

Oö. Umwelthanwaltschaft

4021 Linz • Kärntnerstraße 10-12

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technik
BMVIT-II/ST3 (Rechtsbereich Bundesstraßen)
Stubenring 1
1010 Wien

Geschäftszeichen:

UAnw-850744/105-2009-Don

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dr. Martin Donat

Tel: (+43 732) 77 20-134 51

Fax: (+43 732) 77 20-2134 59

E-Mail: uanw.post@ooe.gv.at

www.ooe-umwelthanwaltschaft.at

Linz, 10. August 2009

zu GZ. BMVIT-314.526/0013-II/ST-ALG/2009

**A26 Linzer Autobahn
Abschnitt Knoten Linz/Hummelhof (A7) - Ast Donau Nord
Einreichprojekt und Umweltverträglichkeitserklärung****Stellungnahme der Oö. Umwelthanwaltschaft**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Mit Schreiben vom 18.6.2009, eingegangen am 22.6.2009, hat das BMVIT die öffentliche Einsicht der verbesserten und ergänzten Projektunterlagen zum Vorhaben A26 Linzer Autobahn, Abschnitt Knoten Linz/Hummelhof (A7) - Ast Donau Nord vom 25.6. bis zum 13.8.2009 angekündigt und die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Die Projektunterlagen (Einreichprojekt mit Stand April 2009) und die UVE wurden der Oö. Umwelthanwaltschaft von der ASFINAG als Konsenswerberin am 23.6.2009 zugestellt.

Aufbauend auf eine Variantenuntersuchung im Jahre 2001 wurde im Jahre 2003 das Vorprojekt der A 26 Linzer Autobahn KN Linz/Hummelhof – KN Heilham erstellt. In der Prioritätenreihung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (März 2007) wurde die Realisierung der A 26 als Autobahnneubauprojekt in zwei Stufen im Paket Oberösterreich fixiert:

- Der Südteil der A 26 vom Knoten Hummelhof bis zur Anschlussstelle Donau-Nord (inkl. Donauquerung) als Autobahnneubauprojekt bis zum Jahr 2013.
- Der Nordteil der A 26 ab Anschlussstelle Donau-Nord bis zum Knoten Linz/Urfahr als Autobahnneubauprojekt nach dem Jahr 2013.

Die nunmehr vorliegende Trasse ist eine Weiterentwicklung der Auswahltrasse in den Abschnitten Mitte und Süd der Variantenuntersuchung (beide Variante C) und weicht in der Trassenführung nur geringfügig vom Vorprojekt ab. Prioritär soll nunmehr dieser Südabschnitt KN Hummelhof – Ast Donau Nord als A26 Linzer Autobahn - Abschnitt SÜD umgesetzt werden (Einreichprojekt 2008 mit Ergänzungen April 2009).

Die Einreichunterlagen weisen den Südabschnitt der A 26 Linzer Autobahn als ein wichtiges Verkehrsinfrastrukturprojekt von lokaler, regionaler, überregionaler Bedeutung aus, welches eine dringlich benötigte Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme im Großraum Linz im Bereich des Individualverkehrs bringen soll. Die Einreichunterlagen weisen folgende derzeit bestehenden Problembereiche im innerstädtischen Verkehrsnetz Linz aus:

- o Überlastung der LB 127 (Rohrbacher Straße) in Urfahr, einschließlich Nibelungenbrücke
- o Überlastung der LB 129 (Eferdinger Straße) in der Oberen Donaulände
- o Überlastung der LB 139 (Kremstaler Straße im Bereich der Waldeggstraße / Westtangente)
- o Überlastung des innerstädtischen Bereiches der Stadt Linz
- o Überlastung der A 7 Mühlkreisautobahn

Aufgrund des Fehlens einer leistungsfähigen Nord-Süd-orientierten Straßenverbindung im Westen von Linz seien vor allem die LB 139 Kremstaler Straße (Straßenzug Westbrücke – Waldeggstraße – Kellergasse – Sandgasse – Hopfengasse – Römerbergtunnel – Donaulände) sowie die LB 127 Rohrbacher Straße (Straßenzug Rudolfstraße – Nibelungenbrücke) von Überlastungsproblemen betroffen. Der geplante Südabschnitt der A 26 würde die dringend benötigte leistungsfähige Nord-Süd-Straßenverbindung darstellen, welche den Straßenverkehr bündelt und somit auch zu einer flächenhaften Reduktion des Verkehrs im Stadtgebiet führen würde.

Das Einreichprojekt der A 26 Süd weist eine verkehrliche Entlastung auch ohne Nordabschnitt verkehrswirksam und eigenständig betreibbar aus, da der Anschluss an die B 127 Rohrbacher Straße nördlich der Donau vollständig hergestellt wird. Mit der Realisierung des Südabschnittes der A 26 würden vor allem folgende verkehrliche Zielsetzungen erfüllt werden:

- Verbesserung der Durchgängigkeit des Kernbereiches der Stadt Linz durch Schaffung einer leistungsfähigen Nord-Süd Verbindung mit zusätzlicher Donaubrücke im westlichen Teil der Stadt
- Anbindung der nordwestlichen Hälfte des Mühlviertels über die LB 127 an das hochrangige Straßennetz; dadurch Verbesserung der Erreichbarkeit dieser Region
- Verbesserte Sammlung, Lenkung und Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs in der westlichen Stadthälfte von Linz
- Entlastung des städtischen Straßennetzes wie der sogenannten „Westtangente“ (LB 139 Straßenzug Waldeggstraße, Kellergasse, Sandgasse, Hopfengasse und Römerberg Tunnel), der LB 129 Eferdinger Straße, der LB 127 Rohrbacher Straße (einschließlich Nibelungenbrücke und Rudolfstraße in Urfahr)
- Hochwertige Anbindung des gesamten städtebaulich stark aufgewerteten und stark frequentierten Bahnhofsbereichs (Hauptbahnhof Linz, Landesdienstleistungszentrum, Wissensturm, ÖBB-Tower, Energie AG Zentrale und Musiktheater)

Durch die Bündelung des Straßenverkehrs auf einer Route (A 26 Süd) würde nach Angaben der Konsenswerberin der flächenhaft im Stadtgebiet verteilte Verkehr reduziert und dadurch die Verkehrssicherheit und die Umweltsituation verbessert werden. Durch die langfristig wirksamen Kapazitätsreserven im höchstrangigen Straßennetz könne es somit in Kombination mit einer entsprechenden Einschränkung der Kapazität des entlasteten Straßennetzes zu einer nachhaltigen Verkehrsentslastung von Linz kommen.

Die Projektsunterlagen führen weiters aus:

"Geringfügige Entlastungswirkungen durch die A 26 Süd können auch auf der A 7 Mühlkreisautobahn verzeichnet werden. Derzeit ist die A 7 mit rund 92.100 Kfz/Werktag (Querschnitt Voestbrücke [DTVw2005]) einer der stärkst belasteten Straßenabschnitte in Oberösterreich. Gemäß den Verkehrsprognosen wird der Verkehr auf der A 7 bis ins Jahr 2025 um rund 30 % auf 119.900 Kfz/Werktag noch weiter zunehmen (vgl. Planfall 13). Diese Verkehrsentwicklung kann durch die A 26 Süd zwar nicht gänzlich verhindert werden, jedoch kann die prognostizierte Verkehrsbelastung auf der A 7 durch die A 26 Süd reduziert werden. So liegt die Verkehrsbelastung der A 7 bei Realisierung der A 26 Süd bei 114.900 Kfz/Werktag und ist somit rund 4 % niedriger als im Nullplanfall (Planfall 13)."

Folgende Auswirkungen der A 26 Süd für den Straßenverkehr werden prognostiziert:

	Prognose 2025 Planfall 13 (Nullplanfall)	Prognose 2025 Planfall 10 (Südabschnitt)	Verkehrsabnahme infolge der A 26 Süd /
Haupteinfahrtsstraßen	Kfz / Werktag	Kfz / Werktag	[%]
LB 139 Waldeggstraße (nördlich Kudlichstraße)	67.800	24.900	-63
LB 139 Kapuzinerstraße (südlich Römerbergtunnel)	34.800	25.400	-27
Nibelungenbrücke	70.900	47.100	-34
LB 129 Eferdinger Straße (westlich Römerbergtunnel)	20.000	19.000	-5
LB 129 Eferdinger Straße (östlich Römerbergtunnel)	51.700	38.100	-26
LB 127 Rudolfstraße (zw. Kreuzstraße und Bernaschekplatz)	37.500	26.200	-30
A 7 Voestbrücke	119.900	114.900	-4

Erst durch die spätere Realisierung des Nordabschnittes der A 26 würde der Ringschluss zur A 7 hergestellt, eine leistungsfähige West-Ost-Verbindung in Urfahr geschaffen und die A 7 (bis zu – 8 % am Querschnitt Voestbrücke) entlastet.

Bei Vollausbau der A 26 (Planfall 9) wird für das Jahr 2025 eine Reduktion der Verkehrsleistung von 14 % (bezogen auf das gesamte untergeordnete Stadtstraßennetz) prognostiziert.

Zum nunmehr vorliegenden Projekt nimmt die Oö. Umweltschutzbehörde wie folgt Stellung:

1. Plausibilität der Verkehrsdaten

1.1. Entlastungswirkungen

Ergänzt man die von der Antragstellerin erstellte Tabelle durch die Werte des Verkehrsaufkommens des Jahres 2005, erhält man die tatsächliche "Entlastungswirkung" der A26.

	Prognose 2025 Planfall 13 (Nullplanfall)	Prognose 2025 Planfall 10 (Südabschnitt) <i>Status Quo 2005</i>	Verkehrsabnahme infolge der A 26 Süd / <i>Verkehrsab- bzw. zunahme gegenüber 2005</i>
Haupteinfahrtsstraßen	Kfz / Werktag	Kfz / Werktag	[%]
LB 139 Waldeggstraße (nördlich Kudlichstraße)	67.800	24.900 + 56.200 ¹ 47.100	-63 / +20
LB 139 Kapuzinerstraße (südlich Römerbergtunnel)	34.800	25.400 24.400	-27 +4
Nibelungenbrücke	70.900	47.100 47.000	-34 +/-0
LB 129 Eferdinger Straße (westlich Römerbergtunnel)	20.000	19.000 14.300	-5 +33
LB 129 Eferdinger Straße (östlich Römerbergtunnel)	51.700	38.100 35.500	-26 +10
LB 127 Rudolfstraße (zw. Kreuzstraße und Bernaschekplatz)	37.500	26.200 20.700	-30 +27
A 7 Voestbrücke	119.900	114.900 92.000	-4 +25

Zusätzlich verkehren auf der A 26 (lt. Prognose) im Jahr 2025 gem. Planfall 10 (exkl. Nordverbindung) auf der Westbrücke 86.900 Kfz/d, im Tunnel Freinberg 39.700 Kfz/d und auf der neuen Donaubrücke 38.200 Kfz/d. Der MIV nimmt in Nord – Südrichtung auf der VÖEST-Brücke um 25 % zu, auf der Eisenbahnbrücke und der Nibelungenbrücke bleibt er auf dzt. hohem Niveau (Kapazitätsgrenze bzw. darüber).

¹ 56.200 Kfz werden in diesem Bereich unterirdisch geführt, 24.900 bewegen sich oberirdisch auf der Autobahn. In Summe werden sich 81.100 Kfz pro Tag im Jahr 2025 auf diesem Abschnitt der Waldeggstraße und der A26 bewegen.

Zu der im Projekt angegebenen Entlastungswirkung der A26 im Linzer Stadtgebiet möchte die Oö. Umweltschutzbehörde folgendes festhalten:

1. Die Prognose der Antragsstellerin über das Jahr 2025 geht von einer Verkehrszunahme von 31% aus, wobei die Grundprognose 26% und der sekundär induzierte Verkehr mit 5% angegeben wird. Im Gegensatz dazu wird im Oö. Gesamtverkehrskonzept unter Berücksichtigung der im Verkehrskonzept umfangreich definierten Maßnahmen, ein prognostizierter Zuwachs von 20 % angegeben (Prognosezeitraum 2001 bis 2021).
2. Die A26 (Teilprojekt A26 Süd) führt zu keiner (dauerhaften) Entlastung des städtischen Straßennetzes entlang der so genannten "Westtangente". Bereits im Jahr 2025 (laut Prognosen der Antragsstellerin) werden auf all den (entlastenden) Straßen ähnlich hohe Verkehrszahlen, wie sie zum Zeitpunkt der Projektstellung auftraten, wieder erreicht.

Die - lt. Prognose - erstellten Verkehrszahlen für den Fall Bestand 2025 sind rein rechnerisch ermittelte Werte. Festgehalten wird, dass diese Zahlen nur rein theoretisch auftreten könn(t)en, da die sog. "Westtangente" bereits derzeit ihre Kapazitätsgrenze überschritten hat, und daher die prognostizierte Steigerung des Verkehrsaufkommens gar nicht möglich ist. Tatsächlich führt die A26 lediglich zu einer wesentlichen Kapazitätserhöhung für den MIV für die Nord - Südverbindung.

Zeitgleich wird sich das zukünftige Verkehrsaufkommen auf der sog. "Westtangente" wieder an die maximal mögliche Kapazität des vorhandenen untergeordneten Straßennetzes orientieren.

Das Projekt verschweigt die Zunahme des Verkehrs auf den Hauptzubringern zur A26. Beispielweise steigt der Verkehr an der B127 (Stadteinfahrt) von 23.500 Kfz/d (im Jahr 2005) auf 30.700 Kfz/d bei Umsetzung des Projektes bis 2025. In weiterer Folge wird der Tunnel Dürnberg bei Ottensheim die Kapazitätsgrenze erreichen bzw. überschreiten. Lt. Projekt würde bei Nichterrichtung der A26, aber unter Ausbau des ÖV, der Verkehr an der B 127 auf "lediglich" 28.200 Kfz/d ansteigen.

Wesentlich schlimmer noch wirkt sich die A 26 auf die B 139 aus, wo auf der Unionstraße dzt. 41.100 Kfz/d verkehren, wobei nach Errichtung der A 26 ein Verkehrsaufkommen von 63.400 Kfz/d erwartet wird (im Vgl. dazu bei Nichterrichtung der A 26 sollen hier im Jahr 2025 62.100 Kfz/d verkehren).

Zusammenfassend wird – aus verkehrsplanerischer Sicht zu dem Projekt A 26 Südabschnitt - festgehalten, dass durch die Errichtung der A26 das Linzer Straßennetz eine wesentliche Kapazitätserhöhung für die Nord-Süd-Verbindung für den motorisierten Individualverkehr (Personen- und Güterverkehr) entsteht. Durch diese Erweiterung wird die Attraktivität für den MIV zur Befriedigung der Mobilität wesentlich erhöht. Der Anreiz bzw. die Notwendigkeit zur Attraktivierung des öffentlich Personennahverkehrs zur Reduktion des Pkw-Individualverkehrs (und die damit verursachten Lärm- / Abgasemissionen) wird durch die Umsetzung der A26 weggenommen (vgl. dazu die Zahlen der Prognosen mit und ohne ÖV).

Trotz Errichtung der A26 wird spätestens ab 2025 auf der derzeitig stark überlasteten "Westtangente" ähnlich hohe Verkehrszahlen wie im Jahr 2005 auftreten, das untergeordnete Straßennetz erreicht somit neuerlich die Kapazitätsgrenze. Zusätzlich wird auf den Hauptzubringern zur A 26 ein erheblicher Anstieg des Verkehrsaufkommens erwartet.

Aus Sicht der Oö. Umweltschutzbehörde muss daher die so genannte "Entlastungswirkung" auf der "Westtangente" durch die A26 in Frage gestellt werden. Die A26 wird keinesfalls die Einfahrtsstraßen B127, B129 und B139 entlasten, im Gegenteil, diese Straßenzüge werden um bis zu 33 Prozent (gegenüber dem Jahr 2005) zusätzlich durch den von der A26 induzierten Verkehr, belastet.

Die Oö. Umweltschutzbehörde stellt folgende Beweisfrage:

Beweisfrage Nr. 1:

Wie hoch ist die tatsächlich mögliche Verkehrskapazität auf der derzeit existierenden "Westtangente" (inkl. Engstellen) gemessen am DTV und MSV?

Beweisfrage Nr. 2:

Welche Maßnahmen im nachgeordneten Netz wären erforderlich, um die Maximalkapazität der Nord-Süd-Verbindung des Linzer Weststrings zu erreichen?

Beweisfrage Nr. 3:

Mit welchen maximalen Zunahmen ist auf den Zubringerstrecken zu rechnen, wenn die Maximalkapazität des Weststrings-Südteil ausgeschöpft wird und die limitierenden Streckenbereiche der Zubringerstrecken entsprechend adaptiert worden sind?

