



Geschäftszeichen:
AUWR-2020-127713/113-HR

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 § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 zur
Beschwerde legitimiert sind

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

**Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG);
Vorhaben „A1 Westautobahn, Anschlussstelle Traun / Haid“;**

- teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000
- Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000
- Bescheid

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Bescheid	4
Spruch	4
I. Naturschutzrechtliche Bewilligung	4
II. Projektunterlagen	4
III. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Natur- und Landschaftsschutz	5
IV. Allgemeine Nebenbestimmungen	6
1. Allgemeines zur Eigenüberwachung	6
2. Örtliche Bauaufsicht / behördliche Kontaktperson	6
3. Weitere Aufsicht der Eigenüberwachung	7
4. Bekanntgabe der bestellten Personen	7
5. Bekanntgabe des Baubeginns, allgemeine Fertigstellungsfrist, Fertigstellungsanzeige	7
V. Rechtsgrundlagen zu den Spruchpunkten I, II, III und IV	7
VI. Hinweis: Aufschiebende Wirkung	8
VII. Hinweis: Verfahrenskosten	8
Begründung zu den Spruchpunkten I, II, III, IV und V (naturschutzrechtliche Genehmigung; Projektunterlagen; Nebenbestimmungen)	8
1. Sachverhalt	8
1.1. Zum bisherigen Verfahrensgang	8
1.2. Liste der Einwender:innen und Stellungnehmenden während der Auflagefrist des Antrages	13
1.3. Zusammenfassung des Vorbringens	16
2. Erhobene Beweise	16
3. Beweiswürdigung	17
4. Entscheidungsrelevanter Sachverhalt / Ermittlungsergebnisse	19

4.1.	Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen	19
4.2.	Fachbereich Natur- und Landschaftsschutz	21
4.3.	Exkurs: Fachbereich Abfallchemie	22
4.4.	Exkurs: Fachbereich Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft)	22
4.5.	Exkurs: Fachbereich Denkmalschutz	23
4.6.	Exkurs: Fachbereich Forstwirtschaft	24
4.7.	Exkurs: Fachbereich Jagd	25
4.8.	Exkurs: Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft	26
4.9.	Exkurs: Fachbereich Gewässerökologie	28
4.10.	Exkurs: Fachbereich Humanmedizin	29
4.11.	Exkurs: Fachbereich Klimawandelfolgen	29
4.12.	Exkurs: Fachbereich Lichttechnik	30
4.13.	Exkurs: Fachbereich Luftreinhaltung und Klima	31
4.14.	Exkurs: Fachbereich Raumplanung (inkl. Sachgüter und Freizeit / Erholung)	32
4.15.	Exkurs: Fachbereich Schalltechnik und Erschütterungen	35
4.16.	Exkurs: Fachbereich Straßenbautechnik	36
4.17.	Exkurs: Fachbereich Verkehrsmodellierung	36
4.18.	Exkurs: Fachbereich Verkehrstechnik	37
4.19.	Exkurs: Fachbereich Wasserbautechnik	38
5.	Entscheidungsrelevante Rechtsgrundlagen	38
5.1.	Allgemeine Bemerkung	38
5.2.	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000	39
5.3.	Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 – Oö. NSchG 2001	39
5.4.	Maßgebliche Genehmigungsvoraussetzungen	39
6.	Zuständigkeit	39
7.	Subsumtion und rechtliche Würdigung betreffend die Umweltverträglichkeit und die Genehmigungsvoraussetzungen	40
7.1.	Allgemeine Ausführungen	40
7.2.	Zur Genehmigungsfähigkeit gemäß UVP-G 2000 und zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens (Gesamtbewertung)	40
7.3.	Zur materienrechtlichen Genehmigungsfähigkeit	42
7.3.1.	Natur- und Landschaftsschutzrecht	42
7.4.	Zu den Einwendungen und Stellungnahmen	42
7.4.1.	Allgemeines	42
7.4.2.	Großverfahren – Verlust der Parteistellung:	43
7.4.3.	Zu den in den Stellungnahmen aufgeworfenen Fachfragen	43
7.4.3.1.	Allgemeine Bemerkungen zu den Fachfragen	43
7.4.3.2.	Exkurs: Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Abfallchemie	44
7.4.3.3.	Exkurs: Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft)	44
7.4.3.4.	Exkurs: Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Denkmalschutz	47
7.4.3.5.	Exkurs: Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Forstwirtschaft und Jagd	48
7.4.3.6.	Exkurs: Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft	49
7.4.3.7.	Exkurs: Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Gewässerökologie	55
7.4.3.8.	Exkurs: Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Humanmedizin	56
7.4.3.9.	Exkurs: Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Klimawandelfolgen	58
7.4.3.10.	Exkurs: Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Lichttechnik	69
7.4.3.11.	Exkurs: Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Luftreinhaltung und Klima	69
7.4.3.12.	Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Natur- und Landschaftsschutz	79

7.4.3.13. Exkurs: Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Raumplanung (inkl. Sachgüter, Freizeit / Erholung)	86
7.4.3.14. Exkurs: Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Schalltechnik und Erschütterungen	91
7.4.3.15. Exkurs: Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Straßenbautechnik	109
7.4.3.16. Exkurs: Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Verkehrsmodellierung	111
7.4.3.17. Exkurs: Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Verkehrstechnik ..	122
7.4.3.18. Exkurs: Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Wasserbautechnik	126
7.4.4. Zu den in den Stellungnahmen aufgeworfenen Rechtsfragen	126
7.4.4.1. Allgemeine Bemerkungen zu den Rechtsfragen	126
7.4.4.2. Zur Prüfung von Projektalternativen bzw. -varianten	127
7.4.4.3. Zum öffentlichen Interesse an der Vorhabensrealisierung	128
7.4.4.4. Zu Umwidmungen betreffend ein künftiges Betriebsbaugebiet / „Maßnahmenpaket Haid“ / öffentliches Interesse am Betriebsbaugebiet	130
7.4.4.5. Zu Forderungen diverser verkehrspolizeilicher / straßenpolizeilicher Maßnahmen	132
7.4.4.6. Zur Forderung der Berücksichtigung künftiger Grenzwerte oder alternativer Emissionsgrenzwerte (z.B. der WHO)	133
7.4.4.7. Zu den in den einzelnen Stellungnahmen aufgeworfenen Rechtsfragen	133
8. Zu den Aufsichten	151
9. Zur Bauvollendungsfrist und Dauer der Bewilligung	151
10. Zu den Auflagen, Bedingungen und sonstigen Nebenbestimmungen	152
10.1. Allgemeines zu den Nebenbestimmungen	152
10.2. Nebenbestimmungen – Einzelfragen	152
10.2.1. Zur Verpflichtung zur Bekanntgabe des Baubeginns	152
10.2.2. Zu Nebenbestimmungen des Fachbereichs Natur- und Landschaftsschutz	152
11. Zusammenfassung / Schlussbemerkungen	153
Begründung zu Spruchpunkt VI (Hinweis: Aufschiebende Wirkung)	153
Begründung zu Spruchpunkt VII (Hinweis: Verfahrenskosten)	154
Rechtsmittelbelehrung	154

Bescheid

Die ASFINAG Bau Management GmbH, hat als Bevollmächtigte der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft **ASFINAG**, Austro Tower, Schnirchgasse 17, 1030 Wien, bei der Oö. Landesregierung mit Eingabe vom 05.05.2020 den Antrag auf Durchführung des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 und Erteilung der entsprechenden Bewilligungen nach dem Oö. NSchG 2001 betreffend das Vorhaben **A1 Westautobahn, Anschlussstelle Traun / Haid** (km 174,0 bis km 176,5) gestellt.

Die **Oö. Landesregierung** als zuständige Behörde zur Durchführung des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 erlässt in Erledigung dieser Anträge nachstehenden

Spruch

I. Naturschutzrechtliche Bewilligung

Der **Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft** (ASFINAG), Austro Tower, Schnirchgasse 17, 1030 Wien, wird

nach Maßgabe

- der unter Spruchpunkt II angeführten und im Akt unter OZ 113 dokumentierten Projektunterlagen,
- in Anwendung von § 24f (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP G 2000) und §§ 5 und 14 Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 (Oö. NSchG 2001) sowie
- unter Vorschreibung von Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Natur- und Landschaftsschutz in Spruchpunkt III sowie zusätzlicher Anordnungen in Spruchpunkt IV

die natur- und landschaftsschutzrechtliche Bewilligung für das Bundesstraßenbauvorhaben „A1 Westautobahn, Anschlussstelle Traun / Haid, (km 174,0 – km 176,5)“ **erteilt**.

II. Projektunterlagen

Der Genehmigung (Spruchpunkte I, III, IV und V) **liegen** die nachstehenden **Projektunterlagen zugrunde**; diese wurden elektronisch eingereicht und sind im elektronischen Aktensystem als Beilage zu diesem Bescheid dokumentiert:

Box 1 – Mappe 6:

- Naturschutzrechtliches Einreichoperat ASt Traun

Im weiteren Verfahren hat die Antragstellerin folgende Schriftstücke vorgelegt (Einlangen):

- 17.08.2021, Verbesserung der Einreichunterlagen (inkl. digitalem Datenträger)
- 27.07.2022, Stellungnahme aus rechtlicher Sicht
- 19.05.2023, Stellungnahme aus rechtlicher Sicht

III. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Natur- und Landschaftsschutz

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.
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 Blaulichtanteil an die Behörde zu übermitteln.
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).
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.
5. 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.
6. Die Erhaltung und allenfalls erforderliche fachgerechte Pflege ist für sämtliche ökologisch bedeutsamen Begleit- und Ausgleichsflächen dauerhaft sicherzustellen.
7. Die bestehenden Außenböschungen (Richtung freie Landschaft) der ASt Traun 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.
8. Sämtliche zu begrünenden Begleit- und Zwickelflächen sind mit REWISA-zertifiziertem Saatgut zu begrünen.
9. Für Gehölzpflanzungen dürfen ausschließlich heimische, standortgerechte Arten verwendet werden. Je nach Verfügbarkeit ist auch hierfür REWISA-zertifiziertes Material zu verwenden.

