lebensqualität (erhöhte Luft- und Schallimmissionen, mangelnde Verkehrssicherheit) auftreten wird. Zudem würden wirtschaftliche Entwicklungschancen der Region durch verkehrliche Überlastungen geschwächt bzw. beeinträchtigt werden.

Der Fachbereich Raumplanung ist eine „Querschnittsmaterie“, die einerseits die Entwicklung und Struktur des Raums, andererseits auch das Wohlbefinden und das Lebensumfeld zu berücksichtigen hat. Im gegenständlichen Fall kommt es durch den Bau der Umfahrungsstraße zu Flächenbeanspruchungen und zu Veränderungen der Raumstruktur. Es werden jedoch auch Möglichkeiten für eine weitere Entwicklung bzw. Neuordnung des Siedlungs- und Wirtschaftsraums geschaffen. Die Verlagerung der Verkehrsströme führt zu Veränderungen von Verkehrsbelastungen wie Lärm, Licht, Luftschadstoffe und Erschütterungen, deren Auswirkungen in den jeweiligen Teilgutachten im Detail näher beschrieben sind. Im Zuge der Gesamtbeurteilung des Vorhabens ist im Fachbereich der Raumplanung eine Bewertung bzw. Abwägung der Vor- und Nachteile des Vorhabens durchzuführen.

Aus fachlicher Sicht sind für das Schutzgut Mensch – Fachbereich Raumplanung / Siedlungsraum unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterung, Luftreinhaltung, Lichttechnik und Human- / Umweltmedizin in der Bauphase vertretbare Auswirkungen und in der Betriebsphase geringfügige Auswirkungen durch die vom Vorhaben verursachten Eingriffe zu erwarten. Die in den Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterung, Luftreinhaltung und Lichttechnik angeführten Auflagenvorschläge sind umzusetzen. Darüber hinaus werden keine Auflagen vorgeschlagen.

Sachgüter:

Gemäß UVE befinden sich im Trassenbereich insgesamt neun Infrastruktureinrichtungen (Leitungen) und einzelne trassennahe Objekte, die von Auswirkungen betroffen sind bzw. sein können.

Alle Sachgüter weisen eine sehr hohe Sensibilität auf. Bestehende Einrichtungen können sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase durch Flächenbeanspruchung, verbunden mit einer Trennwirkung sowie durch Beeinträchtigungen durch Erschütterungen betroffen sein.

Während der Bauphase ist vorgesehen, im Zuge der Baumaßnahmen betroffene Leitungen in Abstimmung mit den Einbautenträgern zu verlegen (Baufeldfreimachung) bzw. temporär zu unterbrechen. Einwirkungen auf Gebäude und die technische Infrastruktur (z.B. durch Erschütterungen) im Nahbereich der Trasse sind nicht absehbar. Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterung sind während der Bauphase bei Anwendung von entsprechenden Bauverfahren keine Bauschäden durch Erschütterungen zu erwarten. Durch entsprechende Beweissicherungen (Erfassung des aktuellen Zustands von Gebäuden, Leitungen, Infrastruktureinrichtungen) können allenfalls durch den Bau der Straße auftretende Schäden quantifiziert werden.

In der Betriebsphase sind alle Einbauten bzw. Sachgüter voll funktionsfähig wiederhergestellt und somit keine Beeinträchtigungen zu erwarten. Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterung kommt es in der Betriebsphase zu keinen Auswirkungen durch Erschütterungen.

Auf Basis der vorliegenden Ergebnisse sind aus fachlicher Sicht für das Schutzgut Sachgüter in der Bauphase bei entsprechender Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen geringfügige Auswirkungen, in der Betriebsphase nicht relevante Auswirkungen durch die vom Vorhaben verursachten Eingriffe zu erwarten. Die im Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterung angeführten Auflagenvorschläge sind umzusetzen. Darüber hinaus werden keine Auflagen vorgeschlagen.

Freizeit / Erholung:

Das Projektgebiet befindet sich im Traunviertel im Osten des Gemeindegebietes von Pucking bzw. im Westen des Gemeindegebietes von Ansfelden in einer Seehöhe von ca. 280 bis 300 m ü.A. Der Landschaftsraum ist durch den Traunfluss im Norden, durch eine starke Besiedelung, insb. durch die dicht bebaute Ortschaft Haid, durch zahlreiche größere Betriebs- und Geschäftsareale (Einkaufszentrum) und durch ein dichtes Verkehrswegenetz mit der west-ost verlaufenden A1 Westautobahn als höherrangige Infrastruktur geprägt. Die unbebauten Flächen werden überwiegend landwirtschaftlich intensiv genutzt.

In den Gemeinden Ansfelden und Pucking ist die Tourismus- und Freizeitinfrastruktur innerhalb des Untersuchungsraums von 500 m beidseits der geplanten B139 Umfahrung Haid nicht sehr stark ausgeprägt. Es überwiegen Spiel- und Sportplätze sowie Rad- und Wanderwege und Laufrunden. Es handelt sich dabei um Freizeit- und Erholungseinrichtungen, die vor allem der Naherholung für Ortsansässige bzw. Tagesgäste aus Nachbargemeinden aufgrund der räumlichen Nähe zu den Siedlungsgebieten dienen und als touristische Grundausstattung eingestuft werden und somit eine überwiegend geringe bis mäßige Sensibilität aufweisen. Eine hochrangige oder höherrangige Tourismus- und Freizeitinfrastruktur ist nicht vorhanden.

Bestehende Einrichtungen bzw. die Erholungsfunktion können sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase durch Flächenbeanspruchung, verbunden mit einer Trennwirkung sowie durch Beeinträchtigungen durch Lärm- und Luftschadstoffe sowie Lichtimmissionen betroffen sein. Während der Bauphase ist vorgesehen, im Zuge der Baumaßnahmen betroffene Wege provisorisch umzulegen bzw. umzuleiten. In der Betriebsphase bleibt der derzeitige Verlauf des Radwegs RW8 dauerhaft unterbrochen, soll jedoch im näheren Umkreis verlegt und an die

bestehende Strecke wieder angebunden werden. Die zu erwartenden Zusatzbelastungen an Lärm, Luftschadstoffen und Lichtimmissionen beschränken sich bei den linienhaften Infrastruktureinrichtungen (Wege, die für die Erholung genutzt werden) auf kurze Abschnitte.

Punktuelle und flächige Infrastruktureinrichtungen wie Spiel- und Sportplätze befinden sich in einer entsprechenden Entfernung zur neuen Trasse.

Gemäß Teilgutachten Human- / Umweltmedizin ergeben sich aus den untersuchten Immissionen des Projektvorhabens keine nachteiligen gesundheitlichen Auswirkungen im Sinne erheblicher Belästigungen, Gesundheitsgefährdungen oder Gefährdungen des Lebens oder anderer Aspekte.

Aus fachlicher Sicht sind für das Schutzgut Mensch – Fachbereich Freizeit und Erholung unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterung, Luftreinhaltung, Lichttechnik und Human- / Umweltmedizin sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase geringfügige Auswirkungen durch die vom Vorhaben verursachten Eingriffe zu erwarten. Die in den Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterung, Luftreinhaltung und Lichttechnik angeführten Auflagenvorschläge sind umzusetzen. Darüber hinaus werden keine Auflagen vorgeschlagen.

4.15. Fachbereich Schalltechnik und Erschütterungen

Die Bauvorhaben B139, Umfahrung Haid und A1 West Autobahn, ASt Traun / Haid sollen in einem engen räumlichen und zeitlichen Zusammenhang umgesetzt werden. Es wurde deshalb für beide Projekte ein gemeinsamer schalltechnischer und erschütterungstechnischer Bericht erstellt und eine Gesamtbetrachtung jeweils für die Bau- und Betriebsphase vorgenommen. Hinsichtlich des Bauvorhabens B139 sind im Wesentlichen der Neubau der Umfahrung selbst und der Neubau der Anbindungsknoten Dammstraße, Actual, Traunferstraße, ASt Traun Nord, ASt Traun Süd, Haid Center und Ritzlhof sowie die erforderlichen Brückenbauwerke zu nennen. Durch die geplante neue Anordnung der Auf- und Abfahrtsrampen kann eine Verringerung des Verkehrsaufkommens durch das Ortsgebiet von Haid erreicht werden.

Schalltechnik:

Während der Betriebsphase kommt es trotz der deutlichen Entlastung der Ortschaft Haid dennoch bei anderen Gebäuden zu relevanten schalltechnischen Anhebungen gegenüber der Nullvariante. Relevante Anhebungen sind dann gegeben, wenn diese mehr als 1 dB betragen. Es wurden deshalb für diese Objekte entsprechende straßenseitige (z.B. Schallschutzwand) und objektseitige Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter) dimensioniert bzw. untersucht. Die Gebäudefassaden, bei denen es zu Überschreitungen der Planungsrichtwerte der ÖNORM S 5021 und einer Veränderung gegenüber der Nullvariante von mehr als 1 dB kommt, wurden in einer Tabelle aufgelistet und in einem Maßnahmenplan eingetragen.

Für die Bauphase wurden schalltechnische Untersuchungen vorgenommen und dabei sowohl die Immissionen durch den eigentlichen Baubetrieb aber auch die indirekten Auswirkungen (Verschwenkung der Trassenführung, Abbruch von bestehenden Schallschutzwänden im Baufeld) berechnet. Basierend auf den ermittelten Ergebnissen wurden erforderliche Maßnahmen (Minderungsmaßnahmen, objektseitige Maßnahmen) nach BStLärmIV zur Einhaltung der anzuwendenden Grenzwerte festgelegt. Insgesamt sind die schalltechnischen Auswirkungen der

Bauphase jedoch als temporär bzw. vorübergehend zu bewerten, woraus sich keine verbleibenden Auswirkungen ergeben.

Erschütterungen:

Während der Betriebsphase sind ebenso wie im Bestand keine wahrnehmbaren Erschütterungs-
immissionen zu erwarten.

Während der Bauphase werden spürbare Erschütterungs-
immissionen untertags zwar nicht vollständig zu vermeiden sein, sie werden aber durch die beschriebenen Maßnahmen beherrschbar, sodass die Anrainer nur geringfügig belästigt, sowie Bauschäden sicher vermieden werden.

4.16. Fachbereich Straßenbautechnik

Das Straßenbauvorhaben entspricht den anerkannten Regeln für den Straßenbau (RVS); mit Bezug auf den Fachbereich Straßenbautechnik ist dieses daher geeignet dem gegenständlichen Verfahren zugrunde gelegt zu werden.

Die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung ist gewährleistet, da bei der Straßenprojektierung die RVS eingehalten wurden.

Das straßenbautechnische Vorhaben „Bauphase“ wird im Baukonzept mit einem möglichen Bauablauf und einer generellen Beschreibung des dafür erforderlichen Bauprozesses ausreichend dargestellt.

Die angewendeten straßenbautechnischen Planungsmethoden sind zweckmäßig, ingenieurmäßig plausibel sowie dem Stand der Technik entsprechend, da – wie gesagt – die RVS bei der Straßenprojektierung eingehalten wurden.

4.17. Fachbereich Verkehrsmodellierung

Die verkehrliche Entwicklung der letzten Jahrzehnte, im Speziellen die Entwicklung der B139 Kremstal Straße zur Einkaufsmeile mit mehreren größeren Einkaufszentren, hat dazu geführt, dass die bestehende ASt Traun zumindest in den Spitzenstunden zunehmend Kapazitätsengpässe aufweist. Dies und der ungünstige Verlauf durch das dicht besiedelte Ortszentrum von Haid erfordern daher eine neue Lösung für die bestehende Anbindung. Durch die geplanten Vorhaben B139, Umfahrung Haid und A1 West Autobahn, ASt Traun / Haid soll eine wesentliche Verbesserung der verkehrlichen Situation im Bereich Haid erreicht werden. Einerseits soll Durchgangsverkehr durch Haid vermieden werden und andererseits sollen regionale Verkehrsströme auf Strecken außerhalb des Siedlungsgebiets von Haid geführt werden.

Die verkehrlichen Wirkungen der Vorhaben wurden anhand eines Verkehrsmodells ermittelt und dargestellt. Aufgabe des gegenständlichen Gutachtens war es, die Grundlagen und Methoden der Verkehrsmodellierung zu prüfen und die Ergebnisse auf ihre Plausibilität und Nachvollziehbarkeit zu überprüfen.

Nach eingehender Prüfung der vorgelegten Unterlagen und Ergebnisse zeigt sich, dass im konkreten Projekt die zugrunde gelegten Daten und die Methode der Verkehrsmodellierung geeignet sind, die verkehrlichen Wirkungen der Vorhaben zu ermitteln und darzustellen. Mit den

beiden Projekten wird eine starke Entlastung des Verkehrs auf der B139 in Haid erreicht. Die verkehrlichen Veränderungen beschränken sich größtenteils auf den lokalen Bereich in Haid. Großräumige verkehrliche Veränderungen sind durch die Vorhaben hingegen nicht zu erwarten, da keine neuen Routen oder Verbindungen geschaffen werden, sondern bestehende Verkehrsströme im lokalen Zusammenhang auf neue Strecken verlagert werden.

4.18. Fachbereich Verkehrstechnik

Die verkehrliche Entwicklung der letzten Jahrzehnte, im Speziellen die Entwicklung der B139 Kremstal Straße zur Einkaufsmeile mit mehreren größeren Einkaufszentren, hat dazu geführt, dass die bestehende ASt Traun zumindest in den Spitzenstunden zunehmend Kapazitätsengpässe aufweist. Dies und der ungünstige Verlauf durch das dicht besiedelte Ortszentrum von Haid erfordern daher eine neue Lösung für die bestehende Anbindung.

Die B139 Kremstal Straße im derzeitigen Bestand befahren durch das Ortsgebiet von Haid im Analysejahr 2017 zwischen 21.500 und 27.000 Fahrzeuge im Werktagverkehr. In den Spitzenstunden ist die Ortsdurchfahrt Haid bedingt durch den nicht leistungsfähigen vierarmigen Kreisverkehr L563 / L563 a / B139 vielfach überstaut. Der dreiarmlige Kreisverkehr B139 / B139b / L563 ist zwar rechnerisch gesehen noch leistungsfähig, wird jedoch durch die unmittelbar östlich gelegene vierarmige Kreisverkehrsanlage überstaut.

Im Prognosejahr 2035 werden ohne B139 Kremstal Straße Umfahrung Haid im Bereich der Umfahrung Traun (Sipbachbrücke) rund 29.600 Fahrzeuge und bis zu 31.300 Fahrzeuge (jeweils Werktagverkehr) im Bereich der derzeitigen ASt Traun RF Salzburg erwartet. Jedenfalls ist bei derartigen Verkehrsstärken die Ortsdurchfahrt Haid nicht nur in den üblichen Spitzenzeiten, sondern auch unter Tags durchgehend überstaut. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der nicht ausreichenden Leistungsfähigkeit am Bestand sind Verkehrsunfälle vorprogrammiert.

Durch die Errichtung der B139 Kremstal Straße Umfahrung Haid und einer sogenannten Diagonalsperre im Ortszentrum Haid, sowie dem Rückbau der derzeitigen ASt Traun wird es zu einer Verkehrsverlagerung auf die neue Umfahrung und die neue ASt Traun kommen. Das Verkehrsaufkommen im Prognosejahr 2035 wird zudem auf 39.500 Fahrzeuge im Werktagverkehr ansteigen. Jedenfalls ist bei einer Verkehrsstärke von über 39.000 Fahrzeugen auch aus Gründen der Verkehrssicherheit ein vierstreifiger Ausbau erforderlich.

Im derzeitigen Bestand befinden sich insgesamt drei Kreisverkehrsanlagen, die allesamt durch verkehrsabhängige Verkehrslichtsignalanlagen ersetzt werden.

Durch die Errichtung von verkehrsabhängigen Verkehrslichtsignalanlagen in den Knotenbereichen kann das Verkehrsaufkommen bzw. die Änderung von Verkehrsrelationen (z.B. Morgen- und Abendspitze) flexibel reagieren. Die Rückstaulängen in den Knotenpunkten können dadurch auf ein Minimum reduziert werden.

Die Errichtung der B139 Kremstal Straße Umfahrung Haid führt zu einer weiteren Verkehrszunahme, die allerdings den Berechnungen zufolge durch einen vierstreifigen Ausbau und verkehrsabhängige Verkehrslichtsignalanlagen bewältigt werden kann. Ohne die Errichtung der B139 Kremstal Straße Umfahrung Haid errechnet sich für das Jahr 2035 zwar eine geringere

Verkehrszunahme, diese könnte jedoch mit dem Bestandsnetz in den Spitzenstunden nicht bzw. nur mit sehr langen Wartezeiten (Stauzeiten) bewältigt werden.

4.19. Fachbereich Wasserbautechnik

Zur beantragten Errichtung des Vorhabens Umfahrung Haid im Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Ansfelden und der Marktgemeinde Pucking ergeben sich wasserrechtlich relevante Baumaßnahmen und Eingriffe infolge

- der Veränderung des Oberflächenabflusses durch Maßnahmen und Kompensationen der Eingriffe, sowie
- durch bauliche Eingriffe in die Oberflächengewässerabflussräume

in Bezug auf fremde Rechte bzw. das öffentliche Interesse.

Dies betrifft folgende wasserrechtlich bewilligungspflichtigen Anlagen und Maßnahmen:

Behandlung der anfallenden Hangwässer südlich der Köttsdorferstraße zur Ableitung der von Süden auf die Verkehrsanlagen infolge Regenereignissen oberflächlich zufließenden Niederschlagswässer:

Diese werden mit 847 m langen Ableitungsmulden westlich der B139, einem Rohrdurchlass (16 m, DN400) unter einem Weg, Einlaufschächten, einem 142 m langen Kanal DN1000 und einem Kanal, DN1200, mit der Länge von 68 m hin zum Versickerungsbecken geleitet. Die Konsenswassermenge für dieses ca. 3.000 m² große Becken mit einem Nutzinhalt von ca. 3.300 m³ in den Untergrund beträgt max. rund 150 l/s bzw. rund 13.000 m³/d.

Umlegung des Sipbaches auf einer Länge von ca. 170 m inkl. Br-2 Objekt Sipbachbrücke:

Bedingt durch die geänderte Trassenführung der B139 im Bereich vor der Traunbrücke und der Anbindung der L563 ist der Sipbach auf einer Länge von rund 170 m umzulegen.

Der Sipbach wird im Umlegungsbereich gleich dem Bestand mit einer Sohlbreite von 5,0 m als Trapezprofil ausgebildet mit variablen Böschungsneigungen (min. 1:3 und max. 2:3 bzw. 3:2 an den Prallufeln). Die Sohle wird entsprechend dem notwendigen hyporheischem Interstitial ausgeführt. Die Prallufersicherung erfolgt mit Bruchsteinen entsprechend dem fachlichen Erfordernis. Das Gerinne wird dem heutigen Stand der Technik entsprechend gewässerökologisch ausgestaltet.

Der notwendige neu herzustellende Durchlass, Br-2 Objekt Sipbachbrücke (lichte Breite 5,0 m, lichte Höhe mind. 1,7 m, Sohlbreite im Durchlass 3,1 m) wird fast baugleich zum bestehenden errichtet, wodurch hydraulisch im Vergleich zum Bestand keine Verschlechterung gegenüber dem derzeitigen Zustand gegeben ist.

Gemeinsam mit den zwei bestehenden Inundationsöffnungen können unter der B139 rund 45 m³/s (8,7 m³/s + 2 x 18,2 m³/s) > HQ100 = 37 m³/s durchgeleitet werden.

Verlängerung der B139-Brücke über den Krieger Mühlbach um rund 12 m:

Für die erforderliche Verbreiterung der B139 im Querungsbereich mit dem Krieger Mühlbach wird die bestehende Brücke um rund 12,0 m verlängert. Hydraulische Beeinträchtigungen sind aufgrund der ausreichenden Dimensionierung der lichten Weiten nicht gegeben.

Verlängerung Durchlass B 139-km 0,194:

Der bestehende Durchlass DN800, für den Abfluss der Wässer aus dem Tiefpunkt zwischen B139 und altbestehendem Hochwasserschutzdamm der Traun wird um rund 22 m verlängert und der Auslaufbereich wieder für einen breitflächigen Abfluss ausgebildet (Verteilrinne mit Prallwand).

Durch die im Gutachten vorgeschlagenen Nebenbestimmungen ist das beantragte Vorhaben aus wasserbautechnischer Sicht als wasserrechtlich bewilligungsfähig zu qualifizieren.

5. Entscheidungsrelevante Rechtsgrundlagen

5.1. Allgemeine Bemerkung

Gesetzesbestimmungen können frei zugänglich im Rechtsinformationssystem des Bundes (kurz: RIS) unter <https://www.ris.bka.gv.at> abgerufen werden. Auf eine wörtliche Wiedergabe der zitierten Gesetzesstellen kann daher verzichtet werden.

5.2. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000

Nach § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 erster Satz ist bei Vorhaben, für die in **Spalte 3** des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten **schutzwürdigen Gebieten** festgelegt ist, von der Behörde bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird.

Das gegenständliche Vorhaben erfüllt die **Tatbestände** nach § 3 Abs. 4 in Verbindung mit Anhang 1 Spalte 3 Z 9 lit. h und i UVP-G 2000, weil ein Neubau einer sonstigen Straße vorliegt, eine JDTV von mehr als 15.000 Kfz/24h in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren zu erwarten ist und zudem das Vorhaben in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D (Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete [Luft] 2019 BGBl. II Nr. 101/2019) und näher als 300 m zu schutzwürdigen Gebieten der Kategorie E (Siedlungsgebiet) liegt.

Demnach wäre grundsätzlich eine **Einzelfallentscheidung** zur Frage der UVP-Pflicht zu treffen gewesen. Nach § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 letzter Satz entfällt die Einzelfallprüfung jedoch, wenn der Projektwerber die Durchführung einer UVP beantragt (Opt-In).

Da **freiwillig** eine UVP für das Vorhaben **beantragt** wurde, war keine Einzelfallprüfung erforderlich.

Somit war über den genannten Antrag von der **Oö. Landesregierung** als UVP-Behörde ein **Genehmigungsverfahren** nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 durchzuführen und mit Bescheid zu entscheiden.

Grundsätzlich entfällt bei UVP-pflichtigen Vorhaben eine (eigenständige) Genehmigung nach den jeweiligen Materiengesetzen, zumal nach § 17 Abs. 1 UVP-G 2000 im Rahmen der Entscheidung alle Genehmigungsvorschriften aller für das Vorhaben relevanter Verwaltungsvorschriften heranzuziehen sind.

Wenngleich das UVP-G 2000 nicht (formal) normiert, dass die nach seinem § 17 erteilte Genehmigung auch eine solche nach dem **jeweils mitangewendeten Materiengesetz** darstellt, beinhaltet sie doch jedenfalls in materieller Hinsicht die nach den Verwaltungsvorschriften für das Vorhaben erforderlichen **Genehmigungen, Bewilligungen und Feststellungen** bzw. jedenfalls die damit verbundene **Verleihung von Rechten**.

In diesem Sinn beinhaltet dieser Bescheid **jedenfalls folgende** grundsätzlich beschriebene **Konsense**:

5.3. Oö. Straßengesetz 1991

Straßenrechtliche Bewilligung für den teilweisen Umbau durch vierstreifigen Ausbau der Landesstraße B139 Kremstal Straße und deren teilweisen Neubau im Bereich von km 12,500 bis km 15,700 sowie für die dadurch bedingten Umbauten und Umlegungen der einmündenden Gemeindestraßen der Stadtgemeinde Ansfelden.

5.4. Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 – Oö. NSchG 2001

Naturschutzrechtliche Bewilligung für den teilweisen Umbau durch vierstreifigen Ausbau der Landesstraße B139 Kremstal Straße und deren teilweisen Neubau im Bereich von km 12,500 bis km 15,700 sowie für die dadurch bedingten Umbauten und Umlegungen der einmündenden Gemeindestraßen der Stadtgemeinde Ansfelden.

5.5. Forstgesetz 1975

Rodungsbewilligung für dauerhafte (unbefristete) Rodungen im Ausmaß von 1,13 ha und befristete Rodungen im Ausmaß von ca. 0,74 ha in der KG Rapperswinkel zugunsten von der B139 zuzurechnenden Anlagen.

5.6. Wasserrechtsgesetz 1959 – WRG 1959

Wasserrechtliche Bewilligungen nach §§ 9, 10, 32, 38 und 40 WRG 1959. Hinsichtlich der Details der bewilligungspflichtigen Maßnahmen wird auf die ausführliche Darstellung im Rahmen der Vorhabensbeschreibung verwiesen.

5.7. Immissionsschutzgesetz-Luft – IG-L

Es ist kein eigenständiger luftreinhalte-technischer Konsens erforderlich; das IG-L sieht aber zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen für den Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes vor.

5.8. Maßgebliche Genehmigungsvoraussetzungen

Daraus ergibt sich, dass für das Vorhaben die nachstehenden Genehmigungsvoraussetzungen maßgeblich sind:

- § 17 iVm § 24f Abs. 1, 2 und 15 UVP-G 2000
- § 32 iVm §§ 11 und 13 Oö. Straßengesetz 1991 iVm der Verordnung der Oö. Landesregierung betreffend die Widmung und Einreihung, die Aufhebung der Einreihung (Umreihung) und die Auflassung von Landesstraßenteilen in den Gemeindegebieten von Ansfelden und Pucking im Zusammenhang mit der Errichtung der Umfahrung Haid, LGBl. Nr. 69/2023
- § 14 Oö. NSchG 2001
- §§ 11 ff, 104, 105, 111 WRG 1959
- §§ 17, 18 ForstG 1975
- § 20 IG-L

6. Zuständigkeit

Für die **Verfahren nach dem zweiten Abschnitt** des UVP-G 2000 ist die Landesregierung zuständig, wobei sich die örtliche Zuständigkeit nach der Lage des Vorhabens richtet (§ 39 Abs. 1 und Abs. 4 jeweils erster Satz UVP-G 2000).

Das Vorhaben berührt die Gemeindegebiete von Ansfelden und Pucking, beide Bezirk Linz-Land, Oberösterreich. Daher ist die **Oö. Landesregierung** als UVP-Behörde zuständig für die Erlassung des vorliegenden Bescheids.

7. Subsumtion und rechtliche Würdigung betreffend die Umweltverträglichkeit und die Genehmigungsvoraussetzungen

7.1. Allgemeine Ausführungen

Die Behörde hat bei der Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit die Voraussetzungen des § 17 iVm § 24f Abs. 1, 2 und 15 UVP-G 2000 zu prüfen. Neben diesen Genehmigungsvoraussetzungen sind zusätzlich die materiellrechtlichen Tatbestandsvoraussetzungen der mitanzuwendenden Materiengesetze zu prüfen. Grundlage für die Entscheidung war daher einerseits das Vorliegen der Umweltverträglichkeit des Vorhabens, andererseits die Zulässigkeit der Maßnahmen nach den einzelnen Materiengesetzen. Dazu hat die Behörde zu prüfen, ob öffentliche Interessen und subjektiv-öffentliche Rechte nicht verletzt werden.

Grundsätzlich ist zu bemerken, dass das Vorhaben den gesetzlichen Schutzinteressen nicht widerspricht. Dies gilt sowohl für den Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit, als auch der sonstigen materiellrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen. Beeinträchtigungen und erheblich nachteilige Auswirkungen werden von den Sachverständigen nicht erwartet bzw. können jedenfalls

bei Umsetzung der vorgeschlagenen und von der Behörde auch vorgeschriebenen Auflagen, Bedingungen und Befristungen und sonstigen Nebenbestimmungen ausgeschlossen werden.

7.2. Zur Genehmigungsfähigkeit gemäß UVP-G 2000 und zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens (Gesamtbewertung)

Zu den **Genehmigungsvoraussetzungen** nach § 17 Abs. 3 iVm § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 ist darauf zu verweisen, dass nach dem Ermittlungsergebnis zu erwarten ist, dass Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt werden und die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten wird. Außerdem werden Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden, verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt.

Es werden jedenfalls Immissionen vermieden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarinnen und Nachbarn gefährden, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls (auch) solche die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen oder die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarinnen und Nachbarn im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen; insofern ist zu betonen, dass im konkreten Fall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet (insb. die Ortsdurchfahrt der Ortschaft Haid / der Ortskern von Haid, werden massiv entlastet) als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, was sich aus zahlreichen Teilgutachten (Luftreinhaltung und Klima; Schalltechnik und Erschütterungen; Humanmedizin; Raumplanung inkl. Sachgüter und Freizeit / Erholung; Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft; Verkehrsmodellierung; Verkehrstechnik) ergibt (siehe insb. S. 29, 32, 34, 147, 233, 400, 409 ff, 425, 434, 476, 553 f, 565, 568, 578, 606 der zusammenfassenden Bewertung) und auch in den Einreichunterlagen – etwa im Fachbericht Schalltechnik, 03_02_01, S. 43 – plakativ beschrieben wird: Es „wurde erhoben, dass durch das Vorhaben – obgleich nahe der Projekttrasse Belastungen nicht ausgeschlossen werden – ein rd. 9-facher Anteil von Nachbarfassaden entlastet werden kann“. Siehe auch noch Punkt 7.4.4.7.4 der Begründung.

Zur **Gesamtbewertung** nach § 17 Abs. 4 UVP-G 2000 ist Folgendes auszuführen:

Im Rahmen der UVP hat die Behörde **Gutachten von 17 Sachverständigen** eingeholt. In diesen Teilgutachten wurden die möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umweltmedien (Eingriffe in Natur und Landschaft, inkl. Vorhandensein des Vorhabens [einschließlich Optik bzw. visuelle Veränderungen, Änderung der Ausbreitungsverhältnisse und Oberflächeneigenschaften], Flächeninanspruchnahme, Versiegelung, Rodung, Geländeveränderungen, Trenn- und Barrierewirkungen, Veränderungen der Hydrologie; Lärmemissionen [Baulärm, Verkehrslärm]; Lichtemissionen [Bau- und Betriebsphase]; Luftschadstoffemissionen [gas- und partikelförmige Emissionen] inkl. diffuse Emissionen; flüssige Emissionen [Abwässer, versickernde Flüssigkeiten]; Abfälle und Rückstände [inkl. Aushubmaterial]; sonstige Ursachen wie z.B. Erschütterungen, Verkehrserregung, Naturgefahren [wie Überschwemmungen], Wechselwirkungen und Wechselbeziehungen [z.B. Kumulierungen, Verlagerungen in andere Medien, Synergieeffekte, potenzierende Effekte]) ausführlich geprüft und beurteilt.

Die **Sachverständigen** haben in ihren Teilgutachten ausgeführt, dass aus der jeweiligen fachlichen Sicht die Einreichunterlagen vollständig sind und in der UVE die zu erwartenden relevanten Auswirkungen ausreichend erfasst, fachlich richtig dargelegt sowie dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften entsprechend beurteilt wurden.

Aufbauend auf Befund und Gutachten wurden seitens der Sachverständigen die **möglichen** unmittelbaren und mittelbaren **Auswirkungen** der durch das Vorhaben verursachten Wirkungen **auf Schutzgüter und Schutzinteressen** entsprechend einer sechsstufigen Skala bewertet. Diese Skala reicht von positiven Wirkungen über nicht relevante und geringfügige Wirkungen, vertretbare und wesentliche Auswirkungen bis hin zu untragbaren Auswirkungen. Die Bewertung erfolgte differenziert in Bau- und Betriebsphase.

Die Sachverständigen haben eine Zuordnung der Auswirkungen zu vier von sechs dieser Kategorien getroffen, wobei in keinem der 17 eingeholten Teilgutachten, und zwar weder in der Bau- noch in der Betriebsphase, eine Qualifikation als **wesentlich oder untragbar** erfolgte.

Die Einstufung als **vertretbar** erfolgte zehnmal (sechsmal in der Bauphase, viermal in der Betriebsphase). Vierzehnmal wurde die Beurteilung als **geringfügig** getroffen (je siebenmal in der Bau- und in der Betriebsphase). Als **nicht relevant** wurden die Wirkungen in vier Fällen eingestuft (einmal in der Bauphase und dreimal in der Betriebsphase). In einem Fall wurden die Wirkungen als **positiv** qualifiziert. Für gewisse Fachbereiche bzw. Phasen war eine Beurteilung innerhalb dieser Skala aufgrund der Spezifika der betroffenen Fachbereiche **nicht erforderlich**. Tabellarisch (vgl. bereits oben, Punkt 4.1. der Begründung) lässt sich dies folgendermaßen darstellen:

Fachgebiet		Beurteilung	
		Bauphase	Betriebsphase
01	Abfallchemie	Nicht relevant	Nicht relevant
02	Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft)	Vertretbar	Vertretbar
03	Denkmalschutz	Geringfügig	Nicht relevant
04	Forstwirtschaft (und Jagd)	Geringfügig	Geringfügig
05	Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft	Vertretbar	Vertretbar
06	Gewässerökologie	Geringfügig	Geringfügig
07	Humanmedizin	Vertretbar	Vertretbar
08	Klimawandelfolgen	Geringfügig	Geringfügig
09	Lichttechnik	Geringfügig	Nicht relevant
10	Luftreinhaltung und Klima	Vertretbar	Geringfügig
11	Natur- und Landschaftsschutz	Geringfügig	Geringfügig
12	Raumplanung inkl. Sachgüter und Freizeit / Erholung)	Vertretbar	Geringfügig
13	Schalltechnik (und Erschütterungen)	Vertretbar	Vertretbar
14	Straßenbautechnik	Beurteilung nicht erforderlich	
15	Wasserbautechnik	Geringfügig	Geringfügig
16	Verkehrsmodellierung	Beurteilung nicht erforderlich	
17	Verkehrstechnik	Keine Beurteilung	Positiv

Die Behörde geht in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase davon aus, dass das **Vorhaben** „Umfahrung Haid“, B139 km 12,500 bis B139 km 15,700, im Zuge der B139 Kremstal Straße – unter Berücksichtigung der im Projekt vorhandenen Maßnahmen und der vorgeschriebenen Auflagen und sonstigen Nebenbestimmungen – **als umweltverträglich einzustufen** ist. Hinsichtlich der Details wird auf die Aktenlage, insb. auf die zusammenfassende Bewertung und das Ermittlungsergebnis (siehe oben, Punkt 4 der Begründung) verwiesen.

7.3. Zur materienrechtlichen Genehmigungsfähigkeit

7.3.1. Straßenrecht

Der Bewilligungstatbestand nach § 32 Abs. 2 Oö. StraßenG 1991 fordert im Wesentlichen, dass das Straßenbauvorhaben den Grundsätzen des § 13 Abs. 1 und 2 leg. cit. entspricht und der Bewilligung auch sonst keine Bestimmungen dieses Landesgesetzes entgegenstehen. Außerdem darf die Bewilligung nur dann erteilt werden, wenn sie der gemäß § 11 erlassenen Verordnung nicht widerspricht.

Im Rahmen der UVP wurden Sachverständige verschiedenster Fachbereiche mit der Überprüfung des Vorhabens beauftragt. Im Zuge dieser Prüfung war auch auf die in § 13 Oö. StraßenG 1991 angeführten Schutzbestimmung bzw. Interessen sowie auf die Verordnungskonformität der konkret projektierten Trasse einzugehen. Aus den Äußerungen der befassten Sachverständigen ist zu erschließen, dass bei projektgemäßer Realisierung und jedenfalls bei Einhaltung der entsprechenden Auflagen zu erwarten ist, dass die vom Oö. StraßenG 1991 zu schützenden Interessen gewahrt werden und dass das Vorhaben der Verordnung der Oö. Landesregierung betreffend die Widmung und Einreihung, die Aufhebung der Einreihung (Umreihung) und die Auflassung von Landesstraßenteilen in den Gemeindegebieten von Ansfelden und Pucking im Zusammenhang mit der Errichtung der Umfahrung Haid, LGBl. Nr. 69/2023, nicht widerspricht.

7.3.2. Naturschutzrecht

Durch das naturschutzfachliche Gutachten bzw. die Beantwortung der naturschutzfachlichen Fragestellungen durch den Sachverständigen ist in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise dargetan, dass das Vorhaben nicht den Schutzinteressen des § 14 Oö. NSchG 2001 widerspricht, sodass anzunehmen ist, dass bei Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens weder der Naturhaushalt oder die Grundlagen von Lebensgemeinschaften von Pflanzen-, Pilz- und Tierarten in einer Weise geschädigt, noch der Erholungswert der Landschaft in einer Weise beeinträchtigt, noch das Landschaftsbild in einer Weise gestört wird, die dem öffentlichen Interesse am Natur- und Landschaftsschutz zuwiderläuft.

Besondere artenschutzrechtliche Tatbestände iSd §§ 27 ff Oö. NSchG 2001 werden durch das Vorhaben nicht ausgelöst, was entsprechend den Ausführungen des Sachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz nicht zuletzt auf die hohe Wirksamkeit der Maßnahmen zurückzuführen ist und die Bedeutung der Umsetzung derselben hervorhebt. Folglich wurden gegenständlich keine Ausnahmegewilligungen nach § 30 Oö. NSchG 2001 beantragt.

7.3.3. Wasserrecht

Gemäß § 105 WRG 1959 ist ein Antrag auf Bewilligung eines Vorhabens dann unzulässig oder kann nur unter Vorschreibung entsprechender Auflagen und Nebenbestimmungen bewilligt werden, wenn öffentliche Interessen beeinträchtigt werden. Eine Beeinträchtigung öffentlicher Interessen liegt nach dieser Bestimmung unter anderem dann vor, wenn eine Beeinträchtigung der Landesverteidigung oder eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder gesundheitsschädliche Folgen zu befürchten sind, eine erhebliche Beeinträchtigung des Ablaufs der Hochwässer und des Eises oder der Schiff- oder Floßfahrt zu besorgen ist, das beabsichtigte Unternehmen mit bestehenden oder in Aussicht genommenen Regulierungen von Gewässern nicht in Einklang steht, ein schädlicher Einfluss auf den Lauf, die Höhe, das Gefälle oder die Ufer der natürlichen Gewässer herbeigeführt wird, die Beschaffenheit des Wassers nachteilig beeinflusst wird, durch die Art der beabsichtigten Anlage eine Verschwendung des Wassers entsteht, das Vorhaben dem Interesse der wasserwirtschaftlichen Planung an der Sicherung der Trink- und Nutzwasserversorgung widerspricht oder eine wesentliche Beeinträchtigung des ökologischen Zustands der Gewässer zu besorgen ist etc.

Sämtliche wasserfachlichen Sachverständigen kommen übereinstimmend zum Ergebnis, dass es durch die beabsichtigten wasserrechtlich bewilligungspflichtigen Maßnahmen grundsätzlich zu keiner Beeinträchtigung öffentlicher Interessen kommt, da entweder bereits im Projekt Maßnahmen enthalten sind, die eine solche Beeinträchtigung öffentlicher Interessen verhindern oder diesbezügliche Auflagen bzw. Bedingungen, die in den Bescheid übernommen wurden, vorgeschlagen wurden. Auch soweit fremde Rechte betroffen sind, kann demnach gefolgert werden, dass Beeinträchtigungen weitestgehend nicht zu erwarten sind bzw. dort, wo durch die projektierten Anlagen und Maßnahmen fremde Rechte von Grundeigentümern berührt werden, jedoch keine nachteiligen Auswirkungen verursacht werden und diese deshalb als geringfügig zu bewerten sind. Weiters kann im Sinne der Teilgutachten davon ausgegangen werden, dass die geplanten Maßnahmen dem Stand der Technik entsprechen und für den angestrebten Zweck geeignet sind.

Was die Beeinträchtigungen der Hausbrunnen in der Siedlung Gunsfelden in qualitativer Hinsicht durch Chlorid und die in diesem Zusammenhang vorgeschriebene Bedingung des Anschlusses an das öffentliche Wasserversorgungsnetz (siehe Spruchpunkt IV, Nebenbestimmung 8.13) anlangt, ist auf die Ausführungen unter den Punkten 7.4.3.6.1, 7.4.3.6.5, 7.4.3.6.6 der Begründung sowie Punkt 10.3.4 der Begründung (in den Stellungnahmen aufgeworfene Rechtsfragen) zu verweisen.

Zur Bauvollendungsfrist und zur Dauer der Bewilligung, welche mitunter auf den Teilgutachten der wasserfachlichen Sachverständigen beruhen, siehe unten, Punkt 9 der Begründung.

Ort, Maß, Art und Zweck von Wasserbenutzungen, die Bauvollendungsfrist sowie die Dauer der Bewilligung finden sich im Spruch.

Aus den Teilgutachten Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft sowie Gewässerökologie ergibt sich die Notwendigkeit zur Bestellung einer wasserrechtlichen Bauaufsicht gemäß § 120 WRG 1959. Dem wurde mit Spruchpunkt V (Bestellung) iVm IV.1.1 (Fremdüberwachung) Rechnung getragen. Siehe ferner Punkt 8 der Begründung.

7.3.4. Forstrecht

Die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur (Rodung) ist nach § 17 Abs. 2 ForstG 1975 grundsätzlich verboten, wobei in den Abs. 2 und 3 die Möglichkeit einer diesbezüglichen Bewilligung unter bestimmten Voraussetzungen vorgesehen ist.

Durch das gegenständliche Straßenprojekt wird im Bezirk Linz-Land Wald im Sinne der forstgesetzlichen Bestimmungen (§§ 1 und 2 ForstG 1975) beansprucht. Die notwendigen Rodungen ergeben sich aufgrund der Errichtung des 2. Teils der Umfahrung Haid, B139. Durch das vorliegende Projekt kommt es zu befristeten Rodungen an Wald lt. ForstG 1975 im Ausmaß von ca. 0,74 ha und zu unbefristeten Rodungen im Ausmaß von ca. 1,13 ha. Aufgrund der Unterbewaldung ist eine Ersatzaufforstung aus forstfachlicher Sicht notwendig, weshalb eine entsprechende Nebenbestimmung vorgesehen ist.

Ein besonderes, einer Rodungsbewilligung nach § 17 Abs. 2 ForstG 1975 entgegenstehendes öffentliches Interesse an der Walderhaltung ist nach den Gesetzesmaterialien (RV 970 Blg. Nr. 21 GP, 32) dann gegeben, wenn es sich um Waldflächen handelt, denen mittlere oder hohe Schutzwirkung, mittlere oder hohe Wohlfahrtsfunktion oder hohe Erholungswirkung gemäß Waldentwicklungsplan zukommt. (vgl. *Brawenz/Kind/Reindl*, ForstG³, Manz Sonderausgabe [2005] § 17 Anm. 4; VwGH 16.6.2011, 2009/10/0173 u.a.). Wenn eine Bewilligung nach Abs. 2 nicht erteilt werden kann, so vermag die Behörde gemäß § 17 Abs. 3 ForstG 1975 eine Rodungsbewilligung dann zu erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt.

Wie aus dem Teilgutachten Forstwirtschaft und Jagd hervorgeht, kann den beantragten befristeten und unbefristeten Rodungen zugestimmt werden, da der Rodungszweck mit dem Ausbau des Knotens Haid bzw. mit den damit verbundenen Infrastrukturmaßnahmen begründet ist, welche zu einer massiven Entlastung der Ortsdurchfahrt der Ortschaft Haid / des Ortskern von Haid führen. Zudem ist aufgrund der Kleinflächigkeit der Rodungen nicht zu erwarten, dass die überwirtschaftlichen Funktionen des Waldes in diesem Raum geschmälert werden.

Aufgrund der Unterbewaldung ist eine Ersatzaufforstung unbedingt notwendig. Durch die Ersatzaufforstungen kommt es zu einer maßgeblichen Waldzunahme im Bereich des Verkehrsknotens Haid.

Durch die geplante Rodung kann aus forstfachlicher Sicht nicht ausgeschlossen werden, dass es in den Nachbarbeständen der Rodungsbereiche A und D zu kleinflächigen Folgeschäden wie Windwurf und / oder Sonnenbrand kommen kann; es besteht jedoch nicht die Gefahr einer großflächigen Schädigung des angrenzenden Waldbestandes.

Unter Berücksichtigung der vorzusehenden Ausgleichsmaßnahmen, insb. der Ersatz- und Wiederaufforstung und der damit zusammenhängenden Fristen, werden die Auswirkungen des Vorhabens, sowohl für die Bau- als auch die Betriebsphase, als geringfügig beurteilt.

Die beantragten befristeten (0,74 ha) und unbefristeten (1,13 ha) Rodungen sind vor diesem Hintergrund zu bewilligen.

7.3.5. Luftreinhaltereicht

Aus dem Teilgutachten Luftreinhaltung und Klima sowie den vorgeschriebenen Nebenbestimmungen ergibt sich, dass sie Voraussetzungen des § 20 IG-L erfüllt sind; insb. werden die Luftschadstoffemissionen nach dem Stand der Technik begrenzt und die Gesamtbelastungen unterschreiten die Grenzwerte des IG-L, respektive liegt die Zusatzbelastung bei Rechenpunkt (RP) 29 unter 3% des Immissionsgrenzwertes, ist somit irrelevant und liefert mit anderen Worten keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung. Bei den meisten Luftschadstoffen sind in der Bauphase geringfügig nachteilige Auswirkungen bzw. für PM₁₀ phasenweise vertretbare nachteilige Auswirkungen zu erwarten. In der Betriebsphase sind generell geringfügig nachteilige Auswirkungen zu erwarten. In der Bauphase sind projektimmanent zahlreiche Maßnahmen vorgesehen, zudem wurden Nebenbestimmungen vorgeschrieben.

7.4. Zu den Einwendungen und Stellungnahmen

7.4.1. Allgemeines

Wie bereits oben ausgeführt, wurden im Verfahren zahlreiche Stellungnahmen bzw. Einwendungen erhoben. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Aktenlage bzw. die bisherigen Ausführungen verwiesen (siehe insb. Punkt 1.2 der Begründung, wo die Tabelle mit den Einschreitern abgebildet ist).

7.4.2. Großverfahren – Verlust der Parteistellung:

Wie bereits unter den Schilderungen zum Verfahrensgang ausgeführt, hat die Behörde die Antragsbekanntmachung gemäß §§ 9 und 9a UVP-G 2000 iVm §§ 44a ff AVG vorgenommen. Daneben erfolgte die Bekanntmachung durch Anschlag an den Amtstafeln der Standortgemeinden sowie – wie in §§ 44a ff AVG ebenfalls vorgesehen – durch Kundmachung auf der Internetseite der Behörde. Der Grund für die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen liegt darin, dass mit mehr als 100 Beteiligten an der gegenständlichen Verwaltungssache zu rechnen war.

Das erforderliche Edikt erfolgte in den Ausgaben des Oö. Volksblatts und der Zeitung ÖSTERREICH von 28.10.2021. Die Möglichkeit zur Erhebung von Einwendungen bestand von 28.10.2021 bis einschließlich 10.12.2021. Somit wurde eine mehr als sechswöchige Frist hierzu eingeräumt.

Gemäß § 44b Abs. 1 AVG hat dieser Umstand zur Folge, dass Personen ihre Parteistellung verloren haben, soweit sie nicht rechtzeitig – also in der Zeit von 28.10.2021 bis einschließlich 10.12.2021 – bei der Behörde schriftlich Einwendungen erhoben haben.

7.4.3. Zu den in den Stellungnahmen aufgeworfenen Fachfragen

7.4.3.1. Allgemeine Bemerkungen zu den Fachfragen

Nachstehend wird auf die schriftlichen sowie in der mündlichen Verhandlung vorgetragenen **Fachfragen** eingegangen, wobei die Einwendungen und Stellungnahmen nach Fachbereichen aufgeschlüsselt bearbeitet werden. Dabei werden je Fachbereich zunächst die schriftlichen Stellungnahmen, die während der Auflagefrist (§ 9 UVP-G 2000) eingelangt sind, adressiert; daraufhin erfolgt jeweils die Befassung mit den allenfalls in der mündlichen Verhandlung vorgetragenen Argumenten.

Bloße **Verständnisfragen** oder allgemeine Fragen zum Vorhaben werden im Folgenden nicht wiedergegeben; insofern wird auf die zusammenfassende Bewertung bzw. auf die Verhandlungsschrift verwiesen.

Die **Rechtsfragen** werden in einem eigenen Kapitel (siehe unten, Punkt 7.4.4 der Begründung) bearbeitet.

Allgemeines zur **Abgrenzung der Stellungnahmen** der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid / DI Anna Jank, DI Erich Jank / DI Ernst Steiner / Alfred Pointner: Da die Stellungnahmen in mehreren Funktionen (nämlich sowohl für die BI als auch im eigenen Namen) abgegeben wurden, gelten die nachstehenden Ausführungen soweit subjektiv-öffentliche Rechte betroffen sind, für die natürlichen Personen und soweit Umweltschutzvorschriften iSd § 19 Abs. 3 UVP-G 2000 geltend gemacht werden, sind diese Vorbringen der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid zuzurechnen.

Die **Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid** hat ihre Stellungnahmen und Einwendungen in **drei Listen** abgegeben, die grundsätzlich größtenteils ident sind und sich jeweils auf eines der drei parallelen Verfahren zur B139 und zur ASt Traun / Haid beziehen. **Liste A** betrifft das Verfahren AUWR-2020-113851 (ASt Traun / Haid; § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 – 3. Abschnitt; Behörde = Landeshauptmann von OÖ); **Liste B** bezieht sich auf das Verfahren AUWR-2020-127713 (ASt Traun / Haid; § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 – 3. Abschnitt; Behörde = Oö. Landesregierung); **Liste C** adressiert das Verfahren AUWR-2020-127628 (B139; § 39 Abs. 1 UVP-G 2000 – 2. Abschnitt; Behörde = Oö. Landesregierung). Einzelne Punkte der Listen wurden zudem in den Stellungnahmen beiliegenden Schreiben in Langform konkretisiert. Der Vollständigkeit halber wird auf alle Listen eingegangen, sofern die Argumente das jeweilige Verfahren betreffen.

Die von der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid im Rahmen der mündlichen Verhandlung vorgelegte **schriftliche Stellungnahme** beinhaltet im Wesentlichen zahlreiche Argumente, die zum einen bereits im schriftlichen Verfahrensteil (insb. in der zusammenfassenden Bewertung) und zum anderen in der mündlichen Verhandlung erörtert wurden, sodass zur Vermeidung von Redundanzen auf die entsprechenden Aussagen der Sachverständigen der angesprochenen Fachbereiche zum schriftlichen Vorbringen bzw. auf die rechtlichen Ausführungen der Behörde unter den Punkten 7.4.4.7.2, 7.4.4.7.8, 7.4.4.7.14 und 7.4.4.7.19 der Begründung verwiesen werden kann, sofern nicht im Einzelnen näher auf einzelne Punkte einzugehen ist.

7.4.3.2. Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Abfallchemie

Betreffend den Fachbereich Abfallchemie wurden keine über bloße Verständnisfragen hinausgehenden Stellungnahmen bzw. Einwendungen vorgebracht.

7.4.3.3. Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft)

7.4.3.3.1. Zur Stellungnahme der Oö. Umwelthanwaltschaft

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme bringt die Einwenderin vor, dass die „**statistische Aufbereitung** der neu versiegelten Flächen“, das „Ignorieren der absehbaren Versiegelung durch **trassennahe Umwidmungen**“ und das „Gejammere, wie viele m² Grünlandflächen durch ökologische Ausgleichsmaßnahmen **der landwirtschaftlichen Produktion entzogen** werden, **ohne Kompensationen** der Bodenversiegelung vorzuschlagen“, zu kurz greifen würden.

Gemäß dem Teilgutachten Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft) ist zu diesem Vorbringen Folgendes zu bemerken:

Projektgemäß sind ökologische Ausgleichsflächen im Ausmaß von in Summe rund 13,9 ha vorgesehen, davon befinden sich rund 11,8 ha auf derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen mit mäßigen bis hohen Sensibilitäten (0,4 ha innerhalb der Betriebsumhüllenden; 11,4 ha außerhalb der Betriebsumhüllenden). Dies stellt aus fachlicher Sicht nicht zuletzt in Hinblick auf zu erwartende Klimaveränderungen und Ernährungssicherheit eine erwähnenswerte Größe dar; aus Sicht des Fachbereichs Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft) wären allfällige weitere Kompensationsmaßnahmen, die gegebenenfalls mit zusätzlichem Verbrauch hochwertiger landwirtschaftlicher Nutzflächen einhergehen, nicht nachvollziehbar.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– In der mündlichen Verhandlung **kritisierte** die Einschreiterin die **Gesamtbeurteilung** im gegenständlichen Fachbereich als vertretbar und führt weiters zahlreiche Wünsche bzw. Beispiele für Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen ins Treffen (etwa Entsiegelungen).

Gemäß dem Teilgutachten Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft) kann diesem Vorbringen allerdings nicht gefolgt werden, und zwar aus folgenden Überlegungen:

Soweit es sich aufgrund des Gutachtens als erforderlich erwiesen hat, werden entsprechende **Auflagen** vorgeschrieben; darüberhinausgehende Auflagen (Nebenbestimmungen) sind entsprechend dem Ermittlungsergebnis nicht notwendig. Der Auflagenvorschlag des Einschreiters betreffend Entsiegelungen wäre darüber hinaus auch rechtlich nicht zulässig, zumal durch Auflagen nicht Dritte verpflichtet werden können und eine Rechtsgrundlage – wie sie etwa das ForstG 1975 für Ersatzaufforstungen vorsieht – für das Schutzgut Boden fehlt.

Die Einstufung als **vertretbar** ergibt sich nachvollziehbar aus dem gesamten Teilgutachten, wobei hinsichtlich der einzelnen relevanten Wirkfaktoren betreffend das Schutzgut Boden auf die einschlägigen Fragestellungen in der zusammenfassenden Bewertung verwiesen wird, um umfassende Wiederholungen zu vermeiden. Aufbauend auf den Einzelbewertungen hat sich für das Schutzgut Boden schlüssig die konkret getroffene Einstufung als vertretbar ergeben.

– Weiters monierte die Einschreiterin, dass sich die fachliche **Beurteilung des Schutzguts Boden** bloß auf den Fachbereich **Landwirtschaft** beschränkt habe.

Hierzu ist unter Berücksichtigung und in Gesamtschau der zusammenfassenden Bewertung und der einzelnen Teilgutachten zu bemerken:

Das **Schutzgut Boden** wurde – teils mittelbar – jedenfalls auch in den Teilgutachten Abfallchemie, Forstwirtschaft und Jagd, Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft, Klimawandelfolgen, Luftreinhaltung und Klima, Natur- und Landschaftsschutz sowie Raumplanung (inkl. Sachgüter und Freizeit / Erholung) beurteilt und selbstverständlich nicht auf eine rein agrarische Betrachtung eingegrenzt, wenngleich sich dieser Fachbereich am eingehendsten damit auseinandersetzt.

7.4.3.3.2. Zur Stellungnahme von Ing. Mag. Franz Josef Huber

– Der Einwender führt in seiner schriftlichen Stellungnahme unter dem Punkt „Gesundheitsgefährdung durch **Deposition von Schwermetallen**“ aus, dass er die Flächen um seinen Hof für den Anbau landwirtschaftlicher Produkte nutze. Durch die „langfristige Deposition von Schwermetallen“ befürchte er eine Gefährdung seiner Gesundheit und der seiner Familie. Der Einschreiter bezieht sich auch auf den Einfluss von **Luftschadstoffen** auf das Schutzgut Boden.

Entsprechend dem Teilgutachten Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft) ist diesen Bedenken allerdings entgegenzutreten, und zwar aus den nachstehenden Gründen:

Im UVE-Fachbeitrag wird zum Ist-Zustand im Untersuchungsraum ausgeführt, dass sich der Knotenbereich der gegenständlichen Vorhaben für die beiden luftfremden Stoffe NO₂ und Feinstaub PM₁₀ in einem belasteten Gebiet gemäß BGBl. II Nr. 101/2019 (Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete [Luft]) befindet.

Gemäß den Jahresberichten zu den Luftgütemessungen des Landes Oberösterreich ist eine leichte Abnahme der relevanten Luftschadstoffkonzentrationen der angeführten Parameter erkennbar.

Im Fachbeitrag „Boden und Fläche“ wird ausgeführt, dass aus Sicht des Immissionsschutzes Stickstoffoxide, Feinstaub (PM₁₀) und Staubdeposition als die vorhabensbedingten Hauptemissionsstoffe zu betrachten sind.

NO_x: Einträge von Stickstoffverbindungen haben für landwirtschaftliche Böden keine Relevanz, da die Einträge aus Düngungsmaßnahmen jene aus der Atmosphäre bei weitem übersteigen.

Staubgetragene Schadstoffe (Blei, Cadmium, Arsen, Nickel): Im Fachbeitrag „Boden und Fläche“ wird zu diesen Parametern ausgeführt, dass auf eine Modellierung der Deposition verzichtet wurde, da diese Schadstoffe im Wesentlichen in Straßenverkehrsabgasen nicht mehr vorhanden sind. Weiters werden im Bestand diesbezügliche Grenzwerte deutlich unterschritten.

Gemäß Untersuchungsergebnissen im Zuge diverser Straßenbauprojekte (A10, A9, S35) werden Pflanzen im Regelfall durch den Betrieb etwa einer Autobahn auch im Nahbereich der Fahrbahnen durch Schwermetallemissionen nicht nachweisbar bzw. nicht maßgeblich beeinflusst.

Staubniederschlag: Der Wirkfaktor Staubdeposition ist in Hinblick auf Pflanzen – und somit auch landwirtschaftliche Nutzpflanzen – insofern relevant, als sich Staub auf den Blättern absetzt und dabei zur Abdeckung der Spaltöffnungen durch Staubpartikel führen kann, was eine Stoffwechselschädigung bewirkt. Je behaarter die Blätter sind, umso mehr Staub kann sich absetzen. Nicht abgebundene Stäube werden üblicherweise innerhalb weniger Tage von den Blattflächen wieder abgewaschen und die Blätter erholen sich vollständig.

Bezugnehmend auf das Fachgutachten des Sachverständigen für Luftreinhaltetechnik wird bemerkt, dass während der Bauphase durch die verkehrs- und baubedingten Luftschadstoffe bezogen auf die Immissionsgrenzwerte nach dem IG-L mit geringfügigen nachteiligen Auswirkungen bei den meisten Luftschadstoffen, bei PM₁₀ sowie bei der Staubdeposition phasenweise mit vertretbaren nachteiligen Auswirkungen zur rechnen ist. Als Maßnahmen dagegen sind gemäß dem vorgelegten Fachbeiträgen „Maßnahmenplanung“ für die gegenständlichen Vorhaben u.a. Befeuchtungsmaßnahmen zur Staubreduktion vorgesehen. Diesbezüglich wird auch auf das Gutachten des Sachverständigen für Luftreinhaltetechnik verwiesen.

In der Betriebsphase ist bezugnehmend auf das Fachgutachten des Sachverständigen für Luftreinhaltetechnik durch die verkehrsbedingten Luftschadstoffe bezogen auf die Immissionsgrenzwerte nach dem IG-L mit geringfügig nachteiligen Auswirkungen zu rechnen.

7.4.3.3.3. Zur Stellungnahme von Andreas Schütz, BA, Prof. Dr. Christian Freilinger, DI Hans Stiasny, Mag. Gerald Oberansmayr, DI Anna Jank, DI Erich Jank und Aurora Jank, Florian Edlmair, Ing. Mag. Franz Josef Huber, Karl Grabmair, Lena Putschögl, Manuela Putschögl und Martin Putschögl, Gernot Godina und Martina Putschögl-Godina, Richard Feichtner-Litzlfellner, Susanne Traxler, des Vereins Grüngürtel statt Westspange und der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid

– Die Einschreiter kritisieren zusammengefasst die projektbedingte **Flächenversiegelung** bzw. den **Bodenverbrauch**.

Gemäß dem Teilgutachten Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft) ist zu diesem Vorbringen Folgendes zu bemerken:

Durch die Vorhaben werden insgesamt zwar rund 38,3 ha nachhaltig der landwirtschaftlichen Produktion entzogen. Diese Beanspruchung von landwirtschaftlichen Nutzflächen durch die beiden Vorhaben stellt jedoch eine vertretbare Auswirkung dar; die Vorhaben sind als umweltverträglich einzustufen.

7.4.3.4. Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Denkmalschutz

7.4.3.4.1. Zur Stellungnahme von Ing. Mag. Franz Josef Huber

– Der Einschreiter sprach in der mündlichen Verhandlung die Auswirkungen auf die in seinem Eigentum stehende „denkmalgeschützte **Napoleonkapelle**“ an, welche durch Erschütterungen und allenfalls auch durch Luftschadstoffe in ihrem Bestand gefährdet werde.

Gemäß dem Teilgutachten Denkmalschutz ist diesem Vorbringen Folgendes entgegenzuhalten:

Auf den unmittelbar vom Vorhaben betroffenen Flächen sind keine derzeit unter Denkmalschutz stehenden Bauwerke und auch keine Kleindenkmale (wie z.B. Bildstöcke, Marterl etc.) vorhanden. Für weiter entfernt liegende Kulturgüter sind keine Beeinflussungen oder Auswirkungen absehbar.

Für einzelne Baudenkmale auf unmittelbar zum Projekt B139 angrenzenden Flächen sind Beweissicherungen vorgesehen. So für die Obermayrkapelle an der Traunuferstraße beim Projekt B139 (siehe Einlage 3.4.5, S. 34, KG02). Einwirkungen auf andere Baudenkmale sind in der Bauphase aufgrund der teils erheblichen Entfernungen zum Projekt nicht zu erwarten.

