

Gesundheitsfolgenabschätzung (GFA) am Beispiel Verkehr

Pilotprojekt: Ausbau der B 68

Gefördert vom Land Steiermark

A8 – Gesundheit, Pflege und Wissenschaft

und von der Gemeinde Kirchberg an der Raab

Oktober 2015

Abschlussbericht zum

Pilotprojekt

Ausbau der B 68

Oktober 2015

Gefördert vom Land Steiermark

A8 – Gesundheit, Pflege und Wissenschaft

und von der Gemeinde Kirchberg an der Raab

Durchgeführt von der FH JOANNEUM Gesellschaft mbH

Institut Gesundheits- und Tourismusmanagement

Projektleitung: Bianca Neuhold BSc, MSc

AutorInnen:

Bianca Neuhold, FH JOANNEUM, Institut Gesundheits- und Tourismusmanagement/
Institut Diätologie

Daniela Gangl, freie Dienstnehmerin, FH JOANNEUM, Institut Gesundheits- und Tourismusmanagement

Lisa Bauer, Masterstudentin, FH JOANNEUM, Institut Gesundheits- und Tourismusmanagement

Kathrin Hofer, FH JOANNEUM, Institut Gesundheits- und Tourismusmanagement

Unter Mitarbeit von:

Helmut Simi, FH JOANNEUM, Institut Gesundheits- und Tourismusmanagement

Frank Amort, FH JOANNEUM, Institut Gesundheits- und Tourismusmanagement

Ralf Aschemann, Karl-Franzens Universität Graz, Institut für Systemwissenschaften,
Innovations- und Nachhaltigkeitsforschung

Danksagung

Die Gesundheitsfolgenabschätzung (GFA) zum Ausbau der B 68 ist das erste österreichweite Referenzprojekt im Verkehrsbereich. Erfahrungen mit dem Instrument GFA zu erwerben und mögliche Synergien mit anderen Folgenabschätzungen darzustellen, stellt einen wichtigen Ausgangspunkt dar, um die Institutionalisierung von GFA auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene zu fördern.

Das zugrunde liegende GFA-Projekt und der dazugehörige Bericht sind durch die Unterstützung vieler möglich gewesen. Wir möchten uns daher bei den VertreterInnen der Gemeinde Kirchberg an der Raab, bei den VertreterInnen der A8 Gesundheit, Pflege und Wissenschaft des Landes Steiermark sowie bei den VertreterInnen des Gesundheitsfonds Steiermark für die umfassende Unterstützung und für die Beauftragung und Förderung dieser GFA bedanken.

Unser herzlicher Dank gilt auch den VertreterInnen der A16 Verkehr und Landeshochbau des Landes Steiermark für die konstruktive und kollegiale Zusammenarbeit sowie das Bereitstellen wesentlicher Informationen und Daten zum Ausbau der B 68.

Zudem bedanken wir uns bei allen Mitgliedern des Lenkungsausschusses, vertreten durch unterschiedliche Institutionen und InteressenvertreterInnen, für die engagierte und professionelle Mitwirkung am gesamten GFA-Prozess sowie die ausgezeichnete Gesprächsbasis.

Am Projekt waren darüber hinaus StudentInnen des Masterstudiengangs Gesundheits- und Tourismusmanagement beteiligt, die mit ihren wissenschaftlichen Abschlussarbeiten besonders zur Literaturrecherche und weiteren Datenaufbereitung einen wertvollen Beitrag zu dieser GFA geleistet haben. Zusätzlich möchten wir uns bei Ralf Aschemann, Karl-Franzens-Universität Graz, Institut für Systemwissenschaften, Innovations- und Nachhaltigkeitsforschung, für die externe Beratung bedanken.

Ein großer Dank gilt zu guter Letzt allen GemeindegängerInnen und weiteren Personen, die an der GFA mitgewirkt und somit Informationen zur Verfügung gestellt haben, die für den gesamten Prozess von größter Relevanz waren.

Vielen Dank!

Kurzfassung

Die Gesundheitsfolgenabschätzung (GFA) ist ein Instrument, das dem Ansatz „Health in All Policies“ (HiAP) – Gesundheit in alle Politikbereiche zu bringen – entstammt. Da viele der Verhältnisse, die die Gesundheit von Menschen beeinflussen, durch Entscheidungen außerhalb des Gesundheitssektors bestimmt werden, ist es notwendig, das Thema Gesundheit sektorenübergreifend zu betrachten. Die GFA ist Teil der Gesundheitsförderungsstrategie Steiermark und wird in den Gesundheitszielen Steiermark als ein Beispiel angeführt, um Gesundheit in alle Politikbereiche zu bringen.

Basierend darauf, sollen bis zum Ende des Jahres 2015 Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die GFA als Standardmethode in der Steiermark zu etablieren (Handlungsfeld „Gesundheitsförderliche Gesamtpolitik – Ziel 2“). Eine der Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels ist die Durchführung von GFA-Pilotprojekten. Diese Rahmenbedingungen bilden die Basis für die Umsetzung einer GFA im regionalen, kommunalen Setting. Um Instrumente und Prozesse auf dieser Ebene zu erproben, wurde eine Pilot-GFA im Bereich Verkehr zum „Ausbau der B 68“ durchgeführt.

Hintergrund dafür ist eine bereits seit mehr als 30 Jahren andauernde Diskussion um eine Lösung betreffend die Bundesstraße B 68 bzw. die gegenüberliegende L 201 zwischen den Ortschaften Saaz und Studenzen. Aufgrund der erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfung ist anzunehmen, dass sich durch den Ausbau der B 68 potenzielle Auswirkungen auf die Gesundheit der BewohnerInnen in den betreffenden Ortschaften ergeben, weshalb die Durchführung einer GFA als sinnvoll eingestuft wurde.

Ziel des vorliegenden Projektes ist die Durchführung einer kompakten GFA im Bereich Verkehr auf kommunaler Ebene zur Identifizierung und Analyse möglicher positiver und negativer Auswirkungen auf die Gesundheit der BewohnerInnen im betroffenen Einzugsgebiet. Die GFA umfasst eine Analyse und systematische Aufbereitung der Gesundheitsauswirkungen des Ausbaus der B 68 im Vergleich zur Nullvariante (= kein Ausbau der B 68). Darüber hinaus ist die vorliegende GFA auf die Bedürfnisse von besonders zu berücksichtigenden Bevölkerungsgruppen (z. B.: Kleinkinder, Frauen, Menschen mit eingeschränkter Mobilität, Betagte) fokussiert.

Auf Basis der vorhandenen Datenlage und einer breiten Beteiligung unterschiedlicher InteressenvertreterInnen wurden das Bereitstellen von Informationen sowie eine professionelle Prozessbegleitung, die Ausgestaltung von Lärmschutzmaßnahmen, die Neugestaltung und Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Flächen, die Erhaltung des Naherholungsraumes, das Überprüfen von verkehrsregelnden Maßnahmen und die Entwicklung eines integrierten regionalen Mobilitätskonzeptes als Handlungsempfehlungen für den Projektträger formuliert. Darüber hinaus wurden die Berücksichtigung der Situation frequenzabhängiger Betriebe, die Gestaltung des Wohnumfeldes sowie die Weiterentwicklung touristischer Angebote als zusätzliche Vorschläge für Gemeinde und Region zum Ausbau der B 68 ausgeführt.

Inhaltsverzeichnis

Danksagung	1
Kurzfassung.....	1
Inhaltsverzeichnis	1
Abbildungsverzeichnis.....	1
Tabellenverzeichnis.....	1
1. Einleitung.....	1
1.1. Ziele und Nutzen der GFA zum Ausbau der B 68.....	2
1.2. GFA-Projektteam.....	2
2. Gesundheit und Verkehr.....	3
3. Hintergrund zum Ausbau der B 68.....	4
3.1. Vergangene Entwicklungen zum Ausbau der B 68	4
3.2. Beschreibung des Verkehrsprojekts B 68	6
4. Bevölkerungsprofil	9
5. Umsetzung der GFA B 68.....	16
5.1. Sichtung	17
5.2. Planung und Durchführung.....	18
5.2.1. Lenkungsausschuss.....	18
5.2.2. Zielsetzungen der GFA	20
5.2.3. Organisation und Zeitplan	21
5.2.4. Identifizierte Gesundheitsdeterminanten	23
5.2.5. Beteiligung unterschiedlicher Personengruppen	25
5.2.6. Beteiligungsformen nach den Phasen der GFA	26
6. Gesundheitliche Auswirkungen des Ausbaus der B 68	31
6.1. Gesamtbewertung der Auswirkungen zum Ausbau der B 68	41
6.2. Gesundheitliche Auswirkungen der Nullvariante	48
7. Empfehlungen.....	49
7.1. Handlungsempfehlungen für den Projektträger.....	49
7.2. Ergänzende Empfehlungen für Gemeinde und Region	51
8. Literatur.....	53
Anhang.....	59
Checkliste zur Fokussierung von Gesundheitsdeterminanten.....	59

Kurzfragebogen.....	63
Plakat Informationsstand: Trassenverlauf	69
Plakat Informationsstand: Projektinformation GFA.....	70
Einverständniserklärung zur Teilnahme am Interview	71
Interviewleitfaden Gesundheitsfolgenabschätzung (GFA) zum Ausbau B 68.....	72
Beiblatt zum Interviewleitfaden Gesundheitsfolgenabschätzung (GFA) zum Ausbau B 68.....	80
Daten zur Person	81
Planungsworkshop und erster Lenkungsausschuss.....	82
Bewertungsworkshop	84
Empfehlungsworkshop	86

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Trassenverlauf Übersichtskarte ÖK	2
Abbildung 2: GFA Phasen.	16
Abbildung 3: Zeitplan der GFA	22
Abbildung 4: Verminderte Lebenserwartung in der Steiermark in Monaten.....	38

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: EinwohnerInnen nach Geschlecht, absolut und in Prozent	9
Tabelle 2: Altersstruktur der betroffenen Bevölkerung.....	10
Tabelle 3: Höchste abgeschlossene Ausbildung der Bevölkerung ab 15 Jahren	12
Tabelle 4: Erwerbstätige nach Geschlecht	13
Tabelle 5: Herkunft EinpendlerInnen absolut und in Prozent.....	14
Tabelle 6: Arbeitsort AuspendlerInnen absolut und in Prozent	15
Tabelle 7: TeilnehmerInnenliste des Lenkungsausschusses vom 2.2.2015	19
Tabelle 8: Identifizierte Gesundheitsdeterminanten.....	24
Tabelle 9: Beteiligte Personengruppen.....	30
Tabelle 10: Erklärungen zur Bewertungstabelle	41
Tabelle 11: Gesamtbewertungstabelle	42

1. Einleitung

In den letzten 20 Jahren entwickelte sich auf internationaler Ebene ein umfassendes Verständnis von Gesundheit und Gesundheitspolitik. Ziel dabei ist es, die Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung wirksam und nachhaltig zu fördern.

Die gesundheitspolitische Strategie „Health in All Policies“ (HiAP) baut auf dem Wissen auf, dass wichtige Einflussfaktoren auf die Gesundheit außerhalb des traditionellen Gesundheitssystems, etwa im Sozial-, Umwelt-, Agrar-, Arbeitsmarkt-, Verkehrs-, Wirtschafts- und Bildungssektor liegen. Daher ist es notwendig, Gesundheit sektorenübergreifend zu betrachten. Um aber verschiedene Ressorts und Abteilungen, wie z. B. Verkehrs- und RaumplanerInnen, erfolgreich für die Beachtung gesundheitlicher Auswirkungen gewinnen zu können, sind praktische Tools vonnöten, die es ermöglichen, Gesundheit in die Prozesse zur Entscheidungsfindung zu integrieren (Wernham, 2011, S. 947-950).

Ein zentrales Instrument stellt hierbei die Gesundheitsfolgenabschätzung (GFA), international auch als Health Impact Assessment (HIA) bekannt, dar. Die GFA ermöglicht es, Gesundheitsüberlegungen in Entscheidungen einzubringen, bei denen Gesundheit andernfalls keine oder eine untergeordnete Rolle gespielt hätte (ebd.). Unter GFA versteht man einen systematischen Prozess zur Analyse und Bewertung geplanter (politischer) Vorhaben. Es werden mögliche positive und negative Auswirkungen auf die Gesundheit sowie deren Verteilung innerhalb der Bevölkerung beurteilt. Als Instrument zur Entscheidungsfindung dient die GFA zur informativen Gestaltung von politischen Entscheidungen im Sinne einer gesundheitsförderlichen Gesamtpolitik (Horvath et al., 2010, S. 19).

Die Auswirkungen von Verkehr auf die menschliche Gesundheit sind weitgehend anerkannt und für einen Großteil der Krankheitsbelastung der Bevölkerung verantwortlich. Der anhaltende Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Verkehr in Europa wirft Fragen über Wirksamkeit sowie umweltbedingte und soziale Implikationen von Raumplanungs- und Verkehrspolitiken auf. Einige dieser Politiken schützen die Umwelt und fördern die Gesundheit. Diese Wechselwirkungen müssen identifiziert und hervorgehoben werden, da sie oft übersehen werden. Die Herausforderung dabei besteht in der Förderung von nachhaltigen, gesundheitsförderlichen Verkehrsalternativen, um negative Auswirkungen von Verkehr auf die menschliche Gesundheit zu minimieren. Deshalb sollen Gesundheitsbelange im Rahmen von Verkehrsentscheidungen miteinbezogen werden (Dora et al., 2000, S. 6-8).

Bezogen auf den Bereich Verkehr gibt es international bereits viele durchgeführte GFA-Projekte, die sich mit dem Thema und den Auswirkungen auf die Gesundheit der

Menschen beschäftigen. In Österreich wurde bislang noch keine GFA zum Thema Verkehr durchgeführt. Somit fehlen auch Erfahrungswerte oder Empfehlungen, wie solche GFA-Projekte im vorliegenden nationalen Kontext durchgeführt werden sollen.

1.1. Ziele und Nutzen der GFA zum Ausbau der B 68

Die GFA ist Teil der Gesundheitsförderungsstrategie Steiermark und wird in den Gesundheitszielen Steiermark als ein Beispiel angeführt, um Gesundheit in alle Politikbereiche zu bringen. Basierend darauf, sollen bis zum Ende des Jahres 2015 Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die GFA als Standardmethode in der Steiermark zu etablieren (Handlungsfeld „Gesundheitsförderliche Gesamtpolitik – Ziel 2“). Eine der Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels ist die Durchführung von GFA-Pilotprojekten.

Diese Rahmenbedingungen bilden die Basis für die Umsetzung einer GFA im regionalen bzw. kommunalen Setting. Da in Österreich bislang keine GFA im Verkehrsbereich durchgeführt wurde und Instrumente und Prozesse auf kommunaler Ebene erprobt werden sollen, ist die Durchführung einer Pilot-GFA im Verkehrsbereich notwendig. Als Vorhaben wurde dazu der „Ausbau der B 68“ gewählt, da durch die regionale Verankerung des Projektteams der FH JOANNEUM die Diskussionen rund um diese Straße bereits bekannt waren.

Ziel des vorliegenden Projektes ist die Durchführung einer kompakten GFA zur Identifizierung und Analyse möglicher positiver und negativer Auswirkungen auf die Gesundheit der durch den Ausbau der B 68 betroffenen BewohnerInnen. Besondere Aufmerksamkeit liegt auf den spezifischen Bedürfnissen von besonders zu berücksichtigenden Bevölkerungsgruppen (z. B.: Armutsbetroffene bzw. -gefährdete, ältere Menschen, Kinder und Jugendliche, AlleinerzieherInnen, MigrantInnen, Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität). Darüber hinaus ist es Ziel, erste Erfahrungen mit intersektoraler Zusammenarbeit zu sammeln sowie mögliche Synergien mit anderen Folgenabschätzungen, wie beispielweise der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), aufzuzeigen.

1.2. GFA-Projektteam

Das GFA-Projektteam setzt sich aus folgenden sieben Personen (in alphabetischer Reihenfolge aufgelistet) verschiedener steirischer Institutionen zusammen, wobei die Projektkoordination von der FH JOANNEUM übernommen wurde:

- Mag. Frank Amort (Projektmitarbeiter, FH JOANNEUM, Institut Gesundheits- und Tourismusmanagement)

- DI Dr. Ralf Aschemann (externe wissenschaftliche Beratung, Universität Graz, Institut für Systemwissenschaften, Innovations- und Nachhaltigkeitsforschung)
- Lisa Bauer, BA (Begleitung im Rahmen der Masterarbeit, FH JOANNEUM, Master-Studiengang „Gesundheitsmanagement im Tourismus“)
- Daniela Gangl BA, MA (Projektmitarbeiterin, freie Dienstnehmerin, FH JOANNEUM, Institut Gesundheits- und Tourismusmanagement)
- Kathrin Hofer BA, MA (Projektmitarbeiterin, FH JOANNEUM, Institut Gesundheits- und Tourismusmanagement)
- Bianca Neuhold BSc, MSc (Projektleitung, FH JOANNEUM, Institut Gesundheits- und Tourismusmanagement)
- Mag. Dr. Helmut Simi (Projektmitarbeiter, FH JOANNEUM, Institut Gesundheits- und Tourismusmanagement)

Regelmäßige Abstimmungen gab es des Weiteren mit dem Gesundheitsfonds Steiermark als Auftraggeber durch Frau Dr.ⁱⁿ Heidemarie Körbler.

2. Gesundheit und Verkehr

Vor dem Hintergrund des steigenden Verkehrsaufkommens wird zunehmend die Frage der Nachhaltigkeit aufgeworfen, wobei die durch Verkehr verursachten Gesundheitsfolgen verstärkt in den Blickpunkt rücken. Die Tatsache, dass Verkehr für einen Großteil der Krankheitsbelastung der Bevölkerung verantwortlich ist, gewinnt auch bei PolitikerInnen immer mehr an Bedeutung. Daher werden Maßnahmen zur Minimierung negativer Effekte des motorisierten Individualverkehrs immer häufiger eingesetzt (Raccioppi & Dora, 2005, S. 171-177).

Eine Untersuchung von Nicolopoulou-Statami (2005) zeigte, dass Luftverschmutzung, Lärmbelästigung sowie die Klimaveränderung negative Gesundheitsauswirkungen von Verkehr sind (Nicolopoulou-Statami, 2005, S. 1f). Moshammer et al. (2005) wiederum stellten Probleme wie ein höheres Bronchitis- und Asthmarisiko, erhöhte Mortalität sowie eine hohe Feinstaubbelastung, höhere Adipositasraten und Unfälle fest (Moshammer et al., 2005, S. 225-235).

Neben diesen „direkten“ Gesundheitsauswirkungen beobachtet die sozialmedizinische Forschung auch so genannte „indirekte“ Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs auf die menschliche Gesundheit, wie beispielsweise seelische Belastungen oder steigende Aggressionsbereitschaft (BMLFUW, 2001, S. 2-3). Auch soziale Faktoren spielen dabei eine wesentliche Rolle wie beispielsweise die Einschränkung zwischenmenschlicher Kommunikation im Freien (BMLFUW, 2001, S. 13-14).

Straßen werden nicht nur für den Transport von Menschen und Gütern genutzt, sie fungieren auch als Arbeits-, Lebens- und Freizeitplätze, wodurch ein komplexes Sys-

tem gesundheitsfördernder und -hemmender Faktoren entsteht. Darüber hinaus ermöglicht Straßenverkehr auch den Zugang zu sozialen Kontakten, Freizeiteinrichtungen, Ausbildung und Arbeit (Faculty of Public Health, o. J., S. 1-5).

In diesem Pilotprojekt wird es als besonders wichtig erachtet, mögliche Synergieeffekte mit der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu erheben, um erste Erfahrungen mit der Kopplung der beiden Instrumente zu erhalten. Eine UVP behandelt umfassend umweltbezogene Gesundheitsauswirkungen, der soziale Aspekt der Gesundheit wird jedoch selten betrachtet. Der Sinn und Zweck der Ergänzung einer UVP durch eine GFA besteht darin, EntscheidungsträgerInnen eine breitere Gesundheitsperspektive zu eröffnen, um sie in die Lage zu versetzen, sowohl umweltbezogene als auch soziale Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung in ihren Entscheidungen einbeziehen zu können (Linell, 2005, S. 8).

3. Hintergrund zum Ausbau der B 68

Hintergrund zum Pilotprojekt ist eine langjährige Diskussion um eine Lösung betreffend die hohe Verkehrsbelastung im Bereich der Bundesstraße B 68 und der Landesstraße 201 zwischen den Ortschaften Saaz und Studenzen. Der Plan des Ausbaus der B 68 durch das Raabtal bis zur Anbindung an die A 2 wurde bereits vor 30 Jahren gefasst. Grundsätzlich erstreckt sich der Einzugsbereich im Bezirk Südoststeiermark auf die Ortschaften Fladnitz im Raabtal, Kirchberg an der Raab und Studenzen. Die Streckenlänge der B 68 zwischen Saaz und Studenzen beträgt 7,35 Kilometer (Land Steiermark, 2011, S. 13). Aktuell wurden an der L 201 bis zu 14.900 Fahrzeuge pro Tag gezählt, an der B 68 bis zu 10.300 (Land Steiermark, 2011, S. 16). Durch unterschiedliche Interessenlagen verzögerte sich der Ausbau der B 68 immer wieder (Gemeinde Studenzen, 2009; Trummer, 2010).

3.1. Vergangene Entwicklungen zum Ausbau der B 68

Im Jahr 2003 wurde im Auftrag des Landes Steiermark das „Regionale Verkehrskonzept Feldbach“ entwickelt, das den Ausbau der B 68 als Maßnahme zur besseren Erreichbarkeit des Raabtals beschreibt. Die B 68 soll als regionale Hauptverbindung fungieren und den Wirtschaftsstandort Raabtal attraktiv mit der A 2 verbinden (Hulmak et al., 2003, S. 51). Dieses Verkehrskonzept wurde 2004 von der Landesregierung bewilligt und sah eine durchgehende Autostraße inklusive Begleitwegesystem sowie die Fertigstellung bis 2008 vor (Trummer, 2011b, S. 1). Im Jahr 2005 kam es zum Spatenstich für die Umfahrung Feldbach „Gnaser Spange“, die 2009 eröffnet wurde – damals wurde der baldige Weiterbau der Straße in Aussicht gestellt (Trummer, 2011b, S. 1).

Bereits 2009 stand fest, dass für den weiteren Ausbau der B 68 eine Umweltverträglichkeitsprüfung vonnöten ist (Gemeindezeitung Studenzen, 2009, S. 4).

Seit Öffnung der Gnaser Spange wurden von den betroffenen Ortschaften einige Maßnahmen gesetzt, um das erhöhte Verkehrsaufkommen, besonders an der L 201, zu beruhigen. So wurde bei der Ortseinfahrt Studenzen (von Kirchberg kommend) im Jahr 2009 ein Radargerät aufgestellt. Ebenso wurde eine Beschränkung auf 80 km/h inklusive Überholverbot auf dem Straßenabschnitt Berndorf-Kirchberg sowie auf den beiden Kreuzungen zwischen dem Industriegebiet Berndorf und den Reither-Teichen durchgesetzt (Gemeindezeitung Studenzen, 2009, S. 4). Auch von den Behörden und der Landesregierung wurden Maßnahmen gesetzt, wie die Errichtung von Schutzwegen, Gehwegen und Verkehrsschildern. Eine tatsächliche Entlastung erhofft sich die betroffene Bevölkerung jedoch erst mit dem Ausbau der B 68 (Trummer, 2010, S. 1).

Im Jahr 2010 forderte die Initiative „Studenzen aktiv“ ein Fahrverbot für Lkw mit mehr als 7,5 Tonnen – ausgenommen Fahrten im Ziel- und Quellverkehr (Trummer, 2011a, S. 1). Ein Jahr darauf beklagte die Ortschaft Kirchberg an der Raab die Abwanderung von Betrieben aufgrund der schlechten Verkehrsanbindung (Trummer, 2011b, S. 1). Ebenso wurde bemängelt, dass durch den Halbausbau der Verkehr auf eine Straße (L 201) gelenkt wird, die dafür nicht geeignet ist. Seit Öffnung der Gnaser Spange hat sich die Zahl der Fahrzeuge, die durch Studenzen fahren, fast verdoppelt. Ebenso seien Staus und gefährliche Situationen, vor allem für FußgängerInnen, gegeben (Trummer, 2011b, S. 1).

Im Juni 2011 fand in Kirchberg an der Raab eine Pressekonferenz zum Ausbau der B 68 statt, bei der alle BürgermeisterInnen der Kleinregion Kirchberg an der Raab anwesend waren. Dort wurde die Einhaltung der Zusage für den Weiterbau der B 68 gefordert sowie eine Resolution an den zuständigen Verkehrslandesrat Gerhard Kurzmann gesandt (Gemeindezeitung Studenzen, 2011a, S. 2). Ende 2011 wurde die Planung für die B 68 vom Land Steiermark wieder aufgenommen, die geschätzten Kosten von 50 Millionen Euro bedürfen eines Sonderbudgets (Woche Südoststeiermark, 2011, S. 1). Im November 2011 gab es erneut eine Pressekonferenz der betroffenen Gemeinden, mit der Druck auf die Politik gemacht wurde. Damals galt die Trasse bereits als fixiert, dem Projekt stand aber noch die Umweltverträglichkeitsprüfung bevor (Gemeindezeitung Studenzen, 2011b, S. 3).

Im Jahr 2012 kam es schließlich zu einer Demonstration in Studenzen, bei der zahlreiche BürgerInnen sowie GemeindevertreterInnen erneut den raschen Weiterbau der B 68 forderten (Trummer, 2012, S. 1).

Erneut Bewegung zum Ausbau der B 68 entstand Anfang 2015, als die Straße bei einer Pressekonferenz zu Straßeninfrastruktur-Großprojekten thematisiert wurde. Demnach ist die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) und Rechnungshofprüfung abgeschlossen. Das Projekt wurde durch die Landesregierung gemäß dem Regierungssitzungsantrag vom 15.1.2015 genehmigt. Im Sommer 2015 sollte die Umweltverträglichkeitsprüfung eingeleitet werden (Land Steiermark, 2015, S. 2f). Die Umsetzung sollte laut aktuellen Informationen mittels eines Sonderbudgets nicht vor dem Jahr 2017 erfolgen (Steiner et al., 2015, S. 1).

