



BMVIT – II/ST3 (Rechtsbereich Bundesstraßen)

Postanschrift: Postfach 202, 1000 Wien
Büroanschrift: Stubenring 1, 1011 Wien
DVR 0000175
email: st3@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-314.501/0013-II/ST-ALG/2008

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



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Straße und Luft

lt. Verteiler

Wien, am 16.12.2008

**Betreff: Oberösterreich, A 1 West Autobahn, Anschlussstelle Enns West,
Bescheid gemäß § 24h UVP-G 2000, § 4 BStG 1971 und § 17 ForstG 1975**

B E S C H E I D

Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), vertreten durch das Land Oberösterreich, pA Amt der Oö. Landesregierung, Abteilung Strategische Planung und Netzausbau, Bahnhofplatz 1, 4021 Linz, hat mit Schreiben vom 4. November 2005 beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung der Genehmigung gemäß § 24h Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 in Verbindung mit § 4 Bundesstraßengesetz und § 17 Forstgesetz für das Bundesstraßenbauvorhaben Anschlussstelle Enns West im Zuge der A 1 West Autobahn im Gebiet der Stadtgemeinde Enns gestellt.

Über diesen Antrag entscheidet die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 2/2008, § 32 lit. b Bundesstraßengesetz (BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 58/2006, und § 170 Abs. 2 Forstgesetz 1975, BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I Nr. 55/2007, wie folgt:

Spruch:

I.A.

Der ASFINAG wird die **Genehmigung nach § 24h Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 in Verbindung mit § 4 Abs. 1 BStG 1971 und § 17 Forstgesetz 1975** für das Bundesstraßenbauvorhaben Anschlussstelle Enns West im Zuge der A 1 West Autobahn im Gebiet der Stadtgemeinde Enns **erteilt**.

info@bmvit.gv.at

www.bmvit.gv.at

Dynamik mit Verantwortung

Die Genehmigung erfolgt nach Maßgabe der im Spruchpunkt II. angeführten Projektunterlagen und unter Einhaltung der im Spruchpunkt III. enthaltenen Nebenbestimmungen.

I.B.

Gemäß § 26 Abs. 1 iVm § 4 Abs. 1 BStG 1971 wird der Straßenverlauf der Anschlussstelle Enns West im Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Enns auf Grundlage des eingereichten Projekts (Spruchpunkt II) wie folgt bestimmt:

Die neu herzustellende Vollanschlussstelle Enns West liegt zwischen Autobahn-km 157,742 und Autobahn-km 158,167 der A 1 West Autobahn und wird in Form eines halben versetzten Kleeblattes errichtet.

Über die vier Rampen der Anschlussstelle soll die Verbindung von der A 1 West Autobahn zu den neu zu errichtenden Landesstraßen B 309 Steyrer Straße und L 1403 Volkersdorfer Straße hergestellt werden, wobei die Anbindung an das untergeordnete Straßennetz über zwei Kreisverkehrsanlagen erfolgt, die dem Landesstraßennetz zuzuordnen sind.

Die Ab- und Auffahrtsrampen Süd (Richtungsfahrbahn Wien) werden südwestlich des Kreuzungspunktes A 1 West Autobahn mit der B 309 angelegt; die Ab- und Auffahrtsrampen Nord (Richtungsfahrbahn Salzburg) nordöstlich des Kreuzungspunktes A 1/B 309.

Im einzelnen ist der Verlauf der neu herzustellenden Rampen aus dem Trassenplan vom 14. Oktober 2005, Plannummer 11087/05, im Maßstab 1:1000 zu ersehen.

Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebiets gemäß § 15 BStG 1971 ergeben sich aus dem vorgenannten Trassenplan.

I.C.

Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie erteilt der ASFINAG zum Zwecke der Errichtung und des Betriebes der Anschlussstelle Enns West die Bewilligung zur dauernden Rodung einer Rodefläche im Ausmaß von 3.748 m² auf dem Grundstück Nr. 679/1, Katastralgemeinde 45105 Kristein, sowie einer befristeten Rodung im Ausmaß von 2.604 m², ebenfalls auf dem Grundstück Nr. 679/1, Katastralgemeinde 45105 Kristein, nach Maßgabe der Forstrechtlichen Einreichung, Einlage Nr. C03, und des darin enthaltenen Lageplans Abbildung C03-3, Seite 6 der Einlage Nr. C03, vom 25.10.2005, verfasst von DI Kutzenberger und nach Maßgabe der in Spruchpunkt III. genannten Bedingungen, Fristen und Auflagen.

II.

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

- Trassenplan vom 14. Oktober 2005, Plannummer 11087/05, im Maßstab 1:1000

- Technische Projektunterlagen, Einreichprojekt 2005, Mappe A, bestehend aus den Einlagen A.1a, A.1b, A.2-1, A.3-1, A.4-1, A.4-2-1, A.4-3, A.4-4, A.5-1, A.6-1 bis A.6-7, A.7-1, A.7-2, A.8-1, A.8-2, A.9, A.10, A.11, A.12.1-1, A.12.2, A.12.3, A.13-1 (Stand: September 2006) und A.14; Umweltverträglichkeitserklärung, Mappe B, bestehend aus den Einlagen B01A-1 (Datum: 31.10.2006), B02.1-1, B02.1.1 bis B02.1.4, B02.2, B02.3, B03.1-1, B03.1.1 bis B03.1.4, B03.2-1, B03.2.1 bis B 03.2.3, B04.1, B04.1.1, B04.2, B05.1, B05.2-1, B06.1-1 (Datum: 08.11.2006), B06.2-1 (Datum: 30.10.2006), B06.3.1, Forstrechtliche Einreichung, Einlage C03 in Mappe C sowie die von der Projektwerberin nach der öffentlichen Antragsbekanntmachung vorgelegten, ergänzenden Unterlagen, nämlich „Fachbeitrag Lufttechnik, Ergänzende Angaben zur Bauphase“ vom 10.04.2007, „Ergänzende Angaben zu den PM₁₀-Immissionen bei der Blumensiedlung Asten und bei der Fa. Backaldrin“ vom 17.05.2007 und „Hydrogeologische Beweissicherung, Erstaufnahme“ vom 05.04.2007.

III.

Im Rahmen der Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie werden folgende Maßnahmen als Nebenbestimmungen festgelegt, wobei die Ausführung der vorgeschriebenen Leistungen oder die Herstellung des vorgeschriebenen Zustands bis zur Verkehrsfreigabe zu erfolgen hat, wenn sich nicht aus der konkreten Vorschreibung etwas anderes ergibt:

1. Fachbereich Verkehrstechnik

Betriebsphase:

- 1.1. Die Verbindung vom Kreisverkehr "Verknüpfung der neulagigen L 1403 Volkersdorfer Straße mit der L 568 Ennser Straße (ehemalige B1)" zur neuen B1 Wiener Straße, in versetzter Weiterführung der Fabrikstraße, ist nach Errichtung der "B 309 lang" vom Konsensinhaber hinsichtlich verkehrstechnischer Begleitmaßnahmen zu beobachten und zu dokumentieren.
- 1.2. Hinsichtlich der Benützung von Landwirtschaftsfahrzeugen im Abschnitt "B 309 lang" ist nach Fertigstellung der Verkehr durch entsprechende Zählungen zu beobachten und gegebenenfalls sind entsprechende Maßnahmen zu setzen.

Beweissicherung

- 1.3. Um die verkehrliche Entwicklung ausreichend beobachten zu können, sind nach Inbetriebnahme dieses Bauvorhabens sowohl an der neuen B 309, als auch auf dem Sekundärwegenetz (speziell an der nördlich gelegenen Fabrikstraße = Verbindung von der L 568 Ennser Straße / alte B1 zur neuen B1 Wiener Straße) wiederholende Verkehrszählungen (Querschnitts- und Kreuzungszählungen) durchzuführen. Je nach Entwicklung und Erfordernis sind dann entsprechende verkehrsbegleitende Maßnahmen zu setzen.

2. Fachbereich Siedlung- und Raumplanung

Betriebsphase:

- 2.1. Die Wegeverbindungen und Wirtschaftswege sind wie im Projekt dargestellt wiederherzustellen.

3. Fachbereich Lärm

Bauphase:

- 3.1. Bei den Bauarbeiten sind soweit als möglich lärmarme Baugeräte einzusetzen.
- 3.2. Vor den lärmintensiven Bauphasen (insbesondere den Abbrucharbeiten an der Autobahnbrücke) sind die Anwohner zur Verbesserung ihrer zeitlichen Dispositionsfähigkeit frühzeitig und umfassend über den Zeitplan zu informieren.
- 3.3. Der baubedingte Dauerschallimmissionspegel und die Spitzenschallpegel sind während den baubedingten lärmintensiven Bauarbeiten mit wiederholten schalltechnischen Kontrollmessungen zu überprüfen. Bei Nichteinhaltung der in der OÖ Bautechnikverordnung festgelegten Grenzwerte sind lärmärmere Baugeräte zu verwenden und/oder organisatorische Maßnahmen zu setzen.
- 3.4. Es ist eine geeignete Anlaufstelle für Beschwerden von Anrainern wegen baugedungen Lärms einzurichten (z.B. Ombudsmann). Diese Anlaufstelle ist in geeigneter Weise kundzumachen (z.B. auf Baustellentafeln). Einlangende Beschwerden sind der örtlichen Bauaufsicht nachweislich mitzuteilen, die daraufhin die Einhaltung der festgelegten Maßnahmen verstärkt zu überwachen hat.

Betriebsphase:

- 3.5. Die im schalltechnischen Projekt dargestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Anschlussstelle Enns West sind in der beschriebenen Form umzusetzen.
- 3.6. Die im schalltechnischen Projekt dargestellten passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und/oder Schalldämmlüfter) sind in der beschriebenen Form umzusetzen.

Beweissicherung

- 3.7. In einem Zeitraum von 3 bis 6 Monaten nach Inbetriebnahme der Anschlussstelle Enns West sind bei den nächstgelegenen Wohnanrainern normgerechte Kontrollmessungen durchzuführen. Bei diesen Messungen sind auch die betreffenden Verkehrsfrequenzen, Schwerverkehrsanteile, gefahrene Geschwindigkeit u. dgl. zu erheben. Über diese Kontrollmessungen ist ein normgerechter Prüfbericht der Behörde unverzüglich und unaufgefordert vorzulegen.

4. Fachbereich Meteorologie

Betriebsphase:

- 4.1. Zur Minimierung der Temperatur- und Feuchteänderungen im mikroklimatischen Bereich sind freie Flächen und Böschungen im Randbereich und zwischen den versiegelten Flächen durch verschieden hohe Bepflanzungen zu begrünen.
- 4.2. Zur Minimierung der negativen Effekte auf die durch Rodungen neu entstehenden Waldränder wie Schwächung durch Austrocknung, Sonnenbrandschäden und neue Windangriffsflächen sind schon während der Bauphase die neu entstandenen Waldränder durch mehrstufigen Bewuchs und Bäume aufzuforsten.

5. Fachbereich Luftreinhaltung

Bauphase:

- 5.1. Zusätzlich zu den Befeuchtungsmaßnahmen lt. UVE ist es erforderlich, dass die Ausfahrtsstellen aus den Baustellenbereichen in regelmäßigen Abständen und bei stärkerer Staubentwicklung gereinigt werden; die Reifen der ausfahrenden LKW und Baumaschinen sind in einer Reifenwaschanlage zu reinigen. Verschmutztes Wasser der Reifenwaschanlage ist auszutauschen.

Betriebsphase:

- 5.2. Im Bereich der „Blumensiedlung“ ist auf dem bestehenden Lärmschutzwall nördlich der Richtungsfahrbahn Wien – Linz von Autobahn-km 159,315 bis Autobahn-km 159,650 eine 4 m hohe Immissionsschutzwand zu errichten.

Beweissicherung:

- 5.3. Die bestehenden Luftmessstationen sind für zumindest 5 Jahre nach Errichtung der Anschlussstelle Enns West weiter zu betreiben.
- 5.4. Im Bereich der "Blumensiedlung" ist zur Validierung der Ausbreitungsberechnungen vor Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Enns West eine Luftmessstation einzurichten und für zumindest 5 Jahre zu betreiben.

6. Fachbereich Forst- und Jagdwirtschaft

Bauphase:

- 6.1. Auch während der Bauphase ist durch entsprechende Maßnahmen (Zäunungen) sicherzustellen, dass Wild nicht auf die Autobahn gelangt.
- 6.2. Die Bautätigkeit ist auf die Tageszeit (z.B. 6:00 bis 20:00) zu beschränken. Diese zeitliche Beschränkung der Bautätigkeit gilt nicht für den Abtrag der bestehenden Autobahnbrücke L 21, die Errichtung der Autobahnbrücke L 21 neu und die erforderlichen Bauarbeiten auf den Richtungsfahrbahnen der A 1 West Autobahn.

Betriebsphase:

- 6.3. Für die fachgerechte Umsetzung der Ersatz- und Neuaufforstungsmaßnahmen ist eine ökologische Bauaufsicht vorzusehen.
- 6.4. Die vorgesehenen Ersatz- und Neuaufforstungsmaßnahmen im Bereich der B309 neu, außerhalb des unmittelbaren Trassenbereichs, sind vor den projektsbedingten Rodungen für das Bundesstraßenbauvorhaben der Anschlussstelle Enns West durchzuführen.
- 6.5. Für die Umsetzung wildrelevanter Ausgleichsmaßnahmen ist die Bestellung einer ökologischen Bauaufsicht vorzusehen.
- 6.6. Die vorgesehenen Wildleitbepflanzungen und Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des gegenständlichen Projektes sind auch in der Betriebsphase so zu pflegen und zu erhalten, dass eine bestmögliche Wirkung gegeben ist.

Beweissicherung

- 6.7. Es ist zur begleitenden Kontrolle, insbesondere der Umsetzung der projektsgemäß vorgesehenen Ersatz- und Neuaufforstungsmaßnahmen, eine ökologische Bauaufsicht zu bestellen.

Rodung

- 6.8. Die Rodungen sind an den ausschließlichen Zweck der Errichtung und des Betriebs der Anschlussstelle Enns West im Zuge der A 1 West Autobahn gebunden.
- 6.9. Die technische Rodung ist bis spätestens 31.12.2010 durchzuführen.
- 6.10. Bei der Errichtung des gegenständlichen Bauvorhabens ist eine über die bewilligte Trassenbreite hinausgehende Deponierung von Aushubmaterial und Baustoffen, sowie das Abstellen von Maschinen und Geräten in angrenzende Waldflächen nicht gestattet.
- 6.11. Der Beginn, sowie die Beendigung der Rodungsmaßnahmen sind der Behörde anzuzeigen.
- 6.12. Temporäre Rodungsflächen sind umgehend nach Errichtung der Anlagen bis spätestens Ende April des Folgejahres wiederaufzuforsten und deren Fertigstellung ist der Behörde anzuzeigen.
- 6.13. Zur Wiederherstellung der durch die Rodung entfallenden Wirkungen des Waldes sind die in der forstrechtlichen Einreichung, Einlage C03, vorgesehenen Ersatzaufforstungen auf den dort angeführten Flächen (Einlage Nr. C03, Seite 9) durchzuführen.
- 6.14. Die befristeten Rodungsflächen, sowie die Neuaufforstungen auf den vorgesehenen Grundstücken, sind mit mindestens 2.500 Pflanzen/ha der Baumarten Stieleiche, Hainbuche, Bergahorn, Spitzahorn, Esche, Vogelkirsche, Winterlinde und anderen standortgerechten Laubbölgern und Sträuchern, wie Feldahorn, Hasel, Holunder etc. (siehe Anhang des ForstG) aufzuforsten.

7. Fachbereich Straßenbautechnik

Bauphase:

- 7.1. Alle vom Straßenbauprojekt berührten Leitungsanlagen sind bei der Baudurchführung entsprechend zu schützen und nötigenfalls im Einvernehmen mit dem jeweiligen Leitungsträger (Eigentümer) sowie nach deren Weisungen unter Berücksichtigung der im jeweiligen Sondernutzungsvertrag enthaltenen Auflagen projektsgemäß abzuändern und/oder zu ergänzen.
- 7.2. Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs auf den während der Bauzeit betroffenen öffentlichen Straßenteilstücken sind geeignete Maßnahmen zu treffen; dabei ist vor allem für die nötige Verkehrssicherheit zu sorgen. Dies gilt auch für die Aufrechterhaltung der Zufahrtsmöglichkeit zu den an die Straße angrenzenden Grundstücken.
- 7.3. Außerhalb der Straßenanlage vom Bauvorgang berührte Grundflächen sind spätestens mit der Baufertigstellung wieder in ihren früheren Zustand zu versetzen.
- 7.4. Die Vermarkung und Vermessung sowie die Herstellung der Grundbuchsordnung ist nach Baufertigstellung umgehend auf Kosten der Projektwerberin vorzunehmen.

8. Fachbereich Kulturgüter

Bauphase:

- 8.1. Sollten bereits begonnene archäologische Untersuchungen bis zur Aufnahme der Errichtungsarbeiten des Vorhabens noch nicht abgeschlossen sein, muss der Bauwerber (die ASFINAG) sicherstellen, dass diese Untersuchungen nach dem Stand der Wissenschaft abgeschlossen werden können.
- 8.2. Sollten während der Errichtungsarbeiten des Vorhabens bisher nicht bekannte Fundstellen gefunden werden, muss der Bauwerber sicherstellen, dass diese Fundstellen nach dem Stand der Wissenschaft untersucht werden können.
- 8.3. Der Bauwerber muss sicherstellen, dass Kulturgüter, besonders archäologische Fundstellen, nicht im Zusammenhang mit dem Abbau von für die Errichtung des Bauwerkes notwendigen Schüttmaterials beeinträchtigt bzw. zerstört werden. Dazu ist, wenn der Bauwerber den Abbau selbst durchführt, vom Bauwerber selbst mit der Denkmalschutzbehörde eine entsprechende Abstimmung herbeizuführen und schriftlich zu dokumentieren, erfolgt der Abbau des Schüttmaterials durch andere, so hat sich der Bauwerber eine entsprechende Dokumentation vorlegen zu lassen. Der Hinweis darauf, dass die in Frage stehenden Abbaustelle(n) nicht unter Denkmalschutz stehen, ist nicht ausreichend.
- 8.4. Der Bauwerber hat sicherzustellen, dass die Detailplanungen, die zur Einreichung in den materienrechtlichen Verfahren benutzt werden, nicht nur auf die zum Zeitpunkt der Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung bekannten Kulturgüterbestand abgestimmt sind, sondern auf den zum Zeitpunkt der Einreichung der Detailplanung gültigen. Sollten sich durch Vorschreibungen der Materienrechtsbehörden

Veränderungen im Flächenverbrauch oder der Lage von Lager – und/oder Ausgleichsflächen gegenüber der Umweltverträglichkeitserklärung ergeben, ist diesbezüglich die Denkmalschutzbehörde zu befassen.

- 8.5. Die Maßnahmen 8.1 bis 8.5 sowie alle Maßnahmen, die der Bauwerber selbst vorgesehen hat, sind auf das gesamte Einreichprojekt wie auch auf die Flächen auszudehnen, die im Zuge dieses Verfahrens in das Projekt einbezogen werden.

Beweissicherung

- 8.6. Von im Sinne des Denkmalschutzgesetzes dafür qualifizierten Personen ist eine das Baugeschehen begleitende Kontrolle durchzuführen, die zu überprüfen hat, ob die vom Bauwerber selbst vorgeschlagenen und als notwendig gekennzeichneten Maßnahmen (Fertigstellung bereits begonnener Grabungen, Kontrolle der Arbeiten bezüglich der Auffindung bisher nicht bekannter Fundstellen, Kontrolle der schriftlichen Dokumentation über die Herkunft von Schüttmaterial, Kenntnisstand von Kulturgüter in Einreichunterlagen, Überprüfung des Zustandes von Kleindenkmälern) eingehalten werden. Sollten die geforderten bzw. vorgeschlagenen Maßnahmen nicht oder nur unzureichend durchgeführt werden, ist die Bauleitung und die Denkmalschutzbehörde zu verständigen.

9. Fachbereich Veterinärmedizin

Bauphase:

- 9.1. Während der Bauphase sind zu Zeiten besonders lärm- und erschütterungsintensiver Tätigkeiten Messungen von Lärm und Vibrationen im Tierbereich beim Anwesen Mayrhofer, Ental 11, 4470 Enns, vorzunehmen und zu dokumentieren.

Betriebsphase:

- 9.2. Nach Inbetriebnahme sind einmal Messungen von Lärm und Vibrationen im Tierbereich beim Anwesen Mayrhofer, Ental 11, 4470 Enns, vorzunehmen und zu dokumentieren.

Rechtsgrundlagen: §§ 9, 16, 19, 23a Abs. 2 Z 1, 24, 24a, 24d, 24e, 24h UVP-G 2000; §§ 4, 7, 7a, 15, 26 Abs. 1 und § 32 BStG 1971 und §§ 17, 18, 19 und 170 ForstG 1975.

Begründung:

I. Verfahrensgang und festgestellter Sachverhalt

Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Rotenturmstraße 5-9, 1011 Wien, vertreten durch das Land Oberösterreich, hat mit Eingabe vom 4. November 2005 beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Erteilung der Genehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sowie mit Eingabe vom 8. November 2005 beim Landeshauptmann von Oberösterreich den Antrag auf Erteilung der Genehmigung gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 für das Vorhaben der Errichtung der Anschlussstelle Enns West an die A 1 Westautobahn im Gebiet der Stadtgemeinde Enns gestellt.

Die geplante Anschlussstelle Enns West liegt zwischen Autobahnkilometer 157,5 und 158,3 der A 1 Westautobahn im Querungsbereich der künftigen B 309 Steyrer Straße und soll diese an die A 1 Westautobahn anbinden. Die Anschlussstelle ist als Vollanschlussstelle geplant.

Das gegenständliche Vorhaben ist ein Vorhaben gemäß § 23a Abs. 2 Z.1 UVP-G 2000 und einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren zu unterziehen.

Mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, vom 13. März 2006, GZ.: BMVIT-314.501/0024-II/ST-ALG/2005, wurde der Landeshauptmann von Oberösterreich gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 mit der Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung – nicht jedoch des Genehmigungsverfahrens – betraut.

Vollständigkeitshalber wird noch angemerkt, dass von der gegenständlichen Antragstellerin auch ein Antrag auf naturschutzbehördliche Bewilligung des Vorhabens bei der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land gestellt wurde.

Zunächst wurde das Vorhaben einer Vorprüfung durch Sachverständige unterzogen. Entsprechend den Forderungen der Sachverständigen wurden von der Antragstellerin Projektsergänzungen vorgelegt.

Mit Edikt vom 14. November 2006 wurden die Anträge in den Ausgaben der Oberösterreichischen Nachrichten, der Neuen Kronen Zeitung und im Amtsblatt zur Wiener Zeitung öffentlich bekannt gemacht.

Die Projektunterlagen lagen in der Zeit vom 14. November 2006 bis 29. Dezember 2006 zur öffentlichen Einsicht in der Standortgemeinde (Stadtgemeinde Enns) und beim Amt der Oö. Landesregierung, Umweltrechtsabteilung, auf.

In der Zeit vom 14. November 2006 bis 29. Dezember 2006 bestand für jedermann die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme und für Parteien die Möglichkeit zur Erhebung von Einwendungen.

Während der eingeräumten Frist langten bei der Behörde zahlreiche Einwendungen und Stellungnahmen ein.

Nachfolgend sind die zu den Verfahren abgegebenen und eingelangten Stellungnahmen zusammenfassend dargestellt. Die Zahl (3021/xx) neben der jeweiligen Stellungnahme ist ein Teil der behördlich vergebenen Aktenzahl im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung. Um eine ausführliche fachliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zu gewährleisten, wurde zu jeder Stellungnahme eine kurze Beschreibung angeführt.

Stellungnahme 3021/45 eingelangt von

Landwirtschaftskammer Oberösterreich

Auf der Gugl 3

4021 Linz

Kurzbeschreibung: Landwirtschaft (Bodenbonität, Agrar- und Betriebsstruktur, Wertminderung), vorübergehende Grundinanspruchnahme (Böden, Transport, Flurschäden), Grundwasser (Hausbrunnen, Oberflächenwässerableitung), Böden und Pflanzen (Beweissicherung-Direktvermarktung), Abfall

Stellungnahme 3021/47 eingelangt von

Josef Nökam

Rabenberg 9

4470 Enns

Kurzbeschreibung: siehe 3021/45, Unterföhrungsbreite, Lärm, Oberflächenwässer

Stellungnahme 3021/49 eingelangt von

Stadtamt Enns

Hauptplatz 11

4470 Enns

Kurzbeschreibung: Grundwasser, Ortswasser, Bleicherbach, Hochwasser, Gewässerökologie, Schweb- und Feststoffe, Lärm Fabrikstrasse und Samesleitnerstraße, Ökologische Vernetzung der Naturräume, Unterföhrungsbreiten und -höhen, Tieferlegung der Ortswasserleitung, Bauphase: Zufahrten, Gemeindestrasse, Massentransporte über B 309, Lärm, Staub, Schadstoffe

Stellungnahme 3021/48 eingelangt von

Karl Zittmayr

Enthal 7

4470 Enns

Kurzbeschreibung: siehe 3021/45, Unterföhrungsbreiten, Oberflächenwässer

Stellungnahme 3021/53 eingelangt von

Karin Mayr

Moos 26

4470 Enns

Kurzbeschreibung: siehe 3021/45, Moosbach-Rückhaltebecken, Straßenabwässer, Bleicherbach, Grundwasser-Hausbrunnen, Grundwasserspiegel

Stellungnahme 3021/54 eingelangt von

Maria und Rudolf Hofmann
Samesleitnerstraße 17,19
4470 Enns

Kurzbeschreibung: Spargeldirektvermarktung, biologische Landwirtschaft, Zerschneidung, Stromleitung, Überflutungsflächen Krasteinerbach, Grundwasser, Lärm, Luft und siehe auch 3021/45

Stellungnahme 3021/64 eingelangt von

Markus Baloh
Moos 19
4470 Enns

Kurzbeschreibung: siehe auch 733/88 und 3021/56, Lärm, Schadstoffe, Trinkwasser, Erschütterungen, Lebensqualität-Wertminderung,

Stellungnahme 3021/65 eingelangt von

Martin Baloh
Moos 19
4470 Enns

Kurzbeschreibung: siehe auch 733/88 und 3021/56, Lärm, Schadstoffe, Trinkwasser, Erschütterungen, Lebensqualität-Wertminderung,

Stellungnahme 3021/66 eingelangt von

Georg Kamptner
Moos Kottlingrat 5
4470 Enns

Kurzbeschreibung: siehe 3021/45

Stellungnahme 3021/60 eingelangt von

Marianne und Hubert Mayrhofer
Ental 11
4470 Enns

Kurzbeschreibung: siehe auch 3021/45, 3021/56, Hausbrunnen, Bauphase (Fehlgeburten, verminderte Leistungsfähigkeit), Lärm, sichere Zäune für Großtiere

Stellungnahme 3021/61 eingelangt von

Christa Heibl
Moos 19
4470 Enns

Kurzbeschreibung: siehe auch 733/88 und 3021/56, Lärm, Schadstoffe, Trinkwasser, Lebensqualität-Wertminderung

Stellungnahme 3021/59 eingelangt von

Franz Heibl
Moos 19
4470 Enns

Kurzbeschreibung: siehe auch 733/88 und 3021/56, Lärm, Schadstoffe, Trinkwasser, Lebensqualität-Wertminderung

Stellungnahme 3021/62 eingelangt von

Theresia Heibl

Moos 19

4470 Enns

Kurzbeschreibung: siehe auch 733/88 und 3021/56, Lärm, Schadstoffe, Trinkwasser, Lebensqualität-Wertminderung

Stellungnahme 3021/58 eingelangt von

Karl Eckmayr

Samesleitnerstraße 25

4470 Enns

Kurzbeschreibung: Lärm, Luft, Grundwasser, längere Fahrtstrecke zu Feldern

Stellungnahme 3021/57 eingelangt von

Rupert Zittmayr

Schartner in Moos 23

4470 Enns

Kurzbeschreibung: siehe auch 3021/56, 733/105 und 3021/45, Luft, Wasser (Hausbrunnen), Lärm, Direktvermarktung-Gemüseabbau

Stellungnahme 3021/56 eingelangt von

Flurschutzgemeinschaft Enns und Umgebung

Lorch 12

4470 Enns

Kurzbeschreibung: Vertreten durch Ing. Rudolf Höfler, siehe auch 3021/45 und 733/105, Luft, Wasser, Lärm, Durchfahrten, Wegenetz, Aufforstung von ökologischen Flächen

Stellungnahme 3021/55 eingelangt von

Hermine und Josef Mauhart

Samesleiten 2

4490 St. Florian

Kurzbeschreibung: siehe auch 3021/45 und 3021/56, Bauphase, Neuerrichtung der Landwirtschaft, Rekultivierung, Bodenaufbau, Wasser-Hausbrunnen-Rückhaltebecken-Oberflächenwässer, Durchfahrten

Stellungnahme 3021/63 eingelangt von

Margit Baloh

Moos 19

4470 Enns

Kurzbeschreibung: siehe auch 733/88 und 3021/56, Lärm, Schadstoffe, Trinkwasser, Erschütterungen, Lebensqualität-Wertminderung

Stellungnahme 3021/67 eingelangt von

Hermann Metz

Einsiedl 4

4470 Enns

Kurzbeschreibung: siehe auch 3021/45 und 3021/56, Hausbrunnen, Lärm, Luft

Stellungnahme 3021/68 eingelangt von

Valborg Burgholzer-Kaiser und Thomas Kaiser

Moos 9a

4470 Enns

Kurzbeschreibung: siehe auch 3021/56, 733/105 und 3021/45, Luft, Wasser (Hausbrunnen),
Lärm

Stellungnahme 3021/69 eingelangt von

Hermann Grillnberger

Moos 16

4470 Enns

Kurzbeschreibung: siehe auch 3021/56, 733/105 und 3021/45, Luft, Wasser (Hausbrunnen),
Lärm

Stellungnahme 3021/70 eingelangt von

Gerhard Forster

Moos 21

4470 Enns

Kurzbeschreibung: siehe auch 3021/56, 733/105 und 3021/45, Luft, Wasser (Hausbrunnen),
Lärm

Stellungnahme 3021/75 eingelangt von

Johannes Haselhofer

Moos 20

4470 Enns

Kurzbeschreibung: siehe auch 3021/56, 733/105 und 3021/45, Luft, Wasser (Hausbrunnen),
Lärm

Stellungnahme 3021/74 eingelangt von

Hermann Ortbauer

Moos 31

4470 Enns

Kurzbeschreibung: siehe auch 3021/45

Stellungnahme 3021/73 eingelangt von

Hermann Grillnberger

Moos 7

4470 Enns

Kurzbeschreibung: siehe auch 3021/45

Stellungnahme 3021/72 eingelangt von

Gertraud und Gerhard Eckmayr

Samesleitnerstraße 38

4470 Enns

Kurzbeschreibung: Grundwasser, Hausbrunnen, Anlandungen (Kleinkraftwerk Kampmühle),
Lärm, Zufahrt für Sattelzüge, Schadstoffe

Stellungnahme 3021/71 eingelangt von

DI Franz Födermayr

Kottingrat 2

4470 Enns

Kurzbeschreibung: siehe auch 3021/45, Straßenabwässer (Moosbach)

Außerhalb der Frist langte eine Stellungnahme der Umweltbundesamt GmbH, sowie von einer Nachbarin ein.