In der Betriebsphase sind für Baudenkmale allenfalls denkbare langfristige Folgeschäden durch die generelle Zunahme des Verkehrs mit dadurch bedingten Immissionen (z.B. Luftschadstoffe) nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft nicht mit Sicherheit zu prognostizieren; sie werden aber jedenfalls als unerheblich betrachtet. Auswirkungen auf Baudenkmale durch andere Wirkfaktoren (wie z.B. Erschütterungen) während der Betriebsphase sind aufgrund der Lage außerhalb der Projektflächen nicht zu erwarten.

Die Bedenken des Einschreiters können daher aufgrund der Ausführungen des Teilgutachtens Denkmalschutz zerstreut werden.

7.4.3.5. Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Forstwirtschaft und Jagd

7.4.3.5.1. Zur Stellungnahme von Andrea Peterseil und Johann Peterseil

– Die Einwender bringen vor, dass es projektbedingt zur **Zerschneidung** von Flächen kommen werde, die bislang als Übergangsstelle außerhalb von befahrenen Straßen für Wildtiere gedient hätten. Bereits jetzt komme es zu vermehrten Wildtierunfällen mit Kfz. Deshalb sei bei Umsetzung des Projekts durch das erhöhte Verkehrsaufkommen mit einer unzumutbaren weiteren **Zunahme von Wildtierunfällen** zu rechnen, was wiederum zu einer Gefährdung der körperlichen Sicherheit und des Lebens der Einwender führe. Aus den Projektunterlagen ergebe sich nicht, **welche Maßnahmen** diesbezüglich gesetzt würden.

Gemäß dem Teilgutachten Forstwirtschaft und Jagd ist zu diesem Vorbringen Folgendes zu bemerken:

Im gegenständlichen Projektbereich quert kein ausgewiesener Wildtierkorridor (Ausweisung eines ausgeschiedenen überregional wirksamen Biotopverbunds zur Sicherstellung der Vernetzung von Lebensräumen von waldbundenen Wildtieren mit großflächigen Habitatansprüchen).

Die geplante B139 wird mit Lärmschutzwänden und Wildzäunen ausgestattet. Dadurch wird der Bereich rund um den Wasserwald de facto vom Wildlebensraum der Traunauen abgeschnitten. Da im Bereich zwischen der B139 Neu und dem Wasserwald aktuell eine weitere Verdichtung der Betriebsbau- und Wohngebiete geplant ist, erweist sich ein großzügig angelegter Wildkorridor nach den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (kurz: RVS) aus jagdfachlicher Sicht als nicht erforderlich. Um eine gewisse Durchlässigkeit zu gewährleisten, wird aus jagdfachlicher Sicht vorgeschrieben, die bestehenden und geplanten Durchlässe und Brücken (wie z.B. zwischen Gst. Nr. 1293 und 1284/1) für das Wild passierbar zu gestalten und mit Wildleitbepflanzungen zu ergänzen (siehe Auflagen 7.6 und 7.7).

Ein entsprechendes Unfallrisiko wurde vom Sachverständigen in seinem Gutachten nicht aufgezeigt bzw. als Problem erkannt.

Ferner ist in diesem Zusammenhang auf einschlägige Aussagen des Sachverständigen für Verkehrstechnik hinzuweisen, demzufolge die Verkehrssicherheit durch den vierstreifigen Ausbau der B139 gegenüber dem derzeitigen Bestandsausbau sogar massiv erhöht wird (siehe unten, Punkt 7.4.3.17.14).

7.4.3.5.2. Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme kritisieren die Einwender die Darstellung des Ist-Zustands und der Wirkungen betreffend den **Wildwechsel** aus Sicht des Jagdwesens.

Im Sinne des Teilgutachtens Forstwirtschaft und Jagd ist diesem Vorbringen allerdings Folgendes entgegenzuhalten:

Im gegenständlichen Projektbereich quert kein ausgewiesener Wildtierkorridor (Ausweisung eines ausgeschiedenen überregional wirksamen Biotopverbunds zur Sicherstellung der Vernetzung von Lebensräumen von waldgebundenen Wildtieren mit großflächigen Habitatansprüchen).

Die geplante B139 wird mit Lärmschutzwänden und Wildzäunen ausgestattet. Dadurch wird der Bereich rund um den Wasserwald de facto vom Wildlebensraum der Traunauen abgeschnitten. Da im Bereich zwischen der B139 Neu und dem Wasserwald aktuell eine weitere Verdichtung der Betriebsbau- und Wohngebiete geplant ist, erweist sich ein großzügig angelegter Wildkorridor nach den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (kurz: RVS) aus jagdfachlicher Sicht als nicht erforderlich. Um eine gewisse Durchlässigkeit zu gewährleisten, wird aus jagdfachlicher Sicht vorgeschrieben, die bestehenden und geplanten Durchlässe und Brücken (wie z.B. zwischen Gst. Nr. 1293 und 1284/1) für das Wild passierbar zu gestalten und mit Wildleitbepflanzungen zu ergänzen (siehe Auflagen 7.6 und 7.7).

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Die Einschreiterin führte in der mündlichen Verhandlung aus, dass aus ihrer Sicht der **Wechsel des Schalenwildes** im Bereich des Siplbaches / Wasserwalds nicht dargestellt worden, aber existent sei.

Der Sachverständige für Forstwirtschaft und Jagd führte dazu aus, dass für Schalenwild der Lebensraum dort künftig zu klein sein wird. Das Vorbringen geht daher ins Leere.

7.4.3.6. Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft

7.4.3.6.1. Zur Stellungnahme von Ing. Mag. Franz Josef Huber

– Der Einwender befürchtet in seiner schriftlichen Stellungnahme eine Beeinträchtigung seines Wasserrechts durch **Chorideintrag**.

Gemäß dem Teilgutachten Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft kann diesem Vorbringen allerdings nicht gefolgt werden, und zwar aus folgenden Überlegungen:

Der Bauernhof des Einschreiters, Ganglbauerstraße 4, 4053 Ansfelden, liegt ca. 250 m grundwasserstromaufwärts der geplanten Straßenbaumaßnahmen mit den Versickerungsanlagen der Straßenabwässer über den belebten Oberboden. Eine Beeinträchtigung oder Beeinflussung des nicht näher ausgeführten Wasserrechts (vermutlich bestehender Hausbrunnen) durch den projektbedingten Chlorideintrag in das Grundwasser ist daher nicht möglich.

7.4.3.6.2. Zur Stellungnahme von Gerald Niedermaier, Alois Niedermaier, Margarete Niedermaier und Sibylla Schütz

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme erheben die Einschreiter Einwände hinsichtlich der **Gefährdung der Wasserqualität ihres Trink- und Brauchwasserbrunnens** durch den Eintrag von Chlorid sowohl durch die Straßen (B139 und ASt Traun / Haid) als auch durch die Versickerungsanlagen.

Entsprechend dem Teilgutachten Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft sind die von den Einwendern geäußerten **Bedenken begründet**, weshalb eine entsprechende **Nebenbestimmung** in den Bescheid aufgenommen wurde:

Das Objekt Haidfeldstraße 9, 4055 Pucking in Gunsfelden liegt ca. 150 m vom geplanten vierstreifigen Ausbau der B139 Neu entfernt, welche in Hochlage die Autobahn A1 queren soll. Die Grundwasserströmung verläuft etwa nach Nordost. Es ist anzunehmen, dass der Trink- und Nutzwasserbrunnen dieses Objekts bereits derzeit eine hohe Chloridbelastung aufweist. In den Projektunterlagen sind dieser Hausbrunnen und die benachbarten Hausbrunnen zur Trink- und Nutzwasserversorgung nicht angeführt. Die Objekte liegen am Rand einer Kiesterrasse, weshalb nur eine sehr geringe Grundwassermächtigkeit gegeben ist. Durch die geplanten **Baumaßnahmen** am Objekt L4A, Überführung B139 Kremstalstraße über die A1 (Gründung mittels Großbohrpfählen) ist eine **vorübergehende Beeinträchtigung** dieser Hausbrunnen in qualitativer Hinsicht zu befürchten.

Durch den **Betrieb** der geplanten Straßen samt Versickerungsanlagen (B139 Kremstalstraße, A1 ASt Traun) ist eine **dauernde Beeinträchtigung** dieser Hausbrunnen in Gunsfelden in qualitativer Hinsicht v.a. durch Chlorid zu befürchten.

Es ist daher ein **Anschluss dieser Objekte an die öffentliche Wasserversorgung** zu fordern. Dazu liegt ein Schreiben der ASFINAG vom 19.04.2022 vor, aus dem hervorgeht, dass die noch nicht angeschlossenen Häuser der Ortschaft Gunsfelden an das öffentliche Wasserversorgungsnetz angeschlossen werden sollen.

Im Lichte des Gesagten wird eine entsprechende **Nebenbestimmung** (8.13) vorgeschrieben. Die rechtlichen Ausführungen dazu finden sich unten, Punkt 10.3.4 der Begründung.

7.4.3.6.3. Zur Stellungnahme von Andrea Peterseil und Johann Peterseil

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme bringen die Einwender unter dem Punkt „Generelle Einwendungen“ vor, dass aus den Projektunterlagen nicht hervorgehe, dass **Ölabscheideanlagen** vorgesehen wären, um bei **Verkehrsunfällen** die Auswirkungen für Mensch und Umwelt möglichst zu vermeiden, was jedoch dem Stand der Technik entsprechen würde. Insbesondere wäre **bei den Retentionsflächen bzw. bei der Unterführung** Haidfeldstraße / Traunuferstraße eine solche Ölabscheideanlage vorzusehen, da hier Tiefpunkte ausgeführt würden, welche ungefiltert in Sickerschächte entwässert würden, welche nah am Grundwasserspiegel angesiedelt sein würden.

Entsprechend dem Teilgutachten Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft ist diesen Bedenken allerdings entgegenzutreten, und zwar aus den nachstehenden Gründen:

Die Entwässerungsanlagen der gegenständlichen Straßen wurden nach dem aktuellen Stand der Technik der RVS 04.04.11, Gewässerschutz an Straßen, Ausgabe 01.10.2020 sowie des ÖWAV-Regelblattes 45, Oberflächenentwässerung durch Versickerung in den Untergrund aus 2015 geplant. Diese sehen die Retention, Vorreinigung und Versickerung der Straßenwässer über Bodenfilter bzw. technische Filter vor. Diese Art der Reinigung lässt die Einhaltung des Schwellenwertes der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser für den Parameter Kohlenwasserstoff-Index von 0,1 mg/l erwarten. Mineralölabscheideanlagen mit Restölabscheider lassen jedoch nur einen Kohlenwasserstoff-Index von 5 mg/l im Anlagenablauf erwarten. Um bei Verkehrsunfällen mit Mineralölaufstritten die Auswirkungen für Mensch und Umwelt zu minimieren, ist es erforderlich, umgehend kontaminierten Boden abzugraben, zu entsorgen und eventuelle Grundwasserkontaminationen umgehend zu sanieren. Zudem sei angemerkt, dass Mineralölaufstritte bei Unfällen oft außerhalb der Einzugsflächen der Straßenentwässerungsanlagen erfolgen.

– Weiters kritisieren die Einschreiter unter „**Einwendungen spezifisch zu Grundstücke Nr. 1273 und 1275 („Heiblfeld“)**“, dass laut Projektunterlagen eine Ausführungsgröße für das Bodenfilterbecken im Bereich des „Heiblfeld“ mit einem Inhalt von 575 m³ vorgesehen sei. Eine derartige Ausführungsgröße sei jedoch nicht notwendig.

Gemäß dem Teilgutachten Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft kann diesem Vorbringen allerdings aufgrund folgender Überlegungen nicht gefolgt werden:

Die Bemessung des Bodenfilterbeckens im Bereich „Heiblfeld“ mit einem mindestens erforderlichen Retentionsvolumen von 580 m³ ist auf S. 24 und 57 der Einlage 01.07.02 nachvollziehbar dargestellt. In dieses Becken entwässert eine Einzugsfläche von 24.150 m² (Fahrbahn 14.313 m², Bankett 1.268 m², Böschung 7.600 m², Trenngrün 969 m²). Das Becken wurde auf ein fünfjähriges Niederschlagsereignis bemessen. Beim dreißigjährigen Niederschlagsereignis beträgt das erforderlichen Retentionsvolumen 880 m³, welches ebenfalls gespeichert werden kann. Das Becken wurde entsprechend der erforderlichen Größe geplant.

– Außerdem bemerken die Einschreiter unter dem Punkt „**Einwendungen spezifisch zu Grundstück Nr. 1361 („Zeilingfeld“)**“, dass die Ausführung von Sickerschächten anstatt SM A1 NordOst angezeigt sei, damit das Oberflächenwasser auch auf den Grundstücken der jeweiligen Grundstückseigentümer versickern könne.

Gemäß dem Teilgutachten Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft kann dieser Forderung jedoch aus den nachstehend genannten Gründen nicht Rechnung getragen werden:

Die Ausführung von Sickerschächten anstatt der Sickermulde SM A1 NordOst entspricht nicht dem Stand der Technik, da über Sickerschächte keine ausreichende Reinigung der Straßenabwässer erfolgt. Die Sickermulde SM A1 NordOst wurde nach dem Stand der Technik in der erforderlichen Größe geplant (siehe S. 47 der Einlage 01.07.02.).

7.4.3.6.4. Zur Stellungnahme der Oö. Umweltschutzbehörde

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme fordert die Einwenderin unter dem Punkt „Entwässerung“ eine **Verbreiterung der Bodenfiltermulden** und die Ausgestaltung des Bodenfilterbeckens als **wechselfeuchte Mulden und Beckenbereiche**.

Gemäß dem Teilgutachten Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft ist zu diesem Vorbringen Folgendes zu bemerken:

Wenngleich gegen eine Verbreiterung der Bodenfiltermulden zwar grundsätzlich keine Einwände bestehen, sind diese allerdings technisch nicht erforderlich, da sie ausreichend bemessen wurden. Eine entsprechende Vorschreibung ist daher nicht nötig.

Die Ausgestaltung des Bodenfilterbeckens mit wechselfeuchten Mulden und Beckenbereichen wäre zur Erhaltung der Reinigungsleistung nur zulässig, wenn diese zusätzlich zur geplanten ebenen Beckensohle im Bereich der zulaufabgewandten Seite ausgeführt würden. Zudem könnte das Becken durch Variation der Böschungsneigungen naturnäher gestaltet werden. Aus grundwasserfachlicher Sicht wird die Vorschreibung einer solchen Ausgestaltung allerdings nicht als erforderlich erachtet.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Die Einschreiterin erkundigte sich in der mündlichen Verhandlung, ob eine **Bepflanzung der Retentionsanlagen** (Sickermulden, Sickerbecken) geplant sei.

Aus den Ausführungen des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft ergibt sich, dass aus fachlicher Sicht zwar grundsätzlich keine Einwände gegen diesen Vorschlag bestehen; eine Bepflanzung der Retentionsanlagen sei allerdings nicht projektiert. Eine Bepflanzung der Bodenfläche in den Mulden ist aus Wartungsgründen abzulehnen bzw. wäre nur sehr eingeschränkt zuzulassen. Eine Vorschreibung solcher Maßnahmen war aus fachlicher Sicht nicht geboten.

– Die Einschreiterin brachte – unter näherer fachlicher Begründung – zwei Auflagenvorschläge betreffend die **Bepflanzung der Retentions- und Versickerungsanlagen** ein.

Im Sinne der Erläuterungen des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft kann zu diesen Forderungen Folgendes bemerkt werden:

Außerhalb von Bodenfilteranlagen bestehen gegen eine Bepflanzung grundsätzlich keine wasserwirtschaftlichen Einwände, wenn im Wurzelraum keine Drainagen bestehen. Von den Projektwerbern ist die Pflanzung von Bäumen im Projekt jedoch nicht dargestellt und beantragt.

In Bodenfilteranlagen (Bodenfilterbecken, Bodenfiltermulden) bestehen prinzipiell keine wasserwirtschaftlichen Einwände gegen die Pflanzung einzelner Bäume, wenn im Wurzelraum keine Drainagen bestehen. Die Pflanzung von Sträuchern wäre hier allerdings nicht zulässig. Auch hier gilt wiederum, dass die Pflanzung von Bäumen weder im Projekt dargestellt noch beantragt ist.

Die einschlägige Auflage wurde im Sinne dieser Ausführungen konkretisiert (Auflage 8.14), weshalb sich ein näheres Eingehen auf das vorliegende Vorbringen erübrigt.

7.4.3.6.5. Zur Stellungnahme des Wasserwirtschaftlichen Planungsorgans

– In der schriftlichen Stellungnahme des Einwenders werden verschiedene **wasserwirtschaftliche Aspekte** angesprochen (Wasserversorgung, fremde Rechte, Chlorideintrag, Störfallvorsorge und Hochwasserabfluss) und entsprechende **Forderungen** gestellt (die Details ergeben sich aus der Aktenlage bzw. der nachstehenden Beantwortung):

Gemäß dem Teilgutachten Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft kann zu diesem Vorbringen Folgendes bemerkt werden:

Zum Thema Wasserversorgung, fremde Rechte, Chlorid:

Die Versorgung mit Trink- und Nutzwasser erfolgt laut Projekt im Einflussbereich des Projektes weitgehend durch eine öffentliche Wasserversorgung (zur Siedlung Günsfelden siehe unten).

Die Auswirkungen durch versickernde straßenspezifische Schadstoffe auf das Schutzgut Grundwasser werden mit Ausnahme des Chlorids durch eine dem Stand der Technik entsprechende Vorreinigung über den belebten Oberboden der Straßenböschungen sowie über Bodenkörperfilter begrenzt. Nur Chlorid, welches im Zuge des Winterdienstes anfällt, kann nicht aus dem Wasser entfernt werden und gelangt in das Grundwasser. Dadurch wird eine Teilfläche von ca. 6 % von 205 km² des Grundwasserkörpers Welser Heide beeinflusst. Dies ist aus den Ergebnissen der numerischen Modellrechnung für die Chloridausbreitung im Grundwasser nachvollziehbar dargestellt. Aus den berechneten Chlorid-Jahresmittelwerten ist nach Durchmischung mit dem Grundwasser eine Einhaltung der QZV Chemie Grundwasser abzuleiten. Im wasserrechtlich bewilligten Trinkwasserbrunnen Freibad Ansfelden, ca. 2.000 m im Abstrom der Trasse befindlich, ergeben sich laut numerischer Modellrechnung massive Chloridaufstockungen (Backgroundwert 101 mg Cl/l, Aufstockung auf Jahresmittelwert von 174 mg Cl/l bzw. max. 260 mg Cl/l).

Die Stadtgemeinde Ansfelden kam zu der Einschätzung, dass die zu erwartenden, erhöhten Chloridwerte kein wesentliches Problem für die Brunnennutzung darstellen, da die errechneten Maximalwerte erst gegen Ende der Freibadsaison erwartet werden. Es wurde seitens der Stadtbetriebe mitgeteilt, dass die größte Grundwasserentnahme zu Saisonbeginn im Zeitraum April bis Mai für die Erstbefüllung mit ca. 2.200 m³ erfolgt. Hier ist die berechnete Chloridaufstockung noch auf einem Minimalstand, es werden Chloridwerte deutlich unterhalb des Indikatorwertes für Trinkwasser erwartet. In der Saison wird eine tägliche Frischwasserzugabe benötigt, welche an einem durchschnittlichen Badetag ca. 30 – 40 m³ beträgt.

Das Wasserwerk Haid der Linz AG mit den Brunnen A, B und C wurde außer Betrieb genommen. Laut numerischer Modellrechnung ergibt sich für den Brunnen C eine Chloridaufstockung vom Backgroundwert 54 mg Cl/l auf einen Jahresmittelwert von 186 mg Cl/l bzw. max. 370 mg Cl/l.

Zur Kontrolle der Auswirkungen der Versickerung der Straßenabwässer wird ein qualitatives Monitoring-Programm, beginnend mit Baubeginn, während der Bauzeit und in den nachfolgenden 5 Jahren während der Betriebsphase vorgeschrieben. Danach soll entschieden werden, ob und in welcher Form eine Weiterführung des Beweissicherungsprogramms notwendig ist. Weitere Maßnahmen zur Chloridentfernung (wie z.B. Ausleitung der Winterwässer in ein Oberflächengewässer) sind nur dann zu prüfen, wenn das Monitoring entsprechend negativere Auswirkungen dokumentiert. Siehe dazu die Auflage 8.22.

Das Objekt Haidfeldstraße 9, 4055 Pucking in Gunsfelden liegt ca. 150 m vom geplanten vierstreifigen Ausbau der B139 Neu entfernt, welche in Hochlage die Autobahn A1 queren soll. Die Grundwasserströmung verläuft etwa nach Nordost. Es ist anzunehmen, dass der Trink- und Nutzwasserbrunnen dieses Objekts bereits derzeit eine hohe Chloridbelastung aufweist. In den Projektunterlagen sind dieser Hausbrunnen und die benachbarten Hausbrunnen zur Trink- und Nutzwasserversorgung nicht angeführt. Die Objekte liegen am Rand einer Kiesterrasse, weshalb nur eine sehr geringe Grundwassermächtigkeit gegeben ist. Durch die geplanten Baumaßnahmen am Objekt L4A, Überführung B139 Kremstalstraße über die A1 (Gründung mittels Großbohrpfählen) ist eine vorübergehende Beeinträchtigung dieser Hausbrunnen in qualitativer Hinsicht zu befürchten.

Durch den Betrieb der geplanten Straßen samt Versickerungsanlagen (B139 Kremstalstraße, A1 ASt Traun) ist eine dauernde Beeinträchtigung dieser Hausbrunnen in Gunsfelden in qualitativer Hinsicht v.a. durch Chlorid zu befürchten.

Die Objekte in Gunsfelden, deren Versorgung mit Trink- und Nutzwasser über Hausbrunnen erfolgt, sind vor Baubeginn an die öffentliche Wasserversorgung anzuschließen. Durch Bau und Betrieb der gegenständlichen Straßen ist eine qualitative Beeinträchtigung dieser Hausbrunnen zu erwarten.

Im Lichte des Gesagten wird eine entsprechende Nebenbestimmung (8.13) vorgeschrieben. Die rechtlichen Ausführungen dazu finden sich unten, Punkt 10.3.4 der Begründung.

Zum Thema geplante bzw. vorgeschlagene Störfallvorsorge:

Im Bereich der Zuläufe zu den wesentlichen Bodenfilteranlagen ist der Einbau von Notabsperrschiebern vorgesehen bzw. vorgeschrieben, soweit dadurch Teilsickerrohre nicht eingestaut werden. Alternativ können in Abstimmung mit der örtlichen Feuerwehr auch Absperrballone verwendet werden.

Es dürfen nur technisch einwandfreie Maschinen und Fahrzeuge eingesetzt werden, welche vorsorgend gewartet werden.

Maschinen und Fahrzeuge dürfen nur unter ständiger Überwachung durch die Bedienungsperson mobil betankt werden, wobei eine ausreichend dimensionierte Auffangwanne unterzustellen und Ölbindemittel (mind. 100 l) vorzuhalten sind.

Mit wassergefährdenden Stoffen (z.B. Mineralölen) verunreinigter Boden ist nachweislich sofort ordnungsgemäß abzutragen und zu entsorgen.

Für die Einhaltung der Maßnahmen und Auflagen zum Grundwasserschutz wird eine wasserrechtliche Bauaufsicht bestellt.

Ein Alarmplan mit Darstellung der Notfall-Absperreinrichtungen ist zu erstellen und der Behörde und der Feuerwehr zu übermitteln.

Es sind ein Wartungsplan für die Entwässerungsanlagen zu erstellen und ein Wartungsvertrag für die technischen Filter abzuschließen.

Durch die geplanten Maßnahmen mit weitgehender Retention, Vorreinigung und Versickerung der Straßenwässer und der anfallenden Hangwässer kommt es jedenfalls zu keiner Verschlechterung der Hochwasserabflussverhältnisse für Ober- und Unterlieger.

7.4.3.6.6. Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme bringt die Einwenderin vor, dass die projektierten Entwässerungsbauten im Projekt ASt Traun / Haid und ihren Rampen und die der B139 Umfahrung Haid die **Grundwasserqualität per Chlorideintrag beeinträchtigen** würden. Die Trinkwasserqualität sei zumindest im Ortsteil Gunsfelden, jedoch auch im Ortsteil Haid, gefährdet. Ein zu hoher Chloridgehalt beeinträchtigt die Gesundheit Einzelner und die Gesundheit jener, die ihr gesamtes Trinkwasser aus dem Grundwasserkörper beziehen.

Hinsichtlich dieses Vorbringens ist auf die Ausführungen zu den Stellungnahmen des Wasserwirtschaftlichen Planungsorgans (siehe oben, Punkt 7.4.3.6.5) und von Gerald Niedermaier, Alois Niedermaier, Margarete Niedermaier und Sibylla Schütz (siehe oben, Punkt 7.4.3.6.2) sowie die Rechtsausführungen unter Punkt 10.3.4 der Begründung zu verweisen.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– In der mündlichen Verhandlung stellte die Einschreiterin hinsichtlich der Forderung des **Anschlusses an die Ortswasserleitung** erneut die Frage, ob die betreffenden Häuser nun an die Ortswasserleitung angeschlossen würden.

Aus der Auskunft des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft ergibt sich diesbezüglich, dass der Anschluss die einzig mögliche Lösung zur Hintanhaltung übermäßigen Chlorideintrags sei, weshalb auch eine entsprechende Nebenbestimmung formuliert wurde.

– Die Einschreiterin forderte in der mündlichen Verhandlung weiters, dass ausgeschlossen werden müsse, dass **im Krieger Mühlbach Rohre** zur Einmündung verlegt würden.

Seitens des zuständigen Projektanten wurde in der mündlichen Verhandlung betont, dass in diesem Oberflächengewässer keine Rohre verlegt würden, weshalb diese Frage als geklärt anzusehen ist.

7.4.3.7. Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Gewässerökologie

7.4.3.7.1. Zur Stellungnahme des Wasserwirtschaftlichen Planungsorgans

– Der Einschreiter nimmt in seiner schriftlichen Stellungnahme unter dem Titel „Zu den Eingriffen und Auswirkungen auf die Oberflächengewässer“ im Wesentlichen auf die geplante **Verlegung des Sipbaches** Bezug. Demnach scheine diese Verlegung dann vertretbar, wenn verschiedene angeführte **Punkte berücksichtigt** würden. Die angeführten Punkte zielen auf Ausgestaltungsmaßnahmen ab, wie Sicherstellung der Organismendurchgängigkeit, variable Sohlbreiten und Wassertiefen, Ausbildung einer Niederwasserrinne, Uferbepflanzung, Begrenzung von wasserbautechnischen Sicherungsmaßnahmen auf das unbedingt notwendige Ausmaß sowie auf eine gewässerschonende Baudurchführung und Umsetzung der Maßnahmen mit einer ökologischen Bauaufsicht.

Gemäß dem Teilgutachten Gewässerökologie ist zu diesem Vorbringen Folgendes zu bemerken:

Sämtliche dieser geforderten Punkte sind bereits projektgemäß vorgesehen; wenn erforderlich, werden zusätzlich bzw. ergänzend Auflagen vorgeschrieben, die genau auf die Einhaltung der gegenständlich geforderten Aspekte abzielen. Dem vorliegenden Vorbringen betreffend die Eingriffe und Auswirkungen auf die Oberflächengewässer wird daher im vollen Umfang entsprochen.

7.4.3.8. Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Humanmedizin

Das Teilgutachten Humanmedizin baut auf den konkreten immissionstechnischen Angaben bzw. Teilgutachten zu den Einwendungen auf. Die immissionstechnischen Angaben werden hier nicht erneut wiedergegeben.

7.4.3.8.1. Zur Stellungnahme von Alen Lukanovic, Andreas Schütz, BA, Prof. Dr. Christian Freilinger, DI Anna Jank, Aurora Jank, DI Erich Jank, DI Hans Stiasny, Emma Buchberger, Florian Edlmair, Mag. Gerald Oberansmayr, Ing. Mag. Franz Josef Huber, Karl Grabmair, Alois Niedermaier, Gerald Niedermaier, Margarete Niedermaier, Sibylla Schütz, Heide-Marie Obermaier, Alfred Pointner, Lena Putschögl, Manuela Putschögl, Martin Putschögl, Gernot Godina, Martina Putschögl-Godina, Richard Feichtner-Litzfellner, Renate Breksler, Heinrich Breksler, Admir Dukic, Jasmina Dukic, Edeltraud Ring, Walter Ring, DI Ernst Steiner, Evelin Steiner, Jasmin Hajric, Jessica Haslhofer (vormals Gruber), Martin Haslhofer, Ing. Bernhard Kirchsteiger, Bettina Köbleitner, Peter Köbleitner, Bernhard Nimmervoll, DI Hermann Öllinger, Iris Podechtl, Manuel Prinz, Karlheinz Rudolf, Cedric Stangl, Susanne

Traxler, Rudolf Wedad, Andrea Peterseil, Johann Peterseil, der Marktgemeinde Pucking, der Stadtgemeinde Ansfelden, der Oö. Umweltschutzsachverständigen, des Vereins Grüngürtel statt Westspange, der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid und der Bürgerinitiative Verkehrsinsel Hasenufer

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– In ihren schriftlichen Stellungnahmen bringen die Einwender zusammengefasst vor, dass sie durch vorhabensbedingte **Schallimmissionen** in ihrer **Gesundheit gefährdet** erachten.

Gemäß dem Teilgutachten Humanmedizin ist zu diesem Vorbringen Folgendes zu bemerken:

Aus den immissionstechnischen dargestellten Immissionen ergeben sich unter Berücksichtigung des human- / umweltmedizinischen Gutachtens keine nachteiligen gesundheitlichen Auswirkungen.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Seitens eines Einschreiters wurde in der mündlichen Verhandlung gefragt, ob straßenseitige oder objektseitige **Lärmschutzmaßnahmen** zu bevorzugen seien.

Der Sachverständigen für Humanmedizin merkte dazu an, dass in Abhängigkeit vom konkreten Fall beide Maßnahmen zur Ausführung gelangen können, wobei das Schutzniveau im Freiraum ein anderes ist als im Objekt.

7.4.3.8.2. Zur Stellungnahme von Andreas Schütz, BA, Prof. Dr. Christian Freilinger, DI Anna Jank, Aurora Jank, DI Erich Jank, DI Hans Stiasny, Florian Edlmair, Mag. Gerald Oberansmayr, Ing. Mag. Franz Josef Huber, Karl Grabmair, Alois Niedermaier, Gerald Niedermaier, Margarete Niedermaier, Sibylla Schütz, Lena Putschögl, Manuela Putschögl, Martin Putschögl, Gernot Godina, Martina Putschögl-Godina, Richard Feichtner-Litzfellner, des Vereins Grüngürtel statt Westspange und der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid

– In ihren schriftlichen Stellungnahmen bringen die Einwender zusammengefasst vor, dass sie durch vorhabensbedingte **Luftschadstoffimmissionen** in ihrer **Gesundheit gefährdet** erachten.

Entsprechend dem Teilgutachten Humanmedizin ist zu diesem Vorbringen Folgendes auszuführen:

Aus den immissionstechnischen dargestellten Immissionen ergeben sich unter Berücksichtigung des human- / umweltmedizinischen Gutachtens keine nachteiligen gesundheitlichen Auswirkungen.

Aus human- / umweltmedizinischer Sicht ist zu prüfen, ob durch Immissionen aus einem Projektvorhaben erhebliche Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen entstehen. Aus den immissionstechnischen Untersuchungen, die dem Gutachten aus dem Fachbereich Humanmedizin zugrunde gelegt wurden, wird ersichtlich, dass es unter Anwendung der einschlägigen, fachlich

anerkannten Beurteilungskriterien durch das Projektvorhaben nicht zu erheblichen Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen kommt.

Zum ergänzenden Vorbringen der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid in der mündlichen Verhandlung:

– Die Einschreiterin erkundigte sich in der mündlichen Verhandlung, wie sich die Gesamtbelastung der Luftschadstoffe auf die **Gebiete Napoleonsiedlung und Günsfelden** auswirke und welche Komponenten bzw. chemischen Stoffe im **Feinstaub** enthalten seien und wie sich diese auf den menschlichen Organismus auswirken würden. Darüber hinaus fragte sie, ob **Lungenerkrankungen** in den Gebieten Napoleonsiedlung und Günsfelden gehäuft auftreten könnten und ob die Wahrscheinlichkeit der Erkrankung der Bevölkerung im **Nahbereich** höher sei.

Gemäß dem Teilgutachten Humanmedizin ist zu diesen Fragen Folgendes zu bemerken:

Die wesentliche Frage ist, was die Beurteilungsgrundlage darstellt. Das IG-L hat den Schutz der Bevölkerung zum Ziel. Die Prüfung erfolgt anhand zweier Kriterien: die Situation ohne das Projekt und die Veränderungen der Situation durch das Projekt. Aus Sicht der Luftreinhaltung kommt es zu geringfügig nachteiligen Auswirkungen. Aus humanmedizinischer Sicht sind nachteilige gesundheitliche Auswirkungen nicht zu erwarten. Die Wahrscheinlichkeit, ob es zu anderen oder vermehrten Lungenerkrankungen kommen wird, ist nicht Thema der UVP. In Bezug auf die angesprochenen Siedlungsgebiete sind besondere gesundheitliche Auswirkungen nicht abzuleiten.

– Die Einschreiterin führte in der mündlichen Verhandlung weiters aus, dass im Knotenpunkt A25 permanent die Fahrspur gewechselt werde und fragte, ob die dabei vorkommenden **Hupesignale** (in 4 m Höhe) eine besondere Geräuschcharakteristik darstellen bzw. ob diese Geräusche mit 100 bis 102 dB eine Belästigung darstellen würden.

Der Sachverständige für Humanmedizin hielt dazu fest, dass Hupen nur dann zulässig ist, wenn es laut StVO erforderlich ist, außerdem ist zwischen Emissionen und Immissionen zu unterscheiden. Nicht StVO-konformes Verhalten darf nicht unterstellt werden. Es ist gegenständlich auch nicht das Autobahngeschehen zu beurteilen.

– Die Einschreiterin merkte in der mündlichen Verhandlung außerdem an, dass es im Ortsteil Günsfelden laut Prognoseberechnungen zu **keinen relevanten Veränderungen komme bzw. es zum Teil sogar günstiger** werde. Sie fragte wie wahrscheinlich gesundheitliche Probleme seien und ob ein längerer Aufenthalt im Freien lediglich belästigend oder gesundheitsgefährdend sei.

Der Sachverständige für Humanmedizin bemerkte dazu, dass es zu keinen maßgeblichen Veränderungen kommt; nur bei einer Veränderung würde es zu Maßnahmen kommen. Aus der Schallkarte ergibt sich, dass die bestehende schalltechnische Situation (ca. 70 dB) im Bereich Günsfelden auf die Westautobahn zurückzuführen ist. Ferner wird auf die obigen Ausführungen zu Lärm- und Luftschadstoffimmissionen verwiesen.

– Seitens der Einschreiter wurde mitunter auch vorgebracht, dass sich aus neueren Richtlinien der **WHO** strengere Grenzwerte ergäben.

Gemäß den Ausführungen der Sachverständige für Humanmedizin ist dem entgegenzuhalten, dass es sich um eine „Empfehlung“ der WHO und eine „angekündigte“ Umsetzung der EU handelt und ihm diese bekannt sind. Die Beurteilung hat jedoch aufgrund der einschlägigen gesetzlichen Grundlagen zu erfolgen, was auch erfolgt ist. Ob, wann und wie eine Empfehlung rechtlich umgesetzt wird, ist keine Fach-, sondern eine Rechtsfrage; siehe dazu Punkt 7.4.4.6 der Begründung.

7.4.3.9. Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Klimawandelfolgen

7.4.3.9.1. Zur Stellungnahme von Andreas Schütz, BA, Prof. Dr. Christian Freilinger, DI Anna Jank, Aurora Jank, DI Erich Jank, DI Hans Stiasny, Mag. Gerald Oberansmayr, Ing. Mag. Franz Josef Huber, Karl Grabmair, Lena Putschögl, Manuela Putschögl, Martin Putschögl, Gernot Godina, Martina Putschögl-Godina, Richard Feichtner-Litzlfellner, Admir Dukic, Jasmina Dukic, Jasmin Hajric, Jessica Haslhofer (vormals Gruber), Martin Haslhofer, Ing. Bernhard Kirchsteiger, Bettina Kölblleitner, Peter Kölblleitner, Bernhard Nimmervoll, Iris Pödechtl, Manuel Prinz, Karlheinz Rudolf, Cedric Stangl, Susanne Traxler, Rudolf Wedad, DI Hermann Öllinger, Andrea Peterseil, Johann Peterseil, der Oö. Umwelthanwaltschaft, des Vereins Grüngürtel statt Westspange und der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Die Einwender bringen zum Thema **Klimaschutz** vor, das Projekt UVP B139 entspreche nicht den österreichischen Klimaschutzziele, da es zusätzlichen Verkehr und somit zusätzliche Treibhausgase verursache. Es müsse sich der Motorisierungsrat ändern; Österreich habe sich zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes verpflichtet. Es bedürfe der Förderung des öffentlichen Verkehrs anstatt Attraktivierung des (fossil betriebenen, motorisierten) Individualverkehrs als Beitrag zum Klimaschutz. Die Verkehrsinfrastruktur beeinflusse das Mobilitätsverhalten. Außerdem könne sich durch das Projekt das lokale Klima (**Mikroklima**) verändern.

Aus dem Teilgutachten Klimawandelfolgen ergibt sich zu diesem Vorbringen Folgendes:

Allgemeines zur österreichischen Klimaschutzstrategie:

Für die Periode 2013 bis 2020 trägt Österreich im Rahmen des Klima- und Energiepakets der EU die Zielsetzung mit, gemeinsam mit den anderen 26 EU-Mitgliedstaaten die Treibhausgasemissionen um insgesamt 20 % gegenüber dem Niveau des Jahres 1990 zu senken. Durch EU-Entscheidung wurde dieses Ziel im Bereich der Nicht-Emissionshandelssektoren (z.B. Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft) auf die Mitgliedstaaten aufgeteilt („Effort Sharing“). Österreich ist verpflichtet, die von diesen Sektoren verursachten Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 um 16 % gegenüber dem Jahr 2005 zu reduzieren. Die auf dieses Ziel ausgerichteten Maßnahmenpläne werden gemäß dem Klimaschutzgesetz (KSG) erstellt. In diesem Gesetz sind auch die Zielpfade für die Höchstmengen an Treibhausgasemissionen je Sektor im Zeitraum 2013 bis 2020 festgelegt.

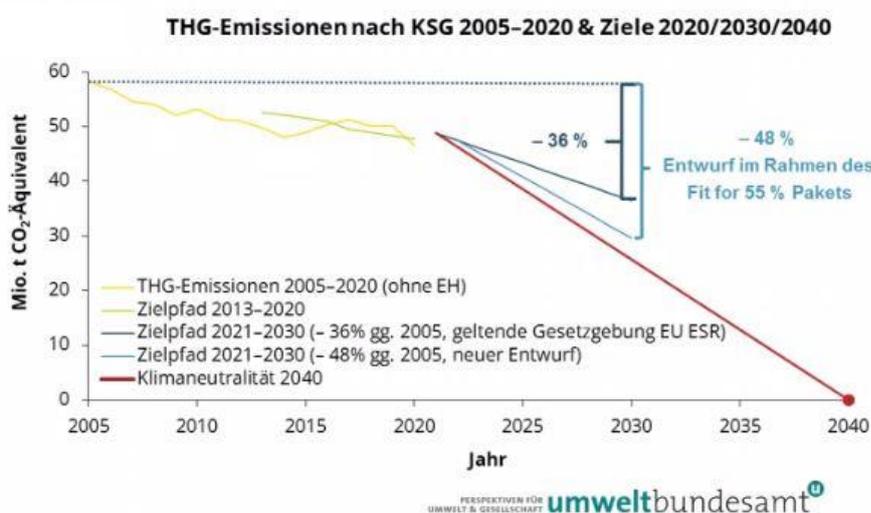
Die EU hat nun auch bereits die nächsten Zieletappen bis zum Jahr 2030 bzw. 2050 durch Rechtssetzungsakte des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegt. Dabei wurde das ursprüngliche Reduktionsziel von mindestens 40 % gegenüber dem Jahr 1990 im Rahmen des Green Deals der EU mit dem EU-Klimagesetz auf netto mindestens 55 % ausgeweitet, um den Erfordernissen des Pariser Übereinkommens zu entsprechen.

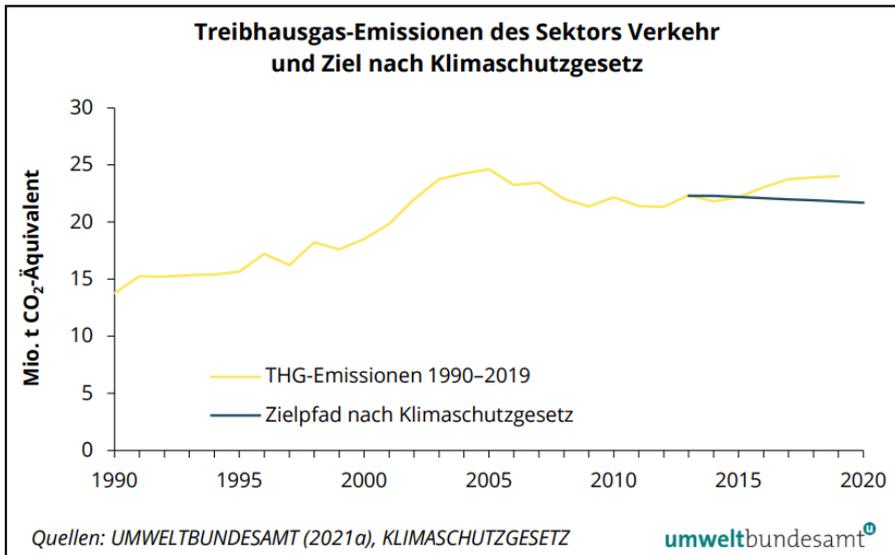
Darüber hinaus hat sich die Europäische Kommission für das Jahr 2050 das Ziel gesetzt, klimaneutral zu sein. Dieses Ziel ist rechtlich verbindlich ebenfalls im EU-Klimagesetz verankert. Um nun diese ambitionierteren Ziele des Klimagesetzes zu erreichen, hat die Europäische Kommission im Juli 2021 das Gesetzgebungspaket „Fit for 55“ vorgelegt. Dieses Gesetzgebungspaket umfasst die Anpassung einer Reihe bestehender rechtlicher Grundlagen (z.B. die Effort-Sharing-Verordnung, die Emissionshandels-Richtlinie und die Energieeffizienz-Richtlinie).

Für Österreich sieht die derzeitige Effort-Sharing-Verordnung bis zum Jahr 2030 eine Reduktion der Treibhausgas-Emissionen (außerhalb des Emissionshandels) um 36 % gegenüber dem Jahr 2005 vor. Dieses Ziel ist allerdings nicht mit dem aktualisierten 2030-Ziel von einer EU-weiten Treibhausgas-Minderung um netto mindestens 55 % vereinbar und soll nach dem aktuellen Vorschlag auf minus 48 % erhöht werden.

Zur Erreichung der ambitionierten EU-Ziele und der nationalen Ziele müssen die EU-Mitgliedstaaten für den Zeitraum 2021 bis 2030 einen Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) erstellen. Österreich hat diesen Plan Ende des Jahres 2019 gemäß der Governance-Verordnung zur Energieunion fristgerecht übermittelt.

Bis Ende des Jahres 2019 war auch eine nationale langfristige Klimastrategie 2050 zu erstellen und an die Europäische Kommission zu übermitteln. Diese Strategie berücksichtigt die rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen auf nationaler und internationaler Ebene sowie die Ergebnisse einer Online-Konsultation der interessierten Öffentlichkeit und der relevanten Stakeholder:innen. Die leitende Vision ist, bis spätestens zum Jahr 2050 klimaneutral zu werden. Allerdings ist bereits eine Überarbeitung der Strategie vorgesehen, um auch die im Regierungsprogramm festgelegte Klimaneutralität bis zum Jahr 2040 aufzunehmen.





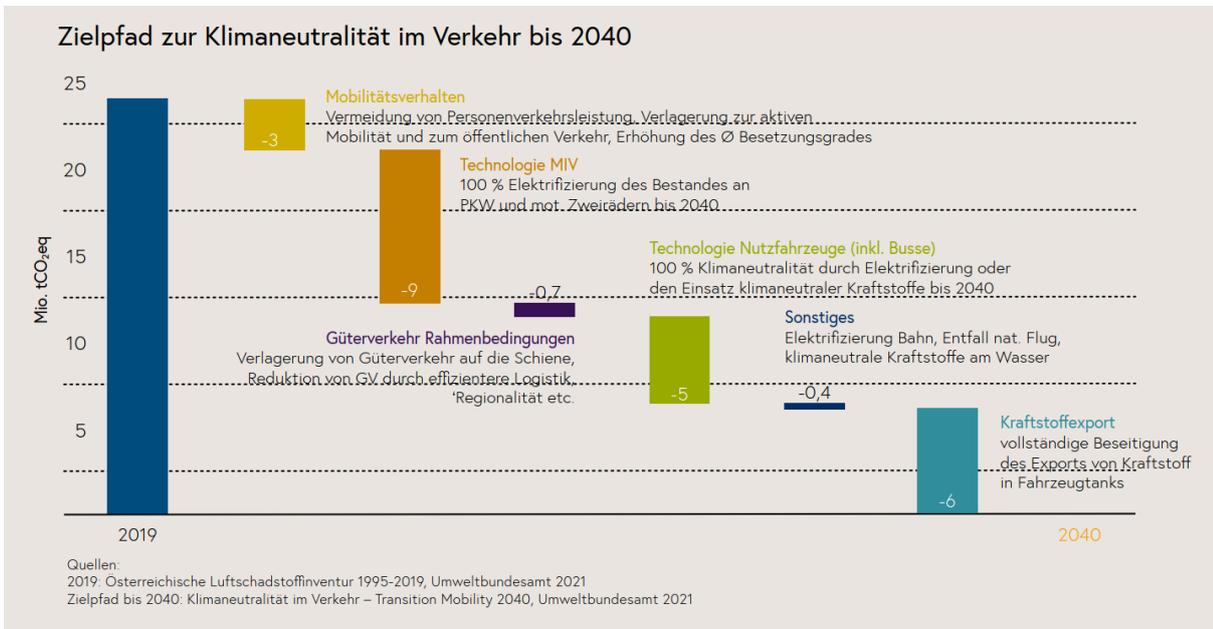
Österreich möchte darüber hinaus eine Vorbildfunktion einnehmen und hat sich im Regierungsprogramm 2020 – 2024 zum Ziel gesetzt, bereits im Jahr 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Wie das gelingen kann, wird im Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich, dem neuen Klimaschutzrahmen für den Verkehrssektor, aufgezeigt.

Zielsetzungen des Mobilitätsmasterplans 2030:

Das gesamtstaatliche Klimaziel für den Verkehr ist die verbindliche Handlungsanleitung, an der sich die strategische Planung aller Verkehrsträger ausrichten muss. Zur Erreichung der Klimaneutralität 2040 müssen die CO₂-Emissionen des Verkehrs von ca. 24 Millionen tCO₂eq (Stand 2019) bis 2040 auf nahezu null tCO₂eq reduziert werden. Einem linearen Reduktionspfad folgend bedeutet dies, dass auch das bisherige Sektorziel von 15,7 Millionen tCO₂eq in 2030 aus der „#mission2030 Klima- und Energiestrategie“ unterschritten werden muss. Dieser angepasste Reduktionspfad wird im neuen Klimaschutzgesetz definiert, im Zusammenspiel mit dem höheren Ambitionsniveau des European Green Deals.

Der klimaneutrale Verkehr gelingt mit der Verkehrswende (Vermeiden, Verlagern) und der Energiewende im Verkehr (Verbessern mit Phase-Out fossiler Energieträger und 100 Prozent erneuerbare Energie im Verkehr). Beides zusammen umschreibt die notwendige Mobilitätswende für das zukünftige Mobilitätssystem 2040.

Im Personenverkehr wird das Ziel durch einen gegenüber den bisherigen Planungen und Konzepten deutlich gesteigerten Ausbau des öffentlich zugänglichen Verkehrs für alle Siedlungsräume, den massiven Ausbau und die Umwidmung von Verkehrsflächen für den Rad- und Fußverkehr sowie den ambitionierten Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeugtechnologien erreicht. Im Güterverkehr wird das Ziel durch mehr Kostenwahrheit zwischen den Verkehrsträgern (z.B. Straße und Schiene) und damit höherer Effizienz in den Transportketten sowie der Stärkung der Regionalität erreicht.



Leitprinzipien einer klimaneutralen und nachhaltigen Mobilität: Suffizienz – Konsistenz – Effizienz:

Das Suffizienzprinzip adressiert notwendige Verhaltensänderungen (Mobilitätsnachfrage) im Sinne einer Verkehrsvermeidung. Die Konsistenzstrategie forciert den Einsatz regenerativer Energie im Verkehrssystem. Das Effizienzprinzip besagt, mit einem geringeren Einsatz an Energie, Raum, Transportkapazitäten und anderen Ressourcen dasselbe Ziel zu erreichen, sowie durch regionale Produktions- und Handelsverflechtungen mit kurzen Transportwegen. Das erste Prinzip geht in Richtung Vermeiden, die beiden weiteren Prinzipien adressieren technologische Maßnahmen (Mobilitätsangebot, Fahrzeuge und Infrastruktur) im Sinne von Verlagern und Verbessern. Erst das Zusammenwirken dieser drei Strategien (Vermeiden, Verlagern, Verbessern) erzielt die größtmögliche Wirkung und minimiert unerwünschte Nebenwirkungen im Gesamtsystem wie zum Beispiel Rebound-Effekte.



Maßnahmen – Klimaschutzgesetz (KSG) und Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP):

Das Klimaschutzgesetz (KSG) bildet den nationalen rechtlichen Rahmen für die Einhaltung der Emissionshöchstmengen durch Maßnahmenensetzungen und schließt auch eine sektorale Aufteilung der geltenden unionsrechtlichen Höchstmengen für Österreich mit ein. Es umfasst nationale Emissionen, die nicht dem europäischen Emissionshandelssystem unterliegen. Das KSG wurde mehrfach novelliert.

Mit dem Klimaschutzgesetz soll durch klare Zielvereinbarungen, Zuständigkeiten und verbindliche Regelungen bei Nichterreichung der Ziele eine konsequente und koordinierte Umsetzung von Maßnahmen sichergestellt werden. Ziel ist es, die verpflichtenden Emissionsreduktionen bis 2020 durch Maßnahmen im Inland zu erreichen und nicht – so wie in der ersten Kyoto-Periode – durch Zukauf von Emissionsrechten über flexible Mechanismen. Um die Emissionshöchstmenge von 47,8 Mio. tCO₂eq im Jahr 2020 zu realisieren, ist eine Reduktion von 8,6 Mio. t gegenüber 2005 notwendig. Um diese Einsparungen zu erreichen, wurden im Klimaschutzgesetz Verfahren festgelegt, um in sektoralen Verhandlungsgruppen Maßnahmen für die Einhaltung der Höchstmengen, u. a. in folgenden Bereichen, zu erarbeiten:

- Steigerung der Energieeffizienz,
- Steigerung des Anteils erneuerbarer Energieträger am Endenergieverbrauch,
- Steigerung der Gesamtenergieeffizienz im Gebäudebereich,
- Einbeziehung des Klimaschutzes in die Raumplanung,
- Mobilitätsmanagement,
- Abfallvermeidung,
- Schutz und Erweiterung natürlicher Kohlenstoffsinken sowie
- ökonomische Anreize zum Klimaschutz

In einem ersten Umsetzungsschritt wurde 2013 ein Maßnahmenpaket für die Jahre 2013 und 2014 zwischen Bund und Ländern vereinbart (BMLFUW 2013). Die Umsetzung dieser Maßnahmen wurde im Rahmen einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe im Frühjahr 2014 überprüft. In weiterer Folge wurden von Bund und Ländern zusätzliche Maßnahmen für den Zeitraum 2015 – 2018 (BMLFUW 2015a) akkordiert und im Ministerrat angenommen. Zu beiden Maßnahmenplänen wurden korrespondierende Beschlüsse der Landeshauptleutekonferenz gefasst.

Maßnahmen Verkehr (Überblick):

- Forcierung von erneuerbarer Energie, um zur Erreichung des 10%-Ziels im Verkehrsbereich unter Berücksichtigung der sich abzeichnenden Restriktionen bei der Verwendung von Biotreibstoffen der ersten Generation durch forcierten Einsatz anderer Optionen (Strom aus erneuerbaren Energiequellen, Biowasserstoff, Biogas ...) beizutragen.
- Weitere Ökologisierung des Mautsystems am hochrangigen Straßennetz durch die Berücksichtigung von Umweltkosten nach Maßgabe der Bestimmungen der EU-Wegekostenrichtlinie 2011/76/EU
- Untersuchung über die Auswirkungen der Einführung der Bemauerung des niederrangigen Straßennetzes für LKW, bezogen auf die Klimaschutzziele
- Verstärkte Fortführung des klima:aktiv mobil Programms und regionaler Initiativen zum Mobilitätsmanagement, Flottenumstellungen, Radverkehrsausbau / regionale Radverkehrskonzepte, Spritsparen und Bewusstseinsbildung, Ausbau der Kooperation und den Synergien mit den Bundesländern, insbesondere durch Unterstützung von Ländern,

Betrieben, Flottenbetreibern und Bauträgern, Städten, Gemeinden und Regionen, Tourismus, Freizeit, Schule und Jugend bis 2020

- Forcierung der Elektromobilität (Fahrzeuge mit batterieelektrischem, hybridelektrischem und Brennstoffzellenantrieb mit Wasserstoff) und anderer nicht-fossiler alternativer Antriebstechnologien mit Potenzial zum Klimaschutz
- Förderung aktiver Mobilitätsformen (Rad- und Fußgänger:innenverkehr)
- Forcierung von umweltfreundlicher Tourismusmobilität bei der Anreise in Tourismusregionen und -orte
- Maximale Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (ÖV)
- Ausbau und Sicherung der ÖV-Infrastruktur-Investitionen (Schieneinfrastruktur, sowie Nahverkehr) und Umsetzung der geplanten Maßnahmen
- Forcierung von klimarelevanter Forschung und Technologieentwicklung im Bereich Mobilität sowie Erprobung urbaner Mobilitätslösungen insbesondere im Rahmen des FTI-Programms „Mobilität der Zukunft“ (2012-2020)

Die nachfolgenden Maßnahmentabelle ist das Ergebnis der Verhandlungen zwischen Bund (den gemäß BMG zuständigen Bundesministerien) und Ländern in Entsprechung der Vorgaben aus § 3 Abs. 2 und 3 KSG hinsichtlich der Zielwertüberschreitungen 2017 und 2018 – speziell für Oberösterreich für den Bereich Verkehr:

- Ladeinfrastruktur für den ländlichen Raum und für den mehrgeschossigen Wohnbau
- Landesinitiative für energieeffiziente emissionsarme Taxis („E-Taxis“)
- Busterminal Ried im Innkreis (Bf.) und Braunau am Inn (Bf.)
- Ausweitung der Park&Ride-Anlagen
- Infrastrukturpaket ÖBB: Erhaltung Regionalbahnen, Elektrifizierung von Regionalbahnen, Attraktivierung Haltestellen
- Zusätzliche Leistungen Kraftfahrlinienverkehr – Linz Südwest und Haselgraben
- Fahrrad-Beratung OÖ und Fahrradmodellregion OÖ, Radwegebauprogramm
- E-Mobilitätsoffensive
- Forcieren von Fahrgemeinschaften

Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP):

Um die Energie- und Klimaziele der EU für 2030 zu erreichen, müssen die EU-Mitgliedstaaten für den Zeitraum 2021 – 2030 einen nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) erstellen. Die Governance-Verordnung (VO EU 2018/1999) über ein System für die Energieunion und den Klimaschutz sieht vor, dass die Mitgliedstaaten ihre endgültigen Pläne bis Ende 2019 vorlegen. Der österreichische Energie- und Klimaplan wurde Ende 2019 fristgerecht übermittelt.

Wesentlichen Maßnahmen des NEKP (Kurzfassung):

- Ausbau erneuerbarer Energie,
- Stärkung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs,
- Güterverkehr: Verlagerung von der Straße auf die Schiene,
- E-Mobilität im Individualverkehr,
- Forcierung der Ökologisierung des Steuersystems im Verkehrsbereich (NOVA etc.),
- Erhöhung des Anteils von erneuerbarer Energie im Verkehr,

- Deckung des Wärme- und Kühlbedarfs im Neubau weitestgehend ohne fossile Brennstoffe,
- langfristiger Ausstieg aus Ölheizungen,
- thermisch-energetische Sanierung des Gebäudebestandes sowie Effizienzverbesserung bei Heizsystemen,
- Erhöhung des Anteils effizienter erneuerbarer Energieträger im Gebäudebereich,
- Vermeidung von Methan- und Lachgas-Emissionen in der Landwirtschaft (Dünge-management, Biogas), Erhaltung von Dauergrünland und Anpassung in der Tierhaltung,
- Erhaltung des Kohlenstoffpools in der Forstwirtschaft, Steigerung des Holzzuwachses und der stofflichen Verwendung von heimischem Holz,
- Vermeidung von Methan- und CO₂-Emissionen in der Abfallwirtschaft,
- Vermeidung von F-Gas-Emissionen und Reduktion des Kühlbedarfs,
- Steuerbefreiung von nachhaltigem Biogas, Wasserstoff und Bio-Flüssigerdgas,
- Investition in Strom-, Gas- und Fernwärmenetzinfrastruktur sowie Speicher.

Auswirkungen der Projekte A1 West Autobahn (Ast. Traun) – B139 Kremstal Straße, Umfahrung Haid auf das Schutzgut Klima – im Speziellen Klimaschutz:

Projektauswirkungen in der Bauphase:

Die CO₂-Bilanz während der Bauphase kann dem Klima- und Energiekonzept entnommen werden, ebenso die CO₂-Bilanz des Landes Oberösterreich zum Vergleich.

Land OÖ 2017 (Quelle: UBA 2019)	CO ₂ - Bilanz.
Bauphase Projekt	in t/a
Oberösterreich	23.695 kt/a
Summe Bauphase	2,7 kt/a
Anteil Projekt zu Emissionen Land OÖ 2017	< 0,12 %

Oben dargestellte Tabelle zeigt, dass die CO₂-Emission in der Bauphase weniger als 0,2 Promille der CO₂ Emission des Landes OÖ in 2017 entspricht.

Projektauswirkungen in der Betriebsphase:

Die CO₂-Emissionen der Kraftfahrzeuge wurden über den Treibstoffbedarf ermittelt. Der spezifische Dieserverbrauch war der Datenbank zu entnehmen. Eingangsdaten zur Berechnung der CO₂-Emissionen durch Kraftfahrzeuge waren somit die Verkehrsleistungen, der spezifische Energiebedarf, die Dichte und Kohlenstoffanteil von Diesel. Aus den Verkehrsdaten wurden die CO₂-Emissionen für die Zusatzbelastung 2024 und 2035 ermittelt und in der untenstehenden Tabelle den CO₂-Emissionen des Landes Oberösterreich gegenübergestellt.

Gesamter Untersuchungsraum

Emissionen klimarelevanter Gase	CO ₂ aq [kt/a]	CO ₂ [%]
Oberösterreich gesamt 2018 (Luftschadstoff-Inventur 2020)	21.510	100
Zusatzbelastung PV-NV 2024	6,2	0,03
Zusatzbelastung PV-NV 2035	5,1	0,02

Ein Vergleich der vorliegenden Emissionen mit den CO₂-Emissionen des Landes Oberösterreich zeigt, dass die prognostizierten CO₂-Zusatzemissionen bei ≤ 0,03 % der aktuellen Emissionswerte des Landes Oberösterreich liegen.

Ergänzende Unterlagen:

Aufgrund der Überarbeitung des Handbuchs der Emissionsfaktoren für den Straßenverkehr (HBEFA) mit 31.01.2022 und dem Update vom 24.02.2022 ergeben sich geringe Änderungen der Emission von einerseits Luftschadstoffen als auch klimarelevanten Gasen. Dazu wurden überarbeitete Unterlagen nachgereicht.

Wie die überarbeiteten Berechnungsergebnisse zeigen, ergeben sich für den Bestand gering erhöhte aber für die betrachteten Planfälle der Bauphase und der Betriebsphase verringerte Emissionsmengen der relevanten Luftschadstoffe. Für die klimarelevanten Gase ergibt sich eine geringe Erhöhung der Emission an CO₂eq in sowohl Bau- als auch Betriebsphase.

Zusammenfassung Klimaschutz:

Die Leitprinzipien einer klimaneutralen und nachhaltigen Mobilität sind: Vermeiden, Verlagern, Verbessern. Erst das Zusammenwirken dieser drei Strategien (Vermeiden, Verlagern, Verbessern) erzielt die größtmögliche Wirkung im Sinne einer klimaneutralen Mobilität.

Sämtliche Maßnahmen, die dem KSG oder dem Nationalen Energie- und Klimaplan geschuldet sind, versuchen, so gut es geht, im Bereich Mobilität diesen Leitprinzipien zu folgen.