3.2. Beschreibung des Verkehrsprojekts B 68

Im Rahmen der Pilot-GFA zum Ausbau der B 68 wurde eine Kooperation mit dem Land Steiermark, A16 Verkehr und Landeshochbau, als besonders wichtig erachtet. Somit wurden dem Projektteam der FH JOANNEUM relevante Daten in Bezug auf die B 68 übermittelt, wobei hier vorrangig die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) zu nennen ist. Die im Folgenden beschriebenen Daten beruhen auf der UVE aus dem Jahr 2011, unter Vorbehalt durchgeführter Adaptionen.

Ziele des Ausbaus der B 68 sind laut UVE (Land Steiermark, 2011, S. 6f):

- die Schaffung einer leistungsfähigeren Verbindung durch das Raabtal,
- die Schaffung eines Zusammenschlusses von Gleisdorf bis Studenzen und von Saaz bis Feldbach,
- die Entlastung von B 68 bzw. L 201 vom Durchzugsverkehr und damit Erhöhung der Lebensqualität der AnrainerInnen,
- die Verordnung der B 68 als neue Autostraße sowie
- die Verbesserung von Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit.

Durch das Verkehrsprojekt B 68 NEU soll ein neuer Straßenabschnitt zwischen den Ortschaften Fladnitz im Raabtal und Saaz umgesetzt werden. Insgesamt wurden sechs Varianten ausgearbeitet, wobei die Variante F in der UVE als finale Variante festgelegt wurde (Land Steiermark, 2011, S. 23). Der neue Straßenabschnitt soll an die bereits ausgebauten Abschnitte zwischen Gleisdorf und Studenzen bzw. zwischen Saaz und Feldbach angeschlossen werden. Die Abbildung des Trassenverlaufs auf der nächsten Seite zeigt, dass die B 68 NEU von Feldbach kommend zunächst dem alten Trassenverlauf folgt und danach vor der Ortschaft Berndorf in Richtung Rohr quert sowie anschließend südlich der Bahngleise bis Fladnitz im Raabtal geführt wird. Die Gliederung der Teilabschnitte 1 und 2 erfolgt hinsichtlich der geplanten Realisierung in der Bauphase der neuen B 68, wobei vorrangig der erste Teilabschnitt und zu einem späteren Zeitpunkt der zweite Teilabschnitt ausgeführt werden soll (Land Steiermark, 2011, S. 10-12).

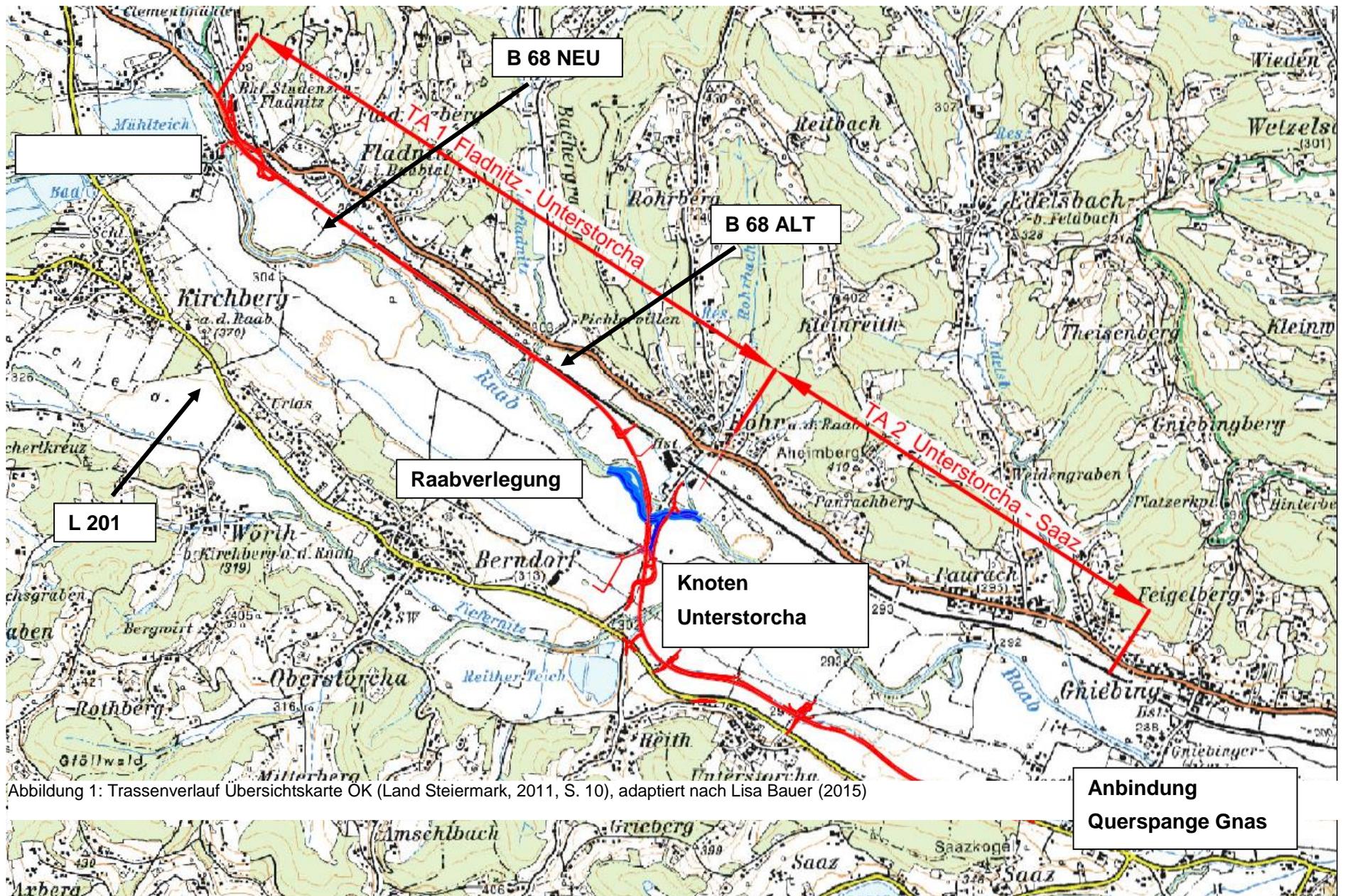


Abbildung 1: Trassenverlauf Übersichtskarte OK (Land Steiermark, 2011, S. 10), adaptiert nach Lisa Bauer (2015)

Anbindung
Querspange Gnas

Im Rahmen der Pilot-GFA wird von der Betrachtung der Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt Abstand genommen, da dies bereits ausführlich die UVE behandelt. Fokussiert wird auf jene Auswirkungen des Ausbaus der B 68, die möglichen Einfluss auf die Gesundheit der betroffenen Bevölkerung haben.

Luft und Lärm

Laut aktuellen Prognosen wird der Ausbau der B 68 zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und dadurch zu einer erhöhten Emissionsbelastung führen. Die Ortsgebiete Berndorf, Kirchberg an der Raab und Fladnitz im Raabtal werden jedoch entlastet. In einzelnen Gebieten mit Wohnhäusern kommt es allerdings zu einer Zunahme der Feinstaubbelastung (Land Steiermark, 2011, S. 37-38).

Bezüglich Lärm kann durch die Verlagerung des Verkehrs aus den Ortschaften heraus mit einer Verbesserung gegenüber der Nullvariante (= kein Ausbau der B 68) gerechnet werden. Punktuell ist mit einer höheren Lärmbelastung in den Ortsteilen Fladnitz im Raabtal sowie Kirchberg an der Raab zu rechnen, da die B 68 NEU näher zu einzelnen Wohnhäusern rückt. Außerdem werden Häuser in Hanglagen (Fladnitz im Raabtal sowie Kirchberg an der Raab) zukünftig stärker vom Lärm betroffen sein. Ebenso betroffen sind einige Wohnhäuser im Bereich Unterstorcha (Land Steiermark, 2011, S. 37).

Raabverlegung

Im Rahmen des Ausbaus der B 68 kommt es zu einer Verlegung der Raab, wobei verloren gehende Auwaldreste im Laufe der Neugestaltung ersetzt werden sollen, um die Raab als Naherholungsgebiet zu erhalten. Durch die Raabverlegung kann eine Hochwasserfreistellung des Gewerbegebietes Berndorf erreicht werden (Land Steiermark, 2011, S. 95-105). Damit einhergehend erfolgt eine Verlegung des regionalen Raabtalradweges R 11, wobei eine Rad- und Gehwegunterführung beim Gasthof Wagenhofer geplant ist (Land Steiermark, 2011, S. 55-56; 95).

Landwirtschaft

Durch den Ausbau der B 68 kommt es zu einem Verlust von landwirtschaftlichen Flächen sowie einer Zerschneidung von Ackerflächen, vor allem im Bereich der Querung der Raab. Derzeit werden diese Flächen größtenteils für den intensiven Ackerbau (insbesondere Mais) genutzt (Land Steiermark, 2011, S. 48-51).

Regionalentwicklung

Die Erreichbarkeit der Region wird durch die B 68 NEU verbessert, was zu einer Attraktivitätssteigerung der Region als Gewerbestandort führt. Darüber hinaus ergeben sich auch Vorteile für die BewohnerInnen, da der Zugang zu Ressourcen wie beispielsweise öffentlichen Einrichtungen sowie die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Graz erleichtert werden (Land Steiermark, 2011, S. 41).

4. Bevölkerungsprofil

Um einen Überblick über die Bevölkerungsstruktur der betroffenen Region zu bekommen, wurde mit Hilfe von Daten der Landesstatistik Steiermark sowie der Statistik Austria eine Bevölkerungsanalyse durchgeführt. Die verwendeten Daten stammen aus dem Jahr 2012, da aus diesem Jahr umfangreiche Daten zu Bildungsstand, Altersstruktur sowie Erwerbstätigkeit vorliegen. Dementsprechend werden im Rahmen dieser Bevölkerungsanalyse die zum Teil vor der Gemeindezusammenlegung im Jahr 2015 bestehenden Gemeinden Fladnitz im Raabtal, Kirchberg an der Raab sowie Studenzen betrachtet.

Nachfolgend werden die EinwohnerInnen der Gemeinden¹ sowie des Bezirks Südoststeiermark und des Bundeslandes Steiermark in absoluten Zahlen sowie in Prozent und nach Geschlecht dargestellt. Für die Vergleichbarkeit der Daten (bspw. aktuell erhobene Daten zu demografischen Merkmalen) wird der Bevölkerungsstand und die -struktur vom 01.01.2012 der Statistik Austria herangezogen.

Tabelle 1: EinwohnerInnen nach Geschlecht, absolut und in Prozent (Quelle: Statistik Austria, Bevölkerungsstand und -struktur 01.01.2012)

Gemeinden/Bezirk/Bundesland	Gesamt	Männer	Frauen	Männer in %	Frauen in %
Fladnitz im Raabtal	747	382	365	51,1	48,9
Kirchberg	1.997	1.001	996	50,1	49,9
Studenzen	702	339	363	48,3	51,7
Oberstorcha	636	312	324	49,1	50,9
Edelsbach	1.372	662	710	48,3	51,7
Südoststeiermark	88.843	43.940	44.903	49,5	51,0
Steiermark	1.215.246	595.842	619.404	49,0	50,5

Im Folgenden werden die Daten der Gemeinden Fladnitz im Raabtal, Kirchberg an der Raab sowie Studenzen näher betrachtet, da zu den Ortschaften Rohr und Unterstorcha (Gemeinden Edelsbach und Oberstorcha) keine öffentlich zugänglichen Daten vorliegen.

Die Gemeinde Kirchberg an der Raab, als größte vom Projekt betroffene Gemeinde, zählt 1.997 EinwohnerInnen, gefolgt von der Gemeinde Fladnitz im Raabtal mit 747 EinwohnerInnen und der Gemeinde Studenzen mit 702 EinwohnerInnen. Bezüglich

¹ Gemeinden = Gemeindennamen vor der Gemeindezusammenlegung, seit dem Jahr 2015 ist Kirchberg an der Raab Hauptgemeinde.

der Altersstruktur sind keine wesentlichen Unterschiede festzustellen (siehe Tab.1 und Tab. 2).

Tabelle 2: Altersstruktur der betroffenen Bevölkerung, Quelle: Landesstatistik Steiermark / Statistik Austria 2012

Altersgruppen	Gemeinden/Bezirk/Bundesland	Gesamt	in %	Männer absolut	Frauen absolut	Männer in %	Frauen in %
bis 19	Fladnitz im Raabtal	171	22,9	94	77	24,6	21,1
	Kirchberg	409	20,5	211	198	21,1	19,9
	Studenzen	162	23,0	80	82	23,6	22,6
	Südoststeiermark	17.068	19,3	8.763	8.305	19,9	18,5
	Steiermark	306.593	18,7	157.219	148.374	19,5	17,8
20 bis 34	Fladnitz im Raabtal	116	15,6	58	58	15,2	15,9
	Kirchberg	382	19,2	191	191	19,1	19,2
	Studenzen	101	14,4	54	47	16,0	12,9
	Südoststeiermark	15.477	17,4	8.006	7.471	18,3	16,6
	Steiermark	236.918	19,5	121.712	115.024	20,5	18,6
35 bis 49	Fladnitz im Raabtal	193	25,8	100	93	26,2	25,5
	Kirchberg	472	23,6	252	220	25,2	22,1
	Studenzen	188	26,7	89	99	26,3	27,3
	Südoststeiermark	19.958	22,4	10.212	9.746	23,2	21,7
	Steiermark	265.167	21,9	134.353	130.814	22,6	21,1
50 bis 64	Fladnitz im Raabtal	147	19,7	68	79	17,8	21,6
	Kirchberg	390	19,5	198	192	19,8	19,3
	Studenzen	141	20,1	69	72	20,4	19,8
	Südoststeiermark	19.049	21,4	9.657	9.392	21,9	20,9
	Steiermark	249.837	20,6	123.672	126.165	20,7	20,3
65 bis 79	Fladnitz im Raabtal	87	11,7	48	39	12,6	10,7
	Kirchberg	235	11,8	113	122	11,3	12,2
	Studenzen	83	11,8	37	46	11,0	12,7
	Südoststeiermark	11.993	13,5	5.551	6.442	12,6	14,3
	Steiermark	168.180	13,8	76.476	91.704	12,8	14,8
ab 80	Fladnitz im Raabtal	33	4,3	14	19	3,7	5,2
	Kirchberg	109	5,5	36	73	3,6	7,3
	Studenzen	27	3,8	10	17	2,9	4,7
	Südoststeiermark	5.298	6,0	1.571	3.547	4,0	7,9
	Steiermark	68.731	5,7	23.234	45.497	4,0	7,3

Die durchschnittliche Haushaltsgröße in den Gemeinden Fladnitz im Raabtal, Studenzen und Kirchberg an der Raab liegt bei rund 2,6 Personen.

In den Gemeinden Fladnitz im Raabtal (79,4 %), Kirchberg an der Raab (75,6 %) und Studenzen (81 %) sowie im Bezirk Feldbach (77,6 %) leben mehr Personen in Kernfamilien² als im steiermarkweiten Durchschnitt, der bei 63 % liegt. Bezüglich der Kinderanzahl in Familien bestehen keine wesentlichen Unterschiede zwischen den betrachteten Gemeinden und der Steiermark mit einem Wert von rund 1,6 Kindern.

Unterschiede im Vergleich der Gemeinden mit der Südoststeiermark und der Steiermark können in Bezug auf die höchste abgeschlossene Ausbildung der Bevölkerung ab 15 Jahren festgestellt werden. Rund ein Drittel der Bevölkerung der Gemeinden Fladnitz im Raabtal, Studenzen und Kirchberg an der Raab ab 15 Jahren hat eine Pflichtschule als höchste abgeschlossene Ausbildung absolviert. Deutlich niedriger ist dieser Wert mit 20,8 % in der Südoststeiermark und 16,1 % in der Steiermark. Rund 3,2 % der Bevölkerung der untersuchten Gemeinden absolvierten erfolgreich eine Hochschulausbildung, etwas höher liegt der Wert mit 4,4 % in der Südoststeiermark. Steiermarkweit schlossen mit 11,2 % deutlich mehr Personen ein Hochschulstudium positiv ab. Rund die Hälfte der männlichen Bevölkerung der drei Gemeinden verfügt über einen Lehrabschluss als höchste Ausbildung. Rund 41 % der weiblichen Bevölkerung der drei Gemeinden absolviert eine Pflichtschule als höchste abgeschlossene Ausbildung (siehe Tab. 3).

² Kernfamilien bilden Ehepaare und Lebensgemeinschaften mit oder ohne Kind(er) bzw. Elternteile mit ihren Kindern.

Tabelle 3: Höchste abgeschlossene Ausbildung der Bevölkerung ab 15 Jahren nach Geschlecht, absolut und in Prozent, Quelle: Landesstatistik Steiermark / Statistik Austria 2012

Ausbildungsformen	Gemeinden/Bezirk/Bundesland	Gesamt	%	Männer absolut	Frauen absolut	Männer %	Frauen %
Pflichtschule	Fladnitz im Raabtal	228	36,2	92	136	29,0	43,5
	Kirchberg	529	31,1	191	338	22,5	39,7
	Studenzen	181	31,2	58	123	20,8	40,7
	Südoststeiermark	10.316	20,8	-	-	-	-
	Steiermark	107.750	16,1	39.606	68.144	11,7	20,4
Lehre	Fladnitz im Raabtal	237	37,6	152	85	47,9	27,2
	Kirchberg	671	39,4	428	243	50,3	28,6
	Studenzen	255	43,9	153	102	54,8	33,8
	Südoststeiermark	22.712	45,7	-	-	-	-
	Steiermark	275.177	41,0	167.759	107.418	49,7	32,2
Berufsbildende mittlere Schule	Fladnitz im Raabtal	84	13,3	33	51	10,4	16,3
	Kirchberg	254	14,9	109	145	12,8	17,0
	Studenzen	72	12,4	34	38	12,2	12,6
	Südoststeiermark	8.376	16,9	-	-	-	-
	Steiermark	103.089	15,4	39.592	63.497	11,7	19,1
Allgemeinbildende höhere Schule	Fladnitz im Raabtal	15	2,4	7	8	2,2	2,6
	Kirchberg	44	2,6	27	17	3,2	2,0
	Studenzen	11	1,9	6	5	2,2	1,7
	Südoststeiermark	1.522	3,1	-	-	-	-
	Steiermark	33.929	5,1	16.406	17.523	4,9	5,3
Berufsbildende höhere Schule	Fladnitz im Raabtal	31	4,9	17	14	5,4	4,5
	Kirchberg	105	6,2	45	60	5,3	7,1
	Studenzen	37	6,4	16	21	5,7	7
	Südoststeiermark	2.982	6,0	-	-	-	-
	Steiermark	52.515	7,8	28.012	24.503	8,3	7,4
Kolleg	Fladnitz im Raabtal	2	0,3	1	1	0,3	0,3
	Kirchberg	11	0,6	4	7	0,5	0,8
	Studenzen	3	0,5	0	3	0	1,0
	Südoststeiermark	292	0,6	-	-	-	-
	Steiermark	5.597	0,8	2.341	3.256	0,7	1,0
Hochschulverwandte Lehranstalt	Fladnitz im Raabtal	10	1,6	4	6	1,3	1,9
	Kirchberg	26	1,5	9	17	1,1	2,0
	Studenzen	8	1,4	3	5	1,1	1,7
	Südoststeiermark	1.270	2,6	-	-	-	-
	Steiermark	17.764	2,6	4.143	13.621	1,2	4,1
Hochschule	Fladnitz im Raabtal	23	3,7	11	12	3,5	3,8
	Kirchberg	61	3,6	37	24	4,4	2,8
	Studenzen	14	2,4	9	5	3,2	1,7
	Südoststeiermark	2.204	4,4	-	-	-	-
	Steiermark	74.893	11,2	39.542	35.331	11,7	10,6

Die Erwerbsquote in den drei Gemeinden Fladnitz im Raabtal, Kirchberg an der Raab und Studenzen liegt bei rund 53 %. Rund 50 % der Bevölkerung der genannten Gemeinden sind erwerbstätig. Generell kann festgehalten werden, dass mehr Männer als Frauen erwerbstätig sind. Im Durchschnitt sind 2,2 % der Männer und 2,3 % der Frauen in den betrachteten Gemeinden arbeitslos. Die meisten Erwerbstätigen in den drei Gemeinden arbeiten unselbstständig (rund 86 %). Geschlechtsspezifisch kann festgehalten werden, dass deutlich mehr Frauen als Männer selbstständig erwerbstätig sind (siehe Tab. 4). Die Branchen mit den meisten ArbeitnehmerInnen in den drei Gemeinden sind Handel, Herstellung von Waren, Bau, Erziehung und Unterricht, Gesundheits- und Sozialwesen, öffentliche Verwaltung sowie Beherbergung und Gastronomie. Diese Daten decken sich mit den Angaben für die Steiermark insgesamt.

Tabelle 4: Erwerbstätige nach Geschlecht, absolut und in Prozent, Quelle: Landesstatistik Steiermark / Statistik Austria 2012

Art der Beschäftigung	Gemeinden/Bezirk/Bundesland	Gesamt	%	Männer absolut	Frauen absolut	Männer %	Frauen %
Erwerbstätige gesamt	Fladnitz im Raabtal	372	49,8	204	168	53,4	46
	Kirchberg	1.011	50,6	538	473	53,7	47,5
	Studenzen	355	50,6	187	168	55,2	49,6
	Südoststeiermark	44.932	52,5	24.288	20.644	57,4	47,7
	Steiermark	581.779	48,1	-	-	74,7	65,5
unselbstständig Erwerbstätige	Fladnitz im Raabtal	325	87,4	173	152	53,2	46,8
	Kirchberg	864	85,5	449	415	52,0	48,0
	Studenzen	304	85,6	161	143	53	47
	Südoststeiermark	37.704	83,3	20.712	16.695	55,4	44,6
	Steiermark	478.374	86,0	256.667	221.707	53,7	46,3
selbstständig Erwerbstätige	Fladnitz im Raabtal	47	12,6	31	16	66,0	34,0
	Kirchberg	147	14,5	89	58	60,5	39,5
	Studenzen	51	14,4	26	25	51,0	49,0
	Südoststeiermark	6.572	14,6	3.511	3.061	53,4	46,6
	Steiermark	80.923	14,0	47.235	33.688	58,4	41,6
Arbeitslose	Fladnitz im Raabtal	18	2,4	8	10	2,1	2,7
	Kirchberg	46	2,3	25	21	2,5	2,1
	Studenzen	14	2,0	7	7	2,1	2,1
	Südoststeiermark	1.952	4,2	-	-	3,9	4,5
	Steiermark	31.074	2,6	-	-	4,7	5,7

Bezüglich des Anteils an EinpendlerInnen können zwischen den betrachteten Gemeinden Unterschiede festgestellt werden. In der Gemeinde Studenzen liegt der Wert an EinpendlerInnen bei 72,4 %, in der Gemeinde Kirchberg an der Raab bei 66,2 %. Am niedrigsten ist dieser Wert für die Gemeinde Fladnitz im Raabtal mit 45,6 %. Die meisten EinpendlerInnen in die Gemeinden Fladnitz im Raabtal (23,5 %), Kirchberg an der

Raab (51,6 %) und Studenzen (51,5 %) kommen aus einer anderen Gemeinde desselben Bezirks. Rund 17 % der Personen, die in die drei untersuchten Gemeinden einpendeln, wohnen in einem anderen Bezirk (siehe Tab. 5)

Tabelle 5: Herkunft EinpendlerInnen absolut und in Prozent, Quelle: Landesstatistik Steiermark / Statistik Austria 2012

Gemeinden/Bezirk/Bundesland	Gesamt absolut	in andere Gemeinde absolut	in anderen Bezirk absolut	in anderes Bundesland absolut	Gesamt in %	in andere Gemeinde in %	in anderen Bezirk in %	in anderes Bundesland in %
Fladnitz im Raabtal	62	32	26	4	45,6	23,5	19,1	2,9
Kirchberg	535	417	107	11	66,2	51,6	13,2	1,4
Studenzen	236	168	65	3	72,4	51,5	19,9	0,9
Südoststeiermark	15.338	-	14.255	1.083	63,8	-	59,3	4,5
Steiermark	322.030	-	298.774	23.256	59,4	-	55,1	4,3

Die meisten EinwohnerInnen (79,3 %) pendeln aus Fladnitz im Raabtal zu ihrem Arbeitsplatz. Für die Gemeinden Kirchberg (72,3 %) und Studenzen (74,2 %) sind die entsprechenden Werte niedriger. Aus den betrachteten Gemeinden pendeln rund 45 % in einen anderen Bezirk, ein Viertel davon in die Bezirke Graz und Graz-Umgebung sowie rund 12 % in den Bezirk Weiz. Etwa 6 % der AuspendlerInnen aus den Gemeinden arbeiten in einem anderen Bundesland, nur wenige pendeln ins Ausland (siehe Tab. 6)

Tabelle 6: Arbeitsort AuspendlerInnen absolut und in Prozent, Quelle: Landesstatistik Steiermark / Statistik Austria 2012

Gemeinden/Bezirk/Bundesland	Gesamt absolut	in andere Gemeinde absolut	in anderen Bezirk absolut	in den Bezirk Graz absolut	in den Bezirk Weiz absolut	in anderes Bundesland absolut	ins Ausland absolut	Gesamt in %	in andere Gemeinde in %	in anderen Bezirk %	in den Bezirk Graz %	in den Bezirk Weiz %	in anderes Bundesland %	ins Ausland %
Fladnitz im Raabtal	284	107	154	97	33	23	0	79,3	29,9	43,0	27,1	9,2	6,4	0
Kirchberg	711	208	436	283	110	66	1	72,3	21,1	44,3	28,8	11,2	6,7	0,1
Studenzen	259	77	162	78	52	20	0	74,2	22,1	46,4	22,3	14,9	5,7	0
Südoststeiermark	32.616	14.910	14.821	-	-	2.751	133	73,5	33,6	33,4	-	-	6,2	0,3
Steiermark	349.955	146.712	152.062	-	-	49.190	1.991	61,4	25,7	26,7	-	-	8,6	0,3

5. Umsetzung der GFA B 68

Eine GFA wird allgemein in fünf Schritten durchgeführt (siehe Abb. 2) (Amegah et al., 2010, S. 14-36):

Der erste Schritt, die **Sichtung**, beinhaltet einen ersten Blick auf mögliche Auswirkungen eines Vorhabens auf die betroffene Bevölkerung, wobei am Ende der Sichtung die Entscheidung über die tatsächliche Durchführung einer GFA getroffen wird.