Das Gesamtprojekt der A26 (inklusive Nordteil), die dadurch erreichte Ringverbindung rund um das Linzer Zentrum und die vermutlich bis dahin fertig gestellte S10 (als Anbindung an den tschechischen Raum) wird zukünftig als so genannte Fernverkehrsverbindung (TEN) Nord-Süd-Verbindung von Prag bis Zagreb / Laibach herangezogen werden. Aus Sicht der Oö. Umweltschutzbehörde wird die Tatsache, dass der internationale Fernverkehr durch das ausgewiesene Luftsanierungsgebiet geführt werden soll, als höchst bedenklich eingestuft.

Die Oö. Umweltschutzbehörde stellt daher folgende Beweisfrage:

Beweisfrage Nr. 4:

Wurde der Einfluss der Fernverkehrsverbindung (TEN) von Prag bis Zagreb / Laibach im Projekt berücksichtigt? Wenn ja, in welcher Form und mit welchen Annahmen über die geplanten Ausbaumaßnahmen im österreichischen und internationalen Netz?

Beweisfrage Nr. 5:

Wie weit stimmen die von der Antragstellerin vorgenommenen Verkehrsprognosen, mit den in der Zukunft zu erwartenden (und bereits eingetroffenen) Rahmenbedingungen des Oö. Gesamtverkehrskonzepts überein - insbesondere hinsichtlich der Fertigstellung der S 10 inkl. Umsetzung des Nordteils (= ursprüngliche Projektmotivation)?

1.2. Ermittlung der Tagesganglinie gemäß den Bestimmungen der RVS

Zu den Einreichunterlagen der Antragstellerin wird angemerkt, dass in den Einreichunterlagen Einlage 1.4.2. Kapitel 10.3. die Maßzahlen für Luft und Klima definiert werden. Auf der einen Seite wurden die angegebenen Verkehrswerte von DTVw auf JDTV abgemindert, und andererseits wurde der gemäß Einlage 1.4.4 angegebene Spitzenstundenfaktor berücksichtigt.

Lt. RVS 04.02.12 sind neben den Verkehrsdaten (JDTV, Schwerverkehrsanteil) das Straßenprofil und das Fahrverhalten notwendig. Liegt aus den Verkehrsdaten ein durchschnittlicher Tagesgang vor, sollte dieser in die Emissionsberechnung einbezogen werden.

In der Einlage 1.4.4. Kapitel 2.1. wird die Tagesganglinie Westbrücke (Zählung Furtlehner Mai 2006) angeführt, wobei der Spitzenstundenfaktor mit 8 % angeführt wurde.

Die Oö. Umweltschutzbehörde verweist auf die Definition der RVS:

"Die maßgebenden stündlichen Verkehrsstärken sind als Mittelwert eines gesamten Jahres für den Tag, den Abend und die Nacht zu ermitteln. Wenn Jahresganglinien vorliegen, kann für die Bemessung der durchschnittliche Verkehr für die sechs Monate mit den höchsten Verkehrsstärken

berechnet werden, wobei die sechs Monate nicht aufeinanderfolgen müssen. Grundlage sind die Ergebnisse der automatischen Dauerzählstellen, der Fünf-JahresVerkehrszählungen (ECE-Zählungen) und/oder detaillierte Verkehrsuntersuchungen."

Die Oö. Umweltschutzbehörde stellt daher folgende Beweisfrage:

Beweisfrage Nr. 6:

Wurde die angeführte Tagesganglinie, aus welcher der maßgebende Spitzenstundenfaktor bestimmt wurde, gem. den Bestimmungen der RVS ermittelt?

1.3. Prognosehorizont

Zu hinterfragen ist der für das eingereichte Projekt gewählte Prognosehorizont. Als solcher ist üblicherweise ein ausreichend großer Zeitraum (gem. dem Stand der Technik) - im Normalfall von 10 bis 20 Jahren heranzuziehen - ausgehend von der geplanten Inbetriebnahme.

Der Zeitplan der Antragstellerin sieht vor, dass – sofern keine Verfahrensverzögerungen bzw. Bauverzögerungen auftreten – die A26 (Südteil) frühestens im Jahr 2016 in Betrieb geht. Die Planfälle 2015 sind daher nicht von Bedeutung.

Die Oö. Umweltschutzbehörde stellt daher folgende Beweisfrage:

Beweisfrage Nr. 7:

Wird der gewählte Prognosezeitraum 2025 angesichts der geplanten Inbetriebnahme 2016 gemäß dem Stand der Technik als zureichend erachtet?

2. Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr

Mit der Errichtung der A26, die ausschließlich dem motorisierten Individualverkehr (Personen- und Güterverkehr) dient, wird das mögliche Potential des öffentlichen Verkehrs wesentlich eingeschränkt. Im Oö. Gesamtverkehrskonzept wird festgehalten, dass jede Förderung eines Verkehrsmittels gleichzeitig Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der konkurrierenden Verkehrsmittel hat. Derzeit hat der öffentliche Verkehr – gemessen am künftigen Bedarf, an den verkehrspolitischen Zielen und auch an den Vorgaben des Verkehrskonzeptes Oö. – bereits einen erheblichen Nachholbedarf.

Im Rahmen des Vorprojektes zur A26 wurden unterschiedliche Alternativen geprüft. Eine dieser Alternativen war der optimale Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes. Beispielhaft wurde die Wirkung des Ausbaues des öffentlichen Verkehrs anhand des Querschnittes der LB 127 vor der Stadteinfahrt von Linz hervorgehoben. Im Jahr 2002 lag dort der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei rund 24% (bei 25 000 Kfz pro Werktag). Bei Realisierung des Nahverkehrsprogramms (die Maßnahmen wurden im Vorprojekt definiert) könnte der öffentliche Personenverkehr im untersuchten Querschnitt von derzeit 24 % auf rund 30% erhöht werden. Die Inbetriebnahme der genannten Stadtbahn sowie weitere ergänzende Verbesserungen im ÖPV würden zu einer Entlastung des Straßennetzes und einer deutlichen Zunahme der Bahnbenutzung führen.

Wird jedoch die A26 errichtet und der öffentliche Verkehr nicht im genannten Ausmaß gestärkt, so würde sich der Anteil des öffentlichen Personenverkehrs auf 16% reduzieren. Bei Errichtung der A26 und bei Umsetzung des Nahverkehrsprogramms kann der derzeitige Anteil im öffentlichen Verkehr mehr oder weniger gehalten werden.

Das – bereits im Vorprojekt - aufgezeigte Beispiel verdeutlicht, dass durch die Umsetzung der A26 das Potential des öffentlichen Personennahverkehrs wesentlich - und zwar von den möglichen 30% auf 20% - reduziert wird (entspricht einer – potentiellen - Fahrgastabnahme von rund 50%). Diese Einschränkung des "potentiellen" Fahrgastaufkommens wird sich zukünftig auch maßgeblich im finanziellen Spielraum für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs niederschlagen. Folgende Probleme im Bereich ÖV ergeben sich durch die Errichtung der A26:

- Der motorisierte Individualverkehr wird mit der Errichtung der A26 (mit Bundesmitteln von rund 500 Mio. Euro) bevorzugt behandelt.
- Dadurch, dass nun für den Individualverkehr zusätzliche Kapazitäten für die Nord-Süd-Verbindung bereitgestellt werden, wird der Zwang (auch in Anbetracht der wirtschaftlichen Lage und der zukünftig zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen des Bundes aber auch des Landes Oö) für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs weggenommen.
- Die Wirkung des öffentlichen Verkehrs wird durch die Errichtung der A26 wesentlich eingeschränkt.

Die Oö. Umweltschutzbehörde fordert daher folgende Projektsergänzungen:

Projektsergänzung Nr. 1:

Darstellung der Maßnahmen, für den Bereich des ÖV, damit zumindest der Status Quo am Verkehrsanteil gehalten werden kann

Projektsergänzung Nr. 2:

Darstellung der Emissionen und Immissionen (insbesondere für Stickstoffverbindungen) für die unterschiedlichen Szenarien des MIV und ÖV mit und ohne Westring, sowie mit und ohne ergänzende Maßnahmen zur Förderung des ÖV's nach den Vorgaben des Oö. Generalverkehrskonzeptes.

Projektsergänzung Nr. 3:

Darstellung der begleitenden Maßnahmen für den Bereich ÖV und Radverkehr, die sicherstellen, dass es während der Bauphase zu keiner Einschränkung im Betrieb kommt.

Die Oö. Umweltschutzbehörde stellt zu dem beantragten Vorhaben der Antragstellerin folgende Beweisfragen:

Beweisfrage Nr. 8:

Wie wirkt sich die A26 auf das Oö. Gesamtverkehrskonzept, insbesondere auf die darin formulierten verkehrspolitischen Ziele, die demographischen Veränderungen der Verkehrsteilnehmer, aber auch auf die umweltpolitischen Ziele aus?

Die Oö. Umweltschutzbehörde verweist auf das Planungsübereinkommen regionaler Schienenverkehr Bund und Land und fordert die für die Verkehrserschließung Linz-Nordwest anteiligen Festlegungen ein.²

² Planungsübereinkommens regionaler Schienenverkehr Bund und Land:

- Durchbindung der Linzer Lokalbahn bis zu einem geeigneten Endpunkt östlich von Linz (angestrebt wird St. Georgen an der Summerauerbahn).
- Generalsanierung der Linzer Lokalbahn zwischen Linz und Peuerbach.
- (Nahverkehrsgerechter Ausbau der Westbahn im Streckenabschnitt zwischen Linz und St. Valentin.)
- Errichtung der Schleife Ennsdorf.
- Nahverkehrsgerechter Ausbau der Donauuferbahn im Streckenabschnitt zwischen St. Valentin und St. Nikola-Struden.

(Fortsetzung auf S.9 unten)

3. Luft und Klima

Einleitend merkt die Oö. Umwelthanwaltschaft an, dass bei der Festlegung der Maßzahlen für die weiterführenden Berechnungen "Luft und Klima" lediglich der Planfall 10 untersucht wurde. Weitere Planfälle (bspw. inkl. Nordteil) bleiben unberücksichtigt.

Die oben angeführte Kritik am Prognosehorizont (nach dem Stand der Technik üblicherweise bis 20 Jahre) wird bekräftigt. Der Zeitplan der Antragstellerin sieht vor, dass – sofern keine Verfahrensverzögerungen bzw. Bauverzögerungen auftreten – die A26 (Südteil) frühestens im Jahr 2016 in Betrieb geht. Die Planfälle 2015 sind daher nicht von Bedeutung.

3.1. Beurteilung der zu erwartenden Zusatzbelastung an Luftimmissionen auf Basis des Schwellenwertkonzeptes (Irrelevanz- bzw. Relevanzkriterien)

Im Rahmen eines Schwellenwertkonzeptes wurden für die Beschreibung und Abgrenzung des Untersuchungsraumes ursprünglich unterschiedliche "Irrelevanzkriterien" postuliert. Dieselben Relevanzgrenzen werden nachfolgend auch für die Bewertung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt herangezogen und die Zulässigkeit von Grenzwertüberschreitungen begründet. Die Festlegung eines Schwellenwertes von 1% bzw. 3% des jeweiligen Immissionsgrenzwertes geht von der Überlegung aus, dass sich geringe zusätzliche Immissionsbelastungen messtechnisch in der Grundbelastung nicht mehr feststellen lassen und bestimmten Emittenten auch nicht klar zuordnen lassen. Die Relevanzschwellen von 1% bzw. 3% haben sich etabliert und finden in der Spruchpraxis des Umweltsenats und des Höchstgerichts ihren Niederschlag.

Der "Leitfaden UVP und IG-L" des Umweltbundesamtes (überarbeitete Version 2007; Bericht BE-274) führt zur Festlegung des Auswirkungsbereichs in belasteten Gebieten – Luft auf S. 61 an:

"Für die Beurteilung, ob mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen eines Vorhabens, dessen Auswirkungsbereich sich in einem belasteten Gebiet befindet, bzw. mit wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzzwecks eines solchen Gebietes durch das Vorhaben zu rechnen ist, kann ein Irrelevanzkriterium von 1 % für den Jahresmittelwert des Luft-

(Fortsetzung von S. 8 unten)

- Nahverkehrsgerechter Ausbau der Ennstalbahn zwischen St. Valentin und Steyr.
- Nahverkehrsgerechter Ausbau der Mühlkreisbahn im Streckenabschnitt zwischen Rottenegg und Aigen/Schlägl.
- Elektrifizierung der Mühlkreisbahn im Streckenabschnitt zwischen Linz und Aigen/Schlägl..
- Nahverkehrsgerechter Ausbau der Mühlkreisbahn im Bereich des Bahnhofes Linz Urfahr und
- Verbindung der Mühlkreisbahn mit dem Bahnhof Linz Hbf in Form der Stadtbahn oder auf den bestehenden Gleisen.
- Nahverkehrsgerechter Ausbau der Westbahn im Streckenabschnitt zwischen Linz und Vöcklabruck, einschließlich der Anbindung des Flughafens Linz-Hörsching.
- Nahverkehrsgerechter Ausbau der Summerauer Bahn im Streckenabschnitt zwischen Linz und Freistadt (zweigleisig bis St. Georgen/G.).
- Nahverkehrsgerechter Ausbau der Pyhrnbahn im Streckenabschnitt zwischen Nettingsdorf und Kirchdorf a. d. Krems.

schadstoffs verwendet werden. Untersucht werden sollten die Auswirkungen auf jene Gebiete, für die die höchsten Belastungen prognostiziert werden und die aber gewisse Kriterien hinsichtlich der Repräsentativität, die Größe des Gebietes und Aufenthaltsdauer von Menschen betreffend, erfüllen (siehe Kapitel 2.4). Hierzu gehören Siedlungs- und Erholungsgebiete (Definition gemäß Kategorie E, Anhanges 2 UVP-G 2000) und deren Flächenwidmung auf einen zukünftigen Aufenthalt von Menschen schließen lässt. "

Der Umweltsenat hält in seinem Bescheid US 2A/2008/19-21 vom 6.4.2009 (B1 Wiener Straße, Kreuzungsumbau Asten) hinsichtlich der Beurteilungskriterien bei Zusatzbelastungen bei Luftimmissionen im Falle von Grenzwertüberschreitungen fest:

"Als Hilfestellung im Umgang mit der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten und Luftschadstoffen dient der "Leitfaden UVP und IG-L" (Überarbeitete Fassung 2007) des Umweltbundesamtes. In diesem Leitfaden wird auf Seite 5 darauf hingewiesen, dass der Fokus desselben zwar auf Vorhaben nach Anhang 1 des UVP-G 2000 mit erhöhter Verkehrsrelevanz – wie etwa Einkaufszentren, Freizeit- und Vergnügungsparks, Industrie- und Gewerbeparks und Städtebauvorhaben – liege, viele der getroffenen Aussagen seien jedoch sinngemäß auch für Verkehrsanlagen und andere Anlagen gültig. Auf Seite 31 des Leitfadens werden folgende Schlussfolgerungen gezogen:

"Aus den in den obigen Kapiteln angeführten Überlegungen kann für Österreich in Gebieten, in denen bereits derzeit Grenzwertüberschreitungen bei PM₁₀ oder NO₂ auftreten (siehe Kapitel 2.4.1 – Abschnitt Einwirkungsbereich von Anlagen), als Irrelevanzkriterium eine Jahreszusatzbelastung von 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert empfohlen werden. Falls besondere Umstände es erfordern, kann aber auch ein niedrigerer Schwellenwert erforderlich sein. Dies wird von der Behörde im Einzelfall zu entscheiden sein. Beim Grenzwertkriterium für den Tagesmittelwert von PM₁₀ kann dieses Irrelevanzkriterium auf den korrespondierenden Jahresmittelwert angewandt werden.

Dabei darf jedoch nicht außer Betracht bleiben, dass unabhängig von der Genehmigung eines konkreten Vorhabens jedenfalls die Einhaltung der entsprechenden Grenzwerte bis zum jeweiligen Einhaltedatum auch bei Berücksichtigung der Zusatzbelastung durch ein Programm und/oder Maßnahmenkataloge gewährleistet sein muss.

Außerhalb der oben genannten Gebiete kann als Irrelevanzkriterium eine 3 %ige Jahreszusatzbelastung zur Abgrenzung des Untersuchungsraumes herangezogen werden."

Auf Seite 29 f wird auf belastete Gebiete eingegangen:

In Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen ist dieses Irrelevanzkriterium anders anzusetzen als in nicht betroffenen Gebieten, weil bereits geringe Emissionen in Verbindung mit als wahrscheinlich anzusehenden kumulativen Wirkungen mit anderen Quellen zu einer Verschärfung der bereits bestehenden schlechten Belastungssituation beitragen. Zu berücksichtigen ist, dass sich die Quelle nicht notwendigerweise selbst im (von Grenzwertüberschreitungen) betroffenen Gebiet befinden muss.

Darüber hinaus wird die Sekundärbildung von Luftschadstoffen bei den Modellrechnungen zu-meist nicht berücksichtigt.

In Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen ist als Irrelevanzkriterium im Allgemeinen eine Jahreszusatzbelastung von 1 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert angemessen.

Da die Anzahl der Überschreitungen des Grenzwertes für den Tagesmittelwert von PM₁₀ oft über den Zusammenhang mit dem Jahresmittelwert errechnet wird (siehe Kapitel 5.2.3.2), kann das Irrelevanzkriterium auf den der jeweiligen Anzahl von Überschreitungen entsprechenden Jahresmittelwert angewandt werden. Für den maximalen Halbstundenmittelwert von NO₂ kann ein Irrelevanzkriterium von 3 % angewandt werden

Das Vorhaben liegt zur Gänze im Belasteten Gebiet der Stadt Linz:



Bild 1: Belastetes Gebiet der Stadt Linz

Auf Grund des Status als Gebiet, in dem bereits derzeit Grenzwertüberschreitungen bei PM10 oder NO₂ auftreten, wird daher für die Beurteilung des Vorhabens A26 - Linzer Westring im gesamten Projektbereich **als Irrelevanzkriterium eine Jahreszusatzbelastung von maximal 1 %** des Grenzwertes für den Jahresmittelwert gefordert (in jedem Fall erscheint aber eine maximal möglich Kurzzeitzusatzbelastung von 3 % des Grenzwertes als geboten). Dies gilt unabhängig davon, ob es sich um Wohnnutzung oder etwa die Nutzung als Bürogebäude handelt. Diesbezügliche Abweichungen der Beurteilung von Bürogebäuden von Wohngebäuden, wie sie in den UVE- Unterlagen postuliert werden, ist weder durch das IG-L gedeckt, noch auf Grund der Länge des Aufenthalts von Personen in diesem Bereich fachlich rechtfertigbar.

Forderung Nr. 1:

Daher fordert die Oö. Umwelthanwaltschaft **eine medizinische Beurteilung**, die darlegt, dass die prozentuelle Änderung der Immissionskonzentration keine hygienische Auswirkung auf die betroffenen Nachbarn in den Wohn- und Bürogebäuden ausübt.

Projektsergänzung Nr. 4:

Da das Projekt großräumige Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung – und damit auch auf die Luftschadstoffbelastung hat – muss der Untersuchungsraum auch auf jene Gebiete ausgeweitet werden, in dem Auswirkungen über den genannten Irrelevanzkriterien erwartet werden. Daher sind Untersuchungen auch für weiter entfernte Gebiete durchzuführen, wenn es dort zu einer Mehrbelastung durch den induzierten Verkehr kommt.

3.2. Das Heranziehen des Irrelevanzkriteriums nur unter gleichzeitiger Verpflichtung zu mittelfristigen Verbesserungsmaßnahmen

Bemerkenswert, und für das vorliegende Projekt A26 - Linzer Westring von hoher Relevanz, ist die abschließende Diskussion im "Leitfaden UVP und IG-L" des UBA über das Fehlen von Irrelevanzkriterien in der Schweiz und der dort verwendete alternative Ansatz von Emissionsbilanzen. Dieser Ansatz deckt sich auch mit Emissionsreduktionszielen des Emissionshöchstmengengesetzes-Luft (EG-L) und des Kyoto- Protokolls.

Das Emissionshöchstmengengesetzes-Luft (EG-L) legt für Österreich eine maximale Emission für Stickstoffoxiden von 103.000 Tonnen pro Jahr fest. Derzeit verfehlt Österreich dieses Ziel klar. Laut den Untersuchungen des Umweltbundesamtes wurden - ohne Berücksichtigung des preisbedingten Kraftstoffexports - im Jahr 2007 163.000 to Stickstoffoxide emittiert.

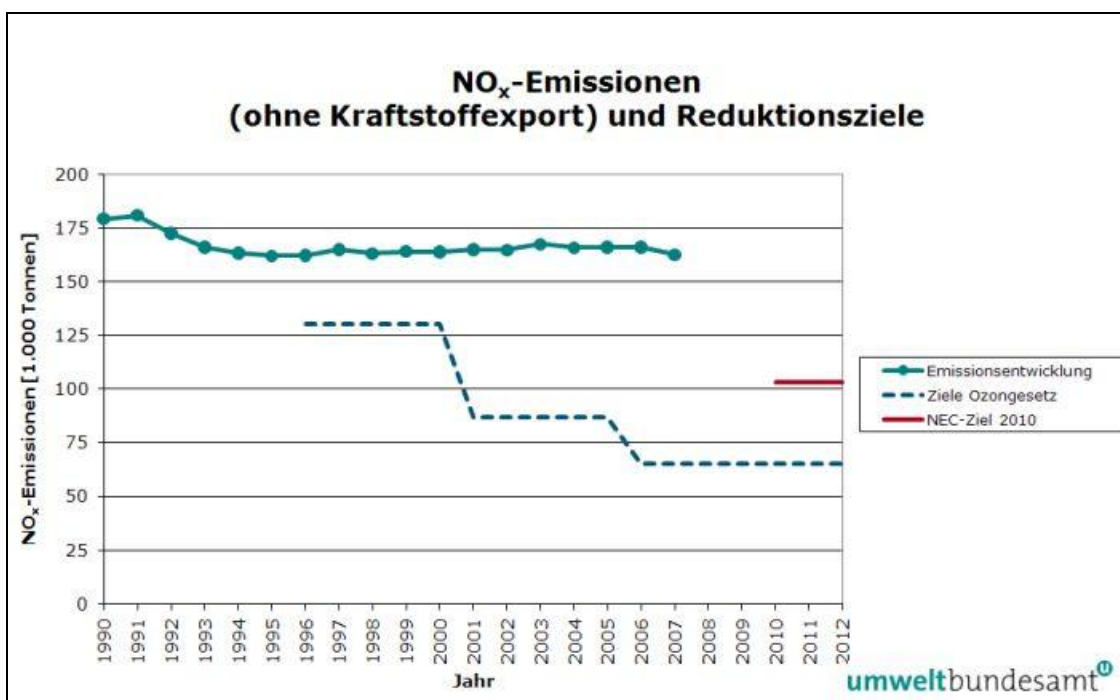


Bild 2: NOx Emissionstrend

(Quelle: <http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/luft/luftschadstoffe/nox/>; Abruf am 13. 7. 2009)

Davon wird ein wesentlicher Anteil (etwa die Hälfte) durch den Straßenverkehr verursacht.

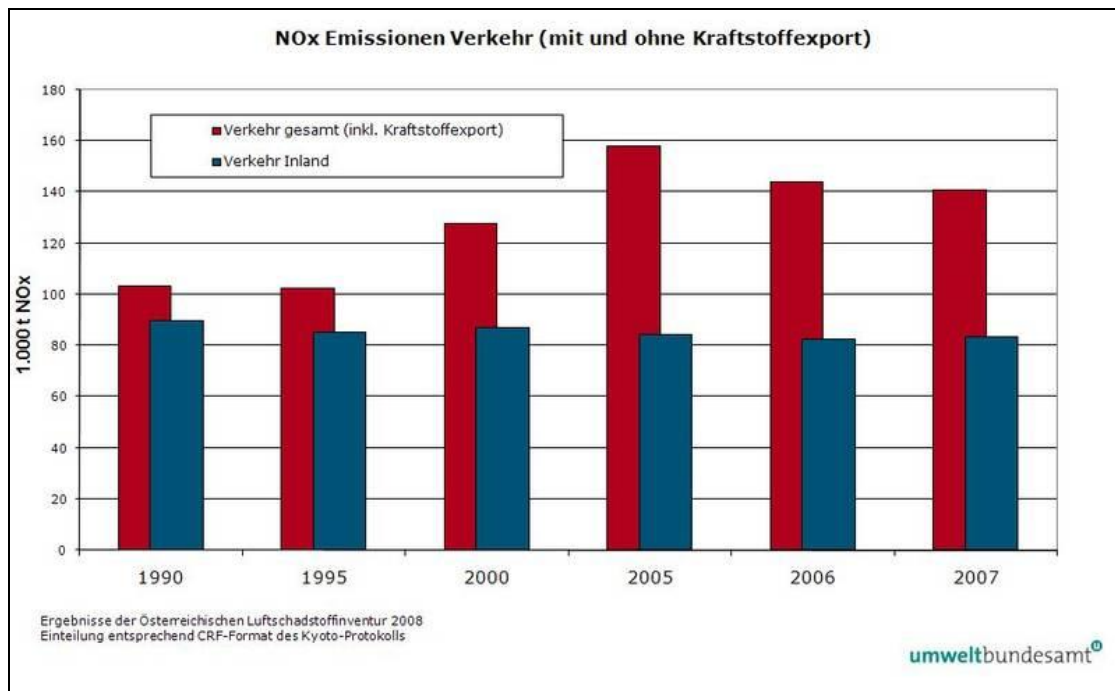


Bild 3: NOx Emissionen Verkehr (Quelle:

http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/verkehr/auswirkungen_verkehr/verk_schadstoffe/stickoxide/ ;
Abruf 13. Juli 2009)

Am 16. Februar 2005 trat das Kyoto- Protokoll in Kraft, das eine Verminderung der Treibhausgasemissionen der Europäischen Union um 8 % vorsieht.

Für Österreich gilt aufgrund der EU-internen Lastenaufteilung für den Zielzeitraum 2008–2012 ein Reduktionsziel von minus 13 % ausgehend von den Emissionen im Jahr 1990.

Dementsprechend wurde für Österreich eine zugeteilte Menge (Assigned Amount) von insgesamt 344 Mio. für die Kyoto- Periode 2008 bis 2012 festgelegt. Je Einheit darf 1 Tonne Kohlendioxid-Äquivalente emittiert werden. Rechnerisch dürfen damit also pro Jahr der Kyoto- Periode 68,8 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente freigesetzt werden.

Da es sich um einen Durchschnittswert über fünf Jahre handelt, können in einzelnen Jahren auch höhere Emissionen erfolgen, so lange diese in einem anderen Jahr der Verpflichtungsperiode kompensiert werden.

Ausgehend vom Status im Jahr 2006 beträgt die Abweichung vom Kyoto- Ziel rund 10,6 Mio. Tonnen Kohlendioxid-Äquivalente und berechnet sich wie folgt:

Von den gesamten 91,1 Mio. Tonnen THG- Emissionen sind in der Kyoto- Periode 68,8 Mio. Tonnen pro Jahr durch die Assigned Amount Units abgedeckt, 9 Mio. Tonnen durch JI/CDM Projekte, 0,7 Mio. aus der Neubewaldung und Entwaldung und 2 Mio. Tonnen (geprüfte Emissionen 2006 minus Zuteilung NAP 2 plus zusätzliche Anlagen im Emissionshandel ab 2008) für die die EH- Betriebe aufkommen müssen. Daraus ergibt sich eine Abweichung zum jährlichen Kyoto- Ziel von rund 10,6 Mio. Tonnen Kohlendioxid-Äquivalenten.

Österreich hat sich völkerrechtlich zum Kyoto- Protokoll verpflichtet. Bei Nichteinhaltung der Reduktionsverpflichtungen sieht das Kyoto- Protokoll Sanktionen vor, innerhalb der EU kann es bei Nichteinhaltung des Zieles zu einem Vertragsverletzungsverfahren führen, daran können Geldstrafen bis zur Erfüllung geknüpft sein (Die Höhe der Strafzahlungen sind uns nicht bekannt).

Nach der ständigen Judikatur der Höchstgerichte sind neben nationalen Rechtsnormen auch die Rechtssetzungen der EU (insbesondere bei deren Direktanwendung mangels adäquater Umsetzung in nationales Recht) und internationale Verträge im Behördenverfahren, im speziellen im UVP-Verfahren, zu berücksichtigen.

A. Der Einfluss des Verkehrs auf die bodennahe Luftimmissionssituation

Aufgrund eines Fristerstreckungsantrags der voestalpine GmbH hat die Oö. Umweltschutzbehörde Auswertungen betreffend der NO und SO₂ Immissionen bei zwei für die voestalpine GmbH relevanten Messstellen durchgeführt.

- a) Messstelle Steyregg Au: Diese Messstelle befindet sich bodennah im Osten der voestalpine GmbH. Trotz einer massiven Produktionsreduktion der voestalpine GmbH hat sich das Ausmaß der bodennahen NO Immissionen nicht wesentlich verändert. Hingegen sind die SO₂ Immissionen an der selben Messstelle in etwa im Ausmaß der Produktionsreduktion gesunken.

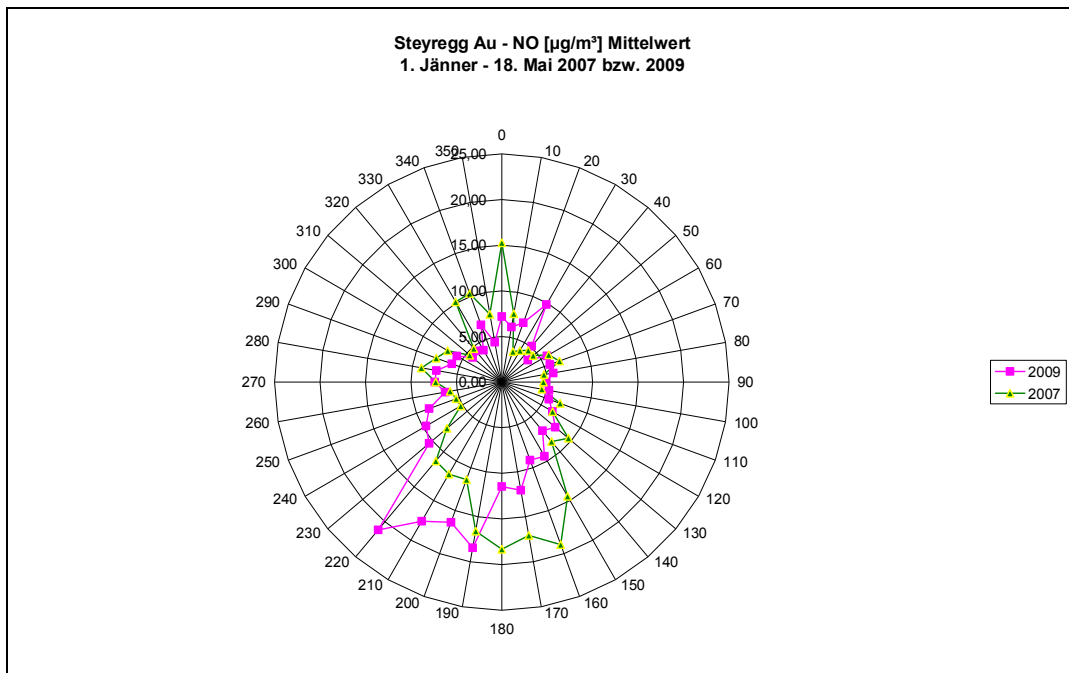


Bild 4: NO Immissionen an der Messstelle Steyregg Au von 1. Jänner bis 18. Mai 2007 bzw. 2009 (Quelle: Auswertungen der Oö. Umweltschutzbehörde)

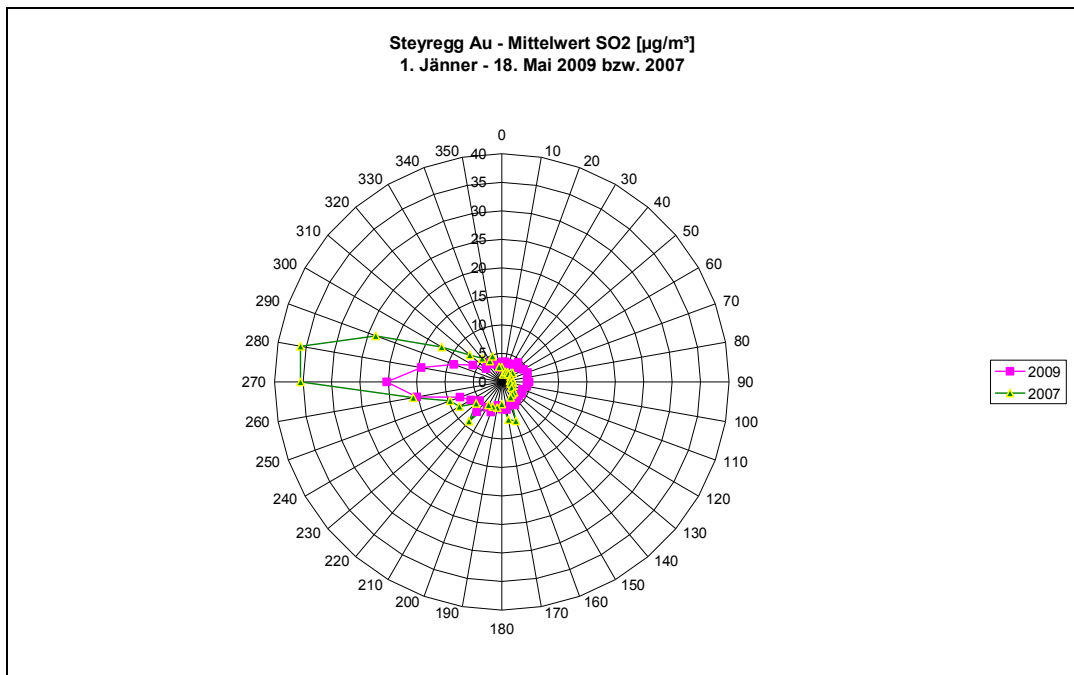


Bild 5: SO₂ Immissionen an der Messstelle Steyregg Au von 1. Jänner bis 18. Mai 2007 bzw. 2009 (Quelle: Auswertungen der Oö. Umweltschutzbehörde)

- b) Messtelle Linz AG: Diese Messtelle befindet sich im Westen des Industriebetriebs voestalpine GmbH auf dem Dach des LINZ AG Gebäudes in einer Höhe von etwa 25 m über Boden. Hier ist neben einer entsprechenden Reduktion der SO₂ Immissionen auch eine deutliche Reduktion der NO Immissionen zu beobachten.