10. 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.
11. **Nachkontrolle:** 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.
12. **Bedingung** für die Verkehrsfreigabe ist die Umsetzung sämtlicher im Projekt vorgesehenen und mit diesem Bescheid angeordneten ökologischen Begleitmaßnahmen.

IV. Allgemeine Nebenbestimmungen

1. Allgemeines zur Eigenüberwachung

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

2. Örtliche Bauaufsicht / behördliche Kontaktperson

- 2.1. 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.
- 2.2. 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.

3. Weitere Aufsicht der Eigenüberwachung

Zur Überwachung der konsensgemäßen Errichtung und des konsensgemäßen Betriebes ist nach Maßgabe und im Umfang der Nebenbestimmungen des einschlägigen Fachbereichs **folgende Aufsicht bzw. fachkundige Person zu bestellen** (Eigenüberwachung):

- a.) ökologische Bauaufsicht

4. Bekanntgabe der bestellten Personen

- 4.1. Die **als Aufsichten** (Eigenüberwachung) **bestellten Personen** entsprechend der Spruchpunkte IV.2 und IV.3 sowie der einschlägigen Auflagen des Fachbereichs 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.
- 4.2. **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).
- 4.3. 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.

5. Bekanntgabe des Baubeginns, allgemeine Fertigstellungsfrist, Fertigstellungsanzeige

- 5.1. 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.
- 5.2. Der **tatsächliche Beginn** der Bauarbeiten ist der Behörde ohne unnötigen Aufschub per E-Mail an AUWR.post@ooe.gv.at anzuzeigen.
- 5.3. Das gesamte Vorhaben ist **bis spätestens 31.12.2028 fertigzustellen**.
- 5.4. 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 Nebenbestimmungen (Spruchpunkt III) zu beachten.

V. Rechtsgrundlagen zu den Spruchpunkten I, II, III und IV

- Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – **AVG**, BGBl. Nr. 51/1991 i.d.g.F.
- § 23a Abs. 2 Z 1 lit. a, §§ 24, 24f Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – **UVP-G 2000**), BGBl. Nr. 697/1993 i.d. jeweils anzuwendenden Fassung
- §§ 5 und 14 Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 (**Oö. NSchG 2001**), LGBl. Nr. 129/2001 i.d.g.F.

VI. Hinweis: Aufschiebende Wirkung

Die aufschiebende Wirkung allfälliger Beschwerden wird nicht ausgeschlossen.

Rechtsgrundlagen:

- § 13 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – **VwGVG**, BGBl. I Nr. 33/2013 i.d.g.F.
- § 17a iVm § 24f Abs. 12 Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – **UVP-G 2000**), BGBl. Nr. 697/1993 i.d.g.F.

VII. Hinweis: Verfahrenskosten

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

Rechtsgrundlagen:

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

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

1. Sachverhalt

1.1. Zum bisherigen Verfahrensgang

Die ASFINAG Bau Management GmbH hat als Bevollmächtigte der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft **ASFINAG**, Austro Tower, Schnirchgasse 17, 1030 Wien, mit Eingabe vom 05.05.2020 bei der Oö. Landesregierung den Antrag auf Durchführung des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 und Erteilung der entsprechenden Bewilligungen nach dem Oö. NSchG 2001 betreffend das **Vorhaben „A1 Westautobahn, Anschlussstelle Traun / Haid, km 174,0 bis km 176,5“** gestellt.

Das **Vorhaben A1 Westautobahn, Anschlussstelle Traun / Haid, km 174,0 bis km 176,5**, liegt im Bereich des Knotens Haid, der Verbindung der A1 West Autobahn (km 174,20 bis km 176,00) mit der A25 Welser Autobahn. Den Anschlusspunkt für die Anschlussstelle (kurz: ASt) Traun / Haid in das untergeordnete Straßennetz stellt das dem Land Oberösterreich zugehörige Vorhaben B139 Kremstal Straße, Umfahrung Haid, dar. Bei der ASt Traun / Haid handelt es sich um eine teils planfreie, jedoch größtenteils plangleiche Anbindungslösung der A1 West Autobahn und A25 Welser Autobahn an die B139 Kremstal Straße, Umfahrung Haid. Die bestehende ASt Traun (km 174,00) wird aufgelassen und die Rampen werden größtenteils rückgebaut.

Das gegenständliche Vorhaben ist ein Vorhaben gemäß § 23a Abs. 2 Z 1 lit. a UVP-G 2000 und wurde vom Landeshauptmann von Oberösterreich unter GZ: AUWR-2020-113851 aufgrund der Ermächtigung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 17.04.2020, GZ.: 2020 0.238.960, einer **Umweltverträglichkeitsprüfung** (kurz: UVP) im vereinfachten Verfahren (gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000) unterzogen.

Die **Oö. Landesregierung** ist somit zuständig zur Durchführung eines teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden hat.

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 Verfahren wurde als **Großverfahren** geführt (§§ 44a ff AVG in Verbindung mit §§ 9 und 9a UVP-G 2000).

Im UVP-Verfahren wurden nachstehende **Fachbereiche** behandelt und 17 entsprechende (nichtamtliche bzw. Amts-)Sachverständige (kurz: naSV bzw. ASV) beigezogen, wobei dem vorliegenden teilkonzentrierten Verfahren nach § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 der ASV für Natur- und Landschaftsschutz beizuziehen war:

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 Hirnschrodt
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 sachverständigen **Vorprüfung** unterzogen. Entsprechend den Forderungen der Sachverständigen wurden von der Projektwerberin Projektergänzungen 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. Landesregierung, Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht, in elektronischer Form **bereitgestellt**, wobei auf Verlangen Einsicht in einer technisch geeigneten Form zu gewähren war. Daneben standen diese 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, dies gilt auch für die beiden Einzelverfahren über die ASt Traun / Haid (nach § 24 Abs. 1 sowie § 24 Abs. 3 UVP-G 2000); 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. Vor diesem Hintergrund und um im Sinne einer integrativen Gesamtschau auch einen Überblick über alle Argumente / Facetten bekommen zu können, werden alle Stellungnahmen, die die ASt Traun / Haid betreffen, gesamthaft unter Punkt 7.4 der Begründung behandelt, auch wenn im jeweiligen Verfahren (nach § 24 Abs. 1 bzw. 3 UVP-G 2000) nur ausgewählte Aspekte davon rechtlich relevant sind (dies ergibt sich aus dem jeweiligen Spruch).

Dem vorliegenden Verfahren und Bescheid liegen die Ergebnisse der vom Landeshauptmann von Oberösterreich im parallelen Verfahren durchgeführten UVP zugrunde. Die Ausführungen zur UVP werden (bloß) zum besseren Verständnis und zwecks Berücksichtigung im Verfahren der Oö. Landesregierung (§ 24 Abs. 3 UVP-G 2000) wiedergegeben.

In der **UVP**, die – wie gesagt – im Rahmen des Verfahrens nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 durchzuführen war, 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 Bearbeitung 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 die 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 vorgetragenen Argumente ausgewiesen sind und beantwortet werden.

Das Land OÖ als Antragsteller im **parallelen Verfahren** betreffend die B139 Umfahrung Haid 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. Das Land OÖ 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 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 „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 Landes OÖ] 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. Darüber hinaus hatte auch die ASFINAG um Gewährung einer Frist zu Abgabe einer Stellungnahme zum Verhandlungsergebnis aus rechtlicher Sicht ersucht.

Da der maßgebliche und entscheidungserhebliche Sachverhalt für die Behörde somit Mitte Oktober 2023 feststand und ein **weiteres Zuwarten** – zum einen im Sinne der Ausführungen des Landes OÖ 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 zur Thematik des 3m-Extensivstreifens finden sich in der Begründung des Genehmigungsbescheids der Oö. Landesregierung betreffend das Vorhaben B139 Umfahrung Haid. Im gegenständlichen Verfahren wurde kein korrespondierender Aufslagenvorschlag erstattet, weshalb nicht näher darauf einzugehen ist.

Als weiterer Exkurs in das Verfahren über die B139 Umfahrung Haid ist ferner 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). Für die ASt Traun / Haid ist mangels einschlägiger Bestimmungen im BStG 1971 keine solche Trassenverordnung erforderlich.

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 iVm § 24 Abs. 8 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 Einschreibern mehrfach Stellungnahmen eingebracht wurden, so scheinen diese auch mehrfach in der Tabelle auf.