Im zweiten Schritt, der **Planung**, werden Rollen, Rahmenbedingungen und Verantwortlichkeiten sowie die Vorgangsweise für die GFA festgelegt.

Im Rahmen des dritten Schrittes, der **Bewertung**, werden Informationen zu den Gesundheitsauswirkungen eines Vorhabens gesammelt, erhoben und aufbereitet sowie anschließend bewertet.

In Schritt vier, **Berichtslegung und Empfehlungen**, werden auf Basis des vorherigen Schrittes Empfehlungen abgeleitet und im Rahmen eines Endberichtes präsentiert.

Der letzte Schritt, **Monitoring und Evaluation**, beschreibt eine begleitende Evaluation sowie die Überprüfung, ob die Empfehlungen aus der GFA umgesetzt wurden. Zusätzlich werden die tatsächlichen Gesundheitsauswirkungen des Vorhabens festgestellt.

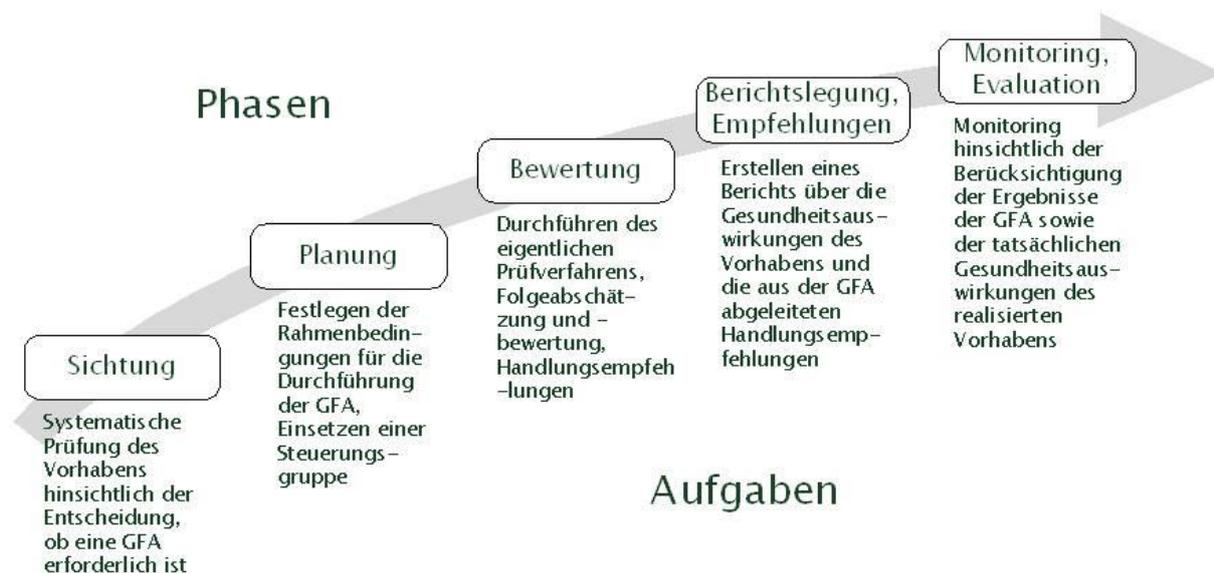


Abbildung 2: GFA Phasen, Quelle: Amegah et al. 2010.

Die GFA B 68 wurde nach diesen Phasen durchgeführt. Die letzte Phase des Monitorings und der Evaluation war aufgrund der zur Verfügung stehenden Ressourcen nicht Teil dieser GFA. Ein externes Monitoring oder eine Evaluation wird, zumindest nach Realisierung des Vorhabens „Ausbau der B 68“, vom Projektteam empfohlen.

5.1. Sichtung

Durch die Verankerung der Gesundheitsfolgenabschätzung in der Gesundheitsförderungsstrategie Steiermark sowie der geforderten Etablierung von GFA als neues Instrument in der Steiermark entwickelte das Projektteam der FH JOANNEUM im Spätsommer 2013 ein Konzept zur Durchführung einer Pilot-GFA im kommunalen Setting. Da der Ausbau der B 68 bereits jahrelang diskutiert wird und als regionales Thema von großer Bedeutung ist, wurde das GFA-Vorhaben mit der damaligen Gesundheitslandesrätin Kristina Edlinger-Ploder, dem Gesundheitsfonds Steiermark sowie mit der Gemeinde Kirchberg an der Raab besprochen. Es folgten weitere Gespräche mit unterschiedlichen GemeindevertreterInnen und BürgermeisterInnen der Region. Ebenso in die Sichtungsphase involviert waren das steirische GFA-Netzwerk und die nationale GFA-Support-Unit. Mit dem Institut für Systemwissenschaften, Innovations- und Nachhaltigkeitsforschung der Universität Graz konnte ein weiterer wichtiger Partner für das Projekt gewonnen werden. Darüber hinaus wurde die A16, Verkehr und Landeshochbau des Landes Steiermark, einbezogen, da bereits eine Umweltverträglichkeitserklärung zum gegenständlichen Projekt bei der Rechnungshofprüfung vorlag. Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung legt die Initiierung einer GFA nahe, da Auswirkungen auf die Gesundheit der betroffenen Bevölkerung zu erwarten sind. Auf Basis der eingeholten Informationen und Diskussionen kam das Projektteam zum Schluss, dass es zu positiven und negativen Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung, die mit dem Ausbau der B 68 einhergehen, kommen kann.

Daher war das Projektteam der Ansicht, dass die GFA, neben der UVP, einen Mehrwert an Informationen sowohl für EntscheidungsträgerInnen als auch für die weitere Entwicklung von GFA auf regionaler und auch nationaler Ebene darstellt.

Schließlich wurde das GFA-Pilotprojekt von der A8, Gesundheit, Pflege und Wissenschaft des Landes Steiermark, und der Gemeinde Kirchberg an der Raab genehmigt und gefördert.

5.2. Planung und Durchführung

Die Planungsphase für die GFA begann im Dezember 2014 mit einer ersten Literaturrecherche sowie weiterführenden Informationen zur B 68 (Umweltverträglichkeitserklärung, Zeitungsartikel, Bevölkerungsprofil etc.). Darauffolgend startete das Projekt im Rahmen einer ersten Projektteambesprechung am 1.12.2014.

Am 3.12.2014, 20.12.2014 und 23.2.2015 führte das Projektteam gemeinsam mit den BürgermeisterInnen und VertreterInnen von Kirchberg an der Raab, Studenzen und Fladnitz im Raabtal sowie dem Regionalstellenleiter der Wirtschaftskammer Regionalstelle Südost weitere Gespräche zur Einholung von Informationen und zur Planung des ersten Lenkungsausschusses.

5.2.1. Lenkungsausschuss

Am 2.2.2015 fand, von 15.00 bis 18.00 Uhr im Gemeindezentrum Kirchberg an der Raab, die erste Lenkungsausschusssitzung statt, mit dem Ziel, die Rahmenbedingungen und das Beteiligungskonzept der GFA zu diskutieren und festzulegen.

Das Projektteam sendete bereits erstellte Dokumente, bestehend aus dem Konzept zu den GFA-Rahmenbedingungen und dem Beteiligungskonzept, den Mitgliedern des Lenkungsausschusses (LA) vor der ersten Sitzung zur Vorbereitung zu. Im Rahmen dieser Sitzung und einer darauffolgenden E-Mail-Feedbackschleife wurden Grundüberlegungen zur GFA fixiert.

Der Lenkungsausschuss traf auf Basis der vom Projektteam vorgeschlagenen Inhalte die wesentlichen Entscheidungen zu den Projektinhalten sowie zum Prozess. Für eine breitere Beteiligung am und zur Identifikation mit dem Prozess wurden VertreterInnen aller wichtigen Gruppen und Organisationen einbezogen. Deshalb war es beim ersten Lenkungsausschusstreffen möglich, weitere TeilnehmerInnen für den Lenkungsausschuss vorzuschlagen und für die nächsten Treffen einzuladen. Die zum ersten Lenkungsausschuss eingeladenen Mitglieder sind in nachfolgender Tabelle 7 aufgelistet.

Tabelle 7: TeilnehmerInnenliste des Lenkungsausschusses vom 2.2.2015

	Name (alphabetische Reihenfolge)	Institution/Organisation/VertreterIn
1	Thomas Amegah	Land Stmk., A8 Gesundheit, Pflege und Wissenschaft, Medizinischer Amtssachverständiger
2	Ralf Aschemann	Universität Graz / Institut für Systemwissenschaften, Innovations- und Nachhaltigkeitsforschung
3	Walter Bechter	Ehem. Bürgermeister Studenzen
4	Florian Gölles	Ehem. Bürgermeister Kirchberg/R., Regierungskommissär Kirchberg/R.
5	Johann Groß	Ehem. Bürgermeister Oberstorcha
6	Gabriele Gruber	Nationale GFA Support Unit, Gesundheit Österreich GmbH (GÖG)
7	Thomas Heuberger	Regionalstellenleiter Wirtschaftskammer Regionalstelle Südost
8	Karl Konrad	Ehem. Bürgermeister Paldau Regierungskommissär Paldau
9	Heidemarie Körbler	Gesundheitsfonds Steiermark
10	Walter List	Arzt für Allgemeinmedizin
11	Christine Neuhold	Styria Vitalis
12	Werner Neuhold	Ehem. Gemeinderat Paldau
13	Jutta Rath	Amtsleiterin Kirchberg/R.
14	Josef Roth	Ehem. Gemeinderat Kirchberg/R.
15	Gerhard Schauerl	Wirtschaftskammer Steiermark, u. a. Sparte Transport und Verkehr Steiermark
16	Wolfgang Schlegl	Betroffener Anrainer Kirchberg/R.
17	Katharina Tabloner	Ehem. Bürgermeisterin Fladnitz im Raabtal
18	Michael Tieber	Vertreter Oberdorf
19	Elisabeth Türscherl	Nationale GFA Support Unit, Gesundheit Österreich GmbH (GÖG)
20	Thomas Waidgasser	Land Stmk., A16 Verkehr und Landeshochbau

Der Lenkungsausschuss traf seine Entscheidungen konsensual und übernahm im Projekt folgende Aufgaben:

- Entscheidung über die Rahmenbedingungen und damit über das detaillierte Arbeitsprogramm des Pilotprojektes im Rahmen eines Planungsworkshops
- Beschluss des vorliegenden Beteiligungskonzepts

- Teilnahme am Bewertungsworkshop und damit an der Bewertung der Auswirkungen des Ausbaus der B 68
- Teilnahme am Empfehlungsworkshop und Beteiligung an der Erstellung der Handlungsempfehlungen
- Kommentierung der Entwürfe von Zwischen- und Endberichten
- Unterstützung der Durchführung einer effektiven und effizienten GFA, z. B. durch die Ermöglichung des Zugangs zu Daten oder Datenquellen
- Hilfestellung bei der Verbreitung von Erkenntnissen aus dem GFA-Pilotprojekt
- regelmäßige Feedbackrunden zu den von der Projektleitung per E-Mail versendeten Dokumenten
- Durchsicht und Kommentierung des Fragebogens sowie des Interviewleitfadens für die qualitativen Interviews
- Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit

Neben dem Lenkungsausschuss gab es noch eine Reihe anderer Beteiligungsformen, in die noch weitere VertreterInnen der definierten Zielgruppen eingebunden waren. Details dazu werden in den Kapiteln 4.2.5 und 4.2.6 erklärt.

5.2.2. Zielsetzungen der GFA

Ziel dieser kompakten GFA ist es, gemeinsam Handlungsempfehlungen zu erarbeiten, wie durch den Ausbau der B 68 positive Gesundheitseffekte maximiert und negative Gesundheitseffekte minimiert werden können. Im Rahmen der GFA fand eine Analyse und systematische Aufbereitung der Gesundheitsauswirkungen des Ausbaus der B 68 verglichen mit der Nullvariante statt.

Darauf aufbauend konnten folgende Teilziele für die GFA formuliert werden:

- Analyse des Ausbaus der B 68 (Teilabschnitte 1 & 2)
- Bestimmung und Beschreibung der betroffenen Bevölkerungsgruppen (wie AnrainerInnen, PendlerInnen, Wirtschaftstreibende, GemeindegängerInnen) unter besonderer Berücksichtigung gesundheitlicher Chancengerechtigkeit³
- Konzeption und Umsetzung eines Beteiligungskonzepts, das die zur Auswahl von Interessengruppen aus der betroffenen Bevölkerung angewandten Methoden beschreibt
- Analyse der Auswirkungen des Vorhabens, in Bezug auf im Vorhinein definierte Gesundheitsdeterminanten, basierend auf den selbstständig erhobenen sowie recherchierten Informationen für zwei Szenarien:

³ Chancengerechtigkeit: Gerechter und fairer Zugang zu den Ressourcen für Gesundheit, damit alle Menschen die gleichen Möglichkeiten zur Entwicklung und Erhaltung ihrer Gesundheit haben. Soziale Ungleichheit, also die ungleiche Verteilung materieller und immaterieller Ressourcen in einer Gesellschaft, hat einen bedeutsamen Einfluss auf die Lebenschancen und damit auch die Gesundheit von betroffenen Personen, Gruppen oder Gesellschaften (FGÖ, 2005, www.fgoe.org).

- Ausbau der B 68 (Teilabschnitte 1 & 2)
- Nicht-Ausbau der B 68
- Bewertung der Gesundheitsauswirkungen und Ableitung von Empfehlungen, um positive Gesundheitsauswirkungen zu maximieren und negative Gesundheitsauswirkungen zu minimieren
- Präsentation des Endberichts
- Sammeln von Erfahrungswerten hinsichtlich der GFA-Methodik, speziell in Bezug auf Verkehrsvorhaben

Nicht-Ziele dieser GFA sind:

- Analyse der Auswirkungen des Vorhabens, die bereits umfassend in der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) behandelt und bewertet wurden
- Analyse der Auswirkungen des Ausbaus der B 68 auf Jagd- und Fischereiwirtschaft
- Externe Evaluation und Monitoring der GFA zum Ausbau der B 68

5.2.3. Organisation und Zeitplan

Das GFA-Projekt begann im Dezember 2014 mit Vorarbeiten für den gesamten Prozess und endete im Herbst 2015.

Der Ablauf der GFA zum Ausbau der B 68 gliederte sich in die oben genannten Prozessschritte. Im Folgenden zeigt ein Zeitplan den Ablauf dieser GFA (siehe Abb. 3):

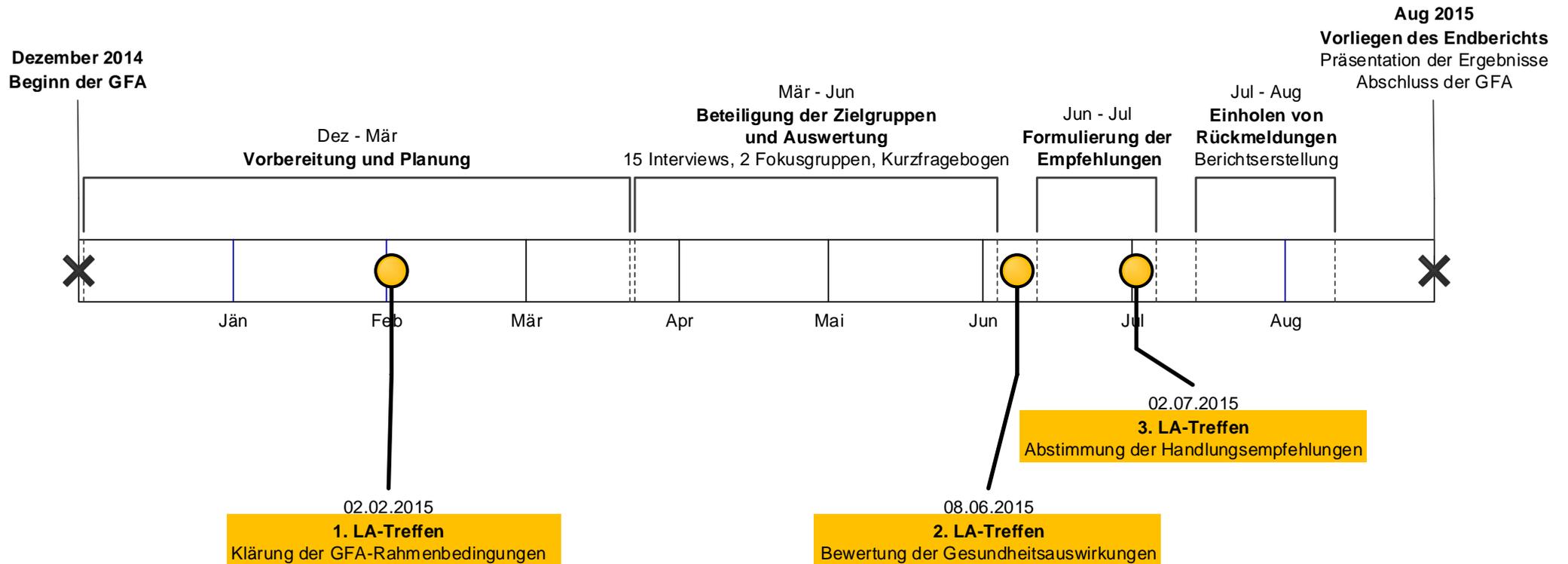


Abbildung 3: Zeitplan der GFA

Die Prozessbegleitung (Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung) der GFA erfolgte durch das Projektteam der FH JOANNEUM. Bianca Neuhold, als Projektleiterin für den gesamten GFA-Prozess zuständig, übernahm darüber hinaus die Koordination und Verantwortung für den Lenkungsausschuss. Für Rückfragen zum Beteiligungskonzept und dessen Umsetzung standen Kathrin Hofer und Bianca Neuhold zur Verfügung. Kathrin Hofer war zudem für die Moderation der Workshops und für Fokusgruppen zuständig. Helmut Simi fungierte als Berater sowie als Kommunikations- und Informationsdrehzscheibe im regionalen Setting. Frank Amort begleitete das Projekt in beratender Funktion und brachte Vorschläge zur Optimierung des Prozesses ein. Daniela Gangl war für die Aufbereitung der Studien und Fachliteratur verantwortlich sowie als Assistenz der Projektleitung tätig. Lisa Bauer übernahm die qualitative Interviewführung. Ralf Aschemann fungierte im Projekt als externer Berater und Mitglied im Lenkungsausschuss.

5.2.4. Identifizierte Gesundheitsdeterminanten

Durch das Vorliegen der in der Umweltverträglichkeitserklärung beschriebenen Daten konnte festgestellt werden, dass die Durchführung dieser GFA das Potenzial besitzt, eine breitere Informationsbasis im Bereich Gesundheit zu schaffen. Um Synergien herzustellen, stellt das in der UVE beschriebene Schutzgut „Freizeit und Erholung“ für das Projektteam einen guten Ansatzpunkt dar, da eine Verlegung der Raab sowie des Raabtalradweges R11 im Rahmen des Straßenbaus geplant wird und sich die Auswirkungen in der UVE vorrangig auf Flora und Fauna beziehen. Ebenso wurde in der UVE auf die Bereiche Luft und Lärm fokussiert, die mit ihren Emissionen auf den Menschen in seinen Lebens- und Erholungsräumen wirken. Die Fokussierung der Gesundheitsdeterminanten wurde zunächst durch eine selbst entwickelte Checkliste (im Anhang ersichtlich) sowie durch mehrere Gespräche mit VertreterInnen der A16 – Verkehr und Landeshochbau, A8 – Gesundheit, Pflege und Wissenschaft, der Universität Graz und innerhalb des Projektteams weiterentwickelt, wodurch schließlich folgende Bereiche als prioritär eingestuft wurden:

Tabelle 8: Identifizierte Gesundheitsdeterminanten

Lebensstil und Freizeit
Körperliche Betätigung, Bewegung im Freien
Nutzung der Raab als Freizeit- und Erholungsgebiet
Nutzung von Radwegen
Nutzung von Fuß- und Spazierwegen
Persönliche Lebensqualität
Wirtschaft
Wirtschaftliche Entwicklung (Arbeitsplätze, Gewerbe, Unternehmen usw.)
Zugang zu Arbeitsplätzen
Erreichbarkeit oder Bewirtschaftung landwirtschaftlich genutzter Flächen
Sozialer Zusammenhalt
Erreichbarkeit von Nachbarn, Freunden und anderen sozialen Gemeinschaften
Zugang zu öffentlichen Einrichtungen und Plätzen
Zugang zu Freizeiteinrichtungen und Erholungsplätzen wie z. B. Bademöglichkeiten, Sportplätze, Sporthallen usw.
Zugang zu öffentlichen Einrichtungen wie z. B. Gemeindeamt, Polizei, Kindergarten, Schulen, Spielplatz, Kirche, Friedhof usw.
Zugang zu Gesundheits- und Sozialdienstleistungen wie z. B. Krankenhaus, Arzt/Ärztin, Apotheken, Therapeut/innen, Seelsorge usw.
Zugang zu Einkaufs- und Konsummöglichkeiten wie z. B. Supermarkt, Gasthaus, Cafés usw.
Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn)
Umwelt und Sicherheit
Straßenverkehr
Sicherheit (Unfälle, Verletzungen usw.)
Lärm
Luftqualität
Veränderung des Landschaftsbildes

5.2.5. Beteiligung unterschiedlicher Personengruppen

Das Beteiligungsverfahren im Rahmen der GFA zielte darauf ab,

- Interessen und Anliegen der Betroffenen systematisch zu erkunden und in den Prozess als wertvolles „ExpertInnenwissen“ einzubringen,
- Wissen und Informationen von ExpertInnen zu erheben, in den Prozess der GFA einzubringen und unmittelbar nutzbar zu machen sowie
- die Akzeptanz des GFA-Prozesses und der Ergebnisse sicherzustellen.

Die Beteiligung der Betroffenen erfolgte in unterschiedlicher Intensität und anhand für die jeweilige Zielgruppe adäquater Methoden. Folgende Personengruppen wurden in den GFA-Prozess miteinbezogen:

Verwaltung:

1. Fördergeber des GFA-Projekts (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, A8 – Gesundheit, Pflege und Wissenschaft)
2. EntscheidungsträgerInnen der betroffenen Gemeinden
3. mit dem Ausbau der B 68 befasste Institutionen auf Landesebene (A16 – Verkehr und Landeshochbau)
4. Gesundheitsfonds Steiermark

Betroffene Gruppen:

1. Betroffene Bevölkerungsgruppen (insbesondere AnrainerInnen an der L 201 und des alten und neuen Straßenabschnittes der B 68)
2. besonders zu berücksichtigende Bevölkerungsgruppen (Armutsbetroffene bzw. -gefährdete, ältere Menschen, Kinder und Jugendliche, AlleinerzieherInnen, MigrantInnen, Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität)
3. Betroffene Berufsgruppen (LandwirtInnen und GroßgrundbesitzerInnen, PendlerInnen, UnternehmerInnen)
4. Einsatzorganisationen (Feuerwehr, Rettung usw.)

ExpertInnen:

1. UVP-ExpertInnen
2. GFA-ExpertInnen
3. Public-Health- und GesundheitsförderungsexpertInnen
4. regionale WirtschaftsexpertInnen
5. GFA-Netzwerk Steiermark

5.2.6. Beteiligungsformen nach den Phasen der GFA

Der Prozess einer GFA folgt, wie oben beschrieben, standardisierten Phasen, die einen wichtigen Rahmen für die Planung der Beteiligung vorgeben.

Sichtungsphase

In der Phase der Sichtung wurde die Idee des GFA-Vorhabens mit den BürgermeisterInnen der betroffenen Ortschaften, dem Land Steiermark mit den Abteilungen A8 Gesundheit, Pflege und Wissenschaft und A16 Verkehr und Landeshochbau sowie dem Gesundheitsfonds Steiermark, dem steirischen GFA-Netzwerk und der nationalen GFA Support Unit diskutiert.

Planungsphase

In der Planungsphase erfolgte die Etablierung des Lenkungsausschusses und dessen Beteiligung am Prozess der GFA. Im Rahmen des ersten Planungsworkshops am 2.2.2015 wurde in das Thema der GFA eingeführt, ein Überblick über das Vorhaben gegeben und die Rahmenbedingungen sowie das Beteiligungskonzept der GFA zum Ausbau der B 68 festgelegt.

Bewertungsphase

In der Phase der Bewertung wurde das eigentliche Prüfverfahren im Sinne des Ansatzes der gesundheitlichen Chancengerechtigkeit und daher unter Einbindung von Betroffenenengruppen durchgeführt. Sämtliche Beteiligungsverfahren sowie die Kontaktaufnahme mit Interessengruppen außerhalb des Lenkungsausschusses erfolgten ab dem 23.03.2015. Die Wahl des Datums ergab sich aus den am 22.03.2015 abgehaltenen Gemeinderatswahlen. Dabei wurden die im Folgenden dargestellten Methoden angewendet.

Qualitative Interviews

Um die gesundheitlichen Auswirkungen auf besonders zu berücksichtigende Gruppen zu erheben, wurden im April 2015 mit Betroffenen der alten und neuen Streckenführung insgesamt 15 Interviews geführt. Ein Interviewleitfaden, der vorab dem Lenkungsausschuss zur Durchsicht übermittelt worden war, stellte die Basis für die Gesprächsführung dar. Zudem erhielten die TeilnehmerInnen vorab die wichtigsten Informationen zum Projekt, wahlweise per E-Mail oder per Post.

