

Oö. Umweltanwalt
4021 Linz • Kärntnerstraße 10-12

Geschäftszeichen:
UAnw-2019-239566/31-Don



An die

BESCHEIDERLASSENDE BEHÖRDE

Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft
Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht
4021 Linz • Kärntnerstraße 10-12

Beschwerdeführer:

Dipl.-Ing. Dr. Martin Donat; Oö. Umweltanwalt
Kärntnerstraße 10 – 12
4021 Linz

wegen:

Bescheid der Oö. Landesregierung vom 20.12.2023, GZ AUWR-2020-127628/172-HR zugestellt am 04.01.2024, mit dem dem Land Oberösterreich, pA Amt der Oö. Landesregierung, Abteilung Straßenneubau und -erhaltung, Bahnhofplatz 1, 4021 Linz, und der Stadtgemeinde Ansfelden, Hauptplatz 41, 4053 Ansfelden, die Genehmigung nach dem Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000) für das Vorhaben „B139 Kremstal Straße, Baulos „Umfahrung Haid“, B139 km 12,500 bis ca. B139 km 15,700 unter Vorschreibung von Nebenbestimmungen erteilt wird

B E S C H W E R D E

an das Bundesverwaltungsgericht



BESCHWERDE AN DAS BUNDESVERWALTUNGSGERICHT - Sachverhalt:

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

Das Vorhaben umfasst die Errichtung der insgesamt rund 3 km langen Umfahrung Haid als vierstreifige Straße mit Mitteltrennung und inkludiert den vierstreifigen Ausbau des bestehenden ersten Teilabschnitts (Westspange Dammstraße). Die Umfahrung beginnt südlich der bestehenden Traunbrücke der B139 Kremstal Straße und führt von dort in südwestliche Richtung bis zur L563 Traunuferstraße. Anschließend verläuft die Umfahrung Haid weiter in Richtung Süden in Dammlage über die A1 Westautobahn. In diesem Bereich erfolgt auch die Anbindung an die A1 West Autobahn und A25 Welser Autobahn (ASt Traun / Haid). In weiterer Folge schwenkt die B139 nach Südosten und bindet im Bereich Ritzlhof wieder in die bestehende B139 Kremstal Straße ein.

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

Ausreichende, trassenbegleitende Lärmschutzmaßnahmen, die insbesondere auch über den Erdgeschoßbereich der betroffenen Anrainergebäude hinausgehen, die das neugestaltete Landschaftsbild unterstützen und zudem als optische Abschirmung dienen sowie ökologische Verträglichkeitskriterien erfüllen, fehlen.

Die Umfahrung Haid grenzt im Abschnitt nördlich der Traunuferstraße teilweise unmittelbar an das Erholungsgebiet Traunauen an, in dem sich ein nahezu naturbelassener ruhiger Auwald befindet. Maßnahmen um dieses Gebiet vor Lärmemissionen aus der Gesamttrasse (AST Traun und Umfahrung Haid) zu schützen, sind nicht getroffen.

Das Gesamtprojekt nimmt eine Fläche von rd. 35,1 ha in Anspruch, wobei natürliche Bodenstandorte, Waldflächen sowie anderweitig genutzter Boden betroffen ist. Adäquate Kompensationsmaßnahmen wurden von der Behörde nicht festgelegt.

Die Entwässerung erfolgt über die Dammflächen bzw. über Sickeranlagen. Die ökologisch wichtige Begrünung dieser beanspruchten Bereiche ist offen.

Im Gebiet der Traunauen kommt es laut Projekt zu einer Verlegung der Bestandstraße sowie zum Umbau des Kreisverkehrs wodurch der Oberboden bei einer Häufung von Frühlingsgeophyten abzutragen ist. Die Wiederaufbringung dieses Erdreichs muss unter ökologischen Aspekten geregelt werden.

Während der Betriebsphasen der sieben Kreuzungen sind Leuchten mit einer Lichtfarbe von max. 3.000K und einer Begrenzung der kurwilligen Strahlung unter 500 nm mit max. 14% vorgesehen. Darüber hinaus gehende Maßnahmen zur Nachtabsenkung, URL und des UV-Anteils fehlen.

Die Verkehrslenkung erfolgt auf der Umfahrung Haid mittels Diagonalsperre auf der bestehenden Kremstal-Bundesstraße. Die Behörde hat es versäumt, rechtliche verbindliche Regelungen dazu festzulegen.

Der Oö. Umweltanwalt erhebt binnen offener Frist gegen den am 04.01.2024 zugestellten Bescheid der Oö. Landesregierung vom 20.12.2023, GZ AUWR-2020-127628/172-HR betreffend Genehmigung nach dem Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit

(Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000) für das Vorhaben „B139 Kremstal Straße, Baulos „Umfahrung Haid“, B139 km 12,500 bis ca. B139 km 15,700

B E S C H W E R D E

an das Bundesverwaltungsgericht und stellt den

A N T R A G,

das Bundesverwaltungsgericht möge den angefochtenen Bescheid

1. wegen inhaltlicher Rechtswidrigkeit und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufheben bzw.
2. abändern, insbesondere hinsichtlich der nachstehend angeführten Auflagen und Nebenbestimmungen:
 1. Entlang des gesamten Trassenverlaufs ist an der Nordwest-Südwest gerichteten Seite ein mind. 3 m breiter Lärmschutzwall mit zumindest gruppenweise Bestockung anzulegen, auch in Abschnitten mit Lärmschutzwand.
 2. Im Bereich der Umfahrung Haid sind gegenüber dem Erholungsgebiet Traunauen Lärmschutzmaßnahmen (z.B. in Form eines geschütteten, bestockten Walls) zu setzen, die die Lärmbelastung auf jene vor Errichtung der Umfahrung (inklusive des erste, bereits errichteten Teilabschnitts) mindern und so die ursprüngliche Erholungswirkung sicherstellen.
 3. Es ist vor Projektrealisierung ein Konzept vorzulegen, durch welches 75% der durch das Vorhaben tatsächlich versiegelten Fläche entsiegelt oder teilentsiegelt werden, wie z.B. durch Dachbegrünungen, die Rekultivierung asphaltierter Flächen, die Sicherstellung der extensiven Begrünung der neuen Straßenbahntrasse im Bereich des als Landesstraße aufzulassenden Abschnitts der B139, u.a.
 4. Im Frühjahr vor Beginn der Bauarbeiten ist der Bereich der Traunauen (Verlegung Bestandstraße, Umbau Kreisverkehr) auf allenfalls auftretende Häufungen von Frühjahrsgeophyten zu kontrollieren. In derartigen Bereichen ist der Oberboden gesondert schonend zwischenzulagern und an – näher zu definierender – geeigneten Stellen möglichst zeitnah während des Baus wieder aufzubringen, unter Bedachtnahme darauf, dass die so geborgenen Soden bzw. Bodenschichten nicht in der „allgemeinen Bodenwiederaufbringung verloren gehen“ und somit sicherzustellen, dass Frühjahrsgeophyten auf einer zukünftig als Acker bewirtschafteten Flächen nicht verloren gehen.
 5. Im Hinblick auf lichttechnische Anforderungen, die konkrete Festlegungen zur Nachtabsenkung, zum ULR sowie zur Begrenzung des UV-Anteils, um einerseits dem Stand der Technik und andererseits dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot zu entsprechen.
 6. In den Vereinbarungen der Übergabe der alten Kremstal-Bundesstraße an die Gemeinde Ansfelden als Gemeindestraße ist als bescheidauflösende Bedingung aufzunehmen, dass die Diagonalsperre weiterhin aufrecht bleibt.“

Weiters wird die Durchführung einer mündlichen Verhandlung beantragt.

Die Beschwerde begründet sich im Einzelnen wie folgt:

Die Beschwerde ist zulässig:

Der Oö. Umweltanwalt ist als Adressat des angefochtenen Bescheides der Oö. Landesregierung vom 20.12.2023, GZ AUWR-2020-127628/172-HR beschwerdelegitimiert. Die am heutigen Tage erhobene Beschwerde gegen den am 04.01.2024 zugestellten Bescheid ergeht binnen offener Frist.

Die Beschwerde ist auch begründet:

Der angefochtene Bescheid ist inhaltliche rechtswidrig, da es die bescheiderlassende Behörde verabsäumt hat, die vom Oö. Umweltanwalt eingebrachten Forderungen als Nebenbestimmungen im Bescheid vorzuschreiben. Diese Auflagen sind geeignet und erforderlich, um die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Verfahrens zu gewährleisten.