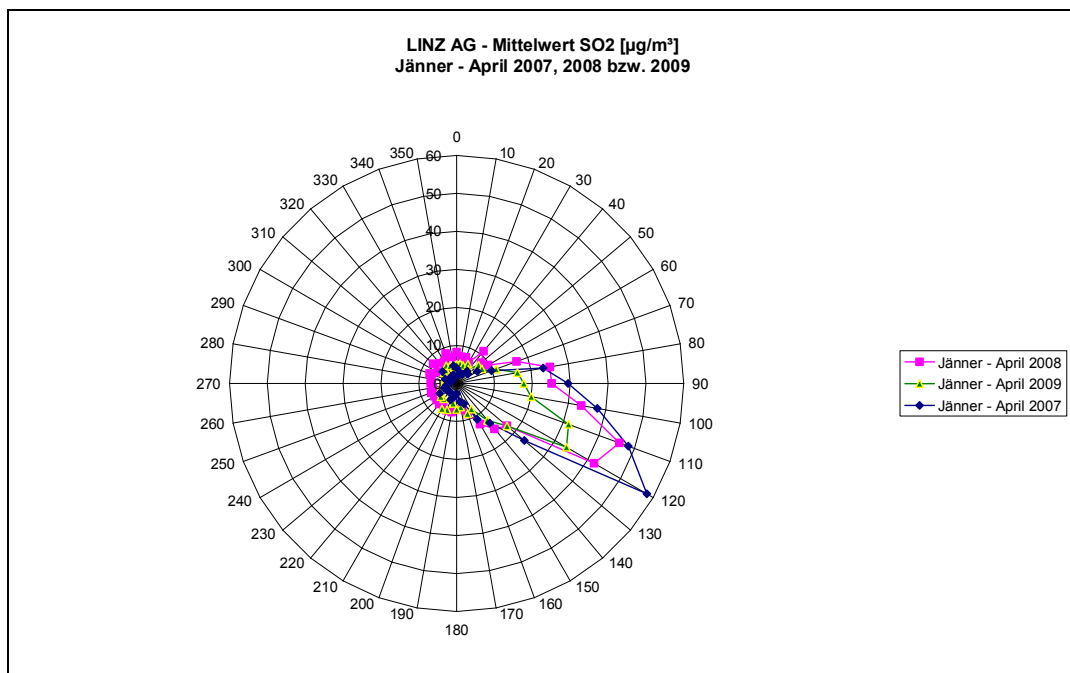


Bild 6: SO₂ Immissionen an der Messstelle Linz AG von Jänner bis April 2007, 2008 bzw. 2009 (Quelle: Auswertungen der Oö. Umweltschutzbehörde)

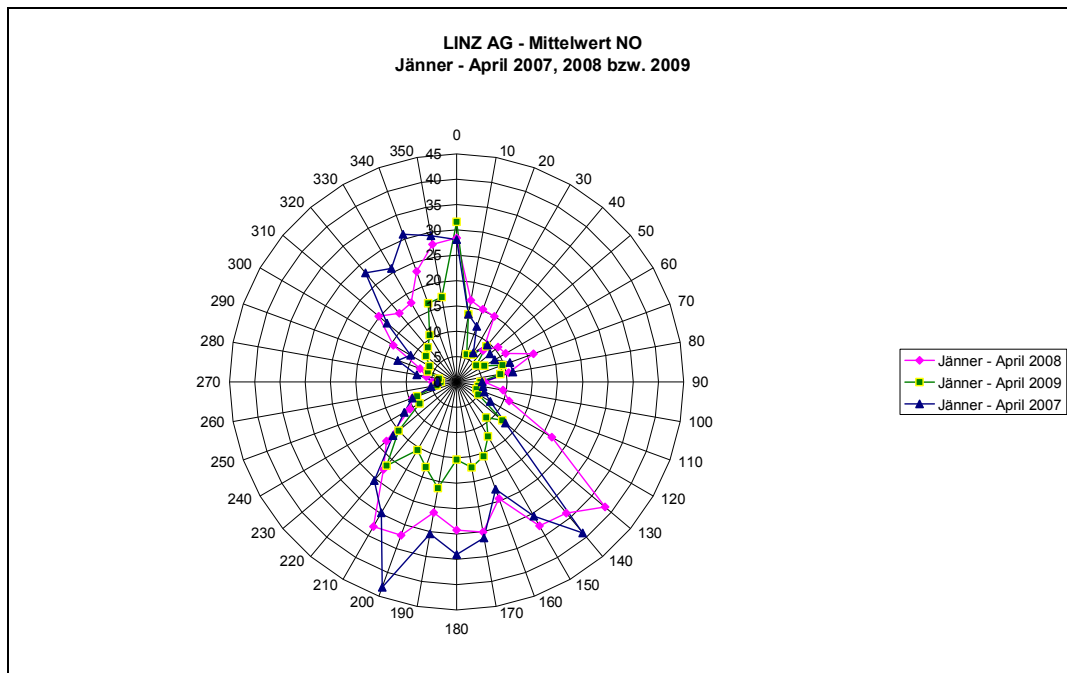


Bild 7: NO Immissionen an der Messstelle Linz AG von Jänner bis April 2007, 2008 bzw. 2009
 (Quelle: Auswertungen der Oö. Umweltschutzbehörde)

Zusammenfassend lässt sich aus den Auswertungen schließen, dass der Verkehr bei der bodennahen NO_x-Belastung dominiert, da trotz erheblicher Produktionsreduktionen der voestalpine GmbH die bodennahen NO_x-Immissionen bei verkehrsnahen Messstellen konstant bleiben.

Die Oö. Umweltschutzbehörde fordert daher folgende Projektsergänzungen:

Projektsergänzung Nr. 5:

Ergänzend zu den Immissionsberechnungen sind Emissionsbilanzen für die unterschiedlichen Planfälle und die jeweils damit verbundenen Maßnahmenpakete vorzulegen. Diese Bilanzen sind mit den Emissionsreduktionszielen des Emissionshöchstmengengesetzes-Luft (EG-L) in Beziehung zu stellen.

Projektsergänzung Nr. 6:

Auf Basis der obigen Emissionsbilanzen sind Maßnahmenpakete vorzulegen, die auf eine Emissionsneutralität hinwirken.

B. Emissionsituation in Abhängigkeit des gewählten Verkehrsmittels:

Grundlage für eine Bewertung der durch die A26- Linzer Westring (Südteil) induzierten Mehremissionen an klimarelevanten Gasen (z.B. durch eine nachteilige Beeinflussung bzw. Verhinderung der Umlagerung des Verkehrsaufkommens weg vom MIV hin zum ÖV) ist der nachfolgende angeführte Vergleich der spezifischen CO₂-Emissionen unterschiedlicher Mobilitätsarten und die Eckdaten der Verkehrsuntersuchungen der Entwicklung des MIV's und ÖV's mit und ohne Westring hilfreich.

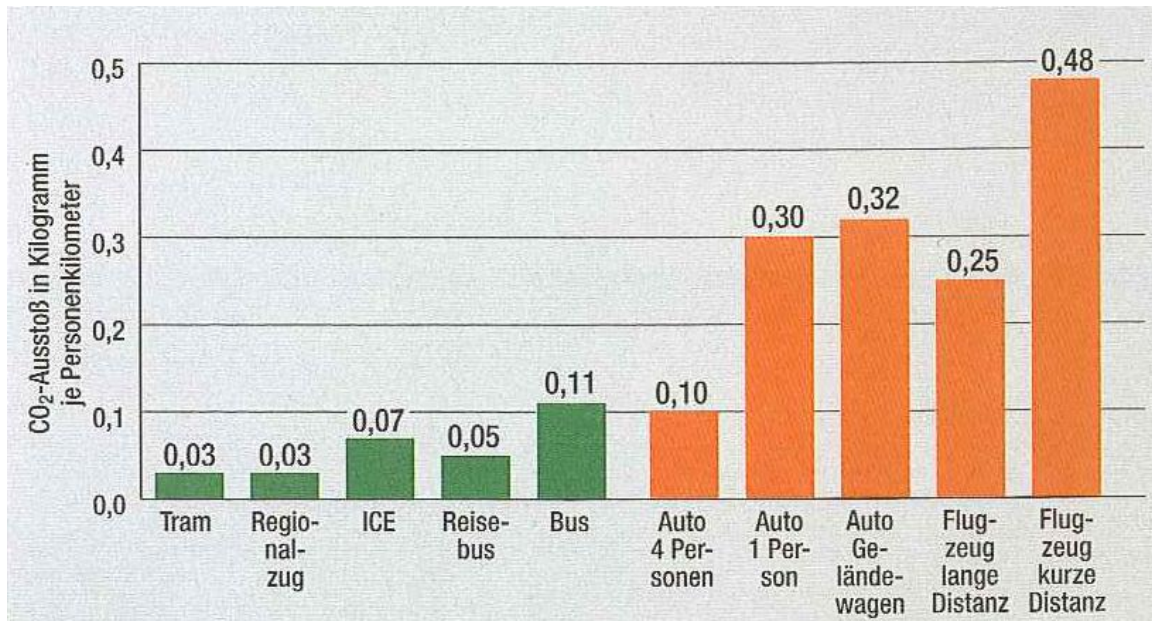


Bild 8: CO₂ – Ausstoß je Personenkilometer für unterschiedliche Verkehrsträger³

Die Oö. Umweltschutzbehörde fordert daher folgende Projektsergänzungen:

Projektsergänzung Nr. 7:

Ergänzend sind Emissionsbilanzen für treibhauswirksame Gase für die unterschiedlichen Planfälle und die jeweils damit verbundenen Maßnahmenpakete vorzulegen. Diese Bilanzen sind mit den Emissionsreduktionszielen des Kyoto- Protokolls in Beziehung zu stellen.

Projektsergänzung Nr. 8:

Die Änderungen der Zusatzbelastungen für NO_x, PM₁₀ und CO₂ sind für die Änderungen des Modal-Splits durch die A26 – Linzer Westring für die Nullvariante, die Nullvariante mit ÖV-Ausbau, den Planfall 10, den Planfall der Vollbelastung des Westrings-Südteil bei maximaler Auslastung (d.h. nach Beseitigung aller Verkehrsstrombeschränkungen der Zubringerstrecken) und mit entsprechenden Kompensationsmaßnahmen (ÖV) darzustellen.

Die Oö. Umweltschutzbehörde stellt zu diesem Thema folgende Beweisfrage

Beweisfrage Nr. 9:

Welches Potential zur Verkehrsreduktion beinhaltet das Oberösterreichische Gesamtverkehrskonzept (ohne der Errichtung der A 26) und die damit erreichbaren Emissionsminderungen?

³ Quelle: VCÖ (2009): Soziale Aspekte der Mobilität.

C. Notwendige Planungen und projektsbegleitende emissionsmindernde Maßnahmen

Bereits im Rahmen einer Besprechung mit der ASFINAG am 16.6.2009, im unmittelbaren zeitlichen Vorfeld der Übermittlung der Projektsunterlagen, hat die Oö. Umweltschutzbehörde Fragen in Zusammenhang mit dem Luftimmissionsschutz zur Sprache gebracht und auch auf frühere, gleichlautende Diskussionspunkte diesbezüglich verwiesen. Im Besprechungsprotokoll vom 30.6.2009 (übermittelt am 7.7.2009) sind die Diskussionspunkte angeführt, einige der projektsrelevanten Fragen sind jedoch nicht erörtert.

Wie der "Leitfaden UVP und IG-L" S.24 im Abschnitt "2.5. Zeitlicher Anwendungsbereich – Grenzwertüberschreitungen nach dem Genehmigungszeitpunkt" ausgeführt wird, zielt das IG-L in Umsetzung der EU-Luftreinhaltungsrichtlinien *"auf eine vorbeugende zumindest mittelfristige Erhaltung bzw. Verbesserung des Immissionsschutzes ab. Absehbare Entwicklungen können daher bei der Anlagengenehmigung nicht außer Betracht bleiben"*. So ist nach § 20 Abs. 3 IG-L die Erteilung einer Genehmigung in Gebieten, in denen Grenzwertüberschreitungen zu befürchten sind, nur möglich, *"wenn zum Zeitpunkt der Genehmigung auf andere verbindliche Weise festgelegt ist, wie die Erhaltung der Grenzwerte zu gewährleisten ist. Dabei müssen die zusätzlichen Emissionen so ausreichend kompensiert werden, dass in einem realistischen Szenario langfristig keine Grenzwertüberschreitungen mehr zu erwarten sind. Eine kurzfristige Einhaltung der Grenzwerte, z.B. nur zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme, genügt demnach nicht."*

*Liegen entsprechende Maßnahmen für die Zukunft nicht im Einflussbereich des Projektwerbers/der Projektwerberin ... so kann eine Genehmigung dann erteilt werden, wenn die **Einhaltung der Grenzwerte vor Genehmigungserteilung** ... durch Luftreinhaltepläne (Programme nach §9a IG-L und/oder Maßnahmenkataloge nach §10 IG-L) mit entsprechenden **verbindlichen Maßnahmen sichergestellt** werden."*

Das Land OÖ hat zur Erreichung der Ziele des Immissionsschutzgesetzes-Luft vom Umweltbundesamt im Jahr 2007 ein Programm erstellen lassen. (Umweltbundesamt (2007): Programm nach §9a IG-L für die vorsorgliche Verringerung von Luftschadstoffen (bezogen auf Stickstoffdioxid) im Autobahnenraum zwischen Linz und Enns, Report REP-0129). Von den vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich des Verkehrs sind lediglich das Tempolimit 100 km/h und die Überwachung der Geschwindigkeit auf Autobahnen als vorgesehene Maßnahmen angeführt. Bereits im Herbst 2006 hat die Oö. Umweltschutzbehörde auf die geringe Relevanz dieser Maßnahmen hingewiesen (vgl. Schreiben U Anw-400567/39 u.a.). Auch das Umweltbundesamt urteilt über alle vorgeschlagenen Maßnahmen (nicht nur die vorgesehenen), dass "diese Maßnahme ein erster Schritt in die richtige Richtung, jedoch nicht ausreichend ist". Für den durch das Projekt A26 – Linzer Westring betroffene Gebiet gibt es nach Kenntnis der Oö. Umweltschutzbehörde keinerlei Festlegungen oder angestrebte Maßnahmen.

Das Feinstaub-Maßnahmenpaket des Landes Oberösterreich vom 1.12.2005 listet 30 Maßnahmen auf, lässt aber in vielen Bereichen, insbesondere im Bereich des Verkehrs, konkrete und zeitlich und budgetär nachvollziehbare Festlegungen sowie Evaluierungen der Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen vermissen. Vergleichbar sind die programmatischen Festlegungen projektsbegleitender, emissionsmindernder Maßnahmen im A26-Projekt durch die Stadt Linz: Diese sind zwar grundsätzlich richtig, lassen jedoch Fragen des Verkehrs aus und sind weder was die Quantifizierung der erhofften Wirkung angeht, noch deren zeitliche Umsetzung konkret oder verbindlich.

Nach den oben zitierten Bestimmungen des IG-L und der Notwendigkeit verbindlicher Maßnahmen im Rahmen von Luftreinhalte-Programmen nach §9a IG-L und/oder Maßnahmenkataloge nach §10 IG-L sind die bisherigen Programme der Oö. Landesregierung und/oder der Stadt Linz nicht geeignet, die Genehmigungsvoraussetzungen für das Projekt A26 – Linzer Westring (Südteil) auf Grund der zu erwartenden Grenzwertüberschreitungen zu schaffen. Vielmehr sind projektsergänzende, konkrete, nachvollziehbare und verbindliche Maßnahmen zusätzlich

erforderlich, um die Voraussetzungen für die Erhaltung bzw. Verbesserung des Immissionsschutzes zu schaffen und eine Erteilung einer Genehmigung im Lichte der Bestimmungen des IG-L überhaupt zu ermöglichen.