Die Auswahl der TeilnehmerInnen erfolgte auf Basis von Listen, die die Gemeinden zur Verfügung stellten, und auf Empfehlungen durch GemeindevertreterInnen sowie anhand von selbstständigen Recherchen des Projektteams.

Um eine niedrige Zugangsschwelle zur Teilnahme an der Befragung zu gewährleisten, wurde es den TeilnehmerInnen freigestellt, für das Interview in das Gemeindezentrum Kirchberg zu kommen oder persönlich von der Interviewerin besucht zu werden. Die

Interviews wurden elektronisch aufgezeichnet, transkribiert und mittels der Methode zur qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring analysiert. Um die Transkripte in Kategorien zu kodieren, wurde zusätzlich die Software MaxQDA verwendet. Der Fokus der Auswertung lag dabei auf den Gesundheitsdeterminanten, den ortsspezifischen Unterschieden zwischen den Betroffenen an der B 68 und der L 201, den Auswirkungen der Nullvariante sowie den Empfehlungen.

Fokusgruppen

Die Zusammensetzung der FokusgruppenteilnehmerInnen erfolgte wiederum anhand von aktuellen Gemeindelisten, auf Empfehlungen durch GemeindevertreterInnen sowie anhand von selbstständigen Recherchen des Projektteams. Es wurden zwei Fokusgruppendifkussionen durchgeführt, einerseits mit

- besonders zu berücksichtigenden Betroffenen (wie bspw. AnrainerInnen mit unterschiedlichen Benachteiligungen, Armutsbetroffene bzw. -gefährdete, ältere Menschen, Kinder und Jugendliche etc.)

und andererseits mit

- betroffenen Berufsgruppen (wie bspw. PendlerInnen, UnternehmerInnen, Bus- bzw. TransportunternehmerInnen der Region, LandwirtInnen, Einsatzorganisationen).

Für die Diskussionen wurde vorab jeweils ein Leitfaden mit Leitfragen erstellt. Terminlich wurden die beiden Fokusgruppen so gelegt, dass möglichst viele Personen die Möglichkeit hatten, daran teilzunehmen.

Am Donnerstag, den 7.5.2015, fand von 18:00 bis 20:30 Uhr die erste Fokusgruppendifkussion mit betroffenen Berufsgruppen der Region im Gemeindezentrum Kirchberg an der Raab statt. Insgesamt nahmen sieben Personen daran teil, darunter VertreterInnen von Wirtschaft, Unternehmen in der Region, landwirtschaftlichen Betrieben, Einsatzorganisationen (Polizei) und PendlerInnen.

Die Gruppe diskutierte anhand folgender zentraler Fragestellungen:

- Welche positiven Auswirkungen gibt es durch den Ausbau der B 68 auf Ihr Unternehmen / auf Wirtschaftlichkeit der Region / Verkehr / Arbeitsplätze, ...?
- Welche negativen Auswirkungen gibt es durch den Ausbau der B 68 auf Ihr Unternehmen / auf Wirtschaftlichkeit der Region / Verkehr / Arbeitsplätze, ...?

Am Donnerstag, den 21.5.2015, fand von 16:30 bis 18:30 Uhr die zweite Fokusgruppendifkussion mit besonders zu berücksichtigenden Personen (direkt Betroffene)

statt. Insgesamt nahmen vier Personen daran teil. Im Rahmen dieser Fokusgruppe wurden vor allem die spezifischen Auswirkungen auf einzelne Betroffene diskutiert.

Fragebogen und Feedbackstand

Die BewohnerInnen der Gemeinde Kirchberg an der Raab bekamen die Möglichkeit, einen Kurzfragebogen auszufüllen und sowohl durch offene als auch geschlossene Fragestellungen ihre persönlichen Anliegen zum Ausbau der B 68 kundzutun.

Der vom Projektteam entwickelte Fragebogen und das zugehörige Informationsblatt wurden vor dem Versand an die Haushalte dem Lenkungsausschuss zur Durchsicht und weiteren Kommentierung übermittelt. Es wurde darauf geachtet, den Fragebogen kurz zu halten und niederschwellig aufzubereiten. Das Feedback wurde anschließend vom Projektteam eingearbeitet und nochmals VertreterInnen der Gemeinde Kirchberg an der Raab zur Durchsicht übermittelt.

Der Fragebogen wurde als Beilage in der Gemeindezeitung bzw. BürgerInneninformation in der Kalenderwoche 16 gemeinsam mit einem Informationsblatt zum Ausbau der B 68 an alle Haushalte der Gemeinde Kirchberg an der Raab mittels Postwurf versandt. Die BürgerInnen wurden gebeten, den ausgefüllten Fragebogen in den Postkasten vor dem Gemeindezentrum Kirchberg an der Raab einzuwerfen oder ihn postalisch an die FH JOANNEUM zu übermitteln. Die Ausleerung der Fragebögen erfolgte täglich durch die Gemeindebediensteten von Kirchberg an der Raab.

Insgesamt wurden 158 Fragebögen rückversendet und für die Auswertung herangezogen. Davon waren 37,3 % von Frauen und 60,1 % von Männern ausgefüllt worden. 2,5 % machten keine Angaben zum Geschlecht.

Von den Befragten gaben 38,6 % an, aus der Ortschaft Kirchberg an der Raab zu kommen, 26,6 % aus der Ortschaft Berndorf, 13,3 % aus der Ortschaft Fladnitz im Raabtal, 8,2 % aus der Ortschaft Studenzen und 7 % aus anderen Ortschaften, wie beispielsweise Wörth. 6,3 % der Befragten machten diesbezüglich keine Angaben.

Aufgrund des geringen und nicht ausreichend verteilten Rücklaufs konnten aus den Fragebögen keine objektiven Aussagen zu diversen Gesundheitsauswirkungen abgeleitet werden, weshalb die Fragebögen nur zu einem geringen Ausmaß in die Ergebnisse einbezogen wurden. Getätigte qualitative Aussagen wurden zur Gänze in die Bewertungen mitaufgenommen. Aufgefallen sind der hohe Rücklauf von Fragebögen von EinwohnerInnen aus Kirchberg an der Raab und die niedrige Beteiligung der EinwohnerInnen von Fladnitz im Raabtal.

Um zusätzlich allen BewohnerInnen der betroffenen Gemeinden bzw. allen Betroffengruppen die Möglichkeit zu geben, ihr Erfahrungswissen in den GFA-Prozess einzubringen, wurde im Gemeindezentrum Kirchberg an der Raab von 14.4.2015 bis 7.05.2015 ein Feedbackstand aufgestellt. Es bestand dort auch die Möglichkeit, mehrere Fragebögen für weitere im Haushalt lebende Familienmitglieder mitzunehmen.

Der Feedbackstand bestand aus:

- einem A0-Plakat, das zum Hintergrund des Ausbaus der B 68 und zum GFA-Projektvorhaben informierte, die wesentlichen weiteren Schritte im Projekt erklärte sowie zum Ausfüllen eines Fragebogens motivierte und darauf hinwies, dass der Fragebogen in den Postkasten eingeworfen werden soll (siehe Anhang)
- einem A0-Plakat, das den geplanten Trassenverlauf der B 68 abbildet (siehe Anhang)
- leeren Fragebögen zum Ausfüllen
- einem Stift zum Schreiben
- einem Informationsblatt zur GFA

Die folgende Tabelle zeigt alle Betroffenenengruppen und Beteiligungsmethoden im Überblick:

Tabelle 9: Beteiligte Personengruppen

Zielgruppe	Lenkungs- ausschuss	Qualitative Interviews	Fokus- gruppen	Feedbackstand mit Fragebogen
Verwaltung				
Förderungsgeber des GFA-Projektes	ja	-	-	-
EntscheidungsträgerInnen in den betroffenen Gemeinden	ja	-	-	ja
Mit dem Ausbau der B 68 befasste Institutionen auf Landesebene	ja	-	-	-
Gesundheitsfonds Steiermark	ja	-	-	-
Betroffene Gruppen				
AnrainerInnen der alten und neuen Straße	ja	ja	ja	ja
Besonders zu berücksichtigende Bevölkerungsgruppen (Armutsbetroffene bzw. -gefährdete, ältere Menschen, Kinder und Jugendliche, AlleinerzieherInnen, MigrantInnen, Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität)	-	ja	ja	ja
Betroffene Berufsgruppen (LandwirtInnen und GroßgrundbesitzerInnen, PendlerInnen, UnternehmerInnen)	-	ja	ja	ja
ExpertInnen				
UVE/UVP-ExpertInnen	ja	-	-	-
GFA-ExpertInnen	ja	-	-	-
Public-Health- und GesundheitsförderungsexpertInnen	ja	-	-	-
Regionale WirtschaftsexpertInnen	ja	-	-	-
Mitglieder des GFA-Netzwerks Steiermark	ja	-	-	-
Nationale GFA-Support Unit	ja	-	-	-

Bewertungsworkshop

Im Bewertungsworkshop, der am 8.6.2015 von 14:00 bis 18:00 Uhr im Gemeindezentrum Kirchberg an der Raab stattfand, wurde systematisch und anhand von vorab durch das Projektteam erstellten Checklisten bewertet und eingeschätzt, welche Auswirkungen mit dem Ausbau der B 68 in Verbindung stehen. Vorab wurde vom Projektteam die gesammelte Evidenz per Mail an alle TeilnehmerInnen zur Vorbereitung versendet und im Workshop nochmals präsentiert.

Phase der Berichtslegung und Ableitung von Empfehlungen

In diesem Schritt wurde der vorliegende Bericht über die Gesundheitsauswirkungen des Ausbaus der B 68 und die dazu erarbeiteten Handlungsempfehlungen formuliert. Im Rahmen eines Empfehlungsworkshops, der am 2.7.2015 von 14:00 – 16:00 Uhr im Gemeindezentrum Kirchberg an der Raab stattfand, diskutierten und ergänzten die TeilnehmerInnen die vom Projektteam vorformulierten Handlungsempfehlungen.

Am Workshop nahmen Mitglieder des Lenkungsausschusses und VertreterInnen von weiteren Betroffenen (Fokusgruppen, InterviewteilnehmerInnen etc.) teil.

Die Rohfassung des Berichts mit den adaptierten Handlungsempfehlungen wurde dem Lenkungsausschuss zur Durchsicht und Kommentierung übermittelt. Das Projektteam adaptierte den Bericht auf Basis der erhaltenen Rückmeldungen und verfasste den GFA-Endbericht.

Phase des Monitorings und der Evaluation

Ein externes Monitoring oder eine Evaluation wird, zumindest nach Realisierung des Vorhabens Ausbau B 68, vom Projektteam empfohlen – ist jedoch nicht Teil des vorliegenden GFA-Projektes. Im Zuge der Qualitätssicherung wird nach Vorliegen des GFA-Endberichts eine externe Begutachtung des Berichts angestrebt.

6. Gesundheitliche Auswirkungen des Ausbaus der B 68

Zur Beurteilung der potenziellen Auswirkungen des Ausbaus der B 68 auf die Gesundheit der betroffenen Bevölkerung wurde die gesammelte Evidenz aus einer Recherche von internationaler und nationaler Literatur, einem Kurzfragebogen, 2 Fokusgruppen, 15 qualitativen Interviews und dem Bewertungsworkshop zusammengeführt (siehe 4.2.5, 4.2.6 und 5.1). Die Literatur wurde aus den Quellenverzeichnissen der Abschlussarbeiten von Lisa Bauer (2015), Katharina Edler (2015) und Daniela Gangl (2014), Studiengang „Gesundheitsmanagement im Tourismus“ der FH JOANNEUM, recherchiert, die umfassende Literaturrecherchen durch die Nutzung unterschiedlichster Informationsquellen (Datenbanken, Bibliothekskatalogen, Internetseiten, Plattformen etc.) durchführten.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der einzelnen Daten in Bezug auf bestimmte Determinanten zusammengefasst. Diese Zusammenstellung bildete auch die Basis für die gemeinsame Bewertung der gesundheitlichen Auswirkungen im Bewertungsworkshop. Die Ergebnisse der abschließenden Gesamteinschätzung wurden in einer Matrix abgebildet (siehe 5.1).

Bewegung und physische Aktivität

Literatur

Nicolopoulou-Statami et al. (2005) konnten aufzeigen, dass durch moderne Mobilitätsgewohnheiten ein sitzender Lebensstil gefördert wird. Dieser kann unter anderem zu kardiovaskulären Krankheiten und Adipositas führen sowie bei der Entstehung von Diabetes mitwirken (Nicolopoulou-Statami et al., 2005, S. 277f). Körperliche Inaktivität ist für 5,5 % der Todesfälle weltweit verantwortlich, diese Zahl hat sich laut Cohen et al. (2014) durch diverse Weiterentwicklungen in der Automobilbranche erhöht (Cohen et al., 2014, S. 64-67).

Eine Studie im Bezirk Steyr hat gezeigt, dass im Jahr 2012 die Bevölkerung (53.100 Personen) im Individualverkehr zu 74,1 % motorisiert unterwegs ist. Das entspricht zirka 106.700 Wegen pro Jahr, wobei dieser Wert innerhalb von elf Jahren um 29,5 % gestiegen ist. Hingegen weist der öffentliche Verkehr einen Anteil von 8,6 % auf – 11,1 % weniger als noch 2001. Der Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, ist um 4,8 % gesunken, auf einen Prozentsatz von 12,4. Der Radfahrverkehr weist einen Anteil von 3,3 % an der Gesamtmobilität auf, was einem Rückgang von 8,9 % entspricht (Pfeiffer, 2014, S. 4).

Gesundheitlicher Nutzen von Bewegung

Bewegung hat vielseitige positive Effekte auf die Gesundheit. Ausreichend gesundheitswirksame Bewegung kann deutlich zu einer Erhöhung der Lebenserwartung beitragen, da das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen und viele Krebsarten deutlich gesenkt wird. Darüber hinaus hat Bewegung einen positiven Einfluss auf die psychische Gesundheit und das Wohlbefinden (Bachl, et. al, 2012, S. 22; Rauth et al., 2004, S. 13-14; Schäfer et al., 2004, S. 35-36). Bei älteren Menschen kann man feststellen, dass körperliche Aktivität langfristig zu einer Reduzierung des Gedächtnisverlustes führt, mit einem verminderten Risiko, an Osteoporose zu erkranken, einhergeht und ganz allgemein zu besserer physischer Gesundheit führt (Cohen et al., 2014, S. 64; Mansfield, 2012, S. 1). Jeder Kilometer, den man pro Tag zusätzlich aktiv zurücklegt, ist mit einer 4,8-prozentigen Reduktion der Wahrscheinlichkeit an Fettleibigkeit zu erkranken, verbunden. Wohingegen jeder pro Tag zusätzlich mit dem Auto zurückgelegte Kilometer mit einer 6-prozentigen Zunahme der Wahrscheinlichkeit an Fettleibigkeit zu erkranken, verbunden ist. Des Weiteren wurde festgestellt, dass Männer die zur Arbeit gehen oder mit dem Rad fahren, einem geringeren Risiko einer Herzerkrankung unterliegen als Männer, die mit dem Auto zum Arbeitsplatz fahren. Eine holländische Studie fand des Weiteren heraus, dass jene, die mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, weitaus seltener im Krankenstand waren (Cohen et al., 2014, S. 64).

Aktive Fortbewegung

Die entsprechende Infrastruktur (beispielsweise Radwege und Parks) bereitzustellen und damit Möglichkeiten für Bewegung zu schaffen, erhöht die Bewegungsintensität

entscheidend. Auch die ansprechende Gestaltung dieser Infrastruktur trägt zu mehr Bewegung bei. Wie Cohen et al. (2014) feststellten, kann mit der Förderung körperlicher Aktivität ein größerer Gesundheitsnutzen erreicht werden als mit anderen Präventionsprogrammen, die nicht auf Bewegung fokussiert sind (Cohen et al., 2014, S. 67f). Ebenso kann regelmäßige körperliche Aktivität das Risiko für Adipositas, koronare Herzerkrankungen und Diabetes im Erwachsenenalter um die Hälfte senken. Darüber hinaus kann das Risiko für Bluthochdruck um 30 % gesenkt werden (Dora et al., 2000, S. 31f).

Aktuell sind in Österreich nur ca. ein Fünftel der Jugendlichen und ein Viertel der Erwachsenen aus gesundheitlicher Sicht ausreichend körperlich aktiv. Ein Drittel der Erwachsenen gibt an, gar keine Bewegung mit zumindest mittlerer Aktivität zu betreiben (Bachl et al., 2012, S. 23). Neben den gesundheitlichen Vorteilen ist aktive Fortbewegung sehr umweltfreundlich, da keine Abgase entstehen und wenig Platz beansprucht wird. Zudem ist diese – im Vergleich zum motorisierten Verkehr – überaus geräuscharm und bietet Möglichkeiten für soziale Kontakte. (Roth et al. 2004, S. 14).

Auch die Wahrnehmung von Gefahr, ausgehend beispielsweise von vielbefahrenen Straßen und Unfallorten, spielt bei der Vermeidung körperlicher Aktivität eine entscheidende Rolle. Personen, die selten mit dem Fahrrad fahren, verzichten bei einer subjektiv wahrgenommenen/vermuteten Gefährdung durch/auf Straßen eher auf die Verwendung dieses Verkehrsmittels.

Diese durch Gefahrwahrnehmung ausgelöste Verhaltensänderung löst bei den betroffenen Personen Stress aus und vermindert die körperliche Aktivität (Cohen et al., 2014, S. 64-67). Das größte Risiko für verkehrsbedingte Unfälle liegt bei FußgängerInnen, Kindern sowie Moped- und MotorradfahrerInnen (Dora et al., 2000, S. 14f).

Kurzbefragung

TeilnehmerInnen der Fragebogenbefragung stufen eine Senkung von Herz-Kreislauf- sowie psychischen Erkrankungen als positive Auswirkungen durch den Ausbau der B 68 ein.

Fokusgruppen

Im Rahmen der Fokusgruppen wurde eine Einschränkung des Erholungsraumes an der Raab befürchtet, demgegenüber jedoch auch die Verbesserung von Rad- und Gehwegen vermutet.

Interviews

Eingriffe in den Naturraum an der Raab werden von InterviewteilerInnen als negative Auswirkungen durch den Ausbau der B 68 beschrieben, da die Attraktivität dieses Naherholungsraumes dadurch eingeschränkt wird. Ebenso negativ bewertet wird der Flächenverbrauch, da Grünflächen verloren gehen. Im Rahmen der qualitativen

Interviews sehen zwei Drittel keine Auswirkungen auf das Bewegungsverhalten, da die entsprechende Infrastruktur dadurch nicht betroffen ist. Jedoch schätzen einige TeilnehmerInnen die Situation so ein, dass aktive Fortbewegungsmethoden wieder attraktiver werden, vor allem durch die Abnahme des Schwerverkehrs auf den durch die Gemeinden führenden Straßen. Stärker von den negativen Auswirkungen betroffen sind vermutlich FischerInnen, da die Fischpopulation leidet und auch der Reiz zum Fischen verloren geht. Wiederum positiv betroffen sind FußgängerInnen und RadfahrerInnen, da die Ortsgebiete von Berndorf und Fladnitz im Raabtal wieder attraktiver/leichter zu erreichen sein werden.

Stress, soziale Gesundheit und Zugang zu Ressourcen

Literatur

Stress wird unter anderem gefördert durch andauernden Verkehrslärm, Verspätungen öffentlicher Verkehrsmittel und erschwerten Zugang zu sozialen Dienstleistungen. In ländlichen Regionen kommt es aufgrund fehlender lokaler Infrastruktur zu längeren Wegen, um benötigte Ressourcen zu erreichen, was zu einer Abhängigkeit vom PKW führt (British Medical Association, 2012, S. 57).

Dora et al. (2000) konnten beispielsweise feststellen, dass posttraumatische Belastungen durch Verkehrsunfälle ausgelöst werden können, die zu steigender Nervosität und Aggressionsbereitschaft führen können. Möglich sind auch Einschränkungen in der Entwicklung von Kindern durch verkehrsbedingte Belastungen (Dora et al., 2000, S. 25-28).

Cohen et al. (2014) zeigten in ihrer Studie die umfassenden gesundheitlichen Folgen von Verkehrsplanung auf (Cohen et al., 2014, S. 69-70). In Bezug auf mentale Gesundheit und Stress wurde angeführt, dass Spaziergehen und Radfahren Stressanzeichen bekämpfen und eine attraktive Umgebung, vor allem Grünanlagen oder Wasser, Krankheiten lindern können. Faktoren wie Ungewissheit, Verspätungen und ständiger Verkehrslärm im Wohnbereich sowie die fehlende Möglichkeit, soziale Dienstleistungen und Unterstützung in Anspruch zu nehmen, können Stress auslösen. Somit stellt der motorisierte Individualverkehr eine Hauptdeterminante zur Förderung sozialer Unterstützung dar (Cohen et al., 2014, S. 64-67).

Verkehr stellt einerseits eine wichtige Determinante im Kontakt zu Freunden, Gemeinschaften, Familie und anderen sozialen Kontakten dar. Andererseits können Straßen auch als Barrieren zu deren Erreichbarkeit fungieren (Environment Canterbury City Council, 2010, S. 31-34).

Die Trennung von Gemeinschaften und somit die Hemmung sozialer Kontakte kann aktuell jedoch nicht wirksam qualifiziert werden, da die direkte Wirkung auf die Gesundheit noch unklar ist. Eine Studie aus den USA zeigt aber, dass das Maß der sozialen Kontakte abhängig vom Verkehrsaufkommen der zwischenliegenden Straße ist (Transport & Health Study Group, 2000, S. 5). Verkehrsvolumen, Lärmpegel und die

Verzögerungen beim Überqueren von Straßen stellen hierbei zu berücksichtigende Einflussfaktoren dar (Davis, zitiert nach Cohen et al., 2014, S. 65). Eine weitere Studie beschreibt den Zusammenhang zwischen einer ruhigen Wohngegend und der Integration in die Nachbarschaft sowie die Beteiligung an sozialen Organisationen (Kavanagh et al., 2005, S. 36).

Es konnte zudem nachgewiesen werden, dass BewohnerInnen an Straßen mit hoher Verkehrsbelastung weniger Kontakte in der Nachbarschaft haben als BewohnerInnen ruhiger Straßen. Wie Cohen et al. (2014) feststellten, kommt es durch vielbefahrene Straßen zur Trennung von Gemeinschaften. Dies wirkt sich negativ auf die körperliche Aktivität aus und steigert Stress sowie Isolation und kann zu sozialer Ausgrenzung führen (Cohen et al., 2014, S. 64-67).

Auch eine unzureichende Verkehrsplanung kann den positiven Einfluss sozialer Netzwerke beeinträchtigen. Im Rahmen einer Studie konnte die Transport and Health Study Group (2000) feststellen, dass Straßenverkehr Zugänge zu sozialen Netzwerken, Erholungsplätzen, Gesundheitsdienstleistungen, Arbeit, Einkaufsmöglichkeiten und ländlichen Gegenden ermöglicht (Transport and Health Study Group, 2000, S. 1-3).

Kurzfragebogen

Die Vorteile durch den Ausbau der B 68 ergeben sich laut einiger Anmerkungen der FragebogenteilnehmerInnen aus einer gesenkten Unfallhäufigkeit, einer Reduktion der Wartezeit bei Seitenstraßen sowie aus einer Zeitersparnis für PendlerInnen. Ebenso wird eine verbesserte Kommunikation zwischen Nachbarn erwartet.

Fokusgruppen

Im Rahmen der Fokusgruppen wurde vor allem die Thematik der Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Flächen diskutiert, welche sich durch den Ausbau der B 68 allgemein verschlechtern würde, da zum Teil große Umwege in Kauf genommen werden müssen. Positiv bewertet wurde die Beschleunigung des Verkehrs, wodurch sich kürzere Fahrtzeiten ergeben. Befürchtet werden Konflikte zwischen den Ortschaften, da sich Fladnitz im Raabtal durch die Trassenführung benachteiligt fühlt. Für die Ortskerne Fladnitz im Raabtal und Berndorf besteht aber die Möglichkeit, diese durch das gesunkene Verkehrsaufkommen wieder zu beleben und vermehrt für Feste und andere soziale Aktivitäten zu nutzen.

Qualitative Interviews

Die qualitativen Interviews zeigen dieselben Ergebnisse wie die Fokusgruppen. Die Erreichbarkeit von Ressourcen, die in der Gemeinde Kirchberg an der Raab vorhanden sind, verändert sich laut einigen InterviewteilerInnen nicht, da diese sowieso die gewohnten Strecken nutzen würden. Positiv bewertet wird die Erreichbarkeit von Gütern des täglichen Bedarfs für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, da im Rahmen der Verkehrsplanung Unterführungen geplant sind. Ebenso gestaltet sich das Querens bestehender Straßen durch das geringere Verkehrsaufkommen einfacher und die

Fahrtzeit wird allgemein verkürzt. Vor allem Ressourcen, die außerhalb der Ortschaften vorhanden sind, wie zum Beispiel die Bezirkshauptmannschaft, Fachärzte oder auch Feldbach und Graz, werden durch den Ausbau der B 68 leichter erreichbar. Einige Befragte sehen in der neuen Straße ein höheres Gefahrenpotenzial durch das steigende Verkehrsaufkommen. Verschlechtert werden die Erreichbarkeit von landwirtschaftlichen Flächen sowie einzelner Betriebe. Ein Großteil der InterviewpartnerInnen sieht keine Auswirkungen auf die Qualität sozialer Kontakte, jedoch bemerken einige, dass das Treffen im öffentlichen Raum wieder vermehrt möglich ist.

Darüber hinaus wird auch die leichtere Erreichbarkeit von Freunden und Bekannten außerhalb der Ortschaft erwähnt. Negative Auswirkungen durch den Ausbau der B 68 ergeben sich für die Gruppe der LandwirtInnen, da die Zerschneidung von Flächen zu Konflikten führen kann.