Das Vorbringen gegen das Vorhaben bzw. die erhobenen Forderungen lassen sich nach folgenden Themenkreisen zusammenfassen:

Rechtsfragen

1.1.1 <u>Thema</u>	1.1.2 <u>Stellungnahme Nr.</u>
1.1.3 <u>Verkabelung Stromleitung</u>	1.1.4 <u>3021/54</u>
1.1.5 <u>Einzäunung Großtiere</u>	1.1.6 <u>3021/60</u>
1.1.7 <u>Entschädigung für Schotterabbau</u>	1.1.8 <u>3021/57</u>

Verkehrstechnik, Bautechnik

1.1.9 <u>Thema</u>	1.1.10 <u>Stellungnahme Nr.</u>
1.1.11 <u>Zufahrtsbreiten für Sattelzüge</u>	1.1.12 <u>3021/72</u>
1.1.13 <u>Ungehinderte Zufahrt während Bau- und Betriebsphase</u>	1.1.14 <u>3021/49</u>
1.1.15 <u>Überbreiten Unterführung</u>	1.1.16 <u>3021/47, /48, /49, /55, /56</u>
1.1.17 <u>Gemeindestraßen</u>	1.1.18 <u>3021/49</u>
1.1.19 <u>Wegenetz</u>	1.1.20 <u>3021/56</u>
1.1.21 <u>Massentransporte nur über B 309</u>	1.1.22 <u>3021/49</u>
1.1.23 <u>Schäden während Bauphase</u>	1.1.24 <u>3021/55, /60</u>

Siedlung & Raumplanung, Landschaftsbild & Erholung

1.1.25 <u>Thema</u>	1.1.26 <u>Stellungnahme Nr.</u>
1.1.27 <u>Verminderung der Lebensqualität</u>	1.1.28 <u>3021/59, /61, /62, /64, /65</u>

Agrarstruktur

1.1.29 <u>Thema</u>	1.1.30 <u>Stellungnahme Nr.</u>
1.1.31 <u>Längere Fahrtstrecken zu Feldern</u>	1.1.32 <u>3021/58</u>
1.1.33 <u>Zerschneidung</u>	1.1.34 <u>3021/54</u>

Lärm einschließlich Humanmedizin

1.1.35 Thema	1.1.36 Stellungnahme Nr.
1.1.37 <u>Zu hohe Lärmbelastung, ev. höhere Lärmschutzmaßnahmen</u>	1.1.38 <u>3021/47, /48, /49, /54, /56, /57, /58, /59, /60, /61, /62, /63, /64, /65, /67, /68, /69, /70, /72, /75</u>
1.1.39 <u>Lärm Fabrikstraße, Samesleitnerstraße</u>	1.1.40 <u>3021/49</u>
1.1.41 <u>Erschütterungen</u>	1.1.42 <u>3021/59, /61, /62, /63, /64, /65</u>

Luftgüte einschließlich Humanmedizin

1.1.43 Thema	1.1.44 Stellungnahme Nr.
1.1.45 <u>Zu hohe Luftschadstoffkonzentrationen</u>	1.1.46 <u>3021/49, /54, /56, /57, /58, /59, /61, /62, /63, /64, /65, /67, /68, /69, /70, /72, /75</u>

Oberflächenwasser, Flussbauliche Belange Hydrologie, Geologie Gewässerökologie, Hydrobiologie, Fischerei

1.1.47 Thema	1.1.48 Stellungnahme Nr.
1.1.49 <u>Trinkwasser, Hausbrunnen</u>	1.1.50 <u>3021/45, /49, /53, /55, /56, /57, /59, /60, /61, /62, /64, /65, /67, /68, /69, /70, /72, /75</u>
1.1.51 <u>Ableitung der Straßenabwässer in den Bleicherbach</u>	1.1.52 <u>3021/45, /47, /48, /49, /53, /71</u>
1.1.53 <u>Rückhaltebeckendimensionierung</u>	1.1.54 <u>3021/53, /55</u>
1.1.55 <u>Grundwassergüte</u>	1.1.56 <u>3021/45, /49, /54, /58, /72</u>
1.1.57 <u>Anlandungen (Kleinkraftwerk)</u>	1.1.58 <u>3021/72</u>
1.1.59 <u>Überschwemmungen, Hochwasser</u>	1.1.60 <u>3021/49, /54, /55</u>
1.1.61 <u>Grundwasserspiegel</u>	1.1.62 <u>3021/53</u>
1.1.63 <u>Tieferlegung der Ortswasserleitung erforderlich</u>	1.1.64 <u>3021/49</u>
1.1.65 <u>Schweb- und Feststoffe im Wasser</u>	1.1.66 <u>3021/49</u>
1.1.67 <u>Gewässerökologie</u>	1.1.68 <u>3021/49</u>

Boden

1.1.69 <u>Thema</u>	1.1.70 <u>Stellungnahme Nr.</u>
1.1.71 <u>Biologische Landwirtschaft</u>	1.1.72 <u>3021/54</u>
1.1.73 <u>Landwirtschaft</u>	1.1.74 <u>3021/45, /56</u>
1.1.75 <u>Vorübergehende Grundbeanspruchung</u>	1.1.76 <u>3021/45</u>
1.1.77 <u>Direktvermarktung Gemüsebau</u>	1.1.78 <u>3021/57</u>
1.1.79 <u>Boden</u>	1.1.80 <u>3021/55</u>
1.1.81 <u>Spargeldirektvermarktung</u>	1.1.82 <u>3021/54</u>
1.1.83 <u>Beweissicherung Boden</u>	1.1.84 <u>3021/45</u>

Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

1.1.85 <u>Thema</u>	1.1.86 <u>Stellungnahme Nr.</u>
1.1.87 <u>Ökologische Vernetzung</u>	1.1.88 <u>3021/49</u>
1.1.89 <u>Beweissicherung Pflanzen</u>	1.1.90 <u>3021/45</u>
1.1.91 <u>Aufforstung ökologischer Flächen</u>	1.1.92 <u>3021/56</u>

Abfallwirtschaft & Stoffstrommanagement

1.1.93 <u>Thema</u>	1.1.94 <u>Stellungnahme Nr.</u>
1.1.95 <u>Abfall</u>	1.1.96 <u>3021/45</u>

Veterinärmedizin

1.1.97 <u>Thema</u>	1.1.98 <u>Stellungnahme Nr.</u>
1.1.99 <u>Gibt es nach dem Stand der Wissenschaft einen Zusammenhang zwischen Lärm und Vibrationen mit Leistungsverlust bzw. Fehlgeburten?</u>	1.1.100 <u>3021/60</u>

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden nachstehende Fachbereiche (dies gilt auch hinsichtlich der Einwendungen) behandelt und entsprechende Sachverständige beigezogen:

Lfd.Nr.	Fachgebiet	Sachverständige
1	Verkehrstechnik	Dipl.-Ing. Peter Prosser
2	Siedlung & Raumplanung	Dipl.-Ing. Uwe Kadar
3	Landschaftsbild & Erholung	Dipl.-Ing. Alfred Matzinger
4	Agrarstruktur	Dipl.-Ing. Hubert Mayr
5	Lärm	Ing. Herbert Schwarz
6	Meteorologie	Mag. Werner Knauder
7	Luftgüte	Dr. Helmut Dowertil
8	Forstwirtschaft, Jagdwirtschaft	Dipl.-Ing. Johann Reisenberger

Lfd.Nr.	Fachgebiet	Sachverständige
9	Oberflächenwasser, Flussbauliche Belange	Dipl.-Ing. Klaus Thürriedl
10	Hydrologie, Geologie	Dipl.-Ing. Johann Aschauer
11	Gewässerökologie, Hydrobiologie, Fischerei	Dipl.-Ing. Dr. Zauner
12	Boden	Dipl.-Ing. Ernst Bäck
13	Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume	Mag. Michael Brands
14	Bautechnik	Dipl.-Ing. Thomas Schwingenschuh
15	Kulturgüter	Dr. Christian Mayer
16	Abfallwirtschaft und Stoffstrommanagement	Ing. Peter Stadler
17	Veterinärmedizin	Dr. Heinz Grammer
18	Humanmedizin – Teilbereich Lärm	Dr. Thomas Edtstadler
19	Humanmedizin – Teilbereich Luft	Prof. Dr. Christian Vutuc

Ferner war dem Verfahren Dipl.-Ing. Thomas Seidel als Sachverständigenkoordinator zur Unterstützung bei der Verfahrensabwicklung beigezogen und mit der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung betraut.

Der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde die nachstehende Bewertungsmatrix zu Grunde gelegt.

Tab: Tabellarische Bewertung der Ergebnisse

Bewertungsmatrix		Auswirkungen							
Schutzgüter	Themenbereiche	Lärm	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung Qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung Quantitativ	Flächenbeanspruchung Veränderung	Funktionszusammenhänge Veränderung	Erscheinungsbild Landschaft / Stadt / Ort	
Mensch Lebensräume (Nutzung)	Siedlungsraum	2	2	2	1	1	2	2	
	Wirtschaftsraum	1	1	1	1	1	1	1	
	Landwirtschaft	1	1	1	1	2	2	1	
	Forstwirtschaft	1	1	1	1	2	2	1	
	Jagdwirtschaft	1	1	1	1	2	2	2	
	Fischerei	1	1	2	1	1	1	1	
	Erholung	2	1	1	1	2	2	2	
Tiere, Pflanzen Lebensräume	Tiere (Arten)	1	1	1	1	2	3	2	
	Pflanzen (Arten)	1	1	1	1	1	1	1	
	Lebensräume	2	2	2	1	3	3	2	
Boden	Bodenqualität	1	1	1	1	1	1	1	
	Fremdstoffe im Boden	1	1	2	1	1	1	1	
Wasser	Oberflächenwasser	1	1	2	1	1	1	1	

Bewertungsmatrix		Auswirkungen						
	Grundwasser	1	1	2	1	1	1	1
Luft und Klima	Luft	1	2	1	1	1	1	1
	Klima	1	1	1	1	1	1	1
Landschaft	Landschaftsbild	1	1	1	1	2	2	2
	Stadtbild / Ortsbild	1	1	1	1	1	1	1
Sach- und Kulturgüter	Sachgüter	1	1	1	1	1	1	2
	Kulturgüter	1	1	1	1	1	1	2
Bewertungsmatrix		Auswirkungen						

Legende zu den Auswirkungen des Vorhabens:

Grün	0	Verbesserung der gegebenen Situation
Weiß	1	Auswirkungen nicht relevant
Blau	2	Geringfügige Auswirkungen
Gelb	3	Wesentliche Auswirkungen
Rot	4	Untragbare Auswirkungen

Basierend auf den möglichen Auswirkungen auf geschützte Güter wurde ein Prüfbuch (Fragenkatalog) vom Sachverständigenkoordinator erstellt und den Sachverständigen zur Unterstützung übermittelt.

Ergänzend zum Prüfbuch wurden die im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen den Sachverständigen zur Bearbeitung vorgelegt.

Die beigezogenen Sachverständigen haben entsprechend ihrem Auftrag (Teil)gutachten aus den jeweiligen Fachbereichen erstattet. Der Koordinator hat diese (Teil)gutachten im Sinne einer integrativen Betrachtung zusammengefasst und eine zusammenfassende Bewertung nach den Kriterien des § 24d UVP-G 2000 erstellt.

In ihrer Gesamtaussage gelangt die zusammenfassende Bewertung zum Ergebnis, dass bei Umsetzung der von den Sachverständigen geforderten Maßnahmen bzw. deren Übernahme in Form von Nebenbestimmungen der Realisierung des Vorhabens **keine fachlichen Gründe** entsprechend dem UVP-G 2000 **entgegenstehen**.

Mit Kundmachung vom 31. Mai 2007 wurde die mündliche Verhandlung für den 11. Juli 2007 anberaumt.

Die Ladung der bekannten Beteiligten erfolgte durch persönliche Verständigung. Weiters erfolgte die Kundmachung durch Anschlag in der Stadtgemeinde Enns als Standortgemeinde sowie auf der Homepage des Landes Oberösterreich.

Gleichzeitig wurden mit dieser Kundmachung die Verfahrensparteien vom Ergebnis der Beweisaufnahme verständigt, wobei die zusammenfassende Bewertung sowie von der Projektwerberin nach der oben genannten Bekanntmachung vorgelegten Unterlagen in der Zeit vom 11. Juni 2007 bis zum 11. Juli 2007 zur Einsichtnahme bei der Standortgemeinde

sowie der UVP-Behörde aufgelegt wurden. Gleichzeitig standen diese Unterlagen im Internet zum download bereit.

Am 11. Juli 2007 wurde die mündliche Verhandlung in der Stadthalle Enns durchgeführt.

Zum Ergebnis ist zu bemerken, dass – hier kann im Hinblick auf die Intensität durchaus ein Vergleich mit den schriftlichen Stellungnahmen gezogen werden – die Aspekte "Lärmschutz", "Luftreinhaltung", "Hydrologie/Geologie" sowie "Humanmedizin" den Schwerpunkt der Erörterungen und des überwiegenden Interesses der anwesenden Parteien und Beteiligten bildeten.

Im Rahmen der mündlichen Verhandlung haben auch die Oö. Umweltschutzbehörde und das Wasserwirtschaftliche Planungsorgan Stellungnahmen abgegeben. Von diesen Stellen wurden zwar Forderungen im Sinne von Auflagen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung gestellt, sie erhoben aber keinen grundsätzlichen Einwand gegen das Vorhaben. Im Wesentlichen besteht Konsens zwischen den Amtsparteien und den Sachverständigen, was die jeweiligen fachlichen Positionen betrifft.

In inhaltlicher Hinsicht ist zu bemerken, dass die behördlichen Sachverständigen grundsätzlich nicht von ihren, im Umweltverträglichkeitsgutachten dokumentierten Positionen abgewichen sind. Einzelne Adaptierungen ihrer Auflagenforderungen wurden jedoch noch vorgenommen, was in der detaillierten Erörterung der Einzelheiten mit den Projektvertretern, Nachbarn und sonstigen Parteienvertretern begründet ist.

Nach der mündlichen Verhandlung wurden dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vom Landeshauptmann von Oberösterreich die zusammenfassende Bewertung, die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung eingelangten Stellungnahmen sowie die Verhandlungsschrift über die mündliche Verhandlung zum Zweck des bescheidmäßigen Abspruchs im Verfahren nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 übermittelt.

Das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren erbrachte folgendes Ergebnis:

Die Erschließung des Wirtschaftsraumes Steyr mit einer leistungsfähigen Anbindung an die A1 – Westautobahn ist seit Jahrzehnten ein zentrales Infrastrukturvorhaben des Landes Oberösterreich. Dies soll mit dem Landesstraßenbauvorhaben "B 309 Steyrer Straße – L 1403 Volkerstorfer Straße" realisiert werden, für welches vom Land Oberösterreich bei der Oö. Landesregierung die Genehmigung nach dem UVP-G 2000 beantragt wurde. Die Anbindung dieses Landesstraßenbauvorhabens an die A1 West Autobahn wird auf Grund der Trassenwahl bei der geplanten Anschlussstelle Enns-West erforderlich.

Das Landesstrassenbauvorhaben ist von der Oö. Landesregierung einer gesonderten Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, wobei in diesem Zusammenhang ein eigenes Umweltverträglichkeitsgutachten erstellt wurde.

Die vorliegende Zusammenfassende Bewertung bezieht sich auf das Bundesstrassenbauvorhaben Anschlussstelle Enns-West.

Inhalt der vorliegenden zusammenfassenden Bewertung ist

1. die Zusammenfassung der einzelnen Fachbereiche,
2. die Auflistung der Grundlagen und der Beweisthemen (Beweisthemenkatalog)

3. die Auflistung der Einwendungen der Parteien
4. ein Maßnahmenkatalog, in welchem unter Bedingungen für die Genehmigung, Auflagen, und empfohlenen Maßnahmen unterschieden wird und
5. in der Anlage die Teilgutachten der Umweltverträglichkeitsprüfung und auch die materienrechtlichen Gutachten jener Sachverständigen, die die zusätzlich zum UVP-G 2000 mitzubersichtigenden Gesetzesmaterien in eigenen Gutachten behandelten.

Integrative Zusammenschau

Gemäß § 6 Abs.1 Z.2 UVP-G 2000 idGF hat die vom Projektwerber vorzulegende Umweltverträglichkeitserklärung eine Übersicht über die wichtigsten vom Projektwerber geprüften Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen zu enthalten; im Fall des § 1 Abs. 1 Z 4 auch die vom Projektwerber geprüften Standort- oder Trassenvarianten.

Diese Variantenstudie wurde von den Sachverständigen geprüft. Sie wurde als weitgehend nachvollziehbar beurteilt, weshalb die vorgelegte Trassen als die sinnvollste beurteilt werden kann.

Die Auswirkungen des Vorhabens unter der Voraussetzung der Umsetzung aller in der UVE und von den Sachverständigen vorgeschriebenen Maßnahmen auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume kann man mit geringfügig bis wesentlich beschreiben. Vor allem die Auswirkungen von Lärm und Luftschadstoffen sind durch diverse, in der UVE und von den Sachverständigen definierte Maßnahmen zu minimieren.

Die Auswirkungen auf Boden, Wasser, Luft und Klima kann man ebenfalls als geringfügig einstufen, wenn alle in der UVE und von den Sachverständigen vorgeschriebenen Maßnahmen ergriffen werden. Die Auswirkungen auf das Trinkwasser durch den Chlorideintrag sind in vertretbarem Rahmen. Durch diverse Beweissicherungsmaßnahmen wird eine zusätzliche Sicherheit geschaffen.

Die Auswirkung auf die Landschaft ist aufgrund der trennenden und optischen Wirkung durchaus wesentlich, wobei sehr viele Ersatzmaßnahmen getroffen werden, die die Auswirkungen nur mehr geringfügig erscheinen lassen.

An Sach- und Kulturgütern sind vor allem Bodendenkmäler durch das Vorhaben betroffen. Mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen hat jedoch aus Sicht des Bundesdenkmalamtes das Vorhaben nur eine geringfügige Eingriffsintensität.

Als Bedingung, dass die Auswirkungen gemäß den obigen Ausführungen einzustufen sind, ist die Ablöse des Wohnrechtes in der Eckmayrmühle und die Ablöse des Anwesens Straßburger zu nennen.

Das gegenständliche Projekt wird einen Beitrag zur Erhaltung bzw. Neuansiedelung von Betriebsstandorten leisten. Gleichzeitig ist mit einer vermehrten Nachfrage nach Betriebsstandorten zu rechnen. Diesen zu erwartenden Auswirkungen auf die Entwicklung des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes sollte schon frühzeitig begegnet bzw. diese Nachfrage in geordnete Bahnen auf örtlicher und überörtlicher Ebene gelenkt werden.

Beurteilung und Maßnahmen

Bei Durchführung der in der UVE angeführten und von den Sachverständigen im UVP-Verfahren zusätzlich für unbedingt erforderlich erachteten Maßnahmen und Beweissicherungen, werden negative Auswirkungen des Vorhabens, die einer Realisierung der

Anschlussstelle entgegenstehen könnten, vermieden bzw. vermindert. Diese von den Sachverständigen zusätzlich geforderten Maßnahmen wurden im Rahmen des UVP-Verfahrens bereits teilweise durch die Projektwerberin konzeptiv ausgearbeitet und auf ihre technische Machbarkeit hin überprüft. Darüber hinaus werden von den Sachverständigen weitere Maßnahmen empfohlen, die bei der Detailplanung berücksichtigt werden sollten, um die Umweltverträglichkeit des Vorhabens zu verbessern.

Bauphase

Bedingt durch die Lage des Anbindungsknotens und der Landesstraße innerhalb raumordnerisch und ökologisch sensibler Bereiche sind während der Bauarbeiten vor allem durch Lärm, Staub, verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen und zusätzlichen Verkehr durch Baufahrzeuge erhöhte Belastungen zu erwarten.

Aus der Sicht der Sachverständigen ist unter der Voraussetzung, dass die in den Teilgutachten und im Maßnahmenkatalog (Teil 4) zusammengefassten unbedingt erforderlichen Maßnahmen bei der Realisierung des Vorhabens berücksichtigt werden, die Umweltverträglichkeit gegeben.

Betriebsphase

Durch das Vorhaben wird kein Siedlungs- und Wirtschaftsraum (gewidmete Baulandflächen für Wohnen bzw. Betriebe) beansprucht.

Bedingt durch die Trassenführung im Bereich diverser Biotope ergeben sich belastende Auswirkungen. Aus dieser Tatsache heraus hat die Projektwerberin versucht durch die Konzeption zahlreicher Maßnahmen Auswirkungen zu vermeiden, vermindern bzw. auszugleichen. Im Wesentlichen können die Maßnahmen in den Antragsunterlagen in folgende Hauptbereiche zusammengefasst werden:

- Schutz und Ausgleichsmaßnahmen (unter anderem umfangreiche ökologische Begleitmaßnahmen) sowie wasserbauliche Einrichtungen
- Lärmschutzwände
- Wildschutzzäune
- Ablöse des Wohnrechtes in der Eckmayrmühle und des Anwesens Straßburger (Bedingung)

Zu den vom Projektwerber vorgeschlagenen Maßnahmen sind zusätzlich von den Sachverständigen unbedingt erforderlichen Maßnahmen gefordert worden, damit die Umweltverträglichkeit gegeben ist.

Wesentliche Aussagen der fachgebietsbezogenen Teilgutachten

Die einzelnen Sachverständigen kamen bei der Prüfung des Gesamtvorhabens zu nachstehendem resümierendem Ergebnis für die Bau- und Betriebsphase:

Verkehrstechnik

Die Notwendigkeit einer vollständigen Trassenneulage der B 309 von der ehemaligen B 1 bis zum Heuberg ist im Zuge des § 11 Verfahrens des oberösterreichischen Straßengesetzes und

im Zuge der strategischen Umweltprüfung ausreichend begründet worden. Zitat SUP: „Im Rahmen des Verfahrens wurde festgestellt, dass eine höher rangige Verbindung (Kategorie III) vom Linzer Raum nach Steyr erforderlich ist. Dies bedeutet, dass die verkehrlichen Funktionen in der Verbindung von regionalen Zentren liegt.“

Weiters wurden in diesem Bericht die sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Ziele, die durch diese Netzveränderung angestrebt beziehungsweise zu erreichen sind, dargelegt. Im Kapitel Netzveränderung wurde umfassend auf die Notwendigkeit eines leistungsfähigen Verkehrsträgers für den Industriestandort Steyr hingewiesen. Ebenso wurde über eine Alternativenprüfung mit naturräumlichen, siedlungsstrukturellen und verkehrlichen Gegebenheiten aufbereitet, dass über keine sonstigen infrastrukturellen Maßnahmen, wie z. B. den Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder die Ertüchtigung bestehender Straßenzüge die angestrebte Zielerfüllung gefunden werden konnte.

Schlussendlich wurde dargelegt, dass eine entsprechende Netzveränderung im Generalverkehrsplan des Amtes der oberösterreichischen Landesregierung zu finden ist.

Zur Verkehrssicherheit ist zu sagen, dass für die festgelegten Ausbaugeschwindigkeiten der beiden Vorhaben (B 309 und Ast Enns-West) sämtliche Entwurfselemente gemäß RVS eingehalten werden, weshalb die beiden Bauvorhaben bei projektgemäßer Ausführung als verkehrssicher beurteilt werden.

Zum Thema Verkehrsuntersuchung lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Für die vorliegende Verkehrsuntersuchung wurde das vom Amt der oberösterreichischen Landesregierung aufgebaute oberösterreichische Verkehrsmodell herangezogen (VIS-OÖ). Dieses Modell umfasst das gesamte Gebiet des Bundeslandes Oberösterreich sowie von Niederösterreich die Bezirke Amstetten und Waidhofen/Ybbs.

Die Modellierung der Verkehrsnachfrage basiert auf den vorhandenen Daten (Ergebnisse der oberösterreichischen Haushaltsbefragung 1992 mit Aufwertung auf 1998).

Das Quellverkehrsaufkommen im Personenverkehr wurde aus den aktuellen Strukturgrößen „Einwohner und Arbeitsplätze“ fahrtzweckspezifisch gewonnen.

Das Zielverkehrsaufkommen wurde aus den Attraktivitäten der Zielorte ermittelt. Im Wirtschafts- (Güter-) verkehr wurde von den bestehenden Verflechtungen aus der Statistik ausgegangen.

Die Verkehrsumlegungen selbst wurden vom Amt der oberösterreichischen Landesregierung, Abteilung Verkehrskoordination, mit dem Softwareprogramm VISUM durchgeführt.