Einschreiter:innen	Anschrift	vertreten durch	OZ im Akt 2020-113851 (§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000)	OZ im Akt 2020-127713 (§ 24 Abs. 3 UVP-G 2000)
Emma Buchberger	Aumühlweg 15, 4053 Haid		38	
Gerald Niedermaier	Wohnpark 22, 4053 Haid		41	23
Alois Niedermaier	Haidfeldstraße 9, 4055 Pucking	Gerald Niedermaier, Wohnpark 22, 4053 Haid	41	23
Margarete Niedermaier	Haidfeldstraße 9, 4055 Pucking	Gerald Niedermaier, Wohnpark 22, 4053 Haid	41	23
Sibylla Schütz	Zaubertalstraße 12b, 4020 Linz		41	23
Alen Lukanovic	Ehrenfellner Straße 6, 4060 Leonding		42	
Karl Grabmair	Untere Landstraße 21, 4055 Pucking		43	24
Florian Edlmair	Mayr-zu-Berg-Straße 20, 4053 Berg bei Ansfelden		44	25
Stadtgemeinde Ansfelden	Hauptplatz 41, 4053 Haid	Christian Partoll (Bürgermeister)	46	26
Marktgemeinde Pucking	Puckinger Straße 5, 4055 Pucking	Thomas Walter Altof (Bürgermeister)	47	27
Mag. Gerald Oberansmayr	Stefan Fechter Weg 9, 4020 Linz		48	28
Wasserwirtschaft- liches Planungs- organ OÖ		DI Mag. Stefan Schneiderbauer (Sachbearbeiter)	49	29

Einschreiter:innen	Anschrift	vertreten durch	OZ im Akt 2020-113851 (§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000)	OZ im Akt 2020-127713 (§ 24 Abs. 3 UVP-G 2000)
Ing. Mag. Franz Josef Huber	Ganglbauerstraße 4, 4053 Ansfelden	Lindner Stimmler Rechtsanwälte GmbH & Co KG, Währinger Straße 2-4/1/29, 1090 Wien	50	30
DI Hans Stiasny	Bockgasse 29/8, 4020 Linz		51	31
Prof. Dr. Christian Freilinger	Schweizerhausgasse 4, 4020 Linz		52	32
Andreas Schütz, BA	Hauptstraße 50, 4040 Linz		53	33
Oö. Umweltschutz- schaft	Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz	DI Dr. Martin Donat (Oö. Umweltschutz)	54	34
Richard Feichtner- Litzlfellner	Roseggerstraße 7, 4053 Haid		55	35
Bürgerinitiative „Verkehrinsel Hasenufer“	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	56	36
Alen Lukanovic	Ehrenfellner Straße 6, 4060 Leonding		57	37
Heide-Marie Obermaier	Traunuferstraße 279, 4053 Haid		60	38
Alfred Pointner	Traunuferstraße 279, 4053 Haid		60	38
Martin Putschögl	Roseggerstraße 9, 4053 Haid Ansfelden		58	39
Manuela Putschögl	Roseggerstraße 9, 4053 Haid Ansfelden		58	39
Lena Putschögl	Roseggerstraße 9, 4053 Haid Ansfelden		58	39

Einschreiter:innen	Anschrift	vertreten durch	OZ im Akt 2020-113851 (§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000)	OZ im Akt 2020-127713 (§ 24 Abs. 3 UVP-G 2000)
Martina Putschögl-Godina	Waldmüllerstraße 29, 4053 Ansfelden		59	40
Gernot Godina	Waldmüllerstraße 29, 4053 Ansfelden		59	40
Richard Feichtner-Litzfellner	Roseggerstraße 7, 4053 Haid		61	41
Ing. Mag. Franz Josef Huber	Ganglbauerstraße 4, 4053 Ansfelden	Lindner Stimmler Rechtsanwälte GmbH & Co KG, Währinger Straße 2-4/1/29, 1090 Wien	62	42
Bürger- und Bürgerinneninitiative „B139Neu/Maßnahm enpaket 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	63 und 64	45 und 46
DI Erich Jank	Gerhart Hauptmannstraße 11, 4053 Haid		65	43
DI Anna Jank	Gerhart Hauptmannstraße 11, 4053 Haid		65	43
Aurora Jank	Gerhart Hauptmannstraße 11, 4053 Haid		65	43
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.)	66	44

Einschreiter:innen	Anschrift	vertreten durch	OZ im Akt 2020-113851 (§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000)	OZ im Akt 2020-127713 (§ 24 Abs. 3 UVP-G 2000)
Wirtschaftskammer Oberösterreich (als Interessenvertreterin und Standortanwältin)	Hessenplatz 3, 4020 Linz	Mag. Doris Hummer (Präsidentin) Dr. Gerald Silberhumer (Direktor)	67	47
Stadtgemeinde Ansfelden	Hauptplatz 41, 4053 Haid	Christian Partoll (Bürgermeister)	71	50
Andrea Peterseil	Dörfel 10, 4055 Pucking	Summereder Pichler Rechtsanwaltsgesellsc haft m.b.H. (nunmehr offenbar Summereder Pichler Wächter Rechtsanwälte GmbH), Dr. Herbert- Sperl-Ring 3, 4060 Leonding	75	
Johann Peterseil	Dörfel 10, 4055 Pucking	Summereder Pichler Rechtsanwaltsgesellsc haft m.b.H. (nunmehr offenbar Summereder Pichler Wächter Rechtsanwälte GmbH), Dr. Herbert- Sperl-Ring 3, 4060 Leonding	75	
DI Hermann Öllinger	Händlergasse 1, 4055 Pucking		108	74

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 (Einzelstellungnahmen, zusammenfassende Bewertung, Verhandlungsschrift) das Auslangen gefunden werden, um weitwendige Wiederholungen zu vermeiden.

2. Erhobene Beweise

Die Behörde hat Beweis erhoben durch:

- Einsicht in die Umweltverträglichkeitserklärung (kurz: 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, wobei für das vorliegende teilkonzentrierte Verfahren nach § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 v.a. das Teilgutachten Natur- und Landschaftsschutz von Bedeutung ist;

- Einsicht in alle eingelangten Stellungnahmen;
- durch Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 29. und 30.06.2022 (siehe VhS samt Beilagen).

3. Beweiswürdigung

Gemäß § 24d UVP-G 2000 gilt: Für Vorhaben, für die eine **UVP im vereinfachten Verfahren** nach dem dritten Abschnitt durchzuführen ist, hat die nach § 24 Abs. 1 zuständige Behörde (**Landeshauptmann von OÖ**), aufbauend auf den im Rahmen der UVE oder im Verfahren erstellten oder vorgelegten oder sonstigen zum selben Vorhaben oder zum Standort der Behörde vorliegenden Gutachten und Unterlagen sowie den eingelangten Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f, eine zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vorzunehmen.

Dem **vorliegenden Verfahren** nach § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 ist – wie schon mehrfach betont – die im parallelen Verfahren nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 erstellte **zusammenfassende Bewertung zugrunde zu legen**. Die nachstehenden Ausführungen erfolgen daher teilweise bloß (die einschlägigen Passagen des Bescheids des Landeshauptmannes von OÖ wiederholend) zum besseren Verständnis.

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 § 24c 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 des Landeshauptmannes von OÖ – 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 gehen 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 Regelwerke 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 Bewilligungsverfahrens 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 § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 gefordert und sodann von der Projektwerberin 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, wobei für das vorliegende Verfahren nach § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 die Ergebnisse des Fachbereichs Natur- und Landschaftsschutz von Relevanz sind. Die übrigen Ermittlungsergebnisse der zusammenfassenden Bewertung bzw. der Teilgutachten werden im gegenständlichen Verfahren bloß der Vollständigkeit halber zum besseren Verständnis wiedergegeben und sind als „Exkurs“ gekennzeichnet.

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 Natur- und Landschaftsschutz

Durch die geplante ASt Traun wird der bestehende Autobahnknoten an die Umfahrung Haid B139 Kremstalstraße mittels neuer Anschlussrampen angebunden. Dadurch kommt es zur dauerhaften Beanspruchung von 14,1 ha Fläche. 1,8 ha dieser beanspruchten Fläche sind als hochwertige oder mäßig wertvolle Biotoptypen einzustufen, es handelt sich aber zum überwiegenden Teil um Straßenbegleitgehölz. Die restlichen beanspruchten Flächen sind zum überwiegenden Teil Ackerflächen oder bestehende Infrastrukturfächen.

Die Errichtung der ASt Traun ist mit der dauerhaften Versiegelung von insgesamt 3,9 ha Boden verbunden, im Gegenzug kommt es zur Entsiegelung von 1,4 ha innerhalb des Autobahnzwickels. Der Nettoverlust an Boden beträgt also rund 2,5 ha. Der überwiegende restliche Anteil (rund 9,7 ha) der beanspruchten Flächen entfällt auf Böschungen und Zwickelflächen, welche als teilbestockte Grünlandflächen in einer großteils verinselten Lage weiterbestehen.

Insb. durch die nordseitige Anschlussrampe rückt die ASt Traun in einen derzeit von Bodenbrütern stark genutzten Landschaftsausschnitt vor. Hier ist mit einer Reduktion der Reviere von Kiebitz, Lerche und Rebhuhn zu rechnen. Hinzu kommen die unmittelbaren Beeinträchtigungen durch die Flächenbeanspruchung in gehölzbestockten Lebensräumen, wodurch es zu Beeinträchtigungen von Haselmaus, Westigel, Fledermäusen und Vögeln kommen wird. Auch eine vom Aussterben bedrohte Laufkäferart (Wiesen-Ahlenläufer) ist durch Lebensraumverlust unmittelbar betroffen.