Gesundheitliche Ungleichheit

Literatur

Verkehrsdienstleistungen und Verkehrsinfrastruktur spielen eine entscheidende Rolle in der Vermeidung und Schaffung gesundheitlicher Ungleichheit (Environment Canterbury City Council, 2010, S. 3-8). Verkehr kann die gesundheitliche Ungleichheit bestimmter Personengruppen noch verstärken. Dies kann darauf zurückgeführt werden, dass aufgrund günstigerer Miet- und Kaufpreise sozial schwächere Personengruppen häufig in Nachbarschaften mit hoher Verkehrsbelastung wohnen und somit am stärksten von verkehrsbedingten Gesundheitsbelastungen betroffen sind. Darüber hinaus verfügen sozial schwächere Personengruppen meist nicht über die finanziellen Mittel, sich ein Auto zu leisten. Durch den eingeschränkten öffentlichen Verkehr an Stadträndern und in ländlichen Regionen wird somit auch der Zugang zu Jobs erschwert. Menschen, die besonders von gesundheitlicher Ungleichheit durch Verkehr betroffen sind, sind Frauen, Personen mit geistigen und/oder körperlichen Mobilitätseinschränkungen sowie Personen, die in ländlichen Regionen leben. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass Frauen sich doppelt so oft um ihre Sicherheit beim Radfahren sorgen als Männer und vollzeitbeschäftigte Frauen rund 23 Minuten weniger Freizeit als vollzeitarbeitende Männer täglich zur Verfügung haben (Cohen et al., 2014, S. 64-67).

Kurzfragebogen

Im Rahmen der Fragebogenbefragung wurde vor allem die Erhöhung der Sicherheit für Kinder, wie beispielsweise auf dem Schulweg, als positiver Faktor bewertet.

Qualitative Interviews

Besonders positiv betroffen vom Ausbau der B 68 sind laut qualitativen Interviews PendlerInnen, Kinder, Familien und ältere Personen. In besonderem Maße negativ betroffen vom Ausbau der B 68 sind LandwirtInnen und GrundstücksbesitzerInnen,

AnrainerInnen an der B 68 NEU sowie Häuser am Südhang von Fladnitz im Raabtal und Häuser am Nordhang von Kirchberg an der Raab.

Luft und Lärm

Literatur

Verkehr ist ein wesentlicher Verursacher von Luftverschmutzung. Verkehrsemissionen ergeben sich aus einer Summe von Effekten wie unter anderem durch Auspuffabgase und durch Aufwirbelung von Straßenstaub (British Medical Association, 2012, S. 19).

Die wichtigsten Luftschadstoffe sind (British Medical Association, 2012, S. 19):

- Feinstaub (PM10 und PM2,5)
- Stickstoffdioxid (NO₂)
- Schwefeldioxid (SO₂)
- Benzene
- Ozon

Sowohl eine temporäre als auch eine langzeitige Exposition von Abgasen haben negative Effekte auf die Gesundheit. Diese reichen von milden, zeitlich begrenzten Symptomen bis hin zu chronischen Erkrankungen und einer Verringerung der Lebenserwartung. Dabei gilt vor allem der feine Schwebestaub (Feinstaub oder auch PM = Particulate Matter) als besonders gesundheitsschädigend für die Atemwege, da er sich schon in geringen Mengen schädlich auswirkt. Auch wird dieser mit einem erhöhten Risiko für kardiovaskuläre Erkrankungen, Herzinfarkt und Herzrhythmusstörungen in Verbindung gebracht (British Medical Association, 2012, S. 19; WHO, 2004, S. 7; Rauth et al., 2004, S. 30; Spangl, W., Schneider, J., Moosmann, L., Ansorge, C. & Gassner, C., 2010, S. 17; Hayes et al., 2004, S. 17).

Besonders betroffene Gruppen sind Personen, die einer erhöhten Konzentration von Luftschadstoffen ausgesetzt sind, sowie ältere Menschen, die bereits an Atemwegserkrankungen (z. B.: Asthma und Chronische Bronchitis) leiden und ungeborene Föten im Mutterleib (WHO, 2004, S. 8).

Huss & Rösli (2007) stellten beispielsweise auch das Risiko von Frühgeburten und geringem Geburtsgewicht, eine erhöhte Herz-Kreislauf-Morbidität, die Entwicklung von Allergien und Asthma, ein erhöhtes Langzeitkrebsrisiko, die nicht-allergische respiratorische Morbidität sowie eine erhöhte Mortalität fest (Huss & Rösli, 2007, S. 115f). Ebenso nachgewiesen ist, dass Luftverschmutzung eine der Hauptursachen für einen früheren Tod von Personen mit Herz-Kreislauf- und/oder Lungenkrankheiten ist (Cohen et al., 2014, S. 64-67).

In Österreich sind der verkehrsbedingten Luftverschmutzung durch den Straßenverkehr pro Jahr rund 2.400 vorzeitige Todesfälle zuzuschreiben (Rauth et al., 2004, S.

29). Abbildung 4 zeigt den Verlust von Lebenszeit in Monaten aufgrund der Feinstaubbelastung in der Steiermark. Für die Berechnung wurde ein Referenzniveau festgelegt. Zu diesem Zweck wurde der niedrigste PM_{2,5}-Wert von 7 µg/m³, gemessen am westlichen Rand der Steiermark, als Ausgangsniveau herangezogen (Rauth et al., 2004, S. 48). Abbildung 4 zeigt zudem, dass das GFA-Projekt in einem Gebiet liegt, in dem eine Verminderung der Lebenserwartung von 6,1 bis 8 Monaten besteht.

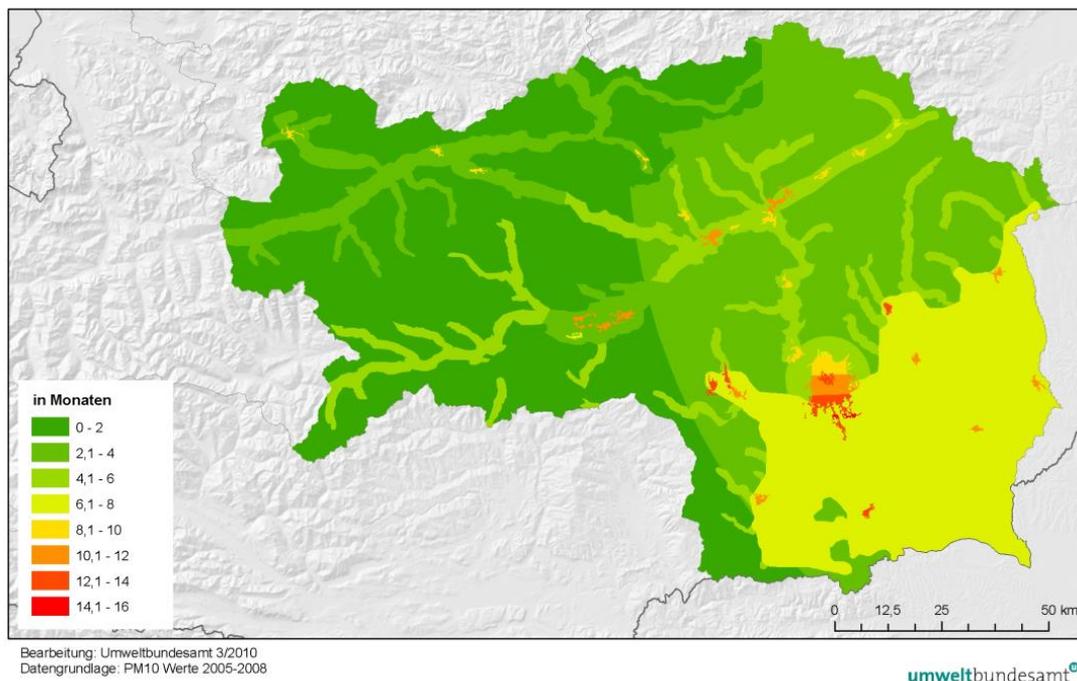


Abbildung 4: Verminderte Lebenserwartung in der Steiermark in Monaten (Quelle: Spangl, W., Schneider, J., Moosmann, L., Ansorge, C. & Gassner, C. (2010). Gesundheitsauswirkungen der PM_{2,5}-Exposition – Steiermark. Wien: Umweltbundesamt, S. 48, zitiert nach Bauer 2015)

Lärmverschmutzung, ausgelöst durch motorisierten Straßenverkehr, hat viele negative Auswirkungen auf die Gesundheit (Nicolopoulou-Statami et al., 2005, S. 277f; Cohen et al., 2014 S. 64-57). Verkehrslärm wiederum wird vor allem in Städten mit hoher Verkehrsbelastung als Belästigung empfunden. Folgen von Verkehrslärm können Schlafstörungen sein, ebenso kann die Lernfähigkeit eingeschränkt werden (Nicolopoulou-Statami et al., 2005, S. 277f). Darüber hinaus konnten Dora et al. (2000) feststellen, dass Verkehrslärm die Kommunikation beeinträchtigt, Konzentrationsschwierigkeiten verursacht, Aggressivität und Bluthochdruck auslösen kann sowie zu Stimmungsschwankungen und Hörschäden führt (Dora et al., 2000, S. 9f).

Kurzfragebogen

Im Rahmen der Fragebogenbefragung gaben einige Personen an, dass sich die Schlafqualität aufgrund der Lärmberuhigung in einigen Gebieten durch den Ausbau der B 68 erhöhen würde. Ebenso positive Auswirkungen können durch eine reduzierte Feinstaubbelastung in bestimmten Regionen erwartet werden.

Fokusgruppen

Die Diskussion in den Fokusgruppen ergab, dass die Ortschaften Berndorf und Kirchberg an der Raab mit einer Lärmreduktion und Verbesserung der Luftqualität bei einem Ausbau der B 68 zu rechnen haben. Demgegenüber erhöht sich der Lärmpegel für einige Objekte in Fladnitz im Raabtal. Generell könnten durch die neue Straße mehr Fahrzeuge angezogen werden, was zu einer allgemeinen Erhöhung der Emissionen im mittleren Raabtal führen könnte.

Qualitative Interviews

Diese Thematik wurde ebenso in den qualitativen Interviews angesprochen. Jedoch ist auch von einer Beschleunigung des Verkehrs auszugehen, was wiederum die Emissionen senken würde (kein häufiges Abbremsen mehr nötig). Im Rahmen der qualitativen Interviews wurde ebenso die „Verlagerung“ von Lärm und Luftschadstoffen an die neue B 68 diskutiert. Besonders negativ betroffen sind hier Häuser an der Nordseite von Kirchberg an der Raab sowie Häuser am Südhang von Fladnitz im Raabtal.

Wirtschaftliche Entwicklung

Literatur

Bestehende Verkehrsnetzwerke ermöglichen die Verteilung von Gütern und Dienstleistungen und verbinden darüber hinaus Personen mit Arbeitsplätzen, Dienstleistungen und Gütern. Der Environment Canterbury City Council (2010) weist außerdem darauf hin, dass eine Verkehrsinfrastruktur für die wirtschaftliche Entwicklung und das Wachstum notwendig ist. Es ist zu beachten, dass auch nicht-motorisierter Straßenverkehr und öffentlicher Verkehr zur wirtschaftlichen Entwicklung beitragen (Environment Canterbury City Council, 2010, S. 35ff). Laut Cohen et al. (2014) hat die umfassendere Beachtung von gesundheitsförderlichen Verkehrsinterventionen, vor allem die Förderung von nicht-motorisiertem Verkehr und öffentlichem Verkehr, sowohl wirtschaftliche als auch umweltbezogene Vorteile. Jedoch geht die wirtschaftliche Weiterentwicklung eines Landes zumeist einher mit mehr Staus, Unfällen, erhöhter Luftverschmutzung und erhöhten Infrastrukturkosten. Zudem ist der motorisierte Verkehr ist für 22 % der weltweiten CO₂-Emissionen verantwortlich (Cohen et al., 2014, S. 69-70).

Kurzfragebogen

In der Fragebogenbefragung wurde erwähnt, dass Ortskerne durch den Ausbau der B 68 auch wirtschaftlich benachteiligt werden können und sowohl eine Auf- als auch eine Abwertung von Immobilien (je nach Lage) zu erwarten ist.

Fokusgruppen

Im Rahmen der beiden Fokusgruppen wurde eine mögliche Entflechtung von Wohn- und Gewerbegebieten als besonders positiv herausgestrichen, wobei auch die Abwertung von Immobilien diskutiert wurde. Bemängelt wurden die hohen Kosten für den Straßenbau sowie die zu niedrigen Grundablösen für landwirtschaftliche Flächen, die zum Teil auch zerschnitten werden. Die Situation frequenzabhängiger Betriebe wie z. B. DirektvermarkterInnen an der L 201 bzw. B 68 alt wurde als kritisch eingestuft, da diese ihre Einnahmen Großteils aus dem Durchzugsverkehr lukrieren und daher mit Umsatzeinbußen rechnen müssen. Jedoch steigt durch den Ausbau der B 68 auch die Attraktivität für die Ansiedlung neuer Betriebe.

Qualitative Interviews

Auch im Rahmen der qualitativen Interviews wurde der Ausbau der B 68 mit einer Steigerung der Attraktivität der Region als Wirtschaftsstandort in Verbindung gebracht. Ebenso negativ eingeschätzt wurde die Situation frequenzabhängiger Betriebe an der L 201 bzw. B 68 alt sowie die Wertminderung von Objekten und Grundstücken, die durch den Ausbau der B 68 mit einem höheren Lärmaufkommen rechnen müssen. Weitere negative Auswirkungen sehen die InterviewpartnerInnen für LandwirtInnen, was sich ebenfalls mit den Ergebnissen aus den Fokusgruppen deckt.

6.1. Gesamtbewertung der Auswirkungen zum Ausbau der B 68

Die Gesamtbewertung der Auswirkungen zum Ausbau der B 68 (Tab. 12) basiert auf vorhandenen und im Rahmen des Projektes gesammelten Daten. Tabelle 11 erläutert Begriffe, die im Rahmen der Gesamtbewertung herangezogen wurden.

Tabelle 10: Erklärungen zur Bewertungstabelle

Erklärungen zur Bewertungstabelle	
Gesundheitsdeterminanten:	Einflussfaktoren, die auf die Gesundheit der Bevölkerung wirken.
Erhobene Gesundheitsauswirkungen:	Systematisch ermittelte Gesundheitsfolgen
Beschreibung der Gesundheitsauswirkungen:	Kurzinformation zu den erhobenen Gesundheitsfolgen
Quelle:	Informationen aus: FK = Fokusgruppe, L = Literatur, QI = Qualitative Interviews, FB = Fragebogen, BW = Bewertungsworkshop, PT = Projektteam
Räumliche Ausdehnung der Auswirkung:	Die räumliche Ausdehnung beschreibt die Fläche, auf die sich die Auswirkung bezieht. Punktuell = Fläche mit geringem Ausmaß, kleinräumig = Betroffene Ortschaften, regional = Region Feldbach, überregional = Nicht regional begrenzt
Betroffene Bevölkerungsgruppen:	Personen, deren Gesundheit von der Auswirkung beeinflusst wird
Gesamtbewertung:	+++ = sehr positive Auswirkung, + = positive Auswirkung, ~ (+) = positive Tendenz, ~ = weder positive noch negative Auswirkung, ~ (-) = negative Tendenz, - = negative Auswirkung, -- = sehr negative Auswirkung
Empfehlungen:	Vorschläge zur Optimierung der erhobenen Gesundheitsauswirkungen

Tabelle 11: Gesamtbewertungstabelle

Gesundheitsdeterminanten	Erhobene Gesundheitsauswirkungen	Beschreibung der Gesundheitsauswirkungen	Quelle	Räumliche Ausdehnung der Auswirkung	Betroffene Bevölkerungsgruppen	Eintrittswahrscheinlichkeit sehr wahrscheinlich - wahrscheinlich - möglich - un- wahrscheinlich	Gesamtbewertung ++/+/~/--/--
Lebensstil und Freizeit							
Lebensqualität	Lebensqualität wird erhöht	Verbesserung der Wohnqualität (in Fladnitz im Ort), bessere Wohnqualität in Berndorf und Kirchberg und Studenzen durch weniger Lärm, Luftverschmutzung usw., Schlafqualität wird verbessert, erhöhtes körperliches Wohlbefinden durch besseren Schlaf/Durchschlafen können aufgrund des Rückgangs des Schwerverkehrs, Erschütterungen werden reduziert, Abnahme des Schwerverkehrs in den Ortskernen, Hochwasserschutz wird verbessert	FK, QI, FB, BW	Kleinräumig	Bevölkerung der betroffenen Ortschaften	wahrscheinlich	+
	Lebensqualität wird gesenkt	Verslechterungen für Hanglagen und vereinzelte Wohnhäuser im Bereich Unterstorcha-Saaz	FK, QI, FB, BW	Punktuell	Betroffene Bevölkerung an der Nordseite von Kirchberg und am Südhang von Fladnitz im Raabtal sowie an der B 68 NEU	wahrscheinlich	-

Körperliche Betätigung, Bewegung im Freien	Aktive Fortbewegungsmethoden, wie Gehen und Radfahren werden insgesamt attraktiver	Geh- und Radwege werden mehr genutzt, wenn weniger Verkehr durch die Ortschaften fließt, mehr Sicherheit, Kinder gehen wieder öfter zum Spielplatz, Hobbyrennfahrer auf Begleitstraßen, Körperliche Betätigung im Freien wird erhöht, Bad wird leichter erreichbar, Berücksichtigung der lokalen und regionalen Wanderwege	FK, QI, BW, FB	Kleinräumig	Bevölkerung der betroffenen Ortschaften	möglich	+
Nutzung der Raab als Freizeit- und Erholungsgebiet	Erholungsraum an der Raab wird eingeschränkt	sowohl Zugang als auch Nutzbarkeit, Attraktivität, den Naturraum zu nutzen, sinkt, Reiz, spazieren/fischen zu gehen, geht verloren, Nutzung des Raabtalradweges bleibt erhalten, Weg parallel zu den Bahngleisen nicht mehr vorhanden/nutzbar	FK, QI	Regional	Bevölkerung von Fladnitz im Raabtal, NutzerInnen der Raab	wahrscheinlich	~ (-)
Psychische Gesundheit	Psychische Gesundheit wird erhöht	angstfreie Fortbewegung, durch vermehrte körperlicher Betätigung wie spazieren gehen, durch mehr Ruhe nimmt Verkehrsstress ab	L, QI, FB	Kleinräumig	Bevölkerung von Kirchberg, Berndorf, Fladnitz im Raabtal Ort und Studenzen	wahrscheinlich	+
Sozialer Zusammenhalt	Konfliktpotenzial in der Nachbarschaft entsteht	Bevölkerung Fladnitz im Raabtal fühlt sich benachteiligt durch Trassenführung, Konkurrenzsituation unter LandwirtInnen um neue Grundstücke entsteht, könnte Auswirkungen auf Nachbarschaft haben, Konfliktpotenzial vorhanden	FK, QI, BW	Kleinräumig	Bevölkerung der betroffenen Ortschaften, LandwirtInnen	wahrscheinlich	~
	Soziale Netzwerke werden gefördert	soziale Kontakte werden erleichtert, Erreichbarkeit von Freunden und Bekannten wird besser (v. a., wenn nicht in der Ortschaft), Auswirkungen auf das Sozialleben im Ort, Kommunikation im Nahbereich der Straße wieder möglich, Straße eröffnet Potenzial dazu	L, QI, FB, BW	Kleinräumig	Bevölkerung der betroffenen Ortschaften	wahrscheinlich	+

	Verschönerung bzw. Belebung des Ortskerns	in Berndorf möglich, da Straße weniger befahren, Entlastung, man geht wieder öfter in den Ort hinter, Ortszentrum wieder vorhanden durch Verlagerung des Verkehrs, Straße eröffnet Potenzial dazu	FK, QI	Kleinräumig	Bevölkerung von Kirchberg, Berndorf, Fladnitz im Raabtal Ort und Studenzen	wahrscheinlich	+
Wirtschaft							
Wirtschaftliche Entwicklung	Ansiedelung neuer Betriebe wird attraktiver	Schaffung von Arbeitsplätzen durch Attraktivitätssteigerung der Region (auch durch Bau der Straße), noch mehr Betriebe ziehen zu, Erweiterung des bestehenden Gewerbegebietes	L, FK, QI, BW	Regional	Bevölkerung der Region	wahrscheinlich	+
	Immobilien werden aufgewertet	keine Abwanderung aus Berndorf und Kirchberg, da Straße aus dem Ortskern hinausverlegt wird	FB, FK	Kleinräumig	Bevölkerung von Kirchberg, Berndorf, Fladnitz im Raabtal Ort und Studenzen	wahrscheinlich	++
	Immobilien werden abgewertet	durch Lärmbelästigung und Luftverschmutzung, Wertverlust bei Häusern und Baugründen (schwer weiterverkaufbar) in Hanglagen und AnrainerInnen nahe der B 68 NEU von Fladnitz im Raabtal	FK, QI, FB	Punktuell	Betroffene Bevölkerung an der Nordseite von Kirchberg und am Südhang von Fladnitz im Raabtal sowie an der B 68 NEU	möglich	~ (-)

	Frequenzabhängige Betriebe werden benachteiligt	Reduzierung der Einkommenssituation für einige Betriebe, Direktvermarkter an L 201 bzw. B 68 (alt) verlieren Laufkundschaft, Gastwirte liegen nicht mehr an der Hauptverkehrsrouten, zusätzliche Belastung der Gastwirte, immer schwieriger für Gastwirte, Betriebe aufrechtzuerhalten, Stammkundschaften vorhanden, aber Einkaufszentren werden durch die Straße noch attraktiver	QI, FB, FK	Kleinräumig	Frequenzabhängige Betriebe	wahrscheinlich	-
Erreichbarkeit landwirtschaftlich genutzter Flächen	Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Flächen wird eingeschränkt	v. a. in Fladnitz im Raabtal, z. T. auch in Unterstorcha, da wenige Abfahrten bislang vorhanden sind, Eisenbahnquerungen werden in Zukunft geschlossen werden	FK, QI	Kleinräumig	LandwirtInnen	wahrscheinlich	-
Flächennutzung und Bewirtschaftung von Grundstücken	Zerschneidung von Grundstücken erfolgt	Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen als auch von Wohngrundstücken, deshalb eingeschränkte Nutzbarkeit, Ertragsverluste, Grundverlust, Ackerflächen, die übrig bleiben, werden schwer zu bewirtschaften sein, zu niedrige Grundablösen	FK, QI	Kleinräumig	LandwirtInnen	sehr wahrscheinlich	~ (-)
Zugang zu Arbeitsplätzen	Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen wird erleichtert	Verkehr wird beschleunigt, Feldbach/Graz schneller erreichbar, Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen/Lehrplätzen wird erleichtert, Bahnübergang Fladnitz im Raabtal muss nicht mehr gekreuzt werden	FK, QI, FB	Überregional	NutzerInnen, PendlerInnen, Schwerverkehr	wahrscheinlich	+
Umwelt und Sicherheit							
Sicherheit	Verkehrssicherheit wird allgemein erhöht	Für Kinder wird die Fortbewegung im Straßenverkehr sicherer durch weniger Verkehr in den Ortsgebieten, Schulweg wird sicherer und für Kinder leichter zugänglich, weniger Unfälle durch neue Straße	FK, QI, FB, BW	Kleinräumig	Bevölkerung der betroffenen Ortschaften, Kinder, Familien, Ältere	sehr wahrscheinlich	++
Luftqualität	Schadstoffbelastung wird reduziert	durch Verlagerung des Verkehrs, bessere Luftqualität in Berndorf und Kirchberg, weniger Abgase (durch flüssigeren Verkehr)	FK, QI, FB, BW	Kleinräumig	Bevölkerung von Kirchberg, Berndorf, Fladnitz im Raabtal	möglich	+

					Ort und Stundenzonen		
	Schadstoffbelastung wird erhöht	mehr Emissionen durch neue Straße, neue Straße zieht zusätzlichen Verkehr an, Umwege für LandwirtInnen	FK, BW	Kleinräumig	Betroffene Bevölkerung an der B 68 NEU	möglich	-
Lärm	Lärmbelastung steigt	da Trassenführung nahe einiger Siedlungen bzw. für höhere Lagen in Fladnitz im Raabtal, südlicher Teil von Fladnitz im Raabtal am schlechtesten durch Schutzmaßnahmen geschützt, Häuser in Hanglagen (Wohnhäuser an der Nordseite von Kirchberg, Fladnitz im Raabtal am Südhang gebaut)	FK, QI, FB	Punktuell	Betroffene Bevölkerung am Nordhang von Kirchberg, am Südhang von Fladnitz im Raabtal und betroffene Wohnhäuser des Teilabschnitts Unterstorcha-Saaz	sehr wahrscheinlich	-
	Lärmbelastung sinkt	-	FB, FK, QI	Kleinräumig	Bevölkerung von Kirchberg, Berndorf, Fladnitz im Raabtal Ort und Stundenzonen	sehr wahrscheinlich	+
Straßenverkehr	Eingliederung von beruhigten Seitenstraßen in den Hauptverkehr wird erleichtert	schnellere Ausfahrt aus Seitenstraßen möglich, leichteres Überqueren der Straße, da weniger Verkehr auf L 201 und B 68 alt, Staureduktion	FB, FK, QI	Kleinräumig	Betroffene NutzerInnen	sehr wahrscheinlich	++

	Kleinräumiger Verkehr bleibt weiterhin auf gewohnten Wegen	-	QI	Kleinräumig	Bevölkerung der betroffenen Ortschaften	wahrscheinlich	~
Veränderung des Landschaftsbildes	Es kommt zur Entflechtung von Wohn- und Gewerbegebieten.	Straße eröffnet Chance, Wohn- und Gewerbegebiete zu trennen, Industriegebiet außerhalb der Ortschaften/Ortskerne: LKW müssen nicht mehr durch Ortschaften	FK, QI	Kleinräumig	Bevölkerung der betroffenen Ortschaften, Schwerverkehr, Gewerbetreibende	wahrscheinlich	++
Erreichbarkeit	Erreichbarkeit von Gütern des täglichen Bedarfs wird erleichtert	leichtere Erreichbarkeit des Sparmarktes in Stundenzonen für Fußgänger und Radfahrer, vor allem aus Fladnitz im Raabtal durch Unterführung, Kirchberg wird für Fladnitz im Raabtal besser erreichbar, Parkplatzsituation in Kirchberg wird verbessert	QI	Kleinräumig	Bevölkerung der betroffenen Ortschaften	möglich	+
	Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen und Gesundheitsdienstleistungen wird erleichtert	Erreichbarkeit von Ressourcen, die nicht im Ort verankert sind – z. B. Bezirkshauptmannschaft, Landesregierung, höher bildende Bildungseinrichtungen, Facharzt – wird verbessert	QI	Überregional	NutzerInnen der B 68 NEU	möglich	+

6.2. Gesundheitliche Auswirkungen der Nullvariante

Um das Ausmaß der gesundheitlichen Auswirkungen des Straßenbaus besser beurteilen zu können, wurde im Rahmen der Interviews zusätzlich auf das Szenario der Nullvariante eingegangen.