Die geplanten Straßenprojekte A 1 West Autobahn – ASt Traun und B139 Kremstal Straße Umfahrung Haid entsprechen nicht den Leitprinzipien und werden daher auch nicht dazu beitragen Treibhausgase einzusparen.

Vermeiden: Die Verteilung der Aufenthaltsorte von Menschen und die Verkehrsinfrastruktur beeinflussen Wegelängen und Verkehrsmittelwahl bzw. den notwendigen Verkehrsaufwand im Sinne von (motorisiert zurückgelegten) Wegen. Umgekehrt beeinflussen Mobilitätsbedürfnisse wiederum die Raumstruktur. Eine moderne und ressourcensparende Raumplanung bewirkt langfristig eine Transformation der Strukturen und damit eine Reduktion der Verkehrsnachfrage. Mit der Umfahrung Haid und den ASt Traun wird den gewohnten Mobilitätsbedürfnissen Rechnungen getragen und verhelfen nicht die Verkehrsleistung zu reduzieren.

Verlagern: Verlagern muss bei der Infrastrukturplanung beginnen. Ziel ist es mit der Verlagerung von Ressourcen und Raum vom motorisierten Individualverkehr hin zur aktiven Mobilität und den öffentlichen Verkehr den Umweltverbund zu stärken. Mit den geplanten Projekten wird keine Verlagerung in Richtung öffentlichen Verkehr erzielt.

Die Maßnahmenbündeln (KSG, NEKP) beinhalten allerdings keine konkreten Einschränkungen hinsichtlich Erweiterungen der Straßeninfrastruktur.

In der Bau- und Betriebsphase kann Anhand der Bilanzierung der klimarelevanten Gase gezeigt werden, dass die zusätzlichen projektbezogenen Emissionen nur einen vernachlässigbar geringen Zuwachs ausmachen. Bei projektmäßiger Umsetzung des Vorhabens können dem gegenständlichen Bauvorhaben in der Bau- und Betriebsphase aus klimatologischer Sicht geringfügige Auswirkungen auf das Schutzgut Klima zugeschrieben werden.

Zum Thema Mikroklima ist darüber hinaus Folgendes zu bemerken:

Projektauswirkungen in der Bauphase:

Die synoptisch-meteorologischen Änderungen während der Bauphase können folgendermaßen zusammengefasst werden:

Lokale Turbulenzbildung durch die Baufahrzeuge, welche sich entlang der Zufahrtsstraßen und an der Baustelle ausbilden, bewirken lediglich lokal und zeitlich begrenzte Temperaturerhöhung und Feuchtigkeiterniedrigung am Bauareal.

Durch die üblichen Maßnahmen zur Staubreduktion wie Besprühen der Bauzufahrtsstraßen und offener Flächen am Bauareal ergeben sich ebenfalls nur lokal eng begrenzte, zeitweilig geringe Temperaturabnahme und Feuchtigkeitszunahme. Die Intensität der genannten Änderungen hängt neben den jeweils herrschenden meteorologischen und jahreszeitlichen Bedingungen wesentlich von der Fahrzeugart- und -frequenz, weiters der Fahrzeuggeschwindigkeit ab. In diesem Zusammenhang sind auch vorübergehende Änderungen der meteorologischen Bedingungen durch die Art und Größe der veränderten Oberflächen sowie durch Baustelleneinrichtungen zu erwarten.

Zusammenfassung Mikroklima – Bauphase:

Die bezüglich Intensität und räumlicher Ausdehnung geringfügigen Änderungen der meteorologischen Gegebenheiten in der Bauphase bleiben auf diesen Zeitraum beschränkt und sind bei einer Klimabetrachtung, die 30-Jahres Perioden behandelt, als nicht relevant und daher wirkungslos einzustufen.

Projektauswirkungen in der Betriebsphase:

Beeinflussung des lokalen Windfeldes:

Die entlang der ASt geplanten Kunstbauwerke (wie Brücken, Dämme, Rampen, Böschungen oder auch Vegetationsstreifen) können eine Beeinflussung des jeweiligen lokalen Windfeldes bewirken. Die Strukturierung der Oberfläche führt im Nahbereich von Kunstbauwerken tendenziell zu einer geringfügigen Reduktion der bodennahen Windgeschwindigkeit (Barrierewirkung, Turbulenzen). Andererseits sind aufgrund der vorherrschenden Windgeschwindigkeiten im Untersuchungsraum landwirtschaftliche Ackerflächen der Gefahr der Winderosion ausgesetzt. Hier kann eine Änderung der Oberflächenstrukturierung sogar einen positiven Effekt ausüben, da eine gewisse Erosionsschutzwirkung gegeben ist.

Es muss davon ausgegangen werden, dass bereits jetzt ähnliche Effekte durch bestehende Verbauung in den Wohn- und Gewerbegebieten im Untersuchungsraum bzw. durch Dämme oder Windschutzmaßnahmen im nicht verbauten Untersuchungsgebiet auftreten und durch die zusätzlichen, im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens geplanten Kunstbauwerke mit hoher Wahrscheinlichkeit keine grundsätzliche Änderung zu den bereits bestehenden Windverhältnissen zu erwarten ist.

Beeinflussung der lokalen Strahlungsflüsse:

Der Beton- bzw. Asphaltbelag von versiegelten Flächen (Begleitwege oder Straßen im Projektgebiet etc.) verändert aufgrund seiner Oberflächeneigenschaften die Wechselwirkung der derzeitigen Strukturen mit den Strahlungsflüssen der Umwelt.

Durch Strahlungsabsorption bzw. verringerte Verdunstung (weniger Verdunstungskälte) über versiegelten Bereichen nimmt die Belagsoberfläche untertags eine höhere Temperatur an als die

benachbarte, nicht verbaute Umgebung. Andererseits ergeben sich aufgrund der höheren Wärmespeicherfähigkeit der Belagsmaterialien in der Nacht höhere Oberflächentemperaturen. Die Luft über einer versiegelten Fläche wird damit im Vergleich zur ursprünglichen Situation trockener und fühlbar wärmer. Bei stabilen Wetterlagen und Calmenbedingungen können sich dadurch lokale, durch die Thermik bedingte schwache Luftströmungen ausbilden. Die somit geänderten Temperaturfeldbedingungen sind dreidimensionaler Natur und reichen gewöhnlich auch über die versiegelten Flächen hinaus.

Als wesentliche Einflussfaktoren auf das Ausmaß dieser Änderungen seien Beschaffenheit (Wärmeleitfähigkeit, Albedo, Bodenfeuchte, Luftgehalt des Porenvolumens etc.), Größenausdehnung und Exposition der versiegelten Fläche sowie das regionale Klima (Strahlungs- bzw. Wärmeangebot) genannt.

Modellberechnungen zeigten (z.B. Staudinger 2006), dass bei ungünstigen Bedingungen (hohe Lufttemperatur, starke Strahlung, geringe Windgeschwindigkeit, geringe Bewölkung, geringe Feuchte, wie z.B. zur Mittagszeit während der Sommermonate, mit Lufttemperaturen um die 30°C und Globalstrahlungswerten um die 1000 W/m²) eine Temperaturbeeinflussung noch in Entfernungen von um die 100 m zu versiegelten Flächen, jedoch nur mehr im Bereich von 1 – 2 Zehntel°C zu erwarten sind. Unmittelbar über den versiegelten Flächen wurden dabei Temperaturerhöhungen von bis zu einigen °C errechnet. Die Verdunstung im Fall von bestehenden Grünflächen um die versiegelte Fläche bewirkte im Modellergebnis einen stark kühlenden Faktor:

In Fällen von starker Strahlung und hoher potentieller Verdunstung nahm die Temperaturbeeinflussung außerhalb der versiegelten Fläche auch bei geringen Windgeschwindigkeiten (bis etwa 2 m/s) rasch ab, bei höheren Windgeschwindigkeiten (um die 5 m/s) verringerte sich der Effekt der Bodenversiegelung zusätzlich aufgrund der besseren Durchmischung.

Zusammenfassung Mikroklima – Betriebsphase:

Für das gegenständliche Vorhaben kann daher abgeleitet werden, dass sich direkte Auswirkungen, abgesehen vom Bereich der versiegelten Fläche selbst, generell auf ein Umfeld mit einer Ausdehnung von wenigen Metern bis maximal wenige 10 m beschränken. In Bezug auf Temperatur und Feuchte (Verdunstung) sind damit im gegenständlichen Vorhaben keine erheblichen Auswirkungen für etwaige landwirtschaftlich genutzten Flächen abseits der geplanten ASt zu erwarten. Es muss davon ausgegangen werden, dass bereits jetzt im Bestand derartige Effekte in vergleichbarem Ausmaß auftreten (bestehende Begleitwege und Straßen, bestehende Ortsgebiete an sich) und dass im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens mit hoher Wahrscheinlichkeit keine grundsätzlichen Änderungen zu den bereits bestehenden Verhältnissen zu erwarten sind.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Seitens zweier Einschreiter (der Oö. Umwelthanwaltschaft, Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid) wurde in der mündlichen Verhandlung erneut auf das Thema **Klimawandel** eingegangen.

Die Einschreiter sind insofern auf die ausführliche Beantwortung der schriftlichen Stellungnahmen zu verweisen.

– Seitens eines Einschreiters (des Vereins Grüngürtel statt Westspange) wurde in der mündlichen Verhandlung vorgebracht, dass der **CO₂-Ausstoß**, welcher durch die Vorhaben bedingt sei, nicht irrelevant sei. Eine Verringerung sei dringend nötig, während sich der CO₂-Ausstoß durch das Projekt eher erhöhen werde.

Gemäß den Erläuterungen des Sachverständigen für Klimawandelfolgen ist dem zu entgegen, dass es diesbezüglich keine Kriterien oder Grenzwerte gibt, welche als Grundlage der Beurteilung herangezogen werden könnten.

– Seitens eines Einschreiters (DI Erich Jank) wurde in der mündlichen Verhandlung vorgebracht, dass auch das **Mikroklima** relevant sei. Landwirtschaftliche Flächen, die aufgrund der Vorhaben versiegelt werden, würden einen wesentlichen Beitrag zum Mikroklima darstellen. Es erging die Frage an den Sachverständigen sei, ob diese Versiegelung bei der Beurteilung berücksichtigt wurde.

Der Sachverständige für Klimawandelfolgen hielt dazu fest, dass aus fachlicher Sicht zwar grundsätzlich auch die Versiegelung für das Mikroklima relevant ist, die Versiegelungen im Rahmen des konkreten Projektes haben jedoch einen kleinen Einfluss darauf.

7.4.3.10. Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Lichttechnik

7.4.3.10.1. Zur Stellungnahme der Oö. Umweltschutzbehörde

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme beurteilt es die Einwenderin als positiv, dass zwischen den beiden Kreisverkehren am nördlichen Beginn der Umfahungsstrecke die derzeit vorhandene durchgehende **Straßen- und Flächenbeleuchtung** im Zuge der baulichen Neuerrichtung der Kreuzungen und deren Beleuchtungsanlagen rückgebaut werden solle. Entlang der Trasse zwischen den Kreuzungen sei in der Betriebsphase keine Straßen- und Flächenbeleuchtung vorgesehen. Details der Beleuchtung würden gegebenenfalls im Verfahren noch festzulegen sein. Die Grundsätze der ÖNORMen und des Österreichischen Leitfadens für die Außenbeleuchtung seien zu beachten.

Gemäß dem Teilgutachten Lichttechnik ist dazu Folgendes zu bemerken:

Die Forderung, dass bezüglich der Beleuchtung die Grundsätze der ÖNORMen und des Österreichischen Leitfadens für die Außenbeleuchtung zu beachten sind, ist richtig. Dies ist zum einen bereits projektseitig geschehen bzw. wird zum anderen durch Auflagen nachgeschärft.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Die Einwenderin hat in der mündlichen Verhandlung näher beschriebene **Auflagenvorschläge** eingebracht, welche sich auch auf die **Straßenbeleuchtung** beziehen, konkret auf die Farbtemperatur.

Dazu ist Folgendes zu bemerken:

Im Teilgutachten Lichttechnik (sowie auch im Natur- und Landschaftsschutz) wurden einschlägige Auflagen vorgeschlagen, welche auch zur Vorschreibung gelangt sind. Darüberhinausgehende Auflagen wurden von den Sachverständigen nicht als erforderlich erachtet.

7.4.3.11. Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Luftreinhaltung und Klima

Hinweis: Die im Folgenden betreffend den Fachbereich Luftreinhaltung und Klima verwendete Abkürzung „RP“ steht für Rechenpunkt.

7.4.3.11.1. Zur Stellungnahme von Andreas Schütz, BA, Prof. Dr. Christian Freilinger, DI Hans Stiasny und Mag. Gerald Oberansmayr

– Die Einschreiter führen in ihren schriftlichen Stellungnahmen an, dass das Vorhaben innerhalb des **Sanierungsgebietes** iSd IG-Luft situiert und der Anstieg von **Feinstaub (PM₁₀)** und **Stickstoffdioxid (NO₂)** gesundheitsgefährdend seien.

Gemäß dem Teilgutachten Luftreinhaltung und Klima kann diesem Vorbringen allerdings nicht gefolgt werden, und zwar aus folgenden Überlegungen:

Zu den Gesamtbelastungen und Differenzbelastungen ist festzuhalten, dass entlang der Autobahn im „100-m-Schutzbereich“ in sämtlichen Berechnungen keine Immissionsgrenzwertüberschreitungen festgestellt wurden. Nur bei RP29 wurde für die Nullvariante 2021 und Bauphase 2021 für NO₂ eine Immissionskonzentration als Gesamtbelastung von 40,5 µg/m³ bzw. 40,7 µg/m³ als Jahresmittelwert ausgewiesen. Die projektspezifische Zusatzbelastung (Differenz Nullvariante zu Bauphase) wird mit 0,18 µg/m³ ausgewiesen, liegt damit unter 3% des Immissionsgrenzwertes, ist somit irrelevant und liefert mit anderen Worten keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung.

7.4.3.11.2. Zur Stellungnahme von DI Anna Jank, DI Erich Jank und Aurora Jank

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Die Einwender bringen in ihrer schriftlichen Stellungnahme eine Belastung mit den **Luftschadstoffen PM_{2,5}, PM₁₀ und NO₂** vor und kritisieren – unter Berufung auf Richtlinien der WHO – die gegenständlich angewendeten Grenzwerte. Aufbauend darauf werden projektbedingte Gesundheitsgefährdungen moniert.

Gemäß dem Teilgutachten Luftreinhaltung und Klima ist diesem Vorbringen jedoch zu widersprechen, und zwar aus folgenden Gründen:

Für diese Einwender ist der RP16 repräsentativ. Für diesen Rechenpunkt ergibt sich für die Bauphase und für die Planfälle (Betriebsphase) 2024 und 2035 folgende Veränderung zur jeweiligen Nullvariante:

Differenz Bauphase 2021 – Nullfall 2021:

NO ₂ als HMW:	1,5 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	0,19 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	0,73 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,09 µg/m ³
TSP als JMW:	8,3 mg/m ² *d

Differenz Planfall 2024 – Nullfall 2024:

NO ₂ als HMW:	-27,1 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	-5,3 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	-1,4 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	-0,86 µg/m ³
TSP als JMW:	-22,4 mg/m ² *d

Differenz Planfall 2035 – Nullfall 2035:

NO ₂ als HMW:	-11,5 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	-1,9 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	-1,3 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	-0,76 µg/m ³
TSP als JMW:	-21,0 mg/m ² *d

Aus diesen Gegenüberstellungen ist ersichtlich, dass nur während der Bauphase die staubförmigen Immissionszusatzbelastung im geringfügigen Ausmaß zunehmen, während der Planfälle (Betriebsphase) ist jedenfalls eine Verbesserung der Luftschadstoffbelastung im Vergleich zum jeweiligen Nullfall zu erwarten.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Die Einschreiter hielten für den Bereich Wasserwaldsiedlung fest, dass die derzeit von der bestehenden B139 ausgehende Belastung nicht so hoch sei und dass sich die **Verringerung durch den Neubau** auch nicht „so drastisch“ auswirken werde. Die neue B139 werde (durch die Westwindlage) wesentlich mehr Emissionen erzeugen. Die Einschreiter hinterfragten sodann die **Berechnungsmethode** und, ob die **Westwindlage** berücksichtigt worden sei.

Im Sinne der Ausführungen des Sachverständigen für Luftreinhaltung und Klima ist dem – unter Verweis auf die grafischen Darstellungen im Projekt – entgegenzuhalten, dass entsprechende Berechnungen durchgeführt wurden (Abnahme / Zunahme); die örtliche Meteorologie ist im Projekt berücksichtigt worden. In den Unterlagen sind auch die für den Wasserwald relevanten Punkte enthalten. Zwischen Nullvariante und Planfall ist eine Abnahme aller relevanten Luftschadstoffe zu erwarten.

Hinsichtlich der Luftschadstoffimmissionen bestehen Abhängigkeiten von der Entfernung der Emissionsquellen: Wenn bei einer nähergelegenen Straße der Verkehr abnimmt und dafür bei der weiter entfernten Straße zunimmt, kommt es in Summe zu einer Reduktion. Zu berücksichtigen ist auch, dass es sich nicht immer um dieselbe Luftschadstoffquelle handelt und unterschiedliche meteorologische Verhältnisse vorherrschen. Eine lineare Addition ist daher nicht immer zulässig.

- Die Einschreiter äußerten in der mündlichen Verhandlung außerdem Bedenken hinsichtlich des verwendeten „**Handbuchs Emissionsfaktoren**“ (Datenlage; Flottenmix).

Der Sachverständige für Luftreinhaltetechnik verwies darauf, dass das Handbuch für Emissionsfaktoren einen Fahrzeugmix enthält, welcher für ganz Österreich gleich ist. Die Faktoren beziehen sich auf bestimmte Fahrsituationen (Stop and Go, Autobahnen). Diese sind als Eingangsparameter zu berücksichtigen, was auch erfolgt ist.

Der Flottenmix bezieht sich im Übrigen auf die Fahrzeugkategorie und macht keinen Unterschied nach Bundesländern. Zur Frage, wieviel Schwerverkehr an welchen Stellen zu erwarten ist (auf der Autobahn bzw. auf der B139), gibt es andere Angaben (als das Handbuch), die sehr wohl ortsspezifisch sind.

7.4.3.11.3. Zur Stellungnahme von Florian Edlmair

- Der Einwender kritisiert in seiner schriftlichen Stellungnahme u.a. zusammengefasst die vorhabensbedingten **Luftschadstoffimmissionen**.

Gemäß dem Teilgutachten Luftreinhaltung und Klima ist zu diesem Vorbringen Folgendes zu bemerken:

Für die Ortschaft Berg sind RP22 und RP23, für Ritzlhof ist RP1 und für Kremsdorf West sind RP32 und RP33 repräsentativ. Für diese Rechenpunkte ergeben sich für die Bauphase und für die Planfälle (Betriebsphase) 2024 und 2035 folgende Veränderungen zur jeweiligen Nullvariante:

Differenz Bauphase 2021 – Nullfall 2021:

	RP1	RP22/23	RP32/33
NO ₂ als HMW:	1,9 µg/m ³	2,8/4,6 µg/m ³	13,7/5,1 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	0,18 µg/m ³	0,33/0,52 µg/m ³	2,23/0,59 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	0,67 µg/m ³	0,88/1,70 µg/m ³	5,89/1,93 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,08 µg/m ³	0,11/0,22 µg/m ³	0,76/0,23 µg/m ³
TSP als JMW:	7,8 mg/m ² *d	10,0/20,3 mg/m ² *d	68,2/22,6 mg/m ² *d

Differenz Planfall 2024 – Nullfall 2024:

	RP1	RP22/23	RP32/33
NO ₂ als HMW:	0,1 µg/m ³	-9,2/-0,2 µg/m ³	12,8/3,7 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	0,2 µg/m ³	-1,5/0,1 µg/m ³	2,9/0,7 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	0,0 µg/m ³	-0,4/0,0 µg/m ³	0,7/0,2 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,03 µg/m ³	-0,24/0,02 µg/m ³	0,43/0,09 µg/m ³
TSP als JMW:	0,6 mg/m ² *d	-6,6/0,4 mg/m ² *d	11,1/2,4 mg/m ² *d

Differenz Planfall 2035 – Nullfall 2035:

	RP1	RP22/23	RP32/33
NO ₂ als HMW:	0,7 µg/m ³	-4,8/-0,1 µg/m ³	5,4/2,0 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	0,1 µg/m ³	-0,7/0,0 µg/m ³	1,0/0,2 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	0,0 µg/m ³	-0,5/0,0 µg/m ³	0,7/0,1 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,02 µg/m ³	-0,27/0,02 µg/m ³	0,39/0,08 µg/m ³
TSP als JMW:	0,6 mg/m ² *d	-10,9/-7,2 mg/m ² *d	10,4/2,0 mg/m ² *d

Aus diesen Gegenüberstellungen ist ersichtlich, dass zwar während der Bauphase die staubförmigen Immissionszusatzbelastung zwar im geringfügigen Ausmaß zunehmen. Während der Planfälle (Betriebsphase) ist aber die Zunahme der Luftschadstoffbelastung aber im Vergleich zum jeweiligen Nullfall bloß im irrelevanten bis teilweise geringfügigen Ausmaß zu erwarten.

7.4.3.11.4. Zur Stellungnahme von Ing. Mag. Franz Josef Huber

– In der schriftlichen Stellungnahme des Einwenders wird die projektbedingte **Gesundheitsgefährdung durch Luftschadstoffe** eingewendet, wobei auch die Deposition von Schwermetallen vorgebracht wird.

Entsprechend dem Teilgutachten Luftreinhalte und Klima ist diesem Vorbringen allerdings entgegenzutreten, und zwar aus den nachstehenden Gründen:

Bezüglich Gesundheitsgefährdung durch Luftschadstoffe wird auf die obigen Ausführungen zu den Einwendungen von Florian Edlmair verwiesen, da die dort zitierten Rechenpunkte auch den unmittelbaren Umgebungsbereich der gegenständlichen Liegenschaft abdecken.

Bezüglich Deposition von Schwermetallen wird im Fachbeitrag „Luft und Klima“ darauf hingewiesen, dass der diesbezügliche Beitrag aus den Straßenverkehrsabgasen „im Wesentlichen nicht mehr vorhanden ist“. Zur Untermauerung wurde auf die straßenverkehrsnahen Immissionsmessstellen im Stadtgebiet Linz und Wels verwiesen. Dort wurden für die nach Immissionsschutzgesetz-Luft begrenzten Schwermetallkonzentrationen in der PM₁₀-Fraktion Immissionskonzentrationen festgestellt, die weit unter den jeweiligen Immissionsgrenzwerten lagen. Auch die Schwermetalldepositionen für Blei und Cadmium, welche nach IG-L mit einem Immissionsgrenzwert belegt sind, werden in Oberösterreich unterschritten. Die jeweiligen Messstandorte sind jedenfalls auch mit dem gegenständlichen Untersuchungsraum vergleichbar.

– Der Einschreiter bezieht sich in seinen schriftlichen Ausführungen weiters auf den Themenkomplex „**Sanierungsgebiet iSd IG-L**“.

Dazu ist im Sinne des Teilgutachtens Luftreinhalte und Klima Folgendes zu bemerken:

Zu den Gesamtbelastungen und Differenzbelastungen wird festgehalten, dass entlang der Autobahn im 100-m-Schutzbereich in sämtlichen Berechnungen keine Immissionsgrenzwertüberschreitung festgestellt wurden. Nur bei RP29 wurde für die Nullvariante 2021 und Bauphase 2021 für NO₂ eine Immissionskonzentration als Gesamtbelastung von 40,5 µg/m³ bzw. 40,7 µg/m³ als Jahresmittelwert ausgewiesen. Die projektspezifische Zusatzbelastung (Differenz Nullvariante zu Bauphase) wird mit 0,18 µg/m³ ausgewiesen, liegt damit unter 3% des Immissionsgrenzwertes, ist somit irrelevant und liefert mit anderen Worten keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung

7.4.3.11.5. Zur Stellungnahme von Alois Niedermaier, Gerald Niedermaier, Margarete Niedermaier und Sibylla Schütz

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme gehen die Einwender davon aus, dass eine **Grenzwertüberschreitung von Luftschadstoffen** „mit hoher Wahrscheinlichkeit gegeben“ sei und dass es zur **Gesundheitsgefährdung** komme.

Gemäß dem Teilgutachten Luftreinhaltung und Klima kann diesem Vorbringen allerdings nicht gefolgt werden, und zwar aus folgenden Überlegungen:

Für diese Liegenschaft sind die RP14, 15, 31 und 50 repräsentativ. Für diese Rechenpunkte ergeben sich für die Bauphase und für die Planfälle (Betriebsphase) 2024 und 2035 folgende maximale Veränderungen zur jeweiligen Nullvariante:

Differenz Bauphase 2021 – Nullfall 2021:

NO ₂ als HMW:	14,2 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	1,55 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	7,04 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,80 µg/m ³
TSP als JMW:	80,9 mg/m ² *d

Differenz Planfall 2024 – Nullfall 2024:

NO ₂ als HMW:	16,1 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	3,7 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	1,4 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,84 µg/m ³
TSP als JMW:	22,4 mg/m ² *d

Differenz Planfall 2035 – Nullfall 2035:

NO ₂ als HMW:	6,8 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	1,5 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	1,3 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,76 µg/m ³
TSP als JMW:	21,1 mg/m ² *d

Bei dieser Liegenschaft ist somit festzustellen, dass sich zwar die angeführten Luftschadstoffe sowohl in der Bauphase als auch in den Planfällen 2024 und 2035 gegenüber dem jeweiligen Nullfall geringfügig erhöhen. Jedenfalls sind in jedem Berechnungsfall aber keine Immissionsgrenzwertüberschreitungen ausgewiesen worden.

7.4.3.11.6. Zur Stellungnahme von Martin Putschögl, Manuela Putschögl und Lena Putschögl

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme wenden die Einschreiter eine Belastung durch **Luftschadstoffe** und eine damit zusammenhängende **Gesundheitsbeeinträchtigung** ein.

Gemäß dem Teilgutachten Luftreinhaltung und Klima ist diesem Vorbringen jedoch aus folgenden Gründen zu widersprechen:

Für diese Liegenschaft ist der RP8 repräsentativ. Für diesen Rechenpunkt ergibt sich für die Bauphase und für die Planfälle (Betriebsphase) 2024 und 2035 folgende maximale Veränderung zur jeweiligen Nullvariante:

Differenz Bauphase 2021 – Nullfall 2021:

NO ₂ als HMW:	4,0 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	0,35 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	1,58 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,18 µg/m ³
TSP als JMW:	18,2 mg/m ² *d

Differenz Planfall 2024 – Nullfall 2024:

NO ₂ als HMW:	3,6 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	1,4 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	0,3 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,20 µg/m ³
TSP als JMW:	4,8 mg/m ² *d

Differenz Planfall 2035 – Nullfall 2035:

NO ₂ als HMW:	1,9 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	0,4 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	0,3 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,17 µg/m ³
TSP als JMW:	4,6 mg/m ² *d

Bei dieser Liegenschaft ist somit festzustellen, dass sich zwar die angeführten Luftschadstoffe sowohl in der Bauphase als auch in den Planfällen 2024 und 2035 gegenüber dem jeweiligen Nullfall geringfügig erhöhen. Jedenfalls sind aber in jedem Berechnungsfall keine Immissionsgrenzwertüberschreitungen ausgewiesen worden.

7.4.3.11.7. Zur Stellungnahme von Martina Putschögl-Godina und Gernot Godina

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme wenden die Einschreiter eine Belastung durch **Luftschadstoffe** und eine damit zusammenhängende **Gesundheitsbeeinträchtigung** ein.

Gemäß dem Teilgutachten Luftreinhaltung und Klima ist diesem Vorbringen Folgendes entgegenzuhalten:

Für diese Liegenschaft ist der RP32 repräsentativ. Für diesen Rechenpunkt ergibt sich für die Bauphase und für die Planfälle (Betriebsphase) 2024 und 2035 folgende maximale Veränderung zur jeweiligen Nullvariante:

Differenz Bauphase 2021 – Nullfall 2021:

NO ₂ als HMW:	13,7 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	2,23 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	5,89 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,76 µg/m ³
TSP als JMW:	68,2 mg/m ² *d

Differenz Planfall 2024 – Nullfall 2024:

NO ₂ als HMW:	12,8 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	3,2 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	0,7 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,43 µg/m ³
TSP als JMW:	11,1 mg/m ² *d

Differenz Planfall 2035 – Nullfall 2035:

NO ₂ als HMW:	5,4 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	1,0 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	0,7 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,39 µg/m ³
TSP als JMW:	10,4 mg/m ² *d

Bei dieser Liegenschaft ist somit festzustellen, dass sich zwar die angeführten Luftschadstoffe sowohl in der Bauphase als auch in den Planfällen 2024 und 2035 gegenüber dem jeweiligen Nullfall sich geringfügig erhöhen. Jedenfalls sind aber in jedem Berechnungsfall keine Immissionsgrenzwertüberschreitungen ausgewiesen worden.

7.4.3.11.8. Zur Stellungnahme von Richard Feichtner-Litzlfellner

– Der Einwender argumentiert in seiner schriftlichen Stellungnahme damit, dass bereits jetzt eine hohe **Luftschadstoffbelastung** vorliege und durch das Vorhaben eine weitere Zunahme zu erwarten sei, weshalb er sich in seiner **Gesundheit gefährdet** sehe.

Entsprechend dem Teilgutachten Luftreinhalte und Klima ist diesem Vorbringen allerdings entgegenzutreten, und zwar aus den nachstehenden Gründen:

Für diese Liegenschaft ist der RP8 repräsentativ. Für diesen Rechenpunkt ergibt sich für die Bauphase und für die Planfälle (Betriebsphase) 2024 und 2035 folgende maximale Veränderung zur jeweiligen Nullvariante:

Differenz Bauphase 2021 – Nullfall 2021:

NO ₂ als HMW:	4,0 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	0,35 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	1,58 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,18 µg/m ³
TSP als JMW:	18,2 mg/m ² *d

Differenz Planfall 2024 – Nullfall 2024:

NO ₂ als HMW:	3,6 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	1,4 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	0,3 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,20 µg/m ³
TSP als JMW:	4,8 mg/m ² *d

Differenz Planfall 2035 – Nullfall 2035:

NO ₂ als HMW:	1,9 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	0,4 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	0,3 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,17 µg/m ³
TSP als JMW:	4,6 mg/m ² *d

Bei dieser Liegenschaft ist somit festzustellen, dass sich zwar die angeführten Luftschadstoffe sowohl in der Bauphase als auch in den Planfällen 2024 und 2035 gegenüber dem jeweiligen Nullfall geringfügig erhöhen. Jedenfalls sind aber in jedem Berechnungsfall keine Immissionsgrenzwertüberschreitungen ausgewiesen worden.

– Der Einschreiter bezweifelt zudem die **Datengrundlagen** betreffend die Luftschadstoffemissionen.

Diesen Bedenken kann aufbauend auf dem Teilgutachten Luftreinhaltung und Klima nicht gefolgt werden: Die entsprechenden zusätzlichen Verkehrsaufkommen durch die diversen geplanten Flächenwidmungen wurden in der Verkehrsprognose und in weiterer Folge in der lufttechnischen Untersuchung berücksichtigt.

7.4.3.11.9. Zur Stellungnahme von Jasmina Dukic, Admir Dukic, Jasmin Hajric, Jessica Haslhofer (vormals Gruber), Martin Haslhofer, Ing. Bernhard Kirchsteiger, Bettina Kölblleitner, Peter Kölblleitner, Bernhard Nimmervoll, Iris Podechtl, Manuel Prinz, Karlheinz Rudolf, Cedric Stangl, Susanne Traxler und Rudolf Wedad

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Die Einwender bringen in ihren schriftlichen Stellungnahmen eine starke **Gefährdung ihrer Gesundheit durch Schadstoffimmissionen** vor.

Gemäß dem Teilgutachten Luftreinhaltung und Klima ist diesem Vorbringen allerdings zu widersprechen, und zwar aus folgenden Überlegungen:

Für diese Liegenschaft sind die RP10 und 46 repräsentativ. Für diese Rechenpunkte ergibt sich für die Bauphase und für die Planfälle (Betriebsphase) 2024 und 2035 folgende maximale Veränderung zur jeweiligen Nullvariante:

Differenz Bauphase 2021 – Nullfall 2021:

NO ₂ als HMW:	9,4 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	0,86 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	4,06 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,46 µg/m ³
TSP als JMW:	47,0 mg/m ² *d

Differenz Planfall 2024 – Nullfall 2024:

NO ₂ als HMW:	11,2 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	1,6 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	0,4 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,21 µg/m ³
TSP als JMW:	5,9 mg/m ² *d

Differenz Planfall 2035 – Nullfall 2035:

NO ₂ als HMW:	3,3 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	0,5 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	0,4 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,19 µg/m ³
TSP als JMW:	5,7 mg/m ² *d

Bei dieser Liegenschaft ist somit festzustellen, dass sich zwar die angeführten Luftschadstoffe sowohl in der Bauphase als auch in den Planfällen 2024 und 2035 gegenüber dem jeweiligen

Nullfall geringfügig erhöhen. Jedenfalls sind aber in jedem Berechnungsfall keine Immissionsgrenzwertüberschreitungen ausgewiesen worden.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– In der mündlichen Verhandlung merkten die Einschreiter zudem an, dass der geplante 2 m hohe **Erdwall westlich der B139** beginnend bei der Überführung L 563 Traunufer Straße nur mit Wiese begrünt werde. Sie forderten daher eine Bepflanzung mit Sträuchern / Bäumen als Grünbarriere zum zusätzlichen Schutz vor Staub und Schadstoffemissionen sowie zum Sichtschutz.

Gemäß dem Teilgutachten Luftreinhalte und Klima ist zu dieser Forderung zu bemerken, dass diese aus fachlicher Sicht zur Luftschadstoffminderung nicht erforderlich ist. Aus Sicht des Fachbereichs Natur- und Landschaftsschutz gibt es allerdings eine Auflage betreffend die Böschungsbepflanzung.

7.4.3.11.10. Zur Stellungnahme von Edeltraud Ring und Walter Ring

– Die Einwender bringen in ihrer schriftlichen Stellungnahme vor, dass sie durch vorhabensbedingte **Lärmimmissionen** in ihrer **Gesundheit gefährdet** sein, wobei sie auch die Datengrundlagen betreffend ihr Grundstück bemängeln.

Entsprechend dem Teilgutachten Luftreinhalte und Klima ist diesem Vorbringen allerdings entgegenzutreten, und zwar aus den nachstehenden Gründen:

Für diese Liegenschaft ist der RP8 und RP39 (Bauphase) repräsentativ. Für diese Rechenpunkt ergibt sich für die Bauphase und für die Planfälle (Betriebsphase) 2024 und 2035 folgende maximale Veränderung zur jeweiligen Nullvariante. Für die Planfälle wurde anstatt den RP39 (Bauphase) der errechnete Wertebereich aus den Auswertungsgrafiken entnommen, weshalb die Unterlagen als ausreichend zu qualifizieren sind.

Differenz Bauphase 2021 – Nullfall 2021:

	RP8	RP39
NO ₂ als HMW:	4,0 µg/m ³	10,1 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	0,35 µg/m ³	1,73 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	1,58 µg/m ³	6,19 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,18 µg/m ³	0,73 µg/m ³
TSP als JMW:	18,2 mg/m ² *d	72,3 mg/m ² *d

Differenz Planfall 2024 – Nullfall 2024:

	RP8	
NO ₂ als HMW:	3,6 µg/m ³	
NO ₂ als JMW:	1,4 µg/m ³	0,9 – 1,8 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	0,3 µg/m ³	0,24 – 0,6 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,20 µg/m ³	< 0,75 µg/m ³
TSP als JMW:	4,8 mg/m ² *d	6,3 – 12,6 mg/m ² *d

Differenz Planfall 2035 – Nullfall 2035:

	RP8	
NO ₂ als HMW:	1,9 µg/m ³	
NO ₂ als JMW:	0,4 µg/m ³	< 0,9 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	0,3 µg/m ³	0,24 – 0,6 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,17 µg/m ³	< 0,75 µg/m ³
TSP als JMW:	4,6 mg/m ² *d	< 6,3 mg/m ² *d

Bei dieser Liegenschaft ist somit festzustellen, dass sich zwar die angeführten Luftschadstoffe sowohl in der Bauphase als auch in den Planfällen 2024 und 2035 gegenüber dem jeweiligen Nullfall geringfügig erhöhen. Jedenfalls sind aber in jedem Berechnungsfall keine Immissionsgrenzwertüberschreitungen ausgewiesen worden.

7.4.3.11.11. Zur Stellungnahme von DI Ernst Steiner und Evelin Steiner

– Die Einwender äußern in ihrer schriftlichen Stellungnahme Bedenken hinsichtlich vorhabensbedingter **Lärmimmissionen** und deren gesundheitlicher Auswirkungen.

Gemäß dem Teilgutachten Luftreinhaltung und Klima kann diesem Vorbringen allerdings aufgrund nachstehender Überlegungen nicht gefolgt werden:

Für diese Liegenschaft ist der RP8 repräsentativ. Für diesen Rechenpunkt ergibt sich für die Bauphase und für die Planfälle (Betriebsphase) 2024 und 2035 folgende maximale Veränderung zur jeweiligen Nullvariante:

Differenz Bauphase 2021 – Nullfall 2021:

NO ₂ als HMW:	4,0 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	0,35 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	1,58 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,18 µg/m ³
TSP als JMW:	18,2 mg/m ² *d

Differenz Planfall 2024 – Nullfall 2024:

NO ₂ als HMW:	3,6 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	1,4 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	0,3 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,20 µg/m ³
TSP als JMW:	4,8 mg/m ² *d

Differenz Planfall 2035 – Nullfall 2035:

NO ₂ als HMW:	1,9 µg/m ³
NO ₂ als JMW:	0,4 µg/m ³
PM ₁₀ als JMW:	0,3 µg/m ³
PM _{2,5} als JMW:	0,17 µg/m ³
TSP als JMW:	4,6 mg/m ² *d

Bei dieser Liegenschaft ist somit festzustellen, dass sich zwar die angeführten Luftschadstoffe sowohl in der Bauphase als auch in den Planfällen 2024 und 2035 gegenüber dem jeweiligen Nullfall geringfügig erhöhen. Jedenfalls sind aber in jedem Berechnungsfall keine Immissionsgrenzwertüberschreitungen ausgewiesen worden.

7.4.3.11.12. Zur Stellungnahme der Oö. Umweltschutzkommission

– Die Einwenderin brachte in der mündlichen Verhandlung – unter Übung rechtspolitischer Kritik – die „**faktische Ineffektivität rechtlich verbindlicher Luftsanierungsschritte**“ vor und erstattete aufbauend darauf näher ausformulierte Auflagenforderungen.

In dieser Sache kann auf die Auflagen 18.1 und 19.1 hingewiesen werden, die den betreffenden Themenkomplex (Beobachtung des Verkehrsaufkommens, Diagonalsperre etc.) näher regeln und aus Sicht der Fachbereiche Verkehrsmodellierung und Verkehrstechnik vorzuschreiben waren.

Soweit in dieser Stellungnahme Rechtsfragen aufgeworfen werden, wird auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.7.16 der Begründung verwiesen. Allgemeine (rechts-)politische Forderungen sind hingegen, wie die Einschreiterin selbst angemerkt hat, nicht Gegenstand eines UVP-Verfahrens.

7.4.3.11.13. Zur Stellungnahme des Vereins Grüngürtel statt Westspange

– Der Einwender merkt in seiner schriftlichen Stellungnahme an, dass die **Luftschadstoffbelastung** bereits „alarmierend hoch“ seien, und fordert die Vornahme von Maßnahmen.

Gemäß dem Teilgutachten Luftreinhaltung und Klima ist zu diesem Vorbringen Folgendes zu bemerken:

Betreffend die Gesamtbelastungen und Differenzbelastungen wird festgehalten, dass entlang der Autobahn im „100 m – Schutzbereich“ in sämtlichen Berechnungen, keine Immissionsgrenzwertüberschreitung festgestellt wurde. Nur bei RP 29 wurde für die Nullvariante 2021 und Bauphase 2021 für NO₂ eine Immissionskonzentration als Gesamtbelastung von 40,5 µg/m³ bzw. 40,7 µg/m³ als Jahresmittelwert ausgewiesen. Die projektspezifische Zusatzbelastung (Differenz Nullvariante zu Bauphase) wird mit 0,18 µg/m³ ausgewiesen, liegt damit unter 3% des Immissionsgrenzwertes, ist somit irrelevant und liefert mit anderen Worten keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung.

Bezüglich der geforderten weiteren Absenkung der Grenzwerte ist festzuhalten, dass die derzeit gültigen (rechtsverbindlichen) Immissionsgrenzwerte heranzuziehen sind.

7.4.3.11.14. Zur Stellungnahme von DI Erich Jank, DI Anna Jank und der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme bringen die Einwender vorhabensbezogene gesundheitsgefährdende **Schadstoffimmissionen** vor und kritisieren die **Datengrundlage** betreffend Verkehrsströme.

Gemäß dem Teilgutachten Luftreinhaltung und Klima ist dem entgegenzuhalten, dass die entsprechenden zusätzlichen Verkehrsaufkommen durch die diversen geplanten Flächenwidmungen in der Verkehrsprognose und in weiterer Folge in der lufttechnischen Untersuchung für das bestehende Straßennetz berücksichtigt wurden.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Die Einschreiter kritisierten in der mündlichen Verhandlung die **fehlende permanente Luftschadstoffüberwachung** in den Gebieten Gunsfelden und Napoleonsiedlung. In diesen Räumen bilde sich eine Becken- bzw. Kessellage aus.

Entsprechend dem Teilgutachten Luftreinhalteplanung und Klima ist diesem Vorbringen allerdings wie folgt entgegenzutreten:

Es sind grundsätzlich keine Überschreitungen der relevanten Immissionsgrenzwerte für Straßenbauvorhaben zu erwarten. Weiters kann davon ausgegangen werden, dass auch die derzeitigen Immissionsgrenzwerte nach dem IG-L eingehalten werden. Daher ist es nicht erforderlich, eine entsprechende Überwachung als Maßnahme vorzuschreiben.

– Die Einschreiter brachten in der mündlichen Verhandlung weiters vor, dass die **WHO** im September 2021 Richtlinien veröffentlicht habe, in denen sie deutlich schärfere **Grenzwerte** für die Belastung der Luft mit Stickoxiden und Feinstaub empfehle. Die neue ASt Traun / Haid und die B139 Umfahrung Haid seien teilweise innerhalb eines **Sanierungsgebietes** gemäß IG-L projektiert und würden zu einem dramatischen Anstieg des Verkehrs und damit zu einer Erhöhung von Feinstaub PM₁₀ und Stickstoffdioxid NO₂ führen. Dadurch könne es zu schwerwiegenden Beeinträchtigungen und Gefährdungen der Gesundheit kommen.

Gemäß dem Teilgutachten Luftreinhalteplanung und Klima kann diesem Vorbringen allerdings nicht gefolgt werden, und zwar aufgrund nachstehender Überlegungen:

Zu den Gesamtbelastungen und Differenzbelastungen ist festzuhalten, dass entlang der Autobahn im „100-m-Schutzbereich“ in sämtlichen Berechnungen, keine Immissionsgrenzwertüberschreitung festgestellt wurde. Nur bei RP29 wurde für die Nullvariante 2021 und Bauphase 2021 für NO₂ eine Immissionskonzentration als Gesamtbelastung von 40,5 µg/m³ bzw. 40,7 µg/m³ als Jahresmittelwert ausgewiesen. Die projektspezifische Zusatzbelastung (Differenz Nullvariante zu Bauphase) wird mit 0,18 µg/m³ ausgewiesen, liegt damit unter 3% des Immissionsgrenzwertes, ist somit irrelevant und liefert mit anderen Worten keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung.

Bezüglich der Einwendung der weiteren Absenkung der Grenzwerte zu bemerken, dass die derzeit gültigen (rechtsverbindlichen) Immissionsgrenzwerte heranzuziehen sind. Die rechtlichen Ausführungen hierzu finden sich unter Punkt 7.4.4.6 der Begründung.

– Die Einschreiter kritisierten in der mündlichen Verhandlung ferner die Situierung der Messung und hinterfragten (unter Bezugnahme auch auf den gewählten Prognosehorizont), wie sich die **„geringe prozentuelle Steigerung bei diesen Prognosen“** erkläre, wo doch die Kfz-Zahlen „in einem viel größeren Ausmaß“ ansteigen würden. Zudem thematisierten die Einschreiter die Hoch- bzw. Tieflage der B139 und der ASt vor dem Hintergrund der Immissionsausbreitung.

Aus den Ausführungen des Sachverständigen für Luftreinhalteplanung und Klima ergibt sich dazu, dass die Kfz-Zahlen der B139 und der Autobahn nicht schlichtweg zu addieren sind. Emissionen nehmen nämlich als Immissionen exponentiell ab, wobei in diesem Zusammenhang auf die planliche Darstellung im Fachbeitrag „Luft“ verwiesen wird. Bei Stickoxid gibt es weniger Zunahmen, dies zeigt sich aus der Entwicklung aufgrund der erwarteten Flottenzusammensetzung. Im Projekt wurde im Übrigen ein ausreichender Prognosehorizont gewählt; auch die Hoch- und

Tieflage wurde in den Unterlagen entsprechend berücksichtigt und berechnet (Ist-Situation, Planfall).

– Die Einschreiterin stellte die Frage, wie sich die **Ausbreitung der Luftschadstoffe im Naherholungsgebiet (Au)** bzw. am Weg dorthin zeige.

Aufbauend auf den Aussagen des Sachverständigen für Luftreinhaltetechnik und Klima ist zu antworten, dass es zu keiner Überschreitung von Halbjahresmittelwerten nach dem IG-L kommt und der Sachverständige für Humanmedizin ausgeführt hat, dass die Grenzwerte des IG-L eingehalten werden. Soweit darüber hinaus der Erholungswert ins Treffen geführt wurde, ist auf die Aussagen der Sachverständigen für Raumordnung zu verweisen.

7.4.3.12. Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Natur- und Landschaftsschutz

7.4.3.12.1. Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid

Zur schriftlichen Stellungnahme:

Die Einwander fordern in ihrer schriftlichen Stellungnahme weiters, dass in der Liste der Vögel im naturschutzrechtlichen Einreichprojekt der **Bestand von Graureihern** auf mindestens 10 Stück (= 5 bis 7 Horste) zu korrigieren sei. Es handle sich um die letzte Graureiherkolonie im Trauntal. Weiters wird die Einstufung des **Wasserwalds Traun** als „mäßig wertig“ kritisiert und bemängelt, dass die Kompensation des behaupteten Lebensraumverlusts im Wasserwald nicht dargestellt sei.

Aus dem Teilgutachten Natur- und Landschaftsschutz ergibt sich zu diesem Vorbringen, dass es im Wasserwald Traun zwar eine Graureiherkolonie gibt; eine mögliche Beeinflussung dieser Graureiher oder des Wasserwalds per se durch das „Maßnahmenpaket Haid“ sowie damit zusammenhängende Kompensationsmaßnahmen sind jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Vorhabens, welches selbst keinen entsprechenden Eingriff auf den Wasserwald erwarten lässt.

– In der schriftlichen Stellungnahme wird außerdem vorgebracht, dass durch das Straßenbauvorhaben und die damit in Zusammenhang stehenden Umwidmungen über 90 ha **Boden** in Anspruch genommen würden, welcher zum Großteil **landwirtschaftlich genutzt** werde. Die **ökologischen Ausgleichsmaßnahmen** seien nicht geeignet, um diese Zerstörung des Bodens zu kompensieren.

Was dieses Vorbringen anlangt, ist zunächst (erneut) festzuhalten, dass das „Maßnahmenpaket Haid“ und die darin zum Ausdruck gebrachten Widmungsabsichten nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens sind und allenfalls in einem eigenen Verfahren naturschutzfachlich beurteilt werden müssen.

Im Sinne des Teilgutachtens Natur- und Landschaftsschutz kann allgemein zum in den Einreichunterlagen enthaltenen Maßnahmenkonzept bemerkt werden, dass dieses einen ausreichenden Ausgleich für beanspruchte hochwertige Lebensräume und Biotoptypen gewährleistet, wobei insb. den großflächigen Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des Sipbachkorridors sowie im Bereich von Ackerflächen südlich von Nettingsdorf eine entscheidende Bedeutung zukommt.

– Die Einwender monieren in ihrer schriftlichen Stellungnahme weiters, dass die **Eingriffserheblichkeit für Flora und Fauna** lediglich am Verlust von Lebensraum, bewirkt durch den Neubau der ASt und der Umfahrung B139, bewertet werde. Der Verlust an Naturraum im Ausmaß von circa 330.000 m² im Zuge der beabsichtigten Aufwertung von Grundstücken von Ackerland und Wald auf **Betriebsbau- und Wohnbauflächen** entlang der B139 Umfahrung Haid werde im Einreichprojekt **außer Acht gelassen**. Mit der Abschöpfung von Aufwertungsgewinnen erfolge jedoch die Teilfinanzierung der B139. Die aus der Befundung abgeleiteten Ausgleichsmaßnahmen für den Betriebs- und Prognosezeitraum der B139 sind somit völlig **realitätsfern und werden beeinträchtigt**.

Auch diesbezüglich ist zunächst wiederum zu betonen, dass beabsichtigte künftige Umwidmungen nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens sind; diese sind anlassbezogen in einem gesonderten Verfahren zu beurteilen.

Im Teilgutachten Natur- und Landschaftsschutz finden sich umfassende, auf das gegenständliche Vorhaben bezogene Aussagen betreffend die Eingriffserheblichkeit in Hinblick auf Fauna und Flora, weshalb darauf verwiesen werden kann.

Was die Beurteilung des eingereichten Maßnahmenkonzepts anlangt, ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Die Einschreiterin erkundigte sich in der mündlichen Verhandlung erneut, inwieweit bei der naturschutzfachlichen Beurteilung berücksichtigt worden sei, dass im unmittelbaren Nahgebiet der B139 ca. 30 ha **Betriebsbaugesamt** entstehen würden.

Der Sachverständige für Natur- und Landschaftsschutz hielt diesbezüglich fest, dass sich das künftige Betriebsbaugesamt zwar im Untersuchungsraum des Vorhabens befindet; da das Betriebsbaugesamt jedoch nicht Teil des Vorhabens ist, ist es auch nicht Beurteilungsgrundlage im vorliegenden UVP-Verfahren. Vielmehr werden die Auswirkungen im Zuge des Widmungsverfahrens zu berücksichtigen sein. Ferner ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

7.4.3.12.2. Zur Stellungnahme von Jasmin Hajric, Ing. Bernhard Kirchsteiger, Bettina Kölblleitner, Peter Kölblleitner und Susanne Traxler

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme bringen die Einwender vor, dass sich durch das geplante Projekt „noch viele weitere Nachteile“ ergeben würden, wie z.B. eine **Abwertung des Naherholungsgebietes Traunau**. Es finde ein „riesiger Verbrauch an Flächen“ statt und der **Raum für Tiere** werde „weiter eingeschränkt und zerschnitten“.

Gemäß dem Teilgutachten Natur- und Landschaftsschutz kann diesem Vorbringen allerdings nicht gefolgt werden, und zwar aus folgenden Überlegungen:

Ein höherer Erholungswert im Umfeld und Einflussbereich der Umfahrung Haid ist nur dem Wasserwald Haid sowie vor allem den Traunauen entlang der Traun beizumessen, wo alleine durch die vorhandene Waldausstattung ein höherer Erholungswert gegeben ist, der aber durch die

vorhandene Infrastruktur (B139, Traunuferstraße) bereits beeinträchtigt wird. Auch dem Kreamsfluss samt Begleitstrukturen im Süden ist ein höherer Erholungswert beizumessen; dieser Bereich wird aber nicht direkt durch das gegenständliche Vorhaben tangiert.

Durch die Baumaßnahmen im Baufeld der Umfahrung Haid kommt es zu zusätzlichen Lärm- und Staubemissionen im Umfeld, die auch den Erholungswert beeinträchtigen und über das bereits bestehende Ausmaß an Beeinträchtigungen durch den bestehenden Autobahnknoten und die bestehende Straßeninfrastruktur hinausgehen. Diese Emissionen werden auch raumgreifender sein, da das Baufeld über die bestehenden Straßentrassenabschnitte hinausgeht. Bestehende Wegverbindungen für die Erholungsnutzung sollen durch entsprechende Umleitungen aufrechterhalten werden. Die zusätzlichen Beeinträchtigungen während der Bauphase sind zeitlich auf die projektierte Bauzeit von drei Jahren befristet. Daher werden diese Auswirkungen auf den Erholungswert der Landschaft als gering eingestuft.

Durch die Errichtung der Umfahrung Haid ergeben sich während der Betriebsphase insgesamt nur geringfügige neue Beeinträchtigungen für den Erholungswert, welcher im Umfeld des bestehenden Autobahnknotens und der bestehenden Straßentrassen bereits durch die damit verbundenen Einflüsse wie Lärm, Staub und Zerschneidung stark beeinträchtigt und als gering einzustufen ist. Eine Abtrennung von bestehenden Verbindungen für die Erholungsnutzung ist nicht zu erwarten, da die bestehenden Wegverbindungen durch entsprechende Trassenquerungen aufrechterhalten werden.

Durch die Errichtung der Umfahrung Haid kommt es u.a. zu einer Entfernung bestehender gehölzbestockter Flächen im Ausmaß von rund 1,5 ha. Dadurch sind vor allem die Habitate von Vögeln, Fledermäusen, Amphibien, Reptilien (Würfelnatter, Ringelnatter) und Säugetieren (Westigel, Wasserspitzmaus, Fischotter, Biber) auch im hochwertigen Lebensraum der Traunauen betroffen.

In den Abschnitten der B139 zwischen Traunuferstraße und Autobahnknoten sowie südlich des Autobahnknotens kommt es zur Etablierung einer neuen Barriere in bisher unzerschnittenen und miteinander verbundenen Agrarflächen, was vor allem für Säugetiere eine gewisse Bedeutung haben kann, aber auch Vögel betrifft, die eine bestimmte hindernisfreie Ausdehnung von unzerschnittenen und ungestörten Agrarflächen als Brutgebiete benötigen. Entlang der bestehenden B139b sowie an den neu zu errichtenden Abschnitten der B139 kommt es durch die künftige Zäunung und Errichtung von Lärmschutzwänden zu einer nahezu vollständigen Barriere, die von vielen Arten nur im Bereich der bestehenden Quermöglichkeiten (Wegverbindungen, Unterführungen) gequert werden kann.

Durch die Flächenbeanspruchung, vor allem in den Agrarflächen, und die Störungseinflüsse ist mit dem Verlust von 6 Kiebitzrevieren (ca. 12,1 ha), 5 Revieren der Feldlerche (ca. 3,75 ha), je einem Revier des Rebhuhns (ca. 4,5 ha), Neuntöters (ca. 1,75 ha) und Bluthänfling (ca. 0,6 ha) zu rechnen.

Durch Flächenbeanspruchung im Bereich ruderaler Wiesen- und Bracheflächen östlich und westlich der B139 wird der Lebensraum des Feuerfalters im Ausmaß von rund 1,5 ha beansprucht.

Relevant sind die mit der Betriebsphase verbundenen Eingriffe insbesondere für Fledermäuse (hohe Eingriffserheblichkeit) und Vögel (mittlere Eingriffserheblichkeit), da hier Brut- und Ruhestätten sowie Quartiere unmittelbar vor allem durch Schlägerungen betroffen sein können,

aber auch für Reptilien (hohe Eingriffserheblichkeit) und Amphibien (mittlere Eingriffserheblichkeit), die einem erhöhten Mortalitätsrisiko ausgesetzt sind und für Schmetterlinge (mittlere Eingriffserheblichkeit), die durch Beleuchtung und Flächenverlust beeinträchtigt werden.

Unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen verbleiben mit Ausnahme der Vögel für alle Tiergruppen in der Betriebsphase geringe Auswirkungen gemäß UVE-Unterlagen. Aufgrund der hohen Dichte an Kiebitzrevieren im Ist-Zustand verbleiben für den Kiebitz mittlere Auswirkungen. Aufgrund der hohen Wirksamkeit der Maßnahmen für alle erhobenen Tiergruppen ist diese Schlussfolgerung gut nachvollziehbar.

7.4.3.12.3. Zur Stellungnahme von DI Ernst Steiner und Evelin Steiner

– In ihren schriftlichen Stellungnahmen fordern die Einschreiter eine Überarbeitung der Einreichunterlagen hinsichtlich des **Verlustes an Naturraum** im Bereich Gst. Nr. 1257 und eine Beschreibung und Bewertung der daraus entstehenden unmittelbaren und mittelbaren **Auswirkungen auf die Umwelt**.

Entsprechend dem Teilgutachten Natur- und Landschaftsschutz ist diesem Vorbringen allerdings entgegenzutreten, und zwar aus den nachstehenden Gründen:

Ein höherer Erholungswert im Umfeld und Einflussbereich der Umfahrung Haid ist nur dem Wasserwald Haid sowie vor allem den Traunauen entlang der Traun beizumessen, wo alleine durch die vorhandene Waldausstattung ein höherer Erholungswert gegeben ist, der aber durch die vorhandene Infrastruktur (B139, Traunuferstraße) bereits beeinträchtigt wird. Auch dem Kreamsfluss samt Begleitstrukturen im Süden ist ein höherer Erholungswert beizumessen; dieser Bereich wird aber nicht direkt durch das gegenständliche Vorhaben tangiert.

Durch die Errichtung der Umfahrung Haid ergeben sich während der Betriebsphase insgesamt nur geringfügige neue Beeinträchtigungen für den Erholungswert, welcher im Umfeld des bestehenden Autobahnknotens und der bestehenden Straßentrassen bereits durch die damit verbundenen Einflüsse wie Lärm, Staub und Zerschneidung stark beeinträchtigt und als gering einzustufen ist. Eine Abtrennung von bestehenden Verbindungen für die Erholungsnutzung ist nicht zu erwarten, da die bestehenden Wegverbindungen durch entsprechende Trassenquerungen aufrechterhalten werden.

Eine Überarbeitung der Unterlagen, wie von den Einschreibern gefordert, wurde vom Sachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz vor diesem Hintergrund nicht verlangt.

7.4.3.12.4. Zur Stellungnahme von Ing. Mag. Franz Josef Huber

– In seiner schriftlichen Stellungnahme führt der Einwender aus, dass durch das Vorhaben **Lebensräume geschützter Arten bedroht** würden. Im Vorhabensgebiet sei ein erheblicher Bestand von Graureihern sowie Rebhühnern vorhanden, welcher nicht vollständig kartiert worden sei.

Gemäß dem Teilgutachten Natur- und Landschaftsschutz ist diesem Vorbringen Folgendes entgegenzuhalten:

Die mit der Bauphase verbundenen Eingriffe für Vögel (hohe Eingriffserheblichkeit) können sich dadurch äußern, dass Brut- und Ruhestätten sowie Quartiere unmittelbar vor allem durch Schlägerungen betroffen sein können. Unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen verbleiben allerdings gemäß der UVE für alle Tiergruppen in der Bauphase bloß geringe Auswirkungen. Aufgrund der hohen Wirksamkeit der Maßnahmen (insb. für Fledermäuse, Vögel und Amphibien) ist diese Schlussfolgerung gut nachvollziehbar.

Die mit der Betriebsphase verbundenen Eingriffe für Vögel (mittlere Eingriffserheblichkeit), können sich dadurch ergeben, dass Brut- und Ruhestätten sowie Quartiere unmittelbar vor allem durch Schlägerungen betroffen sein können. Unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen verbleiben jedoch gemäß der UVE, mit Ausnahme der Vögel, für alle Tiergruppen in der Betriebsphase lediglich geringe Auswirkungen. Aufgrund der hohen Dichte an Kiebitzrevieren im Ist-Zustand verbleiben für den Kiebitz mittlere Auswirkungen. Aufgrund der hohen Wirksamkeit der Maßnahmen für alle erhobenen Tiergruppen ist diese Schlussfolgerung gut nachvollziehbar. Hinsichtlich der Betroffenheit des Kiebitzes ist festzuhalten, dass dieser – genauso wie auch Feldlerche, Wachtelkönig, Rebhuhn – stark abhängig von der jeweiligen Art der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung ist.

Die vorgesehenen Maßnahmen im Bereich des Sipbachkorridors (gesamt rund 3,9 ha) und auf den Flächen der LIG (3,5 ha) werden auf diesen Flächen aus naturschutzfachlicher Sicht gerade im Hinblick auf die Tierwelt zu einer erheblichen, dauerhaften Aufwertung des Lebensraumes für viele Arten führen. Die Flächen im Bereich des Sipbachkorridors führen darüber hinaus zu einer Verbesserung der landschaftsökologischen Vernetzung zwischen den Traunauen und dem Vorland südlich der A1 und A25 und kompensieren damit auch ein wenig die durch die Umfahrung bedingte Trennwirkung. Diese Ausgleichsflächen (Sipbachkorridor, LIG-Flächen) beinhalten die effektivsten Maßnahmen und bilden damit einen wesentlichen Bestandteil des gegenständlichen Projekts und der Beurteilung im Rahmen der UVP.