Bei der prognostischen Abschätzung für das Jahr 2017 erfolgt eine generelle Fortschreibung der Einwohner (Verschiebung der Altersstruktur), jedoch keine weitere strukturelle Veränderung.

Die in der Verkehrsuntersuchung dargestellten Verkehrsprognosen gehen bis zum Jahr 2017 von einer Zunahme des Verkehrs im Untersuchungsraum auf der A1 von rund 42% sowie auf der B 115 von rund 25% aus.

Mit der Errichtung der B 309 samt Ast Enns-West können je nach Planfall bis zu 13.490 KFZ/Werktag auf der B 309 aufgenommen werden. Die Entlastungswirkung der bestehenden B 115 liegt bei bis zu 69%.

Somit ergibt sich aus Sicht des Fachgutachters Verkehr, dass die verkehrlichen Wirkungen des vorgesehenen Bauvorhabens entsprechend dem Stand der Technik ausreichend dargelegt wurden und die ermittelten Verkehrsbelastungen anstandslos für weitere Berechnungen im Zuge eines UVP-Verfahrens verwendet werden können.

Siedlung und Raumplanung

Beim Bereich "Raumordnung" handelt es sich um eine Querschnittsmaterie, die alle Fachbereiche umfasst, um den Gesamttraum und seine Teilräume vorausschauend planmäßig zu gestalten und die bestmögliche Nutzung und Sicherung des Lebensraumes im Interesse des Gemeinwohls zu gewährleisten. "Im Interesse des Gemeinwohls" induziert, dass immer eine Interessensabwägung von sektoralen Aspekten erforderlich ist. Die nachfolgende Begutachtung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens bezieht sich daher auf die durch das Vorhaben zu erwartenden Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne, insbesondere überörtlicher und örtlicher Raumordnungspläne.

Aus Sicht des Gutachters für den Fachbereich Raumplanung und Siedlungsschutz sind für das gegenständliche Gutachten folgende Punkte von Relevanz:

- a) Das Projekt widerspricht weder den Raumordnungszielen und -grundsätzen gemäß § 2 Oö. ROG 1994 noch dem Oö. Landesraumordnungsprogramm 1998 bzw. seinen Leitzielen und Maßnahmen, bezogen auf den Raumtyp.
- b) Die Anschlussstelle A1 Enns West wird durch den geplanten Bau der B 309, Steyrer Straße zwischen der A 1 und Heuberg zwingend erforderlich. Ohne eine leistungsfähige Anbindung an das weiterführende Straßennetz würde die geplante B 309 ihre Begründung als regionale Straße verlieren und könnte somit die Anforderung einer leistungsfähigen Verbindung des Industriestandortes Steyr mit dem Großraum Linz nicht erfüllen. Die Nullvariante stellt aus raumordnungsfachlicher Sicht somit keine sinnvolle Alternative dar.
- c) Das Vorhaben beansprucht größtenteils Landwirtschaftliche Nutzflächen sowie ein kleines Waldgebiet entsprechend der forstrechtlichen Planung. Verordnete und angestrebte Siedlungserweiterungsflächen der Gemeinden sind nicht betroffen. Ein Widerspruch der örtlichen Entwicklungskonzepte zum gegenständlichen Projekt ist nicht gegeben. Das Vorhaben liegt jedoch in einer Regionalen Grünzone gemäß Verordnung Nr. 30 der Oö. Landesregierung vom 13.04.1999 betreffend das "Regionale Raumordnungsprogramm für die Region Linz-Umland". Auch wenn die festgelegte Regionale Grünzone etwas betroffen ist, sind vor allem wegen der Geringfügigkeit der Inanspruchnahme und der nur randlichen Betroffenheit dieser Regionalen Grünzone überörtliche Interessen in keinem wesentlichen Ausmaß betroffen. Die Auswirkungen sind daher aus raumplanerischer Sicht als gering zu bewerten.
- d) Im Zuge der Errichtung von hochrangigen Verkehrsträgern kommt es erfahrungsgemäß insgesamt zu einer Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse und einer damit einhergehenden verbesserten Standortqualität, sowie einem steigenden Nachfragedruck nach Bauland. Es ist daher wahrscheinlich, dass das gegenständliche Projekt einen Beitrag zur Erhaltung bzw. Neuansiedelung von Betriebsstandorten leisten wird. Gleichzeitig ist mit einer vermehrten Nachfrage nach Betriebsstandorten zu rechnen. Diesen zu erwartenden Auswirkungen auf die Entwicklung des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes sollte schon frühzeitig begegnet bzw. diese Nachfrage in geordnete Bahnen auf örtlicher und überörtlicher Ebene gelenkt werden (regionale Konzepte zur Wirtschaftsentwicklung entlang der B 309, Überarbeitung der örtlichen Entwicklungskonzepte,...). Das Vorhaben hat daher wesentliche Auswirkungen auf die Funktionszusammenhänge des Siedlungs- und

Wirtschaftsraumes, die jedoch nicht a priori als negativ oder positiv beurteilt werden können, sondern über Maßnahmen gesteuert werden müssen.

- e) Negative Auswirkungen auf die Gesundheit und oder das Wohlbefinden von Menschen durch vorhabensbedingte Immissionen sind mit Sicherheit auszuschließen ausgenommen bei den Wohnanrainern 2b.T32, 3a.T32 und 3b.T32 (Wohngebäude im Bereich Eckmayrmühle und Straßburger) bezüglich NO₂ JMW. Eine Gefährdung der Gesundheit der Wohnanrainer kann bei diesen Wohngebäuden - auf Grund der nennenswerten Verschlechterung des bereits ohne Vorhaben nicht eingehaltenen NO₂ JMW - nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden.
- f) Im relevanten Umgebungsbereich der Trasse liegen keine Freizeitanlagen die durch das Vorhaben betroffen sind. Durch das Vorhaben kommt es zu keinem direkten Verlust von Erholungs- und Freizeitanlagen.
- g) Zum Schutz der lokalen Bevölkerung vor belästigenden, belastenden oder schädlichen Auswirkungen des Vorhabens in der Bauphase sollen die bestehenden Siedlungsgebiete durch Baustellentransporte möglichst gering beeinträchtigt werden.
- h) Die Wegeverbindungen und Wirtschaftswege sollen, wie im Projekt angeführt wiederhergestellt werden.

Unter Berücksichtigung der hinten gelisteten Maßnahmen werden aus Sicht des Fachgebiets Raumordnung und Siedlungsschutz durch das Vorhaben zusammenfassend vernachlässigbare bis geringe Beeinträchtigungen erwartet.

Anmerkung: Sollte die Wohnnutzung bzw. die Wohngebäude im Bereich Eckmayrmühle und Straßburger (Aufpunkte S 171, 2b, 3a und 3b) nicht wie zugesagt abgelöst werden, würde aus raumplanerischer Sicht das Vorhaben Anschlussstelle Enns-West als nicht umweltverträglich eingestuft werden, da eine Gefährdung der Gesundheit der Wohnanrainer der oben genannten Gebäude auf Grund der nennenswerten Verschlechterung des bereits ohne Vorhaben nicht eingehaltenen NO₂ JMW - nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann.

Landschaftsbild und Erholung

Die geplante Anschlussstelle Enns-West liegt im Schnittpunkt der derzeitigen L1403 (Volkersdorfer-Straße) mit der Westautobahn im Bereich Eckmayrmühle. Die Anschlussstelle wird als halbes, versetztes Kleeblatt mit Ausbildung von zwei Kreisverkehren nördlich und südlich der A 1 realisiert. Im Zuge der Neuanlage in Zusammenhang mit der Neutrassierung der B309 und den Umbaumaßnahmen an der L1403 ergeben sich weitreichende Änderungen im bestehenden Straßennetz. Zuzolge der Niveaudifferenz zwischen B309 neu und Autobahn sowie aufgrund des Flächenanspruchs der Anschlussstelle ist im gesamten Knotenbereich mit erheblichen Geländeänderungen durch Dammschüttungen und insgesamt mit einer maßgeblichen Veränderung des Landschaftsbildes zu rechnen.

Das Landschaftsbild im Standortraum wird bereits derzeit durch die Kunstbauten der Straßentrassen maßgeblich bestimmt und stellt sich als weitgehend durch diese Verkehrsträger und durch die landwirtschaftliche Produktion überprägt dar. Wesentliches naturräumliches Landschaftselement ist der Kristeinerbach mit seinem mäandrierenden Verlauf. Entsprechend der Vorbelastung durch die Autobahn und die L1403 ist der Standortraum der Anschlussstelle für Erholungszwecke nicht nutzbar, sieht man von einem überregionalen Radweg (Anton-Bruckner-Radweg) ab, der den Bereich der Anschlussstelle quert.

Unter der Voraussetzung einer projektgemäßen Ausführung und Umsetzung des vorgesehenen Maßnahmenpakets ist durch das Vorhaben mit nur **geringfügigen Auswirkungen** auf die Schutzgüter Landschaftsbild und Erholungseignung zu rechnen.

Agrarstruktur

Die Trasse der gesamten neuen B 309 durchschneidet insgesamt 59 LN-Feldstücke in einer Gesamtlänge von 9.730m, wodurch Teilflächen entstehen, die getrennt bewirtschaftet werden müssten. Dies würde den Betriebsmittelaufwand bei der Bewirtschaftung erhöhen. Ohne Flurbereinigung würde für die landwirtschaftliche Produktion Flächen im Ausmaß von ca. 51 ha verloren gehen, was etwa 0,81% der landwirtschaftlich genutzten Flächen der vier betroffenen Gemeinden beträgt. Agrarstrukturell sind die Voraussetzungen für die Landwirtschaft im Planungsraum günstig.

Der Nord-Süd-Verlauf der neuen B 309 trennt den Raum in Ost- und Westteil. Die Trennung wird durch Anschlussstellen und Überführungen abgemindert und die bestehenden Ost-West-Verbindungen wieder hergestellt.

Die Wirkung der begleitenden Flurbereinigungen lässt sich wie folgt beschreiben:

Die Agrarbezirksbehörde Oberösterreich führt entlang der neuen Steyrerstraße zeitgleich mit Planung und Errichtung der B 309 zwei Flurbereinigungsverfahren durch:

Das Flurbereinigungsgebiet Volkersdorf erstreckt sich von KM 0,73 der Verbindung B 1-A1 bis KM 2,96 der B 309; Dass der Flurbereinigung Schieferegg von KM 3,73 bis KM 12,45 der B 309. Somit liegen 89% der gesamten Projektstrecke innerhalb der beiden Agrarverfahrensgebiete. Die Agrarverfahren haben zusätzlich positive Wirkung, weil weitere, bestehende Mängel der Agrarstruktur beseitigt werden können. So werden in den Flurbereinigungsgebieten 89% der Durchschneidungen (8.210 m von 9.270 m) nicht wirksam, weil Grundtäuschen und einer neuen Flureinteilung fast alle Durchschneidungen behoben werden können.

Diese Verfahren werden durch die Agrarbezirksbehörde Linz voraussichtlich bis zum Sommer 2007 abgeschlossen sein. Restflächen und für die Bewirtschaftung zu kleine Flächen verbleiben nicht bzw. werden als Ausgleichsflächen verwendet.

Zu bleibenden Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Nutzflächen kommt es hinsichtlich der Verformung einiger Grundstücke durch schiefe Durchschneidungen im Bereich Volkersdorf, die durch Grundzusammenlegungen nicht behoben werden konnten. Diese nachteiligen Auswirkungen sind im Zuge der Grundeinlöse zu entschädigen.

Bezüglich der Anschlussstelle Enns-West lässt sich aussagen, dass die kompakte Form der Anschlussstelle als halbes Kleeblatt keine nennenswerten Durchschneidungen und somit keine nachteiligen Auswirkungen auf die Agrarstruktur erzeugt. Der Grundbedarf für die Anschlussstelle ist in den oben genannten 51 ha enthalten. Für die landwirtschaftliche Produktion ist dieser Flächenverbrauch im Vergleich zur gesamten LN-Fläche der vier berührten Gemeinden (6.270 ha) unbedeutend.

Insgesamt sind die (nach den Flurbereinigungen bleibenden) Auswirkungen der B 309 auf die Agrarstruktur als geringfügig zu bewerten.

Lärm

Für das gegenständliche Vorhaben ist eine schalltechnische Untersuchung durch das Büro TAS Schreiner GmbH durchgeführt worden, welche primär auf die Frage der Beeinflussung

von Siedlungsgebieten durch Lärm infolge der Errichtung und Betriebes die Anschlussstelle Enns West einging.

Eine weitere schalltechnische Untersuchung erfolgte für den Abschnitt der B 309 zwischen dem geplanten Knoten "Enns West" an der A1 Westautobahn (km 0.430) und dem Bereich Heuberg (km 13.260) bei Dietach, Oö.

Grundsätzlich werden in diesen Untersuchungen folgende Themenbereiche behandelt:

- Ist-Situationserhebung
- Berechnungsvarianten für die Betrachtungsfälle:
 - Planfall 0-2002: Bestand im Bezugsjahr 2002
 - Planfall 0-2017: Nullvariante 2017 (Hochrechnung des Bestands)
 - Planfall B 309/Ast-2017: Prognose 2017 mit neuer B 309 bzw. Ast-West, ohne bzw. mit Lärmschutz (oLS / mLS)
 - Bau- und Errichtungsphasen

Der Untersuchungsraum für die Bearbeitung dieses Fachbeitrages wurde nach schalltechnischen Kriterien so festgelegt, dass umseits der geplanten Anschlussstelle "Enns West" die Siedlungs- bzw. Wohngebiete bzw. die bestehenden Wohnbauten erfasst und mitbehandelt werden. Die schalltechnisch untersuchte Fläche bedeckt ein Gebiet von ca. 13,5 km².

So umfasst das gegenständliche Untersuchungsgebiet auch Siedlungsbereiche, welche in etwa 2000 m vom geplanten Bauvorhaben entfernt liegen. Dies betrifft primär Grundstücke bzw. Bereiche, welche den Gemeindegebieten von Enns und Asten angehören.

Als bestehende Verkehrswege im Untersuchungsraum sind u.a. die Landesstraßen B 1, L 1403 Volkersdorfer Straße und mehrere Gemeindestraßen als auch Eisenbahnstrecken gegeben.

Das Schutzgut aus schalltechnischer Sicht ist der Mensch. Die zu schützenden Bereiche sind jene, welche dem regelmäßigen Aufenthalt der im Untersuchungsraum lebenden Menschen dienen, also Wohngebiete, Erholungsgebiete und andere Bereiche in denen Menschen durch Lärm belastet werden. Zu dem werden Teile der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung bei Bedarf auch zur Beurteilung anderer umweltrelevanter Fachbereiche herangezogen.

Ganz allgemein wird im Einflussbereich von öffentlichen Verkehrsträgern einerseits zwischen den „Freiraumschutz“ für Aufenthaltsflächen im Freien (in der Regel im Betrachtungsniveau von 1,5m über Gelände) und andererseits dem „Objektschutz“ zur Sicherstellung des Immissionsschutzes an Gebäudefassaden unterschieden.

Im Zuge der schalltechnischen Untersuchung wurden messtechnische Bestandserhebungen durchgeführt, die als Ist-Bestandsaufnahme zum Zwecke der Beweissicherung und andererseits als Grundlage für die in weiterer Folge durchzuführenden Berechnungen dient.

In der Folge wurden Berechnungen zur Ermittlung der Immissionsbelastung durchgeführt, wobei in Form von Rasterlärnkarten und Tabellen die Ergebnisse dargestellt wurden. Diese Berechnungen erfolgten für die ausgewählten Betrachtungsfälle Bestand, Nullvariante und Prognose. Auch die Bauphase wurde prognosemäßig berechnet.

Unter Zugrundelegung der nach einschlägigen Richtlinien und Normen durchgeführten Berechnungen kann zusammenfassend festgestellt werden, dass bei plan- und projektgemäßer Realisierung des gegenständlichen Vorhabens unter Einbeziehung der aus schalltechnischer Sicht erforderlichen Maßnahmen durch die Inbetriebnahme der geplanten

Anschlussstelle die zu erwartenden projektbedingten Veränderungen der prognostizierten Ist-Situation zumeist im Bereich der Irrelevanz liegen.

Wenn projektbedingt höhere Pegelanhebungen die Folge sind, wurden aktive (trassennahe) und passive (objektseitige) Lärmschutzmaßnahmen seitens des schalltechnischen Planers berücksichtigt.

Auch wenn durch den Betrieb der Anschlussstelle Enns West an relevanten Gebäuden Pegelanhebungen von mehr als 1 dB induziert werden und zudem eine Gesamtschallsituation, ausgehend von Straßenverkehr über den anzustrebenden Planungsrichtwerten der Flächenwidmung zu erwarten ist - werden Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Zudem wurden im gegenständlichen Fall in Übereinkunft mit der Projektwerberin im Untersuchungsbereich auch Gebäude, welche der A 1 West Autobahn nahe liegen - betreffend die Fördermöglichkeit von objektseitigen Lärmschutz gemäß einschlägiger Dienstanweisung auf Grundlage der straßenverkehrsbedingten Gesamtschallsituation untersucht.

Schwerpunkte der schalltechnischen Untersuchung waren die Siedlungsbereiche nahe der geplanten Anschlussstelle und der besiedelte Bereich entlang des Straßenzuges "Fabrikstraße" im Gemeindegebiet von Enns. Bestehende Siedlungsbereiche rund um die geplante Anschlussstelle sind aufgrund der Nähe zum Hauptverkehrsträger A1 Westautobahn mit ortsüblichen Dauerschallpegeln bis zu 66 dB tags und bis zu 60 dB nachts (Stand Mai 2005) aus schalltechnischer Sicht als "hoch vorbelastet" zu bezeichnen. Der Grenzwert für straßenverkehrsbedingte Beurteilungspegel (gemäß einschlägiger Dienstanweisung für Lärmschutz an Bundesstraßen) liegt im gegenständlichen Fall bei 60 dB zur Tageszeit und 50 dB zur Nachtzeit. Die vor Ort vorzufindende Schall-Ist-Situation liegt demnach bis zu rd. 10 dB über den Grenzwerten. Dem subjektiven Erleben des Menschen nach, entspricht eine Überhöhung einer Geräuschkulisse um 10 dB größenordnungsgemäß einer Verdopplung der Lautheit.

Durch den Betrieb der geplanten Anschlussstelle und insbesondere durch den teilweisen Rückbau von bestehenden LS-Wänden wären Veränderungen der Schall-Ist-Situation von mehr als 1 dB die Folge. Dies wurde im gegenständlichen Fall durch das Setzen bzw. Ergänzen weiterer straßennaher Lärmschutzmaßnahmen wieder ausgeglichen. Unter Berücksichtigung der angedachten LS-Wände liegen die projektbedingten Immissionsanhebungen im Bereich der Anrainer innerhalb des Irrelevanzbereiches von 1 dB.

Die Grundstücksfläche der Betriebsgärtnerei grenzt unmittelbar an eine Rampenkonstruktion. Aus schalltechnischer Sicht sind durch die abschirmende Wirkung der Autobahnrampe gegenüber den Schallimmissionen, ausgehend von den Hauptfahrbahnen der Autobahn im Freiraumbereich geringe schalltechnische Vorteile (Pegelminderungen bis zu 1 dB) abzuleiten.

So ist festzuhalten, dass am Betrachtungspunkt durch das geplante Vorhaben bzw. dem Betrieb der Anschlussstelle keine schallimmissionstechnische Verschlechterung zu erwarten ist bzw. zumindest eine Immissionsneutralität vorliegt. Aus diesem Grund wurde für den gegenständlichen Bereich keine weitere (aktive) LS-Maßnahme vorgesehen.

Bei den Untersuchungen wurden auch die Auswirkungen des Vorhabens auf weiterführende Straßen untersucht, wobei maßgeblich die L 1402 Kristeiner Straße, Ortschaft Einsiedl, betrachtet wurde. Diese Straße stellt eine Verbindung zur neuen B 1, Umfahrung Enns, dar. Auf Grund der durch die zu erwartenden Verkehrssteigerungen entstehende deutliche Erhöhung der Lärmbelastung wurden hier ebenfalls Lärmschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Die zu schützenden Bereiche, die dem regelmäßigen Aufenthalt der im Untersuchungsraum lebenden Menschen dienen (zB Wohngebiete), sind auch Erholungsgebiete zuzuordnen. Im gegenständlichen Untersuchungsgebiet sind vereinzelt Flächen für mögliche Sport- und Freizeitgestaltung gegeben. Rechtskräftige Flächenwidmungen für Kurgelände oder Erholungsorte liegen im gegenständlichen Untersuchungsbereich nicht vor. Zudem ist das Untersuchungsgebiet aus schallimmissionstechnischer Sicht großflächig bereits (primär verkehrsbedingt) hoch vorbelastet.

Bezüglich der **Bauphase** ist zu berücksichtigen, dass vereinzelt Siedlungsbereiche rund 30 bis 100 m von der Baustrasse entfernt liegen. Das dem Baustellenbereich am nächsten gelegene Gebäude mit möglichem Wohnnutzen ist der Gärtnerei nahe der A1 Westautobahn zuzuordnen. Der Abstand zur Ab- bzw. Auffahrtsrampe der Anschlussstelle beträgt teils nur rd. 30 m. Andere Wohnobjekte liegen rund 100 m oder weiter von der Baustrasse der Anschlussstelle entfernt.

Vor Ort wird zu erwarten sein, dass die Baumaschinen bzw. Bauarbeiten durchwegs auch weiter vom Betrachtungspunkt entfernt durchgeführt, jedoch wiederkehrend auch im Nahbereich des Betrachters abgewickelt werden. Die ausgewiesenen Beurteilungspegel spiegeln diesbezüglich einen mittleren Betriebszustand wider.

Es wird zudem unterschieden zwischen Immissionen, ausgehend vom Trassenbereich und dem, im öffentlichen Straßennetz geführten baubedingten Verkehr. So wurde betreffend die immissionstechnischen Wirkungen von baustellenbedingtem Verkehr im bestehenden Straßennetz zusätzliche Betrachtungen der möglichen Veränderungen gegenüber der Verkehrs Situation im Jahr 2002 geführt.

Die Ergebnisse der Berechnungen zu den Bauphasen (Baumaschinen und Bauverkehr in der Baustrasse bzw. im öffentlichen Straßennetz) zeigen, dass ein Überschreiten des Ziel- bzw. Grenzwertes für Baulärm von $L_{A,r} = 70$ dB in der lärmintensivsten Bauphase VII (Abtragung der bestehenden Autobahnbrücke) am RP-51 im Bereich des Wohnhauses "Eckmayr Mühle" zu erwarten ist. In anderen nahen Siedlungsbereichen sind Pegelwerte von $L_{A,r} = 59$ bis 69 dB als Ergebnisse der Berechnungen auszuweisen.

Zum Baustellenverkehr ist festzuhalten, dass die Berechnungen zu Immissionsanteilen der stärksten Lkw-Fahrbewegungen in der Baustellenstrasse ("worst case" Betrachtung) je nach Entfernung bzw. nach Lage der Rechenposition Beurteilungspegel bis zu rd. 59 dB ausweisen.

Aufgrund der wesentlich höheren Immissionsanteile anderer Baumaschinen wird die durchschnittliche bauliche Schallsituationen zumeist nicht vom Baustellenverkehr bestimmt. Dennoch bildet der Baustellenverkehr mit bis zu etwa 200 "internen" Lkw-Fahrbewegungen am Tag im Baustellenbereich und bis zu etwa 640 "externen" Lkw-Fahrbewegungen am Tag (Transferverkehr ins öffentliche Netz) praktisch gesehen die "Grundbelastung" an Baulärm, da dieser auch an den Anrainerbereichen vorbeigeführt wird, wenn keine lärmintensiven Arbeiten in der Nähe geschehen.

Der im öffentlichen Straßennetz geführte Baustellenverkehr induziert mögliche Pegelerhöhungen im Ausmaß von wenigen Zehntel-dB (lt. Berechnung nur Anhebungen von 0,1 dB bis 0,4 dB) auf den Straßenabschnitten im Bestand. Immissionsanhebungen in dem angeführten Ausmaß (im Zehntel-dB-Bereich) liegen im Rahmen der möglichen Mess- und Aussagegenauigkeit und sind praktisch als vernachlässigbar zu werten.

In Bezug auf kurzzeitig auftretende Pegelspitzen (je nach Arbeitsgang betriebstypisch durchschnittliche bis häufige Pegelspitzen) kann auf Basis der betrachteten Bauszenarien festgestellt werden, dass in Abhängigkeit der Entfernung zur Schallquelle während den typischen Straßenbau- bzw. Tiefbauarbeiten (ohne steinbrechende oder schlagende Arbeiten) zur

aktuellen Bauplanung zumeist höchste Schallpegel von $L_{A,max} = 43$ bis 68 dB zu erwarten sind. Einzelne bzw. seltene Spitzenpegel mögen erfahrungsgemäß in etwa 5 bis 10 dB über den rechnerisch ermittelten Spitzenpegeln liegen.

Einen Sonderfall stellen erfahrungsgemäß steinbrechende oder schlagende Arbeiten dar. So sind im Zuge der Abbrucharbeiten zur bestehenden Autobahnbrücke Gerätschaften wie Meißel oder Schnellschlaghämmer notwendig. Unter Umständen ist auch bei Errichtung der neuen Brückenbauwerke der Einsatz von geramnten Spundwänden nicht zu vermeiden.

Im gegenständlichen Fall lassen die Modellberechnungen höchste Schallpegel von bis zu $L_{A,max} = 83$ dB erwarten. Einzelne bzw. seltene Spitzenpegel mögen erfahrungsgemäß aber in etwa 5 bis 10 dB über den rechnerisch ermittelten Spitzenpegeln liegen.

In Bezug auf baubetriebstypische bzw. häufig auftretende Pegelspitzen kann auf Basis der betrachteten Bauszenarien festgestellt werden, dass in der Regel keine Überschreitungen des gemäß Oö. Bautechnikverordnung festgelegten Grenzwertes von $L_{A,max} = 85$ dB (für wiederkehrende bzw. häufige Lärmspitzen) im Bereich der Anrainer zu erwarten sind.

Unter Berücksichtigung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen werden aus fachlicher Sicht durch das Vorhaben in der Bau- bzw. Errichtungsphase geringfügige bis wesentliche Auswirkungen und in der Betriebsphase geringfügige Auswirkungen erwartet. Aus fachlicher Sicht kann das Vorhaben daher als umweltverträglich eingestuft werden.

Meteorologie

Die Beschreibung der klimatischen Verhältnisse vor Ort mit Ausnahme der Wind- und Ausbreitungsverhältnisse erfolgte anhand von der ZAMG betriebenen Messstelle Linz-Hörsching. Die klimarelevanten Größen Lufttemperatur, Luftfeuchtigkeit, Niederschlag, starker Niederschlag, Schnee, Sonnenscheindauer, Bewölkung, Sicht und Inversion wurden für die 20-jährige Periode 1981 bis 2000 untersucht und dargestellt.

Die Windverhältnisse und Ausbreitungsverhältnisse wurden anhand der Messstellen Steyr1, Steyr2, Kronsdorf und Kristein dargestellt. Für alle vier Messstellen liegt ein einjähriger Datenzeitraum vor. Die Windrichtungsverteilungen an allen Messstellen sind sehr ähnlich. Am häufigsten treten Winde aus West bis Westsüdwest und Winde aus östlicher Richtungen auf. Die mittlere Windgeschwindigkeit beträgt in Steyr1 und Kronsdorf etwa 2,5 m/sec, in Steyr2 etwa 2m/sec und in Kristein etwa 1,5 m/sec. Windschwache Wetterlagen kommen in Steyr1 und 2 und in Kronsdorf in etwa 22% der Fälle und in Kristein in etwa 40% der Fälle vor.