Die Nullvariante wird vor allem von den GemeindegängerInnen von Fladnitz im Raabtal als positiv eingeschätzt, da durch die Eröffnung der Querspange Gnas eine Verkehrsentslastung hervorgerufen wurde. Laut den Befragten gäbe es bei der Nullvariante keine zusätzliche Lärm- und Immissionsbelastung für den Ortsteil Fladnitz im Raabtal, da der Hauptverkehr weiterhin auf der Seite von Kirchberg an der Raab fließen würde und die kleinräumige Verkehrsverteilung erwartungsgemäß gleich bliebe. Zudem würden Häuser in Hanglagen nicht zusätzlich mit Lärm belastet werden und niemand wäre von Grundverlust betroffen. Die TeilnehmerInnen aus dem Ortsteil Fladnitz im Raabtal sehen jedoch auch die negative Seite der Nullvariante; der Verkehr fließt weiterhin durch die Ortschaft und wird in den nächsten Jahren mit hoher Wahrscheinlichkeit zunehmen.

Dies hat vor allem aus Sicht der Betroffenen der L 201 negative Auswirkungen, da das hohe Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Belastungen (Lärm, Abgase, hohes Unfallrisiko etc.) bestehen bleiben bzw. weiter zunehmen werden. Die Anspannung steigt dadurch weiter an und die Wohn- und Lebensqualität der Betroffenen, vor allem jener an der L 201, wäre weiterhin stark beeinträchtigt. Die Betroffenen beschreiben, dass sie den Entschluss zum Nicht-Ausbau als Rückschlag und starke psychische Belastung erleben würden.

Die Nullvariante hätte zudem negative wirtschaftliche Auswirkungen für BewohnerInnen an der L 201, da durch die hohe Lärmbeschallung der Grundstücke eine Entwertung stattfindet und finanzielle Einbußen beim Verkauf gegenüber dem Anschaffungswert entstehen. Langfristig gesehen sieht die Hälfte der Betroffenen der L 201 eine Abwanderung und einen Verfall der leer stehenden Häuser voraus.

7. Empfehlungen

Auf Basis der identifizierten Gesundheitsauswirkungen hat das Projektteam zunächst einen Formulierungsvorschlag erarbeitet, der im Empfehlungsworkshop am 2.7.2015 diskutiert, präzisiert und ergänzt worden ist. In der weiteren Folge hatten die Mitglieder des Lenkungsausschusses auch die Möglichkeit, im Rahmen eines Stellungnahmeverfahrens Anmerkungen dazu abzugeben.

Die zentralen Handlungsempfehlungen richten sich an den Projektträger und stellen direkte Vorschläge zur gesundheitsbezogenen Optimierung des Ausbaus der B 68 dar. Darüber hinaus werden auch einige Möglichkeiten aufgezeigt, wie die Gemeinde und/oder Region zur Verbesserung der Gesundheit ihrer Bevölkerung im Zusammenhang mit dem Ausbau der B 68 beitragen kann.

7.1. Handlungsempfehlungen für den Projektträger

Bereitstellung von Informationen und professionelle Prozessbegleitung

Die Bevölkerung sollte zum Projektfortschritt bezüglich Umbau/Ausbau der B 68 in Form einer und transparenten Kommunikation der Planungsaktivitäten regelmäßig informiert werden. Diese Informationen sollten Trassenführung, Ort und Ausgestaltung der Anschlusspunkte an die neue B 68, die Erreichbarkeit der Grundstücke mit Begleitwegen sowie die Querungsmöglichkeiten mit Über- und Unterführungen zur B 68 beinhalten. Die Bevölkerung sollte auch zeitgerecht über die geplanten Bautätigkeiten informiert werden, wobei Dauer und Abfolge der Bauphasen und deren Konsequenzen in Bezug auf Lärmbelastung und Luftschadstoffe für die AnrainerInnen von Interesse sind.

Messungen auf privaten Grundstücken sollen zeitgerecht angekündigt werden.

Der Prozessfortschritt kann beispielsweise durch regelmäßige Informationsveranstaltungen unter Einbezug der Bevölkerung und Bürgerinitiativen transparent gemacht werden. Mit besonders zu berücksichtigenden Personen, wie etwa AnrainerInnen einzelner Häuser zwischen Unterstorcha und Saaz, BewohnerInnen von Häusern in Hanglagen und AnrainerInnen unmittelbar an der neuen B 68, sollten zeitgerecht Gespräche geführt werden. Um einen Ausgleich unterschiedlicher Interessen zu ermöglichen, wird eine professionelle Begleitung durch den gesamten Prozess empfohlen.

Ausgestaltung von Lärmschutzmaßnahmen

Auf die Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des Projektes der B 68 ist aufgrund der topografischen Situation des Talraumes und der Hanglagen besonderes Augenmerk zu legen (beispielsweise Hanglagen am Südhang von Fladnitz im Raabtal, am Nordhang von Kirchberg an der Raab sowie betroffene Wohnhäuser des Teilabschnitts Unterstorcha-Saaz). Bei der Planung der Lärmschutzmaßnahmen sollte auf eine gute Einbindung in die Landschaft geachtet werden. Dies kann bei ausreichenden Platzverhältnissen zum Beispiel durch Lärmschutzdämme erreicht werden. Auch wird die Verwendung von lärmindernden Fahrbahnbelägen als Maßnahme zur Reduktion der Lärmbelastung genannt.

Für die bessere Sichtbeziehung zu Gewerbebetrieben besteht der Wunsch nach einer punktuellen Errichtung von transparenten Lärmschutzwänden.

Neugestaltung und Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Flächen

Um die Bewirtschaftung von Nutzflächen zu verbessern, sollten Grundzusammenlegungen oder Flurbereinigungen angestrebt werden. Der Ankauf von Ersatzflächen durch das Land Steiermark kann ebenso in Betracht gezogen werden. Zusätzlich sollten neue Zufahrten zu landwirtschaftlichen Flächen gemeinsam mit den betroffenen LandwirtInnen abgestimmt werden, um die Erreichbarkeit von Nutzflächen durch landwirtschaftliche Fahrzeuge zu gewährleisten.

Zudem sollten vor der Projektumsetzung der B 68, entsprechend den Vorgaben der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 - EisbKrV zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen, Gespräche mit VertreterInnen der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) geführt werden.

Erhaltung des Naherholungsraumes

Bei der geplanten Verlegung der Raab sollte im Hinblick auf die Erhaltung des Naherholungsraumes besonderes Augenmerk auf die ökologische Ausgestaltung gelegt werden. Im Zuge dessen sollten kompensierende Maßnahmen geplant und umgesetzt werden, um einer Beeinträchtigung des durch den Ausbau der B 68 betroffenen Erholungsraumes (bspw. Raab, Sport- und Freizeitzentrum Fladnitz im Raabtal, Sport- und Spielplatz bei Klementmühle) entgegenzuwirken.

Überprüfung von verkehrsregelnden Maßnahmen

Zur Sicherstellung einer angst- und barrierefreien sowie sicheren Fortbewegung sollten Beschilderungen, Markierungen, Übersichtstafeln sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den nicht-motorisierten Verkehr an die neue Verkehrssituation im gesamten Straßennetz angepasst und bei Bedarf erneuert bzw. ergänzt werden. Hierbei sollten lokale ExpertInnen, wie beispielsweise Einsatzkräfte (Polizei, Rettung, Feuerwehr), einbezogen werden.

Entwicklung eines integrierten regionalen Mobilitätskonzeptes

Da sich durch den Ausbau der B 68 Änderungen im regionalen Verkehrsverhalten ergeben, sollten öffentliche Verkehrsmittel und Fahrpläne sowie die Platzierung von Haltestellen und/oder das Einführen innovativer Mobilitätsangebote, als Alternative zum motorisierten Individualverkehr, mitbedacht und/oder adaptiert werden. Aufgrund der sich hier ergebenden Möglichkeiten sollte mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) sowie mit anderen lokalen MobilitätsdienstleisterInnen ein integriertes regionales Konzept zur Förderung einer aktiven Mobilität im ländlichen Raum entwickelt werden. Als zu berücksichtigende Aspekte wurden die alltägliche Nutzung von Geh- und Radwegen, die Ermöglichung einer angst- und barrierefreien Bewegung im Freien sowie die Schaffung von Anreizen zur Nutzung von Geh- und Radwegen genannt. Zur Förderung umweltfreundlicher Fortbewegungsmethoden wurden die Bereitstellung von E-Bikes und die Errichtung von Elektrotankstellen an strategisch günstigen Plätzen als weitere Beispiele angegeben.

7.2. Ergänzende Empfehlungen für Gemeinde und Region

Berücksichtigung der Situation frequenzabhängiger Betriebe

Um erwarteten Umsatzeinbußen frequenzabhängiger Betriebe (bspw. Direktvermarkter an der L 201 und der aktuellen B 68) durch den Ausbau der B 68 entgegenzusteuern, sollten Maßnahmen zur Regulierung durch die Gemeinde Kirchberg an der Raab, der Wirtschaftskammer Regionalstelle Südost sowie mit den betroffenen Betrieben geplant werden. Das Anbringen von Hinweisschildern an der neuen B 68 stellt eine Möglichkeit dar, um die Sichtbarkeit dieser Betriebe weiterhin zu gewährleisten. Ein weiteres Beispiel, das bezüglich Sichtbarkeit und Wahrnehmung der Betriebe genannt wurde, ist das Einführen eines regionalen Gutscheinsystems.

Entlastung der AnrainerInnen an der L 201

Zur Entlastung der betroffenen AnrainerInnen der L 201 sollten Sofortmaßnahmen für Wohnhäuser im betroffenen Einzugsgebiet getroffen werden. Hierbei wurden bauliche Maßnahmen wie z. B. lärmindernde Fahrbahnbeläge als auch rechtliche Maßnahmen wie etwa Geschwindigkeitsbeschränkungen genannt.

Gestaltung des Wohnumfeldes

Da sich durch den Ausbau der B 68 Potenziale zur Trennung von Wohn- und Gewerbegebieten ergeben, sollte eine strategische Flächenwidmung durch die Gemeinde Kirchberg an der Raab erfolgen, um einer an das Gewerbegebiet heranrückenden Wohnbebauung entgegenzusteuern. Durch die Verkehrsentslastung in den Ortskernen ergeben sich darüber hinaus Möglichkeiten zu deren Revitalisierung. Hierbei wäre es sinnvoll, Maßnahmen zur Erhaltung und Förderung sozialer Netzwerke und gemeinschaftsfördernder Aktivitäten zu setzen.

Weiterentwicklung touristischer Angebote

Durch den Ausbau der B 68 als Verbindungsstraße ins Raabtal ergeben sich Möglichkeiten, gemeinsam Überlegungen zur touristischen Ausrichtung der Region vorzunehmen. Hierbei sollte eine Zusammenarbeit mit dem Steirischen Vulkanland stattfinden, um gemeinsam Verbesserungen für touristische Angebote zu planen. Besonders zu beachten ist die Ausrichtung lokaler sowie regionaler Geh-, Rad- und Wanderwege für TouristInnen und die lokale Bevölkerung. Darüber hinaus sollten auch die empfohlene Erhaltung und/oder Neugestaltung des Naherholungsraumes Berücksichtigung finden. Es sollte möglich sein, Flächen durch die zuständigen Gemeinden zu erschließen, um die Nutzung und den Zugang zur Raab als Freizeit- und Erholungsgebiet zu fördern und zu erweitern.

8. Literatur

- Amegah, T., Amort, F. M., Antes, G., Haas, S., Knaller, C., Peböck, M., Reif, M., Spath-Dreyer, I., Sprenger, M., Strapatsas, M., Türscherl, E., Vyslouzil, M. & Wolschlager, V. (2013). *Gesundheitsfolgenabschätzung (GFA) in Österreich. Leitfaden für die Praxis*. Wien: BM für Gesundheit.
- Bachl, N., Bauer, R., Dorner, T., Gabler, C., Gollner, E., Halbwachs, C. Lercher, P., Miko, H., Ring-Dimitriou, S., Samitz, G., Schober, P., Stein, V., Titze, S. & Windhaber, J. (2012). *Österreichische Empfehlungen für gesundheitswirksame Bewegung*. Wien: Fonds Gesundes Österreich.
- Bauer, L. (2015). *Qualitative Analyse gesundheitlicher Auswirkungen im Rahmen des GFA Pilotprojektes – „Ausbau der B 68“ im regionalen Setting*. Bad Gleichenberg: FH JOANNEUM.
- BMLFUW. (Hrsg.). (2001). *UVP-Handbuch Verkehr*. Wien: BMLFUW.
- British Medical Association. (2012). *Healthy Transport = Healthy lives*. o.O.: British Medical Association. Download vom 8. August 2015, von <http://bma.org.uk/-/media/files/pdfs/working%20for%20change/improving%20health/healthytransporthealthyvives.pdf>
- Cohen, J. M., Boniface, S. & Watkins, S. (2014). Health implications of transport planning, development and operations. *Journal of Transport & Health*, 1, 63-72.
- Davis, A. (2005). Transport and health – what is the connection? An exploration of concepts of health held by highways committee Chairs in England. *Transport Policy*, 12, 324-333.
- Dora, C. & Phillipps, M. (Hrsg.) (2000). *Transport, environment and health*. Europe: World Health Organization.

Edler, K. (2015). *Gesundheitliche Auswirkungen von Straßenverkehr. Einfluss von körperlicher Aktivität, Trennung von Gemeinschaften und wirtschaftlichen Faktoren im Rahmen der Gesundheitsfolgenabschätzung*. Bad Gleichenberg: FH JOANNEUM.

Environment Canterbury City Council. (Hrsg.). (2010). *Wider Health & Wellbeing Impacts of Transport Planning*. New Zealand: Environment Canterbury City Council.

Faculty of Public Health. (Hrsg.). (o. J.). *Transport & health. Briefing Statement*. London: Faculty of Public Health.

Gangl, D. (2014). *Erfolgsfaktoren für Gesundheitsfolgenabschätzungen am Beispiel Verkehr. Zusammenhänge mit Umweltverträglichkeitsprüfung und Strategischer Umweltprüfung sowie Anwendbarkeit in der Steiermark*. Bad Gleichenberg: FH JOANNEUM.

Gemeindenachrichten Studenzen. (2009a). *Einladung an LR Edlinger-Ploder zur B 68-Diskussion*. Studenzen: Gemeinde.

Gemeindenachrichten Studenzen. (2009b). *B 68-Verkehrsgipfel mit der Landesrätin*. Studenzen: Gemeinde.

Gemeindenachrichten Studenzen. (2010). *B 68. Zeitplan für den Weiterbau und Trassenführung jetzt fixiert*. Studenzen: Gemeinde.

Gemeindenachrichten Studenzen. (2011a). *Pressekonferenz Ausbau B 68. Die Politik muss jetzt handeln*. Studenzen: Gemeinde.

Gemeindenachrichten Studenzen. (2011b). *B 68 Feldbach bis Studenzen wieder auf Kurs*. Studenzen: Gemeinde.

Hayes, C., Rhatigan, A., Matthews, D., Moloney, S., Clegg, P., Wright, E. et al. (2004). *A Health Impact Assessment of Traffic and Transport in Ballyfermot*. Projektbericht. Download vom 12. März 2015, von <http://www.apho.org.uk/resource/item.aspx?RID=47664>

Horvath, I., Haas, S., Knaller, C. & Sax, G. (2010). *Health Impact Assessment. Konzept zur Etablierung in Österreich*. Wien: BM für Gesundheit.

Hulmak, M., Pichler, M., Rosinak, W., Snizek, S. & Weninger, A. (2003). *Regionales Verkehrskonzept. Bezirk Feldbach*. Graz: Land Steiermark.

Huss, A. & Rössli, M. (2007). Gesundheitsfolgenabschätzung des Transitverkehrs im Alpenraum: Methoden und Grenzen. In: Ruffini, F. V. (Hrsg.). (2007). *Verkehr durch die Alpen. Entwicklungen, Auswirkungen, Perspektiven*. Bern: Haupt.

Kavanagh, P., Doyle, C. & Metcalfe, O. (2005). *Health Impacts of Transport. A Review*. Ireland: Institute of Public Health.

Land Steiermark. (Hrsg.). (2011). *Ldstr. B 68, Feldbacher Straße Abschnitt Fladnitz im Raabtal – Saaz. Einreichprojekt 2011. Allgemein verständliche Zusammenfassung*. Graz: Land Steiermark.

Land Steiermark. (Hrsg.). (2015). *Pressekonferenz Straßeninfrastruktur Großprojekte in der Steiermark*. Download vom 28. Jänner 2015, von http://www.google.at/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CB8QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.verkehr.steiermark.at%2Fcms%2Fdokumente%2F12173762_11163634%2F00b8db51%2FFPK_Gro%25C3%259Fprojekte_150114.pdf&ei=8qnIVOelAoLjaOC-cgOAB&usg=AFQjCNHcJmf3Gr2euZP0iCCkA227QH_iAw&sig2=Vsm3yr-rEMdfHYmCopuzOag&bvm=bv.84607526,d.bGQ

Linell, A. (2005). *Health impact assessment of a road traffic project. Case study: Route 73*. Stockholm: Swedish National Institute of Public Health.

Mansfield, A., Nathanson, V., Jayasinghe, N., Roxcroft, G., Panizzo, R., Ellinas, T. et al. (2012). *Health transport = Health lives*. UK: British Medical Association.

- Moshammer, H., Hutter, H.P. & Schmidt, L. (2005). Country Report Austria on Mobility, Environmental Issues, and Health. In: Nicolopoulou-Stamati, P., Hens, L. & Howard C. V. (Hrsg.). (2005). *Environmental health impacts of transport and mobility*. Dordrecht: Springer.
- Nicolopoulou-Statami, P., Hens, L., Lammar, P., & Howard, C.V. (2005). Effects of Mobility on Health – An Overview. In: Nicolopoulou-Stamati, P., Hens, L. & Howard C. V. (Hrsg.). (2005). *Environmental health impacts of transport and mobility*. Dordrecht: Springer.
- Pfeiffer, B., (2014). *Das Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung und das Verkehrsaufkommen im Bezirk Steyr Land*. Linz: Amt der Oberösterreichischen Landesregierung.
- Racioppi, F. & Dora, C. (2005). Integrating Health Concerns Into Transport Policies. In: Nicolopoulou-Stamati, P., Hens, L. & Howard C. V. (Hrsg.). (2005). *Environmental health impacts of transport and mobility*. Dordrecht: Springer.
- Rauth, W., Weber, B. & Kind, M. (2004). *Gesundheit und Verkehr*. Wien: VCÖ.
- Schäfer, K., Grunow, M. & Kohnen, U. (2004). *Umwelt – Gesundheit – Verkehr, Broschüre im Rahmen des Aktionsprogramms Umwelt und Gesundheit (APUG) NRW*. Düsseldorf: Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen.
- Spangl, W., Schneider, J., Moosmann, L., Ansorge, C. & Gassner, C. (2010). *Gesundheitsauswirkungen der PM_{2,5}-Exposition – Steiermark*. Wien: Umweltbundesamt.
- STATISTIK AUSTRIA (2012). *Abgestimmte Erwerbsstatistik 2012 mit Stichtag 31.10., Gebietsstand 2014*. Download vom 19.11.2014.
- Steiner, H. & Plauder, T. (2015). *Es gibt wieder Hoffnung für die B 68*. Download vom 28. Jänner 2015, vom http://www.kleinezeitung.at/s/steiermark/suedostsued/peak_suedostsued/4639066/Strassenbau_B-68Ausbau-genehmigt

Steiner, H. (2011). *Kein Ende für die Lücke?*. Download vom 28. Jänner 2015, von <http://www.kleinezeitung.at/s/oesterreich/4239747/Kein-Ende-fur-die-Lucke>

Thomson, H., Jepson, R., Hurley, F. & Douglas, M. (2008). Assessing the unintended health impacts of road transport policies and interventions. Translating research evidence for use in policy and practice. *BMC Public Health*, 8 (339), 1-13.

Transport and Health Study Group. (Hrsg.). (2000). *Carrying out a Health Impact Assessment of a Transport Policy – Guidance from the Transport & Health Study Group*. Cheshire: Transport & Health Study Group.

Trummer, R. (2010). *Schneller Weiterbau der B 68 notwendig*. Download vom 19. August 2013, von <http://www.kleinezeitung.at>

Trummer, R. (2011a). *Wo bleibt das Lkw-Fahrverbot für Studenzen?*. Download vom 28. Jänner 2015, von <http://www.kleinezeitung.at/s/oesterreich/4243203/Wo-bleibt-das-LkwFahrverbot-fur-Studenzen>

Trummer, R. (2011b). *Ausbau B 68. „Politik muss handeln!“*. Download vom 19. August 2013, von <http://www.kleinezeitung.at>

Trummer, R. (2012). *„Situation ist unzumutbar“*. Download vom 28. Jänner 2015, von <http://www.kleinezeitung.at/s/oesterreich/3954427/Situation-ist-unzumutbar>

Wernham, A. (2011). Health Impact Assessments Are Needed in Decision Making About Environmental And Land-Use Policy. *Health Affairs*, 30 (5), 947-956.