Hinsichtlich der Graureiher kann auf die einschlägigen obigen Ausführungen unter Punkt 7.4.3.12.1 verwiesen werden.

– Weiters bringt der Einschreiter schriftlich vor, dass möglicherweise von einem Gebiet auszugehen sei, welches als besonderes **Schutzgebiet nach der Vogelschutzrichtlinie** auszuweisen sei.

Dieser vagen Vermutung ist zunächst entgegenzuhalten, dass sie unsubstanziert ist und doch eher als Schutzbehauptung erscheint.

Im Zuge des Teilgutachtens Natur- und Landschaftsschutz wurden die Auswirkungen des Projekts auf naturschutzfachlich wertvolle Biotoptypen und naturschutzfachlich bedeutsame Tier- und Pflanzenarten beurteilt. Es ist davon auszugehen, dass auch Natura-2000-relevante Schutzgüter im Gutachten ausreichend berücksichtigt wurden.

7.4.3.12.5. Zur Stellungnahme von Florian Edlmair

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– In seiner schriftlichen Stellungnahme wirft der Einwender die Frage auf, mit welchen **Landschaftsbildmaßnahmen** die Veränderungswirkungen reduziert würden.

Gemäß dem Teilgutachten Natur- und Landschaftsschutz ist zu diesem Vorbringen Folgendes zu bemerken:

Als Maßnahmen zur Eingriffsminderung (BE 21.2 bzw. LB 02 [B 139]) sind eine dezente Farbgebung für die Lärmschutzwände (Vermeidung von grellen, hellen Farben, z.B. Verwendung von Holzbeton) vorgesehen.

Die Maßnahmen BE 22.2, BE 23.2, BE 28.2 und BE 31.2 betreffen landschaftsökologische Verbesserungsmaßnahmen im Verlauf des Sipbachkorridors zwischen Sipbach und Mühlbach auf einer Fläche von insgesamt rund 3,9 ha und werden auch eine Attraktivierung des Landschaftsbildes in diesem Bereich mit sich bringen.

Außerdem sind entsprechend der einschlägigen Auflage die bestehenden Außenböschungen (Richtung freie Landschaft) entlang der B139 – entsprechend der landschaftspflegerischen Begleitplanung – zumindest mit einem gruppenweisen Gehölzbewuchs zu versehen, um die Abschirmung der Umfahrung Haid Richtung freie Landschaft (Richtung Pucking) zu optimieren. Dies gilt insbesondere auch für die Außenböschungen im Bereich des Anschlusses der Traunuferstraße.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Der Einschreiter kritisierte in der mündlichen Verhandlung zunächst die **Einstufung des Ackerbodens** im Bereich des Vorhabens als geringwertig. Daraufhin monierte er, dass er die vom Sachverständigen Natur- und Landschaftsschutz vorgeschlagene **Vorschreibung eines 3-m-Extensivstreifens** mit zumindest gruppenweiser Bestockung entlang der gesamten Nordwest-Südwest gerichteten Seite der B139 Neu für eine „Bodenverschwendung“ halte. Aufgrund der zunehmenden ökologischen Bewirtschaftung erscheine diese Forderung nicht gerechtfertigt. Der Einschreiter warf zudem die Frage auf, ob der Extensivstreifen zum Straßenkörper gehöre.

Auch seitens der Landesstraßenverwaltung wurden in der mündlichen Verhandlung Bedenken in Bezug auf die Forderung nach dem 3-m-Extensivstreifen geäußert.

Der Sachverständige für Natur- und Landschaftsschutz hielt in dieser Sache fest, dass der Streifen nicht aus ökologischen Gründen vorgeschlagen wurde, sondern „um der Straße eine Struktur zu geben und sie unauffälliger ins Landschaftsgefüge einzubinden“.

Die Behörde erachtet die Vorschreibung eines entsprechenden 3-m-Extensivstreifens mit zumindest gruppenweiser Bestockung entlang der gesamten Nordwest-Südwest gerichteten Seite der B139 Neu im Lichte der durch den Sachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz getroffenen fachlichen Bewertungen der Eingriffserheblichkeit des Vorhabens mit „gering“ bzw. „sehr gering“ als nicht erforderlich. Dies sowie die Frage der Zugehörigkeit zur Straße („Bestandteile der Straße“) wird unter den Rechtsfragen im Detail erläutert, weshalb auf die

einschlägigen Aussagen verwiesen wird (siehe unten, Punkte 10.3.6 und 7.4.4.7.3 der Begründung).

Die Stellungnahme des Einschreiters betreffend den Extensivstreifen erübrigt sich daher.

7.4.3.12.6. Zur Stellungnahme der Oö. Umweltschutzbehörde

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Betreffend den Themenkomplex **Naturschutz** kritisiert die Einwenderin in ihrer schriftlichen Stellungnahme unter Anführung näherer Argumente die **Kartierung und Bewertung der Biotoptypen** sowie die in diesem Zusammenhang zu treffenden **Maßnahmen** und bezieht sich besonders auf den **Sipbachkorridor**.

Entsprechend dem Teilgutachten Natur- und Landschaftsschutz ist diesem Vorbringen allerdings entgegenzutreten, und zwar aus den nachstehenden Gründen:

Hinsichtlich der Bewertung der Biotoptypen ist auf die nachvollziehbare Würdigung des Sachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz bezüglich der in der UVE getroffenen Bewertung zu verweisen. Dem Vorbringen der Einschreiter kann diesbezüglich nicht gefolgt werden.

Einen wesentlichen Bestandteil der im Projekt enthaltenen Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen bilden jene entlang des Sipbachkorridors, nämlich BE 22.1 und BE 22.2, BE 23.1 und BE 23.2, BE 28.1 und BE 28.2 sowie BE 31.1 und BE 31.2.

Diese Maßnahmen sind in den Plänen „Maßnahmenplanung Betriebsphase – A1 AST Traun, Einlage 1.4.3“ und „Maßnahmenplanung Betriebsphase – B 139 Umfahrung Haid, Einlage 1.4.6“ dargestellt sowie in den Plänen „Landschaftspflegerische Begleitplanung A1 Westautobahn AST Traun, Einlage 1.4.8“ und „Landschaftspflegerische Begleitplanung B 139 Kremstal Straße Umfahrung Haid, Einlage 1.4.10“ dargestellt und textlich erläutert.

Die Umsetzung dieser Ausgleichsflächen ist als wesentliche Projektgrundlage anzusehen und eine entsprechende rechtliche Absicherung der Flächen daher erforderlich. Daher wird eine entsprechende Auflage vorgeschrieben (siehe Nebenbestimmung 14.4 und auch 14.15). Soweit die Einschreiterin das potenzielle Abgehen von dieser Auflage anspricht, so ist auf die Verbindlichkeit der Auflage sowie das Regime der §§ 18b, 18c und 20 Abs. 4 UVP-G 2000 hinzuweisen, in deren jeweiligem Anwendungsbereich diese Frage zu thematisieren und beurteilen wäre.

– In Bezug auf das Thema **Landschaftsschutz** bringt die Einschreiterin vor, dass durch das Vorhaben das durch das A1-A25-Band im Süden zerschnittene Landschaftsgefüge durch eine Nord-Südachse **dauerhaft zerschnitten** und die südliche Barriere noch verstärkt werde. Es komme zu einer „völligen **Uminterpretation des Raums**“ und einer „totalen Zerstörung seines ursprünglichen (Rest-)Gefüges“. Die Reduktion auf die **landschaftsgebundene Erholung** und damit auf das Wegenetz sei keine ausreichende Beurteilung des Schutzguts Landschaft. Die Einschreiterin fordert daher, den **Landschaftsraum** mit Elementen der bestehenden Landschaftsstruktur, aber auch mit anderen Elementen einer neuen Landschaftsstruktur **neu aufzubauen**. Die Beurteilung

von Landschaft, Landschaftscharakter sowie Orts- und Landschaftsbild in den Einreichunterlagen sei detailliert und profund. Die im Operat vorgeschlagene Gestaltung der Lärmschutzwände als alleinige Maßnahme sei aber „mehr als dünn und inadäquat“.

Im Sinne des Teilgutachtens Natur- und Landschaftsschutz ist zu diesem Vorbringen Folgendes auszuführen:

Hinsichtlich der vorgebrachten Kritik an der unzureichenden Beurteilung des Schutzguts Landschaft aufgrund der Reduktion auf landschaftsgebundene Erholung wird angemerkt, dass das Schutzgut Landschaft anhand der drei Hauptkriterien Flächenbeanspruchung, Trennwirkung und Veränderung des Erscheinungsbildes getrennt für die verschiedenen Teilräume ausreichend beurteilt wurde. Der hergestellte Konnex zur landschaftsgebundenen Erholung ist insofern irreführend, als die landschaftsgebundene Erholung als eigenes Schutzgut beurteilt wurde. Da die Landschaft die Grundlage für landschaftsgebundene Erholung unabhängig von Wegen oder Erholungsinfrastruktur darstellt, sind in dieser Beurteilung auch die landschaftsbildrelevanten, bereits im Schutzgut Landschaft beachteten Faktoren berücksichtigt worden. Darüber hinaus wurden auch Aussagen zu Lärm- und Schadstoffemissionen getroffen. Eine Reduktion der Beurteilung des Schutzguts Landschaft auf die landschaftsgebundene Erholung ist jedenfalls nicht gegeben, da die Beurteilung des Schutzguts Landschaft anhand wesentlicher, anderer Kriterien erfolgt ist. Zudem sei auf den Widerspruch in den Aussagen des Einwenders hingewiesen, der anführt, dass die Beurteilung von Landschaft / Landschaftscharakter / Orts- und Landschaftsbild in den Einreichunterlagen detailliert und profund sei.

Die vom Einwender angeführte völlige Uminterpretation des Raumes ist im Wesentlichen durch die Schaffung einer optisch wirksamen linearen technischen Zerschneidungsachse gegeben. Folgeerscheinungen wie nachfolgende Betriebsansiedlungen – Stichwort Maßnahmenkonzept Haid – sind nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Daher ist beim Vorhaben B139 Umfahrung Haid eine schonende Einbindung der Straßentrasse in das Landschaftsgefüge durch begleitende Gehölzstrukturen erforderlich (siehe Auflage 14.10).

Hinsichtlich der Forderung der Einwenderin nach einem Aufbau einer neuen Landschaftsstruktur durch die Schaffung zusätzlicher Landschaftselemente hat das Ermittlungsverfahren ergeben, dass eine Abschirmung der Trasse durch strukturelle Gestaltungsmaßnahmen zur optischen Abschirmung der Trasse (beim Vorhaben B139 Umfahrung Haid gibt es eine entsprechende Nebenbestimmung) ausreichend ist. Diese Forderung wird mit den vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen entlang des Sipbachkorridors erfüllt.

– In der mündlichen Verhandlung erstattete die Einwenderin einen Auflagenvorschlag betreffend die **Ufergestaltung im Bereich der Sipbach-Querung**, der darauf abzielt den wandernden Tieren einen guten Ein- und Ausstieg zu ermöglichen.

Entsprechend dem Teilgutachten Natur- und Landschaftsschutz ist dieser Forderung Folgendes entgegenzuhalten:

Im vorliegenden Fall ist es ausreichend, sich auf eine Abschirmung der Trasse durch strukturelle Gestaltungsmaßnahmen zur optischen Abschirmung der Trasse (siehe Auflage 14.10) zu konzentrieren, zumal im Vorfeld der Projekteinreichung stets sowohl von naturschutzfachlicher Seite als auch seitens der Einwenderin eine Konzentration der Bemühungen um Ausgleichsflächen

betreffend den Sipbachkorridor verlangt wurde, um diese wichtige und überregional bedeutsame Landschafts- und Biotopverbundachse zu stärken. Diese Forderung wird mit den vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen entlang des Sipbachkorridors erfüllt. Siehe weiters die Auflagen zum Fachbereich Gewässerökologie.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Die Einschreiterin konstatierte in der mündlichen Verhandlung, dass das Vorhaben eine wesentliche Veränderung darstelle und daher eine **Bepflanzung neben der Straße** gewünscht sei, wobei hier auch (näher genannte) Obstgehölze angepflanzt werden sollten.

Dieser Forderung wird durch Auflage 11.10 im Wesentlichen Rechnung getragen, weshalb sich ein näheres Eingehen darauf erübrigt.

– Die Einschreiterin schlug in der mündlichen Verhandlung eine Präzisierung hinsichtlich der **Gestaltung der Lärmschutzwände** vor (anthrazitgrauer Farbton o.ä.).

Zu dieser Forderung ist anzumerken, dass bereits entsprechend der Maßnahmenplanung eine dezente Farbgebung für die Lärmschutzwände vorgesehen ist (z.B. Verwendung von Holzbeton), wobei grelle, helle Farben vermieden werden sollen. Eine exakte Vorschreibung der zu verwendenden Farbe wurde vom Sachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz nicht vorgeschlagen und daher nicht als erforderlich erachtet.

– Die Einschreiterin erstattete in der mündlichen Verhandlung einen Aufslagenvorschlag betreffend die **Rekultivierung** näher bestimmter Bereiche sowie die Verwendung und separate Lagerung von **Unterbodenmaterial** (Zwischenboden).

Aus dem Teilgutachten Natur- und Landschaftsschutz erschließt sich zu dieser Forderung Folgendes:

Im Projekt ist als Magerwiese die ehemalige Kreisverkehrsfläche vorgesehen. Dazu ist den Projektunterlagen zu entnehmen, dass die Asphaltdecke abgetragen wird und je nach Beschaffenheit des Untergrundes keine oder bloß eine geringe Humusschicht (max. 5 cm) aufgebracht werden soll. Für die Extensivflächen im Sipbachkorridor ist ohnehin kein Bodenauftrag vorgesehen, sondern nötigenfalls ein Abtrag der obersten Bodenschicht. Vgl. Kap. 4.2. (S. 12 – 14) im Bericht „Landschaftspflegerische Begleitplanung“. Die von der Einschreiterin vorgeschlagene Formulierung kann daher als obsolet betrachtet werden.

7.4.3.12.7. Zur Stellungnahme von Gerald Ludwig (Klimaallianz OÖ)

– Der Einschreiter merkte in der mündlichen Verhandlung an, dass seitens der Klimaallianz OÖ ein **Antrag auf Erweiterung eines Naturschutzgebietes** bei der Abteilung Naturschutz gestellt worden sei. Zusammenhängende Lebensräume sollen damit zusammengeführt werden.

Gemäß den Ausführungen des Sachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz ist zu diesem Vorbringen zu bemerken, dass im Gutachten die Auswirkungen des Projekts auf

naturschutzfachlich wertvolle Biotoptypen und naturschutzfachlich bedeutsame Tier- und Pflanzenarten beurteilt worden sind und daher davon auszugehen ist, dass auch allenfalls Natura-2000-relevante Schutzgüter ausreichend berücksichtigt wurden. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass die Verordnung von Naturschutzgebieten nicht Gegenstand eines UVP-Verfahrens ist.

7.4.3.12.8. Zur Stellungnahme von DI Anna Jank

– Die Einschreiterin hielt in der mündlichen Verhandlung zu den **Bewertungsmaßstäben** fest, dass es bedenklich sei, wenn die **Erholungsfunktion der Traunauen** geringer bewertet würde, weil diese nur von Bewohnern genutzt würden und keine touristische Nutzung gegeben sei. Es erscheine nicht richtig, wenn als öffentliches Interesse nur wirtschaftliche Interessen angesehen und alle anderen „darunter gestellt“ würden. Die Umwidmung in Betriebsbaugebiete oder auch neue Zufahrtsstraßen zu IKEA und zum Haid Center seien eindeutig private Interessen.

Im Sinne der Ausführungen des Sachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz ist diesbezüglich darauf hinzuweisen, dass betreffend das Thema Erholungswert ein Missverständnis vorliegt: Der Erholungswert der Traunauen ist sehr wohl als hoch eingestuft worden. Dass im Projektgebiet eine Bedeutung lediglich für Durchzügler und Ortsansässige festgestellt wurde, ist ein anderer Aspekt, der nicht auf den Erholungswert der Landschaft, sondern die Bedeutung eines Gebietes für die Erholungsnutzung abzielt. Die Nutzung als landwirtschaftliche oder forstwirtschaftliche Fläche ist weiterhin möglich, nur eben in anderer Form (z.B. Grünland statt Ackerfläche). Die mögliche künftige Umwidmung in Betriebsbaugebiet ist – wie schon an zahlreichen Stellen angemerkt wurde – nicht Gegenstand des vorliegenden UVP-Verfahrens.

7.4.3.13. Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Raumplanung (inkl. Sachgüter, Freizeit / Erholung)

7.4.3.13.1. Zur Stellungnahme von Andreas Schütz, BA, Prof. Dr. Christian Freilinger, Dipl.-Ing. Anna Jank, Aurora Jank, Dipl.-Ing. Erich Jank, DI Hans Stiasny, Florian Edlmair, Mag. Gerald Oberansmayr, Karl Grabmair, Alois Niedermaier, Gerald Niedermaier, Margarete Niedermaier, Sibylla Schütz, Heide-Marie Obermaier, Alfred Pointner, Richard Feichtner-Litzfellner, DI Ernst Steiner, Evelin Steiner, DI Hermann Öllinger, des Vereins Grüngürtel statt Westspange und der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid

– Die Einschreiter adressieren in ihren schriftlichen Stellungnahmen zusammengefasst Aspekte der **Raumplanung** und beziehen sich insofern auch auf die Themen Flächenwidmung, künftige **Entwicklungen**, das „**Maßnahmenpaket Haid**“ und öffentlicher Personenverkehr.

Entsprechend dem Teilgutachten Raumplanung (inkl. Sachgüter, Freizeit / Erholung) ist zu diesem Vorbringen Folgendes zu bemerken:

Die örtliche Raumordnung ist Aufgabe der Gemeinden. Ein wesentliches Steuerungsinstrument ist die Flächenwidmung (Widmungshoheit der Gemeinde). Die Flächenwidmungspläne werden von den Gemeinden nach fachlicher und rechtlicher Prüfung auf Übereinstimmung mit dem zugrundeliegenden Gesetz durch die Oö. Landesregierung (Aufsichtsbehörde) erstellt und verordnet.

Grundlage für die Erstellung der Teilgutachten ist der rechtskräftige Stand der Flächenwidmungspläne und Entwicklungskonzepte inkl. aller rechtswirksamen Änderungen der vom Vorhaben betroffenen Gemeinden. Das rechtskräftige örtliche Entwicklungskonzept und der rechtskräftige Flächenwidmungsplan der Gemeinde Ansfelden sind mit 2005 datiert. In weiterer Folge gab es mehrere rechtswirksame Änderungen, die bei der Beurteilung auch mitzuberücksichtigen sind. Für das gegenständliche Vorhaben (B139 Umfahrung Haid) liegt eine Trassenverordnung vor. Im Flächenwidmungsplan der Gemeinde Ansfelden ist die Trasse als Neuplanung gemäß damaligem Projektstand auch ersichtlich gemacht.

Die Umfahrung Haid sowie die Realisierung eines zeitgemäßen Autobahnanschlusses sind auch Bestandteil des „Maßnahmenpakets Haid“. Das Maßnahmenpaket Haid ist eine unverbindliche (nicht rechtsverbindliche) Planung (Konzept) des Landes OÖ, die neben den beiden Straßenbauvorhaben auch andere Möglichkeiten für die Entwicklung bzw. Neuordnung des Wirtschafts- und Siedlungsraums aufzeigt. Die Notwendigkeit der Umsetzung der beiden Straßenbauvorhaben ist fachlich ausreichend begründet und somit nicht abhängig davon, ob weitere Betriebs- und Wohngebiete im Projektgebiet errichtet werden. Ein zwingender Zusammenhang zwischen den beiden Projekten ist aus raumplanerischer Sicht nicht erkennbar.

Seitens der Gemeinden wurden gemäß aktuellem Flächenwidmungsplan (rechtskräftiger Stand zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens) jedoch noch keine diesbezüglichen Umwidmungen vorgenommen bzw. angestrebt. Im Falle einer geplanten Umwidmung wäre diese fachlich anhand der zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Verhältnisse (z.B. Erschließungsmöglichkeiten, Verbauungs- und Versiegelungsgrad) zu beurteilen. Ob für die geplante Umwidmung ein öffentliches oder privates Interesse vorliegt, wäre im Anlassfall und im einschlägigen Verfahren ebenfalls zu beurteilen.

In § 1 Abs. 2 Oö. ROG 1994 heißt es dazu: „Raumordnung im Sinne dieses Landesgesetzes bedeutet, den Gesamttraum und seine Teilräume vorausschauend planmäßig zu gestalten und die bestmögliche Nutzung und Sicherung des Lebensraumes im Interesse des Gemeinwohles zu gewährleisten; dabei sind die abschätzbaren wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, die freie Entfaltung der Persönlichkeit in der Gemeinschaft sowie der Schutz der natürlichen Umwelt als Lebensgrundlage des Menschen zu beachten.“

Erfahrungen zeigen jedoch, dass die Abwägung, ob ein öffentliches oder privates Interesse vorliegt, oft schwierig ist. Das private Interesse eines Unternehmers an der Ansiedelung eines Betriebs kann auch im öffentlichen Interesse bzw. im Interesse des Gemeinwohls liegen, wenn dadurch neue Arbeitsplätze in der Gemeinde geschaffen werden. Für manche Flächen können auch unterschiedliche oder gegensätzliche öffentliche Interessen vorliegen. So kann die Errichtung von Freizeit- und Erholungsräumen genauso im öffentlichen Interesse liegen wie die Errichtung von Wohnraum oder die Schaffung von Arbeitsplätzen im Zuge der Ansiedelung von Betrieben. Im Anlassfall ist auch hier eine Abwägung auf fachlicher Ebene durchzuführen.

Im „Maßnahmenpaket Haid“ ist eine Umwidmung eines größeren Areals angedacht, allerdings sind unterschiedliche Widmungskategorien (Bauland, Neuaufforstungsflächen, Grünzüge) vorgesehen, die nicht einen flächendeckenden Bodenverbrauch (Versiegelung) nach sich ziehen. Der „Wasserwald“ soll neu situiert, in der Gesamtfläche vergrößert und als Erholungs- und Freizeitraum frei zugänglich werden. Bezüglich einer geplanten Bebauungsdichte des neu zu widmenden Baulandes sind im „Maßnahmenpaket Haid“ keine Festlegungen enthalten. Der Stand des Konzepts aus 2017 sieht im Siedlungsbereich Gunsfelden und im Bereich der Napoleonsiedlung

entgegen den ersten Entwürfen keine Umwidmung in diesem Bereich, sondern lediglich eine längerfristige Option für eine Umstrukturierung in ein mögliches Betriebsbaugebiet vor.

Eine Umwidmung größerer Flächen in ein Betriebsbaugebiet ist prinzipiell nur dann zielführend, wenn das geplante Betriebsbaugebiet auch entsprechend aufgeschlossen bzw. an ein höherrangiges Straßennetz angebunden werden kann. Dass der Verkehrsuntersuchung als Annahme rund 28,9 ha zusätzliche Betriebsbaugebietsflächen zugrunde gelegt werden, ist im gegenständlichen Fall zweckmäßig, um die künftigen Verkehrsprognosen richtig einschätzen zu können und eine gegebenenfalls verträgliche Erschließung für Anrainer sicherzustellen.

Jede Gemeinde kann auf Basis der gesetzlichen Grundlagen und in insb. unter Berücksichtigung der Raumordnungsziele und -grundsätze politisch entscheiden, ob für die Ansiedlung oder Erweiterung von bestehenden Betrieben genügend Betriebsbauflächen in der Gemeinde zur Verfügung stehen oder ob ein entsprechender örtlicher Bedarf gegeben ist, unabhängig davon, ob ein (behauptetes) Überangebot an ungenutzten Betriebsbauflächen in der Region (auch immer eine Frage der Verfügbarkeit der bereits gewidmeten Betriebsbauflächen) vorhanden ist. Voraussetzung für eine Umwidmung ist jedoch auch die aufsichtsbehördliche Genehmigung.

Der öffentliche Nahverkehr oder der Fahrradverkehr stellen eine gute Alternative zu Autofahrten dar. Die Verlängerung der Straßenbahn nach Ansfelden, die erst durch den Neubau der Anschlussstelle Traun möglich ist, würde in jedem Fall eine attraktive Transportmöglichkeit bedeuten, um den Individualverkehr zu reduzieren. Verkehrsströme, die durch Zu- und Abtransport von Gütern oder durch An- und Abreise von Kunden aus dem weiteren Umkreis entstehen, können jedoch nicht in allen Fällen vom öffentlichen Verkehr übernommen werden. Umso wichtiger ist es, dass die A1 Westautobahn als übergeordnetes Straßennetz für den Fernverkehr auf möglichst kurzem, sicherem und anrainerverträglichem Weg an das untergeordnete Straßennetz angeschlossen ist, um Verkehrsbelastungen so gering wie möglich zu halten.

Die rechtlichen Ausführungen zu diesem Thema finden sich unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung.

7.4.3.13.2. Zur Stellungnahme von Florian Edlmair und der Oö. Umwelthanwaltschaft

– In ihren schriftlichen Stellungnahmen thematisieren die Einschreiter Aspekte der **Raumplanung** und beziehen sich insofern auch auf das Thema **öffentlicher Verkehr**.

Gemäß dem Teilgutachten Raumplanung (inkl. Sachgüter, Freizeit / Erholung) ist zu diesem Vorbringen wie folgt auszuführen:

Die geplante Verlegung der ASt Traun in Verbindung mit der Umfahrung Haid sieht den Ausbau des Straßennetzes mit Verlagerung von Verkehrsströmen vor und stellt eine wesentliche Entlastung des Ortskerns Haid und deren Bewohner dar. Die neue Trasse der B139 Umfahrung Haid wird mit größtmöglichem Abstand zu den bestehenden Siedlungsgebieten verlaufen. Die Situierung der ASt Traun im Bereich des Knotens Haid zwischen der A1 West Autobahn und der A25 Welser Autobahn, ebenfalls außerhalb der dichten Besiedlung, ergibt sich aus der Lage der geplanten Umfahrung westlich des Ortsgebiets bzw. aus der Weiterführung der durch das Land Oberösterreich projektierten und teilweise schon errichteten B139b. Durch die optimierte Anbindung der ASt Traun an das untergeordnete Straßennetz kann ein leistungsfähiges Straßennetz und in weiterer Folge eine gute und sichere Erreichbarkeit gewährleistet werden.

Durch den Neubau der Trassen wird die Verkehrssicherheit erheblich verbessert und gleichzeitig auch die Möglichkeit geschaffen, bestmögliche Schutzmaßnahmen für die Anrainer umzusetzen.

Das derzeit schon vorhandene dichte Verkehrsaufkommen, das laut Prognosen noch weiter steigen wird, ist dem Klimaschutz sicher nicht förderlich. Um die Verkehrsbelastungen (Lärm, Schadstoffe, Gefährdungen...) zu vermindern, müsste in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs investiert werden. Das gegenständliche Straßenbauvorhaben sieht jedoch keine Maßnahmen für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs vor. Allerdings wird eine Verlängerung der Straßenbahn von Traun nach Ansfelden erst durch das Vorhaben ermöglicht. Die Attraktivierung (z.B. Taktverdichtung) der Pyhrnbahn ist aus Sicht des Klimaschutzes jedenfalls zu begrüßen und könnte jederzeit – mit oder ohne Straßenprojekt – angegangen werden.

Das Projekt beinhaltet auch keine Festlegungen bezüglich Attraktivierung der Fuß- und Radwege. Es wird lediglich darauf geachtet, Trennwirkungen zu vermeiden bzw. Verbindungen bestmöglich wiederherzustellen. Da die Ausweisung von Geh- und Radwegen nicht im Kompetenzbereich des Projektwerbers, sondern im Kompetenzbereich des Straßenerhalters (in diesem Fall hauptsächlich der Gemeinden) liegt, sind die Gemeinden gefordert, diesbezügliche Verbesserungen anzudenken. Dies liegt jedoch außerhalb des Verfahrensgegenstands. Nahverkehrskonzepte bzw. Konzepte für die öffentliche Verkehrsentwicklung stellen wertvolle Instrumente dar, die wesentlich zum Wohlbefinden der ansässigen Bevölkerung bzw. zur Lenkung der Mobilität beitragen können.

– Der erstgenannte Einschreiter führt in seiner schriftlichen Stellungnahme weiters an, dass keine Konzepte zur **zukünftigen Nutzungsentwicklung des Wirtschaftsraumes** vorlägen.

Im Sinne des Teilgutachtens Raumplanung (inkl. Sachgüter, Freizeit / Erholung) ist dieser Äußerung Folgendes entgegenzuhalten:

Gemäß UVE-Unterlagen wurde das Projekt auf Übereinstimmung mit den angeführten Zielsetzungen der vorliegenden Konzepte und Programme überprüft, mit dem Ergebnis, dass das Vorhaben bei Berücksichtigung entsprechender Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen entweder zu keinen nennenswerten Zielkonflikten führt bzw. keine nennenswerten Auswirkungen ableitbar sind (z.B. EUREK, OÖ LAROP, Regionales Raumordnungsprogramm für die Region Linz-Umland 3) oder das Vorhaben mit den Zielvorgaben der Konzepte und Programme übereinstimmt bzw. diese unterstützt (z.B. ÖREK, Maßnahmenpaket Haid). Das Vorhaben berührt gemäß regionalem Raumordnungsprogramm für die Region Linz Umland 3 regionale Grünzonen. Diese großflächig ausgewiesenen Zonen, die auch bestehende Straßen beinhalten, werden jedoch nur sehr randlich und kleinflächig beansprucht. Aus raumplanerischer Sicht sind diese Beanspruchungen tolerierbar.

7.4.3.13.3. Zur Stellungnahme von DI Anna Jank, Aurora Jank, DI Erich Jank, Florian Edlmair, Heide-Marie Obermaier, Alfred Pointner, Jasmin Hajric, Ing. Bernhard Kirchsteiger, Bettina Kölblleitner, Peter Kölblleitner, Susanne Traxler, des Vereins Grüngürtel statt Westspange und der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– In ihren schriftlichen Stellungnahmen adressieren die Einwender Gesichtspunkte der **Raumplanung** und beziehen sich insofern auch auf **Verkehrsströme, Anbindung, Erholung** (etwa durch Spaziergänge und Radfahren).

Gemäß dem Teilgutachten Raumplanung (inkl. Sachgüter, Freizeit / Erholung) ist zu diesen Stellungnahmen Folgendes auszuführen:

Zweck des Neubaus der Trassen ist es, die Verkehrsströme im Untersuchungsraum zu verlagern. Aus raumplanerischer Sicht ist eine möglichst weite Abrückung der Trassen von Siedlungsbereichen – so wie im gegenständlichen Projekt auch vorgesehen – zu begrüßen. Somit ist es jedoch unvermeidbar, dass eine neue landschaftliche / räumliche Barriere entsteht.

Durch den Bau von Über- und Unterführungen sowie Begleitwegen bleiben die Wegverbindungen jedoch erhalten, allerdings kommt es lokal zu Änderungen der Wegführung, die sich je nach Art der Fortbewegung unterschiedlich auswirken werden. Für manche Weg- und Straßenbenutzer (Erholungssuchende) können diese Änderungen im Vergleich zur derzeitigen Situation als Umwege wahrgenommen werden. Die Auswirkungen sind jedoch sehr kleinräumig und werden als tolerierbar eingestuft.

Die Haidfeldstraße und die Köttsdorferstraße, die künftig von der Umfahrung gequert werden, können weiterhin für Spaziergänge genutzt werden. Die beiden Straßen weisen schalltechnisch eine höhere Vorbelastung auf. Die Zunahme des Verkehrslärms durch das Vorhaben am Tag (Bezugsjahr 2035) beträgt im Wesentlichen 1 bis 3 dB und beschränkt sich fast ausschließlich auf den unmittelbaren Querungsbereich der Trasse. Diese Verschlechterung wird als tolerierbar eingestuft. Gemäß dem Teilgutachten Luftreinhaltung sind die verkehrsbedingten Luftschadstoffe in der Betriebsphase mit geringfügigen nachteiligen Auswirkungen einzustufen. Zudem unterschreiten die bei der Immissionsprognose ermittelten Gesamtbelastungen in der Betriebsphase die aktuellen Grenzwerte des IG-L.

Der Radweg R8, der über 70 km von Leombach nach Kematen an der Krems, St. Marien, St. Florian, Nettingsdorf, Pucking, Traunweg bis Wels führt, quert den Untersuchungsraum von Westen nach Osten. Nach Baufertigstellung der Umfahrungsstraße Haid müsste der Radweg die Anbindungsstraße zum Einkaufszentrum Haid-Center und IKEA queren. Da straßenverkehrstechnisch eine Querung nicht möglich ist, ist es erforderlich, den Radweg dauerhaft umzulegen. Es besteht nun die Möglichkeit, den neuen Radwegabschnitt nach der Unterführung Köttsdorferstraße weiter über die Köttsdorferstraße in östlicher Richtung entlang des Einkaufszentrums, im Anschluss daran über einen neu geplanten bzw. bestehenden Radweg entlang der bestehenden B139 Kremstalstraße in südlicher Richtung zu verlegen und dann wieder in den Bestand einzubinden. Bei Verlegung des Wegabschnitts würde der Radweg um ca. 1.000 m verlängert werden. Relevante Auswirkungen auf die Funktion des Radwegs sind nicht zu erwarten.

Für lokale Umleitungen während der Bauphase macht es bautechnisch Sinn, diese erst in Abhängigkeit vom Baugeschehen festzulegen, um diese zeitlich und örtlich so kurz wie möglich zu halten. Da es sich um eine vorübergehende Maßnahme handelt, werden die nachteiligen Auswirkungen als geringfügig bewertet.

Die Traunauen werden als Naherholungsgebiet gerne genutzt. Der Zugang zu den Traunauen erfolgt fußläufig von der Ortschaft Haid aus u.a. auch über eine Unterführung der Westspange Haid und einen Schotterweg entlang des südlichen Auwaldrandes, der im Nahbereich der bereits bis zur Querung der Traunuferstraße bestehenden B139 verläuft. Gemäß schalltechnischer Untersuchung ist hinsichtlich des Lärms eine gewisse Vorbelastung gegeben, sodass die prognostizierte Lärmerhöhung zwischen 1 und 5 dB nur eine geringfügige Verschlechterung darstellt. Da der Weg vor allem als Zugang zu den Traunauen genutzt und die Verweildauer somit eher kurz sein wird, sind durch die zusätzlichen Lärmbelastungen keine merklichen Beeinträchtigungen für die Erholungsnutzung der Traunauen zu erwarten. Die im Teilgutachten Natur- und Landschaftsschutz enthaltenen Lärmschutzmaßnahmen entlang der Westspange Haid werden aus fachlicher Sicht unterstützt, da durch diese Maßnahmen nicht nur die Verschlechterung hintangehalten, sondern vermutlich auch der derzeitige Zustand verbessert werden könnte.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– In der mündlichen Verhandlung thematisierten die Einschreiter die vorhabensbezogenen **Auswirkungen auf Geh- und Radwege** und befürchtete „Abkapselungen“ einzelner Ortsteile.

Gemäß dem Teilgutachten Raumplanung (inkl. Sachgüter, Freizeit / Erholung) kann diesem Vorbringen allerdings nicht gefolgt werden, und zwar aus folgenden Überlegungen:

Der von den Einschreibern genannte Radweg wird nicht aufgegeben, sondern verlegt. Diese neue Verbindung mündet wieder in den bestehenden Radweg ein. Die genaue Lage dieser Verbindung ist zwar nicht im Projekt enthalten, aber sehr wohl im Gutachten beschrieben.

Hinsichtlich des Themas Umwege (Ortschaft Berg) ist zum einen auf die Ausführungen zur schriftlichen Stellungnahme und weiters auf die Bemerkung der Landesstraßenverwaltung zu verweisen, wonach die Möglichkeit bestehe, den geschotterten Begleitweg hinter der Lärmschutzwand dafür zu nutzen.

– Außerdem erklärten die Einschreiter in der mündlichen Verhandlung, dass der **Freizeitraum** (insb. in Richtung Traunauen) von der Bevölkerung intensiv genutzt werde und diesbezüglich Einschränkungen zu erwarten seien.

Entsprechend dem Teilgutachten Raumplanung (inkl. Sachgüter, Freizeit / Erholung) ist dazu auszuführen, dass im angesprochenen Bereich für einen Lärmschutz – aufbauend auf den immissionstechnischen Gutachten – kein Erfordernis besteht. Insofern kann auch auf die Bemerkungen zur schriftlichen Stellungnahme verwiesen werden.

7.4.3.14. Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Schalltechnik und Erschütterungen

7.4.3.14.1. Zur Stellungnahme von Alen Lukanovic

- Der Einschreiter moniert in seiner schriftlichen Stellungnahme eine Erhöhung des Lärmpegels (**Lärmbelästigung**) und fordert eine 5 m hohe Lärmschutzwand.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen kann diesem Vorbringen allerdings nicht gefolgt werden, und zwar aus folgenden Überlegungen:

Das Wohnhaus Aumühlweg 12a in Haid (Gebäude Nr. 1494b) befindet sich im nordwestlichen Bereich von Haid und damit im Einflussbereich der bereits bestehenden Landesstraßen B139 und B139b. Im Zuge des Straßenbauvorhabens kommt es zu einer deutlichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der B139b, sodass damit auch eine Zunahme der Schallpegel verbunden ist. Es wurde deshalb eine Schallschutzwand entlang der B139b mit einer Höhe von 3 m geplant. Für das gegenständliche Wohnhaus wurde erst im April 2021 die Baugenehmigung erteilt, es wurden deshalb dort keine Fassadenpegel errechnet. Da nach Angabe der Gemeinde bereits eine Baufertigstellungsanzeige eingebracht wurde, wurde dieses Gebäude bei der Beurteilung ergänzt. Demnach zeigt sich, dass bei projektgemäßer Ausführung der Maßnahmen und Nutzung der Straße weitgehend unveränderte Verhältnisse und im östlichen Bereich sogar Verbesserungen zu erwarten sind. Die Minderung wird vor allem durch das geringere Verkehrsaufkommen der B139 und die Wirkung der Schallschutzwand entlang der B139b erreicht. Bei der südwestlichen Fassade, die der B139b zugewandt ist, kommt es zu Erhöhungen von bis zu 1 dB, sodass dort objektseitige Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Eine Geschwindigkeit von 100 km/h im Bereich der freien Strecke wurde dabei berücksichtigt.

7.4.3.14.2. Zur Stellungnahme von Andreas Schütz, BA, Prof. Dr. Christian Freilinger, DI Hans Stiasny und Mag. Gerald Oberansmayr

- Die Einschreiter befürchten in ihren schriftlichen Stellungnahmen eine Überschreitung der zulässigen **Lärmgrenzwerte** und **unzureichende Schutzmaßnahmen** vor Lärmbelästigungen.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen ist diesem Vorbringen jedoch zu widersprechen, und zwar aus folgenden Gründen:

Die Wohnhäuser der Einwender befinden sich in Linz und ist damit aus schalltechnischer Sicht nicht unmittelbar vom Bauvorhaben betroffen. Hinsichtlich der Einwände zur generellen Lärmbelastung und der Grenzwertüberschreitung durch das Bauvorhaben ist anzumerken, dass für alle Wohnobjekte im Planungsbereich entsprechende schalltechnische Untersuchungen angestellt wurden. Aufgrund der Ergebnisse wurden allfällige Schallschutzmaßnahmen geplant, sodass eine Grenzwertüberschreitung nicht gegeben ist bzw. entsprechende objektseitige Maßnahmen vorgesehen wurden.

7.4.3.14.3. Zur Stellungnahme von DI Anna Jank, DI Erich Jank und Aurora Jank

- In ihrer schriftlichen Stellungnahme bringen die Einwender vor, dass bereits derzeit (d.h. ohne das Vorhaben) **Grenzwertüberschreitungen** hinsichtlich der Lärmimmissionen vorlägen. Der

Sonntag sei bei der Lärmuntersuchung gesondert zu bewerten / zu gewichten und die projektierten **Schallschutzmaßnahmen** seien unzureichend.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen ist zu diesem Vorbringen Folgendes zu bemerken:

Das Wohnhaus Gerhart Hauptmann-Straße 11 in Haid (Gebäude Nr. 1474) befindet sich im westlichen Bereich von Haid und damit im Einflussbereich der bereits bestehenden Landesstraße B139. Im Zuge des Bauvorhabens kommt es zu einer Entlastung der B139 in diesem Abschnitt, sodass es auch zu einer deutlichen Pegelminderung kommt. Hinsichtlich der Einwände zur generellen Lärmbelastung und deren Zunahme durch das Bauvorhaben wird festgestellt, dass für alle Wohnobjekte im Planungsbereich entsprechende schalltechnische Untersuchungen gemäß den geltenden technischen und rechtlichen Bestimmungen angestellt wurden. Aufgrund der Ergebnisse wurden allfällige Schallschutzmaßnahmen geplant, sodass eine Grenzwertüberschreitung nicht gegeben ist bzw. entsprechende objektseitige Maßnahmen vorgesehen wurden.

7.4.3.14.4. Zur Stellungnahme von Emma Buchberger

– Die Einwanderin fordert in ihrer schriftlichen Stellungnahme eine Mindesthöhe der **Schallschutzwand** von 4 m sowie Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h, da sie ansonsten eine massive Lärmbelastung befürchte.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen kann diesem Vorbringen allerdings aufgrund nachstehender Überlegungen nicht gefolgt werden:

Das Wohnhaus Aumühlweg 15 in Haid (Gebäude Nr. 1459) befindet sich im nordwestlichen Bereich von Haid und damit im Einflussbereich der bereits bestehenden Landesstraßen B139 und B139b. Im Zuge des Bauvorhabens kommt es zu einer deutlichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der B139b, sodass damit auch eine Zunahme der Schallpegel verbunden ist. Eine Geschwindigkeit von 100 km/h im Bereich der freien Strecke wurde dabei berücksichtigt. Zusätzlich sind entsprechend der schalltechnischen Untersuchung Objektschutzmaßnahmen an der nordwestlichen Fassade vorgesehen. Mit den vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen werden die erforderlichen Schutzziele erfüllt. Es sind deshalb aus fachlicher Sicht keine zusätzlichen Maßnahmen (Erhöhung der Wand, Geschwindigkeitsbeschränkungen) zum Schutz dieses Gebäudes erforderlich. Die Verordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen liegt im Übrigen nicht in der Kompetenz der UVP-Behörde; sie wäre vielmehr Sache der zuständigen Verkehrsbehörde.

7.4.3.14.5. Zur Stellungnahme von Florian Edlmair

– In seiner schriftlichen Stellungnahme äußert der Einwander Bedenken aufgrund der befürchteten Zunahme von **Schallimmissionen**.

Entsprechend dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen ist zu diesem Vorbringen Folgendes auszuführen:

Das Wohnhaus Mayr-zu-Berg-Straße 20 (Gebäude Nr. 1636) befindet sich in der Ortschaft Berg, westlich der B139. In diesem Abschnitt ist eine Schallschutzwand zum Schutz der Bewohner in der

Ortschaft Berg vorgesehen. Es kann dadurch eine schalltechnisch unveränderte Situation erzielt werden. Im Zuge der Bauphase werden die Lkw vorwiegend über die Autobahn geführt. Die Auswirkungen dieser Fahrbewegungen sowie die temporäre Nutzung der Köttsdorferstraße wurden schalltechnisch berücksichtigt. Eine allfällige Änderung der Verkehrsflüsse während der Betriebsphase in diesem Bereich ist aus schalltechnischer Sicht nicht nachvollziehbar und wäre im Vergleich zu den Immissionsanteilen der Bestandssituation jedenfalls von untergeordneter Bedeutung.

7.4.3.14.6. Zur Stellungnahme von Ing. Mag. Franz Josef Huber

– Der Einschreiter moniert in seiner schriftlichen Stellungnahme die Unzulässigkeit der **Schallimmissionen**, aus welchen sich erhebliche Belästigungen bis hin zu Gesundheitsgefährdungen ergäben. Ferner seien die **Lärmschutzmaßnahmen** unzureichend und die Ist-Situation unrichtig erhoben worden.

Entsprechend dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen ist diesem Vorbringen allerdings entgegzutreten, und zwar aus den nachstehenden Gründen:

Das Wohnhaus Ganglbauerstraße 4 (Gebäude Nr. 1634) befindet sich in der Ortschaft Berg im Einflussbereich der A1 und der B139 bzw. der zugehörigen Rampen. Die Ist-Bestandsmessungen in diesem Bereich (HMP-01) wurden im November 2016 vorgenommen, die erweiterten Lärmschutzmaßnahmen an der A1 waren zu dieser Zeit noch nicht umgesetzt. Die Messung der Bestandssituation dient der Überprüfung des Rechenmodells, das dann auch für die weiterführenden Berechnungen angewendet wird. Für die Darstellung der Veränderungen zur weiteren Beurteilung wurde die berechnete Prognosesituation unter Berücksichtigung der erweiterten Schallschutzmaßnahmen (Nullvariante 2035) der Prognosesituation gegenübergestellt. Es wurde damit unabhängig vom Messzeitpunkt die „bessere“ Ist-Situation herangezogen.

Aufgrund der projektierten Schallschutzmaßnahmen kommt es zu keiner relevanten Veränderung der Schallsituation. Bei der westlichen Fassade kommt es punktuell zu einer Anhebung von bis zu 1 dB (Prognose $L_{\text{night}} = 53$ dB, $L_{\text{den}} = 61$ dB), sodass dort objektseitiger Schallschutz vorgesehen wurde.

Entsprechend den Beurteilungsvorschriften ist für die schalltechnische Beurteilung von Straßenverkehr die maßgebende Verkehrsstärke heranzuziehen. Dabei handelt es sich um den JDTV, den Mittelwert über alle Tage des Jahres der Anzahl täglich passierender Kraftfahrzeuge. Eine besondere Berücksichtigung der Wochenenden ist dabei nicht vorgesehen.

Das gegenständliche Gebäude weist eine Entfernung zum nächsten Fahrstreifen der A1 (Rampe) von rund 180 m auf. Auf Basis bisher durchgeführter Untersuchungen und Recherchen können bei der Durchführung üblicher Bauarbeiten (Zertrümmern der Betondecke, Rammtätigkeiten, Bagger mit Meißel usw.) Schwingungseinwirkungen, die geeignet sind Bauwerkschäden zu verursachen, ausgeschlossen werden. Im Zuge der Bauarbeiten sind keine Sprengungen vorgesehen. Es sind daher durch die Bauarbeiten keine nachteiligen Auswirkungen infolge von Erschütterungen zu erwarten.

7.4.3.14.7. Zur Stellungnahme von Karl Grabmair

Zur schriftlichen Stellungnahme:

- Der Einschreiter moniert in seiner schriftlichen Stellungnahme eine **Erhöhung des Lärmpegels** (Lärmbelästigung) und fordert **passive Lärmschutzmaßnahmen**.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen kann diesem Vorbringen nicht gefolgt werden, und zwar aus folgenden Überlegungen:

Das Wohnhaus Untere Landstraße 21 (Gebäude Nr. 1110) befindet sich im nordöstlichen Bereich der Ortschaft Hasenufer. Durch das geplante Straßenbauvorhaben kommt es punktuell zu Erhöhungen von bis zu 2 dB, die maßgeblich durch den Immissionsanteil der B139b verursacht werden (Prognose $L_{\text{night}} = 46$ dB, $L_{\text{den}} = 55$ dB). Es sind deshalb bei diesem Gebäude an der östlichen und nördlichen Fassade objektseitige Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Mit den vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen werden die erforderlichen Schutzziele erfüllt. Zusätzliche Maßnahmen zum Schutz dieses Gebäudes daher nicht erforderlich.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

- Der Einschreiter **hinterfragte** (teils im Widerspruch zum schriftlichen Vorbringen) die für sein Wohnhaus vorgesehenen **Schallschutzmaßnahmen**, welche aus seiner Sicht nicht sinnvoll seien.

Der Sachverständige für Schalltechnik und Erschütterungen erläuterte die Hintergründe (siehe oben) und verwies auf die relevante Erhöhung von mindestens 1 dB, ab welcher Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind.

7.4.3.14.8. Zur Stellungnahme von Alois Niedermaier, Gerald Niedermaier, Margarete Niedermaier und Sibylla Schütz

Zur schriftlichen Stellungnahme:

- Die Einwender schildern in ihrer schriftlichen Stellungnahme zunächst den Ist-Stand auf ihrer Liegenschaft und monieren sodann, dass bereits die aktuelle **Lärmschutzwand** an der A1 keinen ausreichenden Schutz biete und fordern eine Erhöhung. Zudem kritisieren die Einschreiter die Berechnung der vorhabensbezogenen **Lärmimmissionen**.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen ist zu diesem Vorbringen Folgendes zu bemerken:

Das Wohnhaus Haidfeldstraße 9 (Gebäude Nr. 1051) befindet sich nördlich der A1 in der Ortschaft Gunsfelden. Die Schallsituation wird dort maßgeblich durch den Einfluss der A1 geprägt und es kommt auch durch die Immissionsanteile der künftig im Westen vorbeiführenden B139 zu keiner schalltechnisch relevanten Veränderung. Dies deshalb, weil an der Ostseite der geplanten Straße eine Schallschutzwand vorgesehen ist und damit ein Schutz für die östlich liegenden Wohngebäude gegeben ist. Ohne das Bauvorhaben werden bei diesem Wohnhaus an der am meisten belasteten Fassade (Richtung Süd) Schallpegel von $L_{\text{den}} = 70,5$ dB und in der Nacht $L_{\text{night}} = 62,5$ dB berechnet. Es handelt sich somit bereits derzeit um ein stark belastetes Gebiet. In der Prognose 2035 kommt es zu keinen relevanten Änderungen, es werden die Schallpegel

tendenziell sogar geringer, weil sich der Einwirkwinkel des Schallpegeleinfalls der Autobahn in Richtung Westen (und damit auch zum Beschleunigungsbereich beim Puckinger Berg) durch das Überquerungsbauwerk der B139 verringert. Der Anteil der B139 selbst ist auch aufgrund der geplanten Schallschutzwände gegenüber dem Immissionsanteil der Autobahn vernachlässigbar und liegt um mindestens 10 dB unter dem Anteil der Autobahn. Das bedeutet, dass es durch die geplante B139 zu keiner Verschlechterung der derzeitigen Schallsituation in diesem Bereich kommt. Es ist deshalb im Zuge dieses Projektes keine Notwendigkeit von zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen gegeben.

Entsprechend dem schalltechnischen Bericht (Bauphasen) sind zum Schutz vor Baulärm bei diesem Gebäude objektseitige Maßnahmen vorgesehen.

Das gegenständliche Gebäude weist eine Entfernung zum Brückenbauwerk der B139 von rund 120 m auf. Auf Basis bisher durchgeführter Untersuchungen und Recherchen können bei der Durchführung üblicher Bauarbeiten (Zertrümmern der Betondecke, Rammtätigkeiten, Bagger mit Meißel usw.) Schwingungseinwirkungen die geeignet sind Bauwerkschäden zu verursachen, ausgeschlossen werden. Im Zuge der Bauarbeiten sind keine Sprengungen vorgesehen. Es sind daher durch die Bauarbeiten keine nachteiligen Auswirkungen infolge von Erschütterungen zu erwarten.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Im Zuge der mündlichen Verhandlung brachten die Einschreiter betreffend das Gebiet Gunsfelden im Gemeindegebiet Pucking vor, dass der Immissionsschutz massiv verbessert werden müsse. Der bauliche **Lärmschutz** gehöre durchgehend (von B139 bis zur B139 neu) im Bereich Gunsfelden auf **gleicher Höhe und gleicher Ausführung** (oder höher oder bessere Ausführung) wie in Ansfelden bzw. Haid (Höhe Stelzhammerstraße) gleichzeitig mit dem Projekt B 139 Neu erbaut. Weiters solle eine **Photovoltaikanlage** auf die Lärmschutzwand angebracht werden. Die **Schallmessung** sei im Bereich Gunsfelden nicht beim Lebensmittelpunkt der Bewohner durchgeführt worden, sondern hinter den Häusern auf einer Grundfläche „fernab vom Lebensmittelpunkt der dortigen Bewohner“. Daher sei die Messung des Schalldruckpegels für das gesamte Projekt falsch berechnet worden.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen kann diesem Vorbringen nicht gefolgt werden, und zwar aus nachstehenden Überlegungen:

Im Gebiet der Ortschaft Gunsfelden kommt es ausgehend vom gegenständlichen Straßenprojekt zu keinen schalltechnisch relevanten Veränderungen. Es sind deshalb im Zusammenhang mit dem gegenständlichen UVP-Verfahren auch keine Änderungen der baulichen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Schallmessungen die im Rahmen der Projekterstellung durchgeführt wurden, dienen der Überprüfung des Rechenmodells. Dazu ist das Ergebnis von Messungen mit dem Rechenergebnis für einen identen Punkt zu vergleichen. Wo sich dieser Punkt befindet, ist dabei nicht relevant, weil die getroffene Aussage hinsichtlich dieses Unterschiedes für alle Bereiche im Umkreis dieses Punktes gültig ist. Die durchgeführte Berechnung für die Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen erfolgte unabhängig von den Messungen und wurde auch für die Lebensmittelpunkte der Bewohner (an den Fassaden der Wohngebäude) vorgenommen. Der

Rückschluss auf eine falsche Berechnung für das gesamte Projekt vermag deshalb nicht zu überzeugen.

7.4.3.14.9. Zur Stellungnahme von Heide-Marie Obermaier und Alfred Pointner

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Die Einwender bringen mögliche gesundheitliche Einwirkungen des Vorhabens vor und beziehen sich dabei u.a. auch auf **Lärmimmissionen**. Außerdem seien die projektierten Lärmschutzbauten ungeeignet.

Entsprechend dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen kann diesem Vorbringen allerdings aufgrund folgender Gründe nicht gefolgt werden:

Das Wohnhaus Traunuferstraße 279 (Gebäude Nr. 1353) befindet sich südlich der L563 in Haid im direkten Einflussbereich der L563. In diesem Bereich kommt es in Richtung B139 zu geringfügigen Pegelabnahmen durch die Entlastung dieser Straße. In Richtung Westen wird durch die Zunahme des Verkehrs auf der Landesstraße eine Schallpegelerhöhung prognostiziert, die jedoch weniger als 1 dB beträgt (Prognose $L_{\text{night}} = 56$ dB, $L_{\text{den}} = 66$ dB). Allfällige Reflexionen und eine Mitwindsituation wurden bei den Berechnungen berücksichtigt. Die örtliche Schallsituation kann damit auch unter Berücksichtigung des geplanten Straßenbauvorhabens als unverändert bezeichnet werden. Ein erheblicher Anstieg des Schallpegels in der Nacht ist nicht gegeben.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Die Einschreiter erkundigten sich in der mündlichen Verhandlung, wie sich das **vermehrte Verkehrsaufkommen** auf ihr Wohnhaus auswirken werde. Zudem sei unklar, warum ihr **Nachbar Lärmschutzfenster** bekomme, sie aber nicht.

Der Sachverständige für Schalltechnik und Erschütterungen teilte dazu mit, dass es durch die Auffassung der alten Landesstraße im südlichen Bereich des Wohnobjektes zu einer Verbesserung der schalltechnischen Situation kommt, hingegen im Norden eine geringfügige Anhebung (kleiner 1 dB) prognostiziert wird. Die Pegelanhebung beim Nachbarn sei größer 1 dB, weshalb dort Schallschutzfenster vorgesehen sind.

– Die Einschreiter forderten zudem ab der Inbetriebnahme der Traunuferstraße zwischen B139 alt (Reiterkreuzung) und B139 neu u.a. **eine Verkehrszählung und eine Lärmmessung**.

Im Sinne der Ausführungen des Sachverständigen für Schalltechnik und Erschütterungen ist dieser Forderung entgegenzuhalten, dass Lärmmessungen nach Inbetriebnahme der Traunuferstraße generell nicht vorgesehen und flächendeckend weder möglich noch zielführend sind. Die Höhe von Schallimmissionen im Einflussbereich von Straßen ist im Wesentlichen abhängig von der Geschwindigkeit, dem Verkehrsaufkommen und dem Fahrzeugmix. Nachdem punktuell ohnedies Verkehrszählungen an mehreren Punkten innerhalb des Projektgebietes vorgesehen sind, kann auf Basis dieser Ergebnisse eine Aussage auch hinsichtlich der schalltechnischen Auswirkungen getroffen werden. Darüber hinaus können im Beschwerdefall auch Schallmessungen über Auftrag der jeweiligen Straßenverwaltung durchgeführt werden.

7.4.3.14.10. Zur Stellungnahme von Lena Putschögl, Manuela Putschögl und Martin Putschögl

– Die Einwender argumentieren in ihrer schriftlichen Stellungnahme mit bereits aktuell bestehenden **hohen Lärmimmissionen** und befürchten, dass die projektierten **Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend** seien.

Entsprechend dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen ist diesem Vorbringen allerdings entgegenzutreten, und zwar aus den nachstehenden Gründen:

Das Wohnhaus Roseggerstraße 9 (Gebäude Nr. 1318) befindet sich südlich der L563 in Haid im Einflussbereich der L563 und der B139b. Bemerkt wird, dass diesem Gebäude fälschlicherweise die Adresse Traunuferstraße 9 zugeordnet wurde. Durch die geplanten Schallschutzmaßnahmen werden mit Ausnahme bei der nördlichen Fassade keine relevanten Änderungen bzw. Anhebungen von mehr als 1 dB verursacht. Bei der nördlichen Fassade in Richtung der L563 kommt es im Obergeschoß zu einer Erhöhung von bis zu 1,5 dB, sodass dafür objektseitige Schallschutzmaßnahmen vorgesehen wurden (Prognose $L_{\text{night}} = 48$ dB, $L_{\text{den}} = 57$ dB). Mit den vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen werden die erforderlichen Schutzziele erfüllt. Es sind deshalb keine zusätzlichen Maßnahmen zum Schutz dieses Gebäudes erforderlich.

7.4.3.14.11. Zur Stellungnahme von Gernot Godina und Martina Putschögl-Godina

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Die Einwender argumentieren in ihrer schriftlichen Stellungnahme mit bereits aktuell bestehenden **hohen Lärmimmissionen** und befürchten, dass die projektierten **Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend** seien.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen kann diesem Vorbringen nicht gefolgt werden, und zwar aus folgenden Überlegungen:

Das Wohnhaus Waldmüllerstraße 29 (Gebäude Nr. 1284) befindet sich in der Ortschaft Berg und damit im Einflussbereich der A1 (Rampe) und der B139. Durch die geplanten Schallschutzmaßnahmen entlang der B139 werden mit Ausnahme bei der nördlichen Fassade keine relevanten Änderungen bzw. Anhebungen von mehr als 1 dB verursacht. Bei der westlichen Fassade kommt es zu einer Erhöhung von bis zu 1,4 dB. Da jedoch gleichzeitig die Planungsrichtwerte eingehalten werden können (Prognose $L_{\text{night}} = 43$ dB, $L_{\text{den}} = 51$ dB), sind keine weiteren Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Mit den vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen werden die erforderlichen Schutzziele erfüllt.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Im Zuge der mündlichen Verhandlung forderten die Einschreiter eine **Beweissicherung für die Lärmkontrolle** der Ortschaft Berg insb. bei ihrer Liegenschaft, Waldmüllerstraße 29 und eine Ausführung mit **Splitt-Mastix-Belag** für Teile der B139.

Im Sinne der Ausführungen des Sachverständigen für Schalltechnik und Erschütterungen ist dieser Forderung entgegenzuhalten, dass Lärmkontrollen nach Verkehrsaufnahme generell nicht vorgesehen und flächendeckend weder möglich noch zielführend sind. Die Höhe von

Schallimmissionen im Einflussbereich von Straßen ist im Wesentlichen abhängig von der Geschwindigkeit, dem Verkehrsaufkommen und dem Fahrzeugmix. Nachdem punktuell ohnedies Verkehrszählungen an mehreren Punkten innerhalb des Projektgebietes vorgesehen sind, kann auf Basis dieser Ergebnisse eine Aussage auch hinsichtlich der schalltechnischen Auswirkungen getroffen werden. Darüber hinaus können im Beschwerdefall auch Schallmessungen über Auftrag der jeweiligen Straßenverwaltung durchgeführt werden.

Zum Schutz der Ortschaft Berg ist eine Lärmschutzwand vorgesehen. Damit wird erreicht, dass es zu keiner relevanten schalltechnischen Veränderung kommt, sodass auch kein besonderer Straßenbelag – wie etwa Splitt-Mastix-Asphalt – erforderlich ist.

7.4.3.14.12. Zur Stellungnahme von Richard Feichtner-Litzlfellner

– Der Einwender argumentiert in seiner schriftlichen Stellungnahme mit bereits aktuell bestehenden **hohen Lärmimmissionen** und befürchtet auch hohe vorhabensbedingte Schalleinwirkungen sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase. Er moniert weiters, dass die projektierten **Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend** seien.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen ist zu diesem Vorbringen Folgendes zu bemerken:

Das Wohnhaus Roseggerstraße 7 (Gebäude Nr. 1366) befindet sich südlich der L563 in Haid im Einflussbereich der A1, der B139b und der L563. Bemerkenswert wird, dass für dieses Gebäude fälschlicherweise die Adresse Traunuferstraße 7 zugeordnet wurde. Im Bereich der B139b bzw. der in diesem Bereich geplanten Rampe sind Schallschutzwände vorgesehen. Bei einzelnen Fassaden kommt es dennoch zu einer Erhöhung von bis zu 1 dB (Prognose $L_{\text{night}} = 49$ dB, $L_{\text{den}} = 58$ dB), sodass für diese Fassaden objektseitige Schallschutzmaßnahmen vorgesehen wurden.