Abseits des Autobahnknotens ist im Bereich des Sipbachkorridors zwischen Sipbach und Mühlbach vorgesehen, eine derzeit ackerbaulich genutzte Fläche von rund 1,95 ha als extensive Wiesenfläche umzugestalten und Heckenstrukturen entlang der bestehenden Uferbestockung anzulegen. Innerhalb der Fläche sollen außerdem ein Tümpel und weitere Strukturen für Amphibien und Reptilien neu angelegt werden. Eine 1,5 ha große Ackerfläche südlich von Nettingsdorf soll außerdem dauerhaft eine spezielle Bewirtschaftung mit Rücksichtnahme auf Bodenbrüter erfahren. In Summe werden also auf einer Fläche von rund 3,72 ha dauerhafte, lebensraumverbessernde Maßnahmen umgesetzt. Dadurch sowie durch weitere im Projekt vorgesehene Maßnahmen wird gewährleistet, dass es durch die ASt Traun zu keinen wesentlichen, nachteiligen Effekten auf die Tier- und Pflanzenwelt kommt.

Landschaftlich wird der betroffene Landschaftsausschnitt derzeit durch den bestehenden Autobahnknoten samt seiner gehölzbestockten Begleitflächen sowie durch die umliegende landwirtschaftlich intensiv genutzte Agrarlandschaft der Niederterrasse geprägt. Als wichtiger Landschaftskorridor ist der Sipbachverlauf mit seinen begleitenden Gehölzflächen zu nennen. Für die Erholungsnutzung ist dieser Landschaftsausschnitt derzeit nur bedingt geeignet, da der Erholungswert durch die Lärmbelastung und die geringe landschaftliche Attraktivität als gering einzustufen ist. Durch die ASt Traun kommt es nun zu einer neuen Dimensionierung des bestehenden mehrspurigen Straßenknotens, dabei wird insb. auch die Querung der B139 über die Autobahn in Form einer rund 9 m hohen Brücke beitragen, an welche die Anschlussrampen der ASt Traun aufgedämmt andocken. Der grundlegende Charakter des Landschaftsausschnittes wird dadurch zwar nicht verändert, dennoch ist aufgrund der Dimensionen des Bauwerks eine teilbestockte Außenböschung zur Abschirmung erforderlich. Aufgrund der Vorbelastungen in der Landschaft und der geringen Attraktivität der Landschaft werden die Eingriffe in das Landschaftsbild und den Erholungswert als vertretbar eingestuft.

Nachstehende Tabelle (Flächenbilanz ASt Traun) gibt einen Überblick über die mit dem Vorhaben ASt Traun 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	12,3	10,0
Naturschutzfachlich bedeutende Biotopflächen	1,8 (+0,45)	1,0
Gesamt	14,1	11,0
Nachnutzung		Ökoflächen (Maßnahmen)
Versiegelt (Rampen, Trasse, Wege)	3,9	
Böschungen, Dämme	4,3	
Nebenwege unversiegelt	0,3	
Gewässerschutzanlagen	0,3	
Unversiegelte Restflächen	5,4	
Naturschutzfachlich wertvolle Flächen		2,22
ÖkoÄcker (Bodenbrüter)		1,5
Gesamt	14,1	3,72
Entsiegelte Flächen	1,4	

Unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen 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.

4.3. Exkurs: 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.

4.4. Exkurs: 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 Vorhaben sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase vertretbare Wirkungen.

4.5. Exkurs: 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.

4.6. Exkurs: Fachbereich Forstwirtschaft

Betroffene Waldflächen:

Im Waldentwicklungsplan für den Bezirk Linz-Land, Revision 2005, die im August 2006 vom BMLFUW genehmigt wurde, wurden für die Wälder im Planungsraum die Funktionsziffer 121 (permanente Rodung Nr. 4, Gst. Nr. 1625/6, KG Pucking I) sowie Funktionsziffer 132 (permanente Rodung Nr. 1, Gst. Nr. 1625/1, KG Pucking I, permanente Rodung Nr. 2, Gst. Nr. 1625/1, KG Pucking I, permanente Rodung Nr. 3, Gst. Nr. 1625/10, KG Pucking I, permanente Rodung Nr. 5, Gst. Nr. 1625/10, KG Pucking I) eingetragen. Die betroffenen Flächen weisen bei 121 die Nutzfunktion und bei 132 die Wohlfahrtsfunktion als Leitfunktion auf. Der Wohlfahrtsfunktion ist jeweils eine hohe Wertigkeit zugewiesen. Dies ist durch Immissionsschutz (Lärminderung, Luft- und Wasserreinigung) begründet. Da alle gegenständlichen Waldflächen eingezäunt und Teil der bestehenden Autobahninfrastruktur sind, dienen die Waldflächen entgegen der Ausscheidung im WEP keiner Erholungsfunktion.

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:

Im Knoten Haid befinden sich Laubwälder / Laubholzforste mit Eiche, Linde, Vogelkirsche, Weiden und Schwarzer Holunder sowie Laub-Nadel-Mischwälder / -forste. Dabei handelt es sich um Bestände, die im Rahmen der Straßenerrichtungen gepflanzt wurden und teilweise als stark gestört zu bezeichnen sind. Es gibt auch Bereiche, welche von Eschen, Weidenarten und Hybridpappeln geprägt sind und wo vereinzelt Fichten eingestreut sind. Ein Bestand im westlichen Knotenbereich ist derzeit großteils gefällt.

Beanspruchung Waldflächen

Im vorgelegten forstrechtlichen Einreichoperat – Rodungsplan ASt Traun sind dazu folgende Aufstellungen enthalten:

Rodungs-Nr.	Bezeichnung	Flächenverbrauch in m²
1	Laubwaldbestand im Knoten Haid, KG Pucking I (Gst. Nr. 1625/1)	1.400
2	Laubwaldbestand im Knoten Haid, KG Pucking I (Gst. Nr. 1625/1)	8.475
3	Laubwaldbestand im Knoten Haid,	2.514

Rodungs-Nr.	Bezeichnung	Flächenverbrauch in m ²
	KG Pucking I (Gst. Nr. 1625/10)	
4	Laubwaldbestand im Knoten Haid, KG Pucking I (Gst. Nr. 1625/6)	1.755
5	Laubwaldbestand im Knoten Haid, KG Pucking I (Gst. Nr.1625/10)	999
GESAMT		ca. 15.143 m²

Schlussfolgerung:

Aus forstfachlicher Sicht ist der beantragten unbefristeten / permanenten Rodung zuzustimmen, da der Rodungszweck mit dem Ausbau des Knotens Haid bzw. mit 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. Mit Ausnahme der Rodung Nr. 4 kann mit einer allfälligen Ersatzaufforstung im unmittelbaren Nahbereich, sprich Gst. Nr. 1625/10 (vom Rodungswerber geplanter Ersatzaufforstungsstandort), die überwirtschaftlichen Funktionen mittel- und langfristig sogar verbessert werden.

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

4.7. Exkurs: 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).

Hinsichtlich des Jagdwesens ist in den relevanten Freilandabschnitten der Vorhaben durch die bereits vorhandenen Autobahnen (A1 und A25) nur bedingt durch Niederwild wie Fasane und Hasen nutzbar. Für Schalenwild sind die Projektflächen im Bereich des Knotens Haid bereits jetzt aufgrund der zahlreichen Zäune und Lärmschutzwände entlang der Autobahnen nicht als Lebensraum nutzbar. Das gegenständliche Projekt bringt daher aus jagdfachlicher Sicht keine weitere Verschlechterung für die lokalen angrenzenden Schalenwildbestände.

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 für die zu beurteilenden Fachbereiche Forstwirtschaft und Jagd als wesentlich beurteilt, wobei das Vorhaben unter Berücksichtigung der in den Einreichunterlagen vorgesehenen und der zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen insgesamt als geringfügig beurteilt wird.

4.8. Exkurs: 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 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 A1 West Autobahn, ASt Traun / Haid:

Die Entwässerung der Straßenwässer erfolgt größtenteils dezentral über die Dammflächen. Eine Straßenfläche von 20.253 m² wird über folgende Bodenfilteranlagen entwässert:

Bodenfiltermulde	Einzugsfläche [m ²]	[l/s]	[m ³ /d]
Bodenfiltermulde Zubringer Nord Teil1	3.620	1,88	162
Bodenfiltermulde Zubringer Nord Teil2	3.453	2,86	247
Bodenfilterbecken Objekt L2A	3.586	1,51	130
Bodenfilterbecken Rampe R3	5.878	3,2	276
Bodenfiltermulde Zubringer Süd Teil1	3.716	2,34	202
Summe	20.253	11,79	1.017

Auch bei wesentlich größeren als 30-jährigen Niederschlagsereignissen kommt es zu keinem Überlaufen der Bodenfilteranlagen.

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

4.9. Exkurs: Fachbereich Gewässerökologie

Durch das beantragte Vorhaben A1 Westautobahn, ASt Traun / Haid werden der Sipbach und ein Zubringer zum Sipbach betroffen.

Der Sipbach ist im betroffenen Detailoberflächenwasserkörper 411210055 im Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan 2021 (NGP 2021) mit einem „mäßigen“ ökologischen Zustand (3) ausgewiesen bzw. im unmittelbaren Projektbereich mit einem unbefriedigenden morphologischen Zustand bewertet. Somit besteht aktuell eine Verfehlung des im WRG 1959 vorgegebenen Umweltzieles „guter ökologischer Zustand“ (2).

Der Sipbach-Zubringer ist aufgrund seines kleinen Einzugsgebietes im NGP 2021 nicht als eigener Detailoberflächenwasserkörper geführt und somit ist auch sein ökologischer Zustand nicht bewertet. Aufgrund der gegebenen Verbauungssituation (mehrere Verrohrungen im Zuge der Querung der A1 und A25-Rampen) sowie des begradigten Mündungsabschnittes) liegt jedenfalls kein guter hydromorphologischer Zustand vor.

