Bericht des Rechnungshofes

A 26 Linzer Autobahn (Westring)

Inhalt

Inhaltsverzeichnis

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis ____ 410
Abkürzungsverzeichnis ____ 412
Glossar ____ 415

BMVIT

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

A 26 Linzer Autobahn (Westring)

KURZFASSUNG ____ 419
Prüfungsablauf und -gegenstand ____ 429
Chronologie ____ 430
Übersicht ____ 431
Planungsgeschichte, Projektplanung ____ 434
Verkehrswirksamkeit der A 26 ____ 440
Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ____ 451
Funktion der Straßenverbindung ____ 454
A 26 Süd ab dem Jahr 2010 ____ 455
Kosten und Finanzierung ____ 468
Regionale Verkehrskonzepte und deren Umsetzung ____ 475
Genehmigungsverfahren ____ 481
Zusammenfassende Beurteilung ____ 503
Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen ____ 505

ANHANG

Anhang I: Verkehrsprognosen ____ 509
Anhang II: Entscheidungsträger des überprüften Unternehmens ____ 511

Tabellen– und Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtslageplan 431

Abbildung 2: Trassenübersicht A 26 Süd, Verwirklichungsabschnitte 1 bis 3 (TZ 20) 432

Abbildung 3: Geplante Donaubrücke (Verwirklichungsabschnitt 1) 432

Abbildung 4: Abschnitt Unterflurstraße Waldegg bis Anschlussstelle Bahnhof (Verwirklichungsabschnitt 2) 433

Abbildung 5: Westbrücke mit Blickrichtung zum Anschluss A 7 (Verwirklichungsabschnitt 3) 433

Abbildung 6: Variantenuntersuchung 2001, Trassenvarianten 436

Abbildung 7: Westring Linz; Grundlage für das Vorprojekt 2003 439

Tabelle 1: Planfälle 441

Tabelle 2: Tagespendler in Oberösterreich nach Verkehrsmitteln 1991 und 2001 443

Tabelle 3: Vergleich Bestand 2005 mit Planfall 13/2025N (Nullplanfall) 444

Tabelle 4: Gegenüberstellung A 26 Süd (PF 10) mit Nullplanfall (PF 13) 445

Tabelle 5: Gegenüberstellung Bestand 2005 und A 26 Süd (PF 10) 447

Tabelle 6: Nutzen– und Kostenkomponenten laut Einreichprojekt 2008 452

Tabelle 7: Gegenüberstellung A 26 Nord und Süd (PF 9) mit A 26 Süd (PF 10), Erhöhung der Entlastungswirkung durch Ringschluss 464

Tabelle 8: Kostenentwicklung 469

Tabelle 9: Entwicklung des Modal Split 479

Tabellen Abbildungen

Abbildung 8: Verfahrensschritte für Bundesstraßen im Planungsablauf ____ 482

Abbildung 9: Schematischer Ablauf von UVP–Verfahren für Bundesstraßen gemäß UVP–G 2000 ____ 484

Tabelle 10: Verfahren für die A 26 im Zeitablauf ____ 485

Abkürzungen

Abkürzungsverzeichnis

A 1	A 1 West Autobahn
A 26	A 26 Linzer Autobahn
A 7	A 7 Mühlkreis Autobahn
ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
ASFINAG	Autobahnen– und Schnellstraßen–Finanzierungs–Aktiengesellschaft
ASFINAG BMG	ASFINAG Bau Management GmbH
AVG	Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz
B 126	Leonfeldener Straße
B 127	Rohrbacher Straße
B 129	Eferdinger Straße
B 139	Kremstal Straße
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BM...	Bundesministerium...
BMLFUW	für Land– und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
BMVIT	für Verkehr, Innovation und Technologie
BMwA	für wirtschaftliche Angelegenheiten
BStG 1971	Bundesstraßengesetz 1971
B–VG	Bundes–Verfassungsgesetz
bzw.	beziehungsweise
dB	Dezibel
EG	Europäische Gemeinschaft
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
exkl.	exklusive
ff.	fortfolgende
gem.	gemäß
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GSD–Studie	Studie „Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich“ (1999) des BMwA
GVK–OÖ	Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich
GVP–Ö	Generalverkehrsplan Österreich (2002)

Abkürzungen

h	Stunde(n)
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
IG–L	Immissionsschutzgesetz–Luft
inkl.	inklusive
Kfz	Kraftfahrzeug
Kfz/24h	Kraftfahrzeuge in 24 Stunden
LGBl.	Landesgesetzblatt
lit.	litera (Buchstabe)
LKW	Lastkraftwagen
lt.	laut
Mill.	Million(en)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
µm	Mikrometer (= 0,000001 m = 1/1000 mm)
N	Nutzung
NKA	Nutzen–Kosten–Analyse
NKU	Nutzen–Kosten–Untersuchung
Nr.	Nummer
Oö.	Oberösterreichisch(e)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖV	öffentlicher Verkehr
PF	Planfall
PKW	Personenkraftwagen
rd.	rund
RH	Rechnungshof
RP	Rahmenplan
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
S.	Seite
S 10	Mühlviertler Schnellstraße
S–Bahn	Schnellbahn
SchIV	Schienenverkehrslärm–Immissionsschutzverordnung
SP–V–Gesetz	Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich
SUP	Strategische Umweltprüfung
STSG	Straßentunnel–Sicherheitsgesetz

Abkürzungen

TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
usw.	und so weiter
UVE	Umweltverträglichkeitserklärung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-G 2000	Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit
VO	Verordnung
WHO	World Health Organization
Z	Ziffer
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil
Zl.	Zahl

Glossar

A 26 Linzer Autobahn

Ursprünglich als Westring geplant, erfolgte nach der Prioritätenreihung 2007 eine Teilung in zwei Abschnitte:

A 26 Nord:	Knoten Heilham bis Anschlussstelle Donau Nord
A 26 Süd:	Anschlussstelle Donau Nord bis A 7 Knoten Hummelhof

Bundesstraße

Bundesstraßen bestehen gemäß Bundesstraßengesetz 1971 aus den Bundesstraßen A (Bundesautobahnen, Verzeichnis 1) und den Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen, Verzeichnis 2). Bundesstraßen eignen sich für den Schnellverkehr im Sinne der straßenpolizeilichen Vorschriften, weisen keine höhengleichen Überschneidungen mit anderen Verkehrswegen auf und dienen nicht der lokalen Aufschließung.

Einreichprojekt

Das Einreichprojekt ist die detaillierte Ausarbeitung der – anhand des Vorprojekts freigegebenen – Trassenvariante bzw. bei einem gemäß § 14 BStG 1971 verordneten Bundesstraßenplanungsgebiet die Konkretisierung des Projekts im festgelegten Trassenbereich. Es dient außerdem als Grundlage für die Projektierung der mit der Straßenplanung zusammenhängenden Kunst– und sonstigen Bauten (Brücken, Tunnel, Stützmauern usw.), für die bei Neubau– und Instandsetzungsprojekten eigene Projekte bzw. Operate zu erstellen sind.

Modal Split

Damit wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (z.B. Auto, öffentlicher Verkehr, Fahrrad, Fußgänger) bezeichnet. Der Modal Split ist Folge des Mobilitätsverhaltens der Menschen einerseits und des Verkehrsangebots andererseits.

NO_x (Stickstoffoxide)

Stickstoffoxide (z.B. Stickstoffmonoxid (NO), Stickstoffdioxid (NO_2)) entstehen überwiegend als unerwünschte Nebenprodukte bei der Verbrennung von Brenn– und Treibstoffen bei hoher Temperatur.

Nutzen–Kosten–Untersuchung

Die Nutzen–Kosten–Untersuchung ist eine Wirtschaftlichkeitsrechnung und stellt einen Überbegriff für mehrere Analysemethoden (z.B. Nutzen–Kosten–Analyse) dar. Bei einer Nutzen–Kosten–Untersuchung werden die positiven und negativen Wirkungen von Planungsvorhaben systematisch gegenübergestellt.

Nutzen–Kosten–Analyse

Darin werden in der Regel Kosten (z.B. Investitionskosten, laufende Kosten der Erhaltung, Fahrzeugbetriebskosten) und Nutzen (z.B. Mauteinnahmen, Einsparung von Reisezeit– bzw. Transportkosten, Unfallkostenminderung sowie Schadstoff– und Klimakostensenkung) einander gegenübergestellt. Als Entscheidungskriterium wird das Verhältnis von Nutzen und Kosten (Nutzen–Kosten–Faktor) herangezogen.

PM_{10}

Particulate Matter; die als Feinstaub bezeichnete Staubfraktion enthält 50 % der Teilchen mit einem Durchmesser von 10 µm, einen höheren Anteil kleinerer Teilchen und einen niedrigeren Anteil größerer Teilchen.

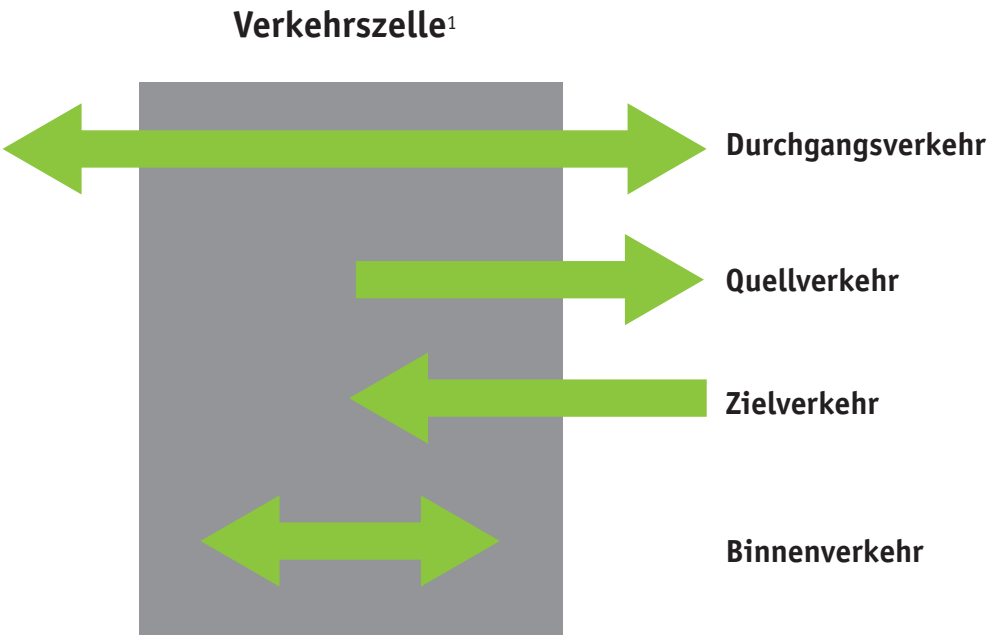
Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen

Die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen werden zur Planung, Projektierung und Straßenraumgestaltung herangezogen und von Fachleuten aus Bund, Ländern und Gemeinden unter Berücksichtigung internationaler Erfahrungen und Einbindung von Experten aus Lehre und Forschung einvernehmlich erstellt. Sie werden teilweise vom BMVIT zur Anwendung empfohlen oder durch Erlässe für verbindlich erklärt.

Sensitivitätsanalyse

In einer Sensitivitätsanalyse wird der Einfluss von Parametern auf ein Gesamtergebnis untersucht. Dabei wird geprüft, wie sich eine Änderung eines oder mehrerer Parameter auf den Ergebniswert auswirkt und wie stabil ein Ergebnis in weiterer Folge ist. Eingabeparameter können z.B. Preise oder Kosten und Ergebnisgrößen, z.B. die Gewinnschwelle, sein.

Verkehrsarten



1 theoretische Raumeinheit, die einen Teil einer Stadt oder Siedlung verkörpert

Durchgangsverkehr

Als Durchgangsverkehr wird der Teil des Verkehrs bezeichnet, der durch die betrachtete Verkehrszelle hindurch fährt.

Quellverkehr

Als Quellverkehr versteht man den Teil des Verkehrs, der innerhalb der Verkehrszelle beginnt und aus der Zelle hinausfährt.

Zielverkehr

Zielverkehr bezeichnet den Teil des Verkehrs, der außerhalb der betrachteten Verkehrszelle beginnt und in dieser endet.

Binnenverkehr

Unter Binnenverkehr wird die Summe aller Verkehrsvorgänge innerhalb der betrachteten Verkehrszelle verstanden. Das bedeutet, der Verkehr entsteht innerhalb der Verkehrszelle, bewegt sich dort und endet dort wieder.

Vorprojekt

Die Zwecke eines Vorprojekts sind sowohl die Überprüfung der Notwendigkeit, der Zweckmäßigkeit, der Wirtschaftlichkeit sowie der prinzipiellen Machbarkeit und möglichen Umweltverträglichkeit eines Vorhabens als auch die Trassenfindung. Dabei sind alle zweckmäßigen und technisch möglichen Lösungen (Nullvariante, Ausbauvarianten, Neubauvarianten, jeweils unter Berücksichtigung von Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs) aufzuzeigen, die Vor– und Nachteile dieser Lösungen darzustellen, die Varianten zu beurteilen und eine davon auszuwählen.

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

A 26 Linzer Autobahn (Westring)

Wesentliches Ziel der ursprünglichen Planungen der A 26 Linzer Autobahn (bestehend aus A 26 Nord und A 26 Süd) war der Ringschluss zur A 7 Mühlkreis Autobahn im Norden von Linz. Durch die Herausnahme der A 26 Nord aus dem Bundesstraßengesetz 1971 im Jahr 2011 entfielen dieser Ringschluss und seine positiven Auswirkungen. Die A 26 Süd stellte daher nur noch einen Zubringer zum hochrangigen Netz dar, die überregionale Verkehrsbedeutung entfiel.

Durch den Wegfall der A 26 Nord konnten Kostenreduktionen bei baulichen Maßnahmen im Ausmaß von rd. 15,6 Mill. EUR erzielt werden. Um weitere Einsparungspotenziale zu realisieren, beschlossen die ASFINAG, der Bund, das Land Oberösterreich und die Landeshauptstadt Linz im Jänner 2011, die A 26 Süd in drei Verwirklichungsabschnitten von 2015 bis 2029 umzusetzen. Tatsächlich erhöhten sich dadurch jedoch die geschätzten Gesamtkosten: Die lange Umsetzungsdauer bis 2029 wird insgesamt eine erhebliche Verteuerung der Errichtungskosten um rd. 43,1 % bewirken – von rd. 451,4 Mill. EUR (Einreichprojekt 2008) auf rd. 645,8 Mill. EUR.

Der theoretische Vergleich der Bestandszahlen des Jahres 2005 mit dem Vorhabensplanfall zeigte, dass die Realisierung der A 26 Süd lediglich einen noch höheren Anstieg der Verkehrszahlen verhindern könnte. Deshalb wäre der gleichzeitige Ausbau des öffentlichen Verkehrs erforderlich, um einer weiteren Zunahme des motorisierten Individualverkehrs entgegenzuwirken.

KURZFASSUNG

Prüfungsziele

Ziele der Gebarungsüberprüfung der Planung der A 26 Linzer Autobahn waren die Beurteilung der netzstrategischen Bedeutung und der Verkehrswirksamkeit, der Projektplanung und –entwicklung, der Alternativen und Varianten, der Kosten und Finanzierung sowie die Beurteilung der Genehmigungsverfahren. (TZ 1)

Vorplanungen

Bereits im Jahr 1972 sah der Gesamtverkehrsplan der Landeshauptstadt Linz die Errichtung einer Westtangente samt einem neuen Tunnel mit anschließender Donaubrücke sowie einer Nordtangente bis zur damaligen A 24 Mühlkreis Autobahn als Stadtring vor. (TZ 4)

Der zunehmende Einpendelverkehr in die Landeshauptstadt Linz führte zu Beginn der 1980er Jahre vermehrt zu Stauerscheinungen. Ab dem Jahr 1986 kam es zur Ausarbeitung mehrerer Studien und im Jahr 2001 zu einer Variantenuntersuchung mit dem Ziel der Verbesserung der Verkehrssituation. Die als deren Ergebnis ausgewählte Trasse war mit der des aktuellen Projekts vergleichbar. Die Notwendigkeit des Vorhabens wurde mit der Beseitigung von akuten Kapazitätsengpässen in Teilbereichen des bestehenden Bundesstraßennetzes innerhalb des Stadtgebiets von Linz, mit der Entlastung eines großen Teils des Linzer Stadtstraßennetzes und der Schaffung eines Verkehrsrings um Linz begründet (Ringschluss). Die Kostenschätzung der Variantenuntersuchung für die A 26 Nord (Variante B) und Süd (Variante C) belief sich auf rd. 214,6 Mill. EUR. (TZ 5 bis 7, 10, 26)

Auf der Grundlage des Bundesstraßen–Übertragungsgesetzes vom März 2002 wurde die A 26 dem Geltungsbereich des Bundesstraßengesetzes 1971 unterworfen und damit in die Zuständigkeit der ASFINAG übertragen. Damit ging auch die Finanzierungsverantwortung auf den Bund über. (TZ 9)

Vorprojekt 2003, Einreichprojekt 2008

Das Vorprojekt 2003 umfasste auf der Grundlage der Trassenentscheidung aus der Variantenuntersuchung 2001 die Anpassung an die durch die Aufnahme der A 26 in das Bundesstraßengesetz 1971 veränderten Rahmenbedingungen (Kategorie Autobahn). Das Ergebnis einer Nutzen–Kosten–Analyse bestätigte mit einem positiven Nutzen–Kosten–Faktor von 1,74 die Realisierungszweckmäßigkeit. Im Vorprojekt schätzten die Planer die Kosten der Errichtung der A 26 Nord und Süd auf rd. 438,1 Mill. EUR. (TZ 10, 18, 26)

Im Jahr 2007 legten das BMVIT und die ASFINAG die Teilung der A 26 in zwei Bauabschnitte fest. Als erster Schritt war der Bau der A 26 Süd von der Westbrücke bis zur Anschlussstelle Donau Nord (Planperiode 2007 bis 2012) und erst danach die Verlängerung in Form des Abschnitts Nord (Planperiode nach 2013) vorgesehen. Die

Verkehrsplaner der ASFINAG beurteilten die A 26 Süd auch ohne den Ringschluss durch die A 26 Nord als verkehrswirksam. (TZ 11)

Die ASFINAG legte das für die A 26 Süd ausgearbeitete Einreichprojekt dem BMVIT im Mai 2008 vor. Die Kostenschätzung des Einreichprojekts für die A 26 Süd betrug rd. 451,4 Mill. EUR. (TZ 11, 26)

Verkehrsbelastung

Infolge des hohen Anteils an Tagespendlern im motorisierten Individualverkehr war das Linzer Straßennetz besonders im Morgen– und Abendverkehr stark belastet. Der Anteil des Ziel–, Quell– und Binnenverkehrs im Linzer Stadtgebiet betrug bezogen auf Oberösterreich rd. 98 %, hingegen machte der Transitverkehr nur 2 % aus. Zu den besonders stark belasteten Straßen zählten neben der A 7 Mühlkreis Autobahn die B 126 Leonfeldener Straße, die B 127 Rohrbacher Straße, die B 129 Eferdinger Straße und die B 139 Kremstal Straße. (TZ 13, 14)

Bei Nichterrichtung der A 26 zeigte die Verkehrsprognose für das Jahr 2025 gegenüber dem Bestand des Jahres 2005 eine Steigerung des Verkehrsaufkommens von durchschnittlich 37 %. (TZ 15)

Verkehrswirksamkeit der A 26

Durch den Bau der A 26 Süd soll es laut Verkehrsprognosen (Planfälle) im Jahr 2025 auf einigen Straßenabschnitten zu deutlichen Verkehrsreduktionen, vereinzelt aber auch zu Verkehrszunahmen kommen. Im Vergleich zum Bestandsjahr 2005 wird bei Bau der A 26 Süd auf fast allen Straßenabschnitten mit Ausnahme des oberirdisch geführten Teils der Waldeggstraße und der Rudolfstraße (B 127) ein erhöhtes Verkehrsaufkommen erwartet. Die Realisierung der A 26 Süd wird lediglich einen noch höheren Anstieg der Verkehrszahlen verhindern können, weshalb es unabdingbar ist, zur Lösung der Linzer Verkehrsprobleme den gleichzeitigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu forcieren. (TZ 16)

Ein Planfall, der nur den Ausbau von Maßnahmen im öffentlichen Verkehr ohne Bau der A 26 betrachtete, wurde nicht erstellt. Dadurch konnte nicht festgestellt werden, welche verkehrlichen Wirkungen durch den alleinigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs möglich gewesen wären. (TZ 17)

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum Einreichprojekt ergab einen deutlich positiven Nutzen–Kosten–Faktor von 2,48. Die Schadstoff– sowie die Lärmkosten waren in Abweichung von den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) nicht monetär, sondern lediglich qualitativ beurteilt worden. (TZ 18)

Funktion der Straßenverbindung

Der durch die A 26 bewirkte Ringschluss des hochrangigen Straßennetzes im städtischen Bereich der Landeshauptstadt Linz war von Beginn der Planungen an ein wesentliches Projektziel und begründete die Bedeutung für den überregionalen Durchzugsverkehr. Damit entsprach das Vorhaben auch den Zielvorstellungen der hochrangigen Bundesstraßenplanung, wonach der Netzschluss im hochrangigen Bundesverkehrswegenetz sowie eine ausreichend hohe Verkehrsnachfrage zentrale Eigenschaften einer hochrangigen Verkehrsverbindung darstellen. (TZ 19)

Entwicklung ab Sommer 2010

Ab dem Sommer 2010 evaluierte die ASFINAG aufgrund der Wirtschaftskrise ihr Bauprogramm auf Einsparungspotenziale. Nach intensiven politischen Verhandlungen einigten sich die ASFINAG, der Bund, das Land Oberösterreich und die Landeshauptstadt Linz im Jänner 2011 darauf, das Projekt in drei Abschnitten bis 2029 umzusetzen. Weiters wurden Zuschüsse des Landes Oberösterreich sowie der Landeshauptstadt Linz von insgesamt 15 % der Gesamtkosten vereinbart. Die A 26 Nord sollte aus dem Bundesstraßengesetz 1971 genommen werden. (TZ 20)

Eine technische Machbarkeitsstudie von April 2011 stellte die Redimensionierungsmöglichkeiten nach Wegfall der A 26 Nord und die etappenweise Errichtung dar. Sie ermittelte eine Reduktion der reinen Baukosten um rd. 4,6 Mill. EUR (Einsparungen durch Redimensionierung der Donaubrücke rd. 24 Mill. EUR, Mehrkosten für Provisorien im Bereich der Waldeggstraße rd. 15,4 Mill. EUR und durch einen komplexeren Tunnelbau rd. 4 Mill. EUR). (TZ 20)

Die Herausnahme der A 26 Nord aus dem Bundesstraßengesetz 1971 erfolgte im Juli 2011 ohne eine vorangegangene Strategische Prüfung im Verkehrsbereich. Die A 26 Süd verblieb im BStG 1971 und damit in der Finanzierungsverantwortung der ASFINAG. Da die A 26 durch den Entfall des Abschnitts Nord ihre Funktion als Bestandteil des hochrangigen Bundesstraßennetzes verlor, wäre sie demzufolge aus fachlicher Sicht nicht mehr dem Zuständigkeitsbereich der ASFINAG und damit nicht ihrer Finanzierungsverantwortung zuzurechnen gewesen. (TZ 20, 21)

Durch die Herausnahme der A 26 Nord aus dem Bundesstraßengesetz 1971 entfallen der Ringschluss und seine positiven Auswirkungen (wie z.B. Entlastung der A 7 Mühlkreis Autobahn, Entlastung des Linzer Straßennetzes). Die A 26 Süd verliert damit ihre Bedeutung für das hochrangige Bundesstraßennetz und wird künftig als Zubringer vorrangig für den Pendlerverkehr aus dem nordwestlichen Mühlviertel sowie zur Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes im westlichen Teil der Landeshauptstadt Linz dienen. (TZ 20)

Auswirkungen der Errichtung in Verwirklichungsabschnitten

Durch die Errichtung in drei Verwirklichungsabschnitten wird die Bemautung der Donaubrücke (1. Verwirklichungsabschnitt), die nur einen Mautabschnitt darstellt, erst ab 2024 möglich. Auf Basis der geltenden Rechtslage sind für die Bemautung von Bundesstraßen mindestens zwei Mautabschnitte je Fahrtrichtung erforderlich. (TZ 22)

Auswirkungen des Entfalls der A 26 Nord

Bei ausschließlicher Betrachtung der verkehrlichen Wirkungen wird es durch den Entfall der A 26 Nord auf einigen Straßen zu einer geringeren Verkehrsreduktion gegenüber der Realisierung des Ringschlusses kommen und kann das Projektziel „Entlastung der A 7 Mühlkreis Autobahn“ nicht mehr im ursprünglich geplanten Ausmaß erreicht werden. (TZ 23)

Alternativen, Varianten

Großräumige Umfahrungen (West– und Ostumfahrung) wurden sowohl im Rahmen der Variantenuntersuchung 2001 als auch durch die ASFINAG im Herbst 2010 geprüft. Sie konnten die verkehrlichen Zielsetzungen des Projekts aber nicht erfüllen und wurden daher bei der Planung nicht weiter berücksichtigt. (TZ 24)

Der Ausbau als Landesstraße bzw. als kombinierte Landes– und Bundesstraße wurde erwogen. Allerdings hätte dieser eine Verschlechterung der Verkehrsqualität, Neuplanungen, eine Neueinreichung zum UVP–Verfahren und damit weitere zeitliche Verzögerungen zur Folge gehabt. (TZ 25)

Kostenentwicklung

Die Variantenuntersuchung 2001 mit geschätzten Kosten von rd. 214,6 Mill. EUR für die A 26 Nord und Süd war mit den in der Folge erarbeiteten Projekten nicht vergleichbar (Tunnel der A 26 Nord noch einröhrig, noch keine Anwendung der Entwurfsparameter für Autobahnen). (TZ 26)

Das Vorprojekt 2003 wies nach Übergang der Zuständigkeit auf die ASFINAG für die gesamte A 26 (Nord und Süd) Schätzkosten von rd. 438,1 Mill. EUR aus. (TZ 26)

Die Kostenschätzung des Einreichprojekts 2008 umfasste ausschließlich die A 26 Süd und ergab auf Preisbasis 2007 mit bereits hoher Planungstiefe Errichtungskosten von insgesamt rd. 451,4 Mill. EUR. Sie lag damit um 3 % über der Kostenschätzung des Vorprojekts 2003, das allerdings die gesamte A 26 (Nord und Süd) umfasste. (TZ 26)

In der Folge erstellte die ASFINAG regelmäßig Kostenschätzungen gemäß ihren internen Richtlinien und ermittelte im Juni 2009 Errichtungskosten von rd. 528,1 Mill. EUR. Die Steigerung um rd. 75,4 Mill. EUR oder rd. 17 % gegenüber dem Einreichprojekt war u.a. auf die Erhöhung von Bauleistungen, die Kosten einer Verkehrsbeeinflussungseinrichtung, auf Anpassungen bei Projektierung und Projektmanagement, die Preisgleitung sowie auf die Erhöhung des Unvorhergesehenen zurückzuführen. (TZ 26)

Die auf Basis des Übereinkommens vom Jänner 2011 erstellte aktuelle Kostenschätzung vom Juni 2011 lautete auf rd. 645,8 Mill. EUR, was einer Steigerung um rd. 43,1 % gegenüber dem Einreichprojekt

(2008) und einer Steigerung um rd. 22 % gegenüber der Kostenschätzung vom Juni 2009 entsprach. Der Hauptanteil der 22 %igen Steigerung von rd. 117,7 Mill. EUR entfiel – infolge der langen Umsetzungsdauer bis 2029 – auf die Preisgleitung mit rd. 102 Mill. EUR (rd. 87 % der Steigerung). (TZ 27)

Kostenreduktionen durch bauliche Maßnahmen nach Wegfall der A 26 Nord konnten hingegen gemäß einer aktualisierten Planungsoptimierung vom Juni 2011 nur im Ausmaß von rd. 15,6 Mill. EUR erzielt werden. Das den Verhandlungen zugrunde gelegte Ziel einer kostengünstigen Realisierung der A 26 konnte demnach im Hinblick auf die A 26 Süd nicht erreicht werden. Durch die lange Umsetzungsdauer war auch eine Erhöhung der Kostenbeiträge des Landes Oberösterreich und der Landeshauptstadt Linz zu erwarten. (TZ 27)

Regionale Verkehrskonzepte

Das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008 bekannte sich neben anderen Grundsätzen zur Erhaltung und Verbesserung der regionalen und überregionalen Erreichbarkeit. Gleichzeitig wurde auch der Ausbau des öffentlichen Verkehrs als Ziel festgelegt, um Verlagerungseffekte von der Straße auf den öffentlichen Verkehr, insbesondere für den starken Linzer Berufspendlerverkehr mit den in den Morgen– und Abendspitzen auftretenden Verkehrsengpässen, zu erreichen. (TZ 28)

Als wichtigste verkehrspolitische Ziele führte die Landeshauptstadt Linz in ihrem aus dem Jahr 2000 stammenden Verkehrskonzept die Senkung des Kfz–Verkehrsaufkommens und gleichzeitig die Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr an. (TZ 29)

Das aus dem Jahr 1995 stammende Nahverkehrsprogramm für den Großraum Linz hatte es sich zum Ziel gesetzt, den öffentlichen Verkehr im städtischen Umkreis zu attraktivieren, um den Pendlern im gesamten Einzugsbereich einen Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu erleichtern. (TZ 30)

Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Sowohl das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008 als auch das Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Linz sahen im Ausbau und der Verbesserung des Leistungsangebots des öffentlichen Verkehrs ein wichtiges Ziel und die Möglichkeit, eine Verlagerung des

motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr zu erreichen. Eine Studie aus dem Jahr 2002 kam zu dem Ergebnis, dass eine weitere Zunahme des motorisierten Individualverkehrs gegenüber dem Bestandsjahr 2000 nur durch einen massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs parallel zur Errichtung des damals als Westring bezeichneten Projekts (Ringschluss A 26 Süd und Nord) verhindert werden kann. (TZ 30, 31)