Im Zuge der Bauphase werden bei diesem Wohnhaus mögliche Veränderungen im Wesentlichen durch den Baustellenverkehr verursacht. Die unmittelbar vorbeiführende L563 zählt jedoch nicht zu den Haupt-Bauverkehrswegen, sodass sich durch die Bauphase auch keine nennenswerten Veränderungen in diesem Bereich ergeben werden.

Entsprechend der Beurteilungsvorschriften ist für die schalltechnische Beurteilung von Straßenverkehr die maßgebende Verkehrsstärke heranzuziehen. Dabei handelt es sich um den JDTV, den Mittelwert über alle Tage des Jahres der Anzahl täglich passierender Kraftfahrzeuge. Eine besondere Berücksichtigung der Sonntage ist dabei nicht vorgesehen.

Mit den vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen werden die erforderlichen Schutzziele erfüllt. Es sind deshalb keine zusätzlichen Maßnahmen zum Schutz dieses Gebäudes erforderlich.

7.4.3.14.13. Zur Stellungnahme von Renate Breksler und Heinrich Breksler

– Die Einwender argumentieren in ihrer schriftlichen Stellungnahme mit projektbedingter **Lärmerhöhung und -belastung** und fordern entsprechende **Schallschutzmaßnahmen**.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen kann diesem Vorbringen allerdings nicht gefolgt werden, und zwar aus folgenden Überlegungen:

Das Wohnhaus Kaplangasse 26b (Gebäude Nr. 1391) befindet sich nördlich der L563 in Haid in deren unmittelbaren Einflussbereich. Durch die Entlastung der bestehenden B139 wird der Immissionsanteil durch das höhere Verkehrsaufkommen auf der L563 weitgehend kompensiert. Es kommt in diesem Bereich zu keinen relevanten nachteiligen Veränderungen, sodass keine weiteren Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind.

7.4.3.14.14. Zur Stellungnahme von Admir Dukic, Jasmina Dukic, Jasmin Hajric, Jessica Haslhofer (vormals Gruber), Martin Haslhofer, Ing. Bernhard Kirchsteiger, Bettina Köbleitner, Peter Köbleitner, Bernhard Nimmervoll, Iris Podechtl, Manuel Prinz, Karlheinz Rudolf, Cedric Stangl, Susanne Traxler und Rudolf Wedad

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Die Einwender, welche einen Vierkanthof mit mehreren Wohnungen bewohnen, bringen vor, dass als sie betreffende Lärmschutzmaßnahme bloß ein 2 m hoher Erdwall, jedoch – anders als bei östlich liegenden Objekten im vergleichbaren Abstand zum Vorhaben – keine Lärmschutzwände vorgesehen seien. Weiters werden Schallreflexionen und im Ergebnis Gesundheitsgefährdungen durch die Lärmimmissionen befürchtet. Zum Schallschutz werden auch Geschwindigkeitsreduktionen gefordert.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen ist diesem Vorbringen jedoch zu widersprechen, und zwar aus folgenden Gründen:

Beim Wohnhaus Untere Landstraße 58 (Gebäude Nr. 1115) handelt es sich um einen Vierkanthof unmittelbar an der L563, in dem mehrere Wohnungen untergebracht sind. Künftig ist östlich davon die Weiterführung der B139b (als B139) samt Rampe als Umfahrung vorgesehen, sodass mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens gerechnet wird. Westlich entlang der B139b ist ein Schallschutzwall vorgesehen. Dennoch kommt es vor allem bei den östlichen und südlichen Gebäudeteilen zu Pegelanhebungen von bis zu 3 dB. Sofern gleichzeitig auch Überschreitungen der Planungsrichtwerte berechnet wurden, sind deshalb für diese Bereiche jedenfalls objektseitige Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Zusätzliche Schallimmissionen in Folge von Reflexionen an anderen Schallschutzwänden können vernachlässigt werden, weil die Oberflächen der Wände im Nahbereich beidseitig hochabsorbierend ausgeführt werden und die reflektierten Anteile damit keinen relevanten Beitrag am Gesamtschallpegel leisten.

Die Grenzwerte der BStLärmIV sind zwar beim gegenständlichen Wohnhaus nicht direkt anzuwenden, weil es sich bei den relevanten Straßen (B139, B139b, L563) nicht um Bundes- sondern um Landesstraßen handelt. Davon unabhängig führt die vorgenommene Beurteilung aber zum selben Ergebnis, weil für die Fassaden mit Pegelerhöhungen von mehr als 1 dB Schallschutzmaßnahmen vorgesehen wurden.

Mit den beschriebenen Lärmschutzmaßnahmen können die erforderlichen Schutzziele erfüllt werden. Es sind deshalb keine zusätzlichen Maßnahmen zum Schutz dieses Gebäudes erforderlich.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Die Einschreiter forderten in der mündlichen Verhandlung erneut (von den Einwendern näher beschriebene) **straßenseitige Lärmschutzmaßnahmen**. Außerdem fragten sie, warum zum Teil „nur“ Schallschutzfenster und keine Schallschutzwände vorgesehen seien.

Gemäß den Ausführungen des Sachverständigen für Schalltechnik und Erschütterungen ist dazu Folgendes zu bemerken:

Die Lärmschutzmaßnahme an der Ostseite der ASt ist erforderlich, damit es dort in Summe mit dem Immissionsanteil der B139 selbst zu keinen übermäßigen Erhöhungen kommt. Beim gegenständlichen Wohnhaus erfolgt die prognostizierte Erhöhung nicht durch die Immissionsanteile der ASt, sondern maßgeblich durch die B139, die südöstlich vorbeiführt. Eine Lärmschutzmaßnahme im Bereich der ASt würde deshalb keine relevante Verbesserung bewirken.

Der Sachverständige für Schalltechnik und Erschütterungen stellte klar, dass die Wirtschaftlichkeit nur bedingt für die Anordnung von Maßnahmen relevant ist. Außerdem stellte er ein Missverständnis bei der Bezeichnung der Straßenabschnitte richtig: Im Bereich der derzeitigen B139b wird kein Schallschutz errichtet (anders im Gutachten Schallschutz erwähnt). Die im Gutachten zu den Einwänden erfolgte Bezeichnung B139b wurde korrigiert auf „B139b_3“. In diesem Abschnitt der B139 ist westlich ein Schallschutzwall vorgesehen.

– Ein Einschreiter fragte in der mündlichen Verhandlung, warum der **Freiraum** bei seinem Objekt (Garten) nicht berücksichtigt worden sei, obwohl es bei seinem Grundstück zu einer Erhöhung von 3 dB komme.

Der Sachverständige für Schalltechnik und Erschütterungen entgegnete darauf, dass die Zusatzbelastung von 3 dB im Obergeschoß auftreten wird.

7.4.3.14.15. Zur Stellungnahme von Edeltraud Ring und Walter Ring

– Die Einwender kritisieren in ihrer schriftlichen Stellungnahme die Berechnung und Bewertung der vorhabensbedingten **Immissionen** und geben an, dass für ihre Objekte in den Projektunterlagen **keine aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen** aufscheinen würden. Außerdem werden Immissionen aufgrund Zu- und Abfahrten zum künftig geplanten **Betriebsbaugebiet** vorgebracht.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen ist zu diesem Vorbringen Folgendes zu bemerken:

Das Wohnhaus Roseggerstraße 18 (Gebäude Nr. 1375) befindet sich südlich der L563 in Haid im Einflussbereich der L563 und der B139b. Bemerkenswert wird, dass für dieses Gebäude fälschlicherweise die Adresse Traunuferstraße 18 zugeordnet wurde. Durch die geplanten Schallschutzmaßnahmen werden mit Ausnahme bei der westlichen Fassade keine Änderungen bzw. Anhebungen von mehr als 1 dB verursacht. Bei der westlichen Fassade in Richtung der B139b kommt es im Obergeschoß zu einer Erhöhung von bis zu 1,4 dB, sodass dafür objektseitige Schallschutzmaßnahmen vorgesehen wurden (Prognose $L_{\text{night}} = 53 \text{ dB}$, $L_{\text{den}} = 61 \text{ dB}$).

Der Immissionsanteil der L563 in diesem Bereich wurde entsprechend dem Verkehrsaufkommen in Abschnitt L563_3 berücksichtigt. Dies ist auch in den Rasterlärnkarten ersichtlich.

Die Fahrbewegungen im Zusammenhang mit einem möglichen Betriebsbaugelände in diesem Bereich sind nicht Gegenstand dieses UVP-Vorhabens. Sie wurden zwar durch eine Verkehrszunahme auf der L563 berücksichtigt, sodass die Beurteilung auf der sicheren Seite aus Sicht der Nachbarschaft vorgenommen wurde; die unmittelbare Zufahrt sowie der Verkehr innerhalb des möglichen Betriebsbaugeländes bleiben jedoch unberücksichtigt. Dies wäre im Falle der Umsetzung des Betriebsbaugeländes durch den jeweiligen Straßenerhalter bzw. im jeweiligen Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen. Ferner ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

Mit den vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen werden die erforderlichen Schutzziele erfüllt. Es sind deshalb keine zusätzlichen Maßnahmen zum Schutz dieses Gebäudes erforderlich.

7.4.3.14.16. Zur Stellungnahme von DI Ernst Steiner und Evelin Steiner

– Die Einwander kritisieren in ihrer schriftlichen Stellungnahme die Berechnung und Bewertung der vorhabensbedingten **Immissionen** und geben an, dass sie sich durch die Auswirkungen des Vorhabens in ihrer **Gesundheit gefährdet** fühlen würden. Außerdem werden Immissionen aufgrund Zu- und Abfahrten zum künftig geplanten **Betriebsbaugelände** vorgebracht.

Entsprechend dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen kann diesem Vorbringen allerdings aufgrund folgender Gründe nicht gefolgt werden:

Das Wohnhaus Roseggerstraße 5 (Gebäude Nr. 1530) befindet sich südlich der L563 in Haid im Einflussbereich der L563 und der B139b. Bemerkenswert wird, dass für dieses Gebäude fälschlicherweise die Adresse Traunuferstraße 5 zugeordnet wurde. Durch die geplanten Schallschutzmaßnahmen werden im Westen und Norden in Richtung der B139b und der L563 Erhöhungen von bis zu 2 dB verursacht, sodass dafür objektseitige Schallschutzmaßnahmen vorgesehen wurden (Prognose $L_{\text{night}} = 50 \text{ dB}$, $L_{\text{den}} = 59 \text{ dB}$). Der Immissionsanteil der L563 in diesem Bereich wurde entsprechend dem Verkehrsaufkommen in Abschnitt L563_3 berücksichtigt. Dies ist auch in den Rasterlärnkarten ersichtlich.

Die Fahrbewegungen im Zusammenhang mit einem möglichen Betriebsbaugelände in diesem Bereich sind nicht Gegenstand dieses UVP-Vorhabens. Sie wurden zwar durch eine Verkehrszunahme auf der L563 berücksichtigt, sodass die Beurteilung auf der sicheren Seite aus Sicht der Nachbarschaft vorgenommen wurde; die unmittelbare Zufahrt sowie der Verkehr innerhalb des möglichen Betriebsbaugeländes bleiben jedoch unberücksichtigt. Dies wäre im Falle der Umsetzung des Betriebsbaugeländes durch den jeweiligen Straßenerhalter bzw. im jeweiligen Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen. Auch der mögliche Entfall des Wasserwaldes wurde schalltechnisch nicht berücksichtigt, weil es dazu noch keine konkrete Umsetzung gibt. Ferner ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

Mit den vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen werden die erforderlichen Schutzziele erfüllt. Es sind deshalb keine zusätzlichen Maßnahmen zum Schutz dieses Gebäudes erforderlich.

7.4.3.14.17. Zur Stellungnahme von DI Hermann Öllinger

- Der Einwender moniert in seiner schriftlichen Stellungnahme, dass die **Lärmschutzmaßnahmen unzureichend** seien.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen kann diesem Vorbringen nicht gefolgt werden, und zwar aus folgenden Überlegungen:

Das Wohnhaus Händlergasse 1 (Gebäude Nr. 1031) befindet sich südlich der L563 in Hasenufer im Einflussbereich der L563 und der A25. In diesem Bereich kommt es durch das Straßenbauvorhaben mit Ausnahme der üblichen jährlichen Änderungen der Verkehrsfrequenzen zu keinen Änderungen. Es sind deshalb dort auch keine relevanten Pegeländerungen zu erwarten, die immissionstechnischen Auswirkungen der L563 und der A25 bleiben unverändert. Auch durch die geplante B139 bzw. die Rampen kommt es zu keinen nachteiligen Auswirkungen bei diesem Wohnhaus. Es wurden deshalb im Zuge des gegenständlichen Straßenbauvorhabens auch keine speziellen Schallschutzmaßnahmen geplant.

7.4.3.14.18. Zur Stellungnahme von Andrea Peterseil und Johann Peterseil

- Die Einwender monieren in ihrer schriftlichen Stellungnahme, dass bei der ASt A1-Zubringer Nord entsprechende **Lärmschutzmaßnahmen** (wie bspw. eine Lärmschutzwand) **fehlen** würden, um die zu erwartende Immissionsbeeinträchtigung durch Lärm auf ein zumutbares Maß zu reduzieren. Die signifikante **Erhöhung der Lärmbelästigung** sei ohne die dargestellten zumutbaren Maßnahmen nicht hinnehmbar und würde ein Maß erreichen, welches zu einer unzumutbaren Belästigung und / oder gesundheitlichen Gefährdung führen würde.

Entsprechend dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen ist diesem Vorbringen allerdings entgegenzutreten, und zwar aus den nachstehenden Gründen:

Es wurden Einwände betreffend mehrere Grundstücke abgegeben. Schalltechnisch relevante Einwände betreffen das GSt. Nr. 1364, KG Pucking I, das sich im Bereich der geplanten Rampe Nord befindet und als Grünland ausgewiesen ist. Nachdem dort derzeit und aufgrund der Widmung auch künftig keine Wohnnutzung gegeben ist, sind auch keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich und es sind solche auch nicht vorgesehen.

7.4.3.14.19. Zur Stellungnahme der Marktgemeinde Pucking

In ihrer schriftlichen Stellungnahme formuliert die Einwenderin mehrere **Forderungen betreffend den Lärmschutz** an der B139 sowie der ASt Traun / Haid bzw. generell an der A1 und A25. Konkret wird Folgendes gefordert:

- Es werde auf den fehlenden Lärmschutz westseitig an der neu zu errichtenden Rampe von der B139 Fahrtrichtung Süden auf die L 563 hingewiesen und ein adäquater Lärmschutz gefordert.
- Es werde betreffend die B139 auf den fehlenden Lärmschutz südseitig am bestehenden Radweg, direkt bei der Adresse Untere Landstraße 58, 4055 hingewiesen und ein solcher gefordert.
- Es werde auf die Ausführung einer Lärmbarriere mittels zumindest 10 m breiten Grün- / Baumgürtels entlang der derzeitigen B139b, Fahrtrichtung Süden, „gepocht“.

- Es werde ein Lärmschutz an den neu zu errichtenden Rampen auf die A25, Fahrtrichtung Wels bzw. A1 Fahrtrichtung Salzburg, gefordert.
- Es werde ein Ausbau und eine Sanierung der Lärmschutzwände an der A1, Fahrtrichtung Salzburg, Höhe Gunsfelden, gefordert.
- Es werde das Schließen der Lücke der Lärmschutzwand an der A25, Fahrtrichtung Wels, Höhe Sipbachbrücke, gefordert.
- Es werde gefordert, den Lärmschutz für den Ortsteil Schnadt zu prüfen, insbesondere eine Lärmschutzwand auf der neu zu errichtenden Rampe von der A1, Fahrtrichtung Wien, auf die B139 Neu.

Im Sinne des Teilgutachtens Schalltechnik und Erschütterungen kann diesem Vorbringen nicht gefolgt werden, und zwar aus folgenden Überlegungen:

Die Einwände der Gemeinde Pucking betreffen Wohnbereiche, bezüglich derer von dessen Bewohnern ohnedies bereits Stellungnahmen abgegeben wurden, weshalb auf die einschlägigen Ausführungen verwiesen werden kann. Darüber hinaus ist zur vorliegenden Stellungnahme zu bemerken:

Zum Gebäude Untere Landstraße 58: Aufgrund der prognostizierten Erhöhungen in diesem Bereich wurden objektseitige Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Der Immissionsanteil der geplanten Rampe ist nicht für diese Erhöhung verantwortlich, sodass dort Schallschutzmaßnahmen auch keine relevante Veränderung verursachen würden. Eine Schallschutzwand entlang des Radweges würde nur eine Verbesserung im Erdgeschoßbereich bewirken, für die Obergeschoße sind dennoch objektseitige Maßnahmen erforderlich, sodass die Schallschutzwand nicht mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand errichtet werden könnte. Mit der beschriebenen Lärmbarriere in Form eines 10 m breiten Grün- / Baumgürtels kann kein wirkungsvoller Schallschutz erzielt werden. Es handelt sich um eine vermeintliche Verbesserung, die bloß subjektiv durch die Unterbrechung der Sichtverbindung als eine solche empfunden wird.

Die Immissionsanteile der geplanten Rampen auf die A1 bzw. A25 in Fahrtrichtung Salzburg verursachen keinen relevanten Pegelanteil, sodass Schallschutzwände dort keine Verbesserung bei den nächsten Wohnbereichen bewirken würden. Durch das geplante Straßenbauprojekt kommt es in der Ortschaft Gunsfelden zu keinen nachteiligen Auswirkungen. Durch das Brückenbauwerk der B139b ist eine Abschirmung in Richtung Westen gegeben, sodass der Immissionsanteil der Autobahn reduziert wird. Der geforderte Lückenschluss der Lärmschutzwand an der A25 in Fahrtrichtung Wels ist aus technischer Sicht im Zuge dieses Projektes nicht zwingend erforderlich, weil durch die Rampenbauwerke in diesem Bereich auch Abschirmungen gegeben sind und damit gegenüber der derzeitigen Schallsituation insgesamt sogar Verbesserungen bewirkt werden. Der Lärmschutz für den Ortsteil Schnadt wurde überprüft und für die Gebäude mit relevanten Pegeländerungen (mehr als 1 dB) auch objektseitige Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Zusammengefasst können mit den vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen die erforderlichen Schutzziele erfüllt werden. Es sind deshalb keine zusätzlichen Maßnahmen zum Schutz der Gebäude im Gemeindegebiet von Pucking erforderlich.

7.4.3.14.20. Zur Stellungnahme der Oö. Umweltschutzbehörde

Zur schriftlichen Stellungnahme:

- In ihrer schriftlichen Stellungnahme spricht die Einwenderin das Verhältnis von **aktivem sowie passivem Lärmschutz** und die Möglichkeit der Errichtung von **Schallschutzwällen** an.

In der vorliegenden Stellungnahme wird hinterfragt, warum anstelle von Schallschutzwänden keine Wälle errichtet werden. Aus schalltechnischer Sicht spricht bei entsprechender Ausformung mit vergleichbarer Wirkung prinzipiell nichts gegen die Errichtung von Schallschutzwällen. Bei Wällen ist jedoch ein größerer Grundflächenbedarf erforderlich und auch technisch ist ein Wall nicht immer umsetzbar.

Grundsätzlich wird auch aus technischer Sicht die Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen gegenüber Objektschutz befürwortet. Schallschutzwände sind im Allgemeinen jedoch nur für den Schutz der Erdgeschoßbereiche geeignet und können auch nur unter Berücksichtigung technischer und wirtschaftlicher Aspekte umgesetzt werden. Der Schutz der Volksschule durch die Festlegung von objektseitigen Schallschutzmaßnahmen ist erforderlich, weil im Verkehrsmodell für diesen Straßenabschnitt der Schulstraße eine Erhöhung prognostiziert wurde. Es handelt sich um eine Gemeindestraße, für die eine Erhöhung von 1,8 dB im Tageszeitraum berechnet wurde. Da die Straße unmittelbar beim Schulgebäude vorbeiführt, beträgt der Immissionspegel am Tag dann $L_{\text{day}} = 60,6 \text{ dB}$.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

- Die Einschreiterin brachte in der mündlichen Verhandlung vor, dass es **im Erholungsgebiet Traunauen** zu spürbaren **Lärmerhöhungen** kommen würde und fordert einen entsprechenden Lärmschutz. Weiters wird vorgebracht, dass **zunächst durch die B139b** (Westspange Haid) eine Erhöhung der Schallimmissionen stattgefunden habe und durch das nun gegenständliche Vorhaben ein weiterer Anstieg zu erwarten sei, der jedoch aufgrund der ursprünglichen Erhöhung durch die B139b nun in der bestehenden Lärmkulisse untergehe. Vor diesem Hintergrund fordert die Einschreiterin die Vorschreibung von **Lärmschutzmaßnahmen**, wobei konkret die Errichtung eines geschütteten, bestockten Walls vorgeschlagen wird.

Die B139b ist als genehmigter Bestand anzusehen und daher Teil der Ist-Situation; siehe dazu die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.7.14 (letzter Teilstrich) der Begründung.

Was den Vorschlag betreffend die Errichtung eines Erdwalls anlangt, ist zunächst auf die eben angeführten fachlichen Aussagen zur schriftlichen Stellungnahme zu verweisen. Weiters ist darauf hinzuweisen, dass eine von den Projektwerbern freiwillig angedachte Projektmodifikation, die auch einen (weitergehenden) Erdwall zum Gegenstand gehabt hätte, mangels Verfügbarkeit der Grundflächen nicht eingereicht wurde (siehe dazu die Sachverhaltsdarstellung unter Punkt 1.1 der Begründung und gewisse rechtliche Aspekte unter Punkt 10.3.6 der Begründung). Dies war allerdings aufgrund des vorliegenden Ermittlungsergebnisses auch nicht erforderlich.

7.4.3.14.21. Zur Stellungnahme des Vereins Grüngürtel statt Westspange

- Der Einschreiter äußert sich in seiner schriftlichen Stellungnahme u.a. zum Thema Lärm / Schallimmissionen und fordert „**Prognosen der Lärmbelastungen** für Wochentage und für jeden

Wochentag extra“, **Lärmschutzbauten** Richtung Traunau und einen **Freiraumschutz**. Weiters wird angemerkt, dass die Schallschutzmaßnahmen auf die prognostizierte Kapazität der Straßen ausgelegt sein müssten.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen ist zu diesem Vorbringen Folgendes zu bemerken:

Es entspricht den gesetzlichen Vorgaben, dass die Einhaltung der zulässigen Immissionsgrenzwerte vorrangig durch straßenseitige (aktive) Lärmschutzmaßnahmen sicherzustellen ist. Es wurden auch für viele Abschnitte straßenseitige Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Außerdem ist festgelegt, dass, wenn aktive Schallschutzmaßnahmen technisch nicht realisierbar oder nur unter einem unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand umsetzbar sind, in Ergänzung zu oder anstelle von aktiven Lärmschutzmaßnahmen der Schutz für Räumlichkeiten mittels objektseitiger Maßnahmen zulässig ist. Für Zulaufstrecken im untergeordneten Straßennetz kann der Schutz ausschließlich durch objektseitige Maßnahmen sichergestellt werden. Damit ist jedenfalls gewährleistet, dass die erforderlichen Schutzziele erreicht werden.

Entsprechend der Beurteilungsvorschriften ist für die schalltechnische Beurteilung von Straßenverkehr die maßgebende Verkehrsstärke heranzuziehen. Dabei handelt es sich um den JDTV, den Mittelwert über alle Tage des Jahres der Anzahl täglich passierender Kraftfahrzeuge. Eine besondere Berücksichtigung der Sonntage ist dabei nicht vorgesehen.

Bei der Brücke über die A1 und auch bei einzelnen Rampen wurden, sofern schalltechnisch sinnvoll, Schallschutzwände projektiert. Die Leitprinzipien der Umgebungslärmrichtlinie der EU sind unter anderem die Verringerung der Lärmbelastung und die Förderung von Maßnahmen zur Verringerung. Auch wenn es bei einzelnen Wohnbereichen zu Pegelanhebungen kommt, können doch weite Bereiche durch die geplanten Straßenbauvorhaben entlastet werden. Für die Bereiche mit relevanten Pegelanhebungen wurden Maßnahmen vorgesehen, sodass schließlich die erforderlichen Schutzziele erreicht werden können. Es sind deshalb keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

7.4.3.14.22. Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid

Zur schriftlichen Stellungnahme:

Exkurs: Liste A (betrifft das Verfahren nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 – ASt Traun / Haid)

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme, **Liste A, Punkt 2** bringt die Einwenderin vor, dass die projektierten **Lärmschutzbauten** entlang der ASt Traun / Haid und ihren Rampen und der B139 / Umfahrung Haid **keinen ausreichenden Schutz** vor Lärmemissionen böten und die Gesundheit Einzelner in besonders hohem Ausmaß und insgesamt die im Umfeld wohnhafte Bevölkerung beeinträchtigen würden. Bei der Lärmuntersuchung werde der **Sonntag** gleich gewichtet wie die Wochentage. Die Lärmbelastung an Wochentagen sei daher höher als in der Studie angegeben. Die **Schwellenwerte** für Hauptverkehrsstraßen von 60 dB am Tag und 50 dB in der Nacht würden überschritten.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen ist zum Vorbringen der **Liste A, Punkt 2** Folgendes zu bemerken:

Mit den projektierten Lärmschutzbauten kann ein wirksamer Schutz für die jeweiligen Wohnhäuser erreicht werden. Werden durch das gegenständliche Straßenbauvorhaben Grenzwerte überschritten und relevante Änderungen von mehr als 1 dB verursacht, wurden entsprechende Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Entsprechend der Beurteilungsvorschriften ist für die schalltechnische Beurteilung von Straßenverkehr die maßgebende Verkehrsstärke heranzuziehen. Dabei handelt es sich um den JDTV, den Mittelwert über alle Tage des Jahres der Anzahl täglich passierender Kraftfahrzeuge. Eine besondere Berücksichtigung der Sonntage ist dabei nicht vorgesehen.

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme, **Liste A, Punkt 4** bringt die Einwenderin vor, dass ein Gesamtkonzept für den **innerörtlichen Verkehr** (Haid, Kremsdorf) und dessen Verkehrsströme in der Betriebsphase der ASt und der B139 / Umfahrung Haid fehlen würden. Zu- oder abnehmende Lärmemissionen könnten größtenteils nicht beurteilt werden. Es bestünde eine **lückenhafte Datengrundlage**.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen ist zum Vorbringen der **Liste A, Punkt 4** Folgendes zu bemerken:

Auch die Auswirkungen des regionalen Verkehrs wurden prognostiziert und in den schalltechnischen Berechnungen bzw. Beurteilungen berücksichtigt. Bei entsprechenden Auswirkungen wurden auch für Gebäude an Gemeindestraßen Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Die Fahrbewegungen im Zusammenhang mit einem möglichen Betriebsbaugebiet in diesem Bereich sind nicht Gegenstand dieses UVP-Projektes. Sie wurden zwar durch eine Verkehrszunahme auf der L563 berücksichtigt, sodass die Beurteilung auf der sicheren Seite aus Sicht der Nachbarschaft vorgenommen wurde, die unmittelbare Zufahrt sowie der Verkehr innerhalb des möglichen Betriebsbaugebietes bleiben jedoch unberücksichtigt. Dies wäre im Falle der Umsetzung des Betriebsbaugebietes durch den jeweiligen Straßenerhalter zu berücksichtigen.

Es wird von den Einwendern angeführt, dass im Bereich Roseggerstraße nur das Grundstück 1264/5 aufscheine. Diese Einschätzung dürfte auf die falsche Straßenbezeichnung in den schalltechnischen Unterlagen zurückzuführen sein. Es wurden alle Gebäude entlang der Roseggerstraße untersucht, diese jedoch fälschlich mit der Straßenbezeichnung Traunuferstraße versehen (die Hausnummer stimmt jedoch mit jener der Roseggerstraße überein). Es wurden jedenfalls auch für diesen Bereich, wie auch für das gesamte Untersuchungsgebiet, die zu erwartenden Immissionen gebäudeweise berechnet und erforderlichenfalls Maßnahmen vorgesehen.

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme, **Liste A, Punkt 9** bringt die Einwenderin vor, dass für die Napoleonsiedlung und Gunsfelden aufgrund der nur durch ein Rechenmodell in der UVP nachgewiesenen **Einhaltung der Grenzwerte** für die Immissionen von Lärm eine permanente Unterschreitung der Grenzwerte **angezweifelt** werde. Es fehle eine entsprechende Steuerungsmöglichkeit des erhöhten Verkehrsaufkommens mit Hilfe von variablen Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen ist zum Vorbringen der Liste A, Punkt 9 Folgendes zu bemerken:

Im Bereich der Napoleonsiedlung wurden umfangreiche Schallschutzmaßnahmen im Bereich der B139 und der Auffahrtsrampe zur A1 vorgesehen. Die Rampen zur B139 in diesem Bereich wirken zudem als Schallschutz gegenüber den Straßen im Westen. Insgesamt kann dadurch eine unveränderte bzw. geringfügig verbesserte Schallsituation erzielt werden. Im Bereich punktueller Pegelzunahmen wurden zusätzlich objektseitige Maßnahmen vorgesehen.

Im Bereich Gunsfelden wird die Schallsituation maßgeblich durch den Einfluss der A1 geprägt und es kommt auch durch die Immissionsanteile der künftig im Westen vorbeiführenden B139 zu keiner schalltechnisch relevanten Veränderung. Dies auch deshalb, weil an der Ostseite der geplanten Straße eine Schallschutzwand vorgesehen ist und damit ein Schutz für die östlich liegenden Wohngebäude gegeben ist.

In beiden Bereichen liegen schon derzeit Grenzwertüberschreitungen vor, die auch nach dem geplanten Straßenbauvorhaben erhalten bleiben. Auch die geringfügigen Verbesserungen im Bereich der Napoleonsiedlung führen zu keiner Unterschreitung der Grenzwerte.

Es entsprechen Schallpegelberechnungen mittels einem Rechenmodell dem Stand der Technik; das Rechenmodell wurde durch mehrere Messpunkte (auch im Bereich Napoleonsiedlung und Gunsfelden) überprüft. Es besteht damit kein Grund, die Ergebnisse anzuzweifeln und es sind auch die berechneten Auswirkungen plausibel.

Exkurs: Liste B (betrifft das Verfahren nach § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 – ASt Traun / Haid)

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme, **Liste B, Punkt 2** bringt die Einwenderin vor, dass die projektierten **Lärmschutzbauten** entlang der ASt Traun / Haid und ihren Rampen und der B139 / Umfahrung Haid **keinen ausreichenden Schutz** vor Lärmemissionen böten und dass die Immissionen die Gesundheit Einzelner in besonders hohem Ausmaß sowie die im Umfeld wohnhafte Bevölkerung insgesamt beeinträchtigen würden. Bei der Lärmuntersuchung werde der **Sonntag** gleich gewichtet wie die Wochentage. Die Lärmbelastung an Wochentagen sei daher höher als in der Studie angegeben. Die **Schwellenwerte** für Hauptverkehrsstraßen von 60 dB am Tag und 50 dB in der Nacht würden überschritten.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen ist zum Vorbringen der **Liste B, Punkt 2** Folgendes zu bemerken:

Mit den projektierten Lärmschutzbauten kann ein wirksamer Schutz für die jeweiligen Wohnhäuser erreicht werden. Werden durch das gegenständliche Straßenbauvorhaben Grenzwerte überschritten und relevante Änderungen von mehr als 1 dB verursacht, wurden entsprechende Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Entsprechend der Beurteilungsvorschriften ist für die schalltechnische Beurteilung von Straßenverkehr die maßgebende Verkehrsstärke heranzuziehen. Dabei handelt es sich um den JDTV, den Mittelwert über alle Tage des Jahres der Anzahl täglich passierender Kraftfahrzeuge. Eine besondere Berücksichtigung der Sonntage ist dabei nicht vorgesehen.

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme, **Liste B, Punkt 8** bringt die Einwenderin vor, dass für die Napoleonsiedlung und Gunsfelden aufgrund der nur durch ein Rechenmodell in der UVP nachgewiesenen **Einhaltung der Grenzwerte** für die Immissionen von Lärm eine permanente

Unterschreitung der Grenzwerte **angezweifelt** werde. Es fehle eine entsprechende Steuerungsmöglichkeit des erhöhten Verkehrsaufkommens mit Hilfe von variablen Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen ist zum Vorbringen der **Liste B, Punkt 8** Folgendes zu bemerken:

Im Bereich der Napoleonsiedlung wurden umfangreiche Schallschutzmaßnahmen im Bereich der B139 und der Auffahrtsrampe zur A1 vorgesehen. Die Rampen zur B139 in diesem Bereich wirken zudem als Schallschutz gegenüber den Straßen im Westen. Insgesamt kann dadurch eine unveränderte bzw. geringfügig verbesserte Schallsituation erzielt werden. Im Bereich punktueller Pegelzunahmen wurden zusätzlich objektseitige Maßnahmen vorgesehen.

Im Bereich Gunsfelden wird die Schallsituation maßgeblich durch den Einfluss der A1 geprägt und es kommt auch durch die Immissionsanteile der künftig im Westen vorbeiführenden B139 zu keiner schalltechnisch relevanten Veränderung. Dies auch deshalb, weil an der Ostseite der geplanten Straße eine Schallschutzwand vorgesehen ist und damit ein Schutz für die östlich liegenden Wohngebäude gegeben ist.

In beiden Bereichen liegen schon derzeit Grenzwertüberschreitungen vor, die auch nach dem geplanten Straßenbauvorhaben erhalten bleiben. Auch die geringfügigen Verbesserungen im Bereich der Napoleonsiedlung führen zu keiner Unterschreitung der Grenzwerte.

Es entsprechen Schallpegelberechnungen mittels einem Rechenmodell dem Stand der Technik; das Rechenmodell wurde durch mehrere Messpunkte (auch im Bereich Napoleonsiedlung und Gunsfelden) überprüft. Es besteht damit kein Grund, die Ergebnisse anzuzweifeln und es sind auch die berechneten Auswirkungen plausibel.

Liste C (betrifft das Verfahren nach dem 2. Abschnitt des UVP-G 2000 – B139)

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme, **Liste C, Punkt 2** bringt die Einwenderin vor, dass die projektierten **Lärmschutzbauten** entlang der ASt Traun / Haid und ihren Rampen und der B139 / Umfahrung Haid **keinen ausreichenden Schutz** vor Lärmemissionen böten und dass die Immissionen die Gesundheit Einzelner in besonders hohem Ausmaß sowie die im Umfeld wohnhafte Bevölkerung insgesamt beeinträchtigen würden. Bei der Lärmuntersuchung werde der **Sonntag** gleich gewichtet wie die Wochentage. Die Lärmbelastung an Wochentagen sei daher höher als in der Studie angegeben. Die **Schwellenwerte** für Hauptverkehrsstraßen von 60 dB am Tag und 50 dB in der Nacht würden überschritten.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen ist zum Vorbringen der **Liste C, Punkt 2** Folgendes zu bemerken:

Mit den projektierten Lärmschutzbauten kann ein wirksamer Schutz für die jeweiligen Wohnhäuser erreicht werden. Werden durch das gegenständliche Straßenbauvorhaben Grenzwerte überschritten und relevante Änderungen von mehr als 1 dB verursacht, wurden entsprechende Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Entsprechend der Beurteilungsvorschriften ist für die schalltechnische Beurteilung von Straßenverkehr die maßgebende Verkehrsstärke heranzuziehen. Dabei handelt es sich um den JDTV, den Mittelwert über alle Tage des Jahres der Anzahl täglich passierender Kraftfahrzeuge. Eine besondere Berücksichtigung der Sonntage ist dabei nicht vorgesehen.

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme, **Liste C, Punkt 4** bringt die Einwenderin vor, dass ein Gesamtkonzept für den **innerörtlichen Verkehr** (Haid, Kremsdorf) fehlen würde, welches die durch das Vorhaben bewirkten regionalen Verkehrsflüsse unter Berücksichtigung der **geplanten Folgenutzung** der angrenzenden Flächen links und rechts der neuen Umfahrung einbeziehen würde. Zu- oder abnehmende Lärmemissionen könnten größtenteils nicht beurteilt werden.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen ist zum Vorbringen der **Liste C, Punkt 4** Folgendes zu bemerken:

Auch die Auswirkungen auf den regionalen Verkehr wurden prognostiziert und in den schalltechnischen Berechnungen bzw. Beurteilungen berücksichtigt. Bei entsprechenden Auswirkungen wurden auch für Gebäude an Gemeindestraßen Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Die Fahrbewegungen im Zusammenhang mit einem möglichen Betriebsbaugebiet in diesem Bereich sind nicht Gegenstand dieses UVP-Projektes. Sie wurden zwar durch eine Verkehrszunahme auf der L563 berücksichtigt, sodass die Beurteilung auf der sicheren Seite aus Sicht der Nachbarschaft vorgenommen wurde, die unmittelbare Zufahrt sowie der Verkehr innerhalb des möglichen Betriebsbaugebietes bleiben jedoch unberücksichtigt. Dies wäre im Falle der Umsetzung des Betriebsbaugebietes durch den jeweiligen Straßenerhalter zu berücksichtigen.

Es wird von den Einwendern angeführt, dass im Bereich Roseggerstraße nur das Grundstück 1264/5 aufscheint. Diese Einschätzung dürfte auf die falsche Straßenbezeichnung in den schalltechnischen Unterlagen zurückzuführen sein. Es wurden alle Gebäude entlang der Roseggerstraße untersucht, diese jedoch fälschlich mit der Straßenbezeichnung Traunuferstraße versehen (die Hausnummer stimmt jedoch mit jener der Roseggerstraße überein). Es wurden jedenfalls auch für diesen Bereich, wie auch für das gesamte Untersuchungsgebiet, die zu erwartenden Immissionen gebäudeweise berechnet und erforderlichenfalls Maßnahmen vorgesehen.

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme, **Liste C, Punkt 9** bringt die Einwenderin vor, dass für die Napoleonsiedlung und Gunsfelden aufgrund der nur durch ein Rechenmodell in der UVP nachgewiesenen **Einhaltung der Grenzwerte** für die Immissionen von Lärm eine permanente Unterschreitung der Grenzwerte **angezweifelt** werde. Es fehle eine entsprechende Steuerungsmöglichkeit des erhöhten Verkehrsaufkommens mit Hilfe von variablen Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen ist zum Vorbringen der **Liste C, Punkt 9** Folgendes zu bemerken:

Im Bereich der Napoleonsiedlung wurden umfangreiche Schallschutzmaßnahmen im Bereich der B139 und der Auffahrtsrampe zur A1 vorgesehen. Die Rampen zur B139 in diesem Bereich wirken zudem als Schallschutz gegenüber der Straße im Westen. Insgesamt kann dadurch eine unveränderte bzw. geringfügig verbesserte Schallsituation erzielt werden. Im Bereich punktueller Pegelzunahmen wurden zusätzlich objektseitige Maßnahmen vorgesehen.

Im Bereich Gunsfelden wird die Schallsituation maßgeblich durch den Einfluss der A1 geprägt und es kommt auch durch die Immissionsanteile der künftig im Westen vorbeiführenden B139 zu keiner schalltechnisch relevanten Veränderung. Dies auch deshalb, weil an der Ostseite der geplanten Straße eine Schallschutzwand vorgesehen ist und damit ein Schutz für die östlich liegenden Wohngebäude gegeben ist.

In beiden Bereichen liegen schon derzeit Grenzwertüberschreitungen vor, die auch nach dem geplanten Straßenbauvorhaben erhalten bleiben. Auch die geringfügigen Verbesserungen im Bereich der Napoleonsiedlung führen zu keiner Unterschreitung der Grenzwerte.

Es entsprechen Schallpegelberechnungen mittels einem Rechenmodell dem Stand der Technik; das Rechenmodell wurde durch mehrere Messpunkte (auch im Bereich Napoleonsiedlung und Gunsfelden) überprüft. Es besteht damit kein Grund, die Ergebnisse anzuzweifeln und es sind auch die berechneten Auswirkungen plausibel.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– In der mündlichen Verhandlung wurde die unterschiedliche Behandlung der **Napoleonsiedlung** und der Ortschaft **Gunsfelden** betreffend die Errichtung von Lärmschutzwänden hinterfragt.

Der Sachverständige für Schalltechnik und Erschütterungen erklärte dies damit, dass die Situationen im Bereich der Napoleonsiedlung und von Gunsfelden nicht 1:1 vergleichbar sind, wie sich auch bereits aus den Ausführungen zu den schriftlichen Stellungnahmen ergibt. Bei der Napoleonsiedlung sind demzufolge Maßnahmen aufgrund der vorbeiführenden ASt erforderlich, in Gunsfelden hingegen nicht.

– Der Einschreiter regte in der mündlichen Verhandlung als Schallschutzmaßnahmen die Aufbringung von **Splitt-Mastix-Asphalt** sowie die Errichtung einer Kombination aus **Lärmschutzwand und PV-Anlagen** an.

Diesen Forderungen ist entsprechend dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen nicht zu folgen, da keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

– Die Einschreiter monieren weiters, dass hinsichtlich des Lärms ein ausreichender **Freiraumschutz der Traunauen** fehlen würde.

Diesbezüglich ist auf die obigen Ausführungen betreffend das ähnlich lautende Vorbringen des Vereins Grüngürtel statt Westspange zu verweisen.

7.4.3.14.23. Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative Verkehrsinsel Hasenufer

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme führt die Einwenderin die projektbedingten **Schallimmissionen** auf die Siedlung Hasenufer ins Treffen und fordert aufbauend darauf zusätzliche **Lärmschutzmaßnahmen**.

Gemäß dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen kann diesem Vorbringen nicht gefolgt werden, und zwar aus folgenden Überlegungen:

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Ortschaft Hasenufer kann eine weitgehend unveränderte Schallsituation erreicht werden. Bei punktuellen Anhebungen an Fassaden von bis zu 1,8 dB wurden objektseitige Maßnahmen vorgesehen. Zusätzliche Maßnahmen sind deshalb aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich. Beim Wohnhaus Untere Landstraße 58 handelt es sich um ein Einzelobjekt, für das objektseitige Schallschutzmaßnahmen vorgesehen wurden. Mit diesen Schallschutzmaßnahmen können die erforderlichen Schutzziele erfüllt werden. Es sind deshalb keine zusätzlichen Maßnahmen zum Schutz dieses Gebäudes erforderlich.

7.4.3.14.24. Zur Stellungnahme von Murat Gülbundar

– Der Einschreiter forderte in der mündlichen Verhandlung den Bau einer **Lärmschutzwand** in der „**Lücke zwischen Napoleonsiedlung und IKEA-Brücke**“. Außerdem solle die Lärmschutzwand der Autobahnbrücke (neu) Richtung Ritzlhof im Bereich Napoleonsiedlung von 3 auf 4 m erhöht werden.

Entsprechend dem Teilgutachten Schalltechnik und Erschütterungen ist diesem Vorbringen allerdings entgegenzutreten, und zwar aus den nachstehenden Gründen:

Der Lückenschluss zwischen Napoleonsiedlung und IKEA-Brücke ist aus fachlicher Sicht nicht erforderlich. Die projektierte Wand zum Schutz der Napoleonsiedlung wird an das Gebäude des Haid-Centers angeschlossen, sodass eine gute Schutzwirkung gegeben ist. Ein Schließen der Lücke zwischen diesem Anschluss und der IKEA-Brücke ist nicht erforderlich, weil damit keine Wohnbereiche geschützt werden können, sondern ausschließlich das Geschäftsgebiet bzw. die dortigen Parkplätze.

Mit der projektierten Schallschutzwand ostseitig entlang der B139 kann eine ausreichende Schutzwirkung erzielt werden. Es kann damit eine Pegelminderung in der Napoleonsiedlung erzielt werden, sodass eine weitere Erhöhung der Wand nicht gerechtfertigt ist. Es könnte dadurch auch keine relevante Verbesserung mehr erzielt werden.

7.4.3.15. Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Straßenbautechnik

7.4.3.15.1. Zur Stellungnahme von Manfred Zachhuber und Helga Zachhuber

– In ihren schriftlichen Stellungnahmen bringen die Einwender u.a. vor, dass die **Umfahrt um ihr Betriebsgebäude** mit Sattelkraftfahrzeugen bei projektgemäßer Umsetzung **nicht mehr möglich** sein würde. Außerdem wird befürchtet, dass die Ausübbarkeit eines bestehenden **Geh- und Fahrtrechts** sowie die Verwendbarkeit baurechtlich bewilligter **Parkplätze** bei Umsetzung des Vorhabens eingeschränkt werden würde.

Diesen geäußerten Bedenken ist im Sinne des Teilgutachtens Straßenbautechnik Folgendes entgegenzuhalten:

Entlang der südwestlichen Gebäudefront auf dem Gst. Nr.1093/1, KG Rapperswinkel, ist das Fahren mit Schwerfahrzeugen ausgeschlossen („Lkw-Fahrverbot“). Die Erschließung des Betriebsgebäudes mit Schwerfahrzeugen (z.B. Sattelkraftfahrzeug) erfolgt im Bestand mit der

vorhandenen Zu- und Abfahrt auf Teilen der Gst. Nr. 1093/1, 1093/2 und 1097, alle KG Rapperswinkel. Diese Fahrbeziehungen bleiben auch nach der Projektumsetzung bestehen. An der nordöstlichen Seite des Betriebsgebäudes besteht auf den Gst. Nr.1093/1 und Nr. 1092/3 eine zusammenhängende befestigte Fläche mit einer Tiefe von rd. 25 m. Diese Platzverhältnisse stehen für ein Wendemanöver eines Sattelkraftfahrzeugs zur Verfügung. Auf Höhe der südwestlichen Gebäudeecke des Objekts Kremstalstraße 1 bindet der projektierte Geh- und Radweg bereits wieder in den Bestand ein. Aus fachlicher Sicht bleibt genügend Durchfahrtsbreite für den Pkw-Verkehr bestehen, ein Lkw-Verkehr ist, wie bereits beschrieben, hier nicht vorgesehen.

Der Sachverständige forderte in seinem Teilgutachten noch die Vorlage einer Schleppkurvenanalyse; eine solche wurde von den Projektwerbern nachgereicht und sodann vom Sachverständigen für Verkehrstechnik (aufgrund einer Weiterleitung durch den Sachverständigen für Straßenbautechnik) überprüft.

Der verkehrstechnische Sachverständige kam hinsichtlich der übermittelten Schleppkurvenanalyse im Bereich der Liegenschaft GSt. 1093/1, KG Rapperswinkel, zum Schluss, dass die Befahrbarkeit des betroffenen Grundstückes mit einem Sattelkraftfahrzeug gegeben ist. Das gegenständliche geplante Projekt der Umfahrung Haid mit den dargestellten baulichen Maßnahmen im Straßenumfeld beeinträchtigt in keiner Weise auch eine zukünftige Befahrung der gegenständlichen Liegenschaft mit den angeführten Fahrzeugen.

Der Einschreiter wurde im Wege des Parteiengehörs hierüber informiert, wobei keine weitere Äußerung einlangte.

Die Bedenken konnten daher aus Sicht der Behörde ausgeräumt werden.

Zum Thema der südwestseitigen Pkw-Abstellplätze ist auszuführen, dass diese gemäß dem Teilgutachten Straßenbautechnik bei projektgemäßer Umsetzung wie bisher verwendet werden können.

Zur projektgemäßen Umsetzung des Geh- und Radweges sind Teilflächen aus dem Gst. Nr.1092/2, KG Rapperswinkel, erforderlich. Die Ersatzzu- und Abfahrt zu den Gst. 1092/1 und 1094 könnte über die bestehende Erschließung von der Kremstalstraße aus – in Anwendung eines adaptierten Geh- und Fahrtrechts – erfolgen, wobei die vorhandene Zu- und Abfahrt auf Teilen der Gst. Nr. 1093/1, Nr. 1093/2 und Nr. 1097, alle KG Rapperswinkel verwendet wird. Diesbezügliche Detaillösungen bleiben den Grundeinlöseverhandlungen der Grundeigentümer mit der Landesstraßenverwaltung vorbehalten.

Zum gegenständlichen Vorbringen der Einwender ist aus Sicht der Behörde allgemein anzumerken, dass die Frage der allenfalls nicht mehr gegebenen Benützbarkeit (Pkw-Abstellplätze, Geh- und Fahrtrecht, Umfahrung mit Lkw) grundsätzlich eine zivilrechtliche Frage darstellt.

7.4.3.15.2. Zur Stellungnahme von Andrea Peterseil und Johann Peterseil

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme bringen die Einwender unter den Punkten „2.1. Generelle Einwendungen“ und „2.2. Einwendungen spezifisch zu Grundstücke Nr. 1273 und 1275 (,Heiblfeld‘)“ wie folgt vor:

Es gehe aus den Projektunterlagen nicht hervor, dass **Ölabscheideanlagen** vorgesehen seien, um bei Verkehrsunfällen die Auswirkungen für Mensch und Umwelt möglichst zu vermeiden, was jedoch dem Stand der Technik entsprechen würde.

Gemäß dem Teilgutachten Straßenbautechnik ist dem wie folgt zu entgegenen:

Eingangs ist auf die Projektteile im Kapitel 2.5 betreffend die Entwässerung zu verweisen, wobei die Begutachtung der wasserfachlichen Belange im Fachbereich Hydrogeologie und Wasserwirtschaft erfolgt. In den Einlagen 2.5.1 „Entwässerungsbericht Anschlussstelle Traun“ und 2.5.2 „Entwässerung B139 Bericht“ werden unter „Methodik Entwässerung“ die hinsichtlich der Entwässerungssystematik der im Bereich der ASt Traun und der B139 Kremstalstraße anfallenden Straßenwässer angewendeten Grundsysteme (A, B, C, D, E) beschrieben. Gemäß RVS 04.04.11, Gewässerschutz an Straßen, ist grundsätzlich eine dezentrale möglichst breitflächige Versickerung der Straßenwässer anzustreben. Das entspricht dem bei den Straßenprojekten überwiegend angewandtem Grundsystem A, Verrieselung über die (Damm-) Böschungen der Trasse. Die geforderten „Ölabscheideanlagen“ (Abscheideranlagen für Leichtflüssigkeiten) wären nur in Fällen konzentrierter Einbringung von Abwässern (z.B. bei Waschanlagen, Waschplätzen, Kfz-Werkstätten, Tankstellen, Garagen udgl.) vorzuschreiben.

– Zudem bringen die Einschreiter unter Punkt „2.2. Einwendungen spezifisch zu Grundstücke Nr. 1273 und 1275 („Heiblfeld““ Folgendes vor:

Durch die mit Umsetzung des Projekts verbundene **Zerschneidung** würde die **Zugänglichkeit** zu den Grundstücken mit Großmaschinen (Mähdrescher), wie sie zur landwirtschaftlichen Bewirtschaftung erforderlich sei, **nicht mehr gegeben** sein. Dem Projekt könne nicht entnommen werden, wie die Grundstücke in Zukunft erschlossen würden. Evtl. könne der Erhaltungsweg entlang Rampe Nr. 4 auf 5 – 6 m verbreitert werden.

Dem Teilgutachten Straßenbautechnik folgend ist dazu Folgendes auszuführen:

Wie am Orthofoto ersichtlich, besteht die Zugänglichkeit der Gst. Nr. 1273 und 1275, alle KG Rapperswinkel, über das öffentliche Gut der Stadtgemeinde Ansfelden, auf den Gst. Nr. 1359 und 1358/1. Diese Erschließung (inkl. Befahrbarkeit mit Großmaschinen) bleibt auch mit der Projektumsetzung gewährleistet.

– Darüber hinaus fordern die Einschreiter unter Punkt „2.3. Einwendungen spezifisch zu Grundstück Nr. 1361 („Zeilingfeld““), dass das **Objekt „Unterführung Haidfeldstraße“ in Richtung Norden zu verschieben** sei, um die Einwirkungen auf das Grundstück im Sinne der Schutzbestimmungen des UVP-G zu reduzieren. Damit könne einer Zerschneidung und massive Inanspruchnahme des Grundstücks vermieden, gleichzeitig aber auch der Zweck des Projekts gewahrt werden.

Wie sich aus dem Teilgutachten Straßenbautechnik ergibt, wurde die Unterführung der „Haidfeldstraße“ bei der zukünftigen Umfahrung Haid unter der B139 auf der Straßentrasse der bestehenden Gemeindestraße projektiert. Die geforderte Verschiebung der Unterführung in Richtung Norden ist mit keinen straßenbautechnischen Überlegungen zu begründen und aus fachlicher Sicht daher strikt abzulehnen. Die erforderlichen Grundbeanspruchungen für das

Unterführungsbauwerk würden nur auf andere Grundeigentümer verlagert werden. Die Erschließung des Gst. Nr. 1361 ist nach der Projektumsetzung wie bisher über die Haidfeldstraße gewährleistet.

– Die Einwender bringen unter diesem Punkt zudem vor, dass die **Ausführung von Sickerschächten** anstatt der Sickermulde „SM A1 NordOst“ angezeigt sei, damit das Oberflächenwasser auf den Grundstücken der jeweiligen Grundstückseigentümer versickern kann. Das Projekt sei entsprechend zu adaptieren.

Im Sinne des Teilgutachtens Straßenbautechnik kann dieser Forderung nicht gefolgt werden:

Die angesprochene Sickermulde „SM A1 NordOst“ ist u.a. in den Einlagen 02.05.06 und 2.4.4 ersichtlich; sie liegt künftig an der südwestlichen Seite des Gst. Nr. 1361. Diese Sickermulde erstreckt sich über die gesamte Grundstückstiefe und gewährleistet damit eine gute flächige Dotierung des Oberflächenwassers in den Untergrund. Eine dezentrale, möglichst breitflächige Versickerung der Straßenwässer (vgl. RVS 04.04.11) ist der geforderten punktuellen Einbringung mittels Sickerschächte vorzuziehen; insofern kann auf die Ausführungen im Teilgutachten Hydrologie und Wasserwirtschaft verwiesen werden. Aus straßenbautechnischer Sicht ist das Projekt diesbezüglich nicht zu adaptieren.

– Zudem wenden die Einschreiter unter Punkt „2.4. Einwendungen spezifisch zu Grundstück Nr. 1364 („Bäckerfeld“)“ ein:

Anhand der vorliegenden Unterlagen bleibe unklar, wie die **Oberflächen-Entwässerung bei der ASt „A1 – Zubringer Nord“** umgesetzt werde, damit das Oberflächenwasser auf den entsprechenden Grundstücksflächen der jeweiligen Eigentümer versickere. Es würden insb. Sickerschächte fehlen, die nach dem Stand der Technik jedoch unbedingt erforderlich seien. Es lägen auch keine entsprechenden Entwässerungspläne bzw. ein Konzept für die ASt Haid vor.

Auch dieses Vorbringen vermag – dem Teilgutachten Straßenbautechnik folgend – nicht zu überzeugen:

Die projektierte Umsetzung der Entwässerung des Oberflächenwassers im Bereich von Gst. Nr. 1364 ist u.a. in den Einlagen 2.5.8 bzw. 02.05.06 ersichtlich. Bezüglich der geforderten Sickerschächte ist sinngemäß auf die obigen Ausführungen (siehe voriger Teilstrich) zu verweisen. Die Entwässerungspläne bzw. ein Konzept für die ASt Haid sind den genannten Einlagen sowie den technischen Berichten zu entnehmen. Das Gst. Nr. 1364 wird von der Trasse des „Zubringers A1 Nord“ an seiner südöstlichen Ecke „angeschnitten“. Die in diesem Bereich anfallenden Straßenoberflächenwässer werden über die Dammböschungen und mit der Sickermulde „Zubringer Nord Teil 1“ (siehe Einlage 2.5.8) zur Versickerung gebracht.

7.4.3.16. Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Verkehrsmodellierung

7.4.3.16.1. Zur Stellungnahme von Andreas Schütz, BA, Prof. Dr. Christian Freilinger, DI Hans Stiasny und Mag. Gerald Oberansmayr

– In ihren schriftlichen Stellungnahmen bringen die Einwender vor, dass bei Realisierung des Vorhabens der **Verkehr wesentlich mehr** werde.

Aus dem Gutachten des Sachverständigen für Verkehrsmodellierung ergibt sich dazu Folgendes:

Die verkehrlichen Wirkungen der Projekte ASt Traun und Umfahrung Haid bestehen in erster Linie aus lokalen Verkehrsverlagerungen. Den starken Verkehrsbelastungen auf der Umfahrung Haid stehen große Entlastungen auf der bestehenden B139 gegenüber. Abseits des Projektgebiets sind die projektbedingten Mehrbelastungen gering bis moderat (z.B. auf den beiden Traunbrücken + 8 % und + 4 % auf der B139 südlich des Kreisverkehrs Ritzlhof). Das Verkehrsaufkommen zum Prognosezeitpunkt 2035 wird jedoch grundsätzlich und unabhängig von den Projekten ASt Traun und Umfahrung Haid gegenüber heute steigen. Dafür sind verschiedene Entwicklungen maßgeblich wie z.B. steigende Motorisierungsraten, erhöhte Verwendung vorhandener Kfz, steigende Fahrtweiten etc. Diese Effekte zeigen sich in praktisch allen Prognosen des Kfz-Verkehrs, die für die verschiedensten Verkehrsprojekte erstellt worden sind. Bestimmte regionale Verlagerungen in geringem Maß auf die neuen Projekte sind im Sinne der Bündelung von Verkehrsströmen auf hochwertige und geeignete Verkehrsträger aus fachlicher Sicht als sinnvoll anzusehen.

– Weiters brachten die Einschreiter schriftlich vor, dass **andere Varianten**, die den Kfz-Verkehr nicht fördern, nicht untersucht worden seien.

Entsprechend dem Teilgutachten Verkehrsmodellierung ist dazu zu bemerken:

Im Rahmen einer UVP werden jene Projekte untersucht und bewertet, die von den Projektwerbern zur UVP eingereicht worden sind. Die Untersuchung und Beurteilung gänzlich anderer, nicht eingereichter Möglichkeiten und Lösungen sind grundsätzlich nicht Gegenstand einer UVP, auch wenn sie im Sinne einer ganzheitlichen und sinnvollen Herangehensweise sinnvoll erscheinen.

7.4.3.16.2. Zur Stellungnahme von DI Anna Jank, DI Erich Jank und Aurora Jank

Zur schriftlichen Stellungnahme:

In ihrer schriftlichen Stellungnahme bringen die Einwender vor, dass **nicht untersucht** worden sei, wie eine Verringerung der Verkehrsbelastungen in Haid und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die **Verlegung der Autobahn-ASt und eine zwei- statt vierspurige B139** (Umfahrung Haid) in Kombination mit einer Verlängerung der Straßenbahn bis Kremsdorf und einer Taktverdichtung auf der Pyhrnbahnstrecke erreicht werden könnten.

Aus dem Gutachten des Sachverständigen für Verkehrsmodellierung ergibt sich dazu Folgendes:

Die verkehrlichen Wirkungen der Projekte ASt Traun und Umfahrung Haid bestehen in erster Linie aus lokalen Verkehrsverlagerungen. Den starken Verkehrsbelastungen auf der Umfahrung Haid stehen große Entlastungen auf der bestehenden B139 gegenüber. Abseits des Projektgebiets sind die projektbedingten Mehrbelastungen gering bis moderat (z.B. auf den beiden Traunbrücken + 8 % und + 4 % auf der B139 südlich des Kreisverkehrs Ritzlhof). Die Untersuchung und Beurteilung gänzlich anderer, nicht eingereichter Möglichkeiten und Lösungen sind grundsätzlich nicht Gegenstand einer UVP, auch wenn sie im Sinne einer ganzheitlichen und sinnvollen Herangehensweise sinnvoll erscheinen.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Die Einschreiter bringen vor, dass in den **Prognoseberechnungen** ein Zuwachs bei Kfz-Verkehr berücksichtigt worden sei und fragen welche Auswirkungen sich ergeben würden, wenn die Regierung **künftig „umdenken“** sollte und keine verkehrlichen Maßnahmen mehr fördere. Es solle auch ein Umdenken bei den Verkehrsprognosen erfolgen.

Aus den Ausführungen des Sachverständigen für Verkehrsmodellierung ergibt sich, dass es (auch unter Zugrundelegung dieses hypothetischen Szenarios) eine Verkehrszunahme geben würde.

Die Projektwerber bemerkten dazu, dass die Verkehrsprognose aufgrund der derzeit bekannten rechtsgültigen Maßnahmen zu erfolgen habe und nicht aufgrund von Spekulationen.

– Die Einwender führen außerdem aus, dass es sich **um keine „Verlegung“ handle**, weil die bestehende Straße erhalten bleibe. Die dort weiterhin fahrenden Kfz seien zusätzlich zu berücksichtigen.

Wie der Sachverständige für Verkehrsmodellierung darlegt, muss die Bestandsstraße schon allein deshalb erhalten bleiben, um die bestehenden Zufahrten zu gewährleisten.

Die Projektwerber verweisen zum einen drauf, dass die Bestandsstraße künftig eine Gemeindestraße sein solle, und zum anderen auf das Mobilitätskonzept der Gemeinde, im Rahmen dessen sich auch Bürger aktiv einbringen und Vorschläge machen können.