Dass solche konkreten Festlegungen von Maßnahmen, die nicht als Auflagen die Projektswerberin verpflichten können, da sie außerhalb des unmittelbaren Projektes liegen, dennoch als Bescheid-Bedingungen rechtswirksam werden können, legt der Umweltsenat in seinem Erkenntnis zum UVP-Verfahren "SC Vöcklabruck" (US 5A/2007/13-43) dar. Der durch Übereinkommen zwischen Konsenswerberin und Verkehrsunternehmen verbindlich herzustellende Mindesttakt der lokalen Buslinie zur Sicherstellung einer Mindestqualität der Anbindung des SC Vöcklabruck durch den ÖV stellt als Bescheidbedingung einer Genehmigungsvoraussetzung dar.

Angesichts der zu erwartenden Zunahme des MIV's und deren einseitige Förderung im Vergleich zum ÖV durch das vorliegende Projekt A26-Südteil sind daher im Sinn der Zielerreichung des Emissionshöchstmengengesetzes-Luft (EG-L) konkrete, begleitende Maßnahmen zur Reduktion des NOx-Ausstoßes durch den Verkehr erforderlich.

Die Oö. Umweltschutzbehörde hat bereits weiter oben auf die negative Auswirkung der A 26 auf den öffentlichen Verkehr hingewiesen. Bei Errichtung der A 26 – ohne zusätzliche Anstrengungen im Bereich des ÖV – fällt der Anteil von dzt. rund 20 % auf 16 % zurück. Bei Umsetzung des Oö. Gesamtverkehrskonzeptes – ohne Errichtung der A 26 – könnte der Anteil des ÖV wesentlich erhöht werden.

Damit der ÖV-Anteil in der Stadt Linz auf dem Status Quo von 20 % gehalten werden kann, sind umfangreiche Verbesserungsmaßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs zu setzen. Gleiches gilt für den nicht motorisierten Individualverkehr.

Forderung Nr. 2:

Die Oö. Umweltschutzbehörde fordert die Prüfung, die Evaluierung hinsichtlich Verkehrslenkung und Emissionsminderung und die nachfolgende verbindliche (in Form einer Bescheidbedingung) Umsetzung begleitender Maßnahmen im Bereich des ÖV im Rahmen des Vorhabens A26 – Linzer Westring, damit zumindest der Status Quo am Verkehrsanteil des ÖV gehalten und den Emissionsreduktionszielen des Emissionshöchstmengengesetzes-Luft (EG-L) und des Kyoto- Protokolls Rechnung getragen wird.

Nachfolgend werden Beispiele dazu angeführt :

- Als ersten Vorgriff für die Umsetzung des Stadtbahnkonzeptes für Linz hält die Oö. Umweltschutzbehörde es für dringend geboten, auch im Stadtgebiet von Linz durchgehende separate Busspuren auf der Rohrbacher Bundesstraße kommend zwischen Gemeindegrenze Puchenau (im Anschluss an die bestehende Busspur) und dem Hauptbahnhof einzurichten. Dazu ist im Kreuzungsbereich Obere Donaustraße/Mühlkreisbahn/Rudolfstraße eine gesteuerte Schrankenregelung (vgl. Robert-Koch-Straße im Bereich des AKH-Linz) und die gezielte und exklusive Nutzung bestehender Straßenzüge für diese "Stadtbahnbusse" (z.B. durch die Obere Donaustraße, Flußgasse, Fiedlerstraße). Die gezielte Einschränkung des MIV's auf der Nibelungenbrücke und in der Dametzstraße durch Einrichtung einer durchgehenden Busspur trägt zur weiteren Umlagerung und auf dieser Achse auch zur Reduzierung des Verkehrs bei. Diese Maßnahmen sind nicht nur im Sinne einer grundlegenden Neuorientierung dieses Linzer Verkehrsstranges sinnvoll, sondern auch mit äußerst geringem finanziellen Aufwand unmittelbar umsetzbar. ⁴

⁴ In der Schweiz werden Zwischenlösungen zwischen dem Bau einer leistungsfähigen, aber teuren Nahverkehrsschienenverbindung auf separater Trasse und dem "Mitschwimmen" von Buslinien auf überfüllten Straßen überlegt. Insbesondere für mittelgroße Städte oder stark überbaute Vororte werden solche Zwischenlösungen als Zubringer zu bestehenden S-Bahn- und Eisenbahnverbindungen als sinnvoll

- Nutzung des bestehenden Schienensystems zwischen Mühlkreisbahnhof und Hauptbahnhof durch leichtere Stadtbahn-Garnituren, unter Einbeziehung der Eisenbahnbrücke (Kfz – Verkehr ist während der Fahrt des Zuges ausgeschlossen) und somit Vorwegnahme des innerstädtischen Teils der Stadtbahn Nord-West.
- Einführung einer für den Ausbau des ÖV's zweckgebundenen City-Maut und/oder Brückenmaut
- Verordnung Umweltzone-Luft für den Bereich Linz-Stadt.

Projektsergänzung Nr. 9:

Unabhängig von den oben geforderten Begleitmaßnahmen zur Sicherstellung der Emissionsneutralität sind nachfolgende Maßnahmen während der Bauphase in das Projekt zu integrieren:

- Der öffentliche Verkehr darf während der Bauarbeiten nicht eingeschränkt werden. Es sind geeignete Maßnahmen zu setzen, die eine (beispielsweise) eigene Busspur entlang der B 127 Fahrtrichtung Linz sicherstellt.
- Der Radverkehr und der Fußverkehr ist ebenfalls von den Baumaßnahmen unbeeinträchtigt zu führen. Gegebenenfalls ist der neue Radweg als erstes zu errichten.

erachtet. (Vgl. Konzept zur schrittweisen Umsetzung der Stadtbahn im Limmattal (Zürich Altstetten – Baden). Hier könnten im Zuge einer schrittweisen Realisierung der Stadtbahn Busse die neuen, noch nicht durchgehenden Infrastrukturtrassen als "reservierte Straßen" nutzen. Die durchgehende Servicierung der Strecke bereits zu einem Zeitpunkt, zu dem fertige Trassenabschnitte bestehen und Teilbereiche noch in Vorbereitung oder in Bau sind, vermeidet ein Umsteigen, das bekannter Weise ein großes Hindernis zur Benutzung des ÖV's ist.

4. Lärm

Wie bereits im unter Punkt "Luft und Klima" dargelegt, wird von der Oö. Umweltschutzbehörde angemerkt, dass auch bei der Festlegung der Maßzahlen für die weiterführenden Berechnungen "Schalltechnik" lediglich der Planfall 10 untersucht wurde. Weitere Planfälle (bspw. inkl. Nordteil) bleiben unberücksichtigt. Wiederum wird auf den mangelhaft kurzen Prognosezeitraum hingewiesen.

Die Dienstvorschrift – Lärmschutz an Bundesstraßen (Autobahn und Schnellstraßen) führt aus:

Ermittlung der maßgebenden Verkehrsbelastung:

Die Ermittlung der maßgebenden Verkehrsstärke für eine lärmtechnische Untersuchung hat grundsätzlich durch eine Verkehrsuntersuchung und eine genaue Analyse des Verkehrsgeschehens (Dauerzählstellen, aktuelle Verkehrsprognosen) nach RVS 04.02.11 zu erfolgen. Mit den erhobenen Daten sind die maßgebende Verkehrsstärke und der Schwerverkehrsanteil im IST- und Prognosezustand festzulegen.

Die erhobenen Daten für den IST - Zustand dürfen bei Einreichung sowohl bei geplanten Straßen ohne UVP-Verfahren als auch bei bestehenden Bundesstraßen nicht älter als 3 Jahre sein. Eine Verkehrsprognose für geplante Straßen ohne UVP-Verfahren sowie für bestehende Bundesstraßen ist immer mindestens auf 10 Jahre nach dem Einreichdatum, unter Berücksichtigung der maximalen Leistungsfähigkeit der Straße, auszulegen.

Eine vereinfachte Abschätzung der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke über den Bemessungsfaktor KL ist nicht zulässig.

Weiters ist für die Berechnung ausschließlich die höchst zulässige Geschwindigkeit auf dem betrachteten Straßenabschnitt maßgebend, außer die mittlere gefahrene Geschwindigkeit liegt (z.B. Steigungen) offensichtlich unter der höchst zulässigen Geschwindigkeit.

In den Einreichunterlagen Einlage 1.4.2. wurden im Kapitel 10.1. Maßzahlen Schalltechnik definiert:

*..... In weiterer Folge muss der Tagesverkehr auf einen maßgeblichen stündlichen Verkehr MSV für die Beurteilungszeiträume Tag/Abend/Nacht entsprechend der Formel $MSVL = KL * DTVL$ aufbereitet und aufgliedert werden.*

Lt. RVS 04.02.11 ist diese Verkehrslärberechnung nur dann zulässig, wenn keine genauen Daten vorliegen oder mit vertretbarem Aufwand ermittelt werden können. Prinzipiell sind als Grundlage die Ergebnisse der automatischen Dauerzählstellen, der Fünf-Jahres-Verkehrszählungen (ECE-Zählungen) und/oder detaillierte Verkehrsuntersuchungen heranzuziehen.

Aus Sicht der Oö. Umweltschutzbehörde wurden für die Ermittlung des Immissionsschallpegels, insbesondere bei der Ermittlung der maßgebenden Verkehrsbelastung lediglich eine vereinfachte Abschätzung durchgeführt, die gem. Dienstvorschrift für nicht zulässig erklärt wurde. Die Oö. Umweltschutzbehörde stellt daher die folgende Beweisfrage:

Beweisfrage Nr. 10:

Entsprechen die von der Antragstellerin durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen dem Stand der Technik, gem. RVS 04.02.11 und der Dienstvorschrift "Lärmschutz an Bundesstraßen"?

Zu den **vorliegenden** schalltechnischen Untersuchungen wird von der Oö. Umweltschutzbehörde festgehalten:

Das gegenständliche Untersuchungsgebiet ist auf Grund der gegebenen Immissionen durch Straßenverkehr und Bahnverkehr aus schalltechnischer Sicht als belastet (Immissionen im Bereich

der Grenzwerte) und zum Teil als erheblich belastet (Immissionen über den Grenzwerten) anzusehen.

Grundsätzlich sind keine projektsbedingten Wirkungen (auf den Betrieb der neuen Straße bezogen) mit einer Schallpegelanhebung über 1 dB zu verzeichnen. Schallpegelanhebungen beziehen sich auf unbewohnte Bereiche oder auf Wohnbereiche die straßenverkehrsbezogen keine Immissionen von mehr als 55 dB tags bzw. 45 dB nachts (entspricht Vorsorgegrenzwerte der WHO) aufweisen.

Einen Sonderfall stellt die Situation in Bereichen der Waldeggstraße dar, in denen bestehende Bauten anlässlich der Errichtung der A26 Linzer Autobahn abgetragen werden. Durch den Abtrag dieser Bauten werden derzeit gegebene Schallschirme entfallen und bahnbedingte Immissionen ausgehend von der ÖBB Westbahn bzw. Bahnhof Linz zu einer weiteren Anhebung des Immissionsschallpegels in einem bereits sehr belasteten Gebiet führen. Insbesondere in der Nachtzeit werden durch die betriebstypisch stärkeren Verkehrsanteile der Bahn und gleichzeitig Rückgang des Straßenverkehrs an einzelnen Betrachtungspositionen bis zu 5 dB höhere Pegel im Freiraum zu erwarten sein. Dies in einem Gebiet in dem derzeit schon eine als gesundheitsgefährdend zu bezeichnende Schallimmissionsbelastung gegeben ist. So weisen die Messpunkte HMP 2 und HMP 3 mittlere Dauerschallpegel von > 70 dB am Tag und > 65 dB in der Nacht auf und ist in diesem Bereich eine weitere Anhebung um mehr als 2 dB im Nachtzeitraum zu erwarten. Die Grenze der Gesundheitsgefährdung ist lt. WHO und Österreichischer Akademie der Wissenschaften mit einem Immissionsschallpegel von 55 dB im Nachtzeitraum definiert.

Bei den übrigen Messpunkten sind die Auswirkungen des geplanten Vorhabens bei den meisten Immissionspunkten als irrelevant zu bezeichnen. Das heißt, dass auch bei jenen Punkten, die derzeit schon erhebliche Grenzwertüberschreitungen aufweisen zumindest keine zusätzliche Verschlechterung eintritt, jedoch auch die "Verbesserungen" lediglich im Bereich der Irrelevanz von < 1dB liegt (vor allem bezogen auf den Nachtzeitraum).

Deutliche Verbesserungen ergeben sich im Nachtzeitraum lediglich für den Bereich Kärntnerstraße (4 Immissionspunkte von 99, davon nur 2 Immissionspunkte mit reiner Wohnnutzung). Für den Tag- und Abendzeitraum ergeben sich demgegenüber deutliche Verbesserungen an etwa 30 Immissionspunkten.

Festgehalten wird, dass vor allem im Nachtzeitraum massive Verschlechterungen im Bereich der Waldeggstraße durch Entfall eines Schallschutzes (Gebäude and der Westbahnseite) gegeben sind, während im übrigen Projektgebiet lediglich irrelevante Verbesserungen und nur an zwei Immissionspunkten deutliche Verbesserungen zu erwarten sind.

In der Bauphase ist für den gesamten Bereich Westbrücke-Waldeggstraße bis Bahnhof Linz von einer erheblichen zusätzlichen Schallimmission für den Beurteilungszeitraum Tag auszugehen. Langfristig (Zeitraum mehr als 6 Monate) ist mit einer zusätzlichen Schallimmission von 10 dB oder mehr an 27 Immissionspunkten tagsüber zu rechnen. 10 dB entspricht einer gefühlten Verdoppelung der Lautstärke. An zahlreichen Immissionspunkten wird damit der Grenzwert des Übergangs zu gesundheitsgefährdenden Auswirkungen bei langdauernder Einwirkung von 65 dB tags überschritten.

Aufgrund einer zu erwartenden Pegelanhebung von mehr als 3 dB durch ständige oder andauernde Arbeiten ist an 75 Immissionspunkten (von 99) eine humanmedizinische Beurteilung der Auswirkungen von den Schallimmissionen durch die Bautätigkeiten notwendig.

Insbesondere im Bereich Waldeggstraße ist durch die relativ lange Bauzeit von nahezu 5 Jahren von einer massiven Beeinträchtigung der Anrainer auszugehen. Dabei wird zusätzlich in einem bereits erheblich belasteten Bereich (Immissionen über dem Grenzwert des Übergangs zu gesundheitsgefährdenden Auswirkungen) eine langfristige Anhebung des Schallimmissionspegels bewirkt. An 39 Immissionspunkten wird derzeit bereits der Grenzwert des Übergangs zu gesundheitsgefährdenden Auswirkungen von 65 dB LAeq tags überschritten. An 51

Immissionspunkten wird zudem der Grenzwert des vorbeugenden Gesundheitsschutzes gem. österreichischer Akademie der Wissenschaften von 55 dB LAeq am Tag erreicht oder bereits überschritten. Lediglich an 9 Immissionspunkten wird der Grenzwert des vorbeugenden Gesundheitsschutzes derzeit eingehalten.

Aus Sicht der Oö. Umweltschutzbehörde ist aufgrund der Vielzahl von Wohnobjekten mit bereits bestehenden Grenzwertüberschreitungen das Projektgebiet als lärmhygienisch sanierungsbedürftig anzusehen. Diese Feststellung ergibt sich auch aus den Bestimmungen des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes wonach Lärminderungsmaßnahmen durchzuführen sind, wenn das Ausmaß der Belastung durch Umgebungslärm zu gesundheitsschädlichen Auswirkungen oder unzumutbaren Belästigungen führen könnte. Durch die beantragte Errichtung der A26 Linzer Autobahn sind jedoch insbesondere in der Bauphase erhebliche zusätzliche Schallimmissionen zu erwarten. Durch den Betrieb der A26 sind weiters vor allem im Nachtzeitraum keine wesentlichen Verbesserungen zu erwarten. Eine wesentliche Verschlechterung ist in jenen Bereichen zu erwarten, wo durch den Abriss von Gebäuden zusätzliche Schalleinwirkungen durch den Betrieb der Westbahn gegeben sind.

Aus diesem Grund kann seitens der Oö. Umweltschutzbehörde aus lärmtechnischer Sicht der Bau und Betrieb der A26 Linzer Autobahn zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht als umweltverträglich eingestuft werden.

Projektsergänzung Nr. 10:

Hinsichtlich Baulärm und Lärmschutz im Mittel- und Oberhangbereich der Waldeggstraße sind **Projektsergänzungen unbedingt erforderlich**.