Seit dem Jahr 2000 wurden bereits einige Projekte in Linz (z.B. der Ausbau von Straßenbahn– und Buslinien, Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof) umgesetzt. Weitere Vorhaben, insbesondere die Errichtung einer zweiten „Neuen Schienenachse durch Linz", waren geplant. Eine attraktive Verbindung aus dem nordwestlichen Mühlviertel als Ergänzung zur A 26 konnte trotz verschiedener Planungen (z.B. City–S–Bahn, Regioliner) bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle noch nicht hergestellt werden. Im April 2011 präsentierte das Land Oberösterreich das Konzept einer weitgehend auf der Trasse der bestehenden Mühlkreisbahn verlaufenden „RegioTram 900 mm Endpunkt Rohrbach–Stadt". Angesichts der langen Bauzeit der A 26 Süd ließ die baldige Realisierung von Maßnahmen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs (insbesondere auf der Strecke der Mühlkreisbahn) eine frühere Verkehrswirksamkeit (Reduktion des motorisierten Individualverkehrs) erwarten. Obwohl bereits mehrere diesbezügliche Maßnahmen realisiert wurden, bestand noch weiterer Handlungsbedarf. (TZ 29, 31)

Park & Ride–Anlagen

Zur Unterstützung des Umstiegs auf den öffentlichen Verkehr war in den Konzepten des Landes Oberösterreich und der Landeshauptstadt Linz auch der Ausbau von Park & Ride–Anlagen vorgesehen. (TZ 28, 29, 32)

Genehmigungsverfahren

Nach Erlassung des Bundesstraßenplanungsgebiets im September 2006 legte die ASFINAG im April 2007 das Konzept der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) für die A 26 Süd beim BMVIT vor. (TZ 34, 35)

Die Stellungnahme der Behörde (BMVIT) zum UVE–Konzept enthielt zahlreiche Forderungen für die Erstellung der UVE. Die ASFINAG kam diesen Forderungen nicht oder nur schleppend nach, was ins-

gesamt zu aufwendigen Überarbeitungen mit weitreichenden Folgewirkungen und Zeitverzögerungen im UVP–Verfahren führte. (TZ 35, 44)

Zwischen dem Vorverfahren und der Einreichung der UVE fanden keine Kontakte zwischen der ASFINAG und den Sachverständigen der Behörde statt. Die seit der UVP–G–Novelle 2009 bestehende Möglichkeit der Behörde, die Projektwerberin durch die Übermittlung von Informationen für die Vorbereitung der Unterlagen zur UVP zu unterstützen („Investorenservice"), war bei UVP–Verfahren für Bundesstraßen, die – wie die A 26 Süd – nur dem sogenannten teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren unterlagen, nicht anwendbar. (TZ 43)

Im Mai 2008 stellte die ASFINAG beim BMVIT den Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung. Das Verfahren sollte laut UVP–G innerhalb von zwölf Monaten abgewickelt werden. Das UVP–Verfahren für die A 26 Süd überschritt die gesetzlich vorgegebene Verfahrensdauer bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle um 24 Monate. Die Gründe dafür lagen im zeitaufwendigen Wechselspiel unterschiedlicher Sichtweisen und Einschätzungen der Beteiligten und dem damit verbundenen Verbesserungsbedarf. Die lange Dauer des Verfahrens machte eine umfangreiche und zeitintensive Aktualisierung der Datengrundlagen (Verkehrszahlen) erforderlich und war mit zusätzlichem Ressourceneinsatz verbunden. (TZ 12, 36)

Im Widerspruch zur bisherigen Genehmigungspraxis reichte die ASFINAG die UVP–Unterlagen ohne vorherige Information der Behörde (BMVIT) ein. Nach einer ersten Durchsicht stellten die Sachverständigen aus den Fachbereichen Luft und Humanmedizin fest, dass das Vorhaben aufgrund von relevanten Grenzwertüberschreitungen nicht genehmigungsfähig sei. Infolgedessen war eine grundlegende Überarbeitung der Projektunterlagen unmittelbar nach der Einreichung erforderlich. Die dadurch entstandene Zeitverzögerung im Genehmigungsverfahren betrug rund sechs Monate. (TZ 38)

Nach der öffentlichen Auflage der Unterlagen im Sommer 2009 forderte die Behörde (BMVIT) weitere Unterlagen zu den Fachbereichen Schalltechnik und Luft von der ASFINAG nach. Die Abklärung der für Arbeitnehmer zumutbaren Belastung bzw. der anzuwendenden Luftschadstoff–Grenzwerte sowie eine Änderung relevanter Lärmgrenzwerte erfolgten nach der öffentlichen Auflage und führten zu aufwendigen und kostenintensiven Ergänzungen und Verzögerungen im Verfahren. Die Sachverständigen der Behörde vertraten

hinsichtlich der Anwendbarkeit von Grenzwerten unterschiedliche Standpunkte. (TZ 41, 42)

Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung war das UVP–Verfahren noch im Laufen; eine weitere Projektänderung wurde der Behörde im Februar 2012 vorgelegt und umfasste die Realisierung des Projekts in drei Verwirklichungsabschnitten. Infolge der Einreichung in drei Abschnitten mit unterschiedlichen Verkehrsfreigabezeitpunkten war die Umweltverträglichkeit sowohl für jeden einzelnen Verwirklichungsabschnitt als auch für das Gesamtprojekt nachzuweisen. Eine wesentliche Erhöhung der Komplexität des UVP–Verfahrens und des Verfahrensrisikos war dadurch zu erwarten. (TZ 36, 45)

Kenndaten zur A 26 Linzer Autobahn	
Eingebundene Rechtsträger	
Unternehmen	ASFINAG Bau Management GmbH
Bund	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT)
Bundesland	Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
Landeshauptstadt	Landeshauptstadt Linz
Gesetzliche Grundlagen	Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971 i.d.g.F. Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich, BGBl. I Nr. 96/2005 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. Nr. 697/1993 i.d.g.F.
Projekt A 26 Linzer Autobahn, Abschnitt Süd	Westbrücke bis Anschlussstelle Donau Nord Länge: rd. 4,3 km Unterflurtrasse: rd. 600 m Brückenneubauten: Westbrücke rd. 210 m, Donaubrücke rd. 300 m; Tunnel Freinberg: rd. 2,7 km, zweiröhrig Errichtung in drei Verwirklichungsabschnitten bis 2029: 1. Donaubrücke mit Anschlussstellen 2015–2018; 2. Tunnel Freinberg mit Knoten Bahnhof und Unterflurtrasse Waldegg 2018–2024; 3. Westbrücke mit Anschluss an die A 7 Mühlkreis Autobahn, Knoten Hummelhof 2027–2029
Gesamtschätzkosten	rd. 645,8 Mill. EUR netto (Stand Juni 2011)
Verfahrensstand	UVP–Verfahren im Laufen, Genehmigungsbescheid durch das BMVIT noch nicht erteilt[1]

[1] Im März 2011 kündigte die ASFINAG eine Vorhabensänderung auf Basis der Vereinbarung zwischen der ASFINAG, dem Bund, dem Land Oberösterreich und der Landeshauptstadt Linz an. Die diesbezüglichen Unterlagen wurden dem BMVIT im Februar 2012 vorgelegt.

Prüfungsablauf und –gegenstand

1 Der RH überprüfte im April und Mai 2011 die Gebarung der Autobahnen– und Schnellstraßen–Finanzierungs–Aktiengesellschaft (ASFINAG) betreffend die Planung der A 26 Linzer Autobahn (Westring Linz). Die Erhebungen erfolgten bei der ASFINAG, beim Land Oberösterreich, bei der Landeshauptstadt Linz und im BMVIT.

Ziele der Überprüfung waren die Beurteilung der netzstrategischen Bedeutung und der Verkehrswirksamkeit, der Projektplanung und –entwicklung, der Alternativen und Varianten, der Kosten und Finanzierung sowie die Beurteilung der Genehmigungsverfahren.

Die Gebarungsüberprüfung umfasste den Zeitraum ab der Variantenuntersuchung 2001 bis August 2011.

Zu dem im März 2012 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die ASFINAG im April 2012, die Landeshauptstadt Linz im Mai 2012, das Land Oberösterreich im Juni 2012 und das BMVIT im Juli 2012 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im September 2012.

Chronologie

2 Im Zeitablauf stellte sich die Projektentwicklung wie folgt dar:

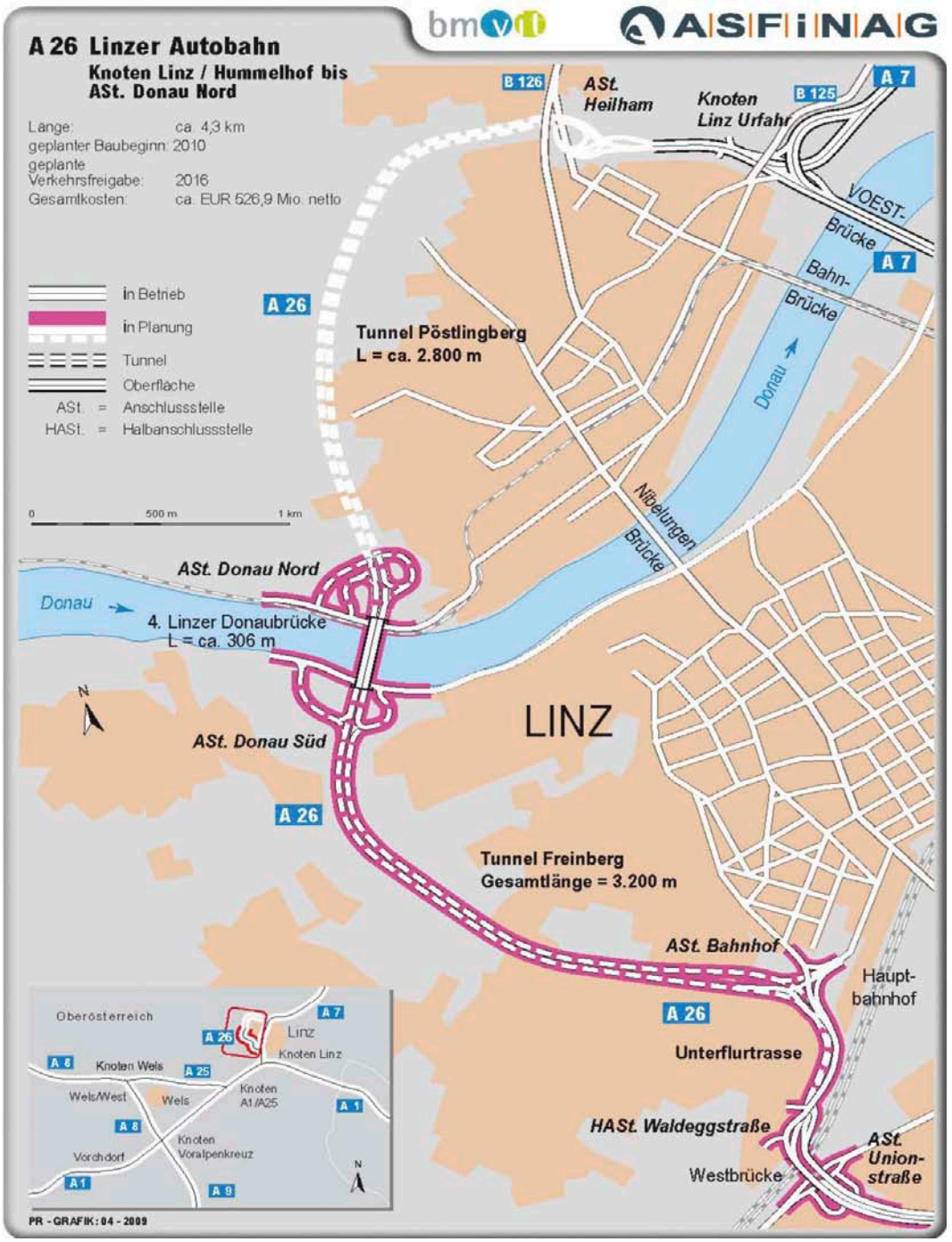
Chronologie	
1970er Jahre	Beginn der Planungen zur Errichtung eines Tangentenrings um die Innenstadt von Linz und Urfahr (Leibbrand–Studie 1972)
1986	Studie Donaubrücke mit stadtnaher Tunnelkette parallel zur bestehenden innerstädtischen Westtangente
1994	Generelles Projekt für die 4. Linzer Donaubrücke und den Ausbau der Oberen Donaulände
1999/2000	Planungsstopp; Einleitung der „Kreativphase“: das Projekt wird neu durchdacht
Jänner 2000	Einigung des Landes Oberösterreich und der Landeshauptstadt Linz auf das Projekt „Westring Linz“; Ziel ist der Ringschluss mit der A 7 Mühlkreis Autobahn, weil er den „größten verkehrlichen Nutzen“ aufweist
September 2001	Vorlage der Variantenuntersuchung beim BMVIT; geschätzte Kosten für den gesamten Westring rd. 214,6 Mill. EUR
Jänner 2002	Aufnahme der A 26 in den Generalverkehrsplan Österreich 2002 (GVP–Ö) mit der Bezeichnung „A 26: Linzer Autobahn (Westring Linz)“ mit Gesamtkosten von 225,3 Mill. EUR
April 2002	Aufnahme der A 26 in das Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) mit der Strecke „Knoten Hummelhof (A 7) – Knoten Urfahr (A 7)“
September 2004	Einreichung des Vorprojekts beim BMVIT, Antrag auf Verordnung des Bundesstraßenplanungsgebiets; geschätzte Kosten für den gesamten Westring rd. 438,1 Mill. EUR
November 2005	Unterzeichnung einer Absichtserklärung für den Bau der A 26 (Nord– und Südteil) durch Bund, Land Oberösterreich und Landeshauptstadt Linz
September 2006	Verordnung des Bundesstraßenplanungsgebiets (§ 14–VO)
März 2007	Prioritätenreihung im Bauprogramm der ASFINAG: Teilung der A 26 in zwei Bauabschnitte (A 26 Nord und A 26 Süd)
Mai 2008	Vorlage des Einreichprojekts und der UVE für die A 26 Süd beim BMVIT; Einleitung des UVP–Verfahrens; geschätzte Kosten für diesen Abschnitt rd. 451,4 Mill. EUR
September 2010	Beginn der Diskussion über Einsparungspotenziale bei der A 26 Süd
Jänner 2011	Einigung zwischen ASFINAG, Bund, Land Oberösterreich und Landeshauptstadt Linz über die etappenweise Errichtung der A 26 Süd, der Beteiligung des Landes und der Landeshauptstadt Linz an den Gesamtkosten sowie die Herausnahme der A 26 Nord aus dem BStG 1971[1]
Juli 2011	Herausnahme der A 26 Nord aus dem BStG 1971, Novelle 2011, BGBl. I Nr. 62/2011 vom 29. Juli 2011
Februar 2012	Einreichung der überarbeiteten Planung für die A 26 Süd

[1] Zur Klarstellung wird festgehalten, dass im BStG 1971 im Verzeichnis 1, Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) die Straßenzüge „A 26 Nord“ und „A 26 Süd“ nicht enthalten sind. Vielmehr wurde der im Verzeichnis 1 angeführte Straßenzug „A 26 Linzer Autobahn“ durch die Novelle 2011 zum BStG 1971 um den nördlichen Abschnitt der A 26 lediglich verkürzt. Die Verwendung der Begriffe bzw. Satzteile „Herausnahme aus dem BStG 1971“, „aus dem BStG 1971 entfernt“ und „A 26 Nord“, die sich auch in zahlreichen dem RH vorliegenden Unterlagen finden, dient ausschließlich der leichteren Lesbarkeit des Berichts. Siehe dazu die Stellungnahme des BMVIT zu TZ 21.

Übersicht

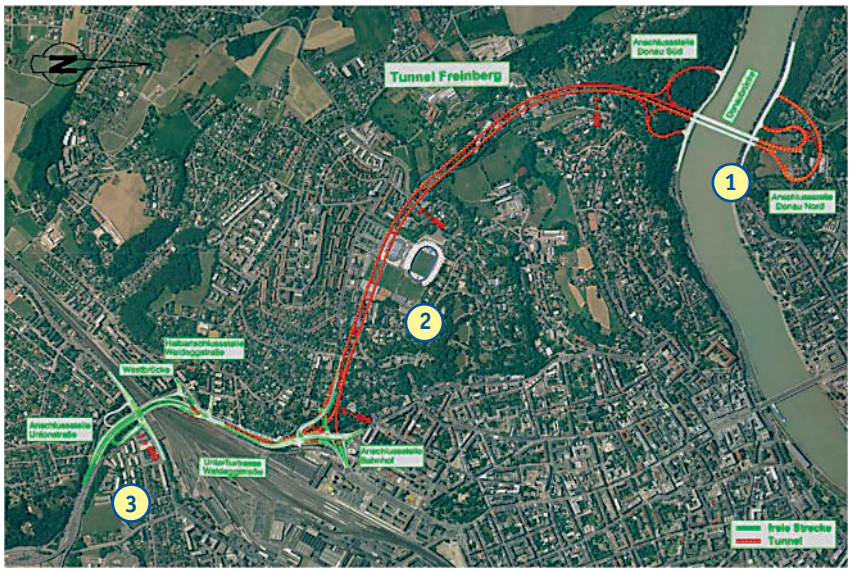
3 Die folgenden Abbildungen zeigen die geografische Lage der Abschnitte A 26 Nord und Süd (ursprüngliche Planung) sowie modellhafte Darstellungen des aktuell geplanten Projekts A 26 Süd.

Abbildung 1: Übersichtslageplan



Quelle: ASFINAG Bau Management GmbH

Abbildung 2: Trassenübersicht A 26 Süd, Verwirklichungsabschnitte 1 bis 3 (TZ 20)



Quelle: ASFINAG Bau Management GmbH

Abbildung 3: Geplante Donaubrücke (Verwirklichungsabschnitt 1)

Quelle: ASFINAG Bau Management GmbH

Abbildung 4: Abschnitt Unterflurstraße Waldegg bis Anschlussstelle Bahnhof (Verwirklichungsabschnitt 2)

Quelle: ASFINAG Bau Management GmbH

Abbildung 5: Westbrücke mit Blickrichtung zum Anschluss A 7 (Verwirklichungsabschnitt 3)

Quelle: ASFINAG Bau Management GmbH

Planungsgeschichte, Projektplanung

Erste Planungen

4 Der Entwurf des Gesamtverkehrsplans[1] Linz 1972 (sogenannte Leibbrand–Studie) sah u.a. die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs und den Ausbau des Fernstraßennetzes zu einem Stadtring mit mehreren Anschlüssen an die Autobahnen vor. Neben der bereits im Bau befindlichen damaligen A 24 Mühlkreis Autobahn sollte eine Westtangente im Bereich des Straßenzugs Waldeggstraße – Sandgasse – Hopfengasse entstehen. Ein neuer Römerbergtunnel samt anschließender 4. Donaubrücke sollte mit einer Nordtangente bis zur A 24 Mühlkreis Autobahn einen Stadtring mit Entlastungswirkung für das gesamte Straßennetz der Stadt bilden. Dieser Gesamtverkehrsplan trat allerdings nicht in Kraft.

Folgeplanungen

5 Der mit dem Wirtschaftswachstum verbundene zunehmende Einpendelverkehr (siehe TZ 14) in die Landeshauptstadt Linz führte zu Beginn der 1980er Jahre vermehrt zu Stauerscheinungen, so dass nach Lösungsmöglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssituation gesucht wurde. Im Jahr 1986 beauftragte das Land Oberösterreich eine Studie zur Errichtung einer Donaubrücke bei St. Margarethen mit anschließender bestandsnaher Tunnelkette parallel zur Westtangente. Diese Planungen legte das Land dem damaligen BMwA vor, sie fanden jedoch mangels Bedeutung für die übergeordneten Verkehrsbeziehungen in der Studie „Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich“ (**GSD–Studie**) aus dem Jahr 1999 keine Berücksichtigung. Hingegen wurden sie auf regionaler Ebene weitergeführt: in Form von generellen Projekten für die 4. Linzer Donaubrücke und die Obere Donaulände im Jahr 1994. Im Jahr 1996 schließlich erfolgte die Vorlage des Konzepts der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) für die 4. Donaubrücke beim damaligen BMwA. Die Studie für die Tunnelkette wurde 1998 fertiggestellt.

Kreativphase

6 Im Zuge der Planungsarbeiten stellte sich heraus, dass die Planungen für eine stadtnahe Tunnelkette den aktuellen Anforderungen an Hochleistungsstraßen im dicht verbauten Gebiet nicht mehr entsprachen. Daher sollten in einer „Kreativphase“ Lösungen der Verkehrsprobleme im Nordwesten der Landeshauptstadt erarbeitet werden. Im Auftrag des Landes Oberösterreich untersuchten Verkehrsplaner drei Varianten.

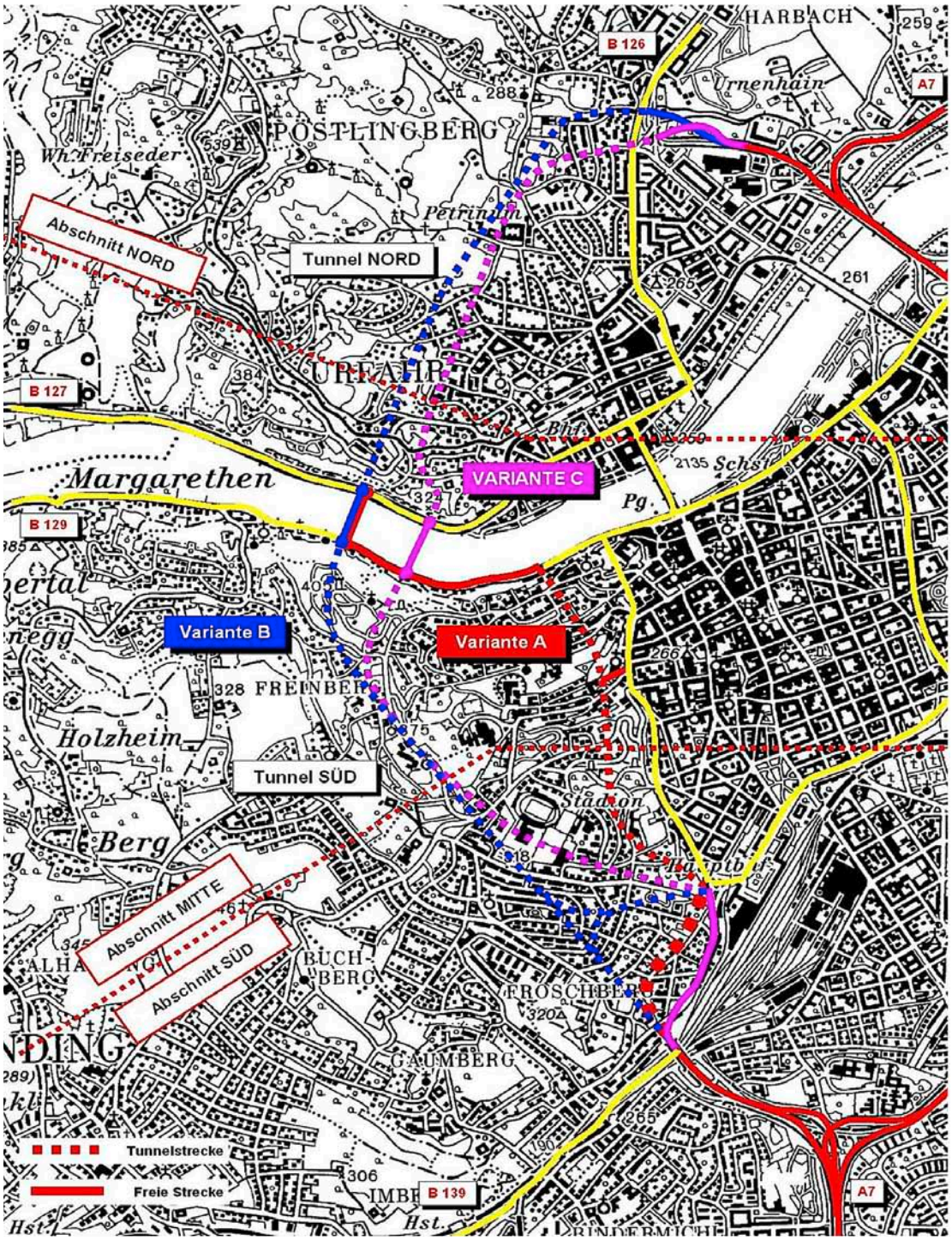
[1] erstellt durch Prof. Dr.–Ing. Kurt Leibbrand

In einer Besprechung im Jänner 2000 kamen die Vertreter des Landes Oberösterreich, der Landeshauptstadt Linz sowie die Verkehrsplaner überein, dass in weiteren Planungen einer Gesamtlösung, bestehend aus dem Westtangententunnel, der Donaubrücke sowie dem daran anschließenden Nordtunnel, der Vorzug zu geben wäre. Damit wurde die bereits in der Leibbrand–Studie 1972 enthaltene Idee eines Ringschlusses der Hochleistungsstraßen im Stadtgebiet von Linz wieder aufgenommen.

Variantenuntersuchung 2001

7 (1) Auf Grundlage dieser Planungsüberlegungen beauftragte das Land Oberösterreich eine Variantenuntersuchung. Unter Berücksichtigung der übergeordneten Zielsetzungen des Projekts Westring Linz wurden drei Trassenvarianten (A, B und C), jeweils unterteilt in die Planungsabschnitte Nord, Mitte und Süd, entwickelt:

Abbildung 6: Variantenuntersuchung 2001, Trassenvarianten



Quelle: ASFINAG Bau Management GmbH

Im Einzelnen wurden folgende Lösungsvarianten näher untersucht und bewertet:

- Variante A: Bisherige Planung mit bestandsnaher Tunnelkette Bahnhof – Donaulände und Weiterführung über die B 129 Eferdinger Straße zur künftigen 4. Linzer Donaubrücke;

- Variante B: Durchgehender Westring von der Westbrücke bis zur B 126 Leonfeldener Straße; Anschluss des Hauptbahnhofs mittels Anschlussstelle im Tunnel; Donauquerung mit Brückenstandort West und anschließendem Nordtunnel;

- Variante C: Durchgehender Westring von der Westbrücke über die Anschlussstelle Bahnhof bis zur B 126; Tieflage mit Tunnel in offener Bauweise im Bereich Waldeggstraße; stadtnähere Donauquerung mit Brückenstandort Ost und anschließendem Nordtunnel.

Für die Trassenführung empfahlen die Verkehrsplaner die Variante C für die Abschnitte Süd und Mitte, für den Abschnitt Nord die Variante B.

(2) Das Land Oberösterreich übermittelte im September 2001 die Variantenuntersuchung („Westring Linz“) an das BMVIT mit dem Ersuchen um Stellungnahme. Die Notwendigkeit des Vorhabens wurde wie folgt begründet:

- Beseitigung von akuten Kapazitätsengpässen in Teilbereichen des bestehenden Bundesstraßennetzes innerhalb des Stadtgebiets von Linz;

- Entlastung eines großen Teils des Stadtstraßennetzes mit damit verbundener deutlicher Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs in zentralen Bereichen der Landeshauptstadt Linz und

- Schaffung eines Verkehrsrings um Linz.

In seiner Stellungnahme vom Jänner 2002 bestätigte das BMVIT die Nachvollziehbarkeit der Variantenauswahl. Es erschien der Behörde zweckmäßig, Überlegungen hinsichtlich der Gesamtkonzeption des Verkehrssystems unter Berücksichtigung aller Verkehrsmodi anzustellen.

Generalverkehrsplan Österreich 2002

8 In der im Jahr 1999 fertiggestellten GSD–Studie hatte die A 26 mangels Bedeutung für die übergeordneten Verkehrsbeziehungen keine Berücksichtigung gefunden. Im Zuge der Erstellung des Generalverkehrsplanes Österreich 2002 (**GVP–Ö**) schlug das Land Oberösterreich die Aufnahme der Strecke „B 139 Westring Linz“ als Ergänzung zum hochrangigen Straßennetz vor. Als Teil des Pyhrn–Korridors wurde sie im hochrangigen Straßennetz mit der Bezeichnung „A 26 Linzer Autobahn (Westring Linz)“ und mit einer geschätzten Investitionssumme von rd. 225 Mill. EUR in das Paket 1[2] aufgenommen. Als Ausbaugrund bzw. Nutzen waren angegeben: die Entlastung der A 7, die verbesserte Erreichbarkeit des Linzer Stadtgebietes, die Vermeidung von Staus im Pendlerverkehr durch eine zusätzliche Donauquerung sowie die Entlastung des niederrangigen Straßennetzes.

Im Gegenzug wurde die B 309 Steyrer Straße, welche in der GSD–Studie als hochrangige Strecke festgelegt worden war, im Abschnitt zwischen Enns (Knoten A 1) und Steyr aus dem hochrangigen Netz entfernt.

Aufnahme in das Bundesstraßengesetz im Jahr 2002

9.1 Der parallel zum GVP–Ö erstellte Erstentwurf der Novelle 2002 zum Bundesstraßengesetz 1971 (**BStG 1971**) vom November 2001 enthielt im Verzeichnis 1 die A 25 als Linzer Autobahn[3], nicht jedoch die A 26. Der endgültige Entwurf vom Jänner 2002 enthielt schließlich die A 26 mit der Strecke „Knoten Hummelhof (A 7) – Knoten Urfahr (A 7)“, dies entsprach dem Nord– und Südteil des späteren Projekts. Die A 25 wurde darin auf Welser Autobahn umbenannt. Mit der BStG–Novelle 2002 (Bundesstraßen–Übertragungsgesetz)[4] vom März 2002 wurde der Westring Linz als „A 26 – Linzer Autobahn“ (Nord– und Südteil des späteren Projekts) als hochrangige Straßenverbindung (Bundesautobahn) in das Verzeichnis 1 des BStG 1971 aufgenommen und damit in die Zuständigkeit der ASFINAG übertragen.

9.2 Der RH zeigte auf, dass die Aufnahme der A 26 in das Verzeichnis 1 des BStG (Bundesautobahnen) zu einer Übertragung der Zuständigkeit vom Land Oberösterreich an die ASFINAG führte. Damit ging auch die Finanzierungsverantwortung auf den Bund über.