Der angefochtene Bescheid ist aufgrund nachstehender Ausführungen rechtswidrig:

1. Trassenbegleitende bestockte Lärmschutzwälle

Bereits in der vorläufigen Stellungnahme des Oö. Umweltanwalts vom 09.12.2021 (UANw-2019-239566/19-2021-Don) führt der Oö. Umweltanwalt aus:

„Als Schallschutzmaßnahmen sind aktive Maßnahmen in Form von Betonwandungen, Lärmschutzwänden und Lärmschutzwällen mit einer projektmäßig geplanten Länge von rund 5.285 m und Höhen zwischen 0,8 m und 5,5 m und passive objektseitige Maßnahmen bei 88 Wohngebäude sind zur Kompensation der verbleibenden Immissionen geplant.“

Schutzbereich	Art der Maßnahme	Umfang der Maßnahmen		
		Beschreibung	Σ Längen	Σ Flächen
Freiraumschutz	Betonwandungen	Höhen von 0,8 - 1,2 m	~ 695 m	~ 735 m ²
	Lärmschutzwände	Höhen von 2,0 - 5,5 m	~ 3.855 m	~ 13.110 m ²
	Lärmschutzwälle	Höhen von 2,0 - 2,5 m	~ 735 m	~ 1.665 m ²
	Geschwindigkeitsbegrenzung	bereichsweise Begrenzung der B 139 - Neubaustrecke auf 70 km/h	~ 2.980 m	-
Objekt-schutz ¹⁾	Betroffene Wohngebäude	54 Objekte	-	-
	Betroffene Schulen	Volksschule Haid		
	ev. Tausch/Sanierung/Neubau von bestehenden Fenstern oder Außentüren	396 Stk.	-	-
	Ergänzung von Schalldämm-lüftungen bei Schlafräumen	167 Stk.	-	-

¹⁾ ... Unter der Annahme, dass im Durchschnitt an einer betroffenen Fassade im jeweiligen Geschoss rd. 1,5 förderwürdige Öffnungen (Schlafzimmeranteil rd. 0,75-fach) liegen. Nur Wohngebäude zur Bewertung, Betriebe unterliegen einer gesonderten Einzelfallbe-trachtung.

Tabelle 9: Zusammenfassung der geplanten Schallschutzmaßnahmen zum Vorhaben

Eine Lösung von Lärmproblemen, insbesondere bei einer Volksschule, durch objektseitige Maßnahmen wird kritisch gesehen. ...“

Im nunmehrigen Bescheid wird die von der Projektwerberin vorgeschlagene Beschränkung des Freilandschutzes auf den Erdgeschoßbereich von der Behörde als hinreichend akzeptiert. In der Bescheidbegründung führt die belangte Behörde im Abschnitt „7.4.3. Zu den in den Stellungnahmen aufgeworfenen Fachfragen“ unter 7.4.3.14.20. überdies u.a. an:

„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.“

Dem hält der Oö. Umweltanwalt entgegen: Die Behörde geht in ihrer Erwiderung nur auf den Umstand ein, dass bei Dammerichtung ein höherer Flächenbedarf und uU. auch Limitationen der technischen Umsetzbarkeit gegeben sein können. Sie übersieht jedoch dabei, dass neben der Lärmschutzwirkung auch eine optische Abschirmung der Trasse vom Umfeld durch die Bepflanzung der Dämme gegeben wäre, wie auch die Dammschüttung (siedlungsseitig) im ersten Abschnitt der Umfahrung Haid zeigt. Durch die Dammschüttung mit begleitender Gehölzbepflanzung kommt es somit nicht nur zum Lärmschutz, sondern auch zu einer besseren Einbindung in die Landschaft und zur Schaffung eines trassenbegleitenden ökologischen Restkorridors, der auch die landschaftsökologische Zerschneidungswirkung durch die Trasse mindert.

In der Besprechung vom 20.02.2020 (Aktennotiz Zl. UAnw-2019-239566/11-Don) wurde zusammen mit dem Naturschutzsachverständigen u.a. ein **durchgehender Gehölzzug** entlang der Westseite der Umfahrung zwischen Traunuferstraße und Ritzlhof sowie eine Allee zwischen der Umfahrung und der Ortschaft Berg besprochen.

Durch das Vorhaben entsteht eine Nord-Südachse, die das Landschaftsgefüge beiderseits des A1-A25-Bandes dauerhaft zerschneidet und zusammen mit der bestehenden Autobahn die Barrierewirkung verstärkt. *Es kommt also 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 ist keine ausreichende Beurteilung des Schutzguts Landschaft. Dies entspricht nicht der Faro-Konvention.*

Auf Grund der geplanten Infrastruktur und der damit verbundenen geänderten Raumnutzung gilt es, den zukünftig völlig technisch überprägten und maximal zerschnittenen Landschaftsraum mit Elementen der bestehenden Landschaftsstruktur, aber auch mit anderen Elementen einer „neuen Landschaftsstruktur“ neu aufzubauen.

In der Stellungnahme zu „B139 Kremstalstraße – Baulos Umfahrung Haid, Gemeindestraßenverordnungen; Trassenverordnung gem. §11, Oö. Straßengesetz 1991 i.d.g.F. Umlegung Köttsdorfer Straße (IKEA Platz) und Mayr zu Berg Straße, Zl. UAnw-2019-239566/13-Don) vom 12.08.2020 wurde u.a. die Forderung erhoben:

„Im Korridor „Mayr zu-Berg Straße“ ist zur besseren Einbindung in die Landschaft längs des neuen Straßenabschnitts – anschließend an den Obstbaumbestand im Hofnahbereich – eine Obstbaumreihe (Kirschen) bis zum Kreuzungsbereich zu etablieren. Die Dammlächen bzw. Sickermulden an der Mayr zu Berg Straße sind als Magerstandorte zu gestalten.“

Auch wenn es sich in diesem Fall um ein Gemeindestraßenverordnungsverfahren handelt, macht der Umstand dennoch deutlich, dass es nicht nur im gegenständlichen UVP-Verfahren, sondern auch in allen damit verbundenen Folgeverfahren um die bessere Einbindung der neuen Trassen in die Landschaft und damit um die Minderung der Eingriffe in das Landschaftsbild, aber auch den Landschaftshaushalt (Landschaftsökologie) geht.

Zwar legt die Nebenbestimmung 14.10. (Natur- und Landschaftsschutz) einen zumindest gruppenweisen Gehölzbewuchs fest:

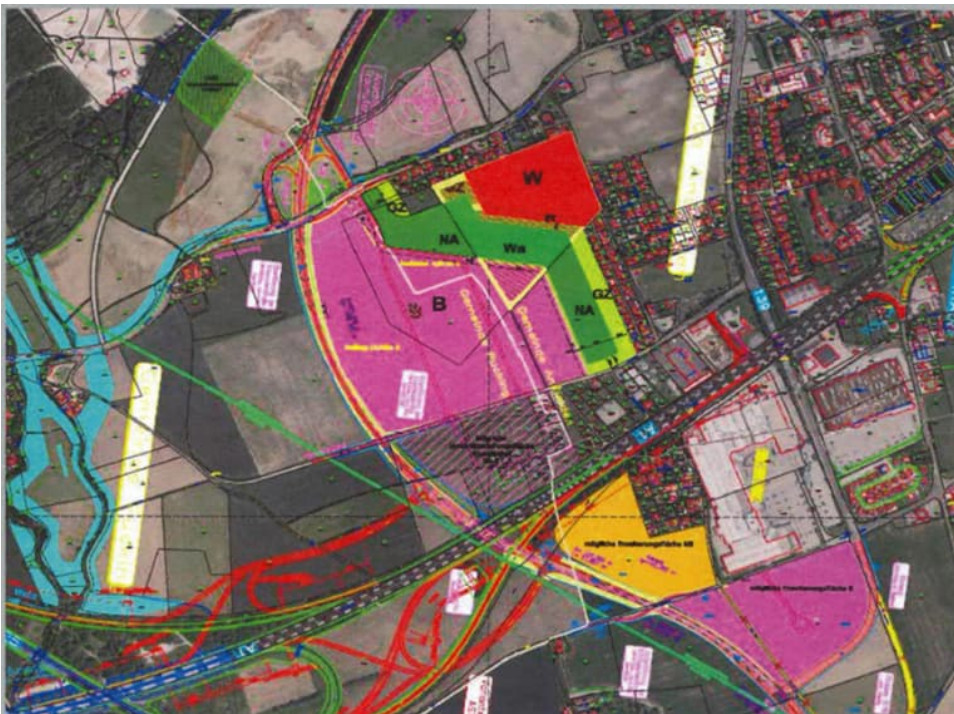
„Die bestehenden Außenböschungen (Richtung freie Landschaft) entlang der B139 und Rampen sind entsprechend der landschaftspflegerischen Begleitplanung zumindest mit einem

gruppenweisen Gehölzbewuchs zu versehen. Die Verwendung von Obstgehölzen (Primitivpflaumen) für diese Bestockung ist zulässig. Bei der Verwendung von Obstgehölzen ist in erster Linie auf alte, erhaltenswürdige Obstsorten zurückzugreifen.“

Diese Festlegung ist aber unzureichend, um tatsächlich die gewünschte Einbindung in die Landschaft und eine landschaftliche Verschattung des harten Trassenbandes zu ermöglichen. Die Festlegung ist somit ein gut gemeinter Schritt in die richtige Richtung, aber in seiner jetzigen Form weder ausreichend bestimmt noch generell ausreichend. Insbesondere im Sinne des Bestimmtheitsgebots geht aus der Formulierung der Nebenbestimmung 14.10. nicht hervor, in welchem Ausmaß – „zumindest“ – gruppenweise Gehölzbewüchse zu platzieren sind und lässt dem Verpflichteten viel Spielraum bei der Umsetzung. Auch für die zuständige Behörde wird es schwierig sein, die Erfüllung der Auflage aufgrund fehlender festgelegter Kriterien im Nachhinein zu beurteilen.