Da im Zuge des geplanten Vorhabens eine direkte Zuleitung von Straßen- und Oberflächenwasser in Oberflächengewässer im Bau-, Betriebs- und Störfall nicht vorgesehen ist, sind der Sipbach durch eine geringfügige Verbreiterung einer bestehenden Brücke (Objekt L2) und der Sipbach-Zubringer durch die Verlängerung bestehender Rohrdurchlässe sowie eine Neuverrohrung zur Querung der neuen Fahrbahnen im Bereich des Knoten Haid betroffen. Aufgrund der gegebenen Höhenverhältnisse können diese Gerinneverrohrungen nicht durch eine Gerinneverlegung mit Anbindung des Zubringers an den Sipbach südlich der A1 vermieden werden.

Das Einreichprojekt beinhaltet einen Fachbericht Gewässerökologie, in welchem u.a. zum Schutz der Gewässer Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen beschrieben werden bzw. ins Einreichprojekt aufgenommen worden sind. Diese Maßnahmen zum Schutz des Gewässers zielen beim Sipbach-Zubringer einerseits auf die Einbringung von Sohlsubstrat auf die Sohle der neuen Durchlässe ab und andererseits ist eine naturnahe Umgestaltung des Mündungsabschnittes des Zubringergerinnes auf rd. 170 m vorgesehen.

Bei der geringfügigen Verbreiterung der Brücke über den Sipbach (um 1,5 – 2,3 m) erfolgen aufgrund der großen Spannweite der Brücke überhaupt keine baulichen Eingriffe in das Bachbett des Sipbaches.

Während der Bauzeit ist gemäß Einreichprojekt keine systematische Zuleitung von verschmutzten oder unverschmutzten Bau- und Straßenwasser in die Oberflächengewässer vorgesehen. Diese werden projektgemäß vorrangig nach Vorreinigung in den Untergrund versickert. Sollten dennoch Wasserleitungen in der Bauphase in Gewässer notwendig sein, so werden diese in temporären Gewässerschutzanlagen vorgereinigt. Baubedingte Gewässertrübungen werden durch entsprechende Bauweise (Abplankung, provisorische Gerinneumlegungen beim Sipbach-Zubringer) auf ein unvermeidbares Ausmaß beschränkt.

Aus Sicht des Fachbereiches Gewässerökologie ist das gegenständliche Vorhaben – bezogen auf die Bau- und Betriebsphase – unter Berücksichtigung der vorgesehenen Begleitmaßnahmen und

der vorgeschriebenen Nebenbestimmungen – 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 f) WRG 1959 und steht auch der Erreichung des vorgegebenen Umweltzieles „guter ökologischer Zustand“ des Siplbaches 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 Auflagen als geringfügig zu bewerten.

4.10. Exkurs: 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 projektiert, deren Überprüfung durch technische Auflagen gewährleistet werden kann. Darüberhinausgehende Auflagen sind aus Sicht der Human- / Umweltmedizin nicht erforderlich.

4.11. Exkurs: 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 der Projektwerberin 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.

4.12. Exkurs: Fachbereich Lichttechnik

Im gegenständlichen Fall wurde die Untersuchung auf den Nahbereich der geplanten Kreuzungen entlang der neu errichteten Umfahungsstrecke 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 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 projektierten 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.

4.13. Exkurs: 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 NO₂ bis zu 9 %, für PM₁₀ 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 NO₂ bis zu -40 %, für PM₁₀ 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 PM₁₀ phasenweise vertretbare nachteilige Auswirkungen zu erwarten.

Zusammenfassend kann somit festgestellt werden, dass für die Bauphase bei den meisten Luftschadstoffen nicht relevante Auswirkungen und für PM₁₀ phasenweise vertretbare Auswirkungen zu erwarten sind. Für die Betriebsphase sind bei allen Luftschadstoffen geringfügige Auswirkungen zu erwarten.

4.14. Exkurs: 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 neuen ASt Traun in Verbindung mit der Umfahrung Haid mit dem Ziel der verkehrlichen Entlastung und Verkehrsberuhigung des Ortskerns Haid ist ausreichend dargelegt und nachvollziehbar. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit wird durch den Bau der beiden Projekte 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.

Die neue Trasse stellt eine zusätzliche Barriere in der Landschaft zu den bereits bestehenden Autobahnabschnitten dar, allerdings ergeben sich keine Trennwirkungen zwischen den Siedlungen.

Nennenswerte Auswirkungen auf das Ortsbild sind nicht zu erwarten, da die ASt Traun 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.

Die Flächenbeanspruchung / Versiegelung durch die Trasse der A1, ASt Traun kann im gegenständlichen Fall als erheblich eingestuft werden. Allerdings wird die Trasse fast ausschließlich auf derzeit landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen errichtet. 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.

Angedachte Siedlungserweiterungen der Gemeinden sind nicht vom Vorhaben betroffen.

Die im Entwicklungskonzept der Gemeinde Pucking südlich der A1 ausgewiesene landwirtschaftliche Vorrangzone wird randlich beansprucht. Da es sich um eine vergleichsweise kleine Fläche handelt, 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 Straße 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 Verkehrsnetz 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 Lichtemissionen betroffen sein. Während der Bauphase ist vorgesehen, im Zuge der Baumaßnahmen betroffene Wege provisorisch umzulegen bzw. umzuleiten. In der Betriebsphase kommt es zu keinen Beeinträchtigungen durch Flächenbeanspruchung. Die zu erwartenden Zusatzbelastungen an Lärm, Luftschadstoffen und Lichtemissionen beschränken sich bei den linienhaften Infrastruktureinrichtungen (Wege, die für die Erholung genutzt werden) auf kurze Abschnitte.

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. Exkurs: 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 ASt Traun sind im Wesentlichen der Neubau der beiden ASt (Rampe Nord und Süd) 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 gemäß den Vorgaben der BStLärmIV für diese Objekte entsprechende straßenseitige (z.B. Schallschutzwand) und objektseitige Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter) dimensioniert bzw. untersucht. Die Gebäudefassaden, bei denen es zur Überschreitung der Grenzwerte nach der BStLärmIV 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. Exkurs: 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. Exkurs: Fachbereich Verkehrsmodellierung

Durch die geplanten Vorhaben A1 West Autobahn, ASt Traun und B139 Umfahrung 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.

Zur Sicherstellung der dargestellten verkehrlichen Wirkungen sind einerseits im Projekt begleitende Maßnahmen vorgesehen. Zusätzlich sollen auch vorhandene Zählstellen ausgewertet und weitere Verkehrserhebungen durchgeführt werden, deren Ergebnisse die verkehrlichen Veränderungen nach der Verkehrsfreigabe der beiden Vorhaben aufzeigen und damit ein Reagieren im Falle von unzulässigen Überschreitungen der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen ermöglichen.

4.18. Exkurs: 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. Exkurs: Fachbereich Wasserbautechnik

Zur beantragten Errichtung des Vorhabens ASt Traun / Haid (km 174,0 bis km 176,5) 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:

Verbreiterung der A1-Brücke über den Sipbach um 1,5 – 2,3 m:

Hierbei erfolgen jedoch keine Eingriffe in das Gewässer, wodurch sich keine nachteiligen Auswirkungen für den Sipbach ergeben.

Verlängerungen und Neuerrichtungen von Durchlässen bei Sipbach-Zubringern

Aus Mangel an technischen und wirtschaftlichen Alternativen erfolgte eine

- Verlängerung beim südlichen Durchlass DN1000 um rund 19 m für die Rampen S02 und S03 und die A25 Rampe S3 sowie Verrohrung des Sipbach-Zubringers auf eine Länge von rund 40 m für die Errichtung der Rampe N03,
- Verrohrte Verbindung des Durchlasses DN1000 unter der A1 und der A25 für die Rampe N02 und die geplante Betriebsabfahrt auf einer Länge von rund 44 m, wobei die Neuerrichtung der Durchlässe mit einem Durchmesser DN 1200 samt Sohlsubstratauflage erfolgt,
- sowie eine gewässerökologische Ausgestaltung des Sipbach-Zubringers nördlich der A1 auf eine Länge von 160 m.

Durch die einschlägigen vorgeschriebenen 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 § 23a Abs. 2 Z 1 lit. a UVP-G 2000 ist der Neubau zusätzlicher Anschlussstellen oder Ausbau bestehender Anschlussstellen, wenn auf allen Rampen insgesamt eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 8 000 Kfz in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist einer UVP im vereinfachten Verfahren zu unterziehen.

Diese Voraussetzungen treffen auf das gegenständliche Vorhaben zu.

Die Genehmigungspflicht nach dem UVP-G 2000 bzw. die Verpflichtung zur Durchführung einer UVP nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 stehen daher außer Zweifel.

Wenn ein Vorhaben gemäß § 23a oder § 23b einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, hat die Landesregierung ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden hat (§ 24 Abs. 4 UVP-G 2000).

Die vom Land zu vollziehenden Genehmigungsbestimmungen finden sich in folgendem Landesgesetz:

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

Die naturschutzrechtliche Bewilligungspflicht von Straßenbauvorhaben ist in § 5 Z. 1 Oö. NSchG 2001 geregelt. Demnach bedürfen der Neubau (§ 2 Z. 8 Oö. StraßenG 1991) und die Umlegung (§ 2 Z. 9 Oö. StraßenG 1991) von öffentlichen Straßen die unter das Bundesstraßengesetz 1971 oder unter das Oö. StraßenG 1991 fallen, sowie der Umbau (§ 2 Z. 10 Oö. StraßenG 1991) solcher Straßen, wenn damit geländegestaltende Maßnahmen verbunden sind, durch welche die Höhenlage um mehr als 1,5 m verändert wird, der Bewilligung der Behörde.