[2] Vorhaben, die ab 2002 innerhalb von zehn Jahren begonnen werden sollten

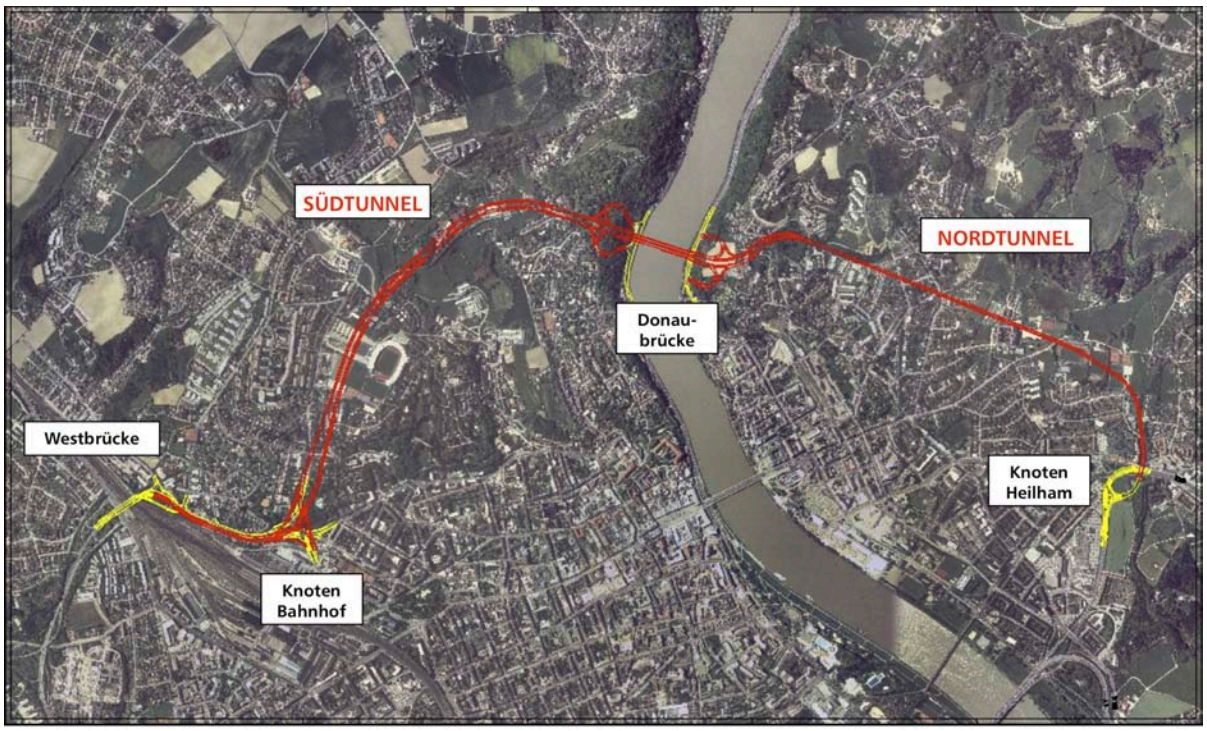
[3] zwischen dem Knoten Haid (A 1) und dem Knoten Wels (A 8)

[4] BGBl. I Nr. 50/2002

Vorprojekt 2003

10 Der Trassenempfehlung der Variantenuntersuchung 2001 folgend, entwickelten die beauftragten Verkehrsplaner aus den drei Einzelvarianten eine durchgehende Trassenlage („Westring Linz“) – beginnend von der Westbrücke über den Knoten Bahnhof, Donauquerung bis zum Bereich Heilham (siehe Abbildung 7: Anbindung an die B 126 sowie in weiterer Folge an die A 7 Mühlkreis Autobahn).

Abbildung 7: Westring Linz; Grundlage für das Vorprojekt 2003



Quelle: ASFINAG Bau Management GmbH

Basierend auf den nunmehr geänderten Planungsrichtwerten (Kategorie Autobahn) erstellten die vom Amt der Oberösterreichischen Landesregierung im Auftrag der ASFINAG bestellten Verkehrsplaner das Vorprojekt für den gesamten Westring Linz (Abschnitte A 26 Nord und Süd). Die ASFINAG reichte im September 2004 das Vorprojekt beim BMVIT ein, um die Verordnung des Bundesstraßenplanungsgebiets zu erwirken (TZ 34).

Einreichprojekt 2008

11 Gemäß der Festlegung von BMVIT und ASFINAG im Rahmenplan[5] vom März 2007 sollte die A 26 in zwei Bauabschnitten realisiert werden, wobei als erster Schritt der Bau des Abschnitts Süd von der Westbrücke bis zur Anschlussstelle Donau Nord (Planperiode 2007–2012) und danach die Verlängerung in Form des Abschnitts Nord (Planperiode nach 2013) vorgesehen waren. Die Verkehrsplaner der ASFINAG beurteilten den Abschnitt Süd auch ohne den Ringschluss durch den Nordteil als verkehrswirksam, weil der Anschluss an die B 127 Rohrbacher Straße nördlich der Donau vollständig hergestellt werde.

Die ASFINAG legte das Einreichprojekt für die A 26 Süd im Mai 2008 dem BMVIT vor.

Verkehrswirksamkeit der A 26

Bestandsdaten und Planfälle

12.1 (1) Um die Verkehrswirkung der A 26 beurteilen zu können, wurden im Rahmen des Einreichprojekts 2008 zunächst die Bestandsdaten des Jahres 2005 erhoben. Diese Daten dienten in weiterer Folge als Ausgangs– und Vergleichsbasis für weitere Planfälle (PF), wie z.B. verschiedene Ausbauszenarien und Prognosehorizonte (z.B. 2015, 2018 und 2025) (siehe auch Anhang I).

Die nachfolgende Tabelle beschreibt jene Planfälle, die für das Projekt von entscheidender Bedeutung im Rahmen der Projektgenehmigung waren:

[5] langfristiges Ausbauprogramm des BMVIT für das hochrangige Straßen– und Schienennetz

Tabelle 1: Planfälle

Planfall–Nr.	Zeithorizont	Berücksichtigtes Netz	Zusätzliche Nutzungen „N" (Raumnutzungen)	Bezeichnung im Einreichprojekt
–	2005	Bestandsnetz	bestehende Nutzung	**Bestand**
9	2025	maßgebende Straßenausbauvorhaben in OÖ[1] sowie Straßenbahnlinie 3 in Linz, **inkl. A 26 Nord und Süd**	zusätzliche Nutzungen 2025 im Mühlviertel (S 10), in Linz und im Südwestraum von Linz	**Bemessungsplanfall**[2] (= Grundlage für Leistungsfähigkeitsnachweise) Ausbau der A 26 Nord und Süd
10	2025	maßgebende Straßenausbauvorhaben OÖ[1] sowie Straßenbahnlinie 3 in Linz, **inkl. A 26 Süd**	wie Planfall 9	**Vorhabensplanfall** (= Antragsgegenstand) Ausbau der A 26 Süd
12	2025	maßgebende Straßenausbauvorhaben OÖ[1] sowie Straßenbahnlinie 3 in Linz, **inkl. A 26 Nord und Süd und inkl. City–S–Bahn**	wie Planfall 9	**Planfall ÖV** City S–Bahn (= Nachweis für Wirksamkeit Ausbau ÖV) Ausbau der A 26 Nord und Süd unter Berücksichtigung des Ausbaus des ÖV
13	2025	maßgebende Straßenausbauvorhaben OÖ[1] sowie Straßenbahnlinie 3 in Linz	wie Planfall 9	**Nullplanfall** (= Referenzplanfall) Verkehrsprognosen ohne Bau der A 26

[1] B 1 Wiener Straße Neubau Hörsching – 4–streifiger Ausbau, B 139 Umfahrung Doppl II, A 7 Generalsanierung Knoten Linz – Bindermichl, A 7 Anschlussstelle Auhof, S 10 (Nord und Süd), B 139 Harter Plateau – 4–streifiger Ausbau, B 309 Steyrer Straße Umfahrung Dietach – Enns

[2] Bei der Beurteilung der Fachbereiche Schalltechnik und Luft im UVP–Verfahren wurde von den Gutachtern, zusätzlich zu den Auswirkungen der A 26 Süd (Vorhabensplanfall), die Darstellung der Auswirkungen des Gesamtverkehrs bei Ausbau der A 26 Nord und Süd (Bemessungsplanfall) gefordert. Der Beurteilung wurde das ungünstigere Szenario der beiden Planfälle zugrunde gelegt (TZ 44).

Quelle: ASFINAG

(2) Im Rahmen der Projektänderung im Frühjahr 2011 (TZ 20) forderte das BMVIT eine Plausibilitätsprüfung der Bestandsdaten des Jahres 2005 mit empirischen Daten für das Jahr 2010. Dadurch sollte festgestellt werden, ob die prognostizierte Verkehrsentwicklung tatsächlich eingetroffen war.

Dieser Vergleich ergab Abweichungen nach oben und nach unten von rd. 5 %. Da die Vergleichsergebnisse zu stark streuten, forderte das BMVIT, das Analyseverkehrsmodell (Bestandsdaten) auf das Jahr 2010 zu aktualisieren. Dies hatte zur Folge, dass die Planfälle durch die ASFINAG neu erstellt werden mussten und sich dadurch die Einreichung des geänderten Projekts von Herbst 2011 auf Februar 2012 verschob.

12.2 Der RH stellte fest, dass durch die zeitaufwendigen Genehmigungsverfahren (TZ 33 ff.) veraltete Verkehrszahlen zu aktualisieren waren, was zusätzlichen Ressourceneinsatz erforderte.

Verkehrsbelastung

13 Durch den täglichen Berufsverkehr war das Linzer Straßennetz besonders zu den Spitzenstunden belastet. Beispielsweise entfielen auf der A 7 im Jahr 2000 je rd. 12 % bis 13 % des durchschnittlichen täglichen Werktagsverkehrs auf die Morgen– und Abendspitze. Neben der A 7 waren vor allem die B 126, die B 127 in Urfahr einschließlich der Nibelungenbrücke, die B 129 in der Oberen Donaulände und die B 139 Kremstal Straße im Bereich der Waldeggstraße/Westtangente[6] täglich massiven Überlastungen ausgesetzt. Durch den Bau der A 26 sollten diese Verkehrsprobleme umfassend und nachhaltig gelöst werden.

Das Verkehrsgeschehen im Linzer Stadtgebiet war laut Einreichprojekt geprägt durch einen hohen Anteil an Ziel–, Quell– und Binnenverkehr (98 % bezogen auf Oberösterreich) sowie durch einen relativ niedrigen Transit– und Durchgangsverkehr auf der A 7 im Bereich Voest–Brücke (2 % bezogen auf Oberösterreich, 12 % bis 14 % bezogen auf Linz).

14 (1) Laut Volkszählung 2001[7] verfügte die Landeshauptstadt Linz mit einer Wohnbevölkerung von rd. 183.500 Personen[8] über rd. 154.200 Arbeitsplätze (Erwerbstätige „am Arbeitsort“)[9]. Diesen standen rd. 83.500 Erwerbstätige mit Wohnsitz in Linz (Erwerbstätige „am Wohnort“)[10] gegenüber. Die Landeshauptstadt verfügte somit über fast doppelt so viele Arbeitsplätze wie Beschäftigte am Wohnort (Index des Pendlersaldos[11]: 184,8). Von den rd. 83.500 Linzer Erwerbstätigen pendelten rd. 22 % (rd. 18.500 Personen) aus Linz aus. Im Gegenzug pendelten rd. 58 % der Erwerbstätigen am Arbeitsort (rd. 89.300 Personen) nach Linz ein.

---

6 Als Westtangente wird der Abschnitt der B 139 Kremstal Straße ab der Westbrücke bis zur Donaulände mit den Straßenzügen Waldeggstraße – Kellergasse – Sandgasse – Hopfengasse – Kapuzinerstraße – Römerbergtunnel bezeichnet.

7 Aktuellere Daten nicht verfügbar, da derartige Volkszählungen durch die Aufhebung des Volkszählungsgesetzes 1980 nicht mehr durchgeführt wurden.

8 Wohnbevölkerung Stand 1. Jänner 2011: rd. 189.800; Quelle: www.linz.at/zahlen

9 Arbeitsplätze Stand Juli 2010: rd. 205.300; Quelle: Linz in Zahlen 2010

10 Erwerbstätige am Wohnort ohne Karenzurlauber/innen

11 Der Pendlersaldo ist das Verhältnis der Erwerbstätigen am Arbeitsort zu den Erwerbstätigen am Wohnort und errechnet sich wie folgt: Erwerbstätige am Arbeitsort dividiert durch die Erwerbstätigen am Wohnort (154.245/83.476*100). Ein Index über 100 weist auf eine Einpendlerregion hin.

Die meisten Tagespendler kamen aus den Bezirken Linz–Land (rd. 22.800), Urfahr–Umgebung (rd. 18.900), Freistadt (rd. 9.100), Perg (rd. 6.900) und Rohrbach (rd. 5.900).

(2) Der Großteil der Tagespendler in Oberösterreich[12] benutzte ein Kfz: rd. 75 % einen PKW (davon rd. 70 % als Fahrer und rd. 5 % als Mitfahrer) und rd. 2 % ein Motorrad/Moped. Rund 11 % verwendeten ein öffentliches Verkehrsmittel, rd. 7 % gingen zu Fuß und rd. 4 % fuhren mit dem Fahrrad. Ein Vergleich mit dem Jahr 1991 zeigte, dass der motorisierte Individualverkehr um rd. 31 % bzw. rd. 95.200 Fahrzeuge zugenommen hatte.

Tabelle 2: Tagespendler in Oberösterreich nach Verkehrsmitteln 1991 und 2001

Verkehrsmittel	1991	2001	Veränderung	
	Anzahl der Tagespendler		absolut	in %
MIV	306.174	401.423	95.249	31,1
ÖV	76.269	57.433	– 18.836	– 24,7
Fahrrad	25.277	21.871	– 3.406	– 13,5
Zu Fuß	52.822	35.846	– 16.976	– 32,1

Quelle: Amt der Oberösterreichischen Landesregierung

Verkehrsprognosen, Entlastungswirkung

Verkehrliche Entwicklung 2005 bis 2025

15.1 Die Verkehrsprognosen des Planfalls 13 (Nullplanfall), welcher den zu erwartenden Verkehr im Jahr 2025 für den Fall darstellte, dass die A 26 nicht gebaut wird, zeigten gegenüber dem Bestand 2005 Steigerungen um durchschnittlich 37 %. Die Bandbreite der Verkehrszunahme lag zwischen 13 % auf der B 126 im Bereich der Auffahrt zur A 7 und 62 % auf der B 139 im Bereich der Waldeggstraße (nördlich der Kudlichstraße) sowie in der Kärntnerstraße.

[12] Für die Landeshauptstadt Linz lagen keine Daten vor.

Tabelle 3: Vergleich Bestand 2005 mit Planfall 13/2025N[1] (Nullplanfall)

Straße		Bestand 2005	PF 13 2025N	Verkehrszunahme	
		in Kfz/24h			in %
B 139	Waldeggstraße (nördlich Kudlichstraße)	41.800	67.800	26.000	62
B 139	Kapuzinerstraße (südlich Römerbergtunnel)	24.400	34.800	10.400	43
B 139	Westbrücke	44.900	70.300	25.400	57
B 127	(östlich A 26)	23.400	28.100	4.700	20
B 127	(westlich A 26)	23.400	28.100	4.700	20
B 127	Rudolfstraße	28.200	37.500	9.300	33
B 129	Nibelungenbrücke	47.000	70.900	23.900	51
B 129	Eferdinger Straße (östlich Römerbergtunnel)	35.600	51.700	16.100	45
B 129	Eferdinger Straße (westlich Römerbergtunnel)	14.300	20.000	5.700	40
B 129	Eferdinger Straße (westlich A 26)	14.100	19.600	5.500	39
B 126	Auffahrt zur A 7 bzw. A 26	24.700	27.900	3.200	13
A 7	Voest–Brücke	92.100	119.900	27.800	30
A 7	Ostbrücke	97.000	114.700	17.700	18
A 7	südlich Knoten Bindermichl	96.800	124.500	27.700	29
–	Eisenbahnbrücke	14.900	18.000	3.100	21
–	Kärntnerstraße	16.900	27.300	10.400	62
–	Unionstraße (östlich Geißbergstraße)	40.300	60.400	20.100	50
–	Untere Donaulände (Brucknerhaus)	23.000	30.000	7.000	30
Durchschnitt		–	–	–	**37**

1 Bei dem Planfall 13/2025N handelt es sich um den sogenannten Nullplanfall. Außerdem wurde in diesem Planfall die zusätzliche Nutzung („N") berücksichtigt. Unter zusätzlicher Nutzung (sekundär induzierter Verkehr) ist die Prognose des Straßenverkehrsaufkommens unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Strukturentwicklung (z.B. künftiges Einwohner– und Arbeitsplatzpotenzial, Umsetzung von größeren Wohn– und Betriebsprojekten, Straßenbaumaßnahmen im Untersuchungsraum) zu verstehen.

Quelle: ASFINAG; Berechnungen RH

15.2 Der RH wies darauf hin, dass die Verkehrsprognosen für den Fall, dass die A 26 Süd nicht gebaut werden würde, in allen Bereichen eine Steigerung des Verkehrs erwarten ließen.

Verkehrswirksamkeit A 26 Süd

16.1 (1) Der Vergleich des Nullplanfalls (A 26 wird nicht gebaut) mit dem Vorhabensplanfall (Planfall 10, Bau der A 26 Süd), beide bezogen auf das Prognosejahr 2025, führte zu folgendem Ergebnis:

Tabelle 4: Gegenüberstellung A 26 Süd (PF 10) mit Nullplanfall (PF 13)

Straße		PF 10 2025N	PF 13 2025N	Verkehrszu–/–abnahme	
		in Kfz/24h			in %
B 139	Waldeggstraße (nördlich Kudlichstraße)	24.900	67.800	– 42.900	– 63
B 139	Kapuzinerstraße (südlich Römerbergtunnel)	25.400	34.800	– 9.400	– 27
B 139	Westbrücke	86.900	70.300	16.600	24
B 127	(östlich A 26)	29.900	28.100	1.800	6
B 127	(westlich A 26)	30.700	28.100	2.600	9
B 127	Rudolfstraße	26.200	37.500	– 11.300	– 30
B 129	Nibelungenbrücke	47.100	70.900	– 23.800	– 34
B 129	Eferdinger Straße (östlich Römerbergtunnel)	38.100	51.700	– 13.600	– 26
B 129	Eferdinger Straße (westlich Römerbergtunnel)	19.000	20.000	– 1.000	– 5
B 129	Eferdinger Straße (westlich A 26)	20.500	19.600	900	5
B 126	Auffahrt zur A 7 bzw. A 26	26.400	27.900	– 1.500	– 5
A 7	Voest–Brücke	114.900	119.900	– 5.000	– 4
A 7	Ostbrücke	112.300	114.700	– 2.400	– 2
A 7	südlich Knoten Bindermichl	126.600	124.500	2.100	2
–	Eisenbahnbrücke	15.800	18.000	– 2.200	– 12
–	Kärntnerstraße	32.800	27.300	5.500	20
–	Unionstraße (östlich Geißbergstraße)	63.400	60.400	3.000	5
–	Untere Donaulände (Brucknerhaus)	30.700	30.000	700	2
A 26	Tunnel Freinberg	39.700	–	39.700	–
A 26	Unterflurtrasse Waldegg	56.200	–	56.200	–
A 26	Donaubrücke	38.200	–	38.200	–

Quelle: ASFINAG; Berechnungen RH

Die Gegenüberstellung zeigte Verkehrsreduktionen von rd. 63 % (– 42.900 Kfz/24h) im Bereich des oberirdisch geführten Teils der Waldeggstraße[13] (B 139), von rd. 30 % (– 11.300 Kfz/24h) im Bereich der Rudolfstraße (B 127) und von rd. 34 % (– 23.800 Kfz/24h) im Bereich der Nibelungenbrücke (B 129). Auch auf der A 7 wird mit geringfügigen Verkehrsreduktionen von rd. 4 % (– 5.000 Kfz/24h) im Bereich der Voest–Brücke und rd. 2 % (– 2.400 Kfz/24h) im Bereich der Ostbrücke gerechnet.

Auf einigen Straßenabschnitten ist hingegen mit Verkehrszunahmen zu rechnen. So wird es z.B. auf der Westbrücke (B 139) zu einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von rd. 24 % (+ 16.600 Kfz/24h), im Bereich der Kärntnerstraße von rd. 20 % (+ 5.500 Kfz/24h), auf der B 127 (westlich der A 26) von rd. 9 % (+ 2.600 Kfz/24h), auf der B 129 (westlich der A 26) von rd. 5 % (+ 900 Kfz/24h) und auf der A 7 südlich des Knotens Bindermichl von rd. 2 % (+ 2.100 Kfz/24h) kommen.

(2) Ein theoretischer Vergleich der Verkehrszahlen des Bestandsjahres 2005 mit dem auf das Jahr 2025 bezogenen Vorhabensplanfall (Planfall 10, Bau der A 26 Süd) führte zu folgendem Ergebnis:

[13] Die deutliche Verkehrsreduktion im oberirdisch geführten Teil der Waldeggstraße ergab sich insbesondere durch eine teilweise Verlagerung des Verkehrs auf die Unterflurtrasse Waldegg. Insgesamt war ein erhöhtes Verkehrsaufkommen gegenüber dem Nullplanfall um 13.300 Kfz/24h in diesem Bereich zu erwarten.

Tabelle 5: Gegenüberstellung Bestand 2005 und A 26 Süd (PF 10)					
Straße		Bestand 2005	PF 10 2025N	Verkehrszu–/–abnahme	
		in Kfz/24h			in %
B 139	Waldeggstraße (nördlich Kudlichstraße)	41.800	24.900	– 16.900	– 40
B 139	Kapuzinerstraße (südlich Römerbergtunnel)	24.400	25.400	1.000	4
B 139	Westbrücke	44.900	86.900	42.000	94
B 127	(östlich der geplanten A 26)	23.400	29.900	6.500	28
B 127	(westlich der geplanten A 26)	23.400	30.700	7.300	31
B 127	Rudolfstraße	28.200	26.200	– 2.000	– 7
B 129	Nibelungenbrücke	47.000	47.100	100	0
B 129	Eferdinger Straße (östlich Römerbergtunnel)	35.600	38.100	2.500	7
B 129	Eferdinger Straße (westlich Römerbergtunnel)	14.300	19.000	4.700	33
B 129	Eferdinger Straße (westlich der geplanten A 26)	14.100	20.500	6.400	45
B 126	Auffahrt zur A 7 bzw. A 26	24.700	26.400	1.700	7
A 7	Voest–Brücke	92.100	114.900	22.800	25
A 7	Ostbrücke	97.000	112.300	15.300	16
A 7	südlich Knoten Bindermichl	96.800	126.600	29.800	31
–	Eisenbahnbrücke	14.900	15.800	900	6
–	Kärntnerstraße	16.900	32.800	15.900	94
–	Unionstraße (östlich Geißbergstraße)	40.300	63.400	23.100	57
–	Untere Donaulände (Brucknerhaus)	23.000	30.700	7.700	33
A 26	Tunnel Freinberg	–	39.700	39.700	–
A 26	Unterflurtrasse Waldegg	–	56.200	56.200	–
A 26	Donaubrücke	–	38.200	38.200	–

Quelle: ASFINAG; Berechnungen RH

Der Vergleich zeigte, dass es aufgrund des zu erwartenden starken Verkehrsanstiegs in den Jahren 2005 bis 2025 (TZ 15) auf fast allen Straßen, mit Ausnahme des oberirdisch geführten Teils der Waldeggstraße und der Rudolfstraße (B 127), zu einem z.T. wesentlich höheren Verkehrsaufkommen als im Jahr 2005 kommen würde. Dies bedeutet, dass es im Vergleich zum Bestand 2005 bei Errichtung der A 26 Süd zu keiner Verkehrsreduktion kommen würde (siehe rote Zahlen in Tabelle 5), sondern lediglich ein noch höherer Anstieg verhindert werden könnte. Zum Beispiel war auf der B 139 Kapuzinerstraße (südlich Römerbergtunnel) im Nulllplanfall (A 26 wird nicht gebaut) ein Verkehrsanstieg um 10.400 Kfz/24h zu erwarten (von 24.400 im Jahr 2005 auf 34.800 im Jahr 2025). Beim Bau der A 26 Süd (Planfall 10) gäbe es ebenfalls einen Verkehrsanstieg, dieser wäre allerdings mit 1.000 Kfz/24h (von 24.400 im Jahr 2005 auf 25.400 im Jahr 2025) geringer.

16.2 (1) Der RH stellte fest, dass bei Vergleich des Nullplanfalls (Planfall 13) mit dem Vorhabensplanfall (Planfall 10) die Realisierung der A 26 Süd trotz Zunahme des Verkehrsaufkommens in bestimmten Bereichen (z.B. Westbrücke, B 127 westlich der A 26 und B 129 westlich der A 26) deutliche Verkehrsreduktionen an den derzeit stark überlasteten Staupunkten z.B. Waldeggstraße, Kapuzinerstraße, Rudolfstraße und Nibelungenbrücke erwarten lässt.

(2) Der RH gab aber auch zu bedenken, dass es bei theoretischem Vergleich der Bestandszahlen des Jahres 2005 mit dem Vorhabensplanfall bei Errichtung der A 26 Süd auf allen Straßenabschnitten mit zwei Ausnahmen zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens kommen würde und die Realisierung der A 26 Süd lediglich einen noch höheren Anstieg der Verkehrszahlen verhindern könnte. Der RH erachtete es deshalb für unabdingbar, zur Lösung der Linzer Verkehrsprobleme den gleichzeitigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu forcieren (TZ 31).

16.3 *Laut Stellungnahme der ASFINAG unterstütze sie die Bemühungen um den begleitenden und intermodal sinnvoll akkordierten Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Hinsichtlich des Vergleichs der Planfälle/Systemzustände wies die ASFINAG darauf hin, dass die Auswirkungen von Maßnahmen bzw. Planungsvarianten nur anhand von Vergleichen zwischen den beiden Systemzuständen mit dem Vorhaben (Planungsfall) und ohne das Vorhaben (Planungsnullfall) ermittelt werden könnten. Gemäß Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (*RVS*) 02.01.22 „Nutzen–Kosten–Untersuchung“ seien Vergleiche zwischen dem Ist–Zustand (im Jahr 2005) und dem Planungsfall A 26 (im Jahr 2025) für die Bewertung unzulässig.*

16.4 Der RH wies darauf hin, dass die Prognose der Verkehrsstärke für das Jahr 2025 ohne Bau der A 26 Süd (Planfall 13/2025N, Nullplanfall) gegenüber dem Bestand des Jahres 2005 für die prognostizierten 20 Jahre z.T. erhebliche Steigerungen des Verkehrsaufkommens an allen untersuchten Stellen erkennen ließ. Durch den Bau der A 26 Süd werden, wie die Gegenüberstellung der Prognose mit Ausbau der A 26 Süd (Planfall 10/2025N) zum Nullplanfall 2025 (Planfall 13/2025N) ergab, die Steigerungen an bestimmten neuralgischen Stellen deutlich abgefangen werden können.

Dem RH war bewusst, dass die von ihm durchgeführte Gegenüberstellung des Bestandes 2005 zu der Prognose für 2025 mit Bau der A 26 Süd (Planfall 10/2025N) für eine Nutzen–Kosten–Untersuchung nicht herangezogen werden kann, er wählte jedoch diese Betrachtungsweise, um aufzuzeigen, dass gemäß der Prognose trotz des Baus der A 26 Süd an nahezu allen untersuchten Stellen im Jahr 2025 genauso viele bzw. sogar mehr Kfz fahren werden wie im Jahr 2005. Um dieser Tendenz entgegenzuwirken, wäre der gleichzeitige Ausbau des öffentlichen Verkehrs besonders wichtig.

Planfall 12 Öffentlicher Verkehr

17.1 Für Aussagen über die Verkehrswirksamkeit bei Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) diente der Planfall 12. Dabei wurden jene Verkehrszahlen prognostiziert, die im Jahr 2025 bei gleichzeitigem Ausbau der A 26 Nord und Süd sowie des Baus der City–S–Bahn erwartet werden (Anhang I). Ein Planfall, der ausschließlich den Ausbau von ÖV–Maßnahmen ohne den Bau der A 26 betrachtete, war nicht erstellt worden. Da für die A 26 keine Strategische Prüfung im Verkehrsbereich[14] durchgeführt worden war, lag auch keine Betrachtung der Wirkungen des alleinigen ÖV–Ausbaus vor.

17.2 Der RH kritisierte, dass ein Planfall, der ausschließlich den Ausbau des öffentlichen Verkehrs betrachtete, nicht erstellt worden war. Dadurch konnte nicht festgestellt werden, welche verkehrlichen Wirkungen durch den alleinigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs möglich gewesen wären.

17.3 *(1) Die ASFINAG wies darauf hin, dass, ungeachtet der Sinnhaftigkeit von Untersuchungen von Szenarien aus dem Bereich öffentlicher Verkehr, eine Verpflichtung des Projektwerbers zur Untersuchung sol-*

[14] Da die A 26 im Jahr 2002 in das Verzeichnis 1 des BStG 1971 aufgenommen worden war, das SP–V–Gesetz aber erst im Jahr 2005 in Kraft trat, musste damals (2002) für die A 26 keine Strategische Prüfung im Verkehrsbereich durchgeführt werden.

cher Szenarien nicht den Vorgaben des UVP–G 2000 entspräche und ihr daher auch nicht aufgetragen werden könne. Eine allfällige Prüfung von intermodalen Alternativen wäre Aufgabe einer Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich gewesen.

(2) Laut Stellungnahme des BMVIT diene die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich verkehrsträgerübergreifend der Beurteilung, ob ein bestimmter Straßenzug in das hochrangige Bundesstraßennetz (Verzeichnisse zum BStG 1971) aufgenommen werden solle. Sobald eine Aufnahme in das Verzeichnis des BStG 1971 erfolgt sei, sei es Aufgabe der weiteren Variantenuntersuchungen, die optimale Straßenlösung zu finden. Ein Planfall, der ausschließlich den Ausbau des öffentlichen Verkehrs betrachtet, sei nicht mehr Aufgabe dieser Planungsphase und deshalb für die A 26 nicht erstellt worden, nachdem die Aufnahme in das Verzeichnis des BStG 1971 nach den damals üblichen, rechtskonformen Kriterien erfolgt sei.