Somit ist entgegen der Ansicht der Behörde – in Anbetracht der oben genannten Aspekte – eine Auflage, in der trassenbegleitende, mit Gehölzen bestockte Lärmschutzwälle vorgeschrieben werden, auch rechtlich erforderlich. Denn ist es zwar richtig, dass nicht sämtliche Aufslagenvorschläge von Sachverständigen von der Behörde auch tatsächlich vorzuschreiben sind, doch kommt es maßgeblich auf die Genehmigungsvoraussetzungen (vgl. § 14 Abs. 2 Oö. NSchG) bzw. die Einhaltung dieser an. Die Behörde hat – mit anderen Worten – für einen möglichst hohen Schutz der Umwelt Sorge zu tragen und durch die Vorschreibung von Nebenbestimmungen eine Optimierung innerhalb der anzuwendenden Genehmigungsvoraussetzungen im Sinne der für die Umwelt besten Gesamtlösung zu ermöglichen (Altenburger in Altenburger (Hrsg.), Kommentar zum Umweltrecht I² (2020) UVP-G § 17 Rz. 58).

Der Oö. Umweltanwalt hält daher an der Forderung trassenbegleitender, mit Gehölzen bestockter Lärmschutzwälle fest. Als platzsparende Variante – die Grundverfügbarkeit und Kosten sind zweifelsohne immer ein Thema – wäre auch die Kombination einer „Erdwand“ (vgl. Erdwand an der Mauthausner Bundesstraße B123 von Pyburg zum Wirtschaftspark in Ennsdorf) mit einer begleitenden Gehölzbepflanzung möglich.



Maßnahmenpaket Haid – Übersicht (aus: Vorprojekt 2017, Auswahlvariante B, ASINAG, Land OÖ)

Auch im Vorprojekt 2017 wird im Maßnahmenpaket Haid ein Gehölzzug an der Westseite der Trasse zwischen Traunuferstraße und Autobahnabfahrt dargestellt.

2. Maßnahmen zum Lärmschutz im Erholungsgebiet Traunauen

Im Rahmen der mündlichen Verhandlung hat der Oö. Umweltanwalt zu Protokoll gegeben:

„Lärmschutz für das Erholungsgebiet Traunauen

Im Gutachten des ASV für Natur- und Landschaftsschutz wird darauf hingewiesen, dass die Umfahrung Haid im Abschnitt nördlich der Traunuferstraße teilweise unmittelbar angrenzend an die für die Erholungsnutzung äußerst bedeutenden Traunauen verläuft und es hier zu spürbaren Lärmerhöhungen (1-5 dB) kommt.

Die Umfahrung Haid war immer ein Vorhaben und ist bereits in den ersten Planungen klar, dass die Umfahrung ein Gesamtvorhaben ist, das in 2 Teilschritten (Kreisverkehr bis Traunuferstraße, Traunuferstraße bis B139-Süd) errichtet werden soll. Daher ist auch bei der Beurteilung von einem Vorhaben auszugehen und der Vergleichsmaßstab ist der Status-quo vor Errichtung des ersten Abschnitts.

Bereits mit Errichtung der Westspange Haid als ersten Teil der Umfahrung Haid wurde die Abwertung des Naherholungsgebietes Traun Au durch die neue zusätzliche Lärmbelastung vorgebracht.

Der Trampelpfad auf der Dammkrone des Hochwasserdammes hat eine regelmäßige Erholungsnutzung erwarten lassen. Auch auf den bestehenden Güterwegen zwischen Traunuferstraße und Mühlbach sowie entlang der derzeit bestehenden Abbauerschließungsstraße entlang des Mühlbaches und im Wald zwischen Hochwasserdamm und Mühlbach fand und findet eine Erholungsnutzung durch Fußgänger, Jogger und zum Teil auch Mountainbikern statt. Vor Errichtung der Westspange Haid als ersten Teil der Umfahrung Haid und damit als Teil eines Gesamtprojekts bestand hier ein kaum beeinträchtigter ruhiger Auwaldbereich mit Erholungsnutzung, der danach mit Straßenverkehrslärm beschallt wurde. Dies wurde bereits damals als massive Beeinträchtigung des Erholungswerts dieser Landschaft gemäß §1 Abs. 2 Zi 3 Oö. NschG 2001 gewertet und Maßnahmen zum Schutz dieses Bereich vor Lärmbelastung eingefordert.

Ohne den ersten Abschnitt herrscht im Erholungsgebiet eine Lärmbelastung (tagsüber) von unter 35 dB, mit dem ersten Abschnitt beträgt diese 45-50 dB.

Nun soll die zusätzliche Lärmbelastung durch die nunmehrige Umsetzung des Gesamtvorhabens in der nunmehr bestehenden Lärmkulisse „untergehen“ bzw. als unwesentliche Lärmerhöhung betrachtet werden. Wäre jedoch die Gesamtumsetzung des Vorhabens „Umfahrung Haid“ in einem Guss erfolgt – und die Trassenführung des Gesamtvorhabens ist zweifelsfrei eine Fortsetzung des bereits errichteten Abschnitts zwischen Kreisverkehr und Traunuferstraße – wäre diese Verschlechterung zweifelsfrei verfahrensrelevant.

Da im UVP-Verfahren auch Summenwirkungen zu betrachten sind und da es zu keiner ungerechtfertigten Stückelung von Vorhaben kommen darf, ist im Rahmen des gegenwärtigen Verfahrens die Gesamt-Verschlechterung für das Erholungsgebiet Traunauen zu betrachten.

Der ASV für Natur- und Landschaftsschutz hält in diesem Zusammenhang fest: „Die Emissionsbelastung durch den Bestand von 40 – 50 dB lässt erwarten, dass diese aufgrund von Naturgeräuschen (Wind, Regen) fallweise überlagert wird, im Planfall wird es bei 45 -60 dB deutlich weniger Tage geben, an denen der Verkehrslärm nicht wahrnehmbar sein wird. Wenn man die Planungsrichtwerte für Parkanlagen und Naherholungsgebiete gemäß ÖNorm S 5021 (vgl. Tab. 1, Einlage 3.2.1) mit 45 bis 50 dB betrachtet und berücksichtigt, dass es sich bei den Traunauen um

einen naturnahen Waldlebensraum handelt erscheint der Ansatz gerechtfertigt für dieses Areal einen max. Wert von 45 dB als Richtwert heranzuziehen, der nicht durch Verkehrslärm überschritten werden sollte.

Die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen entlang der Trasse der bestehenden Westspange Haid erfolgte – trotz damaliger naturschutzfachlicher Forderung im Naturschutzverfahren - nur Richtung Siedlungsgebiet (im Süden) und nicht zum Schutze des wichtigen Erholungsgebietes, sodass das Erholungsgebiet Traunauen seit Errichtung der Westspange Haid durch diese Lärmquelle beeinträchtigt wird. Mit der Errichtung der ggst. Umfahrung Haid wird nun zwar keine neue Lärmquelle geschaffen, dennoch könnte und sollte der Schutz des Erholungsgebietes in Form von Lärmschutzanlagen (Wall oder Lärmschutzwand) in Angriff genommen werden.“

Die Oö. Umweltschutzbehörde fordert daher zusätzliche, derzeit nicht im Projekt vorhandene Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz des Erholungsgebietes Traunauen, die hinreichend sind, damit der Verkehrslärm die Naturgeräusche nicht überlagert (Vergleichsmaßstab: vor Errichtung der Westspange Haid). Diese Maßnahmen können als Projektergänzung oder als Auflage vorgeschrieben werden.

Auflagenforderung:

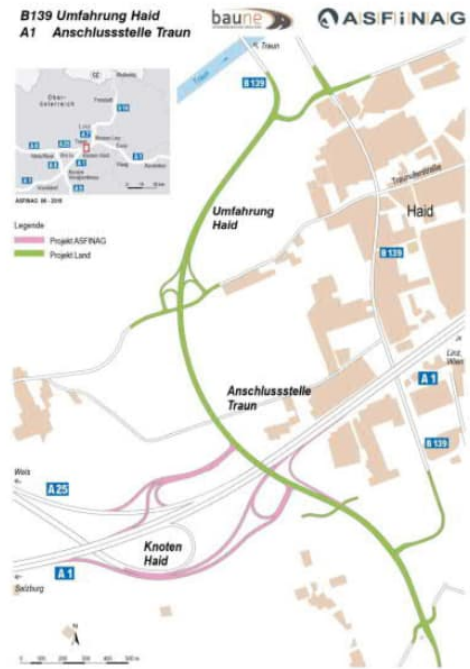
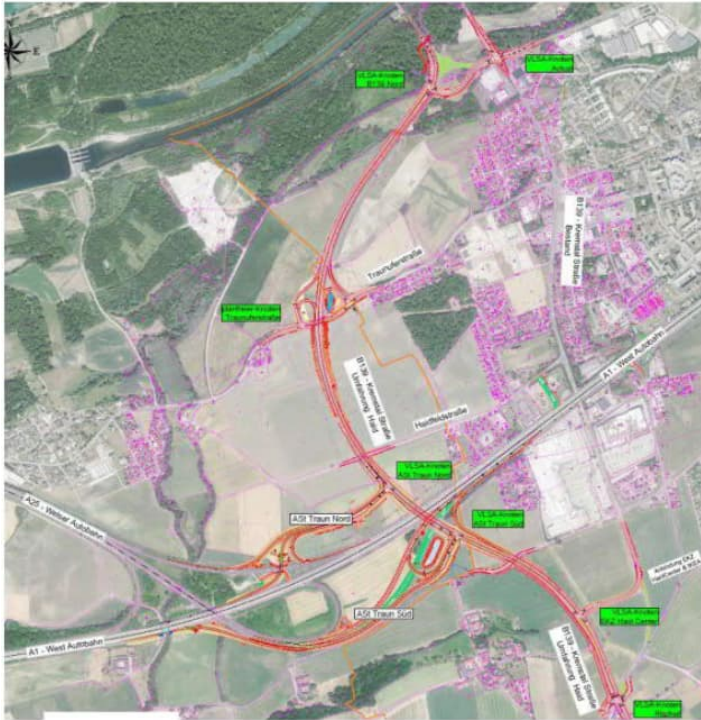
Im Bereich der Umfahrung Haid sind gegenüber dem Erholungsgebiet Traunauen Lärmschutzmaßnahmen (z.B. in Form eines geschütteten, bestockten Walls) zu setzen, die die Lärmbelastung auf jene vor Errichtung der Umfahrung (inklusive des erste, bereits errichteten Teilabschnitts) mindern und so die ursprüngliche Erholungswirkung sicherstellen.“

In der Bescheidbegründung führt die belangte Behörde im Abschnitt „7.4.3. Zu den in den Stellungnahmen aufgeworfenen Fachfragen“ unter 7.4.3.14.20. u.a. an:

„Die Einschreiterin brachte in der mündlichen Verhandlung vor, dass es im Erholungsgebiet Traunauen zu spürbaren Lärmerhöhungen kommen würde und fordert einen entsprechenden Lärmschutz. Weiters wird vorgebracht, dass zunächst durch die B139b (Westspange Haid) eine Erhöhung der Schallimmissionen stattgefunden habe und durch das nun gegenständliche Vorhaben ein weiterer Anstieg zu erwarten sei, der jedoch aufgrund der ursprünglichen Erhöhung durch die B139b nun in der bestehenden Lärmkulisse untergehe. Vor diesem Hintergrund fordert die Einschreiterin die Vorschreibung von Lärmschutzmaßnahmen, wobei konkret die Errichtung eines geschütteten, bestockten Walls vorgeschlagen wird.

Die B139b ist als genehmigter Bestand anzusehen und daher Teil der Ist-Situation; siehe dazu die rechtlichen Ausführungen unter Punkt 7.4.4.7.14. (letzter Teilstrich) der Begründung.

Was den Vorschlag betreffend die Errichtung eines Erdwalls anlangt, ist zunächst auf die eben angeführten fachlichen Aussagen zur schriftlichen Stellungnahme zu verweisen. Weiters ist darauf hinzuweisen, dass eine von den Projektwerbern freiwillig angedachte Projektmodifikation, die auch einen (weitergehenden) Erdwall zum Gegenstand gehabt hätte, mangels Verfügbarkeit der Grundflächen nicht eingereicht wurde (siehe dazu die Sachverhaltsdarstellung unter Punkt 1.1 der Begründung und gewisse rechtliche Aspekte unter Punkt 10.3.6. der Begründung). Dies war allerdings aufgrund des vorliegenden Ermittlungsergebnisses auch nicht erforderlich.“

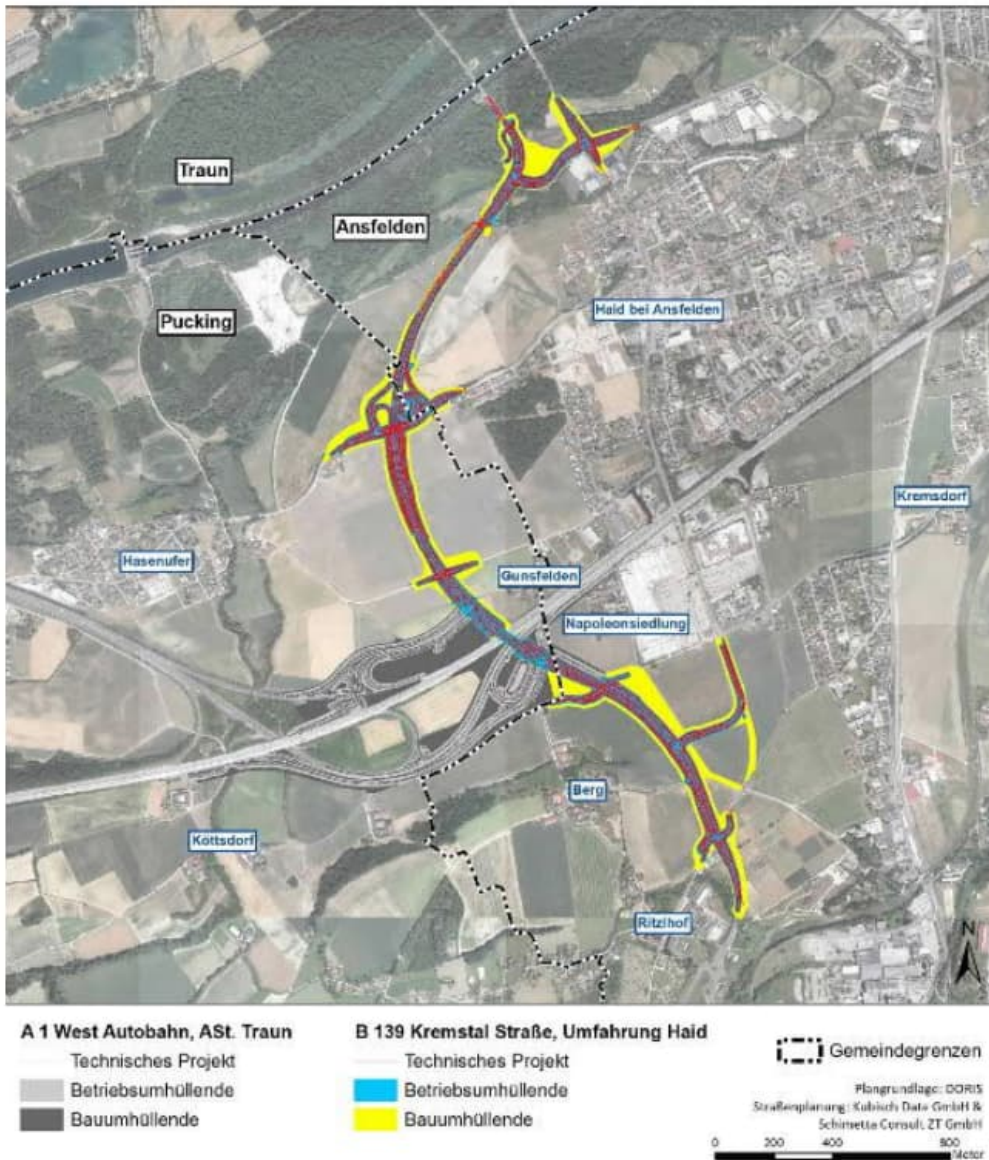


Dem hält der Oö. Umweltschutz entgegen:

In der Stellungnahme „B 139 Kremstalstraße, Baulos Umfahrung Haid, Trassenverordnung und Strategische Umweltprüfung (SUP), Stellungnahme der Oö. Umweltschutz zur Umweltprüfung, gem. § 11a, Oö Straßengesetz 1991 i.d.g.F, (Zl. UAnw-2019-239566/28-2022-Don) vom 11.10.2022 stellt die Oö. Umweltschutz klar:

„Die nunmehrige Trassenverordnung soll die Trassenverordnungen aus 2011 (Haupttrasse) und 2020 (Knotenpunkte und EKZ-Anbindung) zusammenfassen. Somit ist auch im UVP-Verfahren für den 2. Teilabschnitt von einem Gesamtprojekt auszugehen.“