WOCHE Südoststeiermark. (Hrsg.). (2011). *B 68-Ausbau nur bei Konsens*. Download vom 28. Jänner 2015, von <http://www.meinbezirk.at/feldbach/chronik/b-68-ausbau-nur-bei-konsens-d264586.html>

Anhang

Checkliste zur Fokussierung von Gesundheitsdeterminanten

Determinanten	Auswirkungen			besonders betroffene Gruppen ⁴	Beschreibung	Priorisierung	Datenbeschaffung
	pos	neutral	neg				
Individuelle, Familien- und Lebensstilfaktoren							
Mobilität	x			Ältere Menschen, Personen mit Beeinträchtigungen	verbesserte Mobilität durch bessere Anbindung	x	PendlerInnenstatistik
Körperliche Aktivität			x	Alle	Einschränkung der Raab als Naherholungsgebiet?	x	
Sicherheit / Unfallhäufigkeit	x			Ältere Menschen, Personen mit Beeinträchtigungen, Frauen, Kinder	weniger Unfälle durch Verlegung der Straße in Großteils wenig besiedeltes Gebiet		Unfallstatistik
Gesünderes Reiseverhalten / Nutzung von PKWs vs. Öffis			x	PendlerInnen, NutzerInnen öffentlicher Verkehrsmittel	schlechterer Zugang zu Bahnhof?, Attraktivitätssteigerung PKW		
Ernährung		x		Familien	Einschränkung des Anbaus von Lebensmitteln?		
Stressempfinden / -bewältigung			x	Alle	Erhöhtes Verkehrsaufkommen, Lärm + Luft, Einschränkung Raab		Literatur
Familienleben		x		Frauen, Kinder und Jugendliche, Ältere	-		
Alkohol- und Drogenmissbrauch / Risikoverhalten		x		Jugendliche, Männer, bildungsferne Gruppen	durch verminderte Stressbewältigung erhöhter Missbrauch		
Lebensqualität		x		Alle	Lärmbelästigung, Luftverschmutzung, Zerschneidung Landschaft		Literatur
Sexuelle Aktivität		x		Jugendliche, Männer	keine Auswirkungen zu erwarten		
Gesundheitliche Ungleichheit			x	Ältere Menschen, Personen mit Beeinträchtigungen	benachteiligte Gruppen werden noch mehr belastet -> Siedlungen Fladnitz im Raabtal, Bahntrasse	x	Literatur

⁴ z. B. Ältere Menschen, Kinder, Jugendliche, Familien, Männer, Frauen, Alleinerziehende, Ethnische Gruppen, Personen mit Beeinträchtigungen, alleinlebende Menschen, UnternehmerInnen / Gewerbetreibende, PendlerInnen, NutzerInnen öffentlicher Verkehrsmittel, Armutsbetroffene / -gefährdete, Arbeitslose, bildungsferne Gruppen

Sozioökonomisches Umfeld							
Soziale Netzwerke und Gemeinschaften		x		Jugendliche, Ältere	verbessertes Ortsleben durch Reduzierung des Verkehrs an L 201?	x	Literatur
Soziale Unterstützung		x		Ältere, Personen mit Beeinträchtigungen, Alleinlebende	besserer Zugang zu Nachbarn?		Literatur
Wirtschaftliche Entwicklung	x			PendlerInnen, UnternehmerInnen, Arbeitslose	Attraktivität für Wirtschaft wird gesteigert, Schaffung Arbeitsplätze?		
Zugang zu Nachbarschaft / Vereinen / Plätzen		x		Ältere; Personen mit Beeinträchtigungen	könnte verbessert werden, durch Entlastung des Ortsgebiets Kirchberg	x	
Zusammengehörigkeitsgefühl		x		Alle	möglicherweise positiv	x	
Soziale Isolation			x	Alleinlebende, Ältere, Personen mit Beeinträchtigungen	benachteiligte Gruppen werden noch stärker isoliert	x	
Work-Life-Balance		x		PendlerInnen, UnternehmerInnen	bessere Erreichbarkeit und Schaffung von Arbeitsplätzen		
Einkommen		x		UnternehmerInnen, Arbeitslose	Schaffung von Arbeitsplätzen?		
Rassismus		x		Ethnische Gruppen	Diskriminierung AnwohnerInnen B 68 NEU?		
Kriminalität		x		Jugendliche, Ältere	könnte Steigen durch vermehrtes Stressempfinden		
Gesundheitliche Ungleichheit			x	Ältere, Personen mit Beeinträchtigungen, Arbeitslose	könnte ansteigen, Siedlungen Bahntrasse Fladnitz im Raabtal	x	Interviews
Physische Umwelt							
Verkehrsaufkommen			x	AnrainerInnen	wird sich erhöhen, wenn auch Großteils dünn besiedelte Gebiete stärker betroffen sind		UVE
Luftverschmutzung			x	AnrainerInnen	wird sich durch steigendes Verkehrsaufkommen erhöhen		UVE
Lärmbelästigung			x	AnrainerInnen	wird sich durch steigendes Verkehrsaufkommen erhöhen		UVE
Wasserqualität		x		Alle	Maßnahmen zum Hochwasserschutz werden getroffen		UVE

Nutzung landwirtschaftlicher Flächen / Lebensmittelproduktion			x	LandwirtInnen	Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen, Luftverschmutzung, Müll?		
Wohnbau		x		Familien	Abwanderung von B 68 NEU		
Hygiene / Abfall		x		AnrainerInnen	ev. vermehrter Abfall an neuer Streckenführung		
Landschaftsbild			x	AnrainerInnen	Zerschneidung Landschaftsbild		Interviews
Gesundheitliche Ungleichheit			x	AnrainerInnen	LandwirtInnen werden benachteiligt	x	Interviews
<u>Öffentliche Dienstleistungen</u>							
Erreichbarkeit Gesundheitsdienstleistungen		x		Ältere, Personen mit Beeinträchtigungen	Erreichbarkeit LKH Feldbach wird verbessert, Zugang Hausarzt?		Google Maps: Ärzte, Therapeuten, Spitäler etc. markieren
Erreichbarkeit öffentliche Einrichtungen		x		Ältere, Personen mit Beeinträchtigungen	Gemeindezentrum Kirchberg, BH, Kindergarten ...		Google Maps
Erreichbarkeit Arbeitsplätze	x			UnternehmerInnen, Arbeitslose	Erreichbarkeit größerer Orte / Städte wird verbessert		Google Maps
Erreichbarkeit Einkaufsmöglichkeiten	x			Ältere, Personen mit Beeinträchtigungen	lokale Geschäfte, auch Stadt Feldbach mit Einkaufsmöglichkeiten		Google Maps
Erreichbarkeit Freizeiteinrichtungen		x		Jugendliche, Kinder, Familien	Raab als Naherholungsgebiet, Turnhalle		Google Maps
Erreichbarkeit öffentliche Verkehrsmittel			x	Ältere, Personen mit Beeinträchtigungen, Kinder, Jugendliche	Verschlechterung Erreichbarkeit Bahnhof, Bushaltestellen		Google Maps
Erreichbarkeit Bildungseinrichtungen	x			Kinder, Jugendliche	Schulen, Hochschulen, Kollegs -> Feldbach, Bad Gleichenberg, Graz		Google Maps
Erreichbarkeit Rad- und Fußwege		x		Familien	Raab als Naherholungsgebiet, Radweg, Gehsteige		Google Maps
Zugang zu (Gesundheits-) Informationen		x		Ältere, Personen mit Beeinträchtigungen	-		

Kurzfragebogen

Fragebogen und Informationsstand im Gemeindezentrum Kirchberg Gesundheitsfolgenabschätzung zum Ausbau der B 68

Sehr geehrte Damen und Herren!
Liebe Gemeindemitglieder!

Die direkte Lebens- und Wohnumgebung hat großen Einfluss darauf, wie wohl wir uns fühlen, wie intensiv wir Nachbarschaften pflegen, wie praktisch sich die Wege in Schule und Arbeit gestalten, welchen Hobbys wir nachgehen können und auf vieles mehr.

Wir möchten Sie dazu einladen, den folgenden Fragebogen auszufüllen und so Ihre Meinung zu den Auswirkungen bezüglich Gesundheit und Wohlbefinden, die durch den „Ausbau der B 68“ entstehen könnten, an das Projektteam weiterzugeben. Ihre Einschätzung dient als wertvolle Grundlage für die Bewertung von positiven und negativen Gesundheitsauswirkungen. Sie werden dafür wahrscheinlich 10 – 15 Minuten benötigen.

Auf den nächsten Seiten sehen Sie in der abgebildeten Karte den Verlauf der neuen B 68 (laut Regierungssitzungsantrag vom 15.1.2015). Bitte gehen Sie bei der Beantwortung der Fragen im anschließenden Fragebogen von dieser Karte aus und bewerten Sie nach folgender Einteilung:

					keine Angabe
sehr positive Auswirkung	positive Auswirkung	keine Auswirkung	negative Auswirkung	sehr negative Auswirkung	

Als weitere Informationsquelle gibt es ab sofort bis einschließlich 7. Mai einen **Informationsstand im Eingangsbereich des Gemeindezentrums Kirchberg.**

Dort finden Sie:

- nähere Informationen zum Projekt der Gesundheitsfolgenabschätzung
- eine Skizze zum Ausbau der B 68
- zusätzliche Fragebögen für weitere Familienmitglieder

Ihre Kommentare und Antworten werden nur vom Projektteam der FH JOANNEUM bearbeitet. Alle Angaben werden vertraulich und anonym behandelt und nicht an Dritte weitergegeben.

Rückgabe des Fragebogens

Für die Rückgabe des Fragebogens stehen Ihnen zwei Möglichkeiten zur Verfügung.
Trennen Sie bitte dafür die Fragebogenblätter heraus.

a) Bitte **werfen Sie** den ausgefüllten **Fragebogen** ab sofort bis einschließlich **Donnerstag, den 7. Mai 2015** in den **Gemeindepostkasten im Außenbereich des Gemeindezentrums Kirchberg** (tägliche Entleerung).

b) Oder **senden Sie** den **Fragebogen** (letzter **Poststempel am 7. Mai 2015**) an folgende Adresse:

**FH JOANNEUM GmbH
z.H. Bianca Neuhold
Kaiser-Franz-Josef-Straße 24
8344 Bad Gleichenberg**

Vielen Dank für Ihren Beitrag und Ihre Unterstützung!

Für weitere Informationen oder Fragen wenden Sie sich bitte an:

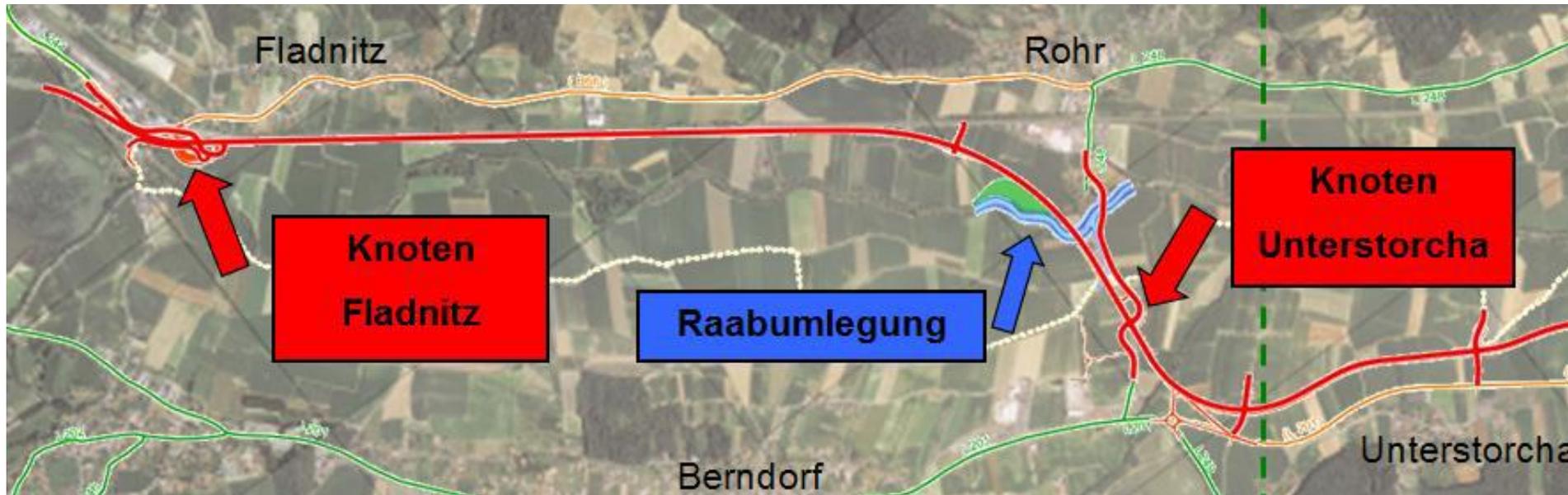
Bianca Neuhold BSc, MSc
FH JOANNEUM Bad Gleichenberg
Bereich Public Health & Gesundheitsmanagement
Kaiser-Franz-Josef Straße 24
8344 Bad Gleichenberg
bianca.neuhold@fh-joanneum.at
Tel.: 0316 / 5453 6726

B 68 NEU Fladnitz – Unterstorcha (Teilabschnitt 1)

Die neue B 68 (rot markiert) und deren Teilabschnitt 1 beginnt im Anschluss an die nordwestlich von Fladnitz gelegene Raabbrücke und folgt kurz der alten B 68 (orange markiert von Fladnitz bis Rohr). Der Knoten Fladnitz umfasst eine niveaufreie Anbindung der L 244 (Eichköglstraße), eine Fuß-/Radwegunterführung (R11, weiß markiert) und die Einbindung des Clementweges. Eine kreuzungsfreie Anbindung führt zu den Auffahrten zur neuen B 68 im Bereich Knoten Fladnitz. Zwischen dem Gasthof Wagenhofer und der RAIKA quert der Radweg (R 11) die neue B 68 mittels einer Rad- und Gehwegunterführung. Bis zur Höhe der Kläranlage verbleibt die neue B 68 südlich der Bahnstrecke Graz-Fehring und verläuft parallel zu den Bahngleisen. Danach schwenkt die neue B 68 zur Raabtalquerung im Bereich von Rohr. Parallel zur neuen B 68 liegt talseitig der Gemeindeweg 1 mit zwei Ausweichbuchten, der Anschluss an die alte B 68 hat.

B 68 NEU Unterstorcha – Saaz (Teilabschnitt 2)

Nach der Querung der Raab und der Querung der L 248 (Rohrstraße) endet der Teilabschnitt 1 durch eine Anbindung an die L 201 (Berndorferstraße). Der Teilabschnitt 2 der neuen B 68 verläuft nordwestlich der Ortschaft Unterstorcha und parallel zur L 201 (Berndorferstraße) entlang eines Entwässerungsgrabens bis zur Einbindung in den bereits ausgebauten Teilabschnitt, der Querspange Gnas bei Saaz. Die neue B 68 soll durchgehend in Dammlage errichtet werden, um hochwassersicher zu sein.



1. Wie schätzen Sie die Auswirkungen in Ihrer Umgebung ein, die durch den Neuausbau der B 68 (Fladnitz – Saaz) entstehen – sowohl in positiver als auch negativer Hinsicht?

Bitte kreuzen Sie Zutreffendes an. ☒

						keine Angabe
--	--	--	--	--	--	--------------

Lebensstil

Körperliche Betätigung, Bewegung im Freien						
Nutzung der Raab als Freizeit- und Erholungsgebiet						
Nutzung von Radwegen						
Nutzung von Fuß- und Spazierwegen						
Persönliche Lebensqualität						

Wirtschaft

Wirtschaftliche Entwicklung (Arbeitsplätze, Gewerbe, Unternehmen usw.)						
Zugang zu Arbeitsplätzen						
Erreichbarkeit oder Bewirtschaftung landwirtschaftlich genutzter Flächen						

Sozialer Zusammenhalt

Erreichbarkeit von Nachbarn, Freunden und anderen sozialen Gemeinschaften						
---	--	--	--	--	--	--

Zugang zu öffentlichen Einrichtungen und Plätzen

Zugang zu Freizeiteinrichtungen und Erholungsplätzen wie z. B. Bademöglichkeiten, Sportplätze, Sporthallen usw.						
Zugang zu öffentlichen Einrichtungen wie z. B. Gemeindeamt, Polizei, Kindergarten, Schulen, Spielplatz, Kirche, Friedhof usw.						
Zugang zu Gesundheits- und Sozialdienstleistungen wie z. B. Krankenhaus, Arzt/Ärztin, Apotheken, Therapeut/innen, Seelsorge usw.						
Zugang zu Einkaufs- und Konsummöglichkeiten wie z. B. Supermarkt, Gasthaus, Cafés usw.						
Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn)						

Umwelt

Straßenverkehr in Ihrer Ortschaft						
Sicherheit in Ihrer Ortschaft (Unfälle, Verletzungen usw.)						
Lärm in Ihrer Ortschaft						
Luftqualität in Ihrer Ortschaft						
Veränderung des Landschaftsbildes						

Andere Auswirkungen, die oben nicht genannt wurden:

.....						
.....						

2. Wie schätzen Sie die Auswirkungen, die durch den Neuausbau der B 68 (Fladnitz – Saaz) entstehen, auf folgende Personengruppen in Ihrer Umgebung ein – sowohl in positiver als auch negativer Hinsicht?

Bitte kreuzen Sie Zutreffendes an. ☒

						keine Angabe
Kinder, Jugendliche						
Alleinerziehende						
Familien						
Männer						
Frauen						
Eltern						
Ältere Menschen						
Menschen mit Behinderung						
Menschen aus anderen Herkunftsländern						
Alleinlebende Menschen						
Unternehmer/innen, Gewerbebetreibende						
Nutzer/innen von öffentlichen Verkehrsmitteln						
Pendler/innen (mit PKW)						
Andere Personengruppen, die oben nicht genannt wurden:						

3. Welche zusätzlichen Anregungen hinsichtlich Gesundheit und Wohlbefinden gibt es, die das Projektteam der Fachhochschule JOANNEUM Ihrer Meinung nach in der Gesundheitsfolgenabschätzung berücksichtigen soll?

Bitte schreiben Sie Ihre Anmerkungen auf. ✎

4. Angaben zu Ihrer Person

Geschlecht: weiblich männlich

Bewohner/in der Ortschaft: _____

Alter:

- bis 20 Jahre
- 21 bis 40 Jahre
- 41 bis 60 Jahre
- 61 bis 80 Jahre
- 81 und mehr Jahre
- Keine Angabe

Höchste abgeschlossene Ausbildung:

- Pflichtschule
- Lehre
- Berufsbildende mittlere Schule (Handelsschule, Fachschule)
- AHS/BHS (Matura)
- Kolleg
- Universität, Fachhochschule
- Keine Angabe

Vielen Dank!

Bitte werfen Sie bis zum 7. Mai 2015 den Fragebogen in den Gemeindepостkasten Kirchberg oder versenden Sie ihn per Post an die oben angegebene Adresse.

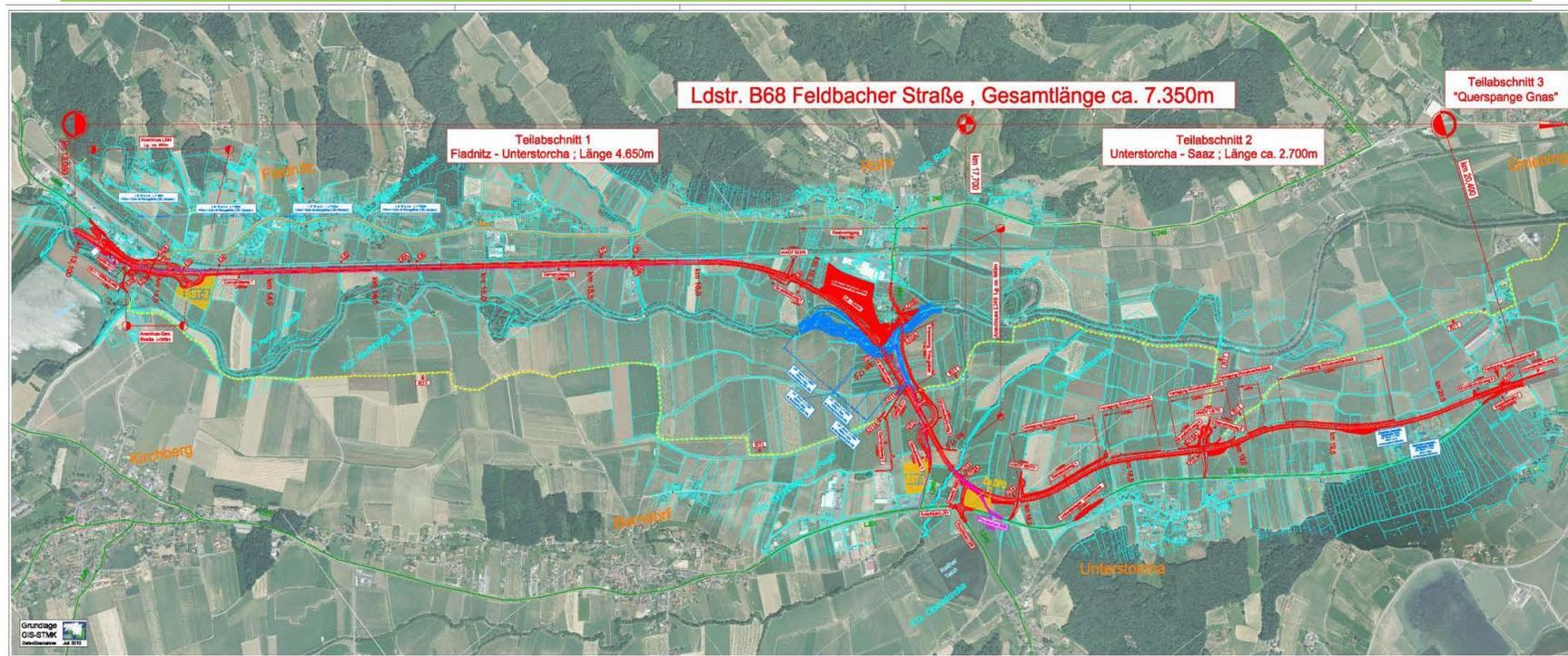
GESUNDHEITSFOLGENABSCHÄTZUNG (GFA) Pilotprojekt: Ausbau der B 68

Teilabschnitt 1 (TA1)

- im Anschluss an Raabbrücke
- folgt kurz dem Trassenverlauf der alten B 68
- anschließend bahnparallel bis zur Höhe Kläranlage
- Schwenkung zur Raabtalquerung im Bereich Rohr

Teilabschnitt 2 (TA2)

- parallel zur L 201 entlang eines Entwässerungsgrabens
- Einbindung in ausgebauten Teilabschnitt Querspange Gnas



Die Abbildung zeigt den beschlossenen Trassenverlauf der B 68 NEU laut Umweltverträglichkeitserklärung (UVE). Die Darstellung gliedert sich in die Teilabschnitte 1 (TA1) und 2 (TA2). Bereits in der Planung berücksichtigt sind Unterführungen, Umfahrungen sowie Brücken, die entlang der B 68 NEU erstellt werden. Die Neuanlagen von Grundaufschließungs- und Gemeindewegen ermöglichen die Erreichbarkeit sämtlicher landwirtschaftlicher Flächen. Im Rahmen der Raabverlegung sind ebenso Maßnahmen geplant, um den Erholungsraum entlang der Raab zu erhalten.

Plakat Informationsstand: Projektinformation GFA



GESUNDHEITSFOLGENABSCHÄTZUNG (GFA) Pilotprojekt: Ausbau der B 68

In einer GFA werden **Gesundheitsauswirkungen analysiert** und **systematisch aufbereitet**.
Ziel dieser GFA zum Ausbau der B 68 ist es, **mit Ihnen** gemeinsam **Handlungsempfehlungen zu erarbeiten**, um positive Wirkungen auf die Gesundheit stärken und negative Gesundheitsfolgen reduzieren zu können. In der Analyse soll der **geplante Trassenverlauf** mit der Nullvariante (= **kein Ausbau**) **verglichen** werden.

Das Projekt will:

- **Betroffene und deren Interessen einbeziehen**, um Anliegen systematisch zu erkunden und sie als wertvolles Wissen in den Prozess einzubringen.
- **Bestehende Informationen** aus verschiedenen Quellen **sammeln** und **analysieren**.
- **Erfahrungswerte** für die GFA-Methodik, speziell bei Verkehrsvorhaben, **sammeln**.

Wie wird die GFA durchgeführt?



Wer ist beteiligt?

GFA-Umsetzung durch Projektteam FH JOANNEUM unter Einbezug von:		
Verwaltung <ul style="list-style-type: none"> • Land Stmk. - Abteilung 8 Wissenschaft und Gesundheit • EntscheidungsträgerInnen der betroffenen Gemeinden • mit dem Ausbau der B68 befasste Institutionen auf Landesebene - A16 Verkehr und Landeshochbau • Gesundheitsfonds Steiermark Beteiligt durch Teilnahme am Lenkungsausschuss	Betroffenen Gruppen <ul style="list-style-type: none"> • Betroffene Bevölkerung (vor allem Anrainer/innen an der L 201 und des alten / neuen Straßenabschnittes der B 68) • besonders zu berücksichtigende Bevölkerungsgruppen • Betroffene Berufsgruppen • Einsatzorganisationen Beteiligt durch Fragebogen, Interviews und Fokusgruppen	ExpertInnen <ul style="list-style-type: none"> • GFA • Verkehr und Umwelt • Public-Health und Gesundheit • Regionale Wirtschaft Beteiligt durch Lenkungsausschuss

Meine Schritte:

- Fragebogen ausfüllen**
- Fragebogen in Gemeindepostkasten werfen, oder**
- Fragebogen postalisch versenden** (Adresse siehe am Fragebogen)

**Einverständniserklärung zur Teilnahme am Interview
im Rahmen des Projektes Gesundheitsfolgenabschätzung (GFA) zum
Ausbau B 68**

Projekt: Gesundheitsfolgenabschätzung (GFA) zum Ausbau B 68
Durchführende Institution: FH JOANNEUM, Institut für Gesundheits- und Tourismusforschung
Projektleitung: Bianca Neuhold, BSc, MSc
Interviewerin: Lisa Bauer, BA
Interviewdatum:

Ich erkläre mich dazu bereit, im Rahmen des oben genannten Forschungsprojektes an einem Interview teilzunehmen. Ich wurde über das Ziel und den Verlauf des Projektes informiert.

Ich bin damit einverstanden, dass das Interview mit einem Aufnahmegerät aufgezeichnet und anschließend für die wissenschaftliche Auswertung des Interviews in Schriftform gebracht wird. Für die weitere wissenschaftliche Auswertung des Interviewtextes werden alle Angaben zu meiner Person aus dem Text entfernt und/oder anonymisiert und für eventuelle spätere Rückfragen gesondert aufbewahrt.

Das Interview wird im Rahmen der Masterarbeit/des Projektes und wissenschaftlicher Veröffentlichungen nur in Ausschnitten zitiert, um sicherzustellen, dass ich auch durch die in dem Interview erzählte Reihenfolge von Ereignissen nicht für Dritte erkennbar werde.

Ich bin damit einverstanden, dass meine Interviewdaten im Rahmen des Projektes und der Masterarbeit gespeichert werden. Alle erhobenen Daten des Interviews sind streng vertraulich zu behandeln und dürfen ausschließlich zum vereinbarten, das heißt oben beschriebenen, Zweck verwendet werden.

Ort, Datum

Unterschrift

Interviewcode: _____

Einstieg zum Interview

Danksagung

Zuallererst möchte ich mich bei Ihnen dafür bedanken, dass wir so schnell einen gemeinsamen Termin finden konnten und dass Sie sich die Zeit nehmen, an der persönlichen Befragung teilzunehmen.

Vorab-Informationen

Haben Sie die Vor-Informationen zum Interview, die ich Ihnen zugesandt habe, erhalten und gelesen?

[Wenn „Nein“: Vorab-Informationen vorlegen und lesen lassen.]

Das Projekt Gesundheitsfolgenabschätzung zum Ausbau der B 68 hat, wie Sie bereits lesen konnten, zum Ziel die, Auswirkungen des Straßenbaus auf die Gesundheit und das Wohlbefinden betroffener BürgerInnen zu untersuchen. Weitere Auswirkungen des Straßenbaus werden von der Verkehrsabteilung des Landes Steiermark untersucht. Die Befragung bietet Ihnen die Möglichkeit, Ihre Anliegen und die Anliegen anderer GemeindegängerInnen in das Projekt einzubringen, damit diese in der Planung und der Umsetzung des Straßenprojektes berücksichtigt werden können. Ihre Anliegen sind uns sehr wichtig! Sie als BewohnerInnen wissen am besten, was Sie brauchen, damit Sie sich wohlfühlen, damit es Ihnen in Ihrem nahen Lebensumfeld und Ihrer Wohnumgebung gut geht.

Masterarbeit

Zusätzlich zum Projekt schreibe ich auch eine Masterarbeit. Mit der Masterarbeit kann ich das Projekt bei der Erhebung von Informationen unterstützen, dadurch können mehr betroffene Personen in das Projekt einbezogen werden.

Sichtweise Fragenbeantwortung

Es ist wichtig, dass Sie bei der Beantwortung der Fragen nicht nur Ihre persönliche Sicht der Umstände wiedergeben, sondern nach Möglichkeit auch die Sichtweisen und Meinungen anderer Betroffener aus Ihrem Ortsteil mit einbeziehen.

Dauer

Das Interview wird ca. 30 – 40 Minuten dauern.