17.4 Der RH bemerkte zu den Ausführungen der ASFINAG und des BMVIT, dass im Zuge der weiteren Planungen der A 26 eine verstärkte Betrachtung der Wirksamkeit von Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs wünschenswert und zweckmäßig gewesen wäre, gerade weil im Vorfeld keine Untersuchung des ausschließlichen Ausbaus des öffentlichen Verkehrs im Rahmen einer Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich durchzuführen war. Mit dem Unterbleiben der Untersuchung des ausschließlichen Ausbaus des öffentlichen Verkehrs hatten sich die Entscheidungsträger möglicherweise richtungsweisender Erkenntnisse begeben. Im Zuge künftiger Verkehrsprojektplanungen wären vertiefte Untersuchungen auch dahingehend anzustellen, welche verkehrlichen Wirkungen der alleinige Ausbau des öffentlichen Verkehrs bringt und in welcher Form und in welchem Ausmaß der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Wechselwirkung mit sonstigen Verkehrslösungen steht. Auf Basis derart umfassender Untersuchungen wäre sodann unter Hebung des höchstmöglichen Einsparungspotenzials die gesamtwirtschaftlich zweckmäßigste Lösung weiterzuverfolgen.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen

18.1 (1) Die Projektierungsdienstanweisung[15] des BMVIT sah zur Beurteilung einer geplanten Maßnahme die Ausarbeitung von Nutzen–Kosten–Untersuchungen bei Voruntersuchungen zwingend und bei darauffolgenden Projektschritten im Regelfall vor.

(2) Vorprojekt 2003

Da der endgültige Trassenverlauf bereits durch die Wirkungsanalyse in der Variantenuntersuchung 2001 (siehe TZ 7) sowie durch die Zustimmung des BMVIT feststand, diente die Nutzen–Kosten–Analyse beim Vorprojekt der Gegenüberstellung des verkehrlichen und wirtschaftlichen Nutzens (bezogen auf die sogenannte Nullvariante, d.h. auf die Nichtausführung des Projekts) und der Projektkosten. Diese Nutzen–Kosten–Analyse erfasste den gesamten Verlauf der A 26 Nord und Süd mit Bezugsjahr 2015.

Die Summe der Nutzenkomponenten[16] betrug 33,20 Mill. EUR, jene der Kostenkomponenten[17] 19,10 Mill. EUR, woraus sich ein positiver Nutzen– Kosten–Faktor von 1,74 ergab. Damit erschien die grundsätzliche Realisierungszweckmäßigkeit gegeben.

(3) Einreichprojekt 2008

Die Verkehrsplaner reichten den vom BMVIT (Behörde) geforderten Wirtschaftlichkeitsnachweis zur A 26 Süd auf der Grundlage des Entwurfs der RVS 02.01.22 „Nutzen–Kosten–Untersuchungen im Verkehrswesen“[18] im April 2009 nach (TZ 44). Die Eingangsdaten für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (verkehrliches Mengengerüst) wurden aus dem Verkehrsmodell des Einreichprojekts errechnet.

Die Verkehrsplaner verglichen für die Ermittlung der Wirtschaftlichkeit des Einreichprojekts den Nullplanfall[19] mit dem Planfall der Errichtung der A 26 Süd, jeweils bezogen auf das Jahr 2025. Gemäß Entwurf RVS 02.01.22 wurden die Investitions– sowie die Betriebskosten einschließlich von Risikozuschlägen in Höhe von 5 % bzw. 10 % bezogen

[15] Dienstanweisung für die Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenprojekten, Fassung 2002; verbindlich ab 15. Jänner 2003

[16] Nutzenkomponenten gemäß RVS 2.22: Fahrzeugbetriebskosten, Zeitkosten, Unfallkosten, Schadstoffkosten sowie Klimakosten

[17] Kostenkomponenten gemäß RVS 2.22: Investitionskosten sowie laufende Kosten

[18] Die RVS 2.22 vom November 2002 befand sich zur Zeit der Erstellung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in Überarbeitung. Der Nutzen–Kosten–Analyse wurde im Einvernehmen mit der Behörde der Entwurf der neuen RVS 02.01.22 mit Stand vom 29. Jänner 2009 zugrunde gelegt. Diese enthielten gegenüber den RVS 2.22 deutlich erhöhte Zeit– und Unfallkostensätze.

[19] Nullplanfall = Verkehrsentwicklung für den Fall, dass die A 26 nicht errichtet wird

auf ein Kalenderjahr ermittelt und den Nutzenkomponenten gegenübergestellt. Letztere umfassten die Fahrzeugbetriebskosten, die Reisezeit– und Transportkosten, die Unfall–, die Klima–, die Schadstoff– sowie die Lärmkosten.

Aufgrund der speziellen Ausgangssituation als komplexes innerstädtisches Projekt wurden die Schadstoff– sowie die Lärmkosten abweichend von den RVS nicht monetär, sondern lediglich qualitativ beurteilt, wobei die jeweiligen Rechenmodelle insgesamt positive Auswirkungen auf das Planungsgebiet ergaben.

Die Gegenüberstellung der Nutzen– sowie der Kostenkomponenten ergab folgendes Bild:

Tabelle 6: Nutzen– und Kostenkomponenten laut Einreichprojekt 2008

	A 26 Süd	
	Nutzenkomponenten	**Kostenkomponenten**
	in EUR/Jahr	
Investitionskosten		17.805.112
Laufende Kosten		1.125.805
Fahrzeugbetriebskosten[1]	10.497.530	
Zeitkosten	23.773.676	
Unfallkosten	12.864.100	
Klimakosten	– 130.680	
Summe	**47.004.626**	**18.930.917**

[1] Die Energiekosten auf Basis der um die Steuern bereinigten Kraftstoffpreise als Teil der Fahrzeugbetriebskosten betrugen – 327.352 EUR/Jahr (negativer Nutzen).

Quelle: ASFINAG Bau Management GmbH

Während die Energie– sowie die Klimakosten (CO_2–Ausstoß) in diesem Planfallvergleich aufgrund der steigenden Verkehrsleistung einen negativen Nutzen aufwiesen, trug die Verringerung der Fahrzeugbetriebs–, Zeit– und Unfallkosten maßgebend zum positiven Nutzen–Kosten–Faktor von 2,48 bei. Dadurch erschienen die grundsätzliche Realisierungszweckmäßigkeit sowie der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die A 26 Süd gegeben.

18.2 Der RH wies darauf hin, dass der verbesserte Nutzen–Kosten–Faktor im Einreichprojekt gegenüber jenem in der Nutzen–Kosten–Analyse des Vorprojekts u.a. auf deutlich erhöhte Kostensätze für Zeit– und

Unfallkosten (gemäß RVS–Entwurf 02.01.22 vom Jänner 2009) zurückzuführen war.

Der RH beanstandete, dass in Abweichung von den RVS die Lärm– und Schadstoffkosten nicht monetär berücksichtigt worden waren. Er empfahl der ASFINAG, die Nutzen–Kosten–Analysen künftig nach den einschlägigen Vorgaben monetarisiert zu erstellen.

18.3 *(1) Laut Stellungnahme der ASFINAG setze eine Monetarisierung in Form von bewerteten Lärm–Einwohner–Gleichwerten voraus, dass im gesamten Untersuchungsgebiet für jedes Objekt der an den Außenwänden von Gebäuden auftretende energieäquivalente Dauerschallpegel sowie die Anzahl der Lärmbetroffenen bekannt seien. Während diese aufwendige Auswertung bei Neubauprojekten im Offenland regelmäßig durchgeführt werde, stoße die diesbezügliche Bearbeitbarkeit bei innerstädtischen Projekten wie der A 26 an ihre Grenzen.*

Die Parameter seien im Fall der A 26 nur für maßgebliche Bereiche (vornehmlich Bereiche mit Lärmzunahmen) und nicht für das gesamte Stadtgebiet ermittelt worden. Dies sei für die fachliche Beurteilung der Umweltverträglichkeit ausreichend, liefere jedoch nicht die für die Rechnung einer Nutzen–Kosten–Analyse erforderlichen Grundlagendaten, weil etwa Bereiche mit einer Verringerung der Lärmbelastung nicht vollständig und detailliert betrachtet würden.

Da diese Erhebungen nur mit massivem Aufwand möglich gewesen wären, sei im Rahmen der Nutzen–Kosten–Analyse eine rein qualitative Beurteilung des Kriteriums Lärm vorgenommen worden. Anhand dieser Beurteilung habe ausgeschlossen werden können, dass die Veränderung der Lärmbelastung (Vergleich Nullplanfall und Planfall A 26) einen negativen Nutzen und somit zusätzliche Kosten verursache.

(2) Das BMVIT wies darauf hin, dass die Nutzen–Kosten–Analyse beim Vorprojekt nach den üblichen Kriterien der damals gültigen RVS 02.02.22 vorgenommen worden sei. Abweichend von den RVS seien nur die Lärmkosten, deren Erhebung bei diesem komplexen innerstädtischen Projekt nach Auskunft der ASFINAG sehr aufwendig gewesen wäre, nicht monetarisiert worden. Die ASFINAG habe diese Vorgangsweise mit einem außergewöhnlich hohen Aufwand im städtischen Gebiet (Einzelerhebung für alle Fensterfassaden sowie der dahinter wohnenden Personen) begründet, der in krassem Missverhältnis zum zu erwartenden Nutzen in dieser Planungsphase (Vorprojekt) stehe. Es sei abzusehen gewesen, dass das Ergebnis der Nutzen–Kosten–Analyse auch bei derart detaillierter Betrachtung nicht kippen würde. Die zuständige Fachabteilung des BMVIT habe sich daher in dieser Pla-

nungsphase der von der ASFINAG gewählten Vorgangsweise angeschlossen und diese auch für andere, ähnlich gelagerte komplexe Vorhaben im städtischen Bereich für sinnvoll gehalten.

Zur Veränderung der Kostensätze in der Nutzen–Kosten–Analyse des Vorprojekts für den Südabschnitt allein, welche im Jänner 2009 bereits auf Grundlage der vor Fertigstellung befindlichen RVS 02.01.22 erfolgt sei, könne aus Sicht des BMVIT festgestellt werden, dass im Zuge der Neufassung der RVS von einem Arbeitsausschuss der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV)[20] mit national und international anerkannten Fachleuten die Kostenfaktoren adaptiert worden seien und damit dem veränderten, aber zu diesem Zeitpunkt bereits anerkannten Stand der Technik Rechnung getragen worden sei.

18.4 Der RH erachtete die von der ASFINAG gewählte Vorgangsweise zur Beurteilung des Kriteriums Lärm im Rahmen der Nutzen–Kosten–Untersuchung als nachvollziehbar. Er wies aber gleichzeitig darauf hin, dass zum Zeitpunkt der Vorlage der Nutzen–Kosten–Analyse im Rahmen des Einreichprojekts bereits umfangreiche Grundlagendaten zur Lärmsituation entlang der geplanten Trasse vorlagen, welche zur Beurteilung der Lärmsituation im Rahmen dieser Nutzen–Kosten–Analyse hätten dienen können. Er wies die ASFINAG auf die Möglichkeit hin, die Problematik der Monetarisierung der Lärmkosten für geplante hochrangige Straßenbauvorhaben in Ballungsräumen sowie Überlegungen zu alternativen Beurteilungsmethoden im Zuge einer neuerlichen Überarbeitung der RVS in die Beratungen einzubringen.

Funktion der Straßenverbindung

19.1 (1) Das Vorprojekt 2003 hielt neben den für den GVP–Ö genannten Verkehrswirkungen (TZ 8) fest, dass die A 26 im Zusammenwirken mit der A 7 als durchgängiger Autobahnring um Linz auch im überregionalen Kontext als wesentliche Grundlage sowohl für den Ziel– und Quellverkehr als auch für eine leistungsfähige Nord–Süd–Verbindung zu sehen sei. Damit entsprach das Vorhaben den Zielvorstellungen der hochrangigen Bundesstraßenplanung. Diese begründeten sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 Bundes–Verfassungsgesetz (B–VG) und § 1 Abs. 2 BStG 1971, wonach Bundesstraßen dem Durchzugsverkehr dienen. Gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 entscheidet auch die „funktionelle Bedeutung“ eines Netzelements über dessen Hochrangigkeit. Wesentliches Charakteristikum einer solchen Netzverbindung ist seine Bedeutung und Funktion für den überregionalen Durchzugsverkehr

[20] Die Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr ist ein gemeinnütziger Verein, der seine Hauptaufgabe darin sieht, Erkenntnisse aus dem gesamten Verkehrswesen im Zusammenwirken von Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung weiterzuentwickeln, zu dokumentieren und zu kommunizieren.

zwischen den Ballungsräumen der Bundeshauptstadt und der Landeshauptstädte untereinander sowie für den Personen– und Güterfernverkehr mit großen Fahrtweiten. Weitere zentrale Eigenschaften einer hochrangigen Verkehrsverbindung stellen der Netzschluss im hochrangigen Bundesverkehrswegenetz sowie eine ausreichend hohe Verkehrsnachfrage dar.

(2) Nachdem das BMVIT im Frühjahr 2007 das langfristige Ausbauprogramm für das hochrangige Straßennetz in einem Rahmenplan neu festgelegt hatte und die politische Entscheidung, die A 26 in zwei Ausbauschritten zu realisieren, gefallen war, beinhaltete das Einreichprojekt nur mehr die A 26 Süd. Die Planer führten darin aus, dass bereits bei einer vorgezogenen Realisierung der A 26 Süd folgende Verkehrswirkungen erzielt werden würden:

- Schaffung einer leistungsfähigen Nord–Süd–Verbindung mit einer zusätzlichen Donauquerung im westlichen Teil von Linz;
- Anschluss der nordwestlichen Hälfte des Mühlviertels über die B 127 an das hochrangige Straßennetz;
- Entlastung des städtischen Straßennetzes im westlichen Teil von Linz;
- Schaffung einer hochwertigen Anbindung für das städtebaulich stark aufgewertete und hoch frequentierte Bahnhofsviertel.

19.2 Der RH wies darauf hin, dass der durch die A 26 bewirkte Ringschluss des hochrangigen Straßennetzes im städtischen Bereich der Landeshauptstadt Linz von Beginn der Planungen an ein wesentliches Projektziel war und die Bedeutung für den überregionalen Durchzugsverkehr begründete.

A 26 Süd ab dem Jahr 2010

Entwicklung ab Sommer 2010

20.1 (1) Nach Vorlage des Einreichprojekts für die A 26 Süd im Mai 2008 durch die ASFINAG beim BMVIT befand sich das UVP–Verfahren im Laufen (TZ 36). Ab dem Sommer 2010 evaluierte die ASFINAG aufgrund der Wirtschaftskrise und erwarteter Rückgänge der Mauteinnahmen ihr Bauprogramm im Hinblick auf Einsparungspotenziale. Nachdem das Einreichprojekt zur A 26 vom Mai 2008 nur mehr die A 26 Süd umfasst hatte (TZ 11), kamen die ASFINAG, der Bund, das Land Oberösterreich sowie die Landeshauptstadt Linz Ende August 2010 überein, Einsparungspotenziale für die A 26 Süd zu erarbeiten. Im Beson-

deren sollten die technischen Möglichkeiten einer abschnittsweisen Realisierung sowie die Einsparungsmöglichkeiten bei der Ausführung als Landesstraße untersucht werden.

Ende November 2010 boten das Land Oberösterreich sowie die Landeshauptstadt Linz der ASFINAG eine Kostenbeteiligung an.

Im Dezember 2010 legte die ASFINAG eine Studie vor, die die Ausführung als vollständige Landesstraße bzw. kombinierte Landes– und Bundesstraße sowie Szenarien zur Errichtung in mehreren Verwirklichungsabschnitten untersuchte (TZ 25).

(2) Schließlich kam es am 10. Jänner 2011 zu folgender Einigung zwischen dem Vorstand der ASFINAG, der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Landeshauptmann von Oberösterreich und dem Bürgermeister der Landeshauptstadt Linz:

- das Projekt[21] wird in drei Etappen, beginnend spätestens ab 2015 mit der Donaubrücke als erste Etappe errichtet;

- die bestehende Westbrücke bis zur Anbindung an die A 7 Bindermichl soll mit Unterstützung der Landeshauptstadt Linz noch länger genutzt werden und ihr Ausbau erst später erfolgen;

- die A 26 Nord wird nicht als Bundesstraße realisiert und soll aus dem BStG 1971[22] entfernt werden (TZ 21);[23]

- das Land Oberösterreich und die Landeshauptstadt Linz leisten gemäß dem Baufortschritt einen Beitrag von 10 % bzw. 5 % der tatsächlichen Gesamtkosten;

- eine Steuerungsgruppe mit Vertretern des Landes Oberösterreich, der Landeshauptstadt Linz, des BMVIT und der ASFINAG wird eingerichtet und soll umgehend die Grundlagen für eine vertragliche Vereinbarung[24] erarbeiten.

[21] gemeint war die A 26 Süd

[22] Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971

[23] Zur Klarstellung wird festgehalten, dass im BStG im Verzeichnis 1, Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) die Straßenzüge „A 26 Nord“ und „A 26 Süd“ nicht enthalten sind. Vielmehr wurde der im Verzeichnis 1 angeführte Straßenzug „A 26 Linzer Autobahn“ durch die Novelle 2011 zum BStG 1971 um den nördlichen Abschnitt der A 26 lediglich verkürzt. Die Verwendung der Begriffe bzw. Satzteile „Herausnahme aus dem BStG 1971“, „aus dem BStG 1971 entfernt“ und „A 26 Nord“, die sich auch in zahlreichen dem RH vorliegenden Unterlagen finden, dient ausschließlich der leichteren Lesbarkeit des Berichts. Siehe dazu die Stellungnahme des BMVIT zu TZ 21.

[24] Realisierungsvereinbarung, Finanzierungsvereinbarung

Die A 26 Süd verblieb im BStG 1971 und damit in der Finanzierungsverantwortung der ASFINAG. Der Ringschluss sowie die Funktion für den überregionalen Durchzugsverkehr gingen durch den Wegfall der A 26 Nord verloren (TZ 19).

(3) Im April 2011 lag eine technische Machbarkeitsstudie vor, welche die Redimensionierungsmöglichkeiten nach Wegfall der A 26 Nord und die etappenweise Errichtung darstellte. Wesentliche Projektänderungen waren dabei der Entfall eines der beiden Tragwerke der geplanten 4. Donaubrücke sowie die Anpassung der Rampen und Tunnelportale. Die ASFINAG bezifferte die Einsparungen durch Redimensionierung der Donaubrücke mit rd. 24 Mill. EUR. Mehrkosten durch den komplexeren Tunnelbau mit größeren Querschnitten in Portalnähe schätzte sie auf rd. 4 Mill. EUR. Im Bereich der Halbanschlussstelle Waldeggstraße ermittelte sie Mehrkosten für provisorische Rampen auf die bestehende Westbrücke mit rd. 15,4 Mill. EUR, so dass sich letztlich eine Reduktion der reinen Baukosten von rd. 4,6 Mill. EUR ergab.

(4) Die Realisierungsvereinbarung wurde am 9. September 2011, die Finanzierungsvereinbarung am 7. Dezember 2011 abgeschlossen.

(5) Für die Umsetzung der drei Abschnitte war über einen Zeitraum von 15 Jahren folgender Zeitplan vorgesehen:

1. Abschnitt:
Donaubrücke mit den Anschlussstellen Nord (B 127) und Süd (B 129):
geplanter Baubeginn: 2015
geplante Verkehrsfreigabe: 2018

2. Abschnitt:
Tunnel Freinberg mit Bahnhofsknoten und Unterflurtrasse Waldegg:
geplanter Baubeginn: 2018
geplante Verkehrsfreigabe: 2024

3. Abschnitt:
Westbrücke mit Anschluss an die A 7 beim Knoten Hummelhof:
geplanter Baubeginn: 2027
geplante Verkehrsfreigabe: 2029

20.2 (1) Eine ausschließliche Betrachtung der verkehrlichen Wirkungen ergab, dass durch die Herausnahme der A 26 Nord aus dem BStG 1971 (TZ 21) der Ringschluss und seine positiven Auswirkungen entfielen. Die A 26 Süd kann zwar die von den Planern beschriebenen Verkehrswirkungen (TZ 19) entfalten, verliert aber ihre Bedeutung für das hochrangige Bundesstraßennetz, weil nunmehr weder der ursprünglich

geplante Netzschluss noch eine Verbindung zwischen Ballungszentren hergestellt wird. Im Linzer Raum erfüllen nunmehr die A 7 sowie die in Bau befindliche S 10 Mühlviertler Schnellstraße diese Verbindungsfunktion.

Die A 26 Süd stellt daher lediglich einen Zubringer zum hochrangigen Netz dar, der jedoch vorrangig dem Pendlerverkehr aus dem nordwestlichen Mühlviertel sowie der Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes der Landeshauptstadt Linz dient. Da die A 26 durch den Entfall des Abschnitts Nord ihre Funktion als Bestandteil des hochrangigen Bundesstraßennetzes verlor, wäre sie demzufolge aus fachlicher Sicht nicht mehr dem Zuständigkeitsbereich der ASFINAG – und damit nicht ihrer Finanzierungsverantwortung – zuzurechnen gewesen (TZ 9). Aufgrund des Verbleibs der A 26 Süd im BStG 1971 war jedoch weiterhin die Zuständigkeit der ASFINAG für die Umsetzung dieses Projekts gegeben.

(2) Der RH wies darauf hin, dass die Verhandlungspartner zwar Einsparungspotenziale erwartet hatten, diese aber durch Kostenerhöhungen infolge von notwendigen Provisorien sowie durch die lange Errichtungsdauer geschmälert wurden (TZ 27).

20.3 *(1) Laut Stellungnahme der ASFINAG werde das Vorhaben auch ohne Nordabschnitt zu deutlichen Entlastungen im bestehenden Netz führen; es sei damit verkehrswirksam und könne eigenständig betrieben werden.*

Darüber hinaus sei das Vorhaben nach wie vor als hochrangige Anbindung zu betrachten. Die Funktionalität und Hochrangigkeit des im BStG 1971 verbleibenden Abschnittes Süd der A 26 werde aus Sicht der ASFINAG gemäß folgender Kriterien aus dem B–VG bzw. BStG 1971 sowie dem „Leitfaden zur Erstellung des Umweltberichtes im Rahmen der strategischen Prüfung–Verkehr für Netzveränderungen im hochrangigen Bundesverkehrswegenetz“ (SP–V–Leitfaden) argumentiert:

Das BStG 1971 gehe in § 2 Abs. 1 in funktionaler Hinsicht grundsätzlich von einem „Bundesstraßennetz“ aus, welches aus den in den Verzeichnissen 1 und 2 zum BStG 1971 angeführten Bundesstraßen A und Bundesstraßen S bestehe. Historisch bedingt (Übernahme von bestehenden Straßen als Bundesstraßen) bzw. in Ballungsräumen (Zubringerfunktion) werde dieses Netz punktuell durch sogenannte „Einschließlichstrecken“ ergänzt. Einschließlichstrecken würden eine wichtige Zubringerfunktion zum hochrangigen Streckennetz erfüllen und sich häufig in den Verzeichnissen 1 und 2 des BStG 1971 finden.

Gemäß den Zielsetzungen des Vorhabens definiere sich die Funktionalität der A 26 vor allem über die Anbindungs– und Zubringerfunktion zur A 7 beim Knoten Hummelhof sowie über die Entlastung des niederrangigen Straßennetzes und der A 7.

Gemäß dem SP–V–Leitfaden des BMVIT sei eine wesentliche Charakteristik einer hochrangigen Netzverbindung die Bedeutung und Funktion für den überregionalen Durchgangsverkehr sowie für den Personen– und Güterfernverkehr mit großen Fahrtweiten.

Auf Basis der verkehrlichen Daten sei darstellbar, dass sich die Anteile der Verkehrsarten auf der A 26 durch die Nicht–Realisierung des Nordteils nur unwesentlich ändern würden. Der überwiegende Anteil der Fahrtweiten des Vorhabens sei auch bei einer Nicht–Realisierung des Nordteils mit mehr als 15 km ermittelt worden. Die Bedeutung für den Durchzugsverkehr gemäß B–VG bzw. § 1 Abs. 2 BStG 1971 sei hinsichtlich des Personen– und Güterfernverkehrs nach wie vor gegeben. Demgemäß diene das Vorhaben gemäß § 2 Abs. 1 BStG 1971 nicht der lokalen Aufschließung.

Die prognostizierten Verkehrsbelastungen würden den Kriterien des SP–V–Leitfadens für eine hochrangige Verkehrsverbindung entsprechen. Die durchschnittliche Verkehrsbelastung der A 26 belaufe sich im Jahr 2030 auf rd. 49.000 Kfz/24h.

(2) Zum Einsparungspotenzial führte die ASFINAG aus, dass für sie die Balance der Ausgaben und der Einnahmen und somit eine Verhältnismäßigkeit der Verschuldung zu der Ertragskraft des Unternehmens wesentlich sei. Für die Verschuldung bedeute dies, dass die fiktive Schuldentilgungsdauer zu jedem Bilanzstichtag nicht länger sein dürfe als die durchschnittliche Nutzungsdauer der Infrastruktur. Diese Nutzungsdauer werde durchschnittlich mit 30 Jahren angenommen. Daher sei das maximale Budget für Neubauvorhaben mit 600 Mill. EUR/Jahr gedeckelt worden.

Unter diesen Rahmenbedingungen würden bei der Erstellung des Bauprogramms gemeinsam mit den Ländern klare Prioritäten gesetzt, welche strategisch sinnvollen Investitionen in Hinblick auf eine nachhaltige Netzerhaltung und –erweiterung den Wirtschaftsstandort sowie eine bedarfsgerechte Entlastung der Bevölkerung sicherstellen.

20.4 (1) Mit ihren Ausführungen bestätigte die ASFINAG die Beurteilung des RH, dass die A 26 Süd die von den Planern beschriebenen Verkehrswirkungen auch ohne Nordabschnitt entfalten und eine Entlastung im niederrangigen Verkehrsnetz bewirken wird. Der RH stimmte

mit der ASFINAG auch darin überein, dass sich die Funktionalität der A 26 Süd vor allem über die Anbindungs– und Zubringerfunktion zur A 7 beim Knoten Hummelhof sowie über die Entlastung des niederrangigen Netzes definiert.

Der RH verblieb jedoch bei seiner Ansicht, dass durch den Wegfall des Ringschlusses als ursprüngliches Ziel die Bedeutung für den überregionalen Durchgangsverkehr und damit auch eine wesentliche Charakteristik einer hochrangigen Netzverbindung nicht mehr vorlagen. Die A 26 Süd dient auch nicht, wie u.a. im SP–V–Leitfaden gefordert, dem Durchgangsverkehr zwischen Ballungsräumen.

(2) Für den RH waren die Bemühungen der ASFINAG, aus finanzstrategischen Gründen Einsparungen umzusetzen, nachvollziehbar; er hielt jedoch fest, dass die Nichtverwirklichung des Nordteils nur geringe Einsparungen bei der A 26 Süd bewirken wird.

Strategische Prüfung im Verkehrsbereich

21.1 (1) Basierend auf den Zielen der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme[25] (**SUP–RL**) war gemäß § 1 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (**SP–V–Gesetz**)[26] eine vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorgeschlagene und dem Gesetzgeber zur Beschlussfassung vorgelegte Netzveränderung einer Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich zu unterziehen.

§ 2 Abs. 1 SP–V–Gesetz definierte den Begriff „Netzveränderung“ als „jede Änderung des bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetzes“. Dies betraf Gesetzesentwürfe, mit welchen zusätzliche Straßenzüge in die Verzeichnisse zum BStG 1971 aufgenommen oder bereits festgelegte Straßenzüge aus den Verzeichnissen gestrichen oder geändert werden sollten.

(2) Mit der Novelle 2011 zum BStG 1971 vom 29. Juli 2011 wurde die A 26 Nord zwischen der Anschlussstelle Linz/Urfahr (B 127) und dem Knoten Linz/Urfahr der A 7 aus dem BStG 1971 entfernt (TZ 20). Für die Änderung der Beschreibung des Streckenverlaufs der A 26 im Verzeichnis 1 des BStG 1971 wurde keine Strategische Prüfung durchgeführt. Das BMVIT begründete dies damit, dass die Landeshauptstadt Linz nicht in Gemeindebezirke gemäß § 3 Abs. 3 Z 4 SP–V–Gesetz

[25] ABl. Nr. L 197/30 vom 21. Juli 2001; Ziel: Gewährleistung eines hohen Umweltschutzniveaus und Einbeziehung von Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung von Plänen und Programmen

[26] BGBl. I Nr. 96/2005

untergliedert sei und die Änderung des Streckenverlaufs ausschließlich innerhalb des Stadtgebietes erfolge. Darüber hinaus wäre ein Gesetzesänderungsantrag, der nicht gemäß § 1 SP–V–Gesetz vom Bundesminister zur Beschlussfassung vorgelegt, sondern von Abgeordneten in den Nationalrat eingebracht wird (Initiativantrag)[27], keiner Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich zu unterziehen.

21.2 Der RH stellte fest, dass diese Vorgangsweise die Aufnahme bzw. die Herausnahme von Straßenprojekten in das bzw. aus dem BStG 1971 auch ohne Durchführung einer Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich ermöglichte.

21.3 *(1) Laut Stellungnahme des BMVIT seien in den Verzeichnissen zum BStG 1971 keine Straßenprojekte enthalten, sondern Elemente des hochrangigen Straßennetzes. Es gebe daher auch kein Netzelement „A 26 Nord“, weshalb dieses Netzelement auch nicht aus dem BStG 1971 „entfernt“ werden könne. Vielmehr handle es sich um eine kleinräumige Änderung in Form einer Verkürzung des Netzelements „A 26 Linzer Autobahn“. Auch der Begriff „Herausnahme“ sei irreführend, weil das betreffende Netzelement nicht herausgenommen, sondern verkürzt worden sei.*

(2) Der Feststellung des RH, dass die Änderung der Beschreibung des Streckenverlaufs der A 26 im Verzeichnis 1 des BStG 1971 keiner Strategischen Prüfung unterzogen wurde, entgegnete das BMVIT, dass dies direkt auf die Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG zurückzuführen sei. Laut Art. 3 der Richtlinie bedürften bestimmte Pläne und Programme nur dann einer Umweltprüfung, wenn die Mitgliedstaaten bestimmten, dass sie voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben. Die Mitgliedstaaten würden in weiterer Folge durch „Einzelfallprüfung oder durch Festlegung von Arten von Plänen und Programmen oder durch eine Kombination dieser beiden Ansätze“ bestimmen, „ob die in den Absätzen 3 und 4 genannten Pläne oder Programme voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben“. Die Umsetzung dieser Bestimmung sei im Rahmen der Regelungen in § 3 Abs. 3 SP–V–Gesetz erfolgt. Das bedeute, dass sich die Nichtdurchführung einer Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich im Falle von kleinräumigen Netzveränderungen primär daraus begründe, dass voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten seien.