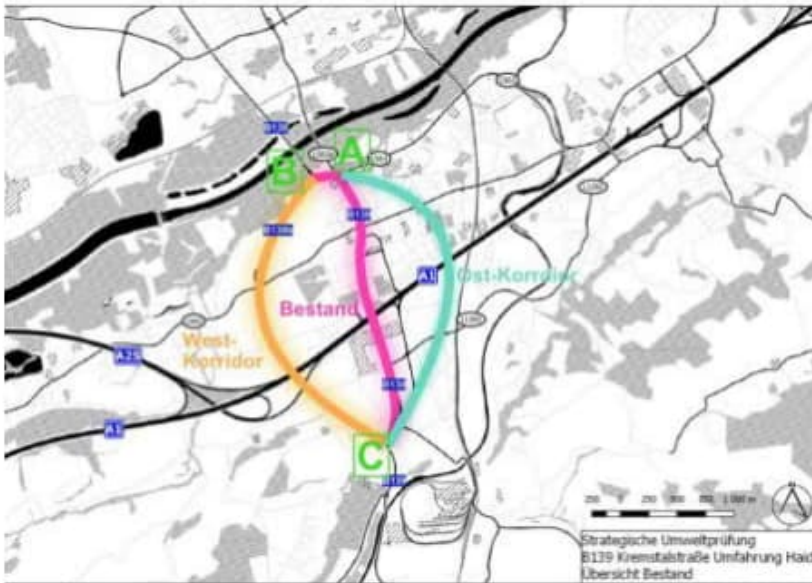
Für ein Gesamtvorhaben spricht auch der Umstand, dass es sowohl einen räumlichen, sachlichen und zeitlichen Zusammenhang zwischen den beiden Vorhaben und den damit einhergehenden Maßnahmen gibt. Auch eine sachliche Rechtfertigung für die Trennung des Vorhabens ist nicht erkennbar, da der 1. Teilabschnitt für sich allein nicht verkehrswirksam ist. Dies bestätigen die UVP-Unterlagen indirekt, indem sie den gesamten Bereich der Umfahrung Haid – also inklusive dem bereits errichteten Traunuferstraßen-Teil der Umfahrung Haid – als von der Bauumhüllenden (siehe nachfolgende Abbildung) erfasst darstellen. Überdies ist durchaus ein enger funktioneller Zusammenhang anzunehmen, da der Betrieb der Gesamtumfahrung ohne den Umbau des derzeitigen Kreisverkehrsknotens an der B139 nicht vernünftig möglich ist. Es ist somit insgesamt von einem Vorhaben auszugehen, bei dem die Umfahrung Haid im Bereich des derzeitigen Doppelkreisverkehrs aus Richtung Traun kommend von der B139 abspringt und im Bereich Ritzlhof in die B139 wieder einbindet.



Es war und ist somit von Anfang an davon auszugehen, dass es sich um ein Gesamtvorhaben handelt, das in 2 Teilabschnitten realisiert werden soll. Somit ist auch in der Bewertung der Auswirkungen auf die Umwelt von einem Gesamtvorhaben auszugehen und somit – wie im gegenständlichen Aspekt des Lärmschutzes – von einem Vergleich der Lärmkulisse vor Umsetzung des Gesamtvorhabens mit der Lärmkulisse nach Umsetzung des Gesamtvorhabens.

Dass es sich um ein solches Gesamtvorhaben handelt, bestätigt die Konsenswerberin indirekt auch, indem sie 2022 die Strategische Umweltprüfung für die gesamte Trasse zwischen Umfahrung Traun (Kreisverkehr bzw. zukünftig Ampelkreuzung) bis zur Einmündung in die B139 alt im Bereich Ritzlhof durchführt.

Dieser Ansicht schadet auch nicht das Argument der Behörde – *die sogenannte Westspange Haid (B139b) ist ein seit mehr als einem Jahrzehnt bewilligtes und realisiertes Straßenbauvorhaben* – da es grundsätzlich auf den Gesamtwillen des Projektes ankommt.



Naturschutzrechtliche Festlegungen



Siedlungen und Erreichbarkeiten



Sensible Nutzungen im Planungsgebiet



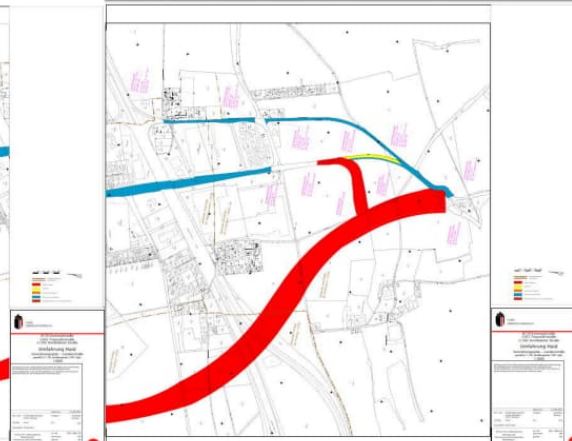
Freizeiteinrichtungen, Wander-/Radwege



Nutzungsstrukturen



Relevante Tierlebensräume



Folgerichtig hält der Oö. Umweltanwalt bereits in der Stellungnahme zur SUP fest:

„Ergänzend wird angemerkt: Die Tatsache, dass es sich nunmehr um ein Vorhaben handelt und dies auch durch die nun durchzuführende Gesamt-SUP rechtlich abgehandelt wird, unterstreicht, dass der im Rahmen der UVP-Verhandlung geforderte zusätzliche Lärmschutz im Erholungsbereich der Traunauen – der auf der Tatsache des einen Gesamtprojekts fußt – rechtens und durch Maßnahmen im UVP-Bescheid abzudecken ist.“

Es ist somit keine „von den Projektwerbern freiwillig angedachte Projektmodifikation, die auch einen (weitergehenden) Erdwall zum Gegenstand gehabt hätte, mangels Verfügbarkeit der Grundflächen nicht eingereicht wurde“ – so wie die Behörde in ihrer Begründung anmerkt – sondern handelt es sich um eine zwingend notwendige Maßnahme. Dass dieser Lärmschutz für das Erholungsgebiet Traunauen „allerdings aufgrund des vorliegenden Ermittlungsergebnisses auch nicht erforderlich“ sei, ist weder lärmtechnisch korrekt noch rechtlich zutreffend. Vielmehr hätte die Behörde auf Basis der Lärmpegel-Aufhöhung vom Zustand vor Errichtung des Gesamtprojekts (also auch vor Errichtung des Teilbereichs 1) auf den Zustand nach Umsetzung des Gesamtvorhabens (also nach Errichtung des nunmehrigen Teilbereichs 2) Lärmschutzmaßnahmen zur Sicherung der Erholungswirkung des Naherholungsbereichs Traunauen vorschreiben müssen. Dies hat sie auf fachlich unzureichender Basis in rechtswidriger Weise unterlassen.

Der Oö. Umweltanwalt fordert somit die bereits im Verfahren erhobenen Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz des Erholungsgebiets Traunauen ein, indem er an der Auflagenforderung festhält:

Im Bereich der Umfahrung Haid sind gegenüber dem Erholungsgebiet Traunauen Lärmschutzmaßnahmen (z.B. in Form eines geschütteten, bestockten Walls) zu setzen, die die Lärmbelastung auf jene vor Errichtung der Umfahrung (inklusive des erste, bereits errichteten Teilabschnitts) mindern und so die ursprüngliche Erholungswirkung sicherstellen.

3. Verpflichtende Maßnahmen zur Kompensation der Bodenversiegelung

Bereits in der Vorläufigen Stellungnahme der Oö. Umweltanwaltschaft vom 09.12.2021 (UANw-2019-239566/19-2021-Don) führt die Oö. Umweltanwaltschaft aus:

„In der Betriebsphase werden rund 21,0 ha beansprucht, projektseitig ist die Rekultivierung bestehender Wege (rd. 1,1 ha) vorgesehen.“

	B 139 Kremstal Straße, Umfahrung Haid [ha]	A 1 West Autobahn, ASt. Traun [ha]	Summe beider Vorhaben [ha]
Temporärer Flächenbedarf Bauphase	14,5	11,0	25,5
Natürliche Bodenstandorte	11,5	8,6	20,1
Waldflächen / lineare Gehölzstrukturen	0,8	0,3	1,1
Weitere Nutzungen (v.a. Siedlung, Verkehr)	2,2	2,1	4,3
Flächenbedarf Betriebsphase (vgl. Abschnitt 0)	21,0	14,1	35,1
Flächenbedarf Gesamtes Baufeld	35,5	25,1	60,6

	Rekultivierung / Entsiegelung	Flächenbedarf
Flächenbedarf Betriebsphase insgesamt		rd. 21,0 ha
dauernde Rekultivierungsflächen / Entsiegelung	rd. 1,1 ha	

Tabelle 5: B 139, Umfahrung Haid, Flächenbedarf Betriebsphase

Erforderlicher Flächenbedarf (versiegelt)	Flächenbedarf
Versiegelte Fläche Betrieb (Trasse, Rampen, Wegumlegungen, Unterführungen, ...)	rd. 10,2 ha
Versiegelte Nebenwege / Begleitwege	rd. 0,4 ha

Tabelle 6: B 139, Umfahrung Haid, versiegelte Flächen Betriebsphase

Erforderlicher Flächenbedarf (nicht versiegelt)	Flächenbedarf
Nicht versiegelte Flächen Betrieb (Böschungen, Dämme)	rd. 3,8 ha
Nicht versiegelte, offenporige Nebenwege	rd. 1,0 ha
Gewässerschutzanlagen	rd. 0,5 ha
weitere nicht versiegelte Flächen (Rest- und Zwickelflächen, Flächen weiterer techn. Ausrüstung)	rd. 5,1 ha

Tabelle 7: B, Umfahrung Haid 139, nicht versiegelte Flächen Betriebsphase

Der genannte Gesamtflächenbedarf von rund 21,0 ha betrifft die folgenden Nutzungen im Vorhabensraum:

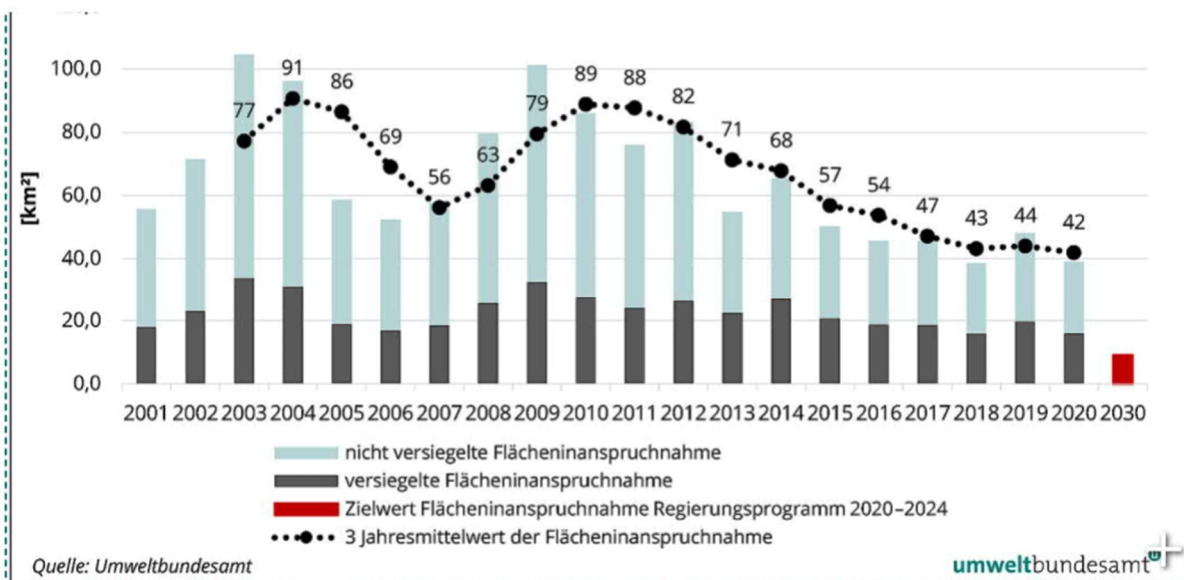
- **Natürliche Bodenstandorte:** rund 16,1 ha
- **Waldflächen:** rund 1,4 ha
- **weitere Nutzungen (v. a. Siedlung, Verkehr):** rund 3,5 ha

Der genannte Gesamtflächenbedarf beider Vorhaben (AST Traun und Umfahrung Haid) beträgt rd. 35,1 ha:

- **Natürliche Bodenstandorte:** rund 27,4 ha
- **Waldflächen:** rund 3,0 ha
- **weitere Nutzungen (v. a. Siedlung, Verkehr):** rund 4,7 ha

Ein Konzept und weitere Maßnahmen zur Begrenzung bzw. Kompensation der Bodenversiegelung fehlen, der Projekt ist somit unvollständig.

Als Zielwert gibt die Bundesregierung 2,5 ha pro Tag bzw. 9 km² pro für das Jahr 2030 vor. Der 3-Jahres-Mittelwert des Bodenverbrauchs liegt derzeit bei 42 km² pro Jahr.



Die Zielerreichung wäre also ein Viertel des derzeitigen Bodenverbrauchs. Umgelegt auf das Vorhaben wären 27 ha beim gegenständlichen Gesamt-Projekt durch Entsiegelungen zu kompensieren, der Anteil der Umfahrung beträgt ca. 15 ha.

Solche Kompensationsmaßnahmen könnten u.a. Festlegungen über die Gestaltung der Straßenbahntrasse auf der alten Kremstalstraße (z.B. als extensive Rasenfläche, wie derzeit auf den baulich getrennten Straßenbahntrassen in Linz üblich) oder die Entsiegelung der Restflächen der früheren Auf- und Abfahrten der AST Traun oder die Dachbegrünung auf öffentlichen Gebäuden sein. Die statistische Aufbereitung der neu versiegelten Flächen, das Ignorieren der absehbaren Versiegelung durch trassennahe Umwidmungen und das Gejammerge, wie vieler m² Grünlandflächen durch ökologische Ausgleichsmaßnahmen der landwirtschaftlichen Produktion entzogen werden, ohne Kompensationen der Bodenversiegelung vorzuschlagen, greift aus Sicht der Oö. Umweltanwaltschaft zu kurz.“

Im Rahmen der Verhandlung hat der Oö. Umweltanwalt u.a. überdies festgehalten:

Das Gutachten verschweigt jedoch, dass weder durch die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen, noch die Ersatzaufforstungen Boden dauerhaft zerstört wird, auch verschweigt sich das Gutachten hinsichtlich der Tatsache, dass ein Teil des Ausgleichs (Freilandvogelarten) auf weiterhin landwirtschaftlich bewirtschafteten Flächen – also mit Flächen, auf denen eingeschränkt, aber doch Landwirtschaft weiterhin erfolgen kann – stattfinden.

Der UVP-Leitfaden 2019 des UBA (S.73) führt zum Thema Boden u.a. an:

„Mit der eigenständigen Nennung des Schutzguts Fläche betont die UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52 EU und nun auch das UVP-G 2000 über den bereits bestehenden Schutz des Bodens den Aspekt des Flächenverbrauchs durch Versiegelung. Das Schutzgut Boden und Fläche kann durch ein Vorhaben in quantitativer und in qualitativer Hinsicht beeinträchtigt werden. Dabei sind sowohl die vorhabensbedingte Boden-/Flächeninanspruchnahme als auch Veränderungen der Bodenfunktionen durch das Vorhaben zu berücksichtigen.

...

In Hinblick auf die fortschreitende Bodenversiegelung (in Österreich wurde für 2016 ein durchschnittlicher Versiegelungsgrad von 41 % der Flächen, die als Siedlungs- und Verkehrsflächen beansprucht werden, ausgewiesen) ist auf die Zielbestimmungen in den Raumordnungsgesetzen oder Bodenschutzgesetzen der Bundesländer zum sparsamen Umgang mit Flächen und Boden hinzuweisen. Die tägliche Flächeninanspruchnahme in Österreich betrug 12,9 ha/Tag im Durchschnitt der Drei-Jahres-Periode 2015-2017. Gemäß der Bodencharta 2014 soll insbesondere bei UVP-Vorhaben eine Minimierung des Bodenverbrauchs sichergestellt werden.“

Wie jedoch angesichts der Tatsache der 22,5 ha dauerhaft entzogenen Fläche die Gesamtbeurteilung als „vertretbar“ aus Sicht des Bodenschutzes ausfallen kann und mit der Forderung nach Ersatz-Entsiegelung umgegangen wird, dazu verschweigt sich die ASV. Zur Minimierung des Bodenverbrauchs zählt auch die Kompensation der Versiegelung – so wie auch bei anderen Schutzgütern die Vermeidung und Verminderung des Eingriffs, die Kompensation und der Ersatz Teil des Maßnahmeninstrumentariums zur Sicherung von Schutzgütern ist.

Dazu merkt der Oö. Umweltanwalt an, dass sich das Schutzgut Boden zwar, nicht nur auf die Frage des Verbrauchs landwirtschaftlicher Böden bezieht, sondern auch den gesamten Bodenschutz abzudecken hat.

Diejenigen Bodenfunktionen, die durch den Eingriff beeinträchtigt werden, sollten durch geeignete bodenfunktionsbezogene Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden. Dabei wird auf Böden, auf denen die Kompensationsmaßnahmen durchgeführt werden, der Erfüllungsgrad der betroffenen Bodenfunktionen erhöht.

Böden mit einem bereits hohen Funktionserfüllungsgrad können nicht mehr aufgewertet werden, so dass auf solchen Böden keine Kompensationsmaßnahme für den Boden möglich ist. Bei der Archivfunktion ist ein Funktionsverlust nicht ausgleichbar.

Es stehen aber auch in diesen Fällen mögliche Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung, wie etwa Entsiegelung, Rekultivierung/Teilrekultivierung aufgelassener Abbaustätten und Altablagerungen, Überdecken von baulichen Anlagen, deren Beseitigung unverhältnismäßig wäre, Abtrag von Aufschüttungen und Verfüllungen aus technogenen Substraten, Oberbodenauftrag, Nutzungsextensivierung, Erosionsmindernde Maßnahmen, Dachbegrünungen, udgl.

Verwiesen wird in diesem Zusammenhang auf die „Leitlinien für bewährte Praktiken zur Begrenzung, Milderung und Kompensierung der Bodenversiegelung“ der EU-Kommission (2012), die u.a. anführen (S. 33):

„Es gibt verschiedene Methoden zur Kompensierung verlorener Bodenflächen und eingebüßter Bodenfunktionen:

- 1) Wiederverwendung des bei der Versiegelung des Bodens auf einer bestimmten Fläche abgetragenen Bodens an einem anderen Standort,*
- 2) Entsiegelung einer bestimmten Fläche (Bodenrückgewinnung) zur Kompensierung einer Versiegelung an anderer Stelle,*
- 3) Ökokonten und Handel mit Entwicklungszertifikaten und*
- 4) Erhebung von Gebühren für die Versiegelung von Flächen, die für den Bodenschutz oder andere Umweltschutzmaßnahmen eingesetzt werden.“*

Verwiesen wird auf den Entschließungsantrag des EU-Parlaments vom 21.04.2021 um Bodenschutz (2021/2548), die Bodenstrategie 2030 der EU-Kommission (2021), A European Green Deal | European Commission (europa.eu) (https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en), das Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council establishing a framework for the protection of soil and amending Directive 2004/35/EC, COM/2006/0232 final - COD 2006/0086 und das SEC(2006)620, Commission Staff Working Document, Impact Assessment of the Thematic Strategy on Soil Protection.

Auf Basis des Art 191 des „Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV oder AEU-Vertrag)“, der „EU-Bodenstrategie für 2030“ der Europäische Kommission vom 17.11.2021, dem Abschlussbericht zu „UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU und Klimawandel“, der „UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU2“, dem „ÖREK 2030-Umsetzungspakt „Bodenstrategie für Österreich“(2021), der Umsetzung der Agenda 2030 (Sustainable Development Goals (SDGs) und den Zielen der Bundesregierung zur Reduktion des Bodenverbrauchs auf ein Viertel des derzeitigen Bodenverbrauchs stellt der Oö. Umweltanwalt seine Forderung nach Kompensation der 75% der dauerhaft versiegelten Flächen durch die beiden Vorhaben.

§ 1 Abs 1 des UVP-G 2000 legt als Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) u.a. fest, „die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben ... auf Fläche und Boden“ hat.

§ 6 Abs. 1 Z. 3 UVP-G 2000 fordert „eine Beschreibung der voraussichtlich vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt, wozu insbesondere die Menschen, die biologische Vielfalt einschließlich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, die in Anspruch genommenen Flächen, der Boden, das Wasser, die Luft, das Klima, die Landschaft und die Sachgüter einschließlich der Kulturgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern gehören;“

Hinsichtlich des Schutzguts „Boden“ gibt es keine Einschränkung auf „landwirtschaftlich genutzten Boden“. Diese kennt auch § 6 Abs. 1 Z. 4 UVP-G 2000 (Ermittlung der Umweltauswirkungen) und die Beschreibung von Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen nicht.

Auflagenforderung:

Der Behörde ist vor Bescheiderlassung ein Konzept vorzulegen, durch welches 75% der durch das Vorhaben tatsächlich versiegelten Fläche entsiegelt oder teilentsiegelt werden, wie z.B. durch Dachbegrünungen, die Rekultivierung asphaltierter Flächen, die Sicherstellung der extensiven

Begründung der neuen Straßenbahntrasse im Bereich des als Landesstraße aufzulassenden Abschnitts der B139, u.a.

Dazu können auch die Servicewege rund um die Gewässerschutzanlagen, die Nebenwege und andere untergeordnete Anlagenteile in wassergebundener Deckschicht ausgeführt werden.

Das Gutachten hat diese Aspekte – abseits der landwirtschaftlichen Bodennutzung – nicht aufgegriffen, auch nicht der Bereich Naturschutz, der Bereich Forstwirtschaft oder der Bereich Raumordnung. Das UVP-Gutachten samt etwaiger Auflagenvorschreibungen ist somit unvollständig.“

Diesen Vorbringen hält die belangte Behörde in ihrer Bescheidbegründung entgegen:

„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.“

Hinsichtlich der Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen ist die belangte Behörde dem Vorbringen nicht gefolgt und wurde als rechtlich nicht zulässig erachtet, da durch „Auflagen nicht Dritte verpflichtet werden können und eine Rechtsgrundlage – wie sie etwa das ForstG 1975 für Ersatzaufforstungen vorsieht – für das Schutzgut Boden fehlt.“

In der Folge enthalten die Nebenbestimmungen IV.5. für den Fachbereich Bodenschutz (inkl. Landwirtschaft) keinerlei Festlegungen zum quantitativen Bodenschutz oder zu begleitenden Maßnahmen der Minimierung bzw. Reduzierung des Bodenverbrauchs, geschweige denn Kompensationsmaßnahmen, wie etwa die Entsiegelung bereits versiegelter Flächen oder die Umwandlung hart versiegelter Flächen in Flächen mit einem geringen Versiegelungsgrad, wie etwa die Umwandlung von harten Dächern in (extensiv) begrünte Dachflächen. Dass für solche Festlegungen die Rechtsgrundlage fehlen, bestreitet der Oö. Umweltschutzanwalt, denn die im Bescheid vorhandenen Nebenbestimmungen zum Bodenschutz kommen dem Minimierungsgebot des § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 und den Genehmigungsvoraussetzungen des § 17 Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000 nicht nach. Hinsichtlich der nicht (unmittelbar) möglichen Verpflichtung Dritter hält der Oö. Umweltschutzanwalt den Genehmigungsvorbehalt entgegen.

Grundlage für eine solche Beurteilung der Minimierung des Bodenverbrauchs und der Kompensation desselben sind die bereits im Rahmen der mündlichen Verhandlung (Passage siehe oben) angeführten Dokumente, wie der Entschließungsantrag des EU-Parlaments vom 21.04.2021 um Bodenschutz (2021/2548), die Bodenstrategie 2030 der EU-Kommission (2021), A European Green Deal | European Commission (europa.eu) (https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en), das Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council establishing a framework for the protection of soil and amending Directive 2004/35/EC, COM/2006/0232 final – COD 2006/0086 und das SEC(2006)620, Commission Staff Working Document, Impact Assessment of the Thematic Strategy on Soil Protection.

Auf Basis der bereits oben angeführten Festlegungen des Art 191 des „Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV oder AEU-Vertrag)“, der „EU-Bodenstrategie für 2030“ der Europäischen Kommission vom 17.11.2021, dem Abschlussbericht zu „UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU und Klimawandel“, der „UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU2“, dem „ÖREK 2030-Umsetzungspakt „Bodenstrategie für Österreich“(2021), der Umsetzung der Agenda 2030 (Sustainable Development Goals (SDGs) und den Zielen der Bundesregierung zur Reduktion des Bodenverbrauchs auf ein Viertel des derzeitigen Bodenverbrauchs **stellt der Oö. Umweltschutzanwalt seine Forderung nach Kompensation der 75% der dauerhaft versiegelten Flächen durch das Vorhaben.**

4. Ökologische Ausgestaltung von Versickerungsanlagen

Bereits im Rahmen der mündlichen Verhandlung hat der Oö. Umweltanwalt in Form begründeter Auflagenforderungen vorgebracht:

„... Die Oö. Umweltschutzbehörde fordert auf dieser Basis:

Auflagenforderung:

Die Begrünung der Regenretentionsanlagen ist nach dem „Merkblatt zur Gestaltung und Erhaltung naturnaher Retentionsanlagen“ des Landes OÖ durchzuführen und zu pflegen. Dazu ist als Deckschicht nährstoffarmer Unterboden (Zwischenboden) zu verwenden

Auflagenforderung:

Die Versickerungsanlagen (mit Ausnahme jener Bereich mit unterliegender Drainage) sind zumindest randlich mit standortgerechten Laubgehölzen zu bestocken.“

Für den Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft legt die Nebenbestimmung 8.14 fest:

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

Darüber hinaus gibt es keinerlei Festlegungen, dass die Begrünung der Bodenfilteranlagen mit standortgerechtem Naturwiesensaatgut erfolgen muss, und somit – ohne die Gewässerschutzziele zu unterlaufen oder zu schmälern – naturnahe magere Vegetationsstandorte mit höherer Biodiversität an Pflanzen und Tierarten (Insekten) geschaffen werden kann. Die Retentions- und Versickerungsanlagen entsorgen eine versiegelte Fläche von ca. 8 ha. Die Forderung nach naturschutzfachlich qualitativ höherwertigen Retentions- und Versickerungsflächen wäre wohl auch als qualitativer Ausgleich für die ca. 8 ha dauerhaft versiegelte Fläche zu sehen. Denn auf dieser ca. 8 ha dauerhaft versiegelter Fläche besteht kein ökologisches Restrukturierungspotential mehr und so ist es nicht nur billig, sondern auch recht, auf den „technischen Gewässerschutzflächen“ dieses ökologische Zusatzpotential umzusetzen.

Der Oö. Umweltanwalt fordert somit die Begrünung der Retentions- und Versickerungsflächen mit Naturwiesensaatgut. Dies wäre nur die logische Weiterführung der Nebenbestimmung 14.11. (Natur- und Landschaftsschutz), die festlegt:

„Sämtliche zu begrünenden Begleit- und Zwickelflächen sind mit REWISA-zertifiziertem Saatgut zu begrünen.“

Dies soll somit nicht nur für die Begleit- und Zwickelflächen, sondern auch für die Retentions- und Versickerungsflächen gelten. Überdies wäre in diesen Bereichen auch die Ausbringung der Bodenschichten mit den Frühjahrsgeophyten (vgl. Nebenbestimmung 14.6. Natur- und Landschaftsschutz) möglich, sinnvoll und wird daher gefordert.