Unter Bezug auf die **vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen** sind folgende Maßnahmen zu untersuchen bzw. als Projektsergänzungen in die Einreichplanung aufzunehmen:

Projektsergänzung Nr. 11:

Lärminderungsplanung in jenen Bereichen die derzeit schon Grenzwertüberschreitungen im Sinne der Bestimmungen des Umgebungslärmschutzgesetzes aufweisen. Dazu Vorlage eines Aktionsplanes mit Maßnahmen betreffend Verringerung der Schallübertragung, rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen zur Verringerung des Durchzugsverkehrs (City-Maut, Pendlerparkplätze), lärmarme Beläge, etc.

Forderung Nr. 3:

Aktive Schallschutzmaßnahmen zur Abschirmung des Bahn lärms im Bereich Waldeggstraße. Zu prüfen ist die Errichtung einer Schallschutzwand im Bereich Waldeggstraße anstatt der abgerissenen Häuser oder Maßnahmen im Bereich des ÖBB-Geländes, sodass in keinem Fall eine Verschlechterung zur Ist-Situation eintritt.

Forderung Nr. 4:

Einhaltung der Bestimmungen des §18 Oö. Bautechnikverordnung. Insbesondere sind Maßnahmen notwendig die auch während der einzelnen Bauetappen ausreichend Erholungsphasen (insbesondere an Wochenenden) für die Anrainer ermöglichen. Es sind jene Baulose im Detail anzuführen die ohne Ausnahmegenehmigung entsprechend §18 Abs.3 Oö. Bautechnikverordnung entweder nicht ausgeführt werden könnten oder einen im Vergleich zu den Gesamtkosten des Bauvorhabens unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand erfordern würde.

Projektsergänzung Nr. 12:

Bei jenen Baulosen, die in jedem Fall eine Ausnahmegenehmigung im Sinne des §18(3) Oö. Bautechnikverordnung benötigen, ist die Ausnahmegenehmigung auf den kürzest möglichen Zeitraum zu beschränken. Diesbezüglich ist eine entsprechende Detailplanung vorzulegen.

5. Natur- und Landschaftsschutz

Auswirkungen des Vorhabens auf Belange des Natur- und Landschaftsschutzes sind im größeren Ausmaß im Bereich der oberirdisch geführten Straßenabschnitte zu erwarten. Konflikte ergeben sich sowohl in der Bau-, als auch in der Betriebsphase. Dementsprechend lassen sich neben temporären auch dauerhafte Beeinträchtigungen feststellen.

5.1. Auswirkungen auf Schutzgüter (lt. Einreichprojekt)

Wesentliche Konfliktpotentiale mit dem Schutzgut Tiere und ihre Lebensräume ergeben sich im Bereich der städtischen Grünanlagen und Parks, im Umfeld der Turmleiten sowie insbesondere im Donautal bzw. in der Urfahrwand.

Für alle untersuchten Tiergruppen ist aufgrund der meist hohen Sensibilität sowie der häufig hohen Eingriffsintensität auf den betroffenen Flächen eine durchwegs hohe Eingriffserheblichkeit gegeben.

Insgesamt beträgt die Flächenbeanspruchung in der Bauphase 4,35 ha, davon weisen 97 % oder 4,22 ha eine mittlere bis hohe Eingriffserheblichkeit auf. In der Betriebsphase kommt es zu einem dauerhaften Lebensraumverlust bezogen auf die untersuchte Fauna von 5,17 ha, wobei ebenfalls knapp 97 % bzw. 4,99 ha eine mittlere bis hohe Eingriffserheblichkeit aufweisen.

Vorgesehen ist, dass alle in der Bauphase beanspruchten Flächen rekultiviert werden und jene Bestände, die eine lange Regenerationszeit aufweisen, im doppelten Flächenausmaß ausgeglichen werden. Es ergibt sich dadurch eine zusätzlich benötigte Fläche von 3,1 ha. Für die Betriebsphase wird ein zusätzlicher Ausgleichsflächenbedarf von 1,67 ha angeführt.

Der Konflikt, der mit der Errichtung der Donaubrücke einhergeht, ist überwiegend funktioneller Natur, wodurch ein flächiger Ausgleich als nicht möglich erachtet wird und dieses "Ungleichgewicht" im Gegenzug durch Schutzmaßnahmen kompensiert werden soll.

Die Beurteilung der aquatischen Fauna und Gewässerbiozöten erfolgt zwar in einem eigenständigen Teilprojekt im Fachbereich Gewässerökologie, die Auswirkungen betreffen aber über weite Strecke das Wasser-Land-Ökoton entlang der Donauufer. Die Sensibilität des untersuchten Donauabschnitts wird aufgrund der Feststellung von drei gefährdeten Fischarten von grundsätzlich mäßig auf zusammenfassend hoch aufgewertet. Ausgleichsmaßnahmen werden schutzgutübergreifend mit jenen der terrestrischen bzw. semiterrestrischen Fauna festgelegt.

In räumlicher Hinsicht sind die Konfliktpotentiale bzw. –flächen zum Schutzgut Pflanzen und ihre Lebensräume mit jenen bezogen auf die Fauna nahezu ident. Betroffen sind vordergründig die städtischen Grünanlagen sowie das Umfeld der geplanten Donaubrücke.

Die Eingriffserheblichkeit ist aufgrund der hohen Wertigkeit der beanspruchten Flächen durchwegs hoch.

Von den 4,01 ha an Gesamtkonfliktfläche während der Bauphase weisen rd. 35 % oder 1,40 ha eine hohe bis sehr hohe Erheblichkeit auf. In der Betriebsphase liegt eine Gesamtkonfliktfläche von 6,49 ha vor, wobei rd. 28 % bzw. 1,81 ha eine hohe bis sehr hohe Erheblichkeit zeigen.

Im Gegenzug sollen als Ausgleich für die Konflikte während der Bauphase Maßnahmen auf einer Fläche von 7,10 ha umgesetzt werden, davon sind 1,39 ha Schutzmaßnahmen, 0,78 ha Wiederherstellung von Parkanlagen, 0,74 ha Wiederaufforstung, 2,45 ha Verbesserung des Waldzustandes sowie 1,74 ha generelle Rekultivierungsmaßnahmen. Das Ausgleichsmaßnahmenpaket für die Konflikte in der Betriebsphase umfasst eine Fläche von 6,43 ha, wobei 0,22 ha Aufforstung, 1,17 ha Wiesenextensivierung, 0,06 ha Heckenpflanzung, 2,86 ha Verbesserung des Waldzustands, 0,85 ha Gestaltung Rückhaltebecken, 0,35 ha Gestaltung

Rettungsplätze, 0,35 ha Berücksichtigung ökologischer Aspekte bei der Parkgestaltung und 0,56 ha Pflanzung von Ufergehölzen vorgesehen sind.

Pflanzen und ihre Lebensräume greifen schutzgutübergreifend auch auf Fragen der Forstwirtschaft über. Dementsprechend wird versucht, die Ausgleichsmaßnahmen multifunktional auch in Hinblick auf die Auswirkungen auf dieses Schutzgut abzustimmen. Kernelement der Kompensation ist die Umsetzung waldverbessernder Maßnahmen im näheren und weiteren Umfeld des Eingriffs.

Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild sind im Bereich aller oberirdischen Anlagenteile sowohl in der Bau-, als auch in der Betriebsphase gegeben, wobei durchwegs von einer hohen bis sehr hohen Eingriffserheblichkeit auszugehen ist.

Die Abgrenzung des Wirkraums für Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild erfolgte bezogen auf Einzelstandorte in beschreibender Form ohne Flächenbemessungen.

Demzufolge erfolgte die Kompensationsermittlung ebenso verbal-argumentativ, wobei neben generellen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen während der Bauphase auch Ausgleichsmaßnahmen während der Betriebsphase angeführt werden. Dabei handelt es sich vorwiegend um Rekultivierungsmaßnahmen im weiteren Sinn, wobei technische Anlagen umpflanzt und im Zuge der Baumaßnahmen geschädigte Landschaftsstrukturen und –elemente wieder hergestellt werden. An Ausgleichsmaßnahmen (mit bevorzugter Wirkung auf die Funktionen Freizeit und Erholung) werden weiters die Wiesenfläche oberhalb der Urfahrwand, die Aufschüttung und Abflachung des Donauufers bei St. Margarethen sowie die Errichtung halbinselförmiger Bühnen angeführt.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen wird als hoch angesehen, die verbleibenden Auswirkungen werden als mittel bewertet.

5.2. Beurteilung der Kompensationsmaßnahmen (Schutz-, Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen)

Vorweg ist anzumerken, dass eine Zusammenführung aller geplanten Maßnahmen betreffend die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Lebensräume, Stadt- und Landschaftsbild, Forst- und Jagdwirtschaft sowie Gewässerökologie in einem eigenen Berichtsband für eine Beurteilung sehr zweckdienlich gewesen wäre. Insbesondere durch das Konzept, Kompensationsmaßnahmen in Verbindung mit einer durchwegs verbal-argumentativen Beurteilung auf Basis von Bewertungsmatrizen möglichst multifunktional auszulegen, wird der Analyseprozess schwer nachvollziehbar und die Ableitung von Ausgleichsmaßnahmen lässt einen sehr weiten Ermessensspielraum zu. Vorwiegend deskriptive Verfahren ermöglichen zwar eine konkret einzelfallbezogene Beurteilung von Vorhaben, sind jedoch auch gekennzeichnet durch einen geringen Formalisierungsgrad, der wiederum von Seiten der Vorhabensträger zur Durchsetzung minimaler Lösungen genutzt werden kann.

Auf Basis der Beschreibungen in den schutzgutbezogenen Berichten des Einreichprojekts ist von einem Gesamtflächenbedarf für Kompensationsmaßnahmen im Ausmaß von 27,51 ha auszugehen, wobei die Maßnahmenplanung Schutzmaßnahmen von Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen unterscheidet.

Auszugleichen ist gemäß RVS "Umweltuntersuchungen" ab einer mittleren Erheblichkeit. Dies bedeutet für das Schutzgut Pflanzen und ihre Lebensräume für die Bauphase 3,13 ha Konfliktfläche, für die Betriebsphase 4,72 ha. Das Schutzgut Tiere und ihre Lebensräume weist 4,22 ha Konfliktfläche für die Bauphase und 4,99 ha für die Betriebsphase auf.

Durch Anwendung zahlreicher (teils nicht mehr nachvollziehbarer und nicht begründeter) mathematischer Operationen sowie durch die schutzgutübergreifende Maßnahmenplanung wurde aufbauend auf den Erhebungen ein Kontingent an Kompensationsflächen und –maßnahmen entwickelt.

Dazu ist anzumerken, dass seitens der Oö. Umweltschutzbehörde lediglich Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als Kompensationsmaßnahmen im eigentlichen Sinn angesehen werden. Rekultivierungen bzw. Begleitmaßnahmen sowie Verminderungs- bzw. Schutzmaßnahmen fallen unter das "Vermeidungsgebot", haben also mit Ausgleich oder Ersatz nichts gemein.

Demzufolge ergibt sich für die Oö. Umweltschutzbehörde folgende grundsätzliche Aufstellung und Bewertung der im Einreichprojekt beschriebenen Maßnahmen (Spalte: Maßnahmenart UAnw).

Nummer	Fläche [ha]	Maßnahmenart UVE	Maßnahmenart Oö. Umweltschutzbehörde
PuT1	0,85	Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT2	0,35	Schutz-/Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT4	0,35	Begleit-/Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT5	0,15	Begleit-/Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT6	2,86	Ausgleichsmaßnahme	Ausgleich
PuT7	470 lfm	Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT8	1360 lfm	Begleitmaßnahme	Vermeidung
PuT9	1,17	Ausgleichsmaßnahme	Ausgleich
PuT11	0,22	Ausgleichsmaßnahme	Ausgleich
PuT12	0,06	Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT20		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT21		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT22		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT23		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT24		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT25		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT100	0,91	Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT101	1,74	Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT102	120 lfm	Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT103	0,43	Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT104	0,30	Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT105	0,47	Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT106	2,45	Ausgleichsmaßnahme	Ausgleich
PuT108	0,35	Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT110	0,39	Ausgleichsmaßnahme	Vermeidung
PuT121		Begleitmaßnahme	Vermeidung
PuT122		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT124		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT125		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT126		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT127		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT129		Schutzmaßnahme	Vermeidung
PuT130		Begleitmaßnahme	Vermeidung

PuT131		Begleitmaßnahme	Vermeidung
GewFi1		Verminderungsmaßnahme	Vermeidung
GewFi2	1375 lfm	Verminderungsmaßnahme	Vermeidung
GewFi3	5 Stk.	Ausgleichsmaßnahme	Ausgleich
GewFi4	300 lfm	Ausgleichsmaßnahme	Ausgleich

Aus den Angaben in der Tabelle lässt sich ableiten, dass Kompensationsmaßnahmen auf einer Fläche von 13,05 ha geplant sind. Rechnet man die linearen Maßnahmen mit einer angenommenen Breite von 5 m sowie die 5 Bühnen hinzu, ergeben sich weitere rd. 2 ha. Somit stehen 15,05 ha tatsächlich geplanter Maßnahmen, 27,51 ha an erforderlichen Maßnahmen (Summe aller Kompensationsmaßnahmen für die Schutzgüter in der Bau- und in der Betriebsphase) gegenüber. Durch die Planung schutzgutübergreifender Kompensationsmaßnahmen konnte eine "Einsparung" an Kompensationsflächen von 12,46 ha erreicht werden. Anzumerken ist an dieser Stelle auch, dass der grundsätzlich positive Zugang, Ausgleichsmaßnahmen schutzgutübergreifend festzulegen und zu planen, nicht unbedingt zweckdienlich sein muss, da etwa eine Freizeit- und Erholungsnutzung einer Fläche den naturschutzfachlichen Wert (erheblich) vermindert.

Letztlich zeigt die angewandte Methodik jedenfalls, dass die "Wirklichkeit" durch statistische Manipulation verzerrt abgebildet wird – ein nicht unbekannter Sachverhalt, der jedoch kaum Berücksichtigung findet.

Seitens der Oö. Umweltschutzbehörde werden jedenfalls die Maßnahmen PuT 1, 2, 3, 4, 7, 8, 12, 101, 102, 104, 105, 108 und 110 im Ausmaß von 5,01 ha und 590 lfm nicht als Ausgleichsmaßnahmen anerkannt. Dies begründet insbesondere auf dem Sachverhalt, dass diese Maßnahmen als Grunderfordernisse für eine zeitgemäße landschaftspflegerischen Begleitplanung und –ausführung anzusehen sind und diese keinen nennenswerten ökologischen bzw. naturschutzfachlichen Zugewinn aufweisen, der die Verluste, die mit der Realisierung des Vorhabens anstehen werden, auszugleichen vermag. Wesentlicher Zweck ist neben einer Reduktion der Beeinträchtigungen insbesondere die Wiederherstellung eines unter den gegebenen Rahmenbedingungen optisch möglichst ansprechenden Orts- und Landschaftsbildes. Es handelt sich somit um Verminderungsmaßnahmen und keinesfalls um eine Kompensation im Sinne von Ausgleichs- und/oder Ersatzmaßnahmen (auch nicht im Bezug auf Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes!).

5.3. Festlegung des zusätzlichen Bedarfs an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Reduktion der Beeinträchtigung des Naturhaushalts

Als grundsätzlich anerkennungswürdige Ausgleichsmaßnahmen verbleiben die Maßnahmen PuT 6, 9, 11 und 106 im Flächenausmaß von 6,7 ha sowie die Maßnahmen GewFi 3 und 4 in Form von 5 Bühnen (~ 0,2 ha) sowie die Schaffung von 300 lfm Flachwasserlebensraum (~ 0,15 ha).

Die für das Schutzgut Tiere und ihre Lebensräume ermittelte, erforderliche Ausgleichsfläche beträgt insgesamt 13,98 ha, für das Schutzgut Pflanzen und ihre Lebensräume in Summe 13,53 ha. Geplant wurden (schutzgutübergreifend) 15,05 ha an Kompensationsmaßnahmen, davon wurden 12,36 ha an Fläche bzw. Struktur als Ausgleichsmaßnahmen ausgewiesen. Tatsächlich werden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen jedoch lediglich auf einer Fläche von 7,05 ha vorgenommen.

Zieht man jenes der beiden den Naturhaushalt bestimmenden Schutzgüter heran, welches das größte und somit wertbestimmende Ausgleichserfordernis bewirkt, so ist der Maßnahmenplanung ein Erfordernis an Ausgleichsflächen von 13,98 ha zugrunde zu legen. Indem bislang lediglich 7,05

ha an Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorliegen, sind noch weitere 6,93 ha zu erbringen.

5.4. Anmerkungen zu den anerkehbaren Ausgleichsmaßnahmen

Maßnahme PuT 6 und PuT 106 (Verbesserung Waldzustand)

Die Flächen, auf denen waldverbessernde Maßnahmen vorgenommen werden sollen, sind auf der Planbeilage 1.2.3 vermerkt. Bei Überlagerung mit der Ist-Zustands-Kartierung lässt sich feststellen, dass einige Flächen außerhalb der kartierten Bereiche liegen und andere nicht nachvollziehbar über Kartierungsabgrenzungen hinausgehen.