Das BMVIT könne als Teil der Verwaltung Entscheidungen des Gesetzgebers betreffend die Durchführung einer Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich nicht beeinflussen oder gar steuern, insbesondere wenn

[27] Selbständiger Antrag gemäß § 26 Bundesgesetz vom 4. Juli 1975 über die Geschäftsordnung des Nationalrates (Geschäftsordnungsgesetz 1975), BGBl. Nr. 410/1975

Entscheidungen des Gesetzgebers auf Initiativen gewählter Abgeordneter zum Nationalrat zurückgingen. Es sei zutreffend, dass Netzveränderungen, die vom Gesetzgeber im Wege eines Initiativantrags durchgeführt werden, keiner Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich unterzogen würden. Jedoch ergebe sich auch dieser Sachverhalt bereits aus dem Text der Richtlinie 2001/42/EG und dem dort festgelegten Anwendungs– und Geltungsbereich. Dies werde von der Richtlinie nicht bezweckt und würde auch verfassungsrechtlichen Grundsätzen ebenso wie praktischen Erwägungen entgegenstehen.

Im Jahre 2009 sei gegen die Republik Österreich ein Vertragsverletzungsverfahren betreffend die Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG eingeleitet worden (Zl. VVV 2269/2009). Im Zuge der darauf folgenden eingehenden Prüfung der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht hätten sämtliche aufgebrachten Kritikpunkte entkräftet werden können und sei daraufhin das Vertragsverletzungsverfahren eingestellt worden.

21.4 Der RH erwiderte, dass ihm die spezifischen Fachausdrücke bekannt waren, er aber im Interesse der Lesbarkeit die im Bericht verwendeten Begriffe wählte, zumal im konkreten Fall die Relevanz für das überprüfte Straßenprojekt darzustellen war.

Evaluierung und Projektanpassung

Auswirkungen der Errichtung in Verwirklichungsabschnitten

22.1 (1) Durch den Bau der A 26 Süd in drei Abschnitten[28] ist die Fertigstellung erst im Jahr 2029 vorgesehen. In der Folge werden z.B. für den ersten Verwirklichungsabschnitt (Donaubrücke) im Jahr 2025 rd. 59.700 Kfz/24h (das sind um 12.600 Kfz/24h mehr als im Planfall 10 – siehe Tabelle 4) im Bereich der Nibelungenbrücke und rd. 118.500 Kfz/24h (das sind um 3.600 Kfz/24h mehr als im Planfall 10 – siehe Tabelle 4) im Bereich der A 7 Voest–Brücke erwartet (TZ 16).

(2) Nach der derzeit geltenden Rechtslage setzt eine Bemautung von Bundesstraßen[29] mindestens zwei Mautabschnitte je Fahrtrichtung voraus. Da es sich bei der Donaubrücke lediglich um einen Mautabschnitt handelt, ist eine Bemautung dieses Abschnitts gemäß Bundesstraßen–Mautgesetz 2002[30] für einen Zeitraum von sechs Jahren – von

[28] 1. Abschnitt: 2015 – 2018; Donaubrücke inkl. Anschlussstelle an die B 127 und die B 129
2. Abschnitt: 2018 – 2024; Tunnel Freinberg mit Knoten Bahnhof und Unterflurtrasse Waldegg bis Halbanschlussstelle Waldeggstraße
3. Abschnitt: 2027 – 2029; Westbrücke mit Lückenschluss zur A 7 bei Knoten Hummelhof

[29] Vignette und LKW–Maut

[30] BGBl. I Nr. 109/2002 i.d.g.F.

der Fertigstellung der Donaubrücke im Jahr 2018 bis zur Fertigstellung des zweiten Abschnitts im Jahr 2024 – nicht möglich.

22.2 Der RH wies auf die nachteilige Wirkung hin, dass die Bemautung erst nach Fertigstellung des zweiten Abschnitts im Jahr 2024 möglich sein wird. Um eine Bemautung vor 2024 erreichen zu können, müsste die A 26 in einem Zug gebaut werden.

22.3 *Laut Stellungnahme der ASFINAG seien mit dem erarbeiteten Konzept der Verwirklichung in Abschnitten durch stärkere Bedarfsorientierung wichtige Einsparungen umgesetzt worden. Das Konzept der Verwirklichung in Abschnitten folge der Empfehlung des Rahmenplans 2011–2016 und berücksichtige konsequent die finanzstrategischen Ziele der ASFINAG.*

Auswirkungen des Entfalls der A 26 Nord

23.1 Die Verhandlungen zwischen der ASFINAG, dem Bund, dem Land Oberösterreich und der Landeshauptstadt Linz im Jänner 2011 führten zum Wegfall des Abschnitts Nord und damit auch zum Entfall des Ringschlusses (TZ 20). Dadurch konnte das Projektziel „Entlastung der A 7 Mühlkreis Autobahn“ nicht mehr in dem ursprünglich geplanten Ausmaß erreicht werden (geringere Verkehrswirksamkeit, Wegfall als Ausweichstrecke bei Unfall oder Reparaturarbeiten an der A 7). Durch den Bau der A 26 Nord und der damit verbundenen Realisierung des Ringschlusses hätte gegenüber der alleinigen Errichtung der A 26 Süd auf zahlreichen Linzer Straßen folgende zusätzliche Entlastung erreicht werden können:

Tabelle 7:	Gegenüberstellung A 26 Nord und Süd (PF 9) mit A 26 Süd (PF 10), Erhöhung der Entlastungswirkung durch Ringschluss				
Straße		PF 9 2025N	PF 10 2025N	Verkehrszu–/–abnahme	
		in Kfz/24h			in %
B 139	Waldeggstraße (nördlich Kudlichstraße)	24.500	24.900	– 400	– 2
B 139	Kapuzinerstraße (südlich Römerbergtunnel)	24.300	25.400	– 1.100	– 5
B 139	Westbrücke	88.800	86.900	1.900	2
B 127	(östlich A 26)	25.200	29.900	– 4.700	– 19
B 127	(westlich A 26)	31.700	30.700	1.000	3
B 127	Rudolfstraße	22.900	26.200	– 3.300	– 14
B 129	Nibelungenbrücke	43.900	47.100	– 3.200	– 7
B 129	Eferdinger Straße (östlich Römerbergtunnel)	32.200	38.100	– 5.900	– 18
B 129	Eferdinger Straße (westlich Römerbergtunnel)	15.300	19.000	– 3.700	– 24
B 129	Eferdinger Straße (westlich A 26)	22.900	20.500	2.400	10
B 126	Auffahrt zur A 7 bzw. A 26	42.900	26.400	16.500	38
A 7	Voest–Brücke	109.900	114.900	– 5.000	– 5
A 7	Ostbrücke	109.300	112.300	– 3.000	– 3
A 7	südlich Knoten Bindermichl	126.900	126.600	300	0
–	Eisenbahnbrücke	14.300	15.800	– 1.500	– 10
–	Kärntnerstraße	30.800	32.800	– 2.000	– 6
–	Unionstraße (östlich Geißbergstraße)	62.100	63.400	– 1.300	– 2
–	Untere Donaulände (Brucknerhaus)	26.800	30.700	– 3.900	– 15
A 26	Tunnel Freinberg	42.900	39.700	3.200	7
A 26	Unterflurtrasse Waldegg	58.300	56.200	2.100	4
A 26	Donaubrücke	51.300	38.200	13.100	26
A 26	Tunnel Pöstlingberg	26.100	–	–	–

Quelle: ASFINAG; Berechnungen RH

Das Verkehrsaufkommen auf der A 7 hätte durch den Ringschluss z.B. im Bereich der Voest–Brücke um weitere 5.000 Kfz/24h und im Bereich der Ostbrücke um weitere 3.000 Kfz/24h reduziert, die Nibelungenbrücke um weitere 3.200 Kfz/24h und die B 129 (östlich des Römerbergtunnels) um weitere 5.900 Kfz/24h entlastet werden können.

Zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen wäre es, zusätzlich zu den Belastungen auf der Donaubrücke (+ 13.100 Kfz/24h) und auf der Auffahrt zur A 7 bzw. A 26 (+ 16.500 Kfz/24h), z.B. auf der Westbrücke (+ 1.900 Kfz/24h), der B 127 westlich der A 26 (+ 1.000 Kfz/24h) und der B 129 westlich der A 26 (+ 2.400 Kfz/24h) gekommen.

23.2 Der RH wies darauf hin, dass bei ausschließlicher Betrachtung der verkehrlichen Wirkungen der Entfall der A 26 Nord auf einigen Straßen zu einer geringeren Verkehrsreduktion gegenüber der Realisierung des Ringschlusses führen wird und das Ziel, die A 7 zu entlasten, nur mehr zum Teil erfüllt werden kann.

23.3 *Laut Stellungnahme der ASFINAG würden die Kosten einer Realisierung des Nordteils (rd. 400 Mill. EUR bei einer Umsetzung ab 2030) in keinem wirtschaftlichen Verhältnis zum generierbaren verkehrlichen Zusatznutzen stehen. Eine umfassendere und notwendige Verbesserung der verkehrlichen Situation auf der A 7 könne auch durch das parallel geplante Ausbau– und Sanierungskonzept für die A 7 wirtschaftlicher erreicht werden. Entsprechende Maßnahmen seien im Bauprogramm der ASFINAG in den Jahren 2016 bis 2020 bereits berücksichtigt.*

23.4 Der RH hatte bereits zuvor (TZ 17) darauf hingewiesen, dass bei Verkehrsprojekten jene Variante zu realisieren ist, die sich nach umfassenden Untersuchungen als die gesamtwirtschaftlich zweckmäßigste darstellt. Insofern anerkannte der RH die Gegenüberstellung von Kosten und verkehrlichem Nutzen.

Alternativen, Varianten

Großräumige Umfahrungen

24.1 (1) Im Rahmen der Variantenuntersuchung 2001 wurde bei Festlegung des Planungsraums auch eine großräumige West– bzw. Ostumfahrung überprüft (TZ 7).

Die Westumfahrung mit einem Brückenstandort westlich von Puchenau entsprach weder den verkehrlichen Zielsetzungen des Projekts noch den Verkehrsbedürfnissen, weil der Großteil des Verkehrs aus dem nordwestlichen Mühlviertel das Linzer Stadtgebiet zum Ziel hatte. Eine verkehrliche Entlastung des Linzer Stadtgebiets hätte somit nur in geringem Maß stattgefunden, weil diese Verbindung nur für den Durchzugsverkehr Richtung Pasching/Traun bzw. zur A 1 West Autobahn attraktiv gewesen wäre.

Auch die Ostumfahrung mit einem Brückenstandort unterhalb der Steyregger Brücke hätte die Zielsetzungen des Projekts (Entschärfung der Stauproblematik auf der B 127 und der B 129 sowie in weiterer Folge des Straßennetzes im Westen von Linz) nicht erfüllen können.

Beide Umfahrungsvarianten wurden in der Folge nicht weiter berücksichtigt.

(2) Nach der Evaluierung des Projekts A 26 durch die ASFINAG und nach dem ersten Gipfelgespräch zwischen der ASFINAG, dem BMVIT, dem Land Oberösterreich und der Landeshauptstadt Linz im November 2010 untersuchte die ASFINAG im Dezember 2010 neuerlich die Möglichkeit der großräumigen West– bzw. Ostumfahrung. Nach Festlegung der möglichen Streckenführung, einer groben Kostenabschätzung[31] sowie der Einschätzung allfälliger Risiken kam die ASFINAG neuerlich zu dem Ergebnis, dass die beiden Umfahrungsvarianten für den Raum Linz kaum verkehrliche Wirkungen entfalten würden.

24.2 Der RH bewertete die Einbeziehung von großräumigen Umfahrungsvarianten in die Planungsüberlegungen positiv und erachtete die Einschätzung der ASFINAG, dass weder eine West– noch eine Ostumfahrung das Problem der Überlastung der Zubringerstraßen durch den Pendlerverkehr aus dem nordwestlichen Mühlviertel lösen könnte, als nachvollziehbar.

[31] Trassenführung West: Streckenlänge rd. 20 km; Grobkostenschätzung rd. 600 – 700 Mill. EUR
Trassenführung Ost: Streckenlänge rd. 16 km; Grobkostenschätzung rd. 480 – 560 Mill. EUR

Ausbau als Landesstraße

25 (1) Im Rahmen der Evaluierung der Umsetzungsschritte der A 26 im Dezember 2010 überprüfte die ASFINAG auch die Möglichkeiten, das Projekt als Landesstraße bzw. als kombinierte Landes– und Bundesstraße zu realisieren.

(2) Bei Errichtung des Projekts als „Vollständige Landesstraße“ wären die Donaubrücke und der Tunnel Freinberg entsprechend dem Autobahnprojekt errichtet worden. Die Waldeggstraße (3+3 Fahrstreifen inklusive der Spuren für den öffentlichen Verkehr) wäre einschließlich einer Einhausung zur Gänze an der Oberfläche verlaufen, der Knoten Bahnhof mittels ampelgeregelter Kreuzung an den Tunnel angebunden worden und die Westbrücke im Bestand verblieben. Diese Variante hätte laut ASFINAG jedoch im Bereich des Knotens Bahnhof zu einem Rückstau bis in die Tunnelröhre und damit zu einer schlechteren Verkehrsqualität zwischen Westbrücke und Donau geführt. Hauptsächlich durch den Wegfall des Neubaus der Westbrücke und der Führung der Waldeggstraße an der Oberfläche wäre nach grober Schätzung der ASFINAG ein Einsparungspotenzial von rd. 74 Mill. EUR bis 109 Mill. EUR gegeben.

Die Umsetzung dieser Variante wäre nicht auf Basis des BStG 1971, sondern des Oö. Straßengesetzes[32] erfolgt. Es wären weder das Straßentunnel–Sicherheitsgesetz[33] noch die EU–Tunnelsicherheitsrichtlinie[34] zur Anwendung gelangt. Das Vorhaben wäre einem UVP–Verfahren nach dem 2. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000[35] (**UVP–G 2000**) mit vom 3. Abschnitt abweichenden Verfahrensregelungen zu unterziehen gewesen. Zuständige Behörde für die Durchführung des UVP–Verfahrens wäre die Oberösterreichische Landesregierung gewesen. Letztlich wäre auch die Möglichkeit der Bemautung entfallen.

(3) Bei der Variante „Kombinierte Bundes– und Landesstraße“ wären die Abschnitte Donaubrücke und Tunnel Freinberg gemäß dem vorliegenden Projekt als Bundesstraße, hingegen die Waldeggstraße inklusive dem Knoten Bahnhof als Landesstraße ausgeführt worden. Auch bei dieser Variante wäre die Westbrücke als Landesstraße im Bestand geblieben.

[32] LGBl. Nr. 84/1991

[33] BGBl. I Nr. 54/2006 i.d.g.F.

[34] Richtlinie 2004/54/EG über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz, ABl. Nr. L 201 vom 7.6.2004, S. 56

[35] BGBl. Nr. 697/1993 i.d.g.F.

Für den als Landesstraße auszuführenden Abschnitt untersuchte die ASFINAG drei Varianten; sie beurteilte die Verkehrsqualität im Bereich der Waldeggstraße jedoch für alle drei Varianten als nicht ausreichend. Auch in diesem Fall bewegte sich das Einsparungspotenzial je nach Variante im Bereich Landesstraße zwischen rd. 74 Mill. EUR und 109 Mill. EUR[36].

(4) Die Umsetzung des Projekts als Landesstraße bzw. als kombinierte Landes– und Bundesstraße hätte zusätzlich zu geänderten Rechtsgrundlagen und einer geringeren Funktionalität[37] teilweise Neuplanungen, eine Neueinreichung zum UVP–Verfahren und dadurch weitere zeitliche Verzögerungen zur Folge gehabt. Letztlich wäre auch der Neubau der Westbrücke lediglich aufgeschoben, weil die bestehende Brücke einen hohen Sanierungsbedarf aufwies und trotz Generalsanierung nur mehr eine Lebensdauer bis maximal zum Jahr 2040 erreichen würde.

Kosten und Finanzierung

Kostenentwicklung

26.1 (1) Ein Überblick über die Entwicklung der Kosten des Projekts A 26 Nord und Süd bzw. der A 26 Süd im Zeitraum zwischen der Variantenuntersuchung 2001 und der aktuellen Kostenschätzung (Stand Juni 2011) ist folgender Tabelle zu entnehmen:

[36] Variante 2a – vollständige Führung an der Oberfläche: 82 Mill. EUR bis 109 Mill. EUR
Variante 2b – Durchbindung Röhre 2 und Rampe Bahnhof 2a in Waldeggstraße: 76 Mill. EUR bis 96 Mill. EUR
Variante 2c – Durchbindung Röhre 1 und 2 in/von Waldeggstraße: 74 Mill. EUR bis 93 Mill. EUR

[37] schlechtere Verkehrsqualität durch Rückstau in den Tunnel, Verkehrsführung im Bereich der Waldeggstraße an der Oberfläche mit Einhausung; dadurch massive Überlastung der Waldeggstraße mit Rückstau bis zur Westbrücke

Tabelle 8: Kostenentwicklung

Stand		A 26 Süd	A 26 Nord	Preis-gleitung	A 26 Nord+ Süd	A 26 Süd	Steigerung
		in Mill. EUR					in %
		exkl. Preisgleitung		inkl. Preisgleitung			
Varianten-untersuchung	Juli 2001	172,1	42,5	–[1]	214,6		
Generalverkehrs-plan	Jänner 2002			–[1]	225,3		
Vorprojekt	Juni 2003	290,5	147,6	–[1]	438,1		
Einreichprojekt	Mai 2008	419,2		32,2		451,4	
ASFINAG–Kosten-schätzung	Juni 2009	476,9		51,2		528,1	+ 17,0[2]
ASFINAG–Kosten-schätzung	April 2011	516,2		146,3		662,5	+ 46,8[2]
ASFINAG–Kosten-schätzung	Juni 2011	492,6		153,2		645,8	+ 43,1[2]

1 Die Preisgleitung wurde in der Kostenschätzung nicht ausgewiesen.
2 Ausgangsbasis ist jeweils das Einreichprojekt.

Quelle: ASFINAG Bau Management GmbH; Darstellung RH

(2) In den Kostenschätzungen der Variantenuntersuchung, des Generalverkehrsplans und des Vorprojekts waren noch beide Abschnitte (A 26 Nord und A 26 Süd) enthalten. Ab dem Einreichprojekt 2008 beinhalteten die Planungen und die Kostenschätzungen nur mehr die A 26 Süd (TZ 11).

Die in der Variantenuntersuchung vom Juli 2001 ermittelten Kosten von 214,6 Mill. EUR waren mit den Schätzkosten des Vorprojekts und des Einreichprojekts nicht vergleichbar. Während dem Südtunnel (= Tunnel Freinberg) bereits in der Variantenuntersuchung 2001 eine zweiröhrige Ausführung zugrunde lag, war der Tunnel der A 26 Nord noch einröhrig geplant. Auch die Entwurfsparameter[38] entsprachen zum damaligen Zeitpunkt noch nicht denen einer Autobahn. Infolge der frühen Planungsphase, in der erstmals der Versuch unternommen wurde, Gesamtkosten zu ermitteln, war die Planungstiefe noch gering und waren verschiedene Kostenbestandteile nur mit Pauschalsätzen berücksichtigt worden[39].

38 z.B. Fahrbahnbreite, Kurvenradien, Längsneigung

39 Grundeinlösen, Entschädigungen und Ablösen, Nebenkosten (Planung, örtliche Bauaufsicht) mit einem Pauschalzuschlag von 10 %; Unbekanntes mit einem Pauschalzuschlag von 15 %

(3) Nach Aufnahme der A 26 in das BStG 1971 im April 2002 waren für die weiteren Planungen die Planungsrichtwerte der Kategorie Autobahn anzuwenden. Das Vorprojekt ging von diesen Richtwerten aus, was eine Reihe von Überarbeitungen der bisherigen Planungen erforderlich machte. Insbesondere war auch der Tunnel der A 26 Nord durchgehend zweiröhrig zu planen. Dies hatte Neuplanungen für die Ein– und Ausfahrtsstreifen zur Folge, wodurch sich über weite Strecken dreistreifige Querschnitte ergaben. Die Zuschläge für Unberücksichtigtes und Unbekanntes wurden getrennt nach Bereichen mit geringem und hohem Kostenrisiko zwischen 7,5 % und 15 % bzw. zwischen 10 % und 15 % angesetzt. Durch die genannten Umplanungen, eine andere Preisbasis und eine höhere Planungstiefe stiegen die im Vorprojekt ermittelten Kosten gegenüber der Variantenuntersuchung auf etwa das Doppelte: 438,1 Mill. EUR.

(4) Im Vergleich zum Vorprojekt (A 26 Nord und Süd) ergaben sich im Einreichprojekt (nur mehr A 26 Süd) zahlreiche Änderungen. Vor allem die grundlegende Überarbeitung des Verkehrsmodells wies rd. 40 % höhere Verkehrszahlen aus und hatte erhebliche Auswirkungen auf die Dimensionierung der Anlagen, insbesondere im Bereich der Anschlussstellen. Weitere Änderungen betrafen u.a. die Situierung der Westbrücke, die Abstimmung mit dem Projekt „Straßenbahnlinie Harter Plateau“, Adaptierungen im Bereich der Unterflurtrasse Waldegg, die Optimierung der Lage der Tunnelrampen und –portale im Knoten Bahnhof und die Anpassung der Sicherheitseinrichtungen im Freinbergtunnel an die Anforderungen der RVS[40].

Die Kostenschätzung des Einreichprojekts (nur mehr A 26 Süd) ergab auf Preisbasis 2007 und mit bereits hoher Planungstiefe Errichtungskosten von insgesamt rd. 451,4 Mill. EUR. Sie lag damit um 3 % über der Kostenschätzung des Vorprojekts, das allerdings die A 26 Nord und Süd umfasste.

(5) In der Folge erstellte die ASFINAG regelmäßig Kostenschätzungen gemäß ihren internen Richtlinien[41]. Die Bauprogrammplanung 1 des Jahres 2009[42] wies Gesamtkosten von rd. 526,9 Mill. EUR[43] aus, was einer Steigerung um rd. 16,7 % gegenüber dem Einreichprojekt ent-

40 RVS 09.01.24

41 ASFINAG Richtlinie: Projektkosten– und Terminplanung für die ASFINAG BMG, Ordnungsnummer RL_024_BMG, gültig ab 30. November 2009

42 Planversion PV B01, Stand 24. Juni 2009, Preisbasis 2009

43 ergibt sich aus Gesamtkosten von rd. 528,1 Mill. EUR abzüglich der Kostenübernahme für die Verlegung des Donauradweges in Höhe von rd. 1,14 Mill. EUR durch das Land Oberösterreich

sprach[44]. Hauptgründe für die Steigerung um rd. 75,4 Mill. EUR gegenüber dem Einreichprojekt waren u.a. die Erhöhung von Bauleistungen (rd. 9,7 Mill. EUR), die Kosten einer Verkehrsbeeinflussungseinrichtung (rd. 12,8 Mill. EUR), Anpassungen bei Projektierung und Projektmanagement (rd. 19,7 Mill. EUR), die Preisgleitung (rd. 19,3 Mill. EUR) sowie die Erhöhung des Unvorhergesehenen (rd. 12,3 Mill. EUR).

26.2 Auch wenn das Einreichprojekt nicht mit dem in der Variantenuntersuchung 2001 beschriebenen Vorhaben vergleichbar war und es sich um Projekte mit unterschiedlichem Planungsumfang und unterschiedlicher Planungstiefe handelte, hob der RH die stark gestiegenen Schätzkosten bei der A 26 Süd hervor. Insbesondere die Schätzkosten des Vorprojekts (Teil A 26 Süd) mit 290,5 Mill. EUR erhöhten sich bis zur ASFINAG–Kostenschätzung vom Juni 2009 auf rd. 476,9 Mill. EUR (in beiden Fällen ohne Preisgleitung). Dies entsprach einer Steigerung von rd. 186,4 Mill. EUR oder rd. 64 %. Die Gründe dafür lagen in den zahlreichen Projektänderungen aufgrund der Komplexität des Vorhabens, in der Änderung von Entwurfsparametern sowie in der überaus langen Planungsdauer von rund acht Jahren ab Beginn der Ausarbeitung des Vorprojekts (2002) bis Ende 2010.

Kostenentwicklung seit Jänner 2011

27.1 (1) Die aufgrund des Verhandlungsergebnisses vom 10. Jänner 2011 (TZ 20) im April 2011 erstellte Kostenschätzung ermittelte Gesamtkosten bis 2029 von rd. 662,5 Mill. EUR. Die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung aktuelle Kostenschätzung vom Juni 2011 lautete auf rd. 645,8 Mill. EUR. Dies entsprach einer Steigerung von rd. 43,1 % gegenüber dem Einreichprojekt und von rd. 22 % gegenüber der Kostenschätzung vom Juni 2009.

Der Hauptanteil der 22 %igen Steigerung um rd. 117,7 Mill. EUR (von rd. 528,1 Mill. EUR im Juni 2009 auf rd. 645,8 Mill. EUR im Juni 2011) entfiel mit rd. 102 Mill. EUR (87 %) auf die Preisgleitung infolge der langen Umsetzungsdauer. Weitere Steigerungen – ebenfalls hauptsächlich verursacht durch die längere Projektlaufzeit – betrafen die Projektierung/Projektmanagement mit 18,5 Mill. EUR. Auch das Unvorhergesehene musste nach Durchführung einer Risikoanalyse um rd. 10,1 Mill. EUR von 10 % auf 15 % erhöht werden. Das war eine Folge der Verwirklichung in drei Abschnitten, die aufgrund der komplexen Bauführung zu mehr und schwierigeren Schnittstellen im städtischen Umfeld führen wird. Im Gegenzug konnten Kostenreduktionen durch bauliche Maßnahmen nach Wegfall der A 26 Nord im

[44] Die Erwartungsplanung 2 des Jahres 2010 (Planversion E 02, Stand 30. Juni 2010, Preisbasis 2009) mit einer Preisgleitung bis zum Jahr 2021 ermittelte die Gesamtkosten mit rd. 557,5 Mill. EUR.

Ausmaß von rd. 15,6 Mill. EUR[45] erzielt werden. Die Zuschüsse durch das Land Oberösterreich und die Landeshauptstadt Linz erhöhten sich gegenüber der Kostenschätzung Juni 2009 um rd. 17 Mill. EUR von rd. 76 Mill. EUR auf rd. 93 Mill. EUR.[46]

(2) Der Aufsichtsrat der ASFINAG Bau Management GmbH stimmte den Kosten (rd. 645,8 Mill. EUR) am 21. Juni 2011, der Aufsichtsrat der ASFINAG am 7. Juli 2011 zu. Die Finanzierungsvereinbarung über die Zuschussgewährung wurde im Dezember 2011 abgeschlossen.

(3) In den ausgewiesenen Gesamtschätzkosten waren die Finanzierungskosten nicht enthalten. Dies wäre nach Angabe der ASFINAG auch nicht möglich gewesen, weil sich die Finanzierungen der ASFINAG nach dem kumulierten Finanzbedarf für alle ASFINAG–Projekte für die jeweilige Planperiode richten.

(4) Bis Ende Mai 2011 waren für das Projekt Ist–Kosten in Höhe von rd. 39,9 Mill. EUR entstanden. Davon entfielen rd. 19,9 Mill. EUR (50 %) auf die bereits erfolgten Grundeinlösen. Weitere Kosten betrafen die Projektierung und das Projektmanagement sowie Bauleistungen (z.B. Baugrunderkundungen).

27.2 (1) Der RH gelangte zu folgender Beurteilung:

- Die Verhandlungen zwischen der ASFINAG, dem BMVIT, dem Land Oberösterreich und der Landeshauptstadt Linz, welche die kostengünstige Realisierung des Projekts zum Ziel hatten, bewirkten durch die wesentlich längere Projektlaufzeit bis 2029 eine Steigerung der Gesamtkosten um zumindest rd. 117,7 Mill. EUR (rd. 22 %), wobei insbesondere der hohe Anteil der Preisgleitung hervorzuheben war;

- hingegen konnten mit den durch den Wegfall der A 26 Nord ermöglichten Planungsoptimierungen für die A 26 Süd mit 15,6 Mill. EUR nur relativ geringe Einsparungen erzielt werden;

[45] Einsparungen durch Redimensionierung der Donaubrücke von zwei Tragwerken auf ein breiteres Tragwerk: rd. – 23,6 Mill. EUR; hingegen komplexerer Tunnelbau mit größeren Querschnitten in Portalnähe: rd. + 4 Mill. EUR; Bereich Halbanschlussstelle Waldeggstraße: + 4 Mill. EUR. Gegenüber der technischen Machbarkeitsstudie vom April 2011, die eine Reduktion der Baukosten von rd. 4,6 Mill. EUR ermittelte (TZ 20), konnte durch weitere Planungsoptimierungen im Bereich der Halbabschlussstelle Waldeggstraße ein zusätzliches Einsparungspotenzial von rd. 11 Mill. EUR erreicht werden.

[46] setzt sich zusammen aus: rd. 91,9 Mill. EUR Kostenbeteiligung des Landes Oberösterreich und der Landeshauptstadt Linz an den Gesamtkosten und rd. 1,14 Mill. EUR Kostenübernahme für die Verlegung des Donauradweges durch das Land Oberösterreich

– die vorläufige Beibehaltung der Westbrücke im Bestand kann nicht als Einsparungspotenzial gesehen werden; dieses Bauwerk soll mit zeitlicher Verzögerung im dritten Abschnitt errichtet werden und ist daher Teil der Gesamtkosten;

– die Umsetzung der A 26 Süd in drei Verwirklichungsabschnitten wird auch zu einer Erhöhung der Kostenbeiträge des Landes Oberösterreich und der Landeshauptstadt Linz in Höhe von rd. 17 Mill. EUR führen;

– hingegen konnte die ASFINAG durch die Finanzierungsbeteiligung des Landes Oberösterreich und der Landeshauptstadt Linz Kostenvorteile erreichen.

(2) Der RH hielt kritisch fest, dass der zeitnahen Umsetzung des Projekts trotz der Dringlichkeit einer Verkehrslösung die Finanzierungsziele der ASFINAG sowie die im Jänner 2011 erzielten Verhandlungsergebnisse und die darauf basierenden schriftlichen Vereinbarungen (Realisierungs– und Finanzierungsvereinbarung, TZ 20) entgegenstanden.