Die Auswirkungen auf das Mikroklima durch Effekte der Bodenversiegelung wurden mit dem nach Carruthers und Wenig (1992) modifizierten Gaußen Ausbreitungsmodell ADNS (Version 3.1, Cambridge 2002) untersucht. Anhand von Rauigkeitsmengen und Verdunstungswiderständen für die unterschiedlichen Bodenbeschaffenheit und anhand von Wärmeströmen von und zur Oberfläche kann die Änderung der Lufttemperatur und Luftfeuchtigkeit berechnet werden. Für zwei Bereiche, die als besonders sensibel zu bewerten sind, wurden Berechnungen durchgeführt. Dabei wurde auch die Rodung von Waldstücken berücksichtigt. Die Änderung der Lufttemperatur und der Luftfeuchtigkeit wurde für sommerliche Temperatur- und Strahlungsbedingungen dargestellt und diskutiert. An einem heißen und trockenen Sommertag sind die Auswirkungen am größten: Im Fahrbahnbereich in 1m über Grund kann die Temperatur bis etwa 4°C zunehmen und die Luftfeuchtigkeit (angegeben als Mischungsverhältnis) bis etwa 2 g/kg abnehmen. Je nach Windeinfluss erstreckt sich die Wirkung der Temperatur- und Feuchteänderung auf einen Streifen von maximal 20 bis 30 m von der versiegelten Straße weg. Danach ist der Einfluss kaum noch

messbar. Mit zunehmenden Abstand vom Boden nimmt der Erwärmungs- und Austrocknungseffekt rasch ab, so dass in 2m über Grund eine Halbierung des Effekts festzustellen ist. Bei kühlerer und feuchter Luft ist der Erwärmungs- und Austrocknungseffekt geringer. Im Bereich des gerodeten Waldabschnitts (bis etwa 50 m von der Strasse) sind die Änderungen des Mikroklimas am stärksten. Die Temperatur- und Feuchtänderungen können mit dem Wind bis mehrere Dekameter in den Wald getragen werden.

Auswirkungen auf Nebel- und Niederschlagsbildung sind gering und werden nicht als solche messbar bzw. beobachtbar sein.

Die Beeinflussung von möglichen Kaltluftabflüssen sind durch das Projekt sehr gering und beschränken sich auf wenige Stunden im Jahr.

Eine Änderung der Besonnungsverhältnisse durch die Schattenwirkung in Folge des Projekt auf Anrainer ist nicht zu erwarten. Zu einer Änderung der Besonnungsverhältnisse kommt es hingegen an den durch Rodung neu geschaffenen Waldrändern, die mögliche Sonnenbrandschäden hervorrufen können.

Der Einfluss auf das allgemeine Windsystem ist sehr gering. Zu einer Änderung der Windverhältnisse kommt es hingegen im Bereich der durch Rodung neu geschaffenen Waldränder. Dies kann zu Windwurf führen.

Auf fachtechnischer Sicht können die Auswirkungen des Vorhabens als geringfügig bewertet werden. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind ausführlich in den Einreichunterlagen im Fachbeitrag Klima dargelegt.

Luftgüte

Die Vorhaben „Landesstraßen Bauvorhaben B 309“ und „Bundesstraßenbauvorhaben Anschlussstelle Enns-West“ bedingen sich aus verkehrstechnischer Sicht gegenseitig. Nachdem für einen bestimmten Immissionspunkt die Zusatzbelastung durch das eine Verfahren als Vorbelastung im anderen Verfahren aufscheint, die Gesamtbelastung, die für eine Genehmigung als relevante Größe anzusehen ist, jeweils ident ist und auch im Fachbeitrag Lufttechnik keine Trennung in die beiden Verfahren vorgenommen wurde, wird auch in diesem Gutachten keine gesonderte Beurteilung der beiden Verfahren vorgenommen. Als Einreichunterlagen standen dem Verfasser des lufttechnischen Gutachtens insbesondere der Fachbeitrag Lufttechnik des Dr. Karl Heinz Greßlehner zur Beurteilung zur Verfügung.

Im Fachbeitrag Lufttechnik wurden die relevanten Straßenzüge in Abschnitte unterteilt und die Emissionen jedes Straßenzuges gemäß dem Handbuch „Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs“, Version 2.1 vom Februar 2004 berechnet.

Die Berechnung der verkehrsbedingten Zusatzimmissionen erfolgt mit dem Lagrange'schen Ausbreitungsmodells LASAT. In einer ersten Stufe wurde mittels Computer ein Windfeld generiert, in das in einer zweiten Stufe Teilchen, die eine bestimmte Anzahl Schadstoffmoleküle präsentieren, freigesetzt werden, wobei deren Weg im Windfeld verfolgt wird und die Schadstoffkonzentration in den vorgegebenen Raumgittern nach einer bestimmten Zeit anhand der in diesem Raumgittern vorhandenen Teilchen bestimmt wird.

Die Ist-Belastung wurde anhand der Luftmessstation Asten (S 405) und Steyr (S 409) des Amtes der oberösterreichischen Landesregierung und der diskontinuierlichen Messungen des mobilen Luftmesswagens der oberösterreichischen Landesregierung an mehreren Messstellen erhoben. Die wichtigsten Ergebnisse dieser Messungen sind im Fachbeitrag Lufttechnik angeführt.

Die Hintergrundbelastung wurde ermittelt, in dem vom gemessenen Ist-Zustand der mittels Ausbreitungsberechnung ermittelte Verkehrsbeitrag abgezogen wurde. Gegenüber dem Ist-Zustand 2002 kommt es bei allen untersuchten Planfällen zu einer deutliche Reduktion der Schadstoffemissionen, bedingt durch technische Verbesserungen bei der Verbrennung des Kraftstoffs im Motor auf Grund von gesetzlichen Vorschriften zur Schadstoffbegrenzung (Euro 5).

Bereich Anschlussstelle:

In einer ersten Phase wurde im Einreichprojekt der Untersuchungsraum (UR1) so gewählt, dass in diesem Raum sämtliche relevante Straßenzüge enthalten sind, für die Angaben zur Berechnung der Kfz-bedingten Luftschadstoffemissionen vorliegen. Für die Ausbreitungsberechnungen wurde ein Rastermaß von 25 m gewählt und die Topografie wurde berücksichtigt.

In einem zweiten Schritt wurde eine Detailuntersuchung (UR2) für den kritischen Bereich der Eckmayr-Mühle durchgeführt, da die im ursprünglichen Untersuchungsraum vorhandenen Immissionspunkte für die nahe dem Eckmayr-Knoten und der A 1 gelegenen Wohnobjekte nicht ausreichend repräsentativ sind. Als Rastermaß wurden 5 m gewählt und es wurde die Topografie und die Bebauung (inkl. der Lärmschutzwände und -wälle) berücksichtigt. Die Detailuntersuchung war erforderlich, um die Belastungssituation in diesem Gebiet hochaufgelöst berechnen zu können. Im diesem Untersuchungsraum wurde auch die Abnahme des NO₂-JMW in Abhängigkeit von der Entfernung zur Fahrbahnmitte der jeweiligen Richtungsfahrbahn der Autobahn berechnet.

Nach Realisierung des Projektes B 309 werden die Emissionen 2017 gegenüber der Nullvariante 2017 geringfügig zunehmen. Dies ist auf eine Verlängerung des betrachteten Straßennetzes um ca. 9% zurückzuführen.

Im Rahmen der Emissionsprognose wurde auch die Verordnung eines Tempolimits von 100 km/h auf der A 1 untersucht. Eine Verringerung der Geschwindigkeit von 130 auf 100 km/h bewirkt hierbei bei Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzung eine Verringerung der NO_x-Emissionen um rund 9% auf der A1.

Für den Untersuchungsraum UR 1 wurde gefunden, dass nach Realisierung des Projektes mit Ausnahme der Immissionspunkte 8 und 10 die Grenzwerte des IG-L für den max. NO₂-HMW, NO₂-JMW und PM₁₀-JMW eingehalten werden. Bei den Aufpunkten 8 und 10 muss laut Fachberichtsbeitrag mit einer Überschreitung des ab 2012 gültigen NO₂-JMW-Grenzwertes von 30 µg/m³ gerechnet werden (RP 8: 32,0 µg/m³; RP 10: 31,8 µg/m³), allerdings ist bei Nichterrichtung der B 309 neu (Nullvariante; Anhang C, Tab. 1.4.2.1a) diese Überschreitung noch deutlich höher (34,8 und 32,9 µg NO₂/m³ als NO₂-JMW), sodass die Errichtung der B 309 neu zu einer Verbesserung der Luftqualität im Vergleich zur Nullvariante bei diesen Aufpunkten führen wird.

Die max. TMW für den Feinstaub PM₁₀ überschreiten an allen Rechenpunkten den TMW-Grenzwert, wobei bei der Nullvariante gleich große oder geringfügig höhere Überschreitungen auftreten.

Für den Untersuchungsraum UR2 zeigen die Berechnungen für die Nullvariante, das Projekt und die Angabe der Veränderungen der Immissionsbelastungen, dass bereits bei der Nullvariante bei einigen Aufpunkten der NO₂-JMW überschritten wird (Aufpunkte S 171, 2b, 3a, 3b, 4a, 4b, 5a, 5b, S 165a und "Blumensiedlung Asten". Die Wohnrechte bzw. Wohngebäude der Aufpunkte 2b, 3a und 3b werden lt. Auskunft eines Vertreters der Antragstellerin abgelöst.).

Nach Errichtung der B 309 neu kommt es mit Ausnahme der Aufpunkte 4a, 4b, 5a, 5b und S 165a zu einer Erhöhung der NO₂-Jahresbelastung, wobei gleichzeitig bei den Aufpunkten

S 171, 2b, 3a, 3b und Blumensiedlung Asten eine Überschreitung des NO₂-JMW ausgewiesen wird.

Zur Situation bei der Blumensiedlung Asten wird im Fachbeitrag Lufttechnik angegeben, dass es durch Errichtung einer zusätzlichen, 4 m hohen Lärmschutzwand möglich ist, den NO₂-JMW auf 28,7 µg/m³ zu reduzieren.

An den Aufpunkten, an denen es durch die Errichtung der B 309 neu gegenüber der Nullvariante 2017 zu einer Erhöhung der NO₂-JMW kommt, findet auch eine Erhöhung der PM₁₀-JMW-Belastung statt. Umgekehrt bedeutet eine Reduktion des NO₂-JMW, dass auch der PM₁₀-JMW an diesen Aufpunkten kleiner wird oder (in einem Fall) gleich bleibt. Es werden für den Planfall Projekt 2017 Werte zwischen 25,1 und 26,7 µg/m³ als JMW angegeben, die Immissionskonzentrationen bei dem der Autobahn nächstgelegenen Gebäude mit Wohngebietswidmung bei der Blumensiedlung Asten beträgt 26,4 µg PM₁₀/m³.

Bereich B 309:

Die Auswahl der Untersuchungsräume (Abschnitt Nord und Süd) erfolgte, wie zuvor beschrieben, mit der Ausnahme, dass für jeden Untersuchungsraum nur eine Untersuchung durchgeführt wurde. Für die Ausbreitungsberechnungen wurde ein Rastermaß von jeweils 20 m gewählt und die Topografie wurde berücksichtigt.

Die Ergebnisse der Ausbreitungsrechnungen sind grafisch und in tabellarischer Form dargestellt. Die NO₂-Grenzwerte der Gesamtbelastung im Ist-Zustand 2002 für den HMW und JMW werden an den autobahnnahen Aufpunkten AP 20, AP 22 und AP 23 im Nordabschnitt zum Teil erheblich überschritten.

In der Nullvariante 2017 (Nordabschnitt) kommt es zu einer deutlichen Reduktion der Kfz-bedingten Emissionen und Immissionen, wodurch sämtliche NO₂-HMW's nunmehr klar eingehalten werden. Am Aufpunkt AP 20 wird der NO₂-JMW noch immer überschritten, die Größe der Überschreitung ist allerdings deutlich zurückgegangen (von 44 µg/m³ auf 34 µg/m³). An den Aufpunkten AP 22 und 23 entspricht der berechnete Wert genau dem ab 2012 gültigen Grenzwert von 30 µg/m³. Nachdem der autobahnahe Bereich bereits im Untersuchungsraum UR 2 mit einem deutlich geringeren Gitterabstand von 5 m untersucht und diskutiert wurde, wird auf die Aufpunkte AP 20, 22 und 23 nicht noch einmal eingegangen.

Auch nach Realisierung des Projektes B 309 neu werden mit Ausnahme der autobahnnahen Aufpunkte AP 20, 22 und 23 im Nordabschnitt alle Grenzwerte eingehalten.

Im Südabschnitt wird gezeigt, dass im Planfall Ist-Zustand 2002, Gesamtbelastung, der Aufpunkt AP 04 Hu am stärksten belastet ist. An diesem Punkt findet die einzige Grenzwertüberschreitung eines NO₂-Grenzwertes statt, da der NO₂-JMW mit 39 µg/m³ berechnet wurde.

In der Nullvariante 2017 reduziert sich die Belastung dieses Punktes für den NO₂-JMW auf 31 µg/m³, im Planfall Projekt 2017 auf 30 µg/m³. Dieser Aufpunkt liegt im Bereich der B115/B 309 alt. Eine weitere Überschreitung des NO₂-JMW wurde für den Planfall Projekt 2012 mit dem Aufpunkt MP ST1 (31 µg/m³) berechnet. Dieser Aufpunkt befindet sich im Nahbereich der B 309 neu, wobei sich keine Anrainerwohngebäude in der Nähe dieses Aufpunktes befinden.

Für den Feinstaub PM₁₀ wird sowohl für den Nord- als auch den Südabschnitt berechnet, dass an allen Aufpunkten der max. PM₁₀-TMW den Grenzwert deutlich überschreitet, während der PM₁₀-JMW an allen Aufpunkten eingehalten wird.

Forstwirtschaft, Jagdwirtschaft

Das im gegenständlichen Gutachten zu beurteilende Projekt umfasst als Bundesstraßenbauvorhaben die Herstellung der Anschlussstelle Enns-West der A1-Westautobahn an das geplante Straßenbauvorhaben B 309 Steyrer-Straße, berücksichtigt dabei aber auch die Auswirkungen des Landesstraßenbauvorhaben in seinen Auswirkungen auf die zu beurteilenden Fachbereiche Forstwirtschaft und Jagd mit.

Zur besseren Erfassung der Auswirkungen des gegenständlichen Projektes wurde das Untersuchungsgebiet in zwei Teilräume untergliedert, wobei der Teilraum II den Nahbereich der A1-Westautobahn und damit den näheren Projektbereich, und der Teilraum I den nördlich davon gelegenen Teilbereich beschreibt.

Der Nahbereich der A1-Westautobahn ist besonders durch den Kristeinbach, einige teils feuchte bis ständig wasserführende Gräben und die von Ost nach West abfallende bewaldete Hangkante geprägt. Der nördliche daran anschließende Teilraum I wird großflächig durch eine Ackerlandschaft mit geringer Beeinflussungssensibilität geprägt. Kleinräumig sind in diese Teilräume naturnahe Zootope, wie der Kristeinbach, eingebettet.

Mit einem Waldanteil von 14,2 % ist der Bezirk Linz-Land mit einer Waldfläche von 6.515 Hektar einer der waldärmsten Bezirke in Österreich. Insbesondere der Osten des Bezirkes weist eine geringe Waldausstattung auf. Geschlossene Waldbänder bestehen in den Donauauen und entlang der Enns. In der intensiv genutzten Feldflur sind die Wälder inselartig verteilt.

Die Gemeinde Enns, in der das Projektgebiet liegt, weist entsprechend dem aktuellen Waldentwicklungsplan-Teilplan für den pol. Bezirk Linz-Land eine Waldfläche von 317,99 Hektar auf, dies entspricht einem Waldflächenanteil von 9,24% der Gemeindefläche. 59% der Waldfläche der Gemeinde Enns sind im Besitz privater Waldeigentümer, 28% sind privater Großwald und 6% öffentlicher Wald. Im übrigen Untersuchungsraum – außerhalb der Flussauen – liegt der Kleinwaldanteil noch höher. Die Waldflächen liegen überwiegend innerhalb der arrondierten landwirtschaftlichen Betriebsflächen, sie sind überwiegend eben bis mäßig geneigt und meist gut aufgeschlossen. Insgesamt liegen günstige Bringungs- und Bewirtschaftungsverhältnisse vor.

Im gültigen Waldentwicklungsplan des Bezirkes Linz-Land überwiegen im Projektgebiet die Waldflächen mit einer Funktionskennziffer 132, 133 und 232: (Leitfunktion: Wohlfahrtsfunktion).

Forstökologisch liegt das Untersuchungsgebiet im nördlichen Alpenvorland-Buchen-Mischwaldgebiet, Ostteil (7.2) nach MAYER (1974), wobei die Leitgesellschaft dieses Wuchsraumes submontane Buchen- und kolline buchenreiche Eichenmischwälder sind.

Der gesamte Planungsraum liegt innerhalb der tieferen Hügelland-Stufe (250 – 400 m), wo von Natur aus, je nach standörtlichen Gegebenheiten, auf durchschnittlichen Standorten, mesophile buchenreiche Eichen- Hainbuchenwälder mit Beimischung von Esche, Bergahorn, Feldahorn, Vogelkirsche und Winterlinde, auf den höchsten Erhebungen der Traun-Enns-Platte, mesophile Buchenwälder mit Beimischung von Stieleiche und Esche, auf den Steilhängen ahorn- und eschenreiche Wälder mit Beimischung von Buche und Hainbuche und in Geländemulden und Talgrundbereichen, auf Gley- und Pseudogleyböden, erlen- und eschenreiche Feuchtwälder vorherrschen würden.

Der Planungsraum ist durch tiefgründige, wüchsige Standorte gekennzeichnet, die in der Terrasse zu Trockenheit neigen. Im Planungsgebiet selbst sind nur wenige Wälder anzutreffen, wobei sich entlang des Kristeinbaches ein schmales Bachufergehölz mit Traubenkirsche, Schwarzerle, Esche und Silberweide erstreckt. Südlich der Autobahn besteht

gegenwärtig eine junge Laubmischwaldaufforstung. Diese überwiegend artenreiche und standortgerechte Pflanzung besitzt derzeit eine Höhe von etwa drei Metern und liegt zwischen Kristeinbach und L 1403-Volkersdorfer Straße, wobei durch das Bauvorhaben in diesem Teilraum Teilbereiche dieser Aufforstungsfläche im Ausmaß von 6.352 m² in Anspruch genommen werden. Ein Teilbereich davon ist temporär betroffen und kann nach Abschluss der Bauarbeiten wieder aufgeforstet werden.

Ersatz- und Neuaufforstungsmaßnahmen sind im Projektgebiet, als Ausgleich für die Rodungen, in vier Teilbereichen im Ausmaß von zusammen ca. 1,5 Hektar vorgesehen, wobei eine Ausgleichsfläche als Neuaufforstung (Laubmischwald) auf der tiefer gelegenen Innenfläche der Rampe RFB Salzburg, als Renaturierung des Grabens und zur Ausformung einer Mulde, eine weitere Ausgleichsfläche als Neu- und Wiederaufforstung (Laubmischwald) der tiefer gelegenen Innenfläche der Rampe RFB Wien, eine weitere Ausgleichsfläche als Neuaufforstung (Laubmischwald) im Bereich der östlichen Zufahrt zum Kreisverkehrsplatz B 309-Süd und eine Ausgleichsfläche als Neuaufforstung (Laubmischwald) im Bereich der östlichen Zufahrt zum Kreisverkehrsplatz B 309-Süd vorgesehen ist.

Die Baumartenverteilung auf den aufzuforstenden Teilflächen soll in Anlehnung an die potentielle natürliche Waldausstattung, mit den Arten der gesamten Strauch- und Baumvielfalt, durchgeführt werden, wobei erstere vorwiegend die Waldränder und das Unterholz bilden sollen.

Während der Bauphase ist zum Schutz der Biotope die Einrichtung von Schutzflächen, entsprechend der landschaftsökologischen Begleitplanung, vorgesehen. Durch diese Schutzflächen sollen die angrenzenden Waldbestände gegenüber Nährstoffeinträgen und Bestandes- bzw. Bodenveränderungen durch die Baumaßnahmen und Nebeneinrichtungen geschützt werden.

Jagd:

Jagdlich ist das Untersuchungsgebiet durch eine gering bis mäßig strukturierte Feldlandschaft gekennzeichnet, die für die Niederwildarten Reh und Feldhase bei entsprechender Hege ausreichend günstige Lebensverhältnisse bietet. Anspruchsvollere Wildarten, wie z. B. das Rebhuhn sind selten, aber regelmäßig vorhanden.

Als ökologisch bedeutende Lebensräume sind im Nahbereich der Anschlussstelle Enns-West der Kristeinbach, einige teils feuchte bis ständig wasserführende Gräben und die abfallende bewaldete Hangkante, weiter entfernt, vor allem die Laubmischwälder nördlich des Rabenberges von vegetationskundlicher Bedeutung.

Zum Schutz des Wildes sind laut Projekt die Einrichtung von Schutzflächen und die Minimierung der Transportwege während der Bauphase, sowie die Zäunung des gesamten Straßenzuges, die Errichtung eines hasen- und rehwilddichten Wildzaunes, sowie die Schaffung eines pendelnden Gerinnes östlich des geplanten Vorhabens vorgesehen.

Durch die Errichtung der Anschlussstelle ist auch eine Verbreiterung der bestehenden Kristeinbachquerung der Autobahn notwendig.

Gutachten:

Aus forst- und jagdfachlicher Sicht sind die dem Trassenauswahlverfahren zugrunde gelegten fachlichen Grundlagen, samt den der UVE nachgereichten Unterlagen, entsprechend dokumentiert und nachvollziehbar. Die gewählten Kriterien des Variantenauswahlverfahrens stellen für die zu beurteilenden Fachbereiche Forstwirtschaft und Jagd, die Auswirkungen ausreichend, plausibel und vergleichend dar und sind soweit richtig, plausibel und

nachvollziehbar, dass darauf aufbauend ein forst- und jagdfachliches Gutachten erstellt werden kann.

Aus fachlicher Sicht sind für die zu beurteilenden Fachbereiche auch die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens ausreichend dargestellt und fachlich schlüssig begründet.

Forstwirtschaft:

Forstfachlich werden die langfristigen Auswirkungen des Vorhabens, durch die vorgesehene vorübergehende Inanspruchnahme von Waldflächen im Ausmaß von 6.352 m², während des Baues als gering bewertet. Dies ist auch damit zu begründen, dass mit der beanspruchten Rodungsfläche nur rund 0,2 % der Gemeindewaldfläche in Anspruch genommen werden und diese darüber hinaus eine junge Laubwaldaufforstung betreffen, sodass damit insgesamt nur geringe Auswirkungen auf die Waldfunktionen gegeben sein werden. Als Ausgleich für die trassenbedingt erforderlichen Rodungen sind Wieder- und Neuaufforstungen im Nahbereich der Rodungsfläche im Ausmaß von rund 15.000 m² vorgesehen. Der flächenmäßige Ausgleich der dauerhaften Rodungsfläche wird dabei mit etwa der 2,4 fachen Fläche ausgeglichen und langfristig die Gemeindewaldfläche um rund 0,4 % erhöhen. Darüber hinaus ist bei diesen Ersatz- und Neuaufforstungsflächen eine Aufforstung mit Baumarten in Anlehnung an die natürliche Waldausstattung vorgesehen, sodass auch aus forstökologischer Sicht eine Aufwertung der beanspruchten Waldfläche zu erwarten ist. Insgesamt steht damit langfristig einer kurzfristigen vorhabensbedingten Waldflächeninanspruchnahme, während der Bauphase, eine flächenmäßige und ökologische Verbesserung der Waldwirkungen gegenüber.

Aus fachlicher Sicht ist davon auszugehen, dass die vorgesehenen Auf- und Abfahrtsrampen zur Autobahn für die von der Errichtung nicht betroffenen Waldflächen und die vorgesehenen Wiederbewaldungs- und Neuaufforstungsflächen im Nahbereich der Autobahn zu keinen so wesentlichen qualitativen und/ oder quantitativen negativen Veränderungen der Oberflächen- und Grundwässer führen werden, dass wesentliche Beeinträchtigungen der Forstwirtschaft bzw. von forstwirtschaftlichen Nutzflächen und der Jagd zu erwarten wären.

Auch die durch die Flächeninanspruchnahme zu erwartende funktionelle Barrierewirkung und Zerschneidung durch das gegenständliche Bauvorhaben wird zu keinen so wesentlichen Beeinträchtigungen der Forstwirtschaft bzw. der forstlichen Nutzflächen führen, dass damit eine relevante Beeinträchtigung der zu beurteilenden Schutzgüter zu befürchten ist. Auch eine nachhaltige Beeinträchtigung der Wirksamkeit von Waldfunktionen, insbesondere der Nutzfunktion, ist nicht zu erwarten.

Raumrelevante Nutzungsänderungen durch projektsbedingt veränderte Einwirkungen von Luftimmissionen und Depositionen verkehrsbedingter Schadstoffe nach Vorhabensrealisierung sind, ebenso wie eine relevante Beeinträchtigung der Forstwirtschaft bzw. forstlicher Nutzflächen im Projektgebiet durch projektsbedingt mögliche mikroklimatische Veränderungen, nicht zu erwarten, womit auch eine diesbezügliche nachhaltige Beeinträchtigung der Wirksamkeit von Waldfunktionen auszuschließen ist.

Die für die Bauphase vorgesehenen und in den nachfolgend angeführten Punkten geforderten zusätzlichen Maßnahmen haben auch positive Auswirkungen auf die Betriebsphase, sodass die in der UVE definierten Maßnahmen, samt den für die Bauphase geforderten zusätzlichen Maßnahmen, auch für die Betriebsphase sinnvoll und ausreichend erscheinen. Aus fachlicher Sicht sind für die Betriebsphase darüber hinaus keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Insgesamt werden aus forstfachlicher Sicht die Auswirkungen des Vorhabens, sowohl für die Bau- als auch die Betriebsphase, unter Berücksichtigung der vorgesehenen Ausgleichs-

maßnahmen und der angeführten zusätzlichen Maßnahmen als gering und damit als umweltverträglich beurteilt.

Jagd:

In der Bauphase werden aufgrund der gegebenen Situation und der projektsgegenständlichen geringen Inanspruchnahme von Flächen mit überwiegend geringer Biotopqualität, sowie der vorgesehenen Ersatz- und Neuaufforstungsmaßnahmen die Auswirkungen des Vorhabens auf die Jagd als gering bewertet. Wesentliche nachteilige Auswirkungen durch das gegenständliche Projekt auf internationale und regionale Wildwechsel sind, sowohl für die Bau- als auch die Betriebsphase, auch bedingt durch die derzeit bereits bestehende Situation, nicht zu erwarten. Auch durch die bei Vorhabensrealisierung zu erwartenden Immissionen sind relevante Beeinträchtigungen der Jagd bzw. der jagdbaren Tiere nicht zu erwarten.

Da eine Zäunung der gegenständlichen Auf- bzw. Abfahrtsrampen zur bzw. von der Autobahn vorgesehen ist und diese Flächen für das Wild dann nicht mehr nutzbar sind, kommt es zu einer Verringerung von Revier- und Einstandsflächen. Da diese autobahnnahen und durch bestehenden Straßen und Gebäude beeinträchtigten Ökosysteme nur eine geringe Habitatqualität aufweisen, ist davon auszugehen, dass die daraus resultierenden projektsbedingt zu erwartenden Beeinflussungen gering sein werden. Aufgrund der errechneten Lärmpegel ist für die Bauphase davon auszugehen, dass die baubedingt erhebliche Lärmeinwirkung auch Auswirkungen auf das im Untersuchungsraum, insbesondere im Nahbereich der Autobahn vorhandene Wild haben wird. Insbesondere durch den Baulärm und die Beunruhigung ist während der Bauphase mit einem Abrücken der Tiere in lärmärmere Einstände zu rechnen. Mit der Konzentration des Wildes in diesen lärmferneren Einständen sind dort vermehrte Wildschäden durch Verbiss und Fegen (Rehwild) nicht auszuschließen. Nach der lärmintensiven Errichtungsphase im Untersuchungsgebiet ist in der Betriebsphase dann wieder eine "Normalisierung" der Lärmsituation zu erwarten, sodass sich, auch durch den insbesondere bei Rehwild bekannten Gewöhnungseffekt, das Wild wieder an die vom Bau nicht betroffenen ehemaligen Einstandsbereiche und die zugänglichen Ersatz- und Neuaufforstungsflächen annähern und in diese einstellen wird.