Einverständniserklärung

Bevor wir mit dem Interview starten, möchte ich Sie bitten folgende Einverständniserklärung zu unterschreiben. [Einverständniserklärung vorlegen]

In der Einverständniserklärung geht es um die weitere Verwendung der erhobenen Informationen. Alles, was Sie in diesem Interview sagen, wird streng vertraulich behandelt. Das Gespräch wird auf ein Tonband aufgezeichnet und anschließend in Schriftform gebracht, um Ihre Antworten auswerten zu können. Alle Angaben zu Ihrer Person werden aus dem Text entfernt, damit Aussagen nicht zu Ihnen zurückverfolgt werden können. Ausschnitte des Interviews können im Rahmen der Masterarbeit/der Projektberichte und wissenschaftlichen Publikationen veröffentlicht werden. Die Gesamt-Ergebnisse der Interviews können in anonymisierter Form veröffentlicht werden.

[Einverständniserklärung unterschreiben lassen]

Offengebliebene Fragen

Haben Sie noch weitere Fragen zum Interview?

Datum: _____

Beginn der Befragung: _____

[Diktiergerät einschalten]

Einstiegsfragen

Gesundheit ist ein wertvolles Gut der Menschen, wenn Sie die Begriffe „Gesundheit“ und „Wohlbefinden“ hören, was bedeuten diese für Sie?

[Zweck: Bild von Gesundheit/Gesundheitsbegriff bei TeilnehmerInnen abklären]

[Hinweis für InterviewteilnehmerIn] Im Rahmen des Projektes verstehen wir Gesundheit nicht nur als die Abwesenheit von Krankheit, sondern als Ganzes. Gesundheit umfasst für uns körperliche, seelische und soziale Gesundheit.

Woran denken Sie spontan beim Projekt Ausbau B 68?

[Zweck: Standpunkt abklären, evtl. Frustabbau, Einstieg zu Auswirkungen]

Auswirkungen Gesundheit und Wohlbefinden

*Welche **positiven** Auswirkungen gibt es Ihrer Meinung nach durch die Umsetzung des Verkehrsprojektes auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der GemeindegängerInnen?*

Welche **negativen** Auswirkungen gibt es Ihrer Meinung nach durch die Umsetzung des Verkehrsprojektes auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der GemeindegängerInnen?

Gesundheitsdeterminanten

Die Erfüllung von persönlichen und familiären Bedürfnissen ist eine wichtige Voraussetzung für Gesundheit und Wohlbefinden. Die Erreichbarkeit von Orten, an denen diese Bedürfnisse befriedigt werden können, ist somit ein wichtiger Einflussfaktor auf die Gesundheit.

Überlegen Sie bitte, welche Infrastruktur (Einrichtungen und gesellschaftliche Strukturen) Sie benötigen, um Ihre privaten und beruflichen Bedürfnisse zu erfüllen?

[Zweck: gedankliche Einstimmung auf Gesundheitsdeterminanten]

Schwerpunkt Mobilität/Zugang zu Ressourcen

Hier sehen Sie einige weitere Beispiele, die für die Erfüllung von Bedürfnissen und dadurch für die Gesundheit und das Wohlbefinden der BewohnerInnen Ihrer Ortschaft von Bedeutung sein können. [Beiblatt „Zugang zu Ressourcen“ vorlegen]

Welche **positiven** Veränderungen wird es Ihrer Meinung nach in Bezug auf diese Lebensumwelten durch den Bau der neuen Straße geben?

Welche **negativen** Veränderungen wird es Ihrer Meinung nach in Bezug auf diese Lebensumwelten durch den Bau der neuen Straße geben?

[Checkliste für Interviewerin]

Zugang zu Ressourcen
Zugang zu Gütern des täglichen bis wöchentlichen Bedarfs (z. B.: Lebensmittel, Haushaltsartikel)
Zugang zu Gütern des unregelmäßigen Bedarfs (z. B.: Elektronik, Interieur, Textilien)
Erreichbarkeit von Dienstleistungen (z. B.: Friseur, Fußpflege)
Zugang zu einer Apotheke
Zugang zu einem/r AllgemeinmedizinerIn
Zugang zu Fachärzten

Erreichbarkeit von Lehrplätzen/Arbeitsplätzen
Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen (Gemeindeamt, Polizei, Geldinstitut)
Erreichbarkeit von Bildungs- und Betreuungseinrichtungen (z. B.: Kindergarten, Volksschule, Pflichtschule, höhere Schulen, Volkshochschule)
Erreichbarkeit von sozialen Kontakten (z. B.: Vereine, Jugendzentren, Nachbarn, Wirtschaftshäusern, Kirche)
Erreichbarkeit von Freizeiteinrichtungen und Naherholungsgebieten (z. B.: Kinderspielflächen, Musikschulen, Grünflächen, Raab)
Erreichbarkeit von Sporteinrichtungen (z. B.: Fußballplatz, Turnhalle, Sportplätze)
Erreichbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahnhof, Bushaltestelle)

Schwerpunkt psychische Gesundheit (Stress, Ängste in Verbindung mit der Straße)

Gibt es Situationen, in denen Sie sich als VerkehrsteilnehmerIn gestresst oder unwohl fühlen? [Nachfragen wie TeilnehmerIn am Verkehr teilnimmt (Auto, Fahrrad, zu Fuß)]

[Einstiegsfrage zum Fragenblock, Frage nach Stressbelastung im Straßenverkehr (z. B.: Fahrzeiten, Kreuzungspunkte, langsame Fahrzeuge) und Ängste in Verbindung mit der Straße (z.B.: Unfallrisiko)]

*Welche **positiven** Auswirkungen ergeben sich für die VerkehrsteilnehmerInnen auf derartige Situationen durch den Ausbau der B 68?*

*Welche **negativen** Auswirkungen ergeben sich für die VerkehrsteilnehmerInnen auf derartige Situationen durch den Ausbau der B 68?*

Schwerpunkt Bewegung/physische Aktivität

*Wie oft nutzen **Sie** aktive Fortbewegungsmethoden, wie z. B. Radfahren oder zu Fuß gehen, um zum Arbeitsplatz bzw. zur Schule zu kommen oder Einkäufe und Behördengänge zu erledigen?*

*Wie oft nutzen **Verwandte, Freunde und Bekannte** aus Ihrer Ortschaft aktive Fortbewegungsmethoden (z. B.: Beispiel Radfahren oder zu Fuß gehen), um zum Arbeitsplatz bzw. zur Schule zu kommen oder Einkäufe und Behördengänge zu erledigen?*

Welche Auswirkungen könnte der Ausbau der B 68 Ihrer Meinung auf die Wahl der Fortbewegungsmethode (Auto, Fahrrad, zu Fuß gehen, öffentliche Verkehrsmittel) der BewohnerInnen haben?

*Wie oft nutzen **Sie** Geh- und Radwege zu Freizeit- und Erholungszwecken (z. B.: Radfahren, Spaziergehen, Nordic Walking, Inlineskaten, etc.)?*

*Wie oft nutzen **Verwandte, Freunde und Bekannte** aus Ihrer Ortschaft Geh- und Radwege zu Freizeit- und Erholungszwecken (z. B.: Radfahren, Spaziergehen, Nordic Walking, Inlineskaten, etc.)?*

Verändert sich Ihrer Meinung nach durch die Umsetzung des Verkehrsprojektes die Häufigkeit der Nutzung von Geh- und Radwegen zu Freizeit- und Erholungszwecken?

Schwerpunkt soziale Gesundheit – Trennung/Förderung von Gemeinschaften

*Welche **positiven** Auswirkungen gibt es Ihrer Ansicht nach durch die baulichen Veränderung der Verkehrslage auf den persönlichen Kontakt zu Freunden und Bekannten aus Ihrer Ortschaft (z. B.: Treffen im öffentlichen Raum, Straße als Kommunikationsort)?*

*Welche **negativen** Auswirkungen gibt es Ihrer Ansicht nach durch die baulichen Veränderung der Verkehrslage auf den persönlichen Kontakt zu Freunden und Bekannten aus Ihrer Ortschaft (z. B.: Treffen im öffentlichen Raum, Straße als Kommunikationsort)?*

Schwerpunkt Chancengleichheit/Soziale Ungleichheit

*Welche Personen oder Personengruppen, werden Ihrer Vorstellung nach von den **positiven** Auswirkungen des Ausbaus stärker betroffen sein?*

Beispiele für Personengruppen: Kinder/Jugendliche, Familien, Ältere Menschen, aber auch AnrainerInnen der alten/neuen B 68, AnrainerInnen der

L 201, Gruppen von VerkehrsteilnehmerInnen (AutofahrerInnen, RadfahrerInnen, FußgängerInnen)

Zusatzfrage: *Wie macht sich das bemerkbar?*

*Welche Personen oder Personengruppen werden Ihrer Vorstellung nach von den **negativen** Auswirkungen des Ausbaus stärker betroffen sein?*

Beispiele für Personengruppen: Kinder/Jugendliche, Familien, Ältere Menschen, aber auch AnrainerInnen der alten/neuen B 68, AnrainerInnen der L 201, Gruppen von VerkehrsteilnehmerInnen (AutofahrerInnen, RadfahrerInnen, FußgängerInnen)

Zusatzfrage: *Wie macht sich das bemerkbar?*

[Checkliste für Interviewerin]

Personengruppen
Kinder
Jugendliche
Männer
Frauen
Familien
Ältere Personen
Personen mit körperlichen Einschränkungen
Personen mit kognitiven Einschränkungen
Personen ohne PKW und/oder ohne Führerschein
Personen mit nicht-deutscher Muttersprache
Arbeitslose Personen
AnrainerInnen B 68
AnrainerInnen L 201
B 68 NEU
AutofahrerInnen
RadfahrerInnen
FußgängerInnen

Ortsspezifische Unterschiede

Gibt es spezifische Auswirkungen durch den Ausbau, die sich insbesondere auf die BewohnerInnen in Ihrem Ortsteil auswirken?

Nullvariante (kein Ausbau der Straße)

Welche Auswirkungen gibt es Ihrer Meinung nach auf die BewohnerInnen Ihrer Ortschaft, wenn die Straße nicht ausgebaut wird?

[Checkliste für Interviewerin]

Auswirkungen auf ...
Gesundheit und Wohlbefinden
Psychische Gesundheit
Soziale Gesundheit (Zusammenleben in der Gemeinde)
Bewegung/Aktive Fortbewegung
Zugang zu Ressourcen
Chancengleichheit/soziale Ungleichheit

Raum für allgemeine Anmerkungen

Gibt es noch zusätzliche Auswirkungen durch den Bau der Straße, die noch nicht genannt wurden?

[Zweck: Erhebung von Auswirkungen, die eventuell noch nicht vom Projektteam berücksichtigt wurden.]

Haben Sie noch Anregungen an das Projektteam?

[Zweck: Soll den InterviewteilnehmerInnen die Möglichkeit geben, Empfehlungen, die ihnen besonders am Herzen liegen, an das Projektteam weiterzugeben.]

[Diktiergerät ausschalten]

Ende der Befragung: _____

Personendaten

Zusätzlich brauche ich noch einige Daten zu Ihrer Person.

[Personendaten abfragen und Beiblatt Personendaten ausfüllen]

Verabschiedung und Danksagung

Herzlichen Dank für die Teilnahme am Interview. Die Interviewdaten werden in den nächsten Tagen verschriftlicht und anonymisiert. Wenn alle Interviews durchgeführt wurden, wird eine Inhaltsanalyse durchgeführt. Die Ergebnisse werden anschließend an das Projektteam weitergegeben und Anfang Juni zusammen mit anderen Informationen (z. B.: aus dem Gemeindefragebogen) diskutiert und bearbeitet.

Soll ich Ihnen die Ergebnisse der Interviews zukommen lassen? [nichtZutreffendes Streichen]

Masterarbeit/Projektbericht/Nein

In welcher Form darf ich Ihnen die Ergebnisse zukommen lassen? [nichtZutreffendes Streichen]

Per E-Mail/Auflage in der Gemeinde

Die Ergebnisse werden Ihnen in der von Ihnen gewünschten Form bis Ende des Sommers übermittelt. Wenn Sie keine weiteren Fragen mehr haben, würde ich mich an dieser Stelle verabschieden.

Notizen zum Interview [für Interviewerin]:

Subjektive Einschätzung des Interviews:

Probleme/Störungen (z. B.: Anruf, Kinder, Lärm):

Weitere Auffälligkeiten:

**Beiblatt zum Interviewleitfaden Gesundheitsfolgenabschätzung (GFA)
zum Ausbau B 68**

Lebensumwelten, die Gesundheit beeinflussen

- Zugang zu Gütern des täglichen bis wöchentlichen Bedarfs (z. B.: Lebensmittel, Haushaltsartikel)
- Zugang zu Gütern des unregelmäßigen Bedarfs (Elektronik, Möbel, Dekor, Textilien, Werkzeugartikel)
- Erreichbarkeit von Dienstleistungen (z. B.: Friseur, Fußpflege)
- Zugang zu einer Apotheke
- Zugang zu einem/r AllgemeinmedizinerIn (z. B.: Hausarzt)
- Zugang zu Fachärzten (z. B.: Zahnarzt)
- Erreichbarkeit von Lehrplätzen/Arbeitsplätzen
- Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen (Gemeindeamt, Polizei, Geldinstitut)
- Erreichung von Betreuungs- und Bildungseinrichtungen (z. B.: Kindergarten, Volksschule, Pflichtschule, höhere Schulen, Volkshochschule)
- Persönliche Erreichbarkeit von Freunden und Bekannten (z. B.: Vereine, Jugendzentren, Nachbarn, Wirtshäusern, Kirche)
- Erreichbarkeit von Freizeiteinrichtungen und Naherholungsgebieten (z. B.: Kinderspielplätze, Musikschulen, Grünflächen, Raab)
- Erreichbarkeit von Sporteinrichtungen (z. B.: Fußballplatz, Turnhalle, Sportplätze)
- Erreichbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahnhof, Bushaltestelle)

Daten zur Person

Interviewcode:

Vorname, Nachname:

Telefonnummer:

E-Mail – Adresse:

Alter:

Familienstand/-größe:

Ortsteil:

Wohndauer:

Beruf:

Planungsworkshop und erster Lenkungsausschuss

Agenda

Datum:	02.02.2015		
Sitzungsort:	Gemeindezentrum Kirchberg/Raab, 1. Stock		
Sitzungsbeginn:	15:00	Sitzungsende:	18:00
Moderation:	Kathrin Hofer Bianca Neuhold	Protokoll:	Daniela Gangl

Zeit	Thema/Inhalt: Planung	Zuständigkeit
15:00 – 15:30	<ul style="list-style-type: none"> • Begrüßung, Ablauf, Ziele & Vorstellung 	Kathrin Hofer, Bianca Neuhold, Mitglieder LA
15:30 – 16:00	<ul style="list-style-type: none"> • Kurzpräsentation der bisherigen Ergebnisse <ul style="list-style-type: none"> - Inhalte zur GFA - Inhalte zum Ausbau der B 68 	Bianca Neuhold Thomas Waidgasser
16:00 – 17:30	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinsame Diskussion und Abstimmung <ul style="list-style-type: none"> - Rahmenbedingungen der GFA - Beteiligungskonzept 	Mitglieder LA
17:30 – 17:45	<ul style="list-style-type: none"> • Organisatorisches <ul style="list-style-type: none"> - Nächste Schritte - Termine der LA-Sitzungen 	Mitglieder LA und Projektteam
17:45 – 18:00	Abschluss	Mitglieder LA und Projektteam

TeilnehmerInnenliste 02.02.2015		
Name	Institution/Organisation/VertreterIn	Status
Thomas Amegah	Land Stmk., A8 Gesundheit, Pflege und Wissenschaft, Medizinischer Amtssachverständiger	anwesend
Frank M. Amort	FH JOANNEUM	anwesend
Ralf Aschemann	Universität Graz	entschuldigt
Lisa Bauer	FH JOANNEUM, Studentin	anwesend
Walter Bechter	Ehem. Bürgermeister Studenzen	anwesend
Daniela Gangl	FH JOANNEUM, freie Dienstnehmerin	anwesend
Florian Gölles	Ehem. Bürgermeister Kirchberg/R., Regierungskommissär Kirchberg/R.	anwesend
Johann Groß	Ehem. Bürgermeister Oberstorcha	anwesend
Gabriele Gruber	Nationale GFA Unterstützungseinheit, Gesundheit Österreich GmbH (GÖG)	anwesend
Thomas Heuberger	Regionalstellenleiter Wirtschaftskammer Regionalstelle Südost	anwesend
Kathrin Hofer	FH JOANNEUM	anwesend
Heidemarie Körbler	Gesundheitsfonds Steiermark	anwesend
Walter List	Arzt für Allgemeinmedizin	anwesend
Bianca Neuhold	FH JOANNEUM, Institut Gesundheits- und Tourismusmanagement	anwesend
Christine Neuhold	Styria Vitalis	anwesend
Jutta Rath	Amtsleiterin Kirchberg/R.	anwesend
Josef Roth	Ehem. Gemeinderat Kirchberg/R.	anwesend
Gerhard Schauperl	Wirtschaftskammer Steiermark, u.a. Sparte Transport und Verkehr Steiermark	anwesend
Wolfgang Schlegl	Betroffener Anrainer Kirchberg/R.	anwesend
Helmut Simi	FH JOANNEUM	entschuldigt
Katharina Tabloner	Ehem. Bürgermeisterin Fladnitz im Raabtal	anwesend
Michael Tieber	Vertreter Oberdorf	anwesend
Elisabeth Türscherl	Nationale GFA Unterstützungseinheit, Gesundheit Österreich GmbH (GÖG)	anwesend
Thomas Waidgasser	Land Stmk., A16 Verkehr und Landeshochbau	anwesend

Bewertungsworkshop

Agenda

Datum:	08.06.2015		
Sitzungsort:	Gemeindezentrum Kirchberg an der Raab / 1. Stock		
Sitzungsbeginn:	14:00 Uhr	Sitzungsende:	18:00 Uhr

Tagesordnungspunkte		
Zeit	Thema/Inhalt: Bewertung	Zuständigkeit
14:00-14:15	Begrüßung - Ablauf, Ziele und bisheriger Prozess	Kathrin Hofer und Bianca Neuhold
14:15-14.45	Präsentation der Ergebnisse - Literatur - Fragebögen - Fokusgruppen - Qualitative Interviews	Bianca Neuhold
14.45-15.00	Vorstellung der Methode zur Bewertung der Gesundheitsauswirkungen	Kathrin Hofer und Bianca Neuhold
15:00-16:30	Kleingruppenbewertungen inkl. selbst organisierter Kaffeepause	Gesamtgruppe
16:30-16:45	Pause	
16:45–17:30	Präsentation und Diskussion im Plenum - Gesamtbewertung	Gesamtgruppe
17:30-17:45	Ausblick und Organisatorisches - Terminfindung des Empfehlungsworkshops	Gesamtgruppe und Projektteam
17:45-18:00	Abschlussrunde	Gesamtgruppe und Projektteam

TeilnehmerInnenliste 08.06.2015		
Name	Institution/Organisation/VertreterIn	Status
Thomas Amegah	Land Stmk., A8 Gesundheit, Pflege und Wissenschaft	anwesend
Frank M. Amort	FH JOANNEUM	entschuldigt
Ralf Aschemann	Universität Graz	anwesend
Lisa Bauer	FH JOANNEUM	anwesend
Walter Bechter	Zweiter Vizebürgermeister Kirchberg/Raab	anwesend
Hermann Elsasser	Betroffener Fladnitz im Raabtal-Handlage	anwesend
Alois Frühwirth	Betroffener L 201/ B 68 NEU	anwesend
Daniela Gangl	FH JOANNEUM	anwesend
Florian Gölles	Bürgermeister Kirchberg/R.	anwesend
Johann Groß	Vorstandsmitglied, ehem. Bürgermeister Oberstorcha	entschuldigt
Gabriele Gruber	Nationale GFA Unterstützungseinheit (GÖG)	anwesend
Thomas Heuberger	Regionalstellenleiter Wirtschaftskammer Regionalstelle Südost	anwesend
Kathrin Hofer	FH JOANNEUM	anwesend
Roman Kienreich	Polizeikdt. Kirchberg/Raab	entschuldigt
Karl Konrad	Bürgermeister Gemeinde Paldau	entschuldigt
Heidemarie Körbler	Gesundheitsfonds Steiermark	entschuldigt
Walter List	Arzt für Allgemeinmedizin	anwesend
Manfred Maurer	Betroffener Fladnitz im Raabtal-Ort	entschuldigt
Bianca Neuhold	FH JOANNEUM	anwesend
Christine Neuhold	Styria Vitalis	entschuldigt
Werner Neuhold	Gemeinderat Paldau, Vertreter Unterstorcha	anwesend
Lilli Ofner	Betroffene Berndorf, Obfrau SeniorInnenbund	anwesend
Jutta Rath	Amtsleiterin Kirchberg/R.	entschuldigt
Josef Roth	Gemeinderat Kirchberg/R.	anwesend
Gerhard Schauperl	Wirtschaftskammer Steiermark, u.a. Sparte Transport und Verkehr Steiermark	anwesend
Wolfgang Schlegl	Betroffener Anrainer Kirchberg/R.	anwesend
Helmut Simi	FH JOANNEUM	anwesend
Katharina Tabloner	Erste Vizebürgermeisterin Kirchberg/Raab	anwesend
Michael Tieber	Gemeinderat Kirchberg/R., Vertreter Oberdorf	entschuldigt
Johann Titz	Unternehmer Rohr	anwesend
Elisabeth Türscherl	Nationale GFA Unterstützungseinheit (GÖG)	entschuldigt
Thomas Waidgasser	Land Stmk., A16 Verkehr u. Landeshochbau	anwesend

Empfehlungsworkshop

Agenda

Datum:	02.07.2015		
Sitzungsort:	Gemeindezentrum Kirchberg an der Raab / 1. Stock		
Sitzungsbeginn:	14:00 Uhr	Sitzungsende:	18:00 Uhr

Tagesordnungspunkte		
Zeit	Thema/Inhalt: Bewertung	Zuständigkeit
14:00-14:15	Begrüßung - Ablauf und Ziele	Kathrin Hofer und Bianca Neuhold
14:15-14:30	Überblick zur Gesamtbewertung der Gesundheitsauswirkungen	Bianca Neuhold
14:30-16:00	Sammeln von Empfehlungen in der Kleingruppe inkl. selbst organisierter Kaffeepause <ul style="list-style-type: none"> • Welche Empfehlungen zur Verringerung der gesundheitlichen Risiken können formuliert werden? • Welche Empfehlungen zur Verstärkung der gesundheitlichen Ressourcen können formuliert werden? 	Gesamtgruppe
16:00 – 16:15	Pause	
16:15-17:00	Präsentation und Diskussion im Plenum - Empfehlungen - Vorstellung der vom Projektteam vorformulierten Empfehlungen <ul style="list-style-type: none"> • Welche Empfehlungen sind nachvollziehbar? • Welche Empfehlungen sind nicht nachvollziehbar? • Was muss eventuell adaptiert werden? 	Projektteam und Gesamtgruppe
17:00-17:15	Ausblick und Organisatorisches	Gesamtgruppe und Projektteam
17:15-17:45	Abschlussrunde	Gesamtgruppe und Projektteam

TeilnehmerInnenliste 07.02.2015		
Name	Institution/Organisation/VertreterIn	Status
Thomas Amegah	Land Stmk., A8 Gesundheit, Pflege und Wissenschaft	anwesend
Frank M. Amort	FH JOANNEUM	anwesend
Ralf Aschemann	Universität Graz	entschuldigt
Lisa Bauer	FH JOANNEUM	anwesend
Walter Bechter	Zweiter Vizebürgermeister Kirchberg/Raab	entschuldigt
Hermann Elsasser	Betroffener Fladnitz im Raabtal-Handlage	entschuldigt
Alois Frühwirth	Betroffener L 201/ B 68 NEU	anwesend
Daniela Gangl	FH JOANNEUM	anwesend
Florian Gölles	Bürgermeister Kirchberg/R.	entschuldigt
Johann Groß	Vorstandsmitglied, ehem. Bürgermeister Oberstorcha	entschuldigt
Gabriele Gruber	Nationale GFA Unterstützungseinheit (GÖG)	anwesend
Thomas Heuberger	Regionalstellenleiter Wirtschaftskammer Regionalstelle Südost	anwesend
Kathrin Hofer	FH JOANNEUM	anwesend
Roman Kienreich	Polizeikdt. Kirchberg/Raab	entschuldigt
Karl Konrad	Bürgermeister Gemeinde Paldau	entschuldigt
Heidemarie Körbler	Gesundheitsfonds Steiermark	entschuldigt
Walter List	Arzt für Allgemeinmedizin	entschuldigt
Manfred Maurer	Betroffener Fladnitz im Raabtal-Ort	entschuldigt
Bianca Neuhold	FH JOANNEUM	anwesend
Christine Neuhold	Styria Vitalis	entschuldigt
Werner Neuhold	Gemeinderat Paldau, Vertreter Unterstorcha	entschuldigt
Lilli Ofner	Betroffene Berndorf, Obfrau SeniorInnenbund	anwesend
Jutta Rath	Amtsleiterin Kirchberg/R.	entschuldigt
Josef Roth	Gemeinderat Kirchberg/R.	anwesend
Gerhard Schauperl	Wirtschaftskammer Steiermark, u.a. Sparte Transport und Verkehr Steiermark	entschuldigt
Wolfgang Schlegl	Betroffener Anrainer Kirchberg/R.	entschuldigt
Helmut Simi	FH JOANNEUM	anwesend
Katharina Tabloner	Erste Vizebürgermeisterin Kirchberg/Raab	anwesend
Michael Tieber	Gemeinderat Kirchberg/R., Vertreter Oberdorf	entschuldigt
Johann Titz	Unternehmer Rohr	entschuldigt
Elisabeth Türscherl	Nationale GFA Unterstützungseinheit (GÖG)	entschuldigt
Thomas Waidgasser	Land Stmk., A16 Verkehr u. Landeshochbau	entschuldigt