Die mit der Evaluierung beabsichtigten Einsparungspotenziale konnten mit den Verhandlungen nicht erzielt werden. Die lange Umsetzungsdauer bis 2029 wird insgesamt eine erhebliche Verteuerung der Errichtungskosten um rd. 43,1 % von rd. 451,4 Mill. EUR (Einreichprojekt) auf rd. 645,8 Mill. EUR bewirken.

Der RH empfahl der ASFINAG zu überprüfen, ob eine frühere Fertigstellung des Projekts A 26 Süd unter Berücksichtigung ihrer Prioritätenreihung und ohne Gefährdung ihrer Finanzstrategie und ihres Konsolidierungsziels möglich wäre.

27.3 *Die ASFINAG führte dazu aus, dass die aktuell im Bauprogramm vorgesehene Errichtung des Vorhabens in Etappen und die Mitfinanzierung durch Dritte es ermöglichen würden, die notwendigen Ausbauerfordernisse der hochrangigen Straßeninfrastruktur in Oberösterreich bedarfsgerecht umzusetzen und gleichzeitig die finanziellen Ziele der ASFINAG einzuhalten.*

Bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Konzepts der etappenweisen Errichtung seien neben den Gleitungskosten auch die Finanzierungskosten (Herkunft und Beschaffung der Geldmittel) zu beachten. Die Finanzierungsvorteile der ASFINAG bei einer späteren bzw. gestreckten Umsetzung würden sich in der Differenz zwischen der Vorausvalorisierung (in der Regel 2,5 % jährlich) und den weighted avarage capital costs (durchschnittliche Kapitalkosten aus Eigen– und

Fremdkapital, derzeit 4,75 %) begründen. Für die ASFINAG sei eine Umsetzung gemäß Einreichprojekt 2008 demnach unwirtschaftlicher als eine zeitlich gestaffelte Errichtung des Vorhabens.

Im Rahmen von Projektergebnisrechnungen würden die oben angeführten Finanzierungsparameter Eingang finden und kämen im ermittelten Barwert zum Ausdruck:

Umsetzungsvarianten A 26 Linzer Autobahn	Gesamtkosten	Barwert	Anmerkung
	in Mill. EUR		
Umsetzung gemäß Einreichprojekt 2008	528,1	462,0	eine Bauetappe (2011–2017)
Umsetzung gemäß Evaluierung Rahmenplan 2010	645,8	352,0	3 Bauetappen (2015–2029); Mitfinanzierung Dritter

Die Gegenüberstellung der Projektergebnisrechnungen für beide Umsetzungsvarianten zeige, dass die Errichtung in drei Abschnitten für die ASFINAG trotz einer Erhöhung der Gesamtkosten insgesamt wirtschaftlicher sei als eine Realisierung des Vorhabens entsprechend dem Einreichprojekt 2008.

Durch die Kostenbeteiligung des Landes Oberösterreich und der Landeshauptstadt Linz in Höhe von 15 % der Gesamtkosten (rd. 93 Mill. EUR) würden sich weitere Finanzierungsvorteile für die ASFINAG ergeben.

Durch den Entfall des Nordteils der A 26 sei darüber hinaus das Bauprogramm der ASFINAG um weitere Kosten in der Höhe von rd. 400 Mill. EUR entlastet worden.

27.4 Der RH erachtete die Vorgangsweise der ASFINAG, das Projekt aus wirtschaftlichen Gründen zeitlich gestaffelt zu errichten, als nachvollziehbar. Er verwies jedoch gleichzeitig auf die Dringlichkeit einer Verkehrslösung (siehe TZ 22).

Regionale Verkehrskonzepte und deren Umsetzung

Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich

28.1 Das Land Oberösterreich hielt in seinem Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008 (GVK–OÖ) fest, dass sich die durch den steigenden motorisierten Individualverkehr (MIV)[47] bei gleichzeitigem Rückgang des Fußgänger–, Fahrrad– und öffentlichen Verkehrs verursachten Probleme ohne gegensteuernde Maßnahmen weiter verschärfen würden. Um die Zukunftsfähigkeit des Verkehrssystems sicherzustellen, definierte das GVK–OÖ als Ziele u.a. die Gewährleistung der notwendigen Mobilität für die Bevölkerung und die Wirtschaft, die Vermeidung der negativen Auswirkungen der Mobilität und das Anbieten von Alternativen.

Das GVK–OÖ enthielt zwar keine Auflistung von Einzelmaßnahmen bzw. wurde der Bau der A 26 nicht ausdrücklich gefordert, das Land Oberösterreich bekannte sich darin aber neben anderen Grundsätzen zur Erhaltung und Verbesserung der regionalen und überregionalen Erreichbarkeit. Gleichzeitig wurde auch der Ausbau des öffentlichen Verkehrs als Ziel festgelegt, um Verlagerungseffekte von der Straße auf den öffentlichen Verkehr, insbesondere für den starken Linzer Berufspendlerverkehr mit den in den Morgen– und Abendspitzen auftretenden Verkehrsengpässen, zu erreichen. Dies sollte durch Umsetzung und Weiterentwicklung des Nahverkehrsprogramms für den Großraum Linz (siehe TZ 30) ermöglicht werden. Im Konkreten sollten verstärkt Park & Ride– sowie Bike & Ride–Anlagen außerhalb der Landeshauptstadt Linz errichtet und attraktive Verbindungen im öffentlichen Verkehr geschaffen werden.

Zusammenfassend wurde im GVK–OÖ die Erstellung eines umfassenden Verkehrskonzepts für den Linzer Zentralraum gefordert, wobei alle betroffenen Gemeinden und die Fachdienststellen des Landes einbezogen werden sollten.

28.2 Der RH beurteilte die Zielsetzungen des GVK–OÖ als zweckmäßig und aktuell. Zur nur noch regionalen Bedeutung des nunmehr beabsichtigten Projekts A 26 Süd siehe TZ 20.

Er empfahl dem Land Oberösterreich und der Landeshauptstadt Linz, die Forderung des Gesamtverkehrskonzepts Oberösterreich 2008 nach einem umfassenden Verkehrsentwicklungskonzept für den Linzer Groß-

[47] Ursachen für die Steigerung im motorisierten Individualverkehr sind: Bevölkerungswachstum; Altersverteilung führt zu einer Verschiebung zu jenen Altersgruppen, die sich im lenkfähigen Alter befinden; Anzahl der Personen, die über keinen Führerschein verfügen, verringert sich; Zunahme des Motorisierungsgrads; fortschreitende Zersiedelung.

raum unter Einbeziehung aller betroffenen Gemeinden und Fachdienststellen des Landes aufzugreifen und ihr in absehbarer Zeit nachzukommen.

28.3 *Das Land Oberösterreich und die Landeshauptstadt Linz teilten mit, dass das geforderte Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz im Auftrag der Oberösterreichischen Landesregierung von der Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr des Landes Oberösterreich erstellt und im April 2012 im Wege der Landesregierung dem Landtag zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt worden sei.*

Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Linz

29.1 Als wichtigste verkehrspolitische Ziele führte die Landeshauptstadt Linz in ihrem aus dem Jahr 2000 stammenden Verkehrskonzept die Senkung des Kfz–Verkehrsaufkommens und gleichzeitig die Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr an.

Zur Verbesserung des regionalen öffentlichen Verkehrs sah das Verkehrskonzept die Errichtung der Nahverkehrsdrehscheibe Bahnhof, der City–S–Bahn sowie die Erschließung des Harter Plateaus vor. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung waren der Bahnhof sowie die Erschließung des Harter Plateaus bereits umgesetzt. Nicht weiter beabsichtigt war, das Projekt City–S–Bahn zu realisieren (TZ 31).

Zur Netzergänzung der A 7 waren der Bau der Westtangente (Tunnelverbindung zwischen Hauptbahnhof und Donau und eine Donaubrücke im Bereich St. Margarethen) sowie der Nordwestspange (Verbindung der A 7 – Anschlussstelle Linz Urfahr zur B 127) als langfristige Option vorgesehen. Die Westtangente und die Nordwestspange entsprachen im Wesentlichen dem Projekt der A 26.

Der Ausbau von Park & Ride–Anlagen sollte sowohl innerhalb der Landeshauptstadt als auch in der umliegenden Region entlang des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs erfolgen (TZ 32).

29.2 Der RH stellte fest, dass sowohl – dem Grunde nach – das Projekt der A 26 (damals: Westtangente) als auch der bevorzugte Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs sowie der Ausbau von Park & Ride–Anlagen im Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Linz vorgesehen waren. Er empfahl der Landeshauptstadt Linz, das Verkehrskonzept nach mehr als zehnjähriger Geltungsdauer – insbesondere im Bereich des öffentlichen Verkehrs – zu aktualisieren. Obwohl bereits mehrere diesbezügliche Maßnahmen realisiert wurden, bestand noch weiterer Handlungsbedarf im Zusammenhang mit der beabsichtigten A 26 Süd (TZ 31).

29.3 *Die Landeshauptstadt Linz teilte mit, dass der Flächenwidmungsplan und das Örtliche Entwicklungskonzept der Landeshauptstadt Linz derzeit eine grundlegende Überarbeitung erfahren würden. Das sogenannte Hauptverfahren befinde sich kurz vor Beginn der Planauflage und soll nach Abschluss des Verfahrens im Jahr 2013 vom Gemeinderat beschlossen werden.*

Das Örtliche Entwicklungskonzept enthalte die längerfristigen Ziele und Festlegungen der örtlichen Raumordnung und sei auf einen Planungszeitraum von zehn Jahre ausgelegt. Einen wesentlichen Teil des Örtlichen Entwicklungskonzepts neben dem Bauland– und dem Grünlandkonzept stelle das Verkehrskonzept dar. Darin würden zu den unterschiedlichsten Themen Ziele und Maßnahmen festgelegt, die jeweils einer Prioritätenreihung (kurz–, mittel–, langfristig) unterzogen würden. Dies geschehe sowohl allgemein als auch heruntergebrochen auf sämtliche Stadtteile. Das aus dem Jahr 2000 stammende Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Linz werde damit inhaltlich aktualisiert. Eine eigene Neuauflage eines Linzer Verkehrskonzepts sei mittelfristig geplant.

Nahverkehrsprogramm für den Großraum Linz

30 Wie das GVK–OÖ und das Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Linz verfolgte auch das Nahverkehrsprogramm für den Großraum Linz[48] das Ziel, den öffentlichen Verkehr im städtischen Umkreis zu verbessern und die Attraktivität zu steigern, um den Pendlern im gesamten Einzugsbereich einen Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu erleichtern.

Demgemäß bestand das Nahverkehrsprogramm aus einem Paket aufeinander abgestimmter Maßnahmen wie z.B. der Verlängerung von Straßenbahnen, dem Neubau des Linzer Hauptbahnhofs, der Einbindung der Linzer Lokalbahn in den Hauptbahnhof, der Verbindung der Mühlkreisbahn mit dem Hauptbahnhof, der Schaffung attraktiver Umsteigestellen und Park & Ride–Anlagen oder eines zentralen Busterminals am Bahnhofsvorplatz sowie der allgemeinen Taktverdichtung und Beschleunigung.

[48] Das Nahverkehrsprogramm für den Großraum Linz wurde im Jahr 1995 vom Land Oberösterreich und der Landeshauptstadt Linz beschlossen.

Ausbau des öffentlichen Verkehrs

31.1 (1) In Umsetzung der drei oben genannten Konzepte wurden hinsichtlich des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs seit dem Jahr 2000 bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung bereits einige Projekte realisiert:

- Straßenbahnlinie 2 (Universität – Hillerstraße), 2002
- Obuslinien 45 und 46, 2002
- Straßenbahnunterfahrung Hauptbahnhof (Nahverkehrsdrehscheibe), 2004
- Einbindung der Linzer Lokalbahn (LILO) in den Hauptbahnhof, 2005
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 (Hillerstraße – solarCity), 2005
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 (Hauptbahnhof – Leonding), 2011.

In Zukunft sind folgende Projekte geplant[49]:

- Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 (solarCity – Pichlinger See)
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 (Leonding – Traun)
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 (Traun – Haid/Ansfelden)
- Errichtung einer zweiten „Neuen Schienenachse durch Linz“ (NSL)
- „Mühlkreisbahn NEU“.

Weder das Projekt der City–S–Bahn aus dem GVK–OÖ, welches in Form einer Volleisenbahn eine attraktive Verbindung zwischen dem Mühlkreisbahnhof und dem Hauptbahnhof herstellen sollte, noch das Projekt „Regioliner“ (Umspurung und Elektrifizierung der Mühlkreisbahn auf 900 mm Spurweite und Durchbindung zum Hauptbahnhof) wurden realisiert.

[49] Neben den Projekten des Landes Oberösterreich und der Landeshauptstadt Linz waren auch Projekte der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) wie z.B. der Um– und Ausbau der Westbahn (viergleisig) im Bereich östlich und westlich des Linzer Hauptbahnhofs bereits im Bau (geplantes Bauende 2018) sowie der Ausbau der Bahnstrecke von Linz nach Summerau (zweigleisig) in Planung.

(2) Das Land Oberösterreich ließ im Jahr 2002 eine systemische Analyse[50] erstellen, welche die Abschätzung der verkehrlichen Wechselwirkungen zwischen der Errichtung des Westrings Linz und dem Nahverkehrsprogramm für den Großraum Linz zum Inhalt hatte. Die Analyse verglich die unterschiedlichen Ausbauszenarien (kein Ausbau, Ausbau öffentlicher Verkehr und Ausbau Westring) mit dem im Analysejahr (2000) vorhandenen Angebot wie folgt:

Tabelle 9: Entwicklung des Modal Split

Systemzustand	Betrachtungsjahr	MIV	ÖV	Gesamt	Modal Split ÖV/MIV
		Frequenz (Personen/Tag)[1]			in %
Bestand	2000	27.000	8.500	35.500	24/76
Bestand ohne Ausbaumaßnahmen	2015	37.000	10.000	47.000	21/79
Nahverkehrsprogramm	ab 2015	33.500	14.500	48.000	30/70
Westring	ab 2015	41.000	8.000	49.000	16/84
Westring + Nahverkehrsprogramm	ab 2015	38.000	12.000	50.000	25/75

1 Bei den Daten handelt es sich um eine szenariohafte Abschätzung, die einen realistischen Entwicklungstrend wiedergibt.

Quelle: Amt der Oberösterreichischen Landesregierung

Die Analyse zeigte, dass das Verhältnis öffentlicher Verkehr zum motorisierten Individualverkehr (Modal Split) des Bestandsjahres 2000 von 24 % öffentlicher Verkehr zu 76 % motorisierter Individualverkehr im Jahr 2015 nur dann gehalten bzw. der Anteil am öffentlichen Verkehr erhöht (30/70) werden kann, wenn der öffentliche Verkehr massiv und/oder parallel zum Westring ausgebaut wird[51]. Sollte kein Ausbau des öffentlichen Verkehrs erfolgen, würde sich der Modal Split zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs entwickeln (Steigerung auf 79 % bzw. 84 %).

(3) Im April 2011 präsentierte das Land Oberösterreich die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie mit vier Varianten für eine attraktive Schienenverbindung ins Obere Mühlviertel. Ziel war es, eine Verkürzung der Fahrzeit von Rohrbach bis Linz–Urfahr auf maximal 60 Minuten sowie eine Durchbindung zum Hauptbahnhof zu erreichen.

50 Systemische Analyse der Intermodalen Verlagerungen durch Infrastrukturausbau; Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Verkehrskoordination

51 Umsetzung des Nahverkehrsprogramms für den Großraum Linz, speziell der Maßnahmen entlang der Mühlkreisbahn, inklusive Einbindung in den Hauptbahnhof (City–S–Bahn)

Die favorisierte Variante 3a „RegioTram 900 mm Endpunkt Rohrbach–Stadt“ sah einen Betrieb mit Fahrzeugen mit 900 mm Spurweite, die Elektrifizierung und die Möglichkeit zur Verknüpfung mit allen städtischen Straßenbahnlinien einschließlich der geplanten zweiten „Neuen Schienenachse Linz“ vor. Die voraussichtlichen Kosten wurden auf rd. 166 Mill. EUR geschätzt.

Für den Teilabschnitt dieser Variante 3a zwischen Linz und Rottenegg wurde ein jährliches Fahrgastpotenzial von rund drei bis vier Mill. Fahrgästen prognostiziert. Im Vergleich dazu betrug das aktuelle jährliche Fahrgastaufkommen der Mühlkreisbahn 1,5 Mill. Fahrgäste.

31.2 Der RH hob hervor, dass sowohl das Land Oberösterreich als auch die Landeshauptstadt Linz die Notwendigkeit und die Dringlichkeit des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs erkannt hatten. Er empfahl dem Land Oberösterreich und der Landeshauptstadt Linz, gleichzeitig mit dem Bau der A 26 Süd auch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs weiter zu forcieren, um die prognostizierten Verkehrszunahmen abfangen und eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr erreichen zu können. Nach Ansicht des RH ließ angesichts der langen Bauzeit der A 26 Süd (siehe TZ 20) die baldige Realisierung von Maßnahmen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs, insbesondere auf der Strecke der Mühlkreisbahn, eine frühere Verkehrswirksamkeit (Reduktion des motorisierten Individualverkehrs) erwarten.

31.3 *Das Land Oberösterreich und die Landeshauptstadt Linz teilten mit, dass die Empfehlung des RH unter Beiziehung externer Fachleute behandelt worden sei und, soweit es die Politik nach Abschluss der Beratungen empfehlen bzw. beauftragen sollte, von den jeweils zuständigen Fachbereichen umgesetzt werden würde.*

31.4 Unter Bezugnahme auf die Ergebnisse der systemischen Analyse aus 2002 bekräftigte der RH seine Empfehlung, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu forcieren. Er verwies abermals darauf, dass sich die Projektplanung durch den Verzicht auf einen Planfall mit ausschließlichen Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs (ohne Bau der A 26) möglicherweise richtungsweisender Erkenntnisse begeben hatte (TZ 17). Hinkünftig sollten die verkehrlichen Wirkungen aus dem bestehenden und auszubauenden öffentlichen Verkehr von Beginn an in die Verkehrsprojektplanung einbezogen werden.

Park & Ride–Anlagen

32.1 Eine Erhebung der ÖBB über die Anzahl der Stellplätze entlang der Mühlkreisbahn (Kleinzell bis Linz) hatte im Jahr 2010 eine Kapazität von 488 PKW–Stellplätzen und 400 Zweirad–Stellplätzen ergeben. Die Auslastung lag in beiden Fällen bei durchschnittlich rd. 60 % (bei den PKW–Stellplätzen zwischen 15 % und 116 %, bei den Zweirad–Stellplätzen zwischen 20 % und 130 %). Eine Ausweitung um 220 PKW–Stellplätze bzw. um 100 Zweirad–Stellplätze war geplant. Zusätzlich sah das Land Oberösterreich im „Park & Ride–Konzept für den Großraum Linz" – in Abhängigkeit von der Weiterführung der Mühlkreisbahn – für den Raum Rottenegg eine Park & Ride–Großanlage mit 200 Stellplätzen vor.

32.2 Der RH beurteilte das Vorliegen eines Park & Ride–Konzepts für den Großraum Linz positiv, empfahl jedoch dem Land Oberösterreich und der Landeshauptstadt Linz, die Planung und Errichtung dieser Anlagen in Abstimmung mit dem Nahverkehrsprogramm für den Großraum Linz und dem Bau der „Mühlkreisbahn NEU" durchzuführen. Weiters empfahl er die Errichtung dieser Anlagen parallel zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

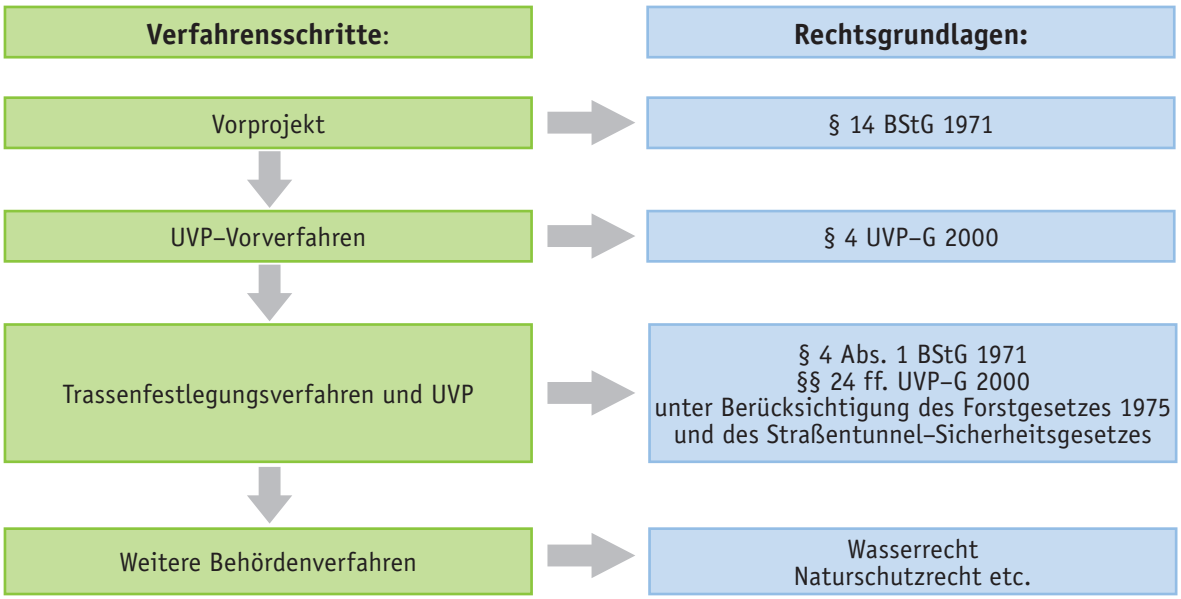
32.3 *Laut Stellungnahme des Landes Oberösterreich und der Landeshauptstadt Linz seien die Empfehlungen des RH unter Beiziehung externer Fachleute behandelt worden und würden, soweit es die Politik nach Abschluss der Beratungen empfehlen bzw. beauftragen sollte, von den jeweils zuständigen Fachbereichen umgesetzt werden.*

Genehmigungsverfahren

Verfahrensschritte im Planungsablauf

33 (1) In der folgenden Abbildung ist der Verfahrensablauf für Bundesstraßen skizzenhaft dargestellt:

Abbildung 8: Verfahrensschritte für Bundesstraßen im Planungsablauf



Quelle: BMVIT; Darstellung RH

(2) Aufbauend auf den Ergebnissen der Voruntersuchung hat der Projektwerber für die geplante Errichtung einer neuen Bundesstraße ein Vorprojekt auszuarbeiten und dem BMVIT mit dem Antrag auf Erlassung eines Bundesstraßenplanungsgebietes gemäß § 14 BStG 1971 oder zur Zustimmung vorzulegen.

(3) Auf Antrag des Projektwerbers ist in weiterer Folge ein Vorverfahren gemäß § 4 UVP–G 2000 durchzuführen. Dem Antrag sind eine Darlegung der Grundzüge des Vorhabens und ein Konzept für die Umweltverträglichkeitserklärung anzuschließen.

(4) Für die A 26 waren das Vorprojekt sowie das UVP–Vorverfahren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung bereits abgeschlossen.

(5) Die Einleitung des Trassenfestlegungsverfahrens gemäß § 4 BStG 1971 erfolgt gemeinsam mit dem Antrag auf Durchführung eines Verfahrens gemäß UVP–G 2000. UVP–Verfahren für Bundesstraßen sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach dem dritten Abschnitt des UVP–G 2000 durchzuführen. Die darin enthaltenen Bestimmungen sehen – im Gegensatz zum zweiten Abschnitt des UVP–G 2000 – kein vollkonzentriertes Genehmigungsverfahren bei einer zuständigen Behörde, sondern mehrere teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren bei mehreren Behörden vor.

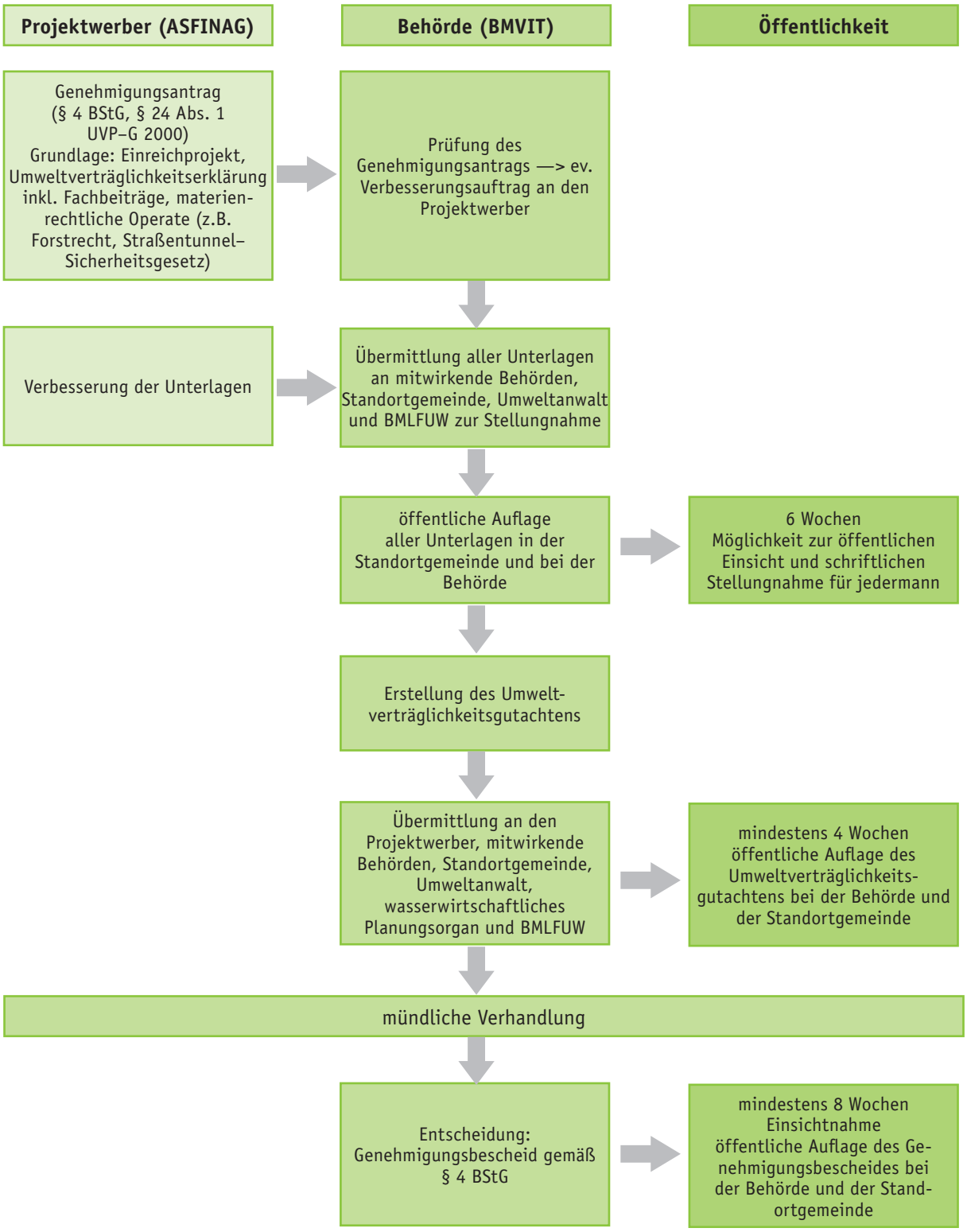
Im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren beim BMVIT sind alle für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen bundesrechtlichen Genehmigungsbestimmungen (siehe Abbildung 9) anzuwenden, die vom Bundesminister in erster Instanz zu vollziehen sind. Dieses Verfahren wird durch ein weiteres teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren beim Landeshauptmann[52] und sonstige nachfolgende Genehmigungsverfahren[53] ergänzt. Dem BMVIT obliegt die Koordination zur Berücksichtigung der UVP in allen Genehmigungsverfahren.

(6) Einen schematischen Überblick über den Ablauf von UVP–Verfahren für Bundesstraßen zeigt folgende Abbildung:

[52] Dieses umfasst alle in unmittelbarer Bundesverwaltung zu erteilenden Genehmigungen wie z.B. Wasserrecht, Bundesabfallrecht usw.

[53] Genehmigungen nach landesrechtlichen Vorschriften wie z.B. Naturschutzrecht

Abbildung 9: Schematischer Ablauf von UVP–Verfahren für Bundesstraßen gemäß UVP–G 2000



Quellen: Umweltbundesamt, ASFINAG; Darstellung RH

(7) Für die A 26 war das UVP–Verfahren einschließlich des Trassenfestlegungsverfahrens gemäß § 4 BStG 1971 noch im Laufen (Projektänderung durch ASFINAG im Februar 2012 eingereicht; Genehmigungsbescheid durch BMVIT noch nicht ergangen).

Folgende Tabelle zeigt einen Überblick über den zeitlichen Ablauf der Verfahren im Projekt A 26:

Tabelle 10: Verfahren für die A 26 im Zeitablauf

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Vorprojekt									
UVP–Vorverfahren									
UVP–Verfahren									

Quelle: RH

Verordnung eines Bundesstraßenplanungsgebiets

34 Im September 2004 reichte die ASFINAG das Vorprojekt beim BMVIT ein und stellte den Antrag auf Erlassung einer Verordnung zum Bundesstraßenplanungsgebiet gemäß § 14 BStG 1971. Diese wurde im September 2006 erlassen.

Innerhalb der Auflagefrist langten insgesamt 2.585 schriftliche Äußerungen zum beabsichtigten Bundesstraßenplanungsgebiet ein.

Im Zuge des Verfahrens wies das BMVIT die ASFINAG auf die noch zu klärenden Fragen – der Finanzierung und der Beteiligung Dritter – hin: Spätestens im Technischen Bericht zum Einreichprojekt sollten bei den Vorhabenskosten ein allfälliger Kostenteilungsvorschlag bzw. Beitragsleistungen Dritter ausgewiesen werden. Weiters hielt es das BMVIT für zweckmäßiger, die A 26 Nord und Süd als gemeinsames Projekt und daher auch mit einer gemeinsamen UVE vorzubereiten.