Da die gegenständlichen Einstandsflächen innerhalb der geplanten Auffahrtsrampen durch die vorgesehenen Wildschutzzäune für das Wild in der Betriebsphase nicht mehr bzw. nur mehr eingeschränkt zur Verfügung stehen, sind für diese Flächen aus jagdfachlicher Sicht auch keine zusätzlichen Maßnahmen sinnvoll. Sinnvolle wildökologische Ausgleichsmaßnahmen dafür können jedoch im Bereich der geplanten B 309 umgesetzt werden, wobei aus der Sicht des zu beurteilenden Fachbereiches besonders darauf zu achten ist, dass entsprechende Ausgleichsmaßnahmen im Nahbereich des gegenständlichen Projektes umgesetzt werden.

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 gering und damit als umweltverträglich beurteilt.

Zusammenfassend ist das vorliegende Projekt damit für die zu beurteilenden Fachbereiche Forstwirtschaft und Jagd, unter Berücksichtigung der zusätzlich geforderten Maßnahmen, als umweltverträglich zu beurteilen.

Oberflächenwässer, Flussbauliche Belange

Das vorliegende Teilgutachten stellt die Umweltverträglichkeit des eingereichten Vorhabens aus Sicht des Fachbereiches Oberflächengewässer, flussbaulichen Belange fest. Die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen sind im wesentlichen plausibel und nachvollziehbar und überwiegend auch vollständig. Fehlende bzw. unvollständige Angaben wurden durch eigenes Wissen und eigene Recherchen ergänzt. Im Teilgutachten werden weitere erforderliche Maßnahmen vorgeschrieben, die zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens beitragen.

Gemäß Wasserrechtsgesetz 1959 i.d.g.F. hat die Beurteilung des Vorhabens aus wasserwirtschaftlicher Sicht, insbesondere auf die Benutzung der Gewässer, den Schutz und die Reinhaltung der Gewässer, sowie auf den Schutz vor den Gefahren des Wassers einzugehen.

Im Zuge der Beurteilung von Varianten wurden diese genannten Kriterien berücksichtigt. Da bei allen Varianten gemäß Stand der Technik Vorkehrungen zur schadlosen Abfuhr der Straßenwässer gleichermaßen vorzusehen sind und ebenfalls bei allen Varianten die quantitative Veränderung der wasserwirtschaftlichen Rahmenbedingungen keine nachteiligen Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss der Gewässer haben dürfen, sind die Kriterien aus anderen Fachgebieten zur Findung der am besten geeigneten Variante maßgeblicher als die Belange der Oberflächengewässer und flussbauliche Belange.

Bei der Nullvariante war zu bedenken, dass trotz prognostiziertem steigenden Verkehrsaufkommen beim Bestand keinerlei Maßnahmen zur Reinigung der Straßenabwässer bestehen. Dem Verschlechterungsverbot der EU-Wasserrahmenrichtlinie wird bei der Null-Variante nicht entsprochen.

Aus Sicht der Wasserwirtschaft für Oberflächengewässer und flussbauliche Belange steht das gegenständliche Vorhaben nicht der Entwicklung des Raumes entgegen. Das Vorhaben steht auch nicht im Widerspruch zu schutzwasserwirtschaftlichen Konzepten. Das Vorhaben steht auch der Erreichung des guten ökologischen und chemischen Zustandes von Gewässer, entsprechend der Wasserrahmenrichtlinie nicht entgegen.

Die Reinigung der Straßenwässer über Filterbecken entspricht dem Stand der Technik und reicht aus, um maßgeblichen Anteil an Schadstoffen wie Schwermetalle oder PAK durch biologische Abbauvorgänge bzw. Absorptionsvorgänge in der obersten 20 bis 30 cm Humusschicht abzubauen bzw. zurückzuhalten.

Die Ausbildung des Rückhaltebeckens 4 ist an den Stand der Technik anzupassen, damit die Straßenabwässer entsprechend gereinigt in den Krüteinbach eingeleitet werden. Lediglich die Chloridionen aus dem in Winter eingesetzten Streusalzen können mit Bodenfiltern nicht reduziert werden und gelangen ungefiltert in den Vorfluter, sodass die Einleitung der gereinigten Straßenabwässer im Winter zeitlich befristete und wegen der gereinigten Ableitmenge geringfügige Auswirkungen auf den Krüteinbach haben.

Für die Bauzeit sind durch die im Gutachten vorgeschriebenen Maßnahmen zur Reduzierung des Eintrages von Trübstoffen (Abschwemmung von Bodenmaterialien bei Starkregenereignissen) die Beeinträchtigungen des Oberflächengewässers in der Bauzeit als geringfügig bzw. kurzfristig wesentlich zu bewerten. Durch den als Maßnahme geforderten Einsatz einer wasserrechtlichen Bauaufsicht sollen Einwirkungen auf das Mindestmaß reduziert werden und der Schutz der Oberflächengewässer ständig kontrolliert werden.

Bei projektgemäßer Umsetzung und Einhaltung der zusätzlich vorgeschriebenen erforderlichen Maßnahmen ist das Straßenbauvorhaben A1 West Autobahn Anschlussstelle

Enns West aus Sicht des Fachgebietes Oberflächenwasser und flussbauliche Belange als umweltverträglich zu bewerten.

Hydrologie, Geologie

Trassenbeschreibung, Entwässerung:

Die Errichtung der Anschlussstelle Enns West (4 Rampen der A1 West Autobahn) erfolgt als halbes versetztes Kleeblatt, zur Anbindung des Landesstraßenbauvorhabens an die Autobahn.

Weiters wird die Niederschlagswasserbeseitigung der A 1 Westautobahn im Bereich des Knotens wie folgt an den Stand der Technik angepasst:

- **Ausleitung 1:** Derzeit werden die Autobahnabwässer über 2 Verkehrsflächensicherungsschächte in den Kristeinbach ausgeleitet. Zukünftig werden die Straßenabwässer aus $A_U = 12.670 \text{ m}^2$ in das Sickerbecken 1 eingeleitet, vorgereinigt und mit $Q_s = 8,05 \text{ l/s}$ versickert.
- **Ausleitung 2:** Derzeit werden die Autobahnabwässer über einen mit Foliendichtung abgedichteten Rückhaltegraben und über den gepflasterten Vorflutgraben in den Kristeinbach ausgeleitet. Zukünftig werden aus $A_U = 5.972 \text{ m}^2$ die Niederschlagswässer in das Sickerbecken 2 eingeleitet, vorgereinigt und mit $Q_s = 2,24 \text{ l/s}$ versickert.
- **Ausleitung 3:** Derzeit werden die Autobahnabwässer über ein Rückhaltebecken mit Asphaltdeckung / Foliendichtung QR über den gepflasterten Vorflutgraben in den Kristeinbach ausgeleitet. Zukünftig werden aus $A_U = 34.300 \text{ m}^2$ die Niederschlagswässer in das Sickerbecken 3 eingeleitet, vorgereinigt und mit $Q_s = 9,6 \text{ l/s}$ versickert.
- **Ausleitung 4:** Derzeit werden die Autobahnabwässer über einen Verkehrsflächensicherungsschacht in den Kristeinbach ausgeleitet. Zukünftig werden die Autobahnabwässer über das Rückhaltebecken 4 ($62,5 \text{ m}^3$) und einen Verkehrsflächensicherungsschacht in einer Menge von 12 l/s in den Kristeinbach eingeleitet. Die Neuerrichtung ist wegen der Fahrbahnverbreiterung wegen der Autobahnabfahrt erforderlich.

Hydrogeologie Einzugsgebiet Kristeinbach:

Der Projektbereich liegt am südlichen Rand der Niederterrasse südlich der Donau. Den Untergrund der Anschlussstelle bilden lehmig-sandige Hangsedimente und sandig-lehmige Schluffauflagen (pleistozäne Überflutungssedimente) auf Kieskörpern der Niederterrasse, welche vom Schlier unterlagert sind. Der weitere Trassenverlauf zur B1 quert zuerst die Alluvionen des Kristeinbaches und verläuft dann in den Niederterrassen-Serien. Vorfluter ist der Kristeinbach, welcher nicht mit dem Grundwasserkörper kommuniziert.

Das Grundwasser zeigt bei der AST Enns-West einen Übergang von einem oberflächennah, steil auf der Schlieroberkante abfließenden Grundwasser zu einem mächtigen Talgrundwasserkörper, der dem Grundwasserbegleitstrom der Donau zuzurechnen ist. Zusätzlich mündet das Tal des Kristeinbaches, welches sich in die Traun-Enns-Platte eingeschnitten hat. Der mittlere Grundwasserspiegel liegt im Bereich AST Enns-West auf ca. 245 bis 245,5 müA. und der HGW (nach den Messstellen Samesleiten BI 18.12, Kristein BI 2116.19, Asten BI 2118.8 und Lorch Br 2117.6) ca. 1,5 m darüber.

Die Grundwassermächtigkeit im Bereich AST Enns-West wird mit 5 m und die Grundwasserströmung nach NO angegeben. Der Flurabstand beträgt zwischen AST Enns-West und der Anschlussstelle an die alte B1 ca. 9 bis 10 m. Die Sohle des Sickerbeckens 1 liegt auf 252,75 müA. und somit ca. 5,75 m über HGW. Die Sohle des Sickerbeckens 2 liegt auf 254,06 müA.

und somit ca. 7 m über HGW. Die Sohle des Sickerbeckens 3 liegt auf 254,5 müA. und somit ca. 7,5 m über HGW. Nach Norden gewinnt das Grundwasser wegen des Absinkens des Schlierreliefs rasch an Mächtigkeit und erreicht im Bereich der alten B1 ca. 10 m.

Das Grundwassergefälle der Niederterrasse wird mit ca. 1 ‰, die Durchlässigkeit der Kiese mit 1×10^{-3} bis 1×10^{-2} m/s mit einem Mittel um 5×10^{-3} m/s und die Abstandsgeschwindigkeit des Grundwassers mit ca. 2 m/d angegeben.

Die Grundwasserneubildung erfolgt flächig über Versickerung aus Niederschlag, durch versickerndes Wasser des "hängenden" Krasteinbaches, durch Zutritte aus den Porenaquiferen der Seitentäler (insbesondere Begleitgrundwasser des Krasteinbaches), durch Zutritte aus den Talrändern und durch direkten Übertritt aus Schlierklüften bzw. ausbeißenden Sandschichten von unten. Die Grundwasserneubildung aus Niederschlägen wird mit 250 mm/a angegeben.

Gemäß Projekt "Brucknersee / Tillysburg", GZ 814-A-03a vom April 2004, ausgearbeitet vom ZT-Büro Lohberger&Thürriedl&Mayer, beträgt der Grundwasserbegleitstrom des Krasteinbaches ca. 2,4 km südlich des Knotens AST Enns-West bei einer mittleren Durchlässigkeit von 1×10^{-4} , einem Grundwassergefälle von 3,1 ‰ und einem Grundwasserquerschnitt des kiesigen Aquifers von ca. 1.900 m² ca. 0,9 l/s.

Chlorid im Grundwasser: Ca. 300 m NO der AST Enns-West liegt die WGEV-Messstelle 41005012. Die Chloridkonzentration schwankt zwischen 24 und 34 mg/l und ist vermutlich bereits jetzt auf die Lösung von Streusalz zurückzuführen. Die Nitratkonzentration schwankt zwischen 10 und 25 mg/l.

Die Chloridgehalt der ca. 2,8 km NW der AST Enns-West liegende WGEV-Messstelle 41003022 schwankt zwischen 30 und 45 mg/l und zeigt einen eindeutig abnehmenden Trend. Der Chloridgehalt der bereits donanahen WGEV-Messstelle 41005052 schwankt zwischen 30 und 45 mg/l und ist vermutlich ebenfalls auf die Lösung von Streusalz zurückzuführen. Der Chloridgehalt der donanahen abströmigen WGEV-Messstelle 41005022 schwankt zwischen 20 und 35 mg/l. Weitere verfügbare Grundwasseruntersuchungen von Brunnen weisen einen Chloridgehalt zwischen 23,8 und 74 mg/l (Lorcher Brunnen am 10.03.1987 49,1 mg/l) auf und sind somit schon wesentlich anthropogen vorbelastet. Von den WGEV-Messstellen herleitbar ist jedoch ein leicht sinkender Trend feststellbar.

Chloridaufstockung: Für die Aufstockungsberechnung von Chlorid wurde von einer mittleren Grundbelastung von 35 mg/l ausgegangen. Aufgrund einer Statistik des Verbrauches von Streusalz auf Landes- und Bundesstraßen in OÖ von 1998 bis 2005 ergibt sich ein durchschnittlicher jährlicher Verbrauch je m² Straße von 1,23 kg NaCl/m²,a bzw. 0,73 kg Cl/m²,a. Aufgrund einer Statistik des Verbrauches von Streusalz der Autobahnmeisterei Ansfelden von 1993 bis 2005 ergibt sich ein durchschnittlicher jährlicher Verbrauch je m² Straße von 2,16 kg NaCl/m²,a bzw. 1,28 kg Cl/m²,a.

Aufgrund der Ausleitungen in den Krasteinbach sind keine negativen Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten.

Aus dem Sickerbecken 1 werden jährlich 12.733 kg Chlorid, aus dem Sickerbecken 2 jährlich 7.644 kg Chlorid und aus dem Sickerbecken 3 jährlich 43.904 kg Chlorid in das Grundwasser eingeleitet. Aus der breitflächigen Entwässerung der neuen Strassen im Tal des Krasteinbaches und der Niederterrasse der Donau (Zunahme um 6.678 m²) erhöht sich der Chlorideintrag in das Grundwasser um 4.875 kg und durch die Sickermulden um 580 kg. Zusammenfassend ist mit einer Erhöhung der jährlichen Chloridfracht um 69.736 kg zu rechnen. Bei einer Einflussbreite von 1.200 m, einer mittleren Grundwassermächtigkeit von 7 m und einer Abstandsgeschwindigkeit von 2 m/d bzw. 730 m/a ergibt sich eine jährliche Grundwassermenge von 1.349.040 m³ und eine Chloridaufstockung um 51,7 mg/l. Bei dieser

Aufstockungsberechnung ist nicht berücksichtigt, dass auch bisher ein Teil der Chloridfracht über Bankette und Böschungen versickerte. Durch die Grundwasserneubildung durch Versickerung von Niederschlag von 250 mm/a reduziert sich im Abstrom die Chloridaufstockung wie folgt:

Entfernung	1 km	2 km	3 km	4 km	5 km
Aufstockung Chlorid	42,29 mg/l	35,78 mg/l	31,01 mg/l	27,36 mg/l	24,48 mg/l

Der Fließweg des Grundwassers bis zur Exfiltration in die Donau beträgt 5 – 6 km. Die Erhöhungen der Chloridwerte wird sich erst im Laufe der Jahre einstellen.

Im direkten Grundwasserabstrom der Anschlussstelle Enns-West liegt auf Gst. Nr. 216/2, KG Kristein der Trink- und Nutzwasserbrunnen Strassburger Rosa, Enthalt 19, 4470 Enns. Dieses Objekt wurde abgelöst und der Brunnen wird aufgelassen. Es ist mit einer qualitativen Beeinträchtigung in chemischer und bakteriologischer Hinsicht zu rechnen.

Im Grundwasserabstrom der AST Enns-West sowie der Verbindung A1 – B1 von ca. 100 Tagen liegt auf Gst. Nr. 47/2, KG Kristein der Trink- und Nutzwasserbrunnen Hofmann Rudolf, Samesleitnerstrasse 17, 4470 Enns. Es ist mit einer qualitativen Beeinflussung bzw. Beeinträchtigung in chemischer Hinsicht zu rechnen.

Die abstromigen Objekte der Ennser Stadteile werden durch eine öffentliche Wasserleitung mit Trink- und Nutzwasser versorgt. Die daneben noch bestehenden abstromigen Hausbrunnen haben mit einer Erhöhung des mittleren Chloidgehaltes von etwa 30 mg/l zu rechnen.

Im ca. 3 km grundwasserstromabwärts gelegenen Brunnen der WVA Enns in Lorch ist ebenfalls mit einer wesentlichen Erhöhung des Chloidgehaltes zu rechnen. Dieser Brunnen verfügt über kein dem Stand der Technik entsprechendes Schutzgebiet.

Gewässerökologie, Hydrobiologie, Fischerei

Der Kristeinbach mündet im Bereich der Ortschaft Enghagen in die Donau. Im Projektsgebiet ist die Morphologie des Gerinnes merklich anthropogen überprägt. Ein Gehölzsaum ist großteils einzeilig, jedoch nicht immer mit standortsgemäßen Gehölzen ausgebildet. Überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen schließen daran an. Die Linienführung ist noch mäßig variabel, ein leichtes Pendeln ist gegeben und Reste von Mäandern noch sichtbar. Die Strömung ist gleichförmig und eher träge. Die bereichsweise Tiefe von über 1,2 m lässt keine völlige Begehung der Sohle zu, das angetroffene kiesige Substrat wirkt einheitlich und ist großteils von Pelal überlagert. Die Neigungen der Ufer sind monoton steil, fast senkrecht aber nur punktuell hart gesichert. Die Ufer verlaufen stets parallel, es gibt keine Breitenvarianz.

Die angesprochenen Veränderungen der Struktur schließen den sehr guten Zustand aus, eine darüber hinausgehende Wertung kann nach Vorgehensweise der WRRL nicht vorgenommen werden.

Die ökomorphologische Gütebewertung nach WERTH (1987) zeigt eine Einstufung des Kristeinbaches über den Großteil des Fließverlaufes in die Zustandsklasse III – stark beeinträchtigt.

Dies ergibt sich aus der Bewertung der Linienführung, welche als vergleichmäßig, bogig bis weitgehend geschwungen angesprochen werden kann. Vor allem südlich der A1 Westautobahn sind über die Längserstreckung noch unterschiedliche, wenn auch gedämpfte

Sohrelieferungen erkennbar. Der Kristeinbach besitzt ein gleichmäßiges Abflussprofil, die Profiltiefenunterschiede werden im wesentlichen nicht mehr durch die Breitenunterschiede der Böschungen selbst, sondern durch die Gestalt und Form des Böschungsfußes und die Böschungsbeschaffenheit bestimmt. Die Böschungsflächen sind überwiegend einheitlich ausgestaltet, der Gehölzbewuchs ist meist sehr schmal ausgebildet mit direkt angrenzenden Ackerflächen. Im Bereich der Brücken, wo die Sohle und Uferhänge mittels Steinwurf oder Halbschalen gesichert sind, erfolgt eine Zuordnung in die Zustandklasse IV _ Naturwidrig. Dies gilt auch für den Bereich der Wehre, deren Ufer durch die technischen Bauten vollständig verändert wurden.

Der Kristeinbach befindet sich in der collinen Stufe des bayerisch-österreichischen Alpenvorlandes.

Das Gerinne trägt laut Monographie des BMLF die Flussordnungszahl „3“. Das Einzugsgebiet liegt im Bereich 10-100 km². Demnach ist der saprobielle Grundzustand mit SI < 1,75 auszuweisen. Schon der organoleptische Befund lässt eine Verfärbung und Trübung des Wassers erkennen. Reduktionserscheinungen im Feinsubstrat mit Ausgasen von Schwefelwasserstoff und geschwärzte Steinunterseiten sind vorhanden.

Relevante punktförmige Einleiter zwischen den beiden Untersuchungsstellen scheinen nicht vorzuliegen. Die elektrische Leitfähigkeit ist an beiden Stellen nahezu ident und der Saprobienindex liegt an beiden Stellen mit 2,20 genau an der Grenze zum mäßigen Zustand (Grenze: < 2,21; aktueller Stand vom 22.11.2005; Univ. f. BOKU).

Der Anteil litoral indizierender Organismen ist deutlich erhöht und spiegelt die veränderten Strömungsverhältnisse wieder. Die Dominanz detritusfressender und filtrierender Organismen weicht deutlich vom Leitbild einer von Weidegängern und Zerkleinerern geprägten Zönose ab. Die höchsten Abundanzen erreichen abwassertolerante Arten der Zuckmücken (Chironomidae) und Wenigborster (Oligochaeta) und auch der Mollusken (Weichtiere). Hervorzuheben dabei ist der Einzelfund von der gekielten Tellerschnecke *Planorbis carinatus* die noch ein Relikt der ehemals auengeprägten Landschaft sein dürfte. Die Eintagsfliegengesellschaft ist deutlich verarmt, Steinfliegen und andere Indikatorgruppen reiner Gewässer konnten nicht nachgewiesen werden. Vereinzelt kann die Kleinlibelle *Calopteryx* angetroffen werden. Die Coleopteren (Käfer) zeigen ein Gemisch aus rhithraler Hakenkäfergesellschaft und Stillwasser bevorzugender meist räuberischer Formen (Dytiscidae). Auch die Trichopteren (Köcherfliegen) zeigen deutlich den Rückgang rheophiler Faunenelemente zu Gunsten von ruhige Gewässer bevorzugenden Gattungen (*Ithytrichia*, *Lype*, *Limnephilus* und *Mystacides*). Aus diesen Parametern würde sich anhand der Artendefizite und der Zusammensetzung der Lebensgemeinschaft der mäßige ökologische Zustand ableiten lassen. Die Ursachen für die Zielverfehlung liegen zum einen im Strukturmangel, mit der hervorzuhebenden Änderung im Strömungsverhalten, und zum anderen in der saprobiellen und trophischen Belastung durch diffusen Eintrag der Landwirtschaft. Die Fischartenzusammensetzung entspricht jener der Donauebengewässer, also Aitel, Rotauge, Laube, etc. sowie Strombewohner, die diese als Teillebensraum in Anspruch nehmen können (Nase). Durch die Wehrbauwerke der Mühlen entlang des Kristeinbaches werden die Zugstrecken der Fische unterbrochen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Gewässerökologie und Fischerei sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der als unbedingt erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

Boden

Für den Fachbereich Boden werden folgende Inhalte behandelt:

- Empfindlichkeit der Schutzgüter Boden/Pflanzen gegenüber projektbedingten Eingriffen
- Auswirkungen der Eingriffe
- Maßnahmen zur Verringerung möglicher relevanter Schutzgüter
- Projektauswirkungen unter Berücksichtigung der Maßnahmen

Insbesondere unterliegen der fachlichen Beurteilung mögliche Veränderungen von Böden und landwirtschaftlichen Kulturpflanzen durch das gegenständliche Projekt.

Als Grundlage für die Beschreibung der Ist-Situation wurden neben den Einreichunterlagen auch Bodenkarten, Agrarstatistiken 1999, dem Gutachter eigene Bodendaten, eine Geländebegehung und die Daten anderer Fachbeiträge zu eben jenem Projekt herangezogen.

Für die Bewertung der Schwermetallgehalte in den Böden wurden die Richtwerte nach Eikmann/Glocke, schweizer Richtwerte, niederländische Richtwerte sowie Klärschlammrichtwerte der Salzburger Klärschlammverordnung verwendet. Für die Bewertung wurde seitens des Gutachters zusätzlich die Ergebnisse der oberösterreichischen Bodenzustandsinventur einbezogen.

Zur Schadstoffbelastung durch den Kraftfahrzeugverkehr lässt sich wie folgt aussagen:

Die Belastungen durch den Kraftfahrzeugverkehr werden durch vorhandene Studien, Untersuchungen und Ergebnisinterpretationen dargestellt. Im einzelnen werden Schwermetalle, Wirkungen von Auftausalzen sowie Stickoxide, PAH/S und PAK/S behandelt. Pflanzen werden nach Untersuchungsergebnissen in vergleichbaren Fällen (A10, A9, S35) im Regelfall durch den Betrieb einer Autobahn auch im Nachbereich der Fahrbahnen durch Schwermetallemissionen nicht nachweisbar bzw. nicht maßgeblich beeinflusst.

Somit kann zusammengefasst festgestellt werden, dass durch die Errichtung und den Betrieb der geplanten Vorhaben keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten sind und die Restzusatzbelastung als gering einzustufen ist. Die Projektserheblichkeit wird insgesamt mit gering eingestuft.

Vorübergehend beanspruchte landwirtschaftliche Flächen:

Für die Lagerung von Aushubmaterial sowie für Baustelleneinrichtung sind insgesamt ca. 34.000m² vorgesehen. Diese Flächen werden mit Baumaschinen befahren, wobei die Maschinen und Geräte Gewicht von 12 bis 45t aufweisen. Vor dem Befahren vom vorübergehend genutzten Flächen werden Oberboden und Unterboden getrennt abgezogen und auch getrennt gelagert.

Im Rahmen der nachfolgenden Rekultivierung werden zur Bodenlockerung Pflug, Fräse, Regolpflug, Spatenpflug und Tiefgrubber eingesetzt. Die Einbringung des gelagerten Bodenmaterials erfolgt durch Anlieferung mittels LKW und loser Schüttung. Anschließend wird das Bodenmaterial mit Schubraupen mit möglichst wenigen Fahrten lockerflächlich verteilt. Die Kettenfahrzeuge werden auf Grund des geringen Anpressdrucks eingesetzt. Nachfolgend wird der Oberboden mittels LKW angeliefert und wiederum mit Schubraupen verteilt. Die lose Schüttungshöhe wird 30% mehr als die geplante Mächtigkeit im abgesetzten Zustand betragen. Werden die Flächen während der Bautätigkeit oder der Rekultivierung verdichtet, werden diese ebenfalls wieder gelockert. Die Oberbodenlagerung (Humuslagerung) wird bis zu einer Höhe von 2,5 bis maximal 3m erfolgen.

Somit kann zusammengefasst festgestellt werden, dass durch die Errichtung und den Betrieb der geplanten Vorhaben keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten sind und die

Restzusatzbelastung als gering einzustufen ist. Die Projektserheblichkeit wird insgesamt mit gering eingestuft.

Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

Die projektierte Anschlussstelle der "B 309 neu" an die Westautobahn A1 befindet sich etwa 1,6 km südöstlich von Asten sowie etwa 3 km südwestlich des Stadtzentrums von Enns.

Bei dieser Anschlussstelle handelt es sich hinsichtlich der Formgebung um ein versetztes halbes "Kleeblatt". Der Anschluss an die "B 309 neu" erfolgt sowohl unmittelbar südlich als auch unmittelbar nördlich der Autobahnbrücke über die A1 über je einen Kreisverkehr. Der Anschluss an die Richtungsfahrbahn Wien erfolgt über eine Auf- und eine Abfahrtsrampe westlich der Autobahnbrücke, derjenige an die Richtungsfahrbahn Linz über eine Auf- und eine Abfahrtsrampe östlich der Autobahnbrücke.

Der von diesem Bundesstraßenbauvorhaben betroffene Landschaftsraum wird einerseits vordringlich intensiv agrarisch genutzt, stellt andererseits aber auch einen sich ausbreitenden Siedlungsraum mit ausgeprägter Infrastruktur dar. Strukturelemente der Kulturlandschaft sind nur noch geringmächtig erhalten, wobei vordringlich der südwestlich der Anschlussstelle gelegene Raum um Samesleiten und Tillysburg noch eine bedeutsame Strukturierung durch mittelgroße und kleinere Waldgebiete sowie Bachufergehölze aufweist. Eine Golfanlage bei Tillysburg prägt zudem den lokalen Raum durch zahlreiche kleine, zumeist geradlinige Gehölzelemente und kleinere Wasserflächen innerhalb dieser Anlage. Eines der wesentlichsten raumprägenden Elemente sowohl in landschaftlicher als auch in ökologischer Hinsicht ist der noch naturnah ausgebildete Kristeinbach mitsamt seinen im Wesentlichen durchgängigen Uferbegleitgehölzen. Dieser Bach wird bereits derzeit von der Westautobahn A1 sowie der Volkersdorfer Straße L1403 etwa 1 km südwestlich der Ortschaft Kristein gequert. Etwa 300 m nordwestlich von Kristein, unmittelbar nördlich der alten B1 gelegen, befindet sich eine aufgelassene, etwa 12 ha große Schottergrube (UVE-Unterlagen: B 01 - "Biotopkomplex"). Hier finden sich neben Bracheflächen und offenen Schotterfluren auch Grundwassertümpel und vordringlich mit Weiden bestockte Ruderalfluren, gesamtheitlich betrachtet somit eine ökologisch bedeutsame Fläche inmitten eines agrarisch und infrastrukturell intensiv genutzten Raumes.