Der Bestand, in dem tatsächlich waldverbessernde Maßnahmen umgesetzt werden sollen, ist im Detail zu erfassen und das Maßnahmenpaket dementsprechend anzupassen, dass diese Waldbaumaßnahmen primär nach ökologischen Kriterien zu planen und umzusetzen sind. Grundsätzlich nicht tolerierbar ist die Absicht, dass mit den Maßnahmen erst innerhalb von 3 Jahren nach Verkehrsfreigabe begonnen werden soll. Ausgleichsmaßnahmen sind ganz generell ehestmöglich vorzunehmen, bevorzugt noch vor Baubeginn, da dadurch ihre Wirksamkeit erhöht bzw. in manchen Fällen dadurch erst erreicht werden kann.

Maßnahme PuT 9 (Extensivierung)

Die Maßnahme kann grundsätzlich anerkannt werden, wobei eine "Übernutzung" für Freizeit- und Erholungszwecke ausgeschlossen werden muss. Sollte dies dennoch gewünscht sein, so ist die Maßnahmenfläche auf etwa die doppelte Größe auszuweiten und der Gesamtbereich in einen zugänglichen und einen unzugänglichen Teilbereich (letzterer im Anschluss an die Urfahrwand) aufzutrennen. Die Anerkennung als Ausgleichsmaßnahme kann nur unter diesen Gesichtspunkten erfolgen, da die (dauerhafte) Maßnahmenwirksamkeit aufgrund der dort herrschenden naturräumlichen und nutzungsgeprägten Rahmenbedingungen angezweifelt wird.

Maßnahme PuT 11 (Aufforstung)

Diese Maßnahme ist als erweiterte Waldrandgestaltung anzusehen und ist wie im Projekt dargestellt ehestmöglich umzusetzen.

Maßnahme GewFi 3 (Buhnen)

Die Errichtung von 5 Buhnen wird grundsätzlich positiv gesehen, wobei zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Details Aussagen möglich sind. Jedenfalls mit ökologischen Zielen unvereinbar ist eine fischereiliche Nutzung der im Wirkbereich der Buhnen liegenden Gewässerabschnitte.

Maßnahme GewFi 4 (Schüttung Schotterbank)

Die Maßnahme wird ebenfalls grundsätzlich positiv beurteilt, wobei die Notwendigkeit am konkreten Standort zu hinterfragen ist, da dort bereits entsprechende Strukturen vorhanden sind. Vielmehr wäre eine Aufwertung der eigentlichen Verzahnungszone zwischen Wasser und Land vorzunehmen und eine Gesamtplanung dahingehend auszulegen, dass Schutzgutkonflikte durch die v.a. im Sommer intensive Nutzung des Geländes für Freizeit- und Erholungszwecke vermieden werden können.

5.5. Anmerkungen zu sonstigen Maßnahmen

Maßnahme PuT 8 bzw. GewFi 2 (Ufergehölz, Uferstrukturierung)

Diese Schutz- und Verminderungsmaßnahmen bergen im Zusammenwirken mit der Maßnahme GewFi 3 noch ein erhebliches Potential an Verbesserungsmöglichkeiten, die ggf. auch als

Ausgleichsmaßnahmen anerkannt werden könnten. Eine Ausweitung der Gestaltungsmaßnahmen land- und wasserseitig entlang der Uferlinien sowie in der Donau selbst (vgl. etwa mit Maßnahme GewFi 4) nach bevorzugt gewässerökologischen Kriterien ist vorzunehmen.

Maßnahme PuT 124 (Sicherung Fledermäuse bei Gebäudeabriss)

Unbekannt ist, wohin die Fledermäuse ggf. umgesiedelt werden sollen. Sind geeignete Habitate (z.B. Kürnbergerwald) bekannt und entsprechen diese den artspezifischen Anforderungen?

Maßnahme PuT 101 (Rekultivierung durch Magerwiese)

Die Maßnahmendarstellung ist ausgesprochen konzeptartig und in dieser Form nicht beurteilungsfähig, wobei die Erfolgsaussichten und die Dauerhaftigkeit derartiger Extensivierungsmaßnahmen grundsätzlich in Zweifel gezogen werden müssen. Daher ist auch eine Anerkennung als Ausgleich nicht möglich.

Maßnahme PuT 1 (Gestaltung Rückhaltebecken)

Bei der Umfeldgestaltung technischer Anlagen ist darauf zu achten, optische Beeinträchtigungen bestmöglich zu kaschieren. Insofern ist eine dementsprechende landschaftspflegerische Begleitplanung (Bepflanzungsplan) vorzunehmen. Eine naturschutzfachlich gewinnbringende Gesamtlösung wird aufgrund technischer Rahmenvorgaben nicht möglich sein, somit ist auch eine Anrechenbarkeit als Ausgleich nicht möglich.

Maßnahme PuT_5 (Schaffung sek. Nistmöglichkeiten, Sommerquartiere)

Es ist anzuzweifeln, dass das Tunnellüftungsbauwerk im Bereich Bahnhof für Vögel und Fledermäuse geeignet ist, um etwa den Verlust an Nistplätzen auszugleichen, da dieser aufgrund der Umwelteinflüsse (Lärm, Licht) für diese Zwecke vermutlich wenig geeignet ist. Als Schutzmaßnahmen insbesondere für Fledermäuse ist die Anbringung von Fledermauskästen u. dgl. zweckdienlich und erforderlich, die Standortwahl ist jedoch eingehend unter Beiziehung von Experten festzulegen.

5.6. Anmerkungen zum Orts- und Landschaftsbild

Neben den Aspekten des Naturhaushalts ist insbesondere im Bereich der beiden Brückenbauwerke eine Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild von wesentlicher Bedeutung. Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind bei Vorhaben dieser Größenordnung eigentlich immer gegeben, inwieweit ein Vorhaben auch das Landschaftsbild beeinträchtigt, ist eine andere Sache und in seiner Einschätzung in einem nicht unwesentlichen Ausmaß von der "Grundeinstellung" des Beurteilers abhängig.

Zur Wahrung der Objektivität wurden bereits mehrfach Bemühungen angestellt, eine möglichst einheitliche und nachvollziehbare, formalisierte Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsregelung festzulegen. Im gegenständlichen Fall erfolgte die Bewertung (fast) ausschließlich verbalargumentativ und sehr verkürzt, wodurch die Erheblichkeit des Eingriffs im Bereich der Donauquerung jedenfalls als stark unterschätzt einzustufen ist.

Stärker formalisierte Verfahren sind zwar nicht grundsätzlich "richtiger" als ausschließlich deskriptive Bewertungsansätze, haben jedoch den Vorteil, dass mit ihnen nachvollziehbar die Größenordnung und Erheblichkeit der Auswirkungen eines Vorhabens abschätzbar wird. Als schwierig erweist sich bei derartigen Bewertungsverfahren eher die Kompensationsflächenermittlung, wodurch ein kombiniertes, aus standardisierten und verbalargumentativen Methoden aufgebautes Bewertungsverfahren als gangbare Lösung zunehmend Verwendung findet.

Eine genaue Festlegung bzw. räumliche Abgrenzung der sichtbeeinträchtigten Fläche ist für eine grundsätzliche Beurteilung der Auswirkungen eines Vorhabens auf das Landschaftsbild jedenfalls

vorzunehmen. Auf Basis der Abgrenzung einer (ggf. unterteilten) visuellen Wirkzone ist demzufolge das Flächenausmaß zu bestimmen, von wo aus ein Bauwerk eingesehen werden kann. Im Fall etwa des Pylons der Westbrücke ergibt sich bei 80 m Bauwerkshöhe ein Radius der Wirkungszone von rd. 3300 m, und daraus eine Wirkzonenfläche von rd. 3400 ha⁵. Daraus ist unter Berücksichtigung der eigentlichen Sichtbeziehungen (ohne Vogelperspektive) wiederum die tatsächlich sichtbeeinträchtigte Fläche festzulegen und als Maß für den Umfang der Beurteilung der Beeinträchtigung im weiteren Bewertungsablauf, in dem landschaftsbildrelevante Kriterien (häufig gewichtend) eingearbeitet werden, anzunehmen.

Für den Bereich der Donaubrücke etwa lässt sich in gleicher Weise eine visuelle Wirkzone von rd. 6400 ha (vereinfachte Annahme: punktförmige Reduktion des linearen Bauwerks mit einer Maximalhöhe von rd. 90 m) errechnen. Unter Berücksichtigung der Angaben im Projekt (innerhalb des 500-m-Puffers) sowie auf Basis der (nach Grobschätzungen ohne Zuhilfenahme von Geländedaten) möglichen Sichtbeziehungen zu drei Punkten am Brückenbauwerk (linkes und rechtes Donauufer, Brückenmitte) ergibt sich näherungsweise eine tatsächlich sichtbeeinträchtigte Fläche von rd. 100 ha. Hier sind Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild jedenfalls gegeben, aufgrund der Eigenart und Schönheit des beanspruchten Landschaftsraums sind diese Auswirkungen ohne Zweifel auch als negativ im Sinne von nachhaltigen Beeinträchtigungen zu beurteilen.

Die geplanten Verminderungsmaßnahmen stehen im eindeutigen quantitativen und qualitativen Missverhältnis zur generellen Landschaftsbeeinträchtigung, wobei eingestanden werden muss, dass die Gestaltungsmöglichkeiten am Brückenstandort selbst ausgeschöpft sind. Dies ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass **die Linzer Pforte aus der Sicht des Landschaftsschutzes definitiv als Tabubereich für Bauvorhaben** jeglicher Form auszuweisen ist. Eine diesbezügliche Feststellung einer Umweltverträglichkeit kann ausschließlich über den Lösungsweg der Vornahme umfangreicher Ersatzmaßnahmen, die ihrerseits zu einer Aufwertung der Landschaft an einer anderen Stelle führen, vorgenommen werden, vorausgesetzt, es liegt überhaupt ein überwiegendes anderes öffentliches Interesse an der Realisierung eines Vorhabens vor.

Anhand der Projektunterlagen zum Themenbereich Landschaftsbild (Einlage 4.5.1) ist eine Beurteilung des Eingriffs und darauf aufbauend eine Ermittlung von Ausgleichsmaßnahmen nicht schlüssig möglich, da der sichtbeeinträchtigte Raum nicht zur Gänze dargestellt ist, sondern sich auf den 500-m-Pufferbereich beschränkt. Die sichtbeeinträchtigte Zone innerhalb dieses Puffers dürfte etwa 40 ha betragen und kann zweifelsfrei als jener Raum abgegrenzt werden, wo jedenfalls sehr erhebliche Beeinträchtigungen bezogen auf das Landschaftsbild vorliegen, die wiederum durch hoch wirksame Maßnahmen auszugleichen sind.

Es kann somit davon ausgegangen werden, dass auf einer Fläche von zumindest 40 bis 100 ha Maßnahmen umgesetzt werden müssen, die zu einer Bereicherung des aktuell beeinträchtigten Landschaftsbildes führen.

An dieser Stelle wird angemerkt, dass eine Eingriffs-Ausgleichs-Ermittlung sowohl auf Ebene des Naturhaushalts, als auch auf der Ebene des Landschaftsbildes jeweils für sich allein vorzunehmen ist und demzufolge auch die Kompensationsmaßnahmen getrennt von einander festzulegen sind.

Als Ersatzmaßnahmen für die Beeinträchtigungen im Bereich der Linzer Pforte können etwa Restrukturierungsmaßnahmen entlang der Donau angerechnet werden, die aufgrund der Wiederherstellung naturnaher Fließgewässerabschnitte als Möglichkeit zur Sicherstellung des Schutzes der naturraumtypischen Landschaft angesehen werden können. Im Stauraum des Kraftwerks Abwinden-Asten (Eferdinger Becken – Linzer Pforte – Linzer Becken) gäbe es dazu mehrere Möglichkeiten bzw. für den Bereich der Rodlmündung liegt sogar ein fertig ausgearbeitetes Projekt vor.

⁵ nach Angaben aus: Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (2006): Hinweise zur Eingriffsbewertung und Kompensationsplanung für Windkraftanlagen, Antennenträger und vergleichbare Vertikalstrukturen. LUNG Mecklenburg-Vorpommern

5.7. Unter Zugrundelegung der geschilderten Sachverhalte sind folgende Projektergänzungen vorzunehmen und der Oö. Umweltschutzbehörde zur Beurteilung vorzulegen:

Projektergänzung Nr. 13:

Für die Straßenabschnitte im Bereich der Westbrücke sowie der Donaubrücke sind die gesamten sichtbeeinträchtigten Flächen abzugrenzen. Darauf aufbauend ist nach einem nachvollziehbaren (standardisierten) Bewertungsverfahren der Eingriffs-Ausgleichs-Regelung das erforderliche Flächenausmaß für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu bestimmen, wobei insbesondere der naturräumliche Reiz und die landschaftliche Besonderheit der Linzer Pforte durch entsprechende Gewichtung zu würdigen ist.

Projektergänzung Nr. 14:

Zur Reduzierung der Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter im Naturhaushalt (Tiere, Pflanzen, Lebensräume – terrestrisch und aquatisch) sind zusätzlich zu den bereits projektierten Maßnahmen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen im Ausmaß von zumindest 7 ha vorzunehmen und entsprechende Maßnahmenplanungen bzw. –beschreibungen für konkrete Maßnahmenflächen nachzureichen.

Projektergänzung Nr. 15:

Die Maßnahmen PuT 6 und 106 sind unter Beurteilung des Ist-Zustands und Definition des Soll-Zustands unter besonderer Berücksichtigung ökologischer Aspekte im Detail darzustellen bzw. zu beschreiben und planlich parzellenscharf abzugrenzen.

Projektergänzung Nr. 16:

Die Maßnahme PuT 9 ist dahingehend abzuändern bzw. neu zu projektieren, dass eine Nutzung für Freizeit- und Erholungszwecke zur Sicherstellung der ökologischen Wirksamkeit der Maßnahme auf dieser Fläche nicht angestrebt bzw. aktiv gefördert wird (z.B. keine Anlage von Spazierwegen). Ansonsten wäre der wiederum beeinträchtigte Bereich flächengleich auszugleichen.

Projektergänzung Nr. 17:

Die Maßnahmen GewFi 3 und GewFi 4 sind unter Berücksichtigung der aktuellen Standortverhältnisse unter Einbeziehung einer erweiterten Wasser-Land-Übergangszone durch Umsetzung wirkungsvoller Maßnahmen zu optimieren und im Detail zu planen. Mehrfachnutzungen, die Naturschutzzielen im eigentlichen Sinn nicht zuträglich sind, sind nicht zulässig.

Projektergänzung Nr. 18:

Die Maßnahmen PuT 8 und GewFi 2 sind unter Einbeziehung einer erweiterten Wasser-Land-Übergangszone durch Umsetzung wirkungsvoller Maßnahmen (Buhnen, Flachwasserbereich, Uferstrukturen, Gehölzinseln/-gürtel) zu optimieren und im Detail zu planen.

Projektergänzung Nr. 19:

Die Maßnahme PuT 124 ist in Zusammenschau mit der Maßnahme PuT 5 dahingehend zu konkretisieren, dass potentielle Ausweichquartiere für Fledermäuse bereits im Vorfeld erhoben und ggf. sichergestellt werden.

Projektergänzung Nr. 20:

Die Maßnahme PuT 1 ist mit entsprechenden landschaftspflegerischen Begleitplanungen und Gestaltungsvorgaben zu ergänzen.

5.8. Zusätzlich wird folgende Forderung erhoben:

Forderung Nr. 5:

Alle Schutz-, Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen sind ehestmöglich umzusetzen. Konkret sind dabei Beeinträchtigungen im Zuge der Bauabwicklung im Sinne einer nachteilenden Rekultivierung zu bereinigen. Ausgleichsmaßnahmen, die zeitlich nicht mit den Bautätigkeiten für die Straße im Zusammenhang stehen, sind spätestens 12 Monate nach Vorliegen der rechtskräftigen Genehmigungsbescheide umzusetzen bzw. ist mit deren Umsetzung im Falle von dauerhaften Maßnahmen (z.B. Waldverbesserungen) innerhalb dieser Frist zu beginnen.

6. Zusammenfassung Beweisfragen, Projektsergänzungen, und Forderungen

Insgesamt gesehen ist das vorliegende Projekt A26 – Linzer Westring – Südteil aus Sicht des Umwelt- und Naturschutzes noch mangelhaft.

Abschließend dürfen wir zusammenfassend unter Punkt A unsere Beweisfragen, unter Punkt B die aus Sicht der Oö. Umweltschutzbehörde erforderlichen Projektsergänzungen und unter Punkt C unsere Forderungen auflisten:

A. Beweisfragen

Beweisfrage Nr. 1:

Wie hoch ist die tatsächlich mögliche Verkehrskapazität auf der derzeit existierenden "Westtangente" (inkl. Engstellen) gemessen am DTV und MSV?