Vorverfahren gemäß § 4 UVP–G 2000

35.1 Im April 2007 stellte die ASFINAG beim BMVIT den Antrag auf Einleitung des Vorverfahrens gemäß § 4 UVP–G 2000 und legte das Konzept zur UVE für die A 26 Süd vor.

Nach Befassung der für das UVP–Verfahren in Aussicht genommenen amtlichen und nichtamtlichen Sachverständigen übermittelte das BMVIT im September 2007 eine ausführliche Stellungnahme. Darin führte es aus, dass das UVE–Konzept keine offensichtlichen Mängel aufweise, die Bearbeitung einzelner Fachbereiche aber nach Aussagen einiger Sachverständiger für die Beurteilung nicht umfangreich

genug wäre. In Ergänzung dazu hielt das BMVIT aufgrund der hohen Luftschadstoff– und Lärmvorbelastung im Projektgebiet die Erstellung eines eigenen UVE–Fachbeitrags „Humanmedizin“ für erforderlich. Weiters sprach sich die Behörde, wie bereits im Rahmen der Behandlung des Vorprojekts im Jahr 2006, für ein Gesamt–UVP–Verfahren für die A 26 Nord und Süd aus und verlangte für den Fall einer Projektteilung u.a. eine Begründung für die Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit der vorrangigen Realisierung der A 26 Süd.

35.2 Der RH bewertete die Vorgangsweise der Behörde im Hinblick auf die von der ASFINAG angekündigte Teilung des Vorhabens als positiv.

Umweltverträglichkeitsprüfung

36.1 (1) Im Mai 2008 stellte die ASFINAG als Projektwerberin beim BMVIT (im Folgenden: Behörde) den Antrag auf Durchführung der UVP und auf Erlassung eines teilkonzentrierten Genehmigungsbescheides[54] für den Abschnitt zwischen dem Knoten Linz/Hummelhof (A 7) und der Anschlussstelle Donau Nord (A 26 Süd). Das Verfahren sollte – entsprechend den Vorgaben des UVP–G 2000 – innerhalb von zwölf Monaten abgewickelt werden.

Bereits Ende Juni 2008 stellten die Sachverständigen der Behörde aus den Fachbereichen Luft und Humanmedizin nach einer ersten Durchsicht der UVE fest, dass das Vorhaben aufgrund von Überschreitungen einzelner Luftschadstoff–Grenzwerte in der vorliegenden Form nicht genehmigungsfähig wäre.

(2) Die ASFINAG kündigte daraufhin eine Projektänderung[55] an, welche mit der notwendigen genaueren Darstellung des Verkehrsmodells für die Prognosehorizonte 2015 begründet wurde. Ursache dafür war, dass ein Nachfragesegment im LKW–Verkehr in den ersten Berechnungen dem PKW–Verkehr zugeordnet worden war. Die neuerliche Betrachtung der Verkehrszahlen für 2015 ergab neben der Überarbeitung des Fachbereichs „Grundlagen Verkehr“ wesentliche Auswirkungen auf weitere Fachbereiche (Schalltechnik und Luft). Die geänderten Einreichunterlagen legte die ASFINAG der Behörde im Dezember 2008 vor.

[54] gemäß § 24 Abs. 1 UVP–G 2000 insbesondere in Verbindung mit § 24h Abs. 1 UVP–G 2000, § 4 Abs. 1 BStG 1971, § 17 Forstgesetz 1975 und § 7 Abs. 1 Straßentunnel–Sicherheitsgesetz

[55] Gemäß § 24g UVP–G 2000: Besonders bei den nach dem 3. Abschnitt zu genehmigenden Vorhaben kommt es aufgrund ihrer Größe und Ausdehnung sowie der dadurch bedingten langen Dauer des Genehmigungsprozesses und der Errichtungstätigkeit regelmäßig zu Änderungen des Vorhabens. In § 24g UVP–G 2000 wurde ein eigenes Verfahren zur Ergänzung der Umweltverträglichkeitsprüfung geschaffen und die Kriterien festgelegt, wann dieses zum Tragen kommt.

(3) Nach Befassung der Sachverständigen mit den eingereichten Unterlagen erteilte das BMVIT im Februar 2009 einen umfangreichen Verbesserungsauftrag[56]. Die geforderten Verbesserungen und Ergänzungen führte die ASFINAG innerhalb der gesetzten Frist (bis Ende April 2009) durch. Noch verbliebene Forderungen der Sachverständigen wurden bis Ende Mai 2009 erfüllt.

(4) Nach der öffentlichen Auflage der Unterlagen im Sommer 2009 forderte die Behörde im Zuge der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens, der Teilgutachten und der fachgutachterlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und Einwendungen diverse weitere Unterlagen von der ASFINAG nach: So brachte die ASFINAG ergänzende Unterlagen zu den Fachbereichen Schalltechnik und Luft in der Form von Auskünften[57] ein. Unter anderem war eine gänzliche Überarbeitung der Unterlagen des Einreichprojekts zum Fachbereich Schalltechnik durchzuführen, welche die ASFINAG im Dezember 2010 vorlegte. Bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle dauerte das UVP–Verfahren bereits 36 Monate. Eine weitere Projektänderung[58] wurde der Behörde im Februar 2012 vorgelegt und umfasste eine Realisierung des Projekts in drei Verwirklichungsabschnitten.

36.2 Der RH stellte kritisch fest, dass die gesetzlich vorgegebene Verfahrensdauer von zwölf Monaten bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle um 24 Monate überschritten worden war. Dies war auf das zeitaufwendige Wechselspiel unterschiedlicher Sichtweisen und Einschätzungen der Beteiligten und den damit verbundenen Verbesserungsbedarf zurückzuführen. Weitere Verzögerungen aufgrund der in Bearbeitung befindlichen Projektänderung waren zu erwarten. Die lange Dauer des Verfahrens machte eine umfangreiche und zeitintensive Aktualisierung der Datengrundlagen (Verkehrszahlen), welche als Basis für andere Fachbeiträge dienten, erforderlich (TZ 12).

Der RH merkte weiters an, dass die vom BMVIT im Rahmen des Verfahrens zur Erlassung eines Bundesstraßenplanungsgebiets angeführten ungeklärten Fragen der Finanzierung bzw. einer allfälligen Beteiligung Dritter immer noch offen waren (TZ 34).

[56] Gemäß § 24a Abs. 2 UVP–G 2000 in Verbindung mit § 13 Abs. 3 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991, BGBl. Nr. 51 (AVG): Fehlen im Genehmigungsantrag erforderliche Unterlagen oder sind die Angaben in der Umweltverträglichkeitserklärung unvollständig, so hat die Behörde, auch wenn sich dies erst im Zuge des Genehmigungsverfahrens ergibt, dem Projektwerber gemäß § 13 Abs. 3 AVG die Ergänzung des Genehmigungsantrags oder der Umweltverträglichkeitserklärung aufzutragen.

[57] Gemäß § 24c Abs. 8 UVP–G 2000: Der Projektwerber hat der Behörde und den Sachverständigen alle für die Erstellung der Gutachten erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

[58] gemäß § 24g UVP–G 2000

36.3 *Die ASFINAG teilte mit, dass die diesbezüglichen Fragen mittlerweile geklärt werden konnten und nach Darstellung in den Änderungsunterlagen dem BMVIT übermittelt worden seien.*

Allgemeine Problemstellungen im UVP–Verfahren

37.1 Aufgrund seiner Lage im städtischen Umfeld war insbesondere das UVP–Verfahren von großer Komplexität gekennzeichnet. Dies ergab sich einerseits durch die im Projektgebiet bestehenden Vorbelastungen mit Luftschadstoffen[59] und Lärmimmissionen sowie durch eine besonders große Beteiligung der Öffentlichkeit. Während der Auflagefrist der Unterlagen wurden im UVP–Verfahren rd. 1.800 Stellungnahmen und Einwendungen eingebracht. Weiters legten zehn Bürgerinitiativen Unterschriftenlisten vor.

Im Laufe des bisherigen UVP–Verfahrens stellten die Sachverständigen der Behörde mehrfach eine Umweltunverträglichkeit in den Fachbereichen Schalltechnik, Luft und Humanmedizin aufgrund von Grenzwertüberschreitungen fest.

Darüber hinaus ergaben sich im Zuge des Verfahrens zahlreiche neue rechtliche Fragestellungen (z.B. Anwendbarkeit von Grenzwerten), welche eine Abklärung der juristischen und technischen Positionen und Lösungsmöglichkeiten zwischen der Behörde und der ASFINAG erforderlich machten (TZ 40, 41).

37.2 Der RH stellte fest, dass sich die Behörde und deren Sachverständige sehr eingehend mit dem Vorhaben und den eingereichten Unterlagen befasst hatten. Aufgrund der Rahmenbedingungen dieses Verfahrens und zahlreicher neuer rechtlicher Fragestellungen war ein besonders hoher Abstimmungs– und Koordinationsbedarf erforderlich. Auch die zahlreichen Stellungnahmen führten zu einem hohen Bearbeitungsaufwand.

[59] Ein Großteil des Stadtgebiets von Linz war als „Belastetes Gebiet – Luft“ im Hinblick auf die Luftschad stoffe PM10 und NO2 verordnet und galt als Schutzgebiet der Kategorie D des Anhangs 2 zum UVP–G 2000. „Belastete Gebiete – Luft“ sind durch Verordnung des jeweiligen Bundeslandes festgelegte Gebiete, in denen die Immissionsgrenzwerte gemäß Immissionsschutzgesetz–Luft (IG–L), BGBl. I Nr. 115/1997 (dient als Beurteilungsgrundlage für die Luftschadstoffsituation), wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden.

Konfliktpunkte im Fachbereich Luft/ Humanmedizin

Einreichung unter Inanspruchnahme des „Entlastungsprivilegs“

38.1 (1) Die ASFINAG legte im Mai 2008 das Einreichprojekt sowie die Unterlagen zum UVP–Verfahren der Behörde vor. Nach einer ersten Durchsicht der Unterlagen durch die Sachverständigen aus den Fachbereichen Luftschadstoffe und Humanmedizin beurteilten diese das Projekt als nicht genehmigungsfähig und begründeten dies sowohl mit einer Überschreitung der Luftschadstoff–Grenzwerte als auch der Irrelevanzgrenze[60] für die Prognosezeiträume 2015 und 2018. Die Projektwerberin hingegen argumentierte die Genehmigungsfähigkeit damit, dass der Fachbeitragsersteller Humanmedizin trotz der temporären Überschreitungen keine Gesundheitsgefährdung festgestellt habe und die Anzahl der entlasteten Bevölkerung weit höher sei als die Zusatzbelastungen an einzelnen Punkten bzw. Bereichen (Bilanzierung der Auswirkungen). Sie berief sich damit auf die Möglichkeit der Inanspruchnahme des „Entlastungsprivilegs“[61] gemäß § 24f Abs. 2 UVP–G 2000.

Diese Vorgangsweise stand im Widerspruch zur bisherigen Genehmigungspraxis in UVP–Verfahren für Bundesstraßen, wonach das Irrelevanzkriterium bzw. die Vorsorgewerte des IG–L als Beurteilungsgrundlage herangezogen und Überschreitungen als nicht umweltverträglich angesehen wurden. Im Falle von unzumutbaren Belästigungen bzw. der Gesundheitsgefährdung auch nur einzelner Nachbarn konnte nach Meinung der Behörde das Entlastungsprivileg nicht geltend gemacht werden.

(2) Nach Abklärung der rechtlichen und technischen Möglichkeiten adaptierte die ASFINAG die Projektunterlagen auf der Grundlage richtiggestellter Verkehrszahlen und reichte im Dezember 2008 eine Projektänderung ein. Die nunmehr ermittelten Projektwirkungen lagen für die Prognosejahre entweder unter dem WHO–Grenzwert[62] für NO_2 oder wurden als irrelevant eingestuft. Die verbliebenen Problemzonen an der Westbrücke wurden durch Maßnahmen (temporäres Tempolimit 60 km/h und Erhöhung der Lärmschutzwand) entschärft. Es verblieben jedoch relevante Zusatzbelastungen in der Kärntnerstraße.

[60] Schwellenwert, unter dem Auswirkungen des Vorhabens als nicht relevant erachtet werden oder innerhalb des Unsicherheitsbereichs von Modellrechnungen oder Messungen liegen. Irrelevanz kriterien können zur Abgrenzung des Untersuchungsgebiets, aber auch zur Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens herangezogen werden.

[61] Wird bei Straßenbauvorhaben (§ 23a und Anhang 1 Z 9 UVP–G 2000) im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, wie dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann.

[62] WHO–Grenzwert für NO_2: 40 µg/m³

(3) Infolge der Änderung der verkehrlichen Grundlagen wurde auch eine Überarbeitung mehrerer anderer Fachbeiträge, insbesondere jener von „Luft und Klima“ sowie „Humanmedizin“ erforderlich. Die Projektänderung bewirkte eine Verzögerung des Verfahrens um rund sechs Monate.

38.2 Der RH kritisierte die Vorgangsweise der ASFINAG, die UVP–Unterlagen im Widerspruch zur bisherigen Genehmigungspraxis ohne vorherige Information der Behörde einzureichen. Infolgedessen war eine grundlegende Überarbeitung der Projektunterlagen unmittelbar nach der Einreichung erforderlich. Die dadurch entstandene Zeitverzögerung im Genehmigungsverfahren betrug rund sechs Monate. Der RH empfahl der ASFINAG und dem BMVIT, unterschiedliche Sichtweisen zwischen der Projektwerberin und der Behörde bzw. ihren Sachverständigen im Vorfeld der Einreichung zu thematisieren, um den Ablauf des Genehmigungsverfahrens möglichst effizient gestalten zu können. Insbesondere bei neuen Lösungsansätzen erachtete es der RH als sinnvoll, die Behörde bereits im Zuge der Erstellung der Unterlagen zu informieren.

38.3 *(1) Laut Stellungnahme der ASFINAG hätte in diesem Fall eine vorzeitige Information der Behörde keine Änderung im zeitlichen Ablauf bewirkt, da die Ergebnisse der Schadstoffausbreitungsberechnungen erst kurz vor dem Einreichtermin vorgelegen seien. Auch im Falle einer Vorinformation der Behörde hätte die Diskussion Verzögerungen zur Folge gehabt. Ein Zeitraum von sechs Monaten für die technischen Überlegungen sowie Neuberechnungen wäre auch zu veranschlagen gewesen, wenn die Behörde vor der Einreichung informiert worden wäre. Die ASFINAG könne jedoch die Kritik des RH, dass diese Vorgangsweise die Verfahrensdauer belastet, nachvollziehen.*

(2) Das BMVIT teilte mit, dass, wie vom RH festgestellt, zwar im Bereich der Gesundheitsgefährdung kein Entlastungsprivileg geltend gemacht werden könne, im Fall einer unzumutbaren Belästigung hingegen schon.

Grundsätzlich trachte die UVP–Behörde im Wege des Vorverfahrens, welches von der ASFINAG üblicherweise bei Linienvorhaben beantragt werde, danach, die Sichtweisen in der Methodik und dem Untersuchungsumfang zwischen der Projektwerberin und der Behörde bzw. ihren Sachverständigen zu besprechen. Andererseits sei es unter Rücksichtnahme auf eine mögliche Befangenheit nicht Aufgabe der Sachverständigen der UVP–Behörde, am Vorhaben der Projektwerberin mitzuplanen. Würden sich während der Erstellung eines Einreichprojekts rechtliche Rahmenbedingungen, Grenzwerte oder andere Lösungsansätze ändern, so werde dies seitens der Behörde der ASFINAG in der Regel

zur Kenntnis gebracht. Auch bei Anfragen der ASFINAG gebe es bei den derzeit in Vorbereitung befindlichen Verfahren einzelne Gespräche der Projektwerberseite mit den Sachverständigen der Behörde unter Leitung der UVP–Koordination. Der Empfehlung des RH werde daher seitens des BMVIT in dieser Form bereits Rechnung getragen, auch wenn dies nach den derzeit gültigen gesetzlichen Bestimmungen gar nicht vorgesehen sei.

Tempo 60 km/h auf Westbrücke

39.1 Die im Dezember 2008 als Projektänderung vorgelegten Unterlagen sahen im Bereich der Westbrücke ein temporäres Tempolimit von 60 km/h sowie eine abschnittsweise Erhöhung einer bestehenden Lärmschutzwand auf 4 m im Bereich der Rampe Unionstraße als Projektbestandteil vor, um eine Überschreitung von Grenzwerten für NO_x zu vermeiden. Die Notwendigkeit dieser Maßnahme wurde für den Fall einer Verkehrsfreigabe im Zeitraum bis einschließlich 2018 nachgewiesen.

Im Februar 2010 teilte die Behörde der ASFINAG mit, dass eine Umweltunverträglichkeit des Projekts in den Bereichen Humanmedizin und Luft bestünde, welche u.a. aus der nach Ansicht der Behörde nicht möglichen temporären Verordnung von Tempo 60 km/h im Bereich Westbrücke resultierte.

Die Behörde erachtete die Verordnung von 60 km/h aus Luftschutzgründen für ausgeschlossen. Aus Sicht des Landes Oberösterreich war eine Verordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung nach dem IG–L ebenfalls nicht möglich. Die ASFINAG wurde daher aufgefordert, ein Alternativkonzept vorzulegen.

Die entsprechende Überprüfung ergab, dass bei einer Verkehrsfreigabe der A 26 ab 2018 eine Erhöhung der Lärmschutzwand im Bereich der Rampe Unionstraße von 4 m auf 6 m über eine Länge von ca. 280 m die Einhaltung der Luftgrenzwerte NO_x auch ohne Tempo 60 km/h sicherstellen könne. Bei einer Verkehrsfreigabe der A 26 ab 2022 wäre nach derzeitigem Kenntnisstand keine Erhöhung der Lärmschutzwand notwendig[63]. Im Interesse der Wirtschaftlichkeit legte die ASFINAG in ihrem Lösungsvorschlag jedoch in erster Linie die Möglichkeit der Vorschreibung einer auflösenden Bedingung im UVP–Bescheid dar. Die Erhöhung der Lärmschutzwand wurde nicht als Projektbestandteil eingebracht, eine entsprechende Auflage zur Umsetzung der technischen Maßnahmen wäre durch den Sachverständigen im Umwelt-

[63] begründet durch Entwicklungen in der Motorentechnologie und der damit verbundenen Abnahme der NO_x–Emissionen

verträglichkeitsgutachten zu formulieren. Diese Ergebnisse wurden der Behörde im Rahmen einer ergänzenden Auskunft gemäß § 24c Abs. 8 UVP–G 2000 im Juni 2010 zur Kenntnis gebracht. Die Behörde forderte hingegen eine offizielle Einreichung der Unterlagen für die als Immissionsschutz dienende Lärmschutzwand.

39.2 Durch die nunmehr geplante Umsetzung in drei Verwirklichungsabschnitten und die im Bereich der Westbrücke geplante Verkehrsfreigabe 2029 wird diese Maßnahme voraussichtlich nicht mehr erforderlich sein.

39.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT sei zur Möglichkeit der Verordnung von 60 km/h aus Luftschutzgründen eine Stellungnahme der für den Straßenverkehr zuständigen Behörde[64] eingeholt worden. Diese habe darauf hingewiesen, dass die Erlassung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zur Reinhaltung der Luft von Schadstoffen nur mehr auf Grundlage des IG–L erfolgen könne; dem BMVIT sei daher – da der Zweck der Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h auf einem Teil der A 26 ausschließlich in der Fernhaltung von Luftschadstoffen gelegen sei – überhaupt keine Zuständigkeit mehr zugekommen.*

Grenzwertüberschreitungen in der Kärntnerstraße

40 In der Kärntnerstraße nahe dem Knoten Bahnhof befand sich neben einer Reihe von Betriebsstätten ein Objekt, welches zur Zeit des UVP–Verfahrens noch als Wohnhaus genutzt wurde. Durch den von der A 26 Süd induzierten Verkehr waren entlang der Kärntnerstraße relevante Zusatzbelastungen an NO_2 bei gleichzeitigen Grenzwertüberschreitungen im Jahresmittelwert zu erwarten. Nach Aussage des Sachverständigen der Behörde drohte bei Weiterbestehen der Wohnnutzung eine Umweltunverträglichkeit des Projekts. Die Behörde verlangte daher bis zum Entscheidungszeitpunkt (spätestens vor Bescheiderstellung) eine rechtsverbindliche Aussage des aktuellen Eigentümers, dass in diesem Objekt keine Wohnnutzung mehr stattfindet.

Im Zuge der Novellierung des IG–L im August 2010, BGBl. I Nr. 77, wurde der Grenzwert für die NO_2–Belastung von 30 µg/m³ auf 40 µg/m³ erhöht und damit dem EU–Grenzwert angepasst. Eine abschließende Beurteilung durch den humanmedizinischen Sachverständigen der Behörde war bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle noch nicht erfolgt. Die rechtsverbindliche Aussage des Eigentümers war deshalb nicht mehr erforderlich.

[64] BMVIT, Abteilung ST 5 – Rechtsbereich Straßenverkehr

Anwendung der Grenzwerte für Arbeitnehmer

41.1 (1) Auch bei einigen Bürogebäuden in der Kärntnerstraße wurde eine Erhöhung der NO_2–Belastung über dem IG–L–Grenzwert von 30 µg/m³ prognostiziert. Im Rahmen der Präsentation der Projektänderung im November 2008 schlug ein Vertreter der ASFINAG die Abhandlung des Themas Gesundheitsschutz für Arbeitnehmer in anrainenden Gewerbebetrieben im Rahmen einer eigenen Besprechung vor. Erst im September 2009 wurde schließlich die Frage thematisiert, welcher Belastung ein benachbarter Arbeitnehmer ausgesetzt werden dürfte. Die ASFINAG vertrat – gestützt auf ein Rechtsgutachten – die Meinung, dass die Grenzwerte des IG–L auf Arbeitsplätze nicht anzuwenden seien. Jedoch könnte der über dem IG–L–Grenzwert für NO_2 liegende WHO–Grenzwert mit 40 µg/m³ herangezogen werden[65]. Die Behörde vertrat den Standpunkt, dass das Heranziehen der Empfehlung der WHO eine fachlich tragfähige bzw. angemessene Möglichkeit darstelle, die vorliegende Situation zu beurteilen.

(2) In einer Besprechung im Februar 2010 stellte der lufttechnische Sachverständige der Behörde fest, dass für die Betriebsstätten (Büros) in der Kärntnerstraße weder die Grenzwerte gemäß IG–L noch jene der EU[66] anwendbar seien, sondern allenfalls nur die in Österreich geltenden (viel höheren) Grenzwerte für den Arbeitnehmerschutz (sogenannte „MAK–Werte“[67]) herangezogen werden könnten. Demgemäß stufte er das Vorhaben trotz der relevanten Zusatzbelastungen bezogen auf die Betriebsstätten daher aus rein lufttechnischer Sicht als genehmigungsfähig ein.

(3) Der humanmedizinische Sachverständige der Behörde beurteilte das Vorhaben hingegen als nicht umweltverträglich, weil aus seiner Sicht bei einer Überschreitung des Grenzwertes gemäß IG–L für NO_2 eine Gesundheitsgefährdung der Arbeitnehmer benachbarter Betriebe, welche als langzeitexponierte Personen einzustufen seien, nicht auszuschließen sei.

[65] Der von der WHO empfohlene Grenzwert berücksichtigt ebenso wie jener gemäß IG–L eine dauernde Einwirkung.

[66] EU–Richtlinie 2008/50/EG

[67] Maximale Arbeitsplatz–Konzentration

(4) Die ASFINAG sah allerdings keine technische Möglichkeit, die durch das Projekt verursachte NO_2–Belastung im Bereich der Kärntnerstraße zu reduzieren, um eine Genehmigungsfähigkeit zu erzielen. Auch in diesem Fall war eine aktuelle Beurteilung durch den humanmedizinischen Sachverständigen der Behörde unter Berücksichtigung der IG–L–Novelle 2010 bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle noch offen (TZ 40).

41.2 Diskussionen über die Anwendbarkeit von Grenzwerten bzw. von rechtlichen Grundlagen während des Genehmigungsverfahrens führten zu aufwendigen Ergänzungen und Verzögerungen im Verfahren und wären nach Ansicht des RH im Sinne eines effizienten und sparsamen Verfahrensablaufs zu vermeiden gewesen: Die Abklärung der für Arbeitnehmer zumutbaren Belastung bzw. der anzuwendenden Luftschadstoff–Grenzwerte hätte wesentlich früher erfolgen sollen. Der RH empfahl der ASFINAG und dem BMVIT, die Beurteilungsgrundlagen für die einzelnen Fachbereiche vorzeitig – möglichst vor der Einreichung der Unterlagen zum UVP–Verfahren – abzuklären.

Weiters kritisierte der RH das uneinheitliche Auftreten der Sachverständigen der Behörde gegenüber der Projektwerberin in der Frage der Anwendbarkeit von Grenzwerten. Er empfahl dem BMVIT, durch verbesserte vorherige Abstimmung und Koordination der Sachverständigen Widersprüche frühzeitig zu beseitigen und die Vorgangsweise der Behörde abzuklären, um ein einheitliches Auftreten gegenüber der Projektwerberin sicherzustellen. Unabhängig davon wäre unter den gegebenen Bedingungen die Genehmigungsfähigkeit der A 26 Süd ohne Anhebung des NO_2–Grenzwertes durch die IG–L–Novelle 2010 nicht möglich gewesen.

41.3 *(1) Laut Stellungnahme der ASFINAG sei im konkreten Fall aufgrund der bereits kritischen Vorbelastung (Ist–Zustand) hinsichtlich der Luftschadstoffe im Rahmen des UVP–Vorverfahrens mit der Behörde die Beiziehung eines Humanmediziners auf Seiten der Projektwerberin beschlossen worden.*

Die einzelnen Überschreitungen der Luftschadstoffgrenzwerte seien vom Humanmediziner der Projektwerberin als umweltverträglich eingestuft worden, da diesen temporären Belastungen doch eine massive Entlastung der Bevölkerung (Entlastungsprivileg § 24f Abs. 2 UVP–G 2000) gegenüberstehe. Wie vom RH korrekt dargestellt, habe die Behörde dieser Beurteilung fachlich nicht folgen können.

(2) Das BMVIT teilte mit, dass seitens des Sachverständigen für Luftschadstoffe festgestellt worden sei, dass es im IG–L keine derartigen Grenzwerte gebe, und vom Sachverständigen für Humanmedizin im Sinne der Gesundheitsvorsorge mangels eines definierten Grenzwertes auf den strengeren Grenzwert des IG–L hinsichtlich des dauernden Aufenthalts von Personen zugrückgegriffen worden sei. Im Zuge der Sachverständigenbesprechungen seien dazu vom Sachverständigen für Luftschadstoffe verschiedene Lösungsansätze vorgeschlagen worden, die schlussendliche Entscheidung sei jedoch dem Humanmediziner vorbehalten gewesen.

Ein einheitliches Auftreten der Sachverständigen gegenüber der Projektwerberin sei gemäß der Empfehlung des RH anzustreben, jedoch für die Entscheidungsfindung der Behörde belanglos. Sache des technischen Sachverständigen sei es, über das Ausmaß der zu erwartenden Immissionen und ihre Art Auskunft zu geben, während es dem medizinischen Sachverständigen obliege, seine Meinung hinsichtlich der Wirkungen der Immissionen auf den menschlichen Organismus dazulegen. Es sei somit klargestellt, dass die Behörde bei der Frage der Grenzwerte das Gutachten des Humanmediziners zu würdigen habe und die diesbezügliche Tendenz des technischen Sachverständigen nicht ausschlaggebend sei. Dass die Sachverständigen der Behörde die Anwendbarkeit unterschiedlicher Grenzwerte vertreten hätten, habe zu keiner Verfahrensverzögerung geführt.

41.4 Der RH erwiderte dem BMVIT, dass ihm bewusst war, dass es im Zuge des UVP–Verfahrens zu unterschiedlichen fachlichen Meinungen zwischen den Sachverständigen der Behörde kommen kann. Im Sinne einer effizienten Verfahrensabwicklung erschien ihm aber im Vorfeld der Besprechungen mit der Projektwerberin eine Abstimmung der Sachverständigen zur Festlegung der Vorgangsweise der Behörde zweckmäßig.

Konfliktpunkte im Fachbereich Schalltechnik/Humanmedizin

42.1 (1) Durch den im Zuge des Projekts erforderlichen Abriss der Häuserzeile entlang der Waldeggstraße war eine Erhöhung der bahnseitigen Lärmimmissionen für die dahinterliegenden Wohngebäude zu erwarten. Im Fachbeitrag Lärm für die A 26 wurden die bestehenden und prognostizierten Lärmimmissionen an den Gebäuden hinsichtlich der überwiegenden Lärmquelle (Straße oder Schiene) unterschieden. Für die bahnbedingten Schallimmissionen wurden die Richtwerte[68] der Schienenverkehrslärm–Immissionsschutzverordnung (SchIV)[69] heran-

[68] Diese betragen 65 Dezibel (dB) am Tag und 55 dB in der Nacht.

[69] BGBl. Nr. 415/1993

gezogen. Die für Straßenneubaustrecken anzuwendenden Vorsorgewerte lagen sowohl für den Tag– als auch für den Nachtzeitraum zehn Dezibel darunter[70].

(2) Der Verbesserungsauftrag der Behörde enthielt in den Fachbereichen Schalltechnik und Humanmedizin keine diesbezüglichen Nachforderungen. Nach der öffentlichen Auflage der Umweltverträglichkeitserklärung stellte jedoch der humanmedizinische Sachverständige der Behörde die Anwendbarkeit der SchIV zur Berechnung des Bahnlärms beim gegenständlichen Vorhaben in Frage, da es sich dabei um ein Straßenprojekt handelte. Auch die Anwendung des sogenannten „Schienenbonus“[71] lehnte er ab, wogegen diesen der Sachverständige für Verkehr als dem Stand der Technik entsprechend beurteilte. Nach ausführlichen Diskussionen und juristischen Abwägungen kam die Behörde schließlich zur Entscheidung, dass zur Beurteilung des Bahnlärms beim konkreten Projekt die niedrigeren Grenzwerte für Straßenneubaustrecken heranzuziehen wären, der Schienenbonus jedoch zur Anwendung gelangen könnte. Aus Gründen der Verfahrenssicherheit ersuchte sie die ASFINAG, der Forderung des Sachverständigen Rechnung zu tragen und die Lärmberechnungen im Sinne der geänderten Vorgaben zu adaptieren.