5.4. Maßgebliche Genehmigungsvoraussetzungen

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

- § 24f UVP-G 2000
- § 14 Oö. NSchG 2001

6. Zuständigkeit

Für **Verfahren nach dem dritten Abschnitt** des UVP-G 2000 ist, wie bereits erwähnt, im Umfang des § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 die Landesregierung zuständig. Das Vorhaben liegt im Landesgebiet von 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 § 24f UVP-G 2000 zu prüfen. Neben diesen Genehmigungsvoraussetzungen sind zusätzlich die materiellrechtlichen Tatbestandsvoraussetzungen der mitanzuwendenden (im konkreten Fall: alle vom Land zu vollziehenden) Materiengesetze zu prüfen. Grundlage für die Entscheidung war daher einerseits das Vorliegen der Umweltverträglichkeit des Vorhabens, diese wurde bereits im Verfahren nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 als gegeben beschieden; andererseits die Zulässigkeit der Maßnahmen nach dem einschlägigen Landesmateriengesetz. Dazu hat die Behörde zu prüfen, ob öffentliche Interessen und – falls gesetzlich vorgesehen – 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 vom 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 § 24f UVP-G 2000 ist – als Exkurs und unter Bezugnahme auf das vom Landeshauptmann von Oberösterreich durchgeführte Verfahren – 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.

Im konkreten Fall sind die Genehmigungskriterien des UVP-G 2000 soweit anzuwenden, als sie für den Wirkungsbereich der Oö. Landesregierung im teilkonzentrierten Verfahren maßgeblich sind. Es werden demnach jedenfalls Immissionen vermieden, 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; insofern ist auf das Teilgutachten Natur- und Landschaftsschutz und die Ausführungen zum Oö. NSchG 2001 zu verweisen.

Zur **Gesamtbewertung** nach § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 ist – wiederum unter Bezugnahme auf die vom Landeshauptmann von Oberösterreich durchgeführte UVP – 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, 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]) 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

Fachgebiet		Beurteilung	
		Bauphase	Betriebsphase
14	Straßenbautechnik	Beurteilung nicht erforderlich	
15	Wasserbautechnik	Geringfügig	Geringfügig
16	Verkehrsmodellierung	Beurteilung nicht erforderlich	
17	Verkehrstechnik	Keine Beurteilung	Positiv

Aufbauend auf der vom Landeshauptmann von Oberösterreich durchgeführten UVP geht die Behörde in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase davon aus, dass das **Vorhaben A1 Westautobahn, Anschlussstelle Traun / Haid**, km 174,0 bis km 176,5 der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) – unter Berücksichtigung der im Projekt vorhandenen Maßnahmen und der (im Zuständigkeitsbereich der Oö. Landesregierung liegenden) 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. Natur- und Landschaftsschutzrecht

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. Auch aus den einschlägigen Stellungnahmen (siehe Punkt 7.4.3.12 der Begründung) hat sich nichts Abweichendes ergeben.

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.

7.4. 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).

Wie dieser Tabelle entnommen werden kann, haben die Einschreiter in ihren Stellungnahmen fast durchwegs **nicht zwischen den parallelen Verfahren im dritten Abschnitt** (§ 24 Abs. 1 bzw. § 24 Abs. 3) des UVP-G 2000 **differenziert** und ihre Schreiben folglich zu allen Aktenzahlen

eingebraucht. Im Sinne einer umfassenden Beantwortung aller eingelangten Stellungnahmen werden daher die Ausführungen unter dem Kapitel „Zu den Einwendungen und Stellungnahmen“ (Fach- und Rechtsfragen) in beiden Bescheiden (AUWR-2020-113851/147-HR und AUWR-2020-127713/113-HR) weitgehend identisch abgedruckt und gelten inhaltlich – pauschal gesagt – für den jeweiligen Umfang der bescheidmäßigen Absprachen. Im Bescheid nach § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 sind daher vor allem die natur- und landschaftsschutzfachlichen Aspekte relevant.

7.4.2. Großverfahren – Verlust der Parteistellung:

Wie bereits unter den Schilderungen zum Verfahrensgang ausgeführt, hat die Behörde die Antragsbekanntmachung gemäß §§ 9 und 9a 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 iVm § 24f Abs. 8 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 schriftliche 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, 7.4.4.7.13 und 7.4.4.7.17 der Begründung verwiesen werden kann, sofern nicht im Einzelnen näher auf einzelne Punkte einzugehen ist.

7.4.3.2. Exkurs: 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. Exkurs: Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft)

7.4.3.3.1. Zur Stellungnahme der Oö. Umweltschutz

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 Forstgesetz 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 entgegentreten, 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 zu 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. 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-Litzfellner, 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. Exkurs: 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. Exkurs: 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.

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.

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 Sipbaches / 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. Exkurs: 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 **Chlorideintrag**.

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** vorgeschrieben. Die rechtlichen Ausführungen dazu finden sich im Bescheid nach § 24 Abs.1 UVP-G 2000 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 Mineralölaustritten 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 Mineralölaustritte 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 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 von 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 (,Zeilingerfeld‘)**“, 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 der Projektwerberin 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, 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 Gunsfelden 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 einschlägigen Auflagen.

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 Günsfelden in qualitativer Hinsicht v.a. durch Chlorid zu befürchten.

Die Objekte in Günsfelden, 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.

Die entsprechende Nebenbestimmung und die rechtlichen Ausführungen dazu finden sich im Bescheid nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 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-Absperrrichtungen 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 des Bescheids nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 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. Exkurs: 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. Exkurs: 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 Freiling, 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 Kölblleitner, Peter Kölblleitner, 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. Umweltschutzschaft, 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 Gunsfelden** 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 Gunsfelden 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. Exkurs: Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Klimawandelfolgen

7.4.3.9.1. Zur Stellungnahme von Andreas Schütz, BA, Prof. Dr. Christian Freilingner, 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. Umweltschutz, des Vereins Grüngürtel statt Westspange und der
Bürgerinitiative B139Neu/Maßnahmenpaket Haid**

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Die Einwander bringen zum Thema **Klimaschutz** vor, das Projekt UVP B139 entspreche nicht den österreichischen Klimaschutzziele, da es zusätzlichen Verkehr und somit zusätzliche Treibhausgasemissionen verursache. Es müsse sich der Motorisierungsrad 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.

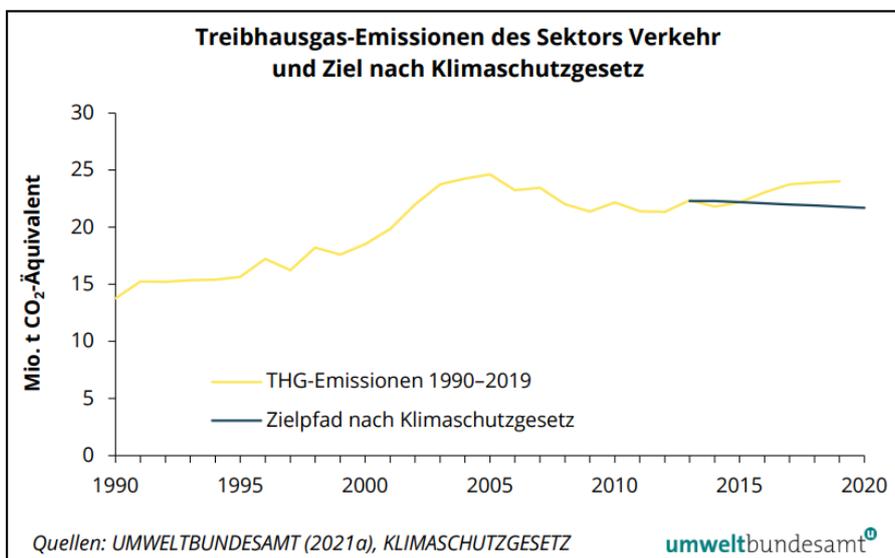
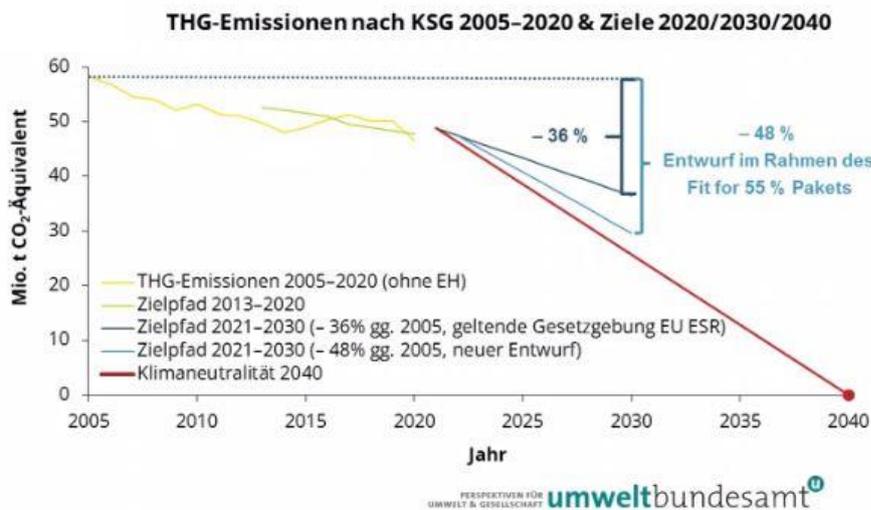
Die EU hat nun auch bereits die nächsten Zieletappen bis zum Jahr 2030 bzw. 2050 durch Rechtssetzungsakte des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegt. Dabei wurde das ursprüngliche Reduktionsziel von mindestens 40 % gegenüber dem Jahr 1990 im Rahmen des Green Deals der EU mit dem EU-Klimagesetz 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.