Beweisfrage Nr. 2:

Welche Maßnahmen im nachgeordneten Netz wären erforderlich, um die Maximalkapazität der Nord-Süd-Verbindung des Linzer Westrings zu erreichen?

Beweisfrage Nr. 3:

Mit welchen maximalen Zunahmen ist auf den Zubringerstrecken zu rechnen, wenn die Maximalkapazität des Westrings-Südteil ausgeschöpft wird und die entsprechenden limitierenden Streckenbereiche der Zubringerstrecken entsprechend adaptiert worden sind?

Beweisfrage Nr. 4:

Wurde der Einfluss der Fernverkehrsverbindung (TEN) von Prag bis Zagreb / Laibach im Projekt berücksichtigt? Wenn ja, in welcher Form und mit welchen Annahmen über die geplanten Ausbaumaßnahmen im österreichischen und internationalen Netz?

Beweisfrage Nr. 5:

Wie weit stimmen die von der Antragsstellerin vorgenommenen Verkehrsprognosen, mit den in der Zukunft zu erwartenden (und bereits eingetroffenen) Rahmenbedingungen des Oö. Gesamtverkehrskonzepts überein - insbesondere hinsichtlich der Fertigstellung der S 10 inkl. Umsetzung des Nordteils (= ursprüngliche Projektmotivation)?

Beweisfrage Nr. 6:

Wurde die angeführte Tagesganglinie, aus welcher der maßgebende Spitzenstundenfaktor bestimmt wurde, gem. den Bestimmungen der RVS ermittelt?

Beweisfrage Nr. 7:

Wird der gewählte Prognosezeitraum 2025 angesichts der geplanten Inbetriebnahme 2016 gemäß dem Stand der Technik als zureichend erachtet?

Beweisfrage Nr. 8:

Wie wirkt sich die A26 auf das Oö. Gesamtverkehrskonzept, insbesondere auf die darin formulierten verkehrspolitischen Ziele, die demographischen Veränderungen der Verkehrsteilnehmer, aber auch auf die umweltpolitischen Ziele aus?

Beweisfrage Nr. 9:

Welches Potential zur Verkehrsreduktion beinhaltet das Oberösterreichische Gesamtverkehrskonzept (ohne der Errichtung der A 26) und die damit erreichbaren Emissionsminderungen?

Beweisfrage Nr. 10:

Entsprechen die von der Antragstellerin durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen dem Stand der Technik, gem. RVS 04.02.11 und der Dienstanweisung "Lärmschutz an Bundesstraßen"?

B. Erforderliche Projektergänzungen

Allgemeine Projektergänzung: All jene Unterlagen, die zur Beantwortung der gestellten Beweisfragen erforderlich sind.

Projektergänzung Nr. 1:

Darstellung der Maßnahmen, für den Bereich des ÖV, damit zumindest der Status Quo am Verkehrsanteil gehalten werden kann

Projektergänzung Nr. 2:

Darstellung der Emissionen und Immissionen (insbesondere für Stickstoffverbindungen) für die unterschiedlichen Szenarien des MIV und ÖV mit und ohne Westring, sowie mit und ohne ergänzende Maßnahmen zur Förderung des ÖV's nach den Vorgaben des Oö. Generalverkehrskonzeptes.

Projektergänzung Nr. 3:

Darstellung der begleitenden Maßnahmen für den Bereich ÖV und Radverkehr, die sicherstellen, dass es während der Bauphase zu keiner Einschränkung im Betrieb kommt.

Projektergänzung Nr. 4:

Da das Projekt großräumige Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung – und damit auch auf die Luftschadstoffbelastung hat – muss der Untersuchungsraum auch auf jene Gebiete ausgeweitet werden, in dem Auswirkungen über den genannten Irrelevanzkriterien erwartet werden. Daher sind Untersuchungen auch für weiter entfernte Gebiete durchzuführen, wenn es dort zu einer Mehrbelastung durch den induzierten Verkehr kommt.

Projektergänzung Nr. 5:

Ergänzend zu den Immissionsberechnungen sind Emissionsbilanzen für die unterschiedlichen Planfälle und die jeweils damit verbundenen Maßnahmenpakete vorzulegen. Diese Bilanzen sind mit den Emissionsreduktionszielen des Emissionshöchstmengengesetzes-Luft (EG-L) in Beziehung zu stellen.

Projektergänzung Nr. 6:

Auf Basis der obigen Emissionsbilanzen sind Maßnahmenpakete vorzulegen, die auf eine Emissionsneutralität hinwirken.

Projektergänzung Nr. 7:

Ergänzend sind Emissionsbilanzen für treibhauswirksame Gase für die unterschiedlichen Planfälle und die jeweils damit verbundenen Maßnahmenpakete vorzulegen. Diese Bilanzen sind mit den Emissionsreduktionszielen des Kyoto- Protokolls in Beziehung zu stellen.

Projektergänzung Nr. 8:

Die Änderungen der Zusatzbelastungen für NO_x, PM₁₀ und CO₂ sind für die Änderungen des Modal-Splits durch die A26 – Linzer Westring für die Nullvariante, die Nullvariante mit ÖV-Ausbau, den Planfall 10, den Planfall der Vollbelastung des Westrings-Südteil bei maximal Auslastung (d.h. nach Beseitigung aller Verkehrsstrombeschränkungen der Zubringerstrecken) und mit entsprechenden Kompensationsmaßnahmen (ÖV) darzustellen.

Projektsergänzung Nr. 9:

Unabhängig von den oben geforderten Begleitmaßnahmen zur Sicherstellung der Emissionsneutralität sind nachfolgende Maßnahmen während der Bauphase in das Projekt zu integrieren:

- Der öffentliche Verkehr darf während der Bauarbeiten nicht eingeschränkt werden. Es sind geeignete Maßnahmen zu setzen, die eine (beispielsweise) eigene Busspur entlang der B 127 Fahrtrichtung Linz sicherstellt.
- Der Radverkehr und der Fußverkehr ist ebenfalls von den Baumaßnahmen unbeeinträchtigt zu führen. Gegebenenfalls ist der neue Radweg als erstes zu errichten.

Projektsergänzung Nr. 10:

Hinsichtlich Baulärm und Lärmschutz im Mittel- und Oberhangbereich der Waldeggstraße sind Projektsergänzungen unbedingt erforderlich.

Projektsergänzung Nr. 11:

Lärminderungsplanung in jenen Bereichen die derzeit schon Grenzwertüberschreitungen im Sinne der Bestimmungen des Umgebungslärmschutzgesetzes aufweisen. Dazu Vorlage eines Aktionsplanes mit Maßnahmen betreffend Verringerung der Schallübertragung, rechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen zur Verringerung des Durchzugsverkehrs(City-Maut, Pendlerparkplätze), lärmarme Beläge, etc.

Projektsergänzung Nr. 12:

Bei jenen Baulosen die in jedem Fall eine Ausnahmegenehmigung im Sinne des §18(3) Oö. Bautechnikverordnung benötigen sind, ist die Ausnahmegenehmigung auf den kürzest möglichen Zeitraum zu beschränken. Diesbezüglich ist eine entsprechende Detailplanung vorzulegen.

Projektergänzung Nr. 13:

Für die Straßenabschnitte im Bereich der Westbrücke sowie der Donaubrücke sind die gesamten sichtbeeinträchtigten Flächen abzugrenzen. Darauf aufbauend ist nach einem nachvollziehbaren (standardisierten) Bewertungsverfahren der Eingriffs-Ausgleichs-Regelung das erforderliche Flächenausmaß für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu bestimmen, wobei insbesondere der naturräumliche Reiz und die landschaftliche Besonderheit der Linzer Pforte durch entsprechende Gewichtung zu würdigen ist.

Projektergänzung Nr. 14:

Zur Reduzierung der Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter im Naturhaushalt (Tiere, Pflanzen, Lebensräume – terrestrisch und aquatisch) sind zusätzlich zu den bereits projektierten Maßnahmen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen im Ausmaß von zumindest 7 ha vorzunehmen und entsprechende Maßnahmenplanungen bzw. –beschreibungen für konkrete Maßnahmenflächen nachzureichen.

Projektergänzung Nr. 15:

Die Maßnahmen PuT 6 und 106 sind unter Beurteilung des Ist-Zustands und Definition des Soll-Zustands unter besonderer Berücksichtigung ökologischer Aspekte im Detail darzustellen bzw. zu beschreiben und planlich parzellenscharf abzugrenzen.

Projektergänzung Nr. 16:

Die Maßnahme PuT 9 ist dahingehend abzuändern bzw. neu zu projektieren, dass eine Nutzung für Freizeit- und Erholungszwecke zur Sicherstellung der ökologischen Wirksamkeit der Maßnahme auf dieser Fläche nicht angestrebt bzw. aktiv gefördert wird (z.B. keine Anlage von Spazierwegen). Ansonsten wäre der wiederum beeinträchtigte Bereich flächengleich auszugleichen.

Projektergänzung Nr. 17:

Die Maßnahmen GewFi 3 und GewFi 4 sind unter Berücksichtigung der aktuellen Standortsverhältnisse unter Einbeziehung einer erweiterten Wasser-Land-Übergangszone durch Umsetzung wirkungsvoller Maßnahmen zu optimieren und im Detail zu planen. Mehrfachnutzungen, die Naturschutzziele im eigentlichen Sinn nicht zuträglich sind, sind nicht zulässig.

Projektergänzung Nr. 18:

Die Maßnahmen PuT 8 und GewFi 2 sind unter Einbeziehung einer erweiterten Wasser-Land-Übergangszone durch Umsetzung wirkungsvoller Maßnahmen (Buhnen, Flachwasserbereich, Uferstrukturen, Gehölzinseln/-gurte) zu optimieren und im Detail zu planen.

Projektergänzung Nr. 19:

Die Maßnahme PuT 124 ist in Zusammenschau mit der Maßnahme PuT 5 dahingehend zu konkretisieren, dass potentielle Ausweichquartiere für Fledermäuse bereits im Vorfeld erhoben und ggf. sichergestellt werden.

Projektergänzung Nr. 20:

Die Maßnahme PuT 1 ist mit entsprechenden landschaftspflegerischen Begleitplanungen und Gestaltungsvorgaben zu ergänzen.

C. Konkrete Forderungen

Forderung Nr. 1:

Daher fordert die Oö. Umweltschutzkommission **eine medizinische Beurteilung**, die darlegt, dass die prozentuelle Änderung der Immissionskonzentration keine hygienische Auswirkung auf die betroffenen Nachbarn in den Wohn- und Bürogebäuden ausübt.

Forderung Nr. 2:

Die Oö. Umweltschutzkommission fordert die Prüfung, die Evaluierung hinsichtlich Verkehrslenkung und Emissionsminderung und die nachfolgende verbindliche (in Form einer Bescheidbedingung) Umsetzung begleitender Maßnahmen im Bereich des ÖV im Rahmen des Vorhabens A26 – Linzer Westring, damit zumindest der Status Quo am Verkehrsanteil des ÖV gehalten und den Emissionsreduktionszielen des Emissionshöchstmengengesetzes-Luft (EG-L) und des Kyoto- Protokolls Rechnung getragen wird.

Nachfolgend werden Beispiele dazu angeführt :

- Als ersten Vorgriff für die Umsetzung des Stadtbahnkonzeptes für Linz hält die Oö. Umweltschutzkommission es für dringend geboten, auch im Stadtgebiet von Linz durchgehende separate Busspuren auf der Rohrbacher Bundesstraße kommend zwischen Gemeindegrenze Puchenau (im Anschluss an die bestehende Busspur) und dem Hauptbahnhof einzurichten. Dazu ist im Kreuzungsbereich Obere Donaustraße/Mühlkreisbahn/Rudolfstraße eine gesteuerte Schrankenregelung (vgl. Robert-Koch-Straße im Bereich des AKH-Linz) und die gezielte und exklusive Nutzung bestehender Straßenzüge für diese "Stadtbahnbusse" (z.B. durch die Obere Donaustraße, Flugasse, Fiedlerstrae). Die gezielte Einschränkung des MIV's auf der Nibelungenbrücke und in der Dametzstrae durch Einrichtung einer durchgehenden Busspur trägt zur weiteren Umlagerung und auf dieser Achse auch zur Reduzierung des Verkehrs bei. Diese Maßnahmen sind nicht nur im Sinne einer grundlegenden

Neuorientierung dieses Linzer Verkehrsstranges sinnvoll, sondern auch mit äußerst geringem finanziellen Aufwand unmittelbar umsetzbar.

- Nutzung des bestehenden Schienensystems zwischen Mühlkreisbahnhof und Hauptbahnhof durch leichtere Stadtbahn-Garnituren, unter Einbeziehung der Eisenbahnbrücke (Kfz – Verkehr ist während der Fahrt des Zuges ausgeschlossen) und somit Vorwegnahme des innerstädtischen Teils der Stadtbahn Nord-West.
- Einführung einer für den Ausbau des ÖV's zweckgebundenen City-Maut und/oder Brückenmaut
- Verordnung Umweltzone-Luft für den Bereich Linz-Stadt.

Forderung Nr. 3:

Aktive Schallschutzmaßnahmen zur Abschirmung des Bahnlärms im Bereich Waldeggstraße. Zu prüfen ist die Errichtung einer Schallschutzwand im Bereich Waldeggstraße anstatt der abgerissenen Häuser oder Maßnahmen im Bereich des ÖBB-Geländes, sodass in keinem Fall eine Verschlechterung zur Ist-Situation eintritt.

Forderung Nr. 4:

Einhaltung der Bestimmungen des §18 Oö. Bautechnikverordnung. Insbesondere sind Maßnahmen notwendig die auch während der einzelnen Bauetappen ausreichend Erholungsphasen (insbesondere an Wochenenden) für die Anrainer ermöglichen. Es sind jene Baulose im Detail anzuführen die ohne Ausnahmegenehmigung entsprechend §18 Abs.3 Oö. Bautechnikverordnung entweder nicht ausgeführt werden könnten oder einen im Vergleich zu den Gesamtkosten des Bauvorhabens unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand erfordern würde.

Forderung Nr. 5:

Alle Schutz-, Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen sind ehestmöglich umzusetzen. Konkret sind dabei Beeinträchtigungen im Zuge der Bauabwicklung im Sinne einer nacheilenden Rekultivierung zu bereinigen. Ausgleichsmaßnahmen, die zeitlich nicht mit den Bautätigkeiten für die Straße im Zusammenhang stehen, sind spätestens 12 Monate nach Vorliegen der rechtskräftigen Genehmigungsbescheide umzusetzen bzw. ist mit deren Umsetzung im Falle von dauerhaften Maßnahmen (z.B. Waldverbesserungen) innerhalb dieser Frist zu beginnen.

7. Abschließende Bemerkungen:

Es ist nicht Aufgabe und Rolle der Oö. Umweltanwaltschaft, politische Festlegungen im Bereich der Verkehrsplanung mit Hilfe eines Rechtsverfahrens zu unterlaufen oder politische Verkehrsentscheidungen "umzudrehen". Sehr wohl ist es aber Aufgabe und Auftrag der Oö. Umweltanwaltschaft, im Rahmen der Rechtsverfahren, wie dem vorliegenden UVP-Verfahren "A26 – Linzer Westring" die rechtlichen und anderen normativen Festlegungen zum Schutz der Umwelt und der Natur einzufordern und auf die Umsetzung der dafür nötigen Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen des Rechtsverfahrens hinzuwirken.

Unter Zugrundelegung der obigen Ausführungen ist das vorliegende Projekt "A26 – Linzer Westring – Südteil" in einigen Bereichen des Umwelt- und Naturschutzes noch mangelhaft und zu verbessern. Die Oö. Umweltanwaltschaft erhebt daher gegen des Projekt "A26 – Linzer Westring – Südteil" formell Einwände.

Damit das Vorhaben im Rahmen der gültigen nationalen und internationalen Rechtsnormen bewilligungsfähig wird, sind aus Sicht der Oö. Umweltanwaltschaft Projektsergänzungen und das Eingehen auf unsere oben dargelegten Beweisfragen und Forderungen zwingend erforderlich. Erst mit den geforderten Ergänzungen ist aus unserer Sicht eine Erteilung der erforderlichen Bewilligungen für das vorliegende Projekt auf Basis der geltenden Bestimmungen denkbar. Weitere Ausführungen behalten wir uns im Rahmen des Parteiengehörs vor.

Mit freundlichen Grüßen!

Der Oö. Umweltanwalt:

Dipl.-Ing. Dr. Martin Donat

Hinweis:

Wenn Sie mit uns schriftlich in Verbindung treten wollen, richten Sie Ihr Schreiben bitte an die Oö. Umweltanwaltschaft, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz, und führen Sie das Geschäftszeichen dieses Schreibens an.