(3) Das Lärmausbreitungsmodell der UVE wurde daraufhin zum Teil überarbeitet und der Behörde Mitte Juni 2010 zur Verfügung gestellt. Um eine Umweltverträglichkeit gemäß den geänderten Beurteilungsmaßstäben zu gewährleisten, wurde ein deutlich umfangreicherer Einsatz von passiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzfenster) im Bereich des Froschbergs prognostiziert[72]. Der Kreis der nunmehr potenziell Betroffenen erweiterte sich im Vergleich zu den Berechnungen im Einreichprojekt um rd. 50 Gebäude; die geschätzte Anzahl an zusätzlich betroffenen Parteien belief sich auf rd. 230.

(4) Anfang August 2010 teilte die Behörde der ASFINAG mit, dass aufgrund des erweiterten Betroffenenkreises eine Neuauflage der Unterlagen zum Fachbereich Lärm unumgänglich sei. Den entsprechend überarbeiteten Fachbericht legte die ASFINAG ebenfalls Mitte Dezember 2010 der Behörde vor. Aufgrund der von der ASFINAG nunmehr

[70] 55 dB am Tag und 45 dB in der Nacht; eine Verringerung um 10 dB entspricht subjektiv einer Halbierung der Lautstärke.

[71] Der um 5 dB reduzierte energieäquivalente Dauerschallpegel; die Anwendung des Schienenbonus begründet sich u.a mit der Geräuschcharakteristik von Schienenverkehrslärm (geringere Ereignishäufigkeit mit dazwischen liegenden Ruhephasen), welcher üblicherweise weniger störend empfunden wird als der eher gleichmäßig einwirkende Straßenverkehrslärm.

[72] geschätzte Mehrkosten von rd. 500.000 EUR

für Jänner 2012 angekündigten Projektänderung unterblieb jedoch die Neuauflage des Fachberichts.

42.2 Der RH kritisierte die Änderung der Bewertungsmethoden und Beurteilungsgrundlagen während des laufenden UVP–Verfahrens, insbesondere erst nach der öffentlichen Auflage der Unterlagen. Dadurch waren aufwendige Umplanungen durchzuführen, welche aufgrund der geänderten Umweltauswirkungen eine Neuauflage der Unterlagen erforderlich gemacht hätten. Der RH empfahl dem BMVIT, die anzuwendenden Grundlagen (z.B. Grenzwerte) bzw. die Information über die Beurteilungsmaßstäbe der Sachverständigen im Zuge der Erstellung der Einreichunterlagen, spätestens aber mit dem Verbesserungsauftrag abzuklären. Die Vorgangsweise der Sachverständigen der Behörde entsprach nach Ansicht des RH zwar den rechtlichen Vorgaben eines Verwaltungsverfahrens, jedoch hätten die Genehmigungsabläufe effizienter abgewickelt werden können.

42.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT sei dieser Empfehlung des RH in den bisherigen und laufenden Verfahren grundsätzlich immer Rechnung getragen worden. Im gegenständlichen Fall der A 26 hätten sich jedoch einzelne besonders komplexe Sachverhalte ergeben, die bislang in noch keinem anderen UVP–Verfahren der Bundesstraßenbehörde oder einer anderen Behörde vorgekommen seien (z.B. höherer Schienenlärm durch Abriss einer Häuserzeile in der Waldeggstraße; relevante Zusatzbelastung durch Luftschadstoffe im Bereich der Kärntner Straße). Grundsätzlich werde die Meinung des RH geteilt, dass derartige Fragen und die Festlegung entsprechender Kriterien im Zuge des Vorverfahrens geklärt werden könnten oder sollten; das UVE–Konzept der ASFINAG im Vorverfahren habe aber keine Anhaltspunkte geliefert, dass derart komplexe Fragestellungen zu erwarten seien.*

Kontaktaufnahme mit den Sachverständigen der Behörde

43.1 (1) In der Zeit zwischen dem Vorverfahren und der Einreichung der UVE fanden keine Kontakte zwischen den Fachbeitragserstellern der Projektwerberin ASFINAG und den Sachverständigen der Behörde statt. Das UVP–G 2000 und das AVG sahen keine Stellungnahmemöglichkeit der Behörde zwischen dem Vor– und dem Hauptverfahren vor. Mangels Ermittlungsverfahren in diesem Zeitraum konnten auch keine Sachverständigen beigezogen werden.

(2) Seit der UVP–G–Novelle 2009 besteht für die Behörde gemäß § 4 Abs. 3 UVP–G 2000 die Möglichkeit, die Projektwerberin durch die Übermittlung von Informationen für die Vorbereitung der Unterlagen zur UVP zu unterstützen („Investorenservice“). Das Investorenservice soll die Vorbereitungsphase für UVP–pflichtige Projekte verkürzen und

kann unabhängig davon, ob ein Vorverfahren stattfindet, in Anspruch genommen werden. Diese Bestimmung ist nach geltender Rechtslage ausschließlich für Vorhaben gemäß dem 2. Abschnitt des UVP–G 2000 (konzentrierte Genehmigungsverfahren) anzuwenden.

43.2 Der RH befürwortete eine möglichst frühzeitige Koordination und einen Austausch inhaltlicher und methodischer Art zwischen den Fachberichtserstellern der Projektwerberin und der Behörde bzw. ihren Sachverständigen im Sinne einer ressourcenschonenden Abwicklung des nachfolgenden UVP–Verfahrens. Er empfahl der ASFINAG und dem BMVIT eine verbesserte Abklärung der relevanten Erfordernisse und Beurteilungsgrundlagen im Rahmen der Erstellung der UVP–Unterlagen.

Der RH erachtete die Möglichkeit des Investorenservice auch für teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren als zweckmäßig. Er empfahl dem BMVIT, auf die Anwendbarkeit des Investorenservice auch für diese Verfahren hinzuwirken, um eine Bestellung von Sachverständigen der Behörde bereits im Zuge der Erstellung der UVP–Unterlagen zu ermöglichen.

43.3 *(1) Laut Stellungnahme der ASFINAG unterstütze sie die Empfehlung des RH und werde sich in laufenden und künftigen UVP–Verfahren um vermehrte informelle Vorverfahren bemühen. Die große Bedeutung von formellen (§ 4 UVP–G 2000) und informellen Vorverfahren stehe für die ASFINAG außer Frage; Vorverfahren würden in allen UVP–Verfahren aus dem Bereich Neubau beantragt.*

Durch eine präzisere Darstellung und Diskussion etwa von Untersuchungsmethoden im Rahmen des UVP–Vorverfahrens könnten verlorene Aufwände im darauffolgenden UVP–Verfahren reduziert werden. Um diese Potenziale besser ausschöpfen zu können, sei von der ASFINAG mittlerweile ein Leitfaden erarbeitet worden, welcher die Anforderungen an das UVE–Konzept definiere und standardisiere. Zusätzlich solle künftig nach abgeschlossenem UVP–Vorverfahren und vor Einleitung des UVP–Verfahrens ein informelles Statusgespräch („Zwischengespräch") zwischen Projektwerberin und Behörde stattfinden. Ziel sei es, etwaige Auffassungsunterschiede zwischen Sachverständigen und Fachberichterstellern der Projektwerberin zeitnahe zu erkennen und vor Einreichung zu beheben.

(2) Laut Stellungnahme des BMVIT sei es grundsätzlich bemüht, die Beurteilungsgrundlagen für die einzelnen Fachbereiche durch die schrittweise Erarbeitung und Überarbeitung von Richtlinien (RVS) und Merkblättern zu verbessern, um der ASFINAG die Einreichung entspre-

chender Unterlagen zu erleichtern. Darüber hinaus würden bei allen derzeit in Vorbereitung befindlichen UVP–Verfahren noch vor Einreichung der UVE im Fachbereich Verkehr – auch wenn es gesetzlich nicht erforderlich sei – Fachgespräche über die Verkehrsplanfälle mit der ASFINAG stattfinden, um die relevanten Planfälle zu ermitteln. Zu verschiedenen Fachbereichen (z.B. Lärm) würden auch Expertenrunden im BMVIT stattfinden, bei denen eine einheitliche Genehmigungspraxis entwickelt und erarbeitet werde.

Das BMVIT teilte weiters mit, dass es im Rahmen der Gespräche mit dem Umweltministerium auf die Notwendigkeit der Anwendung des Investorenservice auch auf den 3. Abschnitt des UVP–G 2000 hingewiesen habe. Im nunmehr vorliegenden Gesetzesentwurf sei dies jedoch wieder nicht vorgesehen. Das BMVIT werde im Rahmen der Gesetzesbegutachtung neuerlich darauf hinweisen.

43.4 Der RH beurteilte die geübte Praxis der Behörde, noch vor Einreichung der UVE mit der ASFINAG Fachgespräche über die Verkehrsplanfälle zu führen und Expertenrunden zu verschiedenen Fachbereichen einzuberufen, als positiv.

Forderungen von Sachverständigen aus dem UVP–Vorverfahren

44.1 (1) Bereits im Rahmen des Vorverfahrens gemäß § 4 UVP–G 2000 zog die Behörde im Jahr 2007 Sachverständige bei und gab zu den einzelnen Fachbereichen des Konzepts für die UVE eine umfangreiche Stellungnahme ab. Darin waren auch Forderungen bzw. Empfehlungen im Hinblick auf die zu erstellende UVE enthalten.

(2) Im Allgemeinen Teil der im Juli 2007 abgegebenen Stellungnahme zum UVE–Konzept wurde festgehalten, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen, welche durch die Verkehrsbelastungen hervorgerufen werden, für alle Planfälle zur A 26 Süd und A 26 Nord und Süd getrennt darzustellen und die jeweils ungünstigsten Fälle zur Bewertung heranzuziehen seien. Auch aus der Sicht des Fachbereichs Schalltechnik waren die Planfälle ohne und mit Realisierung der A 26 Nord zu untersuchen und die ungünstigsten Fälle in den einzelnen Abschnitten mit den maximalen Belastungen der Beurteilung zugrunde zu legen. Ebenso waren für den Fachbereich Luft alle Planfälle (mit und ohne A 26 Nord) zu berücksichtigen.

Nach Vorlage der Unterlagen zum UVP–Verfahren bemängelte die Behörde im Juli 2008 die fehlende Berücksichtigung der A 26 Nord bei der Darstellung der Auswirkungen. Die ASFINAG vertrat die Position, dass die A 26 Nord nicht Vorhabensbestandteil wäre und daher nicht betrachtet werden müsste. Die Behörde teilte diese Meinung nicht

und hielt fest, dass die Belastungen sowohl für den Planfall A 26 Süd als auch für den Planfall A 26 Nord und Süd (Bemessungsplanfall; TZ 12) getrennt auszuweisen wären und der Beurteilung das ungünstigere Szenario zugrunde zu legen wäre. Die ASFINAG berücksichtige diese Vorgaben im Rahmen der Projektänderung vom Dezember 2008.

(3) Im Rahmen der Stellungnahme zum UVE–Konzept im Vorverfahren gemäß § 4 UVP–G 2000 forderte der Sachverständige für den Fachbereich Luft, dass in den Unterlagen zur UVP für die NO_x–Zusatzbelastung die Isolinie[73] für 1 % des Langzeitgrenzwertes als Modelliergrenze auszuweisen sei. Da diese in den Einreichunterlagen nicht enthalten war, forderte die Behörde erneut die planliche Darstellung der Isolinie im Rahmen des Verbesserungsauftrags. Die ASFINAG kam dieser Forderung mit Vorlage der geänderten Projektunterlagen im April 2009 nach.

(4) Im Rahmen des Vorverfahrens hielt der Sachverständige für den Fachbereich Schalltechnik fest, dass die Relevanzschwelle schalltechnisch dann als überschritten zu betrachten wäre, wenn die Erhöhung der Immissionen 1,0 dB oder mehr betrage.

Im Zuge der Erstellung der UVP–Unterlagen legte die ASFINAG das Irrelevanzkriterium zur Abgrenzung des Untersuchungsraums im Fachbereich Schalltechnik mit 1,49 dB fest. Trotz Hinweis der Behörde auf die erforderliche Berichtigung beschloss die ASFINAG im Juli 2009, allfällige Rückmeldungen im Rahmen der öffentlichen Auflagen abzuwarten.

Im August 2010 wurde die ASFINAG erneut darauf hingewiesen, dass die Irrelevanzschwelle für Lärm mit 1,0 dB festgelegt worden sei. In der Folge waren alle lärmtechnischen Unterlagen zum Einreichprojekt dahingehend zu überprüfen und gegebenenfalls zu korrigieren. Dadurch kam es in einzelnen Bereichen zu einer Erweiterung des Betroffenenkreises. Die korrigierten Unterlagen wurden im Dezember 2010 der Behörde vorgelegt; eine Neuauflage des gesamten Fachbeitrags Schalltechnik war ursprünglich geplant, wurde aber wegen der für Jänner 2012 angekündigten Vorhabensänderung nicht durchgeführt.

(5) Infolge der Teilung des Vorhabens A 26 in die Abschnitte Süd und Nord und der Einreichung der Unterlagen zum UVP–Verfahren ausschließlich für die A 26 Süd erachtete die Behörde einen eigenen Nachweis der Wirtschaftlichkeit für diesen Teil auch im Falle der Nicht-

[73] Mit einer Isolinie werden Punkte verbunden, die in einem bestimmten Messwert übereinstimmen.

realisierung der A 26 Nord als erforderlich. Dies wurde auch in der Besprechung im Dezember 2007 im BMVIT festgehalten. Entgegen dieser Forderung enthielten weder die im Mai 2008 eingereichten Unterlagen noch die geänderten Projektunterlagen vom Dezember 2008 eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Erst nachdem die Behörde im Verbesserungsauftrag vom Februar 2009 (TZ 36) den Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die A 26 Süd erneut gefordert hatte, reichte die ASFINAG im April 2009 eine Nutzen–Kosten–Untersuchung nach.

44.2 Der RH beurteilte die Durchführung eines UVP–Vorverfahrens als positiv, weil durch frühzeitigen Informationsaustausch mit der Behörde und Vorbereitung auf die nachfolgende UVP der nächste Verfahrensschritt qualitativ verbessert und effizienter gestaltet werden kann. Aus diesem Grund empfahl er dem BMVIT diese Vorgangsweise auch für andere UVP–pflichtige Vorhaben.

Der RH kritisierte die fehlende Berücksichtigung der im Vorverfahren eingebrachten Forderungen der Behörde durch die ASFINAG, welche zu aufwendigen Überarbeitungen mit weitreichenden Folgewirkungen geführt hatte. Er empfahl der ASFINAG, in Vorverfahren von UVP–Verfahren eingebrachte Forderungen der Behörde bereits im Zuge der Erstellung der UVP–Unterlagen zu berücksichtigen, um diesbezügliche Nachforderungen der Behörde zu vermeiden und die Qualität der UVE zu verbessern. Bei mangelnder Übereinstimmung zwischen der Projektwerberin und der Behörde über die Umsetzung der Forderungen empfahl der RH eine Abklärung der fachlichen und rechtlichen Positionen vor der Einreichung der UVP–Unterlagen, um mögliche Konflikte im Verfahren hintanzuhalten.

44.3 *(1) Die ASFINAG teilte mit, dass sie die Empfehlung des RH unterstütze. Die laufende Verbesserung der Planungsqualität sei der ASFINAG ein wesentliches Anliegen, UVP–Vorfahren gemäß § 4 UVP–G 2000 würden von der ASFINAG im Zuge von Neubauvorhaben regelmäßig beantragt. Besonders hervorzuheben sei das laufende und künftig noch zu verstärkende Bemühen um Nutzung der Vorteile von formellen und informellen Vorverfahren zur frühzeitigen Thematisierung der unterschiedlichen Sichtweisen der Projektwerberin sowie der Behörde und deren Sachverständigen.*

Darüber hinaus sei die Standardisierung und Prüfung der Projektunterlagen u.a. ein wesentliches Aufgabenfeld des 2008 implementierten Fachbereichs Umwelt– und Verfahrensmanagement. Im Zuge dieser Bestrebungen sei u.a. ein Leitfaden „UVE–Erstellung" erarbeitet worden. Der Leitfaden gewährleiste eine qualitativ hochwertige und vor allem über die Projekte hinweg einheitliche UVE–Erstellung.

(2) Das BMVIT teilte mit, dass das Vorverfahren seit der UVP–G–Novelle 2000 fakultativ auf Antrag der Projektwerberin durchzuführen sei. Es gebe somit auch keine Sanktion mehr, wenn kein Vorverfahren beantragt werde. In der Regel werde bei UVP–Verfahren im Bundesstraßenbereich ein Vorverfahren durchgeführt.

Einreichung in Verwirklichungsabschnitten

45.1 (1) Nach der Einigung im Jänner 2011 zwischen der ASFINAG, dem BMVIT, dem Land Oberösterreich und der Landeshauptstadt Linz über die weitere Vorgangsweise und die Verwirklichung der A 26 Süd in drei Abschnitten kündigte die ASFINAG bei der Behörde Anfang März 2011 eine Vorhabensänderung an. Nach Vorlage der überarbeiteten Unterlagen im Februar 2012 wird die Behörde überprüfen, ob es sich dabei um eine Wesensänderung des Vorhabens oder um eine Projektänderung gemäß § 24g UVP–G 2000 handelt. Sollte die Behörde eine Wesensänderung feststellen, wäre das gesamte UVP–Verfahren zu wiederholen, im Falle einer Projektänderung nur einzelne Verfahrensschritte. Die verfahrensrechtlichen Unterschiede bewirken jedoch keine wesentlichen Unterschiede in den Zeitplänen. In beiden Fällen ist jedenfalls eine neuerliche öffentliche Auflage der Projektunterlagen mit der Möglichkeit zur Erhebung von Einwendungen erforderlich. Bei einer Projektänderung wären auch die bisher eingebrachten Stellungnahmen mitzuberücksichtigen.

(2) Infolge der geplanten Einreichung des Vorhabens in drei Verwirklichungsabschnitten mit unterschiedlichen Verkehrsfreigabezeitpunkten ist die Umweltverträglichkeit sowohl für jeden einzelnen Verwirklichungsabschnitt als auch für das Gesamtprojekt nachzuweisen. Durch die Errichtung in drei Bauetappen können Nachbarn[74] in jedem Verwirklichungsabschnitt von Projektwirkungen unterschiedlich betroffen sein. Auch die Untersuchungsräume sind nun für die einzelnen Abschnitte unterschiedlich festzulegen[75]. Ebenso gestaltete sich die Wahl der geeigneten Prognosezeitpunkte aufgrund der langen Verwirklichungsdauer des Vorhabens als schwierig[76].

[74] Als Nachbarn gemäß UVP–G 2000 gelten Personen, die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte im In– oder Ausland gefährdet werden könnten, sowie die Inhaber von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen; als Nachbarn gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe des Vorhabens aufhalten und nicht dinglich berechtigt sind. Gemäß § 19 UVP–G 2000 haben Nachbarn Parteistellung im UVP–Verfahren.

[75] So war bspw. der Untersuchungsraum aufgrund der verkehrlichen Wirkung der Betriebsphase 1 (1. Verwirklichungsabschnitt, Donauquerung inkl. Rampen) zu erweitern.

[76] Gemäß Straßentunnel–Sicherheitsgesetz (STSG) wäre der Prognosehorizont mit zehn Jahren ab Verkehrsfreigabe des Tunnels festzusetzen (dies wäre im gegenständlichen Fall im Jahr 2034).

45.2 Nach Ansicht des RH war durch die Einreichung des Vorhabens A 26 Süd in drei Verwirklichungsabschnitten eine wesentliche Erhöhung der Komplexität des Verfahrens und des Verfahrensrisikos[77] zu erwarten.

Zusammenfassende Beurteilung

46 Zusammenfassend gelangte der RH zu folgender Beurteilung:

(1) Das hohe Verkehrsaufkommen in der Landeshauptstadt Linz, vor allem in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden, die Verkehrsprognosen für das Jahr 2025, die eine weitere Steigerung des motorisierten Individualverkehrs erwarten ließen, sowie die Auswertung der Planfälle wiesen die Verkehrswirksamkeit der A 26 Süd nach.

(2) Durch den Wegfall der A 26 Nord ist die Verkehrswirksamkeit in dem ursprünglich geplanten Umfang nicht mehr gegeben. Die A 26 Süd stellt lediglich einen Zubringer zum hochrangigen Netz dar, der jedoch vorrangig dem Pendlerverkehr aus dem nordwestlichen Mühlviertel sowie der Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes im westlichen Teil der Landeshauptstadt Linz dient.

(3) Den gleichzeitigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Großraum Linz und im nordwestlichen Mühlviertel einschließlich der Herstellung ausreichender Park & Ride–Anlagen erachtete der RH als dringend erforderlich. Aufgrund der langen Bauzeit der A 26 Süd könnten ein rascher Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs zu einer früheren und erhöhten Verkehrswirksamkeit der geplanten Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs führen.

(4) Die Umsetzung des Projekts A 26 Süd trägt nur zur Lösung eines Teils der Verkehrsprobleme, insbesondere der Pendlerproblematik aus dem nordwestlichen Mühlviertel bei. Weitere neuralgische Punkte, wie z.B. die Überlastung der A 7 im Bereich Voest–Brücke und Bindermichl, werden durch Verwirklichung des überprüften Projekts nicht beseitigt.

(5) Die vereinbarte Errichtung der A 26 Süd in drei Verwirklichungsabschnitten führte zu wesentlichen Auswirkungen in der Verkehrswirksamkeit für das gesamte Vorhaben. Gleichzeitig werden sich die Gesamtschätzkosten um rd. 117,7 Mill. EUR auf rd. 645,8 Mill. EUR erhöhen.

[77] durch die erhöhte Gefahr der Bekämpfung durch Projektgegner bzw. vermehrte Angriffspunkte für Kritik

(6) Das Ziel der Verhandlungen zwischen der ASFINAG, dem BMVIT, dem Land Oberösterreich und der Landeshauptstadt Linz vom Jänner 2011, Einsparungspotenziale zu erarbeiten, konnte im Hinblick auf die A 26 Süd nicht erreicht werden.

(7) Da die Umweltverträglichkeit sowohl für jeden einzelnen Verwirklichungsabschnitt als auch für das Gesamtprojekt nachzuweisen ist, wird sich die Komplexität des UVP–Verfahrens wesentlich erhöhen.

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

47 Zusammenfassend hob der RH nachfolgende Empfehlungen hervor:

ASFINAG

(1) Die Nutzen–Kosten–Analysen sollten künftig nach den einschlägigen Vorgaben der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen monetarisiert erstellt werden. (TZ 18)

(2) Es wäre zu überprüfen, ob eine frühere Fertigstellung des Projekts A 26 Süd unter Berücksichtigung der Prioritätenreihung der ASFINAG und ohne Gefährdung ihrer Finanzstrategie und ihres Konsolidierungsziels möglich wäre. (TZ 27)

(3) Die in der Stellungnahme der Behörde zum Konzept der Umweltverträglichkeitserklärung formulierten Forderungen wären bereits im Zuge der Erstellung der Unterlagen für die Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen, um Nachforderungen der Behörde zu vermeiden und die Qualität der Umweltverträglichkeitserklärung zu verbessern. (TZ 44)

(4) Bei mangelnder Übereinstimmung zwischen der Projektwerberin und der Behörde über die Umsetzung der Forderungen sollte eine Abklärung der fachlichen und rechtlichen Positionen vor der Einreichung der Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgen, um mögliche Konflikte im Verfahren hintanzuhalten. (TZ 44)

BMVIT

(5) Auch für andere Vorhaben mit verpflichtender Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung sollte ein Vorverfahren durchgeführt werden, da durch frühzeitigen Informationsaustausch mit der Behörde und Vorbereitung auf die nachfolgende Umweltverträglichkeitsprüfung der nächste Verfahrensschritt qualitativ verbessert und effizienter gestaltet werden kann. (TZ 44)

(6) Die anzuwendenden Grundlagen (z.B. Grenzwerte) und die Beurteilungsmaßstäbe der Sachverständigen wären im Zuge der Erstellung der Einreichunterlagen für die Umweltverträglichkeitsprüfung, spätestens aber mit dem Verbesserungsauftrag abzuklären. (TZ 42)

(7) Die Abstimmung und Koordination der Sachverständigen der Behörde wäre zu verbessern, um ein einheitliches Auftreten gegenüber der Projektwerberin sicherzustellen. (TZ 41)

(8) Auf die Anwendung des Investorenservice auch auf teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren wäre hinzuwirken. (TZ 43)

ASFINAG und BMVIT

(9) Im Rahmen des Umweltverträglichkeitsprüfungs–Verfahrens sollten unterschiedliche Sichtweisen zwischen der Projektwerberin und der Behörde bzw. ihren Sachverständigen im Vorfeld der Projekteinreichung thematisiert werden. Bei neuen Lösungsansätzen wäre eine Information der Behörde bereits im Zuge der Erstellung der Unterlagen sinnvoll. (TZ 38)

(10) Die Beurteilungsgrundlagen für die einzelnen Fachbereiche sollten verbessert und möglichst vor der Einreichung der Unterlagen zum Umweltverträglichkeitsprüfungs–Verfahren abgeklärt werden. (TZ 41, 43)

Landeshauptstadt Linz

(11) Das Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Linz sollte aktualisiert werden. (TZ 29)

Land Oberösterreich und Landeshauptstadt Linz

(12) Der Forderung des Gesamtverkehrskonzepts Oberösterreich 2008 nach einem umfassenden Verkehrsentwicklungskonzept für den Linzer Großraum unter Einbeziehung aller betroffenen Gemeinden und Fachdienststellen des Landes sollte aufgegriffen und ihm sollte in absehbarer Zeit nachgekommen werden. (TZ 28)

(13) Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sollte gleichzeitig mit dem Bau der A 26 Süd weiter forciert werden, um die prognostizierten Verkehrszunahmen abfangen und eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr erreichen zu können. (TZ 31)

(14) Die Planung und Errichtung von Park & Ride–Anlagen sollten in Abstimmung mit dem Nahverkehrsprogramm für den Großraum Linz und mit dem Bau der „Mühlkreisbahn NEU“ durchgeführt werden. Die Errichtung dieser Anlagen sollte parallel zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs erfolgen. (TZ 32)

ANHANG

Anhang I: **Verkehrsprognosen**

Anhang II: **Entscheidungsträger des überprüften Unternehmens**

Anmerkung:
im Amt befindliche Entscheidungsträger in Blaudruck

Verkehrszahlen, Verkehrsprognosen

Die folgende Tabelle stellt die Verkehrszahlen des Bestandsjahres 2005 mit den Planfällen 9 (Ausbau der A 26 Nord und Süd), 10 (Ausbau der A 26 Süd), 12 (Ausbau der A 26 Nord und Süd unter Berücksichtigung des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs) und 13 (Nullplanfall), alle bezogen auf das Prognosejahr 2005, dar. In allen vier Planfällen ist die zusätzliche Nutzung (N) mitberücksichtigt.

Verkehrsprognosen (Bestand 2005 sowie Planfälle 9, 10, 12 und 13 bezogen auf das Jahr 2025)						
Straße		Bestand 2005	Planfall 9 2025N	Planfall 10 2025N	Planfall 12 2025N	Planfall 13 2025N
		in Kfz/24h				
B 139	Waldeggstraße (nördlich Kudlichstraße)	41.800	24.500	24.900	24.700	67.800
B 139	Kapuzinerstraße (südlich Römerbergtunnel)	24.400	24.300	25.400	24.100	34.800
B 139	Westbrücke	44.900	88.800	86.900	88.500	70.300
B 127	(östlich A 26)	23.400	25.200	29.900	25.200	28.100
B 127	(westlich A 26)	23.400	31.700	30.700	31.600	28.100
B 127	Rudolfstraße	28.200	22.900	26.200	22.900	37.500
B 129	Nibelungenbrücke	47.000	43.900	47.100	43.400	70.900
B 129	Eferdinger Straße (östlich Römerbergtunnel)	35.600	32.200	38.100	31.800	51.700
B 129	Eferdinger Straße (westlich Römerberg-tunnel)	14.300	15.300	19.000	15.200	20.000
B 129	Eferdinger Straße (westlich A 26)	14.100	22.900	20.500	22.800	19.600
B 126	Auffahrt zur A 7 bzw. A 26	24.700	42.900	26.400	42.600	27.900
A 7	Voest–Brücke	92.100	109.900	114.900	109.800	119.900
A 7	Ostbrücke	97.000	109.300	112.300	109.000	114.700
A 7	südlich Knoten Bindermichl	96.800	126.900	126.600	126.600	124.500
–	Eisenbahnbrücke	14.900	14.300	15.800	14.200	18.000
–	Kärntnerstraße	16.900	30.800	32.800	30.800	27.300
–	Unionstraße (östlich Geißbergstraße)	40.300	62.100	63.400	61.800	60.400
–	Untere Donaulände (Brucknerhaus)	23.000	26.800	30.700	26.600	30.000
A 26	Tunnel Freinberg	–	42.900	39.700	42.500	–
A 26	Unterflurtrasse Waldeggstraße	–	58.300	56.200	58.200	–
A 26	Donaubrücke	–	51.300	38.200	51.100	–
A 26	Tunnel Pöstlingberg	–	26.100	–	26.000	–

Quelle: ASFINAG

Autobahnen– und Schnellstraßen–Finanzierungs–Aktiengesellschaft (ASFINAG)

Aufsichtsrat

Vorsitzender	Dr. Johann QUENDLER (12. Juni 2002 bis 29. Dezember 2006)
	Dr. Eduard SAXINGER (29. März 2007 bis 24. Juni 2010)
	Dr. Claudia KAHR (seit 24. Juni 2010)
Stellvertreter des Vorsitzenden	Dipl.–Ing. Michael RAMPRECHT (13. März 2002 bis 29. März 2005)
	Dipl.–Ing. Herbert KASSER (29. März 2005 bis 27. Juni 2007)
	Dipl.–Ing. Horst PÖCHHACKER (seit 24. Mai 2007)

Vorstand

Vorsitzender	Dipl.–Ing. Alois SCHEDL (seit 25. Oktober 2007)
Mitglied	Dipl.–Ing. Franz LÜCKLER (15. September 2001 bis 25. Oktober 2007)
	Ing. Mag. Christian TRATTNER (11. Februar 2002 bis 25. Oktober 2007)
	Ing. Mathias REICHOLD (1. Juli 2006 bis 25. Oktober 2007)
	Dr. Klaus SCHIERHACKL (seit 25. Oktober 2007)

Wien, im Oktober 2012

Der Präsident:

Dr. Josef Moser