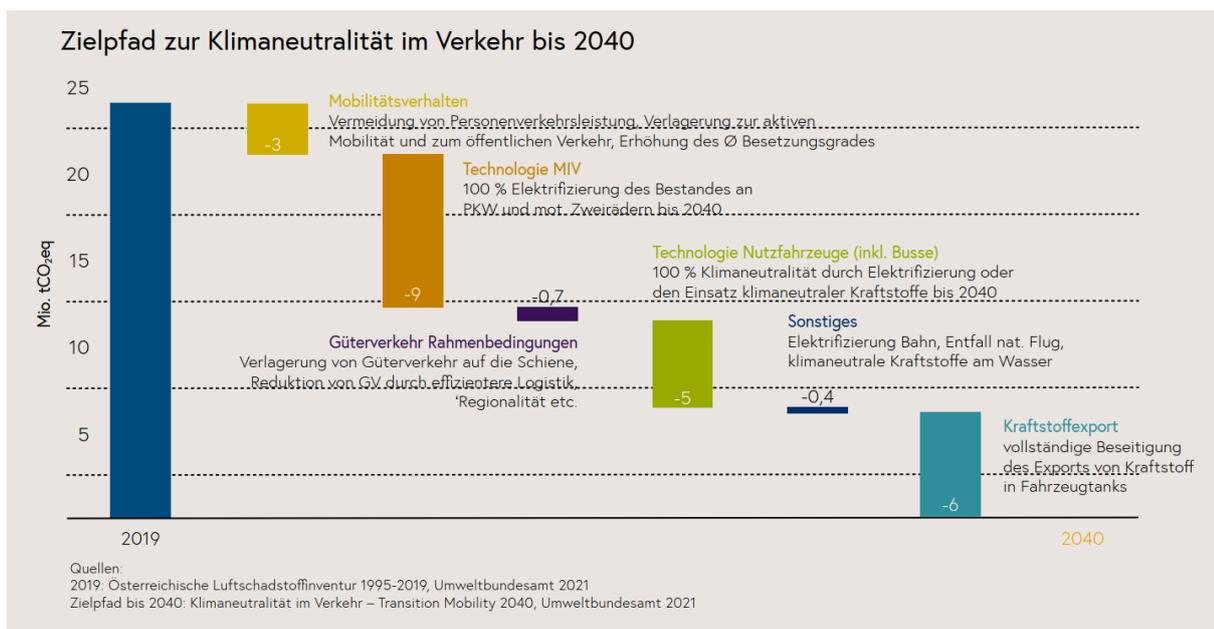
Österreich möchte darüber hinaus eine Vorbildfunktion einnehmen und hat sich im Regierungsprogramm 2020 – 2024 zum Ziel gesetzt, bereits im Jahr 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Wie das gelingen kann, wird im Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich, dem neuen Klimaschutzrahmen für den Verkehrssektor, 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 Maßnahmensetzungen 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 Bemannung 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 (Schieneninfrastruktur, 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 _{2aq} [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 CO_{2eq} 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 Feuchtigkeitzzunahme. 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 Wärmespeicherefähigkeit 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. Umweltschutzorganisation, 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 entgegnen, 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. Exkurs: Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Lichttechnik

7.4.3.10.1. Zur Stellungnahme der Oö. Umweltschutzanstalt

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. Exkurs: 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 Immissionsgrenzwert-überschreitungen 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. Dazu ist festzustellen, dass die Zusatzbelastung nicht durch den gegenständlichen Baustellenbereich verursacht wird.

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 Luftreinhaltungstechnik 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 Einwander 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 im geringfügigen Ausmaß zunehmen. Während der Planfälle (Betriebsphase) ist aber die Zunahme der Luftschadstoffbelastung 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 Untermuerung 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 Luftreinhaltung 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. Dazu ist festzustellen, dass die Zusatzbelastung nicht durch den gegenständlichen Baustellenbereich verursacht wird.

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 aber in jedem Berechnungsfall 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 Luftreinhalte 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 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 Immissionsgrenzwert-überschreitungen ausgewiesen worden.

7.4.3.11.8. Zur Stellungnahme von Richard Feichtner-Litzlfellner

– Der Einwander 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 der Oö. Umweltschutzbehörde

– Die Einwanderin 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 einschlägigen Auflagen im Bescheid nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 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 7.4.4.7.15 der Begründung verwiesen. Allgemeine (rechts-)politische Forderungen sind hingegen, wie die Einschreiterin selbst angemerkt hat, nicht Gegenstand eines UVP-Verfahrens.

7.4.3.11.10. 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 Luftreinhalteplanung 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. Dazu ist festzustellen, dass die Zusatzbelastung nicht durch den gegenständlichen Baustellenbereich verursacht wird.

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

7.4.3.11.11. 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 Luftreinhalteplanung 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 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. Dazu ist festzustellen, dass die Zusatzbelastung nicht durch den ggst. Baustellenbereich verursacht wird.

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 Luftreinhalteplanung 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 Einwender fordern in ihrer schriftlichen Stellungnahme, 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 **Betriebsbaugebiet** entstehen würden.

Der Sachverständige für Natur- und Landschaftsschutz hielt diesbezüglich fest, dass sich das künftige Betriebsbaugebiet zwar im Untersuchungsraum des Vorhabens befindet; da das Betriebsbaugebiet 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 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.

7.4.3.12.3. 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 Punkte 7.4.4.7.3 und 10.2.2 der Begründung).

Die Stellungnahme des Einschreiters betreffend den Extensivstreifen erübrigt sich daher.

7.4.3.12.4. Zur Stellungnahme der Oö. Umwelthanwaltschaft

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– Betreffend den Themenkomplex **Naturschutz** kritisiert die Einwenderin in ihrer schriftlichen Stellungnahme unter Anführung näherer Argumente die **Kartierung und Bewertung der Biootypen** 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 Biootypen 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 Auflage 4). 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.

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 7) 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 die naturschutzfachliche Auflage Nr. 7 im Bescheid nach § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 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.

7.4.3.12.5. 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.

7.4.3.12.6. 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 Betriebsbaugelände ist – wie schon an zahlreichen Stellen angemerkt wurde – nicht Gegenstand des vorliegenden UVP-Verfahrens.

7.4.3.13. Exkurs: 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 Ansiedelung 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. Umweltanwaltschaft

– 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 Besiedelung, 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 Einwander 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 Wegeführung, 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 Gesambelastungen 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 Einschreitern 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. Exkurs: 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 Lärmbelastungen.

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 Einwenderin 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 Einwender 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 entgegenzutreten, 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 $L_{den} = 70,5$ dB und in der Nacht $L_{night} = 62,5$ 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

B139 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 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.

7.4.3.14.14. 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 Lärmbelastigung** 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 entgegentreten, 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.

7.4.3.14.15. Zur Stellungnahme der Marktgemeinde Pucking

In ihrer schriftlichen Stellungnahme formuliert die Einwanderin 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.

7.4.3.14.16. 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 7.4.4.7.13 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 10.2.2 der Begründung). Dies war allerdings aufgrund des vorliegenden Ermittlungsergebnisses auch nicht erforderlich.

7.4.3.14.17. 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.

7.4.3.14.18. 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 großteils 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 Betriebsbaugelände 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 Betriebsbaugeländes bleiben jedoch unberücksichtigt. Dies wäre im Falle der Umsetzung des Betriebsbaugeländes 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.

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.

Exkurs: 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 großteils 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.

7.4.3.14.19. 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.

7.4.3.14.20. 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. Exkurs: Zur den Stellungnahmen betreffend den Fachbereich Straßenbautechnik

7.4.3.15.1. 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 entgegnen:

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 („Zeilingerfeld‘)“, 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 Sickerschächten 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. Exkurs: 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 der Projektwerberin 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 Projektwerberin bemerkte dazu, dass die Verkehrsprognose aufgrund der derzeit bekannten rechtsgültigen Maßnahmen zu erfolgen habe und nicht aufgrund von Spekulationen.

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 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.

– 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.

Gemäß dem 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 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.

7.4.3.16.6. 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 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.

7.4.3.16.7. Zur Stellungnahme von Richard Feichtner-Litzfellner

– 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 Umfahungsstraße 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 verwiesen.

Ferner sei auf die rechtlichen Ausführungen zum gegenständlichen Themenkomplex unter Punkt 7.4.4.7.12 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 Betriebsbaugelände, **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**.

Die Projektwerberin 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 der Oö. Umweltschutzorganisation

– 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) Auflagenvorschläge.

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 einschlägigen Auflagen des Bescheids nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 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 Umweltschutzorganisation 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. Exkurs: 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 Betriebsbaugebiete 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 einschlägigen Auflagen des Bescheids nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 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 „Fenster-Kreisverkehr“ 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 „provozieren“.

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** (Bremschwellen, 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 Betriebsbaugelände 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 alleinig 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 einschlägigen Auflagen des Bescheids nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 hinzuweisen, die den betreffenden Themenkomplex (Beobachtung des Verkehrsaufkommens, Diagonalsperre etc.) näher regeln.

7.4.3.17.6. 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 Projektwerberin 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.