Die Besiedelung des unmittelbaren Raumes um die projektierte Anschlussstelle ist nur sehr gering ausgeprägt. Etwa 300 m westlich der projektierten Auf- / Abfahrtsrampen in Fahrtrichtung Wien befindet sich ein Vierkanthof nahe dem orographisch rechten Ufer des Kristeinbaches. Dieser Hof ist über eine schmale, asphaltierte Zufahrtsstraße an die Volkersdorfer Straße L1403 angebunden. Nördlich der Autobahn A1 befinden sich die Gebäude der Eckmayrmühle, welche sich etwa 200 m nordwestlich der projektierten Auf- / Abfahrtsrampen in Fahrtrichtung Linz befinden. Diese Anlage, deren zentrales Objekt ebenfalls ein Vierkanthof ist, befindet sich unmittelbar am orographisch linken Ufer des Kristeinbaches. Als nächste Gebäude zur Anschlussstelle sind diejenigen eines Gärtnereibetriebes zu nennen, welche in annähernd rechteckiger Form von Gehölzreihen umgeben sind (Begrenzung des etwa 1,6 ha großen Betriebsgeländes) und auch innerhalb des Geländes sich zahlreiche Gehölze befinden. Dieser Betrieb befindet sich unmittelbar nördlich der A1 und wird sich bei projektskonformer Umsetzung der Anschlussstellen künftig unmittelbar im Bereich der Abfahrtsrampe der A1, Fahrtrichtung Linz, befinden.

Die Böschungen der Volkersdorfer Straße L1403 im Bereich der Brücke über die A1 sind beidseitig von adulten Gehölzreihen bestanden, sowohl südlich als auch nördlich der Brücke

über die A1. Besonders im Bereich der W-exponierten Böschung südlich der Brücke bildet dieser Gehölzbestand einen Verbund mit den uferbegleitenden Gehölzen entlang des wasserführenden Grabens, welcher etwa 120 m nordwestlich in den Kristeinbach mündet und den dortigen Uferbegleitgehölz des Baches.

Die neue B 309 wird zu einer weiteren Zerschneidung der Kulturlandschaft auf der Hochterrasse der Enns beitragen, welche auf absehbare Zeit in Verbindung mit den bereits existenten Straßenverbindungen die Entwicklung des Raumes in ökologischer Hinsicht beeinflussen wird. Hingegen werden die beiden Anschlussstellen lediglich eine minimale, vernachlässigbare Auswirkung auf die Entwicklung des Raumes, betrachtet aus naturschutzfachlicher Perspektive, aufweisen. Da beide Vorhaben jedoch im Konnex zueinander zu betrachten sind, können die von den beiden Projekten ausgehenden Auswirkungen nicht vollkommen getrennt voneinander betrachtet werden. So ist zumindest im näheren Umfeld, begrenzt durch die in den UVE-Unterlagen festgelegten Teilräume I: B1 (nördlich der A1) und II: A1 (südlich der A1), eine gesamtheitliche Betrachtungsweise zu forcieren. In diesem Abschnitt des Straßenbauvorhabens gibt es jedoch im Bezug auf das Gesamtprojekt betrachtet die geringfügigsten Änderungen, da hier abgesehen von den Bauwerken der Anschlussstelle Enns-West und des Anschlusses der Volkersdorfer Straße L 1403 an die neue B 309 lediglich existente Straßenverbindungen durch eine Neutrassierung in nur leicht veränderter Situierung ersetzt werden.

Durch den Bau der Anschlussstellen kommt es, ebenso wie beim Bau der neuen B 309, zu Beeinflussungen von Ökosystemen / Biotopen, sowohl durch direkte Flächeninanspruchnahme als auch durch geomorphologische Raumveränderungen. Dies trifft in erster Linie auf die südliche Anschlussstelle (Auf- und Abfahrt Richtungsfahrbahn Wien) zu, da hier eine Sukzessionsfläche, ein (temporär) wasserführender Graben und dessen Begleitgehölze von naturnaher Prägung unmittelbar vom Bau der Trasse betroffen sind. Durch die Schüttung der Trassenböschungen wird der südliche Teilbereich des Grabens gänzlich eingeschüttet und die dortige Uferbegleitvegetation partiell vernichtet werden. Eine Trenn- / Barrierewirkung wird sich in erster Linie auf die hier vorkommenden Tierarten, vor allem Amphibien und Reptilien sowie Insekten beziehen, in nur unwesentlichem Ausmaß auf Pflanzen und deren Ausbreitungsstrategien. Letzteres wird in gegenständlicher Situation entlang der Trasse unter Berücksichtigung der hier vorkommenden Arten als vernachlässigbar eingestuft. Eine potenzielle Einschränkung der Besiedlungsfähigkeit seltener Lebensraumtypen durch spezielle, an dortige Standortsbedingungen gebundene Tierarten (etwa stenöke Insektenarten) ist nicht gegeben, da im gegenständlichen Raum keine derartigen Bereiche vorhanden sind und diesbezüglich Isolationseffekte auszuschließen sind. Im Bereich des wasserführenden Grabens und dessen näheren Umfeld (Uferbegleitgehölz, Sukzessionsfläche) ist zudem bereits derzeit von einer existenten Isolationssituation auszugehen, da im Norden die A1 verläuft, sich im Osten die derzeitige Trasse der Volkersdorfer Straße L 1403 und im Süden die asphaltierte Zufahrt zu einem etwa 100 m entfernten bäuerlichen Anwesen (Vierkanthof) befindet. Im Osten hingegen besteht eine noch weitestgehend ohne Hindernisse überwindbare Verbindung zum Kristeinbach und dessen uferbegleitenden Gehölzgürtel, welche jedoch auch künftig in annähernd gleicher Form gegeben sein wird.

Um die ohnehin vorbelastete Ausgangssituation nicht dauerhaft zu verschlechtern, ist es aus ökologischer und naturschutzfachlicher Sicht diesbezüglich von vorrangiger Bedeutung, dass die Rekultivierungsmaßnahmen, insbesondere die Verlegung des eingeschütteten wasserführenden Grabenabschnitts nach Westen und die umgehende Neuaufforstung von

Uferbegleitgehölzen in naturnaher Artenzusammensetzung unter strikter Aufsicht einer ökologischen Bauaufsicht erfolgen.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass das Bundesstraßenbauvorhaben jedenfalls eine Beeinflussung von Biotopstrukturen zur Folge haben wird, wenngleich es sich bei diesen Lebensräumen aufgrund der unmittelbaren Nähe der A 1 und der Volkersdorfer Straße L 1403 um anthropogen vorbelastete und kontinuierlich beeinflusste Biotope handelt. Es ist somit von einer Zusatzbelastung zu sprechen, welche vordringlich während der Bauphase, in eingeschränkterem Maße aber auch während der Betriebsphase, wirksam sein wird. Gesamtheitlich betrachtet ist aus naturschutzfachlicher Sicht festzustellen, dass es unter Voraussetzung einer fachgerechten Renaturierung des angeschnittenen Grabenabschnittes und der Wiederherstellung des Uferbegleitbewuchses mittel- bis langfristig gesehen zu keiner maßgeblichen Verschlechterung, bezogen auf die Ist-Situation kommen wird. Durch den Bau der nördlichen Anschlussrampen werden keine naturschutzfachlich und ökologisch bedeutsamen Biotopstrukturen in Mitleidenschaft gezogen.

Der allfällige Neubau der Brücke über die A 1 unter gleichzeitiger Konstruktion der südlichen Anschlussrampen wird sich auf den hier zu querenden Krsteinbach nur unwesentlich auswirken, da bei einer diesbezüglichen fachlichen Bewertung von der existenten Vorbelastung durch die vorhandene Brücke auszugehen ist und sich der Zustand nach Fertigstellung nur unbedeutend verändern wird. Im Zuge der Bauphase ist jedoch jedenfalls strikt darauf zu achten, dass der Krsteinbach inklusive der Uferbegleitvegetation abseits der unmittelbaren Baustelle als Schutzzone zu gelten hat und diese Situation dementsprechend uneingeschränkt zu berücksichtigen ist.

Bautechnik

Das Gesamtbauvorhaben umfasst das Bundes- und Landesstraßenbauvorhaben, beide Teilvorhaben bedingen einander gegenseitig.

Die vorgelegten technischen Planunterlagen für das "Vorhaben B 309" und das "Vorhaben AST Enns-West" wurden geprüft, sie entsprechen dem Stand der Technik (den anerkannten Regeln der Technik für den Straßenbau) und sind geeignet den gegenständlichen Bewilligungsverfahren für die Bundes und Landesstraßen zu Grunde gelegt zu werden. Weitere Details können den angeführten Projekten bzw. den technischen Berichten entnommen werden.

Für die Bundesstraßenbaumaßnahme Anschlussstelle Enns-West wurde für das Einreichprojekt 2005 ein "Verkehrssicherheitsaudit" erstellt, es ist den technischen Planunterlagen beigelegt. Im Auditbericht sind die Stellungnahmen des Projektanten zu den Empfehlungen bzw. Ergänzungsvorschlägen und in Folge dazu die Anmerkungen des Auditors enthalten. Durch diesen Abgleich ist eine besonders sorgsame technische Projektprüfung erfolgt.

Die in den Projekten dargestellten Straßenachsen bzw. Straßenverläufe stimmen beim Landesstraßenbauvorhaben mit den in der Verordnung der Oö. Landesregierung festgelegten Straßentrassen überein. Beim Bundesstraßenbauvorhaben stimmen die Lagen der Anschlussrampen mit dem im Trassenplan ausgewiesenen Bundesstraßenbaugebiet überein. Die Projekte entsprechen den Grundsätzen des Oö. Straßengesetz 1991, § 13 Abs. 1 und 2 bzw. den Grundsätzen des Bundesstraßengesetz 1971, § 7 und sind für die Ausführung geeignet. Die Erstellung entsprechender Bauprojekte hat nach den Vorgaben der vorgelegten technischen Planunterlagen zu erfolgen.

Mit fast allen Grundeigentümern konnten die Straßenverwaltungen im Zuge der Baulose bereits gütliche Übereinkommen für die notwendigen Grundbeanspruchungen erzielen. Die Grundstücke und Grundstücksteile, die für die Herstellung der baulichen Maßnahmen benötigt werden, sind in Grundeinlöseplänen dargestellt und im Grundeinlöseverzeichnis aufgelistet.

Es wird festgestellt, dass die Neubaumaßnahmen notwendig sind und im öffentlichen Interesse liegen, was durch die Erlassung der Verordnung bereits dokumentiert wurde. Die Widmungen der Straßen für den Gemeindegebrauch und ihre Einreihung in die Straßengattungen (Landesstraßen) ist unter Berücksichtigung der Grundsätze des Oö. Straßengesetz 1991, § 13 Abs. 1 und 2 sowie des Umweltberichtes bei den Landesstraßenabschnitten durch Verordnung der Landesregierung erfolgt. Im Speziellen ist dabei im Verordnungsprüfungsverfahren auf das Verkehrsbedürfnis, die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung, die Sicherheit der öffentlichen Straßen und den Schutz langfristiger Lebensgrundlagen bedacht genommen worden.

Kulturgüter

Aus der Größe der Projekte B 309 und Anschlussstelle Enns-West ergeben sich umfangreiche Auswirkungen. Die Auswirkungen sind besonders dort nachhaltig, wo durch die Errichtung der B 309 und Anschlussstelle an die A1 Kulturgüter zerstört werden. Dies trifft vor allem die Bodendenkmale; Kleindenkmäler und historische Gebäude sind nicht so sehr von Zerstörung bedroht.

Für alle Kategorien von Kulturgütern gilt aber, dass, ohne geeignete Maßnahmen, die Qualität, wie die Quantität von Kulturgütern im Prüfgebiet in einem nicht vertretbaren Maß absinken würde. Bei Kleindenkmälern würde durch ihren Verlust oder durch die Einschränkung ihrer Funktion die Kulturlandschaft merkbar verarmen. Durch das Verschwinden von Bodendenkmälern wäre es nicht möglich, die Entwicklung der Kulturlandschaft im Untersuchungsraum bzw. Prüfgebiet des Projektes mit dem erforderlichen wissenschaftlichen Anspruch zu erforschen. Es entstünde ein „weißer Fleck“ auf der Landkarte, der sich auch überregional auswirkt: Zusammenhänge überregionaler Art können nicht mehr untersucht werden. Zweifellos würde das Schutzziel des UVP-G 2000, nämlich die Immissionen auf Schutzgüter möglichst gering zu halten, nicht erfüllt werden, sollten keine Maßnahmen in Richtung Kulturgüter gesetzt werden.

Die umfangreiche Darstellung des Projekts durch die Bauwerberin in der Umweltverträglichkeitserklärung beschreibt wesentliche Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter. Diese Auswirkungen würden natürlich dann unterbleiben, wenn auch die Ausführung des Projekts B 309 unterbleibt, das heißt, die Nullvariante zur Ausführung gelangt. Für den Fall der Ausführung des Projekts hat die Bauwerberin verschiedene Varianten vorgeschlagen und gegeneinander abgewogen. Aus Sicht des Fachbereichs Kulturgüter ist keiner der vorgeschlagenen Varianten weder untereinander noch gegenüber der von der Bauwerberin zur Ausführung vorgeschlagenen der Vorzug zu geben, weil Kulturgüter etwa im selben Ausmaß von der Ausführung des Projekts betroffen werden.

Die Projektwerberin hat jedenfalls Maßnahmen vorgeschlagen, die gemeinsam mit den in dem Fachgutachten vorgeschlagenen, die Auswirkungen auf das Schutzgut im Sinne des UVP-G minimieren.

Aus Sicht des Fachgebiets Kulturgüter ist das Projekt Anschlussstelle Enns West unter Berücksichtigung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen umweltverträglich. Die

Auswirkungen des Vorhabens sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als unbedingt erforderlich angesehenen Maßnahmen sowohl in der Betriebsphase als auch in der Bauphase als geringfügige Auswirkung einzustufen.

Abfallwirtschaft (Stoffstrommanagement)

Die Belange der Abfallwirtschaft im Zusammenhang mit den gegenständlichen Projekten wurden im Fachbeitrag "Abfallwirtschaft" (Bericht Nr. E04.1.2-0, Mappe E4) zusammengefasst. Daneben wurden die zugehörigen Pläne sowie die Umweltverträglichkeitserklärung zur Beurteilung des Vorhabens aus abfallwirtschaftlicher Sicht herangezogen.

Im Fachbeitrag sind vor allem die durch das Bauvorhaben entstehenden Mengen an Aushubmaterial sowie die zur Errichtung von Dämmen und Fahrbahnunterbau erforderlichen Mengen an Schüttmaterial dargestellt. Die beim Bau zu erwartenden sonstigen Abfälle sind tabellarisch aufgelistet, die Tabelle enthält keine Mengenangaben.

Auch die beabsichtigten bzw. den Auftragnehmern übertragenen Entsorgungswege sind skizziert.

Die vorgelegten Unterlagen aus dem Fachbereich Abfallwirtschaft sind nachvollziehbar und schlüssig sowie ausreichend für eine fachliche Beurteilung der Vorhaben.

Von dieser Aussage ausgenommen ist der Bereich "Altlasten und Verdachtsflächen". Aus den Unterlagen der Umweltschutzabteilung des Amtes der Oö. Landesregierung geht hervor, dass in allen Standortgemeinden des Planungsgebietes Verdachtsflächen vorhanden sind. Ob diese tatsächlich auf der Trasse liegen, konnte aus den Projektsunterlagen nicht festgestellt werden.

Mit Email vom 23.04.2007 wurde dem Gutachter durch die Abteilung BauN des Amtes der Oö. Landesregierung als Generalplaner mitgeteilt, dass im Zuge der Planung eine Prüfung bezüglich Vorhandensein von Verdachtsflächen oder Altlasten im Planungsgebiet durchgeführt wurde. Diese Prüfung ergab, dass im Planungsgebiet keine Verdachtsflächen oder Altlasten liegen.

Es wird für die Beurteilung daher davon ausgegangen, dass keine Verdachtsflächen oder Altlasten im Trassenbereich liegen.

Unter Berücksichtigung der im Fachbeitrag "Abfallwirtschaft" vorgesehenen Maßnahmen sowie der Durchführung jener Maßnahmen, welche in diesem Gutachten vorgeschlagen wurden, werden die Vorhaben aus abfallwirtschaftlicher Sicht als umweltverträglich beurteilt. Eine über die Bauphase hinaus reichende relevante Beeinträchtigung von Boden und Grundwasser ist nicht zu befürchten.

Gemäß dem für Umweltverträglichkeitsprüfungen üblichen Bewertungsmaßstab wird das Vorhaben aus abfallwirtschaftlicher Sicht in der Bauphase als geringfügig negativ, in der Betriebsphase als neutral bewertet.

Veterinärmedizin

Fam. Mayerhofer bringt vor, dass in der Bauphase, bedingt durch Lärm- und Vibrationsbelastungen, bei den Nutztieren eine verringerte Leistung beziehungsweise eine höhere Wahrscheinlichkeit für Fehlgeburten befürchtet wird.

Daraus wird vom Autor bezogen auf die vom Einwender gehaltenen Tiere folgende Frage abgeleitet:

Sind Auswirkungen insbesondere verringerte Leistung und eine höhere Wahrscheinlichkeit für Fehlgeburten durch Lärm und Vibrationen auf Kühe und Jungvieh bekannt?

Es liegen keine Berichte in der Fachliteratur vor, dass Lärm und Vibrationen bei Rindern zu verringerter Leistung und einer höheren Wahrscheinlichkeit von Fehlgeburten führen.

Nachdem nur wenige Studien mit eingeschränkter Aussagekraft zur Fragestellung vorliegen, wird vorgeschlagen, während der Bauphase und Betriebsphase Messungen von Lärm und Vibrationen im Tierbereich vorzunehmen.

Humanmedizin-Lärm

Für das gegenständliche Vorhaben ist eine schalltechnische Untersuchung durch das Büro TAS Schreiner GmbH durchgeführt worden, welche primär auf die Frage der Beeinflussung von Siedlungsgebieten durch Lärm infolge der Errichtung und Betriebes die Anschlussstelle Enns West einging.

Eine weitere schalltechnische Untersuchung erfolgte für den Abschnitt der B 309 zwischen dem geplanten Knoten "Enns West" an der A1 Westautobahn (km 0.430) und dem Bereich Heuberg (km 13.260) bei Dietach, Oö.

Grundsätzlich werden in diesen Untersuchungen folgende Themenbereiche behandelt:

⇒ IST-Situationserhebung

⇒ Berechnungsvarianten für die Betrachtungsfälle:

- Planfall 0 - 2002: Bestand im Bezugsjahr 2002
- Planfall 0 - 2017: Nullvariante 2017 (Hochrechnung des Bestandes)
- Planfall B 309/ AST - 2017: Prognose 2017 mit neuer B 309 Steyrer Straße bzw. AST "Enns West", ohne bzw. mit Lärmschutz (oLS / mLS)

⇒ Bau- und Errichtungsphasen

Der Untersuchungsraum für die Bearbeitung dieses Fachbeitrages wurde nach schalltechnischen Kriterien so festgelegt, dass umseits der geplanten Anschlussstelle "Enns West" die Siedlungs- bzw. Wohngebiete bzw. die bestehenden Wohnbauten erfasst und mitbehandelt werden. Die schalltechnisch untersuchte Fläche bedeckt ein Gebiet von ca. 13,5 km².

So umfasst das gegenständliche Untersuchungsgebiet auch Siedlungsbereiche, welche in etwa 2000 m vom geplanten Bauvorhaben entfernt liegen. Dies betrifft primär Grundstücke bzw. Bereiche, welche den Gemeindegebieten von Enns und Asten angehören.

Als bestehende Verkehrswege im Untersuchungsraum sind u. a. die Landesstraßen B 1, L 1403 Volkersdorfer Straße und mehrere Gemeindestraßen als auch Eisenbahnstrecken gegeben.

Das Schutzgut aus schalltechnischer Sicht ist der Mensch. Die zu schützenden Bereiche sind jene, welche dem regelmäßigen Aufenthalt der im Untersuchungsraum lebenden Menschen dienen, also Wohngebiete, Erholungsgebiete und andere Bereiche in denen Menschen durch Lärm belastet werden. Zudem werden Teile der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung bei Bedarf auch zur Beurteilung anderer umweltrelevanter Fachbereiche herangezogen.

Ganz allgemein wird im Einflussbereich von öffentlichen Verkehrsträgern einerseits zwischen dem "Freiraumschutz" für Aufenthaltsflächen im Freien (i.d.R. im Betrachtungsniveau von 1,5 m über Gelände, welches in etwa der Ohrhöhe bei Durchschnittsgrößen von Kindern und Erwachsenen bzw. der Ohrhöhe bei sitzender Haltung entspricht) und andererseits dem "Objektschutz" zur Sicherstellung des Immissionsschutzes an Gebäudefassaden unterschieden.

Im Zuge der schalltechnischen Untersuchung wurden messtechnische Bestandserhebungen durchgeführt, die einerseits der Ist-Bestandsaufnahme vor Realisierung des geplanten Bauvorhabens zum Zwecke der Beweissicherung und andererseits als Grundlage für die in weiterer Folge durchzuführenden Berechnungen dienen. Zur Ermittlung der im Bereich der nächstgelegenen Anrainerliegenschaften vorherrschenden Schall-Ist-Situation wurden von der TAS Schreiner GmbH schalltechnische Messungen nach ÖNORM S 5004, "Messung von Schallimmissionen" im Mai 2005 (02.05.2005 und 19.05.2005) an unterschiedlichen Messpositionen im Tages- und Nachtzeitraum durchgeführt.

In der Folge wurden Berechnungen zur Ermittlung der Immissionsbelastung durchgeführt, wobei in Form von Rasterlärmkarten und Tabellen die Ergebnisse dargestellt wurden. Diese Berechnungen erfolgten für die ausgewählten Betrachtungsfälle Bestand, Nullvariante und Prognose. Auch die Bauphase wurde prognosemäßig berechnet.

Unter Zugrundelegung der nach einschlägigen Richtlinien und Normen durchgeführten Berechnungen kann zusammenfassend festgestellt werden, dass bei plan- und projektgemäßer Realisierung des gegenständlichen Vorhabens unter Einbeziehung der aus schalltechnischer Sicht erforderlichen Maßnahmen durch die Inbetriebnahme der geplanten Anschlussstelle die zu erwartenden projektbedingten Veränderungen der prognostizierten Ist-Situation zumeist im Bereich der Irrelevanz liegen.

Wenn projektbedingt höhere Pegelanhebungen die Folge sind, wurden aktive (trassennahe) und passive (objektseitige) Lärmschutzmaßnahmen seitens des schalltechnischen Planers berücksichtigt.

Schwerpunkte der schalltechnischen Untersuchung waren die Siedlungsbereiche nahe der geplanten Anschlussstelle und der besiedelte Bereich entlang des Straßenzuges "Fabrikstraße" im Gemeindegebiet von Enns. Bestehende Siedlungsbereiche rund um die geplante Anschlussstelle sind aufgrund der Nähe zum Hauptverkehrsträger A 1 Westautobahn mit ortsüblichen Dauerschallpegeln bis zu 66 dB tags und bis zu 60 dB nachts (Stand Mai 2005) aus schalltechnischer Sicht als "hoch vorbelastet" zu bezeichnen. Der Grenzwert für straßenverkehrsbedingte Beurteilungspegel (gemäß einschlägiger Dienst-anweisung für Lärmschutz an Bundesstraßen) liegt im gegenständlichen Fall bei 60 dB zur Tageszeit und 50 dB zur Nachtzeit. Die vor Ort vorzufindende Schall-Ist-Situation liegt demnach bis zu rd. 10 dB über den Grenzwerten. Dem subjektiven Erleben des Menschen nach, entspricht eine Überhöhung einer Geräuschkulisse um 10 dB größenordnungsgemäß einer Verdopplung der Lautheit.

Durch den Betrieb der geplanten Anschlussstelle und insbesondere durch den teilweisen Rückbau von bestehenden LS-Wänden wären Veränderungen der Schall-Ist-Situation von mehr als 1 dB die Folge. Dies wurde im gegenständlichen Fall durch das Setzen bzw. Ergänzen weiterer straßennaher Lärmschutzmaßnahmen wieder ausgeglichen. Unter Berücksichtigung der angedachten LS-Wände liegen die projektbedingten Immissionsanhebungen im Bereich der Anrainer innerhalb des Irrelevanzbereiches von 1 dB.

Die Grundstücksfläche der Betriebsgärtnerei grenzt unmittelbar an eine Rampenkonstruktion. Aus schalltechnischer Sicht sind durch die abschirmende Wirkung der Autobahnrampe gegenüber den Schallimmissionen, ausgehend von den Hauptfahrbahnen der Autobahn im

Freiraumbereich geringe schalltechnische Vorteile (Pegelminderungen bis zu 1 dB) abzuleiten.

So ist festzuhalten, dass am Betrachtungspunkt durch das geplante Vorhaben bzw. dem Betrieb der Anschlussstelle keine schallimmissionstechnische Verschlechterung zu erwarten ist bzw. zumindest eine Immissionsneutralität vorliegt. Aus diesem Grund wurde für den gegenständlichen Bereich keine weitere (aktive) LS-Maßnahme vorgesehen.

Bei den Untersuchungen wurden auch die Auswirkungen des Vorhabens auf weiterführende Straßen untersucht, wobei maßgeblich die L 1402 Kristeiner Straße, Ortschaft Einsiedl, betrachtet wurde. Diese Straße stellt eine Verbindung zur neuen B 1, Umfahrung Enns, dar. Auf Grund der durch die zu erwartenden Verkehrssteigerungen entstehende deutliche Erhöhung der Lärmbelastung wurden hier ebenfalls Lärmschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Die zu schützenden Bereiche, die dem regelmäßigen Aufenthalt der im Untersuchungsraum lebenden Menschen dienen (zB Wohngebiete), sind auch Erholungsgebiete zuzuordnen. Im gegenständlichen Untersuchungsgebiet sind vereinzelt Flächen für mögliche Sport- und Freizeitgestaltung gegeben. Rechtskräftige Flächenwidmungen für Kurgebiete oder Erholungsorte liegen im gegenständlichen Untersuchungsbereich nicht vor. Zudem ist das Untersuchungsgebiet aus schallimmissionstechnischer Sicht großflächig bereits (primär verkehrsbedingt) hoch vorbelastet.

Bezüglich der Bauphase ist zu berücksichtigen, dass vereinzelte Siedlungsbereiche rund 30 bis 100 m von der Baustrasse entfernt liegen. Das dem Baustellenbereich am nächsten gelegene Gebäude mit möglichem Wohnnutzen ist der Gärtnerei nahe der A1 Westautobahn zuzuordnen. Der Abstand zur Ab- bzw. Auffahrtsrampe der Anschlussstelle beträgt teils nur rd. 30 m. Andere Wohnobjekte liegen rund 100 m oder weiter von der Baustrasse der Anschlussstelle entfernt.

Vor Ort wird zu erwarten sein, dass die Baumaschinen bzw. Bauarbeiten durchwegs auch weiter vom Betrachtungspunkt entfernt durchgeführt, jedoch wiederkehrend auch im Nahbereich des Betrachters abgewickelt werden. Die ausgewiesenen Beurteilungspegel spiegeln diesbezüglich einen mittleren Betriebszustand wider.

Es wird zudem unterschieden zwischen Immissionen, ausgehend vom Trassenbereich und dem, im öffentlichen Straßennetz geführten baubedingten Verkehr. So wurde betreffend die immissionstechnischen Wirkungen von baustellenbedingtem Verkehr im bestehenden Straßennetz zusätzliche Betrachtungen der möglichen Veränderungen gegenüber der Verkehrs Situation im Jahr 2002 geführt.