In Anpassung des Auflagenpunkts 8.23. (zweimalige Mahd und Entfernung des Mähguts von der Fläche) sind die Mähzeitpunkte (Zeitfenster) in Abstimmung mit dem/der Naturschutzsachverständigen festzulegen. Die Nebenbestimmung 8.23 ist jedoch dahingehend abzuändern, dass die Alternative des Schlägelns und Belassens des Mähguts gestrichen wird. Grund dafür ist der Umstand, dass durch das Schlägeln und Belassens des Mähguts auf der Fläche die Nährstoffe von der Fläche nicht entfernt und somit der Standort über die Zeit „aufgedüngt“ wird. Resultat wäre der Verlust eines artenreichen mageren Standorts und damit eine grobe, artenarme Grünfläche.

Ausdrücklich festgehalten wird, dass die Nebenbestimmung 14.6. für grundsätzlich sinnvoll und zielführend erachtet wird:

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

Eine nähere Festlegung der „geeigneten Stellen“ für die möglichst zeitnahe Wiederaufbringung Geophyten-reichen Oberbodenmaterials wird jedoch eingefordert, damit die so geborgenen Soden bzw. Bodenschichten nicht in der „allgemeinen Bodenwiederaufbringung verloren gehen“. Denn Frühjahrsgeophyten auf einer zukünftig als Acker bewirtschafteten Flächen gehen verloren.

5. Fachbereich Lichttechnik

Es ist lobenswert, dass die Behörde für den Bereich Lichttechnik grundlegende Regelungen getroffen und auch durchaus sinnvolle, fachlich gestützte Festlegungen gemacht wurden. Die Bestimmungen zu Limitierung der Lichtverschmutzung sind nicht nur aus Sicht der Humanmedizin (Melatonin und zirkadianer Rhythmus), sondern auch aus Sicht des Artenschutzes (Insekten, nachaktive Tiere, Sog- und Barrierewirkung) geboten. Die Nebenbestimmungen des Fachbereichs 12 Lichttechnik sind somit grundsätzlich sinnvoll, jedoch ist die Nebenbestimmung 12.8. während der Betriebsphase unzureichend:

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

Mit der Festlegung „Farbtemperatur von maximal 3.000 °K und einem möglichst geringen Blauanteil“ grundsätzlich richtig, aber ebenso unzureichend bestimmt ist die Nebenbestimmung 14.2. (Natur- und Landschaftsschutz).

„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.“

Festlegungen fehlen, dass – wie es die ÖNorm O1052 auch vorsieht – der ULR 0% beträgt, dass es ab 20:00 Uhr bzw. 22:00 Uhr zu Nachtabsenkungen auf 50% bzw. 30% der Beleuchtungsleistung oder alternativ dazu zu einer frequenzabhängigen Absenkung der Beleuchtung kommt, sowie Festlegungen, dass – zusätzlich zu sinnvollen und erfolgten Begrenzung des kurzwelligigen Lichtanteils – der UV-Anteil nahe 0% liegt.

Gefordert wird somit:

- **Festlegungen zur Nachtabsenkung**
- **Festlegungen zum ULR**
- **Festlegungen zur Begrenzung des UV-Anteils**

Diese Forderungen entsprechen dem Stand der Technik (vgl. ÖNorm O1052) und entsprechendem Vermeidungs- und Minimierungsgebot.

6. Genehmigungsvorbehalt

In den Nebenbestimmungen ist im Abschnitt IV.3. ein Genehmigungsvorbehalt festgelegt, der die Genehmigung vorbehaltlich an den Erwerb sämtlicher für den Straßenbau erforderlichen dinglichen Rechte bindet – somit auch an das Vorliegen aller im Projekt angeführten Ausgleichs- und

Kompensationsflächen. Der Oö. Umweltanwalt hält diese Festlegung für sinnvoll und möchte explizit auf sie hinweisen.

7. „Diagonalsperre“

Im Rahmen der mündlichen Verhandlung hat der Oö. Umweltanwalt u.a. zu Protokoll gegeben:

„Verkehrsmodellierungen

Die Verkehrsmodellierung beruht auf der offiziellen Verkehrsmodellierung des Landes OÖ und einem präzisierenden Teilmodell für die Hauptstraßenzüge Kremstalstraße B139, A1 und A25. Das Modell erscheint grundsätzlich plausibel, kann aber – mangels der Kenntnis der Detailparameter und der Komplexität des Modells zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht ausreichend beurteilt werden.

Im Gutachten wird eine umfangreiche Verkehrssicherung vorgesehen, u.a. wurden Maßnahmen in Aussicht gestellt, wenn die Prognosen nicht erreicht werden.

Seitens der Sachverständigen wird auf vergleichbare Maßnahmen bei Projekten u.a. in NÖ verwiesen. Dazu gehören u.a. Straßeneinengungen im untergeordneten Netz, Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Umfahrung, u.a. Unklar bleibt jedoch, welche konkreten Maßnahmen für den gegenständlichen Fall die Verkehrsmodellierung zur „Korrektur“ der Verkehrsströme vorsieht. Offen ist auch, ab welchen prozentuellen Änderungen gegenüber den prognostizierten Verkehrsströmen eine bestimmte Zeit nach Verkehrsfreigabe - unabhängig von der Frage der Immissionen durch Luft, Lärm und Erschütterungen – solche Verkehrslenkungsmaßnahmen automatisch gesetzt werden.

Es hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass Anpassungen des Immissionsschutzes bei Lärm und noch viel mehr bei Luft zögerlich bis gar nicht passierten. Bei einem relativ hohen Immissionsniveau bedarf es einer doch einer deutlichen Zunahme der Verkehrsfrequenz, um aus dem Bereich der Irrelevanz (z.B. 1 dB oder 1 bis 3% bei Luftschadstoffen herauszutreten. Darüber hinaus liegen die Aktionswerte für den Sanierungsfall deutlich höher als für den Neuerrichtungs-Fall. Im Fall des Lärmschutzes handelt es sich bei einer Sanierung – anders als bei einer Neubewilligung – um eine freiwillige Leistung z.B. des Landes und kein Recht, wie im Bewilligungsverfahren.

Darüber hinaus stellt die Diagonalsperre auf der bestehenden Kremstal-Bundesstraße ein zentrales Element der Verkehrslenkung auf die Umfahrung und eine zentrale Voraussetzung für eine Verkehrsberuhigung im Zentrum von Haid dar. Diese Diagonalsperre ist Teil des Vorhabens. Ohne die Diagonalsperre oder bei Ersatz derselben durch andere Maßnahmen, die möglicherweise nicht dieselbe Wirkung haben, stellt das Vorhaben rechtlich ein Aliud dar und die Bescheide wären ungültig bzw. die Umfahrung und Anschlussstelle wäre ohne einen Konsens.

Es hat sich auch in früheren Verfahren gezeigt, dass Maßnahmen der Verkehrslenkung nur dann tatsächlich umgesetzt wurden, wenn das Procedere und die Maßnahmen generell verbindlich in den Bescheid aufgenommen wurden. Daher fordert die Oö. Umweltanwaltschaft als Auflage:

Auflagenforderung:

Weichen die Verkehrsumlagerungen im Bereich der bestehenden Kremstal-Bundesstraße 2 Jahre nach Errichtung und Freigabe der Umfahrung Haid mehr als 10% zu Ungunsten der Verkehrsumlagerung von den prognostizierten Werten ab, dann sind der Behörde von der Konsenswerberin konkrete Maßnahmen vorzuschlagen, die den prognostizierten Umlagerungseffekt sicherstellen sollen. Diese Maßnahmen sind dann von der Behörde zu prüfen und der Konsenswerberin mit Bescheid aufzutragen und nach Ablauf weiterer 2 Jahre zu evaluieren, gegebenenfalls nachzubessern.

Alternativ dazu wird auf die von den Konsenswerberinnen im Rahmen der UVP-Verhandlung am heutigen Tag vorgebrachte alternative Auflagenformulierung verwiesen. Diese sieht vor, dass die rechtlichen und organisatorischen Voraussetzungen für die Diagonalsperre vor Eröffnung der

Umfahrung geschaffen werden und die bauliche Ausführung unmittelbar im Abschluss an die Umfahrungseröffnung erfolgt.

Auflagenforderung:

In den Vereinbarungen der Übergabe der alten Kremstal-Bundesstraße an die Gemeinde Ansfelden als Gemeindestraße ist als Bedingung aufzunehmen, dass die Diagonalsperre weiterhin aufrecht bleibt.“

Es ist anzumerken, dass diese Diagonalsperre ein ganz zentrales und entscheidendes Element für die spätere Wirksamkeit der Verkehrsverlagerung und die Umsetzung der Verlängerung der Straßenbahnverlängerung von Traun nach Kremsdorf darstellt. Die Behörde ist dem Anliegen insofern teilweise gefolgt, indem sie die Nebenbestimmung 19.1. über die Diagonalsperre in den Bescheid aufgenommen hat. Die Nebenbestimmung selber ist eher als „Wunsch“ und nicht als harte Auflage formuliert. **Eine bescheidauflösende Bedingung oder ein Genehmigungsvorbehalt ist hier aus Sicht des Oö. Umweltanwalts erforderlich und zielführend.**

Linz, am 18.01.2024

Dipl.-Ing. Dr. Martin Donat
Oö. Umweltanwalt