7.4.3.17.7. Zur Stellungnahme der Oö. Umweltschutzorganisation

– 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 Hörsching die Unfallzahlen reduziert haben; zudem sind Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern wie im derzeitigen Bestand grundsätzlich nicht zu erwarten.

7.4.3.17.8. 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. Exkurs: 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.

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 Betriebsbaugebiet / „Maßnahmenpaket Haid“ / öffentliches Interesse am Betriebsbaugebiet
- 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 **zweistatt vierspuriger 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. Aufgrund des sachlichen Konnexes zwischen der B139 Umfahrung Haid und der ASt Traun / Haid tangiert diese Argumentation auch das zweitgenannte Projekt.

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 Materien gesetz 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 der Projektwerberin **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 substantiierten 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 Projektwerberin selbst führt **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 SUP-ierten 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 Freiling, DI Hans Stiasny, Mag. Gerald Oberansmayr, Richard Feichtner-Litzfellner, 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 Umwidmungsmaßnahmen („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 Projektwerberin, 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).

Das hier angesprochene Thema betrifft zwar keine naturschutzrechtlich oder -fachlich relevanten Aspekte, soll aber dennoch beantwortet werden, da die entsprechenden Stellungnahmen auch im vorliegenden Akt eingelangt sind. Zu diesen Forderungen ist daher 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 der Projektwerberin 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**.

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 straßeninfrastrukturechtlichen) 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.

Das hier angesprochene Thema betrifft zwar keine naturschutzrechtlich oder -fachlich relevanten Aspekte, soll aber dennoch beantwortet werden, da die entsprechenden Stellungnahmen auch im vorliegenden Akt eingelangt sind. Zu diesen Forderungen ist daher Folgendes zu bemerken:

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 iVm § 24f Abs. 8 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 „**Salomitaktik**“ 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 (Betriebsbaugebiet)** 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 auf Böschungen** beantragt, ist auf die einschlägige Auflage III.7 hinzuweisen, die die Ausgestaltung der Böschungsbepflanzung determinieren.

– 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 Einwender 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 im einschlägigen Bescheid nicht zur Vorschreibung gelangt ist und sich von vornherein nicht auf die ASt Traun / Haid bezieht, 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 einschlägigen Auflagen des Bescheids nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 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 § 24f Abs. 1 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.

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 anwendbar (vgl. § 1 leg. cit.; das gilt für das Verfahren nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000). Der maßgebende Immissionsort für die Berechnung der Lärmindizes liegt bei Nachbarn auf der Fassade in der Höhe der jeweiligen Geschoße des Objektes; dieser Immissionsort ist auch maßgeblich für die Beurteilung der Lärmauswirkungen und die Ermittlung allenfalls erforderlicher straßenseitiger oder objektseitiger Lärmschutzmaßnahmen (§ 4 BStLärmIV).

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**“).

Was die schalltechnischen Aspekte des Vorhabens ASt Traun / Haid anlangt, kann daher mit Blick auf die Bestimmung des § 4 BStLärmIV festgehalten werden, dass die **Objektfassade** als maßgeblicher Immissionsort zu wählen war, was auch geschehen ist. Das Argument des Einschreiters geht bezogen auf die ASt Traun/ Haid und deren schalltechnische Auswirkungen schon aus diesem Grund ins Leere. Darüber hinaus – das gilt insb. für die B139 Umfahrung Haid und für nicht der BStLärmIV unterliegende Immissionen – ist wie folgt auszuführen:

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, Mähreschern 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 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 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 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 Stellendarauf 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 abgesprachen 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 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.

7.4.4.7.10. Zur Stellungnahme von Andrea und Johann Peterseil

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– 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 Weg 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:

Soweit sich dieses Vorbringen auch auf das **Vorhaben ASt Traun / Haid** bezieht, ist festzuhalten, dass dieses Vorhaben ausschließlich der Bestimmung des § 23a Abs. 2 Z 1 lit. a UVP-G 2000 unterfällt. Wie dem Einleitungssatz des Abs. 2 leg. cit. eindeutig zu entnehmen ist, ist die UVP in diesen Fällen stets im vereinfachten Verfahren durchzuführen. Weitere Ausführungen erübrigen sich daher.

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.

7.4.4.7.11. 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.

7.4.4.7.12. 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 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 der Projektwerberin 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.

7.4.4.7.13. 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 4 und 12)
- Zum Vorbringen der Einschreiterin, wonach die **Ausübung des Planungsermessens durch die Gemeinde Anfelden** 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 7.4.4.7.12 der Begründung [Anm.: Verein Grüngürtel statt Westspange] 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 der Projektwerberin 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.

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 7.4.4.7.12 [Anm.: Stn des Vereins Grüngürtel statt Westspange] 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, dem **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.

– Die Einschreiterin (konkret Herr Pointner) forderte in der mündlichen Verhandlung die Verlängerung der bereits bestehenden variablen **Geschwindigkeitsbeschränkung** (Enns bis Knoten Linz bis A1, km 176,0 und A25, mind. km 1,0) in beiden Fahrtrichtungen; weiters die Errichtung einer **Geschwindigkeitsüberwachungsanlage** für die Sicherstellung der max. Höchstgeschwindigkeiten im gesamten Bereich; und schließlich die Geschwindigkeitsüberwachungsanlage direkt mit den variablen Geschwindigkeitsbeschränkungen zu koppeln.

Bezüglich dieser Forderungen ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.5 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.

7.4.4.7.14. Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative Verkehrsinsel Hasenufer

Zur schriftlichen Stellungnahme:

– 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.

7.4.4.7.15. 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 vorgetragene 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. Umweltanwalt diesen neuen Auflagenformulierungsvorschlag goutierten, konnte dieser von der Behörde zur Vorschreibung gebracht werden (siehe die einschlägige Auflage des Bescheids nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000). Darüber hinaus wurde auch im Fachbereich Verkehrsmodellierung eine einschlägige Auflage vorgeschrieben (siehe Bescheid nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000).

- 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 7.4.4.7.13 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 des § 20 Abs. 4, § 18b und ggf. § 18c UVP-G 2000 zu messen. Nicht zuletzt kann auch auf die naturschutzfachliche Nebenbestimmung III.12 des vorliegenden Bescheids nach § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 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 III.4).

7.4.4.7.16. Zur Stellungnahme von Ing. Bernhard Kirchsteiger

- Zur Frage des Einschreiters in der mündlichen Verhandlung, **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 Bescheidinhaltsanfordernis stellt eine solche jedenfalls nicht dar und ist von der Behörde daher nicht anzufertigen.

7.4.4.7.17. 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.

7.4.4.7.18. 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 Projektwerberin und einer Gegenäußerung der Einschreiterin wurde die Stellungnahme allerdings ausdrücklich zurückgezogen, weshalb sich ein weiteres Eingehen darauf erübrigt.

8. Zu den Aufsichten

Die in den materienrechtlichen Spruchpunkten sowie bei den allgemeinen Nebenbestimmungen angeführten und vorgeschriebenen Aufsichten in Gestalt der **Eigenüberwachung** (örtliche Bauaufsicht [behördliche Kontaktperson]; ökologische Bauaufsicht) 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 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.

Im parallelen Bescheid nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 finden sich noch die Vorschriften folgender Aufsichten: verantwortliche Person (Gesamt-Abfallbeauftragter), bodenkundliche Baubegleitung und archäologische Baubegleitung.

9. Zur Bauvollendungsfrist und Dauer der Bewilligung

Die Festsetzung einer **Bauvollendungsfrist** ist in § 24f Abs. 5 UVP-G 2000 vorgesehen. Aufgrund des Vorhabensumfangs bzw. seiner Besonderheiten ist die Frist in Spruchpunkt IV.5 allgemein mit **31.12.2028** für das Gesamtvorhaben zu bestimmen.

Die von der Projektwerberin 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.

10. Zu den Auflagen, Bedingungen und sonstigen Nebenbestimmungen

10.1. 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.

10.2. Nebenbestimmungen – Einzelfragen

10.2.1. Zur Verpflichtung zur Bekanntgabe des Baubeginns

Diese Nebenbestimmung (Spruchpunkt IV.5.1 und IV.5.2) 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.

10.2.2. Zu Nebenbestimmungen des Fachbereichs Natur- und Landschaftsschutz

Zu Nebenbestimmung III.2:

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 Projektwerberin eine Abänderung auf 4.000 K gefordert hat, 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.

Zu Nebenbestimmung III.5:

Zur Forderung der Projektwerberin 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 III.12:

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.

11. Zusammenfassung / Schlussbemerkungen

Neben den Ausführungen zu den Interessen der Parteien und Beteiligten kann allgemein festgehalten werden, dass sich aufgrund des durchgeführten Ermittlungsverfahrens ergibt, dass das Vorhaben zu **keinen erheblichen Belastungen der Umwelt** durch nachteilige Einwirkungen führt, die den Boden, die Luft, die Pflanzen oder den Tierbestand oder den Gewässerzustand bleibend schädigen könnten.

Die Behörde gelangt in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase im Rahmen ihres Zuständigkeitsbereichs zum Ergebnis, dass das Vorhaben **A1 Westautobahn, Anschlussstelle Traun / Haid**, km 174,0 bis km 176,5 der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) – 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 VI (Hinweis: Aufschiebende Wirkung)

Hinsichtlich der Begründung zum gegenständlichen Spruchpunkt VI ist eingangs auf die obige Begründung zu den Spruchpunkten I, II, III, IV und V zu verweisen, insb. was den Verfahrensgang, die Beweise samt Beweismwürdigung 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.