Die Ergebnisse der Berechnungen zu den Bauphasen (Baumaschinen und Bauverkehr in der Baustrasse bzw. im öffentlichen Straßennetz) zeigen, dass ein Überschreiten des Ziel- bzw. Grenzwertes für Baulärm von $L_{A,r} = 70$ dB in der lärmintensivsten Bauphase VII (Abtragung der bestehenden Autobahnbrücke) am RP-51 im Bereich des Wohnhauses "Eckmayr Mühle" zu erwarten ist. In anderen nahen Siedlungsbereichen sind Pegelwerte von $L_{A,r} = 59$ bis 69 dB als Ergebnisse der Berechnungen auszuweisen.

Zum Baustellenverkehr ist festzuhalten, dass die Berechnungen zu Immissionsanteilen der stärksten Lkw-Fahrbewegungen in der Baustellentrasse ("worst case" Betrachtung) je nach Entfernung bzw. nach Lage der Rechenposition Beurteilungspegel bis zu rd. 59 dB ausweisen.

Aufgrund der wesentlich höheren Immissionsanteile anderer Baumaschinen wird die durchschnittliche bauliche Schallsituationen zumeist nicht vom Baustellenverkehr bestimmt. Dennoch bildet der Baustellenverkehr mit bis zu etwa 200 "internen" Lkw-Fahrbewegungen am Tag im Baustellenbereich und bis zu etwa 640 "externen" Lkw-Fahrbewegungen am Tag (Transferverkehr ins öffentliche Netz) praktisch gesehen die "Grundbelastung" an Baulärm, da

dieser auch an den Anrainerbereichen vorbeigeführt wird, wenn keine lärmintensiven Arbeiten in der Nähe geschehen.

Der im öffentlichen Straßennetz geführte Baustellenverkehr induziert mögliche Pegelerhöhungen im Ausmaß von wenigen Zehntel-dB (lt. Berechnung nur Anhebungen von 0,1 dB bis 0,4 dB) auf den Straßenabschnitten im Bestand. Immissionsanhebungen in dem angeführten Ausmaß (im Zehntel-dB-Bereich) liegen im Rahmen der möglichen Mess- und Aussagegenauigkeit und sind praktisch als vernachlässigbar zu werten.

In Bezug auf kurzzeitig auftretende Pegelspitzen (je nach Arbeitsgang betriebstypisch durchschnittliche bis häufige Pegelspitzen) kann auf Basis der betrachteten Bauszenarien festgestellt werden, dass in Abhängigkeit der Entfernung zur Schallquelle während den typischen Straßenbau- bzw. Tiefbauarbeiten (ohne steinbrechende oder schlagende Arbeiten) zur aktuellen Bauplanung zumeist höchste Schallpegel von $L_{A,max} = 43$ bis 68 dB zu erwarten sind. Einzelne bzw. seltene Spitzenpegel mögen erfahrungsgemäß in etwa 5 bis 10 dB über den rechnerisch ermittelten Spitzenpegeln liegen.

Einen Sonderfall stellen erfahrungsgemäß steinbrechende oder schlagende Arbeiten dar. So sind im Zuge der Abbrucharbeiten zur bestehenden Autobahnbrücke Gerätschaften wie Meißel oder Schnellschlaghämmer notwendig. Unter Umständen ist auch bei Errichtung der neuen Brückenbauwerke der Einsatz von geramnten Spundwänden nicht zu vermeiden.

Im gegenständlichen Fall lassen die Modellberechnungen höchste Schallpegel von bis zu $L_{A,max} = 83$ dB erwarten. Einzelne bzw. seltene Spitzenpegel mögen erfahrungsgemäß aber in etwa 5 bis 10 dB über den rechnerisch ermittelten Spitzenpegeln liegen.

In Bezug auf baubetriebstypische bzw. häufig auftretende Pegelspitzen kann auf Basis der betrachteten Bauszenarien festgestellt werden, dass in der Regel keine Überschreitungen des gemäß Oö. Bautechnikverordnung festgelegten Grenzwertes von $L_{A,max} = 85$ dB (für wiederkehrende bzw. häufige Lärmspitzen) im Bereich der Anrainer zu erwarten sind.

Unter der Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen werden aus fachlicher Sicht durch das Vorhaben in der Bau- bzw. Errichtungsphase geringfügige bis wesentliche Auswirkungen und in der Betriebsphase geringfügige Auswirkungen gegenüber der IST-Lärmsituation erwartet, die jedoch im Bereich Eckmayrmühle jedenfalls als hoch belastet eingestuft werden muss. Aus fachlicher Sicht kann das Vorhaben daher als umweltverträglich eingestuft werden.

Humanmedizin-Luft

Aus medizinischer Sicht ist zu prüfen, ob der Bau und der Betrieb des Vorhabens B 309 Steyrer Straße und Anschlussstelle Enns West die Luftqualität derart verändern, dass diese Veränderungen negative Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden von Menschen haben können bzw. zu einer Belästigung führen sowie die vorhandene Nutzung der Umgebung beeinträchtigen können.

Kommt es durch das Vorhaben B 309 Steyrer Straße und Anschlussstelle Enns West zu einer Gefährdung der Gesundheit der exponierten Personen, wird dargestellt, ob und mit welchen Maßnahmen diese verhindert werden kann. Treten Belästigungen auf, die ein akzeptables Ausmaß überschreiten, werden entsprechende Maßnahmen dargestellt.

Zur Beurteilung der Schadstoffimmissionen werden von verschiedenen Gesetzgebern und Organisationen unterschiedliche Grenzwerte bzw. Richtwerte festgelegt. Um die Bandbreite aufzuzeigen, werden neben den zur Zeit in Österreich gesetzlich gültigen Grenzwerten (IG-Luft 2001), die Empfehlungen der Österreichischen Akademie der Wissenschaften (ÖAW),

der Weltgesundheitsorganisation (WHO), der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-L, BRD) und die Richtlinien der Europäischen Union (EU) angeführt.

Um eine Aussage über die künftige Immissionssituation im Untersuchungsraum mit Vorhaben B 309 zu ermöglichen, wurden die Gesamtbelastungen für die verkehrsrelevanten Luftschadstoffe mit Vorhaben B 309 für die Bezugsjahre 2012 [B -2012] (= PF_200) und 2017 [B 309-2017] (= PF_210) berechnet und den entsprechenden Null-Varianten [Null-Variante 2012] (= PF_100) und [Null-Variante 2017] (= PF_110) gegenübergestellt.

Die für die Prognoseberechnung herangezogenen Immissionspunkte (IP) entsprechen den nächstgelegenen Wohnanrainern.

Es wurden Kohlenmonoxid (CO), Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub (PM₁₀), Benzol und Staubdepositionen betrachtet.

NO₂:

In der Betriebsphase werden in den Jahren 2012 und 2017 - wie auch in den entsprechenden Nullvarianten - bei einigen Wohnanrainern die HMW und JMW Grenzwerte sowie der TMW Zielwert überschritten. **Beurteilung der Wohnanrainer 2b.T3B, 3a.T3B und 3b.T3B siehe unten.**

Bei allen Wohnanrainern mit einer prognostizierten Grenzwertüberschreitung werden die Immissionen geringer sein, als in den entsprechenden Null-Varianten, ausgenommen bei Anrainer 08.T31, wo der TMW im Jahr 2017 um den irrelevanten Betrag von 2 µg/m³ angehoben wird und bei den Anrainern A und D, wo der JMW im Jahr 2012 um geringfügige 1,6 µg/m³ angehoben wird (im Jahr 2017 wird der Grenzwert auch dort eingehalten).

In beiden Betriebsjahren wird bei den Anrainern 4a.T3B und 4a.T3B auch der EU JMW Grenzwert von 40 µg/m³ überschritten, wobei aber die Immissionen in den Betriebsphasen immer niedriger sind, als in den Null-Varianten = es kommt zu einer Verbesserung der Immissionssituation durch das Vorhaben.

Epidemiologische Beurteilung HMW_{max}: Bei Asthmatikern wurde eine (reversible) Beeinträchtigung der Lungenfunktion bei einer NO₂ Konzentration von 380-560 µg/m³ und einer Expositionszeit von 30 Minuten beobachtet. (Übersicht in 1). Der für das Vorhaben prognostizierte maximale HMW von 235 µg/m³ bei Anrainer 4b.T3B im Betriebsjahr 2012 unterschreitet deutlich diesen aus medizinischer Sicht relevanten Wert (Ausschöpfung von 380 µg/m³: 61,8%).

Epidemiologische Beurteilung TMW_{max}: Bei Personen mit einer chronischen obstruktiven Atemwegserkrankung wurde bei einer NO₂ Exposition von 560 µg/m³ über eine Dauer von 3-4 Stunden eine geringfügige (reversible) Beeinträchtigung der Lungenfunktion beobachtet (Übersicht in 1). Der für das Vorhaben prognostizierte maximale TMW von 116 µg/m³ bei Anrainer 4b.T3B im Betriebsjahr 2012 unterschreitet deutlich diesen aus medizinischer Sicht relevanten Wert (Ausschöpfung von 560 µg/m³: 20,7%).

Wohnanrainer 2b.T3B, 3a.T3B und 3b.T3B:

TMW: Im Untersuchungsraum UR2 kommt es bei den Wohnanrainern 2b.T3B, 3a.T3B und 3b.T3B durch das Vorhaben im Jahr 2012 und im Jahr 2017 zu einer weiteren Verschlechterung der Immissionssituation in Bezug auf den Zielwert. Die Zunahmen erfüllen bei keinem dieser Wohnanrainer das Irrelevanzkriterium (TMW <3%).

JMW: Im Untersuchungsraum UR2 kommt es bei den Wohnanrainern 2b.T3B, 3a.T3B und 3b.T3B durch das Vorhaben im Jahr 2012 und im Jahr 2017 zu einer weiteren Verschlechterung der Immissionssituation, wobei festzuhalten ist, dass der der IG-L Grenzwert (JMW 30 µg/m³) bereits ohne Vorhaben deutlich überschritten wird. Die Zunahmen erfüllen bei keinem dieser Wohnanrainer das Irrelevanzkriterium (JMW <3%)

Bei einer bereits ohne Vorhaben bestehenden Überschreitung des JMW IG-L Grenzwertes ist aus medizinischer Sicht eine nennenswerte Verschlechterung gegenüber der Immissionssituation ohne Vorhaben nicht vertretbar. Im ungünstigsten Fall kommt es zu einer Anhebung des JMW um $+4,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (= 13,7% vom Grenzwert). Da eine zusätzliche nennenswerte Verschlechterung der bereits bestehenden JMW Grenzwertüberschreitung mit einer Langzeitwirkung verbunden ist, kann eine Gefährdung der Gesundheit der betroffenen Anrainer nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

PM10:

Der TMW_{max} wird den TMW Grenzwert in der Betriebsphase im Jahr 2012 und im Jahr 2017 bei allen Wohnanrainern - wie auch ohne Vorhaben - überschreiten. Bei keinem dieser Wohnanrainer kommt es jedoch zu einer signifikanten Verschlechterung durch das Vorhaben B 309. Die für einige Anrainer für das Betriebsjahr 2012 prognostizierten Zunahmen von maximal $+1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erfüllen das Irrelevanzkriterium. Bei den stärker belasteten Anrainern können aber zusätzlich TMW Grenzwertüberschreitungen durch das Vorhaben B 309 nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Der JMW Grenzwert wird in der Betriebsphase im Jahr 2012 und im Jahr 2017 bei allen Wohnanrainern - wie auch ohne Vorhaben - eingehalten. Bei allen Anrainern, bei denen der JMW angehoben wird, erfüllt die Zusatzbelastung das Irrelevanzkriterium.

Epidemiologische Beurteilung TMW Zunahme von $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$: Bei einigen Anrainern wird für das Betriebsjahr 2012 bzw. 2017 eine Zunahme von bis zu maximal $+2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert. Aus epidemiologischer Sicht lässt sich folgende - nur rechnerisch ermittelbare - Aussage zu dieser Zusatzbelastung darstellen. Auf Grund epidemiologischer Studien geht man davon aus, dass pro $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Zunahme TMW in einer exponierten Bevölkerung die Morbidität um etwa 3% und die Mortalität um 0,7% zunimmt (Übersicht in 1). Die maximale TMW Zunahme von $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ würde rein rechnerisch einen theoretischen Anstieg der Morbidität um 0,6% und der Mortalität 0,14% ergeben. Diese errechneten Zunahmen der medizinischen Messgrößen sind epidemiologisch nicht nachweisbar (liegen im Toleranzbereich/Trennschärfe) und sind können daher toleriert werden.

Benzol:

Es ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass der Grenzwert in den Jahren 2012 und 2017 eingehalten wird.

Staubdeposition:

Es ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass der Grenzwert in den Jahren 2012 und 2017 eingehalten wird.

Zusammenfassend kann gesagt werden (Humanmedizin-Luft):

- Durch das Vorhaben kommt es bei den nächstgelegenen Wohnanrainern zu keiner signifikanten = medizinisch relevanten Verschlechterung der Luftqualität, **ausgenommen bei den Wohnanrainern 2b.T3B, 3a.T3B und 3b.T3B bezüglich NO_2 JMW.**
- Durch das Vorhaben wird es im Untersuchungsraum insgesamt zu einer geringfügigen Verbesserung der Immissionssituation kommen. Trotz dieser Verbesserung können auch künftig Grenzwertüberschreitungen bezüglich PM10 TMW nicht ausgeschlossen werden, die jedoch in verstärktem Ausmaß ohne Umsetzung des Vorhabens auftreten würden. Aus medizinischer Sicht kann daher dem Vorhaben ein gewisser Sanierungseffekt zugesprochen werden.

- Negative Auswirkungen auf die Gesundheit und oder das Wohlbefinden von Menschen durch vorhabensbedingte Immissionen sind mit Sicherheit auszuschließen **ausgenommen bei den Wohnanrainern 2b.T3B, 3a.T3B und 3b.T3B bezüglich NO₂ JMW.**
- **Aus lufthygienischer Sicht wird das Vorhaben Anschlussstelle Enns West, Verbindung B1 - A1 als NICHT umweltverträglich eingestuft, da eine Gefährdung der Gesundheit der Wohnanrainern 2b.T3B, 3a.T3B und 3b.T3B - auf Grund der nennenswerten Verschlechterung des bereits ohne Vorhaben nicht eingehaltenen NO₂ JMW - nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann.**

Anmerkung: Aus medizinischer Sicht kann das Vorhaben Anschlussstelle Enns West, Verbindung B1 - A1 als umweltverträglich beurteilt werden, wenn bei den Objekten 2b.T3B, 3a.T3B und 3b.T3B eine Wohnnutzung ausgeschlossen werden kann. Auf Grund der bestehenden hohen Belastungen ohne Vorhaben sollte diese Situation bereits vor Baubeginn erreicht werden.

Soweit die Ermittlungsergebnisse aus dem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren.

Nach Vorlage der zusammenfassenden Bewertung, der Verhandlungsschrift über die mündliche Verhandlung und der Verfahrensakten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wurden diesem im fortgesetzten Ermittlungsverfahren vom Landeshauptmann von Oberösterreich zwei Vereinbarungen betreffend Grund- bzw. Wohnrechtsablösen übermittelt. Mit Dienstbarkeitsvereinbarung, abgeschlossen zwischen dem Land Oberösterreich (Landesstraßenverwaltung) und Hermine und Ing. Josef Georg Mauhart unter Beitritt von Frau Hermine Eckmayr, wurde der Landesstraßenverwaltung als Eigentümerin zweier Landesstraßengrundstücke (Nr. 598/2 und 681 je EZ 239 Grundbuch 45105 Kristein) von Hermine und Ing. Josef Georg Mauhart als Eigentümern nachstehend angeführter Grundstücke das Recht der immerwährenden *Dienstbarkeit* eingeräumt, auf den Grundstücken Nr. .8/1, .49, .106, 87/1 und 88/3 je EZ 20 Grundbuch 45105 Kristein (diese Grundstücke liegen im Bereich des oben genannten Immissionspunktes 2b.T3B) *die Nutzung für Wohnzwecke jeglicher Art zu unterlassen*. Die Vereinbarung wurde mit Wirkung auch für die jeweiligen Rechtsnachfolger im Eigentum der genannten Grundstücke abgeschlossen. Ferner wurde die Verbücherung dieser Dienstbarkeit sowie die Löschung eines Wohnungsrechtes für Frau Hermine Eckmayr auf diesen Liegenschaften vereinbart und letztere erklärte ihre Einwilligung, ihre Wohnung spätestens zur Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Enns West nicht mehr zu nutzen. Eine Nachschau im Grundbuch durch die ho. Behörde ergab, dass die Dienstbarkeit der Unterlassung der Nutzung zu Wohnzwecken jeglicher Art tatsächlich im Grundbuch einverleibt und das Wohnungsrecht für Frau Hermine Eckmayr gelöscht worden ist.

Die zweite Vereinbarung betrifft die Ablöse des Grundstückes Nr. 216/2, EZ 150 Grundbuch 45105 Kristein (Gärtnereibetrieb mit Wohnnutzung, das Grundstück liegt im Bereich der oben bei den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung angeführten Immissionspunkte 3a.T3B und 3b.T3B). Das Übereinkommen, abgeschlossen zwischen Frau Rosa Straßburger als Eigentümerin der genannten Liegenschaft einerseits und dem Land Oberösterreich (Landesstraßenverwaltung) und der Republik Österreich (Bundesstraßenverwaltung, vertreten durch die ASFINAG) andererseits, sieht die *Einlösung der gesamten Liegenschaft* vor. Die Grundfläche samt den baulichen Anlagen ist im geräumten Zustand spätestens bis zu einem

im Vertrag näher bezeichneten Termin zu übergeben, der nach der Erhebung der ho. Behörde in etwa dem geplanten Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Enns West entspricht. Das Übereinkommen wurde mit Bescheid der Agrarbezirksbehörde für Oberösterreich vom 25.06.2007, ABL-101025/71-2007-Hol, genehmigt.

Zur Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens Anschlussstelle Enns West ist zu bemerken, dass diese bereits vor der Delegation des UVP-Verfahrens an den Landeshauptmann von Oberösterreich durch die zuständige Abteilung ST1 des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie geprüft und dabei die Wirtschaftlichkeit des Bundesstraßenbauvorhabens bestätigt wurde.

II. Der festgestellte Sachverhalt unterliegt nachstehender Würdigung:

II.1. Erwägungen zu den Erfordernissen nach dem UVP-G 2000

Eine Genehmigung des Vorhabens darf nur nach Maßgabe der Kriterien des § 24h UVP-G 2000 erteilt werden. Diese Bestimmung lautet auszugsweise:

„Entscheidung und Nachkontrolle

§ 24h. (1) Genehmigungen (Abs. 6) dürfen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

*1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die*

- a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder*
- b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder*
- c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und*

3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

(2) Wird bei Straßenbauvorhaben (§ 23a und Anhang 1 Z 9) im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bei Eisenbahnvorhaben (§ 23b sowie Anhang 1 Z 10 und 11) ist die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen.

(3) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu

berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

(4) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen.

(5) In der Genehmigung können angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Berufungsverfahrens oder gemäß § 24g können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

(6) Die nach § 24 Abs. 1 zuständige und die übrigen für die Erteilung von Genehmigungen im Sinn des § 2 Abs. 3 zuständigen Behörden haben die Abs. 1 bis 5, 13 und 14 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind.

(7) Die nach § 24 Abs. 1 zuständige Behörde hat die Genehmigungsverfahren mit den anderen zuständigen Behörden zu koordinieren. Insbesondere ist abzustimmen, wie die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in den einzelnen Genehmigungen berücksichtigt werden und auf eine Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken.

...“

Zu den Genehmigungsvoraussetzungen des § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 ist zunächst darauf zu verweisen, dass im Verfahren die Bestimmung der Z. 2 lit. a besondere Bedeutung zukam. Der Sachverständige für Humanmedizin (Teilgutachten Luftschadstoffe) gelangte zum Ergebnis, dass eine Gefährdung der Gesundheit der Wohnanrainer des Wohnobjektes bei Immissionspunkt 2b.T3B und des Wohnobjektes bei den Immissionspunkten 3a.T3B und 3b.T3B auf Grund der nennenswerten Verschlechterung des NO₂-Jahresmittelwertes in diesem Bereich nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann, weshalb er das Vorhaben als nicht umweltverträglich bezeichnete. Für den Fall, dass eine Wohnnutzung in diesen beiden Objekten ausgeschlossen wird, beurteilte er das Vorhaben hingegen als umweltverträglich. Negative Auswirkungen auf die Gesundheit oder das Wohlbefinden von anderen Personen als der Wohnanrainer der beiden genannten Objekte wurden von ihm mit Sicherheit ausgeschlossen. Da das fortgesetzte Ermittlungsverfahren ergab, dass durch Vereinbarungen des Landes Oberösterreich (Landesstraßenverwaltung) mit den Eigentümern/Wohnanrainern der beiden Objekte eine Wohnnutzung in diesen Objekten spätestens mit Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Enns West ausgeschlossen wurde – und zwar im Falle des im Eigentum von Hermine und Ing. Josef Georg Mauhart stehenden Objektes durch Ablöse des Wohnrechtes und Verbücherung einer entsprechenden Dienstbarkeit und im Falle des im Eigentum von Frau Rosa Straßburger stehenden Objektes durch vollständige Einlösung dieser Liegenschaft –, ist diese Bedingung als erfüllt zu

bewerten und kann daher den Ausführungen des Sachverständigen folgend, die Umweltverträglichkeit des Vorhabens und die Genehmigungsfähigkeit im gegenständlichen Aspekt bejaht werden. Vom Sachverständigen für Humanmedizin für den Teilbereich Lärm wurde die Umweltverträglichkeit des Vorhabens bei Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen bestätigt.

Unter der – wie dargelegt nunmehr gegebenen - Voraussetzung der Ablöse des genannten Wohnrechts und des Anwesens Straßburger kommt die eingeholte zusammenfassende Bewertung, die entsprechend dem § 24d iVm § 24c UVP-G 2000 von Sachverständigen erstellt wurde, zu dem Ergebnis, dass durch das Vorhaben unter Vorschreibung der in der zusammenfassenden Bewertung vorgesehenen Auflagen keine Gefährdungen, erhebliche Belastungen bzw. unzumutbare Belästigungen von den im Gesetz bezeichneten Schutzgütern ausgelöst werden. Mit den vorgesehenen Maßnahmen wird zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beigetragen.

Im Spruchpunkt III sind ausschließlich jene Maßnahmen der Teilgutachten bzw. die im Rahmen der mündlichen Verhandlung des Vorhabens geänderten Maßnahmen als Nebenbestimmungen festgelegt, deren Umsetzung in die Zuständigkeit der ho. Behörde fällt (§ 24 Abs. 1 UVP-G).

Die Umsetzung der im UVP-Verfahren von den Gutachtern vorgeschlagenen Maßnahmen in die Genehmigungsbescheide wurde unter den für die Genehmigungen des Vorhabens der Anschlussstelle Enns West zuständigen Behörden gem. § 24h Abs. 7 UVP-G 2000 koordiniert:

Die Maßnahmen aus den Fachbereichen „Landschaftsbild und Erholung“, „Boden“ und „Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume“ wurden von der Bezirkshauptmannschaft Linz – Land als Behörde gem. § 24 Abs. 4 UVP-G 2000 im Bescheid betreffend die naturschutzrechtliche Genehmigung des Vorhabens, Zahl N10-128-2005/Fis vom 10.03.2008, übernommen. Die Maßnahmenvorschläge aus den Fachbereichen „Oberflächenwasser, flussbauliche Belange“, „Hydrologie, Geologie“, „Gewässerökologie, Hydrobiologie, Fischerei“ und „Abfallwirtschaft und Stoffstrommanagement“ wurden vom Landeshauptmann von Oberösterreich als für das zweite teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren gem. § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 zuständige Behörde in seinem Genehmigungsbescheid, Zahl UR-2006-9223/116-St/Sr vom 22.04.2008, aufgenommen.

Für die Berücksichtigung im gegenständlichen Bescheid verblieben somit die Maßnahmenvorschläge der restlichen Fachbereiche, nämlich „Verkehrstechnik“, „Siedlung und Raumplanung“, „Agrarstruktur“, „Lärm“, „Meteorologie“, „Luftreinhaltung“, „Forstwirtschaft/Jagdwirtschaft“, „Bautechnik“, „Kulturgüter“ und „Veterinärmedizin“ sowie die Maßnahmen aus dem forsttechnischen Gutachten.

Soweit gleiche Maßnahmen von mehreren Fachbereichen vorgeschlagen wurden (z.B. gleiche Maßnahmenforderungen der Fachbereiche Siedlung/Raumplanung und Lärm), wurden sie im vorliegenden Bescheid im Spruchpunkt III. nur einmal aufgenommen. Die sich aus den Teilgutachten des Sachverständigen für Humanmedizin (Teilbereich Lärm) ergebenden Maßnahmenforderungen für die Bauphase wurde den Auflagen aus dem Fachbereich Lärm (Bauphase) eingereicht. Zu den zwei in der zusammenfassenden Bewertung

angeführten Maßnahmen aus dem Fachbereich Agrarstruktur ist zu bemerken, dass diese sich offensichtlich ausschließlich auf das Landesbaustraßenbauvorhaben B 309, jedoch nicht auf das Vorhaben der Anschlussstelle Enns West beziehen, weshalb sie nicht in Spruchpunkt III. übernommen wurden. Für das Bundesstraßenbauvorhaben wurden vom Gutachter für Agrarstruktur keine Maßnahmen vorgesehen. In diesem Zusammenhang ist – wie schon oben bei der Wiedergabe der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung angeführt – auf die Ausführungen dieses Gutachters hinzuweisen, wonach die kompakte Form der Anschlussstelle keine nennenswerten Durchschneidungen und somit keine nachteiligen Auswirkungen auf die Agrarstruktur erzeugt. Der gegenständliche Bescheid enthält daher keine Maßnahmen aus diesem Fachbereich.

Der Maßnahmenkatalog der zusammenfassenden Bewertung enthält zwei als Bedingungen bezeichnete Punkte. Die erste Bedingung betrifft – wie schon mehrfach erwähnt – die Ablöse einer Wohnnutzung und die Ablöse des Anwesens Straßburger (festgehalten vom Sachverständigen für Siedlung- und Raumplanung [2.1 des Maßnahmenkatalogs], vom Sachverständigen für Luftreinhaltung [7.1] und vom Sachverständigen für Humanmedizin in seinem Teilgutachten), die wie oben dargelegt nach den nunmehrigen Ermittlungsergebnissen von der ho. Behörde als erfüllt betrachtet und daher nicht in den Bescheid übernommen wurde.

Bei dem zweiten als „Bedingung“ bezeichneten Punkt (Pkt. 7.2 des Maßnahmenkatalogs der zusammenfassenden Bewertung, gefordert vom Sachverständigen für Luftreinhaltung) handelt es dagegen um eine Maßnahmenforderung, die den Immissionsschutz für die „Blumensiedlung“ in Asten betrift. Die Forderung wurde von der ho. Behörde konkretisiert und als Auflage in den Bescheid aufgenommen (Auflage 5.2; Verschreibung einer Immissionsschutzwand). Ausschlaggebend für die Übernahme in den Bescheid war neben der begründeten Forderung des Sachverständigen für Luftreinhaltung auch der Umstand, dass – wie eine Zusammenschau der Teilgutachten für Luftreinhaltung und für Humanmedizin/Luft ergibt – der Sachverständige für Humanmedizin/Luft von der Verwirklichung einer entsprechenden Immissionsschutzmaßnahme im Bereich der Blumensiedlung ausging und seinem Gutachten zugrunde legte. Aus den Gutachten und Projektunterlagen ergibt sich, dass in diesem Bereich ohne Maßnahmenvorschreibung im Prognosejahr 2017 der dann gültige Jahresmittelwert für NO₂ von 30 µg/m³ nicht eingehalten wäre und die vorhabensbedingte Zusatzbelastung das nach dem Stand der Technik im Bereich der Straßen anzuwendende Irrelevanzkriterium von 3 % überschreiten würde. Mit der Maßnahmenvorschreibung ist nach den Unterlagen zu erwarten, dass der genannte Grenzwert im Prognosejahr 2017 nicht überschritten wird. Neben der Immissionsschutzwand wurde zusätzlich als Maßnahme zur Beweissicherung die Einrichtung einer Luftmessstation im Bereich der „Blumensiedlung“ in Asten vorgeschrieben.