– Die Einwender führen aus, dass es nach Aussage des Sachverständigen für Verkehrsmodellierung keine Auswirkungen gebe, da es sich nur um eine Umlegung handle. Der **vierspurige Ausbau** sei aber als **Transitstrecke** zu werten und sei dann keine Umfahrungsstraße mehr, sondern vielmehr ein **Autobahnzubringer**. Auch aus der Stellungnahme der WKO gehe hervor, dass es sich um eine Aufschließungsstraße und einen Autobahnzubringer handle. Bei den **Prognosewerten** würden zwar Maximalwerte angenommen, diese (hohe) Annahme sei aber auch die Begründung für den vierspurigen Ausbau. Die Ziele könnten auch anders erreicht werden (z.B. durch zweispurige Straße). Die Interessen des Umweltschutzes, des Klimaschutzes, der Naherholung dürften nicht untergeordnet werden. Die Prognoserechnung müsse nachvollzogen werden können, es würden dazu aber Daten fehlen – auch die **Basisdaten** sollten veröffentlicht werden. Zudem sei schon der Motorisierungsgrad von 2021 um 3% niedriger als in der Prognose angegeben.

Hierzu hielt der Sachverständige für Verkehrsmodellierung fest, dass er nur das vorgelegte Projekt zur beurteilen hatte und nicht darüber zu entscheiden hatte, ob der Ausbau zwei- oder vierspurig zu erfolgen hat. Siehe dazu die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.2 der Begründung. Dem Teilgutachten kann jedenfalls entnommen werden, dass das konkret eingereichte Projekt nicht überproportioniert ist. Ferner ist auf die verkehrstechnischen Aussagen zu verweisen.

Zu den weiteren aufgeworfenen Rechtsfragen (etwa zur Herausgabe der Basisdaten) siehe unten, Punkt 7.4.4.7.13 der Begründung.

7.4.3.16.3. Zur Stellungnahme von Florian Edlmair

- In seiner schriftlichen Stellungnahme bringt der Einwender vor, dass durch den vierspurigen Ausbau am „**Fensterkreisverkehr**“ **wieder Stau** entstehe.

Gemäß dem Teilgutachten Verkehrsmodellierung ist dazu auszuführen:

Der „Fensterkreisverkehr“ (Knotenpunkte B139 – L1390) in Traun ist entsprechend der hohen Bedeutung der B139 bereits im Bestand sehr hoch ausgelastet. Überlastungen einzelner Kreisverkehrseinfahrten in den Spitzenstunden mit entsprechenden Wartezeiten sind die Folge davon. In der Prognose zeigt bereits der Nullplanfall ohne die gegenständlichen Vorhaben eine weitere deutliche Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der B139. Die Auslastungssituation am „Fensterkreisverkehr“ wird dadurch gegenüber dem heutigen Bestand erheblich schwieriger. Die Projekte ASt Traun und Umfahrung Haid führen in der Prognose zu einer relativ geringen Erhöhung der traunquerenden Verkehrsbelastungen in Nord-Süd-Richtung (+ 8 % in Summe der beiden Traunbrücken) und damit zu einer geringen weiteren Verschlechterung der Auslastungen am „Fensterkreisverkehr“. Die Probleme am „Fensterkreisverkehr“ liegen damit außerhalb der Projekte ASt Traun und Umfahrung Haid und müssen daher auch außerhalb dieser Projekte gelöst werden.

Ferner ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.2 der Begründung zu verweisen.

- Der Einschreiter stellt zudem die Frage, ob nicht ein **zweispuriger Ausbau ausreiche**, wenn die geplante Straßenbahn realisiert werde.

Aus dem Gutachten des Sachverständigen für Verkehrsmodellierung ergibt sich dazu Folgendes:

Die verkehrlichen Wirkungen des Projekts ASt Traun und Umfahrung Haid bestehen in erster Linie aus lokalen Verkehrsverlagerungen. Den starken Verkehrsbelastungen auf der Umfahrung Haid stehen große Entlastungen auf der bestehenden B139 gegenüber. Abseits des Projektgebiets sind die projektbedingten Mehrbelastungen gering bis moderat (z.B. auf den beiden Traunbrücken + 8 % und + 4 % auf der B139 südlich des Kreisverkehrs Ritzlhof). Die Untersuchung und Beurteilung gänzlich anderer, nicht eingereichter Möglichkeiten und Lösungen sind grundsätzlich nicht Gegenstand einer UVP, auch wenn sie im Sinne einer ganzheitlichen und sinnvollen Herangehensweise sinnvoll erscheinen.

Ferner ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.2 der Begründung zu verweisen.

- Zudem fragt der Einwender, welche **alternativen Lösungsmöglichkeiten** es zum vierspurigen Ausbau gebe und welches Untersuchungsergebnis die Variante einer zweispurigen Trasse liefere.

Gemäß dem Teilgutachten Verkehrsmodellierung ist hierzu Folgendes auszuführen:

Im Rahmen einer UVP werden jene Projekte untersucht und bewertet, die von den Projektwerbern zur UVP eingereicht worden sind. Die Untersuchung und Beurteilung gänzlich anderer, nicht eingereichter Möglichkeiten und Lösungen sind grundsätzlich nicht Gegenstand einer UVP. Im Rahmen des Planungsprozesses, der vor der eigentlichen Einreichplanung liegt, zeigen sich bereits die in der Prognose zu erwartenden verkehrlichen Verhältnisse sowie die dafür erforderlichen verkehrlichen Anlagen. Eine zweistreifige Führung der Umfahrung Haid wurde daher

im vorliegenden Einreichprojekt nicht untersucht. Die Verkehrsbelastungen, die in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung für das Projekt ermittelt worden sind, können von einer zweistreifigen Straße keinesfalls bewältigt werden. Eine zweistreifige Straßenplanung hätte starke Überlastungen mit dementsprechenden Umweltwirkungen zur Folge.

Ferner ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.2 der Begründung zu verweisen.

– Der Einschreiter stellt außerdem die Frage, welche **Varianten** es für die **Anbindung des Einkaufszentrums Haid Center und Ikea** gebe, um die zusätzliche Kreuzung sowie eine neue, zusätzliche Straße und dadurch mehr Grundverbrauch zu vermeiden.

Aus dem Teilgutachten Verkehrsmodellierung ergibt sich dazu Folgendes:

Die in den Projektplanungen dargestellte Anbindung des Einkaufszentrums Haid Center entspricht den Erfordernissen der Planung von Straßen der zugehörigen Kategorie. Die zugehörige Kreuzung ist damit weit genug vom südlichen Kreuzungspunkt der ASt Traun sowie vom südlichen Projektende entfernt und damit von Knotenpunkten mit relevanten Verkehrsaufkommen. Andere Varianten der Anbindung des Haid Centers erscheinen aus verkehrstechnischer Sicht nicht sinnvoll.

Ferner ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.2 der Begründung zu verweisen.

– Darüber hinaus bringt der Einwender vor, dass **in den Unterlagen weder Informationen** zu den geplanten Umleitungen in der Bauphase, noch zu den zu erwartenden geänderten Verkehrsflüssen in der Betriebsphase, deren Auswirkungen bzw. Maßnahmen angeführt seien.

Gemäß dem Teilgutachten Verkehrsmodellierung ist dazu auszuführen:

Die Darstellung geplanter Umleitungen während der Bauphase ist grundsätzlich Teil des Baukonzepts. Während der Betriebsphase sind für die Ortschaft Berg keine relevanten Veränderungen der Verkehrsbelastungen zu erwarten, da sich hier keine Veränderung der örtlichen Erschließungssituation ergibt. In der Verkehrsuntersuchung sind dementsprechend keine Mehrbelastungen in Berg ausgewiesen.

7.4.3.16.4. Zur Stellungnahme von Ing. Mag. Franz Josef Huber

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– In seiner schriftlichen Stellungnahme bringt der Einwender vor, dass die **Verkehrsprognose unzutreffend** sei.

Im Sinne des Teilgutachtens Verkehrsmodellierung ist dem Folgendes entgegenzuhalten:

Die Verkehrsprognose baut einerseits auf einer kalibrierten Berechnung des bestehenden Verkehrsaufkommens und andererseits auf der Entwicklung aller verkehrlich relevanten Einflussfaktoren bis zum Prognosezeitpunkt 2035 (z.B. Einwohner und Arbeitsplätze, Verkehrsnetz und -angebot, Mobilitätsverhalten) auf. Dazu kommen projektbezogene (etwa spezifische räumliche) Wirkungen. Die in der Verkehrsuntersuchung dargestellten Grundlagen und die Methode für die Ermittlung der Verkehrszahlen werden als nachvollziehbar und plausibel beurteilt. Die Ergebnisse

der Berechnungen und insb. die Verkehrsprognosen sind projektimmanent sowie im Vergleich mit den Untersuchungen in anderen Projekten plausibel und stellen jenes Verkehrsgeschehen dar, das zum Prognosezeitpunkt mit der größten Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist. Die im Verkehrsbericht dargestellten Verkehrszahlen bilden daher die relevante und fachlich fundierte Grundlage.

– Zudem bringt der Einschreiter vor, dass das **Verkehrskonzept unzureichend** sei und es an einem Gesamtkonzept für die Neuregelung des innerörtlichen Verkehrs in Haid und Kremsdorf fehle.

Dazu ist entsprechend dem Teilgutachten Verkehrsmodellierung wie folgt auszuführen:

Das Vorhaben dient in erster Linie der Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt durch Haid im Verlauf der B139. Dieses Ziel wird gemäß Verkehrsuntersuchung jedenfalls erreicht werden. Teil des Projekts sind dabei auch begleitende Maßnahmen. Neben dem Entfall der bestehenden ASt Traun und verschiedenen Geschwindigkeitsbeschränkungen wird an der innerörtlichen Kreuzung B139 (Kremstalstraße) / L563 (Traunuferstraße) eine Diagonalsperre eingerichtet. Mit dieser Maßnahme wird eine Durchfahrt im Verlauf der B139 als auch im Verlauf der L563 verhindert. Ein darüber hinaus gehendes Gesamtkonzept für die Neuregelung des innerörtlichen Verkehrs in Haid ist nicht Gegenstand des vorliegenden Vorhabens. Die mit der Umfahrung erzielte Verkehrsentslastung bietet jedoch die Grundlage für die Verbesserung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie für eine attraktive Gestaltung des Straßenraums an der B139 in Haid. Die verkehrlichen Wirkungen des Projekts beschränken sich weitgehend auf lokale Verlagerungen, weil mit der Verlegung der ASt Traun und mit der Umfahrung Haid keine grundsätzlichen neuen Verbindungen geschaffen werden, sondern bestehende Verbindungen verlegt werden. Dementsprechend ergeben sich im untergeordneten Netz nur sehr geringe oder gar keine verkehrlichen Wirkungen. Dies betrifft auch die Ortschaften Berg und Schnadt.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Der Einwender stellte die Frage, inwiefern das **Straßenbahnprojekt** (Verlängerung nach Ansfelden) in die Prognosen **eingerechnet** wurde.

Der Sachverständige für Verkehrsmodellierung hält dazu fest, dass absehbare Veränderungen im Modal Split in der Prognose abgebildet sind; auf die Straßenbahnverlängerung trifft dies aber nicht zu, da es sich derzeit nur um eine Absichtserklärung der zuständigen Stellen handelt. Zudem verweist der Sachverständige darauf, dass Verkehrsprognosen immer „auf der sicheren Seite“ berechnet / erstellt werden (worst case). Die Effekte auf den Verkehr sind jedenfalls geringer, als man vermutet, und bewegen sich maximal in einem Bereich von 10 % bis 15 % weniger als in der Prognose angenommen.

– Der Einschreiter merkt außerdem an, dass es **Vorgaben der EU-Kommission** betreffend Straßenverkehr gebe (z.B. Umstellung auf E-Mobilität) und auch zu erwarten sei, dass sich der Verkehr aufgrund **steigender Treibstoffpreise** verringern werde.

Wie der Sachverständige für Verkehrsmodellierung darlegt, ist die Wirkung steigender Treibstoffkosten oder einer neuen Straßenlinie meist geringer als angenommen (maximal 5 %), was auch historisch begründet ist.

7.4.3.16.5. Zur Stellungnahme von Karl Grabmair

– In der schriftlichen Stellungnahme bringt der Einwender vor, dass die neue **vierstreifige B139** zu einer **Verkehrszunahme** führen werde. Außerdem sei **nicht untersucht** worden, wie eine Verringerung der Verkehrsbelastungen in Haid und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auch durch die **Verlegung der Autobahn-ASt und eine zwei- statt vierspurige Umfahrungsstraße** in Kombination mit einer Straßenbahn bis Kremsdorf und einer Verbesserung der Pyhrnbahnstrecke erreicht werden könnten.

Laut Teilgutachten Verkehrsmodellierung ist diesen Bedenken Folgendes entgegenzuhalten:

Die verkehrlichen Wirkungen des Projekts ASt Traun und Umfahrung Haid bestehen in erster Linie aus lokalen Verkehrsverlagerungen. Den starken Verkehrsbelastungen auf der Umfahrung Haid stehen große Entlastungen auf der bestehenden B139 gegenüber. Abseits des Projektgebiets sind die projektbedingten Mehrbelastungen gering bis moderat (z.B. auf den beiden Traunbrücken + 8 % und + 4 % auf der B139 südlich des Kreisverkehrs Ritzlhof). Das Verkehrsaufkommen zum Prognosezeitpunkt 2035 wird jedoch grundsätzlich und unabhängig von den Projekten ASt Traun und Umfahrung Haid gegenüber heute steigen. Dafür sind verschiedene Entwicklungen maßgeblich wie z.B. steigende Motorisierungsraten, erhöhte Verwendung vorhandener Kfz, steigende Fahrtweiten etc. Diese Effekte zeigen sich in praktisch allen Prognosen des Kfz-Verkehrs, die für die verschiedensten Verkehrsprojekte erstellt worden sind. Bestimmte regionale Verlagerungen in geringem Maß auf die neuen Projekte sind im Sinne der Bündelung von Verkehrsströmen auf hochwertige und geeignete Verkehrsträger als sinnvoll anzusehen. Die Untersuchung und Beurteilung gänzlich anderer, nicht eingereichter Möglichkeiten und Lösungen sind grundsätzlich nicht Gegenstand einer UVP, auch wenn sie im Sinne einer ganzheitlichen und sinnvollen Herangehensweise sinnvoll erscheinen.

Ferner ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.2 der Begründung zu verweisen.

7.4.3.16.6. Zur Stellungnahme von Martin Putschögl, Manuela Putschögl, Lena Putschögl, Martina Putschögl-Godina und Gernot Godina

– In ihren schriftlichen Stellungnahmen bringen die Einwender vor, dass der **Bau der Straßenban nicht berücksichtigt** worden und zudem der **Schienenausbau** nicht forciert worden sei, Lkw würden „auf die Schiene gehören“.

Gemäß dem Teilgutachten Verkehrsmodellierung ist dazu auszuführen:

Die verkehrlichen Wirkungen des Projekts ASt Traun und Umfahrung Haid bestehen in erster Linie aus lokalen Verkehrsverlagerungen. Den starken Verkehrsbelastungen auf der Umfahrung Haid stehen große Entlastungen auf der bestehenden B139 gegenüber. Abseits des Projektgebiets sind die projektbedingten Mehrbelastungen gering bis moderat (z.B. auf den beiden Traunbrücken + 8 % und + 4 % auf der B139 südlich des Kreisverkehrs Ritzlhof). Die Untersuchung und Beurteilung gänzlich anderer, nicht eingereichter Möglichkeiten und Lösungen sind grundsätzlich nicht Gegenstand einer UVP, auch wenn sie im Sinne einer ganzheitlichen und sinnvollen Herangehensweise sinnvoll erscheinen.

Ferner ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.2 der Begründung zu verweisen.

7.4.3.16.7. Zur Stellungnahme von Richard Feichtner-Litzlfellner

- In der schriftlichen Stellungnahme bringt der Einwender vor, dass die **Grundlagen für die Verkehrsmodellierung falsch** und der **Flächenwidmungsplan veraltet** sei.

Entsprechend dem Teilgutachten Verkehrsmodellierung ist diesen Bedenken wie folgt zu entgegnen:

Die Verkehrsuntersuchung für das vorliegende Projekt wurde gemäß den gültigen Richtlinien und dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt. Eine gesetzliche Verpflichtung für einen multimodalen Ansatz unter Berücksichtigung der Fußgängerverkehrs, Radverkehrs und des öffentlichen Verkehrs (Bahn, Bus) besteht nicht. Der Flächenwidmungsplan einer Gemeinde ist ein zentrales Instrument für die vorausschauende Gestaltung der Flächennutzungen. Der Flächenwidmungsplan wird dabei laufend an die Bedürfnisse der Gemeinde angepasst. Er ist daher grundsätzlich nicht veraltet. Jedoch sind die Gemeinden angehalten, die Grundlagen der Raumordnung in regelmäßigen zeitlichen Abständen zu überarbeiten und auf einem zeitgemäßen Stand zu halten. Die Stadtgemeinde Ansfelden steht derzeit in diesem Prozess, in welchem das örtliche Entwicklungskonzept und der Flächenwidmungsplan grundlegend überprüft und überarbeitet werden. Bis zur Beschlussfassung über die neuen Pläne behalten die bisher vorliegenden ihre volle rechtliche Gültigkeit inklusive aller Einarbeitungen und Ergänzungen bis zu diesem Zeitpunkt.

- Darüber hinaus führt der Einwender aus, dass **Umwidmungen nicht berücksichtigt** worden seien.

Wie dem Teilgutachten Verkehrsmodellierung entnommen werden kann, wurde in der Verkehrsuntersuchung für das vorliegende Projekt neben den allgemeinen verkehrlichen Entwicklungen vom Analysezeitpunkt 2017 bis zur Prognose auch die Nutzung von neuen Betriebsbaugebieten im Nahbereich der Umfahrung Haid von insgesamt 28,9 ha berücksichtigt. Ferner ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

7.4.3.16.8. Zur Stellungnahme des Vereins Grüngürtel statt Westspange

Zur schriftlichen Stellungnahme:

- Der Einschreiter bringt in der Stellungnahme vor, dass das **Verkehrsmodell unzureichend** sei.

Gemäß dem Teilgutachten Verkehrsmodellierung ist dazu auszuführen, dass für das vorliegende Projekt das Landesverkehrsmodell Oberösterreich als Grundlage verwendet wird. Dieses ist ein multimodales Modell, in welchem alle Verkehrsarten berücksichtigt und für das gesamte Bundesland Oberösterreich modelliert werden. Für den vorliegenden Fall wurde daraus ein Teilnetz entnommen, welches ein ausreichend großes Gebiet umfasst, um alle relevanten Verkehrsströme im Untersuchungsgebiet der Projekte ASt Traun und Umfahrung Haid abbilden zu können. Das Teilnetz wurde in vielen Punkten verfeinert und verbessert. Die detaillierte verkehrliche Bearbeitung bezieht sich nur auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), da sich die relevanten verkehrlichen Wirkungen der untersuchten Projekte im MIV abbilden. insb. der Fußgängerverkehr und der Radverkehr spielen bei großräumigen Verkehrsströmen wie jenen, die in der Verkehrsuntersuchung dargestellt sind, praktisch keine Rolle und sind daher vernachlässigbar. Der öffentliche Verkehr steht in gewissem Ausmaß in Wechselwirkung mit dem

MIV. Er wurde im konkreten Fall als konstant betrachtet (keine explizite Ermittlung der Verschiebung der Verkehrsmittelanteile), um allein die Wirkungen des eingereichten Projekts beurteilen zu können.

Die dem Verkehrsmodell zugrunde liegenden Daten bieten eine geeignete Basis für die Darstellung des bestehenden Verkehrsaufkommens wie auch der Verkehrsprognosen. Dies betrifft die Ergebnisse von aktuellen, bestandsnahen Verkehrserhebungen (2017) ebenso wie z.B. die erforderlichen Raumstruktur- und Mobilitätsdaten. In der Verkehrsuntersuchung wird von verkehrlichen Entwicklungen ausgegangen, die unter den bekannten Rahmenbedingungen mit der größten Wahrscheinlichkeit eintreten werden. Auch wenn in den politischen Zielen bereits seit längerem andere verkehrliche Entwicklungen wie z.B. mehr Verkehrsanteile im Umweltverbund (Fußgänger- und Radverkehr, öffentlicher Verkehr, weniger Kfz-Verkehr) propagiert werden, zeigt sich heute eine davon abweichende Entwicklung mit immer noch steigendem Kfz-Verkehr, dem eine kontinuierliche Siedlungsentwicklung für Wohnbau wie auch für Gewerbe und Industrie zugrunde liegt. Abweichende verkehrliche Entwicklungen, die in der Prognose ein erheblich geringeres Kfz- Aufkommen aufweisen, sind aus heutiger Sicht nicht zu erwarten und wären daher eine nicht korrekte Grundlage für die Darstellung der Projektwirkungen der eingereichten Projekte.

Die Genauigkeit von Verkehrszählungen muss klar unterschieden werden von anderen Messgenauigkeiten. Bei Verkehrserhebungen werden im Unterschied zu verschiedensten anderen Messungen keine stetigen Größen, sondern diskrete Größen erhoben. Das bedeutet, dass das Ergebnis nicht unendlich viele Werte annehmen kann (je nach Kommagenauigkeit), sondern nur eine endliche Anzahl an Ergebnissen auftreten kann (z.B. eine ganzzahlige Anzahl an Kfz). Dementsprechend muss auch die Messgenauigkeit anders betrachtet werden. Sowohl bei händischen Zählungen durch Zählpersonal als auch bei automatischen Verkehrserhebungen mittels Zählgeräten (Radar, Video etc.) besteht grundsätzlich eine sehr große Genauigkeit. Allfällige geringfügige Zählabweichungen sind jedenfalls als nicht relevant zu beurteilen, wenn die Zählergebnisse als Grundlage (Kalibrierung) für die modellhafte Ermittlung von Verkehrsbelastungen verwendet werden. Die Genauigkeit der Verkehrsmodellierung selbst ist im Verkehrsbericht (Einlage 1.2.1) im Kapitel 2.9 dargestellt. Der Modellierungsprozess ist demnach in der Analyse der Abweichungen zwischen modellierten und erhobenen Werten als sehr genau zu beurteilen, die Abweichungen der modellierten Verkehrszahlen von den entsprechenden Zählwerten sind sehr gering. Das vorliegende Verkehrsmodell ist jedenfalls als geeignet zu bewerten, die relevanten Kfz-Verkehrsströme auf dem Straßennetz zum Analysezeitpunkt (Status Quo) und in der Prognose (Referenzfall und Maßnahmenfall) mit ausreichender und dem Stand der Technik entsprechender Genauigkeit zu ermitteln und darzustellen.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Der Einwender äußerte sich im Rahmen der mündlichen Verhandlung näher zum (bereits schriftlich angesprochenen [siehe oben]) **Thema Fehlerrechnung / Unsicherheit / Stand der Technik** und bezog sich insofern auf die Gauß'sche Fehlerrechnung, den GUM 1993 („Guide to the Expression of Uncertainty in Measurement“) sowie die Gompertz-Funktion und kritisierte insofern das Verkehrsmodell.

Der Sachverständige für Verkehrsmodellierung gibt den allgemein-mathematischen Ausführungen des Einschreiters zwar grundsätzlich Recht. Er verweist allerdings darauf, dass mit durchschnittlichen Verkehrsbelastungen (DTVW oder JDTV) gearbeitet wurde. Die geforderten

Genauigkeiten werden daher aus fachlicher Sicht für die Erfassung als überschießend gesehen, da Ungenauigkeiten durch Zählungen kompensiert werden.

Gemäß dem Teilgutachten Verkehrsmodellierung entsprechen die in der Verkehrsuntersuchung (Einlage 1.2.1) dargestellten Methoden einer typischen Vorgehensweise bei der Erarbeitung der verkehrlichen Grundlagen für vergleichbare Straßeninfrastrukturprojekte. Sie sind aus der Sicht des Fachbereichs Verkehrsmodellierung als geeignet zu beurteilen, die relevanten verkehrlichen Grundlagen für die Projektwirkungen in den anderen Fachbereichen zu liefern. Siehe dazu schon oben, zum schriftlichen Vorbringen.

Der Vertreter des Projektanten erläuterte in diesem Zusammenhang den Ablauf der Verkehrsuntersuchung bzw. -zählung. Die Angabe von Bandbreiten sei bei Verkehrsuntersuchungen nicht üblich. Es werde die wahrscheinlichsten Prognosebelastungen angegeben. Weiters seien mit der Ermittlung der relativen und absoluten Konfidenzintervalle gemäß Qualivermo-Bandbreiten für unterschiedlichen Verkehrsstärkenklassen angegeben worden. Was die angesprochene Ungenauigkeit angeht, werde dies so begründet, dass der Umrechnungsfaktor zwischen JDTV und DTVw in der Regel zwischen 0,7 und knapp über 1 liegen könne und somit die Angabe des Faktors auf zwei Stellen bzw. die Rundung auf ganze Kfz nicht nur ausreichend, sondern auch rechnerisch korrekt sei. Festgehalten wurde auch, dass hinsichtlich der Anbindungen (15.000) keine willkürlichen Annahmen getroffen worden seien. Zum Thema Gompertz-Funktion führte der Vertreter des Projektanten aus, dass sich anhand der Gompertz-Funktion der Motorisierungsgrad in einer Region über einen langen Zeitraum mathematisch beschreiben lasse. Für die Modellierung seien lange zurückreichende Daten und Sättigungswerte verwendet worden. Im Bericht werde lediglich ein kleiner Ausschnitt als Hinweis auf Methode und Wirkung dargestellt.

Im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorbringen ist von der Behörde weiters anzumerken, dass es sich beim in der mündlichen Verhandlung erschienenen Vertreter des Vereins Grüngürtel statt Westspange – trotz seiner offenkundig vorliegenden technisch-mathematisch-physikalischen Sachkunde – nicht um einen Sachverständigen aus dem Fachgebiet Verkehrsmodellierung sondern um einen Universitätsassistenten mit Diplom (DI) handelt, der an der JKU Linz am Institut für Experimentalphysik, Abteilung Oberflächenphysik tätig ist. Dem Sachverständigen für Verkehrsmodellierung wurde daher nicht auf der gleichen fachlichen Ebene entgegengetreten. Exemplarisch hierfür kann etwa angeführt werden, dass der Einschreiter das Verkehrsmodell doch eher anhand allgemeiner physikalisch-mathematischer Grundsätze / Aussagen / Funktionen zu beurteilen und zu bewerten versuchte, ohne jedoch die dem Fachbereich Verkehrsmodellierung immanenten Besonderheiten (etwa hinsichtlich der erforderlichen Genauigkeiten und Unsicherheitsangaben) zu berücksichtigen. Die Behörde folgt daher dem plausiblen Gutachten des Sachverständigen für Verkehrsmodellierung.

7.4.3.16.9. Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Die Einschreiterin bringt in ihrer Stellungnahme vor, die Landesstraßenverwaltung habe sich verpflichtet, das **Verkehrsaufkommen** der im Projekt „Großräumige Neuordnung der Flächen entlang der Umfahrungsstraße B139Neu und der Anschlussstelle A1/A25“ vorgesehenen Flächennutzungen im Ausmaß von bis zu 180 Kfz Zu- und Abfahrten pro Werktag und Hektar Bruttobaulandfläche im Rahmen der vorliegenden UVP-Verfahren **zu berücksichtigen**.

Wie sich aus dem Teilgutachten Verkehrsmodellierung ergibt, ist die Verkehrserzeugung eines zusätzlichen Betriebsbaugebiets, das erst mit dem Projekt Umfahrung Haid realisiert und genutzt werden kann, in der Verkehrsuntersuchung im Ausmaß von 180 Kfz-Fahrten pro Hektar und Tag berücksichtigt.

Ferner ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

– Die Einschreiterin moniert darüber hinaus, dass ein **Gesamtkonzept für den innerörtlichen Verkehr (Haid, Kremsdorf) fehle**, welches die durch das Vorhaben bewirkten regionalen Verkehrsflüsse unter Berücksichtigung der geplanten Folgenutzung der angrenzenden Flächen links und rechts der neuen Umfahrung einbeziehe.

Gemäß dem Teilgutachten Verkehrsmodellierung ist dem entgegenzuhalten, dass die verkehrlichen Wirkungen sowie die Umweltwirkungen des Projekts in der UVE ausführlich behandelt und dokumentiert und in der UVP überprüft und beurteilt werden. Darüberhinausgehende Maßnahmen sind nur dann Teil der UVP, wenn unzumutbare Projektwirkungen nur mithilfe davon vermieden oder bewältigt werden können. Sie sind gegebenenfalls in den jeweiligen Fachberichten dokumentiert. Die an die Umfahrung Haid angrenzenden Flächen, auf denen bisher nicht vorhandene betriebliche Nutzungen vorgesehen sind, sind in einem Ausmaß von 28,9 ha mit einer zugehörigen Verkehrserzeugung von 5.200 Kfz-Fahrten/Tag in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt. Die entsprechende Verkehrserzeugung ist in den Verkehrszahlen enthalten. Weiterführende Konzepte im Projektumfeld sind grundsätzlich nicht Teil einer UVP für das eingereichte Projekt.

Ferner ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

– Weiters fordert die Einschreiterin die **Herausgabe des Verkehrsmodells und aller Basisdaten**, die für die Prognose verwendet wurden, sowie die Angabe der Standardabweichung und des Konfidenzintervalls, da aus den vorliegenden Unterlagen die Verkehrszahlen nicht nachvollziehbar ermittelt werden könnten.

Dem Teilgutachten Verkehrsmodellierung ist diesbezüglich zu entnehmen, dass das Verkehrsmodell für das vorliegende Projekt nach eingehender Prüfung als plausibel und nachvollziehbar beurteilt wurde. Das Vorliegen des gesamten Verkehrsmodells mit sämtlichen Grundlagen und Zwischendaten war für die Plausibilitätsprüfung nicht erforderlich. Entscheidend sind eine ausreichend gute Abbildung des bestehenden Verkehrsaufkommens auf dem betrachteten Straßennetz sowie die Nachvollziehbarkeit der Prognosebelastungen und Projektwirkungen. Die Analyse der Abweichungen zwischen den modellierten und den erhobenen Verkehrsbelastungen zum Analysezeitpunkt 2017 zeigt eine sehr gute Übereinstimmung. Die Berechnungsergebnisse zeigen Verkehrsbelastungen in der Prognose, welche unter den festgelegten Rahmenbedingungen zu erwarten sind. Die modellhaft ermittelten verkehrlichen Wirkungen der neuen ASt Traun und der Umfahrung Haid sind jedenfalls plausibel und wurden daher als geeignet beurteilt, als Grundlage für die Ermittlung der darauf aufbauenden Umweltwirkungen herangezogen zu werden.

Die Einhaltung der Verkehrsbelastungen in der Prognose und damit der Immissionen für die Anrainer wird grundsätzlich in Nachsorgeprozess der UVP (Monitoring) sichergestellt. Damit ist

auch für den Fall, dass die eintretenden Projektwirkungen von den prognostizierten Wirkungen abweichen, sichergestellt, dass die Belastungen für die Anrainer und die Umwelt im Sinne der Dokumentation der UVE verträglich sind.

Bezüglich der Genauigkeitsangaben über die zugrunde liegenden Verkehrserhebungen wird auf die Beantwortung der Stellungnahme des Vereins Grüngürtel statt Westspange (Punkt 7.4.3.16.8 der Begründung) verwiesen.

Ferner sei auf die rechtlichen Ausführungen zum gegenständlichen Themenkomplex unter Punkt 7.4.4.7.13 der Begründung verwiesen.

– Die Einschreiterin bringt außerdem vor, dass **nicht untersucht** worden sei, ob eine Verringerung der Verkehrsbelastungen in Haid und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auch durch die **Verlegung der Autobahn-ASt** und eine **zwei- statt vierspurige Umfahrungsstraße** in Kombination mit einer Straßenbahn bis Kremsdorf und einer Verbesserung der Pyhrnbahnstrecke erreicht werden könne.

Gemäß dem Teilgutachten Verkehrsmodellierung ist dazu wie folgt auszuführen:

Die verkehrlichen Wirkungen des Projekts ASt Traun und Umfahrung Haid bestehen in erster Linie aus lokalen Verkehrsverlagerungen. Den starken Verkehrsbelastungen auf der Umfahrung Haid stehen große Entlastungen auf der bestehenden B139 gegenüber. Abseits des Projektgebiets sind die projektbedingten Mehrbelastungen gering bis moderat (z.B. auf den beiden Traunbrücken + 8 % und + 4 % auf der B139 südlich des Kreisverkehrs Ritzlhof). Die Untersuchung und Beurteilung gänzlich anderer, nicht eingereicherter Möglichkeiten und Lösungen sind grundsätzlich nicht Gegenstand einer UVP, auch wenn sie im Sinne einer ganzheitlichen und sinnvollen Herangehensweise sinnvoll erscheinen.

Ferner ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.2 der Begründung zu verweisen.

7.4.3.16.10. Zur Stellungnahme von DI Ernst Steiner

– Der Einwender bringt in der mündlichen Verhandlung vor, dass zwar die prognostizierten zusätzlichen ca. 5.200 Kfz für das geplante Betriebsbaugebiet, **nicht** jedoch jene **Kfz (ca. 700)**, die **durch ein beabsichtigtes Wohngebiet** noch entstehen könnten, im Projekt **berücksichtigt** worden seien.

Im Sinne der Aussagen des Sachverständigen für Verkehrsmodellierung ist dem entgegenzuhalten, dass übliche Verkehrsflüsse durch Arbeit und Wohnen in den Prognosen bereits berücksichtigt wurden.

Dies wurde projektwerberseitig (vom zuständigen Projektanten) bestätigt; es wurde zudem ergänzt, dass sich durch das künftige Wohngebiet an den Prognosen nichts ändern würde.

Ferner ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

7.4.3.16.11. Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative Verkehrsinsel Hasenufer

– Im Zuge der mündlichen Verhandlung stellte die Einschreiterin eine Frage an die ASFINAG betreffend eine **Lärmschutzwand im Ortsteil Hasenufer**.

Der Projektwerber hielt diesbezüglich fest, dass derzeit keine Lärmschutzwand im gegenständlichen Bereich vorgesehen sei. Anschließend an die Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens würden jedoch Sanierungsmaßnahmen am Bestand durchgeführt werden.

7.4.3.16.12. Zur Stellungnahme des Gemeindevorstandes der Marktgemeinde Pucking

– Im Zuge der mündlichen Verhandlung merkte der Einschreiter zum **Verkehr auf der L563** an, dass zu erwarten sei, dass sich durch Lkw-Verkehr, Mautausweichverkehr etc. ein zusätzliches Verkehrsaufkommen ergeben werde.

Der Projektwerber trat diesen Bedenken mit einem Verweis auf das bestehende Lkw-Fahrverbot in diesem Bereich entgegen.

7.4.3.16.13. Zur Stellungnahme der Oö. Umweltschutzkommission

– Im Zuge der mündlichen Verhandlung gab der Einschreiter – mitunter unter expliziter Angabe, dass das Vorbringen über den Verhandlungsgegenstand hinaus geht – eine umfangreiche Stellungnahme ab, die sich im Wesentlichen auf folgende Themen bezieht: Beurteilbarkeit des **Verkehrsmodells**; (**Verkehrslenkungs-**)**Maßnahmen** für den Fall, dass Prognosewerte nicht zutreffen würden; **Diagonalsperre** auf der bestehenden B139. Aufbauend darauf formulierte der Einwender (teils alternative) Aufslagenvorschläge.

Der Sachverständige für Verkehrsmodellierung verwies diesbezüglich auf Beispiele für Maßnahmen, die in der Vergangenheit (bei vergleichbaren Projekten) gesetzt wurden. In dieser Sache kann weiters auf die Auflagen 18.1 und 19.1 hingewiesen werden, die den betreffenden Themenkomplex (Beobachtung des Verkehrsaufkommens, Diagonalsperre etc.) näher regeln.

Soweit in dieser Stellungnahme Rechtsfragen aufgeworfen werden, wird auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.5 der Begründung verwiesen. Allgemeine (rechts-)politische Forderungen sind hingegen, wie der Einschreiter selbst angemerkt hat, nicht Gegenstand eines UVP-Verfahrens. Es steht dem Einschreiter in seiner Funktion als Umweltschutzbeauftragter jedoch frei, diese an den Bundes- oder Landesgesetzgeber oder an die politischen Parteien heranzutragen. Die Behörde hingegen hat auf Grundlage der Gesetze / der geltenden Rechtslage zu entscheiden.

7.4.3.17. Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Verkehrstechnik

7.4.3.17.1. Zur Stellungnahme von DI Anna Jank, DI Erich Jank und Aurora Jank

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme bringen die Einwender vor, dass es durch den vierspurigen autobahnähnlichen Bau der B139 Umfahrung Haid, die Verlegung der ASt Traun / Haid sowie die damit in Zusammenhang stehenden Umwidmungen von landwirtschaftlich genutzten Flächen in Betriebsbaugelände zu einer **starken Verkehrszunahme** in ihrem unmittelbaren Wohn- und

Lebensbereich kommen werde, wodurch ihre Lebens- und Wohnqualität unzumutbar beeinträchtigt werde.

Dem Teilgutachten Verkehrstechnik ist diesbezüglich zu entnehmen, dass auf der Umfahrung Haid für das Jahr 2035 insgesamt 39.500 Kfz/Tag prognostiziert werden – ein Verkehrsaufkommen, das verkehrstechnisch einen vierstreifigen Ausbau der B139 bedingt. Auch wenn die 28,9 ha an zukünftigem Betriebsbaugebiet nicht realisiert werden sollten, verblieben mit rund 34.300 Kfz/Tag im Prognosejahr jene Anzahl an Fahrzeugen, die mit einer zweistreifigen Verkehrsführung ohne entsprechendem Stauaufkommen nicht bewältigt werden kann. Bei einer zweistreifigen Verkehrsführung würde die Leistungsfähigkeit der B139 im Prognosejahr 2035 massive Defizite in der Spitzenstunde aufweisen.

Die Frage inwieweit ein vierspuriger Ausbau den Druck auf die Erweiterung der Umfahrung Traun auf vier Spuren erhöhe und somit ein zweiter leistungsfähiger Autobahnzubringer von Linz geschaffen werde, ist – wie der Sachverständige zutreffend ausführt – keine Fach- sondern eine verkehrspolitische Frage.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Die Einschreiter äußerten sich in der mündlichen Verhandlung unter anderem zur **Diagonalsperre** der B139.

Soweit von dieser Stellungnahme der vorliegende Fachbereich berührt wird, ist entsprechend dem Teilgutachten Verkehrstechnik auf die geplante Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß § 20 Abs. 2a StVO bei Aufheben der Verordnung der Vorrangstraße ab der „Reiter-Kreuzung“ hinzuweisen. Durch die Diagonalsperre soll die bestehende Straße möglichst unattraktiv gemacht werden, um einen Verlagerungseffekt zu erzielen. Es ist auf die Auflagen 18.1 und 19.1 hinzuweisen, die den betreffenden Themenkomplex (Beobachtung des Verkehrsaufkommens, Diagonalsperre etc.) näher regeln.

7.4.3.17.2. Zur Stellungnahme von Florian Edlmair

– In seiner schriftlichen Stellungnahme bringt der Einwender vor, dass er die **Gewährleistung eines flüssigen Verkehrsablaufes** nicht als gegeben sehe, wenn ein Teilstück der B139 im Bereich Haid **vierspurig** ausgebaut werde, denn am „Fensterkreisverkehr“ bei Traun oder ab der Kreuzung Ritzlhof entstehe wieder ein Stau. Die Projektunterlagen würden keine Ausführungen betreffend die **öffentliche Nahverkehrsentwicklung** enthalten. Weiters bezieht sich der Einschreiter auf das Verkehrskonzept der Stadtgemeinde Ansfelden. Wenn die geplante Straßenbahn realisiert werde (zusätzlich zur existierenden S-Bahn), stelle sich die Frage, ob für die B139 Umfahrung Haid nicht **zwei Spuren ausreichend** seien. Zumal Verkehrsentwicklungsexperten die baldige Verdoppelung des derzeitigen Verkehrsaufkommens prognostizieren würden, sei vielmehr Anlass gegeben, vermehrt an Lösungen zu denken, wie Verkehr bzw. Stau künftig vermindert werde. Dem vorliegenden Projekt würden diese Ziele nicht zugrunde liegen, es würde sogar mehr Verkehr „provizieren“.

Entsprechend dem Teilgutachten Verkehrstechnik ist dieser Stellungnahme Folgendes entgegenzuhalten:

Zur Gewährleistung eines flüssigen Verkehrsablaufes – auch für den Fall eines teilweise vierstreifigen Ausbaus – kann aus verkehrstechnischer Sicht festgestellt werden, dass im Bereich des beschriebenen „Fensterkreisverkehrs“ ein Staugeschehen – und zwar von Linz kommend vor dem Kreisverkehr und von Haid kommend – ebenfalls vor dem Kreisverkehr zu beobachten sein wird. Der gegenständliche Kreisverkehr ist jedoch nicht Gegenstand der verkehrstechnischen Beurteilung.

Aus Sicht des ASV für Verkehrstechnik ist eine Verlängerung der Straßenbahnachse in Richtung Haid / Nettingsdorf bzw. Haid Center jedenfalls geplant, was auch dadurch untermauert wird, dass der geplante VLSA-Knoten der L563 / L563a bereits die Querung L563 Traunufer Straße durch die Straßenbahn beinhaltet. Die genaue Straßenbahnachse vor und nach dem VLSA-Knoten ist dem ASV jedoch nicht bekannt und nicht vorhabensgegenständlich. Inwieweit eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf die derzeitige Pyhrnbahn bzw. zukünftige Straßenbahn erfolgt bzw. erfolgen wird, ist daher im vorliegenden Verfahren nicht zu beurteilen.

Ferner ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.2 der Begründung zu verweisen.

7.4.3.17.3. Zur Stellungnahme von Ing. Mag Franz Josef Huber

– In seiner schriftlichen Stellungnahme bringt der Einwender unter dem Punkt „Unzureichendes Verkehrskonzept“ vor: Es fehle an einem Gesamtkonzept für die Neuregelung des **innerörtlichen Verkehrs** in Haid und Kremsdorf. Weiters fehle in den Einreichunterlagen eine Beurteilung des künftigen innerörtlichen Verkehrs sowie zu den Verkehrsströmen und den damit einhergehenden Emissionen in den Ortschaften Berg (Gemeinde Ansfelden) bzw den angrenzenden Siedlungen in der Ortschaft Schnadt (Gemeinde Pucking). Zum Erhalt der dörflichen Struktur in der Ortschaft Berg (Pfarrkirche und Pfarrplatz, Dorfbewohner) sowie zum Schutz des landwirtschaftlichen Betriebes sowie des Gewerbebetriebes Ganglbauer GmbH des Einschreiters fordert er **ausreichende Schutzmaßnahmen** (Bremsschwellen, verkehrsberuhigter Bereich sowie Fahrverbote, ausgenommen Anrainerverkehr bzw. Ziel- und Quellenverkehr) für die gesamte Ganglbauerstraße. Sollten diese Maßnahmen nicht realisiert werden, seien erhebliche Zusatzbelastungen für diese Bereiche durch zusätzlichen, vorhabensinduzierten Verkehr zu erwarten.

Dem Teilgutachten Verkehrstechnik ist dazu Folgendes zu entnehmen:

Hinsichtlich des behaupteten fehlenden Gesamtkonzepts für die Neuregelung des innerörtlichen Verkehrs in Haid und Kremsdorf ist auszuführen, dass lediglich durch eine Diagonalsperre im Ortsgebiet von Haid eine beabsichtigte Verkehrsverlagerung auf die zukünftige B139 Umfahrung Haid erreicht werden kann. Die Neuregelung des innerörtlichen Verkehrs (bauliche Maßnahmen, straßenpolizeiliche Maßnahmen in Abstimmung mit der zuständigen Behörde) liegt im alleinigen Wirkungsbereich der Stadtgemeinde Ansfelden als Straßenerhalter bzw. der jeweils zuständigen Verkehrsbehörde. Ebenso fällt die Errichtung von verkehrsberuhigten Bereichen innerorts in den Wirkungsbereich der zuständigen Gemeinde als Straßenerhalter.

7.4.3.17.4. Zur Stellungnahme von Martin Putschögl, Manuela Putschögl, Lena Putschögl, Martina Putschögl-Godina und Gernot Godina

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme bringen die Einwender vor, dass sich die Verkehrsfrequenz auf der A1 im Prognosezeitraum um 5 % auf 141.000 Kfz/24 h erhöhen werde. Die vierspurige B139 Umfahrung Haid werde im Prognosezeitraum von 39.500 Kfz/24h frequentiert. Außerdem sei dieses Projekt nicht zeitgemäß und „klimatechnische nicht mehr zu vertreten“. Es sei **überdimensioniert**, da das „Problem Verkehr“ anders gelöst werden müsse. Der **Schienenausbau** sei nicht forciert worden; die Lkw würden „auf die Schiene gehören“. Es sei auch nicht berücksichtigt worden, dass eine Straßenbahn gebaut werde und daher das vorliegende Projekt kleiner dimensioniert werden solle.

Dem Teilgutachten Verkehrstechnik entsprechend ist dem entgegenzuhalten, dass es sich bei diesem Vorbringen um verkehrspolitische Fragestellungen handelt. Auf der Umfahrung Haid werden für das Jahr 2035 insgesamt 39.500 Kfz/Tag prognostiziert, dieses Verkehrsaufkommen bedingt verkehrstechnisch einen vierstreifigen Ausbau der B139 Umfahrung Haid. Auch wenn die vorgesehenen 28,9 ha an zukünftigem Betriebsbaugebiet nicht realisiert werden, verblieben mit rund 34.300 Kfz/Tag im Prognosejahr jene Anzahl an Fahrzeugen, die mit einer zweistreifigen Verkehrsführung ohne entsprechendes Stauaufkommen nicht bewältigt werden kann. Bei einer zweistreifigen Verkehrsführung würde die Leistungsfähigkeit der B139 Umfahrung Haid im Prognosejahr 2035 massive Defizite in der Spitzenstunde aufweisen.

Ferner ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.2 der Begründung zu verweisen.

7.4.3.17.5. Zur Stellungnahme von Renate Breksler und Heinrich Breksler

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme bringen die Einschreiter vor, dass das Projekt u. a. die Schließung der bisherigen provisorischen Autobahnabfahrt A1 Traun (Fahrtrichtung Salzburg) im Ortsgebiet Haid vorsehe. Die Zufahrt von der Umfahrung nach Haid (Zentrum) werde für einen erheblichen Teil des zufahrenden Verkehrs über die Traunufer Straße erfolgen, wodurch mit einer entsprechenden **Verkehrszunahme** zu rechnen sei. Bei Umsetzung des Projektes seien deshalb **flankierende Maßnahmen** (Lärmschutz, Verkehrsberuhigung) entlang der Traunufer Straße, Ortsgebiet Haid **unabdingbar**.

Gemäß dem Teilgutachten Verkehrstechnik ist dazu auszuführen, dass die Errichtung der Diagonalsperre im Ortsgebiet von Haid allein im Wirkungsbereich der Stadtgemeinde Ansfelden als (zukünftiger) Straßenerhalter liegt. Die Neuregelung des innerörtlichen Verkehrs (bauliche Maßnahmen, straßenpolizeiliche Maßnahmen in Abstimmung mit der zuständigen Behörde) ist eine verkehrspolitische Entscheidung der Stadtgemeinde Ansfelden als Straßenerhalter bzw. der Verkehrsbehörde. Ebenso fällt die Errichtung von verkehrsberuhigten Bereichen innerorts in den Wirkungsbereich der zuständigen Gemeinde als Straßenerhalter.

Es ist auf die Auflagen 18.1 und 19.1 hinzuweisen, die den betreffenden Themenkomplex (Beobachtung des Verkehrsaufkommens, Diagonalsperre etc.) näher regeln.

7.4.3.17.6. Zur Stellungnahme von Jasmina Dukic, Admir Dukic, Jasmin Hajric, Jessica Haslhofer (vormals Gruber), Martin Haslhofer, Ing. Bernhard Kirchsteiger, Bettina Kölblleitner, Peter Kölblleitner, Bernhard Nimmervoll, Iris Podechtl,

Manuel Prinz, Karlheinz Rudolf, Cedric Stangl, Susanne Traxler und Rudolf Wedad

– Die Einwender bringen in ihren schriftlichen Stellungnahmen vor, dass die geplanten 100 km/h im Bereich km 0,26 bis km 1,7 zu einer **erhöhten Lärm- und Schadstoffemission** beitragen würden. Auf der gesamten Umfahrung (km 0,200 bis 3,225) gebe es fünf Abschnitte mit verschiedenen Geschwindigkeiten. Die Einschreiter würden daher eine Reduktion bzw. Vereinheitlichung der Geschwindigkeit fordern.

Dem ist im Sinne der Ausführungen des Teilgutachtens Verkehrstechnik wie folgt zu entgegnen:

Auf der B139 Umfahrung Haid werden zukünftig fünf Kreuzungen mittels einer VLSA geregelt. Gemäß den Vorgaben der RVS ist in den gegenständlichen Kreuzungsbereichen die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit mit 70 km/h zu beschränken. Die Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen obliegt jedoch – nach Fertigstellung des Projektes – der zuständigen Verkehrsbehörde, die hierbei die Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs zu berücksichtigen hat. Im Allgemeinen werden harmonische Geschwindigkeiten an geplanten Streckenabschnitt angestrebt.

7.4.3.17.7. Zur Stellungnahme von Manfred Zachhuber und Helga Zachhuber

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme bringen die Einwender vor, dass die **Umfahrt um ihr Betriebsgebäude mit Sattelkraftfahrzeugen** bei projektgemäßer Umsetzung **nicht mehr** möglich sein werde. Das Grundstück werde ohne die Zustimmung der Einschreiter in das Projekt mit einbezogen. Es bestünden weder Kauf- noch Vorverträge bestehen.

Die Ausführungen zu dieser Stellungnahme finden sich beim Fachbereich Verkehrsmodellierung, wo eine gesamthafte Antwort erfolgt ist. Zusammengefasst gesagt gelangt der verkehrstechnische Sachverständige zum Ergebnis, dass die Befahrbarkeit gegeben bleibt.

7.4.3.17.8. Zur Stellungnahme der Marktgemeinde Pucking

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme bringt die Einschreiterin vor, dass die **Verlegung der Bushaltestelle** samt Fahrbahnteiler bei der Adresse Untere Landstraße 58, Fahrtrichtung Pucking gefordert werde.

Aus dem Teilgutachten Verkehrstechnik ergibt sich dazu, dass in den Projektunterlagen die Haltestelle Pucking, Untere Landstraße 58, Fahrtrichtung Pucking als Busbucht festgesetzt ist. Im Zuge des Projektes ist eine bauliche Anpassung (nach Vorgaben der Haltestellenrichtlinie des Landes OÖ) vorgesehen. Hinsichtlich des von der Marktgemeinde Pucking begehrten Fahrbahnteilers mit Querungshilfe ist von dieser das Einvernehmen mit der Landesstraßenverwaltung zu suchen. Daraus resultiert, dass ein zwingendes verkehrstechnisches Erfordernis eines Fahrbahnteilers nicht gesehen wird. Ob ein solcher im Rahmen der konkreten Bauausführung realisiert wird, ist Angelegenheit der Landesstraßenverwaltung.

7.4.3.17.9. Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative Verkehrsinsel Hasenufer

– In ihrer schriftlichen Stellungnahme bringt die Einschreiterin vor, dass die geplante **Geschwindigkeitsbeschränkung** von 70 km/h im Bereich der B139 Neu zwar begrüßt werde;

aufgrund des großzügigen Ausbaus dieser Verkehrsfläche werde jedoch befürchtet, dass diese Geschwindigkeitsbeschränkung – besonders zur Nachtzeit – **nicht eingehalten werden** würde. Es werde daher angeregt in diesem Bereich eine **Section Control** einzurichten, zumal auch die Gefahr der Verleitung zur Durchführung illegaler Straßenrennen bestünde.

Im Sinne des Teilgutachtens Verkehrstechnik ist zu diesen Anregungen und Befürchtungen Folgendes auszuführen:

Die Bezirksverwaltungsbehörde wird kurz vor Fertigstellung des Umfahrungsprojektes die erforderlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen verordnen. Sollten, wie befürchtet, speziell in der verkehrssamen Zeit Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt werden, so können entsprechende Geschwindigkeitsüberwachungen angeregt werden. Ebenso kann die Aufstellung von Fixradargeräten bzw. einer Section Control angeregt werden. Dies ist jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden UVP-Verfahrens. Vielmehr ist eine Anregung an die zuständige Verkehrsbehörde zu richten.

Ferner ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.5 der Begründung zu verweisen.

7.4.3.17.10. Zur Stellungnahme von Alfred Pointner und der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid

– Die Einschreiter hielten im Zuge der mündlichen Verhandlung fest, dass eine funktionierende **Verkehrsflussteuerung** wesentlich sei und hinterfragte, ob ein **Signalzeitplan** noch in die Projektunterlagen aufgenommen werde. Außerdem forderten sie Geschwindigkeitsbeschränkungen und -überwachungen.

Der Sachverständige für Verkehrstechnik erläuterte, dass Signalzeitenpläne nicht im Projekt enthalten sind und durch eine intelligente Steuerung der Anlagen ein Reagieren auf aktuelle Situationen möglich ist. Signalzeiten sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen und -überwachungen werden nicht im Rahmen des UVP-Verfahrens, sondern von der zuständigen Verkehrsbehörde festgelegt.

Seitens der Projektwerber wurde außerdem auf die erfolgte Ausarbeitung der Signalzeitprogramme und Koordinierungen hingewiesen.

– Die Einwender brachten zudem vor, dass im Gutachten die **Verkehrszahlen von 2017** als Grundlage und eine Hochlaufprognose bis 2035 verwendet worden sei. Da „wir nun 2022 haben“, könne nach 5 Jahren sicher die Hochlaufprognose kontrolliert bzw. geprüft werden. Sollte bei dieser Kontrolle eine abweichende Verkehrsentwicklung offensichtlich werden, sei die Prognose anzupassen.

Dazu führte der Sachverständige für Verkehrstechnik aus, dass die Verkehrsentwicklung von 2017 bis 2019 gemäß der Prognose verlief. Im 2020 kam es auf Grund der Covid-19-Pandemie zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens – bedingt durch die zeitlichen Lockdowns. Die Verkehrszahlen der letzten Monate im Jahr 2022 zeigen jedoch wieder eine starke Zunahme, wobei die Prognose 2035 wieder erreicht werden wird.

7.4.3.17.11. Zur Stellungnahme der Oö. Umwelthanwaltschaft

– Die Einschreiterin brachte im Rahmen der mündlichen Verhandlung vor, dass die **Erhöhung der Verkehrssicherheit** ein wesentliches verkehrstechnisches Argument für die Errichtung der Umfahrung sei. Das Gutachten verweise auf die durchschnittlichen Verkehrsunfälle im Projektbereich in den letzten Jahren. Argumentiert werde die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Entflechtung verschiedener Verkehrsteilnehmer, insb. durch den Ausschluss von Fußgängern und Radfahrern aus dem Bereich der Umfahrungsstraße. Dies sei für die Einwenderin nachvollziehbar, sage aber nichts darüber aus, in welchem Ausmaß eine Erhöhung des Gesamtverkehrsvolumens auch eine Erhöhung der Verkehrswahrscheinlichkeit bewirke.

Unter Nennung der bisherigen Unfallzahlen hielt der Sachverständige für Verkehrstechnik betreffend die Verkehrssicherheit fest, dass sich bei vergleichbaren Projekten in Pasching oder Horsching die Unfallzahlen reduziert haben; zudem sind Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern wie im derzeitigen Bestand grundsätzlich nicht zu erwarten.

7.4.3.17.12. Zur Stellungnahme von Gerald Niedermaier

– Der Einwender forderte in der mündlichen Verhandlung einen Umkehrplatz am Ende der **Haidfeldstraße** anschließend an Nr. 10 und Nr. 11 bzw. eine Weiterführung der Straße wie vorhanden.

Unter Verweis auf die Diskussion am ersten Verhandlungstag, aus der sich ergab, dass die Haidfeldstraße bestehen bleibt, führte der Sachverständige für Verkehrstechnik aus, dass die Haidfeldstraße durch die neue Lage der B139 Kremstalstraße nicht unterbrochen wird.

7.4.3.17.13. Zur Stellungnahme von Heide-Marie Obermaier

– Die Einwenderin forderte in der mündlichen Verhandlung ab der Inbetriebnahme der Traunuferstraße zwischen B139 alt (Reiterkreuzung) und B139 neu eine **Verkehrszählung**, eine **Lärmmessung**, eine **Geschwindigkeitsmessung**, ein **Lkw-Fahrverbot** und einen **Rad- und Gehweg** nach aktuellen gesetzlichen Vorgaben.

Gemäß den Ausführungen des Sachverständigen für Verkehrstechnik ist dazu Folgendes zu bemerken:

Die Erstellung von Geschwindigkeitsmessungen sowie die Durchführung von Verkehrszählungen können im gegenständlichen UVP-Verfahren nicht vorgeschrieben werden; vielmehr sind zur Durchführung bzw. Anordnung dieser Maßnahmen der Straßenverwalter bzw. die zuständige Verkehrsbehörde berufen. Für die Verordnung des Lkw-Fahrverbotes wäre etwa ein diesbezüglicher Antrag an die Bezirksverwaltungsbehörde durch die Stadtgemeinde Ansfelden als Straßenerhalter zu stellen. Der UVP-Behörde ist es verwehrt, derartige Verordnungen zu erlassen.

Die Errichtung von RVS-konformen Geh- und Radwegen obliegt der Stadtgemeinde Ansfelden in der Funktion des Straßenerhalters. Auch hier gilt: Im gegenständlichen Verfahren kann die UVP-Behörde der Stadtgemeinde Ansfelden nicht vorschreiben, wie sie zukünftig ihre Straßen und Verkehrsräume zu gestalten hat.

Ferner ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.5 der Begründung zu verweisen.

7.4.3.17.14. Zur Stellungnahme von Andrea Peterseil und Johann Peterseil

– Die Einwender bringen in der schriftlichen Stellungnahme vor, dass es projektbedingt zur **Zerschneidung** von Flächen kommen werde, die bislang als Übergangsstelle außerhalb von befahrenen Straßen für Wildtiere gedient hätten. Bereits jetzt komme es zu vermehrten Wildtierunfällen mit Kfz. Deshalb sei bei Umsetzung des Projekts durch das erhöhte Verkehrsaufkommen mit einer unzumutbaren weiteren **Zunahme von Wildtierunfällen** zu rechnen, was wiederum zu einer Gefährdung der körperlichen Sicherheit und des Lebens der Einwender führe. Aus den Projektunterlagen ergebe sich nicht, **welche Maßnahmen** diesbezüglich gesetzt würden.

Zunächst ist auf die einschlägigen Aussagen des Teilgutachtens Forstwirtschaft und Jagd zu verweisen (siehe oben, Punkt 7.4.3.5 der Begründung).

Aus dem Teilgutachten Verkehrstechnik ergibt sich darüber hinaus, dass aufgrund der in den Projektunterlagen dargestellten Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit der B139 Kremstal Straße Umfahrung Haid zwischen km 12,500 bis ca. km 15,700 sowie der im Untersuchungsraum vorhandenen Straßen- und Nebenanlageverhältnisse das Unfallrisiko, die Erkennbarkeit / Begreifbarkeit, Benutzbarkeit und der Verkehrsablauf sowie das Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsteilnehmer untereinander keine wesentliche Beeinträchtigung erfahren. Die Verkehrssicherheit sowie die Leistungsfähigkeit werden durch den vierstreifigen Ausbau der B139 Kremstal Straße Umfahrung Haid gegenüber dem derzeitigen Bestandsausbau massiv erhöht.

7.4.3.18. Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Wasserbautechnik

Soweit betreffend den gegenständlichen Fachbereich Wasserbautechnik nicht ohnedies lediglich Verständnisfragen aufgeworfen wurden, die im Rahmen der mündlichen Verhandlung beantwortet werden konnten, verweist der Sachverständige auf die Beantwortung durch den Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft (siehe dazu oben, Punkt 7.4.3.6 der Begründung).

7.4.4. Zu den in den Stellungnahmen aufgeworfenen Rechtsfragen

7.4.4.1. Allgemeine Bemerkungen zu den Rechtsfragen

Nachstehend wird auf die schriftlichen sowie in der mündlichen Verhandlung vorgetragenen **Rechtsfragen** eingegangen. Dabei werden je Einschreiter zunächst die schriftlichen Stellungnahmen, die während der Auflagefrist (§ 9 UVP-G 2000) eingelangt sind, adressiert; daraufhin erfolgt jeweils die Befassung mit den allenfalls in der mündlichen Verhandlung vorgetragenen, ergänzenden Argumente.

Bloße **Verständnisfragen** werden im Folgenden nicht wiedergegeben.

Aufgrund der engen inhaltlichen Verwobenheit der drei UVP-Verfahren betreffend die B139 Umfahrung Haid und die ASt Traun / Haid wurden manche der nachstehenden Rechtsausführungen **gesamthaft** für alle drei Verfahren **ausformuliert** und gelten jeweils im Umfang der betreffenden bescheidmäßigen Absprachen.

Die allgemeinen Ausführungen unter Punkt 7.4.3.1 der Begründung betreffend die Zuordnung der fachlichen Argumente zur Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid bzw. zu den Privatpersonen DI Anna Jank, DI Erich Jank / DI Ernst Steiner / Alfred Pointner gelten auch für die Rechtsfragen.

Bevor auf die in den einzelnen Stellungnahmen individuell aufgeworfenen Rechtsfragen eingegangen wird, werden zunächst jene **Rechtsfragen** behandelt, die wiederholt (in zahlreichen Stellungnahmen) **mit gleichem oder weitgehend ähnlichem Inhalt** vorgetragen wurden. Dies betrifft folgende Themen:

- Prüfung von Projektalternativen bzw. -varianten
- öffentliches Interesse an der Vorhabensrealisierung
- Umwidmungen betreffend ein künftiges Betriebsbaugelände / „Maßnahmenpaket Haid“ / öffentliches Interesse am Betriebsbaugelände
- Forderung diverser verkehrspolizeilicher / straßenpolizeilicher Maßnahmen
- Forderung der Berücksichtigung künftiger Grenzwerte oder alternativer Emissionsgrenzwerte (z.B. der WHO)

7.4.4.2. Zur Prüfung von Projektalternativen bzw. -varianten

Dieses Thema wurde insb. in den Stellungnahmen von Florian Edlmair, Karl Grabmair, DI Hermann Öllinger, Hannelore Rügen, der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid, DI Anna Jank, DI Erich Jank und Aurora Jank, Ing. Mag. Franz Josef Huber, Martin Putschögl, Manuela Putschögl, Lena Putschögl, Martina Putschögl-Godina und Gernot Godina vorgebracht.

Zusammengefasst wird zu diesem Thema in verschiedenen Facetten vorgebracht, dass ein **zwei-statt vierspüriger Ausbau der B139** – ggf. in Kombination mit einer Straßenbahn bis Kremsdorf und einer Verbesserung der Pyhrnbahnstrecke, d.h. allgemein gesagt in Kombination mit **Ausbaumaßnahmen des öffentlichen Verkehrs** – als Alternative hätte geprüft (oder eingereicht) werden müssen.

Was das Vorhaben B139 Umfahrung Haid anlangt, ist eingangs zu betonen, dass Fragen von Alternativen (Trassenalternativen, Fahrstreifenalternativen etc.) unter straßenrechtlichen Aspekten im **Verordnungserlassungsverfahren** nach §§ 11 f Oö. StraßenG 1991 zu prüfen und im gegenständlichen Genehmigungsverfahren daher ohne Belang sind. Siehe zum Thema Trassenverordnung noch den nächsten Punkt 7.4.4.3 der Begründung. Betreffend das Vorhaben ASt Traun / Haid kann noch ausgeführt werden, dass weder das UVP-G 2000, noch ein mitanzuwendendes Materiengesetz eine Alternativenprüfung als „hartes“ Bewilligungskriterium kennt; Eine naturschutzrechtliche Alternativenprüfung ist mangels erheblichen Eingriffs in ein Europaschutzgebiet und mangels Erfüllung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen (iwS) von vorn herein nicht geboten. Die Behörde ist an den Antrag gebunden und hat nur diesen zu prüfen.

So hat auch der Umweltsenat judiziert, dass eine Alternativenprüfung „in der Weise, dass diese Entlastung auch **durch völlig andere Verkehrskonzepte** möglich wäre, [...] nicht Inhalt eines Genehmigungsverfahrens nach UVP-G 2000“ ist (US 08.03.2010, US 2B/2008/23-62); dies gilt

auch für die im vorliegenden Fall vorgebrachten Varianten in Kombination mit Ausbaumaßnahmen des öffentlichen Verkehrs.

Es **obliegt dem Projektwerber**, welches konkrete Projekt er der Behörde zur Entscheidung vorlegt. Nur über dieses konkrete Projekt wird eine UVP durchgeführt. Es wird dem Projektwerber überlassen, ob und welche Alternativen er prüft („umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber / von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten“ - § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000). Selbst für den Fall, dass keine Alternativen geprüft werden, liegt kein Abweisungstatbestand vor.

Nach der Rechtsprechung ist es auch nicht erforderlich, die umweltverträglichste Variante einzureichen (vgl. z.B. VwGH 30.06.2006, 2002/03/0213, VfGH 28.06.2001, V51/00, VfSlg 16.242); im Endeffekt muss das beantragte Vorhaben umweltverträglich und genehmigungsfähig sein. Rezent hat sich der **VwGH** in seiner Entscheidung vom 24.05.2022, Ra 2021/03/0167, unter Verweis auf zahlreiche weitere Judikate mit diesem Thema umfangreich auseinandergesetzt, weshalb die Behörde auf die entsprechenden Ausführungen ab Rz 69 ff in diesem Erkenntnis verweist.

Die Einschreiter haben es ferner verabsäumt, auf fachlicher Ebene darzulegen, dass und weshalb die Variante des zweiseitigen Ausbaus ausreichend sein sollte, die vom Vorhaben gewünschten verkehrlichen Wirkungen zu erzielen. Das Vorbringen ist weder durch konkrete plausible Zahlen hinterlegt, noch gutachterlich untermauert.

Demgegenüber ergibt sich aus den einschlägigen Teilgutachten, dass das **konkret eingereichte Vorhaben** unter Zugrundelegung der nach dem Stand der Technik prognostizierten Verkehrszahlen **nicht überproportioniert, sondern plausibel und korrekt projektiert** ist; der Sachverständige für Verkehrstechnik betont etwa, dass bei einer Verkehrsstärke von über 39.000 Fahrzeugen auch aus Gründen der Verkehrssicherheit ein vierstreifiger Ausbau erforderlich ist.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass das Ermittlungsverfahren erbracht hat, dass das die von den Projektwerbern **gewählte Variante** in Form des vorliegenden Vorhabens sowohl als **umweltverträglich**, als **auch** (nach UVP-G 2000 und den mitanzuwendenden materiengesetzlichen Bestimmungen) als **genehmigungsfähig** zu qualifizieren ist. Das gegenständliche Vorbringen geht daher ins Leere.

Bei den Forderungen nach Ausbaumaßnahmen des öffentlichen Verkehrs handelt es sich darüber hinaus um **rechtspolitische Argumente**; die Behörde hat allerdings (von Verfassungs wegen; siehe Art. 18 Abs. 1 B-VG) aufgrund der geltenden Rechtslage zu entscheiden.

7.4.4.3. Zum öffentlichen Interesse an der Vorhabensrealisierung

Dieses Thema wurde u.a. in den Stellungnahmen von Ing. Mag. Franz Josef Huber, der WKOÖ als Standortanwalt sowie der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid vorgebracht.

Zusammenfassen lässt sich das an mehreren Stellen geäußerte Vorbringen von Ing. Mag. Huber und der Bürgerinitiative dahingehend, dass behauptet wird, es mangle im vorliegenden Fall am öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens. Insgesamt ist diesen Stellungnahmen zu attestieren, dass sie insofern keine substanziierten Argumente vortragen, sondern meist

pauschal / in Stehsätzen das fehlende öffentliche Interesse einwenden. Der Standortanwalt hat sich demgegenüber für das Vorliegende des öffentlichen Interesses ausgesprochen.

Die Projektwerber selbst führen **zum öffentlichen Interesse in der UVE** an, dass mit der Realisierung der beiden Vorhaben ASt Traun / Haid sowie der B139 Umfahrung Haid vor allem folgende übergeordnete Zielsetzungen erfüllt werden sollen:

- verkehrliche Entlastung und Verkehrsberuhigung des untergeordneten Netzes, insb. des Gemeindegebiets von Ansfelden;
- Gewährleistung eines flüssigen Verkehrsablaufes durch nachhaltige Verknüpfung mit dem Landesstraßennetz;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit entlang des hochrangigen Netzes;
- Ermöglichung einer nachhaltigen Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (Verlängerung Straßenbahntrasse bis Ansfelden);
- höhere Lebensqualität für die Bewohner in Haid, insb. im Hinblick auf die deutliche Verbesserung der Luft- bzw. Lärmsituation (insb. bei sensiblen Nutzungen wie Kindergarten und Altersheim);
- Schaffung eines nachhaltigen, hochrangigen Anschlusses für eine zukünftige Nutzungsentwicklung des Wirtschaftsraumes.

Bei den in engem Zusammenhang stehenden **Vorhaben B139 Umfahrung Haid und ASt Traun / Haid** ist aufgrund der jeweils einschlägigen Rechtslage (oö. Landesstraßenrecht bzw. Bundesstraßenrecht) bei der Beantwortung dieser Rechtsfrage zu differenzieren. Es erfolgt aufgrund des erwähnten Zusammenhangs jedoch eine gesamthafte Darstellung.

Die **B139 Umfahrung Haid** unterliegt dem Regime des **Oö. StraßenG 1991**. Dieses beruht auf einem System, wonach zunächst die Fachplanung des Landes OÖ in Form einer Trassenverordnung erfolgt, welche – sofern die Verordnung rahmensetzend für ein UVP-pflichtiges Straßenvorhaben ist – vor Erlassung einer SUP (Umweltprüfung für Landesstraßen) zu unterziehen ist (§§ 11 f Oö. StraßenG 1991 iVm der Oö. Umweltprüfungsverordnung für Landesstraßen). Diese Trassenverordnung liegt im konkreten Fall bereits vor (Verordnung der Oö. Landesregierung betreffend die Widmung und Einreihung, die Aufhebung der Einreihung [Umreihung] und die Auflassung von Landesstraßenteilen in den Gemeindegebieten von Ansfelden und Pucking im Zusammenhang mit der Errichtung der Umfahrung Haid, [LGBl. Nr. 69/2023](#)).

Nach der Rechtsprechung des VwGH ist schon mit der Erlassung dieser Verordnung das öffentliche Interesse an der Herstellung der Straße festgestellt und in dieser Verordnung dokumentiert (vgl. VwGH, 14.10.2003, 2002/05/0307 mwN; siehe allgemein dazu auch *Hecht/Peer*, Planung von Straßen, in *Hecht/Potacs/Scholz* [Hrsg.], Planung im Infrastrukturrecht [2019] 45 [48, 54 ff] mwN).

Insofern erübrigt sich ein weiteres Eingehen auf das gegenständliche Vorbringen, welches aufgrund der vorliegenden SUPierten Trassenverordnung ins Leere geht.

Aber auch, was das **Vorhaben ASt Traun / Haid** anlangt, welches in den Anwendungsbereich des **BStG 1971** fällt, vermag die Argumentation der Einschreiter nicht zu überzeugen:

Aus sämtlichen eingeholten Gutachten (siehe auch die Stellungnahme der WKOÖ als Standortanwalt) ergibt sich, dass das Vorhaben eindeutig im öffentlichen Interesse liegt, welches nicht zuletzt dadurch begründet ist, dass die Vorhabensrealisierung zu einer massiven Verkehrsentslastung der Ortsdurchfahrt der Ortschaft Haid / des Ortskern von Haid führen wird, was wiederum für Entlastung der betroffenen Bevölkerung insb. betreffend Lärm und Luftschadstoffe sorgt. Plastisch lässt sich dies etwa dem Teilgutachten Raumplanung entnehmen, wo es heißt: „Durch die Verkehrsverlagerung wird der Ortskern von Haid hinsichtlich Lärm- und Staubbelastung auch im Hinblick auf die zu erwartende Verkehrszunahme erheblich entlastet. Mehrbelastungen für Besiedelungen im trassennahen Umfeld, die sich durch die Verlagerung der Verkehrsströme ergeben, können durch entsprechende Begleitmaßnahmen auf ein verträgliches Ausmaß vermindert werden.“ In anderen Teilgutachten ist etwa von „massiven“ bzw. „deutlichen“ Entlastungen die Rede. Auch aus anderen Blickwinkeln kann das öffentliche Interesse am Vorhaben bescheinigt werden; so kommt es etwa durch Umsetzung der Ersatzaufforstungsflächen zu einer maßgeblichen Waldzunahme im Bereich des Verkehrsknotens Haid.

Mitunter wird auch versucht, die (im Hinblick auf Zwangsrechtseinräumungen von der Judikatur zugestandene) Einwendungsmöglichkeit von betroffenen Privatpersonen bezüglich des öffentlichen Interesses dahingehend umzudeuten, dass im Ergebnis plötzlich die Geltendmachung der Einhaltung von Umweltschutzvorschriften möglich sei (wie dies bspw. in § 19 Abs. 4 und 10 UVP-G 2000 für Bürgerinitiativen und anerkannte Umweltorganisationen gesetzlich normiert ist). Diese Argumentation schlägt jedoch fehl, da sich eine solche Deutung weder dem Gesetz selbst noch der Judikatur entnehmen lässt.

Abschließend kann daher festgehalten werden, dass die Realisierung der Vorhaben B139 Umfahrung Haid und ASt Traun / Haid jedenfalls im öffentlichen Interesse liegt.

7.4.4.4. Zu Umwidmungen betreffend ein künftiges Betriebsbaugebiet / „Maßnahmenpaket Haid“ / öffentliches Interesse am Betriebsbaugebiet

Dieses Thema wurde insb. in den Stellungnahmen von Andreas Schütz, BA, Prof. Dr. Christian Freilinger, DI Hans Stiasny, Mag. Gerald Oberansmayr, Richard Feichtner-Litzlfellner, Karl Grabmair, DI Anna Jank, DI Erich Jank und Aurora Jank, Heide-Marie Obermaier und Alfred Pointner, DI Ernst Steiner, DI Hermann Öllinger, des Vereins Grüngürtel statt Westspange, der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid sowie Edeltraud und Walter Ring erwähnt.

Zusammengefasst wird – meist unter dem Stichwort „**Umwidmungen landwirtschaftlich genutzter Flächen in Betriebsbaugebiete**“ – vorgebracht, dass das mögliche künftige Gewerbegebiet (Betriebsbaugebiet) Teil des gegenständlichen Vorhabens sei; an weiteren Umwidmungen bestehe allerdings **kein öffentliches Interesse** (etwa aufgrund eines behaupteten „Überangebotes an Betriebsflächen im Großraum Linz“). Mitunter wird in diesem Zusammenhang auch auf das sogenannte „**Maßnahmenpaket Haid**“ Bezug genommen, dessen mögliche Auswirkungen nicht als Vorhabensbestandteil berücksichtigt würden. Korrespondierend dazu wurden entsprechende weitere Angaben in den Projektunterlagen (z.B. Beschreibungen und Bewertungen) gefordert.

Dem ist aus rechtlicher Sicht Folgendes entgegenzuhalten:

Im gegenständlichen Zusammenhang finden die Planung bzw. Realisierung des Vorhabens dort ihre Grenze, wo es nicht mehr um ein Straßenprojekt (um eine Straße im Rechtssinn) geht, sondern um allfällige Umwidnungsmaßnahmen („Maßnahmenpaket Haid“; Betriebsbaugebiets-, Mischbaugebiets- und / oder Wohnbaugebietsausweisungen – siehe dazu auch die Ausführungen der Sachverständigen für Raumplanung betreffend die einschlägigen Stellungnahmen unter Punkt 7.4.3.13 der Begründung).

Zum einen wird – ganz allgemein gesagt – das gegenständliche Genehmigungsverfahren mittels Bescheids erledigt, wohingegen die **hoheitliche (Um-)Widmung** von Betriebsbaugebieten per Verordnung im Zuständigkeitsbereich der örtlichen Raumordnung und somit außerhalb des Rahmens des vorliegenden UVP-Verfahrens erfolgt. Das öffentliche Interesse an diesen (Um-)Widmungen ist – bei gegebener Zeit, d.h. sobald solche Widmungsakte konkret anstehen – in den entsprechenden raumordnungsrechtlichen Verfahren (also im Zuge der jeweiligen Verordnungserlassung) zu prüfen. Das „Maßnahmenpaket Haid“ stellt per se übrigens keine rechtsverbindliche Planung dar.

Zum anderen sind aber auch die **Genehmigungen, Bewilligungen, Anzeigen udgl.**, welche **für künftige konkrete (Dritt-)Projekte** (wie etwa Betriebsansiedlungen samt Errichtung von Betriebsanlagen o.ä.) allenfalls erforderlich sind, nicht Gegenstand des vorliegenden UVP-Verfahrens. Diese Maßnahmen stehen – im Sinne des (wenngleich weiten) Vorhabensbegriffs des UVP-G 2000 – nicht im sachlichen Zusammenhang mit der B139 bzw. der ASt Traun / Haid oder deren verkehrsinfrastrukturellen Betriebszwecken. Dies soll nun noch etwas näher ausgeführt werden:

Es ist Sache der Projektwerber, den Gegenstand und den Umfang des Verfahrens, somit den **Antragsgegenstand**, durch die verbale und planmäßige Darstellung all jener Komponenten, für welche eine Genehmigung erwirkt werden soll, zu definieren. Aus der Vorhabensbeschreibung (technischer Bericht) ergibt sich, dass ein (mögliches künftiges) Betriebsbaugebiet gerade nicht Antragsgegenstand und somit Vorhabensbestandteil ist.

Dieser Schluss ist weiters dadurch begründet, dass zwischen dem antragsgegenständlichen Straßenbauprojekt und den noch nicht einmal in das Stadium eines Antrags gelangten (potenziellen) Betriebsansiedlungen (bzw. den damit in Zusammenhang stehenden Umwidmungen) **kein sachlicher Zusammenhang** besteht. Diese Auffassung im Sinne von § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 beruht auf der Judikatur des BVwG. Wie dieses etwa im Rahmen seiner Entscheidung vom 22.11.2021, W248 2244480-1/15E mwN ausführte, ist ein sachlicher Zusammenhang jedenfalls dann zu verneinen, wenn mehrere Projekte unterschiedlichen Zwecken dienen; konkret ist darauf abzustellen, „ob ein **gemeinsamer Betriebszweck**, d.h. ein bewusstes und gewolltes Zusammenwirken zur Erreichung eines gemeinsamen (wirtschaftlichen) Ziels, vorliegt bzw. ein Gesamtkonzept vorliegt“.

Im **vorliegenden Fall** beabsichtigen zum einen die Straßenverwaltungen die Realisierung eines Straßenbauprojektes; zum anderen soll im Nahebereich dieser Vorhaben künftig ein Betriebsbaugebiet realisiert werden. Dafür liegen aber offenbar weder die erforderlichen (und nicht im vorliegenden Verfahren zu beurteilenden) Widmungen, noch konkrete Genehmigungsanträge vor. Im (aktuell zudem noch völlig unkonkretisierten) Betriebsbaugebiet kann ein gemeinschaftlicher Betriebszweck – welchen das BVwG im Rahmen der genannten Entscheidung als erforderlich erachtet – mit einem Straßenbauvorhaben nicht erblickt werden. Vor diesem

Hintergrund ist nochmals festzuhalten, dass zwischen diesen beiden Projekten **keine Einheit** besteht. Das Betriebsbaugelände ist daher **nicht Teil des gegenständlichen Vorhabens**.

Übrigens wurde in der UVE sehr wohl auch eine Weiterentwicklung des Raumes (konkret durch ein Betriebsbaugelände) berücksichtigt und es sind die dafür in Ansatz zu bringenden **Verkehrsbewegungen in die Beurteilung eingeflossen**; dies ergibt sich allen voran aus den Teilgutachten Verkehrsmodellierung und Raumplanung (diesen Fachbereichen ist ein prognostisches Element ja offensichtlich immanent). Das Ermittlungsergebnis hat erbracht, dass auch bei Berücksichtigung dieser zusätzlichen Fahrbewegungen die gesetzlichen Genehmigungskriterien eingehalten werden.

7.4.4.5. Zu Forderungen diverser verkehrspolizeilicher / straßenpolizeilicher Maßnahmen

Dieses Thema wurde insb. in den Stellungnahmen von DI Erich Jank, Heide-Marie Obermaier und Alfred Pointner, des Vereins Grüngürtel statt Westspange, der Oö. Umweltschutzorganisation, der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid sowie der Bürgerinitiative Verkehrsinsel Hasenufer vorgebracht.

Im Wesentlichen handelt es sich dabei um **verkehrs- bzw. straßenpolizeiliche Forderungen** nach Ampelschaltungen, Geschwindigkeitsmessungen, Geschwindigkeitsüberwachungen (Radar, Section-Control = „abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung“), Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Fahrverbote (etwa für Lkw).

Zu diesen Forderungen ist Folgendes zu bemerken:

Es handelt sich dabei um Verkehrsbeschränkungen bzw. Verkehrsüberwachungsinstrumentarien, welche ihre **Rechtsgrundlage in der StVO 1960** finden. Diese werden per Erlassung spezieller **Verordnungen** installiert. Das Vorbringen verkennt daher im Ergebnis, dass Genehmigungsverfahren nach dem UVP-G 2000 mittels Bescheids zu erledigen sind und das Regime des UVP-G 2000 daher keinen Platz für Regelungen hat, welche per Verordnung zu treffen sind. Den geäußerten Forderungen konnte – völlig unabhängig vom fachlichen Prüfergebnis – schon aus diesem Grund nicht Rechnung getragen werden.

Es käme daher zuständigkeitshalber nur der **Verkehrs- oder Straßenpolizeibehörde** zu, solche Maßnahmen zu verordnen.

Ganz in diesem Sinne wurde den Projektwerbern betreffend die sogenannte „Diagonalsperre“ (bei der bestehenden B139) vorgeschrieben, auf die Umsetzung von Maßnahmen, die nicht in ihrem Zuständigkeitsbereich als Straßenverwaltung liegen, nachweislich bei der zuständigen Stelle **hinzuwirken** (siehe Nebenbestimmungen 18.1 und 19.1).

Außerdem kann abschließend noch festgehalten werden, dass – über das zur Diagonalsperre Gesagte hinaus – seitens der fachlich zuständigen Sachverständigen (wie etwa Verkehrstechnik und Raumplanung) **keine derartigen Maßnahmen gefordert** wurden – ganz im Gegenteil: Das Ermittlungsverfahren hat ergeben, dass das Projekt unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Nebenbestimmungen dem Stand der Technik sowie den gesetzlichen (allen voran den straßeninfrastrukturellen) Erfordernissen entspricht.

7.4.4.6. Zur Forderung der Berücksichtigung künftiger Grenzwerte oder alternativer Emissionsgrenzwerte (z.B. der WHO)

Dieses Thema wurde insb. in den Stellungnahmen von DI Anna Jank, DI Erich Jank und Aurora Jank, Karl Grabmair, DI Hermann Öllinger sowie des Vereins Grüngürtel statt Westspange vorgebracht.

Zusammengefasst wird ausgeführt, dass die WHO im September 2021 Richtlinien veröffentlicht habe, in denen sie **strengere Grenzwerte für die Belastung der Luft mit Stickoxiden und Feinstaub** empfehle. Falls die EU künftig die Toleranzgrenzen senke, könnten die strengeren Grenzwerte nicht eingehalten werden und es sei daher eine Minimierung dieser Schadstoff-Emissionen unerlässlich.

Diesem Vorbringen ist Folgendes entgegenzuhalten:

Die angesprochenen Grenzwerte sind bis dato in Österreich noch **nicht rechtsverbindlich**. Die Beurteilung hat jedoch aufgrund der **aktuellen** Rechtslage und dem aktuellen Stand der Technik und der Wissenschaften zu erfolgen. Künftige Grenzwerte können und dürfen vor diesem Hintergrund einer Beurteilung nicht zugrunde gelegt werden. Dass beim verbindlichen Vorliegen anderer Grenzwerte möglicherweise eine andere Entscheidung zu treffen wäre, ist nicht in Abrede zu stellen, jedoch im konkreten Fall derzeit nicht geboten.

Vor diesem Hintergrund ist zu betonen, dass die immissionstechnischen Beurteilungen sowie die darauf aufbauende humanmedizinische Beurteilung durch die einschlägigen Sachverständigen korrekt anhand der derzeit anzuwendenden Grenzwerte erfolgt ist. Unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Nebenbestimmungen sind daher weder unzulässige Grenzwertüberschreitungen, noch Gesundheitsgefährdungen oder unzumutbare Belästigungen zu erwarten. Sowohl das Vorhaben B139 Umfahrung Haid als auch das Vorhaben ASt Traun / Haid haben sich nach der **geltenden Rechtslage** und dem **aktuellen Stand der Technik** als **umweltverträglich** und **genehmigungsfähig** erwiesen.

7.4.4.7. Zu den in den einzelnen Stellungnahmen aufgeworfenen Rechtsfragen

7.4.4.7.1. Zur Stellungnahme von Andreas Schütz, BA, Prof. Dr. Christian Freilinger, DI Hans Stiasny, Mag. Gerald Oberansmayr

Eingangs ist anzumerken, dass diese Einschreiter in Linz wohnhaft sind und ihnen daher im gegenständlichen Verfahren keine Parteistellung (etwa als Nachbarn) gemäß § 19 UVP-G 2000 zukommt. Es handelt sich daher nicht um Einwendungen iSd AVG, sondern um bloße Stellungnahmen, welche in UVP-Verfahren von jedermann abgegeben werden können und in der Entscheidung zu berücksichtigen sind.

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Die Einschreiter bringen in ihrer schriftlichen Stellungnahme vor, dass es im Großraum Linz viele ungenutzte Betriebsflächen gebe, daher bestehe kein öffentliches Interesse an „**weiteren Umwidmungen**“.

Siehe dazu die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Soweit der Einschreiter (Andreas Schütz, BA) in der mündlichen Verhandlung unter Berufung auf eine Studie von „Verkehrswende Jetzt!“ vorbringt, es bestehe ein **genereller Widerspruch zwischen Großstraßen und Klimazielen**, ist dem entgegenzuhalten, dass das gegenständliche Vorhaben – aufbauend auf dem Ermittlungsergebnis, insb. der UVE und der zusammenfassenden Bewertung und unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Nebenbestimmungen – als umweltverträglich und genehmigungsfähig zu qualifizieren ist; etwaige Verbote von Infrastrukturerweiterungen aus Gründen des Klimaschutzes wären vom EU- oder nationalen Gesetzgeber festzulegen. Da derartige Bestimmungen (gesetzliche Verbote) aktuell nicht bestehen, geht der Einwand nach der geltenden Rechtslage ins Leere.

7.4.4.7.2. Zur Stellungnahme von DI Anna Jank, DI Erich Jank und Aurora Jank

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Die Einschreiter bringen unter der Überschrift „**Luftschadstoffe**“ u.a. vor, dass die WHO im September 2021 Richtlinien veröffentlicht habe, in denen sie deutlich **schärfere Grenzwerte** für die Belastung der Luft mit Stickoxiden und Feinstaub empfehle. Falls die EU im Ergebnis die Toleranzgrenzen senke, könnten die strengeren Grenzwerte nicht eingehalten werden und es sei daher eine Minimierung dieser Schadstoff-Emissionen unerlässlich.

Siehe dazu die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.6 der Begründung.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Soweit der Einschreiter (Herr DI Jank) in der mündlichen Verhandlung einen **Vergleich zwischen S10 und Summerauerbahn** zog und darauf aufbauend die Glaubwürdigkeit des gegenständlichen Projektes in Frage stellte, ist festzuhalten, dass ihm bereits der Verhandlungsleiter in der mündlichen Verhandlung erklärt hat, dass dies alles nicht verfahrensgegenständlich ist.

– Der Einschreiter (Herr DI Jank) bezog sich in der mündlichen Verhandlung auf die **Zufahrt zu einem Betriebsbaugelände** und kritisierte, dass nach Fertigstellung der neuen Umfahrung dieses Vorhaben in künftigen Widmungsverfahren wiederum als Bestand angesehen werde und dies aus seiner Sicht eine „**Salamitaktik**“ darstelle, wodurch die Emissionszunahmen immer relativ gering und möglicherweise unterhalb von relevanten Schwellen gehalten würden, zumal dann von anderen Grundbelastungen ausgegangen würde. Dem ist – wie dies ebenfalls bereits seitens des Verhandlungsleiters in der mündlichen Verhandlung geschehen ist – Folgendes zu entgegnen:

Nach der gültigen Rechtslage sind grundsätzlich all jene Vorhaben, welche rechtmäßig errichtet bzw. rechtskräftig genehmigt sind, als Bestand anzusehen. Ergänzend kann festgehalten werden, dass die österreichische Rechtsordnung (ausgehend von der materiellen Rechtskraft bzw. vom dem Gleichheitssatz innewohnenden Vertrauensschutz) von einem gewissen „Prinzip des Zuvorkommens“ ausgeht, wonach sich ein nachfolgendes Projekt immer an den Vorgaben des bereits bestehenden zu orientieren hat. Der Vollständigkeit halber sei noch festgehalten, dass das Ermittlungsverfahren erbracht hat, dass durch das gegenständliche Projekt keine für die Zulässigkeit des Vorhabens relevanten Grenzwerte überschritten werden.

– Zur Anregung des Einschreiters (Herr DI Jank), **in künftigen Widmungsverfahren von der derzeitigen Ist-Situation auszugehen**, ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

– Soweit der Einschreiter (Herr DI Jank) für den Fall von **Grenzwertüberschreitungen** betreffend Luftschadstoffe eine **Ampelschaltung** fordert, ist dieser auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.5 der Begründung zu verweisen.

– Die Einschreiterin (Frau DI Jank) brachte in der mündlichen Verhandlung zum Ausdruck, dass das **künftige Gewerbegebiet (Betriebsbaugelände)** ihrer Meinung nach als Teil des Vorhabens – auch im Sinne einer möglicherweise künftigen kumulativen Wirkung – zu qualifizieren sei.

Diesbezüglich ist sie auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

– Sofern die Einschreiterin (Frau DI Jank) die **Pflanzung von Bäumen entlang der B139** beantragt, ist auf die Auflage 14.10 hinzuweisen, die die Ausgestaltung der Böschungsbepflanzung determiniert. Siehe zur Auflage aus rechtlicher Sicht ferner Punkt 10.3.6 der Begründung.

– Soweit die Einschreiter **vorschlagen**, die Autobahnbrücke nur für Fußgänger, Radfahrer und öffentlichen Verkehr zuzulassen und die alte B139 rückzubauen, ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.2 der Begründung zu verweisen.

7.4.4.7.3. Zur Stellungnahme von Florian Edlmair

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Der Einwander spricht in seiner Eingabe eine Reihe von Fragen betreffend „**alternative Lösungsmöglichkeiten**“ an.

Diesbezüglich ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.2 der Begründung zu verweisen.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Im Zuge der Erörterung im Rahmen der mündlichen Verhandlung hat der Einschreiter betreffend die „ökologische Ausgestaltung“ eines **3-m-Streifens neben der Straße** (B139) die Frage gestellt, ob der Grünstreifen zum Straßenkörper gehört.

Da dieser vom Sachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz vorgeschlagene 3-m-Extensivstreifen entlang der B139 Umfahrung Haid nicht zur Vorschreibung gelangt ist (vgl. dazu die Ausführungen unter Punkt 10.3.6 der Begründung), erübrigt sich eine Auseinandersetzung mit dieser Frage. Zur Klarstellung kann darüber hinaus Nachstehendes ausgeführt werden:

Im Vorhaben B139 Umfahrung Haid sind gemäß der einschlägigen Auflage die bestehenden Außenböschungen (Richtung freie Landschaft) entlang der B139 und Rampen entsprechend der landschaftspflegerischen Begleitplanung zumindest mit einem gruppenweisen Gehölzbewuchs zu

versehen. Böschungen sind Bestandteile der Straße iSd § 2 Z 2 lit. b Oö. StraßenG 1991. Für die ASt Traun / Haid gilt gemäß der einschlägigen Auflage ebenso, dass die Außenböschungen (Richtung freie Landschaft) der ASt Traun entsprechend der landschaftspflegerischen Begleitplanung zumindest mit einem gruppenweisen Gehölzbewuchs zu versehen sind. Gemäß § 3 BStG 1971 sind Straßenböschungen Bestandteile der Bundesstraße.

7.4.4.7.4. Zur Stellungnahme von Ing. Mag. Franz Josef Huber

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Soweit der Einschreiter geltend macht, es liege keine zivilrechtliche Einigung vor und er sei vor dem Hintergrund einer drohenden Enteignung daher berechtigt, neben seinen subjektiv-öffentlichen Interessen, das **Fehlen des öffentlichen Interesses an der Realisierung des Vorhabens** geltend zu machen, ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.3 der Begründung zu verweisen.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Der Einwender gab im Rahmen der mündlichen Verhandlung folgende schriftliche Stellungnahme ab:

„Die heutige Verhandlung hat gezeigt, dass die Beurteilung des Vorhabens in weiten Teilen unschlüssig ist. Vor allem die grundlegenden Daten für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens sind kritisch zu hinterfragen. So haben sich seit dem Zeitpunkt der Einreichung wesentliche Parameter, die für die Beurteilung der Verkehrsentwicklung relevant sind, maßgeblich verändert. Die aktuelle Steigerung der Energiepreise, die Rohstoffengpässe in Folge des Kriegs in der Ukraine, die Einstellung der Produktion von Verbrennungsmotoren und die Errichtung der Straßenbahn (Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Traun nach Ansfelden/ Kremsdorf) und Forcierung des öffentlichen Verkehrs (etwa Errichtung eines multimodalen Mobilitätsknoten S-Bahn, Straßenbahn, Park & Ride) führen zu einer deutlichen Reduktion des Verkehrsaufkommens. Diese Auswirkungen wurden vom SV DI Prem mit bis zu 15 % geschätzt. Eine gutachterliche Bewertung für diese Veränderung liegt aber bislang nicht vor. Die Größenordnung des zu erwartenden Verkehrs darf nicht einseitig durch Annahme hoher Werte ermittelt werden. Tatsächlich führt eine Reduktion des Verkehrs dazu, dass die Realisierung der Vorhaben nicht mehr erforderlich ist, weil mit dem Bestand das Auslangen gefunden werden kann. Dadurch können die erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (Bodenverbrauch, Klima, Schadstoff- und Lärmbelastungen) zur Gänze verhindert werden. Diesbezüglich wird die Behörde jedenfalls vor ihrer Entscheidung noch beurteilen müssen, ob die Verkehrsdaten zutreffend sind. Jedenfalls sind durch die anzunehmende deutliche Reduzierung des Verkehrs **keine öffentlichen Interessen** gegeben.“

Diesbezüglich ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.3 der Begründung zu verweisen.

– Der Einschreiter brachte in der mündlichen Verhandlung unter Aspekten der Verkehrsmodellierung vor, dass die vorgesehene **laufende Beweissicherung** zwar verpflichtend durchzuführen sei, sich daraus aber keine rechtlichen Verpflichtungen ergäben.

Diesbezüglich ist auf die Auflagen 18.1 und 19.1 zu verweisen, die selbstverständlich einzuhalten sind.

– Der Einschreiter behauptete in der mündlichen Verhandlung mit zusätzlichen einschlägigen Judikaturverweisen und unter Berufung darauf, dass die **Daten der VMÖ 2022** nicht vorliegen würden und dem Projektanten auch nicht bekannt wären, dass das verkehrstechnische Gutachten und die darauf aufbauenden Beurteilungen nicht schlüssig seien. Da aber eine VMÖ 2022 weder zum Zeitpunkt der Einreichung (bzw. schon Projektierung), der Gutachtenserstellung noch der mündlichen Verhandlung bekannt war und damit – wie der Sachverständige für Verkehrstechnik zudem ausführte – wahrscheinlich eine erst stattfindende Mobilitätsbefragung gemeint sein wird, war diese nicht zu berücksichtigen.

– Der Einschreiter wendete in der mündlichen Verhandlung ein, dass zwar die Auswirkungen des Vorhabens **beim Wohnhaus** des Einschreiters beurteilt worden seien, **nicht aber** jene auf den **übrigen Teilen seiner Grundstücke**. Tatsächlich halte sich der Einschreiter als Landwirt regelmäßig auf seinen Grundstücken in unmittelbarer Nähe der Vorhaben auf. Dieser Aufenthalt könne regelmäßig auftreten und sich über mehrere Stunden erstrecken. Auch eine Übernachtung auf diesen Grundstücken sei für den Einwender jederzeit möglich. Die Behörde habe daher zu prüfen, ob der Einschreiter insofern **unzumutbar** durch Lärm, Erschütterungen oder Luftschadstoffe **belästigt bzw. in seiner Gesundheit gefährdet** werde. Daher beharre der Einschreiter auf seiner Forderung nach Errichtung einer Lärmschutzwand entlang des Abzweigs von der A25 in den Kreisverkehr der B139.

Dieses Vorbringen kann dem **Schlagwort „Freiraumschutz“** zugeordnet werden und ist aus rechtlicher Sicht – in Zusammenschau mit den Ausführungen der einschlägigen Sachverständigen (Schalltechnik und Erschütterungen; Luftreinhaltung und Klima; Humanmedizin) – wie folgt zu beurteilen (die allgemeinen Ausführungen gelten auch für andere Stellungnahmen, die sich allenfalls auf dieses Thema beziehen):

Es liegt ein **einheitliches Vorhaben** vor, sodass den Projekten B139 Umfahrung Haid und ASt Traun / Haid ein Gesamtkonzept zugrunde liegt, wobei als kompetenzrechtlicher (verfassungsrechtlicher) Sonderfall mehrere Verfahren von unterschiedlichen zuständigen Behörden geführt werden müssen (ASt: Landeshauptmann von OÖ + Oö. Landesregierung im dritten Abschnitt des UVP-G 2000; B139: Oö. Landesregierung im zweiten Abschnitt). Da die UVP eine umfassende, integrative Gesamtbetrachtung eines Vorhabens zum Ziel hat, war auch bei der Projektierung eine einheitliche Vorgangsweise und Methodik zu wählen. Die BStLärmIV bildet nach der Judikatur – insofern sie nicht ohnehin rechtlich verbindlich ist, nämlich für die ASt Traun / Haid – den Stand der Technik ab.

Laut § 17 Abs. 2 UVP-G 2000 sind Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen und ist die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten. Insb. sind **Immissionen** zu vermeiden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährden oder welche zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn iSd § 77 Abs. 2 GewO 1994 führen.

Im vorliegenden Fall (Straßenbauvorhaben) sind die Kriterien des **§ 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000** anzuwenden (§ 17 Abs. 3 UVP-G 2000). Diese Kriterien zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Menschen sind beinahe gleichlautend mit jenen des § 17 Abs. 2 UVP-G 2000,

weshalb die Literatur und Rechtsprechung somit auch im vorliegenden Fall herangezogen werden können (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G ON^{1.00} § 24f Rz 36).

Bestehen für den einschlägigen Vorhabentyp **besondere Immissionsschutzvorschriften**, so wird angenommen, dass diese den Schutz der Gesundheit ebenso wie den Schutz vor unzumutbarer Belästigung gewährleisten. Der Schutz der Gesundheit und des Eigentums und der Schutz vor unzumutbarer Belästigung gilt als sichergestellt, wenn diese besonderen Immissionsschutzvorschriften erfüllt sind. Im gegenständlichen Fall ist die BStLärmIV allerdings nicht direkt anwendbar (vgl. § 1 leg. cit.). Nach der daher anzuwendenden Bestimmung der GewO 1994 ist, anders als nach der BStLärmIV, grundsätzlich **auch der Freiraum** zu schützen. Der Schutz vor Gesundheitsgefährdungen und Belästigungen der Nachbarn gilt daher auf jedem Punkt des Grundstückes, auf dem Berechtigung zu gewöhnlichem Aufenthalt besteht, d.h. auch im Freien.

Wird im konkreten Fall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gelten unzumutbare Belästigungen als vermieden, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, wie dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zwecke wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann (sog. „**Entlastungsprivileg**“).

Mit Blick auf die Entscheidung des Umweltsenats vom 17.03.2008, US 5A/2007/13-43 (*Lampert*, UVP-G [2020] § 17 Rz 121) müssen die Ausführungen zum Freiraumschutz nach der GewO 1994 jedoch etwas **differenzierter betrachtet** werden. In dieser Entscheidung heißt es: „Der Nachbarschutz im Bereich öffentlicher Straßen ist daher gegenüber dem vom Verwaltungsgerichtshof judizierten Nachbarschutz bei Betriebsanlagen differenzierter zu beurteilen: die **Aufpunkte für die Langzeitimmissionsbelastung** sind dort zu setzen, wo sich die Anrainer über das Jahr gesehen überwiegend aufhalten.“

Wie auch das BVwG schon mehrfach betont hat, ist nach der Judikatur des VwGH ein Einwand gegen die **Wahl des Messpunktes** nicht zielführend, wenn er nicht auf gleicher fachlicher Ebene erfolgt (VwGH 29.4.2014, 2013/04/0164 mwN; siehe auch *Baumgartner/Ennöckl*, Umweltverträglichkeitsprüfung, Jahrbuch Umweltrecht 2021, 91 [127]). Diesbezüglich ist zu betonen, dass **von keinem Sachverständigen**, insb. von keinem der immissionstechnischen Gutachter, die Wahl der Mess- oder Rechenpunkte **beanstandet** wurde. Gemäß den Teilgutachten entsprechen diese dem Stand der Technik. Der Einschreiter ist der Beurteilung der Wahl der Messpunkte nicht auf der gleichen fachlichen Ebene entgegengetreten.

Die Judikatur des VwGH zum **Schutzumfang nach der GewO 1994** bezieht sich auf den Grundstücksteil, der dem regelmäßigen Aufenthalt des Nachbarn, sei es in einem Gebäude, sei es außerhalb eines Gebäudes, dienen kann, und hat den Schutz von Anrainern (von in Wohngebieten iwS [„Siedlungsgebieten“] lebenden bzw. sich aufhaltenden Nachbarn) vor Augen.

Im vorliegenden Zusammenhang ist näher auf die Einschränkung einzugehen, dass nur solche Grundstücksteile schützenswert sind, die **dem regelmäßigen Aufenthalt** von Nachbarn **dienen können**. Bei den vom Einschreiter angesprochenen Parzellen handelt es sich um agrarisch genutzte / bewirtschaftete Flächen (Grünland). Planungsrichtwerte bestehen hier – anders als etwa für Siedlungsgebiete iwS nicht. Sofern die Rechtsprechung des VwGH über den Freiraumschutz auf land- und forstwirtschaftlich genutztes Grünland überhaupt anwendbar sein sollte (was

durchaus angezweifelt werden kann), ist an diese Flächen jedenfalls ein anderer, deutlich reduzierter bzw. widmungsadäquater Schutzmaßstab anzulegen.

Diese **Grundstücke dienen der agrarischen Produktion**, was mit landwirtschaftlicher Bewirtschaftung einhergeht (man denke etwa an den Einsatz von Traktoren, Mähdreschern udgl., aber auch an das Verwenden diverser Pflanzenschutzmittel). Beim Einwand, der Einschreiter würde ggf. auf dem landwirtschaftlich genutzten Feld Freizeitaktivitäten verrichten oder gar schlafen, handelt es sich um eine bloße Schutzbehauptung, die klar **der allgemeinen Lebenserfahrung zuwiderläuft**. Grünlandsonderausweisungen, die Erholungszwecken bzw. Freizeitaktivitäten Rechnung tragen (vgl. etwa § 30 Abs. 2 Oö. ROG 1994), liegen im hier interessierenden Bereich nicht vor. Der Einschreiter hat daher einen Eingriff in Schutzgüter in einem **dem Widmungszweck für agrarisch genutztes Grünland relevanten Maß** und Umfang nicht plausibel dargelegt.

Den **Teilgutachten** Schalltechnik und Erschütterungen, Luftreinhaltung und Klima sowie Humanmedizin lässt sich zur Situation des Einschreiters Folgendes entnehmen:

Der **Sachverständige für Schalltechnik und Erschütterungen** führt betreffend den Einschreiter aus (siehe oben, Punkt 7.4.3.14.6 der Begründung): Das Wohnhaus Ganglbauerstraße 4 (Gebäude Nr. 1634) befindet sich in der Ortschaft Berg im Einflussbereich der A1 und der B139 bzw. der zugehörigen Rampen. Die Ist-Bestandsmessungen in diesem Bereich (HMP-01) wurden im November 2016 vorgenommen, die erweiterten Lärmschutzmaßnahmen an der A1 waren zu dieser Zeit noch nicht umgesetzt. Die Messung der Bestandssituation dient der Überprüfung des Rechenmodells, das dann auch für die weiterführenden Berechnungen angewendet wird. Für die Darstellung der Veränderungen zur weiteren Beurteilung wurde die berechnete Prognosesituation unter Berücksichtigung der erweiterten Schallschutzmaßnahmen (Nullvariante 2035) der Prognosesituation gegenübergestellt. Es wurde damit unabhängig vom Messzeitpunkt die „bessere“ Ist-Situation herangezogen. Aufgrund der projektierten Schallschutzmaßnahmen kommt es zu keiner relevanten Veränderung der Schallsituation. Bei der westlichen Fassade kommt es punktuell zu einer Anhebung von bis zu 1 dB (Prognose $L_{\text{night}} = 53$ dB, $L_{\text{den}} = 61$ dB), sodass dort objektseitiger Schallschutz vorgesehen wurde. In der zusammenfassenden Bewertung (S. A.418) heißt es ferner: „Die im Fachbereich Schalltechnik und Erschütterungen angewendeten Methoden sind zweckmäßig, ingenieurmäßig plausibel und entsprechen dem Stand der Technik.“

Bezüglich Luftschadstoffimmissionen führt der **Sachverständige für Luftreinhaltung und Klima** aus (siehe oben, Punkt 7.4.3.11.4 der Begründung), dass die einschlägigen Rechenpunkte auch den unmittelbaren Umgebungsbereich der gegenständlichen Liegenschaft abdecken. Im Ergebnis ist ersichtlich, dass während der Bauphase die staubförmigen Immissionszusatzbelastungen im geringfügigen Ausmaß zunehmen. Während der Planfälle (Betriebsphase) ist die Zunahme der Luftschadstoffbelastung im Vergleich zum jeweiligen Nullfall bloß im irrelevanten bis teilweise geringfügigen Ausmaß zu erwarten. In der zusammenfassenden Bewertung (S. A.279) heißt es ferner: „Aus luftreinhaltetechnischer Sicht erscheinen die angewandten Methoden zweckmäßig, ingenieurmäßig plausibel und dem Stand der Wissenschaften entsprechend.“

Der **humanmedizinische Sachverständige** führt betreffend den Einschreiter aus (siehe oben, Punkt 7.4.3.8 der Begründung): Aus den immissionstechnischen dargestellten Schallimmissionen ergeben sich unter Berücksichtigung des human- / umweltmedizinischen Gutachtens keine nachteiligen gesundheitlichen Auswirkungen. In Abhängigkeit vom konkreten Fall können

grundsätzlich objekt- oder straßenbezogene Maßnahmen zur Ausführung gelangen, wobei das Schutzniveau im Freiraum ein anderes ist als im Objekt. Aus den immissionstechnischen dargestellten Luftschadstoffimmissionen ergeben sich ebenfalls keine nachteiligen gesundheitlichen Auswirkungen. Aus human- / umweltmedizinischer Sicht ist zu prüfen, ob durch Immissionen aus einem Projektvorhaben erhebliche Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen entstehen. Aus den immissionstechnischen Untersuchungen, die dem Gutachten aus dem Fachbereich Humanmedizin zugrunde gelegt wurden, wird ersichtlich, dass es unter Anwendung der einschlägigen, fachlich anerkannten Beurteilungskriterien durch das Projektvorhaben nicht zu erheblichen Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen kommt. In der zusammenfassenden Bewertung (S. 157, 158, 160, 162) heißt es ferner: „Nachteilige gesundheitliche Wirkungen im Sinne von Störungen des Wohlbefindens, erheblicher Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen oder Gefährdung des Lebens ergeben sich durch Schallimmissionen nicht. [...] Durch die straßenverkehrsbedingten Schallimmissionen der Betriebsphase werden infolge der projektierten Lärmschutzmaßnahmen die anerkannten Richtwerte unterschritten. Gleiches ist für die in der Bauphase entstehenden Schallimmissionen festzustellen. [...] Nachteilige gesundheitliche Wirkungen im Sinne von Störungen des Wohlbefindens, erheblicher Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen oder Gefährdung des Lebens ergeben sich durch Luftschadstoffimmissionen nicht. [...] Anerkannte Grenzwerte werden eingehalten. Die Beurteilung von Erschütterungen erfolgte im voranstehenden Gutachten. Erhebliche Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen ergeben sich aus den projektspezifischen Erschütterungsimmissionen nicht.“

Darüber hinaus wird durch die Verwirklichung des vorliegenden Vorhabens ein wesentlich **größerer Kreis** von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen **dauerhaft entlastet**, als Nachbarn des Vorhabens belastet werden; dies stellt sogar eines der Hauptziele des gegenständlichen Vorhabens dar, wurde bereits in den Einreichunterlagen behandelt (siehe insb. die Fachberichte Klima, Lärm und Luft) und auch von verschiedenen (v.a. den immissionstechnischen) Sachverständigen bestätigt (siehe schon oben, Punkt 7.2 der Begründung).

Im Ergebnis sind bei Projektrealisierung und unter Einhaltung der vorgeschriebenen Nebenbestimmungen **weder unzumutbare Belästigungen noch Gesundheitsgefährdungen des Einschreiters zu erwarten**.

– Der Einschreiter brachte in der mündlichen Verhandlung weiters vor, dass es die Behörde verabsäumt habe, die **Auswirkungen des Vorhabens auf das Eigentum des Einschreiters** zu berücksichtigen. Weder liege eine gutachterliche Stellungnahme vor, die die Auswirkungen des Vorhabens auf den landwirtschaftlichen Betrieb des Einschreiters beurteile, noch liege ein betriebswirtschaftliches Gutachten vor, das die befürchtete Vernichtung des Gewerbebetriebs des Einschreiters beurteile. Dieser werde durch das Straßenprojekt verunmöglicht, weil die Veranstaltung von Festivitäten, insb. Hochzeiten am Hof des Einschreiters, nicht mehr durchgeführt werden können würden. Dafür sei nicht nur die Belastung mit Lärm- und Luftschadstoffen ursächlich, sondern auch die optische Belästigungswirkung durch das Straßenvorhaben selbst von großer Bedeutung. Es sei zu erwarten, dass in Folge der Vorhaben keine Festivitäten mehr durchgeführt würden und dieser Betrieb daher eingestellt werden müsse.

Wie bereits mehrfach erwähnt, hat sich das vorliegende Vorhaben, was **Lärm und Luftschadstoffe** anlangt, als umweltverträglich und genehmigungsfähig erwiesen, wobei insofern auf die entsprechenden fachlichen Argumente unter den Punkten 7.4.3.8, 7.4.3.11.4 und

7.4.3.14.6 der Begründung verwiesen werden kann. Was die **optischen Belange** angeht, ist festzuhalten, dass der Rechtsordnung dahingehende subjektive Rechte fremd sind; insb. besteht kein subjektives Recht auf Schutz des Landschaftsbilds, welches im Übrigen gemäß dem Teilgutachten Natur- und Landschaftsschutz ohnedies bloß von geringfügigen Auswirkungen betroffen ist.

Was das **Eigentum** anlangt, ist eine Substanzvernichtung auf Basis der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens und der allgemeinen Lebenserfahrung keinesfalls zu erwarten. Es wurde bereits an mehreren Stellen darauf hingewiesen, dass weder Fragen des Eigentumserwerbs, noch Fragen der bloßen **Entwertung bzw. wirtschaftlichen Reflexwirkungen** (etwa ein potenzieller Gewinnentgang betreffend Festivitäten) im Rahmen des UVP-Verfahrens maßgeblich sind. Fragen allfälliger Wertminderung sind im Wege zivilrechtlicher Verhandlungen oder behördlicher Zwangsrechtsverfahren – sollte die Liegenschaft zwecks Straßenbaus in Anspruch zu nehmen sein – einer rechtlichen Klärung zuzuführen.

7.4.4.7.5. Zur Stellungnahme von Karl Grabmair

Zur schriftlichen Stellungnahme:

- Soweit der Einschreiter vorbringt, es bestehe aufgrund eines Überangebotes an Betriebsflächen im Großraum Linz **kein öffentliches Interesse an weiteren Umwidmungen**, ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.
- Zu der im selben Zusammenhang gerügten Unterlassung einer Untersuchung dahingehend, wie weit eine Verringerung der Verkehrsbelastung in Haid und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auch durch die **Verlegung** der ASt und eine **zweispurige** Umfahrungsstraße in Kombination mit einer Straßenbahn bis Kremsdorf und einer Verbesserung der Pyhrnbahnstrecke erreicht werden könne, ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.2 der Begründung zu verweisen.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

- Soweit der Einschreiter die **Heranziehung künftiger möglicher Emissionsgrenzwerte** fordert, ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.6 der Begründung zu verweisen.

7.4.4.7.6. Zur Stellungnahme von Alois Niedermaier, Gerald Niedermaier, Margarete Niedermaier und Sibylla Schütz

Zur schriftlichen Stellungnahme:

- Die Einwender bringen vor, die Oö. Landesstraßenverwaltung oder eine sonstige befugte Abteilung des Landes Oberösterreich möge ein **Angebot für die Ablöse** ihrer Liegenschaft vorlegen.

Damit ist die Frage des Erwerbs des erforderlichen Grundeigentums für die Vorhabensrealisierung angesprochen. Fragen der zivilrechtlichen Grundstücksverfügbarkeit sind jedoch keine Fragen, welche im Rahmen des UVP-Verfahrens zu thematisieren sind, sondern stellen Belange dar, welche im Wege von zivilrechtlichen Verhandlungen oder im Rahmen von behördlichen Zwangsrechtsverfahren zu thematisieren sind.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Zum Vorbringen des Einschreiters (Gerald Niedermaier) betreffend die **Erneuerung der Lärmschutzwand** kann festgehalten werden, dass ihn der Verhandlungsleiter bereits in der mündlichen Verhandlung darauf hingewiesen hat, dass diese nicht verfahrensgegenständlich ist. Die ins Treffen geführte Lärmschutzwand betrifft nämlich Bestandteile der A25. Der Vollständigkeit halber sei darauf verwiesen, dass laut aktuellem Kenntnisstand seitens der verantwortlichen ASFINAG beabsichtigt ist, in diesem Bereich Modifikationen an den Lärmschutzwänden vorzunehmen.

7.4.4.7.7. Zur Stellungnahme von Martina Putschögl-Godina und Gernot Godina

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Die Einwender machen geltend, dass ihre **Immobilie** durch die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens **stark abgewertet** werde. Diese Ausführungen gehen jedoch am Gegenstand des UVP-Verfahrens vorbei, zumal weder den Genehmigungsbestimmungen des UVP-G 2000 oder den der mitanzuwendenden Vorschriften noch den Bestimmungen über die Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 ein entsprechendes Schutzinteresse zu entnehmen ist. Fragen einer bloßen Wertminderung sind auf dem Zivilrechtsweg oder – wenn sie die Folge der Einräumung eines Zwangsrechts sind – im Entschädigungsverfahren geltend zu machen.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Soweit die Einschreiterin (Martina Putschögl-Godina) die Behörde davon in Kenntnis setzte, dass es offenbar einen **Natura-2000-Erweiterungsantrag** betreffend die Donau- und Traunauen sowie den Wasserwald Haid gebe, ist darauf zu verweisen, dass im Rahmen des UVP-Verfahrens nur aktuell bestehende und keine zukünftigen Widmungen bzw. Ausweisungen Berücksichtigung finden können. Die bloße Stellung eines Antrags bewirkt keine Veränderung des derzeitigen rechtlichen Status eines geschützten Gebietes.

7.4.4.7.8. Zur Stellungnahme von Heide-Marie Obermaier und Alfred Pointner

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Soweit die Einschreiter im Zusammenhang mit ihrer Kritik an der Qualifikation der Vorhabensauswirkungen des Vorhabens Umfahrung Haid – B 139 bemängeln, dass es hinsichtlich **Ersatz- und Ausgleichsflächen** bis dato an jeglichen vertraglich abgesicherten **Vereinbarungen fehle**, ist festzuhalten, dass über das Erfordernis und die Notwendigkeit solcher Maßnahmen im Rahmen des Genehmigungsbescheides abgesprochen wird. Eine entsprechende Finanzierung der demnach erforderlichen Maßnahmen ist nicht Gegenstand eines UVP-Verfahrens. Vollständigkeitshalber ist festzuhalten, dass das Argument offenkundig das Vorhaben B139 betrifft, dieses jedoch von den Genannten explizit im Zusammenhang mit ihrer Einwendung gegen die ASt Traun / Haid eingebracht wurde.

– Weiters bringen die Einschreiter vor, dass „das **Maßnahmenpaket** in Bezug auf vereinbarte und per Gemeinderats- und Landesregierungsbeschlüssen abgesicherte Flächenwidmungen in den übrigen Sachverständigengutachten“ keine Berücksichtigung finden würde.

Diesbezüglich ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Die Einschreiterin forderte in der mündlichen Verhandlung ab Inbetriebnahme der Traunuferstraße zwischen B139 alt (Reiterkreuzung) und B139 neu eine **Verkehrszählung**, eine **Lärmmessung**, eine **Geschwindigkeitsmessung**, ein **Lkw-Fahrverbot** und einen **Rad- und Gehweg** nach aktuellen gesetzlichen Vorgaben.

Diesbezüglich ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.5 der Begründung zu verweisen.

7.4.4.7.9. Zur Stellungnahme von Helga und Manfred Zachhuber

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Die Einschreiter bemängeln in rechtlicher Hinsicht, dass **keine Kauf- oder Vorverträge** im Hinblick auf Grundinanspruchnahmen bzw. bestehende Geh- und Fahrtrechte bestünden.

In diesem Zusammenhang ist wiederum darauf hinzuweisen, dass Fragen, die den Erwerb der zivilrechtlichen Verfügbarkeit von Grundstücken betreffen, nicht Gegenstand des Genehmigungsverfahrens sind bzw. dass es in diesem Zusammenhang nicht erforderlich ist, Urkunden über die Grundstücksverfügbarkeit vorzulegen. Das Grundeigentum kann im Fall einer Genehmigung zugunsten der Landesstraßenverwaltung auch nach der Genehmigung im Wege von Vertragsabschlüssen oder allfälligen Zwangsrechtseinräumungen begründet werden.

7.4.4.7.10. Zur Stellungnahme von DI Hermann Öllinger

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Der Einschreiter bringt vor, dass die WHO im September 2021 Richtlinien veröffentlicht habe, in denen sie deutlich **schärfere Grenzwerte** für die Belastung der Luft mit Stickoxiden und Feinstaub empfehle. Falls die EU im Ergebnis die Toleranzgrenzen senke, könnten die strengeren Grenzwerte nicht eingehalten werden und es sei daher eine Minimierung dieser Schadstoff-Emissionen unerlässlich.

Diesbezüglich ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.6 der Begründung zu verweisen.

– Soweit der Einschreiter bemängelt, es seien **keine Alternativen** in Richtung öffentlicher Verkehr untersucht worden bzw. sei ein **öffentliches Interesse** an weiteren Betriebsbaugebieten nicht nachgewiesen worden, ist auf die rechtlichen Ausführungen unter den Punkt 7.4.4.2 und 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

7.4.4.7.11. Zur Stellungnahme von Andrea und Johann Peterseil

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Soweit die Einschreiter in der schriftlichen Stellungnahme vortragen, dass eine allfällige **Trassenverordnung** vor rechtskräftiger Bestätigung im Rahmen der erforderlichen UVP wegen mangelhafter Erhebung der Entscheidungsgrundlagen für die Umweltverträglichkeit des Straßenbauvorhabens und damit gegebener Gesetzwidrigkeit aufzuheben wäre, ist darauf hinzuweisen, dass im Genehmigungsverfahren nach dem UVP-G 2000, welches in Mitwirkung der Genehmigungskriterien nach dem Oö. StraßenG 1991 abgeführt wird, der einzig und ausschließlich relevante Zusammenhang zwischen Verordnungsverfahren und Genehmigungsverfahren darin besteht, dass gemäß § 32 Abs. 2 letzter Satz Oö. StraßenG 1991 im Fall des Neubaus oder der Umlegung einer öffentlichen Straße die Bewilligung nur dann erteilt werden darf, wenn sie der gemäß § 11 leg. cit. erlassenen Verordnung nicht widerspricht.

Hierzu ist festzuhalten, dass bereits bei der Einreichung des gegenständlichen Vorhabens eine entsprechende Trassenverordnung vorgelegen ist, zu welcher der Sachverständige für Straßenbautechnik festgehalten hat, dass die Grenzen des Bewilligungsprojektes innerhalb der Grenzen des Ordnungsprojektes liegen. Die nunmehr nach Durchführung einer SUP definierte neue Trasse (Verordnung der Oö. Landesregierung betreffend die Widmung und Einreihung, die Aufhebung der Einreihung [Umreihung] und die Auflassung von Landesstraßenteilen in den Gemeindegebieten von Ansfelden und Pucking im Zusammenhang mit der Errichtung der Umfahrung Haid, [LGBI. Nr. 69/2023](#)) weist im Übrigen dieselben Grenzen auf, wie jene, die bereits bei der Einreichung bestanden haben, sodass sich die Aussagen des Sachverständigen auch für die neue Trassenverordnung übertragen lassen.

Ein wie auch immer gearteter Widerspruch zwischen Trassenverordnungsverfahren und UVP-Verfahren ist für die Behörde nicht bemerkbar. Im Übrigen haben Behörden im Sinne des Legalitätsprinzips und des Fehlerkalküls der Rechtsordnung Verordnungen solange anzuwenden, bis diese allenfalls vom VfGH oder vom Gesetzgeber aufgehoben werden. Selbst im Fall einer bei Erlassung der Trassenverordnung aufgetretenen Rechtswidrigkeit (von der die Behörde, wie gesagt, nicht ausgeht), kommt der Behörde somit eine entsprechende Handhabung nicht zu.

– Soweit die Einschreiter Verschneidungen in Bezug auf ihre Grundstücke und damit einhergehende **Wertminderungen** geltend machen, ist (neuerlich) darauf hinzuweisen, dass weder Fragen des Eigentumserwerbs, noch Fragen der bloßen Entwertung im Rahmen des UVP-Verfahrens maßgeblich sind. Fragen allfälliger Wertminderung sind im Wege zivilrechtlicher Verhandlungen oder im Wege eines behördlichen Zwangsrechtsverfahrens – sollte die Liegenschaft zwecks Straßenbaus in Anspruch zu nehmen sein – einer rechtlichen Klärung zuzuführen.

– Zum Vorbringen, die **UVP sei im falschen Verfahren abgeführt worden** – nämlich insofern als ein ordentliches Genehmigungsverfahren im Gegensatz zum tatsächlich abgeführten vereinfachten Genehmigungsverfahren erforderlich gewesen sei – ist Folgendes auszuführen:

Das **Vorhaben B139** erfüllt die Tatbestände nach § 3 Abs. 4 iVm. Anhang 1 Spalte 1 Z 9 lit. h und i UVP-G 2000 und würde grundsätzlich die Durchführung einer Einzelfallprüfung zur Feststellung der demnach möglichen UVP-Pflicht des Vorhabens auslösen. Mit der UVP-G-Novelle, BGBl. I Nr. 77/2012, hat der Gesetzgeber jedoch für Fälle, in denen er zur Feststellung der UVP-Pflicht ein zwingendes Feststellungsverfahren mit zwingender Einzelfallprüfung vorgesehen hat, den

Projektwerbern die Möglichkeit eröffnet, sich nicht dem Verfahren einer Einzelfallprüfung zu unterziehen, sondern freiwillig in eine UVP zu optieren.

Von dieser Möglichkeit haben die Konsenswerberinnen Gebrauch gemacht, sodass mit Stellung des gegenständlichen Genehmigungsantrags auch die UVP-Pflicht des Vorhabens verbindlich feststand.

Bei all jenen Vorhaben, für welche das UVP-G 2000 keine zwingende UVP-Pflicht festsetzt, sondern die grundsätzliche Verpflichtung zur Einzelfallprüfung aufgestellt hat, ist die UVP jedenfalls im vereinfachten Verfahren durchzuführen. Daran ändert auch der Fall einer Optierung in das UVP-Regime nichts; die UVP ist im vereinfachten Verfahren abzuführen, egal, ob die UVP-Pflicht aus einer Entscheidung im Einzelfall oder einem Opt-In resultiert.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Zur Forderung der Einschreiter nach **Bereitstellung von Ersatzgrund für die Anrainer** ist darauf zu verweisen, dass dies Gegenstand zivilrechtlicher Verhandlungen zwischen Grundeigentümern und Straßenverwaltung bzw. eines allfälligen Zwangsrechtsverfahrens und nicht des vorliegenden UVP-Verfahrens ist.

7.4.4.7.12. Zur Stellungnahme der WKOÖ als Standortanwalt

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Die WKOÖ bringt als Standortanwalt im Sinne des Umfangs ihrer Parteistellung gemäß § 19 Abs. 1 Z 8 iVm. Abs. 12 UVP-G 2000 zahlreiche **öffentliche Interessen** vor, die **für** die Verwirklichung des Vorhabens sprechen.

Da mit diesem Bescheid eine Genehmigung des Vorhabens erteilt wurde, erübrigt sich ein inhaltliches Eingehen auf dieses Vorbringen. Siehe ferner die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.3 der Begründung.

7.4.4.7.13. Zur Stellungnahme des Vereins Grüngürtel statt Westspange

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Soweit die einschreitende NGO im Hinblick auf Schallimmissionen **Geschwindigkeitsbeschränkungen bzw. Section-Control** („abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung“) fordert, ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.5 der Begründung zu verweisen.

– Was die Forderung nach **Herausgabe der Verkehrsgrundlagen (Basisdaten, Matrizen etc.)** betrifft, ist auf § 6 Abs. 2 UVP-G 2000 zu verweisen, wonach Projektwerber nicht verpflichtet sind, Eingangsdaten für Berechnungen, Beurteilungen oder Modelle vorzulegen, die für die Prüfung der UVE aus fachlicher Sicht nicht erforderlich sind.

Die Behörde hat den Sachverständigen für Verkehrsmodellierung im Zuge des Verfahrens zur fachlichen Notwendigkeit dieser Basisdaten für die fachliche Beurteilung befragt. Der Sachverständige hat in seiner Stellungnahme im Ergebnis festgehalten, dass diese Daten für die fachliche Beurteilung nicht erforderlich sind. Diese Aussage hat er in der fachlichen Auseinander-

setzung mit den Einwendungen und Stellungnahmen (Teil der zusammenfassenden Bewertung) wiederholt.

Da nach dem behördlichen Ermittlungsergebnis ein fachliches Erfordernis an diesen Daten nicht objektiviert werden konnte, waren diese weder von der Behörde einzufordern, noch von den Projektwerbern herauszugeben.

– Soweit der Einschreiter die Frage von **Umwidmungen** aufwirft bzw. einen **Mangel an öffentlichem Interesse daran** ins Treffen führt, ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Soweit der Einschreiter die **Heranziehung künftiger möglicher Emissionsgrenzwerte** fordert, ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.6 der Begründung zu verweisen.

7.4.4.7.14. Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Soweit die Einwenderin die **fehlende Verbindlichkeit von Ausgleichsmaßnahmen** bemängelt, ist festzuhalten, dass zum Zeitpunkt der Einwendung nur die projektseitigen Angaben der Konsenswerberin vorgelegen sind. Eine verbindliche Klärung erfolgt letztlich – den Ausführungen des zuständigen Sachverständigen folgend – mit dem behördlichen Genehmigungsbescheid (siehe etwa die Nebenbestimmungen 14.4 und 14.15)

– Zum Vorbringen der Einschreiterin, wonach die **Ausübung des Planungsermessens durch die Gemeinde Ansfelden** ohne Einfluss des Landes sei nicht mehr garantiert sei, ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

– Soweit von den Einschreibern bemängelt wird, dass **keinerlei Informationen über** die beabsichtigten oder bereits getroffenen **raumbedeutsamen Maßnahmen** gegeben würden, wobei das Vorhaben nicht unter Einschluss sämtlicher damit im räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen beschrieben werde, worin zudem eine Verletzung der Vorschriften des Oö. ROG 1994 bzw. des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 erblickt wird, ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

– Zum Vorbringen dahingehend, dass es auf Grund eines **Überangebotes an Betriebsflächen im Großraum Linz** kein öffentliches Interesse an weiteren Umwidmungen gebe, ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

– **Zu den Anträgen „Einwand in Langform“ – „Einwand A.1, B.1, C.1“:**

Zum 1. Antrag, welcher darauf gerichtet ist, dass die nach Ansicht der Einschreiter in einem zwingenden Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorhaben stehenden Änderungen entsprechend „**Maßnahmenpaket Haid – Neugestaltung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Haid**“ im Rahmen der UVP entsprechend zu beschreiben und zu bewerten sind, ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

Der Antrag 2. betreffend die **Finanzierung des Vorhabens** verkennt den Gegenstand des UVP-Verfahrens, zumal es sowohl im Rahmen der UVP als auch im behördlichen Ermittlungsverfahren ausschließlich um Belange des Umweltschutzes, der Sicherheit und des Nachbarschaftsschutzes, keinesfalls aber um Finanzierungsfragen geht. Derartige Bewilligungskriterien sind dem UVP-G 2000 sowie den weiteren mitanzuwendenden Verwaltungsvorschriften fremd.

Zum **Antrag nach Stellungnahme der Gemeinde Ansfelden** zur Tatsache, dass trotz bereits verfügbarer Unterlagen die Aktualisierung des aus dem Jahr 2005 stammenden Flächenwidmungsplanes und örtlichen Entwicklungskonzeptes mit Stand Dezember 2021 noch nicht rechtskräftig erfolgt sei, ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

In ähnlicher Weise ist dem Antrag 4. zu begegnen, zumal **Verträge**, die von jemandem im Hinblick auf oder **im Zusammenhang mit Umwidmungen** geschlossen wurden, vom Gegenstand des UVP-Verfahrens her nicht umfasst sind. Zudem ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

– Was die Forderung nach **Herausgabe der Verkehrsgrundlagen (Basisdaten, Matrizen etc.)** betrifft, ist auf § 6 Abs. 2 UVP-G 2000 zu verweisen, wonach Projektwerber nicht verpflichtet sind, Eingangsdaten für Berechnungen, Beurteilungen oder Modelle vorzulegen, die für die Prüfung der UVE aus fachlicher Sicht nicht erforderlich sind.

Wie bereits oben unter Punkt 7.4.4.7.13 der Begründung ausgeführt, hat die Behörde den Sachverständigen für Verkehrsmodellierung im Zuge des Verfahrens zur fachlichen Notwendigkeit dieser Basisdaten für die fachliche Beurteilung befragt. Der Sachverständige hat in seiner Stellungnahme im Ergebnis festgehalten, dass diese Daten für die fachliche Beurteilung nicht erforderlich sind. Diese Aussage hat er in der fachlichen Auseinandersetzung mit den Einwendungen und Stellungnahmen (Teil der zusammenfassenden Bewertung) wiederholt.

Da nach dem behördlichen Ermittlungsergebnis ein fachliches Erfordernis an diesen Daten nicht objektiviert werden konnte, waren diese weder von der Behörde einzufordern, noch von den Projektwerbern herauszugeben.

– Was weiters den Antrag auf Begründung, warum die 28,9 ha **Umwidmungen (01_02_01, S.48) von landwirtschaftlich genutzten Flächen in Betriebsbaugebiete öffentliche Interessen** darstellen, welche höher zu bewerten sind als die öffentlichen Interessen der Gesundheit, Klima- und Bodenschutz, betrifft ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

– Soweit bemängelt wird, dass kein **Gesamtkonzept für den innerörtlichen Verkehr** (Haid, Kremsdorf) vorliegt, und Anträge auf Ergänzung der UVP-Unterlagen bzw. die Überprüfung der Übereinstimmung des Projekts B139 mit dem öffentlichen Verkehrskonzept des Ortsteils Haid und überörtlichen Verkehrsplänen gefordert wird, ist auszuführen, dass ausschließliche und alleinige raumordnungsrechtliche Rechtsgrundlage für die straßenrechtliche Bewilligung, welche bei UVP-Projekten durch den UVP-Genehmigungsbescheid erteilt wird, die Trassenverordnung nach § 11 Oö. StraßenG 1991 ist (Fachplanung). Sonstige Verkehrsplanungen und -konzepte haben im Stadium des Genehmigungsverfahrens keine Beachtung mehr zu finden. Zudem ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

Zum ergänzenden Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

- Zur in der mündlichen Verhandlung erneut vorgetragenen Forderung nach **Herausgabe der Verkehrszahlen** ist abermals auf die geltende Rechtslage zu verweisen, nach welcher kein entsprechendes Recht besteht (siehe schon oben, Ausführungen zum schriftlichen Vorbringen).
- Zum Vorbringen dahingehend, dass für das Projekt relevante Werte ohne **Genauigkeitsangaben** sachlich nicht beurteilt werden können, weshalb gefordert werde, dass Entscheidungen über dieses Projekt ausgesetzt würden bis diese Genauigkeitsangaben vorlägen, ist auszuführen, dass es den beigezogenen Sachverständigen sehr wohl möglich war, eine hinreichende fachliche Beurteilung zu treffen, welche die Schlussfolgerung zulässt, dass das Projekt (unter Beachtung der vorgeschriebenen Nebenbestimmungen) die gesetzlichen Genehmigungskriterien erfüllt und daher die Genehmigung zu erteilen ist. Betreffend das Thema Genauigkeit, Fehlerrechnung etc. kann weiters auf die obigen fachlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.7.13 der Begründung verwiesen werden.
- Die Einschreiter fordern die **Ergänzung der UVP-Unterlagen** um das örtliche Verkehrskonzept sowie Beurteilung der Gefährdung von Lebensqualität und Gesundheit durch geänderte Verkehrsflüsse und zusätzlichen Kfz-Verkehr auf dieser Basis. Weiters fordern sie eine Überprüfung der **Übereinstimmung** des Vorhabens B139 **mit dem örtlichen Verkehrskonzept – Ortsteil Haid und mit überörtlichen Verkehrsplänen** (wie z.B. dem Generalverkehrsplan, Landesverkehrsplänen und örtlichen Verkehrskonzepten der Gemeinden Pucking und Traun).

Dazu kann ausgeführt werden, dass die Sachverständigen die vorgelegten Unterlagen als vollständig und beurteilungsfähig erachtet haben. Den Sachverständigen war es möglich, eine abschließende Beurteilung abzugeben, welche die künftige Einhaltung der gesetzlichen Genehmigungskriterien erwarten lässt. Der Forderung konnte daher nicht Rechnung getragen werden. Zudem ist anzumerken, dass Verkehrskonzepte nicht dazu da sind, über Straßenneubau und -umbauten zu entscheiden; vielmehr bedingt der Neubau bzw. der Umbau von Straßen, dass Verkehrskonzepte zu überarbeiten sind.

- Zur Forderung der Überprüfung der **Übereinstimmung** des Projekts Umfahrung B139 **mit** den Vorgaben des **Generalverkehrsplans** des Bundes, des **Mobilitätsleitbilds** des Landes Oberösterreich und des **oö. Klimaplans** ist festzuhalten, dass diese Forderung keine gesetzlich definierte Voraussetzung für das durchgeführte Ermittlungsverfahren und für die behördliche Entscheidung darstellt.
- Zur Forderung nach **Untersuchung einer zweispurigen Umfahrungsstraße** in Kombination mit einer Straßenbahnverlängerung von Traun bis Kremsdorf auszuführen, dass Gegenstand des UVP-Verfahrens keine planerischen Akte sind, und dass die Frage von Alternativen oder auch gar gänzlich anderen Vorhaben nicht Gegenstand des Verfahrens sind. Insofern ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.2 der Begründung zu verweisen.
- Die Einschreiterin (konkret Herr Pointner) brachte in der mündlichen Verhandlung weiters vor, dass im Gutachten die **Verkehrszahlen von 2017** als Grundlage und eine **Hochlaufprognose bis 2035** verwendet wurden. Da nun (im Zeitpunkt der Verhandlung) das Jahr 2022 sei, könne die Hochlaufprognose nach 5 Jahren kontrolliert bzw. geprüft werden. Sollte dabei eine abweichende Verkehrsentwicklung offensichtlich werden, sei die Prognose anzupassen.

Dem ist zu entgegnen, dass – im Einklang mit den beigezogenen Sachverständigen – kein Fehler an der durchgeführten Verkehrsberechnung / -prognose erkannt wird; insofern kann auch auf die fachlichen Ausführungen unter den Punkten 7.4.3.16 der Begründung verwiesen werden. Die einschlägigen Sachverständigen (insb. der Sachverständige für Verkehrsmodellierung) konnten ihre Gutachten auf Basis der vorliegenden Unterlagen erstellen und haben weder im Rahmen der Vorprüfung noch im weiteren Verfahren der gegenständlichen Stellungnahme entsprechende Unterlagen nachgefordert. Auch blieb der Einschreiter schuldig darzulegen, was nunmehr die Konsequenz aus einer angepassten Prognose sein soll.

– Sofern die Einschreiterin das **mangelnde öffentliche Interesse** an der Projektrealisierung vorbringt, ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.2 der Begründung zu verweisen.

– Soweit die Einschreiter die **dauerhafte Überwachung der Grenzwerte des IG-L** fordern, ist darauf hinzuweisen, dass dies nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist. Im IG-L sind hinreichende Aufgaben zur Überwachung der Luftgüte der nach diesem Gesetz zuständigen Behörden vorgesehen. Die Maßnahmen werden weitgehend via Verordnung umgesetzt, weshalb es der UVP-Behörde schon aus diesem Grund verwehrt ist, diese im vorliegenden Bescheid umzusetzen. Die einschlägigen Luftschadstoffparameter bzw. -grenzwerte wurden in der luftreinhalte-technischen Projektierung sowie Begutachtung beachtet bzw. berücksichtigt.

– Was das Vorbringen dahingehend betrifft, bei der Beurteilung des gegenständlichen Projektes sei **von einem ursprünglich unbelasteten Zustand**, also von der Situation vor der Westspange Haid, **auszugehen**, ist darauf zu verweisen, dass die sogenannte Westspange Haid (B139b) ein seit mehr als einem Jahrzehnt bewilligtes und realisiertes Straßenbauvorhaben darstellt. Allfällige Überlegungen, dieses Vorhaben sei Teil des antragsgegenständlichen Vorhabens, gehen schon in Anbetracht der „Sanierungsfrist“ nach § 3 Abs. 6 UVP-G 2000 ins Leere. Wäre die Westspange Haid Teil des gegenständlichen Vorhabens, so hätte sie allein oder gemeinsam mit dem antragsgegenständlichen Vorhaben einer Einzelfallprüfung unterzogen werden müssen. Zuzufolge § 3 Abs. 6 UVP-G 2000 können entgegen dieser Vorschrift erlassene Genehmigungsbescheide von der sachlichen in Betracht kommenden Oberbehörde für nichtig erklärt werden. Allerdings ist dies nur innerhalb von drei Jahren möglich, sodass eine allenfalls entgegen den Vorschriften des UVP-G 2000 erteilte materienrechtliche Genehmigung als saniert zu betrachten ist. Da die Verkehrsfreigabe der B139b – wie gesagt – bereits vor über einer Dekade erfolgt ist, scheidet auch Anhang 1 Z 9 lit. f UVP-G 2000 von vorn herein aus.

Schon aus diesen Gründen erübrigen sich tiefergehende rechtliche Ausführungen in dieser Sache. Im Ergebnis ist daher von einem korrekt genehmigten und rechtmäßigen Bestand in Form der Westspange Haid auszugehen; diese ist als rechtskräftig genehmigter Bestand Teil der Ist-Situation.

7.4.4.7.15. Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative Verkehrsinsel Hasenufer

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Die Einschreiterin fordert eine **Section-Control** im Bereich der geplanten **Geschwindigkeitsbeschränkungen an der B139**. Hierzu ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.5 der Begründung zu verweisen.

– Soweit die Einschreiterin **Wertminderungen** geltend macht, ist darauf hinzuweisen, dass weder Fragen des Eigentumserwerbs, noch Fragen der bloßen Entwertung im Rahmen des UVP-Verfahrens maßgeblich sind. Fragen allfälliger Wertminderung sind im Weg zivilrechtlicher Verhandlungen oder im Wege eines behördlichen Zwangsrechtsverfahrens – sollten Liegenschaften zwecks Straßenbaus in Anspruch zu nehmen sein – einer rechtlichen Klärung zuzuführen.

7.4.4.7.16. Zur Stellungnahme der Oö. Umwelthanwaltschaft

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Die Einschreiterin hat der UVP-Behörde ein mit 11.10.2022 datiertes Schreiben übermittelt, welches unverkennbar ausschließlich Bezug zum im Rahmen der Erlassung einer Trassenverordnung nach § 11 Oö. StraßenG 1991 durchgeführten **SUP-Verfahren** Bezug hat.

Darin sind rechtliche Ausführungen enthalten, welche jedoch nicht von der UVP-Behörde abzuhandeln, sondern von der verordnungserlassenden Behörde zu prüfen sind. Der UVP-Behörde kommt keine Zuständigkeit im Trassenverordnungsverfahren zu. Vielmehr ist sie lediglich im Rahmen der Vorgaben des § 32 Oö. StraßenG 1991 an die Ergebnisse der Trassenverordnung gebunden. Die im genannten Schreiben vorgetragenen Argumente sind daher an dieser Stelle nicht näher zu behandeln.

Zum Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Zur Forderung der Einschreiterin im Zusammenhang mit der sogenannten „**Diagonalsperre**“ eine **Auflage** vorzuschreiben, ist festzuhalten, dass die Vorhabenswerber – dabei handelt es sich im gegenständlichen Zusammenhang um die Gemeinde-, Landes- und Bundesstraßenverwaltung – für die Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen zur Realisierung dieser Diagonalsperre verantwortlich sind. Darüber hinaus besteht teilweise eine Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde, welche gewisse Maßnahmen per Verordnung erlassen kann. Diesbezüglich ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.5 der Begründung zu verweisen.

Aus diesem Grund haben die Rechtsvertreter der Bundes- und Landesstraßenverwaltung anlässlich der mündlichen Verhandlung einen neuen Auflagenvorschlag formuliert, welcher der angesprochenen Zuständigkeitsproblematik Rechnung trägt.

Da sowohl der Sachverständige für Verkehrstechnik als auch der Oö. Umwelthanwalt diesen neuen Auflagenformulierungsvorschlag goutierten, konnte dieser von der Behörde zur Vorschreibung gebracht werden (siehe Auflage 19.1). Darüber hinaus wurde auch im Fachbereich Verkehrsmodellierung eine einschlägige Auflage vorgeschrieben (siehe Auflage 18.1).

– Was das Vorbringen dahingehend betrifft, bei der Beurteilung des gegenständlichen Projektes sei **von einem ursprünglich unbelasteten Zustand**, also von der Situation vor der Westspange Haid (B139b), **auszugehen**, ist auf die Ausführungen unter Punkt 7.4.4.7.14 zu verweisen.

- Die Einschreiterin stellte in der mündlichen Verhandlung die Frage, ob ein **allfälliger Entfall des Projekts zur Sicherung des Sipbachkorridors** ein Aliud zum gegenständlichen Vorhaben darstelle.

Dazu ist aus rechtlicher Sicht zu bemerken, dass die Behörde darin ein Aliud iSd § 13 Abs. 8 AVG nicht erblicken kann. Sollte das Projekt zur Sicherung des Sipbachkorridors von der Straßenverwaltung nicht realisiert werden, so wäre darin aber jedenfalls eine teilweise Nichtrealisierung des genehmigten Vorhabens bzw. eine Abweichung vom genehmigten Projekt zu erblicken. Der Sachverständige für Natur- und Landschaftsschutz hebt in seinem Teilgutachten mehrfach die Bedeutung der projektimmanenten Maßnahmen hervor, sodass ein gänzlicher Entfall derselben keinesfalls als geringfügige Abweichung gesehen werden könnte. Sonstige (kleinere bzw Detail-)Abweichungen wären an den Bestimmungen der §§ 20 Abs. 4, 18b und ggf. 18c UVP-G 2000 zu messen. Nicht zuletzt kann auch auf Nebenbestimmung 14.15 verwiesen werden, wonach die Umsetzung sämtlicher im Projekt vorgesehenen und mit diesem Bescheid angeordneten ökologischen Begleitmaßnahmen eine Bedingung für die Verkehrsfreigabe ist (siehe auch Nebenbestimmung 14.4).

7.4.4.7.17. Zur Stellungnahme von Hannelore Rügen

- Zum mündlichen Vorbringen der Einschreiterin – welche sich in Vertretung des Linzer Tierschutzvereins in der mündlichen Verhandlung erstmalig am Verfahren beteiligt hat –, dass **Radwege und Fußgängerwege baulich voneinander getrennt** ausgeführt werden sollen und zudem der Ausbau des **Radverkehrs forciert** werden solle, ist zunächst zu bemerken, dass der Einschreiterin (jedenfalls aufgrund der verspäteten Beteiligung) keine Parteistellung zukommt; das Vorbringen ist als bloße Stellungnahme zu werten, welche hier dennoch beantwortet wird:

Diesbezüglich ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.2 der Begründung zu verweisen.

7.4.4.7.18. Zur Stellungnahme von Ing. Bernhard Kirchsteiger

Zum Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

- Zur Frage des Einschreiters, **welche** der im Verfahren vorgebrachten **Einwände positiv** (im Sinne von: zugunsten der Einschreiter) **beurteilt** worden seien und welche negativ, darf zunächst auf die Ausführungen des Verhandlungsleiters anlässlich der mündlichen Verhandlung in diesem Zusammenhang hingewiesen werden. Die fachliche Einwendungsbeantwortung ergibt sich zum einen bereits aus der zusammenfassenden Bewertung und der Verhandlungsschrift, des Weiteren kann sie (inkl. Bearbeitung der aufgeworfenen Rechtsfragen) dem vorliegenden Bescheid entnommen werden. Es steht dem Einschreiter frei, eine entsprechende Auflistung anzufertigen, ein gesetzliches Bescheidinhaltserfordernis stellt eine solche jedenfalls nicht dar und ist von der Behörde daher nicht anzufertigen.

- Des Weiteren kann zum Vorbringen des Einschreiters im Zusammenhang mit einem **Schreiben des** politisch zuständigen **Straßenbaureferenten an den Bürgermeister der Marktgemeinde Pucking** festgehalten werden, dass – wie in der Verhandlungsschrift ersichtlich – insofern offensichtlich ein Missverständnis vorgelegen hat.

7.4.4.7.19. Zur Stellungnahme von DI Ernst Steiner

Zum Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Soweit der Einschreiter in der mündlichen Verhandlung ein **noch nicht realisiertes**, jedoch künftig möglicherweise zur Realisierung gelangendes **Betriebsbaugebiet** und dessen Berücksichtigung im Rahmen der **emissionsseitigen Betrachtungen** ansprach, ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

7.4.4.7.20. Zur Stellungnahme von Edeltraud und Walter Ring

Zum Vorbringen in der mündlichen Verhandlung:

– Soweit die Einschreiter ein mögliches **Betriebsbaugebiet** und damit zusammenhängende mögliche Umwidmungen im Bereich der Traunuferstraße ins Treffen führen, ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.4 der Begründung zu verweisen.

7.4.4.7.21. Zur Stellungnahme der Gemeinde St. Marien

Erst nach der mündlichen Verhandlung – und somit lange nach Durchführung der Projekt- und Antragsaufgabe und der damit einhergehenden Frist zur Abgabe von Einwendungen und Stellungnahmen – hat die Gemeinde St. Marien eine schriftliche Stellungnahme eingebracht. Diese bezog sich auf eine Ausgleichsfläche auf ihrem Gemeindegebiet und kritisierte diesen Umstand. Bei der Einschreiterin handelt es sich um keine Standortgemeinde.

Nach einer Replik der Projektwerber und einer Gegenäußerung der Einschreiterin wurde die Stellungnahme allerdings ausdrücklich zurückgezogen, weshalb sich ein weiteres Eingehen darauf erübrigt.

8. Zu den Aufsichten

Die in Spruchpunkt IV.1 angeführten und vorgeschriebenen Aufsichten in Gestalt der **Eigenüberwachung** (örtliche Bauaufsicht [behördliche Kontaktperson]; verantwortliche Person [Gesamt-Abfallbeauftragter], bodenkundliche Baubegleitung, archäologische Baubegleitung, ökologische Bauaufsicht) **und Fremdüberwachung** (wasserrechtliche Bauaufsicht gemäß § 120 WRG 1959; siehe auch Spruchpunkt V – Bestellung) sind in den Teilgutachten der fachlich einschlägigen Sachverständigen begründet. Die örtliche Bauaufsicht wurde als notwendig erachtet, um zum einen eine Kontaktperson für die Behörde einzurichten, die eine Gesamtübersicht über die Auflagenerfüllung hat, und um zum anderen auch eine Ansprechperson für Beschwerden aus der Bevölkerung zu schaffen.

Das **Aufgabenportfolio** der jeweiligen Aufsichten ergibt sich aus den Nebenbestimmungen der betroffenen Fachbereiche, nämlich Abfallchemie; Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft); Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft; Gewässerökologie sowie Natur- und Landschaftsschutz.

Die als Aufsichten bestellten **Personen** sind der Behörde zu Kontrollzwecken spruchgemäß im Voraus **bekannt zu geben**; dies gilt auch für allfällige Änderungen.

9. Zur Bauvollendungsfrist und Dauer der Bewilligung

Die Festsetzung einer **Bauvollendungsfrist** ist in § 17 Abs. 6 UVP-G 2000 vorgesehen. Aufgrund des Vorhabensumfangs bzw. seiner Besonderheiten ist die Frist in Spruchpunkt IV.2 einheitlich mit **31.12.2028** für das Gesamtvorhaben zu bestimmen. Da eine derartige Festlegung zum einen die Interessen des Materienrechts mitberücksichtigt, zum anderen gleichzeitig eine allenfalls nach Materiengesetz bestimmte Frist zurückdrängen würde, wurde von der Festlegung einer rein wasserrechtlich oder forstrechtlich begründeten Bauvollendungsfrist Abstand genommen.

Die von den Projektwerbern vorgeschlagene Bauvollendungsfrist erscheint der Behörde nach dem Ermittlungsergebnis und Aktenstand als realistisch und auch machbar. Zu berücksichtigen ist hierbei ein mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit zu erwartendes Beschwerdeverfahren, die aufschiebende Wirkung der Beschwerde(n), damit in Zusammenhang stehendes Zuwarten bei der Auftragsvergabe und – nicht zuletzt – die projektierte Gesamtbauzeit von ca. drei Jahren. Eine Fertigstellungsfrist bis 31.12.2028 erscheint der Behörde daher adäquat.

Die Dauer der Bewilligung betreffend gewisse wasserrechtlich relevante Maßnahmen (Versickerungsanlage) bis 31.12.2053 (maximal 25 Jahre) erfolgt gemäß den Forderungen des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft und wurde mit der nun festgelegten Fertigstellungsfrist (31.12.2028) abgestimmt.

10. Zu den Auflagen, Bedingungen und sonstigen Nebenbestimmungen

10.1. Zum Genehmigungsvorbehalt

Zu dem unter Spruchpunkt IV.3 festgelegten **Genehmigungsvorbehalt** ist zu bemerken, dass gemäß § 17 Abs. 1 UVP-G 2000 die Zustimmung Dritter insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung ist, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist. Die Genehmigung ist in diesem Fall jedoch unter dem Vorbehalt des Erwerbs der entsprechenden Rechte zu erteilen.

Der Besitz der für die Errichtung der Anlage erforderlichen privaten Rechte seitens der Antragstellerinnen ist somit **nicht Voraussetzung** für die Erteilung der öffentlich-rechtlichen Genehmigung und somit auch nicht Gegenstand der behördlichen Prüfung im Rahmen eines UVP-Verfahrens.

Da nach den straßenrechtlichen Bestimmungen ein **zwangsweiser Erwerb** der erforderlichen dinglichen Rechte **vorgesehen** ist, ist die Genehmigung unter der aufschiebenden Bedingung des entsprechenden Rechtserwerbes zu erteilen.

10.2. Allgemeines zu den Nebenbestimmungen

Wenn den Nebenbestimmungsvorschlägen der Sachverständigen ohne Weiteres gefolgt wurde, findet sich **keine nähere Begründung** dazu; dies betrifft auch jene Fälle, in denen die Sachverständigen aufgrund von Stellungnahmen ihre Nebenbestimmungsvorschläge der zusammenfassenden Bewertung modifiziert, ergänzt oder allenfalls gestrichen haben, oder Fälle, in denen bloße sprachliche Anpassungen erforderlich waren. Die fachliche Begründung der Nebenbestimmungen ergibt sich aus den Teilgutachten. Sofern die Behörde von den Vorschlägen

abgewichen oder in Stellungnahmen geforderten Abweichungen nicht gefolgt ist, so wird nachstehend **im Einzelnen** darauf eingegangen.

Nebenbestimmungsvorschläge, die sich auf die **Zitierung von Gesetzesbestimmungen** beschränkt haben, werden nicht vorgeschrieben, sondern allenfalls als (nicht normative) Hinweise übernommen, da gesetzliche Verpflichtungen ohnehin von Rechts wegen einzuhalten sind, ohne dass es dafür einer Vorschreibung als Auflage bedürfte.

Ebenso können jene Nebenbestimmungsvorschläge entfallen, die sich in der **Verpflichtung zur befund- und projektgemäßen Ausführung** des Vorhabens erschöpften, da sich dies bei einem Projektgenehmigungsverfahren ohnehin aus dem Bescheid / aus der Bewilligung selbst ergibt.

10.3. Nebenbestimmungen – Einzelfragen

10.3.1. Zur Verpflichtung zur Bekanntgabe des Baubeginns

Diese Nebenbestimmung (Spruchpunkt IV.1.4) soll die Behörde in die Lage versetzen, ihren gesetzlichen Kontrollverpflichtungen nachzukommen; außerdem soll sie so zeitgerecht über die bestellten Aufsichten in Kenntnis gesetzt werden, dass ihr vor Baubeginn eine Überprüfung der fachlichen Eignung ermöglicht wird.

10.3.2. Zu Nebenbestimmungen des Fachbereichs Abfallchemie

Zu Nebenbestimmung 4.10:

Eine Nachfrage beim zuständigen Sachverständigen hat ergeben, dass sich beim Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2023 im Vergleich zu seinem Pendant aus 2017 nichts für die vorliegende Nebenbestimmung Relevantes geändert hat, weshalb aus Gründen der Aktualität der neue Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2023 übernommen werden konnte.

10.3.3. Zu Nebenbestimmungen des Fachbereichs Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft)

Zu Nebenbestimmung 5.3:

Eine Nachfrage bei der zuständigen Sachverständigen hat ergeben, dass sich beim Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2023 im Vergleich zu seinem Pendant aus 2017 nichts für die vorliegende Nebenbestimmung Relevantes geändert hat, weshalb aus Gründen der Aktualität der neue Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2023 übernommen werden konnte.

10.3.4. Zu Nebenbestimmungen des Fachbereichs Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft

Zu Nebenbestimmungen 1.4.a und 8.13:

Der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft führt in seiner in der mündlichen Verhandlung abgegebenen Gutachtensergänzung (Beilage 12 der VhS) aus, dass bekannt wurde, dass entgegen der Projektdarstellung die Objekte in der Siedlung Gunsfelden noch nicht an die öffentliche Wasserversorgung angeschlossen sind und die Trink- und Nutzwasserversorgung dort noch über Hausbrunnen erfolgt. Diese sind bereits derzeit stark von den Niederschlagswässern der angrenzenden Straßen qualitativ beeinflusst. Mit dem Wasserverband

Großraum Ansfelden (dem öffentlichen Wasserversorger), den Gemeinden Ansfelden und Pucking sowie dem Land OÖ wurde vereinbart, dass die betroffenen Häuser an die öffentliche Wasserversorgung angeschlossen werden sollen. Damit kann künftig eine qualitative Beeinträchtigung von derzeit bestehenden Trinkwasserbrunnen ausgeschlossen werden.

Der Sachverständige erstattete vor diesem Hintergrund folgenden Nebenbestimmungsvorschlag: „Vor Beginn der Bauarbeiten sind alle Objekte der Siedlung Gunsfelden an die öffentliche Wasserversorgung anzuschließen. Die bestehenden Brunnen können weiterhin für Nutzwasserzwecke verwendet werden. Es dürfen jedoch keine Verbindungen zum Trinkwassernetz hergestellt werden (Zuständigkeitshalber vom Wasserversorger zu überprüfen).“

Bereits in der mündlichen Verhandlung wurde diese Nebenbestimmung seitens der Projektwerber kritisch hinterfragt. Aufgrund der durch die Behörde gewährten Möglichkeit zur Abgabe einer rechtlichen Äußerung in dieser Sache brachten die Projektwerber im Jahr 2022 und 2023 entsprechende Stellungnahmen ein.

Zusammengefasst wird darin zum einen argumentiert, dass der Anschluss der Objekte in der Siedlung Gunsfelden an eine Gemeindewasserversorgungsanlage eine im Genehmigungsverfahren zu berücksichtigende konkret absehbare Entwicklung sei. Die Trinkwasserversorgungsanlage wurde mit Bescheid des Landeshauptmannes von OÖ vom 19.09.2022 (GZ: AUWR-2022-594891/7-Gut/Vi) wasserrechtlich genehmigt, wobei eine Fertigstellungsfrist bis 31.12.2026 festgesetzt wurde (dies konnte von der UVP-Behörde im elektronischen Aktensystem nachvollzogen werden). Außerdem führen die Projektwerber die Voraussetzungen für die Anschlusspflicht nach dem Oö. Wasserversorgungsg 2015 an, welche von allen hier interessierenden Objekten erfüllt seien.

Zum anderen bringen die Projektwerber vor, dass die Nebenbestimmung in der vom Sachverständigen vorgeschlagenen Fassung nicht erforderlich sei, weil die qualitative Beeinträchtigung der Hausbrunnen erst durch die Verkehrsfreigabe sowie die nachfolgende Salzstreuung (Winterdienst) zu erwarten sei und die Projektwerber den Anschluss nicht selbst in der Hand hätten bzw. dafür nicht zuständig seien; vielmehr würde der Anschluss vom Wasserverband Großraum Ansfelden als Wasserversorgungsunternehmen umgesetzt werden.

Zuletzt erklärten die Projektwerber weiters, „dass sie für den Fall, dass es bis zur Verkehrsfreigabe wider Erwarten noch zu keinem Anschluss der betreffenden Grundstücke an die öffentliche Wasserleitung gekommen sein sollte, eine Ersatzwasserversorgung mit Trinkwasser zur Verfügung stellen“ würden und dass – falls „die Errichtung der Wasserleitung bis zu diesem Zeitpunkt abgeschlossen“ sei – „ohnehin keine Beeinträchtigungen für die Trinkwasserversorgung mehr“ bestünden.

Die Behörde hatte den Auflagenvorschlag daher aus rechtlicher Sicht zu prüfen.

Eingangs ist zu bemerken, dass der Sachverständige für Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft in der mündlichen Verhandlung nicht mehr von seinem Nebenbestimmungsvorschlag abgegangen ist. Die Projektwerber haben seiner Forderung zwar rechtliche Argumente entgegengehalten, sind dieser jedoch, was die Tatsachenebene anlangt, nicht auf gleichem fachlichem Niveau entgegengetreten.

Inhaltlich ist zu den Argumenten der Projektwerber zu bemerken, dass der Sachverständige die bereits derzeit vorliegende starke qualitative Beeinträchtigung der betroffenen Objekte durch die Niederschlagswässer der angrenzenden Straßen (Chlorid) betont. In seinem Gutachten hat er den Anschluss an die öffentliche Wasserversorgung explizit bereits vor Beginn der Bauarbeiten (Bauphase) gefordert und nicht erst vor der Betriebsphase (Verkehrsfreigabe). Wie sich aus der fachlichen Beantwortung von Stellungnahmen ergibt (siehe Punkt 7.4.3.6 der Begründung), ist eine Beeinträchtigung auch in der Bauphase zu erwarten.

Selbst unter der – von der Behörde nicht ausdrücklich bestätigten – Annahme, dass der Anschluss der Objekte an das öffentliche Wassernetz vor Verkehrsfreigabe / Inbetriebnahme eine konkret absehbare Entwicklung iSd höchstgerichtlichen Rechtsprechung sein sollte, ändert dies gerade nichts am Umstand, dass der Sachverständige den Anschluss bereits vor Beginn der Bauphase als notwendig erachte – und ein solcher ist eben nicht konkret absehbar, eher im Gegenteil: Die Fertigstellungsfrist für die Wasserversorgungsanlage wurde mit 31.12.2026 festgesetzt und jene des vorliegenden Vorhabens bis 31.12.2028; wie sich schon aus der im Projekt enthaltenen Bauablaufplanung ergibt, müsste – die Rechtskraft vorausgesetzt – jedenfalls schon vor 31.12.2026 mit dem Bau der Straße begonnen werden. Daher ist auch die von den Projektwerbern angebotene Bereitstellung einer Ersatzwasserversorgung (erst) vor Verkehrsfreigabe nicht geeignet, die vom Sachverständigen ins Treffen geführten Beeinträchtigungen hintanzuhalten.

Die Nebenbestimmung konnte somit, anders als von den Projektwerbern gefordert, weder entfallen, noch entsprechend ihrem Vorschlag modifiziert werden.

Da der Anschluss an die öffentliche Wasserversorgung, wie die Projektwerber zutreffend vorbrachten, nicht in ihrem Zuständigkeitsbereich bzw. ihrer rechtlichen Sphäre liegt, war die vorgeschlagene Nebenbestimmung in eine entsprechende Bedingung umzuformulieren. Der Sachverständige führte auch aus, dass die bestehenden Brunnen weiterhin für Nutzwasserzwecke verwendet werden können. Dies wiederum liegt allerdings in der rechtlichen Sphäre der betreffenden Objekteigentümer und nicht der Projektwerber, weshalb dieser Umstand als bloßer Hinweis aufgenommen wurde. Zur Kontrollmöglichkeit für die Behörde wurde auch eine korrespondierende Mitteilungspflicht als Auflage verankert (siehe Nebenbestimmung IV.1.4.a).

Zu Nebenbestimmung 8.22:

Die Projektwerber der Vorhaben B139 Umfahrung Haid sowie Anschlussstelle Traun / Haid haben in der mündlichen Verhandlung vorgebracht, dass einem von ihnen die Zuständigkeit zur Probenahme auferlegt werden solle.

Die entsprechenden Auswirkungen stammen jedoch von beiden Projekten, daher bleibt die Auflage auch in allen Bescheiden erhalten. Es wurde jedoch die Möglichkeit verankert, eine gemeinsame Probenahme durchzuführen und einen gemeinsamen Bericht (in allen betroffenen Verfahren) vorzulegen. Die organisatorischen und finanziellen Modalitäten müssen die Projektwerber im Innenverhältnis klären.

10.3.5. Zu Nebenbestimmungen des Fachbereichs Lichttechnik

Zu Nebenbestimmungen 12.2 und 12.8:

Die Forderung einer Lichtfarbe von maximal 3.000 Kelvin stammt von den Sachverständigen für Lichttechnik und für Natur- und Landschaftsschutz; auch der Oö. Umweltanwalt hat sich dafür ausgesprochen. Wenngleich die Projektwerber eine Abänderung auf 4.000 K gefordert haben, sind die Sachverständigen – weder für die Bau- noch für die Betriebsphase – von ihren Auflagenvorschlägen abgegangen. Im Bescheid finden sich folglich die sachverständig geforderten 3.000 K.

10.3.6. Zu Nebenbestimmungen des Fachbereichs Natur- und Landschaftsschutz

Zu Nebenbestimmung 14.2:

Siehe hierzu die Ausführungen zu den Nebenbestimmungen des Fachbereichs Lichttechnik, zu den Auflagen 12.2 und 12.8 (Punkt 10.3.5 der Begründung).

Zu Nebenbestimmung 14.8:

Zur Forderung der Projektwerber nach einer Abänderung der Nebenbestimmung ist Folgendes zu bemerken: Der Sachverständige für Natur- und Landschaftsschutz hat diesen Auflagenvorschlag betreffend die Speisung der Tümpel im Bereich des Sipbachkorridors in der mündlichen Verhandlung (siehe Beilage 6 der VhS) näher erläutert und die gewählte Formulierung ausdrücklich aufrechterhalten, weshalb die Nebenbestimmung auch dementsprechend vorgeschrieben wurde. Insb. handelt es sich dem Sachverständigen zufolge „nicht um eine Ausleitung (Wasserentnahme) und es ist auch keine Einleitung erforderlich. Vielmehr ist die Anlage eines mit dem Bach ausgespiegelten Tümpels gemeint, wobei eine Erreichbarkeit für Fische ausgeschlossen werden muss“.

Zu Nebenbestimmung 14.10:

Die vorliegende Nebenbestimmung enthielt in der vom Sachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz vorgeschlagenen Fassung noch den ergänzenden Satz: „**Entlang des gesamten Trassenverlaufs** ist an der Nordwest-Südwest gerichteten Seite ein **mind. 3 m breiter Extensiv-Streifen** mit zumindest gruppenweise Bestockung anzulegen, auch in Abschnitten mit Lärmschutzwand.“

Bereits in der mündlichen Verhandlung teilten die Projektwerber dazu mit, dass zwar die „Herstellung der Außenböschungen entsprechend der landschaftspflegerischen Begleitplanung zumindest mit einem gruppenweisen Gehölzbewuchs [...] möglich“ sei, „nicht aber die entlang des gesamten Trassenverlaufs an der Nordwest-Südwest gerichteten Seite geforderte Realisierung eines mind. 3 m breiter Extensiv-Streifens mit zumindest gruppenweiser Bestockung. Dies deshalb, weil dem Land Oberösterreich diese Flächen nicht zur Verfügung stehen und diesbezüglich nach Ansicht des Landes Oberösterreich auch keine Möglichkeit zur Enteignung besteht.“

Der diesbezügliche Verfahrensgang wurde bereits unter Punkt 1.1. der Begründung dargestellt, soll aber an dieser Stelle zum besseren Verständnis nochmals auszugsweise wiedergegeben werden.

Das Land OÖ als Antragsteller hat in der mündlichen Verhandlung daher um Einräumung einer Frist zur Erstattung einer Stellungnahme ersucht, da zunächst eine rechtliche und tatsächliche Prüfung bezüglich der Grundverfügbarkeit erforderlich sei. Diese Prüfungen und zivilrechtlichen Verhandlungen gestalteten sich – flankiert durch eine alternativ angedachte Projektmodifikation, welche die Errichtung eines Erdwalls auf der westlichen Seite der B139 Umfahrung Haid zum Gegenstand gehabt hätte – als schwierig, weshalb das Land OÖ als Projektwerber mehrfach um Verlängerung der Stellungnahmefrist ersuchte.

Nach über einem Jahr teilte das Land OÖ schlussendlich mit (Schreiben vom 24.10.2023, GZ: L22/00475/NUM), dass die „**intensiven Bemühungen**, betreffend die gegenständliche Thematik eine ‚konsensuale Lösung‘ zu finden, zu seinem großen Bedauern **vorerst als gescheitert“ zu betrachten** seien und dass es für den Antragsteller „im Hinblick auf das evidente, enorme öffentliche Interesse an einer Realisierung des gegenständlichen Vorhabens schon allein aufgrund der damit einhergehenden Entlastungen für die betroffene Bevölkerung vor allem mittlerweile **außer jeder Relation** [steht], mit einer Fortführung des gegenständlichen Verfahrens noch weiter bzw in Wirklichkeit **auf nicht absehbare Zeit zuzuwarten**. Dies umso mehr als nach Ansicht des Antragstellers [...] die Vorschreibung der in Rede stehenden Auflage bzw. Maßnahmen fachlich und rechtlich gar nicht argumentierbar erscheint bzw. ist.“

Weiter heißt es: „Der Antragsteller hat in diesem Zusammenhang die [...] **gutachterliche Stellungnahme der LACON** Landschaftsplanung Consulting – Ransmayr, Vondruska & Wanninger OG [...] vom 05.10.2023 eingeholt, mit der den Ausführungen des Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz [...] auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten wird. LACON kommt zusammenfassend zum Ergebnis: ‚Das Vorhaben ist [...] in der eingereichten Version nicht nur **umweltverträglich**, sondern **auch** sonst unter dem Aspekt des Natur- und Landschaftsschutzes **bewilligungsfähig**. Die Etablierung eines zusätzlichen **3-m Grün- bzw Extensivstreifens**, wie vom Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz gefordert, wird aus fachlicher Sicht der UVE-Ersteller **als nicht notwendig erachtet**.“

Der Antragsteller führt weiters aus, dass sich aus dem Teilgutachten für Natur- und Landschaftsschutz „eigentlich gar keine schlüssige und nachvollziehbare **Begründung für [den] in Rede stehenden Auflagenvorschlag**“ ergibt, welcher „eine entsprechende bescheidmäßige Vorschreibung rechtfertigen würde“.

Mit Bezug auf die Ausführungen von LACON wird dies dadurch begründet, dass „betreffend den in Rede stehenden Teilraum aufgrund seiner intensiv landwirtschaftlichen Nutzung nur von einer **geringen Sensibilität** auszugehen“ sei, „sodass es – aufgrund der Vorbelastung dieses Landschaftsraumes sowie nicht vorhandener relevanter Sichtbeziehungen – auch **nur geringe Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft**“ gebe. LACON führt aus, „dass nahezu die gesamte projektierte B139 Umfahrung Haid beidseits von Lärmschutzwänden, begrünten Straßenböschungen und Erdwällen begleitet wird und somit nicht bzw. kaum sichtbar ist. [...] In den übrigen Abschnitten werden die Dammböschungen als Landschaftsrasen mit Einzelgehölzen ausgeführt und die Lärmschutzwände mit einer dezenten Farbgebung gestaltet, weshalb das Vorhaben zum einen sichtbar verschattet und zum anderen in die Landschaft eingebunden wird.“

Die Behörde hatte den Auflagenvorschlag daher zunächst aus rechtlicher Sicht zu prüfen.

Im Teilgutachten Natur- und Landschaftsschutz (S. A.313 der zusammenfassenden Bewertung) heißt es: „Aufgrund der **geringen Sensibilität** der Niedertrasse ergibt sich für alle Teilräume in den UVE-Unterlagen eine **geringe bzw. sehr geringe Erheblichkeit der Eingriffe** in der Bewertung.“ Diese Bewertung in der UVE ist laut dem Sachverständigen auch „nachvollziehbar anhand konkreter Kriterien“ erfolgt.

Der Sachverständige attestiert zunächst eine **korrekte fachlich-methodologische Durchführung** der Bewertung der Sensibilität des Landschaftsraums und der Resterheblichkeit der Eingriffe nach Maßnahmenwirksamkeit. Im Anschluss daran führt er seine persönliche kritische Meinung zur – dem Stand der Technik entsprechenden – Methode zur Ermittlung der Eingriffserheblichkeit aus.

Die Forderung des 3m-Extensivstreifens gründete sich auf der erwähnten insofern kritischen Haltung des Sachverständigen gegenüber dem **Stand der Technik**, welcher per se jedoch **nicht widerlegt** wird; vielmehr wird die Qualifikation (der Sensibilität als gering und der Eingriffserheblichkeit als gering bzw. sehr gering), wie gesagt, als **nachvollziehbar beurteilt**.

Die Behörde gelangte vor diesem Hintergrund zur Ansicht, dass die Vorschreibung des entsprechenden Teils des Nebenbestimmungsvorschlags (**3m-Extensivstreifen**) im Lichte einer Verhältnismäßigkeitsprüfung **rechtlich nicht erforderlich** ist (vgl. zu diesem Kriterium den rezenten Beitrag von *Laimgruber*, Auflagen im UVP-Bescheid. Alte Grundsätze und neue Möglichkeiten im Zeichen unserer Zeit, in *Wagner/Kerschner/Lux* [Hrsg.], Liber Amicorum Wilhelm Bergthaler [2023], 139 [142]), zumal für den betroffenen Landschaftsteil eine geringe bzw. sehr geringe Eingriffserheblichkeit vorliegt. Der Passus betreffend den 3m-Extensivstreifen wurde daher **nicht in die Nebenbestimmung aufgenommen**.

Den Projektwerbern bleibt es freilich **unbenommen**, die angedachte Projektmodifikation (Erdwall) oder auch die Verhandlungen rund um die Grundstücksverfügbarkeit betreffend den 3m-Extensivstreifen auf freiwilliger Basis **weiterzuverfolgen**. Dabei sind die verwaltungsverfahrensrechtlichen Vorgaben für Antragsmodifikationen bzw. Projektänderungen zu beachten.

Zu Nebenbestimmung 14.15:

Diese Nebenbestimmung war inhaltlich auch bereits in der ursprünglichen, vom Sachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz vorgeschlagenen Formulierung als Bedingung ausgestaltet. Im Spruch wurde dies durch die ausdrückliche Bezeichnung als Bedingung sprachlich eindeutig eingearbeitet.

10.3.7. Zu Nebenbestimmungen des Fachbereichs Schalltechnik und Erschütterungen

Zu Nebenbestimmungen 16.2, 16.3 und 16.5:

Der in der Stellungnahme der Projektwerber in der mündlichen Verhandlung geäußerten Forderung konnte durch die Aufnahme des Passus „basierend auf Nutzungs- und Bauwerksprüfungen vor Ort“ in die betroffenen Nebenbestimmungen Rechnung getragen werden. Eine solche Vorgehensweise findet sich etwa in § 14 BStLärmIV und dient auch der Verhältnismäßigkeit, da dadurch tatsächliche Gegebenheiten bei den einzelnen Objekten berücksichtigt werden können, insb. um eine für die betroffenen Grundeigentümer „minimal-invasive“ Beanspruchung zu gewährleisten. Aus Sicht der Behörde wäre die Nutzungs- und

Bauwerksprüfung zwar auch ohne die Ergänzung der Nebenbestimmung möglich (oder gar technisch geboten) gewesen, einer entsprechenden Konkretisierung im Spruch stand allerdings nichts entgegen.

Zu Nebenbestimmungen 16.9 und 16.10:

Die Verpflichtung zur Dokumentation über die erfolgte Information der Anrainer bzw. Betroffenen wurde zu Zwecken der behördlichen Überprüfbarkeit aufgenommen. Ohne entsprechende Aufzeichnungen ließe sich die Einhaltung der Auflage nicht überprüfen und eine allfällige Missachtung folglich nicht ahnden.

10.3.8. Zu Nebenbestimmungen des Fachbereichs Straßenbautechnik

Zu Nebenbestimmung 17.1:

Der „Hinweis: Im Rampenbereich ist nur ein Verzug auf eine lichte Weite von 3,5 m möglich“ wurde aufgrund der einschlägigen Stellungnahme der Projektwerber zur Klarstellung aufgenommen, wobei die ursprüngliche Formulierung bereits in diesem Sinne zu lesen war.

Bei der südlichen Rampe mit rund 45 m Länge ist auf einer Teillänge der Verzug von 3,5 m auf die 4,0 m Breite – bis zum Unterführungsportal – auszuführen. Die Ausführungsbreiten bei den Rampen wurde vom Sachverständigen für Straßenbautechnik nicht abgeändert vorgegeben, um den Verzug unterzubringen.

10.3.9. Zu Nebenbestimmungen des Fachbereichs Verkehrsmodellierung

Zu Nebenbestimmung 18.1:

Die Ergänzung „auf die Umsetzung von Maßnahmen, die nicht im Zuständigkeitsbereich der Straßenverwaltung liegen, ist nachweislich bei der zuständigen Stelle hinzuwirken“ wurde zwecks Akkordierung mit der korrespondierenden Nebenbestimmung des Fachbereichs Verkehrstechnik (siehe Nebenbestimmung 19.1) aufgenommen.

Die Projektwerber der Vorhaben B139 Umfahrung Haid sowie Anschlussstelle Traun / Haid haben bezüglich dieser Nebenbestimmung in der mündlichen Verhandlung vorgebracht, dass einem von ihnen die Zuständigkeit zur Durchführung der Verkehrsuntersuchung auferlegt werden solle.

Die entsprechenden Auswirkungen stammen jedoch von beiden Projekten, daher bleibt die Auflage auch in allen Bescheiden erhalten. Es wurde jedoch die Möglichkeit verankert, eine gemeinsame Verkehrsuntersuchung durchzuführen und (in allen betroffenen Verfahren) vorzulegen. Die organisatorischen und finanziellen Modalitäten müssen die Projektwerber im Innenverhältnis klären.

10.3.10. Zu Nebenbestimmungen des Fachbereichs Wasserbautechnik

Der im Teilgutachten enthaltene Vorschlag „Wesentliche Projektänderungen sind vor Ausführung der zuständigen Behörde schriftlich bekannt zu geben“ ergibt sich bereits aus entsprechenden gesetzlichen Anordnungen, welche jedoch differenzierter ausgestaltet sind (vgl. etwa §§ 18b, 18c und 20 Abs. 4 sowie im dritten Abschnitt §§ 24g und 24h Abs. 2 UVP-G 2000), weshalb dieser Vorschlag nicht einmal als Hinweis aufgenommen wurde. Selbiges gilt für den gestrichenen

Vorschlag: „Bei Abweichungen die mehr als geringfügig sind, [ist] ein neues Ausführungsoperat (technischer Bericht, Pläne) [vorzulegen]“.

11. Zusammenfassung / Schlussbemerkungen

Die Behörde gelangt in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase zum Ergebnis, dass das **Vorhaben „Umfahrung Haid“, B139 km 12,500 bis B139 km 15,700**, im Zuge der B139 Kremstal Straße – unter Berücksichtigung der im Projekt vorhandenen Maßnahmen und der vorgeschriebenen Auflagen und sonstigen Nebenbestimmungen – als **umweltverträglich und** (nach UVP-G 2000 und den mitanzuwendenden materiengesetzlichen Bestimmungen) **genehmigungsfähig** einzustufen ist.

Es ist daher spruchgemäß zu entscheiden.

Begründung zu Spruchpunkt V (Bestellung einer wasserrechtlichen Bauaufsicht)

Hinsichtlich der Begründung zum gegenständlichen Spruchpunkt V ist eingangs auf die obige Begründung zu den Spruchpunkten I, II, III und IV zu verweisen, insb. was den Verfahrensgang, die Beweise samt Beweiswürdigung und den erheblichen Sachverhalt (Ermittlungsergebnisse) anlangt.

Aus rechtlicher Sicht ist ferner auszuführen:

Die **Notwendigkeit zur Bestellung einer wasserrechtlichen Bauaufsicht** gemäß § 120 WRG 1959 ergibt sich aus den Teilgutachten Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft sowie Gewässerökologie. Dem wurde mit Spruchpunkt V (Bestellung) iVm IV.1.1 (Fremdüberwachung) Rechnung getragen. Siehe dazu bereits Punkt 7.3.3 der Begründung zu den Spruchpunkten I, II, III und IV. Erhebungen der Behörde haben die **fachliche Eignung und Kompetenz** des Bestellten hinreichend bescheinigt; dieser ist zudem amtsbekannt.

Folglich ist spruchgemäß zu entscheiden.

Begründung zu Spruchpunkt VI (Hinweis: Aufschiebende Wirkung)

Hinsichtlich der Begründung zum gegenständlichen Spruchpunkt VI ist eingangs auf die obige Begründung zu den Spruchpunkten I, II, III und IV zu verweisen, insb. was den Verfahrensgang, die Beweise samt Beweiswürdigung und den erheblichen Sachverhalt (Ermittlungsergebnisse) anlangt.

Es handelt sich hierbei bloß um einen **Hinweis und keine normative Absprache**, da Beschwerden schon ex lege aufschiebende Wirkung zukommt.

Darüber hinaus ist aus rechtlicher Sicht zu bemerken, dass die Behörde aufgrund des Ermittlungsergebnisses zum Schluss gelangt ist, dass die **Voraussetzungen** für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung gemäß § 13 Abs. 2 VwGVG **nicht vorliegen**. Zuvorderst kann die

Behörde nicht erkennen, dass die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten wäre, woran das BVwG – im Sinne einer restriktiven Judikatur betreffend den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung – einen strengen Maßstab anlegt (vgl. etwa BVwG 10.10.2023, W248 2274863-1, wo dieses Kriterium eingehend behandelt wird).

Abschließend sei noch festgehalten, dass die Bestimmung des § 17a UVP-G 2000 (eingefügt durch die UVP-Novelle 2023) auf das vorliegende Vorhaben offenkundig nicht anwendbar ist, zumal es sich eindeutig nicht um ein Vorhaben der Energiewende handelt.

Allfälligen rechtzeitigen und zulässigen Beschwerden kommt daher **aufschiebende Wirkung** zu (§ 13 Abs. 1 VwGVG).

Begründung zu Spruchpunkt VII (Hinweis: Verfahrenskosten)

Nach § 59 AVG hat die Behörde in einer Verwaltungssache in der Regel alle Entscheidungen in einem Bescheid zu treffen, wenn nicht die Trennbarkeit der Angelegenheit vorliegt. Nachdem die Entscheidung über die **allfälligen Kosten des Verfahrens** mit der Entscheidung über die beantragte Genehmigung nicht direkt zusammenhängt, wird diese einer gesonderten Entscheidung vorbehalten.

Rechtsmittelbelehrung

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

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

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

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

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

-
- 1) Die Beschwerde (samt Beilagen) ist mit 30 Euro, ein gesondert eingebrachter Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung mit 15 Euro zu vergebühren. Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes Österreich (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Als Verwendungszweck ist das Geschäftszeichen des angefochtenen Bescheides anzuführen. Bei elektronischer Überweisung der Beschwerdegebühr verwenden Sie bitte nach Möglichkeit die Funktion „Finanzamtzahlung“ und geben Sie dabei neben dem Betrag folgende Informationen an: Steuernummer/Abgabenkontonummer: 109999102, Abgabenart: EEE – Beschwerdegebühr, Zeitraum: Datum des Bescheides. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen. Dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Die Gebühr ist nicht zu entrichten, wenn im § 14 TP 6 Abs. 5 Gebührengesetz 1957 oder im jeweils zur Anwendung kommenden (Verwaltungs)Materiengesetz eine Gebührenbefreiung für die Eingabe vorgesehen ist.
 - 2) Schriftlich bedeutet handschriftlich oder in jeder technisch möglichen Form nach Maßgabe der Bekanntmachungen der Oö. Landesregierung unter [<http://www.land-oberoesterreich.gv.at> > Service > Amtstafel > Rechtsinformation].

Im Auftrag

Mag. Raffael Huprich

Hinweise:

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

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

Informationen zum Datenschutz finden Sie unter: <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/datenschutz>

Wenn Sie mit uns schriftlich in Verbindung treten wollen, führen Sie bitte das Geschäftszeichen dieses Schreibens an.