Die Maßnahmenforderung Pkt. 7.4 des Sachverständigen für Luftreinhaltung, auf der A 1 West Autobahn im Bereich der neuen Anschlussstelle eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h zu verordnen, wurde dagegen nicht in den Bescheid aufgenommen. Dies ist damit begründet, dass durch die Erfüllung der Bedingung der Ablöse einer Wohnnutzung im Bereich des Immissionspunktes 2b.T3B und des Anwesens Straßburger diese Maßnahme nicht mehr erforderlich ist, um die Umweltverträglichkeit des Vorhabens in diesem Bereich zu gewährleisten. Desweiteren ist darauf zu verweisen, dass auf den gegenständlichen Abschnitt der A 1 West Autobahn im Bereich der geplanten Anschlussstelle Enns West nunmehr die

Verordnung des Landeshauptmann von Oberösterreich, LGBl Nr. 101/2008, anzuwenden ist, mit der eine immissionsabhängige Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Teilstrecke der A 1 West Autobahn angeordnet wird. Die Verordnung zielt darauf ab, die durch den Verkehr verursachten Stickstoffdioxidemissionen entlang der A 1 West Autobahn in den Gemeinden Ansfelden, Linz, St. Florian, Asten und Enns zu verringern und damit die Luftqualität zu verbessern und sieht bei Überschreitung näher festgelegter Schwellenwerte für Stickstoffdioxid eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h auf der A 1 West Autobahn vor.

Die anderen Maßnahmenvorschläge der Sachverständigen aus den in die Zuständigkeit der ho. Behörde fallenden UVP-Fachbereichen wurden in den vorliegenden Bescheid als Auflagen aufgenommen.

Zu § 24h Abs. 3 UVP-G 2000 wird noch festgehalten, dass die Sachverständigen in ihren Gutachten auf die beim Landeshauptmann von Oberösterreich als delegierter Behörde im Zeitraum der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen eingegangen sind. Die Stellungnahmen sind in die fachliche Beurteilung eingeflossen und wurden gegebenenfalls in Form von Maßnahmenvorschreibungen berücksichtigt. Aus den durchgeführten fachlichen Auseinandersetzungen mit den Stellungnahmen ergeben sich keine Gründe, die – bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen – einer Realisierung des Vorhabens entgegenstehen.

Nach Würdigung der vorliegenden Beweismittel ist die erkennende Behörde der Ansicht, dass die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens als schlüssig und nachvollziehbar zu betrachten sind und der festgestellte Sachverhalt wie dargestellt der behördlichen Entscheidung zugrunde gelegt werden kann.

Da die Umweltverträglichkeitsprüfung ergeben hat, dass unter der Voraussetzung, dass die von den Sachverständigen geforderten unbedingt erforderlichen Maßnahmen bei der Realisierung des Vorhabens berücksichtigt werden, die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens gegeben ist, konnte - unter Vorschreibung der von den Sachverständigen geforderten unbedingt erforderlichen Maßnahmen, soweit sie in den Zuständigkeitsbereich der ho. Behörde fallen – die gegenständliche Genehmigung erteilt werden.

II.2. Erwägungen zu den Erfordernissen nach dem BStG 1971

Gemäß § 26 Abs. 1 BStG 1971 müssen Anschlüsse von öffentlichen Straßen und Wegen an Bundesautobahnen in Form besonderer Anschlussstellen erfolgen. Die besonderen Anschlussstellen bedürfen eines Bescheides zur Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971, welcher lautet:

„Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, die Umweltverträglichkeit und die Erfordernisse des Verkehrs, darüber hinaus die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges

sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs. 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse, im Falle eines Ausbaues durch Beschreibung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch Bescheid zu bestimmen. Hiezu können im Bescheid die erforderlichen Auflagen, Bedingungen und Befristungen vorgeschrieben werden. Dieser Bescheid tritt außer Kraft, wenn nicht binnen 10 Jahren ab Rechtskraft mit wesentlichen Baumaßnahmen zur Errichtung begonnen wurde. Wenn dies zweckmäßig erscheint, kann die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens über Antrag in Abschnitten genehmigt werden.“

Diese Bestimmung sieht zusammengefasst vor, dass der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter anderem vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse auf Grundlage eines konkreten Projektes durch Bescheid zu bestimmen hat.

Durch die gegenständliche Anschlussstelle wird eine öffentliche Straße (Landesstraße) an die A 1 West Autobahn angebunden. Sie ist daher als Anschlussstelle im Sinne des § 26 Abs. 1 BStG 1971 rechtlich zu behandeln und bedarf der Bestimmung des Straßenverlaufes mit Bescheid durch den Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971.

Gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 hat die Behörde bei ihrer Entscheidung auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a BStG 1971, auf die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, auf die Umweltverträglichkeit, die Erfordernisse des Straßenverkehrs und die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sowie auf die Ergebnisse der Anhörung Bedacht zu nehmen.

Beurteilungsmaßstäbe gemäß § 7 BStG 1971 sind die gefahrlose Benutzbarkeit der Bundesstraße unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände sowie die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs. In der Entscheidung der Behörde ist auch der Schutz der Nachbarn im Sinne der Bestimmungen des § 7a BStG 1971 zu berücksichtigen.

Zur Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit genügt es, auf die Ausführungen in diesem Bescheid in Punkt II.1 zu verweisen: Das Vorhaben unterlag einem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren nach dem UVP-G 2000, in dem die Umweltverträglichkeit des Vorhabens bestätigt wurde. Auch hinsichtlich des Nachbarschutzes kann auf das positive Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung verwiesen werden. Das durchgeführte Ermittlungsverfahren ergab, dass – bei Vorschreibung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen und Erfüllung der Bedingung der Ablöse zweier Wohnnutzungen – weder das Leben und die Gesundheit der Nachbarn, noch das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

Auf Grund der Ausführungen des verkehrstechnischen und des straßenbautechnischen Gutachters gelangt die Behörde ferner zum Ergebnis, dass das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben auf die Erfordernisse des Straßenverkehrs ausreichend Bedacht nimmt, die gefahrlose Benutzbarkeit der zu errichtenden Anschlussstelle im Sinne des § 7 Abs. 1 BStG 1971 gegeben ist und dabei auf die Kriterien der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs ausreichend Bedacht genommen wird.

Weiters wurde die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens von der Abteilung II/ST1 des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie bestätigt.

Auf Grundlage des festgestellten Sachverhalts kommt die ho. Behörde zu dem Schluss, dass das Projekt die Tatbestandsvoraussetzungen des § 4 Abs. 1 iVm §§ 7 und 7a BStG 1971 erfüllt.

Gemäß § 15 Abs. 1 BStG 1971 dürfen nach Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1 leg. cit.) auf den von der künftigen Straßentrasse betroffenen Grundstücksteilen (Bundesstraßenbaugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. § 14 Abs. 3 und 4 BStG 1971 gelten sinngemäß.

Nach § 15 Abs. 2 BStG 1971 sind als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 alle jene anzusehen, die in einem Geländestreifen um die künftige Straßenachse liegen, dessen Breite in einer Verordnung oder einem Bescheid gemäß § 4 Abs. 1 leg. cit. entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegt wird und bei Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen insgesamt 150 m, bei Kollektorfahrbahnen, zweiten Richtungsfahrbahnen, Zu- und Abfahrtsstraßen und Rampen von Bundesstraßen insgesamt 75 m nicht überschreiten darf.

Die Grenzen des festgelegten Bundesstraßenbaugebiets sind dem o.a. Trassenplan zu entnehmen.

II.3. Erwägungen zu den Erfordernissen nach dem ForstG 1975

Die §§ 17 und 18 ForstG 1975 lauten auszugsweise:

„Rodung

§ 17. (1) Die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur (Rodung) ist verboten.

(2) Unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 1 kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht.

(3) Kann eine Bewilligung nach Abs. 2 nicht erteilt werden, kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt.

(4) Öffentliche Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des Abs. 3 sind insbesondere begründet in der umfassenden Landesverteidigung, im Eisenbahn-, Luft- oder öffentlichen Straßenverkehr, im Post- oder öffentlichen Fernmeldewesen, im Bergbau, im Wasserbau, in der Energiewirtschaft, in der Agrarstrukturverbesserung, im Siedlungswesen oder im Naturschutz.

(5) Bei der Beurteilung des öffentlichen Interesses im Sinne des Abs. 2 oder bei der Abwägung der öffentlichen Interessen im Sinne des Abs. 3 hat die Behörde insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Unter dieser Voraussetzung sind die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

...

Rodungsbewilligung; Vorschriften

§ 18. (1) Die Rodungsbewilligung ist erforderlichenfalls an Bedingungen, Fristen oder Auflagen zu binden, durch welche gewährleistet ist, dass die Walderhaltung über das bewilligte Ausmaß hinaus nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere sind danach

1. ein Zeitpunkt festzusetzen, zu dem die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck nicht erfüllt wurde,
2. die Gültigkeit der Bewilligung an die ausschließliche Verwendung der Fläche zum beantragten Zweck zu binden oder
3. Maßnahmen vorzuschreiben, die
 - a) zur Hintanhaltung nachteiliger Wirkungen für die umliegenden Wälder oder
 - b) zum Ausgleich des Verlustes der Wirkung des Waldes (Ersatzleistung)

geeignet sind.

(2) In der die Ersatzleistung betreffenden Vorschrift ist der Rodungswerber im Interesse der Wiederherstellung der durch die Rodung entfallenden Wirkungen des Waldes zur Aufforstung einer Nichtwaldfläche (Ersatzaufforstung) oder zu Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes zu verpflichten. Die Vorschrift kann auch dahin lauten, dass der Rodungswerber die Ersatzaufforstung oder die Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes auf Grundflächen eines anderen Grundeigentümers in der näheren Umgebung der Rodungsfläche auf Grund einer nachweisbar getroffenen Vereinbarung durchzuführen hat. Kann eine Vereinbarung zum Zeitpunkt der Erteilung der Rodungsbewilligung nicht nachgewiesen werden, ist die Vorschrift einer Ersatzleistung mit der Wirkung möglich, dass die bewilligte Rodung erst durchgeführt werden darf, wenn der Inhaber der Rodungsbewilligung die schriftliche Vereinbarung mit dem Grundeigentümer über die Durchführung der Ersatzleistung der Behörde nachgewiesen hat.

(3) Ist eine Vorschrift gemäß Abs. 2 nicht möglich oder nicht zumutbar, so hat der Rodungswerber einen Geldbetrag zu entrichten, der den Kosten der Neuaufforstung der Rodungsfläche, wäre sie aufzuforsten, entspricht. Der Geldbetrag ist von der Behörde unter sinngemäßer Anwendung der Kostenbestimmungen der Verwaltungsverfahrensgesetze vorzuschreiben und einzuheben. Er bildet eine Einnahme des Bundes und ist für die Durchführung von Neubewaldungen oder zur rascheren Wiederherstellung der Wirkungen des Waldes (§ 6 Abs. 2) nach Katastrophenfällen zu verwenden.

(4) Geht aus dem Antrag hervor, dass der beabsichtigte Zweck der Rodung nicht von unbegrenzter Dauer sein soll, so ist im Bewilligungsbescheid die beantragte Verwendung ausdrücklich als vorübergehend zu erklären und entsprechend zu befristen (befristete Rodung). Ferner ist die Auflage zu erteilen, dass die befristete Rodungsfläche nach Ablauf der festgesetzten Frist wieder zu bewalden ist.

(5) Abs. 1 Z 3 lit. b und Abs. 2 und 3 finden auf befristete Rodungen im Sinn des Abs. 4 keine Anwendung.

(6) Zur Sicherung

1. der Erfüllung einer im Sinne des Abs. 1 vorgeschriebenen Auflage oder
2. der Durchführung der Wiederbewaldung nach Ablauf der festgesetzten Frist im Sinne des Abs. 4

kann eine den Kosten dieser Maßnahmen angemessene Sicherheitsleistung vorgeschrieben werden. Vor deren Erlag darf mit der Durchführung der Rodung nicht begonnen werden. Die Bestimmungen des § 89 Abs. 2 bis 4 finden sinngemäß Anwendung.

(7) Es gelten

1. sämtliche Bestimmungen dieses Bundesgesetzes für befristete Rodungen ab dem Ablauf der Befristung,
2. die Bestimmungen des IV. Abschnittes und der §§ 172 und 174 für alle Rodungen bis zur Entfernung des Bewuchses.“

Nach § 17 Abs. 1 Forstgesetz 1975 ist die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als solche der Waldkultur (Rodung) grundsätzlich verboten. Als Ausnahme vom Rodungsverbot des Abs. 1 kann eine Rodungsbewilligung erteilt werden, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung nicht entgegensteht (§ 17 Abs. 2 ForstG) oder – für den Fall, dass ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung der Fläche als Wald besteht – der Rodungsantrag im öffentlichen Interesse gelegen ist, das heißt, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Flächen das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Flächen als Wald überwiegt (§ 17 Abs. 3 ForstG).

Das gegenständliche Vorhaben umfasst die Rodung einer autobahnnahen Waldfläche im Ausmaß von 6.352 m², wobei 3.748 m² dauerhaft und 2.604 m² vorübergehend gerodet werden sollen. Als Ersatz für beanspruchte Rodungsfläche ist die Wieder- und Neuaufforstung von Waldflächen im Nahbereich der Rodungsfläche im Ausmaß von 15.397 m² vorgesehen.

Auf Grund des forstfachlichen Gutachtens ist davon auszugehen, dass wegen der Wertigkeit der zur Rodung beantragten Fläche im Bereich der Wohlfahrtsfunktion ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung im Bereich der dem Antrag zugrunde liegenden Rodungsfläche besteht. Eine Anwendung des § 17 Abs. 2 ForstG scheidet damit aus. Es kommt somit nur eine Rodungsbewilligung nach § 17 Abs. 3 ForstG in Betracht, die eine Interessensabwägung im Sinne dieser Gesetzesbestimmung erfordert.

Das überwiegende öffentliche Interesse an der Rodung (§ 17 Abs. 3 ForstG 1975) wird durch die Verwendung für den öffentlichen Straßenverkehr iSd § 17 Abs. 4 leg.cit. indiziert. Der forsttechnische Sachverständige bestätigte im forstfachlichen Gutachten in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise, dass aus forstfachlicher Sicht das hohe öffentliche Interesse an der Verwirklichung des gegenständlichen Straßenbauvorhabens das öffentliche Interesse an der Erhaltung der beanspruchten Waldfläche überwiegt. In diesem Zusammenhang wies der Sachverständige auch darauf hin, dass wegen des Bestandesalters und der Funktionskennziffer des betroffenen Waldbestandes nur eine vorübergehende geringe Beeinträchtigung der Waldfunktionen zu erwarten ist und langfristig durch die vorgesehenen Wieder- und Neuaufforstungen die Waldflächenbilanz der Gemeinde Enns, insbesondere jedoch der äußerst gering bewaldeten Katastralgemeinde Kristein deutlich verbessert wird. Ferner lässt die Wieder- und Neuaufforstung mit standortgerechten Laubgehölzen nach den Ausführungen des Sachverständigen langfristig eine deutliche Verbesserung der derzeit gegebenen Waldwirkungen erwarten.

Die erkennende Behörde schließt sich der plausiblen Einschätzung des forsttechnischen Sachverständigen an und gelangt ihm folgend zum Ergebnis, dass das öffentliche Interesse am Straßenverkehr das öffentliche Interesse an der Erhaltung der Waldfläche überwiegt.

Durch die weiteren Auflagen ist gewährleistet, dass die Walderhaltung über das bewilligte Ausmaß hinaus nicht beeinträchtigt wird. Die Maßnahmenvorschläge des forsttechnischen

Sachverständigen wurden – bis auf einen – in den Bescheid aufgenommen. Die nicht übernommene Maßnahmenforderung („Die vorgesehenen Ersatz- und Neuaufforstungen außerhalb des unmittelbaren Trassenbereiches sind vor den trassenbedingten Rodungen durchzuführen“) bleibt beim gegenständlichen Vorhaben ohne Anwendungsfall, weshalb sie nicht vorgeschrieben wurde. Sämtliche Ersatz- und Aufforstungsflächen für das Vorhaben Anschlussstelle Enns West liegen nämlich im unmittelbaren Trassenbereich der Anschlussstelle. Die Maßnahmenforderung, wonach vor der Rodung für das Bundesstraßenbauvorhaben die Ersatz- und Neuaufforstungsmaßnahmen im Bereich der B 309 neu – außerhalb des unmittelbaren Trassenbereiches – durchzuführen sind, wurde dagegen in den Bescheid aufgenommen.

Bei der gegebenen Sach- und Rechtslage war daher spruchgemäß zu entscheiden und die Rodungsbewilligung zu erteilen.

II.4. Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen

In der oben unter Punkt I (Verfahrensgang und festgestellter Sachverhalt) wiedergegebenen Zuordnung der Stellungnahmen zu Themenkreisen wurden einige Forderungen dem Thema Rechtsfragen zugeordnet. Für diese Fragen erfolgte in den Teilgutachten keine Beurteilung durch die Sachverständigen. Seitens der erkennenden Behörde ist zu diesen drei Forderungen Folgendes auszuführen:

Familie Mayrhofer forderte, die Zäune zur Straßensicherung (Wildzäune) so zu gestalten, dass diese auch Großtieren, wie Kühen, bei eventuellen Ausbrüchen vom Weideland standhalten. Dem ist zu entgegnen, dass das Verhindern entsprechender Ausbrüche grundsätzlich eine Verpflichtung des Tierhalters und nicht seines Nachbarn ist, mag dieser auch Straßenerhalter sein.

Zur Forderung der Familie Hofmann, jene Stromleitung, welche mit sieben Masten über ihre Grundstücke geführt wird, im künftigen Straßenzug zu verkabeln, ist zu bemerken, dass die Behörde lediglich der Projektwerberin Maßnahmen vorschreiben kann. Einem Nachbarn oder Dritten (im gegenständlichen Fall ein Elektrizitätsversorgungsunternehmen) kann die Behörde die Umsetzung von Maßnahmen nicht auftragen.

Zur Einwendung von Herrn Rupert Zittmayr, er verliere durch eine Grundabtretung die Möglichkeit der Schottergewinnung für den Eigenbedarf, ist schließlich zu bemerken, dass sich diese Einwendung nicht auf das gegenständliche Vorhaben der Anschlussstelle Enns West bezieht. Wie sich aus dem Vorbringen von Herrn Zittmayr und den Projektsunterlagen ergibt, erfolgt die Grundabtretung nämlich nicht für das Bundesstraßenbauvorhaben, sondern für das Landesstraßenbauvorhaben B 309, für welches von der OÖ Landesregierung ein eigenes UVP-Verfahren durchgeführt worden ist. Eine Auseinandersetzung mit dieser Einwendung im gegenständlichen Bescheid erübrigt sich daher.

Zu den übrigen Einwendungen und Stellungnahmen ist auszuführen:

Die übrigen Einwendungen und Stellungnahmen wurden von den Sachverständigen fachlich in den Teilgutachten beantwortet und berücksichtigt. Es wird daher diesbezüglich auf die

Ausführungen in der zusammenfassenden Bewertung (bzw. den Teilgutachten) verwiesen, welche den Parteien vor der mündlichen Verhandlung durch Auflage in der Standortgemeinde, beim Amt der OÖ Landesregierung (als delegierter UVP-Behörde), sowie durch Bereitstellung im Internet für die Dauer von vier Wochen und entsprechender persönlicher Verständigung zur Kenntnis gebracht wurde.

Die beigezogenen Sachverständigen haben in ihren Gutachten nachvollziehbar und schlüssig die ihnen gestellten Fachfragen – auch soweit sie durch das Vorbringen der Parteien und Beteiligten aufgeworfen wurden – beantwortet.

Auch die von den Parteien in der mündlichen Verhandlung aufgeworfenen Fragen und Forderungen wurden von den beigezogenen Sachverständigen fachlich behandelt und nachvollziehbar und schlüssig beantwortet. In diesem Zusammenhang ist noch auf Folgendes hinzuweisen:

Der Forderung von Herrn Gerhard Eckmayr, Frau Gertraud Eckmayr und Herrn Karl Eckmayr in der mündlichen Verhandlung, die im Projekt vorgesehenen Lärmschutzwände im Bereich der Anschlussstelle zu verlängern, kann den Ausführungen des Sachverständigen für Lärmtechnik folgend nicht entsprochen werden, da eine Ausweitung der geplanten Maßnahme durch Verlängerung der Wände fachlich nicht begründet ist. Wie sich bereits aus dem Gutachten des Sachverständigen ergibt, liegen unter Berücksichtigung der projektierten Lärmschutzwände die projektbedingten Immissionsanhebungen im Bereich der Anrainer im irrelevanten Bereich (kleiner 1 dB).

Zur in der mündlichen Verhandlung nochmals vorgetragenen Forderung der Familie Hofmann auf Lärmschutzmaßnahmen ist – wiederum den Ausführungen des Sachverständigen für Lärmtechnik folgend – darauf zu verweisen, dass für die Objekte dieser Anrainer bereits im Projekt objektseitige Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind.

Der Forderung von Herrn Gerhard Eckmayr, Frau Gertraud Eckmayr und Herrn Karl Eckmayr, die Messstelle für Luft nach Fertigstellung des Vorhabens weiter zu betreiben, wird mit der Auflage 5.3 entsprochen; zur Forderung nach Lärmmessungen nach Inbetriebnahme der Anschlussstelle Enns West mit der Maßnahme zu Beweissicherung 3.4.

Den Einwendungen der Familie Mayrhofer betreffend vorhabensbedingter Lärm- und Vibrationsbelastungen ihrer Nutztiere wird – der Empfehlung des Amtssachverständigen für Veterinärmedizin folgend – durch Vorschreibung zweier (beweissichernder) Maßnahmen Rechnung getragen.

Da die Gutachten und die Gutachtensergänzungen in der mündlichen Verhandlung schlüssig und nachvollziehbar sind, sind diese der Entscheidung zu Grunde zu legen. Aus den einzelnen fachlichen Begründungen der Teilgutachten und der zusammenfassenden Bewertung ergibt sich, dass Immissionsbelastungen, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährden könnten, vermieden werden.

Zur Stellungnahme der OÖ Umweltschutzbehörde wird angemerkt, dass die von ihr geforderten Vorschreibungen nach Meinung der erkennenden Behörde hinsichtlich der Anschlussstelle

Enns West naturschutzrechtliche Belange betreffen. Die Maßnahmenforderungen der OÖ Umweltschutzbehörde wurden von der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land in den naturschutzrechtlichen Genehmigungsbescheid für das gegenständliche Vorhaben aufgenommen.

Der Vollständigkeit halber wird noch darauf hingewiesen, dass eine Maßnahmenforderung der OÖ Umweltschutzbehörde betreffend eine Lärmschutzmaßnahme im untergeordneten Straßennetz (vom Parkplatz „Pfanner“ Richtung Süden bis zur Höhe der Einfahrt Putz) im Verfahren betreffend die Umweltverträglichkeitsprüfung des Landesstraßenbauvorhabens B 309/L 1403 vorgeschrieben worden ist.

Die Maßnahmenforderung des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans wurde in den Genehmigungsbescheid des OÖ Landeshauptmanns als Behörde gem. § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 aufgenommen.

Gemäß § 59 Abs. 1 AVG gelten mit der Erledigung des verfahrenseinleitenden Antrages auch die Einwendungen als miterledigt.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist ein ordentliches Rechtsmittel nicht zulässig.

Hinweis

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und/oder an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Sie muss von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei der Einbringung einer solchen Beschwerde ist eine Gebühr von € 220,00 zu entrichten.

Ergeht an:

1. Autobahn- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, vertreten durch das Land Oberösterreich, pA Amt der Oö. Landesregierung, Abteilung Strategische Straßenplanung und Netzausbau, Bahnhofplatz 1, 4021 Linz
2. Oö. Umweltschutzbehörde, zH Herrn Umweltschutzanwalt Dr. Martin Donat, Kärntnerstraße 10 - 12, 4021 Linz
3. Wasserwirtschaftliches Planungsorgan, pA Amt der Oö. Landesregierung, Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz

4. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft, per Adresse Umweltbundesamt GmbH, Spittelauer Lände 5, 1090 Wien
5. Umweltrat beim Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft, Abteilung V/1, Stubenbastei 5, 1010 Wien, gemäß § 25 Abs. 4 UVP-G 2000
6. Bundesdenkmalamt, Hofburg, Säulenstiege, 1010 Wien als mitwirkende Behörde
7. Landeshauptmann von Oberösterreich als Behörde gem. § 24 Abs. 3 UVP-G 2000, Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht, Kärntnerstraße 10 – 12, 4021 Linz
8. Bezirkshauptmannschaft Linz-Land als Behörde gem. § 24 Abs. 4 UVP-G 2000 zuständig für Naturschutz, Kärntnerstraße 16, 4021 Linz
9. Amt der OÖ Landesregierung, Kärntnerstraße 10 – 12, 4021 Linz, zur Aufbewahrung des Bescheides gem. § 4 Abs. 4 BStG 1971
10. Stadtgemeinde Enns, Hauptplatz 11, 4470 Enns
11. Frau Margit Baloh, Moos 19, 4470 Enns
12. Herrn Markus Baloh, Moos 19, 4470 Enns
13. Herrn Martin Baloh, Moos 19, 4470 Enns
14. Frau Valborg Burgholzer-Kaiser, Moos 9A, 4470 Enns
15. Herrn Karl Eckmayr, Samesleitnerstraße 25, 4470 Enns
16. Frau Gertraud Eckmayr, Samesleitnerstraße 38, 4470 Enns
17. Herrn Gerhard Eckmayr, Samesleitnerstraße 38, 4470 Enns
18. Flurschutzgemeinschaft Enns und Umgebung, zH Herrn Ing. Rudolf Höfler, Lorch 12, 4470 Enns
19. Herrn DI Franz Födermayr, Kottlingrat 2, 4470 Enns
20. Herrn Gerhard Forster, Moos 21, 4470 Enns
21. Herrn Hermann Grillnberger, Moos 16, 4470 Enns
22. Herrn Hermann Grillnberger, Moos 7, 4470 Enns
23. Herrn Johannes Haslhofer, Moos 20, 4470 Enns
24. Frau Christa Heibl, Moos 19, 4470 Enns
25. Herrn Franz Heibl, Moos 19, 4470 Enns
26. Frau Theresia Heibl, Moos 19, 4470 Enns
27. Herrn Rudolf Hofmann, Samesleitnerstraße 17 u. 19, 4470 Enns

28. Frau Maria Hofmann, Samesleitnerstraße 17 u. 19, 4470 Enns
29. Herrn Thomas Kaiser, Moos 9A, 4470 Enns
30. Herrn Georg Kamptner, Kottingrat 5, 4470 Enns
31. Landwirtschaftskammer für Oberösterreich, Auf der Gugl 3, 4021 Linz
32. Herrn Ing. Josef Mauhart, Samesleiten 2, 4490 St. Florian
33. Frau Hermine Mauhart, Samesleiten 2, 4490 St. Florian
34. Frau Karin Mayr, Moos 26, 4470 Enns
35. Herrn Hubert Mayrhofer, Ental 11, 4470 Enns
36. Frau Marianne Mayrhofer, Ental 11, 4470 Enns
37. Herrn Hermann Metz, Einsiedl 4, 4470 Enns
38. Herrn Josef Nökam, Rabenberg 9, 4470 Enns
39. Herrn Hermann Ortbauer, Moos 31, 4470 Enns
40. Frau Rosemarie Straßburger, Ental 19, 4470 Enns
41. Herrn Rupert Zittmayr, Moos 23, 4470 Enns
42. Herrn Karl Zittmayr, Ental 7, 4470 Enns

Für die Bundesministerin:

Dr. Peter Franzmayr

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:

Mag. Georg Pech
Tel.: +43 (1) 71162 65 5265
Fax: +43 (1) 71162 65 5065
e-mail: georg.pech@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt