



BMVIT – IV/ST3 (Rechtsbereich Bundesstraßen)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

DVR 0000175

E-Mail: st3@bmvit.gv.at



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Gruppe Straße

GZ. BMVIT-314.526/0047-IV/ST-ALG/2014

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

Wien, am 22.12.2014

A 26 Linzer Autobahn Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – ASt. Donau Nord

**Genehmigung des Bundesministers für Verkehr,
Innovation und Technologie
nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000
und dem Forstgesetz 1975 sowie Bestimmung des
Straßenverlaufes gemäß Bundesstraßengesetz 1971 und
Genehmigung der Tunnel-Vorentwürfe gemäß dem
Straßentunnel-Sicherheitsgesetz**

INHALTSVERZEICHNIS

Spruch	8
I. Genehmigungen nach dem UVP-G 2000 sowie ForstG 1975 und Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß Bundesstraßengesetz 1971 sowie Genehmigung der Tunnel-Vorentwürfe gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz	8
I.1. Genehmigung nach dem UVP-G 2000.....	8
I.2. Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971	8
I.3. Genehmigung nach dem Forstgesetz 1975	9
I.4. Genehmigung der Tunnel-Vorentwürfe nach dem STSG	10
II. Projektbestandteile	11
III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil	13
IV. Nebenbestimmungen	13
IV.1. Bedingung	13
IV.2. Auflagen	13
Allgemeines	13
Fachbereich 01 – Verkehr und Verkehrssicherheit.....	15
Fachbereich 02 – Lärm	18
Fachbereich 03 – Erschütterungen und Sekundärschall.....	33
Fachbereich 04 – Luftschadstoffe und Klima	34
Fachbereich 06 – Raumordnung und Sachgüter, Erholung, Orts- und Landschaftsbild	39
Fachbereich 07 – Kulturgüter	40
Fachbereich 08 – Boden und Landwirtschaft.....	40
Fachbereich 09 – Abfälle und Altlasten	41
Fachbereich 13 – Humanmedizin	42
Fachbereich 14 – Waldökologie und Forstwirtschaft, Wildbiologie und Jagdwirtschaft / Forst	44
Fachbereich 16 – Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit.....	47
Fachbereich 17 – Tunnelsicherheit / Sicherheitsbeurteilungen.....	56
V. Abspruch über die erhobenen Einwendungen	62
VI. Kosten	62
VII. Rechtsgrundlagen	62
Begründung	63
I. Verfahrensgang	63
I.1. Vorverfahren gemäß § 24 Abs. 7 iVm § 4 UVP-G 2000	63
I.2. Antrag der Projektwerberin vom 21. Mai 2008	63

I.2.1 Antrag und Vorlage der Projektunterlagen.....	63
I.2.2. Beiziehung der Sachverständigen	63
I.2.3. Ankündigung einer Projektänderung, Information der mitwirkenden Behörden	64
I.3. Projektänderung Dezember 2008	66
I.4. Kundmachung und öffentliche Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen	67
I.5. Stellungnahmen und Einwendungen.....	68
I.6. Ergebnisse der Begutachtung	69
I.6.1. Begutachtung Fachbereiche Luftschadstoffe und Humanmedizin.....	69
I.6.2. Begutachtung Fachbereich Lärm.....	71
I.6.3. 2. Koordinierungsbesprechung.....	72
I.7. Ankündigung einer Projektänderung durch die Projektwerberin	72
I.8. Projektänderung Dezember 2011	73
I.9. Änderungen im Sachverständigen-Team	75
I.10. Kundmachung und öffentliche Auflage des Änderungen des verfahrenseinleitenden Antrages und der geänderten Antragsunterlagen.....	77
I.11. Stellungnahmen und Einwendungen.....	78
I.12. Erstellung und Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens, Mündliche Verhandlung	79
I.13. Weitere Koordinierung mit den mitwirkenden Behörden.....	81
I.13.1. 3. Koordinierungsbesprechung.....	81
I.13.2. Koordinierung mit der StVO-Behörde bezüglich Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Donaubrücke.....	81
I.13.3. 4. bis 8. Koordinierungsbesprechung	82
I.14. Weiteres Ermittlungsverfahren	83
II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang	83
II.1. Zuständigkeit	83
II.2. Beiziehung von Sachverständigen	83
II.3. Großverfahren gem. §§ 44a ff AVG	85
II.4. Überprüfung der Unterlagen	86
II.5. Projektänderung Dezember 2008	88
II.6. Verbesserungsauftrag.....	89
II.7. Begutachtung der Unterlagen durch die Sachverständigen.....	89
II.8. Koordinierungsverpflichtung.....	89
II.9. Projektänderung Dezember 2011	91
II.9.1. Allgemeines.....	91
II.9.2. Beschreibung der Änderungen	92
II.9.3. Rechtsausführungen	95
II.10. Rechtsfolgen der nicht vollständigen Erfüllung des Verbesserungsauftrages.....	102
II.11. Verspätete Stellungnahmen.....	103

II.12. Erstellung und Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens, Mündliche Verhandlung	105
II.13. Zeitplan.....	105
III. Umweltverträglichkeitsgutachten, Forsttechnisches Gutachten, Sicherheitsbeurteilungen	107
III.1. Umweltverträglichkeitsgutachten.....	107
III.1.1. Teilgutachten Verkehr und Verkehrssicherheit	107
III.1.2. Teilgutachten Lärm.....	112
III.1.3. Teilgutachten Erschütterungen und Sekundärschall.....	116
III.1.4. Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima	118
III.1.5. Teilgutachten Pflanzen, Tiere und Lebensräume.....	124
III.1.6. Teilgutachten Raumordnung und Sachgüter, Erholung, Orts- und Landschaftsbild.....	127
III.1.7. Teilgutachten Kulturgüter	133
III.1.8. Teilgutachten Boden und Landwirtschaft.....	134
III.1.9. Teilgutachten Abfälle und Altlasten.....	137
III.1.10. Teilgutachten Geologie und Hydrogeologie	140
III.1.11. Teilgutachten Oberflächen- und Grundwasser.....	141
III.1.12. Teilgutachten Gewässerökologie und Fischereiwirtschaft.....	143
III.1.13. Teilgutachten Humanmedizin	145
III.1.14. Teilgutachten Waldökologie und Forstwirtschaft, Wildbiologie und Jagdwirtschaft	150
III.1.15. Teilgutachten Eisenbahn	151
III.1.16. Teilgutachten Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit.....	152
III.1.17. Teilgutachten Tunnelsicherheit.....	155
III.1.18. Teilgutachten Schifffahrtstechnik.....	157
III.1.19. Integrative Gesamtschau.....	158
III.2. Forsttechnisches Gutachten	162
III.3. Sicherheitsbeurteilungen.....	165
IV. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen.....	166
IV.1. Allgemeines.....	166
IV.2. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auflagen	167
IV.3. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen der mündlichen Verhandlung	167
IV.3.1. Allgemeines	167
IV.3.2. Im Besonderen.....	169
IV.4. Erwägungen zu den Rechtsfragen in den während der öffentlichen Auflagen eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen	173
IV.5. Erwägungen zu den Rechtsfragen in der mündlichen Verhandlung.....	196
IV.6. Zur behaupteten Befangenheit und mangelnden Qualifikation von Sachverständigen	205
IV.7. Zur behaupteten Befangenheit der Organwalter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.....	217

V. Weiteres Ermittlungsverfahren	219
V.1. Auseinandersetzung mit den nach der Mündlichen Verhandlung eingebrachten Stellungnahmen.....	219
V.1.1. Allgemeines	219
V.1.2. Nach der mündlichen Verhandlung eingebrachte Stellungnahmen	219
V.1.3. Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen	235
V.1.4. Gewährung von Parteiengehör	240
V.1.5. Stellungnahmen im Rahmen des Parteiengehörs	242
V.1.6. Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen	248
V.1.7. Weiteres Parteiengehör	261
V.1.8. Stellungnahmen im Rahmen des Parteiengehörs	261
V.1.9. Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen	262
V.2. Verkehrserhebung 2012	264
V.2.1. Sachverhalt.....	264
V.2.2. Gewährung von Parteiengehör	265
V.2.3. Anträge auf Fristverlängerung zur Abgabe einer Stellungnahme.....	268
V.2.4. Stellungnahmen im Rahmen des Parteiengehörs	269
V.2.5. Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen	279
V.2.6. Weiteres Parteiengehör	283
V.2.7. Stellungnahmen im Rahmen des weiteren Parteiengehörs und Erwägungen der ho. Behörde	284
V.3. Evaluierung Fachbereich Lärm aufgrund BStLärmIV	287
V.3.1. Sachverhalt.....	287
V.3.2. Ergänzung der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin.....	288
V.3.3. Gewährung von Parteiengehör	290
V.3.4. Stellungnahmen im Rahmen des Parteiengehörs und Erwägungen der ho. Behörde	291
V.4. Ergänzungen zum Fachbereich Naturschutz (Wanderfalke).....	294
V.4.1. Sachverhalt.....	294
V.4.2. Behördliche Ergänzungsgutachten.....	295
V.4.3. Gewährung von Parteiengehör	296
V.4.4. Antrag auf Fristverlängerung zur Abgabe einer Stellungnahme	297
V.4.5. Stellungnahmen im Rahmen des Parteiengehörs	297
V.4.6. Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen	301
V.5. Auseinandersetzung mit der fachlichen Stellungnahme von Dr. Josef Lueger.....	323
V.5.1. Fachliche Stellungnahme von Dr. Josef Lueger	323
V.5.2. Stellungnahme von Dr. Kurt Klima	324
V.5.3. Auseinandersetzung mit der Stellungnahme Dr. Josef Lueger	326
V.5.4. Auseinandersetzung mit den Schriftsätzen in Bezug auf die fachliche Stellungnahme des Ingenieurbüros für technische Geologie Dr. Josef Lueger vom 21.11.2014	330

V.5.5. Rechtliche Conclusio.....	333
V.6. Schluss des Ermittlungsverfahrens.....	333
VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen	334
VI.1. Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000	334
VI.1.1. Zu § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000.....	336
VI.1.2. Zu § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000.....	338
VI.1.3. Zu § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000.....	348
VI.1.4. Zu § 24f Abs. 3 und 4 UVP-G 2000.....	348
VI.2. Bestimmung des Straßenverlaufes nach dem BStG 1971	350
VI.3. Genehmigung nach dem ForstG 1975.....	360
VI.4. Genehmigung nach dem STSG.....	366
VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen.....	369
VII.1. Allgemeines.....	369
VII.2. Im Besonderen	371
VII.2.1. Verkehr	371
VII.2.2. Lärm	388
VII.2.3. Luftschadstoffe und Klima.....	395
VII.2.4. Naturschutz.....	415
VIII. Zusammenfassung	423
Rechtsmittelbelehrung	423

**Betreff: Oberösterreich
 A 26 Linzer Autobahn
 Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – ASt. Donau Nord
 UVP-Verfahren
 Bescheid gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 24f UVP-G 2000,
 § 4 BStG 1971, § 7 STSG und § 17 Forstgesetz 1975**

BESCHIED

Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), vertreten durch die ASFINAG Bau Management GmbH (ASFINAG BMG), hat mit Schreiben vom 21. Mai 2008 beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVP-G 2000 und auf Erlassung eines teilkonzentrierten Genehmigungsbescheides gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000) insbesondere in Verbindung mit § 24h (nunmehr § 24f) Abs. 1 UVP-G 2000, § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz (BStG 1971), § 17 Forstgesetz 1975 und § 7 Abs. 1 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz (STSG) betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben A 26 Linzer Autobahn, Abschnitt Knoten Linz/Hummelhof (A 7) bis Anschlussstelle Donau Nord, gestellt.

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2008 übermittelte die ASFINAG Bau Management GmbH im Vollmachtsnamen der ASFINAG unter Hinweis auf eine mit Schreiben vom 13. August 2008 angekündigte Projektänderung gemäß § 24g UVP-G 2000 idgF überarbeitete Projektunterlagen.

Mit Schreiben vom 31. Jänner 2012 legte die ASFINAG Bau Management GmbH im Vollmachtsnamen der ASFINAG überarbeitete Einreichunterlagen zum gegenständlichen Bundesstraßenvorhaben vor und stellte den Antrag auf Genehmigung des Vorhabens in der geänderten Form.

Mit Schreiben vom 20. September 2012 legte die ASFINAG Bau Management GmbH im Vollmachtsnamen der ASFINAG eine Projektmodifikation im Bereich Anschlussstelle Donau Süd vor und beantragte, das Vorhaben in der geänderten Form zu genehmigen.

Über diesen Antrag entscheidet der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012, § 32 lit. b BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 96/2013, § 170 Abs. 2 ForstG 1975, BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I Nr. 189/2013 sowie als Tunnel-Verwaltungsbehörde gemäß § 13 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz (STSG), BGBl. I Nr. 54/2006 idF BGBl. I Nr. 96/2013, wie folgt:

Spruch

I. Genehmigungen nach dem UVP-G 2000 sowie ForstG 1975 und Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß Bundesstraßengesetz 1971 sowie Genehmigung der Tunnel-Vorentwürfe gemäß Straßentunnel-Sicherheitsgesetz

I.1. Genehmigung nach dem UVP-G 2000

Der ASFINAG, vertreten durch die ASFINAG BMG, wird die Genehmigung nach § 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), § 17 Forstgesetz 1975 und § 7 Abs. 1 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz (STSG) für das Bundesstraßenbauvorhaben A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – ASt. Donau Nord, erteilt.

Die Genehmigung erfolgt nach Maßgabe der im Spruchpunkt II. angeführten Projektunterlagen und der im Spruchpunkt IV. enthaltenen Nebenbestimmungen.

I.2. Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971

Gemäß § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) wird der Straßenverlauf der A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – ASt. Donau Nord, im Bereich der Landeshauptstadt Linz auf Grundlage des Einreichprojektes Dezember 2008 - Projektänderung Dezember 2011 (Spruchpunkt II.) wie folgt bestimmt:

Die neu herzustellende A 26 Linzer Autobahn von Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – Anschlussstelle (ASt.) Donau Nord liegt im westlichen Linzer Stadtgebiet und erstreckt sich über eine Gesamtlänge von rund 4,7 km.

Die A 26 schließt unmittelbar an den Autobahnabschnitt Bindermichl der A 7 Mühlkreis Autobahn an und überquert nach der Anschlussstelle Unionstraße (mit Anbindung an die B 139 Kremstalstraße) mit der Westbrücke (Schrägseilbrücke mit einer Länge von ca. 213m) den Westkopf des Linzer Hauptbahnhofes. Anschließend an die Halbanchlussstelle Waldeggstraße taucht die A 26 in die Unterflurtrasse des Tunnels Freinberg zur Anschlussstelle Bahnhof ab. Im Bereich der Kreuzung Ziegeleistraße / Waldeggstraße, wo mittels planfreiem Knoten die Kärntnerstraße anschließt, geht die Unterflurtrasse in den bergmännischen Teil des Tunnels Freinberg über und führt in weiterer Folge unter dem Freinberg (Länge des Tunnels Freinberg 3,1 km) bis zur Anschlussstelle Donau Süd. In weiterer Folge quert die A 26 die B 129 Eferdinger Straße, die Donau, die Mühlkreisbahn sowie die B 127 Rohrbacher Straße mit einer ca. 306m langen Hängebrücke. Am linken Donauufer befinden sich die Portale des Tunnels Donau Nord, die ebenso wie der Tunnel Freinberg direkt an die Donaubrücke anschließen und mit der Anschlussstelle Donau Nord die A 26 begrenzen. Der Anschluss im Bereich Donau Süd und Nord an die B 129 Eferdinger Straße und die B 127 Rohrbacher Straße erfolgt jeweils durch zwei bergmännisch hergestellte Tunnelrampen, welche unmittelbar nach den Portalen mit T-Kreuzungen an das untergeordnete Straßennetz angebunden sind.

Das Vorhaben wird zeitlich gestaffelt, in drei Verwirklichungsabschnitten realisiert werden:

1. Verwirklichungsabschnitt: Donaubrücke inkl. Anschluss an die B 127 und die B 129
2. Verwirklichungsabschnitt: Tunnel Freinberg inkl. Knoten Bahnhof und UFT Waldeggstraße bis HAST. Waldeggstraße
3. Verwirklichungsabschnitt: Westbrücke (Lückenschluss zur A 7 bei Knoten Linz/Hummelhof)

Im Einzelnen ist der Verlauf der neu herzustellenden Bundesstraße aus dem Trassenplan vom 7. September 2012, bestehend aus Trassenplan gem. § 4 BStG Blatt 1 (Einlage 1.0.2) und Trassenplan gemäß § 4 BStG Blatt 2 (Einlage 1.0.3), jeweils im Maßstab 1: 2000, zu ersehen.

Die Genehmigung erfolgt nach Maßgabe der im Spruchpunkt IV. enthaltenen Nebenbestimmungen.

Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes gemäß § 15 BStG 1971 ergeben sich aus dem vorgenannten Trassenplan. Die den örtlichen Verhältnissen entsprechend festgelegten Geländestreifen weisen um die künftige Straßenachse eine Breite von maximal 150m bzw. um die künftigen Achsen der Rampen eine Breite von maximal 75m auf.

I.3. Genehmigung nach dem Forstgesetz 1975

Der ASFINAG, vertreten durch die ASFINAG BMG, wird zum Zwecke der Errichtung und des Betriebes der A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – ASt. Donau Nord, samt zugehörigen Nebenanlagen die Bewilligung zur dauernden Rodung einer Rodefläche im Ausmaß von 5.555m² und zur befristeten Rodung einer Rodefläche im Ausmaß von 4.709m² nach Maßgabe des „Forstrechtlichen Einreichoperats“ (Einreichprojekt Dezember 2008 – Projektänderung Dezember 2011, Box 4, Mappe 4.12) und des darin enthaltenen – einen integrierenden Bestandteil des Bescheidspruches bildenden – Rodungsplanes (Einlage 4.12.2) sowie nach Maßgabe der unter Spruchpunkt IV. enthaltenen Nebenbestimmungen erteilt.

Das genaue Ausmaß der vom Vorhaben betroffenen Waldflächen ist den folgenden Flächenzusammenstellungen zu entnehmen:

Katastralgemeinde	Grundstück Nr.	Rodungsfläche befristet [m ²]	Rodungsfläche dauernd [m ²]
Linz	2789/2	269	195
Linz	2795/1	1.662	2.271
Linz	2795/3	55	989
Linz	2813/1	206	474
Linz	2814/2	251	293
Linz	2826/1	519	0
Linz	2827/2	5	0
Waldegg	999/2	1.125	159

Katastralgemeinde	Grundstück Nr.	Rodungsfläche befristet [m ²]	Rodungsfläche dauernd [m ²]
Urfahr	789/1	194	189
Pöstlingberg	1210/14	44	3
Pöstlingberg	1284/1	367	557
Pöstlingberg	1284/6	12	425
Summe Linz		2.967	4.222
Summe Waldegg		1.125	159
Summe Urfahr		194	189
Summe Pöstlingberg		423	985
Gesamtsumme		4.709	5.555

Rodungszweck und zeitliche Bindungen:

- Die Rodungsbewilligung wird ausschließlich zum Zwecke der Errichtung und des Betriebes der A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – ASt. Donau Nord, samt Nebenanlagen erteilt.
- Die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck bis zum Ablauf eines Zeitraumes von 10 Jahren nach Rechtskraft dieses Bescheides nicht erfüllt wurde.
- Die befristete Rodungsbewilligung für Teilflächen der Gst.Nr. 2789/2, 2795/1, 2795/3, 2813/1, 2814/2, alle KG Linz, des Gst.Nr. 999/2, KG Waldegg, des Gst.Nr. 789/1, KG Urfahr und der Gst.Nr. 1210/14, 1284/1 u. 1284/6, alle KG Pöstlingberg, wird bis zum Ende der Bauphase 1 erteilt.
- Die befristete Rodungsbewilligung für Teilflächen der Gst.Nr. 2826/1 u. 2827/2, beide KG Linz, wird bis zum Ende der Bauphase 2 erteilt.

I.4. Genehmigung der Tunnel-Vorentwürfe nach dem STSG

Tunnel Freinberg

Der ASFINAG, vertreten durch die ASFINAG BMG, als Tunnel-Manager wird für den auf der A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – ASt. Donau Nord, gelegenen Tunnel Freinberg gemäß § 7 Abs. 1 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz, BGBl. I Nr. 54/2006 in der Fassung BGBl. I Nr. 96/2013, die Genehmigung des Tunnel-Vorentwurfes auf Grundlage des Tunnel-Vorentwurfes (Box 3) erteilt.

Tunnel ASt. Donau Nord

Der ASFINAG, vertreten durch die ASFINAG BMG, als Tunnel-Manager wird für den auf der A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – ASt. Donau Nord, gelegenen Tunnel ASt. Donau Nord gemäß § 7 Abs. 1 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz, BGBl. I Nr. 54/2006 in der

Fassung BGBl. I Nr. 96/2013, die Genehmigung des Tunnel-Vorentwurfes auf Grundlage des Tunnel-Vorentwurfes (Box 3) erteilt.

Die Genehmigungen erfolgen nach Maßgabe der unter Spruchpunkt II. angeführten und mit einem Bescheidvermerk versehenen Unterlagen und der unter Spruchpunkt IV. enthaltenen Nebenbestimmungen.

II. Projektbestandteile

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

Einreichprojekt 2008 – Projektänderung Dezember 2011:

Box 1 – Das Projekt – Zusammenfassung und Grundlagen

- 1.0 Unterlagen gem. § 4 BStG (Einlagen 1.0.1 bis 1.0.5)
- 1.1 Zusammenfassung (Einlagen 1.1.1 bis 1.1.10)
- 1.2 Umweltverträglichkeitserklärung (Einlagen 1.2.1 bis 1.2.4)
- 1.3 Das Vorhaben Projektsgeschichte und Alternativen (Einlagen 1.3.1 bis 1.3.7)
- 1.4 Grundlagen Verkehr Teil 1, Teil 2 und Teil 3 (Einlagen 1.4.1 bis 1.4.7)
- 1.5 Landschaftspflegerische Begleitplanung und architektonisches Gestaltungskonzept (Einlagen 1.5.1 bis 1.5.14)

Box 2 – Teil 1 – Straßenbauliches Operat

- 2.1 Technisches Projekt Straße A 26 – Übersichtspläne und Berichte (Einlagen 2.1.1 bis 2.1.15)
- 2.2 Detaillagepläne Gesamtprojekt (Einlagen 2.2.1 bis 2.2.13)
- 2.3 Lagepläne – Einbauten (Einlagen 2.3.1 bis 2.3.6)
- 2.4 Entwässerung (Einlagen 2.4.1 bis 2.4.16)
- 2.5 Detaillängenschnitte A 26 Hauptanlage, Anschlussstellen und Nebenanlage (Einlagen 2.5.1 bis 2.5.15)
- 2.6 Querschnitte (Einlagen 2.6.1 bis 2.6.18)

Box 2 – Teil 2 – Straßenbauliches Operat

- 2.7 Bauphasen und Materialbewirtschaftung (Einlagen 2.7.1 bis 2.7.25)
- 2.8 Vorentwürfe Kunstbauwerke Bereich Ast Unionstraße Waldeggstraße, Westbrücke (Einlagen 2.8.1 bis 2.8.18)
- 2.9 Vorentwürfe Kunstbauwerke – Bereich Ast Bahnhof (Einlagen 2.9.1 bis 2.9.6)
- 2.10 Generelles Projekt Donaubrücke (Einlagen 2.10.1 bis 2.10.21)
- 2.11 Radwegunterführung Puchenau (Einlagen 2.11.1 bis 2.11.3)
- 2.12 Grundeinlösung (Einlagen 2.12.1 bis 2.12.6)

Box 3 – Tunnelvorentwurf

- 3.1 Tunnelsystem und Sicherheit (Einlagen 3.1.1 bis 3.1.15)
- 3.2 Bautechnik Tunnel Freinberg Unterflurtrasse (Einlagen 3.2.1 bis 3.2.25)
- 3.3 Bautechnik Tunnel Freinberg und ASt Donau Nord – Allg. Planunterlagen (Einlagen 3.3.1 bis 3.3.18)

- 3.4 Bautechnik Tunnel Freinberg – Objektbezogene Unterlagen (Einlagen 3.4.1 bis 3.4.43)
- 3.5 Bautechnik ASt Nord – Objektbezogene Unterlagen (Einlagen 3.5.1 bis 3.5.17)
- 3.6 Ausrüstungstechnik (Einlagen 3.6.1 bis 3.6.18)

Box 4 – Teil 1 – Fachbeiträge zur UVE

- 4.1 Siedlungs- und Wirtschaftsraum /Sach- und Kulturgüter (Einlagen 4.1.1 bis 4.1.6)
- 4.2 Schalltechnik Betriebsphase (Einlagen 4.2.1 bis 4.2.4)
- 4.3 Schalltechnik Bauphase (Einlagen 4.3.1 bis 4.3.3)
- 4.4 Mensch-Nutzungen: Land- und Forstwirtschaft, Wildökologie und Jagd (Einlagen 4.4.1 bis 4.4.6)
- 4.5. Mensch-Nutzungen: Freizeit und Erholungsnutzung/Landschafts-und Stadtbild (Einlagen 3.4.1 bis 4.5.11)
- 4.6 Ökologie: Tiere und ihre Lebensräume (Einlagen 4.6.1 bis 4.6.3)
- 4.7 Ökologie: Pflanzen und ihre Lebensräume (Einlagen 4.7.1 bis 4.7.4)

Box 4 – Teil 2 Fachbeiträge zur UVE

- 4.8 Luft und Klima (Einlagen 4.8.1 bis 4.8.3)
- 4.9 Geologie und Geotechnik, Hydrogeologie, Erschütterung
 - Teil 1 (Einlagen 4.9.1 bis 4.9.7)
 - Teil 2 (Einlagen 4.9.8 bis 4.9.15)
 - Teil 3 (Einlagen 4.9.16 bis 4.9.18)
 - Teil 4 (Einlagen 4.9.19 bis 4.9.26)
- 4.10 Wasser: Oberflächenwasser, Gewässerökologie und Fischerei (Einlagen 4.10.1 bis 4.10.6)
- 4.11 Umweltmedizin (Einlage 4.11.1)
- 4.12 Forstrechtliches Einreichprojekt (Einlagen 4.12.1 und 4.12.2)

Box 5 – Geotechnische Unterlagen

- 5.1 Geotechnik: GTGA WR1-LZ 15 Bereich Bindermichl (Einlagen 5.1.1 bis 5.1.3)
- 5.2 Geotechnik: GTGA WR2 – Westbrücke (Einlagen 5.2.1 bis 5.1.3)
- 5.3 Geotechnik: GTGA WR3 – Tunnel Freinberg, Unterflurtrasse Röhre 1 und 2 (Einlagen 5.3.1 bis 5.3.7)
- 5.4 Geotechnik: GTGA WR4 – Tunnel Freinberg, Bergmännischer Tunnel Röhre 1 und 2 (Einlagen 5.4.1 bis 5.4.10)
- 5.5 Geotechnik: GTGA WR5-Donaubrücke (Einlagen 5.5.1 bis 5.5.7)
- 5.6. Geotechnik: GTGA WR6 – Ast Donau Nord (Einlagen 5.6.1 bis 5.6.7)
- 5.7 Geotechnik: GTGA Radwegunterführung Puchenau (Einlagen 5.7.1)

Weitere Unterlagen:

- Ergänzende Unterlagen (gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000) betreffend Luft und Erschütterungen; Auskunft gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 – Vorgesehene Erkundungsmaßnahmen 2013
- Auskunft gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G idgF – Fachbereich Schalltechnik, Evaluierung gem. BStLärmIV
- Gutachten zum Vorkommen des Wanderfalken im Untersuchungsraum des UVP-Vorhabens A 26 von Revital Integrative Naturraumplanung GmbH und Mag. Harald Pfleger im Auftrag der ASFINAG BMG, Kapitel 4.3 („Festlegen und Beschreibung der erforderlichen

Maßnahmen), 4.4 („Vorschläge zur begleitenden Kontrolle“) und 6.1 („Maßnahmensteckbriefe (Naturschutzoperat““)

III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des Bescheides:

- Teilgutachten 01 Verkehr und Verkehrssicherheit, 02 Lärm, 03 Erschütterungen, 04 Luftschadstoffe und Klima, 05 Pflanzen, Tiere und Lebensräume (Naturschutz), 06 Raumordnung und Sachgüter, Erholung, Orts- und Landschaftsbild, 07 Kulturgüter, 08 Boden und Landwirtschaft, 09 Abfälle und Altlasten, 10 Geologie und Hydrogeologie, 11 Oberflächen- und Grundwasser, 12 Gewässerökologie und Fischereiwirtschaft, 13 Humanmedizin, 14 Waldökologie und Forstwirtschaft, Wildbiologie und Jagdwirtschaft, 15 Eisenbahn, 16 Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit, 17 Tunnelsicherheit, 18 Schifffahrtstechnik; jeweils 28. Juni 2013
- Umweltverträglichkeitsgutachten, 31. Juli 2013
- Stellungnahmenbände 1 – 20 samt Beilagenband
- Sicherheitsbeurteilungen Tunnel Freinberg und Tunnel ASt. Donau Nord, jeweils 28. Juni 2013
- Forsttechnisches Gutachten, 28. Juni 2013
- Verhandlungsschrift vom 30. September 2013, 1., 3., 4., 14., 15. und 21. Oktober 2013
- Ergänzung des Teilgutachtens 02 Lärm, 23. September 2014
- Ergänzung des Teilgutachtens 13 Humanmedizin, 25. September 2014
- Ornithologische Stellungnahme zum Wanderfalkenvorkommen in den Urfahrwänd von Dr. Hans Peter Kollar, 11. Oktober 2014
- Teilgutachten 05 – Ergänzungsgutachten Wanderfalke, 13. Oktober 2014

IV. Nebenbestimmungen

IV.1. Bedingung

Die Verkehrsfreigabe des Abschnittes "Donaubrücke inkl. Anschluss an die B 127 und die B 129" der A 26 Linzer Autobahn, Abschnitt Knoten Linz/Hummelhof (A 7) - ASt. Donau Nord, ist unter folgender Bedingung (§ 24f Abs. 1 sowie Abs. 3 und 4 UVP-G 2000) zulässig:

Auf der Donaubrücke der A 26 Linzer Autobahn darf in beiden Fahrtrichtungen die erlaubte Höchstgeschwindigkeit 60 km/h nicht übersteigen.

IV.2. Auflagen

Die Nummerierung der Auflagen erfolgt gemäß dem Maßnahmenkatalog des Umweltverträglichkeitsgutachtens und nicht in numerischer Reihenfolge.

Allgemeines

- 0.1. Eine ökologische Bauaufsicht und Sonderbauaufsichten (Sonderfachpersonen) sind nach dem Stand der Technik (RVS 04.05.11) einzurichten. Sie haben für ihren Zuständigkeitsbereich die Umsetzung der im Einreichprojekt enthaltenen und der

zusätzlich bescheidmäßig vorgeschriebenen Maßnahmen zu veranlassen bzw. zu kontrollieren.

Sonderbauaufsichten (Sonderfachperson) sind aus folgenden Fachgebieten zu bestellen:

1. Fachbereich Verkehrstechnik (Anforderungsprofil in Anlehnung an RVS 02.02.31 und RVS 02.02.32)
2. Fachbereich Lärm (lärmetechnische Sonderbauaufsicht gemäß Maßnahme 2.9)
3. Fachbereich Erschütterungen und Sekundärschall (Maßnahme 3.4)
4. Fachbereich Luft (luftschadstofftechnische Sonderbauaufsicht)
5. Fachbereich Geotechnik und Tunnelbau (Sachverständiger)

Die ökologische Bauaufsicht hat fachliche Qualifikationen insbesondere für folgende Fachbereiche vorzuweisen:

1. Boden
2. Forsttechnik und Forstökologie
3. Wildökologie
4. Vegetationstechnik
5. Abfallwirtschaft

- 0.2. Die Ausschreibungsunterlagen für die ökologische Bauaufsicht und für die Sonderbauaufsichten (Sonderfachpersonen) sind der UVP-Behörde 3 Wochen vor der öffentlichen Bekanntmachung der Ausschreibung zur Überprüfung der Einhaltung der Kriterien der RVS 04.05.11 und der Maßnahme 0.1 vorzulegen. Findet keine öffentliche Ausschreibung statt, hat die Projektwerberin vor Bestellung einer Sonderbauaufsicht (Sonderfachperson) die Zustimmung der UVP-Behörde einzuholen. Die Sonderbauaufsicht (Sonderfachperson) für den Fachbereich Erschütterungen und Sekundärschall sowie die luftschadstofftechnische Sonderbauaufsicht wird von der UVP-Behörde bestellt. Die Sonderbauaufsicht (Sonderfachperson) für den Fachbereich Geotechnik und Tunnelbau wird von der Tunnelverwaltungsbehörde bestellt.
- 0.3. Während der Bauphase hat die Projektwerberin unter Einbeziehung der ökologischen Bauaufsicht und der Sonderbauaufsichten (Sonderfachpersonen) jeweils bis zum 15. Februar, 15. Mai, 15. August und 15. November eines Kalenderjahres einen Bericht über die Durchführung der im Einreichprojekt enthaltenen und zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen im vorangegangenen Kalenderquartal an die UVP-Behörde sowie an die mitwirkenden Genehmigungsbehörden zu erstatten (Statusberichte). Daneben haben die ökologische Bauaufsicht und die Sonderbauaufsichten (Sonderfachpersonen) über Aufforderung der UVP-Behörde Sonderberichte vorzulegen. Drei Jahre nach Verkehrsfreigabe der Betriebsphasen Etappe 1 bis 3 hat die Projektwerberin der UVP-Behörde einen Bericht über die Umsetzung aller Maßnahmen und Auflagen vorzulegen (Abschlussbericht).
- 0.4. Es ist mit Baubeginn jedes Verwirklichungsabschnittes eine geeignete, von der Projektwerberin und den bauausführenden Firmen sowie von den Bauaufsichten unabhängige Anlaufstelle für Beschwerden der von Belastungen durch Bautätigkeiten betroffenen Anrainer einzurichten (z.B. Ombudsmann/Ombudsfrau). Die telefonische Erreichbarkeit muss von 0-24 Uhr gewährleistet sein. Auf diese Anlaufstelle ist in geeigneter Weise hinzuweisen (z.B. auf Baustellentafeln) und deren Adresse, E-Mailadresse und telefonische Erreichbarkeit bekannt zu geben.
- 0.5. Einlangende Beschwerden sind der örtlichen Bauaufsicht und der ökologischen Bauaufsicht bzw. den Sonderbauaufsichten nachweislich mitzuteilen, die daraufhin die Einhaltung der festgelegten Maßnahmen verstärkt zu überwachen haben.

- 0.6. Der beabsichtigte Baubeginn des jeweiligen Verwirklichungsabschnittes ist der UVP-Behörde und den mitwirkenden Genehmigungsbehörden spätestens eine Woche davor schriftlich mitzuteilen.

Fachbereich 01 – Verkehr und Verkehrssicherheit

Bauphasen

- 1.1 Behinderungen der Erreichbarkeit sind in den Bauphasen zu vermeiden. Alle bestehenden Straßen- und Wegverbindungen, Haus- und Grundstückszufahrten sowie Zu- und Abgänge zu Haltestellen des ÖV sind durch entsprechende organisatorische oder bauliche Maßnahmen (z.B. durch provisorische Ausweichverbindungen) aufrecht zu erhalten. Notwendige Sperrungen sind durch rechtzeitige Informationen (Info-Tafel beim Verkehrsweg, Postwurfsendung, lokale Medien) anzukündigen. Für diese Fälle muss die Erreichbarkeit über Umwege auch unter Berücksichtigung mobilitätsbehinderter Personengruppen gegeben bleiben.
- 1.2 Vor Baubeginn jedes Verwirklichungsabschnittes ist durch die Projektwerberin ein Transportlogistikkonzept zu erstellen. Baustellenbedingter Schwerverkehr auf dem öffentlichen Straßennetz ist demgemäß durch Routenvorgaben oder durch zeitliche Vorgaben so zu organisieren, dass Stauerscheinungen und Stau in den Verkehrsspitzenstunden möglichst vermieden werden. Dieses Konzept hat auch die Baustellenzufahrten (Anschlüsse an das öffentliche Straßennetz) sowie die auf der Baustelle erforderliche Gesamtstellplatzfläche für die Arbeitnehmer auszuweisen.
- 1.3 Vor Baubeginn sind die verkehrstechnischen Auswirkungen auf die durch den jeweiligen Verwirklichungsabschnitt im untergeordneten Straßennetz betroffenen Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) nachzuweisen. Erforderliche Anpassungen der Signalprogramme sind durch die Projektwerberin bei der zuständigen Verkehrsbehörde zu beantragen.

Betriebsphasen

- 1.4 Gehsteige, Gehwege, Radwege, Haus- und Grundstückszufahrten sind funktionswirksam aufrecht zu erhalten, wofür beispielhaft die Beurteilungskriterien der RVS 02.02.32 heranzuziehen sind. Im Sinne der Vermeidung von Umwegen soll bei Geh- und Radwegen die Umweglänge im Vergleich zum Ist-Zustand für Fußgänger kleiner als 150 m und für Radfahrer kleiner als 500 m sein. Das entspricht jeweils einem Zeitverlust von im Mittel rd. 2 Minuten.
- 1.5 Für den auf der neuen Westbrücke entfallenden Radweg ist ein funktionswirksamer Ersatz mit einer barrierefreien Umweglänge kleiner als 500 m herzustellen.
- 1.6 Hinsichtlich „Mautflüchtlingen“ ist in der UVE (Projekteinlage 1.4.1, Seite 49) erwähnt, dass „durch verkehrlenkende und begleitende Maßnahmen (Durchfahrtsverbote, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen) der Lkw-Durchgangsverkehr vom bestehenden Straßennetz von Linz auf die A 26 rückverlagert werden könnte“. Sollten diesbezüglich die im Zuge der Beweissicherung an den Straßenabschnitten des untergeordneten Straßennetzes festgestellten Verkehrsstärken der Kfz $> 3,5$ t oder auch der Kfz $\leq 3,5$ t die für den maßgebenden stündlichen Morgen- bzw. Abendverkehr prognostizierten Werte um mehr als 15% überschreiten, so ist durch die Projektwerberin die zuständige

- Verkehrsbehörde zu informieren. Weiters sind dieser kurzfristig umsetzbare Maßnahmen gemäß RVS 02.02.32 (Kapitel 6 – 9) zur Verkehrsberuhigung begründet vorzuschlagen.
- 1.7 Die Empfehlungen des Verkehrssicherheitsaudits, Projekteinlage 1.4.5, Kap. 7.2 - Nr. 11, Kap. 9.3 - Nr. 1, 3 bis 7, Kap. 9.3 - Nr. 9 und 10 sowie Kap. 9.5 - Nr. 7, sind als notwendige Maßnahmen umzusetzen.
 - 1.8 Beim Nordportal des Tunnel Freinberg, RFB Knoten Hummelhof, ist im Zuge der Detailplanung der Rechtsabbiegestreifen der Ausfahrtsrampe 2A der Ast. Donau Süd (Tunneleinfahrtsstrecke) aus Gründen der Sicht, der Fahrstreifenwechsellvorgänge sowie der Erkennbarkeit des Straßenverlaufes so zu adaptieren, dass die Fahrstreifenwechselstrecke durch die Verziehung der Bodenmarkierung mit 1:10 eine Länge von 35 m hat und somit bis zur Trenninselspitze eine Verzögerungsstrecke von 115 m verbleibt.
 - 1.9 Bei der Detailplanung der VLSA Kreuzung Ziegeleistraße sind geeignete Maßnahmen zu setzen (z.B. Verlängerung der Aufstellfläche, verkehrsabhängige Steuerung der VLSA, o. ä.), um den Rückstau der Relation R2R in den Bereich der Bushaltestelle und Busspur lt. VLSA-Dimensionierung nach RVS hintanzuhalten.
 - 1.10 Die in der UVE (Projekteinlagen 1.4.3 und 3.1.8) vorgesehenen Detaillierungen und Konkretisierungen zur verkehrsabhängigen Steuerung der VLSA, zur Steuerung bei Ereignisfällen, zur Prüfung von Rückstauerscheinungen usw. bei den vom Vorhaben betroffenen Kreuzungen im Stadtgebiet von Linz sind im Einvernehmen mit den jeweils zuständigen Behörden vorzunehmen und umzusetzen. Bei der VLSA-Detailplanung sind Maßnahmen für den ÖV (Busbeschleunigung) zu berücksichtigen.

Beweissicherung und Kontrolle

Bauphasen

- 1.11 Der Sonderfachperson Verkehrstechnik sind vor Baubeginn des jeweiligen Verwirklichungsabschnittes die Maßnahmenplanung, das Transportlogistikkonzept und in weiterer Folge die sich aus nachgeordneten Genehmigungsverfahren ergebenden Maßnahmen und Auflagen schriftlich bekanntzugeben.
- 1.12 Die in den Bauphasen durch den Baustellenverkehr verursachten zusätzlichen Lkw-Belastungen sind durch Verkehrszählungen auf den betroffenen Straßenabschnitten der B 127 und B 129 (in den Bauphasen 1 und 2) sowie der B 139 (in den Bauphasen 2 und 3) zu kontrollieren. Dazu sind im öffentlichen Straßennetz automatische Zählstellen (z. B. Seitenradar, Schleifen) mit Fahrtrichtungs- und Fahrzeugunterscheidung (Kfz \leq 3,5 t, Kfz $>$ 3,5 t) bei folgenden Querschnitten vorzusehen:
 1. B 127, ca. km 3,40
 2. B 127, ca. km 4,00
 3. B 129, ca. km 1,60
 4. B 129, ca. km 2,40
 5. B 139, ca. km 2,55
- 1.13 Die Auswertungen der automatischen Zählstellen sind an die Sonderfachpersonen aus den Fachbereichen Verkehrstechnik, Lärm und Luftschadstoffe zu übergeben und zwar die Monatsergebnisse zum Ende des Folgemonats und die Jahresübersicht bis 31. März des Folgejahres. Die Jahresübersicht ist gleichzeitig auch, dem Land Oberösterreich und der Stadt Linz zur Kenntnis zu bringen. Der UVP-Behörde ist diese mit dem 2. Statusbericht für das dem Erhebungsjahr folgende Kalenderjahr vorzulegen.

Betriebsphasen

- 1.14 In Ergänzung der flächendeckenden Verkehrsdatenerfassung des hochrangigen Straßennetzes ist im Verlauf der A 26 im Bereich jeder Betriebsphase vor Verkehrsfreigabe eine permanente automatische Zählstelle für beide Fahrrichtungen zu installieren und zwar
1. beim nördlichen Widerlager der Donaubrücke (ab Betriebsphase 1)
 2. UFT oder Tunnel Freinberg (ab Betriebsphase 2)
 3. zwischen Ast. Unionstraße und Kn. Hummelhof (ab Betriebsphase 3)
- Die Zählergebnisse sind für alle Zählstellen für das 2. und das 4. Jahr in jeder Betriebsphase nach deren Verkehrsfreigabe auszuwerten.
- 1.15 Zur Beweissicherung der prognostizierten verkehrlichen Be- bzw. Entlastungswirkung sind an der A 7 ein Jahr vor Inbetriebnahme jeder Betriebsphase der A 26 sowie im 2. und im 4. Jahr nach jeder Inbetriebnahme die im Stadtgebiet von Linz liegenden automatischen Dauerzählstellen auszuwerten.
- 1.16 Zur Beweissicherung der prognostizierten verkehrlichen Be- bzw. Entlastungswirkung im untergeordneten Straßennetz sind an folgenden Straßen bzw. Straßenabschnitten ein Jahr vor Inbetriebnahme jeder Betriebsphase der A 26 sowie im 2. und im 4. Jahr nach jeder Inbetriebnahme in den Monaten August (Urlaubszeit, geringer DTV_w) und Oktober (außerhalb der Urlaubszeit, hoher DTV_w) temporäre automatische Verkehrserhebungen mit Fahrtrichtungs- und Fahrzeugunterscheidung (Kfz ≤ 3,5 t, Kfz > 3,5 t) sowie einer Erhebungsdauer von jeweils 1 Woche durchzuführen und auszuwerten:
1. B 127, westlich der Ast. Donau Nord
 2. B 127, östlich der Ast. Donau Nord
 3. B 129, westlich der Ast. Donau Süd
 4. B 129, östlich der Ast. Donau Süd
 5. B 139, Waldeggstraße zwischen Kudlichstraße und Ziegeleistraße
 6. B 139, östlich der Ast. Unionstraße
 7. B 139, westlich der Ast. Unionstraße
 8. Altenbergerstraße südlich der Straßenbahnschleife
 9. Blumauerstraße zwischen Humboldt- und Dinghoferstraße
 10. Hagenstraße nordwestlich der Brennerstraße
 11. Hopfengasse südlich der Stifterstraße
 12. Kärntner Straße südlich der Böhmerwaldstraße
 13. Kefergutstraße zwischen Unionstraße und Grundbachweg
 14. Kudlichstraße zwischen Ghegastraße und Niederreithstraße
 15. Leonfeldner Straße nördlich der Harbacherstraße
 16. Nibelungenbrücke
 17. Wiener Straße nördlich Jungwirthstraße
 18. Zaubertalstraße in Margarethen
- 1.17 Dem Land Oberösterreich und der Stadt Linz sind die Auswertungen der Dauerzählstellen (Jahresübersicht und Monatsergebnisse) bis 31. März des Folgejahres und die Ergebnisse der temporären Verkehrserhebungen spätestens 1 Monat nach deren Durchführung zur Kenntnis zu bringen. Der UVP-Behörde sind die Auswertungen der Dauerzählstellen mit dem 2. und die Ergebnisse der temporären Verkehrserhebungen mit dem 4. Statusbericht für das dem Erhebungsjahr folgende Kalenderjahr vorzulegen.

Fachbereich 02 – Lärm

Bauphasen

- 2.1 Sollte die Sonderfachperson aus dem Fachbereich Lärm im Rahmen ihrer Tätigkeit über Baugeräte berichten oder deren Schallleistungspegel bestimmen, sind dazu Definition und Vorgangsweise entsprechend der EU-Richtlinie 2000/14/EG und der Verordnung über Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen anzuwenden.
- 2.2 In der nachfolgenden Tabelle sind die bereits in der UVE sowie die zusätzlich - aufgrund der in den Maßnahmen der Fachgebiete Lärm und Humanmedizin festgelegten Richtwerte für objektseitigen (passiven) Lärmschutz - vorgesehenen Wohn- und Betriebsobjekte mit dem jeweiligen festgelegten Fertigstellungszeitpunkt aufgelistet.

interne Nr.	Adresse für objektseitigen Lärmschutz	Immissionsbereich	Fertigstellungszeitpunkt
1	4040 Linz, Hohe Straße 19	Nord	vor Bauphase 1-A
2	4040 Linz, Berggasse 31	Nord	vor Bauphase 1-A
3	4040 Linz, Berggasse 41	Nord	vor Bauphase 1-A
4	4040 Linz, Berggasse 43	Nord	vor Bauphase 1-A
5	4040 Linz, Berggasse 44	Nord	vor Bauphase 1-A
6	4040 Linz, Berggasse 45	Nord	vor Bauphase 1-A
7	4040 Linz, Berggasse 46	Nord	vor Bauphase 1-A
8	4040 Linz, Berggasse 47	Nord	vor Bauphase 1-A
9	4040 Linz, Berggasse 51	Nord	vor Bauphase 1-A
10	4040 Linz, Urfahrer Königsweg 2	Nord	vor Bauphase 1-A
11	4040 Linz, Urfahrer Königsweg 3	Nord	vor Bauphase 1-A
12	4040 Linz, Urfahrer Königsweg 4	Nord	vor Bauphase 1-A
13	4040 Linz, Urfahrer Königsweg 4a	Nord	vor Bauphase 1-A
14	4040 Linz, Urfahrer Königsweg 5	Nord	vor Bauphase 1-A
15	4040 Linz, Urfahrer Königsweg 6	Nord	vor Bauphase 1-A
16	4040 Linz, Urfahrer Königsweg 7	Nord	vor Bauphase 1-A
17	4040 Linz, Urfahrer Königsweg 9	Nord	vor Bauphase 1-A
18	4020 Linz, Obere Donaulände 89	Nord	vor Bauphase 1-A
19	4020 Linz, Obere Donaulände 91	Nord	vor Bauphase 1-A
20	4020 Linz, Obere Donaulände 93	Nord	vor Bauphase 1-A
21	4020 Linz, Obere Donaulände 93 a	Nord	vor Bauphase 1-A
22	4020 Linz, Obere Donaulände 95	Nord	vor Bauphase 1-A
23	4020 Linz, Obere Donaulände 97	Nord	vor Bauphase 1-A
24	4020 Linz, Obere Donaulände 99	Nord	vor Bauphase 1-A
25	4020 Linz, Obere Donaulände 99 a	Nord	vor Bauphase 1-A
26	4020 Linz, Obere Donaulände 101	Nord	vor Bauphase 1-A
27	4020 Linz, Obere Donaulände 105	Nord	vor Bauphase 1-A
28	4020 Linz, Obere Donaulände 107	Nord	vor Bauphase 1-A
29	4020 Linz, Obere Donaulände 107 a	Nord	vor Bauphase 1-A
30	4020 Linz, Obere Donaulände 109	Nord	vor Bauphase 1-A
31	4020 Linz, Obere Donaulände 115	Nord	vor Bauphase 1-A
32	4020 Linz, Obere Donaulände 115 a	Nord	vor Bauphase 1-A
33	4020 Linz, Obere Donaulände 117	Nord	vor Bauphase 1-A
34	4020 Linz, Obere Donaulände 119	Nord	vor Bauphase 1-A
35	4020 Linz, Obere Donaulände 131 a	Nord	vor Bauphase 1-A

interne Nr.	Adresse für objektseitigen Lärmschutz	Immissionsbereich	Fertigstellungszeitpunkt
36	4020 Linz, Königsweg 10	Nord	vor Bauphase 1-A
37	4020 Linz, Römerstraße 90	Nord	vor Bauphase 1-A
38	4020 Linz, Römerstraße 90 a	Nord	vor Bauphase 1-A
39	4020 Linz, Römerstraße 92	Nord	vor Bauphase 1-A
40	4020 Linz, Böhmerwaldstraße 2	Süd	vor Bauphase 2
41	4020 Linz, Böhmerwaldstraße 4	Süd	vor Bauphase 2
42	4020 Linz, Böhmerwaldstraße 6	Süd	vor Bauphase 2
43	4020 Linz, Böhmerwaldstraße 7	Süd	vor Bauphase 2
44	4020 Linz, Böhmerwaldstraße 8	Süd	vor Bauphase 2
45	4020 Linz, Coulinstraße 13	Süd	vor Bauphase 2
46	4020 Linz, Coulinstraße 15	Süd	vor Bauphase 2
47	4020 Linz, Coulinstraße 20	Süd	vor Bauphase 2
48	4020 Linz, Coulinstraße 21	Süd	vor Bauphase 2
49	4020 Linz, Coulinstraße 22	Süd	vor Bauphase 2
50	4020 Linz, Coulinstraße 24	Süd	vor Bauphase 2
51	4020 Linz, Coulinstraße 26	Süd	vor Bauphase 2
52	4020 Linz, Coulinstraße 27	Süd	vor Bauphase 2
53	4020 Linz, Coulinstraße 28	Süd	vor Bauphase 2
54	4020 Linz, Volksgartenstraße 28	Süd	vor Bauphase 2
55	4020 Linz, Volksgartenstraße 30	Süd	vor Bauphase 2
56	4020 Linz, Volksgartenstraße 32	Süd	vor Bauphase 2
57	4020 Linz, Volksgartenstraße 34	Süd	vor Bauphase 2
58	4020 Linz, Volksgartenstraße 36	Süd	vor Bauphase 2
59	4020 Linz, Volksgartenstraße 38	Süd	vor Bauphase 2
60	4020 Linz, Volksgartenstraße 40	Süd	vor Bauphase 2
61	4020 Linz, Rainerstraße 15	Süd	vor Bauphase 2
62	4020 Linz, Rainerstraße 16	Süd	vor Bauphase 2
63	4020 Linz, Rainerstraße 17	Süd	vor Bauphase 2
64	4020 Linz, Rainerstraße 18	Süd	vor Bauphase 2
65	4020 Linz, Rainerstraße 18 a	Süd	vor Bauphase 2
66	4020 Linz, Rainerstraße 19	Süd	vor Bauphase 2
67	4020 Linz, Rainerstraße 20	Süd	vor Bauphase 2
68	4020 Linz, Rainerstraße 20 a	Süd	vor Bauphase 2
69	4020 Linz, Rainerstraße 21	Süd	vor Bauphase 2
70	4020 Linz, Rainerstraße 22	Süd	vor Bauphase 2
71	4020 Linz, Rainerstraße 23	Süd	vor Bauphase 2
72	4020 Linz, Rainerstraße 25	Süd	vor Bauphase 2
73	4020 Linz, Rainerstraße 27	Süd	vor Bauphase 2
74	4020 Linz, Auerspergstraße 7 (Landesbibliothek)	Süd	vor Bauphase 2
75	4020 Linz, Weingartshofstraße 6	Süd	vor Bauphase 2
76	4020 Linz, Weingartshofstraße 40	Süd	vor Bauphase 2
77	4020 Linz, Weingartshofstraße 41	Süd	vor Bauphase 1-F
78	4020 Linz, Weingartshofstraße 42	Süd	vor Bauphase 2
79	4020 Linz, Weingartshofstraße 44	Süd	vor Bauphase 2
80	4020 Linz, Weingartshofstraße 46	Süd	vor Bauphase 2
81	4020 Linz, Weingartshofstraße 48	Süd	vor Bauphase 1-F
82	4020 Linz, Weingartshofstraße 50	Süd	vor Bauphase 1-F
83	4020 Linz, Kärntnerstraße 1 – 3 (LandesDZ)	Süd	vor Bauphase 2
84	4020 Linz, Kärntnerstraße 7	Süd	vor Bauphase 2
85	4020 Linz, Kärntnerstraße 8	Süd	vor Bauphase 2

interne Nr.	Adresse für objektseitigen Lärmschutz	Immissionsbereich	Fertigstellungszeitpunkt
86	4020 Linz, Kärntnerstraße 8 a	Süd	vor Bauphase 2
87	4020 Linz, Kärntnerstraße 10 - 12	Süd	vor Bauphase 2
88	4020 Linz, Kärntnerstraße 14 - 16	Süd	vor Bauphase 2
89	4020 Linz, Kärntnerstraße 18 - 20	Süd	vor Bauphase 2
90	4020 Linz, Kärntnerstraße 26	Süd	vor Bauphase 1-F
91	4020 Linz, Bergschlösslgasse 1	Süd	vor Bauphase 2
92	4020 Linz, Bergschlösslgasse 3	Süd	vor Bauphase 2
93	4020 Linz, Bergschlösslgasse 7	Süd	vor Bauphase 2
94	4020 Linz, Ziegeleistraße 4 - 6	Süd	vor Bauphase 2
95	4020 Linz, Ziegeleistraße 7 a	Süd	vor Bauphase 2
96	4020 Linz, Ziegeleistraße 8	Süd	vor Bauphase 2
97	4020 Linz, Ziegeleistraße 10	Süd	vor Bauphase 2
98	4020 Linz, Ziegeleistraße 12	Süd	vor Bauphase 2
99	4020 Linz, Ziegeleistraße 14	Süd	vor Bauphase 2
100	4020 Linz, Froschberg 1	Süd	vor Bauphase 1-F
101	4020 Linz, Figulystraße 1	Süd	vor Bauphase 2
102	4020 Linz, Figulystraße 7	Süd	vor Bauphase 2
103	4020 Linz, Figulystraße 38	Süd	vor Bauphase 1-F
104	4020 Linz, Figulystraße 39	Süd	vor Bauphase 1-F
105	4020 Linz, Figulystraße 41	Süd	vor Bauphase 1-F
106	4020 Linz, Waldeggstraße 17	Süd	vor Bauphase 1-F
107	4020 Linz, Waldeggstraße 20	Süd	vor Bauphase 1-F
108	4020 Linz, Waldeggstraße 21	Süd	vor Bauphase 1-F
109	4020 Linz, Waldeggstraße 25	Süd	vor Bauphase 1-F
110	4020 Linz, Waldeggstraße 52	Süd	vor Bauphase 1-F
111	4020 Linz, Waldeggstraße 52 a	Süd	vor Bauphase 1-F
112	4020 Linz, Waldeggstraße 54	Süd	vor Bauphase 1-F
113	4020 Linz, Waldeggstraße 56	Süd	vor Bauphase 1-F
114	4020 Linz, Waldeggstraße 58	Süd	vor Bauphase 1-F
115	4020 Linz, Waldeggstraße 60	Süd	vor Bauphase 1-F
116	4020 Linz, Waldeggstraße 62	Süd	vor Bauphase 1-F
117	4020 Linz, Waldeggstraße 64	Süd	vor Bauphase 1-F
118	4020 Linz, Waldeggstraße 66	Süd	vor Bauphase 1-F
119	4020 Linz, Waldeggstraße 68	Süd	vor Bauphase 1-F
120	4020 Linz, Waldeggstraße 70	Süd	vor Bauphase 2
121	4020 Linz, Waldeggstraße 74	Süd	vor Bauphase 2
122	4020 Linz, Waldeggstraße 76	Süd	vor Bauphase 2
123	4020 Linz, Waldeggstraße 82	Süd	vor Bauphase 1-F
124	4020 Linz, Waldeggstraße 84	Süd	vor Bauphase 1-F
125	4020 Linz, Waldeggstraße 86	Süd	vor Bauphase 1-F
126	4020 Linz, Waldeggstraße 90	Süd	vor Bauphase 2
127	4020 Linz, Waldeggstraße 91	Süd	vor Bauphase 2
128	4020 Linz, Waldeggstraße 92	Süd	vor Bauphase 2
129	4020 Linz, Waldeggstraße 93	Süd	vor Bauphase 2
130	4020 Linz, Waldeggstraße 95	Süd	vor Bauphase 2
131	4020 Linz, Waldeggstraße 97	Süd	vor Bauphase 3
132	4020 Linz, Waldeggstraße 99	Süd	vor Bauphase 3
133	4020 Linz, Waldeggstraße 101	Süd	vor Bauphase 3
134	4020 Linz, Waldeggstraße 102	Süd	vor Bauphase 3
135	4020 Linz, Waldeggstraße 103	Süd	vor Bauphase 3

interne Nr.	Adresse für objektseitigen Lärmschutz	Immissionsbereich	Fertigstellungszeitpunkt
136	4020 Linz, Waldeggstraße 105	Süd	vor Bauphase 3
137	4020 Linz, Waldeggstraße 106	Süd	vor Bauphase 3
138	4020 Linz, Waldeggstraße 107	Süd	vor Bauphase 3
139	4020 Linz, Waldeggstraße 109	Süd	vor Bauphase 3
140	4020 Linz, Waldeggstraße 109 a	Süd	vor Bauphase 3
141	4020 Linz, Handel-Mazzetti-Straße 1	Süd	vor Bauphase 1-F
142	4020 Linz, Handel-Mazzetti-Straße 2	Süd	vor Bauphase 1-F
143	4020 Linz, Handel-Mazzetti-Straße 3	Süd	vor Bauphase 1-F
144	4020 Linz, Handel-Mazzetti-Straße 4	Süd	vor Bauphase 1-F
145	4020 Linz, Handel-Mazzetti-Straße 5	Süd	vor Bauphase 1-F
146	4020 Linz, Handel-Mazzetti-Straße 6	Süd	vor Bauphase 1-F
147	4020 Linz, Handel-Mazzetti-Straße 8	Süd	vor Bauphase 1-F
148	4020 Linz, Handel-Mazzetti-Straße 9	Süd	vor Bauphase 1-F
149	4020 Linz, Krackowitzerstraße 3	Süd	vor Bauphase 1-F
150	4020 Linz, Schultestraße 2	Süd	vor Bauphase 1-F
151	4020 Linz, Schultestraße 3	Süd	vor Bauphase 1-F
152	4020 Linz, Schultestraße 4	Süd	vor Bauphase 2
153	4020 Linz, Schultestraße 5	Süd	vor Bauphase 1-F
154	4020 Linz, Schultestraße 6	Süd	vor Bauphase 1-F
155	4020 Linz, Schultestraße 9	Süd	vor Bauphase 2
156	4020 Linz, Schultestraße 11	Süd	vor Bauphase 1-F
157	4020 Linz, Schultestraße 13	Süd	vor Bauphase 1-F
158	4020 Linz, Schultestraße 15	Süd	vor Bauphase 1-F
159	4020 Linz, Schultestraße 18	Süd	vor Bauphase 1-F
160	4020 Linz, Schultestraße 19	Süd	vor Bauphase 1-F
161	4020 Linz, Schultestraße 20	Süd	vor Bauphase 1-F
162	4020 Linz, Schultestraße 22	Süd	vor Bauphase 1-F
163	4020 Linz, Schultestraße 24	Süd	vor Bauphase 1-F
164	4020 Linz, Göllerichstraße 1	Süd	vor Bauphase 1-F
165	4020 Linz, Göllerichstraße 2	Süd	vor Bauphase 2
166	4020 Linz, Göllerichstraße 3	Süd	vor Bauphase 1-F
167	4020 Linz, Göllerichstraße 4	Süd	vor Bauphase 2
168	4020 Linz, Göllerichstraße 5	Süd	vor Bauphase 1-F
169	4020 Linz, Göllerichstraße 6	Süd	vor Bauphase 2
170	4020 Linz, Göllerichstraße 7	Süd	vor Bauphase 1-F
171	4020 Linz, Göllerichstraße 8	Süd	vor Bauphase 1-F
172	4020 Linz, Hanriederstraße 1	Süd	vor Bauphase 2
173	4020 Linz, Hanriederstraße 5	Süd	vor Bauphase 1-F
174	4020 Linz, Hanriederstraße 7	Süd	vor Bauphase 1-F
175	4020 Linz, Hanriederstraße 8	Süd	vor Bauphase 1-F
176	4020 Linz, Hanriederstraße 9	Süd	vor Bauphase 1-F
177	4020 Linz, Hanriederstraße 10	Süd	vor Bauphase 1-F
178	4020 Linz, Hanriederstraße 11	Süd	vor Bauphase 1-F
179	4020 Linz, Hanriederstraße 12	Süd	vor Bauphase 1-F
180	4020 Linz, Hanriederstraße 14	Süd	vor Bauphase 1-F
181	4020 Linz, Hanriederstraße 15	Süd	vor Bauphase 1-F
182	4020 Linz, Hanriederstraße 16	Süd	vor Bauphase 2
183	4020 Linz, Hanriederstraße 17	Süd	vor Bauphase 1-F
184	4020 Linz, Hanriederstraße 18	Süd	vor Bauphase 2
185	4020 Linz, Hanriederstraße 19	Süd	vor Bauphase 1-F

interne Nr.	Adresse für objektseitigen Lärmschutz	Immissionsbereich	Fertigstellungszeitpunkt
186	4020 Linz, Hanriederstraße 20	Süd	vor Bauphase 2
187	4020 Linz, Hanriederstraße 21	Süd	vor Bauphase 1-F
188	4020 Linz, Hanriederstraße 22	Süd	vor Bauphase 2
189	4020 Linz, Hanriederstraße 24	Süd	vor Bauphase 2
190	4020 Linz, Ghegastraße 1	Süd	vor Bauphase 1-F
191	4020 Linz, Ghegastraße 1 a	Süd	vor Bauphase 1-F
192	4020 Linz, Ghegastraße 1 b	Süd	vor Bauphase 1-F
193	4020 Linz, Ghegastraße 1 c	Süd	vor Bauphase 1-F
194	4020 Linz, Ghegastraße 1 d	Süd	vor Bauphase 1-F
195	4020 Linz, Ghegastraße 2	Süd	vor Bauphase 1-F
196	4020 Linz, Ghegastraße 3	Süd	vor Bauphase 1-F
197	4020 Linz, Ghegastraße 3 a	Süd	vor Bauphase 1-F
198	4020 Linz, Ghegastraße 3 b	Süd	vor Bauphase 1-F
199	4020 Linz, Ghegastraße 4	Süd	vor Bauphase 1-F
200	4020 Linz, Ghegastraße 5	Süd	vor Bauphase 1-F
201	4020 Linz, Ghegastraße 6	Süd	vor Bauphase 1-F
202	4020 Linz, Ghegastraße 8	Süd	vor Bauphase 1-F
203	4020 Linz, Ghegastraße 9	Süd	vor Bauphase 1-F
204	4020 Linz, Ghegastraße 10	Süd	vor Bauphase 1-F
205	4020 Linz, Ghegastraße 11	Süd	vor Bauphase 1-F
206	4020 Linz, Ghegastraße 12	Süd	vor Bauphase 1-F
207	4020 Linz, Ghegastraße 15	Süd	vor Bauphase 1-F
208	4020 Linz, Ghegastraße 16	Süd	vor Bauphase 1-F
209	4020 Linz, Ghegastraße 17	Süd	vor Bauphase 2
210	4020 Linz, Ghegastraße 18	Süd	vor Bauphase 2
211	4020 Linz, Ghegastraße 19	Süd	vor Bauphase 2
212	4020 Linz, Ghegastraße 20	Süd	vor Bauphase 2
213	4020 Linz, Ghegastraße 21	Süd	vor Bauphase 2
214	4020 Linz, Ghegastraße 22	Süd	vor Bauphase 2
215	4020 Linz, Ghegastraße 23	Süd	vor Bauphase 2
216	4020 Linz, Ghegastraße 26	Süd	vor Bauphase 2
217	4020 Linz, Ghegastraße 28	Süd	vor Bauphase 1-F
218	4020 Linz, Ghegastraße 30	Süd	vor Bauphase 1-F
219	4020 Linz, Keimstraße 1	Süd	vor Bauphase 1-F
220	4020 Linz, Keimstraße 1 a	Süd	vor Bauphase 1-F
221	4020 Linz, Keimstraße 2	Süd	vor Bauphase 1-F
222	4020 Linz, Keimstraße 4	Süd	vor Bauphase 1-F
223	4020 Linz, Keimstraße 6	Süd	vor Bauphase 1-F
224	4020 Linz, Keimstraße 8	Süd	vor Bauphase 1-F
225	4020 Linz, Keimstraße 13	Süd	vor Bauphase 1-F
226	4020 Linz, Hörmannstraße 1	Süd	vor Bauphase 1-F
227	4020 Linz, Hörmannstraße 2	Süd	vor Bauphase 1-F
228	4020 Linz, Hörmannstraße 3	Süd	vor Bauphase 1-F
229	4020 Linz, Hörmannstraße 4	Süd	vor Bauphase 1-F
230	4020 Linz, Hörmannstraße 5	Süd	vor Bauphase 1-F
231	4020 Linz, Hörmannstraße 6	Süd	vor Bauphase 1-F
232	4020 Linz, Hörmannstraße 7	Süd	vor Bauphase 1-F
233	4020 Linz, Hörmannstraße 8	Süd	vor Bauphase 1-F
234	4020 Linz, Hörmannstraße 9	Süd	vor Bauphase 1-F
235	4020 Linz, Hörmannstraße 11	Süd	vor Bauphase 1-F

interne Nr.	Adresse für objektseitigen Lärmschutz	Immissionsbereich	Fertigstellungszeitpunkt
236	4020 Linz, Hörmannstraße 12	Süd	vor Bauphase 1-F
237	4020 Linz, Hörmannstraße 13	Süd	vor Bauphase 1-F
238	4020 Linz, Hörmannstraße 15	Süd	vor Bauphase 1-F
239	4020 Linz, Sophiengutstraße 1	Süd	vor Bauphase 1-F
240	4020 Linz, Sophiengutstraße 3	Süd	vor Bauphase 1-F
241	4020 Linz, Sophiengutstraße 5	Süd	vor Bauphase 1-F
242	4020 Linz, Sophiengutstraße 7	Süd	vor Bauphase 1-F
243	4020 Linz, Sophiengutstraße 9	Süd	vor Bauphase 1-F
244	4020 Linz, Sophiengutstraße 11	Süd	vor Bauphase 1-F
245	4020 Linz, Sophiengutstraße 13	Süd	vor Bauphase 1-F
246	4020 Linz, Sophiengutstraße 13 a	Süd	vor Bauphase 1-F
247	4020 Linz, Sophiengutstraße 13 b	Süd	vor Bauphase 1-F
248	4020 Linz, Sophiengutstraße 13 c	Süd	vor Bauphase 1-F
249	4020 Linz, Sophiengutstraße 15	Süd	vor Bauphase 1-F
250	4020 Linz, Sophiengutstraße 17	Süd	vor Bauphase 1-F
251	4020 Linz, Sophiengutstraße 17 a	Süd	vor Bauphase 2
252	4020 Linz, Sophiengutstraße 18	Süd	vor Bauphase 1-F
253	4020 Linz, Sophiengutstraße 19	Süd	vor Bauphase 1-F
254	4020 Linz, Sophiengutstraße 20	Süd	vor Bauphase 1-F
255	4020 Linz, Sophiengutstraße 22	Süd	vor Bauphase 2
256	4020 Linz, Sophiengutstraße 23	Süd	vor Bauphase 2
257	4020 Linz, Sophiengutstraße 24	Süd	vor Bauphase 2
258	4020 Linz, Sophiengutstraße 26	Süd	vor Bauphase 2
259	4020 Linz, Sophiengutstraße 28	Süd	vor Bauphase 2
260	4020 Linz, Niederreithstraße 1	Süd	vor Bauphase 1-F
261	4020 Linz, Niederreithstraße 3	Süd	vor Bauphase 1-F
262	4020 Linz, Niederreithstraße 5	Süd	vor Bauphase 1-F
263	4020 Linz, Niederreithstraße 6	Süd	vor Bauphase 1-F
264	4020 Linz, Niederreithstraße 7	Süd	vor Bauphase 1-F
265	4020 Linz, Niederreithstraße 8	Süd	vor Bauphase 1-F
266	4020 Linz, Niederreithstraße 9	Süd	vor Bauphase 1-F
267	4020 Linz, Niederreithstraße 10	Süd	vor Bauphase 1-F
268	4020 Linz, Niederreithstraße 10 a	Süd	vor Bauphase 1-F
269	4020 Linz, Niederreithstraße 11	Süd	vor Bauphase 1-F
270	4020 Linz, Niederreithstraße 12	Süd	vor Bauphase 1-F
271	4020 Linz, Niederreithstraße 13	Süd	vor Bauphase 1-F
272	4020 Linz, Niederreithstraße 14	Süd	vor Bauphase 1-F
273	4020 Linz, Niederreithstraße 15	Süd	vor Bauphase 1-F
274	4020 Linz, Niederreithstraße 15 a	Süd	vor Bauphase 1-F
275	4020 Linz, Niederreithstraße 16	Süd	vor Bauphase 1-F
276	4020 Linz, Niederreithstraße 17	Süd	vor Bauphase 1-F
277	4020 Linz, Niederreithstraße 18	Süd	vor Bauphase 1-F
278	4020 Linz, Niederreithstraße 19	Süd	vor Bauphase 1-F
279	4020 Linz, Niederreithstraße 20	Süd	vor Bauphase 1-F
280	4020 Linz, Niederreithstraße 21	Süd	vor Bauphase 1-F
281	4020 Linz, Niederreithstraße 22	Süd	vor Bauphase 1-F
282	4020 Linz, Niederreithstraße 23	Süd	vor Bauphase 1-F
283	4020 Linz, Niederreithstraße 23 a	Süd	vor Bauphase 1-F
284	4020 Linz, Niederreithstraße 30	Süd	vor Bauphase 1-F
285	4020 Linz, Niederreithstraße 31	Süd	vor Bauphase 1-F

interne Nr.	Adresse für objektseitigen Lärmschutz	Immissionsbereich	Fertigstellungszeitpunkt
286	4020 Linz, Niederreithstraße 32	Süd	vor Bauphase 1-F
287	4020 Linz, Niederreithstraße 33	Süd	vor Bauphase 2
288	4020 Linz, Niederreithstraße 34	Süd	vor Bauphase 1-F
289	4020 Linz, Niederreithstraße 35	Süd	vor Bauphase 2
290	4020 Linz, Niederreithstraße 35 b	Süd	vor Bauphase 2
291	4020 Linz, Niederreithstraße 36	Süd	vor Bauphase 2
292	4020 Linz, Niederreithstraße 36 a	Süd	vor Bauphase 2
293	4020 Linz, Niederreithstraße 37	Süd	vor Bauphase 1-F
294	4020 Linz, Niederreithstraße 39	Süd	vor Bauphase 1-F
295	4020 Linz, Niederreithstraße 40	Süd	vor Bauphase 1-F
296	4020 Linz, Niederreithstraße 41	Süd	vor Bauphase 1-F
297	4020 Linz, Niederreithstraße 43	Süd	vor Bauphase 1-F
298	4020 Linz, Niederreithstraße 44	Süd	vor Bauphase 2
299	4020 Linz, Niederreithstraße 46	Süd	vor Bauphase 2
300	4020 Linz, Herstorferstraße 1	Süd	vor Bauphase 1-F
301	4020 Linz, Herstorferstraße 3	Süd	vor Bauphase 1-F
302	4020 Linz, Herstorferstraße 4	Süd	vor Bauphase 1-F
303	4020 Linz, Herstorferstraße 5	Süd	vor Bauphase 1-F
304	4020 Linz, Herstorferstraße 6	Süd	vor Bauphase 1-F
305	4020 Linz, Hofmeindlweg 5	Süd	vor Bauphase 1-F
306	4020 Linz, Deublerstraße 1	Süd	vor Bauphase 1-F
307	4020 Linz, Deublerstraße 3	Süd	vor Bauphase 1-F
308	4020 Linz, Deublerstraße 5	Süd	vor Bauphase 1-F
309	4020 Linz, Deublerstraße 6	Süd	vor Bauphase 1-F
310	4020 Linz, Deublerstraße 7	Süd	vor Bauphase 1-F
311	4020 Linz, Deublerstraße 8	Süd	vor Bauphase 1-F
312	4020 Linz, Deublerstraße 10	Süd	vor Bauphase 1-F
313	4020 Linz, Deublerstraße 12	Süd	vor Bauphase 1-F
314	4020 Linz, Deublerstraße 12 a	Süd	vor Bauphase 1-F
315	4020 Linz, Deublerstraße 14	Süd	vor Bauphase 1-F
316	4020 Linz, Deublerstraße 15	Süd	vor Bauphase 1-F
317	4020 Linz, Deublerstraße 16	Süd	vor Bauphase 1-F
318	4020 Linz, Deublerstraße 17	Süd	vor Bauphase 1-F
319	4020 Linz, Deublerstraße 19	Süd	vor Bauphase 1-F
320	4020 Linz, Deublerstraße 21	Süd	vor Bauphase 1-F
321	4020 Linz, Deublerstraße 23	Süd	vor Bauphase 1-F
322	4020 Linz, Deublerstraße 25	Süd	vor Bauphase 1-F
323	4020 Linz, Deublerstraße 27	Süd	vor Bauphase 1-F
324	4020 Linz, Deublerstraße 29	Süd	vor Bauphase 1-F
325	4020 Linz, Deublerstraße 31	Süd	vor Bauphase 1-F
326	4020 Linz, Deublerstraße 33	Süd	vor Bauphase 1-F
327	4020 Linz, Kudlichstraße 2	Süd	vor Bauphase 2
328	4020 Linz, Kudlichstraße 8	Süd	vor Bauphase 2
329	4020 Linz, Kudlichstraße 9	Süd	vor Bauphase 2
330	4020 Linz, Kudlichstraße 10	Süd	vor Bauphase 2
331	4020 Linz, Kudlichstraße 11	Süd	vor Bauphase 2
332	4020 Linz, Kudlichstraße 12	Süd	vor Bauphase 2
333	4020 Linz, Kudlichstraße 13	Süd	vor Bauphase 2
334	4020 Linz, Kudlichstraße 14	Süd	vor Bauphase 2
335	4020 Linz, Kudlichstraße 16	Süd	vor Bauphase 2

interne Nr.	Adresse für objektseitigen Lärmschutz	Immissionsbereich	Fertigstellungszeitpunkt
336	4020 Linz, Kudlichstraße 20 a	Süd	vor Bauphase 2
337	4020 Linz, Kudlichstraße 21	Süd	vor Bauphase 2
338	4020 Linz, Kudlichstraße 22	Süd	vor Bauphase 2
339	4020 Linz, Kudlichstraße 24	Süd	vor Bauphase 2
340	4020 Linz, Ing. Etzel Straße 2	Süd	vor Bauphase 1-F
341	4020 Linz, Ing. Etzel Straße 4	Süd	vor Bauphase 1-F
342	4020 Linz, Ing. Etzel Straße 5	Süd	vor Bauphase 3
343	4020 Linz, Ing. Etzel Straße 6	Süd	vor Bauphase 1-F
344	4020 Linz, Ing. Etzel Straße 7	Süd	vor Bauphase 3
345	4020 Linz, Ing. Etzel Straße 9	Süd	vor Bauphase 3
346	4020 Linz, Ing. Etzel Straße 11	Süd	vor Bauphase 3
347	4020 Linz, Ing. Etzel Straße 13	Süd	vor Bauphase 3
348	4020 Linz, Ing. Etzel Straße 15	Süd	vor Bauphase 3
349	4020 Linz, Ing. Etzel Straße 17	Süd	vor Bauphase 3
350	4020 Linz, Ing. Etzel Straße 19	Süd	vor Bauphase 3
351	4020 Linz, Ing. Etzel Straße 21	Süd	vor Bauphase 3
352	4020 Linz, Ing. Etzel Straße 23	Süd	vor Bauphase 3
353	4020 Linz, Unionstraße 50	Süd	vor Bauphase 1-F
354	4020 Linz, Unionstraße 52	Süd	vor Bauphase 1-F
355	4020 Linz, Unionstraße 54	Süd	vor Bauphase 1-F
356	4020 Linz, Unionstraße 56	Süd	vor Bauphase 1-F
357	4020 Linz, Unionstraße 58	Süd	vor Bauphase 1-F
358	4020 Linz, Unionstraße 60	Süd	vor Bauphase 1-F
359	4020 Linz, Unionstraße 62	Süd	vor Bauphase 1-F
360	4020 Linz, Unionstraße 64	Süd	vor Bauphase 1-F
361	4020 Linz, Unionstraße 66	Süd	vor Bauphase 1-F
362	4020 Linz, Unionstraße 68	Süd	vor Bauphase 1-F
363	4020 Linz, Unionstraße 70	Süd	vor Bauphase 1-F
364	4020 Linz, Unionstraße 71	Süd	vor Bauphase 3
365	4020 Linz, Unionstraße 75	Süd	vor Bauphase 3
366	4020 Linz, Unionstraße 83	Süd	vor Bauphase 3
367	4020 Linz, Unionstraße 84	Süd	vor Bauphase 3
368	4020 Linz, Unionstraße 87	Süd	vor Bauphase 3
369	4020 Linz, Unionstraße 89	Süd	vor Bauphase 3
370	4020 Linz, Hanuschstraße 12	Süd	vor Bauphase 1-F
371	4020 Linz, Reuchlinstraße 65	Süd	vor Bauphase 3
372	4020 Linz, Reuchlinstraße 69	Süd	vor Bauphase 3
373	4020 Linz, Reuchlinstraße 71	Süd	vor Bauphase 3
374	4020 Linz, Reuchlinstraße 72	Süd	vor Bauphase 3
375	4020 Linz, Reuchlinstraße 73	Süd	vor Bauphase 3
376	4020 Linz, Reuchlinstraße 74	Süd	vor Bauphase 3
377	4020 Linz, Reuchlinstraße 79	Süd	vor Bauphase 3
380	4020 Linz, Reuchlinstraße 81	Süd	vor Bauphase 3
381	4020 Linz, Reuchlinstraße 83	Süd	vor Bauphase 3
382	4020 Linz, Reuchlinstraße 85	Süd	vor Bauphase 3
383	4020 Linz, Reuchlinstraße 87	Süd	vor Bauphase 3
384	4020 Linz, Reuchlinstraße 89	Süd	vor Bauphase 3
385	4020 Linz, Reuchlinstraße 91	Süd	vor Bauphase 3
386	4020 Linz, Paracelsusstraße 6	Süd	vor Bauphase 3
387	4020 Linz, Paracelsusstraße 8	Süd	vor Bauphase 3

interne Nr.	Adresse für objektseitigen Lärmschutz	Immissionsbereich	Fertigstellungszeitpunkt
388	4020 Linz, Paracelsusstraße 10	Süd	vor Bauphase 3
389	4020 Linz, Paracelsusstraße 12	Süd	vor Bauphase 3
390	4020 Linz, Paracelsusstraße 14	Süd	vor Bauphase 3
391	4020 Linz, Paracelsusstraße 16	Süd	vor Bauphase 3
392	4020 Linz, Paracelsusstraße 18	Süd	vor Bauphase 3
393	4020 Linz, Paracelsusstraße 20	Süd	vor Bauphase 3
394	4020 Linz, Paracelsusstraße 22	Süd	vor Bauphase 3
395	4020 Linz, Paracelsusstraße 31	Süd	vor Bauphase 3
396	4020 Linz, Paracelsusstraße 33	Süd	vor Bauphase 3
397	4020 Linz, Paracelsusstraße 35	Süd	vor Bauphase 3
398	4020 Linz, Paracelsusstraße 37	Süd	vor Bauphase 3
399	4020 Linz, Andreas-Plenk-Straße 6	Süd	vor Bauphase 3
400	4020 Linz, Andreas-Plenk-Straße 8	Süd	vor Bauphase 3
401	4020 Linz, Andreas-Plenk-Straße 10	Süd	vor Bauphase 3
402	4020 Linz, Andreas-Plenk-Straße 11	Süd	vor Bauphase 3
403	4020 Linz, Andreas-Plenk-Straße 12	Süd	vor Bauphase 3
404	4020 Linz, Andreas-Plenk-Straße 13	Süd	vor Bauphase 3
405	4020 Linz, Andreas-Plenk-Straße 14	Süd	vor Bauphase 3
406	4020 Linz, Andreas-Plenk-Straße 15	Süd	vor Bauphase 3
407	4020 Linz, Andreas-Plenk-Straße 16	Süd	vor Bauphase 3
408	4020 Linz, Andreas-Plenk-Straße 17	Süd	vor Bauphase 3
409	4020 Linz, Andreas-Plenk-Straße 18	Süd	vor Bauphase 3
410	4020 Linz, Andreas-Plenk-Straße 19	Süd	vor Bauphase 3
411	4020 Linz, Andreas-Plenk-Straße 20	Süd	vor Bauphase 3
412	4020 Linz, Andreas-Plenk-Straße 21	Süd	vor Bauphase 3
413	4020 Linz, Andreas-Plenk-Straße 22	Süd	vor Bauphase 3
414	4020 Linz, Andreas-Plenk-Straße 23	Süd	vor Bauphase 3
415	4020 Linz, Andreas-Plenk-Straße 24	Süd	vor Bauphase 3
416	4020 Linz, Andreas-Plenk-Straße 25	Süd	vor Bauphase 3
417	4020 Linz, Andreas-Plenk-Straße 27	Süd	vor Bauphase 3
418	4020 Linz, Andreas-Plenk-Straße 29	Süd	vor Bauphase 3
419	4020 Linz, Grundbachweg 1	Süd	vor Bauphase 3
420	4020 Linz, Grundbachweg 2	Süd	vor Bauphase 3
421	4020 Linz, Grundbachweg 2 a	Süd	vor Bauphase 3
422	4020 Linz, Grundbachweg 3	Süd	vor Bauphase 3
423	4020 Linz, Grundbachweg 4	Süd	vor Bauphase 3
424	4020 Linz, Grundbachweg 6	Süd	vor Bauphase 3
425	4020 Linz, Grundbachweg 7	Süd	vor Bauphase 3
426	4020 Linz, Grundbachweg 8	Süd	vor Bauphase 3
427	4020 Linz, Grundbachweg 9	Süd	vor Bauphase 3
428	4020 Linz, Grundbachweg 10	Süd	vor Bauphase 3
429	4020 Linz, Grundbachweg 11	Süd	vor Bauphase 3
430	4020 Linz, Grundbachweg 11 a	Süd	vor Bauphase 3
431	4020 Linz, Grundbachweg 12	Süd	vor Bauphase 3
432	4020 Linz, Grundbachweg 13	Süd	vor Bauphase 3
433	4020 Linz, Hummelhofstraße 2	Süd	vor Bauphase 3
434	4020 Linz, Hummelhofstraße 4	Süd	vor Bauphase 3
435	4020 Linz, Hummelhofstraße 8	Süd	vor Bauphase 3
436	4020 Linz, Hummelhofstraße 10	Süd	vor Bauphase 3
437	4020 Linz, Hummelhofstraße 12	Süd	vor Bauphase 3

interne Nr.	Adresse für objektseitigen Lärmschutz	Immissionsbereich	Fertigstellungszeitpunkt
438	4020 Linz, Hummelhofstraße 14	Süd	vor Bauphase 3
439	4020 Linz, Schiferweg 1	Süd	vor Bauphase 3
440	4020 Linz, Schiferweg 3	Süd	vor Bauphase 3
441	4020 Linz, Schiferweg 5	Süd	vor Bauphase 3
442	4020 Linz, Schiferweg 7	Süd	vor Bauphase 3
443	4020 Linz, Schiferweg 9	Süd	vor Bauphase 3
444	4020 Linz, Schiferweg 11	Süd	vor Bauphase 3
445	4020 Linz, Schiferweg 13	Süd	vor Bauphase 3
446	4020 Linz, Schiferweg 15	Süd	vor Bauphase 3
447	4020 Linz, Schiferweg 17	Süd	vor Bauphase 3
448	4020 Linz, Schiferweg 19	Süd	vor Bauphase 3
449	4020 Linz, Schiferweg 21	Süd	vor Bauphase 3
450	4020 Linz, Schiferweg 23	Süd	vor Bauphase 3
451	4020 Linz, Schallenberggang 9	Süd	vor Bauphase 3
452	4020 Linz, Schallenberggang 11	Süd	vor Bauphase 3
453	4020 Linz, Schallenberggang 13	Süd	vor Bauphase 3
454	4020 Linz, Schallenberggang 15	Süd	vor Bauphase 3
455	4020 Linz, Schallenberggang 17	Süd	vor Bauphase 3
456	4020 Linz, Schallenberggang 19	Süd	vor Bauphase 3
457	4020 Linz, Schallenberggang 21	Süd	vor Bauphase 3
458	4020 Linz, Schallenberggang 23	Süd	vor Bauphase 3
459	4020 Linz, Schallenberggang 25	Süd	vor Bauphase 3
460	4020 Linz, Schallenberggang 27	Süd	vor Bauphase 3
461	4020 Linz, Schallenberggang 29	Süd	vor Bauphase 3
462	4020 Linz, Schallenberggang 31	Süd	vor Bauphase 3
463	4020 Linz, Schallenberggang 33	Süd	vor Bauphase 3
464	4020 Linz, Schallenberggang 35	Süd	vor Bauphase 3
465	4020 Linz, Schallenberggang 37	Süd	vor Bauphase 3
466	4020 Linz, Schallenberggang 39	Süd	vor Bauphase 3
467	4020 Linz, Schallenberggang 41	Süd	vor Bauphase 3
468	4020 Linz, Schallenberggang 43	Süd	vor Bauphase 3
469	4020 Linz, Schallenberggang 45	Süd	vor Bauphase 3
470	4020 Linz, Schallenberggang 47	Süd	vor Bauphase 3
471	4020 Linz, Schallenberggang 49	Süd	vor Bauphase 3
472	4020 Linz, Schallenberggang 51	Süd	vor Bauphase 3
473	4020 Linz, Geymannang 11	Süd	vor Bauphase 3
474	4020 Linz, Haunspergerstraße 1	Süd	vor Bauphase 3
475	4020 Linz, Haunspergerstraße 2	Süd	vor Bauphase 3
476	4020 Linz, Haunspergerstraße 3	Süd	vor Bauphase 3
477	4020 Linz, Haunspergerstraße 4	Süd	vor Bauphase 3
478	4020 Linz, Haunspergerstraße 5	Süd	vor Bauphase 3
479	4020 Linz, Haunspergerstraße 6	Süd	vor Bauphase 3
480	4020 Linz, Haunspergerstraße 7	Süd	vor Bauphase 3
481	4020 Linz, Haunspergerstraße 8	Süd	vor Bauphase 3
482	4020 Linz, Haunspergerstraße 9	Süd	vor Bauphase 3
483	4020 Linz, Haunspergerstraße 11	Süd	vor Bauphase 3
484	4020 Linz, Fridellistraße 1	Süd	vor Bauphase 3
485	4020 Linz, Fridellistraße 2	Süd	vor Bauphase 3
486	4020 Linz, Fridellistraße 3	Süd	vor Bauphase 3
487	4020 Linz, Fridellistraße 4	Süd	vor Bauphase 3

interne Nr.	Adresse für objektseitigen Lärmschutz	Immissionsbereich	Fertigstellungszeitpunkt
488	4020 Linz, Fridelliststraße 5	Süd	vor Bauphase 3
489	4020 Linz, Fridelliststraße 6	Süd	vor Bauphase 3
490	4020 Linz, Fridelliststraße 8	Süd	vor Bauphase 3
491	4020 Linz, Fridelliststraße 10	Süd	vor Bauphase 3
492	4020 Linz, Maderspergerstraße 16	Süd	vor Bauphase 3
493	4020 Linz, Maderspergerstraße 21	Süd	vor Bauphase 3
494	4020 Linz, Maderspergerstraße 22 a	Süd	vor Bauphase 3
495	4020 Linz, Maderspergerstraße 23	Süd	vor Bauphase 3
496	4020 Linz, Maderspergerstraße 25	Süd	vor Bauphase 3
497	4020 Linz, Maderspergerstraße 27	Süd	vor Bauphase 3
498	4020 Linz, Maderspergerstraße 29	Süd	vor Bauphase 3
499	4020 Linz, Kefergutstraße 35	Süd	vor Bauphase 3
500	4020 Linz, Kefergutstraße 43	Süd	vor Bauphase 3
501	4020 Linz, Kefergutstraße 44	Süd	vor Bauphase 3
502	4020 Linz, Kefergutstraße 46	Süd	vor Bauphase 3
503	4020 Linz, Kefergutstraße 48	Süd	vor Bauphase 3
504	4020 Linz, Kefergutstraße 50	Süd	vor Bauphase 3
505	4020 Linz, Kefergutstraße 52	Süd	vor Bauphase 3
506	4020 Linz, Kefergutstraße 54	Süd	vor Bauphase 3
507	4020 Linz, Kefergutstraße 56	Süd	vor Bauphase 3
508	4020 Linz, Kefergutstraße 58	Süd	vor Bauphase 3
509	4020 Linz, Kefergutstraße 60	Süd	vor Bauphase 3
510	4020 Linz, Kefergutstraße 62	Süd	vor Bauphase 3
511	4020 Linz, Josef-Scheu-Weg 2	Süd	vor Bauphase 3
512	4020 Linz, Josef-Scheu-Weg 3	Süd	vor Bauphase 3
513	4020 Linz, Josef-Scheu-Weg 5	Süd	vor Bauphase 3
514	4020 Linz, Josef-Scheu-Weg 6	Süd	vor Bauphase 3
515	4020 Linz, Josef-Scheu-Weg 7	Süd	vor Bauphase 3
516	4020 Linz, Josef-Scheu-Weg 8	Süd	vor Bauphase 3
517	4020 Linz, Josef-Scheu-Weg 9	Süd	vor Bauphase 3
518	4020 Linz, Josef-Scheu-Weg 10	Süd	vor Bauphase 3
519	4020 Linz, Josef-Scheu-Weg 12	Süd	vor Bauphase 3
520	4020 Linz, Coulinstraße 30 – 32 (LILo-Areal)	Süd	vor Bauphase 2
521	4020 Linz, Bahnhofstraße 4 – 8 (LandesDZ)	Süd	vor Bauphase 2
522	4020 Linz, Bahnhofplatz 1 – 2 (LandesDZ)	Süd	vor Bauphase 2
523	4020 Linz, Bahnhofplatz 7 – 8 (Finanzamt)	Süd	vor Bauphase 2
524	4020 Linz, Bahnhofplatz 9 – 14 (Postgebäude)	Süd	vor Bauphase 2
525	4020 Linz, Waldeggstraße 94 (Neubau)	Süd	vor Bauphase 2

Bevor die Projektwerberin objektseitigen (passiven) Lärmschutz anbietet, hat sie für diese Objekte eine Detailevaluierung für die Bau- und Betriebsphasen der A26 unter Berücksichtigung weiterer vorhabensbedingter Auswirkungen durchzuführen, um die Objektnutzung (Wohnanrainer, Betriebsanrainer), die Fassadenwerte mit Überschreitung von Richtwerten gemäß den Maßnahmen 13.21, 13.22 und 13.24 sowie die davon betroffenen Öffnungen (Fenster, Türen) mit dem erforderlichen Schalldämmmaß gem. ÖNORM B8115-2, Tab. 2, zuzuordnen.

Gemäß dem Ergebnis der Detailevaluierung ist der objektseitige Lärmschutz so rechtzeitig nachweislich anzubieten, dass die Umsetzung der Maßnahmen (Einbau passiver Lärmschutzmaßnahmen) bis zu dem in den Tabellen jeweils festgelegten

Fertigstellungszeitpunkt gewährleistet ist. Mit dem Angebot für objektseitigen Lärmschutz sind die erforderlichen Zustimmungen des Eigentümers oder sonstig Berechtigten sowie der Bescheid der Kollaudierung (Benutzungsbewilligung) oder der Baugenehmigung einzufordern. Außerdem ist vom Nutzer eine Zustimmung zur Bestandsaufnahme (Feststellung der Raumnutzung, Größe der Öffnung, Feststellung des vorhandenen Schalldämmmaßes usw.) zu verlangen.

Das Ergebnis der Detailevaluierung sowie der Umfang des objektseitigen Lärmschutzes sind der UVP-Behörde spätestens 3 Monate vor dem in der Tabelle festgelegten Fertigstellungszeitpunkt zur Kenntnis zu bringen.

Die Maßnahme gilt auch dann als rechtzeitig erfüllt, wenn die oben angeführten Zustimmungen nachweislich nicht gewährt werden, innerhalb von 3 Monaten keine Reaktion des Eigentümers oder sonstigen Berechtigten auf das Angebot erfolgt ist, oder die Umsetzung der objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen dem Projektwerber vom Eigentümer oder sonstigen Berechtigten trotz vorheriger Zustimmung nicht zeitgerecht ermöglicht wird. In diesen Fällen bleibt jedoch der Anspruch der Anrainer auf Lärmschutz gemäß den festgelegten Richtwerten für die Bau- und Betriebsphasen wie folgt bestehen. Der Anspruch auf Schutz aus dem Baulärm erlischt mit Abschluss der jeweilig zu geordneten Bauphase.

Die Umsetzung der Maßnahme ist der UVP-Behörde mit dem auf den in der Tabelle festgelegten Fertigstellungszeitpunkt folgenden Statusbericht bekanntzugeben.

2.3 Die Vorgaben der BStLärmIV sind mit den Schwellen- und Grenzwerten von Lärmindizes für den Bau und den Betrieb bei der Detailevaluierung für die in der Maßnahmentabelle des Teilgutachtens 02 Lärm aufgelisteten Objekte zu berücksichtigen.

2.4 In der nachfolgenden Tabelle sind jene Adressen mit dem jeweiligen festgelegten Fertigstellungszeitpunkt aufgelistet, für die aufgrund der in den Maßnahmen des Fachgebietes Humanmedizin festgelegten Planungsrichtwerte für den Freiraumschutz (Betriebs- und Baulärm) eine Detailevaluierung der Freiräume für die Tag-, Abend- und Nachtzeit erforderlich ist.

interne Nr.	Adresse für die Freiraum-Untersuchung	Immissionsbereich	Untersuchungszeitpunkt
1	4040 Linz, Berggasse 41	Nord	vor Bauphase 1
2	4040 Linz, Berggasse 43	Nord	vor Bauphase 1
3	4040 Linz, Berggasse 45	Nord	vor Bauphase 1
4	4040 Linz, Berggasse 47	Nord	vor Bauphase 1
5	4040 Linz, Urfahrer Königsweg 3	Nord	vor Bauphase 1
6	4040 Linz, Urfahrer Königsweg 5	Nord	vor Bauphase 1
7	4040 Linz, Urfahrer Königsweg 7	Nord	vor Bauphase 1
8	4040 Linz, Urfahrer Königsweg 9	Nord	vor Bauphase 1
9	4020 Linz, Obere Donaulände 99	Nord	vor Bauphase 1
10	4020 Linz, Obere Donaulände 99 a	Nord	vor Bauphase 1
11	4020 Linz, Obere Donaulände 101	Nord	vor Bauphase 1
12	4020 Linz, Obere Donaulände 105	Nord	vor Bauphase 1
13	4020 Linz, Obere Donaulände 107	Nord	vor Bauphase 1
14	4020 Linz, Obere Donaulände 107 a	Nord	vor Bauphase 1
15	4020 Linz, Obere Donaulände 109	Nord	vor Bauphase 1
16	4020 Linz, Obere Donaulände 115	Nord	vor Bauphase 1
17	4020 Linz, Obere Donaulände 115 a	Nord	vor Bauphase 1
18	4020 Linz, Obere Donaulände 117	Nord	vor Bauphase 1

interne Nr.	Adresse für die Freiraum-Untersuchung	Immissionsbereich	Untersuchungszeitpunkt
19	4020 Linz, Obere Donaulände 119	Nord	vor Bauphase 1
20	4020 Linz, Sophiengutstraße 3	Süd	vor Bauphase 2
21	4020 Linz, Sophiengutstraße 5	Süd	vor Bauphase 2
22	4020 Linz, Sophiengutstraße 7	Süd	vor Bauphase 2
23	4020 Linz, Sophiengutstraße 9	Süd	vor Bauphase 2
24	4020 Linz, Sophiengutstraße 11	Süd	vor Bauphase 2
25	4020 Linz, Sophiengutstraße 13	Süd	vor Bauphase 2
26	4020 Linz, Niederreithstraße 6	Süd	vor Bauphase 2
27	4020 Linz, Grundbachweg 2	Süd	vor Bauphase 3
28	4020 Linz, Maderspergerstraße 27	Süd	vor Bauphase 3
29	4020 Linz, Maderspergerstraße 29	Süd	vor Bauphase 3
30	4020 Linz, Fridellstraße 8	Süd	vor Bauphase 3
31	4020 Linz, Fridellstraße 10	Süd	vor Bauphase 3
32	4020 Linz, Hummelhofstraße 2	Süd	vor Bauphase 3

Bei diesen Adressen sind die Nutzung und Größe des Freiraums (Größe der einem Wohnobjekt funktionell zugeordneten Grundfläche, die zum längeren Aufenthalt von Menschen dient) sowie die auf den Freiraum bezogene Überschreitung der in den Maßnahmen des Fachgebietes Humanmedizin festgelegten Planungsrichtwerte für den Freiraumschutz (Betriebs- und Baulärm) zu erheben.

Das Ergebnis der Detailevaluierungen sowie der Umfang des Freiraumschutzes sind der UVP-Behörde spätestens 3 Monate vor dem in der Tabelle festgelegten Fertigstellungszeitpunkt des jeweiligen Verwirklichungsabschnittes zur Kenntnis zu bringen.

Gemäß dem Ergebnis der Detailevaluierung sind bei Überschreitung der Planungsrichtwerte für den Freiraumschutz (Betriebs- und Baulärm) die Schallimmissionen so zu reduzieren, dass keine Überschreitung mehr erfolgt. Diese Reduzierung kann in den Bauphasen baustellenseitig (z.B. durch temporäre Schallschirme oder Abkapselungen) und/oder bauorganisatorisch (z.B. durch den Geräteeinsatz) erfolgen.

- 2.5 In Siedlungsgebieten mit akustischer Vorbelastung von mehr als 55 dB tags, 50 dB abends bzw. 45 dB nachts darf durch den Bauverkehr die Emission des öffentlichen Straßennetzes um max. 3 dB angehoben werden.
- 2.6 Im Bereich der Anschlussstelle Unionstraße ist entweder der Abtrag der bestehenden Lärmschutzwände durch geeignete Maßnahmen wie z. B. durch temporäre Schallschirme zu kompensieren oder es sind die vorhabensbedingten Lärmschutzwände vor Beginn des Abtragens der bestehenden Lärmschutzwände herzustellen.
- 2.7 Die in der UVE (Projekteinlage 4.3.1, Pkt. 2.16.5) getroffenen Regelungen für den Betrieb von Anlagen an Sonn- und Feiertagen bzw. im Nachtzeitraum sind unter Berücksichtigung der vom SV für Humanmedizin festgelegten Regeln durch die Sonderfachperson „Lärm“ zu bestätigen und der UVP-Behörde mit dem darauf folgenden Statusbericht zur Kenntnis zu bringen.

Betriebsphasen

- 2.8 Kommt es bei Wohnanrainern vorhabensbedingt zu einer Zunahme des Straßenverkehrslärms um mehr als 1,0 dB und wirkt dieser mit mehr als 55 dB tags

($L_{A,eq,day}$) und/oder mit mehr als 45 dB nachts ($L_{A,eq,night}$) ein, sind aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen.

Beweissicherung und Kontrolle

Bauphasen

- 2.9 Für die Bauphasen ist (in Anlehnung an die RVS 04.05.11 „Umweltschutz, Bau, Umweltbaubegleitung“) eine Sonderfachperson (Ziviltechniker oder gerichtlich beeideter Sachverständiger) mit entsprechender Qualifikation im Fachbereich Lärm zu bestellen. Diese hat das Lärm-Monitoring (z.B. Schallpegelmessungen zur Eignung, Kontrolle und Abnahme von Bauabläufen im Hinblick auf lärmtechnische Belange, Auswertungen, Beurteilungen, Festlegung geeigneter Maßnahmen, Berichterstattung an die UVP-Behörde usw.) durchzuführen.
- 2.11 Die Sonderfachperson Lärm hat zusätzlich zu dem in der UVE beschriebenen Lärm-Monitoring im Bereich der jeweils nächstgelegenen Anrainer in jeder Bauphase halbjährlich Schallpegelmessungen während repräsentativem Baubetrieb im Tageszeitraum mit einer Messdauer von mind. 3 Stunden durchzuführen.
- 2.12 Die Sonderfachperson Lärm hat auch das in der UVE vorgesehene Sprenglärm-Monitoring zu Beginn der Sprengungen und nach Begehren der Baustellenleitung bei den Messpunkten RP-N20 (Obere Donaulände 119) und RP-N31 (Urfahrer Königsweg 9) sowie den zusätzlichen Messpunkten RP-N03 (Römerstraße 83) und RP-Nneu (Hohe Straße 18) vorzunehmen. Im Zuge des Monitorings für den Sprenglärm sind für die akustische Dauer der Sprengung (Ereignisdauer) der Mittelungspegel, der mittlere Spitzenpegel und der Maximalpegel und für die 1-Stunden-Messung (mit dem Sprengereignis) der Beurteilungspegel ($L_{A,r}$), der mittlere Spitzenpegel ($L_{A,01}$) und der Grundgeräusch-/Basispegel ($L_{A,95}$) auszuwerten.
- 2.13 Die Projektwerberin hat die Ursachen der bei schalltechnischen Kontrollmessungen festgestellten Überschreitungen vorgegebener Richtwerte zu lokalisieren und durch baustellenseitige und/oder bauorganisatorische Schutzmaßnahmen zu kompensieren. Von der Sonderfachperson Lärm sind nach Umsetzung der Maßnahmen an den zutreffenden Messpunkten neuerlich schalltechnische Kontrollmessungen durchzuführen. Die Maßnahmen sind durch die Projektwerberin solange zu verbessern, bis keine Überschreitung der Richtwerte mehr festgestellt wird.

Betriebsphasen

- 2.14 Innerhalb von 6 Monaten nach Verkehrsfreigabe der Betriebsphase 1 sind schalltechnische Kontrollmessungen an repräsentativen Messpunkten im Straßennahbereich (bis etwa 25 m Entfernung zum nächstgelegenen Fahrbahnrand) durchzuführen und zwar für folgende Messbereiche im untergeordneten Straßennetz sowie im Nahbereich der A 26:
- | | |
|---------|---|
| KMP-neu | Westbrücke südwestlich Ast. Unionstraße |
| KMP-1 | Kudlichstraße |
| KMP-3 | Obere Donaulände |
| KMP-4 | Rudolfstraße |
| KMP-5 | Waldeggstraße |
- 2.15 Innerhalb von 6 Monaten nach Verkehrsfreigabe der Betriebsphase 2 sind schalltechnische Kontrollmessungen an repräsentativen Messpunkten durchzuführen und zwar für folgende Messbereiche im untergeordneten Straßennetz sowie im Nahbereich der A 26:
- | | |
|---------|---|
| KMP-neu | Westbrücke südwestlich Ast. Unionstraße |
|---------|---|

- KMP-1 Kudlichstraße
KMP-5 Waldeggstraße
- 2.16 Innerhalb von 6 Monaten nach Verkehrsfreigabe der Betriebsphase 3 sind schalltechnische Kontrollmessungen an repräsentativen Messpunkten durchzuführen und zwar für folgende Messbereiche im Nahbereich der A 26:
- KMP-neu A 26 km 0+645.0
KMP-1 Kudlichstraße
KMP-2 Ziegeleistraße
KMP-3 Obere Donaulände
KMP-4 Rudolfstraße
KMP-5 Waldeggstraße
KMP-neu Hopfengasse südlich der Stifterstraße
KMP-neu Kärntner Straße südlich der Böhmerwaldstraße
- 2.17 Innerhalb von 6 Monaten nach Verkehrsfreigabe der Betriebsphase 3 sind im Anrainerbereich Schallpegelmessungen an den folgenden Mess- bzw. Immissionspunkten des EP durchzuführen:
- HMP-1 Hummelhofstraße 14
HMP-2 Ghegastraße 30
HMP-3 Hörmannstraße 15
HMP-5 Römerstraße 83
HMP-6 Margarethen 37
HMP-9 Urfahrer Königsweg 9
- Im Bereich von Bahnstrecken ist die Gesamtschallsituation aus Straßenverkehr und Schienenverkehr zu bestimmen.
- 2.18 Alle schalltechnischen Kontrollmessungen und Berechnungen erfordern folgenden Bearbeitungsumfang:
1. schalltechnische Kontrollmessungen gemäß ÖNORM S 5004
 2. Verkehrserhebungen nach RVS 04.02.11, Kap. 6
 3. Erhebung meteorologischer Grunddaten (Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Luftdruck, Temperatur u. dgl.) durch eine Wetterstation während der Messdurchführung
 4. Nachrechnung der Messergebnisse mit dem, der Schallprognose zugrunde gelegten Rechenmodell
 5. Ermittlung der Referenzwerte auf Basis der Emissionsdaten des Projektes
 6. Vergleich der messtechnisch ermittelten Daten mit den Referenzwerten aus der Nachrechnung
 7. individuelle schalltechnische und lärmmedizinische Beurteilung, wie in ÖAL-Richtlinie Nr. 3 Blatt 1 beschrieben
- 2.19 Werden im Zuge der Beweissicherung Überschreitungen der Referenzdaten (Lärmberechnungen der UVE) bzw. der Planungsrichtwerte festgestellt, sind die dafür verantwortlichen Ursachen zu lokalisieren und mit straßenseitigen (Lärmschutzwände) bzw. verkehrsorganisatorischen und/oder passive Maßnahmen zu kompensieren. Nach Herstellung der Zusatzmaßnahmen sind an den zutreffenden Messpunkten neuerlich schalltechnische Kontrollmessungen durchzuführen. Die Zusatzmaßnahmen sind solange zu verbessern, bis keine Überschreitung der Referenzdaten mehr festgestellt wird.
- 2.20 Die schalltechnischen Kontrollmessungen, Berechnungen und Beurteilungen sind der UVP-Behörde mit dem auf die Messungen folgenden Statusbericht und nach

Gesamtverkehrsfreigabe spätestens 3 Monate nach Durchführung der Messungen zur Kenntnis zu bringen.

Fachbereich 03 – Erschütterungen und Sekundärschall

Bauphasen

3.1. Vor der Umsetzung von erschütterungsintensiven Bauarbeiten ist unter Verwendung der vorliegenden bautechnischen Beweissicherungsdaten das nächstgelegene, erschütterungsempfindlichste Bauwerk (z.B. Gebäudeklasse III bzw. IV) im Einflussbereich der Baumaßnahme zu ermitteln. Der in Tabelle 12 im UVE Fachbericht „Erschütterungen / sekundärer Luftschall“, Einlage 4.9.4, angegebene Grenzwert für den Gebäudeschutz ist am Fundament einzuhalten. Dieses Objekt ist stets in das erschütterungs- und körperschalltechnische Messprogramm einzubeziehen. Bei der Planung von Sprengarbeiten ist die Lademenge derart zu begrenzen, dass der obige Grenzwert eingehalten wird.

Ferner ist durch das erschütterungs- und körperschalltechnische Messprogramm sicherzustellen, dass in den Gebäuden im betroffenen Umfeld die in Tabelle 12 angegebenen Grenzwerte für den Anrainerschutz (Erschütterungen und Sekundärer Luftschall) eingehalten werden.

3.2. Im Bereich von Verdachtsflächen betreffend Kriegsrelikte besteht bei erschütterungsintensiven Bauarbeiten (z.B. Spundwandrammen, Sprengungen) ein erhöhtes Detonationsrisiko für Blindgänger, falls höhere Schwinggeschwindigkeiten als $v_{Rmax} = 4 \text{ mm/s}$ auftreten. Sofern eine gezielte Suche mit aktiven und passiven Methoden durchgeführt und dokumentiert wurde, dürfen an der Oberfläche auch Schwinggeschwindigkeiten größer 4 mm/s auftreten.

Beweissicherung und Kontrolle

Bauphasen

3.3. Für die bautechnische Beweissicherung gemäß Maßnahme BAU-ERSCH1 (UVE Fachbericht Erschütterungen / sekundärer Luftschall, Einlage 4.9.4) sind gemäß Punkt 3.1 des vorgenannten Fachberichtes je nach Bauabschnitt (gemäß dem Fachbericht die Bereiche 1-3) und Gebäudeklasse bzw. Bauwerksnutzung (normale Gebäude, Gebäude mit Sondernutzung) – die Grenzen 100 m, 200 m anzuwenden (anstatt der in der UVE genannten 75 bzw. 150 m). Falls gemäß den obigen Kriterien die bautechnische Beweissicherung noch ausständig ist, ist diese vor Beginn der Bauarbeiten im Nahbereich durchzuführen. Jedenfalls betrifft dies die folgenden Objekte:

- Sonnenpromenade 7 (Stn. Nr. 322)
- Hummelhofstr. 14 (Stn. Nr. 462)
- Stanglhofweg 1 (Stn. Nr. 979)
- Urfahrer Königsweg 5 (Stn. Nr. 1065)
- Wolf-Huber-Str. 11 (Stn. Nr. 1094)
- Berggasse 37 (Stn. Nr. 131)
- Johann-Sebastian-Bach-Str. 1 (Stn. Nr. 598)
- Ziegeleistr. 86-90 (Stn. Nr. 805)
- Deublerstr. 8 (Stn. Nr. 922)
- Tauberweg 3 (Stn. Nr. 1325)

- 3.4. Die von der UVP Behörde bestellte Sonderbauaufsicht für Erschütterungen und Sekundärschall hat im Fall von Überschreitungen der Grenzwerte für den Gebäudeschutz bzw. den Anrainerschutz unverzüglich (rund um die Uhr) entsprechende Maßnahmen zu veranlassen.
- 3.5. Unmittelbar vor Beginn der Bauarbeiten sind die für den aktuellen Bauabschnitt relevanten Beweissicherungsdaten zu aktualisieren.

Fachbereich 04 – Luftschadstoffe und Klima

Bauphasen

Materialaufbereitung und –umschlag sowie Materiallager:

- 4.1. Die Errichtung und der Betrieb von Material-, Erdaushub- oder Humuszwischenlagern, Baulager, Materialaufbereitungen, Asphaltmischanlagen und dergleichen sind nur auf den im Einreichprojekt 2011 (Projektmodifikationen 2012), Einlage 2.7.1 (Baukonzept) sowie Einlage 2.7.2 (Lageplan Baustelleneinrichtungsflächen) ausgewiesenen Flächen zulässig. Andernfalls ist der UVP-Behörde mittels Ausbreitungsrechnung vor Baubeginn nachzuweisen, dass die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit beim exponiertesten Wohnanrainer nicht überschritten werden. Für Material-, Erdaushub- oder Humuszwischenlager mit einer Lagerfläche von nicht mehr als 4.000 m² und einer Kubatur von maximal 10.000 m³ ist dieser Nachweis nicht erforderlich, sofern die Mindestentfernung zum nächstgelegenen Wohnanrainer nicht weniger als 200 m beträgt.
- 4.2. Bei Materialaufbereitungen und –umschlag hat eine Staubbinding durch Feuchthalten des Materials entweder mittels gesteuerter Wasserbedüsung oder mittels automatischer oder manueller Berieselung zu erfolgen. Dies gilt auch für den Abbruch von Bauwerken.
- 4.3. Die Aufbereitungsanlage (Brecher) für den Tunnelausbruch ist zu kapseln und mit einer Absaugung über Filter nach dem Stand der Technik auszustatten. Ein Betrieb im Freien ist nur über einen Zeitraum von 4 Monaten zulässig, danach ist der Betriebsort in den Tunnel zu verlegen. Für den Abwurf auf den Schubverband ist zu gewährleisten, dass das Gestein befeuchtet ist.
- 4.4. Ev. Feinzerkleinerungsanlagen sind mit Entstaubungsanlagen nach dem Stand der Technik zu bestücken. Es dürfen nur Zerkleinerungsmaschinen verwendet werden, die das Aufgabegut durch Druck zerkleinern. Förderbänder im Freien sind abzudecken und alle Übergabestellen sind zu kapseln.
- 4.5. Spritzbetonanwendungen sind im Nassspritzverfahren mit alkalifreien Zusatzmitteln auszuführen.
- 4.6. Die Füll- und Abzugsaggregate von Silos für staubhaltige oder feinkörnige Güter sind geeignet abzukapseln und allfällige Verdrängungsluft zu entstauben.
- 4.7. Lagerstätten mit Schüttgütern sind entweder ständig erdfeucht zu halten oder abzudecken.
- 4.8. Der Transport von Erdmaterial darf nur in erdfeuchtem Zustand erfolgen; ist keine ausreichende Erdfeuchte vorhanden oder steht eine Befeuchtung einer Verwertung des Materials entgegen, ist der staubfreie Transport mittels anderer geeigneter Maßnahmen (z.B. Abdecken) zu gewährleisten.
- 4.9. Zwischenlager von Erdaushubmaterial sind - soweit vegetationstechnisch möglich - mit einer Zwischensaat zu begrünen, ansonsten ständig feucht halten oder abzudecken.

Immissionsschutzwände:

- 4.10. Alle oberirdischen nicht staubfrei befestigten Bauflächen und Baustraßen sind mit einer fixen oder mobilen Schutzwand mit einer Mindesthöhe von 4 m bezogen auf das dem Baufortschritt entsprechende Geländenniveau zu umgeben. Die Schutzwand ist aufrecht zu erhalten, solange die bearbeitete Fläche einen Mindestabstand von 100 m zu Wohnanrainern unterschreitet.

Bergmännischer Tunnelvortrieb:

- 4.11. An jenen Portalen der bergmännischen Tunnelbauwerke, an denen Abluft aus dem Baubetrieb austritt, ist ein Wasservorhang über die gesamte Breite der Ausfahrt zu errichten und während des gesamten Baubetriebes auf 3 Ebenen zu betreiben. Die Tiefe des Wasservorhanges hat dabei 5 m zu betragen.
 Als Alternative zum Wasservorhang ist es auch zulässig, die während der Bauphase an den Portalen austretende Tunnelabluft zu erfassen, abzusaugen, mit einem Staubfiltersystem nach dem Stand der Technik zu reinigen und in einer Mindesthöhe von 10 m über dem Tunnelportal auszublasen. Beim Tunnel Freinberg hat die Ausblasung der Luft ausschließlich über dem Nordportal zu erfolgen.

Baustellenverkehr

- 4.12. Die Zu- und Abfahrten zur Baustelle haben ausschließlich auf staubfrei befestigten Wegen (Asphalt) zu erfolgen, die ständig von Erdmaterial rein zu halten sind (Nassreinigung). Der Zustand der Fahrbahndecken ist täglich zu kontrollieren und in einem Bautagebuch zu vermerken, welches der luftschadstofftechnischen Bauaufsicht in wöchentlichen Abständen vorzulegen ist.
- 4.13. Alle oberirdischen nicht staubfrei befestigten Baustraßen und Manipulationsflächen sind bei Trockenheit feucht zu halten. Die Befeuchtung hat bei Betriebsbeginn zu beginnen und ist mittels fix installierter Beregnungsanlagen über die gesamte Bauzeit durchzuführen, wenn:
- a) diese Baumonate in den Zeitraum 1. März bis 1. Dezember fallen (außer bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt);
 - b) Transportfahrten bzw. Manipulationstätigkeiten stattfinden;
 - c) trockene Verhältnisse herrschen (= kein Niederschlag innerhalb der letzten 12 Stunden in den Monaten Mai, Juni, Juli und August, ansonsten kein Niederschlag innerhalb der letzten 24 Stunden).

Die Beregnungsanlagen sind bei Vorliegen der oben beschriebenen Voraussetzungen ab dem morgendlichen Betriebsbeginn bzw. ab einem Anstieg der Temperaturen über den Gefrierpunkt an allen Baustraßen und Manipulationsflächen zu betreiben. Als Richtwert ist eine Wasserdotation von zumindest 1 l/m².h anzusetzen; die Anlagen müssen in der Lage sein, die gesamten zu behandelnden Flächen zu beregnen.

- 4.14. Im Zeitraum 1. Dezember bis 1. März bzw. wenn aufgrund zu tiefer Lufttemperaturen eine Staubbinding mittels Beregnung nicht möglich ist sind bei Trockenheit (= kein Niederschlag innerhalb der letzten 24 Stunden) alle benutzten Fahr- und Manipulationsflächen zur Staubbinding mit Calcium-Magnesium-Acetat zu besprühen. Dabei ist 100 g CMA/m² in 25%-iger Lösung an jedem zweiten Betriebstag flächendeckend aufzubringen. Bei stabiler Schneedecke kann auf die Behandlung verzichtet werden.
- 4.15. Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch den baubedingten Verkehr sind nach dem Stand der Technik zu verhindern (Reifenwaschanlagen mit ausreichenden

Abtropfstrecken (mindestens 70 m Länge) bei den Ausfahrten aus dem Baustellenbereich). Falls dies die Platzverhältnisse nicht ermöglichen, kann die Abtropfstrecke im Einvernehmen mit der luftschadstofftechnischen Sonderbauaufsicht auf 30 m verkürzt werden und es ist eine verstärkte Reinigung der betroffenen öffentlichen Straßenbereiche so durchzuführen, dass es zu keinen sichtbaren baubedingten Staubaufwirbelungen auf dem öffentlichen Straßennetz kommt.

- 4.16. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Baustelle ist mit 20 km/h zu begrenzen. Die Einhaltung dieser Vorschrift ist durch die luftschadstofftechnische Bauaufsicht zu kontrollieren.

Anforderungen an mobile technische Einrichtungen, Maschinen und Geräte:

- 4.17. Der Emissionsstandard der eingesetzten mobilen technischen Einrichtungen, Maschinen und Geräte hat mindestens Stufe IIIB nach EU-RL 97/68/EG (zuletzt geändert durch die Richtlinie 2010/26/EU) zu entsprechen. Die jährliche Wartung der Maschinen ist der luftschadstofftechnischen Sonderbauaufsicht nachzuweisen. Bei kleineren Arbeitsgeräten sind Elektromotoren zu bevorzugen. Dies ist mit der luftschadstofftechnischen Sonderbauaufsicht abzustimmen. Alternativ können auch Maschinen verwendet werden, die mindestens der Stufe IIIA entsprechen und mit einem Partikelfilter ausgerüstet sind, wobei die Reduktion der motoremittierten Partikel (PM10 exhaust) mindestens 90% zu betragen hat. Dies ist der luftschadstofftechnischen Sonderbauaufsicht nachzuweisen.

Sonstige Maßnahmen:

- 4.18. Geschüttete Flächen und Böschungen sind zum vegetationstechnisch nächstmöglichen Zeitpunkt zu bepflanzen.
- 4.19. Materialverfahren innerhalb der Baustelle dürfen nur entlang der Trasse durchgeführt werden. Der Abtransport des Ausbruchs aus dem bergmännisch hergestellten Teil des Tunnels Freinberg und der Anschlussstelle Donau Süd hat ausschließlich mittels Schiff zu erfolgen. Für den An- und Abtransport von Material mittels LKW ist so weit wie möglich das hochrangige Verkehrsnetz (A1, A7, bereits zum Verkehr freigegebene Abschnitte der A26), ansonsten die B127, B129 und B139 zu benützen. Ein Materialtransportkonzept ist im Hinblick auf eine möglichst geringe Zusatzbelastung der Wohnbevölkerung zu erarbeiten und mit der luftschadstofftechnischen Bauaufsicht abzustimmen.
- 4.20. Die Baustellen sind während allen Bauphasen von einer fachlich einschlägig qualifizierten luftschadstofftechnischen Sonderbauaufsicht laufend zu überwachen. Diese Bauaufsicht hat die Umsetzung der vorgeschriebenen Maßnahmen auf Basis von Kontrollen vor Ort zu überprüfen und die Behörde darüber in Form von vierteljährlichen Statusberichten zu informieren. Die Projektwerberin hat der Sonderbauaufsicht Zutritt zu allen Baustellenbereichen und Einsicht in alle für die Überprüfung relevanten Unterlagen zu gewähren.
- 4.21. Die Umsetzung sämtlicher beauftragten Maßnahmen ist während der gesamten Bauphase durchgehend in einem Bautagebuch zu dokumentieren, welches der luftschadstofftechnischen Sonderbauaufsicht der Behörde auf Anfrage vorzulegen ist. Diese Aufzeichnung hat für jede einzelne Maßnahme und jeden Teilabschnitt zu enthalten: Maßnahme, Ort/Teilabschnitt, Beginn und Ende (Tag, Uhrzeit), eingesetzte Mengen (Wasser, CMA). Alternativ sind mit Zustimmung der UVP-Behörde auch andere Dokumentationssysteme (z.B. Webcams) zulässig, welche die nachweisliche Einhaltung der Auflagen erkennen lassen.

Betriebsphasen

Immissionsschutzwände:

- 4.22. Vor Verkehrsfreigabe des 1. Teilabschnitts der A26 (Donaubrücke) ist südlich der Fahrbahn der B129 eine fixe oder mobile Schutzwand mit einer Mindesthöhe von 4 m über Fahrbahnniveau zu errichten und während der gesamten Betriebsphase 1 aufrecht zu erhalten. Diese Schutzwand hat im Westen 20 m westlich der Grundstücksgrenze des Objektes Obere Donaulände ON 121 zu beginnen und im Osten bis 20 m östlich der Grundstücksgrenze des Objektes Obere Donaulände ON 119 zu reichen. Diese Maßnahme kann entfallen, wenn die Objekte Obere Donaulände ON 119 und 121 während der Betriebsphase 1 nicht zu Wohnzwecken genutzt werden.

Betrieb der Tunnellüftung:

- 4.23. Die Tunnellüftung ist werktags zumindest während der Morgen- und Abendverkehrsspitze jeweils 1 Stunde (also mindestens insgesamt 2 Stunden pro Tag) zu betreiben. Während des ersten Betriebsjahres nach Verkehrsfreigabe des Tunnels Freinberg ist die Tunnellüftung werktags täglich jedenfalls zwischen 8.30 und 9.30 Uhr sowie zwischen 15.30 und 16.30 Uhr zu betreiben. Danach sind die für den Tunnel Freinberg repräsentativen Verkehrszahlen (JDTVw in Kfz/24 unter Angaben des Anteils schwerer Nutzfahrzeuge) und ein Konzept, hinsichtlich der weiteren konkreten Betriebszeiten der Tunnellüftung, mit denen die emissionsintensivsten Phasen des Tages erfasst werden sollen, binnen 2 Monaten der UVP-Behörde zur Zustimmung vorzulegen. Bis dahin ist die Tunnellüftung so wie im ersten Betriebsjahr zu betreiben.
- 4.24. Weiters ist die Tunnellüftung zusätzlich bei Stauerscheinungen (lt. RVS 09.02.31 Durchschnittsgeschwindigkeit kleiner als 30 km/h) zu betreiben, die länger als 15 Minuten andauern.
- 4.25. Ergeben die Messungen gemäß Maßnahme 29 des Teilgutachtens Luftschadstoffe und Klima, dass relevante Feinstaub-Zusatzbelastungen durch den Betrieb des Tunnels Freinberg bei Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte für Feinstaub nicht ausgeschlossen werden können, dann ist eine Filterung der Tunnelabluft durchzuführen.

Beweissicherung und Kontrolle

Bauphasen

- 4.26. Zur Beweissicherung in den Bauphasen sind während der folgenden Bauzeiten kontinuierliche Messungen der Luftqualität (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} auf Basis HMW) an den im UVE-FB. Luftschadstoffe, Einreichprojekt 2011, Einlage 4.8.2 beschriebenen Immissionspunkten 50 (Obere Donaulände 119/121, Messung in den gesamten Bauphase 1 und 2), 91 (Waldeggstraße 90, Messung in der gesamten Bauphase 2) und 31 (Reuchlinstraße 91, Messung in der gesamten Bauphase 3) vorzunehmen. Die Ergebnisse der Messungen sind der UVP-Behörde und der luftschadstofftechnischen Sonderbauaufsicht in Form von Monatsberichten, die bis zum 15. des jeweiligen Folgemonats zu übermitteln sind, mitzuteilen.
- 4.27. Werden an den Luftgütemessstellen zur Baustellenüberwachung Überschreitungen eines mit 300 µg/m³ für PM₁₀ festgelegten Schwellenwertes für den Einstundenmittelwert (MW1) oder eines mit 100 µg/m³ für PM₁₀ festgelegten Schwellenwertes für den Tagesmittelwert (TMW) registriert, hat eine automatische Alarmierung des Betreibers der

Luftgütemessstellen zu erfolgen. Dieser hat nach Evaluierung des Messwertes und Plausibilitätsprüfung (kein Messfehler) anhand eines Vergleichs mit den Messdaten der Luftgütemessstellen Linz Römerberg und Linz 24er-Turm des Luftmessnetzes Oberösterreich zu prüfen, ob es sich um eine lokale (baustellenverursachte) oder eine regionale Belastungssituation handelt. Übersteigen die lokal gemessenen Immissionskonzentrationen (MW1, TMW) die der Stationen Linz Römerberg oder Linz 24er-Turm um mehr als 50%, ist eine Alarmierung der Ökologischen Bauaufsicht und der Sonderbauaufsicht innerhalb von 30 Minuten ab Erstalarmierung vorzunehmen. Die luftschadstofftechnische Sonderbauaufsicht hat eine umgehende Überprüfung der lokalen Situation vorzunehmen und Sofortmaßnahmen (Umstellung bzw. Vermeidung von Parallelbetrieb von emissionsintensiven Baumaschinen, verstärkte Befeuchtung, Unterbrechung staubintensiver Arbeitsgänge) zur Reduktion der Emissionen zu veranlassen. Die Wirksamkeit der Maßnahmen ist innerhalb der nachfolgenden Stunde anhand der Messdaten zu prüfen. Bei anhaltend hohem Belastungsniveau sind weitere Maßnahmen auszulösen, die bis zur Betriebsunterbrechung (bei 3 Einstundenmittelwerten über dem Schwellenwert von 300 µg/m³ und 50% über den Werten der Messstelle Linz Römerberg) zu führen haben. Der UVP-Behörde ist im Überschreitungsfall innerhalb von 5 Tagen eine Dokumentation der Immissionsituation (Meteorologie, Schadstoffe NO₂ und PM10) sowie der getroffenen Maßnahmen zu übermitteln. Die an den Luftgütemessstellen an der A26 erhobenen Messwerte sind (für zumindest 72 Stunden) im Internet zu veröffentlichen.

- 4.28. Die fachliche Eignung des Betreibers der Messstellen ist entweder durch eine Akkreditierung für Feinstaub und Stickoxide oder eine Qualitätssicherung gemäß ISO9001 und einschlägige Referenzprojekte nachzuweisen. Die Messungen haben entsprechend der gültigen Normen und Richtlinien zu erfolgen, die Messgeräteausrüstung hat § 9 der Messkonzept-VO zum IG-L zu entsprechen. Die Qualitätssicherung der Messdaten hat gemäß § 11 der Messkonzept-VO zum IG-L zu erfolgen.

Betriebsphasen

- 4.29. Zur Beweissicherung während des Betriebs der A26 sind während der folgenden Betriebsphasen kontinuierliche Messungen der Luftqualität (NO₂, PM10, PM2,5 auf Basis HMW) an den im UVE-FB. Luftschadstoffe, Einreichprojekt 2011, Einlage 4.8.2 beschriebenen Immissionspunkten P50 (Obere Donaulände 119/121, Messung in der Betriebsphase 1 und 2 und P82 (P82 - Sophiengutstraße 18, Messung in der gesamten Betriebsphase 2 und 3) vorzunehmen. Wenn an diesen Messstellen über einen Zeitraum von 5 Jahren ab Verkehrsfreigabe der Betriebsphase 3 keine vorhabenbedingten Überschreitungen der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte festgestellt wurden, können die Messungen eingestellt werden. Ergeben sich aus den Messungen relevante Zusatzbelastungen durch das Vorhaben (bei gleichzeitigen Überschreitungen der Genehmigungskriterien) dann ist eine Filterung der Tunnelabluft gemäß Maßnahme 25 in Kap. 6 des Teilgutachtens „Luftschadstoffe und Klima“ vorzunehmen. Eine Filterung bei Grenzwertüberschreitungen ist nur dann nicht erforderlich, wenn der UVP-Behörde der Nachweis erbracht werden kann, dass sich aus dem Betrieb keine relevanten Zusatzbelastungen ergeben.
- 4.30. Zur Dokumentation der prognostizierten Entlastungswirkung der A26 sind mindestens 1 Jahr vor der geplanten Verkehrsfreigabe des Tunnels Freinberg sowie im 1., 5., und 10. Betriebsjahr ab Verkehrsfreigabe des Tunnels Freinberg Messungen der

Monatsmittelwerte von NO₂ mittels Passivsammler über einen Zeitraum von jeweils 1 Jahr an folgenden 5 Standorten vorzunehmen:

1. B139: Amtliche Luftgütemessstelle Römerberg
 2. A26: Luftmessstelle Sophiengutstraße 18 (soweit sie gem. Maßnahme 29 zu betreiben ist)
 3. B139: Nahbereich Kreuzung Kellergasse/Roseggerstraße
 4. B139: Waldeggstraße Höhe Kreuzung Ziegeleistraße
 5. B139/B127 (Urfahr): Nahbereich Hauptstraße / Rudolfstraße (z.B. Neues Rathaus)
- 4.31. Die Ergebnisse der Messungen sind der UVP-Behörde, dem Landeshauptmann von Oberösterreich, dem Bürgermeister der Stadt Linz und dem Umweltanwalt von Oberösterreich in Form von Quartalsberichten, die bis zum 15. des jeweiligen Folgemonats zu übermitteln sind, mitzuteilen.

Fachbereich 06 – Raumordnung und Sachgüter, Erholung, Orts- und Landschaftsbild

Bauphasen

Erholung, Orts- und Landschaftsbild

- 6.1. Die Unterbrechungen im Wegenetz, welches der Erholung dient, sind so kurz als möglich zu halten und die Bevölkerung über die Dauer von Sperrungen mittels Anschlagtafeln zu informieren. Umleitungsrouten sind entsprechend zu beschildern. Während der Bauarbeiten unterbrochene Wegeverbindungen sind nach Beendigung der Bauarbeiten in einem mindestens gleichwertigen Zustand wieder herzustellen und mittels Gestaltungs- und Bepflanzungsmaßnahmen einzubinden.
- 6.2. Die Funktionalität des Donauradweges ist während der Bauarbeiten aufrechtzuerhalten. Der Donauradweg ist vom Baugeschehen abzuschirmen.

Raumordnung und Sachgüter

- 6.3. Vor Baubeginn der jeweiligen Bauetappe ist die genaue Lage sämtlicher betroffener Sachgüter in Kooperation mit den Betreibern/Eigentümern zu bestimmen. Um Schäden an Sachgütern oder Gefährdungen zu vermeiden, sind vor Baubeginn mit den betroffenen Betreibern/Eigentümern geeignete Maßnahmen (Schutzmaßnahmen, Verlegungsmaßnahmen, Informationsmaßnahmen etc.) festzulegen bzw. Vereinbarungen zu treffen. Sämtliche auftretende Schäden an Sachgütern sind durch die Projektwerberin nach dem Verursacherprinzip zu beheben / abzugelten.

Betriebsphasen

Erholung, Orts- und Landschaftsbild

- 6.4. Im Bereich der Fußgängerquerung der Westbrücke, der Fuß- und Radwegunterführung ASt. Unionstraße (Objekt WR1 bzw. LZ 15) und der Fuß- und Radwegunterführung Puchenau (Objekt LB 127.4A) ist eine ausreichende Beleuchtung vorzusehen, um Angsträume zu vermeiden.
- 6.6. Der Abschnitt des Donauradweges, welcher direkt an das Donauufer verlegt wird, ist sowohl als Radweg als auch als Fußweg umzusetzen und zu kennzeichnen.
- 6.7. Die Radwegverbindung von der Paracelsusstraße zur Hummelhofstraße/Fridellistraße im Bereich der Anschlussstelle Hummelhofstraße ist aufrechtzuerhalten.

Raumordnung und Sachgüter

6.16. Spätestens mit der Gesamtverkehrsfreigabe ist eine mindestens gleichwertige Radwegverbindung zwischen den Stadtteilen südöstlich der Westbahntrasse und nordwestlich der Westbahntrasse als Ersatz der Radwegverbindung über die Westbrücke wieder herzustellen.

Fachbereich 07 – Kulturgüter

Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle

Bauphasen

7.4. Einbaue in den Freinberg und Rudolfstollen
Zur Kontrolle der Auswirkungen der Bauarbeiten sind die Einbauten in den Freinberg bzw. der Rudolfstollen in Urfahr im Rahmen der Maßnahme Geotechnik 16.42 beweiszusichern.

Fachbereich 08 – Boden und Landwirtschaft

Bauphasen

Landwirtschaft

- 8.1. Im Bereich von Umschlags-, Lager-, Wartungs-, Fahrzeugpark- und Baustoffmanipulationsflächen der Baustelleneinrichtung, die auf Flächen errichtet werden, die nach der Bauphase wieder rekultiviert oder wieder einer landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden, ist der Unterboden durch geeignete Maßnahmen gegen den Eintritt von kleinräumigen Kontaminationen (z.B. Tropfverluste) zu schützen. Oberflächenwässer aus diesen Baustellenbereichen sind aufzufangen und einer fachgerechten Entsorgung zuzuführen.
- 8.2. Im Zuge des Baugeschehens sind Bauprovisorien zur Aufrechterhaltung der Verkehrsverbindungen für eine möglichst störungsfreie Bewirtschaftung der Landwirtschaftsflächen zu errichten.
- 8.3. Als Baustraßen benutzte landwirtschaftliche Wege sind bei vorhabensbedingten Schäden nach Bauende zu sanieren und der vor Baubeginn angetroffene Zustand ist wiederherzustellen.
- 8.4. Für die Rekultivierung temporär beanspruchter landwirtschaftlicher Nutzflächen ist ausschließlich – zuvor getrennt gelagerter - Oberboden / Humus aus dem Projektgebiet nach Maßgabe des Bundesabfallwirtschaftsplan (BAWP) zu verwenden.

Boden

- 8.5. Temporär beanspruchte Baustelleneinrichtungsflächen, Materialzwischenlager, Baulager und Zufahrten haben sich auf die in den Einreichunterlagen dafür ausgewiesenen Flächen im vorgesehenen Flächenausmaß zu beschränken.
- 8.6. Temporär sowohl im Projektgebiet als auch außerhalb des Projektgebiets zwischengelagerter Ober- bzw. Unterboden, der wieder im Projektgebiet verwendet werden soll, ist durch geeignete Maßnahmen (Randgräben, gezielte Begrünung) gegen Kontaminationen zu schützen (z.B. gegen das Eindringen von kontaminierten Oberflächenwässern). Diese Maßnahmen sind in Abstimmung mit der ökologischen Bauaufsicht durchzuführen und zu dokumentieren.

- 8.7. Das Befahren von Böden mit natürlichem Bodenaufbau außerhalb der im Grundbedarfsplan für die Bauphase ausgewiesenen Flächen ist durch geeignete Maßnahmen (z.B. Schutzeinrichtungen, Pönalen für Baufirmen) zu verhindern.
- 8.8. Die Rekultivierung temporär beanspruchter Flächen oder Rest- oder Zwickelflächen ist ausschließlich mit – zuvor getrennt gelagertem - Oberboden / Humus aus dem Projektgebiet durchzuführen, sofern diese den Vorgaben und Richtwerten des BAWP entsprechen. Bei der Wiederherstellung dieser Böden ist neben der Eignung als Pflanzenstandort insbesondere auf die Puffer- und Filterfunktion der Böden besonderer Wert zu legen. Der Bodenaufbau hat entsprechend dem im Einreichprojekt angeführten Maßnahmenkatalog (Einlage 1.2.4) in Absprache mit der ökologischen Bauaufsicht zu erfolgen.

Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle

Betriebsphasen

- 8.9. Ein Beweissicherungsprogramm in Bezug auf bodenrelevante Parameter ist zu erstellen und der UVP-Behörde jährlich mit dem Bericht über die Umsetzung der Maßnahmen vorzulegen, um bei eventuellen künftigen Beschwerden die notwendigen Vergleiche anstellen zu können. Dafür sind bereits in der Bauphase in Abstimmung mit der ökologischen Bauaufsicht 2 Bodenbeobachtungsstandorte anzulegen (einer im Bereich südlich der Donau im Nahbereich der Trasse – Anschlussstelle Bahnhof - und einer nördlich der Donau im Bereich Windflach), bei denen Bodenproben in zwei Tiefenstufen einmal jährlich über 5 Jahre hinweg boden-chemisch entsprechend den, im Rahmen des Beweissicherung erhobenen Parameter (siehe Einlage 4.4.3. – Bodenbeweissicherung, Anlage 2 chemisch physikalische Analytik) und zusätzlich Antimon (Sb) zu analysieren sind.
- Für den nördlich der Donau gelegenen Beweissicherungspunkt hat die Probenahme und Analyse nach Betriebsphase Etappe 1 (P 104) ab 2018 bis 2023 zu erfolgen. Für den südlich der Donau gelegenen Probenahmepunkt hat die Beweissicherung nach Inbetriebnahme der Betriebsphase Etappe 2 (P108) ab 2025 bis 2030 zu erfolgen.

Fachbereich 09 – Abfälle und Altlasten

Bauphasen

- 9.16. Die im UVE Fachbericht Kriegsmittel – Einlage 04.09.05 Kap. 5 als „Vorschlag und Empfehlung“ angeführte Maßnahmen sind wie folgt umzusetzen:
1. Mit der Durchführung der multitemporalen Luftbildauswertung entsprechend der Beschreibung im Fachbericht Kriegsmittel – Einlage 04.09.05 in dem im Fachbericht angegebene Bereich ist eine für die Kampfmittelerkundung und Munitionsbergung befugte Fachfirma zu betrauen.
 2. Vorhandene Auswertungen sind zu erheben und mit den Untersuchungen im Trassenbereich zu ergänzen. Die Auswertung der Ergebnisse über das gesamte Untersuchungsgebiet und die sich daraus ergebenden Maßnahmen hat in Berichtsform zu erfolgen. Der Bericht und die sich daraus ableitenden Maßnahmen sind vor dem jeweiligen Baubeginn der UVP-Behörde zur Kenntnis zu bringen.
 3. Die als „Mögliche Arbeiten zur Kampfmittelondierung für Tiefbauarbeiten“ im Bereich Waldeggstraße und Portal Tunnel Freinberg sowie für den Abschnitt

Donaubrücke angeführten Maßnahmen (siehe Fachbericht Kriegsmittel – Einlage 040905) sind in der angeführten Reihenfolge durch eine für die Kampfmittelerkundung und Munitionsbergung befugte Fachfirma in der angeführten Form umzusetzen.

4. Die für den Bereich des „Streifens Freinbergtunnel“ „empfohlene Vorgangsweise“ (siehe Fachbericht Kriegsmittel – Einlage 04.09.05) ist durch eine für Kampfmittelerkundung und Munitionsbergung befugte Fachfirma in der angeführten Form umzusetzen.

Fachbereich 13 – Humanmedizin

Allgemein

- 13.1. Kommt es im Zuge der Bauarbeiten zu Beschwerden oder ergeben sich Probleme aufgrund fraglicher Raumaufhellungen in den Betriebsphasen sind erforderlichenfalls Messungen im Sinne der ÖNORM O 1052 beim Beschwerdeführer durchzuführen.

Bauphasen

Allgemein

- 13.2. Die Regelbauarbeitszeiten mit Ausnahme der Arbeiten im Tunnel (inkl. direkt damit in Verbindung stehender Tätigkeiten außerhalb des Tunnels) sind auf Werktags Montag bis Freitag von 06:00 bis 20:00 Uhr und Samstag von 06:00 bis 14:00 Uhr zu beschränken. Spezialbauarbeiten laut Baukonzept (Einlage 2.7.1, Abschnitt 4.12) können auch außerhalb der Regelbauarbeitszeiten stattfinden, hierüber sind die Anrainer mittels Informationstafel und/oder Postwurfsendung sowie die Sonderbauaufsicht für den Fachbereich Lärm vorab zu informieren.
- 13.3. Baulärmbedingte Spitzenpegel sind mit 85 dB zu begrenzen. Wenn es aus bautechnischen und organisatorischen Gründen nicht möglich ist diesen Grenzwert einzuhalten und Spitzenpegel über 85 dB auftreten, dann sind die Anrainer mittels Informationstafel und Postwurfsendung vorab darüber zu informieren und Spitzenpegel über 85 dB dürfen nur in der Zeit von Montag bis Freitag 07:00 bis 12:00 und 13:00 bis 18:00 sowie am Samstag von 07:00 bis 14:00 Uhr einwirken.
- 13.4. LKW Transporte zum Abtransport des Ausbruch- und Aushubmaterials dürfen nur in der Zeit von Montag bis Freitag 06:00 bis 20:00 Uhr und Samstag von 06:00 bis 14:00 erfolgen.
- 13.5. Bei den Anfangssprengungen im Portalbereich sind zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen vorzusehen (Information der Anrainer mit dem Hinweis das Haus nicht zu verlassen, Sperre der Straße, ...). Diese Maßnahmen müssen sicherstellen, dass Anrainer und Benützer der öffentlichen Straßen nicht in ihrer Gesundheit gefährdet werden.
- 13.6. Die Anrainer sind nachweislich über erschütterungsrelevante Bauarbeiten im Bereich ihrer Liegenschaften zu informiert. Diese Information muss rechtzeitig vor erschütterungsrelevanten Immissionen mittels Postwurfsendung erfolgen. Dabei ist eine Ansprechperson namhaft zu machen die für Fragen der Anrainer zur Verfügung steht. Diese Person hat auch allfällige Beschwerden der Anrainer entgegen zu nehmen und hat diesen nachgehen. Diese Person muss jederzeit auf die Daten der Erschütterungsmessungen Zugriff haben (Sonderbauaufsicht für Erschütterungen und Sekundärschall).

Wohnobjekte

- 13.7. Wirkt Baulärm mit mehr als 70 dB (L_r) auf die Wohnanrainer ein müssen aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden.
- 13.E1: Wenn der Baulärm werktags in einem Regelmonat in der Zeit von 06.00 bis 19.00 Uhr mehr als 67,0 dB aufweist, dann sind aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.
- 13.E2: Wenn der Baulärm werktags in einem Regelmonat in der Zeit von 19:00 bis 20:00 Uhr mehr als 60,0 dB aufweist, dann sind aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.
- 13.E3: Weist der Baulärm an einem Samstag in der Zeit von 06.00 bis 14:00 mehr als 62,0 dB auf, dann sind aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.“
- 13.8. Bei kurzfristigen Bauarbeiten (≤ 6 Wochen) sind aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen, wenn die Summe aus Bestandslärm und einwirkendem Baulärm die Bestandslärmsituation um mehr als 10 dB übersteigt und der Baulärm mit mehr als 65 dB einwirkt.
- 13.9. Bei mittelfristigen Bauarbeiten ($6 \text{ Wochen} < x \leq 6 \text{ Monate}$) sind aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen, wenn die Summe aus Bestandslärm und einwirkendem Baulärm die Bestandslärmsituation um mehr als 5 dB übersteigt und der Baulärm mit mehr als 60 dB einwirkt.
- 13.10. Bei längerfristigen Bauarbeiten (länger als 6 Monate) sind aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen, wenn die Summe aus Bestandslärm und einwirkendem Baulärm die Bestandslärmsituation um mehr als 3 dB übersteigt und der Baulärm mit mehr als 55 dB einwirkt.
- 13.11. Der Beurteilungspegel der außerhalb der Regelbauarbeitszeiten einwirkenden baubedingte Dauergeräusche darf im Bereich der nächsten Wohnnachbarn in der Zeit von 07:00 bis 19:00 maximal 55 dB und in der Zeit von 19:00 bis 07:00 Uhr maximal 45 dB betragen. Liegen die baubedingten Dauergeräusche über dem ortsüblichen Basispegel sind aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.
- 13.12. Für Luftschallimmissionen des Sprenglärms gelten die Vorgaben den baulärmbedingten Spitzenpegel betreffend. Außerhalb der Regelbauarbeitszeiten darf an den Monitoringpunkten der Sprenglärm nur mit 70 dB ($L_{A,max}$) einwirken, in den Nachtstunden (22:00 bis 06:00 Uhr) nur mit 60 dB.
- 13.13. Im Baustellenbereich Anschlussstelle Donau Nord ist ein generelles Nachtsprengverbot einzuhalten (22:00 bis 06:00 Uhr).
- 13.14. Maximal 3 Sprengungen sind in der Zeit von 22:00 bis 06:00 erlaubt (drei Sprengereignisse), sind mehr Sprengereignisse in diesem Zeitraum vorgesehen, dann gilt ein Planungsrichtwert von $L_{A,max} \leq 45 \text{ dB(A)}$ als maximal zulässige Sekundärschallimmission.
- 13.15. Der A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel $L_{A,eq}$ hervorgerufen durch Sekundärschallimmissionen darf im Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr) in Schlafräumen 30 dB nicht übersteigen.
- 13.16. Die Baustellenbeleuchtung ist so zu lenken, dass ausschließlich die Baustellenbereiche beleuchtet werden. Blendungen im Bereich von Wohnanrainern sind jedenfalls zu vermeiden.
- 13.17. Außerhalb der Regelbauarbeitszeiten ist die Baustellenbeleuchtung jedenfalls soweit zu reduzieren, dass es zu keinen Aufhellungen im Bereich der Wohnanrainer kommt, hierbei sind die maximal zulässigen vertikalen Beleuchtungsstärken (Lux) in der Fensterebene des zu beurteilenden Raumes gemäß Tabelle 3 der ÖNORM O 1052 „Lichtimmissionen, Messung und Beurteilung“ zu beachten.

Betriebsobjekte

- 13.18. Wirkt Baulärm mit mehr als 70 dB (Lr) auf Betriebsanrainer ein müssen aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden.
- 13.19. Bei mittel- und längerfristigen Bauarbeiten sind im Bereich von Betriebsobjekten aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen, wenn die Summe aus Bestandslärm und einwirkendem Baulärm die Bestandslärmsituation um mehr als 3 dB übersteigt und der Baulärm mit mehr als 65 dB einwirkt

Freiraum

- 13.20. Für mittelfristigen Baulärm gilt, dass Baulärmpegel über 70 dB aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich machen, bei langandauerndem Baulärm bedingten Pegelwerte über 65 dB aktiven und/oder passiven Lärmschutz. Die nicht projektbedingte Vorbelastung ist zu berücksichtigen, daher gilt aktiver und/oder passiver Lärmschutz erst, wenn der Baulärm gleich dem Umgebungslärmpegel ist oder diesen überschreitet.

Betriebsphasen

Wohnobjekte

- 13.21. Kommt es projektbedingt bei den Wohnanrainern zu einer Zunahme des Bahnlärms um mehr als 1,0 dB und wirkt der Bahnlärm mit mehr als 55 dB tags und/oder 45 dB nachts ein, sind aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen.
- 13.22. Kommt es projektbedingt bei den Wohnanrainern zu einer Zunahme des Straßenverkehrslärms um mehr als 1,0 dB und wirkt der Straßenverkehrslärm mit mehr als 55 dB tags und/oder 45 dB nachts ein, sind aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen.
- 13.23. Nicht sicherheitstechnische Beleuchtungen in den Betriebsphasen sind jedenfalls soweit zu reduzieren, dass es zu keinen Aufhellungen im Bereich der Wohnanrainer kommt, hierbei sind die maximal zulässigen vertikalen Beleuchtungsstärken (Lux) in der Fensterebene des zu beurteilenden Raumes gemäß Tabelle 3 der ÖNORM O 1052 „Lichtimmissionen, Messung und Beurteilung“ zu beachten. Blendungen müssen vermieden werden.

Betriebsobjekte

- 13.24. Kommt es projektbedingt bei Betriebsanrainern zu einer Zunahme des Straßenverkehrslärms um mehr als 1,0 dB und wirkt der Straßenverkehrslärm mit mehr als 65 dB untertags ein, sind aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen.

Freiraum

- 13.25. Kommt es projektbedingt bei der einem Wohnobjekt zugeordneten Grundfläche (z.B. Garten) zu einer Zunahme des Straßenverkehrslärms um mehr als 1,0 dB und wirkt der energieäquivalente Dauerschallpegel des Straßenverkehrslärms mit mehr als 60 dB untertags und/oder 55 dB nachts ein, sind aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen.

Fachbereich 14 – Waldökologie und Forstwirtschaft, Wildbiologie und Jagdwirtschaft / Forst

Bauphasen

Waldökologie und Forstwirtschaft

- 14.1. Vor Beginn der Rodungsarbeiten sind alle der Baustelle benachbarten Waldbestände durch eine physische Absperrung (fixer Bauzaun oder massive Abplankung) von den Baubereichen abzugrenzen. Die Absperrung ist während der ganzen Bauzeit in der jeweiligen Bauphase funktionstüchtig zu erhalten und nach Abschluss der Bauarbeiten umgehend zu entfernen.
- 14.2. Das Abstellen von Maschinen und Geräten sowie die Lagerung von Bau- und Aushubmaterial auf Waldflächen außerhalb der bewilligten Rodungsflächen sind verboten.
- 14.3. Schäden, die in Waldbeständen durch den Bau des Vorhabens verursacht werden, sind - sofern die Zustimmung des jeweiligen Waldeigentümers erlangt werden kann - von der Projektwerberin umgehend nach dem Schadenseintritt zu beseitigen und die Schadensflächen sind mit standortgerechten Baumarten zu rekultivieren. Die Rekultivierungsflächen müssen bis zur Sicherung der Kultur gegen Wildschäden geschützt werden. Eventuelle Ausfälle sind nachzubessern.
- 14.4. Die Funktionalität des bestehenden Forst- und Güterwegenetzes ist während der gesamten Bauzeit aufrechtzuerhalten, sodass alle Waldflächen in der Umgebung der Trasse ordnungsgemäß bewirtschaftet werden können. Bewirtschaftungerschwernisse und – einschränkungen sind angemessen zu entschädigen.
- 14.5. Nach Abschluss der Bauarbeiten der jeweiligen Bauphase sind unverzüglich sämtliche Bauwerke und Einbauten von den befristeten Rodungsflächen zu entfernen, für eine Wiederbewaldung nicht geeignetes Erdmaterial auszutauschen und die Wiederbewaldung der befristeten Rodungsflächen mit standortgerechten Baum- und Straucharten der jeweiligen potentiellen natürlichen Waldgesellschaft mit einer Mindestpflanzenzahl bei den Bäumen von 2.500 / ha durchzuführen.
- 14.6. Die Wiederbewaldungen der befristeten Rodungsflächen sind entweder mit Einzelschutz oder mittels reh- und hasendichter Wildschutzzäune mit einer Mindesthöhe von 1,6 m vor Wildschäden zu schützen bis sie im Sinne des § 13 Abs. 8 des Forstgesetz 1975 als gesichert anzusehen sind, d.h. bis die Verjüngung durch mindestens drei Wachstumsperioden angewachsen ist, eine nach forstwirtschaftlichen Erfordernissen ausreichende Pflanzenzahl aufweist und keine erkennbare Gefährdung der weiteren Entwicklung vorliegt.
- 14.7. Die Wiederbewaldungen der befristeten Rodungsflächen sind so lange nachzubessern und zu pflegen bis sie im Sinne des § 13 Abs. 8 des Forstgesetz 1975 als gesichert anzusehen sind, d.h. bis die Verjüngung durch mindestens drei Wachstumsperioden angewachsen ist, eine nach forstwirtschaftlichen Erfordernissen ausreichende Pflanzenzahl aufweist und keine erkennbare Gefährdung der weiteren Entwicklung vorliegt.
- 14.8. Als Ausgleich für die durch die dauernden Rodungen verloren gehenden Wirkungen des Waldes sind waldverbessernde Maßnahmen im vierfachen Ausmaß der dauernden Rodungsflächen – also 2,2220 ha – auf den im Einreichprojekt dafür vorgesehenen Waldflächen (Maßnahmen Fowi 11: Flächen 34, 36, 40-1, 40-2, 41, 42, 44, 46 und 47 in Einlage 4.4.4 vom August 2012 bzw. Flächen 21 in Einlage 1.2.3 vom 24.08.2012 und Fowi 12: Fläche 43 in Einlage 4.4.4 vom August 2012 bzw. Fläche 25 in Einlage 1.2.3 vom 24.08.2012) durchzuführen.
- 14.9. Alternativ können waldverbessernde Maßnahmen auf Waldflächen in der Stadtgemeinde Linz oder deren Nachbargemeinden durchgeführt werden, sofern bis spätestens ein Monat vor Beginn der Rodungsarbeiten nachgewiesen wird, dass diese gleichwertig mit

- den in der UVE für waldverbessernde Maßnahmen vorgesehenen Flächen sind und für die Durchführung waldverbessernder Maßnahmen geeignet sind.
- 14.10. Vor Beginn der Rodungsarbeiten ist der Behörde schriftlich mitzuteilen, auf welchen Grundflächen die waldverbessernden Maßnahmen durchgeführt werden sollen, die Verfügungsberechtigung über die Grundflächen, auf denen die waldverbessernden Maßnahmen durchgeführt werden sollen, schriftlich nachzuweisen und für jede Grundfläche, auf der waldverbessernde Maßnahmen durchgeführt werden sollen, eine detaillierte Beschreibung vorzulegen, aus der die räumliche Verteilung und der zeitliche Ablauf der vorgesehenen waldverbessernden Maßnahmen hervorgehen. Mit den Rodungsarbeiten darf erst nach Vorliegen dieser Nachweise begonnen werden.
- 14.11. Mit der Umsetzung aller waldverbessernden Maßnahmen im erforderlichen Gesamtausmaß von mindestens 2,2220 ha ist vor der Verkehrsfreigabe der Betriebsphase 1 der A 26 zu beginnen.
- 14.12. Die Auspflanzungen im Rahmen der waldverbessernden Maßnahmen sind so lange nachzubessern und zu pflegen bis sie im Sinne des § 13 Abs. 8 des Forstgesetz 1975 als gesichert anzusehen sind, d.h. bis die Verjüngung durch mindestens drei Wachstumsperioden angewachsen ist, eine nach forstwirtschaftlichen Erfordernissen ausreichende Pflanzenzahl aufweist und keine erkennbare Gefährdung der weiteren Entwicklung vorliegt.

Betriebsphasen

Waldökologie und Forstwirtschaft

- 14.13. Schäden, die in Waldbeständen durch den Betrieb des Vorhabens verursacht werden, sind - sofern die Zustimmung des jeweiligen Waldeigentümers erlangt werden kann - von der Projektwerberin umgehend nach dem Schadenseintritt zu beseitigen und die Schadensflächen sind mit standortgerechten Baumarten zu rekultivieren. Die Rekultivierungsflächen müssen bis zur Sicherung der Kultur gegen Wildschäden geschützt werden. Eventuelle Ausfälle sind nachzubessern.
- 14.14. Die Funktionalität des bestehenden Forst- und Güterwegenetzes ist beim Abschluss der jeweiligen Bauphase zu gewährleisten, sodass alle Waldflächen in der Umgebung der Trasse ordnungsgemäß bewirtschaftet werden können. Bewirtschaftungerschwernisse und – einschränkungen sind angemessen zu entschädigen.

Bauphasen

Wildbiologie und Jagdwirtschaft

- 14.15. Vor Baubeginn der Etappe 1 ist der Behörde die Verfügungsberechtigung über die Grundflächen, auf denen die im Einreichprojekt vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden sollen, schriftlich nachzuweisen.
- 14.16. Wildzäune im Bereich der A 26 sind mit Zaungitter entsprechend der RVS 04.03.12 Wildschutz auszuführen. Der Wildzaun muss hasen- und rehwilddicht sein und eine wirksame Höhe im Sinne der RVS 04.03.12 von mindestens 1,6 m aufweisen. Entlang der Wildzäune oberhalb der Tunnelportale sind Sichtschutzpflanzungen anzulegen.

Betriebsphasen

Wildbiologie und Jagdwirtschaft

- 14.17. Sämtliche Wildzäune sind auf Bestandsdauer der A 26 vom Straßenhalter zu betreuen, ordnungsgemäß instand zu halten bzw. erforderlichenfalls instand zu setzen.

Beweissicherung und Kontrolle

Bauphasen

Waldökologie und Forstwirtschaft

- 14.18. Vor Baubeginn der Etappe 1 ist ein(e) Ziviltechniker(in) oder ein Technisches Büro für Forstwirtschaft oder ein(e) Forstwirt(in) gemäß §105 Abs.1 Z.3 Forstgesetz 1975 als forsttechnische und forstökologische Bauaufsicht zu bestellen, welche die Überwachung der projekt- und bescheidgemäßen Bauausführung und der Wiederbewaldungsmaßnahmen bis zur Sicherung der Kultur sowie die Überwachung der Durchführung der waldverbessernden Maßnahmen bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Behörde feststellt, dass die waldverbessernden Maßnahmen erfüllt sind, d.h. ihre Ziele aus forstfachlicher Sicht erreicht werden können, vorzunehmen hat. Die Wahrnehmungen der forsttechnischen und forstökologischen Bauaufsicht sind in einem Protokoll festzuhalten und in den ersten zehn Jahren ab Baubeginn mindestens einmal jährlich und danach über einen Zeitraum von neun Jahren alle drei Jahre jeweils bis 31. Dezember dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu übermitteln.

Wildbiologie und Jagdwirtschaft

- 14.19. Vor Baubeginn der Etappe 1 ist eine Person, die über eine wildökologische und jagdfachliche Ausbildung verfügt, als wildökologische Bauaufsicht zu bestellen, welche die Überwachung der projekt- und bescheidgemäßen Bauausführung, der Errichtung der Wildzäune sowie die Beweissicherung hinsichtlich der Funktionstüchtigkeit der Wildzäune vorzunehmen hat. Die Wahrnehmungen der wildökologischen Bauaufsicht sind in einem Protokoll festzuhalten und mindestens einmal jährlich jeweils bis 31. Dezember der Behörde zu übermitteln.

Betriebsphasen

Wildbiologie und Jagdwirtschaft

- 14.20. Die Wildzäune sind in den ersten fünf Jahren nach Fertigstellung der A 26 im Zuge der wildökologischen Bauaufsicht auf ihre Wirksamkeit und Zweckmäßigkeit zu kontrollieren. Sollten Mängel festgestellt werden, sind diese im Einvernehmen mit der örtlichen Jägerschaft zu beseitigen. Die Kontrollergebnisse und ein Bericht über eventuelle Maßnahmen sind zumindest einmal jährlich schriftlich jeweils bis 31. Dezember dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu übermitteln.

Fachbereich 16 – Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit

Bauphasen

- 16.1 Für alle konstruktiven Bauteile sind unter Berücksichtigung des letztgültigen geotechnischen Prognosemodells sowie der maßgeblichen (Grund-)Wasserstände mittels (erd-)statischen Berechnungen die normgemäßen Sicherheiten (Standicherheit etc.) für alle Bau- und Endzustände nachzuweisen. Die Berechnungen und Planungen sind durch

- einen von der Projektwerberin zu bestellenden Prüfstatiker vor Beginn der Bauausführung zu prüfen und freizugeben.
- 16.2 Im Zuge der Detailplanung sind die wechselseitigen Einflüsse der einzelnen Baumaßnahmen und Bauteile sowie der einzelnen Bauetappen durch die Fachplaner der Projektwerberin zu überprüfen und entsprechend zu berücksichtigen. Die Arbeitsabläufe sind so festzulegen, dass die entstehenden Beanspruchungen wie beispielsweise Erd- und Wasserdrücke in allen Bau- und Endzustände durch die Konstruktion aufgenommen werden können.
- 16.3 Die Auftriebssicherheit geplanter Bauwerke und Bauteile sowie bestehender Bauwerke und Bauteile (soweit im Einflussbereich des gegenständlichen Bauvorhabens) ist durch die Fachplaner in allen Bau- und Endzuständen nachzuweisen. Insbesondere seien hier der Fuchselbachkanal, die Straßenbahntunnel, die Wanne der Unterflurtrasse und die Radwegunterführung Puchenau angeführt.
- 16.4 Faktoren, die die Standsicherheit langfristig beeinträchtigen können, wie z.B. eindringendes Wasser, sind durch die Fachplaner der Projektwerberin mit entsprechender Sorgfalt in der Detailplanung zu berücksichtigen (z.B. Entwässerung, Drainagierung).
- 16.5 Die Anforderungsklassen gemäß der ÖVBB Richtlinie „Wasserundurchlässige Betonbauwerke-Weiße Wannen“ für die in das Grundwasser reichenden Bauteile sind, mit Ausnahme der Tunnel in „geschlossener Bauweise“, auf Basis der durch den Betreiber festzulegenden Anforderungen im Zuge der Detailplanung durch den Projektanten festzulegen bzw. zu verifizieren.
Die in das Grundwasser reichenden Tunnelabschnitte der „offenen Bauweise“ (Haupttunnel, Rampentunnel) sind im Zuge der Detailplanung auf die Anforderungsklasse A₁ gemäß der ÖVBB Richtlinie „Wasserundurchlässige Betonbauwerke-Weiße Wannen“ zu bemessen.
- 16.6 Die mögliche Betonaggressivität der Grund- und Bergwässer sowie der anfallenden Straßenwässer ist bei der Wahl der Baustoffe durch die Fachplaner zu berücksichtigen.
- 16.7 In die Detailplanung sind die letztgültigen Normen und Richtlinien einzuarbeiten.

Geotechnik

- 16.8 Die Erkenntnisse der gemäß den UVE-Einreichunterlagen geplanten zusätzlichen Baugrund- und Grundwassererkundungen sind im Zuge der weiteren Projektphasen durch die Fachplaner der Projektwerberin einzuarbeiten. Erforderlichenfalls ist das Netz der Untergrundaufschlüsse so zu verdichten, dass für die Planung und Berechnung der geplanten Baumaßnahmen ausreichende Kenntnis hinsichtlich des Untergrundaufbaus und der hydrogeologischen Verhältnisse im Sinne des geltenden Normen- und Regelwerks (z.B. ÖNORM B 1997-2 etc.) vorliegt.
- 16.9 Bei sämtlichen Planungen, Berechnungen und Nachweisen sind die letztgültigen Erkenntnisse der Untergrunduntersuchungen und die daraus abgeleiteten Bodenkennwerte zu berücksichtigen.
- 16.10 Bei den im Zuge der Bohrkampagne 2008 abgeteufte Bohrungen KB-L 32/08 und KB-L 17/08 wurden in 19,4 – 19,5 m bzw. 21,8 – 21,9 m Tiefe glänzende Harnischflächen festgestellt. Die zu Kontrollversuchen an der Technischen Universität Wien durchgeführten Scherversuche ergeben Restscherwinkel von $\varphi_r = 10^\circ$ bzw. $\varphi_r = 17^\circ$. Das festgestellte Auftreten von Harnischflächen im Schlier und deren Scherfestigkeit ist im Zuge der weiteren Planung durch die Fachplaner der Projektwerberin im Detail zu untersuchen und zu berücksichtigen.

- 16.11 Für die Planung und Dimensionierung der Fundierungen (Flachgründungen und Tiefgründungen) ist ein von der Projektwerberin zu bestellender Sachverständiger für Grundbau und Bodenmechanik hinzuzuziehen. Für alle Fundierungselemente sind entsprechende statische Berechnungen zum Nachweis der inneren und äußeren Standsicherheit durchzuführen. Dabei sind auch mögliche Wechselbeanspruchungen zu berücksichtigen.
- 16.12 Für alle Gründungen ist ein ausreichend tragfähiger Untergrund herzustellen. Das Gründungsplanum ist durch einen von der Projektwerberin zu bestellenden Sachverständigen für Grundbau und Bodenmechanik hinsichtlich der ausreichenden Tragfähigkeit zu beurteilen und freizugeben.
- 16.13 Bei Dämmen, Einschnitten, Anschnitten, Aushubdeponien etc. sind für alle Bau- und Endzustände die normgemäßen erforderlichen Standsicherheiten durch die Fachplaner der Projektwerberin zu untersuchen und nachzuweisen. Dies gilt insbesondere auch für die Zufahrtswege zu den Abspannpunkten der Donaubrücke.
Falls erforderlich sind zusätzliche Maßnahmen, wie z.B. ingenieurbioologische Maßnahmen, bewehrte Erde, Bodenauswechslungen, Reibungsfüße, Steinschichtungen etc. zur Gewährleistung der erforderlichen Sicherheiten zu setzen. Die Berechnungen und Planungen sind durch einen von der Projektwerberin zu bestellenden Prüfstatiker vor Beginn der Bauausführung zu prüfen und freizugeben.
- 16.14 Die Baugrubensicherungen und -böschungen sind durch die Fachplaner der Projektwerberin im Detail zu planen und zu dimensionieren. Es ist für alle Bauzustände die normgemäß erforderliche Standsicherheit der Böschungen, Verbauten und angrenzenden Bauteile, Bestandsbauwerke, Dämme etc. nachzuweisen und auf Baudauer sicherzustellen. Die Wahl der Verbaumaßnahmen muss in Abhängigkeit von den Untergrund- und Grundwasserverhältnissen (z. B. Lagerungsdichte, Blöcke), der geometrischen Randbedingungen (z. B. Arbeitsräume, Höhenbeschränkungen), der Verkehrsführung in den jeweiligen Bauphasen sowie der zulässigen Verformungen erfolgen. Die Planungen sind durch einen von der Projektwerberin zu bestellenden Prüfstatiker vor Beginn der Bauausführung zu prüfen und freizugeben.
- 16.15 Bei allen Böschungen ist sicherzustellen, dass zutretende Schicht- und Oberflächenwässer in allen Bau- und Endzuständen schadlos abgeleitet werden können. Werden Baugrubensicherungen bzw. Böschungen versiegelt (z.B. mit Spritzbeton), so sind Entwässerungsöffnungen in ausreichender Anzahl vorzusehen, um den Aufbau etwaiger Wasserdrücke in allen Bau- und Endzuständen zu verhindern.
- 16.16 Sämtliche Erdarbeiten sind grundsätzlich gemäß den entsprechenden Richtlinien in geltender Fassung, insbesondere RVS 08.03.01, durchzuführen.
- 16.17 Bei der weiteren Planung ist durch die Fachplaner der Projektwerberin darauf zu achten, dass keine bzw. nur geringfügige Setzungsdifferenzen im Übergang zwischen (insbesondere tief gegründeten) konstruktiven Bauteilen und angrenzenden Erdkörpern (Dämme, hinterfüllte Arbeitsräume etc.) auftreten.
Bei neu herzustellenden Erdkörpern ist generell durch geeignete Maßnahmen zu gewährleisten, dass die Setzungen überwiegend in der Bauphase abklingen und nur mehr geringfügige Restsetzungen in der Betriebsphase auftreten. Als geringfügige Restsetzungen sind jene zu sehen, welche keine Schäden bzw. Einschränkungen der Gebrauchstauglichkeit an der Oberfläche verursachen.
- 16.18 Bei der Wiederverwendung von Ausbruchsmaterial ist dieses hinsichtlich der Einhaltung der Bestimmungen der geltenden Richtlinien für Schüttmaterial, Hinterfüllmaterial,

- Zuschlagsstoff etc. zu untersuchen. Die Eigenschaften sind mit entsprechenden Untersuchungen, wie z.B. Laborversuche, zu überprüfen.
- 16.19 Bei permanenten Verankerungen sind einzelne Bauwerksanker als Messanker auszubilden. Durch Anordnung von Kraftmessdosen können Veränderungen der Ankerkräfte ohne aufwändige Abhebekontrollen regelmäßig überwacht werden.
- 16.20 Der Fuchselbachkanal kommt im geplanten Projekt zwischen dem Pylonfundament und den Widerlagern Unionstraße zu liegen, wobei das Urgelände abgesenkt wird. Die Baumaßnahmen in diesem Bereich (ASt Unionstraße, Behelfsbrücke Teil I und Teil II, Leitungsumlegung, Dammabtrag,...) sind so auszuführen, dass es zu keiner relevanten Beeinträchtigung des Bestandskanals kommt.
- 16.21 Die Fundierung der Pylone der Westbrücke wird in zwei zeitlich versetzten Abschnitten hergestellt, wobei bei Herstellung des zweiten Teils das erste Tragwerk bereits in Betrieb ist. Die Fundierung der Pylone ist durch die Fachplaner der Projektwerberin hinsichtlich der verschiedenen Bauzustände zu überprüfen und zu bemessen. Insbesondere ist auch der Bauzustand „RFB ASt Donau Nord in Betrieb –Errichtung RFB Knoten Hummelhof“ zu untersuchen.
- 16.22 In Bezug auf die Straßenbahntunnel der Linz Linien AG im Bereich Westbrücke – HAST Waldegg – UFT Tunnel Freinberg sind durch die Fachplaner der Projektwerberin im Zuge der Detailplanungen insbesondere folgende Punkte zu berücksichtigen:
 Es ist zu klären, ob im Zuge des Straßenbahntunnelvortriebs im Nahbereich des gegenständlichen Bauvorhabens Anker hergestellt wurden und es dadurch zu möglichen Beeinflussungen des Straßenbahntunnels, Erschwernissen bei der Pfahlherstellung etc. kommt.
 Generell sind die Beanspruchungen des Straßenbahntunnels in allen Bauzuständen (Herstellung Gründungspfähle und Baugrubensicherung, Baugrubenaushub (Aushubentlastung) etc.), in der Betriebsphase Etappe 2 und im Endzustand (Betriebsphase Etappe 3) nachzuweisen. Dabei ist insbesondere auch eine mögliche Beeinflussung der Tunnelröhren infolge variierender Beanspruchungen (Wechselbeanspruchung der Pfähle, unterschiedliche Füllung des Retentionsbeckens etc.) zu berücksichtigen. Im Zuge der weiteren Planung ist die gegenseitige Beeinflussung der A26 und der bestehenden Straßenbahntunnel im Detail zu erörtern.
 Die Mantelreibung der nahe zu den Straßenbahntunneln gelegenen Gründungspfähle ist erst ab der Unterkante des Straßenbahntunnels anzusetzen.
- 16.23 Im Zuge des Detailprojekts sind Angaben bezüglich der Ausführung der Hilfsstützen und –joche für den Abbruch der bestehenden Westbrücke im Bereich der ÖBB-Anlagen durch die Fachplaner der Projektwerberin zu machen (Fundierung und Herstellung der Hilfsstützen neben hoch belasteten Bahnbereichen bzw. mit beschränkter Höhe (bestehendes Brückentragwerk)). Dabei ist auch der bestehende ÖBB-Tunnel (unter den Gleisen im Bereich der Westbrücke) zu berücksichtigen.
- 16.24 Die Beeinflussung der bestehenden Bohrpfahlwand der ÖBB und des Logistikzentrums der Post (Abbruch Bestandsgebäude Waldeggstraße, Pfahlherstellung, Verankerung, Entlastung durch Aushub, Belastung durch BZ Waldegg etc.) ist durch die Fachplaner der Projektwerberin im Zuge der Detailplanung zu überprüfen und entsprechend zu berücksichtigen sowie nachzuweisen.
 Mögliche Erschwernisse durch die Verankerung der Bohrpfahlwand des Logistikzentrums der Post bzw. gegebenenfalls der Bohrpfahlwand der ÖBB sind im Zuge der Ausschreibungsplanung durch die Fachplaner der Projektwerberin zu klären und zu berücksichtigen.

- 16.25 Bei der Detailplanung der Stützmauern im Bereich der ASt Bahnhof ist durch die Fachplaner der Projektwerberin im Besonderen auf die Querung des Kanals Bergschlösslpark unter der Stützmauer B6 sowie das Zusammenspiel Kanal Bergschlösslpark und Verankerung der Stützmauer B7 zu achten. Die Prüfbarkeit der Daueranker ist zu gewährleisten.
Im Bereich ASt Bahnhof ist die Beeinflussung der (bergmännisch aufzufahrenden) Röhre 1 durch die Bohrpfähle der Stützmauer B7 sowie die der Rampe 1B durch die Stützmauer B6 und den Kanal Bergschlösslpark zu untersuchen.
- 16.26 Im Zeitraum der Detailplanung sind Langzeitzugversuche (Kriechversuche) an Versuchsankern im Bereich der Abspannpunkte der Donaubrücke (WR 5) vorzunehmen.
- 16.27 Bei der Abspannung Nord der Donaubrücke sind Möglichkeiten für Zusatzanker von mindestens 80 % der rechnerisch erforderlichen Anker vorzusehen.
Zusatzanker im Ausmaß von ca. 30 % der Stückzahl der dem Tunnel nächst gelegenen (unteren) Ankerreihen sind vor dem Tunnelvortrieb einzubauen, zu verpressen und auf ihr Tragfähigkeits-Verformungsverhalten zu prüfen, jedoch nicht definitiv aufzuspannen.
Bei der Abspannung Süd der Donaubrücke sind Möglichkeiten für Zusatzanker von mindestens 30 % der rechnerisch erforderlichen Anker vorzusehen.

Tunnelbau

- 16.28 Die Lage der prognostizierten und möglicher weiterer Störungszonen ist im Zuge der Detailplanung durch die Projektwerberin so zu erkunden, dass deren Lage zum Tunnelbauwerk ausreichend genau bekannt ist. Dies gilt sowohl für das Kristallin als auch für das Miozän (Linzer Sande, Älterer Schlier).
- 16.29 Die Ermittlung der Gebirgs- und Systemverhaltenstypen ist vor Beginn der Vortriebsarbeiten unter Zugrundelegung der zu diesem Zeitpunkt vorliegenden letztgültigen geologisch-geotechnischen Prognosen bzw. Erkundungsergebnissen und unter Einhaltung der „Richtlinie für die geotechnische Planung von Untertagebauten mit zyklischem Vortrieb“ (ÖGG, 2008) Richtlinie für die Geotechnische Planung zu adaptieren.
- 16.30 Zur Festlegung der einzuhaltenden Abstände der Ausbruchfolgen von Kalotte, Strosse und Sohle sowie der Dimensionierung der zum Einsatz kommenden temporären Stützmaßnahmen inkl. der Ortsbrustsicherungen und vorausseilenden Sicherungsmaßnahmen sind vor Vortriebsbeginn durch die Fachplaner der Projektwerberin numerische und/oder analytische Berechnungen durchzuführen. Im Rahmen dieser Berechnungen sind auch die Kreuzungsbereiche mit den Querschlägen, Pannenbuchten und Aufweitungsbereiche zu untersuchen. Die Ergebnisse sind vom behördlich bestellten (BMVIT) Sachverständigen für Geotechnik und Tunnelbau vor Vortriebsbeginn zu prüfen und freizugeben.
- 16.31 Die Standfestigkeit des Gebirges zwischen nahe beieinander liegenden Tunnelröhren (insbesondere im Verzweigungsbereich mit den Rampen) ist im Detailprojekt für alle Bauzustände und den Endzustand durch die Projektwerberin nachzuweisen.
- 16.32 Im Geomechanischen Bericht (Einlage 3.3.2) wird darauf hingewiesen, dass die große Bandbreite der Kennwerte für die Gebirgsart GA K2 zu wesentlichen Unterschieden in der Einschätzung des Gebirgsverhaltens führt. Im Zuge der weiteren Erkundungen sind die Gebirgskennwerte sowie die Einteilung in Gebirgsarten durch einen Fachplaner der Projektwerberin zu verifizieren.
- 16.33 Für die Festlegung der Durchmesser sowohl der Ulmendrainage als auch der Fahrraumentwässerung sind von den Fachplanern der Projektwerberin unter

Zugrundelegung der letztgültigen hydrogeologischen Prognosen entsprechende Dimensionierungen der Rohrleitungen durchzuführen. Mögliche Einflüsse durch die Wassereigenschaften sind zu berücksichtigen (z.B. Versinterung etc.). Dabei ist die RVS 09.01.23 „Innenausbau“ einzuhalten. Die Berechnungen sind vor Baubeginn der Tunnel-Verwaltungsbehörde vorzulegen.

- 16.34 Der Einfluss des Tunnelvortriebs auf die Ankerung der Abspannpunkte der Donaubrücke ist im Zuge der Detailplanung durch die Fachplaner der Projektwerberin zu untersuchen. Es ist sicherzustellen, dass während des Tunnelvortriebs die Standsicherheit der Donaubrücke zu jedem Zeitpunkt gewährleistet ist und die Rückankerungen nicht beeinträchtigt werden. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind durch einen behördlich bestellten (BMVIT) Sachverständigen für Geotechnik und Tunnelbau vor Beginn und während der Bauausführung zu prüfen und freizugeben.
- 16.35 Der Einflussbereich möglicher Setzungen an der Geländeoberfläche ist im Zuge der Detailplanung durch die Fachplaner der Projektwerberin im Detail zu beurteilen. Dabei sind die letztgültigen Erkenntnisse über den Untergrund und daraus abzuleitender möglicher Gleitwinkel zu berücksichtigen. Bei der Festlegung der Gleitwinkel sind die im Älteren Schlier festgestellten Harnischflächen mit den versuchstechnisch belegten geringen Restscherwinkeln zu berücksichtigen.

Betriebsphasen

Geotechnik

- 16.36 Drainageleitungen etc. sind durch den Betreiber bzw. durch vom Betreiber beauftragte Firmen regelmäßig zu warten und zu reinigen.
- 16.37 Vorgespannte Bauwerksanker sind durch Abhebekontrollen hinsichtlich möglicher Veränderungen der Vorspannkräfte zu untersuchen. Die Festlegung des Messintervalls, die Beurteilung der Messergebnisse sowie die Festlegung allenfalls erforderlicher Maßnahmen ist durch einen von der Projektwerberin zu bestellenden Sachverständigen für Grundbau und Bodenmechanik durchzuführen.
- 16.38 Gemäß den UVE-Einreichunterlagen ist die Fortführung der Kontrollmessungen bis zum Abklingen der Setzungen, Bewegungen etc. geplant. Die Entscheidung darüber, welche Messungen fortgeführt werden, kann im Einzelnen erst gegen Bauende getroffen werden, doch sind entsprechende Vorkehrungen bereits in das Detailprojekt einzuarbeiten. Die Festlegung der Messstellen, der Messmethodik und der Messintervalle hat durch einen von der Projektwerberin zu bestellenden Sachverständigen für Grundbau und Bodenmechanik zu erfolgen.

Tunnelbau

- 16.39 Die Verformungsmessungen der Tunnelschale (sofern sich dies im Zuge des Baus als erforderlich herausstellt), des umliegenden Gebirges und/oder der Geländeoberfläche sind in der Betriebsphase fortzuführen. Für die Überwachung ist ein entsprechendes Kontrollprogramm festzulegen. Die Messintervalle sind an die Ergebnisse der ersten Messungen anzupassen. Die Festlegung der Messstellen, der Messmethodik und der Messintervalle hat durch einen behördlich bestellten (BMVIT) Sachverständigen für Geotechnik und Tunnelbau zu erfolgen.

Beweissicherung und Kontrolle

Bauphasen

- 16.40 Für die gesamten Bauphasen ist von der Projektwerberin eine Örtliche Bauaufsicht (ÖBA) sowie ein eigenständiges Dokumentationsteam, welches geologisch-geotechnisch kompetent ist („Geotechniker vor Ort“), zu bestellen. Diese müssen das Bauvorhaben lückenlos dokumentieren.
- 16.41 Es ist ein geotechnisches Risikomanagement im Sinne der ÖGG-Richtlinie (Richtlinie für die geotechnische Planung von Untertagebauten mit zyklischem Vortrieb – 2008) und der ÖNORM EN 1997-1: Eurocode 7 (Entwurf, Berechnung und Bemessung in der Geotechnik - Teil 1: Allgemeine Regeln (konsolidierte Fassung). 15.05.2009) erforderlich. Es sind dafür Beweissicherungs- und Messprogramme vorzusehen. Die Messergebnisse sind in regelmäßigen Abständen im Rahmen von Geotechnikbesprechungen zu beurteilen und allfällige Zusatzmaßnahmen festzulegen.
- 16.42 Vor Beginn der Arbeiten ist durch von der Projektwerberin zu bestellende unabhängige Sachverständige eine Beweissicherung sämtlicher im Einflussbereich liegender Objekte (Infrastruktur, Einbauten und Bebauung) durchzuführen. Dabei ist unmittelbar vor und während der Bauphase in regelmäßigen Abständen zu überprüfen, ob zwischenzeitlich zusätzliche Objekte errichtet wurden. In diesem Fall ist auch für diese Objekte eine Beweissicherung durchzuführen.

Zur Ermittlung des Einflussbereiches ist näherungsweise folgendermaßen vorzugehen:

- Konstruktion der linienförmigen Gleitfläche ausgehend von der Tunnelsohle.
- Verschneidung der Gleitfläche mit der Geländeoberkante.
- Ist eine Verschneidung nicht möglich oder liegt der Verschneidungspunkt oberhalb des Schnittpunktes der Tunnelachse mit der Geländeoberkante, so ist folgendermaßen vorzugehen:
 - Die Gleitfläche reicht von der Tunnelsohle nur bis zu der Höhe, in der der Schnittpunkt der Tunnelachse mit der Geländeoberkante liegt.
 - Von diesem Punkt aus ergibt sich schließlich die Grenze des Einflussbereiches aus der vertikalen Verschneidung mit der Geländeoberkante.

Als Gleitflächenwinkel ist der im Rahmen der UVE ermittelte Gleitflächenwinkel heranzuziehen. In jenen Bereichen, in denen kein Gleitflächenwinkel ermittelt worden ist, ist dieser näherungsweise mit einem Winkel von $45^\circ + \varphi/2$ zur Horizontalen anzunehmen.

Unabhängig von der beschriebenen Ermittlung muss der Einflussbereich jeweils 30 m (horizontaler Abstand) von der äußersten Abmessung des Bauwerks betragen.

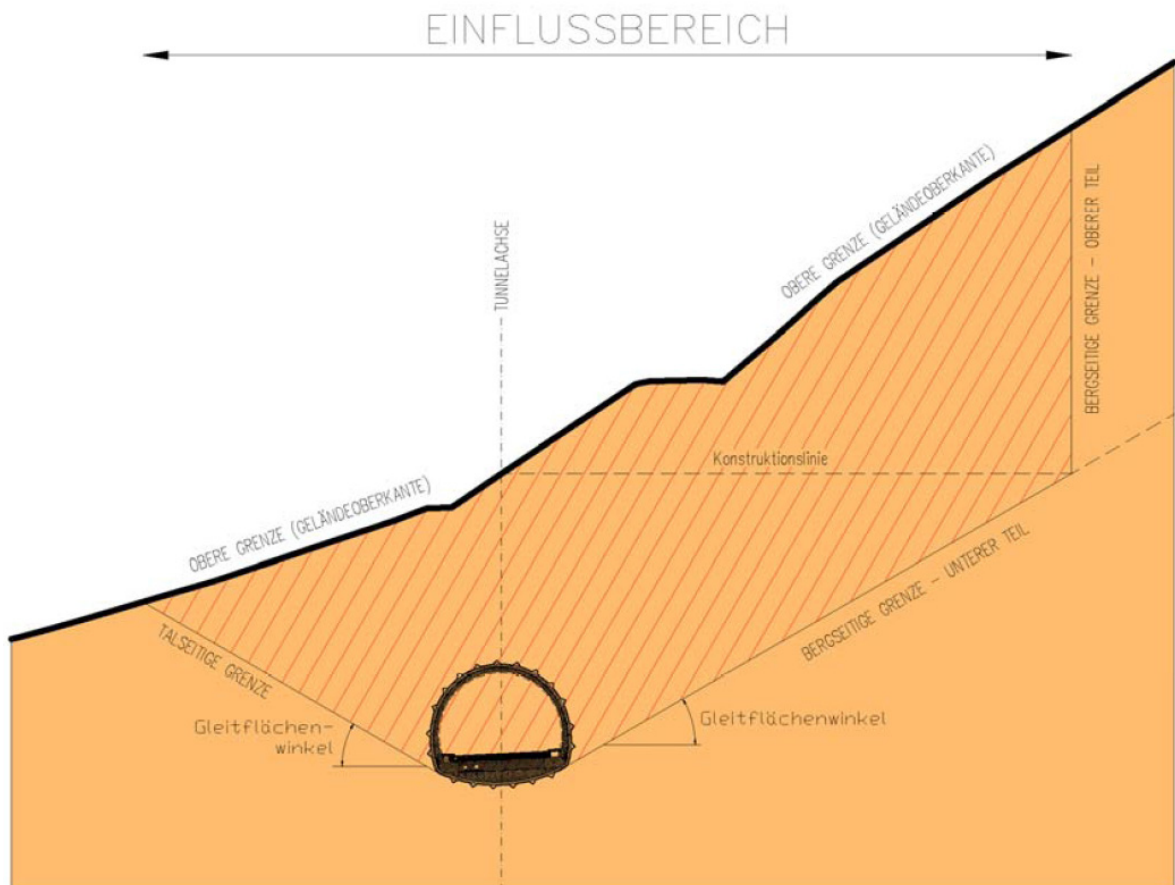


Abbildung 1: zur Ermittlung des Einflussbereichs

- 16.43 Eine Beweissicherung ist insbesondere auch bei folgenden Objekten vorzusehen:
- a. Fuchselbachkanal
 - b. Bestand Westbrücke bei Errichtung der RFB ASt Donau Nord der neuen Westbrücke
 - c. Straßenbahntunnel der Linz Linien AG
 - d. Gleisanlagen, Bauwerke und Einbauten der ÖBB (z.B. Tunnel unter der Westbrücke)
 - e. Bohrpfahlwand der ÖBB bzw. des Logistikzentrums der Post (Bereich UFT)
 - f. Bauetappe 2: im Einflussbereich liegende Bauteile der Bauetappe 1
 - g. Bauetappe 3: im Einflussbereich liegende Bauteile der Bauetappe 2
- 16.44 Während der gesamten Bauausführung muss eine messtechnische Überwachung der beweissgesicherten Objekte erfolgen. Zuvor ist die Zustimmung der Eigentümer schriftlich einzuholen. Kann ein Objekt durch Weigerung der Eigentümer nicht beweissgesichert werden, ist dies zu dokumentieren. Die Überwachung ist beispielsweise in Form von geodätischen Messungen, Erschütterungsmessungen, Inklinometer- und Extensometermessungen etc. auszuführen. Der erforderliche Umfang der Messungen (Anzahl der Messstellen bzw. Messquerschnitte, Häufigkeit der Messungen) ist auf Grundlage der letztgültigen Erkundungsergebnisse vor Baubeginn von einem von der Projektwerberin zu bestellenden Sachverständigen für Grundbau und Bodenmechanik in Abstimmung mit der ÖBA, dem Geotechniker vor Ort sowie in den bergmännischen Tunnelabschnitten dem behördlich bestellten (BMVIT) Sachverständigen für Geotechnik

- und Tunnelbau festzulegen und während der Ausführungsphase an die Erfordernisse (Untergrundverhältnisse, Baufortschritt etc.) anzupassen.
- Vor Baubeginn ist eine Nullmessung, nach Bauende (und Abklingen der Verformungen) eine Abschlussmessung durchzuführen. Die Ergebnisse der Abschlussmessung sind der Tunnel-Verwaltungsbehörde im Zuge des Inbetriebnahmeverfahrens anhand eines geotechnischen Schlussberichtes vorzulegen.
- 16.45 Die Tragfähigkeit der Gründungssohlen ist durch entsprechende Messmethoden (z.B. flächendeckende dynamische Verdichtungskontrolle, dynamische Lastplattenversuche) nachzuweisen.
- 16.46 Während der Bauphase sind durch den Geotechniker vor Ort für sämtliche Fundierungen und Tunnelbauwerke die den Detailplanungen zugrunde liegenden Untergrundverhältnisse (Prognosemodell) und Bodenkennwerte mit den tatsächlich angetroffenen Untergrundverhältnissen zu vergleichen. Neben visuellen Beurteilungen sind dazu geeignete Maßnahmen wie beispielsweise Messungen, Labor- und Feldversuche etc. heranzuziehen. Bei Abweichungen ist zu überprüfen, ob eine Anpassung der Konstruktion und/oder Bauweise erforderlich ist.
- 16.47 Bei der Qualitätskontrolle der Erdarbeiten ist die RVS 08.03.01 „Erdarbeiten“ zu berücksichtigen. Die Qualitätssicherung von Anschnitten, Einschnitten, Dämmen sowie ungebundenen Tragschichten ist in Abstimmung mit dem Geotechniker vor Ort festzulegen und hat mit geeigneten Messmethoden wie beispielsweise geodätischer Verformungskontrollen, flächendeckender dynamischer Verdichtungskontrolle, dynamische Lastplattenversuche etc. zu erfolgen.
- 16.48 Bei Dämmen ab einer Gesamthöhe von 4,0 m sind Setzungsmessungen mittels Stangenpegeln, welche vor der Dammschüttung auf die Dammaufstandsfläche abgesetzt werden, durchzuführen. Die Messintervalle sind im Vorab von den Fachplanern der Projektwerberin in Abstimmung mit dem Geotechniker vor Ort festzulegen. Je 2,0 m Dammschütthöhe ist zumindest eine Messung durchzuführen. Bei Dammschüttungen auf sehr weichem, bindigem Untergrund sind die Messungen unabhängig von der Dammhöhe durchzuführen. Die Messungen sind so lange fortzuführen, bis die aus den Setzungsmessungen abgeleiteten, prognostizierten Setzungen zu 90 % abgeklungen sind.
- 16.49 Die Tiefgründungen, Verankerungen und Bohrfahlarbeiten sind gemäß den einschlägigen Richtlinien und Normen auszuführen, zu dokumentieren und zu prüfen.
- 16.50 Bei Gründungspfählen sind zur Ausführungskontrolle dynamische Pfahlprüfungen (Integritätstests) durchzuführen. Die Auswahl der zu prüfenden Pfähle erfolgt durch den Geotechniker vor Ort.
- 16.51 An vorgespannten Ankern sind die Vorspannanker in regelmäßigen Abständen durch Messungen oder Abhebekontrollen zu überprüfen. Die Überwachung sowie die Anordnung von Maßnahmen haben durch einen von der Projektwerberin zu bestellenden Sachverständigen für Grundbau und Bodenmechanik zu erfolgen. Für die Verankerung der Donaubrücke hat die Anordnung von Maßnahmen in Abstimmung mit dem behördlich bestellten (BMVIT) Sachverständigen für Geotechnik und Tunnelbau zu erfolgen.
- 16.52 Im Zuge des Tunnelvortriebs der ASt Donau Nord ist eine Erschütterungsüberwachung bei den bereits vorab für die Donaubrücke hergestellten Ankerungen durchzuführen und zwar je nach den Ergebnissen der gleichzeitig erforderlichen Ankerkraftmessungen. Die der Tunnelfirste nächst gelegenen Anker sind mit Kraftmesssystemen auszustatten, um die Kräfte am Ankerkopf und den Kraftverlauf in der Haftstrecke während des

Tunnelvortriebes, insbesondere während des nahen Sprengvortriebes, überwachen zu können.

Im Zuge des Tunnelvortriebes der Ast Donau Nord ist eine umfassende Erschütterungsüberwachung vorzunehmen, die primär die Verankerungen betrifft: Etwa in der Mitte zwischen Tunnelportal und den der Tunnelfirste nächst gelegenen Haftstrecken der Anker und im Bereich der Haftstrecken sind zumindest je eine Bohrung abzuteufen und triaxiale Schwingungsaufnehmer einzubauen, um die Reaktionen von Untergrund und Ankern auf den Sprengvortrieb zu erkunden. Die Schwingungsaufnehmer sind ca. 10 m oberhalb der Tunnelfirste zu situieren. Weiters sind an der Geländeoberfläche im unmittelbaren Nahbereich des Abspannbauwerks und zumindest an drei Ankerköpfen Erschütterungsmessungen vorzunehmen.

Auf Grundlage der Messergebnisse von Erschütterungsmessungen und Ankerkraftmessungen ist vom behördlich bestellten (BMVIT) Sachverständigen für Geotechnik und Tunnelbau eine maximal zulässige resultierende Schwinggeschwindigkeit beim Sprengvortrieb festzulegen.

- 16.53 Bei den permanenten Ankern der Donaubrücke müssen Messkontrollen (auch) mit Fernübertragung und sofortiger Auswertung möglich sein, damit beim nachträglichen Tunnelbau sofort auf Verformungen und mögliche Änderungen der Ankerkräfte reagiert werden kann. Die Überwachung hat durch den Geotechniker vor Ort zu erfolgen. Die Anordnung der Maßnahmen hat in Abstimmung zwischen dem Geotechniker vor Ort und dem behördlich bestellten (BMVIT) Sachverständigen für Geotechnik und Tunnelbau zu erfolgen.
- 16.54 Ist für die Herstellung der Abspannpunkte und Widerlager der Donaubrücke ein Sprengabtrag erforderlich, ist dafür von den Fachplanern der Projektwerberin ein entsprechendes Beweissicherungs- und Kontrollprogramm festzulegen. Dieses ist vor Baubeginn von einem von der Projektwerberin zu bestellenden Prüfenieur zu prüfen und freizugeben.

Betriebsphasen

- 16.55 Sofern sich dies im Zuge des Baus als erforderlich herausstellt, sind Verformungsmessungen der Tunnel, des umliegenden Gebirges und/oder der Geländeoberfläche, der Dämme und der Stützmauern bis zum Abklingen der Verformungen in die Betriebsphase hinein fortzusetzen. Für die Überwachung ist von der Projektwerberin ein entsprechendes Kontrollprogramm festzulegen und der Tunnel-Verwaltungsbehörde im Zuge des Inbetriebnahmeverfahrens zu übergeben.
- 16.56 Die Verformungen der Abspannpunkte der Donaubrücke sind durch geodätische Messungen zu überwachen. Das Messprogramm ist von einem von der Projektwerberin zu bestellenden Sachverständigen für Grundbau und Bodenmechanik festzulegen und der Tunnel-Verwaltungsbehörde im Zuge des Inbetriebnahmeverfahrens zu übergeben.
- 16.57 Die dauerhaften Verankerungen sind von einem vom Straßenerhalter zu bestellenden Sachverständigen für Grundbau und Bodenmechanik gemäß den einschlägigen Richtlinien und Normen regelmäßig zu warten und durch Abhebekontrollen, Kraftmessdosens etc. zu prüfen.

Fachbereich 17 – Tunnelsicherheit / Sicherheitsbeurteilungen

Tunnel Freinberg

- 17.1. Die Argumentation für die gewählten Fahrstreifenbreiten ist auf Basis der Verkehrsprognosen 2035 des aktuellen Fachberichts Verkehr vom 13.09.2012 nachvollziehbar in der Risikoanalyse zu aktualisieren. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens 6 Monate nach Bescheiderlassung ein Bericht vorzulegen.
- 17.2. Die GQ und EQ sind gemäß RVS 09.01.24 auszuführen. Bereiche zwischen zwei Abschlüssen sind entsprechend der RVS 09.02.22 betriebstechnisch auszustatten.
- 17.3. Bei der Detailplanung des Fahrraumentwässerungssystems ist darauf zu achten, dass alle Vorgaben der RVS 09.01.23 in der aktuellen Fassung hinsichtlich des Fahrbahnaufbaus sowie der Fassung und Ableitung der Fahrbahnwässer erfüllt werden. Um ein Durchschlagen der Flammen zu vermeiden, ist es insbesondere erforderlich, dass die Schlitzrinnen beiderseits der Rohrsiphone auf eine Länge von 6 m mit geschlossenem Querschnitt ausgeführt werden. Die bei den Einfahrtsrampen 2A und 1B der ASt Bahnhof von der RVS 09.01.23 abweichende Entwässerungsplanung ist im Zuge der weiteren Planungsschritte auf die Anforderungen der RVS 09.01.23 anzupassen.
- 17.4. Die temporäre Entwässerungsanlage in der Röhre 1 beim ASt Bahnhof ist so zu planen, dimensionieren und errichten, dass den Vorgaben der RVS 09.01.23 „Innenausbau“ entsprochen wird.
- 17.5. Die Anforderungen gemäß der Verordnung explosionsfähige Atmosphären (VEXAT) BGBl. II Nr. 309/2004 idgF sind unter anderem bei der temporären GSA-Betrieb im Bereich der Röhre 1 (Bauetappe 2) sowie bei der GSA-Betrieb und der Entwässerungszentrale beim ASt Bahnhof einzuhalten.
- 17.6. Einfahrtsbeleuchtung: Es ist der Wert L_{20} , als auch jegliche daraus abgeleiteten Werte für die beiden Richtungsfahrbahnen neu zu messen und die Situation der Einfahrtsbeleuchtung neu zu beurteilen. Diesbezüglich ist der Tunnel-Verwaltungsbehörde ein Bericht vorzulegen. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens 1 Jahr vor der jeweiligen Betriebsaufnahme ein Bericht vorzulegen.
- 17.7. Eine Entscheidung bezüglich Ausführung und Erneuerung der Drucksteigerungsanlage ist vorzulegen und entsprechend in die Planung einzubeziehen. Diesbezüglich ist der Tunnel-Verwaltungsbehörde ein Bericht vorzulegen. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens 6 Monate nach Bescheiderlassung ein Bericht vorzulegen.
- 17.8. Hydranten in Feuerlöschnischen müssen gemäß RVS 09.01.24 direkt und nicht mittel Stichelung angeschlossen werden. Bei Anordnung mit Schaumzumischung in Pannenbuchten gilt diese Anforderung nicht.
- 17.9. Entsprechend der Einstufung des gesamten Tunnelsystems in die GK III sind sämtliche Löschanlagen für alle Betriebsphasen einheitlich mit Nasslöschleitungen auszuführen. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens 6 Monate nach Bescheiderlassung ein Bericht vorzulegen.
- 17.10. Video-Detektion: Als Element der Ausschreibung sind klare Qualitätsanforderungen bezüglich Fehlalarmen und nicht detektierten Ereignissen zu definieren. In Abhängigkeit der Zuverlässigkeit der Anlage gilt zu entscheiden, ob bzw. welche Alarme mit Reflexen verknüpft werden können. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens 6 Monate nach Bescheiderlassung ein Bericht vorzulegen.
- 17.11. Video-Detektion: Für alle nach RVS 09.02.22 geforderten Videobilddetektionen sind automatische Meldungen abzusetzen. Der technische Bericht BuS ist dahingehend anzupassen. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens 6 Monate nach Bescheiderlassung ein Bericht vorzulegen.

- 17.12. Überwachung Vorportale: Die Positionierung der Kamera bei der Vorportalhaltebucht (Seite UFT-Waldegg) erlaubt keine Überwachung der sicherheitstechnischen Einrichtungen am Querschnitt Q-V1; die Kamera ist zu versetzen. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens 6 Monate nach Bescheiderlassung ein Bericht vorzulegen.
- 17.13. Die Sicherheitsstromversorgung von elektromechanisch betätigten Türen und Tore ist in der Planung zu berücksichtigen. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens 6 Monate nach Bescheiderlassung ein Bericht vorzulegen.
- 17.14. Die Sicherheitsstromversorgung von Beschallungsanlagen ist in der Planung zu berücksichtigen. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens 6 Monate nach Bescheiderlassung ein Bericht vorzulegen.
- 17.15. Das Verbesserungspotenzial der Auslegung der Abluftventilatoren für einen Parallelbetrieb unter Einhaltung der maximalen Drücke gemäß RVS 09.02.31 ist zu prüfen. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens bis Einreichung STSG-Inbetriebnahmeverfahren für die Betriebsphase 1 ein Bericht vorzulegen.
- 17.16. Die Möglichkeit einer Verbindungsklappe zwischen dem Abluftsystem UFT und dem Abluftsystem der Fahrriechung Süd ist zu prüfen. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens bis Einreichung STSG-Inbetriebnahmeverfahren für die Betriebsphase1 ein Bericht vorzulegen.
- 17.17. Die Lüftung ist derart auszulegen, dass warme Gase ausreichend berücksichtigt sind.
- 17.18. Für das Konzept mit Brandschutzklappe und Überdruckklappe ist nachzuweisen, dass die Öffenbarkeit der Notausgangtüren bereits zu Beginn eines Ereignisfalls gewährleistet ist. Es ist jedenfalls durch geeignete Maßnahmen nachzuweisen, dass in Fluchtrichtung die maximale Kraft zum Öffnen jeder Notausgangstür 100 N nicht überschreitet. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens 6 Monate nach Bescheiderlassung ein Bericht vorzulegen.
- 17.19. Die Belüftung des Integrierten Fluchtweges ist zu planen und zu beschreiben. Die Beschreibung ist 6 Monate nach Bescheiderlassung vorzulegen.
- 17.20. Bei der Erarbeitung der detaillierten Lüftungssteuerung ist der Energieverbrauch für die Umweltlüftung unter Einbezug aller Lüftungstechnischen Möglichkeiten zu minimieren. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens bis Einreichung STSG-Inbetriebnahmeverfahren für die Betriebsphase 1 ein Bericht vorzulegen.
- 17.21. Die thermische Festigkeit der Abluftventilatoren ist gemäß RVS 09.02.31 auszuführen.
- 17.22. Die thermische Festigkeit der Abluftklappen ist gemäß RVS 09.02.31 auszuführen.
- 17.23. Die thermische Festigkeit der Strahlventilatoren ist gemäß RVS 09.02.31 auszuführen.
- 17.24. Eine Plausibilisierung der Luftströmungswerte ist in der Lüftungssteuerung für den Ereignisbetrieb vorzusehen. Diesbezüglich ist der Tunnel-Verwaltungsbehörde ein Bericht vorzulegen. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens bis Einreichung STSG-Inbetriebnahmeverfahren für die Betriebsphase 1 ein Bericht vorzulegen.
- 17.25. Die Dimensionen der Trennwände zur Vermeidung von Rauchrezirkulation an den Portalen sind begründet zu dokumentieren. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens bis Einreichung STSG-Inbetriebnahmeverfahren für die Betriebsphase 1 ein Bericht vorzulegen.
- 17.26. Im Technischen Bericht BuS ist die RVS-konforme Beleuchtung der Haltebuchten bei den Einfahrts- und Ausfahrtsportalen (Vorportal-/Höhenkontrollhaltebuchten), zu beschreiben. Der überarbeitete Bericht ist der Tunnel-Verwaltungsbehörde spätestens 6 Monate nach Bescheiderlassung vorzulegen.

- 17.27. Die Dimensionierung der tragenden Bauteile hinsichtlich des baulichen Brandschutzes zur Erreichung des jeweiligen Schutzniveaus hat gemäß RVS 09.01.45 zu erfolgen. Der Nachweis des baulichen Brandschutzes in Bezug auf die festgelegten Schutzniveaus ist im Zuge der Detailplanung auf Basis der letztgültigen geologisch-geotechnischen und hydrogeologischen Prognosen durch die Fachplaner der Projektwerberin zu erbringen und vom behördlich bestellten (BMVIT) Sachverständigen für Geotechnik und Tunnelbau zu prüfen und freizugeben.
- 17.28. Während des Tunnelvortriebs ist zu überprüfen, ob die tatsächlich angetroffenen Gebirgsverhältnisse mit dem Prognosemodell übereinstimmen. Vor Baubeginn der Innenschale ist der Tunnel-Verwaltungsbehörde ein Bericht über die Übereinstimmungsprüfung der geotechnischen Verhältnisse und über gegebenenfalls erforderliche Anpassungen hinsichtlich des baulichen Brandschutzes zu übergeben.
- 17.29. Folgende Tunnelabschnitte im Bereich des Tunnels Freinberg sind abweichend von den Angaben in den UVE-Einreichunterlagen dem Schutzniveau SN 3 zuzuordnen:
 Bergm. Tunnel Freinberg Röhre 1 u. 2, Röhre 1-km 4+230 bis 4+430,7 (Portal)
 Die Röhre 1 ist im Bereich unterhalb des Abspannpunktes Süd (km 4+270 bis zu km 4+431 - Donauportal) bereits in Bauetappe 1 voll auszubauen (gemäß Endzustand), außer das geforderte Schutzniveau SN 3 kann ohne konstruktive Maßnahmen nachgewiesen werden.
 Folgende Tunnelabschnitte im Bereich ASt Donau Süd sind abweichend von den Angaben in den UVE-Einreichunterlagen dem Schutzniveau SN 2 zuzuordnen:
 ASt Donau Süd, Rampe 1, km 0+110 bis km 0+170
 ASt Donau Süd, Rampe 1, ab km 0+260
 Folgende Tunnelabschnitte im Bereich des Tunnels Freinberg und der ASt Donau Süd sind abweichend von den Angaben in den UVE-Einreichunterlagen dem Schutzniveau SN 0 zuzuordnen:
 Bergm. Tunnel Freinberg Röhre 1 u. 2, Röhre 1-km 4+088 bis 4+230
 ASt Donau Süd, Rampe 1, km 0+038 bis km 0+110
 ASt Donau Süd, Rampe 1, km 0+170 bis km 0+260
- 17.30. Für den Brandfall sind von der Projektwerberin entsprechende Maßnahmen (z. B. Evakuierung, Straßensperren) zum Schutz Dritter an der Oberfläche zu definieren und in einem Alarm- und Einsatzplan darzustellen. Der Alarm- und Einsatzplan ist im Zuge der Inbetriebnahmeverfahren der Betriebsphase 1 und 2 der Tunnel-Verwaltungsbehörde zu übergeben.
- 17.31. Bei den permanenten Ankern des Abspannpunktes müssen Messkontrollen (auch) mit Fernübertragung und sofortiger Auswertung möglich sein, damit im Brandfall sofort auf eine mögliche Gefährdung der Standsicherheit der Donaubrücke reagiert werden kann. Durch die Fachplaner der Projektwerberin sind entsprechende Maßnahmen in Abhängigkeit von möglichen Änderungen der Ankerkräfte festzulegen. Diese Maßnahmen sind vom behördlich bestellten (BMVIT) Sachverständigen für Geotechnik und Tunnelbau zu prüfen und freizugeben. Die Maßnahmen sind in den Alarm- und Einsatzplan aufzunehmen.
- 17.32. Im Falle einer späteren Bebauung an der Geländeoberfläche ist seitens des Tunnel-Managers zu überprüfen, ob das bestehende Schutzniveau ausreichend ist oder zusätzliche Maßnahmen zur Sicherstellung der geforderten Brandbeständigkeit erforderlich sind.
- 17.33. Vor dem Aufbringen der Asphaltdecke in den Tunneln ist das zur Anwendung kommende Mischgut hinsichtlich der Einhaltung des q_0 -Wertes gemäß RVS 09.02.41 sowie der

Gewährleistung der Anforderung des Brandverhaltens A2_{f1} gemäß RVS 09.01.23 zu prüfen. Die Einhaltung der Anforderungen ist entsprechend nachzuweisen.

- 17.34. Da für die Rampentunnel auf eine QRAM-Analyse verzichtet wurde, ist 6 Monate vor Inbetriebnahme der Betriebsphase 1 eine Überprüfung der Zulässigkeit von Gefahrguttransporten für sämtliche Bereiche (Haupttunnel und Rampen) erforderlich.

Tunnel ASt Donau Nord

- 17.35. Da der eindeutige Nachweis der Zulässigkeit von größeren Notausgangsabständen nicht erbracht werden konnte, ist der Regelabstand der Notausgangsabstände von 250 m auch in den Rampentunneln einzuhalten. Vom Regelabstand kann abgewichen werden, wenn eine zusätzliche Risikoanalyse den Nachweis erbringt, dass größere Notausgangsabstände zulässig sind. Diese Risikoanalyse ist durch den in diesem Verfahren bestellten Sachverständigen zu überprüfen und freizugeben. Frist: 6 Monate nach Bescheiderlassung.
- 17.36. Bei der Detailplanung des Fahrraumentwässerungssystems ist darauf zu achten, dass alle Vorgaben der RVS 09.01.23 in der aktuellen Fassung hinsichtlich des Fahrbahnaufbaus sowie der Fassung und Ableitung der Fahrbahnwässer erfüllt werden. Um ein Durchschlagen der Flammen zu vermeiden, ist es insbesondere erforderlich, dass die Schlitzrinnen beiderseits der Rohrsiphone auf eine Länge von 6 m mit geschlossenem Querschnitt ausgeführt werden.
- 17.37. Die Anforderungen gemäß der Verordnung explosionsfähige Atmosphären (VEXAT) BGBl. II Nr. 309/2004 idgF sind bei der GSA-Betrieb einzuhalten.
- 17.38. Einfahrtsbeleuchtung: Es ist der Wert L₂₀, als auch jegliche daraus abgeleiteten Werte für die beiden Richtungsfahrbahnen neu zu messen und die Situation der Einfahrtsbeleuchtung neu zu beurteilen. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens 1 Jahr vor Betriebsaufnahme ein Bericht vorzulegen.
- 17.39. Eine Entscheidung bezüglich Ausführung und Erneuerung der Drucksteigerungsanlage ist vorzulegen und entsprechend in die Planung einzubeziehen. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens 6 Monate nach Bescheiderlassung ein Bericht vorzulegen.
- 17.40. Hydranten in Feuerlöschnischen müssen gemäß RVS 09.01.24 direkt und nicht mittels Sticheitung angeschlossen werden. Bei Anordnung mit Schaumzumischung in Pannenbuchten gilt diese Anforderung nicht.
- 17.41. Video-Detektion: Als Element der Ausschreibung sind klare Qualitätsanforderungen bezüglich Fehlalarmen und nicht detektierten Ereignissen zu definieren. In Abhängigkeit der Zuverlässigkeit der Anlage gilt zu entscheiden, ob bzw. welche Alarme mit Reflexen verknüpft werden können. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens 6 Monate nach Bescheiderlassung ein Bericht vorzulegen.
- 17.42. Video-Detektion: Für alle nach RVS 09.02.22 geforderten Videobilddetektionen sind automatische Meldungen abzusetzen. Der technische Bericht BuS ist dahingehend anzupassen. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens 6 Monate nach Bescheiderlassung ein Bericht vorzulegen.
- 17.43. Die Sicherheitsstromversorgung von elektromechanisch betätigten Türen und Toren ist in der Planung zu berücksichtigen. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens 6 Monate nach Bescheiderlassung ein Bericht vorzulegen.

- 17.44. Die Sicherheitsstromversorgung von Beschallungsanlagen ist in der Planung zu berücksichtigen. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens 6 Monate nach Bescheiderlassung ein Bericht vorzulegen.
- 17.45. Die Lüftung ist derart auszulegen, dass warme Gase ausreichend berücksichtigt sind.
- 17.46. Die thermische Festigkeit der Strahlventilatoren ist gemäß RVS 09.02.31 auszuführen.
- 17.47. Die Anordnung der Strömungsmessgeräte in Bezug zu Strahlventilatoren und übrigen Einbauten ist zu überprüfen. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens bis Einreichung STSG-Inbetriebnahmeverfahren für die Betriebsphase 1 ein Bericht vorzulegen.
- 17.48. Die Dimensionen der Trennwand zur Vermeidung von Rauchrezirkulation an den Portalen zur Donaubrücke sind begründet zu dokumentieren. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens bis Einreichung STSG-Inbetriebnahmeverfahren für die Betriebsphase 1 ein Bericht vorzulegen.
- 17.49. Im Technischen Bericht BuS ist die RVS-konforme Beleuchtung der Haltebuchten bei den Einfahrts- und Ausfahrtsportalen (Vorportal-/Höhenkontrollhaltebuchten), zu beschreiben. Der Tunnel-Verwaltungsbehörde ist diesbezüglich spätestens 6 Monate nach Bescheiderlassung ein Bericht vorzulegen.
- 17.50. Die Dimensionierung der tragenden Bauteile hinsichtlich des baulichen Brandschutzes zur Erreichung des jeweiligen Schutzniveaus hat gemäß RVS 09.01.45 zu erfolgen. Der Nachweis des baulichen Brandschutzes in Bezug auf die festgelegten Schutzniveaus ist im Zuge der Detailplanung auf Basis der letztgültigen geologisch-geotechnischen und hydrogeologischen Prognosen durch die Fachplaner der Projektwerberin zu erbringen und vom behördlich bestellten (BMVIT) Sachverständigen für Geotechnik und Tunnelbau zu prüfen und freizugeben.
- 17.51. Während des Tunnelvortriebs ist zu überprüfen, ob die tatsächlich angetroffenen Gebirgsverhältnisse mit dem Prognosemodell übereinstimmen. Vor Baubeginn der Innenschale ist der Tunnel-Verwaltungsbehörde ein Bericht über die Übereinstimmungsprüfung der geotechnischen Verhältnisse und über gegebenenfalls erforderliche Anpassungen hinsichtlich des baulichen Brandschutzes zu übergeben.
- 17.52. Folgende Tunnelabschnitte im Bereich der ASt Donau Nord sind abweichend von den Angaben in den UVE-Einreichunterlagen dem Schutzniveau SN 3 zuzuordnen:
 ASt Donau Nord, Röhre 1 / Rampe 1, km 4+736,2 (Portal) bis km 4+885
 ASt Donau Nord, Röhre 2 / Rampe 2, km 4+773,7 (Portal) bis km 4+920
 Folgende Tunnelabschnitte im Bereich ASt Donau Nord sind abweichend von den Angaben in den UVE-Einreichunterlagen dem Schutzniveau SN 2 zuzuordnen:
 ASt Donau Nord, Röhre 1 / Rampe 1, km 4+885 bis km 5+232
 ASt Donau Nord, Röhre 2 / Rampe 2, km 4+920 bis km 5+150
 Folgende Tunnelabschnitte im Bereich der ASt Donau Nord sind abweichend von den Angaben in den UVE-Einreichunterlagen dem Schutzniveau SN 0 zuzuordnen:
 ASt Donau Nord, Röhre 1 / Rampe 1, km 5+232 bis km 5+284,2 (Portal)
 ASt Donau Nord, Röhre 2 / Rampe 2, km 5+150 bis km 5+245,9 (Portal)
- 17.53. Für den Brandfall sind von der Projektwerberin entsprechende Maßnahmen (z. B. Evakuierung, Straßensperren) zum Schutz Dritter an der Oberfläche zu definieren und in einem Alarm- und Einsatzplan darzustellen. Der Alarm- und Einsatzplan ist im Zuge der Inbetriebnahmeverfahren der Betriebsphase 1 und 2 der Tunnel-Verwaltungsbehörde zu übergeben.
- 17.54. Bei den permanenten Ankern des Abspannpunktes müssen Messkontrollen (auch) mit Fernübertragung und sofortiger Auswertung möglich sein, damit im Brandfall sofort auf

eine mögliche Gefährdung der Standsicherheit der Donaubrücke reagiert werden kann. Durch die Fachplaner der Projektwerberin sind entsprechende Maßnahmen in Abhängigkeit von möglichen Änderungen der Ankerkräfte festzulegen. Diese Maßnahmen sind vom behördlich bestellten (BMVIT) Sachverständigen für Geotechnik und Tunnelbau zu prüfen und freizugeben. Die Maßnahmen sind in den Alarm- und Einsatzplan aufzunehmen.

- 17.55. Im Falle einer späteren Bebauung an der Geländeoberfläche ist seitens des Tunnel-Managers zu überprüfen, ob das bestehende Schutzniveau ausreichend ist oder zusätzliche Maßnahmen zur Sicherstellung der geforderten Brandbeständigkeit erforderlich sind.
- 17.56. Vor dem Aufbringen der Asphaltdecke in den Tunneln ist das zur Anwendung kommende Mischgut hinsichtlich der Einhaltung des q_0 -Wertes gemäß RVS 09.02.41 sowie der Gewährleistung der Anforderung des Brandverhaltens A_{2fi} gemäß RVS 09.01.23 sowie ÖNORM EN 13501-1 zu prüfen. Die Einhaltung der Anforderungen ist entsprechend nachzuweisen.
- 17.57. Da für die Rampentunnel auf eine QRAM-Analyse verzichtet wurde, ist 6 Monate vor Inbetriebnahme eine Überprüfung der Zulässigkeit von Gefahrguttransporten für sämtliche Bereiche (Haupttunnel und Rampen) erforderlich.

V. Abspruch über die erhobenen Einwendungen

Soweit ihnen nicht durch Nebenbestimmungen Rechnung getragen wurde, werden die im Verfahren erhobenen Einwendungen als unzulässig zurückgewiesen bzw. als unbegründet abgewiesen. Verspätete Einwendungen werden zurückgewiesen. Einwendungen, die sich auf zivilrechtliche Ansprüche beziehen, werden auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

VI. Kosten

Die Kostenentscheidung bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

VII. Rechtsgrundlagen

- §§ 9, 16, 19, 23a Abs. 1 Z 1, § 24f Abs. 1 – 5 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 14/2014
- § 24 Abs. 1, 24f Abs. 6 und 7 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012
- §§ 4, 7, 7a, 15, 26 Abs. 1 und 32 des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 96/2013
- § 20 des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 77/2010
- Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen (Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014
- §§ 17, 18, 19 und 170 des Forstgesetzes 1975 (ForstG 1975), BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I Nr. 189/2013

- §§ 4, 5, 7, 11 und 13 des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes (STSG), BGBl. I Nr. 54/2006 idF BGBl. I Nr. 96/2013

Begründung

I. Verfahrensgang

I.1. Vorverfahren gemäß § 24 Abs. 7 iVm § 4 UVP-G 2000

Die ASFINAG BMG hat im Vollmachtsnamen der ASFINAG am 20. April 2007, Zei. BMG/LLE/IEL, die Durchführung eines Vorverfahrens gemäß § 4 UVP-G 2000 für das Vorhaben A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – ASt. Donau Nord, Projekt-km 0,0 – km 4,5, beantragt und ein UVE-Konzept einschließlich einer Darlegung der Grundzüge des Vorhabens sowie eine Vollmacht vorgelegt. Nach Beiziehung der mitwirkenden Behörden und Dritter hat die ho. Behörde mit Schreiben vom 14. September 2007 gemäß § 4 Abs. 2 UVP-G 2000 Stellung genommen und gemäß dieser Gesetzesbestimmung diverse Mängel aufgezeigt.

I.2. Antrag der Projektwerberin vom 21. Mai 2008

I.2.1 Antrag und Vorlage der Projektunterlagen

Mit Schreiben vom 21. Mai 2008, Zei. BMG/KMT/IEL, hat die ASFINAG BMG im Vollmachtsnamen der ASFINAG beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung und auf Erlassung eines teilkonzentrierten Genehmigungsbescheides gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 insbesondere iVm § 24h Abs. 1 UVP-G 2000, § 4 Abs. 1 BStG 1971, § 17 ForstG 1975 und § 7 Abs. 1 STSG, jeweils in der damals geltenden Fassung, für das Vorhaben A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof – ASt. Donau Nord (Abschnitt Süd), km 0,6+08,567 – km 4,9+69,805, eingebracht.

Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Einreichprojekt 2008) und die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) gemäß § 6 iVm § 24 Abs. 7 UVP-G 2000, ein Nachweis der Wirtschaftlichkeit und ein Nachweis des öffentlichen Interesses angeschlossen.

Weiters legte die ASFINAG BMG eine Vereinbarung der ASFINAG mit der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG vor. Gegenstand dieses Übereinkommens war die Regelung sämtlicher im Zuge der Errichtung und des Betriebes der Autobahnbrücke „Westbrücke“ der A 26 entstehenden Rechte und Pflichten zwischen den Vertragspartnern und die Kostentragung für die Errichtung und Erhaltung der Autobahnbrücke über die Eisenbahnanlage.

I.2.2. Beiziehung der Sachverständigen

Von der internen UVP-Koordination des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (Abt. IV/ST1) für das gegenständliche Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren wurde gemäß § 24c Abs. 1 UVP-G 2000 folgende Liste mit den erforderlichen Fachgebieten und den dafür ausgewählten Sachverständigen mit einer fachlichen Auswahlbegründung erstellt:

	Fachbereich	Name des Sachverständigen
01	Verkehr und Verkehrssicherheit	Dipl.-Ing. Heinrich Fritzer
02	Lärmschutz	Dipl.-Ing. Heinrich Fritzer
03	Erschütterungen	Dipl.-Ing. Herbert Aurednik
04	Luftschadstoffe und Klima	Dipl.-Ing. Martin Kühnert
05	Naturschutz, Raumordnung, Landschaftsbild und Erholung, Sachgüter	Dipl.-Ing. Thomas Knoll
06	Kulturgüter	Dr. Christian Mayer
07	Boden, Landwirtschaft, Altlasten, Abfälle	Dipl.-Ing. Dr. Kiril Atanasoff-Kardjalieff
08	Geologie und Hydrogeologie	Ass.Prof. Dr. Kurt Klima
09	Eisenbahntechnik	Dipl.-Ing. Markus Mayr
10	Grund- und Oberflächenwasser	Dipl.-Ing. Wolfgang Stundner
11	Gewässerökologie und Fischerei	Ao. Univ.-Prof. Dr. phil. Herwig Waidbacher
12	Humanmedizin	Univ.-Prof. Dr. Christian Vutuc
13	Forstwirtschaft, Wildbiologie und Jagdwirtschaft	Dipl.-Ing. Dr. Nikolaus Fernsebner

Gemäß § 24c Abs. 2 UVP-G 2000 wurde ein externer Koordinator, nämlich Herr DI Wolfgang Stundner bestellt. Die genannten Sachverständigen sowie der externe Koordinator wurden gemäß § 24c Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 als nichtamtliche Sachverständige bzw. als nichtamtlicher Koordinator bescheidmäßig bestellt. Der Sachverständige für Erschütterungen sowie der Sachverständige für Kulturgüter wurden als Amtssachverständige gemäß § 52 Abs. 1 AVG beigezogen.

Durch die Vertreter der Tunnel-Verwaltungsbehörde des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (Abt. IV/ST2) wurden folgende Sachverständige für die Bereiche Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit und Tunnelsicherheit mit Bescheid gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 und § 11 Abs. 2 Z 4 STSG für das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren sowie für das Verfahren nach dem Straßentunnel-Sicherheitsgesetz (STSG) als nichtamtliche Sachverständige bestellt:

14	Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit	Univ.-Prof. DI Dr.mult. Heinz Brandl
15	Tunnelsicherheit	Dipl. Ing. ETH/SIA Dr. Peter Kündig

I.2.3. Ankündigung einer Projektänderung, Information der mitwirkenden Behörden

Nach Durchsicht der Einreichunterlagen durch die Sachverständigen wurde vom Sachverständigen für Luftschadstoffe in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 10. Juli 2008 festgestellt, dass das Projektgebiet als luftbelastetes Gebiet gem. BGBl. II Nr. 262/2006 ausgewiesen sei und bereits durch die Grundbelastung Grenzwertüberschreitungen in den Projektunterlagen dokumentiert seien. Beim Jahresmittel für NO₂ werde nicht nur der ab 2012 geltende Grenzwert des Immissionsschutzgesetz-Luft (in der Folge: IG-L) in der damals

geltenden Fassung BGBl. I Nr. 34/2006, sondern auch der ab 2010 geltende Grenzwert der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Luftqualitätsrichtlinie) überschritten. Aufgrund vorhabensbedingter relevanter Zusatzbelastungen, die nicht bloß als vorübergehende Belastung qualifiziert werden könnten, sei ohne Kompensationsmaßnahmen zur Verbesserung der Luftgüte aus lufttechnischer Sicht eine Umweltverträglichkeit des Vorhabens nicht gegeben. Ergänzend dazu wies der Sachverständige für Luftschadstoffe auf eine Unstimmigkeit in der Immissionsprognose hin, die auf die Verkehrsprognose zurückzuführen sei.

Gestützt auf die lufttechnische Stellungnahme stellte der Sachverständige für Humanmedizin in einer fachgutachterlichen Stellungnahme vom 18. Juli 2008 fest, dass aus medizinischer Sicht eine relevante vorhabensbedingte Verschlechterung der Immissionssituation bei bereits bestehender Überschreitung des Jahresmittelgrenzwertes für NO₂ nicht vertretbar sei. Eine Gesundheitsgefährdung der betroffenen Anrainer könne nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden und das vorliegende Vorhaben sei somit auch aus humanmedizinischer Sicht als nicht umweltverträglich einzustufen.

Die Projektwerberin wurde daraufhin in einer Besprechung am 1. Juli 2008 vorinformiert. In einer weiteren Besprechung am 22.7.2008 wurde ihr unter Hinweis auf § 24a Abs. 5 UVP-G 2000 und unter ausführlicher Darlegung der fachlichen Stellungnahmen der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Humanmedizin Parteiengehör gewährt und eine Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Im Rahmen der Besprechung am 22. Juli 2008 kündigte die Projektwerberin bereits eine Projektänderung an. Mit Schreiben vom 13. August 2008 kündigte die Projektwerberin die Projektänderung gemäß § 24g UVP-G 2000 für Ende November 2008 schriftlich an.

Darüber hinaus fanden Sachverständigenbesprechungen mit dem Sachverständigen für Verkehr zur Abklärung der vom Sachverständigen für Luftschadstoffe aufgegriffenen Unstimmigkeit in der Verkehrsprognose statt. Darüber wurde die Projektwerberin im Zuge einer Besprechung am 24. Juli 2008 informiert.

Mit Schreiben vom 19. September 2008 wurden die mitwirkenden Behörden und weitere Stellen gemäß § 24a Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 über das Einlangen des Antrages der ASFINAG und die angekündigte Projektänderung informiert. Am 7. Oktober 2008 fand zudem eine erste Koordinierungsbesprechung mit den mitwirkenden Behörden statt. In dieser Besprechung wurden die mitwirkenden Behörden über die angekündigte Projektänderung und deren Hintergründe informiert. Seitens der UVP-Behörde wurde dabei auch eine Sachverständigenliste vorgelegt und darauf hingewiesen, dass gemäß § 24h (nunmehr: 24f) Abs. 7 UVP-G 2000 auf eine Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken sei. Die Vertreter der mitwirkenden Behörden hielten dazu fest, dass sie keinen Einwand gegen die nichtamtlichen Sachverständigen hätten. Zu dem gemäß § 24b UVP-G 2000 gemeinsam mit den mitwirkenden Behörden zu erstellenden Zeitplan wurde darauf hingewiesen, dass auf Grund einer angekündigten Projektänderung die Erstellung eines Zeitplans noch nicht möglich sei. Weiters wurden die Zuständigkeiten gemäß § 24 UVP-G 2000 erörtert. Die mitwirkenden Behörden stimmten zu, dass die UVP-Behörde gem. § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 die bereits ergänzten bzw. verbesserten Unterlagen zur Stellungnahme übermitteln möge.

I.3. Projektänderung Dezember 2008

Mit Schreiben vom 17. Dezember 2008 legte die Projektwerberin unter Bezugnahme auf ihre im August 2008 erfolgte Ankündigung einer Projektänderung überarbeitete Einreichunterlagen (Einreichprojekt Dezember 2008, bestehend aus Box 1: Das Projekt - Zusammenfassung und Grundlagen, Box 2: Straßenbauliches Operat, Box 3: Tunnelvorentwurf, Box 4/1: Fachbeiträge zur UVE, Box 4/2: Fachbeiträge zur UVE, Box 5: Geotechnische Unterlagen) samt einem Schreiben der Energie AG OÖ betreffend Nutzung von Objekten in der Kärntnerstraße vor.

Die Projektänderung bestand in einer Optimierung der Führung der Lüftungskanäle im Bereich der Unterflurtrasse Waldeggstraße und einer Veränderung der Höhenlage der Haupttrasse und des höhenmäßigen Verzugs der Rampen auf die neue Höhenlage der Hauptfahrbahn. Weiters wurde die nicht korrekte Zuordnung eines LKW-Verkehrssegments korrigiert. Eine neuerliche Betrachtung der Verkehrszahlen im Nullplanfall 2015 hatte neben der Überarbeitung des Fachbeitrages „Grundlagen Verkehr“ auch Auswirkungen auf die Fachbeiträge Schalltechnik, Luft und Klima, Umweltmedizin, Menschen und Nutzungen, Pflanzen und ihre Lebensräume, Ökologie, Wasser und die UVE zu Folge. Der Fachbeitrag „Grundlagen Verkehr“ wurde darüber hinaus unter anderem um die Wirkungen der S10 Mühlviertler Schnellstraße auf die A 26 und um die Wirkung der A 26 am höchstrangigen Netz ergänzt. Weiters wurde das Projekt technisch optimiert. Aufgrund dieser Projektsänderung konnte im Vergleich zum Einreichprojekt vom Mai 2008 aus lufttechnischer Sicht festgestellt werden, dass es zu günstigeren Umweltauswirkungen kommt. Die geringeren vorhabensbedingten Luftschadstoffbelastungen waren einerseits auf die Richtigstellung der Zuordnung des LKW-Verkehrssegments, andererseits auf immissionsmindernde Maßnahmen wie eine Reduktion der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h sowie auf Erhöhungen von Lärmschutzwänden jeweils im Teilabschnitt "Westbrücke" zurückzuführen.

Nach Durchsicht der geänderten Unterlagen durch die Sachverständigen und einer koordinierenden Sachverständigenbesprechung wurde seitens der zuständigen Fachabteilungen ein Verbesserungsauftrag formuliert, welcher von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 in Verbindung mit § 13 Abs. 3 AVG mit Schreiben vom 12. Februar 2009 erteilt wurde. Darin wurde die Projektwerberin unter Hinweis auf die Rechtsfolge des § 13 Abs. 3 AVG aufgefordert, die geforderten Verbesserungen und Ergänzungen der Umweltverträglichkeitserklärung und der Projektunterlagen bis 30. April 2009 vorzunehmen.

Mit Schreiben vom 18. April 2009, ho. eingelangt am 30. April 2009, legte die Projektwerberin rechtzeitig die verbesserten bzw. ergänzten Unterlagen vor. Diese Unterlagen wurden direkt in das Einreichprojekt Dezember 2008 eingearbeitet und entsprechend gekennzeichnet.

Die verbesserten bzw. ergänzten Unterlagen wurden in Folge von den Sachverständigen der UVP-Behörde dahingehend geprüft, ob mit den Nachlieferungen der Verbesserungsauftrag vom 12. Februar 2009 erfüllt wurde und die Unterlagen vollständig und für die öffentliche Auflage geeignet sind.

Nach Vorliegen der Stellungnahmen der Sachverständigen für die Fachbereiche Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit und Tunnelsicherheit bestätigten die Vertreter der Tunnelverwaltungsbehörde aktenmäßig, dass der Verbesserungsauftrag erfüllt worden ist.

Die Durchsicht durch die Sachverständigen der anderen Fachbereiche ergab, dass in den Fachbereichen Verkehr, Luftschadstoffe und Klima, Abfallwirtschaft und Altlasten, Kriegsmittel und Oberflächen- und Grundwasser noch weiterer Verbesserungsbedarf vorlag, der der Projektwerberin im Zuge einer Sachverständigenbesprechung am 13. Mai 2009 mitgeteilt wurde. In den übrigen Fachbereichen waren die Unterlagen vollständig bzw. konnte aufgrund von Erläuterungen durch die Projektwerberin von Verbesserungsforderungen abgesehen werden. Die ergänzten bzw. verbesserten Unterlagen wurden am 29. Mai 2009 von der Projektwerberin vorgelegt. Ergänzend dazu wurde auch ein Schreiben der ÖBB-Infrastruktur Bau AG vom 15. Mai 2008 betreffend das eisenbahnrechtliche Übereinkommen vorgelegt.

In Folge bestätigte die interne UVP-Koordination für alle Fachbereiche (mit Ausnahme der o.a. Fachbereiche Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit und Tunnelsicherheit) die Erfüllung des Verbesserungsauftrages.

Weiters wurde von den zuständigen Fachabteilungen IV/ST1 und IV/ST2 bestätigt, dass die vorliegenden Plan- und Projektunterlagen, die Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit, das forstrechtliche Einreichoperat und der Tunnel-Vorentwürfe nunmehr insgesamt ausreichend und zur Auflage gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 und gemäß § 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 geeignet sind.

Im Hinblick auf die Verpflichtung gemäß § 24b UVP-G 2000 wurde daraufhin gemeinsam mit den weiteren zuständigen Genehmigungsbehörden ein Zeitplan für den Ablauf der Verfahren erstellt.

I.4. Kundmachung und öffentliche Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen

Gemäß § 9 UVP-G 2000 und §§ 44a f AVG wurde die öffentliche Auflage des verfahrenseinleitenden Antrages und der Antragsunterlagen durch Edikt am 23. Juni 2009 im Amtsblatt der Wiener Zeitung und im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Oberösterreich weit verbreiteter Tageszeitungen (Oberösterreichische Nachrichten und Oberösterreichische Kronen Zeitung) kundgemacht. Darüber hinaus erfolgte der Anschlag des Edikts an den Amtstafeln der Standortgemeinden gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971. Gemäß § 9 Abs. 4 UVP-G 2000 wurde das Vorhaben auch im Internet kundgemacht. Gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 wurden der verfahrenseinleitende Antrag (einschließlich der Beilagen Nachweis der Wirtschaftlichkeit und Nachweis des öffentlichen Interesses, Vollmacht sowie dem Übereinkommen zwischen der ÖBB und der ASFINAG samt Sideletter) und die gesamten für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung mit der Bezeichnung „Einreichprojekt Dezember 2008“ zur öffentlichen Einsicht in den Standortgemeinden Linz und Puchenau sowie im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie für die Dauer von sieben Wochen, vom 25. Juni 2009 bis 13. August 2009, aufgelegt.

Die Kundmachung, die Sachverständigenliste, der mit den mitwirkenden Behörden abgestimmte Zeitplan, die allgemein verständliche Zusammenfassung und die Umweltverträglichkeitserklärung wurden auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht. Die Standortgemeinden Linz und Puchenua bestätigten den Anschlag der Kundmachung sowie die Auflage der Unterlagen schriftlich gegenüber der ho. Behörde.

Gleichzeitig wurden die Projektunterlagen gemäß § 24a Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 zur Stellungnahme an die Standortgemeinden Linz und Puchenua, an die mitwirkenden Behörden, an den OÖ Umweltschutzanwalt, an das wasserwirtschaftliche Planungsorgan und an das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft übermittelt.

Dem zuständigen Vermessungsamt Linz wurden gemäß § 19 Abs. 2 Forstgesetz 1975 eine Lageskizze (Rodungsplan) sowie darüber hinaus die gesamten Projektunterlagen übermittelt.

Die Projektunterlagen wurden darüber hinaus dem Arbeitsinspektorat für den 9. Aufsichtsbezirk übermittelt. Das Arbeitsinspektorat ist zwar im UVP-Verfahren weder mitwirkende Behörde noch Partei gemäß § 12 ArbStG, war jedoch im Hinblick darauf, dass Straßenbau mit Bauarbeiten im Sinne der Arbeitnehmerschutzbestimmungen verbunden ist und das Arbeitsinspektorat bei der zuständigen Behörde erforderliche Maßnahmen zum Arbeitnehmerschutz beantragen kann, zu informieren. Das zuständige Arbeitsinspektorat wurde daher im gegenständlichen UVP-Verfahren als Beteiligter gemäß AVG informiert und um eine allfällige Stellungnahme ersucht.

I.5. Stellungnahmen und Einwendungen

Im Rahmen der Auflage der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 und gemäß § 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 langten bei der UVP-Behörde insgesamt 1789 Stellungnahmen bzw. Einwendungen von Personen und Organisationen ein. Darunter finden sich unter anderem Stellungnahmen bzw. Einwendungen von den Gemeinden Linz und Puchenua, dem Umweltschutzanwalt von Oberösterreich, dem wasserwirtschaftlichen Planungsorgan, den mitwirkenden Behörden und den anerkannten Umweltorganisationen Naturschutzbund Oberösterreich, Ökobüro, Global 2000 und Umweltdachverband. Die „Initiative Fahrrad“ gab ebenfalls eine Stellungnahme zum Vorhaben ab, war zu diesem Zeitpunkt jedoch noch keine anerkannte Umweltschutzorganisation (Anerkennung mit Bescheid des BMLFUW vom 7. Oktober 2009, Zl. BMLFUW-UW.1.4.2/0067-V/1/2009). Die Initiative gab jedoch während der öffentlichen Auflage der geänderten Projektunterlagen (siehe I.10), diesmal als anerkannte Umweltorganisation, nochmals eine Stellungnahme ab.

Insgesamt 11 Initiativen brachten während der Auflagefrist eine Stellungnahme ein und legten gleichzeitig eine Unterschriftenliste vor. Die Initiativen

- Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26
- Bürgerinitiative Westtangente
- Bürgerinitiative Rettet das Donautal
- Bürgerinitiative A 26 Westring Keferfeld
- Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz
- Puchenuaer Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A26
- Bürgerinitiative zur Wahrung der Lebensqualität der Puchenuaer bei der Errichtung der A 26

- Bürgerinitiative Lebensraum Linz
- Bürgerinitiative Urfahr-Rothenhof gegen die Westring – Transitautobahn A 26
- Bürgerinitiative Nein zum Westring

wurden vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nach Überprüfung informiert, dass sie gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 die erforderliche Mindestzahl von 200 Unterstützern erreicht und auch die übrigen Voraussetzungen gemäß § 19 UVP-G 2000 erfüllt haben und auf die damit verbundenen Rechtsfolgen nach § 24h (nunmehr § 24f) Abs. 8 UVP-G 2000 hingewiesen. Die Einwendungen der Initiative „Pro A 26 – Autobahn-Westring Linz“ wurden mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 18. Mai 2011 als unzulässig zurückgewiesen.

Diese Stellungnahmen/Einwendungen wurden gemeinsam mit den während der öffentlichen Auflage der geänderten Projektunterlagen vom 10. Dezember 2012 bis 4. Februar 2013 eingelangten Stellungnahmen/Einwendungen in den Stellungnahmenbänden 1 bis 20 und einem Beilagenband des Umweltverträglichkeitsgutachtens wiedergeben und von den Sachverständigen der UVP-Behörde beantwortet. Es wird diesbezüglich auf den Punkt I.11. und I.12. und auf die Ausführungen zur Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen in Punkt IV. verwiesen.

Bei der ho. Behörde langten 14 Stellungnahmen/Einwendungen verspätet ein.

Ergänzende Stellungnahmen

Nach der öffentlichen Auflage der Projektunterlagen gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 und gemäß § 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 langten bei der UVP-Behörde noch eine ergänzende Stellungnahme der Wohnungseigentumsgemeinschaft Spazenhofstraße 15/17 samt einer gutachterlichen Stellungnahme von DI Rudolf Wernly und eine Stellungnahme von Dr. Alfred Jaeger (für die „Überparteiliche Plattform gegen die Westringautobahn A 26 mitten durch Linz“) samt einer „Zusammenfassung zur Auswertung der Planunterlagen zur A 26 – Westring Linz“ von RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement ein. Diese Stellungnahmen/Einwendungen wurden ebenfalls in den Stellungnahmenbänden des Umweltverträglichkeitsgutachtens wiedergegeben und von den Sachverständigen der UVP-Behörde beantwortet.

I.6. Ergebnisse der Begutachtung

I.6.1. Begutachtung Fachbereiche Luftschadstoffe und Humanmedizin

In den überarbeiteten Projektunterlagen (Einreichprojekt Dezember 2008) war von der Projektwerberin als Maßnahme zur Verringerung der Luftschadstoffimmissionen über einen näher bestimmten Zeitraum auf einem Teil der A 26 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 60km/h vorgesehen. Da diese Maßnahme jedoch nicht in der Dispositionsbefugnis der Projektwerberin liegt, jedoch bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen war, wurde im Rahmen des Ermittlungsverfahrens die zuständige StVO-Behörde (BMVIT, Abt. IV/ST5) um Stellungnahme zur Umsetzbarkeit dieser Maßnahme ersucht. Diese teilte hiezu im Wesentlichen mit, dass die Erlassung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zur Reinhaltung der Luft nur auf Grundlage des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L) erfolgen kann. Im Hinblick auf diese Stellungnahme wurde von der ho. Behörde der Landeshauptmann

von Oberösterreich als Behörde gemäß § 10 IG-L um Stellungnahme zu dieser Maßnahme ersucht. Mit den Schreiben vom 19. Oktober 2009 und 30. November 2009 teilte dieser daraufhin mit, dass dem Landeshauptmann auf der Rechtsgrundlage des IG-L keine Kompetenz zukomme, eine Geschwindigkeitsbeschränkung für eine erst zu errichtende Straße zu verordnen.

Mangels Umsetzbarkeit der von der Projektwerberin vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkung wurden die Sachverständigen für die Fachbereiche Luftschadstoffe und Humanmedizin von der ho. Behörde um Stellungnahme ersucht, wie das Vorhaben ohne diese Maßnahme zu beurteilen sei. Sowohl der Sachverständige für Luftschadstoffe als auch der Sachverständige für Humanmedizin hielten daraufhin in ihren Stellungnahmen vom 11. Februar 2010 bzw. 19. Februar 2010 fest, dass das Vorhaben ohne diese Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund der relevanten Überschreitung des NO₂-Jahresmittelwertes als nicht umweltverträglich zu beurteilen sei. Die Projektwerberin wurde in einer Besprechung am 19. Februar 2010 darüber informiert, dass ohne die Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h das gegenständliche Vorhaben nicht umweltverträglich sei, die Umsetzung dieser Maßnahme jedoch nicht sichergestellt werden könne. Weiters wurde die Projektwerberin darüber informiert, dass unabhängig von der Geschwindigkeitsbeschränkung eine Gesundheitsgefährdung von Personen, die in Betriebsstätten tätig sind, nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann und daher auch aus diesem Grund die Umweltverträglichkeit nicht gegeben sei.

Die Projektwerberin wurde darauf hingewiesen, dass gem. § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 der Antrag in jeder Lage des Verfahrens abzuweisen sei, wenn sich im Zuge des Verfahrens auf unzweifelhafte Weise ergebe, dass das Vorhaben bestimmten Genehmigungsvoraussetzungen in einem Maße zuwiderlaufe, dass diese Mängel durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen oder Ausgleichsmaßnahmen nicht behoben werden können. Eine Mängelbehebung durch Auflagen, Bedingungen und Befristungen bzw. Ausgleichsmaßnahmen sei in diesem Stadium des Verfahrens nicht möglich. Projektmodifikationen könnten derzeit behördlich nicht vorgeschrieben werden, sondern nur von der Projektwerberin vorgenommen werden. In diesem Sinne wurde der Projektwerberin im Rahmen des Parteienghört in der Besprechung vom 19. Februar 2010 und in der Folge durch Versendung der Niederschrift über diese Besprechung und durch Übermittlung der fachgutachterlichen Stellungnahmen des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 11. Februar 2010 und des Sachverständigen für Humanmedizin vom 19. Februar 2010 bzw. der ergänzten Stellungnahme vom 16. März 2010 Gelegenheit gegeben, hiezu Stellung zu nehmen.

Die Projektwerberin ersuchte bereits im Rahmen der Besprechung um eine Frist von sechs Monaten zur Prüfung allfälliger möglicher Projektmodifikationen, die seitens der ho. Behörde gewährt wurde. Mit Schreiben vom 10. Juni 2010, eingelangt im ho. Bundesministerium am 18. Juni 2010, legte die Projektwerberin eine Stellungnahme zu den Ergebnissen der Besprechung vom 19. Februar 2010 und eine Umweltmedizinische Stellungnahme zur Lufthygiene am Arbeitsplatz von Dr. Rhomberg vor. In ihrem Schreiben wies die Projektwerberin darauf hin, dass auch die prinzipielle Möglichkeit der Errichtung einer Schutzwand untersucht und festgestellt worden sei, dass bei einer Verkehrsfreigabe 2018 durch eine Erhöhung der Lärmschutzwand im Bereich der Rampe Unionstraße die Umweltverträglichkeit des Projektes voraussichtlich gewährleistet werden könne.

Die Projektwerberin legte in Folge ein Konzept zur temporären Erhöhung einer Lärmschutzwand vor, dieses wurde jedoch nicht als Projektbestandteil vorgesehen. Die Erhöhung der Immissionsschutzwand sollte aber durch die Sachverständigen der UVP-Behörde vorgeschrieben werden. Auf Aufforderung durch die ho. Behörde in einer Besprechung am 4. August 2010 legte die Projektwerberin mit Schreiben vom 31. August 2010, ho. eingelangt am 1. September 2010, ergänzende Unterlagen zum Fachbereich Luft in Form einer Auskunft gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 vor („Fachbeitrag Luftschadstoffe – Technische Alternativen zu temporären 60 km/h im Bereich Westbrücke“). In dieser Detailuntersuchung wurde seitens der Projektwerberin untersucht, welche Erhöhung und Lage der Schutzwand erforderlich ist, um auch ohne Geschwindigkeitsbeschränkung von 60km/h im Bereich Westbrücke die Grenzwerte einzuhalten.

Diese ergänzenden Unterlagen wurden in Folge an die Sachverständigen weitergeleitet und im Rahmen einer Besprechung erörtert.

I.6.2. Begutachtung Fachbereich Lärm

In den Einreichunterlagen ist der Abriss einer Häuserzeile in der Waldeggstraße vorgesehen, wodurch sich die Schallimmissionen durch den Schienenverkehr auf die hinter dieser Häuserzeile befindlichen Häuser verändern. Darüber hinaus erlangte die UVP-Behörde im Rahmen der Bearbeitung der eingelangten Stellungnahmen Kenntnis davon, dass im Bereich des Westkopfes des Linzer Bahnhofes auch Baumaßnahmen im Zuge des Ausbaus der Westbahn vorgesehen seien. Daher wurden die zuständigen Abteilungen im ho. Bundesministerium ersucht, den aktuellen Verfahrensstand betreffend den Ausbau der Westbahn im Bereich des Linzer Bahnhofes bekanntzugeben und ob in den dem Projekt zugrunde gelegten ÖBB-Betriebsdaten für die Verkehrsprognose 2025 (und zwar nach dem Dimensionierungsprogramm) die diesbezüglichen Prognosen bereits enthalten seien. In Folge wurde auch die ÖBB Infrastruktur Bau AG mit ho. Schreiben vom 10. November 2009 ersucht, die im Einreichprojekt der ASFINAG enthaltenen ÖBB-Betriebsdaten auf ihre Aktualität zu prüfen und anzugeben, ob darin der viergleisige Ausbau der Westbahn bereits berücksichtigt sei. Gleichzeitig wurde um Vorlage des Verzeichnisses der zulässigen Geschwindigkeiten für die Westbahnstrecke und Pyhrnbahnstrecke sowie um die ÖBB Betriebsdaten – Prognose 2025 für das derzeitige Bestandsnetz der Bahn inkl. der Bestandsanierung 2010 ersucht.

Mit e-mail vom 4. Dezember 2009 legte daraufhin die ÖBB Infrastruktur AG das Betriebsprogramm für den Westkopf des Linzer Hauptbahnhofes vor. Der Sachverständige für Lärm und die ho. Fachabteilung IV/ST1 bestätigten in Folge, dass aus der geringen Differenz der beiden Betriebsprogramme irrelevante Lärmänderungen zu erwarten sind. Die Projektwerberin wurde daraufhin aufgefordert, das vorgelegte Betriebsprogramm 2025 für die Lärmberechnung heranzuziehen bzw. das Dimensionierungsprogramm zu verwenden, welches etwa dem Betriebsprogramm entspreche und aufgrund der höheren Zugzahlen auf der sicheren Seite liege.

Gleichzeitig erging in dieser Besprechung die Aufforderung an die Projektwerberin, die vorhabensbedingten Lärmbelastungen neu zu betrachten, wobei die von den Sachverständigen für Lärm und Humanmedizin festgelegten Ziel- und Richtwerte für die Straße (und nicht die im Einreichprojekt Dezember 2008 herangezogenen Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV) auch beim Bahnlärm zu berücksichtigen seien.

Mit Schreiben vom 15. Juni 2010 legte die Projektwerberin unter Berufung auf § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 den „Fachbeitrag Schalltechnik – bahnbedingte Immissionen und Objektschutzmaßnahmen“ vor. In diesen Unterlagen wurde neben den o.a. niedrigeren Ziel- und Richtwerten für den Schienenlärm auch die seit Mai 2008 im Bereich des Froschbergs neu errichteten Objekte berücksichtigt. Die vorgelegten Projektunterlagen wurden von der ho. Behörde als Projektänderung gemäß § 24g UVP-G 2000 qualifiziert.

Nach Befassung des Sachverständigen für Lärm und der ho. Fachabteilung IV/ST1 mit den vorgelegten Unterlagen wurden im Rahmen von Sachverständigenbesprechungen weitere Lärmunterlagen nachgefordert, die von der Projektwerberin mit Schreiben vom 17. Dezember 2010 als Auskunft gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 vorgelegt wurden.

I.6.3. 2. Koordinierungsbesprechung

In der 2. Koordinierungsbesprechung am 29. Oktober 2009 wurden insbesondere die nach § 24 Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 durchzuführenden Genehmigungsverfahren erörtert. Seitens der UVP-Behörde wurde nochmals darauf hingewiesen, dass die Sachverständigen des UVP-Verfahrens aus Gründen der Kontinuität auch in den Genehmigungsverfahren nach § 24 Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 eingesetzt werden sollen.

I.7. Ankündigung einer Projektänderung durch die Projektwerberin

Im Rahmen der Evaluierung der Bundesstraßenprojekte durch die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie und die ASFINAG und den dazu stattgefundenen Gesprächen zwischen dem Land Oberösterreich und der Frau Bundesministerin ergab sich, dass die A 26 Linzer Autobahn nur in einem reduzierten Ausmaß gebaut werden solle und auf den Nordteil der A 26 verzichtet werde. Die Realisierung des Südteils solle in drei Bauetappen erfolgen. Die in Aussicht genommenen Umplanungen wurden von der Projektwerberin dem ho. Bundesministerium in einer Besprechung am 21. Dezember 2010 mitgeteilt.

Die ho. Behörde forderte daraufhin mit Schreiben vom 18. Februar 2011 – mangels eines Antrags auf Änderung des Projektes gemäß § 13 Abs. 8 AVG bzw. einer Zurückziehung des Projektes gemäß § 13 Abs. 7 AVG – die Projektwerberin auf, binnen zwei Wochen klarzulegen, ob von ihrer Seite mit Projektänderungen oder anderen Verfahrensschritten im Rahmen des AVG zu rechnen sei und wies daraufhin, dass die Behörde ansonsten verpflichtet wäre, das Verfahren auf Grundlage des bisherigen Antrages und der vorliegenden Unterlagen weiterzuführen.

Mit Schreiben vom 1. März 2011 teilte die Projektwerberin mit, dass nunmehr eine Verwirklichung des Bundesstraßenvorhabens A 26 Linzer Autobahn, Abschnitt Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – ASt. Donau Nord, in Etappen geplant sei. Die Projektwerberin kündigte an, einen entsprechenden Änderungsantrag gemäß § 24g UVP-G 2000 beim bmvt einzubringen, wobei die Einreichung des Änderungsantrages für Oktober 2011 angestrebt werde.

I.8. Projektänderung Dezember 2011

Mit Schreiben vom 31. Jänner 2012, bei der ho. Behörde eingelangt am 1. Februar 2012, legte die ASFINAG Bau Management GmbH im Vollmachtsnamen der ASFINAG die überarbeiteten Einreichunterlagen zum gegenständlichen Bundesstraßenvorhaben sowie eine Vollmacht lautend auf die ASFINAG BMG vor und beantragte, die Behörde möge das verfahrensgegenständliche Vorhaben in der nunmehr geänderten Form genehmigen. Dem Schreiben ist zu entnehmen, dass aufgrund der in den Unterlagen dargestellten Projektänderungen die Angaben zur Kilometrierung und Projektlänge in der Projektbezeichnung angepasst wurden. Die Änderung selbst sei veranlasst durch den „Ausbauplan Bundesverkehrsinfrastruktur 2011-2016“ des bmvit vom Herbst 2010 und die Ergebnisse der darauf aufbauend bis Jänner 2011 geführten Gespräche zwischen dem bmvit, dem Land Oberösterreich, der Stadt Linz und der ASFINAG. Demgemäß seien sowohl das technische Projekt als auch die Umweltverträglichkeitserklärung entsprechend einer Verwirklichung in folgenden Abschnitten überarbeitet worden:

1. Verwirklichungsabschnitt: Donaubrücke inkl. Anschluss an die B 127 und die B 129
2. Verwirklichungsabschnitt: Tunnel Freinberg inkl. Knoten Bahnhof und UFT Waldeggstraße bis HAST. Waldeggstraße
3. Verwirklichungsabschnitt: Westbrücke (Lückenschluss zur A 7 bei Knoten Hummelhof)

Die Projektwerberin hielt schließlich fest, dass die Streichung des Nordabschnittes der A 26 (ASt. Donau Nord – Knoten Heilham/A 7) aus dem Verzeichnis 1 des BStG 1971 durch die Novelle BGBl. I Nr. 62/2011 ebenfalls bei der Überarbeitung der Unterlagen berücksichtigt worden sei.

Nach Befassung der Sachverständigen mit dem Genehmigungsantrag, der Umweltverträglichkeitserklärung und den weiteren Projektunterlagen (einschließlich des forstrechtlichen Einreichoperats und der Tunnelvorentwürfe) und nach Durchführung einer Besprechung mit Vertretern der Projektwerberin im März 2012 erteilte die ho. Behörde mit Schreiben vom 6. Juni 2012 der Projektwerberin einen Verbesserungsauftrag gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG. Darin wurde die Projektwerberin unter Hinweis auf die Rechtsfolge des § 13 Abs. 3 AVG aufgefordert, die geforderten Verbesserungen und Ergänzungen der Umweltverträglichkeitserklärung und der für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen bis 15. Juli 2012 vorzunehmen.

Am 2. Juli 2012 fand im Beisein der Projektwerberin eine Besprechung zu dem im Freinbergtunnel geplanten Fahrstreifenabbau und dem damit im Zusammenhang stehenden Punkt 17.7. des Verbesserungsauftrages vom 6. Juni 2012, mit welchem der Projektwerberin der Nachweis der STGS-Konformität des Fahrstreifenabbaus bzw. -aufbaus aufgetragen wurde, statt. Die Projektwerberin teilte mit, dass der Stand der Technik der eingereichten Tunnelgeometrie für beide Fahrrichtungen im Bereich des Portals Donau Süd und somit die STSG-Konformität eines Fahrstreifenabbaus bzw. -aufbaus nicht ausreichend nachgewiesen und Punkt 17.7. des Verbesserungsauftrages vom 6. Juni 2012 somit nicht erfüllt werden könne. Daher plane die Projektwerberin das Projekt nunmehr ohne Fahrstreifenabbau bzw. -aufbau um. Die Projektwerberin wurde in dieser Besprechung von der Behörde darauf aufmerksam gemacht, dass das am 31. Jänner 2012 eingereichte Projekt gemäß der Bestimmung des § 7 STSG zu diesem Zeitpunkt nicht genehmigungsfähig sei. Die Projektwerberin wurde darauf

hingewiesen, dass eine Behebung dieses Mangels ausschließlich durch eine entsprechende Projektmodifikation möglich sei. Die Projektwerberin nahm zur Kenntnis, dass ihr durch die gegenständliche Besprechung Parteigehör gewährt wurde.

Mit Schreiben vom 5. Juli 2012, eingelangt im ho. Bundesministerium am 6. Juli 2012, ersuchte die Projektwerberin um eine Fristverlängerung zur Erfüllung des Verbesserungsauftrages bis 21. September 2012. Diesem Antrag wurde seitens der Behörde mündlich stattgegeben.

Mit Schreiben vom 31. Juli 2012, eingelangt im ho. Bundesministerium am 13. August 2012, teilte die Projektwerberin in Bezug auf die Besprechung vom 2. Juli 2012 mit, dass die zur Herstellung der Genehmigungsfähigkeit erforderlichen Projektmodifikationen zeitgleich mit den verbesserten Unterlagen am 21. September 2012 beim bmvt vorgelegt werden würden.

Mit Schreiben vom 20. September 2012, eingelangt im ho. Bundesministerium am 21. September 2012, legte die Projektwerberin die auf Grund des Verbesserungsauftrages überarbeiteten Projektunterlagen vor und teilte mit, dass gegenüber dem bisher eingereichten Vorhaben eine Projektmodifikation im Bereich der Anschlussstelle Donau Süd (Adaptierung der Lage der Rampen der Anschlussstelle Donau Süd im Hinblick auf Verkehrs- und Tunnelsicherheit) vorgenommen worden sei.

Die Abt. IV/ST1 (interne UVP-Koordination) und die Abt. IV/ST2 (Tunnel-Verwaltungsbehörde) wurden daraufhin ersucht festzustellen, ob der Verbesserungsauftrag vollständig erfüllt worden sei. Die Abteilung IV/ST1 wurde auch ersucht anzugeben, ob die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gegeben sei. Die Abteilung IV/ST2 wurde ersucht festzustellen, ob die Unterlagen zur Beurteilung der vorgenommenen Projektmodifikation im Bereich der Anschlussstelle Donau Süd vollständig und mängelfrei seien.

Die Abteilung IV/ST2 kam nach Befassung der Sachverständigen zu dem Ergebnis, dass der Verbesserungsauftrag für den Fachbereich Tunnelsicherheit nicht vollständig erfüllt wurde und dass auch die Mängelfreiheit der Projektmodifikation nicht nachgewiesen werden konnte. Für den Fachbereich Tunnelsicherheit ergaben sich zwei Nachforderungen.

Die Abteilung IV/ST1 kam nach Befassung der Sachverständigen zu dem Ergebnis, dass der Verbesserungsauftrag hinsichtlich der Fachbereiche „Boden und Landwirtschaft“ sowie „Abfälle und Altlasten“ nicht vollständig erfüllt wurde.

Mit Schreiben vom 10. Oktober 2012 erteilte die ho. Behörde der Projektwerberin einen Verbesserungsauftrag gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 in Verbindung mit § 13 Abs. 3 AVG. Mit diesem Schreiben wurde die Projektwerberin unter Hinweis auf die Rechtsfolgen des § 13 Abs. 3 AVG aufgefordert, die geforderten Verbesserungen und Ergänzungen im Fachbereich Tunnelsicherheit bis 25. Oktober 2012 vorzunehmen.

Mit Schreiben vom 15. Oktober 2012 erteilte die ho. Behörde der Projektwerberin einen weiteren Verbesserungsauftrag gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 in Verbindung mit § 13 Abs. 3 AVG. Mit diesem Schreiben wurde die Projektwerberin unter Hinweis auf die Rechtsfolgen des § 13 Abs. 3 AVG aufgefordert, die geforderten Verbesserungen und Ergänzungen in den Fachbereichen „Boden und Landwirtschaft“ und „Abfälle und Altlasten“ bis 25. Oktober 2012 vorzunehmen.

Mit Schreiben vom 16. Oktober 2012, eingelangt im ho. Bundesministerium am 19. Oktober 2012, übermittelte die Projektwerberin rechtzeitig gemäß den Verbesserungsaufträgen vom 10. Oktober 2012 und vom 15. Oktober 2012 überarbeitete Projektunterlagen betreffend die Fachbereiche „Boden und Landwirtschaft“, „Abfälle und Altlasten“ sowie „Tunnelsicherheit“.

Daraufhin erging an die Abteilung IV/ST2 die Anfrage, ob für den Fachbereich „Tunnelsicherheit“ die Unterlagen zur Beurteilung nun vollständig und mängelfrei seien, sowie an die Abteilung IV/ST1 die Anfrage, ob für die Fachbereiche „Boden und Landwirtschaft“ und „Abfälle und Altlasten“ die Unterlagen zur Beurteilung nun vollständig und mängelfrei seien.

Die Abteilung IV/ST2 bestätigte nach Befassung der Sachverständigen, dass für die Fachbereiche „Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit“ sowie „Tunnelsicherheit“ festgestellt werden kann, dass die Unterlagen vollständig, mängelfrei und zur öffentlichen Auflage geeignet sind.

Die Abteilung IV/ST1 bestätigte nach Befassung des Sachverständigen, dass die Nachforderungen aus den Fachbereichen „Boden und Landwirtschaft“ und „Abfälle und Altlasten“ nunmehr erfüllt sind. Schließlich bestätigte die Abteilung IV/ST1 die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und dass die Unterlagen in ihrer Gesamtheit vollständig, mängelfrei und zur öffentlichen Auflage geeignet sind.

Im Hinblick auf § 13 Abs. 8 AVG, wonach ein verfahrenseinleitender Antrag in jeder Lage des Verfahrens geändert werden kann, wenn durch die Antragsänderung die Sache ihrem Wesen nach nicht geändert und die sachliche und örtliche Zuständigkeit nicht berührt werden, wurden die vorgelegten überarbeiteten Projektunterlagen auch dahingehend überprüft, ob durch die Antragsänderung die Sache ihrem Wesen nach geändert wurde. Bei der Frage, ob es sich bei den Änderungen 2012 um eine Wesensänderung oder lediglich um eine Projektänderung handelt, wurden die mit Schreiben vom 31. Jänner 2012 und die mit Schreiben vom 20. September 2012 vorgelegten Änderungen in ihrer Gesamtheit dem Einreichprojekt 2008 gegenübergestellt. Zur diesbezüglichen Beurteilung wurden Stellungnahmen der internen UVP-Koordination (Abteilung IV/ST1) und der Tunnel-Verwaltungsbehörde (Abteilung IV/ST2) zu den technischen Änderungen und zu den Änderungen der Umweltauswirkungen eingeholt. Auf Basis dieser Stellungnahmen gelangte die Behörde zu dem Ergebnis, dass es sich bei den beantragten Projektänderungen um keine Wesensänderung, sondern lediglich um eine Projektänderung handelt (siehe Punkt II.9.).

I.9. Änderungen im Sachverständigen-Team

Im Hinblick auf den langen Zeitraum zwischen Ankündigung der geänderten Umsetzung des Vorhabens und der tatsächlichen Einreichung der geänderten Projektunterlagen wurde die interne UVP-Koordination (Abteilung IV/ST1) nach Einlangen des Antrages auf Projektänderung um Stellungnahme ersucht, ob die bisher bestellten bzw. beigezogenen Sachverständigen auch weiterhin als Sachverständige im gegenständlichen Genehmigungsverfahren zur Verfügung stehen. Weiters wurde die Tunnel-Verwaltungsbehörde (Abteilung IV/ST2) ersucht, anzugeben, ob die für das Verfahren nach dem STSG sowie für die tunnelspezifischen Fachbereiche nach

dem UVP-G 2000 bestellten Sachverständigen weiterhin als Sachverständige im gegenständlichen UVP-Verfahren zur Verfügung stehen.

Die Tunnel-Verwaltungsbehörde teilte mit, dass der Sachverständige für den Fachbereich Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit, Herr Univ. Prof. Dr. Heinz Brandl, weiterhin als Sachverständiger zur Verfügung steht. Hingegen wurde der bisherige Sachverständige für den Fachbereich Tunnelsicherheit, Herr DI Kündig, wegen der in Ermangelung zeitlicher Ressourcen des Sachverständigen bereits in den Jahren 2009/2010 ins Stocken geratenen Zusammenarbeit von der Tunnel-Verwaltungsbehörde abberufen. Da Herr DI Kündig seine Abberufung akzeptierte, war ein förmlicher Abbestellungsbescheid nicht erforderlich. Als neuer nichtamtlicher Sachverständiger für den Fachbereich Tunnelsicherheit wurde Herr Dipl. El. Ing. ETH/SIA Urs Welte bestellt.

Die interne UVP-Koordination teilte mit, dass – mit Ausnahme der bereits von der Tunnel-Verwaltungsbehörde genannten Änderung für den Fachbereich Tunnelsicherheit – alle anderen Sachverständigen weiterhin zur Verfügung stehen.

Seitens der ho. Behörde wurde erneut die Voraussetzung der Unbefangenheit der bereits mit Bescheid bestellten Sachverständigen überprüft, da die letzte Überprüfung im Zuge der bescheidmäßigen Bestellung länger zurück lag. Eine entsprechende Anfrage an die Sachverständigen erging am 30. März 2012. Die Überprüfung ergab, dass die Unbefangenheit der Sachverständigen Dr. Christian Vutuc, DI Martin Kühnert, DI Heinrich Fritzer, DI Wolfgang Stundner, Ass.Prof. Dr. Kurt Klima, DI Markus Mayr, DI Dr. Nikolaus Fernsebner, DI Dr. Kiril Atanasoff, DI Thomas Knoll und Ao.Univ.Prof. Dr. Herwig Waidbacher weiterhin gegeben war.

Seitens der Tunnel-Verwaltungsbehörde wurde die Unbefangenheit der Sachverständigen Univ.Prof. DI Dr. Heinz Brandl und Dipl. El. Ing. ETH/SIA Urs Welte überprüft. Die Überprüfung ergab, dass die Unbefangenheit dieser beiden Sachverständigen gegeben war.

Per E-Mail vom 5. Juli 2012 teilte Herr Dr. Christian Vutuc mit, dass er aus gesundheitlichen Gründen seine Tätigkeit als Gutachter (Fachbereich Humanmedizin) im gegenständlichen UVP-Verfahren zurücklegen müsse. Daraufhin wurde, nachdem dessen fachliche Qualifikation und Unbefangenheit überprüft worden waren, Herr Dr. Michael Jungwirth zum nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Humanmedizin bestellt.

Da Herr DI Herbert Aurednik auf Grund von Terminkonflikten nicht mehr als Sachverständiger im gegenständlichen UVP-Verfahren zur Verfügung stand, war die Bestellung eines neuen Sachverständigen für den Fachbereich Erschütterungen erforderlich. Als neuer nichtamtlicher Sachverständiger für den Fachbereich Erschütterungen wurde, nachdem dessen fachliche Qualifikation und Unbefangenheit überprüft worden waren, Herr Univ.Prof. DI Dr. Rainer Flesch bestellt.

Im Rahmen der 3. Koordinierungsbesprechung mit den mitwirkenden Behörden am 2. März 2012 regte der Vertreter des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung die Beiziehung eines schiffahrtstechnischen Sachverständigen an. Da für das Vorhaben auch schiffahrtsrechtliche Genehmigungen erforderlich sein werden, erschien die Beiziehung eines solchen Sachverständigen bereits im UVP-Verfahren sinnvoll und notwendig. Als nichtamtlicher Sachverständiger für den Fachbereich Schifffahrt wurde, nachdem dessen fachliche

Qualifikation und Unbefangenheit überprüft worden waren, Herr Techn. OAR Reg. Rat Rudolf Strasser bestellt.

Auf Grund der zuvor erwähnten personellen Änderungen im Sachverständigen-Team ergab sich folgende neue Sachverständigenliste:

	Fachbereich	Name des Sachverständigen
01	Verkehr und Verkehrssicherheit	Dipl.-Ing. Heinrich Fritzer
02	Lärm	Dipl.-Ing. Heinrich Fritzer
03	Erschütterungen	Univ.Prof. DI Dr. Rainer Flesch
04	Luftschadstoffe und Klima	Dipl.-Ing. Martin Kühnert
05	Pflanzen, Tiere und Lebensräume (Naturschutz)	Dipl.-Ing. Thomas Knoll
06	Raumordnung und Sachgüter, Erholung, Orts- und Landschaftsbild	Dipl.-Ing. Thomas Knoll
07	Kulturgüter	Dr. Christian Mayer
08	Boden und Landwirtschaft	Dipl.-Ing. Dr. Kiril Atanasoff-Kardjalieff
09	Abfälle und Altlasten	Dipl.-Ing. Dr. Kiril Atanasoff-Kardjalieff
10	Geologie und Hydrogeologie	Ass.Prof. Dr. Kurt Klima
11	Oberflächen- und Grundwasser	Dipl.-Ing. Wolfgang Stundner
12	Gewässerökologie und Fischereiwirtschaft	Ao.Univ.Prof.Dr.phil. Herwig Waidbacher
13	Humanmedizin	Dr. Michael Jungwirth
14	Waldökologie und Forstwirtschaft, Wildbiologie und Jagdwirtschaft	Dipl.-Ing. Dr. Nikolaus Fernsebner
15	Eisenbahn	Dipl.-Ing. Markus Mayr
16	Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit	Univ.Prof. DI Dr.mult. Heinz Brandl
17	Tunnelsicherheit	Dipl. El. Ing. ETH/SIA Urs Welte
18	Schiffahrtstechnik	TOAR Rudolf Strasser

I.10. Kundmachung und öffentliche Auflage des Änderungen des verfahrenseinleitenden Antrages und der geänderten Antragsunterlagen

Gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 wurden der verfahrenseinleitende Antrag vom 21. Mai 2008, die Antragsänderungen vom 31. Jänner 2012 und vom 20. September 2012 und die gesamten nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung in der geänderten konsolidierten Fassung mit der Bezeichnung „Einreichprojekt 2008 – Projektänderung Dezember 2011“ (zusammengestellt in sieben Projektboxen mit der Bezeichnung Box 1: Das Projekt – Zusammenfassung und Grundlagen, Box 2/1: Straßenbauliches Operat, Box 2/2: Straßenbauliches Operat, Box 3: Tunnelvorentwurf, Box 4/1: Fachbeiträge zur UVE, Box 4/2: Fachbeiträge zur UVE und Box 5: Geotechnische Unterlagen) zur öffentlichen Einsicht in den Standortgemeinden Linz und Puchenau sowie im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie für die Dauer von acht Wochen, vom 10. Dezember 2012 bis 4. Februar 2013, aufgelegt. Gleichzeitig lagen die bereits vom 25. Juni 2009 bis 13. August 2009 öffentlich aufgelegten Projektunterlagen und die

Umweltverträglichkeitserklärung in der ursprünglichen Fassung mit der Bezeichnung „Einreichprojekt Dezember 2008“ zu Vergleichszwecken auf. Gemäß § 9 UVP-G 2000 und §§ 44a ff AVG wurde die öffentliche Auflage durch Edikt am 6. Dezember 2012 im Amtsblatt der Wiener Zeitung und im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Oberösterreich weit verbreiteter Tageszeitungen (Oberösterreichische Kronen Zeitung und Oberösterreichische Nachrichten) kundgemacht. Darüber hinaus erfolgte der Anschlag des Edikts an den Amtstafeln der Standortgemeinden gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971. Gemäß § 9 Abs. 4 UVP-G 2000 wurde das geänderte Vorhaben auch im Internet kundgemacht. Die Kundmachung, die Sachverständigenliste, der Zeitplan, eine allgemein verständliche Zusammenfassung der UVE, eine allgemein verständliche Zusammenfassung der Projektänderung Dezember 2011 und die Umweltverträglichkeitserklärung wurden auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht. Die Standortgemeinden bestätigten den Anschlag der Kundmachung sowie die Auflage der Unterlagen schriftlich gegenüber der ho. Behörde.

Gleichzeitig wurden die geänderten Projektunterlagen gemäß § 24a Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 zur Stellungnahme an die Standortgemeinden, an die mitwirkenden Behörden, an die Oberösterreichische Umweltschutzbehörde und an das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft übermittelt.

Dem zuständigen Vermessungsamt wurden gemäß § 19 Abs. 2 Forstgesetz eine Lageskizze (Rodungsplan) sowie darüber hinaus die gesamten Projektunterlagen übermittelt.

Weiters wurden die Projektunterlagen dem Arbeitsinspektorat übermittelt. Das Arbeitsinspektorat ist zwar in UVP-Verfahren weder mitwirkende Behörde noch Partei gemäß § 12 ArbIG, war jedoch im Hinblick darauf, dass Straßenbau mit Bauarbeiten im Sinne der Arbeitnehmerschutzbestimmungen verbunden ist und das Arbeitsinspektorat bei der zuständigen Behörde erforderliche Maßnahmen zum Arbeitnehmerschutz beantragen kann, zu informieren. Das zuständige Arbeitsinspektorat wurde daher im gegenständlichen UVP-Verfahren als Beteiligter gemäß AVG informiert und um eine allfällige Stellungnahme ersucht.

I.11. Stellungnahmen und Einwendungen

Im Rahmen der öffentlichen Auflage der geänderten Projektunterlagen gemäß § 9 UVP-G 2000 iVm § 4 Abs. 5 BStG 1971 langten bei der UVP-Behörde innerhalb der Auflagefrist insgesamt mehr als 1.700 Stellungnahmen bzw. Einwendungen ein. Darunter finden sich unter anderem Stellungnahmen bzw. Einwendungen der Gemeinde Linz, des Umweltschutzes von Oberösterreich, des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans, der mitwirkenden Behörden, der anerkannten Umweltorganisation „Initiative Fahrrad Oberösterreich“, der Bürgerinitiative A 26 Westring Keferfeld, der Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26, der Puchenauer Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 und der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz.

Diese Stellungnahme bzw. Einwendungen wurden gemeinsam mit den während der öffentlichen Auflage vom 25. Juni 2009 bis 13. August 2009 abgegebenen Stellungnahmen bzw. Einwendungen – in den Stellungnahmenbänden 1 bis 20 des Umweltverträglichkeitsgutachtens wiedergegeben und von den Sachverständigen der UVP-Behörde beantwortet.

Die Ausführungen zur Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen durch die Behörde finden sich unter Punkt IV.

Bei der ho. Behörde langten vier verspätete Stellungnahmen/Einwendungen von Personen ein, welche weder während der Auflage 2009 noch während der Auflage der geänderten Projektunterlagen vom 10.12.2012 bis 4.2.2013 eine rechtzeitige Stellungnahme abgegeben hatten.

Nach Ablauf der Auflagefrist und vor Fertigstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens bzw. der Stellungnahmenbände langten noch eine ergänzende Stellungnahme der Oberösterreichischen Umweltschutzbehörde vom 17. Juni 2013 und von Herrn Dr. Aldo Frischenschlager und Frau Mag. Maria Navarro-Frischenschlager vom 2. Juli 2013 ein. Diese ergänzenden Stellungnahmen wurden noch in die Stellungnahmenbände aufgenommen.

Nach Fertigstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens inkl. der Stellungnahmenbände und vor Abschluss der mündlichen Verhandlung gaben Frau Dr. Isolde Ratzenböck mit Schreiben vom 29.7.2013, Herr DI Gerhard Ratzenböck mit Schreiben vom 25.7.2013, Herr Rudolf Mayr mit Schreiben vom 14.8.2013 und vom 23.9.2013, die Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz mit Schreiben vom 16.9.2013 und vom 11.10.2013, Frau Dr. Gabriele Nopp und Herr Dr. Wolfgang Nopp mit Schreiben vom 21.9.2013, Herr Dr. Aldo Frischenschlager und Frau Mag. Maria Navarro-Frischenschlager mit Schreiben vom 24.9.2013 sowie das Arbeitsinspektorat mit Schreiben vom 4.9.2013 ergänzende Stellungnahmen ab. Die Projektwerberin nahm zum Maßnahmenkatalog des Umweltverträglichkeitsgutachtens mit Schreiben vom 26.9.2013 Stellung. Die zuvor erwähnten Stellungnahmen wurden in der mündlichen Verhandlung erörtert bzw. beantwortet und als Beilagen zum Verhandlungsprotokoll genommen.

I.12. Erstellung und Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens, Mündliche Verhandlung

Gemäß § 24c UVP-G 2000 wurde das Umweltverträglichkeitsgutachten (bestehend aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten gesamt, den Teilgutachten 01 Verkehr und Verkehrssicherheit, 02 Lärm, 03 Erschütterungen und Sekundärschall, 04 Luftschadstoffe und Klima, 05 Pflanzen, Tiere und Lebensräume, 06 Raumordnung und Sachgüter, Erholung, Orts- und Landschaftsbild, 07 Kulturgüter, 08 Boden und Landwirtschaft, 09 Abfälle und Altlasten, 10 Geologie und Hydrogeologie, 11 Oberflächen- und Grundwasser, 12 Gewässerökologie und Fischereiwirtschaft, 13 Humanmedizin, 14 Waldökologie und Forstwirtschaft, Wildbiologie und Jagdwirtschaft, 15 Eisenbahn, 16 Geotechnik, Tunnelbau, Brandsicherheit, 17 Tunnelsicherheit und 18 Schifffahrtstechnik sowie den Stellungnahmenbänden 1 bis 20 und einem Beilagenband) erstellt. Das Umweltverträglichkeitsgutachten bezieht sich nur auf das geänderte Einreichprojekt 2011 und nicht auch auf das ursprünglich eingereichte Projekt. Gemäß dem Straßentunnel-Sicherheitsgesetz wurden Sicherheitsbeurteilungen für die Tunnel ASt Donau Nord und Freinberg durch die Sachverständigen der Fachbereiche 16 Geotechnik, Tunnelbau, Brandsicherheit und 17 Tunnelsicherheit erstellt. Der Sachverständige des Fachbereichs 14 Waldökologie und Forstwirtschaft, Wildbiologie und Jagdwirtschaft erstellte ein Forsttechnisches Gutachten.

Auf Grund von Nachforderungen der Sachverständigen der UVP-Behörde legte die Projektwerberin mit Schreiben vom 6. Juni 2013 bzw. 17. Juli 2013 ergänzende Unterlagen gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 betreffend Sekundärschall, Luftschadstoffe – Zusatzauswertungen und im Jahr 2013 vorgesehene Erkundungsmaßnahmen vor.

Weiters legte die Projektwerberin mit Schreiben vom 29. Juli 2013 ergänzende Unterlagen gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 betreffend den im Vorprojekt durchgeführten Planungs- und Auswahlprozess vor.

Das Umweltverträglichkeitsgutachten und seine Bestandteile sowie die Sicherheitsbeurteilungen und das Forsttechnische Gutachten wurden von den Fachabteilungen IV/ST1 und IV/ST2 auf ihre Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit geprüft und zur öffentlichen Auflage freigegeben.

Gemäß § 44a Abs. 3 AVG wurden die mündliche Verhandlung und die Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens (bestehend aus dem Gesamtgutachten, den Teilgutachten und den Stellungnahmenbänden) und der weiteren Unterlagen (Forsttechnisches Gutachten, Sicherheitsbeurteilungen gemäß dem STSG und ergänzende Unterlagen gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000) durch Edikt am 27. August 2013 im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und in den redaktionellen Teilen der Oberösterreichischen Kronen Zeitung und der Oberösterreichischen Nachrichten kundgemacht. Ebenso wurde das Edikt an den Amtstafeln der Standortgemeinden angeschlagen und im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht.

Gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 wurden das Umweltverträglichkeitsgutachten (bestehend aus dem Gesamtgutachten, den Teilgutachten, den Stellungnahmenbänden 1 bis 20 und dem Beilagenband), das Forsttechnische Gutachten, die Sicherheitsbeurteilungen und die ergänzenden Unterlagen gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und in den Standortgemeinden vom 30. August 2013 bis einschließlich 30. September 2013 zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Das Umweltverträglichkeitsgutachten und die weiteren Unterlagen wurden auch im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie bereitgestellt.

Die Standortgemeinden bestätigten gegenüber dem ho. Bundesministerium die ordnungsgemäße Kundmachung des Edikts und der Auflage der Unterlagen.

Gemäß § 24e Abs. 1 UVP-G 2000 wurden das Umweltverträglichkeitsgutachten und die weiteren Unterlagen unverzüglich den mitwirkenden Behörden, dem Umweltanwalt und dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft übermittelt. Zusätzlich wurden das Umweltverträglichkeitsgutachten und die weiteren Unterlagen auch dem Arbeitsinspektorat übermittelt.

Die mündliche Verhandlung wurde gemäß § 24 Abs. 7 in Verbindung mit § 16 Abs. 1 UVP-G 2000 und § 44d Abs. 1 AVG für 30. September 2013, 1. Oktober 2013 und 3. und 4. Oktober 2013 in Linz anberaumt. Für den Fall, dass die mündliche Verhandlung am letzten Verhandlungstag nicht abgeschlossen werden könnte, wurde in der Kundmachung darauf hingewiesen, dass Ort und Zeit der Fortsetzung von dem/der Verhandlungsleiter/in in der mündlichen Verhandlung bestimmt und bekannt gegeben werden würde. In der Kundmachung

wurde außerdem darauf hingewiesen, dass die Erörterung des Verhandlungsgegenstandes nach Blöcken/Fachbereichen gegliedert erfolgen würde. Die Kundmachung enthielt einen entsprechenden Zeitplan.

Die mündliche Verhandlung fand am 30. September 2013, am 1., 3., 4., 14., 15. und am 21. Oktober 2013 in Linz statt. Gemäß § 44 in Verbindung mit § 14 AVG wurde über die Verhandlung eine Niederschrift erstellt, welche gemäß § 44e Abs. 3 AVG für die Dauer von vier Wochen, vom 28. Oktober 2013 bis 25. November 2013, in den Standortgemeinden und im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zur öffentlichen Einsicht aufgelegt wurde, wobei die Veröffentlichung der Verhandlungsschrift entsprechend kundgemacht wurde. Die Verhandlungsschrift wurde auch auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zur Verfügung gestellt. Die Standortgemeinden bestätigten gegenüber der UVP-Behörde die ordnungsgemäße Kundmachung und Auflage der Verhandlungsschrift.

I.13. Weitere Koordinierung mit den mitwirkenden Behörden

I.13.1. 3. Koordinierungsbesprechung

In einer dritten Koordinierungsbesprechung am 2. März 2012 wurde von der Projektwerberin das geänderte Einreichprojekt 2011 präsentiert. Den Vertretern der mitwirkenden Behörden wurden gemäß § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 die geänderten Einreichunterlagen in elektronischer Form übergeben. Seitens der UVP-Behörde wurde angekündigt, dass ein Entwurf eines nach § 24b UVP-G 2000 zu erstellenden Zeitplans noch vor der Auflage der geänderten Projektunterlagen an die mitwirkenden Behörden zur Abstimmung übermittelt werde. Weiters wurden die Fachbereiche und die Sachverständigenliste besprochen, insbesondere wurde seitens der UVP-Behörde darauf hingewiesen, dass die Sachverständigen des UVP-Verfahrens auch in den weiteren Genehmigungsverfahren herangezogen werden sollten. Schließlich wurden noch die Zuständigkeiten gemäß § 24 UVP-G 2000 erörtert.

I.13.2. Koordinierung mit der StVO-Behörde bezüglich Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Donaubrücke

Im Einreichprojekt ist im Bereich der Donaubrücke eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h vorgesehen. Die Annahme, dass diese Verordnung erlassen werden würde, wurde als Grundlage sowohl für die Dimensionierung der Brücke als auch für die Emissionsbetrachtung der Fachbereiche Lärm und Luftschadstoffe verwendet. Da diese Geschwindigkeitsbeschränkung von der StVO-Behörde gemäß § 43 Abs. 1 StVO verordnet werden muss, erschien der ho. Behörde eine diesbezügliche Vorabstimmung mit der StVO-Behörde sinnvoll. Die Projektwerberin wurde daher in der Sachverständigen-Besprechung am 2. Juli 2012 aufgefordert, bereits zu diesem Zeitpunkt ein verkehrstechnisches Gutachten mit den entsprechenden Erfordernissen und Begründungen sowie der Darstellung der vorgesehenen Beschilderungen und Bodenmarkierungen vorzulegen.

Die Projektwerberin übermittelte daraufhin ein entsprechendes Gutachten der KfV Sicherheit-Service GmbH vom 12. Oktober 2012 an die zuständige StVO-Behörde (Abteilung IV/ST5 des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie) und an die ho. Behörde.

Die Abteilung IV/ST5 bestätigte schließlich, dass das vorgelegte Gutachten der KfV Sicherheit-Service GmbH vom 12. Oktober 2012 logisch und nachvollziehbar sei, alle erforderlichen Aspekte abdecke und in dieser Form als Grundlage für eine Verordnung herangezogen werden könne. Sofern also eine Befundaufnahme nach Fertigstellung des Bauvorhabens in ein Gutachten desselben Inhalts münde – m.a.W., wenn sich durch die Bauarbeiten keine Abweichungen von den jetzt vorliegenden Plänen ergäben – könne dieses Gutachten auch als Grundlage für die Verordnung der darin für erforderlich erachteten Verkehrsbeschränkungen dienen.

I.13.3. 4. bis 8. Koordinierungsbesprechung

Am 18. März 2013 fand eine vierte Koordinierungsbesprechung mit den mitwirkenden Behörden statt. Gegenstand dieser Besprechung war das Thema Abfall bzw. der Umgang mit Altstandorten bzw. Verdachtsflächen. Es wurde insbesondere die Frage erörtert, inwieweit abfallwirtschaftliche Belange im Rahmen des UVP-Verfahrens zu behandeln sind. Am 5. Juni 2013 fand eine fünfte Koordinierungsbesprechung mit den mitwirkenden Behörden statt. Gegenstand dieser Besprechung war eine Vorabstimmung jener Maßnahmen aus den Fachgebieten Wasser und Abfallwirtschaft, welche von den mitwirkenden Behörden im Zuge des zweiten teilkonzentrierten Verfahrens zu übernehmen wären. Es ging insbesondere um die Maßnahmen aus dem Fachbereich Abfall, durch die der Schutz des Grundwassers sichergestellt werden soll.

In einer sechsten Koordinierungsbesprechung mit den mitwirkenden Behörden am 28. Juni 2013 wurden insbesondere die im Umweltverträglichkeitsgutachten vorgesehenen Maßnahmen aus den Fachbereichen Verkehr und Naturschutz, die von den nachfolgenden Genehmigungsbehörden übernommen werden sollen, erörtert.

Am 4. Februar 2014 fand eine siebente Koordinierungsbesprechung mit den mitwirkenden Behörden statt.

Im Sinne des § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 war Gegenstand der Besprechung die Koordination darüber, wie die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in den einzelnen Genehmigungen berücksichtigt werden sollen und somit eine Abstimmung darüber, welche von den Maßnahmen vom bmvt und welche von den mitwirkenden Behörden zu übernehmen sind. Ein aktueller Maßnahmenkatalog inklusive der Änderungen aus der mündlichen Verhandlung samt Aufteilungsvorschlag wurde vorab an die mitwirkenden Behörden versendet.

Mit einem Vertreter der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 (Landeshauptmann von Oberösterreich) wurde die Aufteilung der Maßnahmen insbesondere in den Bereichen Wasserrecht, Abfallwirtschaftsrecht und Denkmalschutzrecht, mit Vertretern der Naturschutzbehörde (Magistrat der Stadt Linz) die Aufteilung der Maßnahmen im Bereich Naturschutzrecht erörtert.

Am 27. März 2014 fand eine achte Koordinierungsbesprechung mit den mitwirkenden Behörden statt. Mit Vertretern der mitwirkenden StVO-Behörden (Magistrat der Stadt Linz und Oberösterreichische Landesregierung) wurde die Aufteilung der Maßnahmen im Fachbereich Verkehr besprochen.

I.14. Weiteres Ermittlungsverfahren

Zum weiteren Ermittlungsverfahren wird auf Punkt V. der Begründung verwiesen.

II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang

II.1. Zuständigkeit

Das gegenständliche Vorhaben ist gemäß § 23a Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Gem. § 46 Abs. 23 UVP-G 2000 sind auf Vorhaben, für die ein Genehmigungsverfahren nach dem dritten Abschnitt vor dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 77/2012 eingeleitet wurde, die Bestimmungen des §§ 24 Abs. 1, 3, 3a und 7, des § 24a Abs. 3, und des § 24f Abs. 6 und 7 in ihrer Fassung vor Inkrafttreten dieser Novelle anzuwenden. Für den übrigen Teil des UVP-G 2000 ist die Fassung BGBl. Nr. I Nr. 14/2014 anzuwenden. Da die Projektwerberin mit Antrag vom 21. Mai 2008 die Erteilung der erforderlichen Genehmigungen für das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben beantragt hat und die dafür erforderlichen Unterlagen vorgelegt hat, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 die UVP und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dessen Rahmen die nach den bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen von ihr anzuwenden sind, die ansonsten von ihr oder einem/r anderen Bundesminister/in zu vollziehen sind. Im gegenständlichen Verfahren handelt es sich dabei neben dem Verfahren zur Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 um die Verfahren gemäß § 17 ForstG 1975 und § 7 Abs. 1 STSG. Ein Verfahren nach dem Eisenbahngesetz 1957 (EisbG 1957) ist aufgrund des Vorliegens einer Einigung gemäß § 42 Abs. 3 EisbG nicht erforderlich.

II.2. Beiziehung von Sachverständigen

Die Festlegung der Fachbereiche, für die ein Gutachter zu bestellen ist und die Auswahl der Sachverständigen und des externen UVP-Koordinators erfolgte durch die zuständigen Fachabteilungen IV/ST1 (Umweltkoordination) und IV/ST2 (Tunnelverwaltungsbehörde), welche die fachliche Qualifikation der ausgewählten Personen überprüften und aktenmäßig begründeten. Gem. § 24c Abs. 2 UVP-G 2000 ist die Beiziehung von nichtamtlichen Sachverständigen (als Prüfgutachter oder UVP-Koordinator) auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs 2 und 3 AVG zulässig. Weiters erklärt § 24c Abs. 2 UVP-G 2000 die Bestellung von fachlichen Anstalten, Instituten und Unternehmen als Sachverständige für zulässig.

Gemäß § 53 Abs. 1 AVG sind nichtamtliche Sachverständige ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen.

Nach § 7 Abs. 1 AVG haben sich Verwaltungsorgane der Ausübung ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen:

1. in Sachen, an denen sie selbst, einer ihrer Angehörigen (§ 36a) oder einer ihrer Pflegebefohlenen beteiligt sind;
2. in Sachen, in denen sie als Bevollmächtigte einer Partei bestellt waren oder noch bestellt sind;
3. wenn sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen;
4. im Berufungsverfahren, wenn sie an der Erlassung des angefochtenen Bescheides oder der Berufungsvorentscheidung (§ 64a) mitgewirkt haben.

Von der ho. Behörde wurde gem. § 53 iVm § 7 AVG im Sinne der Rechtsprechung des VwGH (vgl. z. B. VwGH 12.5.1992, 91/08/0139) bereits vor der Bestellung jedes Sachverständigen geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen, wobei insbesondere der Schwerpunkt auf sonstige Gründe, die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel ziehen, gelegt wurde.

Diese Prüfung erfolgte jeweils in zwei Stufen: zunächst wurde von der zuständigen Fachabteilungen Abt. IV/ST1 (UVP-Koordination) festgestellt, welche Schutzgüter bzw. Fachbereiche im Sinne des § 1 UVP-G 2000 betroffen sind bzw. betroffen sein können und eine Sachverständigenauswahl getroffen. Die Auswahl erfolgte mit schriftlicher Begründung, warum der ausgewählte Sachverständige über die zur Aufnahme des Beweises erforderliche Fachkunde verfügt. Seitens der internen UVP-Koordination war auch bekanntzugeben, ob ihr etwaige Ausschlussgründe gemäß § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 AVG oder sonst Gründe bekannt sind, die geeignet sind, die Unbefangenheit der als Sachverständiger vorgeschlagenen Person in Zweifel zu ziehen.

Im Hinblick auf § 53 AVG wurden die vom internen UVP-Koordinator ausgewählten Sachverständigen in Folge durch die ho. Behörde aufgefordert, per e-mail zu folgenden Punkten eine Stellungnahme abzugeben:

”

- *Liegt einer der Befangenheitsgründe des § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 AVG vor?*
- *Besteht eine wirtschaftliche Abhängigkeit von der Projektwerberin? Sollten Sie oder Ihr Arbeitgeber einen Teil Ihres/Seines Einkommens von der Projektwerberin beziehen, geben Sie uns bitte den Anteil am Jahreseinkommen (für die Jahre 2008 und 2009) in Prozent bekannt.*
- *Besitzen Sie selbst oder Angehörige (gemäß § 36a AVG) Grundstücke im Bereich der geplanten Trasse?*
- *Waren oder sind Sie oder Ihr Arbeitgeber im gegenständlichen Verfahren in irgendeiner Weise für die Projektwerberin tätig?*
- *Bestehen sonstige Gründe, die Ihre Unbefangenheit in Zweifel ziehen könnten?“*

Erläuternd ist hier festzuhalten, dass bei der Prüfung möglicher Befangenheitsgründe ein besonderes Augenmerk auf eine allfällige wirtschaftliche Abhängigkeit von der Projektwerberin gelegt wird. Die von den Sachverständigen übermittelten Stellungnahmen wurden von der ho. Behörde geprüft und es konnte festgestellt werden, dass bei keinen Sachverständigen Befangenheitsgründe vorlagen. Seitens der Tunnelverwaltungsbehörde (Abt. IV/ST2) erfolgte die Auswahl, Prüfung und Bestellung der erforderlichen Sachverständigen (Fachbereiche 16 und 17) nach denselben Kriterien. Näheres zu den Prüfkriterien siehe Punkt IV.6. der Begründung.

Die Prüfung der Unbefangenheit wurde nach der Projektänderung 2011 erneut vorgenommen.

Gemäß § 52 Abs. 4 AVG wurden die beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen beeidet, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der geforderten Art im Allgemeinen beeidet waren.

Gem. § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 haben die mitwirkenden Behörden an der fachlichen und rechtlichen Beurteilung des Vorhabens im erforderlichen Ausmaß mitzuwirken und Vorschläge für die erforderlichen Fachbereiche und jeweiligen Fachgutachter/innen zu erstatten. Gemäß § 24h Abs. 7 UVP-G 2000 ist im Rahmen der Koordinierungsverpflichtung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken. Von den Vertretern der Behörden gem. § 24 Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 wurde die Beiziehung der Sachverständigen der UVP-Behörde in ihren weiteren Genehmigungsverfahren zugesagt. Damit ist die UVP-Behörde ihrer Koordinierungsverpflichtung nachgekommen.

II.3. Großverfahren gem. §§ 44a ff AVG

Das gegenständliche Verwaltungsverfahren wurde von der Behörde als Großverfahren im Sinne der §§ 44a ff AVG eingeleitet. § 44a Abs. 1 AVG sieht als Voraussetzung für die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen vor, dass an der Verwaltungssache voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind.

Nach dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 11. Oktober 2007, Zl. VwGH 2006/04/0250, bedeutet die Wortfolge in § 44a Abs. 1 AVG „voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt“, dass die Behörde eine Prognoseentscheidung zu treffen hat, wobei sich die Rechtmäßigkeit dieser Entscheidung nach den Verhältnissen vor Durchführung des Ermittlungsverfahrens richtet. Nach den Materialien (AB 1167 BlgNR 20. GP, 32; vergleiche dazu auch *Hengstschläger/Leeb*, AVG (2005) § 44a Rz 4 und *Grabenwarter*, Großverfahren nach dem AVG, ZfV 2000/1741a, 721ff) muss sich die „getroffene Prognoseentscheidung ... auf konkrete Tatsachen oder Erfahrungssätze stützen“.

Im gegenständlichen Verfahren stützte sich die nach § 44a Abs. 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass am Verwaltungsverfahren voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, auf den Umstand, dass die Errichtung der A 26 Linzer Autobahn ein rund 4,3km langes Straßenbauvorhaben im Stadtgebiet von Linz darstellt, welches weitreichende verkehrliche Auswirkungen zeitigt und aufgrund der dichten Besiedelung mit einer großen Anzahl Betroffener zu rechnen war. Erfahrungsgemäß war nach den bisherigen von der ho. Behörde im Raum Wien, Niederösterreich, Steiermark und Oberösterreich durchgeführten Verfahren nach § 4 BStG 1971 in Verbindung mit § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 mit mehr als 100 Beteiligten zu rechnen. Auch die Tatsache, dass im Verfahren gem. § 14 BStG (Erklärung zum Bundesstraßenplanungsgebiet) insgesamt 2585 schriftliche Äußerungen zum beabsichtigten Bundesstraßenplanungsgebiet abgegeben wurden, stützte diese Prognoseentscheidung der Behörde.

Die Kundmachung des Edikts hat zur Folge, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig - innerhalb der Einwendungsfrist – bei der Behörde schriftlich Einwendung erheben (§ 44b AVG). Die Tage des Postlaufes sind in die Einwendungsfrist nicht einzurechnen. Verspätete Einwendungen sind zurückzuweisen. Gegenständlich wurde der Antrag vom 21. Mai 2008 mit Edikt kundgemacht. Aufgrund der großen Anzahl von Einwendungen und Stellungnahmen, die während der öffentlichen Auflage einlangten, wurde auch das geänderte Projekt 2011 mit Edikt kundgemacht (siehe Punkt I.10 der Begründung des Bescheids).

Nach § 44d Abs. 1 AVG kann eine mündliche Verhandlung gemäß § 44a Abs. 3 AVG durch Edikt anberaumt werden, wenn der Antrag gemäß § 44a Abs. 1 AVG kundgemacht worden ist oder gleichzeitig kundgemacht wird. Im Hinblick auf die große Zahl an Beteiligten wurde das Verfahren nach den Bestimmungen des Großverfahrens fortgesetzt und die mündliche Verhandlung gemäß § 44a Abs. 3 AVG ebenfalls durch Edikt kundgemacht.

Zu den Kundmachungen im weiteren Ermittlungsverfahren ist auf die Punkte V.2 und V.3 der Begründung des Bescheids zu verweisen.

Gemäß § 44f Abs. 1 AVG kann die Behörde Schriftstücke durch Edikt zustellen mit der Wirkung, dass mit Ablauf von zwei Wochen nach dieser Verlautbarung das Schriftstück als zugestellt gilt. Nach Hengstschläger/Leeb, AVG (2005) Rz 1 zu § 44f (die auf die in diesem Punkt eindeutige Formulierung des § 44f Abs. 1 AVG verweisen) ist das auch dann möglich, wenn zuvor die Verhandlung nicht per Edikt kundgemacht wurde. Dies muss nach Ansicht der ho. Behörde umso mehr auch dann gelten, wenn vorher Schriftstücke nicht per Edikt zugestellt wurden (siehe Punkt V.1 und V.4) Die Behörde macht daher von dieser Bestimmung Gebrauch, um den Bescheid zuzustellen bzw. um die Auflage des abschließenden Bescheids gemäß § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 und § 4 Abs. 4 BStG 1971 kundzumachen.

II.4. Überprüfung der Unterlagen

Vor Durchführung des Anhörungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 und BStG 1971 ist festzustellen, ob das eingereichte Projekt samt Umweltverträglichkeitserklärung und Materienrechtsoperaten vollständig und mängelfrei ist. Dabei sind folgende Rechtsgrundlagen maßgeblich:

Nach § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 hat der Projektwerber/die Projektwerberin bei der Behörde gemäß § 24 Abs. 1 einen Genehmigungsantrag einzubringen, der die nach den in § 24 Abs. 1 genannten Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung in der jeweils erforderlichen Anzahl enthält. Diese Dokumente sind, soweit möglich und im Hinblick auf Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit oder Kostenersparnis geboten, jedenfalls jedoch nach Maßgabe des § 9 Abs. 4, auch elektronisch einzubringen. Nicht als erforderlich gelten Nachweise über Berechtigungen, soweit diesbezüglich in einer Verwaltungsvorschrift die Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat auch anzugeben, ob und in welcher Weise er/sie die Öffentlichkeit vom Vorhaben informiert hat. Wurde ein Mediationsverfahren durchgeführt, so sind die Ergebnisse an die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 zu übermitteln.

Abs. 2 leg. cit bestimmt, dass die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 dem Projektwerber/der Projektwerberin gemäß § 13 Abs 3 AVG die Ergänzung des Genehmigungsantrags oder der Umweltverträglichkeitserklärung aufzutragen hat, wenn im Genehmigungsantrag Unterlagen gemäß § 24a Abs. 1 leg. cit fehlen oder die Angaben in der Umweltverträglichkeitserklärung unvollständig sind, auch wenn sich dies erst im Zuge des Genehmigungsverfahrens ergibt.

Gemäß § 13 Abs. 3 AVG ermächtigen Mängel schriftlicher Anbringen die Behörde nicht zur Zurückweisung. Die Behörde hat vielmehr von Amts wegen unverzüglich deren Behebung zu veranlassen und kann dem Einschreiter die Behebung des Mangels mit der Wirkung auftragen, dass das Anbringen nach fruchtlosem Ablauf einer gleichzeitig zu bestimmenden, angemessenen Frist zurückgewiesen wird. Wird der Mangel rechtzeitig behoben, so gilt das Anbringen als ursprünglich richtig eingebracht.

Gem. § 24a Abs. 6 UVP-G 2000 (Anmerkung: damals gleichlautend Abs. 5) ist der Antrag in jeder Lage des Verfahrens abzuweisen, wenn sich im Zuge des Verfahrens auf unzweifelhafte Weise ergibt, dass das Vorhaben bestimmten Genehmigungsvoraussetzungen in einem Maße zuwiderläuft, dass diese Mängel durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen oder Ausgleichsmaßnahmen nicht behoben werden können.

Nach Durchsicht der Projektunterlagen und der UVE durch die Sachverständigen für die Fachbereiche Luft und Humanmedizin konnte festgestellt werden, dass es durch das Vorhaben zu weiträumigen relevanten Zusatzbelastungen durch NO₂ bei einer die Grenzwerte nach dem IG-L und die Grenzwerte der Luftqualitätsrichtlinie überschreitenden Grundbelastung kommt (siehe Punkt I.2 der Begründung des Bescheids).

Von den Sachverständigen für Luft und Humanmedizin wurde ein die Umweltverträglichkeit verneinendes Gutachten in Aussicht gestellt. Es konnte festgestellt werden, dass auch aufgrund etwaiger Vorschreibungen von Maßnahmen, Bedingungen und Befristungen im Gutachten und in Folge durch die Behörde kein anderes Ergebnis erzielbar war. Die Möglichkeit, dass die Behörde gem. § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG der Projektwerberin einen Verbesserungsauftrag erteilt, bestand unter Zugrundelegung des vorliegenden Sachverhaltes nicht, da sich ein diesbezüglicher Auftrag nur auf das Fehlen von Unterlagen gem. § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 oder unvollständige Angaben in der UVE beziehen kann. Etwaige Projektmodifikationen gem. § 24a Abs. 6 UVP-G obliegen der Art und dem Umfang nach der Projektwerberin.

Der Projektwerberin war daher vor einer etwaigen Abweisung des Antrages unter Darlegung der von der Behörde ermittelten Genehmigungshindernisse – das Ergebnis dieses Ermittlungsverfahrens mitzuteilen und die Möglichkeit der Abänderung des Vorhabens zu geben (vgl. *Bergthaler in Bergthaler/Weber/Wimmer, Die Umweltverträglichkeitsprüfung, 196*). Der Projektwerberin wurde in einer Besprechung am 22. Juli 2008 unter ausführlicher Darlegung der Genehmigungshindernisse hiezu Parteiengehör gewährt. Das in § 45 Abs 3 AVG verankerte Recht der Partei auf Gehör kann auch mündlich gewährt werden (vgl. *Hengstschläger/Leeb, AVG (2. Ausgabe 2014) § 45 Rz 34*).

Seitens der Projektwerberin wurde in der Besprechung am 22.7.2008 eine Projektmodifikation angekündigt. Mit Schreiben vom 13.8.2008 kündigte die Projektwerberin die Projektsänderung gem. § 24g UVP-G 2000 für Ende November 2008 an.

II.5. Projektänderung Dezember 2008

Aus rechtlicher Sicht kann ein verfahrenseinleitender Antrag in jeder Lage des Verfahrens geändert werden. Durch die Antragsänderung darf die Sache ihrem Wesen nach nicht geändert und die sachliche und örtliche Zuständigkeit nicht berührt werden.

§ 24g UVP-G 2000 in der damals geltenden Fassung BGBl. I. Nr. 153/2004, der auch auf Änderungen des Projektes vor Bescheiderlassung anzuwenden war, lautete:

§ 24g. (1) In einem Genehmigungsverfahren, kann das Vorhaben geändert werden, ohne dass die bisher durchgeführten Schritte der Umweltverträglichkeitsprüfung zu wiederholen sind, soweit

- 1. durch die Änderungen Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird oder*
- 2. mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.*

(2) Bei anderen als von Abs. 1 erfassten Änderungen des Vorhabens

- 1. sind die Projektunterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung entsprechend zu ergänzen oder zu ändern,*
- 2. hat die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 den gemäß § 24a Abs. 3 und 4 zur Stellungnahme Berechtigten Gelegenheit zu geben, innerhalb von drei Wochen zu den Änderungen des Vorhabens und den geänderten oder ergänzten Teilen der Umweltverträglichkeitserklärung Stellung zu nehmen; § 24 Abs. 8 sowie § 24a Abs. 3 und 4 sind mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Auflage- und Stellungnahmefrist nur drei Wochen beträgt und*
- 3. hat die Behörde anschließend eine Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens oder der zusammenfassenden Bewertung zu veranlassen und das Umweltverträglichkeitsgutachten zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen. § 24e ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Auflagefrist nur zwei Wochen beträgt.*

Die von der Projektwerberin gem. § 24a Abs. 5 UVP-G 2000 im Rahmen einer Projektsänderung vorgenommenen Projektmodifikationen durften – wie der Umweltsenat in seiner Entscheidung US 9B/2005/8-431 zum vergleichbaren § 17 Abs. 4 UVP-G 2000 ausgesprochen hat – keine wesentliche Änderung des beantragten Vorhabens zulassen, also vergleichbar dem § 13 Abs. 8 AVG, die Sache ihrem Wesen nach nicht ändern.

Eine Wesensänderung liegt dann vor, wenn es sich in Wahrheit nicht um eine Änderung des ursprünglichen Antrags, sondern um ein neues, anderes Vorhaben handelt, wenn also die Projektidentität verloren geht, die geänderten Umstände Entscheidungsrelevanz haben und daher grundsätzlich geeignet sind, die Entscheidung zu beeinflussen (vgl. *Altenburger/Berger*, UVP-G², § 5 Rz 4).

Die Erläuterungen zu § 13 Abs. 8 AVG (vgl. AB 1167 BlgNR 20. GP zur AVG-Novelle 1998) betonen ausdrücklich die „Änderungsfreundlichkeit“ des Gesetzes, sodass im Zweifel nicht von

einer das Wesen verändernden Antragsänderung auszugehen ist (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, § 13 Rz 45, und *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 5 Rz 29).

Gegenständlich lag kein Anhaltspunkt für die Wesensänderung vor, da die Änderung nicht so wesentlich war, dass die Projektidentität verloren ging. Der Antrag vom Mai 2008 wurde weder eingeschränkt noch erweitert. In Bezug auf die technischen Änderungen konnte die Unwesentlichkeit der Änderungen nach Überprüfung durch die Fachabteilungen IV/ST1 und IV/ST2 festgestellt werden. Unzulässig wären Änderungen, die im Sinne der Rechtsprechung des Umweltsenates (Vgl. US 8A/2007/11-94, OÖ-Sbg 380kV-Leitung), dem Vorhaben ein gänzlich anderes Aussehen bzw. im Lichte der anzuwendenden Materiengesetze eine andere Qualität verleihen würden. Keinesfalls darf die Zuständigkeit der Behörde verändert werden. Eine Änderung in diesem Ausmaß konnte nicht festgestellt werden. Die Auswirkungen der Korrektur des Nullplanfalles 2015 auf die weiteren Fachbeiträge bewirkte u.a. eine Reduzierung der Luftschadstoffbelastung, weshalb gem. § 24a Abs. 6 UVP-G 2000 der Mangel der fehlenden Genehmigungsvoraussetzung durch die Projektmodifikation behoben werden konnte.

II.6. Verbesserungsauftrag

Es wird auf die rechtliche Begründung zu Punkt II.10. verwiesen.

II.7. Begutachtung der Unterlagen durch die Sachverständigen

Zu den Folgen der Feststellung der Nichtgenehmigungsfähigkeit gem. § 24a Abs. 6 UVP-G 2000 ist auf die rechtlichen Ausführungen unter Punkt II.4. zu verweisen.

II.8. Koordinierungsverpflichtung

Gem. § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 hat die nach § 24 Abs. 1 zuständige Behörde, somit die ho. Behörde, die Genehmigungsverfahren mit den anderen zuständigen Behörden zu koordinieren. Insbesondere ist abzustimmen, wie die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in den einzelnen Genehmigungen berücksichtigt werden und auf eine Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken.

Die Behörde hat dieser Verpflichtung durch regelmäßige Koordinierungsbesprechungen mit den weiteren Behörden entsprochen (siehe Punkt I. der Begründung des Bescheids).

Die kompetenzmäßige Aufteilung der Maßnahmen aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten wurde abschließend zwischen der ho. Behörde und den Behörden gemäß § 24 Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 abgestimmt. Aus rechtlicher Sicht festzuhalten, dass in § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 ausdrücklich auf § 24f Abs. 6 UVP-G 2000 verwiesen wird. Letztere Bestimmung (idF. vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012) sieht vor, dass nicht nur die nach § 24 Abs. 1 zuständige Behörde, sondern auch die übrigen für die Erteilung von Genehmigungen zuständigen Behörden die in § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 aufgezählten zusätzlichen Genehmigungskriterien anzuwenden haben, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind. Daraus folgt, dass eine Zuständigkeit der übrigen für die Erteilung von Genehmigungen zuständigen Behörden zur Vorschreibung von

Maßnahmen schon aus dem UVP-G 2000 abgeleitet werden kann, wenn die betreffenden Maßnahmen dem Wirkungsbereich dieser Behörden zuzuordnen sind. Wird in diesem Zusammenhang nicht ein Genehmigungstatbestand eines Materiengesetzes verwirklicht, haben diese Behörden ein auf § 24f Abs. 6 UVP-G 2000 gestütztes Verfahren zur Vorschreibung der ihrem Wirkungsbereich zuzuordnenden Maßnahmen durchzuführen.

Aufgrund von divergierenden Rechtsmeinungen zwischen der ho. Behörde und der Behörde gem. § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 wurde diesbezüglich am 8.7.2013 eine Anfrage an das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gestellt. Vertreter des BMLFUW bestätigten die oben wiedergegebene Rechtsmeinung der ho. Behörde im Rahmen eines bundeländerübergreifenden UVP-Arbeitskreises im Oktober 2014.

Die ho. Rechtsmeinung wird auch im UVP-G-Rundschreiben 2011 des BMLFUW zu § 24 Abs. 3 (Seite 116) sowie zu § 24f Abs. 6 (Seite 123) bestätigt:

„Zu § 24 Abs. 3:

*Gem. Abs. 3 hat auch der LH ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem er die übrigen, nach den bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, also die in mittelbarer Bundesverwaltung oder in unmittelbarer Bundesverwaltung (z.B. Denkmalschutzrecht), aber nicht von einem BM in erster Instanz, zu vollziehenden Verwaltungsvorschriften anzuwenden hat. Nicht darunter fallen in bundesrechtlichen Vorschriften nach Art. 11 B-VG vorgesehene, von den Ländern zu vollziehende Genehmigungstatbestände (etwa gem. StVO); diese fallen unter Abs. 4. Auch in Verfahren nach Abs. 3 sind, wie auch in Verfahren nach Abs. 1 ggf. die **zusätzlichen Genehmigungskriterien** des UVP-G 2000 anzuwenden. Kriterium für die Abgrenzung bei welchem Spruchpunkt die zusätzlichen Genehmigungskriterien in welcher Weise zum Tragen kommen und für die Abgrenzung gegenüber der Zuständigkeit der Behörden nach Abs. 1 und 4 ist die Maßgeblichkeit für den eigenen Wirkungsbereich (Näheres siehe zu § 24f Abs. 6).“*

[...]

Zu § 24f Abs. 1 bis 6:

[...]

*Abs. 6 bestimmt, dass diese Behörden die zusätzlichen Genehmigungskriterien sowie die Kundmachungsvorschriften anzuwenden haben, „**soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind**“. Dies bedeutet etwa für den Genehmigungsbescheid des/der BMVIT nach § 24 Abs. 1, dass dort sämtliche Genehmigungskriterien im Hinblick auf die Entscheidung, wo eine Trasse zu verlaufen hat, anzuwenden sind (vgl. die Anordnung über die Bedachtnahme auf verschiedene öffentliche Interessen insbesondere die Umweltverträglichkeit, in § 4 Abs. 1 des BStG und § 3 Abs. 1 des HIG); in Bezug auf Auswirkungen des Vorhabens, die in den Wirkungsbereich anderer Behörden fallen (etwa der Wasserrechtsbehörde, der Naturschutzbehörde), genügt es für die Trassenentscheidung, dass die Einhaltung der Genehmigungskriterien des § 24f Abs. 1 und 2 möglich und durchführbar ist sowie eine Gesamtbewertung nach Abs. 4 nicht schwerwiegende Umweltbelastungen indiziert, die zu einer Abweisung nach dieser Bestimmung führen müssten. Für Angelegenheiten, die nach der Kompetenzverteilung des B-VG i.V.m. dem BStG in den Wirkungsbereich des/der BMVIT fallen, wie insbesondere die Auswirkungen auf Nachbarinnen durch Lärm und Luftschadstoffe, hat der/die BMVIT, falls nötig, detaillierte Vorschreibungen in seinem/ihrer Bescheid zu treffen. Umgekehrt ist es nicht Sache der Wasserrechtsbehörde, Vorschreibungen gegen erhebliche Belastungen der Umwelt durch Einwirkungen auf die Luft zu erlassen. Ihr durch die Kompetenzverteilung und das WRG 1959 abgesteckter Wirkungsbereich ist der Schutz des*

Wassers vor schädlichen Einwirkungen. Ebenso wird es Sache der Naturschutzbehörde sein, aus der UVP erfließende Auflagen zum Schutz von Natur und Landschaft zu erlassen.“

Die Behörde gem. § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 stimmte dieser Rechtsmeinung in der 7. Koordinierungsbesprechung zu. Anlässlich eines dem ho. Bundesministerium übermittelten Schriftsatzes vom 14.10.2014 von Rechtsanwalt Dr. Frischenschlager in Vertretung von Rudolf Mayer, der sich mit der Aufteilung der Maßnahmen des Umweltverträglichkeitsgutachtens auseinandersetzte, wurde seitens der ho. Behörde im Rahmen ihrer Koordinierungsverpflichtung aus Gründen der Verfahrenssicherheit mit Schreiben vom 22.10.2014 gegenüber dem Landeshauptmann von Oberösterreich erneut auf das Ergebnis der Koordinierung zwischen den Behörden gem. § 24 Abs. 7 UVP-G 2000, insbesondere auf das Ergebnis der 7. Koordinierungsbesprechung, hingewiesen.

II.9. Projektänderung Dezember 2011

II.9.1. Allgemeines

Mit Schreiben vom 31. Jänner 2012 legte die Projektwerberin überarbeitete Einreichunterlagen vor und stellte den Antrag, das Vorhaben in der nunmehr geänderten Form zu genehmigen. Die Projektwerberin legte im gegenständlichen Schreiben dar, dass es sich bei den vorgenommenen Änderungen um eine Vorhabensänderung gemäß § 24g UVP-G 2000 handle, mit denen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden seien.

Mit Schreiben vom 21. September 2012 wurde eine weitere Projektmodifikation im Bereich der Ast. Donau Süd vorgelegt und gleichzeitig der Antrag gestellt, die Behörde möge das Vorhaben in dieser geänderten Form genehmigen.

Gemäß § 13 Abs. 8 AVG kann ein verfahrenseinleitender Antrag in jeder Lage des Verfahrens geändert werden, wenn durch die Antragsänderung die Sache ihrem Wesen nach nicht geändert wird und die sachliche und örtliche Zuständigkeit nicht berührt werden.

Die vorgelegten überarbeiteten Projektunterlagen, die eine konsolidierte Fassung der mit Antrag vom Mai 2008 vorgelegten Projektunterlagen darstellen, waren dahingehend zu überprüfen, ob gemäß § 13 Abs. 8 AVG durch die Antragsänderung die Sache ihrem Wesen nach geändert wurde oder ob es sich lediglich um eine Vorhabensänderung/Projektänderung handelte.

Bei der Frage, ob es sich bei den Änderungen 2012 um eine Wesensänderung oder lediglich um eine Projektänderung handelt, waren die mit Schreiben vom 31. Jänner 2012 vorgelegten Änderungen und die mit Schreiben vom 21. September 2012 vorgelegten Änderungen in ihrer Gesamtheit dem Einreichprojekt 2008 gegenüberzustellen.

Konsequenz einer Qualifikation als Wesensänderung wäre, dass nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes die Antragsänderung als Stellung eines neuen Antrags unter konkludenter Zurückziehung des ursprünglichen Antrags vom 21. Mai 2008 gewertet werden müsste (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 13 Rz 43), womit das gesamte UVP-Verfahren zu wiederholen wäre. Bei einer Projektänderung hingegen bliebe der ursprüngliche Antrag der Projektwerberin vom 21. Mai 2008 aufrecht und es wäre gemäß § 37 2. Satz AVG

das Ermittlungsverfahren insoweit zu ergänzen, als dies im Hinblick auf seinen Zweck notwendig wäre.

II.9.2. Beschreibung der Änderungen

Zur Beschreibung der Änderungen des Vorhabens aus technischer Sicht und im Hinblick auf die Umweltauswirkungen dieser Änderungen wurden schriftliche Stellungnahmen der Fachabteilungen IV/ST1 und IV/ST2 eingeholt. Diesen Stellungnahmen kann Folgendes entnommen werden:

II.9.2.1. Technische Änderungen

Das 2008 eingereichte Projekt „A 26 Linzer Autobahn, Abschnitt Knoten Linz/Hummelhof (A7) – Anschlussstelle Donau Nord, stellte den südlichen Abschnitt des Weststrings dar, der eine nördliche Weiterführung im Abschnitt „A 26 Linzer Autobahn, AST Donau Nord bis Knoten Heilham“ vorsah. Dieser Nordabschnitt der A 26 wurde mit der Novelle BGBl. I Nr. 62/2011 aus dem BStG 1971 gestrichen und der Verlauf der A 26 im Gesetz entsprechend angepasst.

Da von dem ursprünglich als Ring geplanten Straßenzug nur mehr ein Teil zur Realisierung vorgesehen ist, ändert sich dadurch auch die verkehrliche Wirkung des Vorhabens.

Das nunmehr vorliegende geänderte Projekt sieht eine Realisierung in drei Etappen vor:

1. Donaubrücke inkl. Anschluss an die Landesstraße B127 und die B129: Baubeginn geplant für 2014/2015, Verkehrsfreigabe 2018
2. Tunnel Freinberg inkl. Knoten Bahnhof und Unterflurtrasse Waldeggstraße (bis HAST Waldeggstraße): Baubeginn geplant für 2018, Verkehrsfreigabe 2024
3. Westbrücke (Lückenschluss zur A7 bei Knoten Hummelhof): Baubeginn geplant für 2027, Verkehrsfreigabe 2029

Die endgültige Verkehrsfreigabe aller Abschnitte verschiebt sich damit gegenüber dem ursprünglich eingereichten Vorhaben um 14 Jahre.

Die etappenweise Realisierung sowie der Wegfall des Nordteils bedingen Adaptierungen des Projektes und bauliche Redimensionierungen. Das führt im Wesentlichen zu folgenden Änderungen im Vergleich zum ursprünglichen Einreichprojekt 2008:

- Die Donaubrücke ist dauerhaft nur mehr mit einem Tragwerk vorgesehen (Entfall des Ost-Tragwerks). Dieses Tragwerk wird um 3,8 m verbreitert, die Abspannpunkte für das Donaubrückentragwerk bleiben lagemäßig unverändert. Aufgrund der Verbreiterung der Brücke und der damit verbundenen zusätzlichen Zugkräfte sind jedoch mehr Abspannpunkte erforderlich. Die Anschlussstellen Donau Süd und Nord sowie die unmittelbar an die Donaubrücke anschließenden Tunnelquerschnitte wurden dementsprechend adaptiert. Im Bereich der AST Donau Süd wird aufgrund des Entfalls des östlichen Brückentragwerks die Achse der Röhre 1 Richtung Westen verzogen und es werden die zwei Tunnelröhren auf ein Portal zusammengeführt. Aufgrund des somit entstehenden großen Tunnelquerschnitts ist in diesem Bereich eine bauliche Mitteltrennung erforderlich, welche als Pfeilerstollen ausgeführt wird. Der Tunnel Freinberg hat durchgehend zwei Fahrstreifen pro Richtung. Die Rampen Donau Süd 1A und 2A sind so situiert, dass sowohl Fahrstreifenab- als auch -aufbau komplett

vor dem Widerlager der Donaubrücke erfolgt. Daraus ergibt sich eine Verlängerung der Rampe 1A um ca. 150 m und der Rampe 2A um ca. 200 m.

- Die AST Donau Nord wird aufgrund des Entfalls des Nordabschnitts redimensioniert. Die im Einreichprojekt 2008 vorgesehenen Anschlüsse des Haupttunnels sowie der Auf- und Abfahrtsrampen für den Nordabschnitt entfallen. Die Anschlussstelle besteht nur mehr aus zwei getrennten Rampen im Richtungsverkehr, welche kurz vor der Donaubrücke in eine Tunnelröhre (mit einer Länge von rund 126 m) zusammengeführt werden. Aus sicherheits- und lüftungstechnischer Sicht erfordert dieser Tunnelabschnitt eine bauliche Trennung, welche größtenteils als nichttragende Trennwand ausgeführt wird (Ausnahme: Im Bereich der Aufweitung der Tunnelröhren wird auf einer Länge von ca. 35 m ein Pfeilerstollen errichtet). Es entstehen somit zwei baulich vollständig getrennte, im Richtungsverkehr betriebene Fahrröhren.
- Des Weiteren wird die Tunnelrampe der Richtungsfahrbahn von der Donaubrücke zur Ast. Donau Nord innerhalb des bergmännischen Bereiches in ihrer Lage (max. 70m) und Höhe verändert, womit es zu einer Verkürzung der Tunnelrampe um rd. 150 m kommt. Eine allfällige, zukünftige Weiterführung des Tunnels wird durch diese Rampenführung fast verunmöglicht. Die Tunnelportale der Rampe bleiben bei der Abänderung in ihrer Lage unverändert.
- In allen anderen Bereichen des Projektes kommt es zu keiner derartigen räumlichen Verschiebung der Trasse.
- Auf der Donaubrücke werden die beiden Achsen der Richtungsfahrbahnen durch den Entfall des zweiten Brückentragwerkes etwa um 10m näher aneinander gerückt.
- Aufgrund der Umplanungen der AST Donau Süd (Projektänderung September 2012) musste auch die Lage des Freinbergtunnels angepasst werden, was zu einer Verkürzung des Tunnels um knapp 30 m führte. Daraus resultiert weiters die Verschiebung der Hauptachse um bis zu 38 m.
- Zur Stationierung und Projektlänge ist festzuhalten, dass der Projektanfang unverändert bleibt und die größere Projektlänge daraus resultiert, dass die Trasse der Hauptfahrbahn im Einreichprojekt 2008 in Richtung Fortsetzung des Nordabschnittes im Berg geendet hat und nunmehr über die ursprünglich nur als Anschlussstelle an die B 127 geplanten Rampen direkt bis zur B127 weitergeführt wird, um den Netzschluss mit der B 127 herzustellen.

Als weitere kleinere Änderungen gegenüber dem Einreichprojekt 2008 können genannt werden:

- Die Halbanschlussstelle Waldeggstraße stellt die Schnittstelle zwischen der Etappe 2 und 3 dar. Die Trennung bedingt eine provisorische Herstellung der Halbanschlussstelle für die Betriebsphase 2. In der Endausbauphase wird hier die Linienführung der Waldeggstraße in Richtung Gaumberg gestreckter als im Einreichprojekt 2008 geführt, wodurch sich im T-Knoten der Rampe Waldeggstraße-2 mit der Waldeggstraße selbst geringfügige Verschiebungen der Fahrflächen von 0-15m ergeben.

- In den Absprungpunkten der Rampen der Anschlussstelle Bahnhof wird die Gradienten geringfügig in der Höhe angepasst.
- Das Betriebsgebäude Donau Süd wird auf Grund der nunmehrigen etappenweisen Inbetriebnahme aufgewertet und dementsprechend vergrößert. Desweiteren wird das Betriebsgebäude aufgrund von Erfordernissen der Bauphase auf die Fläche westlich des Portals der Haupttunnelröhren verlegt.
- Die direkte Einleitung der Brückenwässer in die Donau (ausgenommen Schadstoffunfall) entspricht nicht mehr dem Stand der Technik und wurde daher im Rahmen der Projektänderung 2011 angepasst. Die Entwässerung der Brücke erfolgt nun zu $\frac{3}{4}$ in die GSA Donau Süd und zu $\frac{1}{4}$ in die GSA Donau Nord. Die GSA Donau Nord wird dementsprechend größer ausgebildet. Bei der GSA Donau Süd ist ein zusätzliches Retentionsbecken als Kunstbauwerk (Kammer) am Standort des ehemaligen östlichen Widerlagers sowie eine gedrosselte Einleitung in die Regenwasserkanalisation vorgesehen. Zusätzlich wird für die Löschwasserversorgung ein weiteres Becken errichtet.
- Die Tunnellüftung sowie die Ausrüstungstechnik des Tunnels werden an die Änderungen im Bereich der ASt. Donau Nord und Donau Süd angepasst.
- Das Betriebsgebäude Donau Nord wird vor dem Brückenwiderlager der Donaubrücke situiert.
- Im Sinne der Wirtschaftlichkeit wird die Verlegung des Donauradwegs entlang der B 127 auf das unbedingt erforderliche Ausmaß zur Aufrechterhaltung der Wegebeziehungen gekürzt. Die neue Radwegunterführung befindet sich bei km 4,35 der B 127.
- Adaptierung des Baukonzepts: Die Errichtung der A 26 erfolgt gemäß der etappenweisen Realisierung in drei Bauphasen. Dementsprechend werden die Aussagen im Baukonzept (wie etwa Massenbilanzen, die Situierung von Baustelleneinrichtungsflächen, die Anlage von Baustraßen, die Festlegung von Baustellenzufahrten oder auch die zeitliche Abfolge der Arbeitsschritte) unter Berücksichtigung des aktuellen technischen Projekts adaptiert. Das aktualisierte Baukonzept dient in weiterer Folge als Grundlage für die Darstellung und Bewertung der relevanten Umwelteinwirkungen der drei Bauphasen.
- Der Flächenverbrauch des Vorhabens hat sich aufgrund der technischen Redimensionierungen v.a. im Bereich der Donauquerung geringfügig verringert. Dadurch verringert sich auch der erforderliche Flächenbedarf für die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen.

II.9.2.2. Änderungen im Hinblick auf die Umweltauswirkungen

Wesentliche Beeinflussung der Schutzgüter nach § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 oder der in der UVP zu beschreibenden Parameter:

Weder die Schutzgüter noch die zu beschreibenden Parameter werden nach den Angaben in der UVE durch die Projektänderungen vom Jänner 2012 wesentlich beeinflusst. In manchen Bereichen gibt es durch die abschnittsweise Realisierung bzw. die Redimensionierungen

Verbesserungen, negative Beeinflussungen sind nach den vorliegenden UVE-Unterlagen nur im irrelevanten Bereich zu erwarten.

Die Änderungen, die sich aus der Projektmodifikation September 2012 ergeben, beeinflussen weder die Schutzgüter nach § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 noch die in der UVP zu beschreibenden Parameter wesentlich.

Geänderter Untersuchungsraum:

Die Verkehrsplanfälle des Einreichprojektes 2008 haben sich ausschließlich auf den Vollausbau des gegenständlichen Abschnittes bezogen und auch die Realisierung des Nordteils des Westrings mitbetrachtet. Im geänderten Projekt vom Jänner 2012 kommt es durch die Teilverkehrsfreigabe der ersten Realisierungsstufe (Donaubrücke) zu Verkehrsverlagerungen, die im Projekt 2008 nicht in dieser Form gegeben waren. Es handelt sich dabei um die Leondinger Straße L 1386 westlich von Linz, welche von der B129 südlich nach Leonding führt und die Zaubertalstraße, die als Zulaufstrecken betrachtet und geprüft wurden. Diese Straßenzüge waren zwar im Einreichprojekt 2008 enthalten, wiesen aber bei Gesamtrealisierung der A26 Süd ohne Etappen eine Abnahme der Verkehrsstärken auf, sodass sie nicht näher untersucht wurden.

Der Untersuchungsraum hat sich durch die Projektmodifikation vom September 2012 nicht verändert. In den betroffenen Fachgebieten (z.B. Geologie, Erschütterung) war der Untersuchungsraum bereits ursprünglich ausreichend groß, sodass die geänderte Rampenführung im Bereich der AST Donau Süd innerhalb dieses Bereiches liegt.

II.9.2.3. Angaben zur Frage, ob das Vorhaben weiterhin dem in der Kundmachung vom 17. Juni 2009 beschriebenen Projekt entspricht

Das gegenständliche Projekt entspricht nach wie vor dem in der Kundmachung vom 17. Juni 2009 beschriebenen Vorhaben. Einzig die Bezeichnung „Südabschnitt“, die in der Kundmachung für das gegenständliche Projekt verwendet wird, ist aufgrund der Streichung des „Nordabschnittes“ des Westrings aus dem BStG 1971 nicht mehr richtig. Die Angabe der Projektlänge hat sich verändert: Die Kilometrierung beträgt 4,7 km statt 4,3 km, da die ursprünglichen Rampen nach dem Entfall des Nordabschnittes nunmehr der Hauptfahrbahn hinzugezählt werden.

II.9.3. Rechtsausführungen

II.9.3.1. Allgemeines

Zunächst ist festzuhalten, dass seit der UVP-G-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 77/2012, die Bestimmung des § 24g UVP-G 2000 für Projektänderungen vor Genehmigung des Vorhabens nicht mehr gilt. Auf solche Projektänderungen ist nunmehr auch in Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 ausschließlich § 13 Abs. 8 AVG anzuwenden. Dies gilt – mangels Übergangsbestimmung – auch für jene Verfahren, die bereits vor Inkrafttreten der UVP-G-Novelle 2012 anhängig waren.

Gemäß § 13 Abs. 8 AVG kann der verfahrenseinleitende Antrag in jeder Lage des Verfahrens geändert werden. Durch die Antragsänderung darf die Sache ihrem Wesen nach nicht geändert und die sachliche und örtliche Zuständigkeit nicht berührt werden.

Eine Wesensänderung liegt dann vor, wenn es sich in Wahrheit nicht um eine Änderung des ursprünglichen Antrags, sondern um ein neues, anderes Vorhaben handelt, wenn also die Projektidentität verloren geht, die geänderten Umstände Entscheidungsrelevanz haben und daher grundsätzlich geeignet sind, die Entscheidung zu beeinflussen (vgl. *Altenburger/Berger*, UVP-G², § 5 Rz 4).

Die Erläuterungen zu § 13 Abs. 8 AVG (vgl. AB 1167 BlgNR 20. GP zur AVG-Novelle 1998) betonen ausdrücklich die „Änderungsfreundlichkeit“ des Gesetzes, sodass im Zweifel nicht von einer das Wesen verändernden Antragsänderung auszugehen ist (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, § 13 Rz 45, und *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 5 Rz 29).

Bei Änderungen im erstinstanzlichen Verfahren führt weder der Umstand, dass durch die Änderung der Kreis an betroffenen Personen erweitert wird, noch der Umstand, dass bisher Betroffene anders betroffen sind, zu einer Wesensänderung (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, § 13 Rz 46). Die mögliche Berührung subjektiver Rechte spielt demnach für Änderungen, die im erstinstanzlichen Verfahren vorgenommen werden, grundsätzlich keine Rolle. Die Berührung subjektiver Rechte ist im Verfahren entsprechend zu beachten (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 5 Rz 29).

Bei der Abgrenzung zwischen Projektsänderung und Wesensänderung ist auf die Auswirkungen der Änderungen auf die Schutzgüter des UVP-G 2000 sowie auf die aus den anzuwendenden Materiengesetzen erschließbaren Schutzzwecke abzustellen (vgl. *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, Kommentar zum UVP-G³, § 5 Rz 16, und *Altenburger/Berger*, UVP-G², § 46 Rz 4). In diesem Sinne hat der Umweltsenat in seinem Bescheid vom 4. April 2008, Zl. US 8A/2007/11-94 („ÖÖ-Sbg 380kV-Leitung“), Folgendes ausgeführt:

„Im Anlagenverfahren können Änderungen etwa dann als unwesentlich qualifiziert werden, wenn sie im Vergleich zum ursprünglichen Antrag keine neuen oder größeren Gefährdungen bewirken. Grundsätzlich sind bei der Beurteilung der Wesentlichkeit einer Änderung auch die anzuwendenden Rechtsvorschriften heranzuziehen, die Kriterien dafür enthalten können, inwieweit Änderungen eines Anbringens (noch) zulässig sind. Unzulässig wären Änderungen, die dem Vorhaben ein gänzlich anderes Aussehen bzw. im Lichte der anzuwendenden Materiengesetze eine andere Qualität verleihen würden. Die Zuständigkeit der Behörde darf keinesfalls verändert werden. Im Berufungsverfahren ist zusätzlich der Umstand zu beachten, dass die Berufungsbehörde sachlich nicht über mehr entscheiden darf, als Gegenstand des erstinstanzlichen Verfahrens war. Die Bestimmung des § 66 Abs. 4 AVG zieht in dieser Hinsicht engere Grenzen als der bloß auf das Wesen der Sache abstellende § 13 Abs. 8 AVG. Antragsänderungen im Berufungsverfahren, wodurch andere Parteien als bisher oder bisherige Verfahrensparteien anders als bisher in ihren Rechten berührt werden, sind deshalb unzulässig. Darüber hinaus ist die Wesentlichkeit von in einem UVP-Verfahren erfolgenden Abänderungen eines Vorhabens insbesondere aus dem Blickwinkel der Schutzgüter des § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 – abstrakt – zu beurteilen (vgl. VwGH 23.10.2007, 2006/06/0343).“

II.9.3.2.. Rechtliche Beurteilung der Änderung des verfahrenseinleitenden Antrages gemäß § 13 Abs. 8 AVG

Begründung für die Projektänderung:

- Keine Änderung der sachlichen und örtlichen Zuständigkeit

Gemäß § 13 Abs. 8 AVG kann ein verfahrenseinleitender Antrag in jeder Lage des Verfahrens geändert werden, wenn durch die Antragsänderung die Sache ihrem Wesen nach nicht geändert wird und die sachliche und örtliche Zuständigkeit nicht berührt werden.

Durch die mit Antrag vom 31. Jänner 2012 vorgelegten geänderten Einreichunterlagen kommt es zu keiner Berührung der sachlichen und örtlichen Zuständigkeit. Die auf Grund des ursprünglichen Antrages vom 21. Mai 2008 ausgelösten Zuständigkeiten der Behörden gemäß § 24 Abs. 1, 3 und 4 UVP-G 2000 bleiben bestehen.

Für den Fall, dass erst die Antragsänderung vom September 2012 eine Wesensänderung auslösen würde, wäre das Schreiben vom 21. September 2012 als Neuantrag zu werten. Dies hätte wiederum eine Erweiterung der Zuständigkeit der BMVIT aufgrund der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 des UVP-G 2000 zur Folge (erweiterte Teilkonzentration). Dieser Zuständigkeitsverschiebung geht jedoch die Qualifikation der Änderungen als Wesensänderung voraus, sie ist daher für die Lösung der gegenständlichen Rechtsfrage irrelevant.

- Antrag auf Neubau des Bundesstraßenbauvorhabens A 26 Knoten Linz/Hummelhof (A 7) bis Anschlussstelle Donau Nord

Festzuhalten ist, dass sich der Antrag der ASFINAG vom 21. Mai 2008 auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Erlassung eines Bescheides gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 insbesondere in Verbindung mit § 24h Abs. 1 UVP-G 2000, § 4 Abs. 1 BStG 1971, § 17 Forstgesetz 1975 und § 7 Abs. 1 STSG zum Neubau des Bundesstraßenabschnittes A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof (A 7) bis Anschlussstelle Donau Nord (Abschnitt Süd) bezog. Die Projektlänge wurde im gegenständlichen Antrag mit 4,361 km angegeben, wobei der gegenständliche südliche Bundesstraßenabschnitt von km 0,60 + 08,567 bis km 4,9 + 69,805 angegeben wurde. Der gegenständliche Antrag bezog sich auf einen Abschnitt der A26, die Verwirklichung des gesamten Westringes (Süd- plus Nordteil) war nicht Antragsgegenstand.

Die mit Schreiben vom 31. Jänner 2012 vorgelegten überarbeiteten Einreichunterlagen beziehen sich laut diesem Schreiben ebenfalls auf die A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof (A 7) bis Anschlussstelle Donau Nord, wobei nicht mehr von einem Teilabschnitt die Rede ist, sondern vom Vorhaben schlechthin. Im gegenständlichen Schreiben wird dargelegt, dass sich auf Grund der in den Unterlagen dargestellten Projektänderungen die Angaben zur Kilometrierung und Projektlänge in der Projektbezeichnung angepasst hätten. Angegeben wird als neue Kilometrierung Kilometer 0,6 + 08,567 bis km 5,3 + 33,261 sowie eine neue Projektlänge von 4,73 km. Diese Unterscheidungen bewirken jedoch kein aliud, zumal sich an der Verwirklichungsabsicht der

A 26 vom Knoten Linz/Hummelhof (A 7) bis zur Anschlussstelle Donau Nord nichts geändert hat.

Des Weiteren wurde im gegenständlichen Schreiben vom 31. Jänner 2012 der Antrag vom Mai 2008 in keiner Weise eingeschränkt. Auch der Antrag vom Mai 2008 bezog sich lediglich auf die A 26 Linzer Autobahn vom Knoten Linz/Hummelhof (A 7) bis zur Anschlussstelle Donau Nord. Obwohl der Nordteil der A 26 nicht mehr im Bundesstraßengesetz enthalten ist, bedurfte es aufgrund dieser Novelle (BGBl. I. Nr. 62/2011) keiner Antragseinschränkung durch die Projektwerberin. Selbst eine Einschränkung des Antrages müsste aber nicht unbedingt gemäß der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes zu einer Wesensänderung führen.

Auch dieser Aspekt der nicht erforderlichen Antragseinschränkung spricht für eine Projektänderung.

- Vergleich mit dem kundgemachten Vorhaben von 2009, Edikt vom 17. Juni 2009

Wie bereits oben dargelegt, entspricht das gegenständliche Projekt nach wie vor dem in der Kundmachung vom 17. Juni 2009 beschriebenen Vorhaben. Einzig die Bezeichnung „Südabschnitt“, die in der Kundmachung für das gegenständliche Projekt verwendet wird, ist aufgrund der Streichung des „Nordabschnittes“ des Weststrings aus dem Bundesstraßengesetz nicht mehr richtig.

Ergänzend wurde im Edikt darauf hingewiesen, dass nunmehr eine abschnittsweise Verwirklichung beantragt ist. An der Beschreibung des endgültig fertigzustellenden Vorhabens ändert sich jedoch nichts.

Die Kilometrierung hat sich gegenüber dem Einreichprojekt 2008 von einer Länge von rund 4,3 km (siehe Edikt vom 17. Juni 2009) mit der Antragsänderung vom Jänner 2012 auf rund 4,7 km erweitert. Durch die Änderung betreffend den Tunnel Freinberg vom September 2012 ändert sich nichts an der Beschreibung des Vorhabens in der Kundmachung 2009. Lediglich die angegebene Länge des Tunnels ändert sich marginal um 27 m, von rund 3,2 km auf rund 3,1 km. Die Gesamtkilometrierung beträgt nunmehr 4,696 km (Vergleich Jänner 2012 4,724 km).

- Erweiterung des Kreises der Betroffenen

Eine Erweiterung des Kreises der Betroffenen kann einerseits sowohl durch die beiden Antragsänderungen nicht ausgeschlossen werden, andererseits resultiert die Erweiterung auch aus einer Nachforderung der Behörde vom Jänner 2010 zum ursprünglich eingereichten Vorhaben. Zu diesem Zeitpunkt mussten ergänzende Lärmberechnungen betreffend den vom gegenständlichen Bauvorhaben verursachten Schienenlärm nachgefordert werden, die mit Juni 2010 vorgelegt wurden und eine Erweiterung des lärmtechnischen Untersuchungsraumes vor allem um den Bereich Froschberg nach sich zogen. Da im gegenständlichen Verfahren der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in erster Instanz entscheidet, führt weder der Umstand, dass durch die Änderung der Kreis an betroffenen Personen erweitert wird, noch der Umstand, dass bisher Betroffene anders betroffen sind, zu einer Wesensänderung. Die Berührung der subjektiven Rechte wäre im

Verfahren nur dahingehend zu beachten, dass gemäß § 9 UVP-G 2000 der Antrag samt Änderungen neu kundgemacht werden müsste.

- Auswirkung der Änderungen auf die Schutzgüter des UVP-G 2000 und auf die Schutzzwecke der Materiengesetze

Nach den Angaben in der UVE werden weder die Schutzgüter noch die zu beschreibenden Parameter durch die beschriebenen Projektänderungen Jänner 2012 wesentlich beeinflusst. In manchen Bereichen gibt es durch die abschnittsweise Realisierung bzw. die Redimensionierungen Verbesserungen, negative Beeinflussungen sind nach den vorliegenden UVE-Unterlagen nur im irrelevanten Bereich zu erwarten. Die Änderungen, die sich aus der Projektmodifikation September 2012 ergeben, beeinflussen ebenfalls weder die Schutzgüter nach § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 noch die in der UVP zu beschreibenden Parameter wesentlich. Der Einfluss der gesamten Änderungen auf das STSG-Verfahren ist laut Aussage der Tunnel-Verwaltungsbehörde nicht wesentlich.

Diesbezüglich kann gemäß der oben zitierten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes und des Umweltsenates davon ausgegangen werden, dass die vorgenommenen Änderungen im Vergleich zum ursprünglichen Antrag keine neuen oder größeren Gefährdungen bewirken. Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang, dass die Qualifikation einer Änderung als wesentlich oder unwesentlich zum Zwecke dieser verfahrensrechtlichen Entscheidung vor einer Begutachtung durch die Sachverständigen der Behörde vorzunehmen war, weshalb dies lediglich durch eine Grobprüfung durch die zuständige Fachabteilung in Anlehnung an die Aussagen der UVE getroffen werden konnte.

- Trassenverschiebung, Änderung der Flächeninanspruchnahme

Der Flächenverbrauch des Vorhabens verringert sich aufgrund der technischen Redimensionierungen v.a. im Bereich der Donauquerung geringfügig. Dadurch verringert sich auch der erforderliche Flächenbedarf für die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen, weshalb im Sinne der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes dies im Hinblick auf die Schutzgüter des § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 keinesfalls zu einer anderen Gesamtbeurteilung führen kann. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass die Judikatur bei einem geringeren Flächenverbrauch einen weniger strengen Maßstab anlegt. Mit dem Änderungsantrag September 2012 ändert sich lediglich der unterirdische Flächenverbrauch ohne Einfluss auf die Schutzgüter.

Mit der ersten Antragsänderung wurde auch keine räumliche Verschiebung des Projektes vorgenommen, die eine Identitätsänderung begründen könnte. Die stellenweisen Trassenverschiebungen sind im Vergleich zum Gesamtprojekt als marginal anzusehen. Ergänzend dazu kamen im September 2012 die Verschiebung der Hauptachse um 38 m resultierend aus der Änderung Tunnel Freinberg und eine Verlängerung der Rampe 1A um ca. 150 m und der Rampe 2A um ca. 200 m. Im Hinblick auf das Erkenntnis des VwGH zum Lainzer Tunnel (Zl. 2002/03/0213) liegt jedoch weiterhin Projektidentität vor.

- Auswirkungen auf die Materiengesetze

Aufgrund der Modifikationen und Ergänzungen vom September 2012 konnte aus Sicht der Tunnel-Verwaltungsbehörde der Einfluss auf das Genehmigungsverfahren gem. STSG als nicht wesentlich bezeichnet werden, da keine Reduzierung der Qualität des geänderten Projektes gegenüber dem Einreichprojekt 2008 in Bezug auf das STSG mehr festgestellt werden konnte. Es käme vielmehr sogar teilweise zu Verbesserungen hinsichtlich der Fluchtwegsabstände in den Rampen und im Haupttunnel des Tunnels Freinberg und hinsichtlich der Längsneigung der Rampen im Bereich Ast. Donau Süd.

Im Bereich des BStG 1971 kommt es weiters durch die Projektänderung zu einer neuerlichen Beurteilung der Wirtschaftlichkeit im Sinne des § 4 BStG 1971. Davon sind jedoch Rechte von Parteien, außer allenfalls jene der Antragstellerin, nicht betroffen.

Weitere Materienverfahren sind von den Änderungen nicht betroffen. Insgesamt ist somit der Einfluss der Änderungsanträge auf die Materien Gesetze nicht wesentlich im Sinne der Judikatur (US 8A/2007/11-94, „OÖ-Sbg 380kV-Leitung“).

Conclusio:

Aus diesen Gründen kommt die ho. Behörde insgesamt zum Ergebnis, dass es sich hier eindeutig um eine Projektänderung und nicht um eine Wesensänderung handelt. Allein die Tatsache, dass das Projekt nun in Form von Verwirklichungsabschnitten genehmigt wird, kann kein aliud bewirken. Auch der Umstand, dass der Nordteil der A 26 mit der Novelle BGBl. I Nr. 62/2011 aus dem Verzeichnis 1 des BStG 1971 gestrichen wurde, führt zu keiner Wesensänderung, zumal im Mai 2008 nur der Südteil der A 26 zur Genehmigung eingereicht wurde.

II.9.3.3. Verfahrensrechtliche Folgen der Projektänderung

Der ursprüngliche Antrag der ASFINAG vom 21. Mai 2008 bleibt aufrecht und es war gemäß § 37 2. Satz AVG das Ermittlungsverfahren insoweit zu ergänzen, als dies im Hinblick auf seinen Zweck notwendig ist (seit der UVP-G-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 77/2012, gilt § 24g UVP-G 2000 für Projektänderungen vor Genehmigung des Verfahrens nicht mehr). Es ist nach Zweckmäßigkeit zu entscheiden, welche Verfahrensschritte zu wiederholen sind (*Baumgartner/Petek, UVP-G § 18b „Die bisher durchgeführten Schritte (Kundmachung, Auflage, UV-GA oder zusammenfassende Bewertung, mündliche Verhandlung usw) sind nicht zwingend zu wiederholen, die Behörde hat darüber je nach Zweckmäßigkeit zu entscheiden.“*). Betroffene Parteien sind in angemessener Weise einzubinden. Insbesondere im Hinblick auf die durch die Änderungen neu bzw. anders als im ursprünglichen Projekt Betroffenen wurden der Antrag und die gesamten überarbeiteten Projektunterlagen einschließlich der UVE sowie zu Vergleichszwecken das Einreichprojekt „Dezember 2008“ gemäß § 9 UVP-G 2000 iVm § 44a f AVG in den Standortgemeinden und im ho. Bundesministerium zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Die Unterlagen wurden darüber hinaus den mitwirkenden Behörden, dem OÖ Umweltanwalt, den Standortgemeinden sowie dem BMLFUW zur Stellungnahme übermittelt.

Die bisher abgegebenen rund 1800 Stellungnahmen und Einwendungen blieben aufrecht, ebenso behielten sämtliche Einwender ihre Parteistellung (*Altenburger/Berger, UVP-G § 19 Rz 13: „Wird die Auflagefrist nach § 9 wiederholt (zB aufgrund eines Kundmachungsmangels), so müssen Parteien, die bereits während der ersten Auflage Einwendungen erhoben haben, diese*

nicht neuerlich während der zweiten Auflage erneut einbringen, weil grundsätzlich von einer Einheit des Verfahrens auszugehen ist (vgl. US 9.5.2007, 4B/2007/6-7 'Voitsberg Pst')“) und es erfolgte eine Auseinandersetzung damit in den Stellungnahmenbänden. Auch die Bürgerinitiativen, die sich während der öffentlichen Auflage vom 25. Juni bis 13. August 2009 rechtmäßig konstituiert haben, verloren nicht ihre Parteistellung. Während der nochmaligen öffentlichen Auflage hatten die bereits konstituierten Bürgerinitiativen bzw. die Parteien, die bereits eine Stellungnahme bzw. Einwendung abgegeben haben, die Möglichkeit, zu den Änderungen Stellung zu nehmen. Soweit sich durch die Änderungen neue Betroffene ergaben bzw. Personen anders als im ursprünglichen Projekt betroffen waren, so waren diese insoweit nicht präkludiert und konnten ebenfalls eine Stellungnahme abgeben. Darüber hinaus konnten sich neue Bürgerinitiativen bilden.

Nach *Altenburger/Berger*, UVP-G, § 18b Rz 10f, lebt eine bereits verlorene (präkludierte) Parteistellung nicht wieder auf. Sind bereits präkludierte Parteien aber in einer anderen Weise und somit in anderen subjektiven Rechten als im ursprünglichen Projekt berührt, so muss ihnen auch die Möglichkeit gegeben werden, ihre Parteienrechte – soweit sie nicht präkludiert sind und auch noch nicht präkludieren konnten – wahrzunehmen. Sind durch das Projekt neue Beteiligte betroffen, ist ihnen Gelegenheit zu geben, ihre Rechte wahrzunehmen.

Schmelz/Schwarzer, UVP-G, § 5 Rz 30, führen ebenfalls dazu aus, dass bei wesentlichen Projektmodifikationen die Parteistellung präkludierter Parteien wieder auflebt, soweit neue subjektive Rechte berührt sind oder die Parteien in ihren bereits tangierten Rechten anders als nach dem ursprünglichen Antrag betroffen werden, weil sie bezüglich des geänderten Teils des Verfahrensgegenstands noch nicht die Möglichkeit hatten, sich zu verschweigen und dadurch die Parteistellung zu verlieren (VwGH 11.10.2007, 2006/04/0250 mwN). Für das Wiederaufleben der Parteistellung ist nicht entscheidend, ob es durch die Maßnahme tatsächlich zu einer Verbesserung oder Verschlechterung für die Parteien kommt, sondern lediglich, ob die Maßnahme im Vergleich zum bisherigen Vorhaben geeignet ist, die subjektiv-öffentlichen Rechte der Parteien nachteilig zu beeinflussen.

Nach *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 37 Rz 15, hat die Behörde jenen Personen, die erstmalig an der geänderten Sache vermöge eines Rechtsanspruchs oder eines rechtlichen Interesses beteiligt sind, sowie jenen, die durch die Änderung des Prozessgegenstands anders als bisher in ihren Rechten berührt werden – auch neuerlich – Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Rechte zu geben.

Ergänzend ist festzuhalten, dass sämtliche während der öffentlichen Auflagen abgegebenen Stellungnahmen – unabhängig von den verfahrensrechtlichen Fragen der Parteistellung oder Präklusion – in den Stellungnahmenbänden beantwortet wurden.

Aufgrund der Verlegung eines Radweges in ihrem Gemeindegebiet war Puchenau Standortgemeinde und hatte im Verfahren Parteistellung. Es wurden daher auch die Projektunterlagen in der Gemeinde Puchenau zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Obwohl Puchenau durch das geänderte Projekt physisch nicht mehr berührt wird, wurde die Gemeinde aus Gründen der Rechtssicherheit weiterhin als Standortgemeinde angesehen.

Vor diesem Hintergrund hat die ho. UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 den verfahrenseinleitenden Antrag vom 21. Mai 2008, die

Antragsänderungen vom 31. Jänner 2012 und vom 20. September 2012 und die gesamten nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung in der geänderten konsolidierten Fassung mit der Bezeichnung „Einreichprojekt 2008 – Projektänderung Dezember 2011“ sowie zu Vergleichszwecken das Einreichprojekt „Dezember 2008“ zur öffentlichen Einsicht in den Standortgemeinden Linz und Puchenau sowie im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie für die Dauer von acht Wochen, vom 10. Dezember 2012 bis 4. Februar 2013, aufgelegt (siehe Punkt I.10).

Insgesamt ergab sich somit durch die Qualifikation der geänderten Unterlagen als Projektänderung und der Fortführung des im Mai 2008 begonnenen Verfahrens kein Nachteil für die Verfahrensbeteiligten.

II.10. Rechtsfolgen der nicht vollständigen Erfüllung des Verbesserungsauftrages

Die ho. Behörde erteilte der Projektwerberin mit Schreiben vom 6. Juni 2012 einen Verbesserungsauftrag gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG. Darin wurde die Projektwerberin unter Hinweis auf die Rechtsfolge des § 13 Abs. 3 AVG aufgefordert, die geforderten Verbesserungen und Ergänzungen der Umweltverträglichkeitserklärung und der für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen bis 15. Juli 2012 vorzunehmen. Mit Schreiben vom 5. Juli 2012 ersuchte die Projektwerberin um Fristerstreckung bis 21. September 2012.

Die (behördliche) Frist zur Verbesserung des Mangels kann von der Behörde erstreckt werden (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, Rz 29 zu § 13). Dem Antrag auf Fristerstreckung konnte daher seitens der Behörde stattgegeben werden.

Am 21. September 2012 legte die Projektwerberin die auf Grund des Verbesserungsauftrages überarbeiteten Unterlagen fristgerecht vor, jedoch wurde der Verbesserungsauftrag nicht zur Gänze erfüllt.

Kommt der Einschreiter dem Verbesserungsauftrag nicht innerhalb der tatsächlich gesetzten Frist zur Gänze nach, so ist die Behörde gemäß § 13 Abs. 3 AVG befugt, das Anbringen mit verfahrensrechtlichem Bescheid zurückzuweisen. Die nur teilweise Erfüllung des Verbesserungsauftrags ist also der gänzlichen Unterlassung der Mängelbehebung gleichzusetzen (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, Rz 30 zu § 13).

Es gibt jedoch keinen Anhaltspunkt dafür, dass die Behörde verpflichtet ist, einen Zurückweisungsbescheid zu erlassen, wenn ein Verbesserungsauftrag nicht zur Gänze erfüllt wurde. Der ho. Behörde erschien es jedenfalls aus verfahrensökonomischen Gründen zweckmäßig, einen weiteren Verbesserungsauftrag zu erteilen, zumal der Verbesserungsauftrag vom 6. Juni 2012 nur in einigen wenigen Punkten nicht erfüllt wurde.

Am 19. Oktober 2012 legte die Projektwerberin schließlich fristgerecht die vollständig verbesserten Unterlagen vor.

II.11. Verspätete Stellungnahmen

Durch die Versäumung der Frist geht gemäß § 44b Abs. 1 AVG die Parteistellung verloren. Da die erforderliche inhaltliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen gemäß § 9 Abs. 5 iVm § 24c UVP-G 2000 im Rahmen der Gutachtenserstellung ebenfalls durch die Einhaltung der Frist bedingt ist (vgl. den Wortlaut des § 9 Abs. 5 leg. cit. und *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 9, Rz 31), erfolgte keine Aufnahme von verspäteten Schreiben in die Stellungnahmenbände. Die verspäteten Stellungnahmen/Einwendungen wurden jedoch in den Teilgutachten berücksichtigt, insoweit sie ein anderslautendes Ergebnis herbeiführen konnten.

Zu den verspäteten Stellungnahmen im Einzelnen:

Frau Ute Drexel, Herr Prof. Ing. Rudolf Möstl, Frau Ulrike Reznar und Herr Dietmar Gruber haben während der Auflage 2009 keine Einwendungen erhoben. Im Rahmen des Auflageverfahrens 2012/2013 gaben sie jeweils verspätete Stellungnahmen ab. Gemäß Edikt vom 30. November 2012 war der 4. Februar 2013 der letzte Tag der Frist, wobei die Tage des Postlaufes nicht einzurechnen waren. Frau Ute Drexel gab ihre Stellungnahme am 5. Februar 2013 zur Post. Die Stellungnahme von Herrn Ing. Rudolf Möstl ist mit 28. Februar 2013 datiert und langte am 6. März 2013 bei der ho. Behörde ein (der Poststempel ist unleserlich). Frau Ulrike Reznar gab ihre Stellungnahme am 25. April 2013, Herr Dietmar Gruber gab seine Stellungnahme am 13. Mai 2013 zur Post. Durch die Versäumung der Frist verloren sie gemäß § 44b Abs. 1 AVG ihre Parteistellung. Zur verspäteten Stellungnahme von Herrn Dietmar Gruber wird noch Folgendes festgehalten:

Herr Dietmar Gruber ist wohnhaft in Weinberg 37, 4708 Schlußberg, Bezirk Grieskirchen in Oberösterreich, er wohnt somit außerhalb des Einflussbereichs des gegenständlichen Vorhabens. Seine Stellungnahme bezieht sich auf das Wohnobjekt „Obere Donaulände 119 (KG 45203 Linz, GST 2818)“, das er nach eigenen Angaben Ende des Jahres 2012 von seiner Mutter übernommen hat.

Dietmar Gruber hat während der Auflage 2009 keine Stellungnahme abgegeben. Zum Objekt Obere Donaulände 119, 4020 Linz, wurde auch von anderen Personen während der Auflage 2009 keine Stellungnahme abgegeben, sodass davon ausgegangen werden kann, dass der damalige Eigentümer gemäß § 44b Abs. 1 AVG seine Parteistellung verloren hat.

Für den Verlust der Parteistellung im Großverfahren durch die Unterlassung der Erhebung von Einwendungen ist es unerheblich, ob jemand im Zeitpunkt der öffentlichen Auflage der Unterlagen (grundbücherlicher) Eigentümer eines Grundstückes in dem vom Vorhaben betroffenen Bereich war oder nicht. Das Gesetz bestimmt als maßgeblichen Zeitraum für die Bewahrung der Parteistellung eindeutig den Zeitraum während der Auflage der Unterlagen. Ein späterer Erwerb eines Grundstückes ändert an der rechtlichen Situation nichts, denn nach der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes treten Rechtsnachfolger in die vom Rechtsvorgänger geschaffene Rechtsstellung ein und müssen daher unter anderem eine diesem gegenüber eingetretene Präklusion gegen sich gelten lassen (vgl. den Bescheid des Umweltsenates vom 9. Mai 2007, ZI. US 4B/2007/6-5, „Voitberg Pst“). Daraus folgt, dass Herr Gruber den Verlust der Parteistellung seines Rechtsvorgängers gegen sich gelten lassen muss.

Nach Erwerb des Eigentums an dem in Rede stehenden Objekt bestand jedoch für Herrn Gruber die Möglichkeit, während der öffentlichen Auflage der geänderten Projektunterlagen vom 10. Dezember 2012 bis 4. Februar 2013 eine Stellungnahme zum geänderten Vorhaben abzugeben.

Die gegenständliche Stellungnahme wurde am 13. Mai 2013 zur Post gegeben und ist daher jedenfalls verspätet. Herr Gruber macht jedoch geltend, dass er wegen der Übernahme seines Elternhauses, des massiv schlechter werdenden Gesundheitszustandes seiner Mutter und der Tatsache, dass er keinen Zugang zu einer Linzer Zeitung habe, von seinem Stellungnahmerecht nicht habe Gebrauch machen können.

Gemäß § 44b Abs. 1 iVm § 42 Abs. 3 AVG kann eine Person, die glaubhaft macht, dass sie durch ein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis verhindert war, rechtzeitig Einwendungen zu erheben, und die kein Verschulden oder nur ein milderer Grad des Versehens trifft, binnen zwei Wochen nach Wegfall des Hindernisses, jedoch spätestens bis zum Zeitpunkt der rechtskräftigen Entscheidung der Sache bei der Behörde Einwendungen erheben. Solche Einwendungen gelten als rechtzeitig erhoben und sind von jener Behörde zu berücksichtigen, bei der das Verfahren anhängig ist.

Unvorhergesehen ist ein Ereignis, wenn es die Partei tatsächlich nicht einberechnet hat und seinen Eintritt auch unter Bedachtnahme von zumutbarer Aufmerksamkeit und Vorsicht nicht erwarten konnte. Maßgeblich sind die konkreten Umstände des Einzelfalles. Ein Ereignis ist unabwendbar, wenn sein Eintritt objektiv von einem Durchschnittsmenschen nicht verhindert werden kann. Es kommt nicht auf die konkreten Vorgänge im Einzelfall an. Der Präkludierte muss im Wiedereinsetzungsantrag das Ereignis konkret beschreiben und die Umstände glaubhaft machen, die ihn an der Vornahme der Prozesshandlung gehindert haben. Dh er muss von sich aus die Beweismittel anbieten, welche die Wahrscheinlichkeit des Vorliegens eines unvorhergesehenen oder unabwendbaren Ereignisses, durch welches er an der rechtzeitigen Erhebung einer Einwendung gehindert wurde, dartun. Es trifft ihn die Behauptungspflicht und „Beweislast“, eine amtswegige Prüfung, ob Wiedereinsetzungsgründe vorliegen, ist nicht vorgesehen (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 42 Rz 51).

Herr Gruber legt nicht näher dar, inwieweit ihn die Übernahme seines Elternhauses und der massiv schlechter werdende Gesundheitszustand seiner Mutter daran gehindert haben, von der Kundmachung des Edikts Kenntnis zu erlangen. Dies ist für die Behörde auch nicht erkennbar, sodass in der Übernahme des Elternhauses und im massiv schlechter werdenden Gesundheitszustand der Mutter ein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis nicht gesehen werden kann.

Auch der Umstand, dass Herr Gruber keinen Zugang zu einer Linzer Zeitung hatte, ist kein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis. Das Edikt wurde nämlich durch Verlautbarung im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Oberösterreich weit verbreiteter Tageszeitungen (OÖ Kronen Zeitung und OÖ Nachrichten) und im Amtsblatt der Wiener Zeitung sowie durch Anschlag an den Amtstafeln des Gemeindeamts bzw. Magistrats der Standortgemeinden und im Internet kundgemacht. Es kann somit keine Rede davon sein, dass das Edikt nur in einer Linzer Zeitung kundgemacht wurde. Herr Gruber, der in Oberösterreich wohnt, hatte daher ausreichend Gelegenheit, von der Kundmachung des Edikts Kenntnis zu erlangen.

Im Übrigen enthält die Stellungnahme keine Einwendungen gegen die Projektänderungen, sondern Herr Gruber fordert ausschließlich die Ablöse des Wohnobjektes Obere Donaulände 119. Zur Wahrung der Parteistellung hätte Herr Gruber jedoch vorbringen müssen, dass er durch die Projektänderungen in seinen Rechten betroffen ist, und er hätte konkrete Einwendungen gegen die Projektänderungen erheben müssen.

Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass Herr Dietmar Gruber im gegenständlichen UVP-Verfahren keine Parteistellung hat.

II.12. Erstellung und Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens, Mündliche Verhandlung

Das gemäß § 24c UVP-G 2000 zu erstellende Umweltverträglichkeitsgutachten (UVG) sowie die Teilgutachten wurden von allen Sachverständigen unterfertigt und ebenso wie die Sicherheitsbeurteilungen von den zuständigen Fachabteilungen IV/ST1 und IV/ST2 auf ihre Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit überprüft. Die Auflage des UVG erfolgte gemeinsam mit den Teilgutachten, den Stellungnahmenbänden sowie dem forsttechnischen Gutachten und den ergänzenden Unterlagen gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 für den Zeitraum vom 30. August 2013 bis einschließlich 30. September 2013.

Gemäß § 24 Abs. 7 in Verbindung mit § 16 Abs. 1 UVP-G 2000 und gemäß § 44d Abs. 1 AVG wurde für die von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 anzuwendenden Verwaltungsvorschriften eine mündliche Verhandlung in der Standortgemeinde Linz abgehalten, da dieser Ort der Sachlage nach nicht zuletzt im Hinblick auf die Erreichbarkeit durch die Beteiligten am zweckmäßigsten erschien. Unter Beachtung des § 43 AVG wurde die Verhandlung durchgeführt und den Parteien das Recht auf Gehör gewährt sowie den anderen Beteiligten Gelegenheit geboten, bei der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken.

II.13. Zeitplan

Gemäß § 24b Abs. 1 UVP-G 2000 in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 hat die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 gemeinsam mit den sonstigen für die Erteilung von Genehmigungen zuständigen Behörden einen Zeitplan für den Ablauf der Verfahren zu erstellen, in dem für die einzelnen Verfahrensschritte unter Berücksichtigung der durch Art, Größe und Standort des Vorhabens notwendigen Erhebungen und Untersuchungen Fristen festgelegt werden. Der Zeitplan ist im Internet zu veröffentlichen. Erhebliche Überschreitungen des Zeitplans sind in den Genehmigungsbescheiden zu begründen.

Demgemäß wurde ein mit den mitwirkenden Behörden abgestimmter Zeitplan (Stand: 22. Juni 2009) am 24. Juni 2009 auf der Homepage des ho. Bundesministeriums veröffentlicht. Dieser prognostizierte und mit möglichst knappen Fristen für die einzelnen Verfahrensschritte kalkulierte Zeitplan konnte aus folgenden Gründen nicht eingehalten werden:

Im Zuge der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens ergab sich in den Fachbereichen Luft und Humanmedizin die Notwendigkeit einer Projektmodifikation. Die Projektwerberin legte daraufhin mit Schreiben vom 31. August 2010 ergänzende Unterlagen zum Fachbereich Luft („Fachbeitrag Luftschadstoffe – Technische Alternativen zu temporären 60km/h im Bereich Westbrücke“) vor (siehe Punkt I.6.1). Weiters ergab sich im Fachbereich Lärm der Bedarf einer Projektänderung. Die Projektwerberin legte mit Schreiben vom 15. Juni 2010 den „Fachbeitrag Schalltechnik – bahnbedingte Immissionen und Objektschutzmaßnahmen“ vor (siehe Punkt I.6.2). Dadurch verzögerte sich die Fertigstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens.

Im Rahmen der Evaluierung der Bundesstraßenprojekte durch die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie und die ASFINAG und den dazu stattgefundenen Gesprächen zwischen dem Land Oberösterreich und der Frau Bundesministerin ergab sich schließlich, dass die A 26 Linzer Autobahn nur in einem reduzierten Ausmaß gebaut werden soll und auf den Nordteil der A 26 verzichtet wird sowie die Realisierung des Südteils in drei Bauetappen erfolgen soll. Die in Aussicht genommenen Umplanungen wurden von der Projektwerberin dem ho. Bundesministerium in einer Besprechung am 21. Dezember 2010 mitgeteilt. Einen entsprechenden Änderungsantrag kündigte die Projektwerberin mit Schreiben vom 1. März 2011 an. Mit Schreiben vom 31. Jänner 2012, bei der ho. Behörde eingelangt am 1. Februar 2012, legte die Projektwerberin den Änderungsantrag samt den überarbeiteten Einreichunterlagen vor.

Aufgrund der Projektänderungen erschien es der ho. Behörde zweckmäßig, einen neuen Zeitplan zu erstellen und mit den mitwirkenden Behörden abzustimmen. Dieser Zeitplan (Stand: 3. Dezember 2012) wurde am 10. Dezember 2012 auf der Homepage des ho. Bundesministeriums veröffentlicht. Auch dieser prognostizierte und mit möglichst knappen Fristen für die einzelnen Verfahrensschritte kalkulierte Zeitplan konnte jedoch aus folgenden Gründen nicht eingehalten werden:

Nach der mündlichen Verhandlung langten bei der ho. Behörde noch zahlreiche ergänzende Stellungnahmen ein, mit denen sich die ho. Behörde auseinanderzusetzen hatte.

Weiters wurden auf der Homepage des Landes Oberösterreich Anfang 2014 die Ergebnisse der OÖ Verkehrserhebung 2012 und die Berichte zur Verkehrserhebung veröffentlicht. Auf Grund dieser Veröffentlichung musste das Ermittlungsverfahren ergänzt und zu den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens Parteiengehör gewährt werden.

Im Rahmen des zuvor erwähnten Parteiengehörs wurde auch ein von Dr. Helmut Steiner erstelltes ornithologisches Gutachten vom 8. Juli 2014 über die Bedeutung des Wanderfalken-Brutvorkommens im Bereich der „Urfahrwänd“ bei Linz sowie eine Stellungnahme von Regio Consult vom August 2014 zum Thema „Artenschutzrechtliche Alternativenprüfung unter besonderer Berücksichtigung des Wanderfalken“ vorgelegt. Auf Grund dieser Unterlagen musste das Ermittlungsverfahren im Bereich Naturschutz ergänzt und zu den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens Parteiengehör gewährt werden.

Am 3. September 2014 trat die Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014, in Kraft. Dies bedeutete eine im Verfahren zu beachtende Änderung der Rechtslage für den Fachbereich Lärm. Die Projektwerberin legte daraufhin ergänzende Unterlagen gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 vor. Die ho. Behörde musste wiederum das

Ermittlungsverfahren ergänzen und zu den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens Parteiengehör gewähren.

Im Rahmen des gewährten Parteiengehörs langten jeweils wiederum Stellungnahmen ein, mit denen sich die ho. Behörde auseinandersetzen hatte.

Weiters konnten die beiden erwähnten Zeitpläne auch im Hinblick auf die von der ho. Behörde zu erteilenden Verbesserungsaufträge (siehe Punkt I.) nicht eingehalten werden.

Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass dem Zeitplan und den darin festgelegten Fristen keine Verbindlichkeit zukommt, sondern der Zeitplan der behördeninternen Ablaufplanung und -gliederung des Verfahrens dient (vgl. z.B. *Eberhartinger-Tafill/Merl*, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Kommentar, § 7 und § 24b).

III. Umweltverträglichkeitsgutachten, Forsttechnisches Gutachten, Sicherheitsbeurteilungen

III.1. Umweltverträglichkeitsgutachten

III.1.1. Teilgutachten Verkehr und Verkehrssicherheit

Untersuchungsraum

Das Vorhaben beabsichtigt mit dem Projekt A 26 Linzer Autobahn „Knoten Linz/Hummelhof (A 7) bis ASt. Donau Nord“ eine Bündelung der Verkehrsströme auf eine umweltschonende Trasse der A 26 mit abschnittsweiser Tieflage, Tunnel, Lärmschutzwänden, absorbierenden Portalverkleidungen sowie lärmindernden Fahrbahnbelägen und bewirkt dadurch eine Veränderung der Verkehrssituation. Die A 26 ist im Verzeichnis 1 zum Bundesstraßengesetz 1971 idgF. enthalten.

Um die Veränderung der Verkehrssituation ausreichend zu erfassen, wurden in das Untersuchungsgebiet jene Räume einbezogen, welche das Verkehrsgeschehen im Planungsgebiet inkl. der entlang der Trasse verlaufenden Bereiche beeinflussen bzw. Verkehrsverlagerungen verursachen. Dem entsprechend erfolgten die Modellierung der Verkehrsnetze und die Berechnung der Verkehrsnachfrage. Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes geht mit der RVS 02.01.11 „Verkehrsuntersuchungen“ konform. Er reicht von Alharting bzw. Puchenau im Westen bis etwa Gründberg im Norden. Die östliche Grenze wird durch die Ortschaft Plesching gebildet. Im Süden reicht er etwa bis zur A 7 ASt. Salzburger Straße. Das Planungsgebiet mit den Abschnitten „Süd“ (Bereich Westbrücke - Waldeggstraße - Bahnhof) und „Nord“ (Bereich Donauquerung) liegt innerhalb des Untersuchungsraumes. Im Verkehrsmodell wurden die Verkehrszellen im Planungsgebiet feiner unterteilt als außerhalb. Die untersuchten verkehrlichen Planfälle beinhalten die wesentlichen Wirkungen im gesamten relevanten Raum.

Alternativen, Trassenvariante

Großräumige Alternativen wurden geprüft, jedoch wegen ihrer stadtfernen Lage, aufwändiger Tunnelstrecken, der Belastung von dicht verbauten Siedlungsräumen, der Nichterfassung wesentlicher Ziel- und Quellverkehrsströme, des Fehlens einer leistungsfähigen

Verkehrsanbindung als Weiterführung ins Stadtgebiet sowie der Konkurrenz zu einer möglichen Ostumfahrung von Linz nicht weiter verfolgt. Die Erkenntnis, dass eine Donauquerung sowohl westlich von Puchenau mit Weiterführung Richtung Pasching/Traun zur A 1 als auch östlich der Steyregger Brücke den verkehrlichen Zielsetzungen nicht gerecht wird, führte in weiterer Folge zu einer Einschränkung des Planungsgebietes.

Alternativen und Trassenvarianten wurden im Auswahlverfahren miteinander verglichen. Die Verkehrsprobleme im Westen von Linz und Urfahr waren schon lange bekannt. Seit Beginn der siebziger Jahre gab es Variantenstudien und Überlegungen zu einer vierten Donaubrücke. Im Jahre 1999 entstand als neue Idee, den Südtunnel und die Brücke um einen Nordtunnel zu ergänzen und auf diese Weise einen Ringschluss zur A 7 bzw. zur LB 126 Leonfeldener Straße mit dem Ausbaustandard einer Landesstraße B zu schaffen. Den weiteren Projektierungen wurde der Ausbaustandard einer Autobahn zugrunde gelegt und die endgültige Trasse nach fachlichen Vorgaben (Zielbereiche, Beurteilungskriterien und Indikatoren) ausgewählt. Die Gestaltung der Donaubrücke ergab sich aus einem Wettbewerb, wobei vorweg eine Untertunnelung der Donau geprüft wurde. In Folge wurde die A 26 Linzer Autobahn, Westring Linz, in den Generalverkehrsplan Österreich aufgenommen. Aufgrund der geänderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erfolgte im Jänner 2011 eine Reduzierung des Trassenverlaufes im Norden mit Anschluss an die B 127 (ASt. Donau Nord) anstatt dem Anschluss an die A 7 (Knoten Heilham) sowie der Entscheid zur Errichtung des Vorhabens in drei Etappen.

Systemalternativen

Systemalternativen wurden nach verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien geprüft. Im EP wurden Szenarien im Personen- und Güterverkehr insoweit berücksichtigt, als diese Einfluss auf die Verkehrsbelastung des Vorhabens haben. Im Generalverkehrsplan Österreich 2002 sind Maßnahmen auf der Schiene, für die Wasserstraßen und für den Straßenverkehr vorgesehen. Die verkehrspolitischen Entscheidungen im hochrangigen Bundesstraßennetz wurden im Sinne einer nachhaltigen Mobilität getroffen und die Maßnahmenpakete verkehrsträgerübergreifend definiert. Im EP wurden diesbezüglich ÖV-Projekte wie die bereits realisierten Maßnahmen des Nahverkehrsprogramms für den Großraum Linz sowie die City-S-Bahn und die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 auf das Harter Plateau untersucht. Außerdem wurden in das EP die aktuellen ÖV-Projekte aufgenommen. Die Untersuchung der Auswirkungen für die A 26 - Gesamtverkehrsfreigabe zeigt für das Jahr 2030 im Vergleich „mit RegioTram“ (zwei RegioTram-Linien, zweite Schienenachse in Linz und Verbesserung der ÖV-Betriebsleistungen) zu „ohne RegioTram“ eine nicht unmittelbar dimensionierungsentscheidende Reduzierung der Verkehrsstärken auf der A 26 um ca. 8 bis 10 %. Im ÖV selbst ergeben diese Verlagerungen jedoch massive Zunahmen um ca. 46 % Personen-km gegenüber dem Bestand. Hinsichtlich Modal Split nach Personen-km bedeutet das eine Zunahme im ÖV von 19 % (MIV = 81 %) auf 22 %.

Nullvariante

Mit der Nullvariante wurde die im engeren Untersuchungsraum und im Planungsgebiet gegebene verkehrliche Situation im bestehenden Verkehrsnetz (ohne bauliche Ergänzungen) für den Analyseverkehr 2010 und die Prognoseverkehre 2015, 2018, 2025 und 2030 geprüft. Im Prognoseverkehr wird während bestimmter Zeitbereiche an mehreren Querschnitten des Straßenzuges der B 139 (Waldeggstraße - Sandgasse - Kapuzinerstraße -Römerbergtunnel) die Verkehrsnachfrage höher als die Kapazität sein. Unterbleibt das Vorhaben würden Probleme im Individualverkehr bestehen bleiben bzw. sich noch verschärfen. Davon sind insbesondere die A

7 sowie innerstädtisch die B 139 betroffen. Verkehrsverlagerungen von der B 139 in das Nebenstraßennetz sind zu erwarten. Dies hätte zur Folge, dass die „Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs“ sowie die „umweltverträgliche Führung des Verkehrs“ künftig Einbußen erleiden würden.

Ist-Zustand

Der Ist-Zustand wurde im EP in der Abfolge Ist-Straßennetz, Ist-Verkehr und Ist-Verkehrsmodell abgebildet.

Über- und untergeordnete Straßen legen im Untersuchungsgebiet das Ist-Straßennetz fest. An die A 7 Mühlkreis Autobahn schließen Landesstraßen und an diese städtische Straßen an. Der Detaillierungsgrad des betrachteten Straßennetzes richtet sich an die verkehrlichen Verflechtungen und ist entlang der Trasse entsprechend höher. Neben den wichtigen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen werden im EP auch die maßgeblichen Sammelstraßen betrachtet.

Der Ist-Verkehr wurde für das Analysejahr 2010 mit Hilfe von Querschnittserhebungen, ECE-Zählungen, Knotenstromzählungen bei Kreuzungen, Verfolgungszählungen und Verkehrsbefragungen bestimmt. Weitere relevante Daten stammen u. a. aus der Haushaltsbefragung 2001 (werktäglicher Verkehr, Mobilitätsverhalten) und von maßgeblichen automatischen Dauerzählstellen.

Das Ist-Verkehrsmodell beruht auf Daten zur Beschreibung des Untersuchungsgebiets und der in ihm agierenden Verkehrsteilnehmer (Struktur- und Verhaltensdaten der Einwohner, Strukturdaten des Untersuchungsgebiets, Daten zur Beschreibung der MIV- und ÖV-Verkehrsnetze). Das Land Oberösterreich hat die Basis der Verkehrsmodellberechnungen mit dem Verkehrsmodell VIS-OÖ zur Verfügung gestellt. Die Verkehrsmodellierungen wurden im maßgebenden Werktagverkehr (DTV_w) Montag bis Freitag durchgeführt. Das Ist-Verkehrsmodell wurde im Stadtgebiet von Linz an insgesamt 180 Querschnitten und Kreuzungen kalibriert. Im MIV wurden der Personenverkehr und der Wirtschaftsverkehr, im ÖV das Bahn- und das Busnetz getrennt betrachtet.

Die Verkehrsprognose wurde im Wege über die Matrizen der Verkehrsbeziehungen für die maßgebenden Planfälle erstellt. Das bedeutet für die Planfälle 2025 und 2030 eine Bearbeitung auf mind. 15 Jahre im Voraus. Die Zunahmefaktoren der Verkehrsstärken sind im Vergleich zu anderen repräsentativen Prognosen plausibel. Kurzzeitige Einbrüche (z. B. Wirtschaft, Verkehr) können erst nach abgesicherter Beobachtung dieses Trends zur Veränderung langfristiger Prognosen führen. Mehrere Teilnetzprognosemodelle (z. B. S 10, A 7 HAst. Auhof, B 139, B 309) wurden in das Verkehrsmodell integriert. Über das Untersuchungsgebiet hinausreichende Verkehre wurden dem Verkehrsmodell Österreich 2025+ entnommen. Dieses Modell umfasst ganz Europa und damit auch das TEN- bzw. TINA-Straßennetz. Mit einer prognostischen Aufwertung des Straßenverkehrsaufkommens auf Basis der voraussichtlichen Strukturentwicklung wurden die „Nutzungen Linz“ berücksichtigt. Für das Ist- und das künftige Verkehrsnetz wurden Verkehrsverlagerungen für die Betriebs- als auch für die Bauphasen und zwar für jede der drei Bauetappen und in Überlagerung mit zwischenzeitlich in Betrieb genommenen Abschnitten berechnet.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphasen

Die **Auswirkungen in den Bauphasen** resultieren aus Verkehrssteigerungen durch den Bauverkehr als auch durch umgeleiteten Verkehr. Die Bauphasen (drei Bauetappen) sind in

mehrere Bauabschnitte unterteilt. Je nach Bauabschnitt erfordert die Bauabwicklung organisatorische und/oder bauliche Maßnahmen (z. B. Straßensperren, Verkehrsaufrechterhaltungen, Verkehrsumleitungen, Behelfsbrücken) im bestehenden Straßennetz. Lokale Verkehrsumlegungen bzw. Umleitungen werden entsprechend der gängigen Baupraxis erst im Zuge der Bauvorbereitung durch die ausführende Bauunternehmung definiert. Die Materialbewegungen und Massen (Aushub- und Schüttmaterial, Beton usw.) wurden im EP je Baustufe bauteilbezogen erfasst und daraus das voraussichtliche Transportaufkommen ermittelt.

Die Erschließung des Baufeldes erfolgt zur Errichtung der ASt. Donau Nord und der B 127 Rohrbacher Straße inkl. Donauradweg Nord mit Zufahrt zur Baustelle über die B 127. Für die Herstellung der ASt. Donau Süd, der B 129 Eferdinger Straße und des Tunnel Freinberg (Massentransport per Schiff) ist die Zufahrt zur Baustelle über die B 129 geplant. Beim Bau der Donaubrücke soll zur Baustelle nordseitig über die B 127 und südseitig über die B 129 zugefahren werden. Die Baustellenzufahrt zum Abbruch der Gebäude in der Waldeggstraße, zur Errichtung von Unterflurtrasse Waldeggstraße, ASt. Bahnhof und provisorischer HSSt. Waldeggstraße sowie zur Herstellung von ASt. Unionstraße, HASt. Waldeggstraße (Endausbau) und Neubau der Westbrücke ist über die A 7 Kn. Hummelhof geplant. Für die Bauabschnitte in der Waldeggstraße ist auch eine Baustellenzufahrt über das untergeordnete Straßennetz (Waldeggstraße, Kudlichstraße, Ziegeleistraße, Hopfengasse, Kärntnerstraße) vorgesehen.

Betriebsphasen

Die **Auswirkungen in den Betriebsphasen** sind vielfältiger und ergeben sich aus der verkehrlichen Funktion, den Anlageverhältnissen, der Quantifizierung und Prognose der Kfz-Nachfrage sowie der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit. Die A 26 hat die Aufgabe, die Verkehrsströme im Kfz-Verkehr zu bündeln, wodurch sich verkehrlich günstige Auswirkungen auf das Stadtgebiet von Linz erwarten lassen. Die Anlageverhältnisse der geplanten Autobahn richten sich grundsätzlich nach der Projektierungsgeschwindigkeit von 80 km/h und sind abgestimmt auf die freie Strecke, die Anschlussstellenbereiche, die Tunnel- und Unterflurstrecken sowie die Brückenabschnitte. Die Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Donaubrücke soll auf 60 km/h begrenzt werden. Einige durch das Vorhaben betroffene Landes- oder Stadtstraßen werden im Zuge der Bauherstellung verändert und nach Fertigstellung der Unterflurtrasse dem jeweiligen Planungsstandard entsprechend neu gestaltet. Die Quantifizierung und Prognose der Kfz-Nachfrage wurde auf Basis des OÖ-Verkehrsmodells erstellt und im Bereich der Stadt Linz noch verfeinert. Die Netzbelastungen der einzelnen Planfälle wurden für den Kfz-Verkehr sowie den Lkw-Verkehr im EP dargestellt. In den Betriebsphasen der A 26 sind im Vergleich zur jeweiligen Nullvariante für die Prognosejahre folgende Veränderungen zu erwarten:

Verkehrsbelastung im Betrieb	Nullplanfall 2025	Betr.Phase 1 2025	Betr.Phase 2 2025	Nullplanfall 2030	Endausbau 2030
Querschnitt	DTV _w (Werktagverkehr Montag - Freitag)				
	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]
A 7 Voestbrücke	106.100	104.800	102.300	109.500	104.600
A 7 Ostbrücke	103.700	103.000	101.600	106.700	103.800
A 7 südl. Knoten BinderMichl	113.800	113.000	114.100	119.300	121.300

Verkehrsbelastung im Betrieb	Nullplanfall 2025	Betr.Phase 1 2025	Betr.Phase 2 2025	Nullplanfall 2030	Endausbau 2030
Querschnitt	DTV _w (Werktagverkehr Montag - Freitag)				
	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]
Waldeggstr. nördl Kudlichstr.	54.800	54.400	45.300	56.700	23.600
B 139 Kapuzinerstr.	27.100	27.200	18.000	27.600	18.800
Nibelungenbrücke	59.800	47.300	37.000	62.200	38.800
B 127 Urfahrwänd	29.000	30.000	31.600	29.500	32.100
B 129 Obere Donaulände	15.900	19.000	18.500	16.900	19.400
Westbrücke	60.600	-	-	63.100	-
A 26 Westbrücke	-	60.400	72.300	-	84.300
A 26 Tunnel Freinberg	-	-	34.800	-	38.900
A 26 Donaubrücke	-	16.600	33.700	-	36.000

Die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs ist ein wesentliches Kriterium für die Beurteilung der Auswirkungen in den Betriebsphasen. Die Auswirkungen der A 26 auf die Verkehrssicherheit wurden anhand des Indikators Veränderung der Anzahl der Personenschadenunfälle (UPS) berechnet. Die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs wurde über die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen für die Verkehrsstärken des ungünstigsten, maßgebenden Planfalles nachgewiesen. Sie schwankt je nach Tages- und Stundenbelastungen dieser Anlagen zwischen freiem und gebundenem, gerade noch stabilem Verkehrsfluss.

Die Verkehrssicherheit im untersuchten Straßennetz wird sich bei Realisierung der A 26 verbessern. Es ist zu erwarten, dass die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden (UPS) im untersuchten Straßennetz gegenüber dem Bestand 2010 in der Nullvariante 2030 eine Zunahme um rd. 45 % erfährt. Im Vorhabensplanfall 2030 würde sich hingegen im untersuchten Straßennetz im Vergleich mit der Nullvariante eine Reduzierung der Unfälle um rd. 7 % ergeben. Im Einreichprojekt wurden auch Vorschläge aus dem Verkehrssicherheitsaudit, wie z.B. eine Reduktion der maximalen Längsneigungen (< 5 %), eine Homogenisierung der Anlageverhältnisse durch einheitliche Projektierungsgeschwindigkeiten (VP = 80 km/h auf der Hauptstrecke und VP = 50 km/h auf den Rampen), die Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten, Leistungsfähigkeitsnachweise für kritische Verflechtungs- und Kreuzungsbereiche, Beseitigung von Konfliktpunkten mit nicht motorisiertem Verkehr), umgesetzt.

Im EP sind grundsätzliche Lösungsvorschläge für vorhabensbedingte funktionale und lagemäßige Veränderungen von untergeordneten Straßen und Wegen (Landes- und Stadtstraßen, Kreuzungen, Geh- und Radwege sowie Buslinien und deren Haltestellen) enthalten. Diese Veränderungen erfordern im Detail je nach Zuständigkeitsbereich Verfahren von Seiten des Landes Oberösterreich bzw. der Stadt Linz.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit ist das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens aus verkehrlicher Sicht auf das Schutzgut Mensch sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Teilgutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphasen als geringfügig bis vertretbar, für die Bauphasen als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.2. Teilgutachten Lärm

Untersuchungsraum

Das Vorhaben beabsichtigt mit dem Projekt A 26 Linzer Autobahn „Knoten Linz/Hummelhof (A 7) bis Ast. Donau Nord“ eine Bündelung der Verkehrsströme auf eine umweltschonende Trasse mit abschnittsweiser Tieflage, Tunnel, Lärmschutzwänden, absorbierenden Portalverkleidungen sowie lärmindernden Fahrbahnbelägen und bewirkt dadurch eine Veränderung der Lärmsituation.

Der Untersuchungsraum der schalltechnischen Bearbeitung umfasst jene Bereiche, in denen relevante Änderungen der Lärmimmission durch das Vorhaben zu erwarten sind. Er wurde so festgelegt, dass zum einen die der Trasse der A26 am nächsten gelegenen Siedlungs- oder Wohngebiete oder bestehende Wohnbauten und zum anderen die Wirkungen des Vorhabens auf das untergeordnete Hauptstraßennetz erfasst werden können. Außerdem wurde berücksichtigt, dass die Errichtung der A 26 in drei Etappen erfolgt. Im unmittelbaren Untersuchungsraum wurden die an den „Immissionsbereich Süd“ (Waldeggstraße) und den „Immissionsbereich Nord“ (Donautal) beidseits angrenzenden exponierten Siedlungs- bzw. Wohngebiete bzw. bestehende Wohnbauten erfasst und behandelt. Der „Immissionsbereich Süd“ wurde um Bereiche der Coulinstraße, der Kärntnerstraße und der Westbrücke erweitert, da hier relevante Zunahmen der Schallimmission ermittelt wurden. Für den außerhalb des unmittelbaren Untersuchungsraums anliegenden erweiterten Untersuchungsraum wurden die verkehrlichen Projektwirkungen auf das untergeordnete Straßennetz mittels Emissionsvergleich dargestellt. Das „oberirdische“ Planungsgebiet bezieht sich aus lärmtechnischer Sicht auf die Abschnitte „Süd“ (Bereich Westbrücke - Waldeggstraße - Bahnhof) und „Nord“ (Bereich Donauquerung).

Alternativen, Trassenvariante

Im Zuge der stufenweisen Projektentwicklung wurden Alternativen und Trassenvarianten abgehandelt. Dabei stellt der Verkehrslärm allerdings ein weitgehend neutrales Beurteilungskriterium dar, da Schutzziele, Richt- und Zielwerte sowie straßen- und objektseitige Maßnahmen Planungsprämisse sind. Der Verkehrslärm wird entlang einer neuen Trasse zum einen bei den Anlageverhältnissen der Straße durch den planerischen Ansatz umweltbezogener Kriterien und zum anderen durch entsprechende Schutzmaßnahmen berücksichtigt, um die Wohnqualität in Bezug auf Lärmimmissionen sicherzustellen.

Nullvariante

Mit der Nullvariante (Nullplanfall) wurde die im engeren Untersuchungsraum und im Planungsgebiet gegebene verkehrliche Situation im bestehenden Verkehrsnetz (ohne bauliche Ergänzungen) für den Analyseverkehr 2010 und die Prognoseverkehre 2018, 2025 und 2030 hochgerechnet und mit den zugehörigen Verkehrsbelastungen den schalltechnischen Berechnungen zugrunde gelegt. Im Prognoseverkehr wird während bestimmter Zeitbereiche an mehreren Querschnitten des Straßenzuges der B 139 (Waldeggstraße - Sandgasse - Kapuzinerstraße -Römerbergtunnel) die Verkehrsnachfrage höher als die Kapazität sein.

Unterbleibt das Vorhaben, würden Probleme im Individualverkehr bestehen bleiben bzw. sich noch verschärfen. Davon sind insbesondere die A 7 sowie innerstädtisch die B 139 betroffen. Verkehrsverlagerungen von der B 139 in das Nebenstraßennetz sind zu erwarten. Dies hätte zur Folge, dass die Beeinträchtigungen durch den Verkehrslärm zunehmen und sich verlagern.

Ist-Zustand

Der Ist-Zustand des Straßenverkehrslärms wurde mit Hilfe von Schallpegelmessungen erhoben. Es fanden einerseits Kurzzeitmessungen statt, die im Allgemeinen von der Verkehrsstärke und der Verkehrszusammensetzung abhängig und auf den zeitlichen Verlauf des Schallpegels ausgerichtet sind. Andererseits wurde der Umgebungsgeräuschpegel mit automatischen, unbeobachteten Langzeitmessungen erhoben, womit eine Beurteilung von widmungsspezifischen Eigenschaften, Vorbelastungen usw. ermöglicht wird. Hinsichtlich der im Untersuchungsraum auftretenden Schallemissionen aus Schienenverkehr und Schifffahrt konnte auf die Messergebnisse aus aktuellen, bereits durchgeführten Untersuchungen zugegriffen werden („4-gleisiger Ausbau der Westbahnstrecke in Linz“ bzw. „Flussbauliches Gesamtprojekt Donau östlich von Wien“).

Der Ist-Verkehrslärm wurde mit dem Stand der Technik entsprechenden Berechnungsmethoden für die maßgebenden Emittenten (Straße, Bahn) ermittelt. Dies erfolgte für die Straße auf Basis des maßgebenden stündlichen Verkehrs im Jahresmittel und für die Schiene mit dem aktuellen Betriebsprogramm. In das dreidimensionale Rechenmodell wurden sämtliche schalltechnisch relevante Gegebenheiten und Parameter, wie die Lage der Verkehrsträger, Bebauungen und Bauformen, die Topografie, Lärmschutzmaßnahmen, Emissions-, Reflexions-, Absorptionskenngrößen und dgl. integriert. Das dreidimensionale Geländemodell ergab sich aus fotogrammetrischen Auswertungen aktueller Flugbilder und ergänzenden terrestrischen Vermessungen.

Zusammenfassend zeigen die Ergebnisse, dass der Untersuchungsraum im Ist-Zustand durch Straßenverkehr und Bahnverkehr belastet ist. Einzelne Bereiche weisen erhebliche Belastungen auf.

Auswirkungen des Vorhabens

Mit den Ergebnissen der Modellberechnungen (Immissionstabellen, Differenzlärnkarten und Objektschutzpläne) ließ sich die Lärmsituation darstellen und ist so für die Gleichbehandlung Betroffener geeignet. Veränderungen in der Emission wurden für die Ist- und für die Prognosebelastung mit hoher Genauigkeit in den Ergebnissen abgebildet. Aus den Berechnungsergebnissen, die in der Regel unter denselben Voraussetzungen erzielt werden, wurde der Zusammenhang zwischen der Immissionsbelastung und dem damit verursachten Effekt abgeleitet.

Beim gegenständlichen Projekt wurden dem Stand der Technik sowie einschlägiger Richtlinien entsprechend die Lärmemissionen und -immissionen für die Nullplanfälle sowie die Bau- und Betriebsphasen ermittelt. Dabei wurde darauf geachtet, dass die berechneten Schallpegel auf der sicheren Seite für den durch den Lärm betroffenen Bürger sind, d. h. in der Realität zu erwartende Einwirkungen bei Referenzbedingungen nicht größer sind als jene im Berechnungsmodell.

Bauphasen

Die drei Bauetappen (1 - Donauquerung inkl. Anschlussstellen, 2 - Tunnel Freinberg, Unterflurtrasse Waldeggstraße, Ast. Bahnhof, provisorische Hast. Waldeggstraße und 3 - Westbrücke, Ast. Unionstraße, Hast. Waldeggstraße) wurden mit ihrer voraussichtlichen Dauer,

den zugehörigen Baumaßnahmen samt Baugeräteeinsatz, den Einrichtungen, der Baustellenerschließung und den erforderlichen Massentransporten mit den Transportwegen in 9 Bewertungs- und Berechnungsabschnitte unterteilt. Für diese wurde der durch den Einsatz von Baumaschinen und durch Baustellenverkehr erzeugte Baulärm berechnet. Lärmintensiv sind oberirdische Arbeiten zu Fundierungen und Baugrubensicherungen, Erdbau, Abbrucharbeiten, Kranarbeiten, Lüftungseinrichtungen, Verdichtung mittels Vibrationswalzen und anderes. Die durch den Baubetrieb zu erwartenden Beurteilungspegel wurden unter Berücksichtigung ungünstiger emissions- und schallausbreitungs-bestimmender Faktoren für anrainernahe bzw. bewohnte Bereiche modellhaft ermittelt. Während der Bauetappen 1 und 2 kann im Bereich der Donaulände und kurzfristig auch im Bereich Urfahr – Höhenstraße die berechnete Bandbreite des Beurteilungspegels den Richtwert von 70 dB überschreiten. In den Bauetappen 2 und 3 kann das in den Bereichen Hummelhofstraße, Niedernhart, Ing. Etzel Straße, Waldeggstraße, Sophiengutstraße – Ziegeleistraße – Bergschlössl und Weingartshofstraße – Kärntnerstraße geschehen.

Anrainerbereich	baubedingt höchste Beurteilungspegel $L_{A,r}$ [dB]			
	Infrastruktur (BE-Flächen)	kurzfristige Bauarbeiten	mittelfristige Bauarbeiten	langfristige Bauarbeiten
Linz - Römerstraße	16 - 57	37 - 65	41 - 61	40 - 62
Linz - Donaulände	7 - 67	30 - 85	35 - 80	35 - 80
Urfahr - Höhenstraße	15 - 67	42 - 72	46 - 70	44 - 69
Urfahr - Spatzenhof	28 - 60	59 - 70	62 - 64	62 - 64
Linz - Hummelhofstraße	37 - 63	38 - 82	38 - 70	38 - 73
Linz - Niedernhart	31 - 66	32 - 82	31 - 70	31 - 72
Linz - Ing. Etzel Straße	38 - 54	39 - 82	39 - 76	39 - 74
Linz - Waldeggstraße	20 - 49	26 - 90	29 - 86	26 - 79
Sophiengutstr., Ziegeleistr., Bergschlössl	15 - 32	19 - 78	24 - 77	22 - 74
Linz - Niederreithstraße	25 - 39	32 - 58	33 - 58	31 - 48
Linz - Weingartshofstr. - Kärntnerstr.	16 - 31	22 - 83	26 - 80	23 - 81
Linz - Froschberg	24 - 42	29 - 60	31 - 60	29 - 50
Kärntnerstr. - Volksgarten - Coulinstr.	10 - 27	16 - 61	19 - 57	17 - 53

Der durch den Abbruch von Gebäuden in der Waldeggstraße zusätzlich wirkenden Schienenverkehrslärm wurde auf Basis der aktuell geführten Untersuchung zum 4-gleisigen Ausbau der Westbahnstrecke in Linz mit den Geschwindigkeiten und dem Bahnaufkommen von Westbahnstrecke, Pyhrnbahnstrecke, Linzer Lokalbahn, Straßenbahn und Mühlkreisbahn sowie der Verschubtätigkeit am Hauptbahnhof Linz und den entsprechenden Emissionszuschlägen berechnet. Da bahnbedingte Immissionszunahmen bis 13 dB möglich sind, werden den Betroffenen im Falle des Überschreitens der Richtwerte (Tag / Abend: 55 dB, Nacht: 45 dB) bereits vor dem Abbruch der Gebäude objektseitige Maßnahmen angeboten. In Betriebsphase 2 nimmt in diesem Bereich die Lärmimmission aufgrund der Unterflurtrasse ab (weniger Straßenverkehrslärm). In Betriebsphase 3 verbleibt eine Hebung der Gesamtsituation „Bahn und Straße“, die zur Nachtzeit höchstens 2 dB betragen wird.

Betriebsphasen

Dem prognostizierten Straßenverkehrslärm liegen entsprechend der jeweils zutreffenden Betriebsphase die Verkehrsstärken des JDTV der Prognosejahre 2025 und 2030 für jede Emissionsachse unter Berücksichtigung der Charakteristika des Verkehrs und der örtlichen Gegebenheiten inklusive der straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen zugrunde. Betrachtet wurden die Nullvarianten 2025 und 2030, die A 26 - Betriebsphasen 1, 2 und 3 sowie die Auswirkungen des Vorhabens durch den Vergleich jeder Betriebsphase mit der zutreffenden Nullvariante 2025 bzw. 2030.

In Betriebsphase 3 verbleiben folgende Auswirkungen auf die Schallsituation bezogen auf anrainernahe Rechenpunkte:

Anrainerbereich	vorhabensbedingte Wirkungen auf die Bestandssituation 2030 [dB]		
	Straßenverkehr	Bahnverkehr	Gesamtverkehr
Linz - Hummelhofstraße	-4,9 bis +1,0	-1,8 bis +0,2	-3,7 bis +0,9
Linz - Niedernhart	-4,5 bis +0,6	-1,8 bis +0,7	-3,8 bis +0,4
Linz - Ing.-Etzel-Straße	-4,7 bis +2,9	-1,0 bis +1,0	-4,1 bis +1,5
Linz - Waldeggstraße	-15,7 bis +0,4	-2,1 bis +12,5	-13,9 bis +2,0
Sophiengutstr., Ziegeleistr., Bergschlössl	-2,6 bis +1,1	-0,7 bis +1,4	-2,4 bis +1,1
Linz - Niederreithstraße	-1,3 bis +1,4	+0,2 bis +1,8	-0,5 bis +1,4
Linz - Weingartshofstraße - Kärntnerstraße	-3,0 bis +2,2	-0,6 bis +1,4	-2,9 bis +2,2
Linz - Froschberg	0,0 bis +0,8	-1,1 bis +1,3	+0,2 bis +1,0
Kärntnerstraße - Volksgarten - Coulinstraße	+0,6 bis +2,2	-0,4 bis +0,3	+0,3 bis +2,2
Donautal - Römerstraße	-0,5 bis +0,6	-	-0,5 bis +0,6
Donautal - Donaulände - Galgenberg	-0,3 bis +2,3	-	-0,3 bis +2,3
Donautal - Urfahrwand - Hohe Straße	-0,6 bis +4,1	-	-0,6 bis +4,1
Donautal - Spatzenhof	-1,6 bis +2,9	-	-1,6 bis +2,9

Für den Freiraum von Siedlungsbereichen sind die Auswirkungen durch das Vorhaben in allen Betriebsphasen überwiegend kleiner gleich 1,0 dB. Relevante Erhöhungen treten lokal begrenzt auch in Siedlungsbereichen auf, die Immissionen aus dem Straßenverkehr sind dort allerdings für die Tag-, Abend- und Nachtzeit kleiner gleich 55 dB.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Lärm ist das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens aus lärmtechnischer Sicht auf das Schutzgut Mensch sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphasen als geringfügig/vertretbar, für die Bauphasen als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.3. Teilgutachten Erschütterungen und Sekundärschall

Untersuchungsraum

Hinsichtlich Erschütterungen und Sekundärschall sind nur die Bauphasen und nicht die Betriebsphasen relevant. In Bereichen, wo der Vortrieb durch mechanisches Lösen erfolgt, die Tunnelbauwerke in offener Bauweise errichtet werden oder die Bauarbeiten nur an der Oberfläche erfolgen, wurde ein Streifen von je 200 m beiderseits der Trassen untersucht, in Bereichen mit Sprengvortrieb ein Streifen mit je 600 m beiderseits der Trassen.

Alternativen, Trassenvariante

Bei Straßenverkehr werden die größten Erschütterungen durch LKW's bewirkt. Die in Gebäuden auftretenden Immissionen sind jedoch wesentlich geringer als bei Eisenbahnbetrieb. Die maßgeblichsten Faktoren für die Erschütterungsmissionen sind hierbei der Abstand zwischen

Trasse und Bebauung sowie der Zustand der Straßenoberfläche. In der Regel werden Trassen möglichst weit von Bauwerken entfernt angeordnet, wodurch die Erschütterungen meist vernachlässigbar sind. Die Erfahrung zeigt, dass auch Sekundärschallemissionen aus Straßentunnels meist zu keinen Problemen führen. Das Fachgebiet *Erschütterungen und Sekundärschall* liefert somit in der Regel keine maßgeblichen Argumente zur Trassenauswahl.

Nullvariante

Die Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen sind in allen Betriebsphasen – inklusive der Nullvariante – nicht relevant.

In der Nullvariante entfällt die Erschütterungs- und Sekundärschallbeanspruchung in der Bauphase.

Ist-Zustand

Ein wesentliches Element der Ist-Zustandserfassung ist die Gebäudeerfassung. Insgesamt wurden 1190 Gebäude erfasst.

In Bauabschnitten mit erschütterungsintensiven Tiefbauarbeiten (*Bereich 1*) wurden im 100 m Abschnitt alle Gebäude erfasst. Im Abschnitt 100 m bis 200 m wurden Gebäude mit *Sondernutzung* (Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser, Arztpraxen, Hochhäuser mit mind. 10 Stockwerken, Seniorenheime, denkmalgeschützte und denkmalschutzwürdige Gebäude) erfasst. Es wurde auch eine Gebäudeklassifizierung nach ÖNORM S 9020 (Kategorie I bis IV) vorgenommen.

In Bauabschnitten mit Sprengerschütterungen (insbesondere *Bereich 3*) wurden im Abstand 100 m bis 300 m von der Trasse alle Gebäude erfasst, gemäß ÖNORM S 9020 klassifiziert und auf augenscheinliche Schäden von außen beurteilt. Ferner wurden im Abstand 300 m bis 600 m von der Trasse die denkmalgeschützten (Gebäudeklasse IV) sowie die denkmalschutzwürdigen Objekte (Teilmenge der Gebäudeklasse III) ausgewiesen und auf augenscheinliche Schäden von außen beurteilt.

Im Zuge der Ist-Zustandserfassung wurden auch mehrere Messungen, hauptsächlich als Basis für die Erschütterungs- und Sekundärschallprognose durchgeführt.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphasen

Erschütterungen und sekundärer Luftschall können vor allem auf Grund von Bautätigkeiten im Untergrund entstehen. Zusätzlich kann auch noch der Baustellenverkehr Erschütterungen auslösen. Der gummibereifte Verkehr erzeugt jedoch, wie bereits vielfach messtechnisch nachgewiesen, nur geringe Erschütterungen. Er wird nur relevant, wenn sich Wohngebäude in sehr geringen Abstand befinden.

Bautätigkeiten im Untergrund, die Erschütterungen auslösen, treten im Rahmen von Baugrubensicherungen, Aushubarbeiten, Abbrucharbeiten, Bodenverbesserungen und Verdichtungsarbeiten auf. Besonders erschütterungsintensiv sind Sprengungen, Schrämm- und Spundwandarbeiten. Finden die Arbeiten untertage statt, so sind auch sekundäre Luftschallimmissionen zu beachten. Bei geringer Überlagerung können vor allem Bohrtätigkeiten für Anker, Spieße und andere Voraussicherungen sowie für Schusslöcher in den Anrainergebäuden hörbar sein.

Durch ein begleitendes erschütterungs- und körperschalltechnisches Messprogramm sowie durch Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen wird erreicht, dass die geforderten Grenzwerte eingehalten werden.

Betriebsphasen

Die aus den durchgeführten Prognoserechnungen erhaltenen Immissionen aus Erschütterungen werden alle deutlich unter der Fühlschwelle liegen. Damit erübrigt sich auch ein genauerer Nachweis nach ÖNORM S 9012.

Die Immissionen aus sekundärem Luftschall liegen durchwegs, abhängig vom untersuchten Deckentyp, im Bereich von etwa 15 dB bis 18 dB.

Hinsichtlich der Erschütterungen und des Sekundärschalls sind die Auswirkungen des Projekts in allen Betriebsphasen nicht relevant.

Gesamtbewertung

In den Unterlagen sind alle für das Vorhaben relevanten Emissionsquellen sowohl in der Bau- als auch der Betriebsphase ausreichend dargestellt und berücksichtigt.

Der Untersuchungsraum für die Betriebs- und Bauphase wurde in der UVE ausreichend weit abgegrenzt. Die festgelegte Abgrenzung ist aus Sicht des Fachgebietes nachvollziehbar begründet.

In den Bauphasen kommt es in den Siedlungs- bzw. Erholungsräumen zu wahrnehmbaren Erschütterungen, welche aber durch die geplanten Maßnahmen auf ein zulässiges Maß reduziert werden. In den Betriebsphasen treten keine relevanten Erschütterungsmissionen auf.

Es ist festzustellen, dass die Bauarbeiten bei entsprechender – an sich selbstverständlicher Sorgfalt - ohne Gefährdung der benachbarten Gebäude durchgeführt werden können. Die Immissionsbelastung zu schützender Güter wird nach dem Stand der Technik möglichst gering gehalten.

Zusätzlich zu den in der UVE vorgesehenen Maßnahmen sind weitere Maßnahmen erforderlich. Die Maßnahmen werden unmittelbar vor bzw. während der Bauarbeiten gesetzt.

Aus der Sicht des Fachgebietes sind keine Maßnahmen zur Reduktion von Erschütterungen während der Betriebsphasen erforderlich.

Beeinträchtigungen von Funktionen der Freizeit- und Erholungsnutzung in den Betriebsphasen können ausgeschlossen werden. Während der Bauphasen sind kurzfristige Beeinträchtigungen möglich, diese sind aber als zumutbar zu beurteilen.

Aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungen und Sekundärschall ist das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens aus erschütterungstechnischer Sicht auf die Schutzgüter Mensch und Sachgüter sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als nicht relevant, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als geringfügig einzustufen.

III.1.4. Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima

Untersuchungsraum

Für die Beschreibung der vom Vorhaben voraussichtlich erheblich beeinflussten Umwelt wurde ein regionaler Untersuchungsraum Ist-Zustand definiert, der das gesamte Stadtgebiet von Linz sowie angrenzende Bereiche umfasst, und in dem die für das Projektgebiet relevanten Standorte von Luftmessungen und meteorologischen Messungen liegen.

Der Untersuchungsraum Emissionsanalyse wird durch jenes Straßennetz definiert, für das die Verkehrsbelastung durch die A26 relevante Veränderungen erfährt, wobei im Wesentlichen das Straßennetz der Stadt Linz sowie der westlich angrenzenden Bereiche (Teile von Leonding, Donautal) berücksichtigt wurde.

Die Ausdehnung des Untersuchungsraums Immissionsanalyse wird grundsätzlich durch denjenigen Luftschadstoff bestimmt, dessen Immissionszusatzbelastung in der größten Entfernung vom projektierten Vorhaben lt. RVS 09.02.33 sowie RVS 04.02.12 als nicht mehr unerheblich einzustufen ist, wobei Wohnanrainer und Erholungsgebiete mit der höchsten Zusatzbelastung mittels repräsentativer Immissionspunkte erfasst werden. Die Ausbreitungsrechnung bezieht sich auf das gesamte betrachtete Straßennetz und umfasst im Wesentlichen das Straßennetz der Stadt Linz sowie der westlich angrenzenden Bereiche (Teile von Leonding, Donautal).

Alternativen, Trassenvarianten

Ab dem Jahr 2000 wurden drei Trassenvarianten hinsichtlich ihrer Machbarkeit untersucht. Aufbauend auf der Variantenuntersuchung wurde in den Jahren 2002 - 2003 die gewählte Trasse weiterverfolgt und das Vorprojekt 2003 ausgearbeitet. Die Minimierung der Beeinträchtigung von Siedlungsgebieten durch Luftschadstoffe war dabei eines der Kriterien für die Variantenentscheidung.

Nullvariante

Durch die Verwirklichung des Vorhabens A26 kommt es zu einer Entlastung innerstädtischer Straßen, v.a. des Straßenzuges B 139 sowie der Nibelungenbrücke und des Kernbereichs von Urfahr, die allerdings erst ab der Betriebsphase 2 wirksam wird. Bei der Nullvariante unterbleibt die angestrebte Reduktion der Luftschadstoffbelastung im westlichsten Teil der Linzer Innenstadt.

Ist-Zustand

Stickoxide (NO₂, NO_x)

Die Messdaten zeigen die heterogene, auf kleinem Raum sehr unterschiedliche Immissionsbelastung im Linzer Stadtgebiet. Gebiete, die ländliche Hintergrundwerte aufweisen, liegen in relativ geringer Entfernung zu stark belasteten städtischen Gebieten.

An der am stärksten belasteten Messstelle Linz Römerberg kommt es jährlich zu (hohen) Überschreitungen der gesetzlichen Kriterien des IG-L (max. HMW, JMW). Für diese Messstelle ist die Verkehrsnähe - kombiniert mit ungünstigen Ausbreitungsbedingungen (straßennahe Randbebauung) - als Hauptursache für die hohe Immissionsbelastung anzusehen. Die Linzer Innenstadt (KG Linz) wurde daher auch als belastetes Gebiet Luft nach UVP-G hinsichtlich Stickstoffdioxid (NO₂) ausgewiesen.

Als nicht verkehrsbedingte Grundbelastung im Einwirkungsbereich der A26 wurden auf Basis der vorliegenden Messdaten sowie eines Abgleichs der gemessenen und der berechnete Werte des Ist-Zustandes 2010 NO_x - Jahresmittelwerte zwischen 20 und 35 µg/m³ und für das maximale Halbstundenmittel Werte zwischen 70 und 100 µg/m³ angenommen. Die Annahme einer Bandbreite der nicht verkehrsbedingten Immissionen war wegen der heterogenen Vorbelastungssituation in Linz erforderlich.

Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5})

Die Messdaten zeigen, dass eines der gesetzlichen Kriterien für Feinstaub PM₁₀ (zulässige jährliche Überschreitungshäufigkeit des Grenzwertes für das Tagesmittel) im Linzer Stadtgebiet zumindest nicht in allen Jahren eingehalten werden kann. Daher wurde das Linzer Stadtgebiet

mit Ausnahme der besser durchlüfteten Randlagen auch als belastetes Gebiet Luft nach UVP-G (Feinstaub PM10) ausgewiesen. An der am stärksten belasteten Messstelle Linz Römerberg kommt es fast jährlich zu (deutlichen) Überschreitungen des gesetzlichen Kriteriums des IG-L. Für diese Messstelle sind Verkehrsnähe, die Nähe zahlreicher Kleinemittenten durch die Lage im Siedlungskern, kombiniert mit ungünstigen Ausbreitungsbedingungen (straßennahe Randbebauung) als Hauptursachen für die hohe Immissionsbelastung anzusehen. 27% der PM10-Emissionen in Linz stammen aus dem Verkehr; der Rest ist anderen Verursachergruppen zuzuordnen; insbesondere der Industrie. Bei PM2,5 wurde der Grenzwert in Linz bisher eingehalten.

Als nicht verkehrsbedingte Grundbelastung im Einwirkungsbereich der A26 wurden auf Basis der vorliegenden Messdaten sowie eines Abgleichs der gemessenen und der berechneten Werte des Ist-Zustandes 2010 PM10 - Jahresmittelwerte zwischen 25 und 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ angenommen.

Sonstige verkehrsrelevante Immissionen

Die Auswertung von Immissionsmessdaten zu Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Benzol, Benzo(a)pyren, Blei, Cadmium, Arsen und Nickel in PM10, sowie von Depositionsmessdaten aus dem Raum Linz zeigen, dass im Untersuchungsgebiet von einer Einhaltung der einschlägigen Grenz- und Richtwerte bei sonstigen verkehrsrelevanten Immissionen auszugehen ist.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphasen

In den Bauphasen 1 und 3 kommt es mit Immissionszunahmen < 10% der IG-L Grenzwerte zu geringfügigen Zusatzbelastungen durch **Stickstoffdioxid NO₂**. In Bauphase 2 sind im Bereich Donau Süd mit teilweisen Immissionszunahmen > 10% des Grenzwertes (wobei die Grenzwerte des IG-L eingehalten werden) vertretbare, in den anderen Bereichen geringfügige Immissionszunahmen zu erwarten. In Bauphase 3 kommt es auch zu Entlastungen, da der Tunnel Freinberg und die UFT Waldeggstraße bereits verkehrswirksam sind. Es ist zu betonen, dass es auch in den neu belasteten Bereichen zu keinen unzulässigen Immissionsbelastungen kommt. An einigen Immissionspunkten sind in Bauphase 1 und 2 Überschreitungen des Grenzwertes für den JMW zu erwarten, zu den Grenzwertüberschreitungen liefert der Bau der A26 jedoch keinen relevanten Immissionsbeitrag. Es ist festzuhalten, dass in allen neu belasteten Bereichen die Grenzwerte des vorbeugenden Gesundheitsschutzes eingehalten werden und die Zusatzbelastung als vertretbar einzustufen ist.

In allen Bauphasen kommt es in mehreren Bereichen zu Immissionszunahmen durch **Feinstaub PM10** über 3% des JMW-Grenzwertes, weshalb von einer dem Bau der A 26 zuordenbaren Zusatzbelastung auszugehen ist. Der IG-L Grenzwert für das Jahresmittel wird dabei zwar eingehalten, aufgrund der hohen Vorbelastung in Linz kann das gesetzliche Kriterium hinsichtlich der zulässigen Überschreitungen des Tagesmittel-Grenzwertes (35 pro Jahr) nicht eingehalten werden. Durch das Vorhaben kommt es in allen Bauphasen zu Immissionsbeiträgen über 3% des JMW-Grenzwertes; es kommt zu einer maximalen Zunahme von 25 Überschreitungen des TMW-Grenzwertes. Die höchste Zunahme des Jahresmittels beträgt bei den exponiertesten, baustellennächsten Wohnanrainern ohne zusätzliche Maßnahmen 5,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; die höchste Zunahme des maximalen Tagesmittels 19,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Es handelt sich bei den prognostizierten baustellenbedingten Zusatzbelastungen um keine erheblichen Belastungen durch nachhaltige Einwirkungen, die geeignet wären, die Luftqualität bleibend zu beeinträchtigen, da es sich bei der Bauphase grundsätzlich um eine zeitlich

begrenzte Einwirkung handelt und die berechneten Maximalbelastungen zudem auch nicht über die gesamte Baudauer auftreten.

Im Sinne einer Begrenzung der Emissionen nach dem Stand der Technik - vor allem im Hinblick darauf, dass es sich beim Einwirkungsbereich der A 26 um ein belastetes Gebiet Luft nach UVP-G und um ein Sanierungsgebiet nach IG-L handelt - werden im Hinblick auf die Nahelage der Wohnanrainer zu den Baustellen aber eine Reihe zusätzlicher staubmindernder Maßnahmen während den Bauphasen gefordert, mit denen die Immissionszunahmen um rd. 60-80% reduziert werden können.

Die Auswirkungen durch Emissionen von PM10 in den Bauphasen sind nur unter Berücksichtigung der in diesem Gutachten geforderten zusätzlichen immissionsmindernden Maßnahmen als vertretbar einzustufen. Die motorbedingten Feinstaubimmissionen liegen auch ohne zusätzliche Maßnahmen unter der Irrelevanzschwelle und werden durch zusätzliche Partikelfilter für Baumaschinen noch weiter erheblich reduziert. Der aus Aufwirbelungen von mineralischen Stäuben entstehende inerte Feinstaub wird durch die geforderten zusätzlichen Maßnahmen um rd. 60 – 80% reduziert, womit die Zusatzbelastungen ein geringfügiges Ausmaß nicht übersteigen und aufgrund der bloß temporären Einwirkung keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten.

Bei **Feinstaub PM2,5** kommt es zwar bei einigen Immissionspunkten während den Bauphasen zu dem Vorhaben zuordenbaren Zusatzbelastungen, der gesetzliche Grenzwert wird jedoch überall eingehalten. Die Immissionszunahmen werden als geringfügig eingestuft.

Die Zusatzbelastung durch **Staubdepositionen** ist aufgrund der Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte als vertretbar einzustufen und wird durch die geforderten zusätzlichen staubmindernden Maßnahmen noch erheblich reduziert.

Die baubedingte Zusatzbelastung durch **Benzo[a]pyren** ist unter Berücksichtigung der zusätzlich geforderten Maßnahmen (Partikelfilter für Baumaschinen) als irrelevant einzustufen.

Sonstige baubedingte Immissionen (SO₂, CO, Benzol, Schwermetalle) sind vernachlässigbar.

Betriebsphasen

Mensch:

Entlang des Straßenzuges der B139 (Waldeggstraße - Kellergasse - Sandgasse - Hopfengasse - Kapuzinerstraße – Donaulände), im Bereich den Nibelungenbrücke und im Kernbereich von Urfahr kommt es durch den Betrieb der A26 ab Betriebsphase 2 zu teilweise beträchtlichen Reduktionen der Immissionsbelastung gegenüber der Nullvariante. Für die westlichen Teile des derzeit stark belasteten innerstädtischen Kerns von Linz ist daher größtenteils von einer Verbesserung der Situation auszugehen.

Demgegenüber kommt es in den Nahbereichen der offenen Abschnitte der A26 (Donaubrücke, Tunnelportale, Kärntnerstraße und Westbrücke) zum Teil zu relevanten Zusatzbelastungen durch **Stickstoffdioxid NO₂** im Bereich von Wohnanrainern, die jedoch mit fast durchwegs unter 10% der Grenzwerte größtenteils als geringfügig einzustufen sind. Die anzuwendenden Grenzwerte des IG-L für NO₂ werden in diesen Bereichen bei allen Wohnanrainern eingehalten. Die nachteiligen Auswirkungen durch Immissionen von NO₂ sind aus lufttechnischer Sicht daher als geringfügig einzustufen.

Es ist insgesamt davon auszugehen, dass die Zusatzbelastungen deutlich weniger Wohnanrainer betreffen, als die A 26-bedingten Entlastungen. Es ist zu betonen, dass es auch in den neu belasteten Bereichen zu keinen unzulässigen Immissionsbelastungen kommt.

Die Situation bei **Feinstaub PM10** ist durch die den Großteil des Ballungsraumes Linz betreffende hohe Grundbelastung gekennzeichnet; im Großteil des Einwirkungsbereiches der A26 sind bereits im Ist-Zustand Überschreitungen des gesetzlichen Kriteriums für PM10

(maximal zulässige Überschreitungen des Grenzwertes für den Tagesmittelwert) zu erwarten. In Bereichen mit Grenzwertüberschreitungen sind durch den Betrieb der A26 nur mehr irrelevante, dem Vorhaben nicht zuordenbare Immissionszunahmen zulässig. Durch den Betrieb der A26 kommt es mit Ausnahme eines Immissionspunktes in keiner der Betriebsphasen an für die menschliche Gesundheit relevanten Immissionspunkten zu relevanten Zusatzbelastungen. Im Bereich der Wohnobjekte mit relevanter Zusatzbelastung sind daher in der Betriebsphase 1 zusätzliche Maßnahmen zur Immissionsminderung erforderlich (Immissionsschutzwand), um die im Falle von Grenzwertüberschreitungen erforderliche Irrelevanz der Immissionszunahmen sicherzustellen. In den Betriebsphasen 2 und 3 sind die Immissionszunahmen auch ohne zusätzliche Maßnahmen irrelevant.

Unter Berücksichtigung der geforderten Maßnahmen sind daher im Einwirkungsbereich von Feinstaubimmissionen durch den Betrieb der A26 insgesamt keine relevanten Veränderungen der Immissionssituation zu erwarten. Gleiches gilt hinsichtlich der durch den Betrieb der A26 entstehenden Verkehrszunahmen auf Zulaufstrecken. Die modellierten Immissionszunahmen sind so gering, dass sie dem Vorhaben nicht zurechenbar sind. Die nachteiligen Auswirkungen durch Feinstaub PM10 werden daher als nicht relevant bewertet.

Bei **Feinstaub PM2,5** kommt es zu keinen Grenzwertüberschreitungen und durch den Betrieb der A26 zu keinen relevanten Zusatzbelastungen. Auch der Entlastungseffekt ist nur gering ausgeprägt. Es kommt durch die A26 zu keinen relevanten Veränderungen der Immissionssituation in Linz.

Hinsichtlich **Schwefeldioxid (SO₂)**, **Benzol** und **Kohlenmonoxid (CO)** sind – durch die geringen verkehrsbedingten Emissionen beim derzeitigen Stand der Technik - keine relevanten Immissionszunahmen zu erwarten. Da es durch den Betrieb der A26 zu leichten Abnahmen der Emissionen von Ozonvorläuferstoffen kommt, sind auch keine vorhabenbedingten Ozonbildungen zu erwarten.

Bei **Benzo[a]pyren (BaP)** wurde eine Berechnung der maximalen Zusatzbelastung anhand einer Emissionsrelation zu Stickoxiden vorgenommen, die ergab, dass durch das Vorhaben keine relevanten Zusatzbelastungen zu erwarten sind.

Hinsichtlich **Immissionen von Schwermetallen** sind bei den gesetzlich geregelten Komponenten (Blei, Cadmium, Nickel, Arsen) keine relevanten Zusatzbelastungen durch die A26 zu erwarten. Für das – hinsichtlich Luftgüte gesetzlich nicht geregelte - Element **Antimon**, das vorwiegend aus Bremsabrieb stammt, wurde eine Berechnung der Zusatzbelastung für den exponiertesten Anrainer über eine Immissionsrelation zu PM10 vorgenommen, die medizinisch zu bewerten ist. Insgesamt ist durch den Betrieb der A26 ab Betriebsphase 2 durch die Verlagerung von innerstädtischem Verkehr auf die Autobahn durch den wesentlich geringeren Bremsabrieb eine deutliche Reduktion der Antimonemissionen zu erwarten.

Natürliche Umwelt:

Zur Beurteilung der Auswirkungen auf Pflanzen ist bei den verkehrsbedingten Schadstoffen Stickstoffdioxid NO₂ relevant. Die Richtwerte zum Schutz der Vegetation werden nur im unmittelbaren Nahbereich der Tunnelportale und der B127 bzw. der B129 überschritten, wobei die Gesamtbelastung im Prognosejahr 2030 deutlich geringer ist, als im Prognosejahr 2018, und der Vegetationsrichtwert auch in Straßen- und Tunnelportalnähe eingehalten werden kann. Anzumerken ist, dass der Vegetationsrichtwert für den JMW aus den 1980er-Jahren stammt und auf Kombinationswirkungen mit SO₂ abstellt, wobei von den damals üblichen SO₂-Jahresmittelwerten von 60 µg/m³ ausgegangen wurde. Heute betragen die JMW von SO₂ nur ein Zehntel der damaligen Belastung, wodurch SO₂ kein relevanter Stressfaktor für Pflanzen

mehr ist. Es ist daher davon auszugehen, dass die tatsächlichen Wirkungsschwellen für die Vegetation bei NO₂ deutlich höher liegen, als der ÖAW-Richtwert.

Der für empfindliche Ökosysteme und Vegetation in Hintergrundgebieten relevante Grenzwert für das Jahresmittel von Stickoxiden (JMW NO_x 30 µg/m³) ist im Einwirkungsbereich der A26 grundsätzlich nicht anzuwenden, da es sich um einen Ballungsraum und kein quellenfernes Gebiet handelt und keine gegenüber Stickstoffeinträgen besonders empfindliche Ökosysteme (Hochmoore, alpine Heiden, subalpine Bergwälder) vorkommen. Es ist auch auszuschließen, dass in Hintergrundgebieten (= Gebiete, die mehr als 20 km von Ballungsräumen oder 5 km von anderen bebauten Gebieten, Industrieanlagen und Straßen entfernt sind) durch den Betrieb der A26 der Grenzwert zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation überschritten wird.

Der Zielwert für **Ozon** zum Schutz der Vegetation wird im Untersuchungsraum eingehalten; durch das Vorhaben ergibt sich auch keine relevante Zusatzbelastung.

Für Tiere existieren keine anerkannten Grenz- oder Richtwerte, um die Auswirkungen der meisten Immissionsbelastungen direkt bewerten zu können. Da aber weder auf den Menschen, noch auf Pflanzen, noch auf den Boden erhebliche nachteilige Auswirkungen durch vorhabenbedingte Luftschadstoffemissionen zu erwarten sind, kann grundsätzlich der Schluss gezogen werden, dass auch für Tiere keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten sind.

Klima:

Durch das Vorhaben kommt es zu keiner relevanten Veränderung von klimawirksamen Emissionen in Linz. In Betriebsphase 1 (Prognosejahr 2018) bleiben die Emissionen im Vergleich zur Nullvariante 2018 annähernd gleich, in Betriebsphase 2 (2025/2030) bleiben die Emissionen im Vergleich zu den Nullvariante 2025 bzw. 2030 ebenfalls annähernd gleich und in Betriebsphase 3 (2030) kommt es zu einer geringfügigen Abnahme der Gesamtemissionen von CO₂ um rd. 819 t/a (- 0,3%) im Vergleich zur Nullvariante. Die Errichtung der A26 widerspricht damit jedenfalls nicht den Klimaschutzzielen.

Zieht man die gesamtösterreichischen Emissionen als Vergleichsbasis heran, die lt. Klimaschutzbericht 2011 (UBA, 2011) rd. 80 Millionen Tonnen jährlich betragen, liegt die Emissionsabnahme in der Betriebsphase 3 bei 0,001% der österreichischen Emissionen. Der Beitrag des Vorhabens zur Reduktion der gesamtösterreichischen Emissionen ist damit dermaßen gering, dass er keinen Einfluss auf die Erfüllung bzw. Nichterfüllung von Klimaschutzzielen, zu denen sich Österreich verpflichtet hat, haben wird.

Die durch Treibhausgase verursachte Klimaveränderung wird über den Gehalt klimawirksamer Gase in der gesamten Erdatmosphäre wirksam. Da der Anteil lokaler CO₂-Emissionen an der globalen Emission klimarelevanter Gase verschwindend gering ist, können konkrete Auswirkungen lokaler Emissionen eines Straßenbauvorhabens auf die lokalen oder globalen Klimaverhältnisse ausgeschlossen werden.

Die baulichen Veränderungen durch die A26, die hinsichtlich Klimawirksamkeit im Wesentlichen im Ersatz einer Gebäudereihe östlich der Waldeggstraße durch die Einhausung der A26 bestehen, sind für eine nachhaltige Veränderung der Durchlüftungsverhältnisse und Kaltluftlagerungen in ihrer räumlichen Ausdehnung zu gering. Auch gehen keine Grünflächen in relevantem Ausmaß verloren, so dass keine Veränderungen des Potentials für Kaltluftproduktion zu erwarten sind. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Durchlüftungssituation werden daher für Bau- und Betriebsphase als geringfügig bewertet. Bezüglich einer Veränderung der Windverhältnisse ist die Donaubrücke relevant, da es durch das Brückenbauwerk zu Turbulenzen kommt, die sich je nach Windgeschwindigkeit unterschiedlich weit stromabwärts ausbreiten können, wobei der Einfluss bei höheren Windgeschwindigkeiten weiter als bei

geringen Windgeschwindigkeiten reicht. Die Reichweite eines relevanten (messbaren) Einflusses reicht aber weniger als 100 m. Die Auswirkungen des Vorhabens auf Temperatur, Verdunstung und Windverhältnisse werden sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase als nicht relevant bewertet.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Luftschadstoffe und Klima ist das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Luft sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphasen als geringfügig, für die Bauphasen als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen. Im Bereich des innerstädtischen Straßenzuges der B139 und seiner Zubringer kommt es durch das Vorhaben zu positiven Auswirkungen (Verbesserung der gegebenen Situation).

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima sind in der Bauphase als geringfügig und in der Betriebsphase als geringfügig einzustufen.

III.1.5. Teilgutachten Pflanzen, Tiere und Lebensräume

Untersuchungsraum

Im Rahmen der UVE wurde als Untersuchungsraum zur Erhebung des IST-Zustandes ein Puffer von 500 m rechts und links der geplanten Trasse gewählt. Für detaillierte Aufnahmen der Pflanzenarten bei hochwertigen Lebensräumen wurde der Vorhabensort inklusive eines 25 m-Puffers links und rechts der Trasse untersucht. Damit können alle wesentlichen Projektwirkungen auf das Fachgebiet Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume beurteilt werden.

Ist-Zustand

Pflanzen

Generell handelt es sich beim Untersuchungsraum um einen vornehmlich städtisch geprägten Planungsraum, welcher aber durch wertvolle Parkanlagen mit Altbaumbeständen (Bergschlößpark, Ziegeleipark, Freinbergpark) sowie den ökologisch und landschaftlich sensiblen Bereich der Donauquerung (Turmleiten, Urfahrwänd) mitgeprägt wird.

Der Abschnitt Westbrücke/Anschlussstelle Bahnhof wird durch innerstädtisches mehr oder weniger geschlossenes Siedlungsgebiet charakterisiert. Die Gleisanlagen des Linzer Hauptbahnhofes nehmen den zentralen Teil des Abschnittes ein. Im Stadtgebiet sind vor allem Parkanlagen mit Altbaumbeständen als hochwertige Biotopflächen anzusehen.

Der Abschnitt Donauquerung befindet sich im Bereich der so genannten Linzer Pforte. Die Linzer Pforte ist ein Durchbruchstal der Donau durch die Böhmisches Masse. Charakteristisch sind sehr steile bis senkrechte, felsdurchsetzte Hangabschnitte, die sich je nach Exposition hinsichtlich der Vegetation sehr stark unterscheiden. Die Hangabschnitte südlich der Donau (Turmleiten) sind durch strukturreiche Hangwälder mit Esche, Berg- und Spitzahorn und Bergulme charakterisiert. Im Gegensatz zur trockengeprägten Urfahrwänd sind in der Turmleiten frische und feuchte Waldstandorte mit Silikatfelsen charakteristisch. An den sonnenexponierten Hangabschnitten nördlich der Donau (Urfahrwänd) ist ein kleinräumiges Vegetationsmosaik von Eichen-Hainbuchenwäldern, wärmegetönten Geißklee-Traubeneichenwäldern und

Felstrockenrasen mit *Festuca pallens* ausgebildet. Da dieses Vegetationsmosaik in Österreich nur aus drei Gebieten – der Linzer Pforte, dem Oberen Donautal zwischen Passau und Aschach bzw. aus der Wachau – bekannt ist, besitzen die Standorte bei Linz eine österreichweite Bedeutung. Am linken Donauufer befindet sich auch das Naturschutzgebiet „Urfahrwänd“. Die naturnahen, strukturreichen Hangabschnitte des Donaudurchbruches (Urfahrwänd und Turmleiten) sind als sehr hochwertige Biotopflächen anzusehen.

Tiere

Für die Bewertung der geplanten Eingriffe aus zoologischer Sicht wurden in der UVE folgende Tiergruppen behandelt: Vögel, Amphibien und Reptilien, Wirbellose (Landschnecken, Tagfalter, Heuschrecken), Säugetiere (inkl. Fledermäuse), FFH Anhang IV-Arten. Innerhalb dieser Tiergruppen finden sich zahlreiche sensible Arten, so dass ihnen eine hohe Aussagekraft in Zusammenhang mit dem vorliegenden Projekt zukommt.

Als besonders sensible Bereiche für Tiere und deren Lebensräume sind die Hangabschnitte Turmleiten und Urfahrwänd im Donautal sowie die alten Laubbaumbestände im Linzer Stadtgebiet zu nennen.

Der Schwerpunkt der Verbreitung der Vögel liegt in den Linzer Parkanlagen sowie in den Laubbaumbeständen am Hummelhof und im Bereich der geplanten Donauquerung Turmleiten und Urfahrwänd. Die Laub- und Laubmischwälder sowie die Ufergehölze haben eine hohe Bedeutung für Fledermäuse als Nahrungshabitate/Jagdhabitate sowie als Leitstrukturen und Flugstraßen. Wochenstuben sind aus dem Untersuchungsraum keine bekannt. Als gefährdete Art unter den nachgewiesenen Säugetieren gilt auch der Maulwurf. Er konnte vor allem auf Grünflächen und in Parkanlagen nachgewiesen werden. Hochwertige Laichhabitate für Amphibien findet man in anthropogen angelegten Teichen in privaten Gärten oder städtischen Grünanlagen. Die großflächigen, gut ausgestatteten, feuchten Waldbereiche der Turmleiten stellen wertvolle Landlebensräume für Amphibien dar. Die offenen, sonnenexponierten Felswände der Urfahrwänd eignen sich hervorragend als Tagesaufenthaltort für Reptilien. Für die Tiergruppe der Wirbellosen (Landschnecken, Heuschrecken, Tagfalter) stellen die beiden Donauhangbereiche Turmleiten und Urfahrwänd wichtige Lebensräume dar. Turmleiten bietet den Schnecken ein feuchtes, schattiges Mikroklima im Schluchtwald. Die Urfahrwänd repräsentieren einen trockenen, sonnenexponierten Felslebensraum mit kurzen Rasen, der für Schmetterlinge und Heuschrecken die optimalen klimatischen Bedingungen darstellt.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphasen

Wesentliche Konfliktpotentiale mit dem Schutzgut Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume ergeben sich im Bereich der städtischen Grünanlagen und Parks, im Bereich Turmleiten sowie insbesondere im Bereich Urfahrwänd.

Pflanzen: Hohe bis sehr hohe Beeinträchtigungen für Pflanzen und deren Lebensräume entstehen in den Bauphasen durch den temporären Flächenverlust von strukturreichen Grün- und Parkanlagen im Siedlungsraum (Randbereich Bergschlößlpark, Parkstrukturen Ziegeleipark, etc.), von Hangwaldabschnitten im Bereich Turmleiten, weiters durch den temporären Flächenverlust von Komplexen aus primären Felsrasen und wärmeliebenden Waldstandorten im Bereich Urfahrwänd. Unter Berücksichtigung der Maßnahmen (insbesondere Schutzmaßnahmen, Rekultivierungsmaßnahmen und vorgezogene Waldverbesserungsmaßnahmen) können in den Bauphasen untragbare Auswirkungen

vermieden bzw. ausgeglichen werden. Trotzdem verbleiben für Pflanzen und deren Lebensräume punktuell hohe Beeinträchtigungen durch die temporäre Beanspruchung von Felslebensräumen im Bereich Urfahrwänd.

Tiere: Hohe Beeinträchtigungen für Vögel entstehen durch den Verlust von Laubbäumen und Gehölzbeständen im Bereich der Park- und Grünanlagen im Siedlungsbereich (ASt. Unionstraße bis ASt. Bahnhof). Durch den temporären Verlust von Laubwald mit strukturreichem Unterwuchs im Bereich Turmleiten kommt es zu hohen Beeinträchtigungen für Vögel, Fledermäuse und Landschnecken. Im Bereich Urfahrwänd sind Reptilien, Landschnecken und Tagfalter durch die Baufeldausweisung und den damit einhergehenden Verlust von Trockenstandorten und Felsformationen mit hohen Beeinträchtigungen betroffen. Der temporäre Verlust des Ufergehölzstreifens am linken Donauufer der Urfahrwänd durch die Verlegung des Donauradweges an das Donauufer bedeutet den Verlust wichtiger Leitstrukturen für Vögel und Fledermäuse. Weiters ist der temporäre Flächenverlust von bewirtschaftetem Grünland im Bereich Windflach für Vögel relevant. Für die Tiergruppen der Amphibien, Heuschrecken und Säugetiere (exklusive Fledermäuse) ist mit keinen wesentlichen nachteiligen Auswirkungen zu rechnen. Unter Berücksichtigung der Maßnahmen (insbesondere Schutzmaßnahmen, Rekultivierungsmaßnahmen und vorgezogene Waldverbesserungsmaßnahmen) können in den Bauphasen untragbare Auswirkungen vermieden bzw. ausgeglichen werden, sodass insgesamt vertretbare Auswirkungen für Tiere und deren Lebensräume verbleiben.

Betriebsphasen

Pflanzen: Hohe bis sehr hohe Beeinträchtigungen ergeben sich für Pflanzen und deren Lebensräume durch die permanente Beanspruchung einer Allee an der Kreuzung Waldeggstraße, durch den randlichen Flächenverlust des Bergschlößlparks, durch den Flächenverlust einer strukturreichen Grünanlage im Bereich der ASt. Bahnhof, durch den randlichen Flächenverlust des Ziegeleiparks, durch die Beanspruchung von sehr hoch sensiblen Hangwäldern im Bereich Turmleiten (Abspannbauwerke, Zufahrt zu Abspannbauwerken, Tunnelportale der ASt. Donau Süd), durch die Beeinflussung eines Hangwaldes im Bereich Turmleiten (Abspannseile) und durch den permanenten Flächenverlust primärer Felslebensräume und wärmeliebender Waldstandorte der Urfahrwänd (Abspannseile, Sicherung, Tunnelportale, ASt. Donau Nord). Unter Berücksichtigung der Maßnahmen (insbesondere Bepflanzungsmaßnahmen im Bereich der Waldeggstraße, Uferstrukturierungsmaßnahmen, Waldverbesserungsmaßnahmen, Anlage und Renaturierung von strukturreichen Trockenlebensräumen) verbleiben insgesamt vertretbare Auswirkungen für Pflanzen und deren Lebensräumen. Punktuell hohe Beeinträchtigungen verbleiben durch den permanenten Flächenverlust einer Grünanlage im Bereich der ASt. Bahnhof, eines Hangwaldbereichs der Turmleiten und durch den Flächenverlust von Felslebensräumen und wärmeliebender Waldstandorte auf Fels im Bereich Urfahrwänd.

Tiere: Im Bereich der Park- und Grünanlagen im Siedlungsraum (ASt. Unionstraße bis ASt. Bahnhof) ergeben sich für Vögel und Fledermäuse hohe Beeinträchtigungen durch den Verlust von Laubbaum- und Gehölzbeständen. Im Bereich Turmleiten kommt es für Vögel, Landschnecken und Fledermäuse zu hohen Eingriffserheblichkeiten durch den dauerhaften randlichen Verlust eines bodensauren Buchenwaldes mit strukturiertem Unterwuchs und durch die dauerhafte Gehölzpflege im Bereich der Tragseile der Donaubrücke. Weiters kommt es im Bereich Turmleiten zu einer Störung bzw. zu einem Verlust eines Mittelspecht-Reviers. Hohe bis sehr hohe Beeinträchtigungen ergeben sich für Reptilien, Tagfalter und Landschnecken in den Hangbereichen der Urfahrwänd durch den dauerhaften Verlust von seltenen felsigen

Trockenstandorten. Weiters kommt es im Bereich Urfahrwänd zu einer Störung bzw. zu einem Verlust eines Wanderfalken-Brutplatzes. Für Vögel und Fledermäuse kommt es weiters zu hohen Eingriffserheblichkeiten durch den Verlust des Ufergehölzstreifens nördlich der Donau aufgrund der Verlegung des Donauradweges bis kurz vor Puchenau direkt an das Donauufer. Es kommt zu einem Verlust wichtiger Leitstrukturen bzw. zu einer Unterbrechung von Flugstraßen und Jagdhabitaten. Unter Berücksichtigung der Maßnahmen (insbesondere Uferstrukturierungsmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen wie Waldverbesserungsmaßnahmen und Anlage und Renaturierung von strukturreichen Trockenlebensräumen, Schaffung von sekundären Nistmöglichkeiten, etc.) verbleiben insgesamt vertretbare Auswirkungen für Tiere und deren Lebensräumen.

Auswirkungen auf Artenschutz und Schutzgebiete

Die Vereinbarkeit des Projekts mit der FFH- und Vogelschutzrichtlinie wurde geprüft. Unter Berücksichtigung der Schutz-, Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen von lokalen Populationen von artenschutzrechtlich geschützten Arten zu erwarten.

Die kontinuierliche ökologische Funktionsfähigkeit der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten kann im Wesentlichen durch die vorgesehenen CEF-Maßnahmen erhalten werden. Schädliche Beeinträchtigungen von lokalen Populationen von geschützten Arten während der Bau- und Betriebsphasen durch absichtliche Störung bzw. durch absichtliche Tötung können im Wesentlichen durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen verhindert bzw. vermieden werden.

Durch das Vorhaben sind keine Natura 2000 Gebiete betroffen.

Die Auswirkungen des Projekts auf das Naturschutzgebiet Urfahrwänd wurden ebenfalls geprüft. Das Naturschutzgebiet liegt zwar innerhalb des 500 m Untersuchungspuffers, ist aber vom Vorhaben nicht direkt betroffen. Die flächenbezogenen Eingriffe während Bau und Betrieb finden außerhalb der Gebietsgrenzen statt. Die Vermeidung jeglicher Belastungen (v.a. durch Erschütterungen, Lärm, Licht und bewegte Fahrzeuge, Luftschadstoffe) des Naturschutzgebietes während der Bau- und Betriebsphasen, welche den Schutzzweck (natürliche Lebensräume, selten gewordene Tiere, Pflanzen oder Pflanzengesellschaften) wesentlich beeinträchtigen könnten, wird durch die vorgesehenen Maßnahmen des Projektwerbers und die zusätzlich erforderlichen Maßnahmen im Kapitel 5 des UVP-Teilgutachtens Nr. 5 gewährleistet.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Pflanzen, Tiere und Lebensräume (Naturschutz) ist das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Pflanzen, Tiere und Lebensräume (Naturschutz) sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgesehenen Maßnahmen und der im Gutachten als zusätzlich erforderlich angesehenen Maßnahmen für die 3 Betriebsphasen als vertretbar, für die 3 Bauphasen als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.6. Teilgutachten Raumordnung und Sachgüter, Erholung, Orts- und Landschaftsbild

Untersuchungsraum

Raumordnung und Sachgüter:

Es erfolgt eine wirkungsbezogene Abgrenzung des Untersuchungsraums, wobei sich der Fachbereich Raumordnung bei einigen zu untersuchenden Aspekten auf beigezogene Teilgutachten stützt. Damit können alle wesentlichen Projektwirkungen auf das Fachgebiet Raumordnung und Sachgüter erfasst und beurteilt werden. Bezüglich der Auswirkungen auf den Wirtschaftsraum umfasst der Untersuchungsraum in Ableitung der Bewertungskriterien das Stadtgebiet Linz. Der Fachbereich Sachgüter umfasst die Projektumhüllende für die Bauphase und die Betriebsphase.

Erholung, Orts- und Landschaftsbild:

Der Untersuchungsraum des gegenständlichen Vorhabens umfasst gemäß UVE einen Puffer von 500 m um die Bereiche mit offener Streckenführung und Tunnelportale. Im Falle relevanter Sichtbeziehungen wurden auch Standorte über diesen Puffer hinaus zur Betrachtung herangezogen. Damit können alle wesentlichen Projektwirkungen auf das Fachgebiet Erholung, Orts- und Landschaftsbild erfasst und beurteilt werden.

Ist-Zustand

Raumordnung: Siedlungs- und Wirtschaftsraum:

Der Untersuchungsraum liegt im urbanen Umfeld des Stadtgebietes Linz. Aufgrund der dichten Anordnung von Wohn-, Gemischten Bau-, Kerngebieten, Erholungsgebieten sowie öffentlichen Nutzungen wie Schulen, Krankenhäuser, Heime und Kindergärten sind alle Stadtteilgebiete im Umfeld der A 26 als hoch bis sehr hoch sensibel einzustufen. Die Nachbargemeinde Puchenu liegt an der B 127 westlich des Stadtgebietes von Linz. Die B 127 stellt eine Zulaufstrecke zur A 26 dar, weiters wird Puchenu vom Donauradweg tangiert. Die bestehenden Verkehrsprobleme im Westen von Linz und in Urfahr sowie im innerstädtischen Gebiet bedingen im Ist-Zustand nachteilige Auswirkungen hinsichtlich Siedlungsraumqualität, Erreichbarkeitsverhältnisse und Attraktivität des Stadtzentrums Linz als Betriebs-, Geschäfts- und Bürostandort.

Sachgüter:

Naturgemäß befinden sich in diesem dicht besiedelten urbanen Untersuchungsraum zahlreiche Infrastrukturleitungen, Anlagen und Objekte, die vom Vorhaben betroffen sind.

Erholung:

Für die wohnungsnaher Freizeitgestaltung stellen der Ziegeleipark, der Bergschlößlpark und der Freinbergpark zentrale Freiräume im trassennahen Bereich dar, die eine starke Besucherfrequenz aufweisen. Zudem wird der nationale Donauradweg im Bereich der Donauquerung häufig frequentiert.

Orts- und Landschaftsbild:

Generell handelt es sich um einen vornehmlich städtisch geprägten Raum, welcher durch zusätzliche Elemente wie den Bergschlößlpark, den Ziegeleipark, den Freinbergpark sowie den ökologisch und landschaftlich sensiblen Bereich der Linzer Pforte mitgeprägt wird.

Im Bereich zwischen Westbrücke und Bahnhof befindet sich ein städtebaulich durch Bahnanlagen und Bauten dominierter Bereich, welcher gleichzeitig auch den Übergang zum dicht bebauten Stadtzentrum sowie zu den vorwiegend durch Einzelhausbebauungen

geprägten, durchgrünten Siedlungsgebieten am Froschberg darstellt. Stadtbildlich attraktiv sowie stadtoökologisch wertvoll ist der Bergschlößlpark mit dem barocken Bergschlößl.

Der bergmännisch hergestellte Teil des Freinbergtunnels unterquert ein Gebiet mit Villenviertel sowie Grün- und Erholungsanlagen.

Der Bereich der Donauquerung, die sogenannte Linzer Pforte mit bewaldeten, steilen Hängen (Hang- und Schluchtwälder) beidseitig der Donau ist ein landschaftsbildlich sowie ökologisch wertvoller Raum. Eine Beeinträchtigung erfährt dieser Landschaftsraum durch das starke Verkehrsaufkommen auf der B 127 sowie der B 129.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphasen

Raumordnung, Siedlungs- und Wirtschaftsraum:

Aufgrund der projektseitig vorgesehenen und im TGA Verkehr und Verkehrssicherheit zusätzlich geforderten Maßnahmen wie die Aufrechterhaltung der Straßen- und Radwegverbindungen, der Zugänge zu Haus- und Grundstückszufahrten sowie der Zu- und Abgänge zu Haltestellen des ÖV sind keine wesentlichen Beeinträchtigungen der Erreichbarkeitsverhältnisse zu erwarten.

Die Wirtschaftsfunktion stellt im Einflussbereich des Baugeschehens bzw. im Umfeldbereich der A 26 Trasse keine oder lediglich eine untergeordnete Teilfunktion der betroffenen Stadtteile dar. Zur Vermeidung von etwaigen Behinderungen der Erreichbarkeit sind gemäß TGA Verkehr und Verkehrssicherheit organisatorische oder bauliche Maßnahmen vorgesehen, sodass für das Stadtzentrum Linz keine wesentlichen Auswirkungen zu erwarten sind.

Sachgüter:

Aufgrund der umfangreichen Leitungsverlegungen ist in allen drei Bauphasen mit zeitlich beschränkten Versorgungsunterbrechungen zu rechnen. Gemäß TGA Erschütterungen und Sekundärschall können Bauarbeiten bei entsprechender Sorgfalt ohne Gefährdung der benachbarten Gebäude durchgeführt werden.

Erholung:

Flächenbeanspruchung: Durch randliche temporäre Flächeninanspruchnahmen sind der Grünbereich zwischen Hummelhofstraße und ASt. Unionstraße (Bauphase 3), die Parkanlage Kudlichstraße (Bauphase 2), der Ziegeleipark (Bauphase 2), der Bergschlößlpark (Bauphase 2), der Freinbergpark (Bauphase 1 und 2) und der Spazierweg am nördlichen Donauufer (Bauphase 1) betroffen.

Veränderung Funktionszusammenhänge: Der derzeit zwischen der B 127 und der Urfahrwänd geführte Donauradweg wird auf einer Länge von ca. 1 km an das Donauufer verlegt (Bauphase 1). Die Funktionalität des Donauradweges ist jedoch während der Bauarbeiten aufrechtzuerhalten. Darüber hinaus kommt es im Stadtgebiet durch die Baumaßnahmen in den Bauphasen 2 und 3 zu einer temporären Beeinträchtigung des Fuß- und Radwegenetzes (Zerschneidung von Wegelinien).

Veränderung Erscheinungsbild Landschaft/Stadt: Aufgrund von Abschirmungsmaßnahmen im Baustellenbereich können die nachteiligen Auswirkungen auf die Freizeit- und Erholungsnutzung vermindert werden.

Lärm, Erschütterungen, Staubbelastungen: Weiters kommt es zu einer temporären Beeinträchtigung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen durch Lärm, Erschütterungen und Staubbelastungen.

Orts- und Landschaftsbild:

Flächenbeanspruchung: Im Rahmen der Bauarbeiten werden verschiedene Flächen als Manipulationsflächen, Containerstandorte, Zwischenlager für Baustelleneinrichtungen und Zu- bzw. Abtransporte temporär genutzt. Relevante Beeinträchtigungen für das Orts- und Landschaftsbild entstehen durch den temporären Flächenverlust von strukturreichen Grün- und Parkanlagen im Siedlungsraum (Bauphase 2 und 3), von strukturreichen Hangwaldabschnitten im Bereich Turmleiten (Bauphase 1 und 2), durch Uferstrukturen an der Donau (Bauphase 1 und 2) und durch strukturreiche Fels- und Trockenstandorten im Bereich Urfahrwänd (Bauphase 1). Unter Berücksichtigung der Schutz- und Rekultivierungsmaßnahmen können die Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild durch die temporären Flächeninanspruchnahmen in den Bauphasen als vertretbar eingestuft werden, zumal das Bauvorhaben weitgehend auf bestehenden Verkehrsflächen liegt und ein Teil der Strecke als Tunnel in geschlossener Bauweise (Tunnel Freinberg) ausgeführt wird.

Veränderung Erscheinungsbild Landschaft/Stadt: Hohe Auswirkungen im Bereich Westbrücke (Anschlussstelle Unionstraße bis ASt. Bahnhof) ergeben sich aufgrund der Errichtung der Schrägseilbrücke (Westbrücke, Bauphase 3), des Wegfalls der Häuserzeile an der Waldeggstraße (Bauphase 1), der Verlegung der Ziegeleistraße (Bauphase 2), der Errichtung des Stützbauwerkes am Bergschlößpark (Bauphase 2) sowie der Rampen und Tunnelportale im Stadtgebiet (Bauphase 2 und 3). Hohe Auswirkungen im Bereich der Donauquerung ergeben sich durch die Errichtung der Donaubrücke (Bauphase 1) sowie der Rampen und Tunnelportale (Bauphase 1 und 2). Aufgrund von Abschirmungsmaßnahmen im Baustellenbereich können die nachteiligen Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild vermindert werden.

Betriebsphasen

Raumordnung: Siedlungs- und Wirtschaftsraum

Umfeldbereich Donau

Durch das Vorhaben A 26 sind für die Wohngebiete im Bereich der Hohe Straße - Hagenstraße nördlich der Donau keine wesentlichen Veränderungen des Wohnumfeldes zu erwarten. Die Nahelage der Donaubrücke und die Tunnelportale bewirken Veränderungen des Wohnumfeldes vor allem für die Wohnnutzungen an der Oberen Donaulände. Die Standortflächen der Gebäude an der Donaulände sind jedoch nicht als Bauland, sondern als Grünland-Grünzug ausgewiesen. Das bedeutet, dass diese Zone gemäß Zielsetzungen der Stadt Linz kein Entwicklungsgebiet für neue Wohnnutzungen oder betriebliche Nutzungen darstellt. Für die bestehenden Objekte sind jedoch gleichermaßen wie für die im Bauland gelegenen Objekte Schutzmaßnahmen vorgesehen.

Bereich Tunnel Freinberg

Im Bereich des Stadtgebietes auf dem Freinberg sind basierend auf den beigezogenen TGA keine verbleibenden Auswirkungen zu erwarten.

Umfeldbereich Anschlussstelle Bahnhof und Innenstadt

Die Funktionsbeziehungen und Erreichbarkeitsverhältnisse werden wieder hergestellt bzw. durch die neue und sichere Radwegroute auf der Waldeggstraße verbessert. Der Umfeldbereich des Bahnhofs ist durch eine hohe Dichte an öffentlichen Nutzungen sowie Geschäftsnutzungen charakterisiert. Bauland-Kerngebiete sind gemäß OÖ Raumordnungsgesetz für Flächen mit überwiegend städtischer oder typisch zentrumsbildender Struktur vorgesehen, sodass durch die Verkehrszunahme in der Kärntner-, Volksgarten und Coulinstraße aus raumordnungsfachlicher Sicht keine Gefährdung der Funktion gemäß Flächenwidmungsplan abgeleitet werden kann. Im

Bereich der Sophiengutstraße / Niederreithstraße ergibt sich durch den Verlust der Grünfläche zwischen dem Bauland und der Verkehrsfläche eine Änderung des Wohnumfeldes. Die Grünfläche ist jedoch nicht Teil des Ziegeleiparks oder des Bergschlösslparks, deren Erholungsfunktion erhalten bleibt. Durch Maßnahmen, die vom Sachverständigen für Raumordnung zusätzlich gefordert werden, soll für die Anrainer möglichst frühzeitig ein optisch wirksamer Sichtschutz zum Verkehrsbauwerk erzielt werden.

Umfeldbereich Waldeggstraße

Ein positiver Effekt wird durch das Abrücken der Verkehrsachse der Waldeggstraße von den Wohnobjekten in Kombination mit neuen Grünflächen, einer gesicherten Radwegverbindung sowie der Verringerung des oberirdischen Verkehrsaufkommens erzielt. Der durch die Objektblöcke bedingte Flächenverlust des Baulandstreifens zwischen dem Bahngelände und der Waldeggstraße bedeutet aus raumordnungsfachlicher Sicht aufgrund der Insellage zwischen hochrangigen Verkehrsträgern keinen Verlust einer besonders geeigneten Baulandfläche, insbesondere nicht für Wohnnutzungen.

Umfeldbereich der Westbrücke

Mit der neuen Westbrücke kommt es ab der Betriebsphase 3 durch die Mautpflicht und durch die Beschränkungen für Motorfahräder und Fahrräder zu funktionellen Barrierewirkungen. Eine Radwegverbindung über die Westbrücke wird aus Sicht der Raumordnung als erforderlich angesehen, da sie die Stadtteile südöstlich der Westbahntrasse mit den Stadtgebieten nordwestlich der Trasse verbindet. Die im Einreichprojekt vorgesehene Verlegung des Radweges über die Geh- und Radwegunterführung bei der Straßenbahnhaltestelle Untergaumberg wird aus raumordnungsfachlicher Sicht als nicht zumutbar gewertet. Vom Sachverständigen für Raumordnung wird daher die Herstellung einer mindestens gleichwertigen Radwegverbindung über das Bahngelände als Ersatz der Radwegverbindung über die Westbrücke gefordert.

Die Grünzone zwischen der Westbrücke und den Wohngebieten an der Hummelhofstraße wird in einem Bereich durch das Heranrücken des Verkehrsbauwerks verschmälert, im daran angrenzenden Bereich jedoch verbreitert. Durch projektseitig vorgesehene und vom Sachverständigen für Raumordnung zusätzlich geforderte Maßnahmen soll sichergestellt werden, dass möglichst frühzeitig ein Begrünungseffekt der Lärmschutzwand erzielt wird.

Sachgüter:

In der Betriebsphase sind keine Auswirkungen gegeben, da davon auszugehen ist, dass sämtliche Infrastrukturleitungen und Verkehrsanlagen in ihrer Funktion wieder hergestellt bzw. umgelegt sein werden. Gemäß TGA Erschütterungen und Sekundärschall können Schäden an Bauwerken in den Betriebsphasen ausgeschlossen werden.

Erholung:

Flächenbeanspruchung: Durch das geplante Vorhaben werden Randbereiche des Grünbereichs entlang der Hummelhofstraße (Betriebsphase 3), des Parks in der Kudlichstraße (Betriebsphase 2 und 3), des Ziegeleiparks (Betriebsphase 2 und 3), des Bergschlösslparks (Betriebsphase 2 und 3) und des Freinbergparks (Betriebsphase 1, 2 und 3) sowie der Spazierweg am nördlichen Donauufer (Betriebsphase 1 bis 3) dauerhaft in Anspruch genommen. Die Erholungsfunktion der Parkanlagen bleibt dabei erhalten. Zudem liegt die Trasse weitgehend auf bestehenden Verkehrsflächen; der Freinbergpark wird durch einen bergmännisch hergestellten Tunnel unterquert.

Veränderung Funktionszusammenhänge: Der Fuß- und Radverkehr im Bereich Anschlussstelle Unionstraße bis Anschlussstelle Bahnhof wird neu organisiert (Betriebsphase 2 und 3). Als

positive Auswirkung des Vorhabens ist der neue, baulich getrennte Radweg entlang der Waldeggstraße anzusehen. Eine Radverbindung über die Westbrücke ist im Projekt zwar nicht vorgesehen, ein adäquater Ersatz wird jedoch in den Maßnahmen des UVP-Teilgutachten Nr. 1 „Verkehr und Verkehrssicherheit“ und Nr. 6, Teil 2 „Raumordnung und Sachgüter“ gefordert. Die Funktionalität des verlegten Donauradweges bleibt aufrecht (Betriebsphase 1 bis 3).

Veränderung Erscheinungsbild Landschaft/Stadt: Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur optischen Einbindung der Bauwerke und zur Begrünung des Straßenraumes sind die Auswirkungen auf die Freizeit- und Erholungsnutzung durch optische Störungen im stark anthropogen überprägten Raum in allen drei Betriebsphasen als vertretbar zu bewerten, zumal die Trasse weitgehend auf bestehenden Verkehrsflächen liegt und der Freinbergpark durch einen Tunnel in geschlossener Bauweise unterquert wird.

Orts- und Landschaftsbild:

Flächenbeanspruchung: Im Betrieb kommt es zu permanenten Flächenbeanspruchungen von strukturreichen Grün- und Parkanlagen (Betriebsphase 2 und 3), Hangwaldbereichen im Bereich Turmleiten (Betriebsphase 1 bis 3) und Fels- und Trockenstandorten im Bereich Urfahrwand (Betriebsphase 1 bis 3). Die dauerhaften Flächeninanspruchnahmen können unter Berücksichtigung der Maßnahmen (Bepflanzungsmaßnahmen im Bereich der Waldeggstraße, Neuanlage von Strukturelementen in den Abspannbereichen, etc.) als vertretbar angesehen werden, da die Trasse weitgehend auf bestehenden Verkehrsflächen liegt und der Freinberg durch einen bergmännisch hergestellten Tunnel unterquert wird, wodurch es lediglich zu geringen Flächeninanspruchnahmen von strukturreichen Grünflächen kommt.

Veränderung Erscheinungsbild Landschaft/Stadt: Im Bereich Westbrücke (ASt. Unionstraße bis ASt. Bahnhof) stellen die Tunnelportale und Rampen, der Wegfall der Häuserzeile an der Waldeggstraße, etc. ortsbildverändernde Eingriffe dar. Mit den Begrünungen des Straßenraumes und den Gestaltungs- und Bepflanzungsmaßnahmen können diese in ihrer optischen Dominanz abgeschwächt werden. Die Bepflanzungen beiderseits der Waldeggstraße unterbrechen die Sichtbeziehungen zu den Gleisanlagen der Westbahn. Im Bereich der Donauquerung verändert sich die Wirkung der Linzer Pforte durch die technogene Ausprägung der Donaubrücke, insbesondere aus der Sicht der Donauufer. Im Rahmen der Visualisierungen ist allerdings erkennbar, dass sich die Portalbauwerke in die bereits bestehenden Straßenräume eingliedern. Von wesentlicher Relevanz ist das Brückenbauwerk selbst, welches von einigen Blickpunkten der Stadt Linz (z.B. Pöstlingberg, Donauufer, Nibelungenbrücke, Schlossberg, Freinberg) sichtbar sein wird. Durch die Bauart als Hängebrücke werden jedoch Eingriffe in das Flussbett vermieden und die Wirkung bei weiter entfernten Blickpunkten reduziert. Die Hängebrücke gliedert sich als „leichte“ Tragkonstruktion in den Raum der Linzer Pforte ein. Durch Rekultivierungs-, Gestaltungs- und Bepflanzungsmaßnahmen können die visuellen Eingriffe auf das Landschaftsbild vermindert werden. Insgesamt verbleiben unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur optischen Einbindung der Bauwerke und zur Begrünung des Straßenraumes vertretbare Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild, zumal es sich beim Untersuchungsraum um einen stark anthropogen überprägten Raum handelt, der Bau der Trasse weitgehend auf bestehenden Verkehrsflächen erfolgt und ein Teil der Strecke als Tunnel in geschlossener Bauweise (Tunnel Freinberg) ausgeführt wird.

Gesamtbewertung

Raumordnung und Sachgüter, Erholung, Orts- und Landschaftsbild

Aus Sicht des Fachgebietes Raumordnung und Sachgüter und des Fachgebietes Erholung, Orts- und Landschaftsbild ist das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der

UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgesehenen Maßnahmen und der im Gutachten als zusätzlich erforderlich angesehenen Maßnahmen für die 3 Betriebsphasen als vertretbar, für die 3 Bauphasen als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.7. Teilgutachten Kulturgüter

Ist-Zustand

Kulturgüter befinden sich nur im Bereich zwischen der Westbrücke über die Gleisanlagen der ÖBB und dem Südportal des Freinbergtunnels.

Hier befinden sich zwei denkmalgeschützte Objekte, eine archäologische Fundstelle im Bereich Niederereithstraße- Sophiengutstraße- Ziegleistraße und das Bergschlößl.

Unterhalb des Bergschlößls an der Waldeggstrasse, auf der Höhe der der Einmündung der Kärntner Straße befindet sich ein Bauwerk, das als Zugang zu einem Einbau in den Freinberg – ein Bierkeller oder ein Luftschuttkeller – aufgefasst werden kann.

Dazu kommen einige Gebäude entlang der geplanten Trasse südlich des Südportals des Freinbergtunnels, die allesamt Charakteristika von Wohngebäuden aufweisen.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

In der Bauphase wirken im Untersuchungsgebiet all jene Belastungen auf Kulturgüter ein, die auch auf die meisten anderen Schutzgüter wirken. Dies sind alle Immissionen, die über die Luft wirken wie auch Erschütterungen.

Die Bauphase ist vor allem für archäologische Fundstellen von Bedeutung, da sie durch Erdbewegungen zerstört werden können. Der oben erwähnte Einbau – soweit sich dort überhaupt einer befindet - wird zumindest in seinem Portalbereich zerstört werden. Daher ist bereits vor dem eigentlichen Baubeginn eine Dokumentation bestehend aus einer photographischen Zustandsaufnahme und einer geodätischen Vermessung anzufertigen.

Für das Bergschlößl treten bereits in der Errichtungsphase insofern Belastungen auf, als Maßnahmen zur Minimierung der Lärmbelastung der Benutzer dieses Objektes vorgesehen sind. Gemäß Maßnahme des TGA wird gefordert, dass diese Maßnahmen nicht zu einem uneinheitlichen Aussehen des Objektes führen, etwa dadurch, dass Lärmschutzmaßnahmen wie schalldichte Fenster zu Veränderungen an nur einer Fassade bzw. einem Fassadenteil führen und sich diese Gebäudeteile dadurch von den anderen Gebäudeteilen sichtbar unterscheiden. Die Projektwerberin hat sicherzustellen, dass die Einheitlichkeit der Gesamterscheinung des Denkmals Bergschlößls aus fachlicher Sicht gewahrt bleibt.

Betriebsphase

Während der Betriebsphase treten keine oder nur geringfügige Belastungen von Kulturgütern auf, die allerdings auch durch die Beibehaltung des Ist-Zustands hervorgerufen würden.

Das Bergschlößl ist auch während der Betriebsphase von Lärm betroffen. Zwar sind die objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen zu dieser Zeit bereits durchgeführt, die Veränderungen

am Bergschlößl sind aber nachhaltig und verschwinden während der Betriebsphase der A 26 nicht, weshalb die Maßnahme zur Erhaltung des einheitlichen Erscheinungsbildes erforderlich ist.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Kulturgüter ist das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Kulturgüter sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgesehenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphasen als vertretbar, für die Bauphasen als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.8. Teilgutachten Boden und Landwirtschaft

Ist-Zustand

Landwirtschaft

Wie im UVE Bericht dargestellt, spielt die Landwirtschaft flächenmäßig im Stadtgebiet eine große Rolle. 49,8 % (4.774 ha) des Linzer Stadtgebietes sind als Grünland gewidmet und der Großteil davon als Grünland / Landwirtschaft. Landwirtschaftliche Gebiete befinden sich insbesondere im Urfahrer Grüngürtel und im Linzer Süden (Ebelsberg, Wambach, Pichling), weisen im Untersuchungsraum selbst aber eine untergeordnete Bedeutung auf (in Trassennähe 4,61 ha).

Die Landwirtschaft in Linz hat folgende Funktionen: Freiflächenfunktion (Trennungs- und Gliederungsfunktion), ökologische Schutz- und Ausgleichsfunktion, Pflege und Erhaltung der Landschaft (Wiesen, Äcker, Hecken oder Gräben) als Voraussetzung für den Erhalt des Lebensraums von lokaler Fauna und Flora, Erhalt des Mikroklimas, Erholungs- und Freizeitfunktion, Erhalt von Naherholungsgebieten, Landschaftspflege- und Kulturfunktion.

Boden

Die Böden im Projektgebiet weisen im Wesentlichen Nutzungsfunktionen als Flächen für Siedlungen und öffentliche Nutzungen aus (Verkehr), in geringerem Umfang auch als landwirtschaftliche Flächen sowie als Naherholungsgebiete.

Die Bodenqualität ist differenziert zu bewerten. Während im nördlichen Projektgebiet durchwegs hoch- bis mittelwertiges Ackerland überwiegt, sind die Böden in den Hanglagen des Donautals eher als geringwertiges Grünland zu bezeichnen. Im südlichen Untersuchungsraum finden sich im Bereich der landwirtschaftlichen Nutzflächen hoch- bzw. teilweise mittelwertiges Acker- bzw. Grünland.

Es befinden sich im Untersuchungsraum keine in Betrieb befindlichen Rohstoffabbaugebiete mehr.

Immissionssituation

Die Grundbelastung durch Luftschadstoffe ist im Untersuchungsraum bereits als hoch zu bezeichnen (urbaner Hintergrund). Alle im Projektgebiet gelegenen landwirtschaftlichen Flächen und Böden stehen im Einflussbereich von Stickstoff-, Schwefel- und Feinstaubdepositionen.

Grundbelastung des Bodens und sonstige Belastungen

Auf Basis der von der Projektwerberin zusammengestellten Unterlagen zeigen die Werte einer flächendeckenden Untersuchung von Acker- und Gartenböden in Linz (1990) für Blei, Cadmium und Zink an manchen Messstellen gegenüber den Grenzwerten der OÖ Bodengrenzwerteverordnung bzw. der ÖN L 1075 leicht erhöhte Konzentrationen, die restlichen Werte sind aber unauffällig. Da in der Zwischenzeit der Bleigehalt im Benzin weitgehend reduziert wurde, kann davon ausgegangen werden, dass sich die Belastung der Böden im Untersuchungsraum in der Zwischenzeit verbessert hat.

Der Einsatz von Tausalz stellt schon bisher im urbanen Umfeld im Nahbereich von Straßen eine wesentliche Belastung für Böden durch Cl und Na dar. Landwirtschaftlich genutzte Flächen im Projektgebiet stehen zurzeit aber nicht unmittelbar im Tausalzeinfluss.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphase

Landwirtschaft:

Vom ggst. Bauvorhaben sind in der Bauphase Etappe 1 rd. 0,4 ha landwirtschaftliche Nutzfläche betroffen. Auf dem Windflach (Anmerkung: Spatzenbauerfeld) im Projektgebiet nördlich der Donau ist die Errichtung einer Baustelleneinrichtungsfläche vorgesehen, die nach der Errichtung der Donaubrücke bis auf 0,14 ha wieder rekultiviert und der Landwirtschaft zugänglich gemacht wird. Schlagform und Schlaggröße sowie Zugänglichkeit ändern sich nur geringfügig.

Durch den Bau der A 26 gehen im südlichen Untersuchungsraum in der Bauphase keine landwirtschaftlichen Flächen verloren.

Bezüglich der Auswirkungen von Ertragsminderungen durch Luftschadstoffe während der Bauphasen kann festgehalten werden, dass sich bezüglich Stickoxid durch die verlängerten Bauphasen eine Verbesserung der Gesamtsituation einstellt.

Belastungen für landwirtschaftliche Flächen sind lediglich durch Grobstaubemissionen infolge der Bautätigkeit zu erwarten. In der Bauphase Etappe 3 kann eine Staubbelastung der landwirtschaftlichen Fläche nahe des Bindermichls aufgrund der baulichen Trennung weitgehend ausgeschlossen werden. Für den nördlichen Bereich sind temporäre Staubbelastungen durch den Baustellenbetrieb in der Bauphase Etappe 1 für die landwirtschaftliche Fläche am Windflach zu erwarten.

Nachdem es sich um temporäre Auswirkungen in den Randbereichen der Flächen handelt und überdies Maßnahmen vorgesehen sind, kann die Staubbelastung von landwirtschaftlichen Flächen als vertretbar eingestuft werden.

Boden:

Durch die Veränderung des Bodenaufbaus werden in der Bauphase rd. 5,5 ha in ihrer Nutzung verändert. Als erforderliche Baustellenflächen dienen, neben der eigentlichen Trasse und ca. 2,3983 ha bestehendem Straßennetz (inklusive Parkplätze) hauptsächlich Parkanlagen und andere innerstädtische Grünflächen (2,0288 ha). In Summe werden in der Bauphase für die Herstellung der A 26 zusätzlich zum Flächenbedarf für den Betrieb 5,5122 ha Boden benötigt. Von dieser Fläche sind jedoch bereits 2,3983 ha oder rd. 43,51% versiegelt, sodass 3,1139 ha unversiegelter Boden für die Bauherstellung zusätzlich benötigt wird.

Betriebsphase

Landwirtschaft:

In den Betriebsphasen 1 - 3 der A 26 gehen im südlich der Donau gelegenen Projektgebiet keine landwirtschaftlichen Flächen verloren.

Im Untersuchungsraum nördlich der Donau sind auf dem Windflach landwirtschaftliche Nutzflächen ab der Betriebsphase Etappe 1 im Ausmaß von 0,142 ha. betroffen.

Im Bereich der landwirtschaftlichen Fläche auf dem Windflach (Anmerkung: Spatzenbauerfeld) kommt es bezogen auf den JMW im Planfall 2018 zu einer leichten und im Planfall 2030 zu einer deutlichen Verbesserung im Vergleich zum Ist-Zustand. Im Planfall 2030 sind keine Grenzwertüberschreitungen bei NO_x mehr zu erwarten.

Da die Vorbelastung im Bereich der untersuchten Böden des Beweissicherungsprogramms als mäßig eingestuft werden kann, der Schwermetalleintrag aus Luftschadstoffen gering ist, kann daraus abgeleitet werden, dass die Schwermetalleinträge durch das gegenständliche Vorhaben vertretbare Auswirkungen auf die Qualität landwirtschaftlicher Böden haben.

Im Bereich des südlichen und nördlichen Projektgebiets ergibt sich für die landwirtschaftlichen Nutzflächen bezüglich einer Beeinflussung von landwirtschaftlichen Flächen durch Tausalz in den Betriebsphasen keine Änderung zum Ist-Zustand, da sich am Abstand zum 15 m Tausalz-Einflussbereich nicht ändert.

Boden:

In der Betriebsphase kommt es zu verschiedenen Umformungen des Bodens durch Versiegelung, Dämme, Einschnitte und Verkehrsinseln sowie zu Verdichtung und Befestigung der Böden durch wassergebundene Schotteroberflächen im Bereich von Rettungsplätzen und Schotterwegen, wodurch sich die Nutzung ändert.

Insgesamt beträgt der Flächenbedarf der A 26 16,1617 ha. Der Anteil der absoluten Neuversiegelung von Böden beträgt absolut gesehen 3,4756 ha (28,72 %). Dieser niedrige Wert lässt sich damit begründen, dass die Errichtung der A 26 eben weitestgehend auf bereits bestehende Versiegelungen erfolgt bzw. unterirdisch geführt wird.

Eine Veränderung des Bodenaufbaus bewirkt bei den einzelnen Bodenfunktionen Veränderungen hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit. Die Bodenbeanspruchung durch Veränderungen der Lebensraumfunktion, Produktionsfunktion, Reglerfunktion und Pufferfunktion nach Fertigstellung der gesamten A26 in der Betriebsphase Etappe 3 (P112) ist im UVE-Fachbericht Landwirtschaft und Boden (Tabelle 6-19, siehe Einlage 04.04.01) detailliert bilanziert und tabellarisch je Bodenteilfunktion dargestellt. Die Veränderungen des Bodenaufbaus betragen in Summe nur rd. 4,6% des gesamten Untersuchungsraums.

Die Böden im Bereich des Untersuchungsraums weisen durchwegs gute Puffereigenschaften in Bezug auf den Schadstoffeintrag auf.

Die Vorbelastung im Bereich der untersuchten Böden des Beweissicherungsprogramms kann als mäßig eingestuft werden, der Schwermetalleintrag aus Luftschadstoffen ist auf Grund von Untersuchungen an stark befahrenen Straßen gering. Da das Puffervermögen der Böden hoch ist, kann daraus abgeleitet werden, dass Schwermetalleinträge während der Betriebsphasen durch das gegenständliche Vorhaben vertretbare Auswirkungen auf die Böden im Untersuchungsraum haben.

Im nördlichen Untersuchungsraum kommt es durch die A26 zu keiner Änderung der Streusalzproblematik entlang der bestehenden B129 Rohrbacher Bundesstraße und entlang der bestehenden B127 Eferdinger Bundesstraße ab der Betriebsphase Etappe 1. Im Bereich der Donaubrücke wird der Eintrag von Streusalz auf angrenzende Flächen durch die Straßenentwässerung und durch geeigneten Spritzschutz vermieden.

Im südlichen Untersuchungsgebiet kommt es in der Betriebsphase Etappe 2 und Etappe 3 entlang der Unionstraße, der Waldeggstraße und dem Bereich Bindernichl Westbrücke durch die A26 zu keiner Änderung der derzeitigen Streusalzsituation.

Einzig entlang der Ziegeleistraße kommt es in der Betriebsphase Etappe 3 zu einer Veränderung, da die Ziegeleistraße infolge der A26 näher an den Park gelegt werden muss. Entlang einer Strecke von ca. 200 m erfolgt eine Belastung von ca. 0,4 ha Parkfläche. Da es sich einerseits bei dem beschriebenen Bereich „Ziegeleistraße“ nicht um die Haupttrasse, sondern um einen Zubringer handelt und die Beeinträchtigungen durch die Verkehrsgischt räumlich begrenzt sind, können die Auswirkungen durch Tausalz durch die Verkehrsgischt auf Böden in den Betriebsphasen als vertretbar eingestuft werden.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Boden und Landwirtschaft ist das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase Etappe 1, Etappe 2 und Etappe 3 als vertretbar, für die Bauphase Etappe 1, Etappe 2 und Etappe 3 als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.9. Teilgutachten Abfälle und Altlasten

Ist-Zustand

Altstandorte und Altablagerungen

Im Bereich der Trasse der geplanten Linzer Autobahn A 26 sind vom Bauvorhaben Altablagerungen und Altstandorte im Bereich Waldeggstraße und Ziegeleistraße betroffen.

Dieser Bereich ist anthropogen stark beansprucht und weist schon seit dem vorigen Jahrhundert eine intensive Nutzung aus, die auch durch Ablagerungen und Geländeauffüllungen geprägt ist. Seitens der Umweltschutzabteilung des Landes Oberösterreich wurden für den unmittelbaren Projektbereich der A 26 und dessen weiteren Umfeldes insgesamt 24 Verdachtsflächen bzw. Altablagerungen und Altstandorte ausgewiesen.

Basierend auf den bisher durchgeführten Voruntersuchungen und den vorhandenen Unterlagen muss im unmittelbaren Trassenbereich mit dem Antreffen relevanter Verunreinigungen in den Bereichen Waldeggstraße und Ziegeleistraße gerechnet werden.

Die Altablagerungen und Altstandorte, welche im gegenständlichen Projekt aufgrund der Lage zur geplanten Trasse von Bedeutung sind, wurden noch keiner detaillierten Bodenerkundung in Bezug auf eine chemische Belastung unterzogen, da eine detaillierte Erkundung in dem dicht verbauten Bereich erst nach Ablöse der Objekte und teilweiser Baufeldfreimachung möglich ist.

Kriegsmittelverdachtsflächen

Linz wurde im II. Weltkrieg massiv bombardiert. Es kann angenommen werden, dass rd. 5% der zum Einsatz gelangten Bomben und Granaten Blindgänger sind und nicht entschärft im Erdreich liegen, weiters möglicherweise auch Flakgranaten sowie Blindgänger aus bürgerkriegsähnlichen Auseinandersetzungen 1934.

Abfälle

Im Bereich der Errichtung der A 26 fallen große Mengen an Tunnelausbruch und Bodenaushub an, die entsprechend den Zielvorgaben des AWG zu recyceln, zu verwerten oder zu entsorgen sind. Daneben fallen auch beim Baustellenbetrieb selbst Abfälle an, die entsprechend verwertet oder entsorgt werden müssen.

Von der Projektwerberin wurde für die Massenabfälle (Bodenaushub, Tunnelausbruch) eine Massenbilanz vorgelegt, die rd. 1,6 Mio. m³ an Aushub- bzw. Ausbruchsmaterial ausweist. Im Projektgebiet können davon rd. 0,509 Mio. m³ wiederverwertet werden, 0,187 Mio. m³ höherwertiges Material kann außerhalb des Projektgebiets verwertet werden. Es sind dies vor allem gebrochenes Tunnelmaterial, Beton- und Deckenabbruch. Rd. 0,664 Mio. m³ abgebautes Material wären zu deponieren.

Nachdem das abgebaute Material aber aufgelockert ist, fallen tatsächlich größere Mengen (Volumina) an. Bei Auflockerungsfaktoren zwischen 1,35 bis 1,65, im Mittel 1,45 je nach Material kann demnach angenommen werden, dass somit rd. 2,54 Mio.m³ in aufgelockertem Zustand anfallen. Rd. 0,944 Mio. m³ wären demnach auf Deponien zu verbringen.

Eine Zusammenstellung der im Großraum Linz zur Verfügung stehenden Deponien zeigt, dass in Bezug auf Baurestmessen und Bodenaushub genügend Deponieraumvolumen zur Entsorgung des anfallenden Aushub- und Abbruchmaterials zur Verfügung steht.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphasen

Altstandorte und Altablagerungen:

In der Bauphase Etappe 1 ist auf Grund der Vorerhebungen mit keinen nennenswerten Altablagerungen zu rechnen.

In der Bauphase Etappe 2 muss im Bereich der Unterflurtrasse bei der Räumung der auf Grund der Vorerhebungen festgestellten Altablagerungen mit Aushubmaterial in einer Größenordnung von rd. 10.000 m³ gerechnet werden.

Zur Vermeidung von Staub bzw. Geruchsemissionen im Rahmen der Räumung von Altstandorten und Altablagerungen sind Absaugungen an der Abbaufont vorgesehen.

Auswirkungen auf Oberflächenwässer durch die Räumung von Altstandorten und Altablagerungen sind nur in vernachlässigbarem Ausmaß zu erwarten, Auswirkungen auf das Grundwasser können nur in dem Fall eintreten, dass Kontaminationen angetroffen werden, die eine Grundwasserkontamination möglich erscheinen lassen. Für diesen Fall ist jedoch vorgesehen, die Räumungs- bzw. Aushubarbeiten sofort einzustellen und nach Rücksprache mit der zuständigen Wasserrechtsbehörde ein Sicherheits- und Sanierungskonzept zu erstellen. Grundsätzlich führt die Räumung der Altstandorte und Altablagerungen aber zu einer Verbesserung der Grundwassersituation, da diffuse Emissionsquellen beseitigt werden.

Kriegsmittelverdachtsflächen:

Durch die geplante, intensive Untersuchung des Projektgebiets (im Bereich bis rd. 300 m neben der Trasse) in Bezug auf Kriegsmittel ist im Rahmen der Errichtung der A 26 grundsätzlich eine Verbesserung der gegenwärtigen Situation zu erwarten, da vorhandene Kriegsrelikte somit aus dem unmittelbaren Gefahrenbereich entfernt werden.

Abfälle:

Da im Baustellenbereich keine Zwischenlagerflächen vorhanden sind, müssen im gesamten Baustellenbereich in Summe mehr als 2,5 Mio. m³ Aushub- und Tunnelausbruchmaterial (in aufgelockertem Zustand) abtransportiert werden. Danach müssen dann aufbereitetes Schüttmaterial und Zuschlagstoffe wieder ins Projektgebiet zurücktransportiert werden.

In der Bauphase Etappe 1a ist für den Abtransport des Ausbruchsmaterials aus den Tunneln Pöstlingberg (Anschlussstelle Donau Nord) ein Abtransport des ausgebrochenen Materials (rd. 200.000 m³ - berechnet inkl. Auflockerungsfaktor) und der Antransport von Baumaterial nur über LKW möglich. Hierfür werden inkl. der Leerfahrten rd. 32.200 Fahrbewegungen erforderlich werden.

In der Bauphase 1c (Ausbruch der Anschlussstellen Süd - Tunnel Freinberg) ist nach der Aufbereitung durch Brechen im südlichen Bereich der Donau ein Abtransport von rd. 0,332 Mio. m³ zu den Zwischenlagern (als mögliche Zwischenlager wurden lt. Baukonzept und Materialbewirtschaftung – Einlage 2.7.1 hierzu der VOEST Hafen Linz, Handelshafen Linz oder der Handelshafen Enns) per Schubverband auf der Donau vorgesehen. Diese Transportmethode ermöglicht einen umweltschonenden Abtransport des ausgebrochenen Materials.

In der Bauphase Etappe 2 ist der Abtransport des Ausbruchsmaterials aus den Röhren des Tunnels Freinberg von rd. 1,03 Mio. m³ (berechnet mit Auflockerungsfaktor) nach der Aufbereitung durch Brechen im südlichen Bereich der Donau zu den Zwischenlagern per Schubverband auf der Donau vorgesehen. Weiters müssen aus dem Bereich der Unterflurtrasse in Summe rd. 630.000 m³ Aushubmaterial (berechnet mit Auflockerungsfaktor) zu Zwischenlagerflächen abtransportiert werden. Der Abtransport des Aushubmaterials und der Antransport des Baumaterials sollen über das hochrangige Straßennetz erfolgen.

In der Bauphase Etappe 3 wird die Westbrücke abgebrochen. Der Abtransport des Abbruchmaterials (Betonabbruch) erfolgt hier ebenfalls über das hochrangige Straßennetz.

In Summe müssen rd. 2,54 Mio. m³ (nach Auflockerung) aus dem Untersuchungsgebiet abtransportiert werden, davon können rd. 58,5 % wiederverwendet werden. 41,5% müssen deponiert werden. 31% der im Projektgebiet anfallenden Massen können im Projektgebiet wiederverwertet werden.

Sofern ein weitgehendes Recycling und eine Wiederverwendung der im Bereich der Baustelle anfallenden Baurestmassen bzw. des Bodenaushubs entsprechend den Zielvorgaben des AWG 2002 § 1 idgF erfolgt und Recyclingmaterialien auch außerhalb des Projektgebiets eingesetzt und somit eine Vermeidung der Deponierung zur Schonung von Deponieressourcen nachgewiesen wird, sind die Auswirkungen durch die Deponierung von Bodenaushub und Abfällen aus dem Bereich von Altstandorte in der Bauphase auf das im Großraum Linz vorhandene Deponievolumen vertretbar. Überdies ist das im Großraum Linz zur Verfügung stehende Deponievolumen für die Bereiche Bodenaushub, Baurestmassen bzw. Massenabfall ausreichend, um die bei der Errichtung der A 26 anfallenden Mengen aufnehmen zu können.

Ins Projektgebiet müssen nach Aufbereitung und Zwischenlagerung wieder rd. 809.000 m³ (berechnet mit Auflockerungsfaktor) zurücktransportiert werden.

Im Projektgebiet werden keine Zwischenlagerplätze eingerichtet, sondern das Aushubmaterial wird umgehend aus dem Projektgebiet zu geeigneten Zwischenlagern und Aufbereitungsplätzen verführt. Baustelleneinrichtungsflächen werden, sofern sie später nicht mehr für den Betrieb erforderlich sind, rekultiviert.

Betriebsphasen

Für die Betriebsphasen sind weder für den Bereich Altlasten, noch Kriegsmittel Auswirkungen gegeben.

Durch die Räumung der im Trassenbereich vorgefundenen Altstandorte und Altablagerungen kommt es in der Betriebsphase zu einer Verbesserung der Gesamtsituation durch die Sanierung bisher belasteter Gebiete.

Für die restlichen, im Betrieb anfallenden Abfälle ist nach der Teilbetriebnahme Etappe 1 (P104, ab 2018) ein betriebliches Abfallwirtschaftskonzept vorzulegen.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Altlasten und Abfälle sowie Kriegsrelikte ist das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens durch Abfälle und Altlasten sowie Kriegsrelikte sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphasen als nicht relevant, für die Bauphasen als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

III.1.10. Teilgutachten Geologie und Hydrogeologie

Ist-Zustand

Der Ist-Zustand wurde im Zuge mehrerer Erkundungsphasen mittels der üblichen Methoden wie geologische Kartierung, Kernbohrungen, geophysikalischen Methoden, In-situ Versuchen, sowie umfassenden hydrogeologischen Erhebungen, Beweissicherungen und Modellierungen erhoben. Die auftretenden Schichtglieder wurden geologisch, geotechnisch und hydrogeologisch charakterisiert und der geologische Bau dargestellt, sodass eine ausreichende Darstellung der Untergrundverhältnisse und der hydrogeologischen Situation in nachvollziehbarer und plausibler Form vorliegt.

Von der Anschlussstelle Unionstraße bis über die Anschlussstelle Bahnhof hinaus (etwa Projektkilometer 2,6) verläuft das Projekt in Sedimentgesteinen des Neogen (Miozän und Quartär) und in Terrassenschottern der Donau. Tunnel Freinberg und Anschlussstelle Donau-Süd liegen im Kristallin der Böhmischen Masse. Im Kristallin der Böhmischen Masse sind teilweise erhöhte Werte des radioaktiven Edelgases Radon bekannt, die im Zuge von Untertagearbeiten freigesetzt werden könnten. Radon kann auch im Bergwasser gelöst sein. Gemäß Radonrisikokarte (Merkblatt Radonsanierung, OÖ LANDESREGIERUNG, Ausgabe Jänner 2008) liegt das Stadtgebiet von Linz jedoch nicht im Radonrisikogebiet. Im in Projektnähe liegenden Rudolfstollen wurden im hintersten, unbelüfteten Teil dennoch erhöhte Radonkonzentrationen gemessen. Somit kann ein Auftreten von Radon beim Vortrieb der Tunnel nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Teile der Anschlussstelle Bahnhof sowie der Tunnel Freinberg und die Anschlussstelle Donau Nord liegen unterhalb des Grund- bzw. Bergwasserspiegels.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphasen

In den Bauphasen kommt es zu Wechselwirkungen der Baumaßnahmen mit dem Untergrund, sowie zu quantitativen und qualitativen Auswirkungen auf das Grundwasser und auf

Grundwassernutzungen sowie zu Wechselwirkungen mit Altlasten / Altstandorten. Auswirkungen durch Radon sind bei der Errichtung von Untertagebauwerken im Kristallin der Böhmisches Masse durch die Schaffung von freien Oberflächen (Tunnel Freinberg, AST Donau Süd und AST Donau Nord) nicht auszuschließen.

Betriebsphasen

In den Betriebsphasen kann es zu quantitativen und qualitativen Auswirkungen auf das Grundwasser und auf Grundwassernutzungen kommen.
Auswirkungen durch Radon sind in den Betriebsphasen auszuschließen.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Geologie und Hydrogeologie ist das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Grundwasser sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphasen als geringfügig, für die Bauphasen als vertretbar und insgesamt als geringfügig einzustufen.

III.1.11. Teilgutachten Oberflächen- und Grundwasser

Ist-Zustand

Oberflächengewässer

Das Vorhaben liegt im Einzugsgebiet der Donau im Stadtgebiet von Linz. Vorflut für die Straßenwässer ist die Donau sowie die öffentliche Kanalisation der Stadt Linz. Unbelastete Bergwässer aus den Tunnelstrecken werden der Donau zugeleitet.

Teiche und stehende Gewässer werden vom Vorhaben nicht berührt.

Grundwasser

Maßgebliche Grundwasservorkommen werden im Bereich der Unterflurtrasse Waldeggstraße sowie die Donau begleitend angetroffen.

Wasserrechte / Grundwassernutzungen

Bestehende Wasserrechte im Untersuchungsraum wurden erhoben. Projektrelevante Wasserrechte an Oberflächengewässern, die vorhabensbedingt beeinträchtigt werden können liegen nicht vor.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphasen

Sämtliche im Zuge der Portalbereichs- und Tunnelherstellung sowie der Herstellung der Unterflurtrassen und der Baustelleinrichtungsflächen anfallenden Abwässer werden über Gewässerschutzanlagen gereinigt. Sie haben danach den Bestimmungen der allgemeinen Abwasseremissionsverordnung zu entsprechen. Damit können sie sowohl in die Donau als

Vorfluter sowie nach Zustimmung der Linz AG in den öffentlichen Kanal der Stadt Linz geleitet werden. Neben den andringenden Bergwässern betrifft dies v.a. Brauchwässer aus den Vortrieben, Abwässer der Baustelleinrichtungsflächen und Reifenwaschanlagen. Der Einleitung der auf den Bauflächen anfallenden Wässer in die Donau ist unter Einhaltung der in den Einreichunterlagen, sowie dem Teilgutachten Oberflächen und Grundwasser geforderten Maßnahmen zuzustimmen. Die Beeinträchtigung der Donau daraus wird als gering angesehen. Die Errichtung von Grundwasserbarrieren und damit die Beeinträchtigung von Grundwasserströmen im Bereich der ASt. Bahnhof und der UFT Waldeggstraße wird durch die Errichtung von Dükeranlagen ausgeglichen. In der Bauphase sind, so lange diese Düker noch nicht wirksam sind, entsprechende Wasserhaltungsmaßnahmen vorzusehen, um Stauwirkungen im Grundwasserzstrom bedingt durch die Baumaßnahmen zu vermeiden. Im Abstrombereich dieser Bauwerke kann es in der Bauphase (Etappe 2) zu Schüttungsverringerungen bestehender Grundwassernutzungen kommen. Die Projektwerberin sieht Ersatzmaßnahmen vor.

Baubedingt kann es auch im Zuge der Errichtung der Tunnel zu bereichsweisen Absenkungen des Grund- und Bergwasserspiegels kommen, wodurch Grundwassernutzungen im Einflussbereich dieser Absenkungen in Ihrer Schüttung sowohl in den Errichtungsphasen wie auch nach Inbetriebnahme der Tunnel beeinträchtigt sein können. Die Projektwerberin sieht diesbezüglich Ersatzmaßnahmen vor.

Eine maßgebliche qualitative Beeinträchtigung des Grundwassers und damit der Grundwassernutzungen ist nicht zu erwarten. Dazu wurden sowohl in den Einreichunterlagen Maßnahmen vorgesehen als auch darüber hinausgehend im Rahmen des UVP Verfahrens Maßnahmen gefordert, welche eine sorgsame Bauführung und damit einen ausreichenden Schutz des Grundwassers bedingen. Vor allem wird untersagt, auf nicht eigens abgedichteten Flächen Baugeräte zu waschen, zu betanken, zu reparieren oder zu warten. Niederschlagswässer bzw. Abwässer aus dafür vorgesehenen Flächen sind ordnungsgemäß zu entsorgen. Auch für die Lagerung von bzw. Manipulationen mit Treibstoffen, mÖlen, Schierstoffen, etc. sind entsprechende Einrichtungen herzustellen.

Auswirkungen auf Wasserrechte:

Vorhabensbedingte Auswirkungen auf bestehende Wasserrechte sind außer auf Quellen und Grundwassernutzungen nicht zu erwarten. Die im Wirkungsbereich des Vorhabens situierten Brunnen, sowie Quellen werden einer Beweissicherung unterzogen. Sollte sich dabei zeigen, dass Schüttungsminderungen oder qualitative Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen bedingt werden, so sieht die Projektwerberin Ersatzmaßnahmen vor. Diese sind vornehmlich die Zurverfügungstellung von Ersatzwasser aus dem öffentlichen Versorgungsnetz der Stadt Linz. Auch bei Schüttungsminderungen in den Betriebsphasen hat ein derartiger Ersatz zu erfolgen.

Betriebsphasen

Oberflächengewässer:

Das Vorhaben hat keine maßgeblichen Auswirkungen auf die Donau. Die Einleitung von Straßenwässern, sowie der Bergwässer aus den Tunnelstrecken bedingt keine Verschlechterung des Zustandes der Donau.

Die Errichtung der geplanten Brücke über die Donau und die Eingriffe in die Ufer haben keinen Einfluss auf das Abflussgeschehen. Die vorzunehmenden geringfügigen Schüttungen zur Adaptierung der B127 und zur Verlegung des linksufrigen Donauradweges dürfen keine maßgeblichen Änderungen der Hochwasserabflüsse bedingen. Eine entsprechende Maßnahme wird gefordert.

Grundwasser:

Wie bereits im TGA 10 Hydrogeologie und Geologie festgestellt, kann es in den Betriebsphasen zu quantitativen und qualitativen Auswirkungen auf das Grundwasser und auf Grundwassernutzungen kommen. Aus qualitativer Sicht kann Korrosion einzelner Bauteile unmaßgebliche Einträge in das Grundwasser bedingen. Durch die Drainagewirkung von Untertagebauwerken kann es zu quantitativen Auswirkungen auf Grundwassernutzungen kommen. Eine Minderung der Auswirkungen durch Maßnahmen ist vorgesehen bzw. gefordert.

Straßenwässer:

Die auf der A26 sowie auf den Rampen der Anschlussstellen anfallenden Straßen- und Fahrraumwässer sollen in den öffentlichen Kanal der Stadt Linz geleitet werden. Lediglich die Straßenwässer eines Teilbereiches der Donaubrücke werden nach ihrer Reinigung in die Donau geleitet. Auch die Straßenwässer der B127 und B129 in den Bereichen der entsprechenden Anschlussstellen werden nach deren Reinigung der Donau zugeleitet. Fahrraumwässer aus den Tunnelstrecken werden vor deren Einleitung mittels Detektoren ständig auf Schadstoffe aus Störfällen hin überwacht und ggf. in eigene Schadstoffbecken geleitet, woraus sie extern zu entsorgen sind.

Für diese weitgehende Ableitung der Straßenwässer in den öffentlichen Kanal der Gemeinde Linz liegt eine entsprechende Zustimmung der Linz AG vor. Aus fachlicher Sicht wird dieser Ableitung zugestimmt.

Der Ableitung von durch den Winterdienst belasteten Straßenwässern aus Teilbereichen der Donaubrücke in die Donau kann zugestimmt werden. Die sich daraus ergebende Beeinträchtigung wird als äußerst geringfügig betrachtet. Die Qualitätsziele für Oberflächengewässer werden im Zuge dieser Einleitung eingehalten.

Tunnelwaschwässer werden in eigenen Gewässerschutzanlagen gesammelt und gereinigt. danach werden sie der öffentlichen Kanalisation zugeleitet.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Oberflächen- und Grundwasser ist das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Oberflächen- und Grundwasser sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphasen als geringfügig, für die Bauphasen als vertretbar und insgesamt als geringfügig einzustufen.

III.1.12. Teilgutachten Gewässerökologie und Fischereiwirtschaft

Ist-Zustand

Trotz der Veränderungen der Donau durch Regulierung und Errichtung der Donaukraftwerke ist die Fischfauna der Donau dermaßen robust in ihren Nischenansprüchen ausgeprägt, dass von der Artenzahl her – wie im Einreichprojekt dargestellt – 47 Fischarten im Raum Linz im Zeitraum zwischen 2002 und 2007 nachzuweisen waren. Darunter sind auch einige seltene Arten verzeichnet.

In Bezug auf den fischökologischen Zustand wird die Artenzusammensetzung und Populationsstruktur durch Donau-typische Verhältnisse charakterisiert. Es ist allerdings

festzustellen, dass durch die flussmorphologischen Veränderungen deutliche Abweichungen zum Leitbild in den Abundanzen festgestellt wurden. Vom Artenspektrum her sind erstaunlich hohe Heterogenitäten dokumentiert.

Der gewässerökologische Zustand wird anhand des Qualitätselementes Fische bewertet. In der saprobiellen Einschätzung liegt zum Zeitpunkt der Aufnahme eine beta-mesosaprobe Situation vor. Aufgrund der hydromorphologischen Belastung wird dennoch – wie in der UVE dargestellt – anhand des BQE Bodenfauna der gute ökologische Zustand als verfehlt angenommen. Somit ist eine hohe Sensibilität in Hinblick auf Verschlechterungen der Gewässergüte abzuleiten.

Das Projektgebiet unterliegt aufgrund der Lage zum Ballungsraum Linz einer intensiven fischereilichen Nutzung und ist somit sozio-ökonomisch „sensibel“ eingeschätzt.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphasen:

Während der Bauphasen fallen im orographisch linken Uferbereich Bergwässer und Brauchwässer im Ausmaß von ca. 50 l/s an, die nach Reinigung in einer Gewässerschutzanlage (GSA) in die Donau eingeleitet werden. Die Wassermengen werden dem Einreichprojekt entsprechend nach dem Stand der Technik behandelt und sind weder von den zu erwartenden Trübstoffmengen noch von ihrer chemischen Zusammensetzung her toxikologisch oder biozönoten-gefährdend als kritisch zu bewerten. Rechtsufrig sind qualitativ ähnliche Wässer während der Bauphasen zur Einleitung vorgesehen, die Volumina sind mit ca. 85 l/s größer und daher ist auch die Einleitung kritischer zu bewerten. Es muss gewährleistet sein, dass eine gute Verdünnung der aus der GSA stammenden Einleitungen stattfindet. Durch vorgesehene technische Maßnahmen ist diese Verdünnung auch zu erreichen. Auch hier sind, wie linksufrig, Auswirkungen weder von den zu erwartenden Trübstoffmengen noch von ihrer chemischen Zusammensetzung her toxikologisch oder biozönoten-gefährdend als kritisch zu bewerten.

Die fischereiliche Ausübung ist während der Bauphasen im Uferbereich der Baustellen nicht möglich.

Flussauf der Brückenbaustelle sind linksufrig bei der Neuerrichtung des Radweges Beeinträchtigungen der Uferzonen der Donau auf einer Länge von ca. 900 m zu erwarten. Diese Beeinträchtigungen sind bei Schwankungen der Wasseranschlagslinie während der Bauphase gegeben, sowie auch während der baulichen Einbringung von fünf Kurzbuhnen zu erwarten. Die Fischbestände werden in ihren Abundanzen dort vorübergehend abnehmen, die Makrozoobenthosvergesellschaftungen werden nur in sehr geringem Ausmaß lokal beeinträchtigt werden. Neustrukturierte Blockwurfstrecken werden im Hochwasserfall durch ihr Lückensystem Einstand und Versteckmöglichkeiten für Fische bieten, wie sie zurzeit ebenfalls gegeben sind.

Die fischereiliche Nutzung der Radwegumbaustrecke flussauf der Brückenquerung ist während der Bautätigkeiten nicht gegeben.

Betriebsphasen:

Die Ufergestaltung im Donauabschnitt „Brückenquerung“ ist sowohl im linken als auch im rechten Uferbereich zurzeit durch Blockwurf ausgeführt. Während des Betriebs wird wiederum eine Blockwurfsicherung die Uferzone fixieren. Veränderungen in der gewässerökologisch relevanten Habitatausprägung sind damit nicht zu erwarten, etwaige zusätzlich anfallende Straßenabwässer werden erst nach Klärung in einer GSA in die Donau geleitet. Damit ist auch

eine zusätzliche Beeinträchtigung durch Schmutzwassereinleitungen nicht anzunehmen. Die fischereilichen Verhältnisse sind vom sozio-ökonomischen Standpunkt zu betrachten. Die Häufigkeiten von fangbaren Fischen werden sich nicht ändern, das „fischereiliche Naturerlebnis“ ist im unmittelbaren Brückenquerungsbereich vermindert.

Die gewässerökologisch und fischökologisch wertvolleren Gebiete liegen zweifelsohne flussauf der Brücke. Um die fischökologischen und gewässerökologischen Komponenten zu beurteilen, dürfen diese nicht nur kleinräumig betrachtet werden, sondern immer in einem Flussabschnitt, der den gesamten Lebenszyklus der dort befindlichen Faunenelemente beinhaltet. D.h. Fischeier werden an einem anderen Platz abgelegt als Jungfische danach aufwachsen und den wiederum potentiell adulte Fische als Lebensraum benützen. Es ist daher legitim – wie im Einreichprojekt dargestellt – den flussaufwärts gelegenen Donauabschnitt bis zum Unterwasser des KW Ottensheim – Wilhering zu betrachten. Die im Einreichprojekt vorgesehene Schüttung einer Schotterbank wird mit Sicherheit die vorhandene Flussfisch-Populationen stärken, Laichhabitate verbessern und somit die fischökologischen Verhältnisse im Flussabschnitt des Einreichprojektes nicht verschlechtern.

Das Einreichprojekt sieht im orographisch linken Uferabschnitt flussauf der Brückenquerung eine Uferumgestaltung vor. Die fünf Kurzbuhnen erhöhen die Uferstrukturierung und damit Habitatvielfalt und Strömungsdifferenzierung und sind somit grundsätzlich von gewässerökologischer / fischökologischer Seite her positiv zu bewerten. Zusätzlich ist die fischereiliche Komponente im Vordergrund zu sehen. Die Ausübung der Rekreativfischerei im stadtnahen Gebiet wird somit durch die Projektumsetzung berücksichtigt, womit in der Betriebsphase begünstigte Verhältnisse vorliegen werden.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Gewässerökologie ist das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

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

III.1.13. Teilgutachten Humanmedizin

Ist-Zustand

Der Ist-Zustand des Straßenverkehrslärms wurde gemessen. Dabei fanden einerseits Kurzzeitmessungen und andererseits automatisierte, unbeobachtete Langzeitmessungen statt. Daraus wurde der Ist-Verkehrslärm für die maßgeblichen Emittenten (Straßenverkehr, Bahnverkehr) berechnet. Die Ergebnisse zeigen, dass der Untersuchungsraum durch Straßen- und Bahnverkehrslärm belastet ist.

Einzelne Bereiche des Untersuchungsraums weisen erhebliche Lärmbelastungen auf und sind aus medizinischer Sicht als Sanierungsfall anzusehen.

Das Linzer Stadtgebiet ist mit Ausnahme der besser durchlüfteten Randlagen als belastetes Gebiet Luft nach UVP-G (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz) hinsichtlich Feinstaub (PM₁₀) ausgewiesen. Die Linzer Innenstadt (KG Linz) ist als belastetes Gebiet Luft nach UVP-G hinsichtlich des Luftschadstoffes Stickstoffdioxid (NO₂) ausgewiesen.

Die Messdaten betreffend Stickstoffdioxid zeigen eine heterogene Immissionsbelastung im Linzer Stadtgebiet. Hohe bis sehr hohe Belastungen finden sich im Bereich verkehrsnaher Messstellen. An der am stärksten belasteten Messstelle Linz Römerberg kommt es jährlich zu Überschreitungen des gesetzlich festgelegten Grenzwertes.

Die Messdaten für Feinstaub (PM₁₀) weisen ebenfalls Überschreitungen des gesetzlichen Kriteriums gemäß IG-L (Immissionsschutzgesetz-Luft) auf. An der am stärksten belastete Messstelle Linz Römerberg kommt es fast jährlich zu Grenzwertverletzungen. Bei PM_{2,5} wurden die Grenzwerte in Linz bisher eingehalten.

Die Immissionsmessdaten zu Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Benzol, Benzo(a)pyren, Blei, Cadmium, Arsen und Nickel in PM₁₀ zeigen, dass im Untersuchungsraum von einer Einhaltung der einschlägigen Grenz- und Richtwerte auszugehen ist. Das gilt auch für Depositionsmessdaten.

Betreffend Einwirkungen von Erschütterungen gibt es im Untersuchungsraum keine relevanten Vorbelastungen.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphasen

Luft:

In der Bauphase kommt es zu Einwirkungen von Luftschadstoffen. Die baustellenbedingte Staubbelastung, die aus dem Baustellenverkehr, aus dem Betrieb von Baumaschinen, vor allem aber durch die Aufwirbelung von Staub aus dem Ausbrechen von Geröll und Steinen resultiert, wird durch Maßnahmen, die in der UVE und vor allem im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima formuliert sind, dem Stand der Technik entsprechend auf ein Minimum reduziert.

In allen Bauphasen und an allen Immissionspunkten wird bei geringfügigen Stickstoffdioxidzusatzbelastungen die Stickstoffdioxidgesamtbelastung nicht den auf medizinischen Grundlagen basierenden Grenzwert überschreiten. Dort wo in der Bauphase Grenzwertüberschreitungen auftreten, sind nur geringfügige, irrelevanten Zusatzbelastungen an Stickstoffdioxid zu verzeichnen.

In allen Bauphasen kommt es in mehreren Bereichen zu stärkeren Immissionszusatzbelastungen durch Feinstaub PM₁₀. Unter Berücksichtigung der zusätzlichen staubreduzierenden Maßnahmen wie sie im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima aufgelistet sind, beträgt die höchste ermittelte Zusatzbelastung an einem Immissionspunkt 2,2 µg/m³ im Jahresmittel (JMW) bei einer maximalen Zusatzbelastung von 5,7 µg/m³ im Tagesmittel (TMW). In der Bauphase ist ein überwiegender Teil des einwirkenden Feinstaubes mineralischer Staub, der als inert zu klassifizieren ist und der ein geringeres Gefahrenpotential für die menschliche Gesundheit darstellt als Feinstaub aus Verbrennungsprozessen.

Die baubedingte Zusatzbelastung durch Benzo(a)pyren ist unter Berücksichtigung der zusätzlichen geforderten Maßnahmen (Partikelfilter für Baumaschinen) als nicht relevant anzusehen.

Sonstige baubedingte Immissionen (SO₂, CO, Benzol und Schwermetalle in PM₁₀) sind vernachlässigbar.

Unter Berücksichtigung der vom Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima zusätzlich geforderten Maßnahmen sind die Luftschadstoffzusatzbelastungen während der Bauphasen als nicht gesundheitsgefährdend anzusehen, auch erhebliche bzw. unzumutbare Belästigungen sind nicht zu erwarten.

Lärm:

Der einwirkende Baulärm ist aufgrund von Modellberechnungen ermittelt worden. Die Prognoseberechnungen wurden jeweils für die höchsten Schallemissionen durchgeführt, um ein möglichst ungünstiges Bild der Schallimmissionsbelastungen während der Bauphasen zu erhalten. Tatsächlich sind aufgrund des breiten Streubereichs der bautypischen Gerätschaften und je nach Handhabung derselben auch deutlich niedrigere Pegel möglich. Die ermittelten Baulärmpegel liegen auf der sicheren Seite, was die zu erwartenden Einwirkungen auf die Anrainer betrifft, im Realbetrieb ist der Baulärmpegel durch die vom Fachgebiet Humanmedizin festgelegten Planungsrichtwerte zu begrenzen.

Die drei Bauetappen wurden mit ihrer voraussichtlichen Dauer und den dazugehörigen Baumaßnahmen erfasst und der zu erwartende Baulärmpegel für eine Reihe von Immissionspunkten detailliert ermittelt.

In der Bauetappe 1 und 2 kann es im Bereich der Donaulände und kurzfristig auch im Bereich Urfahr – Höhenstraße zu Baulärmpegel über 70 dB kommen. In den Bauetappen 2 und 3 kann das in den Bereichen Hummelhofstraße, Niedernhart, Ing. Etzel Straße, Waldeggstraße, Sophiengutstraße – Ziegeleistraße – Bergschlößl und Weingartshofstraße – Kärntnerstraße geschehen.

Durch den Abbruch der Gebäude in der Waldeggstraße kann es zu einer stärkeren Wahrnehmbarkeit von Schienenverkehrslärm kommen.

Zum Schutz der Anrainer vor hohen Baulärmpegeln sind Planungsrichtwerte festgelegt worden. Können diese durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht eingehalten werden, müssen passive Lärmschutzmaßnahmen gesetzt werden. Abhängig von den konkreten Nutzungen der Räume sind diese jedenfalls vor Baubeginn zur Verfügung zu stellen.

Unter Berücksichtigung aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen sind die Lärmimmissionen während der Bauphasen als nicht gesundheitsgefährdend zu beurteilen, auch erhebliche bzw. unzumutbare Belästigungen sind nicht zu erwarten.

Erschütterungen:

Erschütterungen und sekundärer Luftschall können vor allem auf Grund von Bautätigkeiten im Untergrund entstehen. Besonders erschütterungsintensiv sind Sprengungen, Schrämm- und Spundwandarbeiten. Im Zuge dieser Arbeiten können auch sekundäre Luftschallimmissionen auftreten. Bei geringer Überlagerung sind vor allem Bohrtätigkeiten für Anker, Spieße, sowie für Schusslöcher und andere Voraussicherungen in den nächsten Anrainergebäuden hörbar. Durch ein begleitendes erschütterungs- und körperschalltechnisches Messprogramm wird aber sichergestellt, dass die erforderlichen Planungsrichtwerte eingehalten werden.

Bei Einhaltung der Planungsrichtwerte sind die einwirkenden Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen während der Bauphasen als nicht gesundheitsgefährdend zu bewerten, auch erhebliche bzw. unzumutbare Belästigungen sind nicht zu erwarten.

Lichtimmissionen:

Da die Regelbauarbeitszeit von 6:00 bis 20:00 Uhr dauert, kann es im Herbst, Winter und Frühling in den Dunkelstunden zu Lichtimmissionen im Bereich der nächsten Wohnanrainer kommen. Lichtimmissionen können in Form von Blendungen und Aufhellungen einwirken. Blendungen in Wohnräumen sind jedenfalls zu vermeiden. Kommt es in Wohnräumen zu Aufhellungen durch die Beleuchtung der Baustelle, so ist diese Beleuchtung nach 20:00 Uhr soweit zu reduzieren, dass die Grenzwerte gemäß ÖNORM O 1052 „Lichtimmissionen – Messung und Beurteilung“ sicher eingehalten werden. Hierzu wird im Teilgutachten Humanmedizin eine Maßnahme formuliert.

Werden die Grenzwerte eingehalten, sind keine relevanten Aufhellungen im Wohnbereich der nächsten Nachbarn zu erwarten. Die einwirkenden Lichtimmissionen sind daher als nicht erheblich zu bewerten, unzumutbare Belästigungen sind nicht zu erwarten, eine Gefahr für die Gesundheit besteht nicht.

Radon:

In der Bauphase sind bei den Ausbrucharbeiten in den Tunnel und bei den Aushubarbeiten der Unterflurtrasse Radon-Belastungen nicht gänzlich auszuschließen. Der Sachverständige für Geologie und Hydrogeologie hat hierzu eine Maßnahme formuliert, der sich der Sachverständige anschließt. Unter Berücksichtigung der Strahlenquellenverordnung ist mit keiner Gefährdung der Arbeiter oder der Anrainer zu rechnen.

Betriebsphasen

Luft:

Entlang des Straßenzuges der B139 (Waldeggstraße - Kellergasse - Sandgasse - Hopfengasse - Kapuzinerstraße – Donaulände), im Bereich den Nibelungenbrücke und im Kernbereich von Urfahr kommt es in der Betriebsphase der A26 zu teilweise beträchtlichen Reduktionen der Immissionsbelastung gegenüber der Nullvariante. Für die westlichen Teile des derzeit stark belasteten innerstädtischen Kerns von Linz ist daher großteils von einer Verbesserung der Situation auszugehen.

Demgegenüber kommt es in den Nahbereichen der offenen Abschnitte der A 26 (Donaubrücke, Tunnelportale, Kärntnerstraße und Westbrücke) zum Teil zu relevanten Zusatzbelastungen durch Stickstoffdioxid im Bereich von Wohnanrainern, wobei an allen Immissionspunkten der medizinisch zu fordernde Grenzwert für die Stickstoffdioxidgesamtbelastung (und das Genehmigungskriterium nach IG-L) eingehalten wird.

Durch den Betrieb der A26 kommt es mit Ausnahme eines Immissionspunktes im Bereich Donaulände Süd in keiner Betriebsphase zu relevanten Zusatzbelastungen an Feinstaub PM₁₀. Im Bereich der Wohnobjekte mit relevanter Zusatzbelastung werden daher in der Betriebsphase 1 zusätzliche Maßnahmen zur Immissionsminderung gefordert (Maßnahme Immissionsschutzwand, siehe Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima), um eine irrelevante Zusatzbelastung sicherzustellen. In den Betriebsphasen 2 und 3 sind die Immissionszunahmen auch ohne zusätzliche Maßnahmen irrelevant.

Bei Feinstaub PM_{2,5} kommt es zu keiner Grenzwertüberschreitung und der Betrieb der A 26 führt zu keiner relevanten Zusatzbelastung.

Betreffend Schwefeldioxid, Benzol und Kohlenmonoxid sind keine relevanten Immissionszunahmen zu erwarten. Hinsichtlich der Immissionen von Schwermetallen sind bei Blei, Cadmium, Nickel und Arsen mit keinen relevanten Zusatzbelastungen durch die A 26 zu rechnen.

Für Benzo(a)pyren wurde die Immissionszusatzbelastung berechnet, der ermittelte Jahresmittelwert wurde einer medizinischen Bewertung unterzogen und ist als irrelevant anzusehen, das gleiche gilt für das Element Antimon, das vorwiegend aus dem Bremsabrieb des motorisierten Verkehrs stammt.

Die Luftschadstoffzusatzbelastungen, die während der Betriebsphasen auf die Anrainer einwirken, sind als nicht gesundheitsgefährdend anzusehen, auch erhebliche bzw. unzumutbare Belästigungen sind nicht zu erwarten.

Lärm:

In der Waldeggstraße kommt es durch den Abbruch der Gebäude zu vermehrtem Schienenverkehrslärm. Die bahnbedingten Immissionszunahmen können bis zu 13 dB betragen, was objektseitige Lärmschutzmaßnahmen erforderlich macht. In der Betriebsphase 2 kommt es in diesem Bereich aufgrund der Inbetriebnahme der Unterflurtrasse zu einer Verringerung des einwirkenden Straßenverkehrslärms. Nach der Gesamtverkehrsfreigabe (Betriebsphase 3) verbleibt eine Hebung der Gesamtsituation „Bahn und Straße“, die zur Nachtzeit höchstens 2 dB betragen wird.

Der Verkehrslärm wurde für die einzelnen Betriebsphasen ermittelt. Durch den Vergleich jeder Etappe der Betriebsphasen mit der Nullvariante werden die Auswirkungen des Vorhabens dargestellt. Nach der Gesamtverkehrsfreigabe verbleiben anrainerbezogen folgende Auswirkungen auf die Schallsituation:

Anrainerbereich	vorhabensbedingte Wirkungen Gesamtverkehr auf die Bestandssituation 2030 [dB]
Linz - Hummelhofstraße	-3,7 bis +0,9
Linz - Niedernhart	-3,8 bis +0,4
Linz - Ing.-Etzel-Straße	-4,1 bis +1,5
Linz - Waldeggstraße	-13,9 bis +2,0
Sophiengutstr., Ziegeleistr., Bergschlössl	-2,4 bis +1,1
Linz - Niederreithstraße	-0,5 bis +1,4
Linz - Weingartshofstraße - Kärntnerstraße	-2,9 bis +2,2
Linz - Froschberg	+0,2 bis +1,0
Kärntnerstraße - Volksgarten - Coulinstraße	+0,3 bis +2,2
Donautal - Römerstraße	-0,5 bis +0,6
Donautal - Donaulände - Galgenberg	-0,3 bis +2,3
Donautal - Urfahrwände - Hohe Straße	-0,6 bis +4,1
Donautal - Spatzenhof	-1,6 bis +2,9

Kommt es trotz Errichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu relevanten Zunahmen der Lärmbelastung und treten zudem Richtwertüberschreitungen auf, sind passive Lärmschutzmaßnahmen obligat.

Unter Berücksichtigung passiver Lärmschutzmaßnahmen, wie sie z.B. aufgrund von Planungsrichtwertüberschreitungen beim Bau umzusetzen sind und unter Berücksichtigung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen, die aufgrund des Betriebs der A 26 zu erfolgen haben, ist davon auszugehen, dass der Betrieb der A 26 in allen Betriebsphasen keine Gefahr für die Gesundheit der Wohnanrainer darstellt und auch erhebliche Belästigungen, die als unzumutbar anzusehen wären, nicht erwarten lässt.

Erschütterungen:

In den Betriebsphasen ist mit keinen Erschütterungseinwirkungen zu rechnen.

Lichtimmissionen:

Bei Lichtimmissionen in der Betriebsphase ist zu unterscheiden zwischen sicherheitstechnischen und somit als notwendig anzusehende Beleuchtungen und nicht notwendigen Beleuchtungen. Sollten solche nicht notwendigen Beleuchtungen in der Betriebsphase der A 26 umgesetzt werden, dann gilt jedenfalls, dass Blendungen in Wohnräumen zu vermeiden sind und Aufhellungen in Wohnräumen soweit zu reduzieren sind, dass die Grenzwerte gemäß ÖNORM O 1052 „Lichtimmissionen – Messung und Beurteilung“

sicher eingehalten werden. Hierzu wird im Teilgutachten Humanmedizin eine Maßnahme formuliert.

Radon:

Da im Stadtgebiet von Linz keine erhöhten Radonwerte bekannt sind und ein Austreten von Radon aus dem Boden während der Betriebsphase nicht möglich ist, sind während der Betriebsphase keine verstärkten Radonemissionen zu erwarten.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin ist das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Für den Themenbereich Luftschadstoffe sind die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Teilgutachten Nr. 04 Luftschadstoffe als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphasen als geringfügig, für die Bauphasen als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

Für den Themenbereich Lärm sind die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Teilgutachten Nr. 02 Lärm und im Teilgutachten Nr. 13 Humanmedizin als unbedingt erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphasen als geringfügig/vertretbar, für die Bauphasen als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

Für den Themenbereich Erschütterungen und Sekundärschall sind die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Teilgutachten Nr. 03 Erschütterungen und Sekundärschall und im Teilgutachten Nr. 13 Humanmedizin als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphasen als nicht relevant, für die Bauphasen als vertretbar und insgesamt als geringfügig einzustufen.

III.1.14. Teilgutachten Waldökologie und Forstwirtschaft, Wildbiologie und Jagdwirtschaft

Ist-Zustand

Die vom Vorhaben betroffenen Waldflächen und Jagdgebiete liegen am Linzer Donaudurchbruch. Südlich der Donau sind dies die Hangwälder des Freinberges und die Wälder um den Freinberger Park, nördlich der Donau die Hangwälder an den Urfahrwänden. Es handelt sich dabei hauptsächlich um Laubmischwaldbestände mit geringen Nadelholzanteilen. Auf dem überwiegenden Teil der Waldflächen sind die Schutz- und Wohlfahrtswirkung von höchster Bedeutung. Auch die Erholungswirkung hat im Ballungsraum Linz eine erhöhte Wertigkeit. Teile des Hangwaldes am Freinberg sind zum Schutz der darunter liegenden Infrastruktur in Bann gelegt.

Die Jagdgebiete sind verpachtete Niederwildreviere mit hauptsächlich Rehwild und Feldhasen sowie im Bereich der Donau Stockenten.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphasen

Durch das Vorhaben wird es zu befristeten (0,4709 ha) und dauernden (0,5555 ha) Rodungen von Waldflächen und zum geringfügigen Verlust von Jagdflächen kommen. Während der Bauphasen - Etappen 1 und 2 - wird es zu einer gewissen Beunruhigung des Wildes kommen, das darauf mit zeitlichen und räumlichen Veränderungen seiner Aktivitäten reagieren wird. Daraus werden sich auch zeitliche und räumliche Veränderungen im Jagdbetrieb ergeben.

Betriebsphasen

Die durch das Vorhaben verlorengehenden Wirkungen des Waldes können mittel- bis langfristig durch Wiederbewaldungen (0,4709 ha) und waldverbessernde Maßnahmen (2,2220 ha) ausgeglichen werden.

Relevante Beeinträchtigungen durch vorhabensbedingte Luftschadstoffe sind nicht zu erwarten. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich das Wild in der Betriebsphase an die neuen Gegebenheiten gewöhnen wird, und dass sich die zeitliche und räumliche Verteilung seiner Aktivitäten wieder auf den derzeitigen Zustand hin entwickeln wird. Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wildbiologie und Jagdwirtschaft können durch Maßnahmen ausgeglichen werden.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Waldökologie und Forstwirtschaft sowie Wildbiologie und Jagdwirtschaft ist das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Fachbereiche Waldökologie und Forstwirtschaft sowie Wildbiologie und Jagdwirtschaft sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

III.1.15. Teilgutachten Eisenbahn

Ist-Zustand

Der Bereich der Westbahn wird mit der Westbrücke (Straßenbrücke) bereits heute überführt und die weiterführende Waldeggstraße verläuft in Hochlage entlang der Eisenbahnanlagen des Bahnhofes Linz.

Die Straßenbahn auf das Harter Plateau (SBH) wurde bereits errichtet und in Betrieb genommen (Bescheid des Amtes der OÖ Landesregierung vom 03.08.2011, GZ.: Verk-740.020/56-2011-Aum/Lan). Die Straßenbahn quert knapp nach dem nördlichen Widerlager der Westbrücke im Tunnel unterirdisch die Waldeggstraße.

Im Bereich der Mühlkreisbahn gibt es derzeit keine Autobahnbrücke über die Donau, aber die Parallelführung mit der Straße LB 127.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphasen

Realisierungsetappe 1: Bei der in dieser Realisierungsetappe betroffenen Mühlkreisbahn werden die Auswirkungen auf den Bahnbetrieb als geringfügig bewertet.

Realisierungsetappe 2: Bei der in dieser Realisierungsetappe betroffenen Straßenbahn auf das Harter Plateau (SBH) werden die Auswirkungen auf den Bahnbetrieb als geringfügig bewertet.

Realisierungsetappe 3: Bei der in dieser Realisierungsetappe nochmals betroffenen Straßenbahn auf das Harter Plateau (SBH) werden die Auswirkungen auf den Bahnbetrieb als geringfügig bewertet. Bei den in dieser Realisierungsetappe betroffenen maßgebenden HL-Strecken Westbahn und Pyhrnbahn sind zeitlich beschränkte aber doch erhebliche Einflüsse auf den Bahnbetrieb zu erwarten. Diese werden aber als vertretbar gewertet.

Betriebsphasen

Realisierungsetappe 1: Bei der in dieser Realisierungsetappe betroffenen Mühlkreisbahn sind die Auswirkungen als nicht relevant zu bewerten.

Realisierungsetappe 2: Bei der in dieser Realisierungsetappe betroffenen Straßenbahn auf das Harter Plateau (SBH) sind die Auswirkungen als nicht relevant zu bewerten.

Realisierungsetappe 3: Bei der in dieser Realisierungsetappe nochmals betroffenen Straßenbahn auf das Harter Plateau (SBH) sind die Auswirkungen als nicht relevant zu bewerten. Bei der in dieser Realisierungsetappe betroffenen maßgebenden HL-Strecken Westbahn und Pyhrnbahn entsteht durch die stützenlose Konstruktion der Westbrücke aus Sicht der Infrastruktur eine Verbesserung der Situation gegenüber dem derzeitigen Bestand bzw. auch gegenüber dem bis zur Gesamtverkehrsfreigabe der A26 voraussichtlich bereits realisierten Projekt der ÖBB „viergleisigen Ausbau der Westbahn, Linz Hbf.-Westseite inkl. LILLO (Baubeginn ist vss etwa 2017 vorgesehen)“.

Gesamtverkehrsfreigabe: Es bestehen keine geänderten Auswirkungen zu den einzelnen Betriebsphasen auf die Bahninfrastruktur.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahn ist das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen für die Betriebsphasen als nicht relevant bzw. im Bereich der Westbrücke als Verbesserung, für die Bauphasen als vertretbar und insgesamt als geringfügig einzustufen.

III.1.16. Teilgutachten Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit

Im Rahmen des Teilgutachtens 16 wurden die UVE-Einreichunterlagen hinsichtlich der Themenbereiche Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit geprüft.

Als Kriterien für die Beurteilung der Auswirkungen für den Bereich Geotechnik und Tunnelbau werden die Stabilität bzw. die Verformung des Bodens herangezogen. Als Kriterium für die Beurteilung der Auswirkungen für den Bereich Brandsicherheit (baulicher Brandschutz) wird die Festlegung des Schutzniveaus gemäß RVS 09.01.45 (Baulicher Brandschutz in Straßenverkehrsbauten) herangezogen.

Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum umfasst die geplanten freien Strecken, Kunstbauten und Tunnelbauten und den durch sie beeinflussten Untergrund einschließlich der darauf befindlichen Bebauung. Der Untersuchungsraum wird im Bereich geotechnischer Bauwerke (freie Strecken, Kunstbauten) mit 200 m, im Bereich von Tunnelbauten mit 300 m im Umkreis um das jeweilige Bauwerk begrenzt.

Alternativen, Trassenvariante

Die Trassenauswahl erfolgt unter Mitberücksichtigung des Baugrundrisikos und möglicher Herstellungsschwierigkeiten und damit mit Rücksichtnahme auf die Belange der Geotechnik und des Tunnelbaus.

Bei der gewählten Trassenführung können bei sach- und fachgerechter Planung und Ausführung der geplanten Baumaßnahmen langfristig relevante Auswirkungen auf die Standsicherheit und Verformungen des Untergrundes vermieden werden.

Nullvariante

Die Stabilität des Untergrundes im derzeitigen Zustand ist gegeben. Bei Ausbleiben des Bauvorhabens (Null-Variante) sind daher keine Auswirkungen auf das Schutzgut Boden (Stabilität und Verformungen) zu erwarten.

Ist-Zustand

Der Ist-Zustand umfasst aus Sicht des Fachbereichs Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit die vorhandene Untergrundsituation. Diese ist im Projekt für die Bearbeitungstiefe der UVE ausreichend erkundet und beschrieben.

Auswirkungen des Vorhabens

Allgemein

Das in den UVE-Einreichunterlagen aus den Bodenaufschlüssen abgeleitete geologische Modell des Baugrundes ist plausibel und nachvollziehbar. Der Untergrund wurde in einzelne Schichtkomplexe unterteilt und diesen charakteristische Baugrundeigenschaften zugeordnet. Die Baugrundeigenschaften sind aus der Bodenbeschreibung sowie den Feld- und Laborversuchen nachvollziehbar ermittelt worden. Dies gilt auch für die angeführten Boden- und Rechenwerte.

Im Einreichprojekt sind außerhalb des bergmännisch herzustellenden Tunnels als geotechnische Baumethoden Flach- und Tieffundierungen der Objekte vorgesehen. Die Donaubrücke soll mit verankerten Kämpferfundamenten gegründet werden. Die beschriebenen Fundierungssysteme sowie die Angaben zur Bauherstellung erscheinen plausibel.

Im Tunnel Freinberg (Unterflurtrasse) wurde als Bauwerkssystem eine Konstruktion aus aufgelösten Pfahlwänden gewählt. Die Zwischenräume werden mit Spritzbeton bzw. DSV-Säulen (Grundwasserbereich) gesichert. Die Tunneldecke sowie in Teilbereichen auch die Sohle dienen der Aussteifung, z. T sind Ankerungen vorgesehen. Das System ist geeignet, die Verformungen im Nahbereich der Bebauung gering zu halten.

Die geotechnischen Maßnahmen entsprechen dem Stand der Technik. Die Vorbemessung wurde unter Berücksichtigung der ÖNORM EN 1997, Teil 1 und Teil 2, vorgenommen. Eine durchgeführte Plausibilitätsprüfung lässt eine ausreichende Standsicherheit aller geplanten Bau- und Zwischenzustände sowie Endzustände inkl. der Teilverkehrsfreigaben der geotechnischen Maßnahmen erwarten.

Die geplante Herstellung der Tunnel in bergmännischer Bauweise mittels neuer Österreichischer Tunnelbauweise (NÖT) entspricht dem Stand der Technik. Die NÖT erlaubt die Anpassung an wechselnde und von der Prognose abweichende Untergrundverhältnisse (Baugrundrisiko). Aufgrund der geometrischen Randbedingungen der Tunnel (wechselnde Querschnitte, zahlreiche Verzweigungen) ist sie aus Sicht des Fachbereichs Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit als die geeignete Methode für einen bergmännischen Vortrieb zu sehen. Der Vortrieb mittels Tunnelvortriebsmaschine ist aufgrund der geringen Flexibilität beim gegenständlichen Bauvorhaben nicht zweckmäßig.

Insgesamt sind die facheinschlägigen Ausarbeitungen aus geotechnischer Sicht ausreichend und die Schlussfolgerungen richtig, plausibel und nachvollziehbar für die Bearbeitungstiefe der UVE. Dies gilt auch für den Abschnitt der bergmännischen Bauweise des Tunnels Freinberg. Es wird allerdings festgehalten, dass für das Detailprojekt ergänzende Bodenaufschlüsse notwendig werden, um die Schichtgrenzen und Rechenwerte zu präzisieren. In den tertiären Sedimenten („Schlier“) ist vor allem der Restscherwinkel von Bedeutung.

Bauphasen

Die gewählten Bausysteme und Bauverfahren erlauben eine weitgehend verformungsarme Herstellung der geplanten Bauwerke unter Einhaltung der normgemäßen Standsicherheit.

In den einzelnen Bauphasen sind durch das Projekt daher überwiegend geringfügige, untergeordnet auch vertretbare Auswirkungen auf das Schutzgut Boden (Stabilität und Verformungen) zu erwarten. Dies gilt für die Bauetappe 1 sowie auch für die Bauetappen 2 und 3, in denen angrenzende Teile des gegenständlichen Projektes bereits in Betrieb sind (Betriebsphase Etappe 1 und 2).

Betriebsphasen

In der Betriebsphase 3 (= Endzustand) sowie in den Betriebsphasen Etappe 1 und 2 sind durch das Projekt keine relevanten Auswirkungen auf das Schutzgut Boden (Stabilität und Verformungen) zu erwarten.

Hinsichtlich der Brandbeständigkeit der baulichen Anlagen sind im Projekt geeignete Berechnungen und Maßnahmen unter Berücksichtigung der RVS 09.01.45 vorgesehen.

Gesamtbewertung

Die Beurteilung der Auswirkungen erfolgt aus Sicht des Fachbereichs hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf die Stabilität und die Verformungen des Untergrundes (Schutzgut Boden Stabilität und Verformung).

Aus Sicht des Fachgebietes Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit ist das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden, Stabilität und Verformung sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphasen als nicht relevant, für die Bauphasen als geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

III.1.17. Teilgutachten Tunnelsicherheit

Die technische Ausrüstung dient dazu, während der Betriebsphase der Tunnels einen möglichst sicheren Betrieb für Tunnelnutzer und Tunnelbetreiber, d.h. Unterhalts- und Dienstpersonal zu gewährleisten. Die Ausrüstung hat sowohl präventiven Charakter – sie soll Pannen und Unfälle möglichst vermeiden helfen – als auch unterstützenden Charakter im Falle von Ereignissen. Sie hilft dem Tunnelnutzer, sich rasch in Sicherheit bringen zu können und den Blaulichtorganisationen durch unterstützende Elemente wie Licht, Lüftung, Kommunikation bei der Bewältigung von Ereignissen.

Im Betriebsfall haben alle Tunnel in den Portalzonen im Bereich der Luftschadstoffe und des Lärms einen gewissen Einfluss auf die Umwelt.

Luftschadstoffe: Die Gesamtfracht der Fahrzeugschadstoffe wird durch den Bau der Tunnel zwar nicht verändert; es ist jedoch mit erhöhten Immissionen im Umfeld der Portale zu rechnen, welche allerdings durch die Lüftungssteuerung vermindert werden. Der Sachverhalt wird bezüglich Relevanz vom Fachgebiet "Luftschadstoffe und Klima" behandelt.

Lärm: Durch die Art der baulichen Gestaltung der Tunneleinfahrten an den verschiedenen Portalen ist mit einer möglichen Erhöhung der Lärmbelastung durch Reflexionen zu rechnen. Dieser ist bei Einhaltung der Lärmvorschriften und korrekter Umsetzung von Schalldämm-Maßnahmen allerdings als geringfügig einzustufen. Die Lärmsituation wird vom Fachgebiet "Lärm" behandelt.

Untersuchungsraum

Im Rahmen des UVP-Verfahrens werden alle Tunnel > 500m gemäß §1 STSG behandelt; diese unterstehen der Sicherheitsüberprüfung gemäß §7 STSG. Damit gehört der Freinbergtunnel (bergmännischer Teil und UFT) inkl. Anschlussbauwerke und Rampentunnel im Bereich der Donau Nord und Süd zum Untersuchungsraum.

Alternativen, Trassenvariante

Die Auslegung der sicherheitstechnischen Ausrüstung der Tunnel wird gemäß den aufgeführten Grundlagen projektiert und umgesetzt. In diesem Zusammenhang bestehen keine alternativen Lösungsmöglichkeiten.

Die Festlegung der Trasse ist nicht mit der Ausrüstung der Sicherheitstechnik verbunden – und folglich in diesem Zusammenhang nicht relevant.

Nullvariante

Das Weglassen der Tunnel im Sinne einer Nullvariante steht nicht zur Diskussion. Aus Sicht Tunnelsicherheit kann darauf hingewiesen werden, dass die Verkehrssicherheit bei gleicher Verkehrsdichte in der Regel leicht abnimmt. Das Unfallrisiko in Tunnelröhren ist aufgrund des Wegfallens von Störungen durch Wasser, Schnee, Eis, Nebel, etc. niedriger.

Ist-Zustand

Aus Sicht der Tunnelsicherheit ist kein Ist-Zustand vorhanden, welcher eine Beschreibung zulässt; folglich ist der Punkt nicht relevant.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphasen

Aus Sicht der Tunnelsicherheit ist die Bauphase nur dann relevant, wenn spezielle Betriebszustände zu betrachten sind, welche sicherheitsrelevant sind und im definitiven Betrieb nicht mehr gleichartig vorkommen. Dies ist im vorliegenden Projekt für die Betriebsphase Etappe 1 der Fall, da hier auch der Bau des Tunnels Freinberg erfolgt. Das Teilgutachten 17 Tunnelsicherheit kommt jedoch zum Schluss, dass es bei vorliegendem Tunnel-Vorentwurf keine Auswirkung der Bauphase auf die Tunnelsicherheit gibt.

Betriebsphasen

Die Tunnelsicherheit für die Betriebsphasen Etappe 1 bis Etappe 3 wird im Teilgutachten 17 Tunnelsicherheit und in den Sicherheitsbeurteilungen detailliert beleuchtet und bewertet. Hinsichtlich der detaillierten Erkenntnisse für die Tunnelsicherheit per se wird auf Abschnitt III.3 Zusammenfassung Sicherheitsbeurteilung verwiesen.

Im Teilgutachten 17 wird dargestellt, dass der Tunnel mit der geplanten technischen Ausrüstung den Anforderungen genügt. Es werden *zwei Betriebsphasen* unterschieden: Etappe 1 (nur Rampentunnel Donau Nord und Süd in Betrieb) und Etappe 3 (Endzustand). Zwischen den Etappen 2 und 3 besteht aus Sicht Tunnelsicherheit kein relevanter Unterschied. Im Betriebsfall haben alle Tunnel in den Portalzonen im Bereich der Luftschadstoffe und des Lärms einen gewissen Einfluss auf die Umwelt. Der Sachverhalt der Luftschadstoffe wird bezüglich Relevanz vom Fachgebiet "Luftschadstoffe und Klima" behandelt. Gemäß Einreichprojekt ist vorgesehen, dass in der Fahrrichtung Süd in den täglichen Spitzenstunden die Schadstoffemissionen aus den Portalen der Rampen Bahnhof und Westbrücke begrenzt werden muss. Das Lüftungssystem ist unter Berücksichtigung dieser Forderung ausgelegt. Um die Effektivität der Umweltlüftung zu erhöhen, ist vorgesehen, hohe Längsströmungen mit der Längslüftung zu begrenzen. Die Dauer des Betriebs der Umweltlüftung wird sich nach dem Bedarf unter Verkehrsbetrieb richten. Gemäß Sicherheitsbeurteilung des Tunnels Freinberg wird im Lüftungsbericht des Tunnel-Vorentwurfs vorgeschlagen, dass die Längslüftung dazu verwendet werden soll, die Portalabluftmenge im Zusammenspiel mit der Abluftabsaugung zu minimieren. Das Ziel muss dabei aus Sicht des Sachverständigen für Tunnelsicherheit jedoch auch eine Optimierung der ökologischen Größe Energie sein. Deshalb wurde in der Sicherheitsbeurteilung des Tunnels Freinberg eine Maßnahme zur Minimierung des Energieverbrauches für die Umweltlüftung unter Einbezug aller Lüftungstechnischen Möglichkeiten im Rahmen der Detailplanung gefordert.

Die Planung der Lüftungszentrale umfasst zudem den erforderlichen Raum und die Auslegung der Ventilatoren, sowie die notwendige Leistung für die optionale E-Filteranlage. Die Lärmsituation wird vom Fachgebiet "Lärm" behandelt.

Gesamtbewertung

Die Tunnelobjekte des Projektes A26 Linzer Autobahn, Knoten Linz / Hummelhof (A7) - ASt Donau Nord, entsprechen den geltenden Sicherheitsanforderungen unter Berücksichtigung der geforderten Maßnahmen. Die technische Ausrüstung, die tunnelsicherheitspezifische Verkehrsführung und die betrieblichen Anforderungen entsprechen dem Gesetz, den Richtlinien und dem Stand der Technik.

Aus Sicht des Fachgebietes Tunnelsicherheit ist das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Umwelt (Luft, Lärm) sind aus Sicht Tunnelsicherheit, unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der

als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphasen als geringfügig, für die Bauphasen als vertretbar und insgesamt als geringfügig einzustufen.

III.1.18. Teilgutachten Schiffahrtstechnik

Ist-Zustand

Donaubrücken

Im Linzer Stadtbereich befinden sich wie nachfolgend aufgelistet drei Donaubrücken:

1. Nibelungen- Straßenbrücke bei Donau Strom km 2135,10
2. Straßen- und Eisenbahnbrücke bei Donau Strom km 2133,83
3. Voest Straßenbrücke bei Donau Strom km 2133,46

Die Schiffahrt ist durch die bestehenden Brücken in Bezug auf Durchfahrtshöhe und Durchfahrtsbreite eingeschränkt.

- Bei der Nibelungen Straßenbrücke beträgt die Durchfahrtshöhe bei HSW 96 zwischen 7,70 und 7,93 m. Die maximale Durchfahrtsbreite bei RNW 96 beträgt 90 m.
- Bei der Straßen- und Eisenbahnbrücke beträgt die Durchfahrtshöhe bei HSW 96 zwischen 7,49 und 7,50 m. Die maximale Durchfahrtsbreite bei RNW 96 beträgt 78 m.
- Bei der Voest Straßenbrücke beträgt die Durchfahrtshöhe bei HSW 96 zwischen 9,57 und 10,45 m. Die maximale Durchfahrtsbreite bei RNW 96 beträgt 153 m.

Auswirkungen des Vorhabens

Bauphasen

Die Bauherstellung des Brückentragwerks umfasst folgende Bauphasen:

- Phase 1 – Verankerungen, Widerlager
- Phase 2 - Tragseile
- Phase 3 - Hänger
- Phase 4 – Überbau Stahlbausegmente
- Phase 5 – Überbau Fahrbahnplatte
- Phase 6 – Restarbeiten

In der Baudurchführung werden einzelne Teile des Stahltragwerkes durch Hochziehen der Trägerschüsse in der 1. Bauetappe von Lastkähnen aus montiert. Während dieser Bauphasen wird jedenfalls eine schiffbare Öffnung von 150 m freigehalten. Bei Montagevorgängen in Flussmitte kann es zu einer Trennung der schiffbaren Öffnung in zwei Teilbereiche kommen. Diese Montagezustände sind jedoch zeitlich begrenzt und dauern nicht mehr als einige Stunden. Aus derzeitiger Sicht ist eine Sperre der Schiffahrt nicht erforderlich. Vorschüttungen an den Ufern sind nicht notwendig. Die Schiffahrt ist somit in der Bauetappe 1 nicht oder eventuell nur sehr geringfügig betroffen.

Für den Abtransport des Ausbruchmaterials wird im Bereich des Portals Rampe Donau Süd eine Schiffsverladestelle für die Bauetappen 1 und 2 eingerichtet. Für diese Schiffahrtsanlage wird ein gesondertes wasser- und schiffahrtsrechtlichen Verfahren durchgeführt.

Der Transport des Ausbruchmaterials der Aufgabestation bis zur Schiffsverladestelle erfolgt mit einem Förderband, welches die B 129 überbrückt.

Zur Nachtzeit werden keine Schiffahrtsbewegungen von bzw. zur Anlegestelle durchgeführt.

Im Rahmen des Schiffsverkehrs stellen die dadurch entstehenden Mehrfahrten mit einer Frequenz von durchschnittlich rd. 1 - 2 Schubverbänden pro Tag keine erhebliche Mehrbelastung dar.

Die Schifffahrt ist sowohl in der Bauphase 1 als auch in der Bauphase 2 nicht oder eventuell nur sehr geringfügig betroffen und eingeschränkt. In der Bauphase 3 ist die Schifffahrt in keiner Weise beeinträchtigt.

Betriebsphasen

Donaubrücke:

Im Bereich km 4,475 bis km 4,750 quert die projektierte Trasse die Donau. Die Querung der Donau erfolgt bei ca. Strom km 2136,4 mittels einer echten (felsverankerten) Hängebrücke. Daher ist in der Donau keine Stützung (Pfeiler) notwendig. Die Situierung der Widerlager erfolgt außerhalb der HQ100 Abflusslinie. Somit ergibt sich beim maßgebenden Hochwasserabfluss kein Querschnittsverlust. Die vom Schifffahrtsgesetz geforderte lichte Schifffahrtshöhe von 8,0 m ist bei einem Wasserstand des HSW96 gewährleistet. Die nutzbare Breite und Höhe für die Schifffahrt bleibt damit durch das Brückenbauwerk unberührt. Sämtliche Linzer Donaubrücken weisen eine für die Schifffahrt geringere Durchfahrtshöhe und eine geringere Durchfahrtsbreite auf. Die Schifffahrt ist nach Errichtung des Brückenbauwerkes in der Betriebsphase in keiner Weise beeinträchtigt.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Schifffahrtstechnik ist das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphasen als nicht relevant, für die Bauphasen als geringfügig und insgesamt als nicht relevant einzustufen.

III.1.19. Integrative Gesamtschau

Das Vorhaben A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz / Hummelhof (A7) - ASt Donau Nord, wurde von 15 Sachverständigen hinsichtlich 18 Fachgebieten begutachtet und es wurden die Auswirkungen nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften geprüft und beurteilt. Die Auswirkungen wurden in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 dargelegt.

Aufgrund der eindeutigen Aussagen der Sachverständigen, insbesondere jener für die Fachbereiche Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall, Luftschadstoffe und Klima, Oberflächen- und Grundwasser, Raumordnung und Sachgüter sowie Humanmedizin ist unter Berücksichtigung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen auszuschließen, dass es durch das Vorhaben zu einer Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen oder des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte der NachbarInnen kommt. Auch konnten keine unzumutbaren Belästigungen von NachbarInnen erkannt werden.

Insbesondere wurde vom Fachgutachter für Luftschadstoffe und Klima bestätigt, dass die Emissionen unter Berücksichtigung der im Einreichprojekt vorgesehenen und von den

Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen nach dem Stand der Technik begrenzt werden.

Die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter wird durch ein umfangreiches Maßnahmenpaket möglichst gering gehalten, wobei im gegenständlichen UVP-Verfahren der Begriff der Immissionen weit gefasst wurde und sich nicht nur auf Luftschadstoffe beschränkt, sondern alle Einwirkungen des Vorhabens durch sonstige Immissionen (z.B. Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall, Einleitungen von Flüssigkeiten) umfasst.

Weiters konnte auf Basis der fachlichen Ausführungen der Sachverständigen, insbesondere jener für die Bereiche Pflanzen, Tiere und Lebensräume, Boden und Landwirtschaft, Waldökologie und Forstwirtschaft, Wildbiologie und Jagdwirtschaft, Gewässerökologie und Fischerei, Luftschadstoffe und Klima, Oberflächen- und Grundwasser, Abfälle und Altlasten sowie Geologie und Hydrogeologie geschlossen werden, dass es zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen. Eine bleibende Schädigung des Bodens, der Luft, des Tier- und Pflanzenbestandes oder des Zustandes der Gewässer wurde von allen Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche ausgeschlossen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Ortsbild sowie Landschaftsbild, Erholung, Raumordnung und Sachgüter werden als vertretbar eingestuft.

Das Vorhaben widerspricht keinen raumordnungsrechtlichen Zielsetzungen oder Festlegungen auf örtlicher Ebene sowie regionaler, Landes-, Staats- oder europäischer Ebene. Aus raumordnungsfachlicher Sicht kann daher davon ausgegangen werden, dass bei Umweltverträglichkeit des Vorhabens den Zielsetzungen des regionalen Raumordnungsprogramms entsprochen wird.

Grenzüberschreitende Auswirkungen des Vorhabens sind nicht gegeben.

Das öffentliche Interesse am Vorhaben ist neben der Aufnahme des Vorhabens in das Bundesstraßengesetz auch in den oben beschriebenen Vorteilen begründet.

Bei der Gesamtschau der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ergaben sich damit unter Berücksichtigung insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung, der UVP-Teilgutachten sowie der fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen – bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen – **keine schwerwiegenden Umweltbelastungen**, die einer Realisierung des in der UVE dargestellten bzw. geplanten Straßenbauvorhabens entgegenstehen.

Die Auswirkungen des Vorhabens werden für alle Schutzgüter beziehungsweise Fachbereiche unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen für alle Trassenabschnitte und Realisierungsphasen als zumindest vertretbar eingestuft. Eine schutzgutbezogene Darstellung der Vorhabensauswirkungen ist aus nachstehender Tabelle zu erkennen. Die Darstellung der Beurteilungsergebnisse von Wechselwirkungen erfolgt in einer weiteren Tabelle (Tabelle Integrative Gesamtschau).

Unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und im Einreichprojekt enthaltenen und die von den unterfertigten Sachverständigen als zusätzlich erforderlich erachteten Maßnahmen in den der Umweltverträglichkeitsprüfung nachfolgenden Genehmigungsverfahren berücksichtigt bzw. bei der Detailplanung, Errichtung und Erhaltung des Vorhabens durchgeführt werden, ist – im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau – die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes während aller Bau- und Betriebsphasen gegeben.

Schutzgut	Bauphasen			Betriebsphasen			Gesamtbeurteilung
	1. Etappe	2. Etappe	3. Etappe	Teilverkehrsfreigabe		Gesamtverkehrsfreigabe	
				1. Etappe	2. Etappe	3. Etappe	
Mensch, Gesundheit, Wohlbefinden							
Lärm							
Luftschadstoffe)*		
Erschütterungen							
Humanmedizin							
Mensch, Lebensraum und Nutzung							
Siedlungs-, Wirtschaftsraum							
Erholung							
Landwirtschaft							
Forstwirtschaft							
Jagd							
Fischerei							
Tiere, Pflanzen, Lebensräume							
Tiere (inkl. jagbares Wild)							
Pflanzen							
Lebensräume (inkl. aquatische LR.)							
Wasser							
Grundwasser							
Oberflächengewässer							
Boden							
Luft und Klima							
Luft)*		
Klima							
Landschaft							
Sach- und Kulturgüter							
)* Im Bereich des innerstädtischen Straßenzuges der B139 und seiner Zubringer kommt es durch das Vorhaben zu positiven Auswirkungen (Verbesserung der gegebenen Situation).						
Bewertung der Auswirkungen	<div style="display: flex; justify-content: space-between; padding: 0;"> <div style="width: 100%; text-align: center;"> <div style="background-color: #90EE90; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">positiv</div> <div style="background-color: #D3D3D3; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">nicht relevant</div> <div style="background-color: #ADD8E6; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">geringfügig</div> <div style="background-color: #FFFF00; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">vertretbar</div> <div style="background-color: #FFD700; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">wesentlich</div> <div style="background-color: #FF0000; padding: 2px; margin-bottom: 2px;">untragbar</div> </div> </div>						

Schutzgutbezogene Darstellung der Vorhabensauswirkungen

Integrative Gesamtschau

Bewertungsmatrix

AUSWIRKUNGEN

SCHUTZGÜTER	THEMENBEREICHE	AUSWIRKUNGEN															
		Lärm		Erschütterungen		Luftschadstoffe		Wasserhaushalt Veränderung Qualitativ		Wasserhaushalt Veränderung Quantitativ		Flächenbeanspruchung		Veränderung Funktionszusammenhänge		Veränderung Erscheinungsbild Landschaft / Stadt / Ort	
		Bau	Betrieb	Bau	Betrieb	Bau	Betrieb	Bau	Betrieb	Bau	Betrieb	Bau	Betrieb	Bau	Betrieb	Bau	Betrieb
Mensch Lebensräume (inkl. Nutzung)	Siedlungsraum	3	3	3	1	3	2	2	1	2	2	3	3	3	3	3	3
	Wirtschaftsraum	2	2	2	1	2	1	2	1	2	2	2	2	3	2	1	1
	Landwirtschaft	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	0	0
	Forstwirtschaft	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	0	0
	Jagd	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1
	Fischerei	2	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	0	0
	Freizeit, Erholung	3	3	2	1	3	2	2	1	1	1	3	3	3	3	3	3
Ökologie	Wald	1	1	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	0	0
	Jagdbares Wild	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	0	0	
	Tiere, Pflanzen, Lebensräume	3	3	2	1	3	2	1	2	2	2	3	3	3	3	0	0
	Aquatische Lebensräume	2	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	0	0
Boden	Boden	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	0	0
	Alllasten	0	0	2	0	0	1	3	1	3	1	1	1	0	0	0	0
Wasser	Oberflächenwasser	0	0	0	0	1	1	2	2	2	2	1	1	0	0	0	0
	Grundwasser	0	0	0	0	0	0	2	2	3	2	0	0	0	0	0	0
Luft und Klima	Luft	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Klima	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0
Landschaft	Landschaftsbild	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	3	2	3	3	3
	Stadt- / Ortsbild	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	3	3	3	3	3
Sach- und Kulturgüter	Sachgüter	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	2	1	3	1	1	1
	Kulturgüter	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2

		Auswirkungen des Vorhabens
Grün	V	Verbesserung der gegebenen Situation
Weiß	0	Auswirkungen systembedingt nicht relevant
Grau	1	Auswirkungen nicht relevant
Blau	2	Geringfügige Auswirkungen
Gelb	3	Vertretbare Auswirkungen
Orange	4	Wesentliche Auswirkungen
Rot	5	Untragbare Auswirkungen

Integrative Gesamtschau

- ¹⁾ Im Bereich des innerstädtischen Straßenzuges der B139 und seiner Zubringer kommt es durch das Vorhaben zu positiven Auswirkungen (Verbesserung der gegebenen Situation).

III.2. Forsttechnisches Gutachten

Beantragte Rodungen

Für die Verwirklichung des Vorhabens müssen 0,4709 ha Wald befristet und 0,5555 ha Wald dauernd gerodet werden:

Katastralgemeinde	Grundstück Nr.	Rodungsfläche befristet [m ²]	Rodungsfläche dauernd [m ²]	Rodungszweck
Linz	2789/2	269	195	AST Donau Süd, Brückenportal, Rampe Donau Süd 1 u. 1A, Abspannpunkte Donau Süd
Linz	2795/1	1.662	2.271	AST Donau Süd, Brückenportal, Rampe Donau Süd 1 u. 1A, Abspannpunkte Donau Süd
Linz	2795/3	55	989	AST Donau Süd, Brückenportal, Rampe Donau Süd 2 u. 2A
Linz	2813/1	206	474	AST Donau Süd, Brückenportal, Rampe Donau Süd 2 u. 2A, Abspannpunkte Donau Süd
Linz	2814/2	251	293	AST Donau Süd, Brückenportal, Rampe Donau Süd 2 u. 2A
Linz	2826/1	519	0	Baustelleneinrichtung

Katastralgemeinde	Grundstück Nr.	Rodungsfläche befristet [m ²]	Rodungsfläche dauernd [m ²]	Rodungszweck
				BE-TF5
Linz	2827/2	5	0	Baustelleneinrichtung BE-TF5
Waldegg	999/2	1.125	159	Abspannpunkte Donau Süd
Urfahr	789/1	194	189	AST Donau Nord, Rampe Donau Nord 1, Brückenportal, Rampe Donau Nord 2
Pöstlingberg	1210/14	44	3	AST Donau Nord, Rampe Donau Nord 1
Pöstlingberg	1284/1	367	557	AST Donau Nord, Brückenportal, Rampe Donau Nord 2
Pöstlingberg	1284/6	12	425	AST Donau Nord, Brückenportal, Rampe Donau Nord 2

Die befristeten Rodungsflächen werden nach Baudurchführung wieder bewaldet.

Die vom Vorhaben betroffenen Waldflächen und Jagdgebiete liegen am Linzer Donaudurchbruch. Südlich der Donau sind dies die Hangwälder des Freinberges und die Wälder um den Freinberger Park, nördlich der Donau die Hangwälder an den Urfahrwänden. Es handelt sich dabei hauptsächlich um Laubmischwaldbestände mit geringen Nadelholzanteilen. Auf dem überwiegenden Teil der Waldflächen sind die Schutz- und Wohlfahrtswirkung von höchster Bedeutung. Auch die Erholungswirkung hat im Ballungsraum Linz eine erhöhte Wertigkeit. Teile des Hangwaldes am Freinberg sind zum Schutz der darunter liegenden Infrastruktur in Bann gelegt.

Auswirkungen des Vorhabens auf die Waldflächen

Die Auswirkungen der Rodungen werden aufgrund ihrer Kleinflächigkeit als geringfügig beurteilt. Ebenso werden die möglichen Auswirkungen durch mechanische Schädigung von Randbäumen, Austrocknung, Sonneneinstrahlung und Windschäden auf benachbarte Waldbestände als geringfügig eingestuft. Da die befristeten Rodungsflächen wieder bewaldet werden und als Ausgleich für die dauernden Rodungen waldverbessernde Maßnahmen im vierfachen Flächenausmaß (2,2220 ha) der dauernden Rodungsflächen vorgeschrieben werden, können die Waldflächenverluste mittel- bis langfristig ausgeglichen werden.

Auswirkungen des Vorhabens auf die Waldausstattung und Waldfunktionen

Die im Waldentwicklungsplan ausgewiesenen Waldfunktionen (Bewertung der Rodungsflächen im Waldentwicklungsplan: KG Linz 331, KG Waldegg 133, KG Urfahr 331 und KG Pöstlingberg 331) wurden im Zuge von Lokalausweisungen überprüft und konnten grundsätzlich bestätigt werden. Lediglich im Bereich der Rodungsflächen in der Katastralgemeinde Linz wurde in Übereinstimmung mit der Einschätzung der Projektwerberin die Erholungsfunktion (Bewertung mit der Kennziffer 2) höher bewertet als im Waldentwicklungsplan.

Schutzfunktion

Die Waldbestände in den Katastralgemeinden Linz, Urfahr und Pöstlingberg weisen eine hohe Schutzfunktion auf, da sie Schutz vor Steinschlag bieten, aber auch ihren eigenen Standort schützen.

Wohlfahrtsfunktion

Sämtliche Waldbestände weisen aufgrund ihres positiven Einflusses auf die Umwelt (Luftreinigung) und der extremen Unterbewaldung im Stadtgebiet eine hohe Wohlfahrtsfunktion auf.

Erholungsfunktion

Die Erholungsfunktion der in den Katastralgemeinden Linz und Waldegg gelegenen Waldflächen weist eine mittlere bis hohe Wertigkeit auf, da es sich hier um wichtige mit Wandersteigen und – wegen erschlossene Naherholungsräume handelt. Die in den Katastralgemeinden Urfahr und Pöstlingberg liegenden Waldflächen sind für Erholungssuchende aufgrund ihrer Unwegsamkeit schwer bis gar nicht zugänglich und daher hinsichtlich ihrer Erholungsfunktion von geringerer Bedeutung.

Die Katastralgemeinde Linz ist mit 0,2967 ha befristeter und 0,4222 ha dauernder Rodungsfläche am meisten von den Rodungen betroffen, in der Katastralgemeinde Waldegg müssen 0,1125 ha Wald befristet und 0,0159 ha Wald dauernd gerodet werden. In der Katastralgemeinde Pöstlingberg müssen 0,0423 ha Wald befristet und 0,0985 ha Wald dauernd gerodet werden und in der Katastralgemeinde Urfahr 0,0194 ha befristet und 0,0189 ha dauernd. Die Waldfläche in der Katastralgemeinde Linz verringert sich aufgrund der dauernden Rodung um 1,43 % in den anderen Katastralgemeinden jeweils um weniger als 0,1 %. Die Waldflächenverluste können daher unter Berücksichtigung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen als vertretbar bewertet werden.

Öffentliches Interesse an der Walderhaltung

Sämtliche Wälder weisen mittlere bis hohe Wertigkeiten der überwirtschaftlichen Waldfunktionen auf. Daher ist die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen in den vom Vorhaben betroffenen Waldbeständen in besonderem öffentlichen Interesse gelegen.

Öffentliches Interesse am Rodungszweck

Die Rodungen sind für den Bau und den Betrieb der A 26 (für die Errichtung und den Betrieb der Tunnel bzw. Brückenportale und Rampen, der Abspannpunkte bzw. einer Zufahrt zu den Abspannpunkten Donau Süd sowie für eine Baustelleneinrichtung am Südufer der Donau) erforderlich, welche dazu dient, durch die Abdeckung lokaler und regionaler Verkehrsbedürfnisse Probleme des Individualverkehrs im Raum Linz umfassend und nachhaltig zu lösen. So sollen folgende Zielsetzungen erreicht werden:

- Verbesserung der Durchgängigkeit des Kernbereichs der Stadt Linz durch Schaffung einer leistungsfähigen Nord-Süd Verbindung mit einer zusätzlichen Donaubrücke im westlichen Teil der Stadt
- Anbindung des nordwestlichen Mühlviertels über die B127 an das hochrangige Straßennetz und dadurch eine Verbesserung der Erreichbarkeit dieser Region
- Verbesserte Sammlung, Lenkung und Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs in der westlichen Linzer Stadthälfte
- Entlastung des städtischen Straßennetzes (B139, B129 u. B127)
- Hochwertige Anbindung des Bahnhofsbereichs

Das Vorhaben dient somit dem Ausbau des öffentlichen Straßenverkehrs. Die A26 Linzer Autobahn, Abschnitt Süd wurde in das Bundesstraßengesetz 1971 idF 1999 (BGBl. 182/1999)

aufgenommen und ist in den Investitionspaketen des Generalverkehrsplans als Projekt Nr. 124 des Investitionspakets 1 – Straße angeführt.

Das öffentliche Interesse am Rodungszweck ist im Forstrechtlichen Einreichoperat nachvollziehbar dokumentiert.

III.3. Sicherheitsbeurteilungen

Die Sicherheitsbeurteilungen für die Tunnel Freinberg und ASt Donau Nord bestehen aus folgenden Kapiteln:

- 1 Allgemeine Vorbemerkungen
- 2 Projektbeschreibung (Befund)
- 3 Gutachten
- 4 Fragenbeantwortung
- 5 Maßnahmen
- 6 Abkürzungsverzeichnis
- 7 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis
- 8 Quellenverzeichnis
- 9 Zusammenfassung

Im Kapitel 3 Gutachten erfolgte jeweils für beide Tunnel zunächst eine zusammenfassende Überprüfung der Tunnel-Vorentwürfe. Der Fokus hierbei lag auf der Prüfung bezüglich Vollständigkeit, Plausibilität und Angemessenheit der Angaben der sicherheitsrelevanten Ausrüstung. Mittels einer Checkliste wurden alle relevanten Punkte geprüft und bewertet. Weiters erfolgte eine detaillierte Prüfung folgender Punkte:

- Bauliche Anlagen
- Betriebs- und Sicherheitsausrüstung
- Tunnellüftung
- Zufahrten für Einsatzdienste
- Bauliche und technische Ausrüstung der Vorportalzonen
- Brandbeständigkeit der baulichen Anlagen
- Verkehrssituation und Prognose
- Spezifische Gefahrenanalyse

Zudem erfolgte die Beantwortung von Fragen, welche von der Tunnel-Verwaltungsbehörde vorgegeben waren, welche sich auf alle Betriebsphasen bezogen.

Der SV für den Fachbereich 16 Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit hielt in der Fragenbeantwortung für beide Tunnel fest, dass insgesamt die fach einschlägigen Ausarbeitungen aus geotechnischer Sicht ausreichend und die Schlussfolgerungen richtig, plausibel und nachvollziehbar für die Bearbeitungstiefe der UVE sind. Zum Erreichen der Schutzniveaus für den baulichen Brandschutz wurden erste statische Abschätzungen durchgeführt und es sind grundsätzliche bauliche Maßnahmen angeführt. Der gewählte Fahrbahnaufbau inklusive der Entwässerung basiert auf der RVS 09.01.23 und somit auf dem Stand der Technik. Das Tunnelentwässerungssystem entspricht hinsichtlich des Transports von Gefahrgütern dem Straßentunnel-Sicherheitsgesetz. Einzelne Maßnahmen mussten definiert werden.

Der SV für den Fachbereich 17 Tunnelsicherheit hielt in der Fragenbeantwortung für beide Tunnel fest, dass die begutachteten Unterlagen ausreichend, richtig und plausibel sind. Die Tunnel-Vorentwürfe entsprechen in allen Betriebsphasen größtenteils den einschlägigen Gesetzen, Normen, Richtlinien und dem Stand der Technik. Für einzelne Bereiche mussten deshalb entsprechende Maßnahmen formuliert werden. Die Gesamtergebnisse der Risikoanalysen wurden durch unabhängige Bewertungen und Analysen durch den Sachverständigen größtenteils als richtig und plausibel nachvollzogen. Die ausgewählten Lüftungssysteme, deren Auslegung und deren technische Ausstattung wurden durch den unabhängigen Gutachter auf der Grundlage der geltenden Vorgaben und dem Stand der Technik geprüft und weitestgehend für gut befunden. Ein Beleuchtungskonzept ist in Konformität zu den einschlägigen Gesetzen, Normen, Richtlinien und dem Stand der Technik erstellt worden. Das Rettungskonzept und die Fluchtwegkennzeichnung sind ausreichend und entsprechen dem Stand der Technik. Die Maßnahmen für das Ereignis- und Störfallmanagement sind ausreichend. Der Verkehr kann innerhalb und außerhalb des Tunnels rasch angehalten bzw. in das untergeordnete Straßennetz abgeführt werden, u.a. aufgrund einer Vereinbarung mit den zuständigen Behörden der Stadt Linz.

Die Sachverständigen für die Fachbereiche 16 Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit und 17 Tunnelsicherheit kamen in ihren Sicherheitsbeurteilungen zum Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der in den Tunnel-Vorentwürfen und der UVE dargestellten und der in den Sicherheitsbeurteilungen von den Sachverständigen als unbedingt erforderlich erachteten Maßnahmen die Tunnel-Vorentwürfe für die Tunnel Freinberg und Ast Donau Nord insgesamt den Stand der Technik und die Anforderungen des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes erfüllen.

IV. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen

IV.1. Allgemeines

Nachstehend wird auf die Einwendungen und Stellungnahmen, die während der öffentlichen Auflagen gem. § 9 UVP-G iVm § 4 Abs. 5 BStG und in der mündlichen Verhandlung eingebracht wurden, eingegangen. Auf die Einwendungen und Stellungnahmen, die im Zuge des ergänzenden Ermittlungsverfahrens vorgebracht wurden, wird unter Punkt V. eingegangen.

Jede während der beiden öffentlichen Auflagen, nämlich vom 25. Juni 2009 bis 13. August 2009 und vom 10. Dezember 2012 bis 4. Februar 2013, beim ho. Bundesministerium eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen wurde in den Stellungnahmebänden 1 bis 20 zum Umweltverträglichkeitsgutachten von den Sachverständigen – mit Ausnahme der Rechtsfragen – ausführlich und individuell sowie bezogen auf die örtlichen Gegebenheiten des jeweiligen Einwenders beantwortet. Das Vorbringen der Verfahrensbeteiligten in der mündlichen Verhandlung sowie die Auseinandersetzung der Sachverständigen damit, wurde in der Niederschrift über die mündliche Verhandlung festgehalten. Die Stellungnahmebände sowie die Niederschrift über die mündliche Verhandlung wurden unter Spruchpunkt III. zu einem integrierenden Bestandteil dieses Bescheides erklärt.

IV.2. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auflagen

Während der öffentlichen Auflage 2009 wurden rund 1800 Stellungnahmen und Einwendungen eingebracht, der Großteil davon von Bürgerinnen und Bürgern, die als Nachbarn gem. § 19 UVP-G 2000 Parteistellung erlangt haben. 44 Stellungnahmen stammten von Bürgerinitiativen, anerkannten Umweltorganisationen, Formalparteien oder Vereinen.

Während der öffentlichen Auflage 2012/2013 wurden rund 900 Stellungnahmen und Einwendungen eingebracht, der Großteil davon von Bürgerinnen und Bürgern, die als Nachbarn gem. § 19 UVP-G 2000 Parteistellung erlangt haben. Rund ein Drittel dieser Personen hatte bereits während der öffentlichen Auflage 2009 Einwendungen erhoben. Die Stellungnahme eines Rechtsanwaltes wurde in Vertretung von weiteren 850 Einwendern eingebracht. 20 Stellungnahmen stammten von Bürgerinitiativen, NGOs, Formalparteien oder Vereinen.

Zu den Bürgerinitiativen, die sich im Rahmen der öffentlichen Auflage 2009 gem. § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 konstituiert haben und zu den am Verfahren beteiligten anerkannten Umweltorganisationen ist auf Punkt I.5 der Entscheidungsgründe zu verweisen. Weiters sind die Stellungnahmen des Umweltbundesamtes, des Umweltanwaltes von Oberösterreich, des wasserwirtschaftlichen Planungsorganes und der Standortgemeinden hervorzuheben.

Die eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen bezogen sich vor allem auf die Verkehrsprognose, die Auswirkungen des Vorhabens in den Bau- und Betriebsphasen in Bezug auf Immissionen, die Auswirkungen auf die Schutzgüter gem. UVP-G und auf die Tunnelsicherheit.

Hinsichtlich der Auseinandersetzung der Sachverständigen mit den Stellungnahmen und Einwendungen ist auf die zu Bescheidbestandteilen erklärten Stellungnahmenbände 1 – 20 zu verweisen. Insbesondere ist festzuhalten, dass der Sachverständige für Humanmedizin unter Einbeziehung der Aussagen der Sachverständigen für die Fachgebiete „Lärm“, „Luftschadstoffe und Klima“ sowie „Erschütterungen“ jeweils feststellen konnte, dass eine Gefährdung der Gesundheit bzw. eine unzumutbare Belästigung an der angegebenen Adresse des jeweiligen Einbringers/der jeweiligen Einbringerin der Stellungnahme bei Umsetzung der geforderten Maßnahmen auszuschließen ist.

Unter Punkt IV.4. wird auf die in den Stellungnahmen aufgeworfenen Rechtsfragen eingegangen.

IV.3. Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen der mündlichen Verhandlung

IV.3.1. Allgemeines

Alle im Rahmen der mündlichen Verhandlung erstatteten Vorbringen wurden von den Sachverständigen behandelt. Die entsprechenden Vorbringen der Parteien sowie die Auseinandersetzung der Sachverständigen damit wurden in der Niederschrift über die mündliche Verhandlung festgehalten.

Folgende Verfahrensbeteiligte erstatteten im Rahmen der mündlichen Verhandlung Vorbringen: Vertreter der Bürgerinitiative gegen die Westring Transitautobahn mitten durch Linz, der Bürgerinitiative gegen den Bau der A26, der Bürgerinitiative A26 Westring Keferfeld, der Bürgerinitiative „Nein zum Westring“, der Bürgerinitiative zur Wahrung der Lebensqualität der Puchenuer bei der Errichtung der A 26, der Bürgerinitiative Rettet das Donautal, der Bürgerinitiative Westtangente, rund 30 verfahrensbeteiligte Bürger und Bürgerinnen, der Umweltanwalt von OÖ, eine Vertreterin des wasserwirtschaftlichen Planungsorganes sowie der Bürgermeister der Standortgemeinde Puchenu. Vertreter der Projektwerberin konnten zu den vorgebrachten Einwendungen Stellung nehmen und erhoben ihrerseits im Rahmen der mündlichen Verhandlung Einwendungen gegen einzelne von den Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten geforderte Maßnahmen.

Folgende Privatgutachten wurden in der mündlichen Verhandlung vorgetragen und in diesem Rahmen erfolgte auch die Auseinandersetzung damit primär durch die Sachverständigen der Behörde als auch durch Vertreter der Projektwerberin, vor allem durch die Fachbeitragssteller der UVE:

- Gutachten Schroeder/Weber, Zuständigkeit der Asfinag, Juni 2013
- Gutachten RegioConsult, Lärmtechnik, Mai 2010, Februar 2013
- Gutachten RegioConsult, Auswertung der Planunterlagen (Fachbericht Siedlungsraum, Raumentwicklung, Wirtschaftsraum) , 1. Zwischenbericht, Februar 2010
- Gutachten RegioConsult, Verkehr, November 2010, August 2013
- Gutachten RegioConsult, Naturschutz, September 2013
- Gutachten RegioConsult, Luft, November 2010, Jänner 2013
- Gutachten RegioConsult, Analyse Verkehrsuntersuchung, 2. Zwischenbericht, März 2010, Mai 2010, Jänner 2013
- Stellungnahme RegioConsult, Erwiderung zu den Stellungnahmen der Behördensachverständigen im Rahmen der UVP- Verhandlung, Beilage ./1 zum Schriftsatz vom 11.10.2013
- AK1.8.4, Konzeption und Einsatz von Verkehrsnachfragemodellen zur Berechnung des Wirtschaftsverkehrs, Beilage ./1a zum Schriftsatz vom 11.10.2013
- Stellungnahme RegionConsult zum TGA 05 Naturschutz, Beilage ./2 zum Schriftsatz vom 11.10.2013
- Stellungnahme RegionConsult zur Sichtung der ausgelegten Unterlagen zur UVE und zum UVG, Beilage ./3 zum Schriftsatz vom 11.10.2013

alle für die Bürgerinitiative gegen die Westring Transitautobahn mitten durch Linz, vertreten durch RA Dr. Riegler. Weitere Verfahrensbeteiligte schlossen sich in der mündlichen Verhandlung diesem Vorbringen an.

Die Projektwerberin erhob im Rahmen der mündlichen Verhandlung Einwendungen gegen einzelne von den Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten geforderte Maßnahmen.

Jene schriftlichen Stellungnahmen, die nach der öffentlichen Auflage 2012/2013 bis zum Ende der mündlichen Verhandlung eingebracht wurden, wurden in der mündlichen Verhandlung mündlich wiedergegeben und von den Sachverständigen beantwortet.

Diesbezüglich wird auf die Niederschrift, die einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildet, verwiesen. Unter Punkt IV.4.2. wird auf die im Zuge der mündlichen Verhandlung aufgeworfenen Rechtsfragen eingegangen.

Zur Auseinandersetzung mit den Einwendungen in Form der Beweiswürdigung durch die ho. Behörde ist auf Punkt VII. zu verweisen.

IV.3.2. Im Besonderen

Von der Bürgerinitiative gegen die Westring Transitautobahn A 26 mitten durch Linz wurde im Rahmen der mündlichen Verhandlung am 11.10.2013 eine ergänzende Stellungnahme vorgelegt. Diese Stellungnahme enthielt zahlreiche Beweisangebote, die zum einen in der mündlichen Verhandlung am 15.10.2013 erörtert wurden, bei anderen hielt die Verhandlungsleiterin in der mündlichen Verhandlung fest, dass sich die Behörde diesbezüglich die Entscheidung vorbehält. Im Folgenden setzt sich die Behörde (nochmals) mit jenen Anträgen bzw. darin enthaltenen Themenbereichen auseinander, die nicht im Rahmen der mündlichen Verhandlung abschließend behandelt wurden.

Festzuhalten ist jedoch, dass im Zuge der insgesamt an sieben Verhandlungstagen vorgenommenen öffentlichen mündlichen Verhandlung alle angesprochenen Themenbereiche ausführlich fachlich diskutiert wurden. Sowohl von den Fachbeitragerstellern der Projektwerberin als auch von den behördlichen Sachverständigen wurde im Laufe der Verhandlung dazu Stellung genommen, konnten Fragen an diese gestellt werden und wurden die Fragen auch fachlich beantwortet.

Die Bürgerinitiative fordert, dass Schallpegelmessungen nicht nur halbjährlich, sondern mindestens täglich stattfinden sollten. Dazu ist festzuhalten, dass mit der als Auflage 2.11 vorgeschriebenen Maßnahme die Verpflichtung besteht, dass die Sonderfachperson Lärm zusätzlich zu dem in der UVE beschriebenen Lärm-Monitoring im Bereich der jeweils nächstgelegenen Anrainer in jeder Bauphase halbjährlich Schallpegelmessungen während repräsentativem Baubetrieb im Tageszeitraum mit einer Messdauer von mind. 3 Stunden durchzuführen hat. Aus lärmtechnischer und baupraktischer Sicht sind tägliche Messungen überschießend und nicht notwendig, da der Baulärm in der UVE auf der sicheren Seite für den Anrainerschutz berechnet wurde. Baubedingte Maßnahmen wurden von den Nullplanfällen der Bezugsjahre 2015 bzw. 2018 abgeleitet (siehe Pkt. 3.2 der UVE-Einlage 4.3.1). Auf Basis der UVE (Rechenergebnisse und Maßnahmen) werden im Teilgutachten Lärm zusätzliche Maßnahmen zur Einhaltung der Richtwerte gefordert und von der Behörde auch vorgeschrieben. Außerdem steht eine Anlaufstelle zur Verfügung, welche auf die Fachperson „Lärm“ zugreifen kann. Diese Fachperson wird zusätzlich zu den Halbjahresmessungen erforderliche weitere Lärmmessungen durchführen.

Die Bürgerinitiative beantragt hinsichtlich der Lärmbelastung die Summenpegelberechnungen darzulegen und ihr zur Kenntnis zu bringen. Die Änderung der Beurteilungspegel während der Bauphase in Bezug auf die Nullplanfälle der Bezugsjahre 2015 bzw. 2018 (als lärmtechnisch ungünstigste Jahre) wurde in der UVE auf der sicheren Seite für den Anrainerschutz dargestellt und auf dieser Grundlage von den Sachverständigen für Lärm und Humanmedizin beurteilt. Auf Basis der Richtwerte (siehe TGA „Lärm“ und „Humanmedizin“) wurden von den SV für die baubedingten Änderungen Maßnahmen festgelegt. Eine zusätzliche Darlegung der Summenpegel ist daher nicht erforderlich. Diese Vorgehensweise entspricht auch der BStLärmIV. In dieser ist festgelegt, dass der herrschende Straßenlärm als Umgebungslärm der Beurteilung des Baulärms zugrunde gelegt werden kann (was ebenfalls wieder auf der sicheren

Seite ist, da sonstige Lärmquellen unberücksichtigt bleiben). Dieser Umgebungslärm bildet dann den Schwellenwert, auf dem die Beurteilung der Lärmzunahme durch das Vorhaben basiert.

Die Bürgerinitiative bringt vor, dass für die Modellierung der Verkehrsuntersuchung veraltete Daten verwendet worden seien und diese Daten aktuell zu erheben seien. Auch seien die Matrizen für den ÖV auf Grundlage aktueller Daten zum öffentlichen Verkehr neu aufzubauen. Dazu ist festzuhalten, dass sich der SV für Verkehr und Verkehrssicherheit im Zuge des Verfahrens eingehend mit dem Verkehrsmodell und den zugrunde liegenden Daten auseinandergesetzt hat. Er hat die Unterlagen der PW geprüft und als plausibel, nachvollziehbar, dem Stand der Technik entsprechend und ausreichend für die Beurteilung des Projektes im UVP-Verfahren befunden. Der SV DI Fritzer hat sich auch in der mündlichen Verhandlung eingehend mit dieser Thematik beschäftigt. Darüber hinaus wurden Anfang 2014 die Ergebnisse der OÖ Verkehrserhebung 2012 veröffentlicht und hat die Behörde diesbezüglich das Ermittlungsverfahren ergänzt (siehe dazu Punkt V.2. der Begründung des Bescheids).

Die Bürgerinitiative fordert, dass die Echowirkung im Donautal in einer Ergänzung zum UV-GA sichtbar gemacht werde, und zwar jedenfalls eine Mehrfachreflexion jenseits der 3. Reflexion. Die Beurteilung der Echowirkung im Donautal wurde auch schon in der mündlichen Verhandlung thematisiert und vom Sachverständigen beantwortet. Ergänzend ist festzuhalten, dass die schalltechnischen Berechnungen auf Basis eines dreidimensionalen Rechenmodells erfolgten, in welchem sämtliche schalltechnisch relevanten Gegebenheiten und Parameter, wie die Lage der Verkehrsträger, Bebauungen und Bauformen, die Topografie, Lärmschutzmaßnahmen, Emissions-, Reflexions-, Absorptionskenngrößen und dgl. integriert wurden. Die Reflexionsordnung wurde dem Stand der Technik entsprechend bei der Modellierung der Schallausbreitung berücksichtigt (RVS 04.02.11, Pkt. 5.2.1.6 Flächenreflexionsmaß). Diese Berechnung stellt den in Österreich anerkannten Stand der Technik dar und kann daher als ausreichend für die Beurteilung angesehen werden.

Die Bürgerinitiative fordert auch die Vorlage der Quelle-/Ziel-Matrizen in digitaler Form für den MIV und den ÖV mit Datensatzbeschreibung und Karte der Verkehrsbezirke sowie der Zellanbindung und der zellenbezogenen Strukturdaten.

Diese Fragestellung wurde bereits in der Verhandlung eingehend thematisiert. Aus Sicht der ho. Behörde sind die Aussagen des Sachverständigen, wonach die aus den Verkehrsmatrizen abgeleiteten Ergebnisse der „Verkehrlichen Grundlagen“ plausibel sind, ausreichend, sodass die Anforderung und Weitergabe detaillierterer Auswertungsvorgänge nicht erforderlich ist (siehe dazu Punkt IV.5. der Begründung des Bescheids).

Die Vorgangsweise des UVP-Sachverständigen, die zuvor auf ihre Plausibilität hin geprüften Ausführungen in der Umweltverträglichkeitserklärung seinem eigenen Gutachten zu Grunde zu legen, stößt auch beim Verwaltungsgerichtshof auf keine Bedenken. Dies vor dem Hintergrund, dass der VwGH in seiner Rechtsprechung bereits festgehalten hat, dass die Umweltverträglichkeitserklärung geeignet sein muss, im weiteren Genehmigungsverfahren berücksichtigt zu werden (vgl. VwGH 2011/03/0160 vom 19.12.2013 mit Hinweis auf VwGH 2002/03/0213 vom 30. Juni 2006). Dies ist – wie bereits mehrfach ausgeführt – gegenständlich der Fall.

Die Bürgerinitiative beantragt, dass alle Objekte, für die das UVG eine Detailuntersuchung für die Bau- und Betriebsphasen vorsieht, bereits vor Bescheidausstellung untersucht werden, damit lärmseitig das Gesamtprojekt hinsichtlich seiner Umweltverträglichkeit abschließend beurteilt werden könne. Dies gelte auch für die Detailuntersuchungen des Freiraumschutzes. Dazu ist festzuhalten, dass sich aus den Prognosen der eingereichten Unterlagen die Auswirkungen des Vorhabens sowohl für Objekte als auch für Freiräume für die Bau- und Betriebsphasen ausreichend beurteilen lassen und damit auch die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens möglich ist. Die in den Maßnahmen 2.2 und 2.4 geforderte Detailevaluierung der von Richtwertüberschreitungen betroffenen Öffnungen und Freiräume sollte möglichst zeitnah an der Realisierung des Vorhabens den tatsächlichen Bestand erheben.

Der Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Erkenntnis vom 19.12.2013, VwGH 2011/03/0160, explizit eine Nebenbestimmung, wonach im Falle der Überschreitung der Schallpegelgrenzwerte unter Einbeziehung der Kontakt- und Beschwerdestelle durch die Bauaufsicht einvernehmlich zusätzliche Schallschutzmaßnahmen auszuführen oder sonstige zielführende Konsequenzen zu treffen seien, als zulässig erachtet. Dabei handle es sich um eine Anordnung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen während der Bauphase im Falle einer in Umfang und Ausmaß noch nicht absehbaren Überschreitung der Grenzwerte, welche dazu dient, die Einhaltung der Grenzwerte schnellstmöglich wieder sicherzustellen und Belastungen der Nachbarn hintanzuhalten.

Die nähere Konkretisierung dieser Maßnahmen kann daher nicht im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (als Auflage) erfolgen, vielmehr handelt es sich um eine Anordnung, die die Behörde ergänzend zu den Schallpegelgrenzwerten zur Sicherstellung eines möglichst umfangreichen Schutzes der Nachbarn und zur Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus in den Bescheid aufgenommen hat und die die Projektwerberin verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen unter Einbeziehung der Sonderfachperson aus dem Fachbereich Lärm zu treffen (vgl. auch VwGH 2008/06/0026 vom 25. November 2008).

Die Bürgerinitiative beantragt auch, dass die Lärmbelastungen durch die Sprengungen vor Bescheidausstellung mittels Berechnung ermittelt werden für den Mittelungspegel, den mittleren Spitzenpegel, den Maximalpegel und für die Einstundenmessung der Beurteilungspegel, der mittleren Spitzenpegel und der Basispegel. Diese Ergebnisse müssten in eine Summenpegelbetrachtung (aus Baulärm und dem Betriebslärm der Bundesstraße 127) eingebracht werden. Dazu ist festzuhalten, dass auch bezüglich der Lärmbelastungen durch Sprengungen ausreichende Aussagen in den Einreichunterlagen vorhanden sind, um die Auswirkungen des Vorhabens und somit die Umweltverträglichkeit beurteilen zu können. Die in den Maßnahmen des UVG festgelegte Beweissicherung vor Ort (Monitoring) ist aus lärmtechnischer Sicht einer Modellberechnung vorzuziehen, da die Ergebnisse immer präziser sind als Modellberechnungen. Es hat sich als übliche Vorgehensweise entwickelt, im Bereich von Sprengungen auf Modellberechnungen zu verzichten und die tatsächliche Messung vor Ort vorzuziehen. Diese Vorgehensweise ermöglicht auch eine wesentlich präzisere Festlegung von Maßnahmen, da auch diese realistischer Weise nicht näher präzisiert werden können, wenn die Auswirkungsbetrachtung auf einer Modellberechnung mit hohen Unsicherheiten beruht. Das UVG sieht in diesem Bereich daher sehr bewusst die tatsächliche Überprüfung bzw. Messung der Lärmbelastungen vor Ort vor und verlangt keine rechnerische Darlegung. Die Maßnahmen des UVG präzisieren weiters genau die Grenzwerte, die einzuhalten sind, die Verantwortungs-

und Entscheidungskette bei nicht-Einhaltung und die Notwendigkeit gegensteuernde Maßnahmen zu ergreifen.

Weiters wird beantragt, die Messstellen zur Ermittlung des Schallpegels in der Betriebsphase 3 auf ihre Eignung zur Beurteilung der tatsächlichen Betroffenheit der Bevölkerung zu prüfen. Dazu ist festzuhalten: Die schalltechnischen Kontrollmessungen dienen vorwiegend der Modellkalibrierung. Wie aus Maßnahme 2.18 ersichtlich, werden außerdem die Messergebnisse mit dem der Schallprognose zugrunde gelegten Rechenmodell nachgerechnet, die Referenzwerte auf Basis der Emissionsdaten des Projektes ermittelt und die messtechnisch ermittelten Daten mit den Referenzwerten aus der Nachrechnung verglichen. Dadurch werden für die Beurteilung der Betroffenheit nicht die Ergebnisse einer „punktuellen“ Messung sondern jene der dreidimensionalen Modellberechnung herangezogen. Damit soll sichergestellt werden, dass im gesamten Umfeld des Vorhabens eine exakte Kontrolle der Lärmsituation erreicht werden kann. Die Messstelle muss daher nicht auf „lokale“ Eignung geprüft werden.

Zur Forderung der Bürgerinitiative, dass die standortbezogene Auswertung zu den Luftschadstoffen bezogen auf die Wohnorte der Einwender auch für die Betriebsphase 1 und 2 durchzuführen sei, ist festzuhalten, dass die jeweils maximalen Immissionsbelastungen im Bereich der Einwender anhand der in der UVE dargestellten Immissionswerte für repräsentative Rechenpunkte, der flächigen Darstellungen in Karten sowie anhand der in der Auseinandersetzung mit den vorgebrachten Stellungnahmen (Stellungnahmenbände) dargestellten Immissionswerte erkennbar sind.

Es wird auch gefordert, die zusätzliche Belastung durch Tage, an denen der Tagesmittelwert für PM_{10} überschritten wird, dort, wo bereits Überschreitungen der zulässigen Anzahl von Überschreitungstagen vorliegen, durch einen weiteren humanmedizinischen Sachverständigen beurteilen zu lassen, da der beigezogene Sachverständige nach eigener Aussage keine Beurteilung dieser Belastung vornehmen konnte. Dazu ist klarzustellen, dass der SV für Humanmedizin, Dr. Jungwirth, in seinem TGA ausführt, dass aus medizinischer Sicht die Angaben zur maximalen Tagesmittelwertzusatzbelastung und der Zahl der zusätzlichen Überschreitungstage schwer interpretierbar seien, da die Feinstaubtagesmittelwerte relativ stark schwanken. Zur medizinischen Beurteilung wesentlich geeigneter und aussagekräftiger sei hingegen der Jahresmittelwert. Über den Jahresmittelwert seien medizinische Auswirkungen darstellbar und epidemiologische Untersuchungen aussagekräftig. Daher stützt sich seine medizinische Beurteilung auf den Jahresmittelwert. Zusammenfassend kommt er zu dem Schluss, dass von akuten negativen gesundheitlichen Auswirkungen maximaler Tagesmittelwertzusatzbelastungen in der Größenordnung, wie sie im konkreten Fall vorliegen, nicht auszugehen sei. Auch in der mündlichen Verhandlung wurde dies thematisiert.

Zur Forderung der Bürgerinitiative auf Offenlegung der Quellen für die den Berechnungen zugrunde liegenden Verkehrszahlen, da Informationen vorlägen, dass die ASFINAG als nunmehrige Projektwerberin die Verkehrszahlen und Berechnungen für das Land Oberösterreich erhoben hätte und nun diese Zahlen Grundlage für alle Berechnungen im laufenden UVP-Verfahren seien, ist festzuhalten, dass mit 01.04.2002 die Bundesstraßen an die Länder übertragen wurden und damit auch sämtliche automatische Dauerzählstellen auf den B-Straßen. Ausgewertete Daten der automatischen Dauerzählstellen auf Autobahnen und Schnellstraßen werden in Kooperation des BMVIT mit der ASFINAG als Monats- und Jahresübersichten (ab 2008) zur Verfügung gestellt. Das Land OÖ hat Dauerzählstellen und

mobile Zählautomaten im Einsatz. Sämtliche Zählstellen sind in der OÖ-Karte dargestellt. Bei Dauerzählstellen ist über die Karte die Querschnittsbelastung abrufbar. Bei allen anderen Zählstellen sind nur Kurzinformationen vorhanden. Teil- bzw. Detailinformationen sind bei der zuständigen Fachabteilung erhältlich. Die in der UVE verwendeten Verkehrszahlen stammen für das hochrangige Straßennetz aus den Monats- und Jahresübersichten (Kooperation BMVIT - ASFINAG), für das Landesstraßennetz vom Land OÖ und für weitere Straßenquerschnitte aus projektbezogenen temporären Verkehrszählungen.

Zur Forderung der Bürgerinitiative, auf Durchführung einer eigenen Untersuchung zur Erfassung der Fledermausfauna, ist festzuhalten, dass die Fledermäuse im Rahmen der UVE von Datenauswertungen erhoben wurden. Zusätzlich wurden potentiell vorkommende wertgebende Fledermausarten berücksichtigt. Die vorgelegten Unterlagen wurden im Verfahren vom Sachverständigen aus fachlicher Sicht als ausreichend bewertet, um die Umweltverträglichkeit des Vorhabens beurteilen zu können und den Maßnahmenumfang bestimmen zu können (siehe UVP-Teilgutachten Nr. 05). Eine Detailkartierung ist im Rahmen des UVP-Verfahrens nicht erforderlich.

Auch die Käfer wurden in der UVE im Rahmen von Datenrecherchen 2007 und 2012 erhoben. Potentiell im Untersuchungsgebiet vorkommende Käferarten gemäß Datenrecherche sind im Kapitel 5.4 des UVE-Berichts Tiere und ihre Lebensräume (Einlage 4.6.1) aufgelistet. Anhang IV-Arten der FFH-Richtlinie wurden in der Literatur nicht dokumentiert. Die vorgelegten Unterlagen wurden im Verfahren vom Sachverständigen aus fachlicher Sicht als ausreichend bewertet, um die Umweltverträglichkeit des Vorhabens beurteilen zu können und den Maßnahmenumfang bestimmen zu können (siehe UVP-Teilgutachten Nr. 05). Auch in Bezug auf Käfer ist eine Detailkartierung im Rahmen des UVP-Verfahrens nicht erforderlich.

Das Gleiche gilt sinngemäß für die geforderte Erfassung der Reptilien (Sommeraktivität), Amphibien und Avifauna und die artspezifische Beurteilung der Verbotstatbestände. Zwischenzeitlich wurde der Wanderfalke im Bereich der Urfahrwänd mehrfach nachgewiesen, weshalb eine Detaillierung der Maßnahmen im Rahmen des UVP-Verfahrens erforderlich wurde (siehe dazu und zur artenschutzrechtlichen Prüfungscompetenz unter Punkt V.4. der Begründung des Bescheids).

IV.4. Erwägungen zu den Rechtsfragen in den während der öffentlichen Auflagen eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen

Im Folgenden erfolgt eine Auseinandersetzung mit den Rechtsfragen, die in den während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen aufgeworfen wurden.

Außerdem werden hier die Rechtsfragen jener Stellungnahmen, die nach Fertigstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens inkl. der Stellungnahmenbände und vor Abschluss der mündlichen Verhandlung einlangten, behandelt, soweit sie nicht bereits im Rahmen der mündlichen Verhandlung beantwortet wurden.

Zur Forderung nach Durchführung einer strategischen Umweltprüfung (SUP)

Soweit eingewendet wurde, dass für das gegenständliche Vorhaben auf Grund des (durch die Novelle BGBl. I Nr. 62/2011 erfolgten) Wegfalls des Nordteils der A 26 eine strategische Umweltprüfung (SUP) hätte durchgeführt werden müssen, ist Folgendes festzuhalten:

Gemäß § 1 des Bundesgesetzes über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) sollen vorgeschlagene Netzveränderungen bereits vor Erstellung von Gesetzes- und Verordnungsentwürfen, die der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie der Bundesregierung zur Beschlussfassung vorzulegen beabsichtigt und deren Gegenstand diese vorgeschlagenen Netzveränderungen sind, einer strategischen Prüfung (im Folgenden: SUP) unterzogen werden. Durch dieses Bundesgesetz wird die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-Richtlinie), ABl. Nr. L 197/30 vom 21. Juli 2001, umgesetzt.

Gemäß § 2 Abs. 1 SP-V-Gesetz bedeutet „Netzveränderung“ jede Änderung des bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetzes, wobei gemäß § 2 Abs. 2 Z 3 SP-V-Gesetz auch Bundesstraßen zum „bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetz“ gehören.

Bezüglich Bundesstraßen besteht gemäß § 3 Abs. 1 Z 3 SP-V-Gesetz eine Verpflichtung zur Durchführung einer SUP für Vorschläge über Gesetzesentwürfe, mit welchen zusätzliche Straßenzüge in die Verzeichnisse zum Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) aufgenommen oder bereits festgelegte Straßenzüge aus den Verzeichnissen gestrichen oder geändert werden.

Für ein konkretes UVP-Projekt zur Festlegung des Trassenverlaufes einer in den Verzeichnissen des BStG 1971 enthaltenen Bundesstraße hingegen sieht das SP-V-Gesetz keine SUP-Pflicht vor. Das gegenständliche Vorhaben war daher nach den Bestimmungen des SP-V-Gesetzes keiner SUP zu unterziehen.

Eine solche Verpflichtung zur Durchführung einer SUP ergibt sich auch nicht unmittelbar aus der SUP-Richtlinie. Der Anwendungsbereich der SUP-Richtlinie erstreckt sich auf „Pläne und Programme“. Von einem Plan oder Programm im Sinne des Art. 2 lit. a der SUP-Richtlinie kann nur dann ausgegangen werden, wenn es sich dabei um einen Rechtsakt handelt, der die Grundlage für die Durchführung zumindest eines weiteren auf diesem Rechtsakt aufbauenden Vorhabens bildet. Bei einem konkreten Vorhaben hingegen, welches auf Grund der UVP-Richtlinie einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, und welches keinen Rechtsakt zur Durchführung für weitere darauf aufbauende Vorhaben bildet, handelt es sich um keinen Plan und kein Programm im Sinne der SUP-Richtlinie (vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 19. Dezember 2013, Zl. 2011/03/0160). Da das zur Durchführung einer UVP eingereichte konkrete Projekt der A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – Anschlussstelle Donau/Nord, keinen Plan und kein Programm im Sinne des Art. 2 lit. a der SUP-Richtlinie darstellt, war schon deswegen die Durchführung einer SUP im Rahmen des gegenständlichen Verwaltungsverfahrens nicht geboten.

Soweit in der mündlichen Verhandlung auf das von der EU-Kommission eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich Nr. 2013/4112 wegen Verstoßes gegen die Verpflichtungen aus Art. 3 und 13 Abs. 1 der Richtlinie 2001/42/EG und deren Anhang II hingewiesen wurde, ist festzuhalten, dass die EU-Kommission dieses Vertragsverletzungsverfahren, in welchem ua. geprüft wurde, ob für die Änderungen der Pläne

für den Bau des Linzer Westrings eine SUP erforderlich gewesen wäre, mit Beschluss vom 25. September 2014 eingestellt hat.

Zum Vorwurf der Verfassungswidrigkeit in Bezug auf die Zuständigkeit der BMVIT als UVP-Behörde

Soweit verfassungsrechtliche Bedenken eingewendet werden mit der Begründung, dass die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie der ASFINAG aufgetragen habe, das Projekt durchzuführen, und die Bundesministerin das Projekt, das sie selbst in Auftrag gegeben habe, nunmehr im gegenständlichen Verfahren prüfe, ist Folgendes festzuhalten:

Gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 hat der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, wenn ein Vorhaben gemäß § 23a UVP-G 2000 einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist.

Gemäß § 34b BStG 1971 kommen der ASFINAG alle Rechte und Pflichten des Bundes hinsichtlich jener Bundesstraßen zu, über die sie mit dem Bund den Fruchtgenussvertrag gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 abgeschlossen hat.

Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ist somit nicht Auftraggeberin. Vielmehr ist die Projektwerberin (ASFINAG) gesetzlich verpflichtet, die in den Verzeichnissen des BStG 1971 enthaltenen Straßenzüge zu planen und zu bauen. Diese Verpflichtung ergibt sich aus § 9 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz und dem Fruchtgenussvertrag zwischen dem Bund und der ASFINAG. Dieser Vertrag erstreckt sich auch auf alle hinkünftig durch Bundesgesetz neu vorzusehenden Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen.

Sowohl das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz als auch der Fruchtgenussvertrag gehen somit von einer Verpflichtung des Bundes aus, die im BStG 1971 enthaltenen Straßenzüge zu planen und zu bauen, und der Fruchtgenussvertrag überträgt diese Verpflichtung hinsichtlich der zum damaligen Zeitpunkt mautpflichtigen Bundesstraßen und aller erst künftig ins Gesetz aufzunehmenden Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen der ASFINAG.

Vor dem Hintergrund der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes zur Ausgliederung von Verwaltungsaufgaben auf juristische Personen des Privatrechts oder des öffentlichen Rechts (vgl. VfSlg. 14.473/1996 und 16.400/2001) ist die Regelung des § 34b BStG 1971, wonach der ASFINAG als ausgegliedertem Rechtsträger Rechte und Pflichten des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) zukommen, verfassungsrechtlich unbedenklich.

Die Betrauung der ASFINAG mit der Planung, Errichtung und Erhaltung von Bundesstraßen im Sinne des BStG 1971 überschreitet somit nicht die verfassungsrechtlichen Grenzen einer zulässigen Ausgliederung von Hoheitsaufgaben. Als Antragstellerin unterliegt sie – wie andere Unternehmen auch – dem UVP-G 2000 und den Materiengesetzen.

Zur Behauptung, die ASFINAG sei unzuständig

In einigen Stellungnahmen wurde eingewendet, dass die ASFINAG für die Planung und den Bau der A 26 unzuständig sei, weil die A 26 seit der Herausnahme des Nordteils aus dem

Verzeichnis 1 des BStG 1971 keine überregionale Verkehrsbedeutung mehr habe. Die Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz hat zu dieser Frage mit Schreiben vom 16. September 2013 ein von Univ.Prof. Dr. Werner Schroeder und o.Univ.-Prof. Dr. Karl Weber erstelltes Rechtsgutachten vom 11. Juni 2013 vorgelegt.

Dazu ist festzuhalten, dass die ASFINAG – wie bereits oben näher dargelegt – gesetzlich verpflichtet ist, die in den Verzeichnissen des BStG 1971 enthaltenen Straßenzüge zu planen und zu bauen. Auch die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ist an die Verzeichnisse des BStG 1971 gebunden. Es kommt ihr als Verwaltungsbehörde nicht die Befugnis zu, die Verfassungsmäßigkeit der Verzeichnisse des BStG 1971 zu überprüfen.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass Straßenzüge auch dann Bedeutung für den Durchzugsverkehr im Sinne des Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG haben können, wenn sie eine Zubringerfunktion für das hochrangige Straßennetz haben.

Dem Umweltverträglichkeitsgutachten (S. 14, Punkt 1.2.) kann entnommen werden, dass sich die Notwendigkeit des Vorhabens einerseits aus den lokalen und regionalen Verkehrsbedürfnissen, andererseits aus den überregionalen Anforderungen an das hochrangige Verkehrsnetz im Stadtgebiet von Linz ergibt. Durch das Vorhaben entsteht im Großraum Linz eine verbesserte Bündelung und Verteilung des Straßenverkehrs. Einerseits wird eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung mit zusätzlicher Donauquerung im westlichen Teil von Linz geschaffen und andererseits die nordwestliche Hälfte des Mühlviertels über die B 127 an das hochrangige Straßennetz angebunden. Durch diese Maßnahmen wird eine Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes und damit eine Minderung der Immissionsbelastung der Bewohner erreicht.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit hält in seinem Teilgutachten (S. 29) fest, dass die A 26 im Personen- und Güterverkehr dem Quell- und Zielverkehr von/nach Linz, dem innerstädtischen Verkehr und dem Durchgangsverkehr dient.

Es ist daher davon auszugehen, dass die A 26 vor allem auch als Zubringer für das übrige hochrangige Straßennetz dient und ihr schon deswegen Bedeutung für den Durchzugsverkehr zukommt.

Zum Vorwurf der unzureichenden Planauflage

Zum Vorbringen, dass die öffentliche Auflage der Projektunterlagen im Linzer Rathaus aus Platzgründen völlig unzureichend gewesen sei, ist Folgendes festzuhalten:

Die Standortgemeinde Linz bestätigte gegenüber der ho. Behörde mit Schreiben vom 14. August 2009 bzw. vom 5. Februar 2013 die ordnungsgemäße Kundmachung und öffentliche Auflage der Projektunterlagen von 24. Juni 2009 bis einschließlich 13. August 2009 bzw. von 10. Dezember 2012 bis einschließlich 4. Februar 2013. Bei den von der Landeshauptstadt Linz als Standortgemeinde der ho. Behörde vorgelegten amtlichen Bestätigungen und Mitteilungen handelt es sich gemäß § 47 AVG um öffentliche Urkunden. Öffentliche Urkunden sind gem. § 292 Abs. 1 ZPO jene Urkunden, die in der dafür vorgeschriebenen Form von einer österreichischen, inländischen öffentlichen Behörde innerhalb der Grenzen ihrer Amtsbefugnisse errichtet werden. Als Urkunden kommen nach der Judikatur der Höchstgerichte beispielsweise

Niederschriften (§ 14 AVG), Zustellnachweise, Postaufgabestempel, Eingangsvermerke, schriftliche Auskünfte von Behörden usw. in Betracht (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, Kommentar zum AVG, 2. Teilband, § 47, Seite 492, Rz 8). Auch Aktenvermerke zählen zu den öffentlichen Urkunden (vgl. VwGH vom 16.12.1997, Zl. 97/05/0260). Öffentliche Urkunden begründen den vollen Beweis dessen, was darin von der Behörde amtlich verfügt oder erklärt wurde oder von der Urkundenperson bezeugt wird. Für öffentliche Urkunden wird also die inhaltliche Richtigkeit iSd § 45 Abs. 1 AVG gesetzlich vermutet (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, Kommentar zum AVG, 2. Teilband, § 47, Rz 15).

Darüber hinaus hat die ho. Behörde eine Stellungnahme der Stadt Linz zum Vorwurf der unzureichenden Planaufgabe eingeholt (siehe S. 165 f des Stellungnahmenbandes 1). Die Stadt Linz hat die Vorwürfe entschieden zurückgewiesen und detailliert dargelegt, dass im Anlagen- und Bauservice Center des Magistrates Linz, wo die Projektunterlagen aufgelegt sind, ausreichend Platz für die Einsicht in die Projektunterlagen vorhanden war. Diesen glaubhaften Ausführungen der Stadt Linz ist in der mündlichen Verhandlung und im weiteren Verlauf des Verfahrens keine Partei entgegengetreten, eine Verletzung in Verfahrensrechten kann daher nicht erkannt werden.

Zum Vorwurf, es gebe keine gültige Trassenverordnung

Auf die Einwendung, dass alternative Trassenvarianten in Erwägung gezogen hätten werden müssen, weil die „Trassenverordnung“ BGBl. II Nr. 367/2006 am 27. September 2011 außer Kraft getreten und das Projekt nicht mehr an die mit dieser Verordnung festgelegte Trasse gebunden sei, ist Folgendes zu erwidern:

Die auf Grund des § 14 Abs. 1 BStG 1971 erlassene Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Erklärung eines Bundesstraßenplanungsgebietes im Bereich der Gemeinde Linz, BGBl. II Nr. 367/2006, ist am 28. September 2006 kundgemacht worden und am 29. September 2006 in Kraft getreten. Gemäß § 14 Abs. 5 BStG 1971 sind die mit dieser Verordnung verbundenen Rechtsfolgen nach Ablauf von fünf Jahren, also mit Ablauf des 29. September 2011, außer Kraft getreten.

Die Erklärung zum Bundesstraßenplanungsgebiet durch eine Verordnung gemäß § 14 BStG 1971 hat zur Folge, dass innerhalb des festgelegten Gebietes, das für die spätere Führung der Bundesstraße in Betracht kommt, bauliche Veränderungen nur mit Bewilligung der Behörde vorgenommen werden dürfen. Dadurch soll vermieden werden, dass der in diesem Gelände geplante Straßenbau erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird. Durch eine Verordnung gemäß § 14 BStG 1971 wird jedoch keine konkrete Trasse festgelegt, an die die ASFINAG gebunden wäre. Die letztendlich ausgewählte Trasse muss auch nicht zwingend im Bundesstraßenplanungsgebiet liegen. Die Erlassung einer Verordnung nach § 14 BStG 1971 ist im Übrigen auch gar nicht Voraussetzung für die Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971.

Das Außerkrafttreten der Rechtsfolgen der Verordnung BGBl. II Nr. 367/2006 hatte somit keine Auswirkungen auf das gegenständliche UVP-Verfahren und hatte insbesondere nicht zur Folge, dass neuerlich alternative Trassenvarianten geprüft werden mussten.

Zur behaupteten Entwertung von Liegenschaften

In zahlreichen Stellungnahmen wurde vorgebracht, dass es durch den Bau und den Betrieb des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens zu einer Entwertung von Liegenschaften kommen würde. Es wurde auch Entschädigung für den angesprochenen Wertverlust gefordert.

Dazu ist festzuhalten, dass das UVP-G 2000 eine Wertminderung des Eigentums nicht seiner Gefährdung gleichstellt. § 75 Abs. 1 GewO 1994 – dem das UVP-G 2000 diesbezüglich nachgebildet ist – stellt nämlich explizit klar, dass unter einer Gefährdung des Eigentums nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums zu verstehen ist. Das UVP-G 2000 und die GewO 1994 schützen das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist, nicht hingegen bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes (vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 24. Juni 2009, Zl. 2007/05/0171). Zur Geltendmachung allfälliger Entschädigungsansprüche wird in diesem Zusammenhang auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

An diesen Feststellungen ändert auch die jüngste Entscheidung des EuGH in der Rechtssache Jutta Leth gegen Republik Österreich und Land Niederösterreich (Rechtssache C 420/11) nichts. In dieser Entscheidung führt der Gerichtshof unter anderem aus, dass die Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten dahin auszulegen ist, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung die Bewertung der Auswirkungen eines bestimmten Projektes auf den Wert von Sachgütern nicht einschließt. Auch im BStG 1971 gibt es keine Beurteilung, die eine Entschädigung für Wertminderung vorsieht.

Zum Thema Grundeinlöse

Soweit in einigen Stellungnahmen die Ablöse von Grundstücken gefordert wird, ist festzuhalten, dass die Grundeinlöse nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens ist. Bei den für die Grundeinlöse vorgesehenen Liegenschaften sind Entschädigungsansprüche Gegenstand von Grundeinlöseverhandlungen mit der ASFINAG bzw. eines allfälligen Enteignungsverfahrens gemäß §§ 17 ff BStG 1971.

Zum Vorwurf, das Projekt stimme mit Verzeichnis 1 des BStG 1971 idF BGBl. I Nr. 58/2006 und mit der Bundesstraßenplanungsgebietsverordnung BGBl. II Nr. 367/2006 nicht überein

Mit der BStG-Novelle BGBl. I Nr. 62/2011 wurde die Streckenbeschreibung der A 26 Linzer Autobahn dahingehend geändert, dass der Nordteil der A 26 (Knoten Linz/Urfahr (A 7) bis Linz/Urfahr (B 127)) aus dem Verzeichnis 1 des BStG 1971 gestrichen wurde. Die Streckenbeschreibung der A 26 wurde mit „Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – Linz/Urfahr (B 127)“ neu festgelegt. Allein diese neue Streckenbeschreibung ist für das eingereichte Projekt maßgeblich. Sie bietet auch eine ausreichende Grundlage für dieses Projekt.

Ob das eingereichte Projekt mit der Bundesstraßenplanungsgebietsverordnung BGBl. II Nr. 367/2006 übereinstimmt, ist von vornherein unerheblich. Wie bereits weiter oben dargelegt, wird durch eine Verordnung gemäß § 14 BStG 1971 keine konkrete Trasse festgelegt, an die die ASFINAG gebunden wäre. Die letztendlich ausgewählte Trasse muss auch nicht zwingend im Bundesstraßenplanungsgebiet liegen. Die Erlassung einer Verordnung nach § 14 BStG 1971 ist

im Übrigen auch gar nicht Voraussetzung für die Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971.

Zur Behauptung, die Streckenbeschreibung der A 26 im Verzeichnis 1 des BStG 1971 idF BGBl. I Nr. 62/2011 sei rechtswidrig

In einer Stellungnahme wurde eingewendet, dass die Streckenbeschreibung der A 26 im Verzeichnis 1 des BStG 1971 idF BGBl. I Nr. 62/2011 mit dem Endpunkt „(B 127)“ eine mit Bundesgesetz BGBl. I Nr. 50/2002 aufgelassene Straße aufweise, die nicht mehr Bestandteil des BStG 1971 sei.

Dazu ist festzuhalten, dass in der im Verzeichnis 1 des BStG 1971 enthaltenen Streckenbeschreibung der A 26 vorgesehen ist, dass die A 26 bei Linz/Urfahr in die Landesstraße B 127 mündet. Das eingereichte Projekt entspricht dieser gesetzlichen Vorgabe. Dass es sich bei der B 127 um keine Bundesstraße im Sinne des BStG 1971 handelt, spielt in diesem Zusammenhang keine Rolle. Die ho. Behörde wäre im Übrigen auch gar nicht befugt, die Verfassungswidrigkeit eines Gesetzes aufzugreifen.

Zur Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens

In zahlreichen Stellungnahmen wurde vorgebracht, dass die Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Vorhabens nicht gegeben sei.

Zu diesem Vorbringen ist zunächst festzuhalten, dass die Frage, ob überhaupt ein Bedarf an der Errichtung der A 26 Linzer Autobahn besteht, nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens ist. Der Bedarf an der Errichtung der A 26 wurde bereits durch die Aufnahme dieses Straßenzuges in das Verzeichnis 1 des BStG 1971 gesetzlich festgestellt.

Gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 hat die Festlegung des Straßenverlaufes im Rahmen der Verzeichnisse zu erfolgen. Dabei ist ua. auf das Kriterium der Wirtschaftlichkeit Bedacht zu nehmen. Dieses Kriterium bezieht sich aber ausschließlich auf die konkrete Festlegung der Trasse, nicht jedoch auf die Frage, ob überhaupt ein Bedarf an der Errichtung der Straße besteht (vgl. das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes VfSlg. Nr. 12.149). Zur Bedachtnahme auf das Kriterium der Wirtschaftlichkeit im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 wird auf Punkt VI.2 des gegenständlichen Bescheides verwiesen.

Zu zivilrechtlichen Haftungsfragen im Zusammenhang mit möglichen Schäden

Soweit eine Haftungsübernahme für Schäden gefordert wird, die zukünftig durch das Projekt verursacht werden könnten, ist darauf hinzuweisen, dass zivilrechtliche Fragen nicht Gegenstand der Genehmigungsentscheidung nach § 24f UVP-G 2000 sind (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, Rz 32 zu § 24f und Rz 54 zu § 17). Zivilrechtliche Fragen sind auch nicht im Rahmen des Verfahrens zur Festlegung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 zu behandeln.

Sollten durch Bau oder Betrieb des Vorhabens tatsächlich Schäden verursacht werden, so können Entschädigungen auf dem Zivilrechtsweg geltend gemacht werden.

Zum Thema Vorarbeiten

In einer Stellungnahme wird vorgebracht, dass derzeit noch Behördenverfahren zur Einräumung der Genehmigung von Vorarbeiten zur Projekterstellung im Bereich der Anschlussstelle Donau Nord im Gange seien und dass sich daraus eine gesetzlich unzulässige Überschneidung mit dem UVP-Verfahren ergebe.

Diesem Vorbringen kommt aus folgenden Erwägungen keine Berechtigung zu:

Gemäß § 16 Abs. 1 BStG 1971 hat die Behörde (Landeshauptmann) dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) zur Vornahme von Untersuchungen und Vorarbeiten für den Bau einer Bundesstraße sowie für Erhebungen zur Beurteilung der Umweltsituation die Bewilligung zu erteilen, fremde Grundstücke zu betreten und auf diesen die erforderlichen Untersuchungen und sonstigen technischen Vorarbeiten gegen Entschädigung auszuführen.

Zweck und Gegenstand der Regelung des § 16 Abs. 1 BStG 1971 ist es, der Bundesstraßenverwaltung (auch) schon vor Einleitung eines Bewilligungsverfahrens nach § 4 leg. cit. zur Vornahme von Untersuchungen und Vorarbeiten für den Bau einer Bundesstraße das Betreten fremder Grundstücke sowie die Durchführung der damit verbundenen Maßnahmen auf diesen Grundstücken zu ermöglichen (vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 7. November 2013, Zl. 2010/06/0182, betreffend Vorarbeiten beim gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhaben).

Zwar ist auch im dritten Abschnitt des UVP-G 2000 vom weiten Vorhabensbegriff des UVP-G 2000 auszugehen. Der Vorhabensbegriff darf jedoch nicht überdehnt werden. Beispielsweise sind Vorarbeiten, die der Ausarbeitung eines Projekts oder der Klärung der Machbarkeit dienen, nicht UVP-pflichtig (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, Rz 37 zu § 23a).

Da Vorarbeiten nicht zum Vorhaben im Sinne des § 24 Abs. 7 iVm § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 zählen und somit nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sind, werden Verfahren nach § 16 Abs. 1 BStG 1971 auch nicht von der Sperrwirkung des § 24 Abs. 10 UVP-G 2000 erfasst. Vorarbeiten für ein Bundesstraßenprojekt können somit auch dann noch nach § 16 Abs. 1 BStG 1971 bewilligt werden, wenn das UVP-Verfahren für dieses Projekt bereits eingeleitet wurde (davon geht auch der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 7. November 2013, Zl. 2010/06/0182, aus). Sollte sich bei solchen Vorarbeiten herausstellen, dass die Machbarkeit des eingereichten Projekts nicht gegeben ist, müsste die Projektwerberin das Projekt im Rahmen des UVP-Verfahrens entsprechend abändern.

Zum Thema Enteignung

Soweit Liegenschaftseigentümer Einwendungen gegen die geplante Ablöse ihrer Grundstücke erheben bzw. soweit sie sich dagegen aussprechen, dass ihre Liegenschaften in der Bauphase oder in der Betriebsphase von der Projektwerberin genutzt werden (z.B. für Baustelleneinrichtungen, Zwischenlager, Rekultivierungsflächen, Zufahrtswege, Tunnelservitute usw.), ist festzuhalten, dass Grundstückseinlösungen bzw. Eigentumsbeschränkungen nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sind.

Zur geforderten Übermittlung von Beweisunterlagen

Wenn in einigen Stellungnahmen die Übermittlung von Beweisunterlagen gefordert wird, so ist festzuhalten, dass die ho. Behörde weder nach dem UVP-G 2000 noch nach dem AVG verpflichtet ist, einzelnen Einwendern Beweisunterlagen zu übermitteln.

Vielmehr ist im UVP-G 2000 vorgesehen, dass gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 leg. cit. die Projektsunterlagen und gemäß § 24e Abs. 2 leg. cit. das Umweltverträglichkeitsgutachten zur öffentlichen Einsicht aufzulegen sind. In die gegenständlichen Projektsunterlagen konnte vom 25. Juni 2009 bis 13. August 2009 bzw. vom 10. Dezember 2012 bis 4. Februar 2013, in das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie in weitere Unterlagen (Forsttechnisches Gutachten, Sicherheitsbeurteilungen gemäß dem STSG und ergänzende Unterlagen gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000) vom 30. August 2013 bis einschließlich 30. September 2013 von jedermann Einsicht genommen werden. Zum gewährten Parteiengehör im weiteren Ermittlungsverfahren wird auf Punkt V. der Begründung des Bescheids verwiesen. Darüber hinaus bestand für die Parteien des UVP-Verfahrens jederzeit die Möglichkeit, gemäß § 17 AVG Einsicht in die Akten des Verwaltungsverfahrens zu nehmen.

Zur Auflage der Projektsunterlagen im Jahr 2009

Soweit vorgebracht wurde, dass die Auflagefrist bei der im Jahr 2009 erfolgten Auflage der Projektunterlagen zu kurz gewesen sei und nicht in der Hauptferienzeit hätte enden dürfen, ist Folgendes festzuhalten:

Die Projektsunterlagen wurden im Jahr 2009 entsprechend § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 sowie entsprechend den Großverfahrensbestimmungen des AVG (§§ 44a und 44b) zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Die Bestimmungen des § 9 Abs. 1 UVP-G 2000 und des § 44a Abs. 2 Z 2 AVG sehen eine Auflagefrist von mindestens sechs Wochen vor. Die Kundmachung der Auflage der Projektsunterlagen erfolgte durch Edikt am 23. Juni 2009 im Amtsblatt der Wiener Zeitung und im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Oberösterreich weit verbreiteter Tageszeitungen (Oberösterreichische Nachrichten und Oberösterreichische Kronen Zeitung). Die Projektsunterlagen wurden in der Zeit vom 25. Juni 2009 bis 13. August 2009, also für die Dauer von sieben Wochen zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Weder im UVP-G 2000 noch im AVG findet sich eine Regelung, nach der die Auflagefrist nicht im August enden darf. Die in § 44a Abs. 3 AVG enthaltene Bestimmung, dass in der Zeit vom 15. Juli bis 25. August und vom 24. Dezember bis 6. Jänner die Kundmachung durch Edikt nicht zulässig ist, bezieht sich nur auf die Kundmachung des Edikts, nicht aber auf die Berechnung der Einwendungsfrist nach § 44a Abs. 2 Z 2 AVG (vgl. VwGH 27.09.2013, 2010/05/0202). Die Auflage der Projektsunterlagen im Jahr 2009 entsprach somit den gesetzlichen Vorgaben.

Zum Vorbringen des Rudolf Mayr, er werde durch die Ausführung der Donaubrücke in seiner Existenz als Landwirt gefährdet

Herr Rudolf Mayr brachte vor, dass die vorgesehene Ausführung der Donaubrücke seine Landwirtschaft so massiv beeinträchtigen werde, dass seine Existenz als Landwirt gänzlich in Frage gestellt werde (siehe S. 81 des Stellungnahmenbandes 7).

Das UVP-G 2000, das insofern der GewO 1994 nachgebildet ist, schützt das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache

wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist, nicht bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes (vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 19. Dezember 2013, ZI. 2011/03/0160).

Der Sachverständige für Boden und Landwirtschaft hielt im Stellungnahmenband 7, S. 84 f, zum Vorbringen des Rudolf Mayr fest, dass der Flächenbedarf in der Bauphase 0,4 ha und in der Betriebsphase 0,14 ha betrage. Der Gesamtbesitz der landwirtschaftlich genutzten Fläche der EZ betrage 30,377 ha. Die betroffene Parzelle 1280/1 weise eine Fläche von 21.673 m² auf, wovon demnach während der Bauphase rd. 13 % betroffen seien. Diese Eingriffserheblichkeit werde als mittel eingestuft. Weiters ändere sich durch die Zufahrtstraße zur Baustelle die Schlagform, wodurch sich zwei Schläge mit < 1 ha ergäben. Die Eingriffserheblichkeit während der Bauphase werde als mittel eingestuft. Der Bedarf an landwirtschaftlich genutzter Fläche reduziere sich in der Betriebsphase auf 4,6 %, sodass diese Eingriffserheblichkeit hier als gering eingestuft werden könne. Durch die Zufahrtsstraße zur Brückenabspannung verändere sich die Schlagform, wodurch sich zwei Schläge mit < 1 ha ergäben. Diese Eingriffserheblichkeit werde als mittel eingestuft.

Im Hinblick auf die vom Sachverständigen für Boden und Landwirtschaft dargestellten Flächeninanspruchnahmen durch das Projekt, insbesondere im Hinblick auf die nur geringe Flächeninanspruchnahme während der Betriebsphase, sieht die ho. Behörde keine Anhaltspunkte dafür, dass der landwirtschaftliche Betrieb des Rudolf Mayr durch die Ausführung der Donaubrücke und durch die Zufahrtsstraße in seiner Substanz gefährdet ist. Eine im Rahmen des UVP-Verfahrens zu berücksichtigende Gefährdung des Eigentums im Sinne des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 liegt daher nicht vor. Allfällige Entschädigungsansprüche sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens, sondern können auf dem Zivilrechtsweg geltend gemacht werden.

Zur Forderung auf Übermittlung von Beweissicherungsdaten

Wenn in einigen Stellungnahmen die Übermittlung von Beweissicherungsdaten (insbesondere Messprotokolle aus den Fachbereichen Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall, Luftschadstoffe sowie Geotechnik und Tunnelbau) gefordert wird, ist zunächst festzuhalten, dass das UVP-G 2000 eine Verpflichtung der Projektwerberin oder der Behörde zur Übermittlung von Beweissicherungsdaten an die betroffenen Anrainer nicht vorsieht.

Für die zuvor erwähnten Fachbereiche sind im Projekt und in den mit diesem Bescheid vorgeschriebenen Auflagen umfangreiche Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen vorgesehen. Es werden insbesondere auch Sonderbauaufsichten eingerichtet, die die Einhaltung der Maßnahmen in diesen Fachbereichen zu kontrollieren haben. Daneben ist selbstverständlich auch die UVP-Behörde zur Kontrolle der Einhaltung der Auflagen verpflichtet.

Darüber hinaus hat die Projektwerberin mit Baubeginn jedes Verwirklichungsabschnittes eine geeignete, von der Projektwerberin und den bauausführenden Firmen sowie von den Bauaufsichten unabhängige Anlaufstelle für Beschwerden der von Belastungen durch Bautätigkeiten betroffenen Anrainer einzurichten (z.B. Ombudsmann/Ombudsfrau). Die telefonische Erreichbarkeit muss von 0-24 Uhr gewährleistet sein. Einlangende Beschwerden sind der örtlichen Bauaufsicht und der ökologischen Bauaufsicht bzw. den Sonderbauaufsichten

nachweislich mitzuteilen, die daraufhin die Einhaltung der festgelegten Maßnahmen verstärkt zu überwachen haben.

Vor diesem Hintergrund geht die ho. Behörde davon aus, dass die Einhaltung der Maßnahmen ausreichend sichergestellt ist.

Zur Forderung nach Einleitung eines öffentlichen Mediationsverfahrens

Gemäß § 16 Abs. 2 UVP-G 2000 kann die Behörde das Verfahren auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin zur Einschaltung eines Mediationsverfahrens unterbrechen, wenn sich im Zuge des Genehmigungsverfahrens große Interessenkonflikte zwischen dem Projektwerber/und der Projektwerberin und den sonstigen Parteien oder Beteiligten zeigen.

Ein Mediationsverfahren kann somit nur auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin durchgeführt werden. Andere Parteien haben kein Antragsrecht. Auch eine amtswegige Durchführung ist nicht vorgesehen (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, Rz 21 zu § 16).

Da die Projektwerberin keinen Antrag auf Durchführung eines Mediationsverfahrens gestellt hat, konnte die ho. Behörde schon deswegen nicht das Verfahren gemäß § 16 Abs. 2 UVP-G 2000 zur Einschaltung eines Mediationsverfahrens unterbrechen.

Zur OÖ Bautechnikverordnung

In einer Stellungnahme wird die Einhaltung der Bestimmung des § 18 der Oö. Bautechnikverordnung (nunmehr § 12 der Oö. Bautechnikverordnung 2013) gefordert.

Dazu ist festzuhalten, dass sich der Sachverständige für Humanmedizin in seinem Teilgutachten (siehe S. 66) bei der Festlegung der Beschränkung für baulärmbedingte Spitzenpegel (85 dB) an die OÖ Bautechnikverordnung anlehnte.

Im Übrigen wird auf die Geltung der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014, verwiesen.

Das Schwellenwert- bzw. Irrelevanzkonzept im Bereich der Luftschadstoffe

In einer Stellungnahme wurde vorgebracht, dass für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens durch Luftschadstoffe in belasteten Gebieten ein Erheblichkeitsschwellenwert von 1 % des Langzeitwertes herangezogen hätte werden müssen. Lediglich für unbelastete Gebiete sei der Schwellenwert von 3 % als Irrelevanzschwelle nach dem Schwellenwertkonzept gültig.

Zu diesem Vorbringen wird auf die Ausführungen unter Punkt VII.2.3 der Begründung verwiesen.

Zur Forderung auf Festlegung einer innerstädtischen Umweltzone

Soweit die Festlegung einer innerstädtischen Umweltzone gefordert wird, um die dauerhafte Entlastungswirkung der A 26 sicherzustellen, ist festzuhalten, dass der Sachverständige für

Luftschadstoffe und Klima die Einrichtung einer innerstädtischen Umweltzone nicht gefordert hat.

Außerdem wird darauf hingewiesen, dass die Projektwerberin auf Grund der Auflagen 1.15 und 1.16 dieses Bescheides verpflichtet ist, im Zuge eines Monitorings die verkehrliche Be- bzw. Entlastungswirkung im untergeordneten Straßennetz zu überprüfen. Für den Fall, dass die prognostizierte Entlastungswirkung im untergeordneten Straßennetz nicht eintritt, ist in Auflage 1.6 dieses Bescheides vorgesehen, dass die Projektwerberin der zuständigen Verkehrsbehörde die Setzung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen vorzuschlagen hat. Durch diese Bescheidauflagen wird hinreichend sichergestellt, dass die prognostizierte Entlastungswirkung der A 26 für das innerstädtische Straßennetz auch tatsächlich eintritt. Es ist daher nicht erforderlich, die Genehmigung des Projektes an die Bedingung der Einrichtung einer innerstädtischen Umweltzone zu knüpfen.

Zur Lärmsituation im Bereich der Waldeggstraße

Soweit vorgebracht wird, dass zur Beurteilung der Lärmsituation im Bereich der Waldeggstraße (Zunahme der Lärmbelastung durch einen erhöhten Bahnlärm auf Grund des Abrisses der südseitigen Häuserzeile) im Hinblick auf des Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 22. Oktober 2012, Zl. 2010/03/0014, die Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) nicht herangezogen werden dürften, ist festzuhalten, dass – wie der Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm (siehe S. 106 f des Stellungnahmenbandes 8) entnommen werden kann – bei der Beurteilung der Lärmsituation im Bereich der Waldeggstraße von einer Anwendung der Grenzwerte der SchIV bzw. der Durchführungsbestimmungen (DB-SchIV) abgesehen wurde.

Zum Verhältnis UVP-Verfahren – nachgeordnete Materienrechtsverfahren

Soweit im Zusammenhang mit den für den Bereich der Donaubrücke vorgesehenen eingriffsmindernden Maßnahmen vorgebracht wird, dass eine Verschiebung UVP-relevanter Detailfestlegungen in die materienrechtlichen Einzelverfahren rechtswidrig sei, ist Folgendes festzuhalten:

Der Sachverständige für Pflanzen, Tiere und Lebensräume sowie für Orts- und Landschaftsbild hat die Auswirkungen des Vorhabens und insbesondere auch der Donaubrücke auf die Bereiche Naturschutz und Landschaftsbild geprüft und gelangte insgesamt zu dem Ergebnis, dass die Auswirkungen des Vorhabens unter Zugrundelegung der in der UVE vorgesehenen Maßnahmen und der von ihm zusätzlich als erforderlich erachteten Maßnahmen als vertretbar einzustufen sind (siehe S. 108 ff des Stellungnahmenbandes 8).

Da gemäß § 24 Abs. 4 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 die Zuständigkeit für die nach den Verwaltungsvorschriften von den Ländern zu vollziehenden Genehmigungsbestimmungen unberührt bleibt, ist die ho. UVP-Behörde nicht zuständig, die Maßnahmen für die Bereiche Naturschutz und Landschaftsbild im UVP-Bescheid vorzuschreiben, sondern dies obliegt der zuständigen Naturschutzbehörde, welche gemäß § 24f Abs. 6 iVm Abs. 3 UVP-G 2000 die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in ihrer Entscheidung zu berücksichtigen hat.

Eine rechtswidrige Verschiebung UVP-relevanter Themen in das nachgeordnete Naturschutzverfahren liegt somit nicht vor.

Zum Gebot der Immissionsminimierung gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000

Zum Vorbringen, dass im Bereich der Auswirkungen des Vorhabens durch Lärm gegen das Immissionsminimierungsgebot im Sinne des § 24f Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000 verstoßen werde, wird auf Punkt VI.1. verwiesen.

Zum Thema Raumordnung

Soweit eingewendet wird, dass das gegenständliche Projekt den raumordnungsrechtlichen Grundlagen widerspreche, ist Folgendes festzuhalten:

Die ho. Behörde hat für den Fachbereich Raumordnung und Sachgüter einen Sachverständigen bestellt. Der Sachverständige für Raumordnung und Sachgüter gelangte in seinem Teilgutachten zu dem Ergebnis, dass das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen ist.

Der Sachverständige für Raumordnung und Sachgüter hat im Stellungnahmenband 9, S. 49 f, ausgeführt, dass die Stadt Linz ein Raumordnungsverfahren für eine Gesamtüberarbeitung des Örtlichen Entwicklungskonzepts und des Flächenwidmungsplans führe, das unter anderem Widmungsänderungen vorsehe, die die Bundesplanung betreffend die A 26 gemäß dem Berücksichtigungsgebot des § 18 Abs. 7 des Oö. Raumordnungsgesetzes 1994 berücksichtigen. Im Sommer des Jahres 2012 sei der Planentwurf öffentlich aufgelegt. In der Sitzung des Linzer Gemeinderates am 23. Mai 2013 seien das Örtliche Entwicklungskonzept Nr. 2 und der Flächenwidmungsplan Nr. 4 beschlossen worden. Nach dem Gemeinderatsbeschluss werde der Plan dem Land Oberösterreich zur aufsichtsbehördlichen Genehmigung vorgelegt werden.

Das Örtliche Entwicklungskonzept Linz Nr. 2 und der Flächenwidmungsplan Linz Nr. 4 sind seit 6. August 2013 rechtswirksam und berücksichtigen die A 26 Linzer Autobahn.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass der Bund im Rahmen seiner Fachplanungskompetenz für Bundesstraßenbauvorhaben weder an Örtliche Entwicklungskonzepte noch an Flächenwidmungspläne gebunden ist.

Zum Erfordernis der Erteilung einer Rodungsbewilligung

Zum Vorbringen, eine Rodungsbewilligung gemäß § 17 Forstgesetz sei wegen des öffentlichen Interesses an der Bewaldung ausgeschlossen, wird auf die Ausführungen unter Punkt VI.3. dieses Bescheides (Genehmigung nach dem Forstgesetz 1975) verwiesen.

Zum Thema OÖ Naturschutzgesetz und Wasserrechtsgesetz

Zum Vorbringen, das Vorhaben widerspreche dem Oberösterreichischen Naturschutzgesetz und dem Wasserrechtsgesetz, wird festgehalten, dass die Sachverständigen der UVP-Behörde die Auswirkungen des Vorhabens auf die Bereiche Naturschutz und Wasser geprüft haben und zu

dem Ergebnis gelangt sind, dass das Vorhaben als umweltverträglich einzustufen ist. Für die Erteilung der naturschutzrechtlichen und der wasserrechtlichen Genehmigung ist die ho. UVP-Behörde nicht zuständig. Das Verfahren nach dem OÖ Naturschutzgesetz ist gemäß § 24 Abs. 4 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 von der zuständigen Naturschutzbehörde des Landes Oberösterreich, das Verfahren nach dem Wasserrechtsgesetz vom Landeshauptmann von Oberösterreich im Rahmen des 2. teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 durchzuführen.

Zur behaupteten Verletzung der Alpenkonvention

In einigen Stellungnahmen wurde vorgebracht, dass die geplante A 26 sowie andere in Planung oder in Bau befindliche hochrangige Straßenbauprojekte wie die S 36, S 37 und die S 10 zusammen einen neuen Nord-/Süd-Korridor (Stichwort TEN-Strecke), welcher dem Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention widerspreche, bildeten.

Zunächst ist festzuhalten, dass die Frage, ob die Bundesstraßen S 36, S 37 und S 10 dem Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention widersprechen, nicht Gegenstand dieses UVP-Verfahrens ist.

Was das gegenständliche Bundesstraßenbauprojekt A 26 anlangt, geht die ho. Behörde aus folgenden Erwägungen davon aus, dass das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention (VProt), BGBl. III Nr. 234/2002, auf den Straßenzug der A 26 von vornherein nicht zur Anwendung kommt:

Gemäß Art. 11 Abs. 1 VProt verzichten die Vertragsparteien auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr. Gemäß Art. 11 Abs. 2 VProt kann ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr nur dann verwirklicht werden, wenn die in lit. a) bis d) aufgezählten Voraussetzungen erfüllt werden.

Art. 2 VProt definiert den „alpenquerenden Verkehr“ als Verkehr mit Ziel und Quelle außerhalb des Alpenraumes und den „inneralpinen Verkehr“ als Verkehr mit Ziel und Quelle im Alpenraum (Binnenverkehr) inklusive Verkehr mit Ziel oder Quelle im Alpenraum.

Die A 26 Linzer Autobahn beginnt und endet in der Stadt Linz. Dem Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention) samt Anlage, BGBl. Nr. 477/1995, kann entnommen werden, welche Gebiete zum Alpenraum zählen. Demnach liegt die Stadt Linz zur Gänze außerhalb des Alpenraums. Da die A 26 weder dem alpenquerenden noch dem inneralpinen Verkehr dient, unterliegt sie schon deswegen nicht dem Anwendungsbereich des VProt.

Zur prognostizierten Immissionsbelastung durch Luftschadstoffe

In einigen Stellungnahmen wurde vorgebracht, dass bei der Beurteilung der vorhabensbedingten Auswirkungen durch Luftschadstoffe die künftig besseren Emissionsstandards nicht hätten berücksichtigt werden dürfen. Eine Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sei rechtswidrig.

Dazu ist Folgendes festzuhalten:

Die fachliche Beurteilung soll nicht bloß eine Momentaufnahme am Tag der Inbetriebnahme sein, sondern auch plausible künftige Entwicklungen in vernünftigem Ausmaß mitumfassen. Dabei sind auch vom Vorhaben unabhängige andere Entwicklungen zu berücksichtigen, z.B. durch Gesetz oder Verordnung vorgegebene Sanierungsprogramme; gesetzlich vorgegebene oder faktische technische Entwicklungen, wie z.B. Emissionsklassen für Kfz oder Maschinen; Vorhaben Dritter usw. (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, Rz 44 zu § 6).

Vor diesem Hintergrund kann eine Berücksichtigung der künftig besseren Emissionsstandards für Kfz nicht als rechtswidrig angesehen werden.

Zum alternativen Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel

In vielen Stellungnahmen wurde vorgebracht, dass eine Prüfung von Alternativen im Sinne eines Ausbaus öffentlicher Verkehrsmittel hätte vorgenommen werden müssen.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass eine Prüfung, ob auch andere Wege zur Erreichung des angestrebten Zieles ebenfalls möglich wären, nicht Gegenstand einer UVP im Sinne des UVP-G 2000 ist. Der Verfassungsgerichtshof hat zu einem Bundesstraßenbauvorhaben beispielsweise festgestellt, dass (im Zuge der Durchführung der UVP) die Einbeziehung von Alternativen zum Straßenverkehr nicht notwendig ist (VfGH 28.9.2009, B 1779/07).

Zur Kritik an der Auswahl der Trassenvariante

In einigen Stellungnahmen wurde vorgebracht, dass andere Trassenvarianten, insbesondere großräumige Umfahrungen von Linz, besser geeignet seien als die letztlich ausgewählte und zur Genehmigung eingereichte Trassenvariante. Andere Trassenvarianten hätten auch weniger stark in Eigentumsrechte eingegriffen.

Gemäß § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 sind bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines anderen Eingriffs in Privatrechte vorgesehen ist (insbesondere Trassenvorhaben), die Vor- und Nachteile geprüfter Standort- oder Trassenvarianten darzulegen. Da in dieser Bestimmung die Prüfung von Standort- oder Trassenvarianten in Zusammenhang mit Enteignungen ausdrücklich genannt ist, ist in diesem Zusammenhang von einer Prüfpflicht der Projektwerberin und entsprechenden Angaben in der UVE auszugehen (vgl. das UVP-Rundschreiben 2011 des BMLFUW, S. 15f, und die Bescheide des Umweltsenates vom 8.3.2007, ZI. US 9A/2005/10-115 „Stmk-Bgld 380kv-Leitung II“, und vom 12.11.2007, ZI. US 3B/2006/16-114 „Mellach-Weitendorf“).

Auch bei der Alternativenprüfung nach § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 hat sich die UVP auf die von der Projektwerberin selbst geprüften Standort- und Trassenvarianten zu beschränken, sodass es ihr überlassen ist, welche Alternativen sie in Erwägung zieht (vgl. *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, Kommentar zum UVP-G³, Rz 7 zu § 1).

Aus § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 kann keine Verpflichtung der Projektwerberin abgeleitet werden, die umweltverträglichste Variante auszuwählen (vgl. VfSlg Nr. 18890). Demnach gibt es

auch keine Verpflichtung der Projektwerberin, jene Trasse auszuwählen, die am wenigsten stark in Eigentumsrechte eingreift.

Dem eingereichten Projekt ist eine umfangreiche Variantenuntersuchung vorausgegangen, die in Einlage 1.3.1 der UVE zusammengefasst ist.

Wie dem Umweltverträglichkeitsgutachten (S. 100 ff) entnommen werden kann, hat die Projektwerberin den Themenbereich „Alternative Lösungsmöglichkeiten, Trassenvarianten“ in ausreichender Bearbeitungstiefe behandelt. Die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen wurden ausreichend dargelegt und fachlich schlüssig begründet. Insbesondere wurden auch großräumige Alternativen geprüft. Es wurden eine Donauquerung westlich von Puchenau mit Weiterführung Richtung Pasching/Traun zur A 1 sowie eine Donauquerung östlich der Nibelungenbrücke betrachtet. Von diesen Alternativen wurde aus Gründen ihrer stadtfernen Lage, aufwändiger Tunnelstrecken, der Belastung von dicht verbauten Siedlungsräumen, der Nichterfassung wesentlicher Ziel- und Quellverkehrsströme, des Fehlens einer leistungsfähigen Verkehrsanbindung als Weiterführung ins Stadtgebiet sowie der Konkurrenz zu einer möglichen Ostumfahrung von Linz abgesehen.

Im Zuge der Projektentwicklung wurden somit verschiedene Alternativen und Varianten untersucht und bewertet und schlussendlich wurde jene Trassenvariante ausgewählt, die die Zielsetzungen des Projektes am besten umsetzt. Die Projektgeschichte, die geprüften Varianten und die Auswahlkriterien wurden von der Projektwerberin plausibel und nachvollziehbar dargelegt. Die Projektwerberin ist daher ihrer Verpflichtung zur Prüfung von Trassenvarianten ausreichend nachgekommen.

Zur Forderung auf Durchführung einer neuerlichen Variantenuntersuchung

Soweit eine neuerliche Variantenuntersuchung gefordert wurde, weil der einfache Verweis auf die seinerzeit Anfang der 2000er Jahre gemachte Variantenuntersuchungen unzulässig sei, ist Folgendes festzuhalten:

Die Projektwerberin hat die Ergebnisse der Variantenauswahl im Zuge der Projektänderung 2011 unter Berücksichtigung der aktuellen Rahmenbedingungen (Streichung des Nordteils der A 26 aus dem Verzeichnis 1 des BStG 1971) nochmals überprüft (siehe Einlage 1.3.1 – Projektgeschichte und Alternativen). Die Projektwerberin gelangte zu dem Ergebnis, dass die Ergebnisse der Variantenauswahl unter Zugrundelegung der aktuellen Rahmenbedingungen (kein Ringschluss) weiterhin gültig seien, da

- für die Festlegung des Planungsgebiets die nach wie vor gültigen Zielsetzungen ausschlaggebend gewesen seien,
- der Brückenstandort innerhalb des Planungsgebiets auf Grund der Bebauungssituation, der topographischen Situation sowie der landschaftlichen und naturräumlichen Gegebenheiten und somit unabhängig vom Ringschluss gewählt worden sei,
- die Auswahl der Varianten abschnittsweise erfolgt sei und das gegenständliche Vorhaben den Auswahlresultaten der Abschnitte Süd (Bereich Westbrücke – Bahnhof – Froschberg-Stadion – Gugl) und Mitte (Bereich Freinberg – Donauquerung – Urfahrwänd) entspreche.

Der interne UVP-Koordinator DI Zotter führte in der mündlichen Verhandlung (siehe S. 9 f der Verhandlungsschrift) aus, dass sich von den ursprünglich verfolgten Zielsetzungen des

Vorhabens durch den Entfall des Nordteiles nur die Zielsetzung eines Ringschlusses mit der A 7 verändert habe. Die wesentlichen anderen Zielsetzungen seien hingegen unverändert aufrecht geblieben. Aus dem Vorprojekt seien bereits umfangreiche Informationen bezüglich einer möglichen Teilrealisierung zur Verfügung gestanden. Auf Basis dieser Unterlagen sei 2011 nochmals festgestellt worden, welche andere Trassenvarianten auf Grund der aktuellen Rahmenbedingungen derzeit überhaupt noch weiter verfolgbar wären. Dabei sei erkannt worden, dass eine Verschiebung nach Westen zu einem Eingriff in das Naturschutzgebiet Urfahrerwänd führen würde und noch weiter westlich die gegebene Bebauungssituation in Margarethen und Puchenau und die aufwendigere Realisierung durch die dort vorhandene Topographie – in Anbetracht der aus dem Vorprojekt bekannten Umweltauswirkungen – keine vertretbare Alternative darstelle. Großräumige Varianten westlich von Puchenau wären dann Landes- oder Gemeindestraßen. Der Verlauf der A 26 sei im Verzeichnis des BStG festgelegt. Die ASFINAG könne daher nicht in Ottensheim oder Eferding eine Straße planen, da sie an das Verzeichnis gebunden sei.

Vor diesem Hintergrund geht die ho. Behörde davon aus, dass eine neuerliche Variantenuntersuchung nicht erforderlich war, insbesondere weil die Projektwerberin darlegen konnte, dass die Variantenauswahl für die Abschnitte Süd und Mitte unabhängig vom Abschnitt Nord erfolgte, die Zielsetzung des Ringschlusses somit bei der Auswahl der Varianten für die Abschnitte Süd und Mitte keine wesentliche Rolle spielte.

Zur Frage, ob der im Bereich von Bundesstraßen geltende Bauverbotsbereich von 40m auch im Bereich der Westbrücke bei der Abfahrt Richtung Unionstraße eingehalten wird

Gemäß § 21 Abs. 1 BStG 1971 dürfen in einer Entfernung bis 40m beiderseits der Bundesautobahnen Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen sowie Einfriedungen nicht angelegt und überhaupt Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) hat auf Antrag Ausnahmen unter näher bezeichneten Voraussetzungen zuzustimmen. Gemäß § 21 Abs. 2 BStG 1971 gilt Abs. 1 leg. cit. auf Bundesschnellstraßen, Rampen von Anschlussstellen sowie Zu- und Abfahrtsstraßen der Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen für eine Entfernung von 25m.

Die Rechtswirkungen des § 21 Abs. 1 und 2 BStG 1971 beginnen nach Fertigstellung des Bauvorhabens. Die Vorgaben dieser Bestimmungen sind einzuhalten.

Zur Forderung auf Beiziehung einer unabhängigen Ziviltechniker-Kommission und eines unabhängigen Sachverständigen aus dem Fachbereich Luftschadstoffe

Wenn gefordert wurde, dass das gesamte Projekt wegen seines überaus komplexen Inhaltes von einer unabhängigen Ziviltechniker-Kommission zu überprüfen ist, so ist festzuhalten, dass es für eine solche Überprüfung, die über die Verpflichtung gemäß § 24c UVP-G 2000 hinausgeht, keine gesetzliche Grundlage gibt.

Wenn vorgebracht wurde, dass ein lufttechnisches Gutachten eines unabhängigen Sachverständigen unbedingt erforderlich sei, so ist darauf hinzuweisen, dass das Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima von einem von der ho. Behörde bestellten, unabhängigen Sachverständigen (DI Martin Kühnert) erstellt wurde.

Zur Kritik an der Informationspolitik der ASFINAG

Soweit eingewendet wurde, dass die Projektwerberin zu wenige Informationsveranstaltungen abgehalten habe, ist darauf hinzuweisen, dass die Projektwerberin auf freiwilliger Basis Informationsveranstaltungen durchgeführt hat. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung von Informationsveranstaltungen gibt es nicht.

Zu den Projektänderungen Dezember 2011

Soweit eingewendet wurde, dass auf Grund der Projektänderungen Dezember 2011 und auf Grund der Streichung des Nordteils der A 26 aus dem Verzeichnis 1 des BStG 1971 von einem völlig neuen Projekt auszugehen und der geänderte Antrag daher zurückzuweisen sei, kann auf die Ausführungen unter Punkt II.9 der Begründung des Bescheides verwiesen werden.

Zur Kritik an der Konstruktion der Donaubrücke

In einigen Stellungnahmen wurde Kritik an der Konstruktion der Donaubrücke geübt, insbesondere hat Herr Rudolf Mayr vorgebracht, dass eine andere Gestaltung der Donaubrücke weniger stark in seine Eigentumsrechte eingreifen würde.

Die Gestaltung der Donaubrücke ergab sich aus einem internationalen Brückenwettbewerb. Dabei wurde eine in den Hangbereichen der Donau direkt verankerte Hängebrücke als beste technische und gestalterische Lösung ermittelt (siehe Einlage 1.3.1 – Projektgeschichte und Alternativen, S. 10 und S. 65 ff).

Eine Überprüfung dieses Wettbewerbs ist nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens. Im UVP-Verfahren sind die Umweltauswirkungen des eingereichten Projekts und somit der letztlich gewählten Brückenkonstruktion zu beurteilen. Die Umweltauswirkungen der Donaubrücke wurden insbesondere von den Sachverständigen für Pflanzen, Tiere und Lebensräume, für Raumordnung und Sachgüter, Erholung, Orts- und Landschaftsbild sowie für Boden und Landwirtschaft geprüft. Die Sachverständigen gelangten zu dem Ergebnis, dass unvertretbare Auswirkungen nicht vorliegen.

Soweit Herr Rudolf Mayr in diesem Zusammenhang (siehe insbesondere Stellungnahmenband 7, S. 81 ff) auf die Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 14. Oktober 2003, Zl. 2001/05/1172, und vom 24. November 2008, Zl. 2007/05/0310, verweist und vorbringt, dass ihn alternative Brückenkonstruktionen nicht oder nur erheblich geringer in seinem Grundeigentum belastet hätten, ist festzuhalten, dass die von ihm zitierten Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes zum Oö. Straßengesetz 1991 ergangen sind. Die Rechtslage nach dem BStG 1971 unterscheidet sich jedoch von jener nach dem Oö. Straßengesetz 1991. Der Bedarf zur Errichtung einer Bundesstraße wird bereits durch die Aufnahme des Straßenzuges in die Verzeichnisse des BStG 1971 festgestellt, im Verfahren zur Festlegung des Straßenverlaufes gemäß § 4 BStG 1971 kann daher nicht mehr eingewendet werden, dass die Notwendigkeit des Vorhabens nicht gegeben sei. Weiters besteht nach dem BStG 1971 kein subjektives Recht der Nachbarn auf Einhaltung des in § 4 Abs. 1 BStG 1971 vorgesehenen Wirtschaftlichkeitskriteriums. Demnach können Grundeigentümer im Verfahren zur Festlegung des Straßenverlaufes gemäß § 4 BStG 1971 auch nicht geltend machen, dass die Trasse geändert bzw. das Vorhaben in einer anderen Weise verwirklicht werden soll.

Vor diesem Hintergrund erübrigte sich die Bestellung eines brückenbautechnischen Sachverständigen sowie die Beschaffung und Veröffentlichung aller Unterlagen des Brückenbauwettbewerbs.

Zur Frage, ob die A 26 Bestandteil des TEN-Netzes sei

Der Umfang des transeuropäischen Verkehrsnetzes ist in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU festgelegt. Wie in der Karte 5.4. des Anhangs 1 dieser Verordnung ersichtlich, ist die A 26 nicht Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Zur Kritik an der Auswahl der Fachbeitragsersteller der UVE

In einer Stellungnahme wurde vorgebracht, dass die von der Projektwerberin bestellten Gutachter in einem Abhängigkeitsverhältnis zur Projektwerberin stünden. Es wurde gefordert, dass ausländische Gutachter bestellt werden.

Dazu ist festzuhalten, dass die UVP-Behörde keinen Einfluss auf die Auswahl der Fachbeitragsersteller der UVE hat. Diese werden von der Projektwerberin beauftragt.

Die ho. UVP-Behörde hat eigene, von der Projektwerberin unabhängige Sachverständige bestellt, die die eingereichten Projektunterlagen und somit auch die UVE einer Begutachtung unterzogen haben. Eine Verpflichtung, ausländische Sachverständige zu bestellen, kann dem UVP-G 2000 nicht entnommen werden.

Zum Thema Erweiterung der A 7

Soweit in einer Stellungnahme die Frage aufgeworfen wurde, ob die Einhausung der A 7 im Bereich BinderMichl erforderlich gewesen sei, ist festzuhalten, dass im gegenständlichen UVP-Verfahren nur das eingereichte Projekt zu beurteilen ist. Lärmschutzmaßnahmen in anderen Projekten sind nicht Gegenstand dieses UVP-Verfahrens.

Zur Bestimmung des § 7a Abs. 4 BStG 1971

Herr Rainer Aichberger bezog sich in seiner Stellungnahme (siehe Stellungnahme Nr. 1600, 1652 im Stellungnahmenband 14, S. 178 f) auf die Bestimmung des § 7a Abs. 4 BStG 1971 und wendete ein, dass dem gegenständlichen Antrag der Projektwerberin keine Gegenüberstellungen zu entnehmen seien, die den Überhang des öffentlichen Interesses an der Errichtung der A 26 gegenüber seinen konkreten Nachteilen als Eigentümer durch die Bestimmung des Straßenverlaufes dokumentierten, insbesondere seien keine Informationen darüber enthalten, die im Vorfeld geprüften Trassenvarianten in Hinblick auf ihre Beeinträchtigung der Eigentümerinteressen im Verhältnis zum ausgewählten und gegenständlichen beantragten Straßenverlauf und damit die Beeinträchtigungen seines subjektiv-öffentlichen Rechtes auf Eigentum darzulegen.

Gemäß § 7a Abs. 4 erster Satz BStG 1971 sind Einwendungen, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte, abgesehen von den Rechten nach Abs. 1 lit. a (Gesundheitsgefährdung)

zum Inhalt haben, als unbegründet abzuweisen, wenn das öffentliche Interesse an der Errichtung der Bundesstraße größer ist, als der Nachteil, der der Partei durch die Bestimmung des Straßenverlaufes erwächst. Subjektive Rechte gemäß Abs. 1 lit. b (Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte der Nachbarn) können nach Maßgabe der Bestimmungen über die Enteignung (§§ 17 ff) eingeschränkt werden.

Dieser Bestimmung kann keine Verpflichtung der Projektwerberin entnommen werden, in den Antragsunterlagen darzulegen, dass das öffentliche Interesse an der Errichtung der Bundesstraße größer ist, als der Nachteil, der den Parteien durch die Bestimmung des Straßenverlaufes erwächst.

Das öffentliche Interesse an der Errichtung der A 26 Linzer Autobahn wurde bereits durch die Aufnahme dieses Straßenzuges in das Verzeichnis 1 des BStG 1971 dokumentiert.

Darüber hinaus können laut Umweltverträglichkeitsgutachten (siehe S. 70) mit der A 26 vor allem folgende verkehrlichen Zielsetzungen mit Relevanz für den Siedlungsraum 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,
- Verbesserte Sammlung, Lenkung und Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs in der westlichen Stadthälfte von Linz,
- Entlastung des städtischen Straßennetzes wie der sogenannten „Westtangente“ (B 139 Straßenzug Waldeggstraße, Kellergasse, Sandgasse, Hopfengasse und Römerberg Tunnel), der B 129 Eferdinger Straße, der B 127 Rohrbacher Straße (einschließlich Nibelungenbrücke und Rudolfstraße in Urfahr),
- Verbesserung der Anbindung des stark frequentierten Bahnhofsbereichs (Hauptbahnhof Linz, Landesdienstleistungszentrum, Wissensturm, ÖBB- Tower, Energie AG Zentrale, Musiktheater).

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit bedeutet das Vorhaben für die Entwicklung des Raumes u. a. eine Verbesserung der Erreichbarkeit, eine Abnahme der Belastungen entlang der Bestandsstrecke und eine Reduzierung der Trennwirkung. Durch den Ausbau der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur wird der verlagerbare Verkehr aus dem derzeitigen Straßennetz auf das Schnellstraßen- und Autobahnnetz gebündelt. Aufgrund des Ausbaustandards und der Leistungsfähigkeit der A 26 kommt es zu einer geringeren Reisedauer. Mit dem Vorhaben ergeben sich positive Effekte und Gestaltungsmöglichkeiten.

Vor diesem Hintergrund ist von einem großen öffentlichen Interesse am Bundesstraßenbauvorhaben A 26 Linzer Autobahn auszugehen, welches die Nachteile, die den von Enteignungen betroffenen Parteien entstehen, jedenfalls überwiegt.

Was die Kritik an der Auswahl der Trassenvariante betrifft, so wurde bereits weiter oben dargelegt, dass die Projektwerberin nicht verpflichtet ist, jene Trasse auszuwählen, die am wenigsten stark in Eigentumsrechte eingreift.

Zum Vorbringen von Dr. Gabriele Tkalec-Hofreiter betreffend den Betrieb ihrer Zahnarztpraxis

Frau Dr. Gabriele Tkalec-Hofreiter hat im Rahmen der öffentlichen Auflage eingewendet, dass der Betrieb ihrer Zahnarztordination in der Sophiengutstraße 18, 4020 Linz, durch die vom Projekt ausgehenden Belastungen (Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen) unmöglich gemacht werde und zwar insbesondere durch Erschütterungen während der Bauphasen (siehe Stellungnahme Nr. 1638, N 43 im Stellungnahmenband 14, S. 301 ff). In einer nach der mündlichen Verhandlung eingebrachten Stellungnahme vom 23. Dezember 2013 ersuchte Frau Dr. Tkalec-Hofreiter um Einholung eines Spezialgutachtens aus dem Fachbereich Erschütterungen, das konkret auf ihre Situation bzw. auf den Betrieb der Ordination eingehe.

Das UVP-G 2000, das insofern der GewO 1994 nachgebildet ist, schützt das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist, nicht bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes (vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 19. Dezember 2013, Zl. 2011/03/0160).

Gestützt auf die Stellungnahmen der Sachverständigen für Lärm, für Luftschadstoffe und für Erschütterungen und Sekundärschall gelangte der Sachverständige für Humanmedizin zum Ergebnis, dass an der gegenständlichen Adresse eine unzumutbare Belästigung oder Gefährdung der Gesundheit durch Lärm, Luftschadstoffe oder Erschütterungen während der Bau- und Betriebsphasen auszuschließen sei. Die befürchtete Arbeiterschwernis bei der Berufsausübung als Zahnarzt durch Erschütterungen während der Bauphase sei nicht zu erwarten (siehe insbesondere S. 309 und 317 f des Stellungnahmenbandes 14).

Die ho. Behörde geht daher davon aus, dass es für Frau Dr. Tkalec-Hofreiter sowohl während der Bauphasen als auch während der Betriebsphasen möglich ist, die handwerklichen Tätigkeiten eines Zahnarztes am gegenständlichen Ordinationsstandort auszuüben.

Was das Vorbringen von Frau Dr. Tkalec-Hofreiter anlangt, dass auf Grund der zu erwartenden Erschütterungen ein ordnungsgemäßer Betrieb der hochsensiblen technischen Geräte, insbesondere Patientenstühle und Röntgengeräte, während der Bau- und Betriebsphasen nicht zu gewährleisten sei, so ist Folgendes festzuhalten:

Der Sachverständige für Erschütterungen und Sekundärschall hat festgehalten, dass in den Betriebsphasen die aus den durchgeführten Prognoserechnungen enthaltenen Immissionen aus Erschütterungen alle deutlich unter $a_w = 3,57 \text{ mm/s}^2$ ($K_B = 0,1$) lägen. Damit werde bestätigt, dass die Erschütterungen des Straßenverkehrs in den Oberflächengebäuden unter der Fühlschwelle lägen, womit sich ein genauere Nachweis nach ÖNORM S 9012 erübrige (siehe S. 27 des Teilgutachtens Erschütterungen und Sekundärschall).

Weiters hat der Sachverständige für Erschütterungen und Sekundärschall dargelegt, dass in den Betriebsphasen 1 bis 3 beim gegenständlichen Objekt die Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen deutlich unter den im Teilgutachten Erschütterungen und Sekundärschall beschriebenen Richtwerten für die Schutzgüter Mensch und Sachgüter blieben und somit nicht relevant seien (siehe S. 317 des Stellungnahmenbandes 14).

Im Hinblick auf diese Aussagen des Sachverständigen für Erschütterungen und Sekundärschall gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass es in den Betriebsphasen zu solchen vom Projekt verursachten Erschütterungen kommt, die den Betrieb der technischen Geräte einer

Zahnarztordination stören könnten. Solche Anhaltspunkte ergeben sich auch nicht aus der von Frau Dr. Tkalec-Hofreiter vorgelegten Stellungnahme der Pharmador Dentalhandelsges.m.b.H., zumal in dieser Stellungnahme nur ganz allgemein festgehalten wird, dass Erschütterungen Auswirkungen auf Röntgengeräte und Patientenstühle haben können. Dieser Stellungnahme kann insbesondere nicht entnommen werden, dass unter der Fühlschwelle liegende Erschütterungen den Betrieb der technischen Geräte einer Zahnarztordination stören können.

Zu den Bauphasen hat der Sachverständige für Erschütterungen und Sekundärschall festgehalten, dass sich die Trasse der A 26 aus Sicht der Bauerschütterungen in drei fachlich-räumlich bedingte Bereiche gliedere. Das gegenständliche Objekt befinde sich im Bereich 1 (Anschluss an A 7 – Westbrücke – UFT Waldeggstraße), in dem vor allem schwere Tiefbauarbeiten (Bohrpfahl-, Schlitzwand-, Aushub-, Böschungssicherung- und Verdichtungsarbeiten) erfolgten, welche zu Erschütterungsimmissionen führten. In diesem Bereich fänden Arbeiten in den Bauphasen 2 und 3 statt. Vorliegende Erfahrungen von vergleichbaren Großbaustellen hätten gezeigt, dass beim Einsatz der vorgesehenen Baumaschinen die Richtwerte während der Bauphase eingehalten werden könnten. Zusätzlich werde gemäß Absatz 6.1.1 im UVE-Fachbericht „Erschütterungen / Sekundärer Luftschall“, Einlage 4.9.4 während der Bauphasen 1 bis 3 ein begleitendes erschütterungs- und körperschalltechnisches Messprogramm durchgeführt. Auf Basis der Messergebnisse würden erforderlichenfalls Gegenmaßnahmen gesetzt. Gemäß einer im Teilgutachten Erschütterungen und Sekundärschall geforderten Maßnahme werde diese Vorgangsweise durch eine erschütterungstechnische Bauaufsicht überwacht. Dadurch sei sichergestellt, dass die im Teilgutachten Erschütterungen und Sekundärschall beschriebenen Richtwerte für die Schutzgüter Mensch und Sachgüter bei allen Objekten eingehalten würden (siehe S. 317 des Stellungnahmenbandes 14).

Seitens der ho. Behörde kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass es in den Bauphasen 2 und 3, insbesondere während der schweren Tiefbauarbeiten, zu solchen Erschütterungen kommt, die den Betrieb der technischen Geräte in der Zahnarztordination am gegenständlichen Standort stören und somit einen ordnungsgemäßen Betrieb der Zahnarztordination beeinträchtigen könnten. Diese Beeinträchtigungen sind aber nur von vorübergehender Dauer. Die Bauphasen 2 und 3 im Bereich 1 (Anschluss an A 7 – Westbrücke – UFT Waldeggstraße), in denen erschütterungsrelevante Arbeiten stattfinden können, dauern rund $4 \frac{3}{4}$ Jahre. Es kann daher nicht davon ausgegangen werden, dass Frau Dr. Tkalec-Hofreiter durch diese Beeinträchtigungen in ihrer beruflichen Existenz als Zahnärztin gefährdet ist, zumal es für eine Zahnärztin möglich und zumutbar ist, ihre Tätigkeit vorübergehend an einem anderen Standort auszuüben. Eine im Rahmen des UVP-Verfahrens zu berücksichtigende Gefährdung des Eigentums im Sinne des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 liegt daher nicht vor.

Vor diesem Hintergrund erübrigte sich die geforderte Einholung eines Spezialgutachtens aus dem Fachbereich Erschütterungen.

Soweit Frau Dr. Tkalec-Hofreiter Kosten für eine allfällige Übersiedlung in ein Ersatzquartier bzw. sonstige wirtschaftliche Nachteile durch das gegenständliche Projekt entstehen, kann sie Entschädigungsforderungen auf dem Zivilrechtsweg geltend machen.

Zur Frage, ob ein hochrangiges Straßenprojekt in einem hochwassergefährdeten Gebiet gebaut werden darf

Dazu ist festzuhalten, dass der Bund im Rahmen seiner Fachplanungskompetenz für Bundesstraßenbauvorhaben an allfällige in Flächenwidmungsplänen festgelegte Bauverbotszonen nicht gebunden ist.

Ungeachtet dessen wurden Fragen der Hochwassergefährdung in der UVE und im Umweltverträglichkeitsgutachten bearbeitet.

Die Streckenbeschreibung der A 26 im Verzeichnis 1 des BStG 1971 ist insoweit verfassungswidrig, als die Anbindung der A 26 in Linz-Urfahr an die B 127 vorgesehen ist

Dazu ist festzuhalten, dass in der im Verzeichnis 1 des BStG 1971 enthaltenen Streckenbeschreibung der A 26 vorgesehen ist, dass die A 26 bei Linz/Urfahr in die Landesstraße B 127 mündet. Das eingereichte Projekt entspricht dieser gesetzlichen Vorgabe. Eine Verfassungswidrigkeit dieser Bestimmung kann seitens der ho. Behörde nicht erkannt werden. Die ho. Behörde wäre im Übrigen auch gar nicht befugt, die Verfassungswidrigkeit eines Gesetzes aufzugreifen.

Forderung auf Teilung des Projektes

Soweit eine Teilung des Projektes gefordert wurde, weil die Phase 3 (Westbrücke bis Hummelhof – Anschluss Bindermichl) wegen des langen Horizonts 2028 – 2030 bescheidmäßig nicht abschließbar sei, ist Folgendes festzuhalten:

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung sind die Umweltauswirkungen eines Vorhabens im Prognosezeitpunkt zu beurteilen. Der maßgebliche Prognosezeitpunkt ergibt sich meist aus dem Vorhaben und ist jedenfalls sachlich begründet und nachvollziehbar zu wählen. Bei Bundesstraßenbauvorhaben wird als Prognosehorizont in der Regel ein Zeitraum von mindestens 15 Jahren ab dem Zeitpunkt der Einreichung anzunehmen sein (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, Rz 44 zu § 6).

Im Hinblick auf die Verkehrsnachfrage wurden Prognoseszenarien für die maßgeblichen Planfälle der Jahre 2015, 2018, 2025 und 2030 bearbeitet, welche von einer realistischen, denkbaren Entwicklung des Verkehrs, abhängig von mehr oder weniger beeinflussbaren Größen, ausgehen. Die Planfälle 2025 und 2030 entsprechen einer Bearbeitung auf mindestens 15 Jahre im Voraus (siehe das Teilgutachten Verkehr und Verkehrssicherheit, S. 28).

Im gegenständlichen UVP-Verfahren können somit auch die Auswirkungen des Vorhabens in Etappe 3 (Baubeginn ist für 2027, Verkehrsfreigabe für 2029 geplant) beurteilt werden. Es ist daher nicht notwendig, für die Etappe 3 ein eigenes UVP-Verfahren zu einem späteren Zeitpunkt durchzuführen.

IV.5. Erwägungen zu den Rechtsfragen in der mündlichen Verhandlung

Einleitend ist festzuhalten, dass die oben unter Punkt IV.4. angestellten Erwägungen zu den einwendungsgegenständlichen Rechtsfragen das in der mündlichen Verhandlung (auch) vorgebrachte teilweise bereits zum Inhalt haben. Die Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen der mündlichen Verhandlung werden hier also zum Teil nur mehr ergänzend behandelt, andere Themen sind oben bereits abschließend beantwortet. Die Vorbringen und Anträge betreffend die Ablehnung von Sachverständigen und anderen Behördenorganen wegen Befangenheit bzw. mangelnder Qualifikation werden unten unter Punkt IV.6. und IV.7. behandelt.

Zu den Anträgen auf Vertagung der mündlichen Verhandlung, Beweisanträgen und sonstigen Anträgen den Verfahrensverlauf betreffend ist auf § 39 Abs. 2 AVG zu verweisen. Demnach gilt für die Durchführung des Ermittlungsverfahrens der Grundsatz der Amtswegigkeit (Offizialmaxime). Die Behörde hat sich bei allen Verfahrensanordnungen von Rücksichten auf möglichste Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis leiten zu lassen. Über Anträge den Ablauf des Ermittlungsverfahrens betreffend ist daher nicht gesondert abzusprechen.

Zur behaupteten Unzuständigkeit

In der Verhandlung wurde erneut vorgebracht, dass auf Grund der Projektänderung 2011 keine Straße von überregionaler Bedeutung mehr vorliege und daher keine Zuständigkeit des Bundes (= unzuständige UVP-Behörde) sowie der ASFINAG (= unzuständige Projektwerberin) gegeben sei. Dazu ist zunächst auf die obigen Ausführungen zu Punkt IV.4. zu verweisen. Im Zuge der mündlichen Verhandlung wurde zusätzlich eine rechtsgutachterliche Stellungnahme der Direktion Verfassungsdienst beim Amt der Oö Landesregierung vom 22.11.2010 vorgelegt. In dieser Stellungnahme wird ausführlich der zeitliche Rahmen verschiedener Verfahrensvarianten der Projektänderung untersucht und rechtliche Voraussetzungen dafür aufgezeigt. Zur Frage der Zuständigkeit für das eingereichte Projekt und die letztlich von der Antragstellerin gewählte Variante der Projektänderung 2011 enthält das vorgelegte Schreiben lediglich eine Prognose der Verfahrensverzögerung, trifft jedoch keine Aussage zur Zuständigkeit. Es ist somit nicht geeignet die behauptete Unzuständigkeit der verfahrensführenden Behörde sowie der antragstellenden ASFINAG nachzuweisen.

Zur behaupteten Unzulässigkeit des geplanten Brückenstandortes

Zum Thema Raumordnung ist zunächst auf die obigen Ausführungen zu Punkt IV.4. zu verweisen. Wie bereits dargelegt, ist der Bund im Rahmen seiner Fachplanungskompetenz für Bundesstraßenbauvorhaben weder an Örtliche Entwicklungskonzepte noch an Flächenwidmungspläne gebunden und ist für die geplante Autobahnbrücke auch keine Baulandwidmung nach dem Oö Raumordnungsgesetz 1994 erforderlich. Abgesehen davon normiert das Oö ROG in § 21 die Voraussetzungen, unter denen eine Widmung als Bauland zulässig ist und ist demnach eine Baulandwidmung im 30-jährlichen Hochwasserabflussbereich grundsätzlich unzulässig. Von diesem Verbot sind ex lege bereits Flächen für Bauwerke, die auf Grund ihrer Funktion ungeachtet einer Hochwassergefährdung an bestimmten Standorten

errichtet werden müssen, ausgenommen und trifft dies auf die geplanten Rampen der Anschlussstellen zu.

Zur Notwendigkeit die Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen darzulegen

In der Verhandlung wurde vorgebracht, dass die Vor- und Nachteile der geprüften Alternativen im Verfahren darzulegen seien und auch die Frage der Ausführung der vorgesehenen Brücke zu diskutieren sei. Dazu ist festzuhalten, dass das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz zwar die Verpflichtung zur Darlegung der umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten vorsieht, nicht jedoch eine öffentliche Diskussion der Auswahlgründe für ein bestimmtes Brückenbauwerk. Der gesetzlichen Verpflichtung wurde im Vorprojekt in ausreichender Form entsprochen und im Einreichprojekt wurde dies in Form einer Dokumentation in der Einlage 1.3.1 „Projektgeschichte und Alternativen“ zusammenfassend dargestellt.

Der Einlage 1.3.1 ist zu entnehmen, dass im Vorprojekt die umweltrelevanten Vor- und Nachteile umfassend erhoben und beurteilt wurden. Wie im Kapitel 2.2.7 „Variantenvergleich und Empfehlung“ in Tabelle 2-1 dargelegt ist, umfassten die umweltrelevanten Beurteilungskriterien die

- Erhaltung bestehender Siedlungsstrukturen
- Begrenzung der Lärmbelastung von Siedlungsgebieten
- Minimierung der Beeinträchtigung von Siedlungsgebieten durch Luftschadstoffe
- Minimierung der Beeinträchtigung von Siedlungsgebieten durch Erschütterungen bzw. Setzungen und Instabilitäten von Bauwerken
- Erhaltung bestehender Schutzgebiete nach dem Oberösterreichischen Naturschutzgesetz
- Minimierung der Beeinträchtigung erhaltenswerter Biotope und Lebensräume sowie bedrohter Arten nach der FFH-Richtlinie
- Minimierung der Eingriffe in Schutzwald- und Bannwaldbereiche
- Minimierung der Beeinträchtigung von Freizeit- und Erholungszonen
- Erhaltung bedeutender Kulturgüter
- Erhaltung von Schutz- und Schongebieten nach Wasserrechtsgesetz
- Minimierung der Beeinträchtigung von Grundwasservorkommen bzw. Grundwassernutzungen

in den Themenbereichen Siedlungswesen, Immissionen, Stadtentwicklung, Naturraum und Ökologie, Landschaftsbild und Erholung sowie Wasser des Fachgebietes Raum und Umwelt.

Die fachliche Beurteilung der Lösungsvarianten erfolgte auf Grundlage einer Wirkungsanalyse unter Verwendung eines 5-stufigen Klassifikationsschemas, wobei auch die Möglichkeit einer Errichtung in Teilausbaustufen berücksichtigt wurde. In einer Stärken/Schwächen Analyse wurden dann auf Grundlage der Einzelbeurteilungen in den Themenbereichen abschnittsweise für die Abschnitte Süd, Mitte und Nord (siehe Kapitel 2.2.7.1-2.2.7.3) die Stärken und Schwächen der verschiedenen Varianten herausgearbeitet, dargestellt und wesentliche Unterschiede ermittelt. Zusätzlich wurde in einem zweiten Schritt analysiert, in welchen Themenbereichen Problempunkte des Projektes gelegen sein könnten, aus denen sich ein Umsetzungsrisiko in der Projektierungs-, Verfahrens- und Realisierungsphase ergeben könnte

und aus beiden Arbeitsschritten eine Empfehlung für die Variantenauswahl abgeleitet, welche dann in weiterer Folge zur Einreichung des Gesamtprojektes im Jahr 2008 führte.

Nach der Entscheidung des Nationalrates, den Nordteil der A 26 nicht mehr länger im Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes zu belassen, wurde an Hand dieser im Vorprojekt getätigten Analysen und Beurteilungen geprüft, ob deren Ergebnisse auch für den Südabschnitt allein stabil bleiben. Ausgegangen konnte dabei von der umweltbezogenen Beurteilung der einzelnen Teilabschnitte werden, nachdem die seinerzeitige Variantenprüfung getrennt für die Abschnitte Süd, Mitte und Nord vorgenommen wurde. Eine Betrachtung der umweltrelevanten Themenbereiche ergab, dass eine Verschiebung des Brückenstandortes flussabwärts nicht im Einklang mit den umweltrelevanten Beurteilungskriterien „Begrenzung der Lärmbelastung von Siedlungsgebieten“ und „Minimierung der Beeinträchtigung von Siedlungsgebieten durch Luftschadstoffe“ zu bringen ist, eine Verschiebung in Richtung flussaufwärts wiederum Konflikte mit dem bestehenden Natura 2000 Gebiet und den Beurteilungskriterien „Erhaltung bestehender Schutzgebiete nach dem Oberösterreichischen Naturschutzgesetz“ und „Minimierung der Beeinträchtigung erhaltenswerter Biotope und Lebensräume sowie bedrohter Arten nach der FFH-Richtlinie“ erzeugen würde, und eine Verschiebung noch weiter stromaufwärts wiederum Siedlungsgebiete treffen würde (Lärm, Luft, Durchschneidung bestehender Siedlungsstrukturen), sodass sich allein aus umweltbezogener Sicht keine sinnvollen neuen Varianten ergaben. Auf der anderen Seite würde jede weiträumige Verschiebung der Donaubrücke flussaufwärts zu ganz erheblichen Mehrkosten des Projektes führen, da der Tunnel Freinberg (unter der Voraussetzung, dass die Anbindung an den Bahnhof beibehalten werden soll) um hunderte Meter verlängert werden müsste.

Nachdem zum Zeitpunkt der Projektänderung andererseits auch keine absoluten Ausschlusskriterien gegen eine Beibehaltung der derzeitigen Trassenführung bekannt waren, die ein Umsetzungsrisiko in der Verfahrens- und Realisierungsphase ergeben hätten können, wurde daher – aufbauend auf den Untersuchungsergebnissen des Vorprojektes – auf eine nochmalige Detailgegenüberstellung der Varianten verzichtet, nachdem absehbar war, dass bei einer gesamthaften Betrachtung der Themenbereiche Siedlungswesen, Immissionen, Stadtentwicklung, Naturraum und Ökologie, Landschaftsbild und Erholung sowie Wasser des Fachgebietes Raum und Umwelt keine relevanten Änderungen zu erwarten waren.

Zur behaupteten Notwendigkeit die Sachgebiete Verkehr und Lärm von zwei verschiedenen SV bearbeiten zu lassen

In der Verhandlung wurde beantragt die Sachgebiete Verkehr und Lärm auf zwei Fachgutachter aufzuteilen und so einer unabhängigen Prüfung zuzuführen. Dazu ist festzuhalten, dass § 24c Abs. 1 UVP-G 2000 die Behörde verpflichtet Sachverständige der betroffenen Sachgebiete mit der Erstellung eines Umweltverträglichkeitsgutachtens zu beauftragen. Weder das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz noch das Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz enthält Bestimmungen, wonach – die erforderliche Qualifikation natürlich vorausgesetzt – es unzulässig ist, einen Sachverständigen für die Bearbeitung mehrerer Sachgebiete heranzuziehen.

§ 39 Abs. 2 AVG verpflichtet die Behörde, sich bei allen Verfahrensanordnungen von Rücksichten auf möglichste Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis leiten

zu lassen. Wie in der Verhandlung bereits dargelegt, erfolgt die Prüfung der eingereichten Unterlagen in der Weise, dass zuerst vom Sachverständigen für Verkehr die Plausibilität und Schlüssigkeit der in der UVE enthaltenen Verkehrsuntersuchung geprüft wird. Die Sachverständigen für Lärm, Luft und Humanmedizin sowie alle anderen Sachverständigen bauen dann auf diesen vorgeprüften Verkehrsuntersuchungen auf und prüfen ihrerseits die Unterlagen ihres Fachbereiches auf Plausibilität, Schlüssigkeit und Einhaltung aller Bestimmungen des UVP-G. Bei dieser Vorgangsweise ist es durchaus zweckmäßig, wenn der Sachverständige für Verkehr auch den Fachbereich Lärm abdeckt.

Zum Vorbringen, die Kommission sei der Auffassung die SUP-Richtlinie sei in Österreich nicht ordnungsgemäß umgesetzt worden

Das entsprechende Prüfverfahren der Europäischen Kommission 2013/4112 wurde mit Beschluss vom 25.09.2014 eingestellt. Die Europäische Kommission gelangte somit – in Übereinstimmung mit der Republik Österreich – zur Überzeugung, dass die Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-Richtlinie) in Österreich sehr wohl ordnungsgemäß umgesetzt wurde.

Zur Forderung nach persönlicher Befragung der verantwortlichen Personen in Stadt und Land betreffend Erstellung der Verkehrsprognosen

Gemäß § 37 AVG ist Zweck des Ermittlungsverfahrens, den für die Erledigung einer Verwaltungssache maßgeblichen Sachverhalt festzustellen und den Parteien Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Rechte und rechtlichen Interessen zu geben. Gemäß § 39 Abs. 2 AVG hat sich die Behörde bei der Bestimmung des Ganges des Ermittlungsverfahrens von Rücksichten auf möglichste Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis leiten zu lassen. Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit hat die vorliegenden Verkehrsprognosen auf ihre Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit überprüft, sie als fachlich fundiert und dem Stand der Technik entsprechend befunden und seinem Gutachten zugrunde gelegt. Eine persönliche Befragung der Verantwortlichen in der Stadt Linz und im Land Oberösterreich ist daher zur Feststellung des maßgeblichen Sachverhaltes nicht erforderlich.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass nach Abschluss der mündlichen Verhandlung die Ergebnisse der Oö Verkehrserhebung 2012 und die Berichte dazu vom Land Oberösterreich veröffentlicht wurden. Auf diese neu vorliegenden fachlichen Grundlagen hat die Behörde sofort reagiert und von Amts wegen das Ermittlungsverfahren ergänzt (siehe unten Punkt V.2. der Begründung des Bescheids).

Zur Forderung nach weiteren Untersuchungen zum Thema Lärm und einer Darstellung wie viele und welche Nachbarn mit mehr bzw. mit weniger Lärm belastet werden

Gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z. 2 lit. c auch als erfüllt, wenn im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden und die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann.

Dieses sog. „Entlastungsprivileg“ gelangt im gegenständlichen Verfahren nicht zur Anwendung, da nach dem Ergebnis des Ermittlungsverfahrens Immissionen, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden ebenso vermieden werden wie unzumutbare Belästigungen der NachbarInnen. Die geforderte Bilanzierung ist daher rechtlich nicht erforderlich.

Zum Vorbringen, dass eine abschließende Bewertung der Fauna bereits im UVP-Verfahren erforderlich sei

Siehe unten Pkt. V.4. der Begründung des Bescheids

Zur Forderung nach Einhaltung der Oö Grenzwertverordnung

Die auf Grund des § 21 Abs.4 Oö Raumordnungsgesetz 1994 erlassene Oö Grenzwertverordnung legt für die einzelnen Widmungskategorien Grenzwerte für Emissionen und Immissionen fest. Die Einhaltung der hier normierten Grenzwerte wird explizit nur für die Vornahme baubewilligungspflichtiger Maßnahmen an einem bestehenden Gewerbebetrieb, der sich in einem Wohngebiet, Dorfgebiet, Kurgebiet, Kerngebiet, gemischtem Baugebiet oder Betriebsbaugebiet befindet, in dem er auf Grund der Bestimmungen des Oö Raumordnungsgesetzes 1994 oder auf Grund einer Änderung der Widmung nicht mehr errichtet werden dürfte, gefordert. Diese Grenzwerte können daher schon von vornherein mangels Anwendbarkeit der Verordnung und mangels Vergleichbarkeit der Sachverhalte für das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben nicht vorgeschrieben werden.

Im Übrigen ist auf die zwischenzeitlich in Kraft getretene Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung zu verweisen.

Zur Forderung der Prüfung/Gegenüberstellung konkreter Auswirkungen von Trassenvarianten auf einzelne Nachbarn

Das gegenständliche UVP-Verfahren ist ein Projektgenehmigungsverfahren. Das heißt, die Behörde hat gemäß § 24f UVP-G 2000 die Genehmigung für das eingereichte Projekt (allenfalls unter Vorschreibung geeigneter Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen) zu erteilen, wenn die gesetzlich normierten Voraussetzungen erfüllt sind. Die ho. Behörde ist daher nicht ermächtigt, das konkrete, von der Projektwerberin eingereichte Vorhaben nicht zu bewilligen, weil es unter Umständen ein besseres Projekt gäbe. Die Forderung nach einer Prüfung und Gegenüberstellung verschiedener Trassenvarianten geht daher ins Leere.

Zur Forderung auf Neutrassierung der Zufahrtsstraße mit einer geringerer Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Flächen

Gemäß den Ausführungen des Sachverständigen für Boden und Landwirtschaft liegt gegenständig kein existenzbedrohender Eingriff vor. Die Durchschneidung des Grundstückes ist eine entschädigungsrechtliche Frage und keine Frage der Umweltverträglichkeit. Entschädigungsansprüche sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Zur Forderung nach der Errichtung eines Gehweges

In der Verhandlung wird auch die Errichtung eines Gehweges für die Bewohner der Berggasse gefordert und beantragt, dass die Behörde durch geeignete Maßnahmen sicherstellt, dass ein gefahrloses Passieren des Zufahrtsweges zur Baustelle, insbesondere im Bereich zwischen Kreuzung Berggasse/Urfahrer Königsweg bis hinunter zur Zufahrt zum Bohrfeld möglich sein wird.

Dieser Forderung wird mit Auflage 1.1 dieses Bescheides entsprochen.

Zum Vorbringen, dass Grundeigentümer ein subjektives Recht auf Einhaltung der EU-Vogelschutz-Richtlinie hätten

Zum Vorbringen, dass Grundeigentümer ein subjektives Recht auf Einhaltung naturschutzrechtlicher Bestimmungen hätten und zur Rüge, dass Untersuchungen hinsichtlich Uhu und Eulen in unzulässiger Weise unterlassen worden wären, ist zunächst festzuhalten, dass gemäß § 19 Abs. 1 Z. 1 UVP-G 2000 als Nachbarn/Nachbarinnen Personen gelten, die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden könnten. Aus diesem Nachbarbegriff leitet sich die Parteistellung im UVP-Verfahren ab – und damit auch der Umfang der zulässigen Einwendungen.

Gemäß der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (siehe z.B. VwGH 2002/05/0081 vom 20.7.2004) werden durch die Vogelschutzrichtlinie oder die FFH-RL keine individuellen Rechte für den Einzelnen begründet. Siehe dazu auch die Ausführungen zu Punkt V.4. der Begründung des Bescheids

Zur Forderung nach Neuberechnung der Verkehrsdaten

In der Verhandlung wird auch vorgebracht, dass Unklarheit in der Erfassung und Auswertung der Urdaten bestünde und wird daher deren Neuberechnung beantragt.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit hat die vorliegenden Verkehrsprognosen auf ihre Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit überprüft, sie als fachlich fundiert und dem Stand der Technik entsprechend befunden und seinem Gutachten zugrunde gelegt. Eine Neuberechnung der Verkehrsdaten ist daher zur Feststellung des maßgeblichen Sachverhaltes nicht erforderlich.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass nach Abschluss der mündlichen Verhandlung die Ergebnisse der Oö Verkehrserhebung 2012 und die Berichte dazu vom Land Oberösterreich veröffentlicht wurden. Auf diese neu vorliegenden fachlichen Grundlagen hat die Behörde sofort reagiert und von Amts wegen das Ermittlungsverfahren ergänzt (siehe unten Punkt V.2. der Begründung des Bescheids).

Zur Forderung nach Verschiebung der UVP für Projektteil 3

In der Verhandlung wird (erneut) vorgebracht, dass aufgrund des unüberschaubaren Horizonts von 15 - 17 Jahren das Vorhaben in seiner Phase 3 jetzt noch nicht bescheidmässig endgültig

abzuschließen sei und wird beantragt nach der Phase 2 über den Projektteil der Phase 3 eine Prüfung nach dem UVP-Gesetz in der dann gültigen Form durchzuführen.

Dazu ist zunächst auf die Ausführungen in der mündlichen Verhandlung zu verweisen. Dem Antrag auf Teilung des Projektes kann auch auf Grund des weiten Umfangs des Vorhabensbegriffs im UVP-G nicht nachgekommen werden. Gemäß § 2 Abs. 2 UVP-G ist ein Vorhaben die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

Dem Begriff des Vorhabens kommt im UVP-G zentrale Bedeutung zu. Er grenzt den Gegenstand der UVP sowie den Umfang der konzentrierten UVP-Genehmigung ab. Wesentliche Bedeutung kommt dabei auch dem Genehmigungsantrag zu, zumal das österreichische UVP-G die UVP in das (ganz oder teilweise konzentrierte) Genehmigungsverfahren integriert. Einerseits gibt die Umschreibung des Vorhabens im Genehmigungsantrag die äußersten Grenzen des Vorhabens und des Verfahrensgegenstands (damit auch die Reichweite der Entscheidungskonzentration) vor. Sind diese Grenzen zu eng gezogen, ist der Genehmigungsantrag abzuweisen (vgl. US 03.12.2004, 5B/2004/11-18 Spielberg). Andererseits ergeben sich aus dem Genehmigungsantrag und den dazu vorgelegten Einreichunterlagen die Projektabsicht und der Vorhabenszweck. Diese sind wesentliche Kriterien für die Einordnung des Vorhabens unter einen Vorhabenstatbestand des UVP-G (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, Rz 36 zu § 2).

Gegenständlich wurde die A 26 Linzer Autobahn gemäß Verzeichnis 1 des Bundesstraßengesetzes 1971 zur Bewilligung eingereicht und bildet dieser Straßenzug als Ganzes das der Beurteilung zugrunde zu legende Vorhaben. Es war von der Behörde daher der gesamte Straßenzug vom Knoten Linz/Hummelhof (A 7) bis Linz/Urfahr (B 127) einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen und ist über dieses Vorhaben bescheidmäßig abzusprechen.

Zur Forderung nach Planung einer Alternativlösung

In der Verhandlung wird beantragt einen ausbaufähigen Donauübergang zwischen Linz und Alkoven zu planen und das Projekt Linzer Westring ad acta zu legen.

Wie bereits mehrfach ausgeführt, hat die Behörde gegenständlich ein Projektgenehmigungsverfahren durchzuführen und daher auch nur das eingereichte Vorhaben zu beurteilen. Die Planung anderer Verkehrslösungen ist nicht Verfahrensgegenstand.

Zum Thema Entwässerung der Zufahrts- und Baustraßen

In der Verhandlung wird beantragt für die Entwässerung der Zufahrtsstraße zum Bohrfeld Nord (Baustellengelände auf der Liegenschaft Rudolf Mayr) und für sämtliche Baustraßen eine dem Stand der Technik entsprechende, ordnungsgemäße Entwässerung vorzuschreiben, was auch durch Einleitung in das öffentliche Kanalnetz geschehen könne. Auch für die Betriebsphase betreffend die Zufahrtsstraße sei in gleicher Weise die Entwässerung sicherzustellen.

Zu diesem Antrag wurde von der Verhandlungsleiterin bereits im Zuge der mündlichen Verhandlung auf das vom Landeshauptmann von OÖ durchzuführende Wasserrechtsverfahren verwiesen. Aus kompetenzrechtlichen Gründen können wasserrechtliche Maßnahmen in diesem Verfahren von der ho. Behörde nicht vorgeschrieben werden.

Zur Forderung nach einer Ansprechperson

In der Verhandlung wird eine rund um die Uhr telefonisch erreichbare Ansprechperson beantragt.

Diesem Antrag wurde mit Vorschreibung der Auflage 0.4 entsprochen.

Zur Forderung die Maßnahme 17.35 zu ändern

In der Verhandlung wird beantragt, dass die Maßnahme 17.35 (in der Verhandlung fälschlich als Maßnahme 17.1 bezeichnet) dahingehend geändert werde, dass die Risikoanalyse vor dem Bescheid gemacht wird, da eine Risikoanalyse sechs Monate nach Bescheiderlassung zu spät sei.

Die Maßnahme 17.35 stellt sicher, dass auch in den Rampentunneln größere Notausgangsabstände als der Regelabstand von 250 m (wie beantragt) nur dann verwirklicht werden dürfen, wenn eine zusätzliche Risikoanalyse den Nachweis erbringt, dass größere Notausgangsabstände zulässig sind. Ziel der Risikoanalyse ist somit eine sicherheitstechnische Bewertung für den Betrieb des beantragten Vorhabens. Eine allfällige Auswirkung dieser Maßnahme ist – bei Nicht-Erbringung des erforderlichen Nachweises – das Erfordernis einer Projektänderung zur Einhaltung des Regelabstandes. Da § 24g Abs. 1 UVP-G explizit die Zulässigkeit einer Änderungsgenehmigung für bereits genehmigte Vorhaben vorsieht und auch Regelungen enthält, die sicherstellen, dass von der Änderung betroffene Beteiligte im Änderungsverfahren ihre Interessen wahrnehmen können, hat der Zeitpunkt der Risikoanalyse lediglich allfällige Auswirkungen auf die Projektwerberin und betrifft kein Nachbarrecht.

Zur Forderung nach Vorlage aller Basisdaten

In der Verhandlung wird vorgebracht, dass das Verkehrsmodell für OÖ nicht in den Akten enthalten sei, der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit hätte diese Daten ungeprüft seinen Berechnungen zu Grunde gelegt. Es wird beantragt, alle Basisdaten, die in das Computermodell VIS OÖ eingegeben wurden, beizuschaffen und zur Verfügung zu stellen sowie alle einzelnen Verkehrsmodellierungsschritte darzustellen und zur Verfügung zu stellen oder eine Kopie aller Modelldateien an die Nachbarn und Bürgerinitiativen zur Verfügung zu stellen.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit hat die vorliegenden Verkehrsprognosen auf ihre Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit überprüft, sie als fachlich fundiert und dem Stand der Technik entsprechend befunden und seinem Gutachten zugrunde gelegt. Die Vorlage aller Daten und Berechnungsalgorithmen ist für diese Plausibilitätsprüfung nicht erforderlich. Eine Plausibilitätsprüfung entspricht dem Stand der Technik und Wissenschaft und ist eine eigene Erfassung der Basisdaten und Neuberechnung der Verkehrsdaten rechtlich zur Feststellung des maßgeblichen Sachverhaltes nicht erforderlich.

Auch der Sachverständige für Verkehr hatte diese Basisdaten und Matrizen für das dem UVP-Verfahren zugrunde liegende Projekt „Einreichprojekt Dezember 2008 - Projektänderung Dezember 2011“ nicht, und diese waren für die sachverständige Beurteilung auch nicht erforderlich. Für seine Plausibilitätsprüfung hat der Sachverständige von der Projektwerberin die Einfülldaten in das Verkehrsmodell nachverlangt. Diese nachverlangten Einfülldaten wurden auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht (siehe Anhang E der Einlage 1.4.1 Fachbericht Verkehr).

Zusammen mit den Strukturdaten, welche auf der Homepage der Statistik Oberösterreich veröffentlicht sind, konnte der Sachverständige mit den nachverlangten Einfülldaten die Plausibilität, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der der UVE zugrunde gelegten Verkehrswerte überprüfen. Eine darüber hinaus gehende Weitergabe von Matrizen und Basisdaten ist daher als überschießend anzusehen.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass das UVP-G 2000 keine Anordnung enthält, dass in einer Umweltverträglichkeitserklärung sämtliche Detaildaten, die die Grundlage eines Fachgutachtens bilden, enthalten sein müssen (vgl. dazu auch die entsprechenden Ausführungen des Umweltsenates in US 1B/2010/13-145 vom 9.11.2011).

Zum Vorbringen betreffend Ziele des Klimaschutzgesetzes

In der Verhandlung wird die Behörde ersucht, zu ermitteln, ob die Immissionshöchstmengenreduzierungsziele des Klimaschutzgesetzes (KSG) auch bei Umsetzung des Westringes unter Berücksichtigung sämtlicher geplanter Projekte nach dem BStG 1971 einhaltbar sind.

Das Klimaschutzgesetz, BGBl. I Nr. 106/2011 idGF hat zum Ziel, eine koordinierte Umsetzung wirksamer Maßnahmen zum Klimaschutz zu ermöglichen. Maßnahmen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind solche, die eine messbare, berichtbare und überprüfbare Verringerung von Treibhausgasemissionen oder Verstärkung von Kohlenstoffsinken zur Folge haben, die in der österreichischen Treibhausgasinventur gemäß den geltenden völkerrechtlichen und unionsrechtlichen Berichtspflichten abgebildet werden. Darunter fallen hoheitliche und privatwirtschaftliche Maßnahmen des Bundes und der Länder.

Zur Erarbeitung von Maßnahmen zur Einhaltung der Höchstmengen in den jeweiligen Sektoren haben Verhandlungen stattzufinden. In den Verhandlungen sind insbesondere Maßnahmenmöglichkeiten in den folgenden Bereichen zu berücksichtigen: Steigerung der Energieeffizienz, Steigerung des Anteils erneuerbarer Energieträger am Endenergieverbrauch, Steigerung der Gesamtenergieeffizienz im Gebäudebereich, Einbeziehung des Klimaschutzes in die Raumplanung, Mobilitätsmanagement, Abfallvermeidung, Schutz und Erweiterung natürlicher Kohlenstoffsinken sowie ökonomische Anreize zum Klimaschutz. Maßnahmen können auch in Form von mehrjährigen Maßnahmenprogrammen sowie als gemeinsame Maßnahmen der Gebietskörperschaften ausgearbeitet werden. Die Verantwortlichkeit zur Führung von Verhandlungen in den jeweiligen Sektoren obliegt den analog zu den Klimastrategien 2002 und 2007 zuständigen Bundesministern, subsidiär den gemäß Bundesministerengesetz 1986 (BMG), BGBl. Nr. 76 in der jeweils geltenden Fassung zuständigen Bundesministern.

Schon aufgrund dieser Konzeption des Klimaschutzgesetzes ist es nicht möglich, zu ermitteln, ob die Immissionshöchstmengenreduzierungsziele des Klimaschutzgesetzes auch bei Umsetzung des Westringes unter Berücksichtigung sämtlicher geplanter Projekte nach dem BStG 1971 einhaltbar sind. Darüber hinaus hat der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima in seinem Gutachten (Umweltverträglichkeitsgutachten - Teilgutachten 04) bereits festgehalten, dass es durch das Vorhaben zu keiner relevanten Veränderung von klimawirksamen Emissionen in Linz kommt.

Wie bereits mehrfach ausgeführt, hat die Behörde gegenständlich ein Projektgenehmigungsverfahren durchzuführen und daher auch nur das eingereichte Projekt im Hinblick auf seine Umweltverträglichkeit und Genehmigungsfähigkeit zu beurteilen. Die Erstellung einer Prognose betreffend Einhaltung der Immissionshöchstmengenreduzierungsziele des Klimaschutzgesetzes ist nicht Verfahrensgegenstand.

Zur Forderung nach Vertagung der Verhandlung

Nachdem von der Verhandlungsleiterin am 14. Oktober 2013 bekannt gegeben wurde, dass die Verhandlung am nächsten Tag fortgesetzt werde, wurde beantragt, die Verhandlung auf einen Termin, wo eine Disposition von Fr. Dr. Abel-Frischenschlager möglich ist, zu vertagen, da der Vertreterin der Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26 eine Teilnahme am nächsten Tag nicht möglich sei. Sie konnte aufgrund der Vertagung auf den heutigen Tag nicht davon ausgehen, dass morgen eine Verhandlung stattfinden würde. Dies war nicht vorherzusehen konnte und konnte sie daher nicht entsprechend Vorsorge treffen.

Im Edikt zur Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung im Großverfahren für ursprünglich 30. September bis 4. Oktober 2013 wurde explizit darauf hingewiesen, dass Ort und Zeit der Fortsetzung von dem/der Verhandlungsleiter/in in der mündlichen Verhandlung bestimmt und bekannt gegeben werden, sollte die mündliche Verhandlung am letzten Verhandlungstag nicht abgeschlossen werden können. Es war also sehr wohl absehbar, dass die Verhandlung zu einem anderen Termin fortgesetzt werden wird.

IV.6. Zur behaupteten Befangenheit und mangelnden Qualifikation von Sachverständigen

Allgemeines

Gemäß § 53 Abs. 1 AVG sind nichtamtliche Sachverständige ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 oder 4 AVG zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen. Nach § 53 Abs. 1 iVm § 7 AVG sind nichtamtliche Sachverständige ausgeschlossen in Sachen, an denen sie selbst, einer ihrer Angehörigen (§ 36a AVG) oder einer ihrer Pflegebefohlenen beteiligt sind; in Sachen, in denen sie als Bevollmächtigte einer Partei bestellt waren oder noch bestellt sind und im Berufungsverfahren, wenn sie an der Erlassung des angefochtenen Bescheides oder der Berufungsvorentscheidung (§ 64a AVG) mitgewirkt haben.

Die Behörde hat mögliche Befangenheits(Ausschließungs)gründe iSd § 53 Abs. 1 AVG schon bei (dh vor) der Bestellung zu beachten (vgl. VwGH 12.5.1992, Zl. 91/08/0139).

Die ho. Behörde hat im gegenständlichen UVP-Verfahren bei jedem der für die einzelnen Fachgebiete ausgewählten Sachverständigen vor der bescheidmäßigen Bestellung geprüft, ob Befangenheitsgründe gemäß § 53 iVm § 7 AVG vorliegen und ob die erforderliche fachliche Qualifikation gegeben ist.

Bereits mit Einleitung des Verfahrens wurde die interne UVP-Koordination ersucht festzustellen, welche Schutzgüter bzw. Fachbereiche im Sinne des § 1 UVP-G 2000 betroffen sind bzw. betroffen sein können und eine Sachverständigenauswahl (samt Begründung, warum der vorgeschlagene Sachverständige über die zur Aufnahme des Beweises erforderliche Fachkunde verfügt) zu treffen. Weiters hatte die interne UVP-Koordination bekanntzugeben, ob etwaige Ausschlussgründe gemäß § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 AVG oder sonstige Gründe bekannt sind, die geeignet sind, die Unbefangenheit der als Sachverständige vorgeschlagenen Personen in Zweifel zu ziehen.

Die interne UVP-Koordination hielt – nach erfolgter fachlich begründeter Auswahl – fest, dass ihr bezüglich der vorgeschlagenen Sachverständigen keine Ausschließungsgründe oder sonstige Gründe bekannt sind, welche die Unbefangenheit der Sachverständigen in Zweifel ziehen.

Schließlich wurden die von der internen UVP-Koordination vorgeschlagenen Sachverständigen durch die ho. Behörde aufgefordert, einen ausführlichen Fragenkatalog zu den Befangenheitsgründen des § 7 AVG, insbesondere auch im Hinblick auf eine allfällige wirtschaftliche Abhängigkeit von der Projektwerberin, zu beantworten.

Die von den Sachverständigen übermittelten Stellungnahmen zum Fragenkatalog wurden von der ho. Behörde geprüft und es konnte festgestellt werden, dass bei keinem Sachverständigen Befangenheitsgründe vorlagen, weshalb eine bescheidmäßige Bestellung für die einzelnen Fachgebiete erfolgte.

Die Tunnel-Verwaltungsbehörde überprüfte die fachliche Qualifikation der Sachverständigen für die Fachbereiche Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit sowie für Tunnelsicherheit und forderte die für diese Fachbereiche vorgesehenen Sachverständigen auf, einen ausführlichen Fragenkatalog zu den Befangenheitsgründen des § 7 AVG, insbesondere auch im Hinblick auf eine allfällige wirtschaftliche Abhängigkeit von der Projektwerberin, zu beantworten. Die von den Sachverständigen übermittelten Stellungnahmen zum Fragenkatalog wurden von der Tunnel-Verwaltungsbehörde geprüft und es konnte festgestellt werden, dass bei keinem Sachverständigen Befangenheitsgründe vorlagen, weshalb die bescheidmäßige Bestellung für diese Fachgebiete erfolgte.

Im Hinblick auf die – insbesondere durch die „Projektänderung Dezember 2011“ bewirkte – lange Verfahrensdauer wurde per Anfrage vom 30. März 2012 erneut die Voraussetzung der Unbefangenheit der bereits mit Bescheid bestellten Sachverständigen überprüft. Auch diese Überprüfung ergab, dass keine Befangenheitsgründe bei den bestellten nichtamtlichen Sachverständigen vorlagen.

Soweit es im Laufe des Verfahrens zu Änderungen im Sachverständigen-Team kam, wurde bei Neubestellungen von nichtamtlichen Sachverständigen jeweils deren Unbefangenheit und fachliche Qualifikation überprüft.

Auch im Rahmen der mündlichen Verhandlung wurden die Sachverständigen dahingehend befragt, ob sie in der Vergangenheit im Auftrag der ASFINAG gearbeitet oder derzeit einen Auftrag der ASFINAG haben. Aus den Antworten der Sachverständigen haben sich keine Anhaltspunkte für eine Befangenheit ergeben (siehe S. 65 f, S. 137 und S. 147 der Verhandlungsschrift).

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die ho. Behörde die Unbefangenheit und fachliche Qualifikation der Sachverständigen im Laufe des Verfahrens ausreichend überprüft hat und dass aus Sicht der ho. Behörde kein Zweifel an der Unbefangenheit und Eignung der im Verfahren eingesetzten Sachverständigen besteht.

Ablehnung aller Sachverständigen, die Aufträge von der ASFINAG haben oder hatten

Die Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26 lehnte alle Sachverständigen als befangen ab, die entweder als Privatperson oder als Angestellte einer juristischen Person im Auftrag der ASFINAG tätig geworden seien (siehe Einwand 1398.26 im Stellungnahmenband 12, S. 228).

Bei der Prüfung möglicher Befangenheitsgründe hat die ho. Behörde besonderes Augenmerk auf die „sonstigen Gründe“ und dabei auch auf eine allfällige wirtschaftliche Abhängigkeit von der Projektwerberin gelegt. So werden grundsätzlich keine Personen als Sachverständige bestellt, welche beim selben Projekt bzw. bei Projekten, die in einem räumlichen Zusammenhang zum Vorhaben stehen, auf Seiten der Projektwerberin entgeltlich tätig sind oder waren. Sollte aufgrund von projektfremden Aufträgen eine wirtschaftliche Abhängigkeit von der Projektwerberin bestehen, wird von einer Bestellung abgesehen. Es wird als unbedenklich akzeptiert, dass Sachverständige der Behörde in geringfügigem Ausmaß für die Projektwerberin (etwa bei Studien oder anderen Projekten) tätig waren oder sind. In zeitlicher Hinsicht werden gewöhnlich die Aufträge der letzten drei Jahre betrachtet, da ein Ausschluss von Personen, die jemals für die Projektwerberin tätig waren, auf viele Jahre oder auf Lebenszeit, der ho. Behörde weder aus objektiver Sicht geboten noch sachlich angemessen erscheint und der Projektwerberin die Möglichkeit eröffnen würde, hoch qualifizierte Sachverständige durch einmalige Beauftragung für immer zu sperren und damit den in bestimmten Fachgebieten bestehenden begrenzten Pool an geeigneten Sachverständigen schnell zu erschöpfen.

Die mehrmalige Überprüfung der Unbefangenheit der Sachverständigen durch die ho. Behörde (siehe oben unter der Überschrift „Allgemeines“) hat ergeben, dass bei keinem der Sachverständigen eine wirtschaftliche Abhängigkeit von der Projektwerberin im Sinne der vorigen Ausführungen gegeben war.

Ablehnung des Sachverständigen DI Fritzer

Die Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26 lehnte den Sachverständigen DI Fritzer wegen Befangenheit ab und begründete dies damit, dass dieser Gutachter beim Bau eines Stücks der Inntalautobahn (Abschnitt Haiming – Tschirganttunnel – Nassereith) selbst oder im Rahmen einer GesmbH, auf die er maßgeblichen Einfluss ausübe, für die ASFINAG tätig gewesen sei (siehe Einwand 1398.26 im Stellungnahmenband 12, S. 228).

Die Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz lehnte DI Fritzer in der mündlichen Verhandlung als befangen ab und begründete dies damit, dass DI Fritzer auch über Nachfrage bestätigt habe, als Mitglied seiner ZT-Gesellschaft ein Gutachten für die ASFINAG Innsbruck erstellt zu haben. Eine Unabhängigkeit liege daher nicht vor und werde diese auf Grund der wirtschaftlichen Vorteile, die der Sachverständige seitens der Projektwerberin ASFINAG genossen habe, in Zweifel gezogen (siehe S. 13 der Verhandlungsschrift). Die Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26, Dr. Rolf Moser und DDr. Franz Englmaier schlossen sich diesem Ablehnungsantrag an (siehe S. 15 und 172 der Verhandlungsschrift).

DI Fritzer teilte der ho. Behörde auf Anfrage vom 10. Juli 2008 schriftlich mit, dass er seine Befugnis als Zivilingenieur für Bauwesen als Einzelperson sowie als Gesellschafter und Geschäftsführer der IFS Ziviltechniker GmbH ausübe. Durch die ASFINAG habe er als Einzelperson in den Jahren 2005 bis 2007 kein Einkommen erhalten. Von der IFS Ziviltechniker GmbH seien 5,7% im Jahr 2005, 12,5% im Jahr 2006 und 10,7% im Jahr 2007 Erlösanteil am Jahresumsatz erzielt worden.

Bei der erneuten Überprüfung der Unbefangenheit teilte DI Fritzer der ho. Behörde schriftlich mit, dass er von der Projektwerberin kein Einkommen beziehe.

In der mündlichen Verhandlung legte DI Fritzer dar, dass er bis 2009 an einer Ziviltechniker-Gesellschaft beteiligt gewesen sei, die auch Aufträge der ASFINAG bearbeitet habe. Den diesbezüglichen – nicht maßgeblichen – Anteil am jeweiligen Jahresumsatz habe er der Behörde bekanntgegeben. Seit dem Ausscheiden aus der Ziviltechniker-Gesellschaft habe er keine Aufträge der ASFINAG bearbeitet (siehe S. 65 der Verhandlungsschrift).

Aus diesen Erklärungen geht hervor, dass DI Fritzer als Gesellschafter und Geschäftsführer der IFS Ziviltechniker GmbH in den Jahren 2005 bis 2007 nur in einem geringfügigen Ausmaß ein Einkommen von der ASFINAG bezogen hat. Dazu kommt, dass DI Fritzer im Jahr 2009 aus der IFS Ziviltechniker GmbH ausgeschieden ist und seitdem nicht mehr für die ASFINAG tätig war. Es kann somit im Hinblick auf die Ausführungen unter der Überschrift „Ablehnung aller Sachverständigen, die Aufträge von der ASFINAG haben oder hatten“ ausgeschlossen werden, dass DI Fritzer in einem wirtschaftlichen Abhängigkeitsverhältnis zur ASFINAG steht.

Die Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26 lehnte in der mündlichen Verhandlung DI Fritzer auch deswegen ab, weil sein Gutachten schwere Mängel aufweise. Sein Verkehrsgutachten und darauf aufbauend sein Lärmgutachten würden auf einem Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz aufbauen, das es nicht gebe. In Oberösterreich gebe es derzeit ein Gesamtverkehrskonzept für ganz Oberösterreich, aber keines für den Großraum Linz. Es gebe lediglich Entwürfe, die derzeit in den Unterausschüssen des Landtages für Oberösterreich diskutiert würden (siehe S. 146 der Verhandlungsschrift).

Die Präsentation des Gesamtverkehrskonzeptes für den Großraum Linz (Stand Februar 2013) wurde auf der Homepage des Landes Oberösterreich veröffentlicht. Es handelt sich bei diesem Konzept um ein Expertenpapier, das von der „ZIS+P Verkehrsplanung“ unter Miteinbeziehung der Fachabteilungen des Landes erstellt wurde und in weiterer Folge auf breiter politischer Basis diskutiert werden soll. Es spricht grundsätzlich nichts dagegen, dass ein solches Expertenpapier in die gutachterliche Beurteilung miteinbezogen wird. Dass es sich dabei um ein Konzept

handelt, war DI Fritzer offensichtlich bekannt. So weist DI Fritzer z.B. in Stellungnahmenband 9 (S. 94) auf eine „Präsentation des Landes Oberösterreich zu einem Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz“ hin. In der mündlichen Verhandlung hat DI Fritzer festgehalten, dass er sich hinsichtlich des Gesamtverkehrskonzeptes Oberösterreich nicht auf das Gesamtverkehrskonzept Großraum Linz, das es ja noch nicht gebe, bezogen habe (siehe S. 273 der Verhandlungsschrift). Es gelingt der Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26 daher nicht, die fachliche Qualifikation des Sachverständigen DI Fritzer in Zweifel zu ziehen.

Die Puchenuer Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn lehnte mit Schreiben vom 18. August 2014 DI Fritzer ab, weil dessen Fehlerquote bei der S 7 bei einem Prognosehorizont von nur einem Jahr bei bis zu 78 % gelegen sei. Dabei berief sich die Bürgerinitiative auf eine im Internet veröffentlichte Behauptung der Bürgerinitiative „Allianz gegen die S 7“ im Zusammenhang mit dem UVP-Verfahren betreffend das Bundesstraßenvorhaben S 7 Fürstenfelder Schnellstraße.

Gemäß *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 53 Rz 18, ist die Ablehnung des nichtamtlichen Sachverständigen wegen mangelnder Unbefangenheit oder Fachkunde grundsätzlich nur vor dessen Vernehmung (§ 52 Rz 68) zulässig (§ 53 Abs. 1 zweiter Satz AVG). Später kann der Ablehnungsantrag ausnahmsweise dann gestellt werden, wenn die Partei darin (vgl. VwGH 2.7.1998, 97/06/0068) nicht nur die Befangenheit oder mangelnde Fachkunde, sondern auch glaubhaft macht, dass sie den Ablehnungsgrund vorher (dh. vor der Vernehmung [vgl. Hellbling 310]) nicht erfahren oder wegen eines für sie unüberwindbaren Hindernisses nicht geltend machen konnte (vgl. VwSlg 7106 A/1967; VwGH 29.6.1982, 81/05/0077; 2.7.1998, 97/06/0068).

Die Puchenuer Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn hat im Schreiben vom 18. August 2014 nicht dargelegt, weshalb sie nicht in der Lage war, den gegenständlichen Ablehnungsantrag vor der Vernehmung des nichtamtlichen Sachverständigen DI Fritzer zu stellen, sodass diesem Ablehnungsantrag schon deswegen keine Berechtigung zukommt. Im Übrigen kann aus einem Zitat einer unbelegten Behauptung einer Bürgerinitiative in einem anderen UVP-Verfahren, DI Fritzer habe sich bei der Verkehrsprognose geirrt, eine mangelnde fachliche Qualifikation des DI Fritzer jedenfalls nicht abgeleitet werden.

Da es den Einwendern somit nicht gelungen ist, die Unbefangenheit bzw. die fachliche Qualifikation des Sachverständigen DI Fritzer in Zweifel zu ziehen, war den Ablehnungsanträgen nicht stattzugeben.

Ablehnung des Sachverständigen DI Stundner

Die Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz lehnte den Sachverständigen DI Stundner in der mündlichen Verhandlung als befangen ab, da dieser Auftragnehmer der ASFINAG sei. DI Stundner habe zuletzt im Jahr 2010 nach seiner eigenen Aussage im Auftrag der ASFINAG BMG die Studie Winterstraßenwässer erstellt. Mit der Rolle des UVP-Koordinators sei ein besonders hohes Maß an Integrität und Unvoreingenommenheit verbunden. Eine Person, die während des laufenden Verfahrens Zahlungsempfänger der Antragstellerin im Verfahren für die Erstellung von Fachgutachten sei, könne diese Rolle nicht erfüllen (siehe S. 13 der Verhandlungsschrift). Die Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26, Dr. Rolf Moser und DDr. Franz Englmaier schlossen sich diesem Ablehnungsantrag an (siehe S. 15 und 172 der Verhandlungsschrift).

DI Stundner hat in der mündlichen Verhandlung festgehalten, dass er die Studie „Winterstraßenwässer“ im Jahr 2007 und Folgejahren im Auftrag der ASFINAG erstellt habe. Der Auftragsumfang zu dieser Studie habe unter 5 % seines Jahresumsatzes betragen. Die Beauftragung sei nicht durch die ASFINAG erfolgt, sondern er sei als Subauftragnehmer beauftragt worden (siehe S. 13 f und 65 der Verhandlungsschrift).

Da DI Stundner nur in einem geringfügigen Ausmaß für die Projektwerberin tätig war, kann die ho. Behörde im Hinblick auf die obigen Ausführungen unter der Überschrift „Ablehnung aller Sachverständigen, die Aufträge von der ASFINAG haben oder hatten“ keine Anzeichen für eine wirtschaftliche Abhängigkeit von der Projektwerberin erkennen. Es gibt auch weder im AVG noch im UVP-G 2000 einen Anhaltspunkt dafür, dass an die Beurteilung der Unbefangenheit eines externen UVP-Koordinators andere Maßstäbe anzulegen wären als an die Beurteilung der Unbefangenheit eines für einen Fachbereich bestellten nichtamtlichen Sachverständigen.

Dem Antrag auf Ablehnung des Sachverständigen DI Stundner war daher nicht stattzugeben.

Ablehnung des Sachverständigen Univ.Prof. DI Dr. Flesch

Die Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz lehnte den Sachverständigen Univ.Prof. DI Dr. Flesch in der mündlichen Verhandlung als befangen ab, da dieser – wie sich einfach im Internet recherchieren lasse – für die AIT Austrian Institute of Technology gearbeitet habe und auch als Ansprechpartner seitens der AIT genannt werde. Die AIT wiederum führe Projekte im Auftrag der Antragstellerin ASFINAG als Referenzprojekte an und daher werde auch seine Unabhängigkeit im laufenden Verfahren angezweifelt (siehe S. 13 der Verhandlungsschrift). Die Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26, Dr. Rolf Moser und DDr. Franz Englmaier schlossen sich diesem Ablehnungsantrag an (siehe S. 15 und 172 der Verhandlungsschrift).

Dr. Flesch führte in der mündlichen Verhandlung aus, dass er niemals einen bezahlten Auftrag für die ASFINAG durchgeführt habe. Während seiner Tätigkeit für AIT (Austrian Institute of Technology) sei er niemals beratend für die ASFINAG tätig bzw. maßgeblich an einem durch die ASFINAG beauftragten Projekt beteiligt gewesen. Der Vorwurf basiere möglicherweise auf einer Eintragung auf einer alten Homepage, wo er als Berater der ASFINAG angeführt sei. Eine derartige Tätigkeit sei aber nie zustande gekommen. Die Bürgerinitiative habe hier schlecht recherchiert. Außerdem sei er seit Juli 2012 bei AIT in Pension. Seine Tätigkeit als UVP-Gutachter für das Projekt A 26 übe er im Rahmen seiner Befugnis als allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Schwingungstechnik, Baudynamik und Erschütterungsschutz aus (siehe S. 14 der Verhandlungsschrift).

Daraufhin lehnten Dr. Aldo Frischenschlager, Mag. Maria Navarro-Frischenschlager und Rudolf Mayr den Sachverständigen Univ.Prof. DI Dr. Flesch als befangen ab und schlossen sich den Ausführungen der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz an. Die Aussage des Herrn Dr. Flesch „Recherchieren Sie ordentlich“ umfasse für sich genommen die Besorgnis der Befangenheit, weil sie den Vorwurf der nachlässigen Vorbereitung des Vortragenden beinhalte. Gerade durch die Befragung im Rahmen der Verhandlung solle ja der relevante Sachverhalt im Hinblick auf eine allfällige Befangenheit geklärt werden (siehe

S. 14 f der Verhandlungsschrift). Die Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26 und Dr. Rolf Moser schlossen sich diesem Ablehnungsantrag an (siehe S. 15 der Verhandlungsschrift).

Dr. Flesch nahm in der Folge seine Bemerkung, dass seitens der Einwender nicht genau recherchiert worden sei, zurück. Ihm sei nicht bewusst gewesen, dass diese alte, nicht mehr aktuelle Information noch immer im Internet auffindbar sei. Wichtig sei ihm die nochmalige Feststellung, dass eine derartige Beratungstätigkeit niemals stattgefunden habe (siehe S. 26 f der Verhandlungsschrift). Schließlich hielt Dr. Flesch in der mündlichen Verhandlung noch einmal fest, dass er noch nie einen Auftrag der ASFINAG durchgeführt habe (siehe S. 137 der Verhandlungsschrift).

Dr. Flesch teilte der ho. Behörde am 29. Oktober 2012 auch schriftlich mit, dass er noch nie persönlich einen Auftrag für die ASFINAG bearbeitet habe, bei AIT (Austrian Institute of Technology) sei er seit Juli 2012 in Pension.

Da Dr. Flesch weder im Rahmen seiner Befugnis als allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Schwingungstechnik, Baudynamik und Erschütterungsschutz noch als Angestellter der AIT einen Auftrag für die Projektwerberin durchführt hat und Dr. Flesch darüber hinaus seit Juli 2012 nicht mehr in einem Dienstverhältnis zur AIT steht, kann ausgeschlossen werden, dass Dr. Flesch in einem wirtschaftlichen Abhängigkeitsverhältnis zur Projektwerberin steht. Selbst eine geringfügige Beratungstätigkeit für die ASFINAG, die von den Einwendern nicht nachgewiesen werden konnte, würde nicht zu einer Befangenheit des Sachverständigen führen.

Was die Aussage „Recherchieren Sie ordentlich“ anlangt, so ist zunächst zu berücksichtigen, dass Dr. Flesch diese Aussage in der mündlichen Verhandlung wieder zurückgezogen hat. Selbst wenn er die Aussage nicht zurückgezogen hätte, könnte daraus keine Befangenheit abgeleitet werden. Sein Gutachten hat der Sachverständige schließlich davor abgegeben.

Den gegenständlichen Ablehnungsanträgen war daher nicht stattzugeben.

Ablehnung des Sachverständigen DI Kühnert

Die Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz lehnte in der mündlichen Verhandlung den Sachverständigen DI Kühnert wegen mangelnder fachlicher Qualifikation ab, da dieser nur für die Bewertung von (Allgemein) Umweltschadstoffen in die Liste der Gerichtssachverständigen eingetragen sei. Seit vielen Jahren bestehe aber gerade zum Thema Luft eine spezielle Kompetenz und sei auch das Gebiet Luftschadstoffe infolge Verkehrs mittlerweile ein international anerkanntes eigenständiges wissenschaftliches Fachgebiet. Die Bürgerinitiative könne sich nicht erklären, warum im Rahmen des vorliegenden Vorhabens für den ohnehin äußerst sensiblen Bereich Luftschadstoffe (Sanierungsgebiet Stadt Linz) hier kein Sachverständiger ausgewählt worden sei, der einschlägige fachliche Referenzen aufweise (siehe S. 13 der Verhandlungsschrift). Die Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26, Dr. Rolf Moser und DDr. Franz Englmaier schlossen sich diesem Ablehnungsantrag an (siehe S. 15 und 172 der Verhandlungsschrift).

DI Kühnert hat in der mündlichen Verhandlung festgehalten, dass Umweltschadstoffe auch Luftschadstoffe inkludierten; das Schutzgut Luft sei Teil der Umwelt. Über seine Qualifikationen

und bisherigen umfangreichen Tätigkeiten als Sachverständiger für Luftschadstoffe und Klima – auch bei Autobahnprojekten – liege der UVP-Behörde eine Referenzliste vor (siehe S. 14 der Verhandlungsschrift).

Zunächst ist festzuhalten, dass weder das AVG noch das UVP-G 2000 vorsehen, dass nur gerichtlich zertifizierte Sachverständige als nichtamtliche Sachverständige herangezogen werden dürfen.

Es ist somit von vornherein nicht zwingend erforderlich, in UVP-Verfahren für den Fachbereich Luftschadstoffe einen gerichtlich zertifizierten Sachverständigen, der genau für diesen Fachbereich in die Liste der gerichtlich zertifizierten Sachverständigen eingetragen ist, zu bestellen.

DI Kühnert ist Ingenieurkonsulent für Forst und Holzwirtschaft und allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für die Bewertung von Umweltschadstoffen und andere verwandte Fachgebiete. DI Kühnert hat in der mündlichen Verhandlung zutreffend darauf hingewiesen, dass Umweltschadstoffe auch Luftschadstoffe inkludieren, womit der in die Liste der gerichtlich zertifizierten Sachverständigen eingetragene Fachbereich „Bewertung von Umweltschadstoffen“ auch das Fachgebiet Luftschadstoffe, auch in städtischem Umfeld, umfasst.

DI Kühnert hat – wie aus einer im Verwaltungsakt erliegenden Referenzliste hervorgeht – in den letzten 15 Jahren bei über 50 Großprojekten in den Fachbereichen Forstwirtschaft, Luftschadstoffe, Klima und Boden sowie Landwirtschaft tätig. DI Kühnert hat auch bereits in vielen UVP-Verfahren im BMVIT seine Qualifikation insbesondere auch auf dem Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima unter Beweis gestellt.

Dem gegenständlichen Ablehnungsantrag war daher nicht stattzugeben.

Die Bürgerinitiative A26 Westring Keferfeld brachte mit Schreiben vom 21. November 2013 vor, dass die fachliche Qualifikation von DI Kühnert auf dem Fachgebiet Klima bezweifelt werde. DI Kühnert sei vom BMVIT bisher mehrfach für Wald- und Forstökologie herangezogen worden, wobei es sich um Beurteilungen des ländlichen Gebietes gehandelt habe. Es bestünden Zweifel in Bezug auf hinreichende Erfahrungen zur fachlichen Betrachtung eines städtischen hochbelasteten Klimas wie in Linz.

Abgesehen davon, dass die Bürgerinitiative DI Kühnert nicht ausdrücklich abgelehnt hat, ist festzuhalten, dass für die ho. Behörde – wie bereits oben dargelegt – an der fachlichen Qualifikation von DI Kühnert – auch auf dem Fachgebiet Klima – kein Zweifel besteht. Die ho. Behörde hat die fachlichen Qualifikationen, Referenzen und beruflichen Erfahrungen – auch im Bereich des Klimaschutzes – vor der Beauftragung geprüft.

Ablehnung des Sachverständigen Dr. Klima

Die Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26 lehnte den Sachverständigen Dr. Klima in der mündlichen Verhandlung als befangen ab, da dieser derzeit im Auftrag der ASFINAG in einer anderen Sache als Gutachter tätig sei. Dies sei für sich alleine ein genügender Grund, seine volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen. Dadurch werde auch das Recht auf ein faires

Verfahren gemäß Art. 6 EMRK verletzt. Der Sachverständige stehe in einem Auftragsverhältnis zur Antragstellerin, was ihn in eine unzulässige Nähe und ein Abhängigkeitsverhältnis zur Antragstellerin bringe (siehe S. 66 und 146 der Verhandlungsschrift).

Zu diesem Ablehnungsantrag ist Folgendes festzuhalten:

Dr. Klima teilte der ho. Behörde auf Anfrage vom 10. Juli 2008 schriftlich mit, dass er im Jahr 2007 Tätigkeiten für die Projektwerberin (Sanierung Tanzenbergtunnel) im Umfang von ca. 100 Arbeitsstunden, das seien weniger als 5 % seiner Erwerbsarbeitsleistung) erbracht habe. Seit dem Jahr 1999 sei er mit einem Anteil von einem siebentel (ca. 14,3 %) Partner in der 3G – Gruppe Geotechnik Graz ZT GmbH. Der Anteil an Arbeiten für die Projektwerberin durch 3G betrage deutlich weniger als 15 % am Umsatz der Gesellschaft. Im Rahmen des Projektes A 26 Linzer Autobahn, Abschnitt Knoten Linz/Hummelhof – ASt. Donau Nord, seien von 3G keine Leistungen für die Projektwerberin erbracht worden.

Bei der erneuten Überprüfung der Unbefangenheit teilte Dr. Klima der ho. Behörde am 4. April 2012 schriftlich mit, dass er sein Einkommen zu 76 % aus seiner unselbständigen Tätigkeit als Assistenzprofessor an der TU-Graz und zu 24 % aus seiner Partnerschaft an der 3G – Gruppe Geotechnik Graz ZT GmbH beziehe (Basis: Einkommensteuer 2010). Sein Anteil an der 3G betrage ein siebentel (ca. 14,3 %). In der 3G übe er keine Funktion (Geschäftsführung o.ä.) aus. Der Anteil an den Arbeiten für die Projektwerberin durch 3G betrage ca. 4 % am Umsatz der Gesellschaft (prov. Bilanz 2011). Im Rahmen des Projektes A 26 Linzer Autobahn, Abschnitt Knoten Linz/Hummelhof – ASt. Donau Nord, seien von 3G keine Leistungen für die Projektwerberin erbracht worden.

Dr. Klima gab in der mündlichen Verhandlung bekannt, dass er gegenwärtig einen Auftrag der ASFINAG als unabhängiger Prüfgutachter im Sinne des Geologen-Erlasses bei der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße habe (siehe S. 66 der Verhandlungsschrift).

Auf eine nachfolgende Anfrage der ho. Behörde hat Dr. Klima am 7. bzw. 8. November 2014 schriftlich bekannt gegeben, dass er den in der mündlichen Verhandlung erwähnten Auftrag im Frühjahr 2014 beendet und im Jahr 2014 nur noch Leistungen im Ausmaß von drei Arbeitsstunden erbracht habe. In den Jahren 2012 und 2013 seien die Honorare aus diesem Auftrag jeweils im niedrigen einstelligen Prozentbereich seiner Honorarsummen gelegen. Den Auftrag habe er im Rahmen der 3 G – Gruppe Geotechnik Graz ZT GmbH ausgeführt.

Aus diesen Erklärungen geht hervor, dass Dr. Klima nur in einem geringen Ausmaß ein Einkommen von der Projektwerberin bezogen hat, sodass im Hinblick auf die Ausführungen unter der Überschrift „Ablehnung aller Sachverständigen, die Aufträge von der ASFINAG haben oder hatten“ eine wirtschaftliche Abhängigkeit von der Projektwerberin nicht vorliegt.

Soweit in diesem Zusammenhang eine Verletzung des Rechts auf ein faires Verfahren gemäß Art. 6 EMRK geltend gemacht wird, ist darauf hinzuweisen, dass die aus Art. 6 EMRK abzuleitenden verfahrensrechtlichen Anforderungen ausschließlich das Verfahren des über zivilrechtliche Ansprüche und Verpflichtungen entscheidenden Gerichts (Tribunals) betreffen (vgl. VfSlg. 11.645). Die ho. UVP-Behörde ist jedoch kein Gericht (Tribunal) im Sinne des Art. 6 EMRK, sondern eine – unter der nachprüfenden Kontrolle des Bundesverwaltungsgerichts tätig

werdende – Verwaltungsbehörde. Die behauptete Verletzung des Rechts auf ein faires Verfahren im Sinne des Art. 6 EMRK kann daher schon deswegen nicht vorliegen.

Dem Ablehnungsantrag war daher nicht stattzugeben.

Mit Schreiben vom 3. Dezember 2014 brachten Herr Dipl.-Ing. Gerhard Ratzenböck und Frau Dr. Isolde Ratzenböck vor, dass Herr Dr. Klima nachweislich bei Projekten für die ASFINAG tätig sei und verwiesen dabei auf die Homepage der 3G – Gruppe Geotechnik Graz ZT GmbH. Sie behielten sich vor, über ihren Anwalt einen „Antrag auf Befangenheit“ einzubringen.

Der Homepage der 3-G kann entnommen werden, dass die 3-G beim Projekt Gleinalmtunnel für die ASFINAG die örtliche Bauaufsicht, die Projektsteuerung und das (Anti)Claimmanagement durchführt.

Auf Anfrage durch die ho. Behörde teilte Herr Dr. Klima am 14. Dezember 2014 schriftlich mit, dass er keinerlei Leistungen im Rahmen dieses Auftrages erbracht habe und demzufolge keine diesem Auftrag zuordenbaren Einkünfte beziehe. Er sei zwar Partner der 3-G Gruppe Geotechnik Graz ZTGmbH, übe aber keine Geschäftsführerfunktion oder ähnliche Funktion in der Gesellschaft aus. Seine Informationen über operative Tätigkeiten sowie seine Einflussnahme auf diese beschränken sich auf die im GmbH-Gesetz bzw. im GmbH-Vertrag festgelegten. Im Wesentlichen sei das ein Stimmrecht entsprechend seinen Gesellschaftsanteilen von 16,5 %.

Zunächst ist festzuhalten, dass Herr Dipl.-Ing. Gerhard Ratzenböck und Frau Dr. Isolde Ratzenböck keinen Antrag auf Ablehnung des Sachverständigen Dr. Klima eingebracht haben. Zum Vorbringen selbst ist festzuhalten, dass Dr. Klima nicht persönlich am gegenständlichen Auftrag beteiligt war und keine diesem Auftrag unmittelbar zuordenbaren Einkünfte bezogen hat. Bei einem Gesellschaftsanteil von 16,5 % an der 3-G kann auch nicht davon ausgegangen werden, dass Dr. Klima über die Gewinnausschüttung der GmbH Einkünfte aus diesem Auftrag bezogen hat, die zu einer wirtschaftlichen Abhängigkeit gegenüber der Projektwerberin führen hätte können.

Mit Schreiben vom 24. November 2014 legten Herr Rudolf Mayr, Frau Annemarie Mayr, Herr Dr. Aldo Frischenschlager und Frau Mag. Maria Navarro-Frischenschlager eine fachliche Stellungnahme von Dr. Josef Lueger vom 21. Oktober 2014 vor. Diese fachliche Stellungnahme legten weiters die Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz und weitere Einwender mit Schreiben vom 2. Dezember 2012, Frau Dr. Gabriele Nopp mit Schreiben vom 2. Dezember 2012 und Herr Dipl.-Ing. Gerhard Ratzenböck und Frau Dr. Isolde Ratzenböck mit Schreiben vom 3. Dezember 2012 vor.

In der zuvor erwähnten fachlichen Stellungnahme brachte Herr Dr. Lueger ua. vor, dass der begründete Anfangsverdacht bestehe, dass Herr Dr. Klima seine Tätigkeit unbefugt ausübe, da er unter seiner angegebenen Adresse mit Stand vom 13.11.2014 weder in der Liste der allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen, noch als Ziviltechniker mit aufrechter Befugnis noch im Unternehmensverzeichnis der Wirtschaftskammer eingetragen sei. Recherchen im Internet hätten ergeben, dass Dr. Klima ein Unternehmen mit dem Betriebsgegenstand „Tätigkeit als Biologe“ betreibe. Nach erstem Anschein sei der Sachverständige demnach Biologe und kein Geologe bzw. Hydrogeologe. Die Behörde sei

daher aufgerufen, die Sachkunde sowie die befugte Berufsausübung des Sachverständigen eingehend zu prüfen.

Abgesehen davon, dass keiner der Einwender den Sachverständigen Dr. Klima ausdrücklich wegen mangelnder fachlicher Qualifikation abgelehnt hat, ist festzuhalten, dass über den Sachverständigen Dr. Klima im Internet auch Einträge über seine tatsächlichen Tätigkeiten an der TU Graz, Institut für angewandte Geowissenschaften, und als Gesellschafter bei der 3G GRUPPE GEOTECHNIK GRAZ ZT GMBH, in der er als Ingenieurkonsultent für Erdwissenschaften (Geologie) tätig ist, aufzufinden sind. Dr. Kurt Klima hat an der Karl Franzens Universität in Graz Geologie, Paläontologie, Mineralogie und Petrographie studiert und ist seit vielen Jahren für das bmvit als Sachverständiger für Geologie und Hydrogeologie tätig. Aus einem im Verwaltungsakt erliegenden Lebenslauf von Dr. Klima geht dessen umfassende berufliche Erfahrung auf dem Fachgebiet Geologie und Hydrogeologie hervor. An der fachlichen Qualifikation von Dr. Klima für den Fachbereich Geologie und Hydrogeologie besteht für die ho. Behörde daher kein Zweifel.

Ablehnung des Sachverständigen DI Welte

Die Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26 lehnte in der mündlichen Verhandlung den Sachverständigen DI Welte als befangen ab, da nicht auszuschließen sei, dass er die von der Projektwerberin gewünschte Abänderung seiner ursprünglich geforderten Maßnahme nicht durchgeführt hätte, wenn nicht in der Vergangenheit eine berufliche Tätigkeit seinerseits für die Projektwerberin stattgefunden hätte (siehe S. 146 der Verhandlungsschrift).

In der mündlichen Verhandlung hielt Dipl. EL Ing. ETH/SIA Urs Welte fest, dass er zuletzt 2007 – fünf Jahre vor seiner Bestellung – einen kleinen Auftrag für die ASFINAG hinsichtlich der Diskussion von Inbetriebsetzungsthemen hatte. Die nachfolgende Überprüfung durch die Behörde ergab, dass es sich hierbei um einen Auftrag der Amstein + Walthert AG handelte. Die Auftragssumme lag hierbei unter 0,03 % des Gesamtumsatzes der Amstein + Walthert AG für das Jahr 2007. Eine wirtschaftliche Abhängigkeit von der Projektwerberin kann somit im Hinblick auf die obigen Ausführungen unter der Überschrift „Ablehnung aller Sachverständigen, die Aufträge von der ASFINAG haben oder hatten“ ausgeschlossen werden.

Sinn der mündlichen Verhandlung ist es, auch der Projektwerberin Gelegenheit zu geben, eine Stellungnahme abzugeben. Die Projektwerberin stellte im Rahmen der mündlichen Verhandlung dar, dass es möglich sei, mittels aufwendiger Simulationsrechnungen (3D FDS) einen Nachweis für die Zulässigkeit von größeren Notausgangsabständen zu erbringen (Erstellung eines kompletten 3D-Modells der Tunnelanlage mit entsprechender Geometrie, Verkehrsmodell, Lüftung bzw. Rauchausbreitung). Die Ergänzung eines neuen Notausganges (neue Austeilung, bauliche Erfordernisse etc.) wäre sehr aufwendig und sei aus Sicht der Projektwerberin sicherheitstechnisch nicht erforderlich und wirtschaftlich nicht vertretbar. Da es sich hierbei um einen neuen Sachverhalt hinsichtlich der Ergänzung neuer aufwendiger Berechnungsmethoden handelte, stimmte der Sachverständige dem Maßnahmenänderungsvorschlag zu. Die Maßnahmenänderung ist für die ho. Behörde plausibel und nachvollziehbar, eine Befangenheit des Sachverständigen kann hieraus nicht abgeleitet werden.

Da die Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26 keine Umstände glaubhaft machte, die die Unbefangenheit des Sachverständigen Dipl. EL Ing. ETH/SIA Urs Welte in Zweifel stellen, war dem Antrag auf Ablehnung dieses Sachverständigen nicht statt zu geben.

Ablehnung des Sachverständigen Dr. Jungwirth

DDr. Franz Englmaier lehnte in der mündlichen Verhandlung den Sachverständigen für Humanmedizin, Dr. Jungwirth, wegen mangelnder fachlicher Qualifikation ab. Er begründete dies im Wesentlichen damit, dass Dr. Jungwirth trotz erhöhter Feinstaubbelastung und der dadurch bedingten Atemwegkrankungen erkläre, dass eine Gefährdung der Gesundheit an der Wohnadresse des DDr. Englmaier auszuschließen sei (siehe S. 171 f der Verhandlungsschrift).

Der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima führte in der mündlichen Verhandlung aus, dass an der Wohnadresse des DDr. Englmaier in den Bau- und Betriebsphasen keine relevanten, dem Vorhaben zuordenbaren Zusatzbelastungen durch Schadstoffimmissionen zu erwarten seien (siehe S. 172 der Verhandlungsschrift).

Dr. Jungwirth hielt daraufhin in der mündlichen Verhandlung fest, dass Feinstaub in der Lage sei, die Gesundheit zu gefährden. Dies stehe nach heutiger wissenschaftlicher Forschung fest. Beurteilungsrelevant sei die Zusatzbelastung, die durch dieses Projekt entstehe, diese müsse sehr niedrig sein und dürfe einen gewissen Wert nicht überschreiten, dieser Wert werde als sogenannte Irrelevanzschwelle bezeichnet. Bei Einhaltung dieser Schwelle seien keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit zu erwarten. Am konkreten Wohnstandort seien gemäß den Ausführungen des Sachverständigen für Luftschadstoffe keine relevanten Zusatzbelastungen an Luftschadstoffen zu erwarten, daher seien auch keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit der dort Lebenden zu erwarten (siehe S. 172 der Verhandlungsschrift).

Zunächst ist festzuhalten, dass DDr. Englmaier der Aussage von Dr. Jungwirth, dass an der Wohnadresse des DDr. Englmaier keine Gesundheitsgefährdung zu erwarten sei, nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten ist.

Wenn eine Partei lediglich behauptet, dass das Gutachten eines Sachverständigen in einem Punkt fachlich unrichtig sei, vermag dies allein nicht, die fachliche Qualifikation des Sachverständigen in Zweifel zu ziehen.

Für die ho. Behörde ist es schlüssig und nachvollziehbar, wenn Dr. Jungwirth bei der Beurteilung der Gesundheitsgefährdung auf die durch das Projekt verursachte Zusatzbelastung abstellt und aufbauend auf der Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima zum Ergebnis gelangt, dass durch das Vorhaben eine Gesundheitsgefährdung des DDr. Englmaier durch Luftschadstoffe nicht bewirkt wird (zum Schwellenwert- bzw. Irrelevanzkonzept im Bereich der Luftschadstoffe siehe auch die Punkte VI.2 und VII.2.3 der Begründung des Bescheides).

Da es Herrn DDr. Englmaier mit seinem Vorbringen nicht gelingt, die fachliche Qualifikation des Dr. Jungwirth in Zweifel zu ziehen, war dem Ablehnungsantrag nicht stattzugeben.

IV.7. Zur behaupteten Befangenheit der Organwalter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Die Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26 brachte in der mündlichen Verhandlung vor, dass zwischen dem Bund, vertreten durch die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris Bures, dem Land OÖ, vertreten durch LH Dr. Josef Pühringer, der Stadt Linz, vertreten durch den Bürgermeister Dobusch, sowie der ASFINAG am 10. oder 11. Jänner 2011 eine Vereinbarung über die Realisierung des Projektes der A 26 Linzer Autobahn Westring abgeschlossen worden sei. Diese Vereinbarung enthalte in Pkt. 3 folgende Passage: *„Die Vertragsparteien werden alle in ihrem Einflussbereich liegenden Möglichkeiten ausschöpfen, um einen Baubeginn der ersten Bauetappe 2015 und zweiten Bauetappe in Abhängigkeit der Fertigstellung der Bauetappe 1 mit Baubeginn 2017/2018 sicherzustellen.“* Diese Präjudizierung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie bewirke aufgrund ihrer Weisungsbefugnis zumindest den Anschein der Befangenheit aller OrganwalterInnen der erkennenden Behörde im gegenständlichen Verfahren. Überdies sei unter Bedachtnahme auf die zivilrechtlichen Auswirkungen dieses Verfahrens auf die Positionen der Linzer Bürger im Allgemeinen und der in der Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26 zusammengeschlossenen Bürger im Besonderen eine Verletzung des Grundsatzes des fairen Verfahrens i.S. des Art. 6 EMRK gegeben (siehe S. 333 f der Verhandlungsschrift).

Mit Schreiben vom 1. September 2014 lehnten Rudolf Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager sämtliche Behördenvertreter, insbesondere die zur Entscheidung in der Sache berufenen Organwalter einschließlich des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie selbst (sowohl die bisherige Ministerin Doris Bures als auch den zukünftigen Minister Alois Stöger) wegen Besorgnis der Befangenheit ab. Begründet wurde dieser Ablehnungsantrag im Wesentlichen damit, dass Ende August bzw. Anfang September in diversen Zeitungsartikeln berichtet worden sei, dass ein positiver Bescheid schon fix sei, der fertige Bescheid jedoch noch bis zur Erlassung der Bundesstraßen-Immissionsschutzverordnung zurückgehalten werde. Zeitlich davor sei schon medial verkündet worden, dass tierschutzrechtliche Fragen nicht mehr von Relevanz seien und der bedrohte Wanderfalke abgesiedelt werde. Da der für das Verkehrswesen zuständige politische Referent des Landes Oberösterreich, Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl, sich nun auf konkrete Informationen aus dem Ministerium berufe, wonach der genehmigende UVP-Bescheid fertig sei und nur noch die Rechtskraft der Bundesstraßen-Immissionsschutzverordnung abgewartet werde, wogegen das Verfahren tatsächlich jedoch noch gar nicht abgeschlossen worden sei, sei der Anschein der Befangenheit der zuständigen Organwalter einschließlich der bisher amtierenden Ministerin Doris Bures wie auch des nun neu bestellten Verkehrsministers Alois Stöger gegeben.

Diesen beiden Ablehnungsanträgen war aus folgenden Erwägungen nicht stattzugeben:

Gemäß § 7 Abs. 1 AVG haben sich Verwaltungsorgane der Ausübung ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen in Sachen, an denen sie selbst, einer ihrer Angehörigen (§ 36a AVG) oder einer ihrer Pflegebefohlenen beteiligt sind; in Sachen, in denen sie als Bevollmächtigte einer Partei bestellt waren oder noch bestellt sind; wenn sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen und im

Berufungsverfahren, wenn sie an der Erlassung des angefochtenen Bescheides oder der Berufungsvorentscheidung (§ 64a AVG) mitgewirkt haben.

Die von der Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26 angesprochene „Vereinbarung über die Realisierung des Projektes A 26 Linzer Autobahn Westring“ wurde am 9. September 2011 zwischen dem Land Oberösterreich, vertreten durch Landeshauptmann Josef Pühringer, dem Bund, vertreten durch die Bundesministerin Doris Bures, der Stadt Linz, vertreten durch Bürgermeister Franz Dobusch, und der ASFINAG, vertreten durch die Vorstandsdirektoren Alois Schedl und Klaus Schierhackl, abgeschlossen. Wenn in Punkt 3 dieser Vereinbarung festgehalten wird, dass die Vertragsparteien alle in ihrem Einflussbereich liegenden Möglichkeiten ausschöpfen werden, um einen Baubeginn der ersten Bauetappe 2015 und zweiten Bauetappe in Abhängigkeit der Fertigstellung der Bauetappe 1 mit Baubeginn 2017/2018 sicherzustellen, so kann diese Formulierung in Bezug auf die damalige Bundesministerin Doris Bures nur dahingehend verstanden werden, dass die Bundesministerin für eine effiziente Abwicklung des UVP-Verfahrens Sorge tragen wird. Keinesfalls kann darin eine Vorwegnahme der Entscheidung über die Genehmigung des Projektes erblickt werden. Eine Befangenheit von Doris Bures bzw. aller Organwalter des BMVIT liegt daher nicht vor.

Dazu kommt, dass seit 1. September 2014 Alois Stöger Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist und dieser am Abschluss der gegenständlichen Vereinbarung gar nicht beteiligt war, sodass dem Ablehnungsantrag auch schon deswegen keine Berechtigung zukommen kann.

Was die behauptete Verletzung des Rechts auf ein faires Verfahren gemäß Art. 6 EMRK anlangt, so ist darauf hinzuweisen, dass die aus Art. 6 EMRK abzuleitenden verfahrensrechtlichen Anforderungen ausschließlich das Verfahren des über zivilrechtliche Ansprüche und Verpflichtungen entscheidenden Gerichts (Tribunals) betreffen (vgl. VfSlg. 11.645). Die ho. UVP-Behörde ist jedoch kein Gericht (Tribunal) im Sinne des Art. 6 EMRK, sondern eine – unter der nachprüfenden Kontrolle des Bundesverwaltungsgerichts tätig werdende – Verwaltungsbehörde. Die behauptete Verletzung des Rechts auf ein faires Verfahren im Sinne des Art. 6 EMRK kann daher schon deswegen nicht vorliegen.

Zum Ablehnungsantrag von Rudolf Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager ist festzuhalten, dass die Ende August/Anfang September 2014 in diversen Zeitungsartikeln enthaltene Meldung, dass ein positiver UVP-Bescheid schon fix sei, der fertige Bescheid jedoch noch bis zur Erlassung der Bundesstraßen-Immissionsschutzverordnung zurückgehalten werde, nicht den Tatsachen entspricht. Auch der Ende August 2014 erschienene Medienbericht, wonach tierschutzrechtliche Fragen nicht mehr von Relevanz seien und der bedrohte Wanderfalke abgesiedelt werde, trifft nicht zu. Wie Punkt V.2. (Verkehrserhebung 2012) und Punkt V.4. (Ergänzungen zum Fachbereich Naturschutz – Wanderfalke) dieses Bescheides entnommen werden kann, war die Behörde insbesondere noch mit umfassenden Ermittlungen in den Themenbereichen Verkehr (OÖ Verkehrserhebung 2012) und Naturschutz (Wanderfalke) befasst, als die besagten Medienberichte erschienen. Am 3. September 2014 ist die Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014, in Kraft getreten, was wiederum zu Ermittlungen durch die ho. Behörde dahingehend geführt hat, ob das eingereichte Projekt den Vorgaben dieser Verordnung entspricht (siehe Punkt V.3. – Evaluierung Fachbereich Lärm aufgrund BStLärmIV). Auch wurde zu den Ermittlungsergebnissen Parteiengehör gewährt. Wie diese umfangreichen Ermittlungen zeigen,

kann keine Rede davon sein, dass Ende August/Anfang September 2014 der UVP-Bescheid bereits fertig gewesen wäre und nur noch bis zur Erlassung der BStLärmIV zurückgehalten worden sei und kann auch keine Rede davon sein, dass zum damaligen Zeitpunkt schon festgestanden hätte, dass die Genehmigung für das Projekt erteilt werde. Im Übrigen wird in den Zeitungsberichten auch kein konkreter Organwalter des BMVIT genannt, von welchem die in Rede stehenden Informationen stammen sollen. Eine Befangenheit der damaligen Bundesministerin Doris Bures, des derzeitigen Bundesministers Alois Stöger und aller Organwalter des BMVIT kann aus den gegenständlichen Zeitungsberichten jedenfalls nicht abgeleitet werden.

V. Weiteres Ermittlungsverfahren

V.1. Auseinandersetzung mit den nach der Mündlichen Verhandlung eingebrachten Stellungnahmen

V.1.1. Allgemeines

Im Folgenden erfolgt die Auseinandersetzung mit jenen ergänzenden Stellungnahmen, die nach der mündlichen Verhandlung eingelangt sind, ausgenommen jene Stellungnahmen, die nach der mündlichen Verhandlung zu den Themen „Verkehrserhebung 2012“ (siehe Punkt V.2.), „Evaluierung Fachbereich Lärm aufgrund BStLärmIV“ (siehe Punkt V.3.), „Ergänzungen zum Fachbereich Naturschutz (Wanderfalke)“ (siehe Punkt V.4.) und „Auseinandersetzung mit der fachlichen Stellungnahme von Dr. Josef Lueger“ (siehe Punkt V.5.) eingebracht wurden.

V.1.2. Nach der mündlichen Verhandlung eingebrachte Stellungnahmen

Nach der mündlichen Verhandlung sind zunächst folgende ergänzende Stellungnahmen eingebracht worden:

- Stellungnahmen der Bürgerinitiative A 26 Westring Keferfeld vom 21. November 2013 und vom 26. Juni 2014
- Stellungnahme von Dipl.-Ing. Gerhard Ratzenböck vom 24. November 2013
- Stellungnahme von Dr. Isolde Ratzenböck vom 9. Dezember 2013 samt Beilage
- Stellungnahme von Dr. Gabriele Tkalec-Hofreiter vom 23. Dezember 2013
- Stellungnahmen der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz, vertreten durch Dr. Lorenz E. Riegler, LL.M., vom 19. März 2014 und vom 23. Juni 2014, jeweils samt Beilage
- Stellungnahme von Gerda Lenger vom 9. April 2014
- Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26, vertreten durch Dr. Elfgund Abel-Frischenschlager, vom 9. April 2014
- Stellungnahme von Rudolf Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager, alle vertreten durch FRISCHENSCHLAGER NAVARRO Rechtsanwälte, vom 12. Mai 2014
- Stellungnahme von Konstanze Jaeger, Dr. Alfred Jaeger, Dr. Markus Liebl, Mag. Susanna Liebl, Wolfgang Niedermayr, Petra Niedermayr, Dipl.-Ing. Gerhard Ratzenböck, Dr. Isolde Ratzenböck, Mag. Charlotte Pollhammer, Dipl. Ing. Gerald Pollhammer und Karl Jobst, alle

vertreten durch JAEGER LOIDL WELZL SCHUSTER SCHENK Rechtsanwälte OG, vom 17. Juni 2014

Stellungnahmen der Bürgerinitiative A 26 Westring Keferfeld

Mit Schreiben vom 21. November 2013 brachte die Bürgerinitiative A 26 Westring Keferfeld zunächst vor, dass bloße Verweise auf RVS, wie z.B. auf die RVS 02.01.11 betreffend Verkehrsuntersuchung unzureichend seien. Da es sich bei RVS jedenfalls um keine öffentlich verlautbarten Normen handle, sei deren Kenntnis nicht allgemein vorauszusetzen.

Zum Thema Verkehrsprognose brachte die Bürgerinitiative vor, dass die Verkehrszahlen auf überhöhte Prognosen gegründet seien, die schon zur Aufgabe des Nordteils geführt hätten. Die Behörde sollte die Einsichtnahme in die Urdaten ermöglichen (OÖ Verkehrsmodell - VIS OÖ). Die Zusammensetzung des volkswirtschaftlichen Nutzens der A 26 lasse der Sachverständige für Verkehr offen (Entlastungswirkungen, Stauzeiten auf der LB 139). Fragen zu bereits bestehenden Stauzeiten auf der Unionstraße, der Erreichbarkeit des Stadtzentrums und der innerstädtischen Verteilung des Verkehrs blieben offen.

Die Bürgerinitiative forderte die Bekanntgabe konkreter Zahlen zur Unfallhäufigkeit und Stausituation auf der heutigen Westtangente und im Bindermichl-Tunnel sowie die Beantwortung der Fragen, welche Rolle der A26 für die nördliche A7 und die S10 zukünftig zukommen solle sowie wo die rechnerische Kapazitätsgrenze der geplanten Westbrücke, bei deren Überschreitungen die heute vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht mehr ausreichen, liege.

Weiters bezweifelte die Bürgerinitiative die fachliche Qualifikation des Sachverständigen DI Kühnert in Bezug auf die Begutachtung eines städtisch hochbelasteten Klimas wie in Linz.

Schließlich ersuchte die Bürgerinitiative um Korrektur der Verhandlungsschrift dahingehend, dass der Satz auf S. 251 *„So könnte durch den Aufbau zeitlicher Pression, wie sie mittlerweile vom Land OÖ besonders mit aller Vehemenz kommuniziert wird, die Beurteilung von Parteinvorbringen und deren Einbeziehung in die Sachverständigenbeurteilung auch im Hinblick auf § 7. (1) UVP-G, bekannt geworden, zu welchen konkreten Zielen und Absichten abgesehen von Finanzbeiträgen die Partner dieses Vertrages sich verpflichtet haben.“* durch die Sätze *„So könnte durch den Aufbau zeitlicher Pression, wie sie mittlerweile vom Land OÖ mit aller Vehemenz kommuniziert wird, durch diese Vereinbarung die Beurteilung von Parteinvorbringen und deren Einbeziehung in die Sachverständigenbeurteilung auch im Hinblick auf § 7 (1) beeinträchtigt werden. Es ist auch bis dato in der öffentlichen Verhandlung nicht bekannt geworden, zu welchen weiteren Zielen abgesehen von Finanzbeiträgen die öffentlichen und privaten Partner in diesem Vertrag übereingekommen sind.“* ersetzt wird.

Mit Schreiben vom 26. Juni 2014 stellte die Bürgerinitiative die Fragen

- ob die Ergebnisse der Verkehrserhebung 2012 bekannt seien und berücksichtigt würden,
- welche Auswirkung die von der ASFINAG vorgesehene Kapazitätserweiterung der A7 auf die A2 habe,
- welche Auswirkungen der Ersatz der sogenannten Eisenbahnbrücke (Mühlkreisbahn) auf das Verkehrsnetz Linz habe,
- welche Auswirkung eine stadtnahe Ostumfahrung von Linz hätte,

- ob die Entscheidung des Umweltsenats zur Umfahrung Wieselburg bekannt sei und welche Folgen sie habe.

Stellungnahme von Dipl.-Ing. Gerhard Ratzenböck

In seiner Stellungnahme vom 24. November 2013 warf Dipl.-Ing. Gerhard Ratzenböck im Wesentlichen die Frage auf, mit welchen konkreten Maßnahmen die einem Wohnobjekt zugeordnete Grundfläche wirksam vor Lärm geschützt werde, bezogen auf den Urfahrer Königsweg. Er ersuchte um konkrete Aufzählung der Maßnahmen samt Erläuterungen zu seinen in weiterer Folge konkret gestellten Fragen zu den beispielhaft angeführten Maßnahmen 13.25, 2.4 und 2.19.

Schließlich wies Dipl.-Ing. Ratzenböck darauf hin, dass im UVG die „Hohe Straße“ manchmal fälschlicherweise als „Höhenstraße“ bezeichnet werde.

Stellungnahme von Dr. Isolde Ratzenböck

Mit Schreiben vom 9. Dezember 2013 erstattete Frau Dr. Isolde Ratzenböck ein Vorbringen zu den Auswirkungen von Feinstaub PM10 auf die Gesundheit und legte zu diesem Thema die in der Fachzeitschrift „Lancet Oncology“ publizierte Studie „Air pollution and lung cancer incidence in 17 European cohorts: prospective analyses from the European cohorts: prospective analyses from the European Study of Cohorts for Air Pollution Effects (ESCAPE)“ vor. Die Studie zeige, dass selbst wenn die von der EU empfohlenen Grenzwerte für Luftverschmutzung / Feinstaub unterschritten würden, dennoch ein erhöhtes Risiko für Lungenkrebs bestünde. Frau Dr. Ratzenböck legte weiters einen Auszug aus einem ORF-Bericht zu diesem Thema vor.

Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom zur Stellungnahme von Frau Dr. Isolde Ratzenböck

Zur Stellungnahme von Frau Dr. Isolde Ratzenböck vom 09. Dezember 2013 gab der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima folgende fachgutachterliche Stellungnahme vom 12. Jänner 2014 ab:

Es sei korrekt, dass die WHO in der Publikation „Air Quality Guidelines Global Update 2005“ Richtwertempfehlungen („WHO Air Quality Guidelines AQP“) für das Jahresmittel von PM10 von 20 µg/m³ (dzt. in Österreich geltender Grenzwert: 40 µg/m³) und für das Jahresmittel von PM2,5 von 10 µg/m³ (dzt. in Österreich geltender Grenzwert: 25 µg/m³) formuliert habe. Die WHO habe allerdings bis zur Erreichung dieser Werte Zwischenziele („Interim Target 1 – 3“) festgelegt, da die Grenzwertempfehlungen derzeit in weiten Teilen Europas (v.a. in vielen größeren Städten) nicht eingehalten werden könnten. Die derzeitige österreichische gesetzliche Regelung für PM2,5 entspreche dem WHO-Interim Target 2 für den Jahresmittelwert.

Aus lufttechnischer Sicht sei hinsichtlich des UVP-Verfahrens A26 festzuhalten, dass die in Österreich geltende Grenzwertregelung für PM2,5 (JMW 25 µg/m³) im Immissionsschutzgesetz-Luft im Jahr 2010 festgelegt sei und damit die EU-Richtlinie 2008/50/EG umgesetzt worden sei.

Diese Regelung stelle den in Österreich in Genehmigungsverfahren anzuwendenden Grenzwert und derzeitigen Stand der Technik dar. Die in Österreich geltenden Grenzwerte seien Basis für

die Bewertung der Auswirkungen auf die Luftqualität durch die A26 gewesen. Auf Basis dieser Grenzwerte und der daraus abgeleiteten Irrelevanzkriterien der RVS 04.02.12 komme es durch den Betrieb der A26 zu keinen dem Vorhaben zuordenbaren Zusatzbelastungen durch PM10 und PM2,5 und zu keinen durch das Vorhaben bedingten Grenzwertüberschreitungen.

Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin

Zur Stellungnahme von Frau Dr. Isolde Ratzenböck vom 9. Dezember 2013 hielt der Sachverständige für Humanmedizin in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 11. Jänner 2014 im Wesentlichen Folgendes fest:

Dass auch bei Unterschreitung der WHO Richtwerte bzw. Guidelines für Feinstaub Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit zu erwarten seien, sei bereits seit längerer Zeit Stand des Wissens und stelle keine neue Erkenntnis dar. Im Teilgutachten Humanmedizin werde diese bekannte Tatsache selbstverständlich berücksichtigt, die im Teilgutachten enthaltenen Schlussfolgerungen hätten auf diesem Wissen aufgebaut und der Luftschadstoff Feinstaub sei vom Sachverständigen im Rahmen der mündlichen Verhandlung auch so dargestellt worden (siehe z.B. S 96 der Verhandlungsschrift). In der Folge zitierte der Sachverständige die entsprechenden Textpassagen seines Teilgutachtens und gelangte zu dem Ergebnis, dass kein Änderungsbedarf seiner im Teilgutachten enthaltenen Schlussfolgerungen bestehe, ebenso behielten alle seine Aussagen, die er im Rahmen der mündlichen Verhandlung zum Thema Feinstaub getätigt habe, ihre Gültigkeit.

Stellungnahme von Dr. Klaus Rhomberg für die Projektwerberin

Zur Stellungnahme von Frau Dr. Isolde Ratzenböck vom 9. Dezember 2013 nahm Dr. Klaus Rhomberg, Facharzt für Medizinische Biologie, mit Schreiben vom 11. Februar 2014 für die Projektwerberin Stellung und gelangte im Wesentlichen zu dem Ergebnis, dass die in der Einwendung beschriebenen Zusammenhänge zwischen Luftschadstoffen und einer Gesundheitsgefährdung zwar gegeben seien, die Nullvariante der A 26 daran aber nichts ändern werde. Entscheidend für die Genehmigungsfähigkeit seien die geringfügigen Zusatzbelastungen durch den Bau und den Betrieb der A 26. Die Zusatzbelastungen durch das Projekt A 26 seien irrelevant. Dies bedeute, dass nach den neuesten medizinischen und epidemiologischen Erkenntnissen keine Gesundheitsschäden oder unzulässigen Belästigungen zu erwarten seien. Diese Forderung könne selbstverständlich nur an die prognostizierbaren Zusatzbelastungen gestellt werden.

Stellungnahme von Dr. Gabriele Tkalec-Hofreiter

Mit Schreiben vom 23. Dezember 2013 brachte Frau Dr. Gabriele Tkalec-Hofreiter im Wesentlichen vor, dass für medizinische Geräte bzw. den Betrieb einer Zahnarztpraxis generell naturgemäß nicht die allgemeinen Grenzwerte hinsichtlich Erschütterungen und Sekundärschall herangezogen werden könnten und ersuchte die Behörde, ein Spezialgutachten in Auftrag zu geben, das konkret auf ihre Situation bzw. den Betrieb ihrer Zahnarztordination eingehe.

Stellungnahmen der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz

Mit Schreiben vom 19. März 2014 legte die Bürgerinitiative eine Stellungnahme von RegioConsult mit dem Titel „Vertrauensbereiche und Unsicherheiten der schalltechnischen Untersuchung sowie der Untersuchungen zu Luftschadstoffen A26 Linzer Autobahn“ vom März 2014 vor.

In der zuvor erwähnte Stellungnahme forderte RegioConsult zum Thema „Schalltechnische Untersuchung“

- die zitierte, sehr gute bis gute Übereinstimmung der 2010 durchgeführten Messungen des Dauerschallpegels mit dem Rechenmodell detailliert nachzuweisen und die Güte des Rechenmodells anzugeben; es sei darzulegen, warum die Lage der Messpunkte 2010 anders gewählt worden sei als 2007 und warum Messzeiträume gewählt worden seien, die eher geringe Belastungen aufwiesen,
- darzustellen, wie die Kalibrierung des Rechenmodells erfolgt sei,
- den Vertrauensbereich bei der Darstellung der Messwerte auszuweisen und zu ermitteln, welche Auswirkungen es für die Anwohner habe, wenn der obere Wert des Vertrauensbereichs erreicht werde,
- für die Prognose den Straßenzustand auf der neuen Donaubrücke, der B 127 und B 129 zu berücksichtigen (Korrekturwert nach K_M nach 4.2 der RVS 04.02.11),
- die Berechnung zur Lärmbelastung auf der Grundlage korrekter Eingangswerte zu wiederholen

und begründete diese Anträge.

Zum Thema „Vertrauensbereiche für die Prognosen zur Luftgüte“ brachte RegioConsult im Wesentlichen Folgendes vor:

Die Rechengenauigkeit bei der Emissionsberechnung müsse differenziert für alle Schadstoffe angegeben werden.

Die Unsicherheit bei der Ermittlung der Anzahl der Überschreitungstage für PM₁₀ müsse für das gesamte Untersuchungsgebiet angegeben werden.

Es sei anzugeben, welcher Anteil von Diesel-Kfz für Linz in den Prognosen der NO₂-Belastung für 2025 und 2030 angenommen worden sei. Des Weiteren sei darzustellen, welche Auswirkungen die höheren Stickstoffoxid-Emissionen von Diesel-Fahrzeugen im realen Fahrbetrieb für die Betriebsphasen 1 und 2 hätten.

Mit Schreiben vom 23. Juni 2014 forderte die Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz zunächst die Berücksichtigung des seit 2011 geplanten Ausbaus der A7 Mühlkreisautobahn, insbesondere durch Bypassbrücken im Bereich der Voest-Brücke mit insgesamt vier weiteren Fahrspuren. Beantragt werde daher die Neuberechnung sämtlicher Parameter unter Berücksichtigung der geplanten Verbreiterung der Voest-Brücke der A7 betreffend Verkehrszahlen, Luftsituation und Lärmsituation sowie ebenso die Darstellung der Ergebnisse in Hinblick auf die geltenden Richtlinien, v.a. betreffend Luft- und Lärmschutz.

Weiters stellte die Bürgerinitiative den Antrag auf Erstellung einer Kosten-Nutzen-Rechnung für die A26 mit der Berechnung der volkswirtschaftlichen Kosten der A26 und Gegenüberstellung mit dem volkswirtschaftlichen Nutzen.

Schließlich stellte die Bürgerinitiative den Antrag auf Ergänzung hinsichtlich des Energieverbrauchs für die Tunnel bei der A26. Es sei in den Projektunterlagen nicht dargestellt worden, woher die angeführten Strommengen zur Versorgung der Tunnel bezogen würden.

Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima zur Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz

Zu der von der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz mit Schreiben vom 19. März 2014 vorgelegten Stellungnahme von RegioConsult „Vertrauensbereiche und Unsicherheiten der schalltechnischen Untersuchung sowie der Untersuchungen zu Luftschadstoffen“ vom März 2014 gab der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima folgende Stellungnahme vom 17. Juni 2014 ab:

Die Frage der Vertrauensbereiche und Unsicherheiten der Untersuchungen zu Luftschadstoffen sei in der UVE, im UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe, im Zuge der Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und im Zuge der mündlichen Verhandlung mehrfach und ausführlich erörtert worden.

Die nunmehr vorgebrachten Teilaspekte dieses Themas „Rechenungenauigkeit bei der Emissionsberechnung“ (Vernachlässigung der Längsneigung, Kap. 7.1 der Stellungnahme der RegioConsult), „Abschätzung der Tage mit Überschreitung bei PM10“ (Kap. 7.2) und „Ermittlung der NO₂-Belastung“ (7.3) seien in den Einreichunterlagen, im Gutachten bzw. in der Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen beschrieben und auch in der mündlichen Verhandlung erörtert worden.

Zu den vorgebrachten Einwänden führte der Sachverständige im Wesentlichen Folgendes aus:

ad 7.1 Rechenungenauigkeit bei der Emissionsberechnung/Vernachlässigung der Längsneigung:

In den Einreichunterlagen (UVE-FB. Luftschadstoffe, Einlage 4.8.2) sei in Kap. 15.1 explizit begründet worden, warum bei der Emissionsberechnung auf eine Berücksichtigung der Längsneigungen bei der Emissionsberechnung verzichtet worden sei: *„Die Auswirkungen von Steigungen haben innerorts kaum Auswirkungen. Auf der Autobahn heben sich die Auswirkungen durch die ähnlichen Verkehrsstärken in beide Fahrtrichtungen in etwa auf. Fehler durch die Vernachlässigung der Längsneigungen in der Emissionsberechnung liegen im Bereich der Rechenungenauigkeit.“*

Die gewählte Vorgangsweise sei bei der Erstellung des UVP-Teilgutachtens „Luftschadstoffe und Klima“ berücksichtigt und entspreche dem Stand der Technik.

Auf den in mehreren Einwänden im Zuge des UVP-Verfahrens vorgebrachten Aspekt „Unsicherheiten bei der Emissionsberechnung“ sei im Rahmen der Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen im UVG eingegangen worden (z.B. zu Stellungnahme Nr. 1649, S. 33 f des Stellungnahmenbandes 15).

Weiters werde noch auf die geltende RVS 04.02.12 „Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen“ verwiesen, die zur Frage der Rechenungenauigkeit bzw. Unsicherheit von Berechnungen Folgendes anführe: *„Jedes Modell ist mit Unsicherheiten behaftet. Bei Einhaltung der Vorgaben dieser RVS ist es nach dem Stand der Technik (Richtlinie 2008/50/EG) nicht erforderlich etwaige Unsicherheiten der Berechnungen dem Rechenwert der Zusatzbelastung zuzurechnen.“*

Die Emissions- und Immissionsberechnungen im UVE-FB Luftschadstoffe seien nach den Vorgaben der RVS vorgenommen worden. Weitere Erörterungen zum Aspekt „Rechenungenauigkeit“ seien daher aus lufttechnischer Sicht nicht erforderlich.

ad 7.2 Abschätzung der Tage mit Überschreitung bei PM10:

Im UVE-FB „Luftschadstoffe“ (Einreichprojekt, Einlage 4.8.2) sei die Anzahl der Überschreitungen des TMW aus dem im „Leitfaden UVP und IG-L. Hilfestellung im Umgang mit der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen im UVP-Verfahren, Überarbeitete Version 2007“ (Umweltbundesamt 2007)“ angeführten statistischen Zusammenhang zwischen dem gemessenen Jahresmittelwert von PM10 und der Anzahl an Tagen mit Überschreitungen des Grenzwertes für den maximalen Tagesmittelwert von 50 µg/m³ berechnet worden. Diese Gleichung laute:

$$\text{Anzahl Überschreitungen} = 4,5 * \text{JMW} [\mu\text{g}/\text{m}^3] - 93,4 [\mu\text{g}/\text{m}^3]$$

Die Berechnung der Anzahl der Überschreitungen des TMW sei damit in der UVE nach dem zum Einreichzeitpunkt sowie zum Zeitpunkt der Gutachtenserstellung und der mündlichen Verhandlung geltenden Stand der Technik erfolgt. Zur Angabe von Unsicherheiten werde auf die Ausführungen zum Vorbringen 7.1 verwiesen.

Entsprechend den Vorgaben der überarbeiteten RVS 04.02.12 „Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen“ (Erscheinungsdatum 01.04.2014) habe sich die Gleichung zur Berechnung der Anzahl der Überschreitungen geändert; die Gleichung laute nunmehr nach dem derzeitigen Stand der Technik (ab 01.04.2014):

$$\text{JMW} = 0,24 \text{ Überschreitungstage} + 19,26 \text{ und daher:}$$

$$\text{Überschreitungstage} = (\text{JMW} - 19,26) / 0,24$$

Tab. 1: Berechnung der PM10-Überschreitungstage lt. UBA-Leitfaden (2007) und RVS 04.02.12 (2014)

JMW PM10	Überschreitungstage UBA-Leitfaden (2007)	lt.	Überschreitungstage lt. RVS 04.02.12 (2014)
25	19		24
27	28		32
28	33		36
30	42		45
35	64		66

Wie Tab. 1 zeige, ergebe die in der RVS 04.02.12 beschriebene Gleichung im Vergleich zu der im UBA-Leitfaden beschriebenen und in der UVE verwendeten Gleichung eine etwas höhere Anzahl von jährlichen Überschreitungen des TMW-Grenzwertes für PM10 in Relation zum Jahresmittel.

An der konkreten Beurteilung der Immissionen durch die A26 ändere sich durch die neue Berechnungsformel jedoch nichts, da im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe“ für den gesamten Einwirkungsbereich der A26 eine grenzwertüberschreitende Vorbelastung durch PM10 unterstellt worden sei und daher das Beurteilungskriterium gelautet habe, dass es zu keinen relevanten PM10-Immissionsbeiträgen durch das Vorhaben kommen dürfe. Relevante Immissionsbeiträge würden dabei nach dem Schwellenwertkonzept der RVS 04.02.12 für die Zusatzbelastung im Jahresmittel definiert und nicht nach der Anzahl der Überschreitungen des Grenzwertes für das Tagesmittel.

Zudem sei auch darauf hinzuweisen, dass sich die durch die A26 verursachten zusätzlichen Überschreitungen aus der Differenz der Überschreitungstage im Beurteilungsplanfall und im Nullplanfall ergäben und durch die neue Berechnungsmethodik allenfalls 1-2 zusätzliche Überschreitungstage zu erwarten wären.

ad 7.3 Ermittlung der NO₂-Belastung / Anteil der Dieselfahrzeuge:

Die Frage des Anteils der Dieselfahrzeuge sei in der mündlichen Verhandlung auch mit den Vertretern von RegioConsult erörtert worden. Dabei sei seitens des Sachverständigen darauf hingewiesen worden, dass der für die Emissionsberechnungen angenommene Anteil der Dieselfahrzeuge in den Einreichunterlagen, UVE-Fachbereich Luftschadstoffe, Einlage 4.8.2 in Kap. 3.3.1 angeführt sei. Der Datenstand von NEMO 2.0 berücksichtige aktuellere statistische Daten, wodurch sich im Vergleich zum HBEFA 3.1 ein geringerer Anteil von Diesel-PKW an Neuzulassungen ergebe.

In der Prognose für die Jahre ab 2010 werde davon ausgegangen, dass sich die Anteile der Otto- und Diesel-PKW an den Neuzulassungen bei rund 50% einpendeln würden (vgl. Verhandlungsschrift).

Die Berechnung der Stickstoffdioxid-Emissionen sei analog den Emissionsfaktoren des UBA-Handbuchs erfolgt und entspreche dem Stand der Technik. Die Emissionsfaktoren der Flotten seien unter Zugrundelegung realer Fahrzyklen ermittelt worden.

Zusammenfassend sei festzuhalten, dass aus lufttechnischer Sicht keine Aspekte vorgebracht worden seien, die eine Neubeurteilung des Vorhabens erfordern würden. Eine Ergänzung des UVP-Teilgutachtens „Luftschadstoffe und Klima“ sei daher nicht erforderlich. Die Berechnungen sowohl der Emissionen als auch der Immissionen überschätzten die tatsächlich zu erwartende Belastung und lägen damit auf der sicheren Seite.

Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm zur Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz

Zu der von der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz mit Schreiben vom 19. März 2014 vorgelegten Stellungnahme von RegioConsult „Vertrauensbereiche und Unsicherheiten der schalltechnischen Untersuchung sowie der Untersuchungen zu Luftschadstoffen“ vom März 2014 gab der Sachverständige für Lärm folgende Stellungnahme vom Juni 2014 ab:

1) Genauigkeit des Rechenmodells des Fachbeitrags Schalltechnik

In der Begründung zu diesem Antrag werde die unter Pkt. 3.1 des TGA Lärm beschriebene Verwendung von Kurzzeit- und Langzeit-Schallpegelmessungen verkannt. Kurzzeitmessungen seien in der UVE entsprechend der RVS 04.02.11 durchgeführt worden. Deren Messdauer habe sich nach dem zeitlichen Verlauf des Schallpegels zu richten und sei im Allgemeinen von der Verkehrsstärke und der Verkehrszusammensetzung abhängig. Üblicherweise werde mit 30 min-Messungen das Auslangen gefunden (am Messgerät verändere sich der Wert für den Leq nicht mehr relevant). Beim gegenständlichen Projekt seien diese Kurzzeitmessungen – in der UVE als KMP bezeichnet – im Jahr 2010 an fünf als charakteristisch erkannten Positionen im Stadtgebiet von Linz durchgeführt worden (siehe dazu Pkt. 3.1 des TGA Lärm).

Unter Pkt. 4.2.1 des TGA Lärm stehe: *„Die verbindlich anzuwendende RVS 04.02.11 enthält sowohl eine präzise und dem Stand der Technik entsprechende Berechnungsmethode für den Straßenverkehrslärm als auch die Grundlagen zu dessen Beurteilung. Auf Basis des*

maßgebenden stündlichen Verkehrs im Jahresmittel lässt sich die Lärmsituation darstellen und ist so für die Gleichbehandlung Betroffener geeignet. Veränderungen in der Emission können mit diesem Verfahren für die Ist- und für die Prognosebelastung mit hoher Genauigkeit in den Ergebnissen abgebildet werden. Aus den Berechnungsergebnissen, die in der Regel unter denselben Voraussetzungen erzielt werden, wird der Zusammenhang zwischen der Immissionsbelastung und dem damit verursachten Effekt abgeleitet.“

Mit dem Lärmberechnungsmodell der RVS 04.02.11 und den während der Kurzzeitmessung für jede Emissionsachse erhobenen Verkehrsstärken und Verkehrscharakteristiken (nicht mit den Analyse- bzw. Prognoseverkehrsdaten) sei für jeden KMP im zweiten Schritt die Lärmberechnung erfolgt. Der im dritten Schritt vorgenommene Vergleich der Mess- und Rechenergebnisse für die Referenzmesspunkte (Kurzzeitmesspunkte) sei in der UVE mit „sehr guter bis guter Übereinstimmung“ kommentiert worden und es sei darauf hingewiesen worden, dass „die Berechnung tendenziell höhere Werte liefert“, also die Berechnung mit dem Lärmberechnungsmodell der RVS 04.02.11 für den Anrainerschutz auf der sicheren Seite liege. Die Überprüfung und Anpassung des Rechenmodells („Kalibrierung“) sei dem Stand der Technik entsprechend für das Einreichprojekt 2008, Projektänderung Dezember 2011, mit den aktuellen Kurzzeitmessungen aus dem Jahr 2010 erfolgt.

Zu den in der Begründung zu diesem Antrag erwähnten „genaueren Messungen aus dem Jahr 2007“ werde auf Pkt. 3.1 des TGA Lärm verwiesen: *„Das Fremdgeräusch (Umgebungsgeräuschpegel) wird mit automatischen, unbeobachteten Langzeitmessungen erhoben. Diese Vorgangsweise entspricht der ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Blatt 1 und kann für die Beurteilung widmungsspezifischer Eigenschaften, möglicher Vorbelastungen usw. verwendet werden.“*

Aus lärmtechnischer Sicht gehe dieser Antrag von falschen Voraussetzungen aus. Letztlich zeige die Überprüfung des Lärmberechnungsmodells mittels Kurzzeitmessungen für den Anrainerschutz auf der sicheren Seite liegende Abweichungen, da das Berechnungsergebnis tendenziell über dem Messergebnis liege. Deshalb sei auf eine Anpassung des Modells verzichtet worden.

Die Güte des Rechenmodells (äußere und innere Genauigkeit) sei im TGA unter Pkt. 4.1 behandelt worden. Die äußere Genauigkeit sei im Modell durch Sicherheiten zu Gunsten der Betroffenen so berücksichtigt worden, dass in der Realität zu erwartende Einwirkungen bei Referenzbedingungen nicht größer seien als jene im Berechnungsmodell. Hinsichtlich der Präzision (inneren Genauigkeit) des Rechenmodells bestehe für das Programm SoundPLAN eine Konformitätserklärung für die Berechnung der Schallimmission durch Straßenverkehr nach RVS 04.02.11.

2) Kalibrierung des Rechenmodells

Im Bericht von TAS (UVE-Einlage 4.2.1) stehe unter Pkt. 5.1: *„Messtechnische Bestandserhebungen dienen einerseits der IST-Bestandsaufnahme vor Realisierung des geplanten Vorhabens zum Zwecke der Beweissicherung und andererseits zur Überprüfung und Adaption der Rechenmodelle.“* Die Vorgangsweise zur Überprüfung (Bestimmung eines Korrekturwerts) und zu einer allenfalls erforderlichen Anpassung von Rechenwerten sei unter Pkt. 4.2 der RVS 04.02.11 ausreichend beschrieben. Da in UVE-Einlage 4.2.1, Pkt. 10.1, auf diese RVS verwiesen werde, könne auf eine Wiederholung in der UVE verzichtet werden.

Siehe zum Thema „Kalibrierung“ (Überprüfung und Anpassung des Rechenmodells) auch die Stellungnahme zu 1).

3) Berücksichtigung des Vertrauensbereichs für den A-bewerteten energieäquivalenten Dauerschallpegel

Im messtechnischen Prüfbericht der UVE, Einlage 4.2.4, seien die Vertrauensbereiche für Schallpegelmessungen entsprechend der ÖNORM S 5004 (2008 12 01) zitiert. Diese Vertrauensbereiche würden im Ringversuch 2005 (Ringversuch Messung der Schallimmission 2005, Forum Schall, Christoph Lechner, Wien 2006) ermittelt und in diese ÖNORM übernommen.

Wie in der UVE erwähnt, hänge die Unsicherheit bei der Bestimmung des Schalldruckpegels von mehreren Faktoren ab, wie z. B. von den Umgebungsbedingungen oder von den Messtechniken. Zu berücksichtigen sei, dass die Präzisionsschallpegelmessgeräte der Klasse 1 durch eine akkreditierte Eichstelle geeicht und zusätzlich vor den Messungen kalibriert worden seien. Aufgrund der Genauigkeit der verwendeten Messgeräte könne davon ausgegangen werden, dass bei den Messungen eine hohe Messgenauigkeit erzielt worden sei, sodass der Messwert nicht sehr weit vom wahren Wert abweiche. Siehe dazu auch die Antwort zu Prüfbuchfrage 2.2.6 im TGA Lärm.

Die Auswirkungen für die Anwohner seien durch das Erreichen des oberen Werts des Vertrauensbereichs bei den Messergebnissen nicht relevant, da bei der Überprüfung des Rechenmodells die Rechenwerte tendenziell höher gelegen seien als die Messwerte. Siehe dazu auch die Stellungnahme zu 1).

In diesem Zusammenhang sei anzuführen, dass der künftige Immissionsschallpegel der Straßen für die Prognoseplanfälle – wie unter Pkt. 4.2.1 des TGA Lärm beschrieben – dem Stand der Technik entsprechend berechnet worden sei.

4) Berücksichtigung eines Korrekturwertes KM nach 4.2 der RVS 04.02.11

Der Begründung zu diesem Antrag könne nicht gefolgt werden. Die vom Fachgebiet Lärm geforderten Maßnahmen 2.13 bis 2.16 verlangten schalltechnische Kontrollmessungen, die innerhalb von 6 Monaten nach Verkehrsfreigabe der jeweiligen Betriebsphase – somit auch nach Verkehrsfreigabe der Betriebsphasen 2 und 3 – u. a. bei der Oberen Donaulände (B 129) und der Rudolfstraße (B 127) durchzuführen seien. Der Bearbeitungsumfang der Kontrollmessungen werde mit Maßnahme 2.17 eingefordert. Maßnahme 2.18 betreffe die Vorgangsweise bei Überschreitungen der Referenzdaten (Lärberechnungen der UVE) bzw. der Planungsrichtwerte.

5) Eingangsdaten für die schalltechnische Untersuchung

Aus lärmtechnischer Sicht werde zu diesem Antrag auf die Korrektheit der Eingangswerte und weiters auf die Verhandlungsschrift verwiesen und zwar aus folgenden Gründen:

a) Anteil der leichten Lkw und der schweren Lkw

Siehe Verhandlungsschrift Seiten 111, 113, 273 und Beilage 101-Teil 1.

In der UVE werde in Projekteinlage 1.4.1 darauf hingewiesen, dass „eine detaillierte Aufteilung in RVS konforme Lkw (Lkw leicht, Lkw schwer) mit den verkehrlichen Grundlagen nicht abgeleitet werden konnte“. Diese Aussage beziehe sich auf die bei den automatischen Dauerzählstellen getroffene Unterscheidung in Kfz $\leq 3,5$ t bzw. Kfz $> 3,5$ t.

Wegen der bei einzelnen Zählstellen praktizierten Längen- und nicht Gewichtsfeststellung sei hier keine exakte Zuordnung des Anteiles der Lieferwägen an den Kfz $\leq 3,5$ t bzw. Kfz $> 3,5$ t möglich. In diesem Zusammenhang könnten aus verkehrlicher Sicht geringfügige Unsicherheiten entstanden sein, die allerdings lärmtechnisch im Sinne von Pkt. 4.1 der RVS 04.02.11 „Die Zuordnung jedes im Straßenverkehr anzutreffenden Kraftfahrzeugs zu den in den RVS festgelegten Fahrzeugkategorien (PKW, leichte und schwere lärmarme LKW, leichte und

schwere Standard-LKW) ist bei der Vielfalt an Differenzierungen ... nur bedingt möglich. Im Zuge von Verkehrsuntersuchungen ... sind daher für solche Fahrzeuge ... akustisch sinnvolle Zuordnungen vorzunehmen.“ behoben worden seien.

Die Aufteilungsfaktoren in RVS konforme Lkw seien plausibel, da die A 26 im Personen- und Güterverkehr dem Quell- und Zielverkehr von/nach Linz, dem innerstädtischen Verkehr und nur zu einem geringen Teil dem überregionalen Durchgangsverkehr durch das Bundesland Oberösterreich (Transitverkehr) diene. Die Anteile am Schwerverkehr nach leichten (75%) und schweren Lkw (25%) seien richtig gewählt worden.

b) Faktoren zur Umrechnung von DTVw auf JDTV

Siehe Verhandlungsschrift Seiten 111, 289 und Beilage 101-Teil 1.

Die Auseinandersetzung mit der UVE sei auf Basis des Einreichprojektes in der Fassung „Einreichprojekt Dezember 2008 - Projektänderungen 2011“ erfolgt. Die verwendeten Umrechnungsfaktoren von JDTV zu DTVw seien aus verkehrstechnischer Sicht plausibel. Im Vergleich zum Analysejahr 2005 sei die Veränderung JDTV zu DTVw im Analysejahr 2010 auf Autobahnen für Pkw um 1,1 % und für Lkw um 7,9 % sowie auf Landesstraßen B für Pkw um 2,3 % und für Lkw um 4 % geringer (lärmetechnisch im nicht relevanten Bereich). Werde nach Verkehrswirksamkeit bei den Kontrollen eine höhere als die in der UVE ermittelte Lärmbelastung festgestellt, werde diese durch die geforderten Maßnahmen kompensiert.

c) Bemessungsfaktoren KL für Pkw und Lkw

Siehe Beilage 101-Teil 1 zur Verhandlungsschrift.

Die KL-Faktoren würden aus Straßenverkehrszählungen (Kurzzeitmessungen, automatische Dauerzählungen) durch die Analyse der Tagesganglinien ermittelt und auf die Prognose übertragen. Bei Berücksichtigung von Straßentyp, auftretendem Verkehr und Anwendungszeitraum seien die verwendeten Faktoren im Vergleich mit den in der RVS 04.02.11 enthaltenen Faktoren (falls keine Daten aus einer Verkehrsuntersuchung vorlägen) plausibel.

Der Sachverständige für Lärm gelangte schließlich zu dem Ergebnis, dass im Vorbringen der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz keine neuen Themen mit möglichen Auswirkungen auf das TGA Lärm vorgebracht würden. Es bestehe daher kein Bedarf an einer Ergänzung des TGA Lärm.

Stellungnahme von Gerda Lenger

Mit Schreiben vom 9. April 2014 verwies Frau Gerda Lenger auf die Ausführungen des Umweltsenates in dessen Bescheid vom 30.10.2013, Zl. US 4A/2010/14-182, Wieselburg Umfahrung, zum Thema Lärm und forderte im Hinblick auf diese Entscheidung des Umweltsenates eine entsprechende Überarbeitung der lärmtechnischen Einreichunterlagen.

Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26

Mit Schreiben vom 9. April 2014 stellte die Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26 unter Hinweis auf die im Bescheid des Umweltsenates vom 30.10.2013, Zl. US 4A/2010/14-182, Wieselburg Umfahrung, zum Thema Lärm enthaltenen Ausführungen den Antrag auf Einholung ergänzender Gutachten der Sachverständigen für Lärm sowie für Humanmedizin.

Stellungnahme von Rudolf Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager

Mit Schreiben vom 12. Mai 2014 verwiesen Herr Rudolf Mayr, Herr Dr. Aldo Frischenschlager und Frau Mag. Maria Navarro-Frischenschlager auf den Bescheid des Umweltsenates vom 30.10.2013, Zl. US 4A/2010/14-182, Wieselburg Umfahrung, sowie auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 19.12.2013, Zl. 2011/03/0160, Semmering-Basistunnel-neu, und brachten im Wesentlichen vor, dass die Beeinträchtigungen durch Lärm und Luftschadstoffe auch auf den Freiflächen ihrer Liegenschaften hätten berücksichtigt werden müssen. Weiters sei die bloße Schätzung insbesondere der Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe (PM10 und NO₂) ungenügend, es hätten konkrete Messungen auf den Liegenschaften der Einwender durchgeführt werden müssen.

Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima zur Stellungnahme von Rudolf Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager

Zur Stellungnahme von Rudolf Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager vom 12. Mai 2014 gab der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima folgende fachgutachterliche Stellungnahme vom 20. Juni 2014 ab:

Dem Vorbringen, dass die regelmäßig genutzten Freiflächen bzw. Gartenflächen zu den vorhabenbedingten Emissionsquellen viel näher lägen als die Wohnhäuser Berggasse 47 und Berggasse 51 und dies bei der Erstattung der Gutachten nicht berücksichtigt worden wäre, sei entgegenzuhalten, dass die zu erwartenden Immissionskonzentrationen sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphasen die vorhabenbedingte Zusatz- und Gesamtbelastung für alle Planfälle im UVE-FB „Luftschadstoffe“ (Einreichunterlagen, Einlage 4.8.2) flächig modelliert worden seien und in den Kartendarstellungen in Einlage 4.8.2 für den gesamten Untersuchungsraum für jeden beliebigen Punkt ersichtlich gemacht worden seien. Zusätzlich seien noch die Immissionskonzentrationen für repräsentative Immissionspunkte im UVE-FB „Luftschadstoffe“, Einlage 4.8.2, tabellarisch aufgelistet worden. Die in der UVE dargestellten und öffentlich aufgelegten Ergebnisse der Modellierung – also sowohl die flächenhaften Kartendarstellungen als auch die tabellarischen Auflistungen für die repräsentativen Immissionspunkte – bildeten die Grundlage für die Erstellung des UVP-Teilgutachtens „Luftschadstoffe und Klima“.

In der Auseinandersetzung mit den vorgebrachten Stellungnahmen und im Zuge der mündlichen Verhandlung sei hinsichtlich der persönlichen Betroffenheit der Einwender Rudolf Mayr sowie Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager aus lufttechnischer Sicht Stellung genommen worden (vgl. Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen Nr. 1399, N458 – Rudolf Mayr und Nr. 1093, N395, N396 - Frischenschlager sowie Verhandlungsschrift).

Der nunmehr von Rudolf Mayr vorgebrachte Antrag beziehe sich hinsichtlich seiner Tätigkeit als Nebenerwerbslandwirt bzw. Nutzung für Erholungszwecke offenbar auf das bereits in seiner Stellungnahme N458 in Einwand N458.2 erwähnte landwirtschaftlich genutzte Grundstück 1280/1 KG 45213 Pöstlingberg. (Die Beantwortung der diesbezüglichen Einwendungen hinsichtlich einer Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung sei durch den Sachverständigen für Boden und Landwirtschaft erfolgt).

Wie aus den im UVE-FB „Luftschadstoffe“ (Einreichprojekt, Einlage 4.8.2) enthaltenen Abbildungen der Zusatzbelastungen mit der größten Ausdehnung ersichtlich sei, werde das

Grundstück 1280/1 vom Einwirkungsbereich des Vorhabens randlich berührt; d.h. es werde eine dem Vorhaben zuordenbare, jedoch nur geringfügige Zusatzbelastung prognostiziert. Wie aus den Kartendarstellungen jedoch ebenfalls zu ersehen sei, liege die prognostizierte Zusatzbelastung deutlich unter jener, die für den exponiertesten Immissionspunkt P103 im Bereich Donau Nord prognostiziert werde. Da es an diesem Immissionspunkt weder in der Bau- noch in der Betriebsphase zu vorhabenbedingten Grenzwertüberschreitungen komme, könnten unzulässige Belastungen auch für das landwirtschaftliche Gst. 1280/1 ausgeschlossen werden, selbst wenn sich Personen dort nicht nur vorübergehend aufhalten würden.

Für die lt. Vorbringen von Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager regelmäßig genutzte Gartenfläche unmittelbar oberhalb der Kreuzung Berggasse / Urfahrer Königsweg gelte, dass die Immissionen für diesen Bereich nicht nur durch die Kartendarstellungen im UVE-FB Luftschadstoffe (Einlage 4.8.2), sondern auch durch den repräsentativen Immissionspunkt P106 erfasst würden bzw. dieser Immissionspunkt gegenüber den Emissionen des Vorhabens sogar exponierter liege als die angeführte Gartenfläche. Die im Bereich des Immissionspunktes P106 zu erwartenden Immissionskonzentrationen seien in den mit dem UVGA öffentlich aufgelegten ergänzenden Unterlagen sowie in der Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen angeführt. Zudem seien sie Herrn Dr. Aldo Frischenschlager im Zuge der mündlichen Verhandlung vom Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima im Detail zur Kenntnis gebracht worden (vgl. Verhandlungsschrift).

Zum Antrag auf Ermittlung der tatsächlichen (nicht bloß rechnerischen) örtlichen Verhältnisse durch Messungen an den entscheidenden Immissionspunkten und darauf basierender gutachtlicher Aussage über die Ausgangslage sei aus lufttechnischer Sicht festzuhalten, dass im UVE-FB Luftschadstoffe (Einreichprojekt) Einlage 4.8.2 die Vorgangsweise einer kombinierte Methode von Immissionsmessungen an repräsentativen Punkten und einer flächenhaften Modellierung der Immissionen des Ist-Zustandes gewählt worden sei, wobei die gemessenen Werte zur Kalibrierung des Ausbreitungsmodells verwendet worden seien.

Wie bereits im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ ausgeführt, sei in den Einreichunterlagen (Einreichprojekt UVE-FB Luftschadstoffe, Einlage 4.8.2) die Beurteilung der Grundbelastung durch Luftschadstoffe anhand der Immissionsmessdaten stationärer Linzer Luftmessstellen der Oberösterreichischen Landesregierung für die Jahre 2003 – 2010 (soweit verfügbar) sowie der UVE-Messstellen in Linz (Jahr 2007) vorgenommen worden. Die zur Darstellung der Grundbelastung herangezogenen Daten seien räumlich und zeitlich richtig und repräsentativ gewählt worden. Die betrachteten Messstandorte seien für das vom Vorhaben betroffene Gebiet repräsentativ und erfassten sowohl die Grundbelastung in verkehrsnahen, innerstädtischen Bereichen (Messstellen Linz - Römerbergtunnel, Linz - Neue Welt, Linz 24er-Turm, Post), in weniger verkehrsbelasteten innerstädtischen Bereichen (Messstellen Linz Stadtpark, Gugl), in stark verkehrsbelasteten Stadtrandbereichen (Messstelle Donau) und im Bereich des verkehrsfernen Hintergrundes im Linzer Stadtrandbereich (Petrinum).

Der Betrieb der in der UVE mitbetrachteten Dauermessstellen des Landes „Linz Urfahr“ und „Linz ORF-Zentrum“ sei zwischenzeitlich eingestellt worden; dadurch stünden für diese Messstellen keine aktuellen Daten mehr zur Verfügung.

Ergänzend zu den Angaben in der UVE seien in der UVP noch die Messdaten des Jahres 2011 der Linzer Dauermessstellen der OÖ. Landesregierung dargestellt und bei der Erstellung des

UVP-Teilgutachtens „Luftschadstoffe und Klima“ berücksichtigt worden. Die Daten bestätigten im Wesentlichen die in der UVE beschriebene Immissionssituation für den Untersuchungsraum.

Weitere Messungen zur Erhebung der Grundbelastung seien nicht erforderlich gewesen. Diese Vorgangsweise entspreche dem in der RVS 04.02.12 „Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen“ definierten Stand der Technik.

Zusätzliche Messungen des Ist-Zustandes würden im konkreten Fall auch keine weiteren beurteilungsrelevanten Erkenntnisse mehr bringen, da zur Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens nicht nur der Ausbauplanfall, sondern auch der Nullplanfall im jeweiligen Prognosejahr zu modellieren gewesen sei, um die Grundbelastung ohne Vorhaben im jeweiligen Prognosejahr ermitteln zu können.

Zudem wäre es gerade bei einem Vorhaben wie der A26 in einem städtischen Umfeld auch gar nicht möglich, bei jedem der Hunderten Nachbarn Messungen der Luftqualität durchzuführen, da solche Messungen für die erforderliche Aussagekraft ein Jahr lang durchzuführen wären und die erforderliche Anzahl von Messgeräten in Österreich gar nicht zur Verfügung stünden.

Zusammenfassend sei daher festzuhalten, dass nach dem Stand der Technik der Ist-Zustand der Luftqualität durch Immissionsmessungen an repräsentativen Punkten zu erfassen sei und eine Messung des Ist-Zustandes der Luftqualität bei jedem einzelnen Nachbarn nicht dem Stand der Technik entspreche und vor allem in einem städtischen Umfeld aufgrund der Vielzahl an Nachbarn auch faktisch gar nicht möglich wäre.

Es sei auch noch darauf hingewiesen, dass das Prinzip der repräsentativen Messung von Immissionen von Luftschadstoffen sowohl in der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa sowie in der österreichischen IG-L-Messkonzept-Verordnung in der aktuellen Fassung vom 12.04.2012 vorgesehen sei.

So werde in Artikel (6) der Richtlinie 2008/50/EG ausdrücklich festgehalten: *„Wenn möglich, sollten Modellrechnungen angewandt werden, damit Punktdaten im Hinblick auf die räumliche Verteilung der Konzentration interpretiert werden können. Dies könnte als Grundlage für die Berechnung der kollektiven Exposition der Bevölkerung dienen, die in dem betreffenden Gebiet lebt.“*

In § 4 Abs. 1 der IG-L – Messkonzeptverordnung 2012 werde bestimmt, dass *„Luftgütemessungen repräsentativ über das Untersuchungsgebiet zu verteilen sind; sie sind vorrangig in größeren Städten sowie in höher belasteten Gebieten durchzuführen. Bei der Auswahl der Standorte der Messstellen sind die Bevölkerungsverteilung und die Emissionssituation zu berücksichtigen; Immissionsschwerpunkte sind jedenfalls zu erfassen. Die unterschiedlichen klimatischen und topographischen Naturräume innerhalb der Untersuchungsgebiete sind repräsentativ abzudecken. Siedlungsgebiete mit unterschiedlicher Belastung und Bevölkerungsdichte sind derart vom Luftgütemessnetz abzudecken, dass durch die Situierung der Messstellen an Standorten, die für die Exposition der Bevölkerung allgemein repräsentativ sind, Aussagen über die Belastung der menschlichen Gesundheit möglich sind.“*

Der Darstellung der Antragsteller, die Vorbelastung im Bereich ihrer Liegenschaften sei nicht ermittelt worden, sei entgegen zu halten, dass die mittels Messungen und Modellrechnungen

ermittelte Vorbelastung (Ist-Zustand 2010) sowie die modellierte Immissionssituation in den Nullplanfällen 2015, 2018, 2025 und 2030 im Bereich ihrer Liegenschaften aus den Kartendarstellungen in den Abbildungen 29 - 33, 35 - 39, 41 - 45, 47 - 51 und 53 - 57 im UVE-Fachbericht „Luftschadstoffe“ (Einreichprojekt, Einlage 4.8.2) ablesbar seien. Die Modellierungen zeigten, dass die Vorbelastung durch NO₂ im Bereich der ggst. Liegenschaften weit unter den Genehmigungskriterien des IG-L liege, und vorhabenbedingte Grenzwertüberschreitungen durch die geringfügige Zusatzbelastung auszuschließen seien.

Hinsichtlich PM₁₀ sei für den gesamten Untersuchungsraum eine grenzwertüberschreitende Vorbelastung angenommen worden, womit es durch die Zusatzbelastung zu keinen relevanten Beiträgen zur Immissionsbelastung im Sinne des § 20 Abs. 3 IG-L kommen dürfe. Dieses Kriterium werde auch auf den ggst. Liegenschaften eingehalten.

Das zugrundeliegende Rechenmodell sei im UVE-Fachbericht „Luftschadstoffe“ (Einreichprojekt, Einlage 4.8.2) ausführlich beschrieben und entspreche den Vorgaben der RVS 04.02.12 und damit dem Stand der Technik.

Zusammenfassend sei festzuhalten, dass aus lufttechnischer Sicht keine Aspekte vorgebracht worden seien, die eine Neu Beurteilung des Vorhabens erfordern würden. Eine Ergänzung des UVP-Teilgutachtens „Luftschadstoffe und Klima“ sei daher nicht erforderlich. Alle von den Antragstellern geforderten Angaben zu Immissionen von Luftschadstoffen könnten den vorliegenden Unterlagen (Einreichprojekt, UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe“, UVGA – Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen, Verhandlungsschrift) entnommen werden. Die repräsentativen Immissionsmessungen zur Beschreibung des Ist-Zustandes seien ausreichend und entsprächen dem Stand der Technik; zusätzliche Messungen seien nicht erforderlich.

Stellungnahme von Konstanze Jaeger und weiteren Einwendern

Mit Schreiben vom 17. Juni 2014 stellten Konstanze Jaeger, Dr. Alfred Jaeger, Dr. Markus Liebl, Mag. Susanna Liebl, Wolfgang Niedermayr, Petra Niedermayr, Dipl.Ing. Gerhard Ratzenböck, Dr. Isolde Ratzenböck, Dipl.Ing. Gerald Pollhammer, Mag. Charlotte Pollhammer und Karl Jobst einen Antrag auf Lärmschutzmaßnahmen und weitere Messungen. Sie begründeten dies unter Hinweis auf den Bescheid des Umweltsenates vom 30.10.2013, Zl. US 4A/2010/14-182, Wieselburg Umfahrung, sowie auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 19.12.2013, Zl. 2011/03/0160, Semmering-Basistunnel-neu, im Wesentlichen damit, dass im Hinblick auf den Schutz der Freiflächen ihrer Liegenschaften keine geeigneten Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen seien. Weiters sei die bloße Schätzung insbesondere der Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe (PM₁₀ und NO₂) ungenügend, es hätten konkrete Messungen auf den Liegenschaften der Einwender durchgeführt werden müssen.

Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima zur Stellungnahme von Konstanze Jaeger und weiteren Einwendern

Zur Stellungnahme von Konstanze Jaeger und weiteren Einwendern vom 17. Juni 2014 gab der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima folgende fachgutachterliche Stellungnahme vom 25. August 2014 ab:

Zum Thema „Schätzung von Immissionen ist ungenügend“ und zu den hiezu gestellten Anträgen a bis c:

Zum Vorbringen, dass die bloße Schätzung der PM₁₀- und NO₂-Belastungen ungenügend wäre und daher Messungen und in weiterer Folge gutachtliche Stellungnahmen und eine Einholung ergänzender Gutachten notwendig wären, hielt der Sachverständige fest, dass nach dem Stand der Technik der Ist-Zustand der Luftqualität durch Immissionsmessungen an repräsentativen Punkten zu erfassen sei und eine Messung des Ist-Zustandes der Luftqualität bei jedem einzelnen Nachbarn nicht dem Stand der Technik entspreche und vor allem in einem städtischen Umfeld aufgrund der Vielzahl an Nachbarn auch faktisch gar nicht möglich wäre. Dies begründete der Sachverständige mit denselben Argumenten wie in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 20. Juni 2014 zum Vorbringen von Rudolf Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager.

Der Darstellung der Antragsteller, die Vorbelastung im Bereich ihrer Liegenschaften sei nicht ermittelt worden, sei entgegen zu halten, dass die mittels Messungen und Modellrechnungen ermittelte Vorbelastung (Ist-Zustand 2010) sowie die modellierte Immissionssituation in den Nullplanfällen 2015, 2018, 2025 und 2030 im Bereich ihrer Liegenschaften aus den Kartendarstellungen in den Abbildungen 29 - 33, 35 - 39, 41 - 45, 47 - 51 und 53 - 57 im UVE-Fachbericht „Luftschadstoffe“ (Einreichprojekt, Einlage 4.8.2) ablesbar seien. Die Modellierungen zeigten, dass die Vorbelastung durch NO₂ im Bereich der ggst. Liegenschaften weit unter den Genehmigungskriterien des IG-L liege, und vorhabenbedingte Grenzwertüberschreitungen durch die geringfügige Zusatzbelastung auszuschließen seien.

Hinsichtlich PM₁₀ sei für den gesamten Untersuchungsraum eine grenzwertüberschreitende Vorbelastung angenommen worden, womit es durch die Zusatzbelastung zu keinen relevanten Beiträgen zur Immissionsbelastung im Sinne des § 20 Abs. 3 IG-L kommen dürfe. Dieses Kriterium werde auch auf den ggst. Liegenschaften eingehalten.

Das zugrundeliegende Rechenmodell sei im UVE-Fachbericht „Luftschadstoffe“ (Einreichprojekt, Einlage 4.8.2) ausführlich beschrieben und entspreche den Vorgaben der RVS 04.02.12 und damit dem Stand der Technik.

Zu Antrag d) Beurteilung aller zu erwartenden Emissionen sowie deren voraussichtliche Auswirkungen auf die Liegenschaften der Einwendungswerber bei widmungsgemäßer Nutzung:

Die durch das Vorhaben im Bereich der gegenständlichen Liegenschaften bei dauernder Wohnnutzung zu erwartenden Auswirkungen durch Immissionen von Luftschadstoffen seien im UVP-Verfahren im Detail beurteilt worden.

Die zu erwartenden Immissionskonzentrationen (Zusatz- und Gesamtbelastung) seien sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphasen für alle Planfälle im UVE-FB „Luftschadstoffe“ (Einreichunterlagen, Einlage 4.8.2) flächig modelliert und in den Kartendarstellungen in Einlage 4.8.2 für den gesamten Untersuchungsraum für jeden beliebigen Punkt ersichtlich gemacht worden. Zusätzlich seien noch die Immissionskonzentrationen für repräsentative Immissionspunkte im UVE-FB „Luftschadstoffe“, Einlage 4.8.2 tabellarisch aufgelistet worden. Diese Immissionspunkte seien für die betroffenen Wohn- oder Bürogebäude samt den zugehörigen Freiflächen repräsentativ.

Die in der UVE dargestellten und öffentlich aufgelegten Ergebnisse der Modellierung – also sowohl die flächenhaften Kartendarstellungen als auch die tabellarischen Auflistungen für die repräsentativen Immissionspunkte – bildeten die Grundlage für die Erstellung des UVP-Teilgutachtens „Luftschadstoffe und Klima“.

Zusätzlich sei in der Auseinandersetzung mit den vorgebrachten Stellungnahmen hinsichtlich der persönlichen Betroffenheit der Einwender aus lufttechnischer Sicht Stellung genommen

worden (vgl. für Konstanze und Dr. Alfred Jaeger die Auseinandersetzung mit dem Einwand 1598.10 im Stellungnahmenband 14, für Dr. Markus und Mag. Susanna Liebl die Auseinandersetzung mit dem Einwand 921.2 im Stellungnahmenband 8, für Wolfgang und Petra Niedermayr die Auseinandersetzung mit dem Einwand 1783.17 im Stellungnahmenband 15, für DI Gerhard und Dr. Isolde Ratzenböck die Auseinandersetzung mit den Einwänden 1062 und 1063 im Stellungnahmenband 9, für Mag. Charlotte und DI Gerald Pollhammer die Auseinandersetzung mit den Einwänden 430 und N1461 in den Stellungnahmenbänden 4 und 20, für Karl Jobst die Auseinandersetzung mit dem Einwand 86 im Stellungnahmenband 2).

Der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima gelangte schließlich zu dem Ergebnis, dass aus lufttechnischer Sicht keine Aspekte vorgebracht worden seien, die eine Neubeurteilung des Vorhabens erfordern würden. Eine Ergänzung des UVP-Teilgutachtens „Luftschadstoffe und Klima“ sei daher nicht erforderlich. Alle von den Antragstellern geforderten Angaben zu Immissionen von Luftschadstoffen könnten den vorliegenden Unterlagen (Einreichprojekt, UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe“, UVGA – Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen, Verhandlungsschrift) entnommen werden. Die repräsentativen Immissionsmessungen zur Beschreibung des Ist-Zustandes seien ausreichend und entsprächen dem Stand der Technik; zusätzliche Messungen seien nicht erforderlich.

V.1.3. Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen

Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative A 26 Westring Keferfeld vom 21. November 2013:

Soweit die Bürgerinitiative kritisierte, dass auf RVS verwiesen werde, ist festzuhalten, dass RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) für die ASFINAG zwingend anzuwenden sind, wenn sie vom bmvit für verbindlich erklärt wurden. Darüber hinaus stellen sie den Stand der Technik dar. Demnach wurden sie auch angewendet. Eine Zitierung aller RVS erscheint nicht sinnvoll, das würde den Rahmen einer UVE oder eines UVG sprengen. Das Prüfbuch stellt zwar projektbezogen den Rahmen der sachverständigen Beurteilung dar, RVS werden jedoch als Stand der Technik vorausgesetzt. Alle RVS sind über die FSV (Forschungsgesellschaft Straße, Schiene, Verkehr) für jedermann beziehbar.

Zum Vorbringen der Bürgerinitiative betreffend das Thema Verkehr ist zunächst darauf hinzuweisen, dass das Thema Verkehrsprognose und Plausibilität im Verfahren bereits ausreichend behandelt wurde (siehe TGA 01 Verkehr und Verkehrssicherheit, Stellungnahmenbände und Verhandlungsschrift).

Zur Kritik, dass der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit den volkswirtschaftlichen Nutzen des Projekts offen lasse, wird darauf hingewiesen, dass die Frage des volkswirtschaftlichen Nutzens des Projekts nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens ist und daher auch nicht vom Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit zu behandeln war.

Soweit die Einsichtnahme in die Urdaten des VIS-OÖ verlangt wird, wird auf Punkt IV.5. verwiesen.

Bezüglich bereits bestehender Stauzeiten auf der Unionstraße wird festgehalten, dass die Verkehrsverhältnisse der IST-Situation mit Hilfe von Querschnittserhebungen, ECE-Zählungen, Knotenstromzählungen bei Kreuzungen, Verfolgungszählungen und Verkehrsbefragungen

bestimmt wurden (siehe TGA 01 Verkehr und Verkehrssicherheit, Kap. 4). Sofern für die Beurteilung des Vorhabens relevant, wurden sie mitberücksichtigt. Hauptfragestellung bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit eines Straßenprojektes ist allerdings das Verkehrsnetz und die Leistungsfähigkeit des Netzes im Prognosezeitraum im Vergleich zwischen Nicht-Realisierung und Realisierung des Vorhabens. Damit hat sich der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit sowohl in seinem Teilgutachten als auch in der Beantwortung der Stellungnahmen und der Verhandlung eingehend auseinandergesetzt. Die Auseinandersetzung mit derzeit bestehenden Stauzeiten ist daher von untergeordneter Bedeutung.

Zur Stau-Thematik äußert sich auch der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit mehrfach während der Verhandlung (siehe S. 58, 64, 68 der Verhandlungsschrift).

Durch den Ausbau der A 26 kommt es zu einer Verflüssigung des Verkehrs aufgrund des Wegfalls von Kreuzungen. Die Zulaufstrecken ins Zentrum (z.B. Kärntnerstraße) sind im Verkehrsmodell enthalten und die dort zu erwartende Verkehrsentwicklung wurde dargestellt. Durch das Vorhaben A 26 wird es zu höherer Durchgängigkeit im städtischen Kernbereich und zur besseren Erschließung des Bahnhofsbereichs kommen (siehe TGA 01 Verkehr und Verkehrssicherheit).

Die Themenbereiche „Erreichbarkeit des Stadtzentrums“ und „innerstädtische Verteilung des Verkehrs“ wurden daher im Verfahren ausreichend behandelt.

Zu den Fragen der Bürgerinitiative betreffend die Themen „Unfallhäufigkeit und Stausituation auf der heutigen Westtangente und im Bindermichl-Tunnel“, „Rolle der A 26 für die nördliche A7 und die S10“ sowie „rechnerische Kapazitätsgrenze der geplanten Westbrücke“ ist Folgendes festzuhalten:

Die konkreten Zahlen zur Unfallhäufigkeit auf der heutigen Westtangente und im Bindermichl-Tunnel haben mit der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nichts zu tun und sind daher für das gegenständliche Vorhaben nicht von Relevanz. Die Unfallhäufigkeit liegt auf Autobahnen und Schnellstraßen unter jenen auf niedrigrangigeren Straßen. Insofern ist auch ein Ziel des Ausbaus der A26, die Unfallhäufigkeit zu reduzieren (siehe auch TGA 01, Kap. 5.2.8).

Aufgrund der Herausnahme des Nordabschnittes der A26 aus dem BStG 1971 hat das gegenständliche Vorhaben keine direkte Zubringerfunktion zur nördlichen A7 und zur S10.

Die rechnerische Kapazitätsgrenze der Westbrücke, bei deren Überschreitungen die heute vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht mehr ausreichen, zu ermitteln, ist für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nicht erforderlich und wäre eine völlig unübliche und nicht zielführende Herangehensweise. Für das Projekt wurde ein Prognose Planfall erstellt, welcher mit seinen Auswirkungen mit dem Prognose-Nullfall verglichen wird, um die vorhabensbedingten Auswirkungen zu ermitteln und beurteilen zu können. Zur Absicherung der Einhaltung des Schutzniveaus für die Anrainer wurden Monitoring-Maßnahmen vorgesehen, um im unwahrscheinlichen Fall, dass doch Überschreitungen eintreten, zusätzliche Schutzmaßnahmen setzen zu können.

Soweit die Bürgerinitiative die fachliche Qualifikation des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima, DI Kühnert, bezweifelt, wird auf Punkt IV.6. verwiesen.

Soweit die Bürgerinitiative um Korrektur der Verhandlungsschrift ersuchte, ist festzuhalten, dass die Verhandlungsschrift elektronisch erstellt wurde und dass am letzten Verhandlungstag (21. Oktober 2013) Ausdrücke der bislang erstellten Niederschrift der Antragstellerin und den Anwesenden zur Durchsicht zur Verfügung gestellt wurden. Der Vertreter der Bürgerinitiative, DDr. Peter Seidel, war an diesem Verhandlungstag anwesend und erhielt die Verhandlungsschrift zur Durchsicht. Eine Korrektur des gegenständlichen Satzes hat er bei dieser Gelegenheit nicht verlangt. Die Verhandlungsschrift wurde an diesem Verhandlungstag schließlich fertiggestellt und von Behördenvertretern, beigezogenen Sachverständigen, der Antragstellerin sowie weiteren Beteiligten unterfertigt. Eine Korrektur der Verhandlungsschrift nach ihrer Fertigstellung ist gesetzlich nicht vorgesehen. Im Übrigen würde auch die gewünschte Korrektur der Verhandlungsschrift nichts an der auf S. 251 der Verhandlungsschrift festgehaltenen Auffassung der ho. Behörde ändern, dass die zwischen Bund, Land Oberösterreich und Stadt Linz abgeschlossene Vereinbarung betreffend Realisierung der A26 nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens ist.

Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative A 26 Westring Keferfeld vom 26. Juni 2014:

Zur Auseinandersetzung mit den Ergebnissen der OÖ Verkehrserhebung 2012 wird auf Punkt V.2. verwiesen.

Zur Frage, welche Auswirkung die von der ASFINAG vorgesehene Kapazitätserweiterung der A 7 auf die A 26 habe, ist festzuhalten, dass – wie auch in der Replik des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit zur Stellungnahme von RegioConsult vom August 2014 zu den mit dem Schriftstück des ho. Bundesministeriums vom 9.7.2014 dem Parteiengehör unterzogenen Unterlagen vom Oktober 2014 dargelegt – absehbare Entwicklungen in der UVE dem jeweiligen Planungshorizont entsprechend integriert wurden. Dazu gehört auch der Sicherheitsausbau der A 7 mit den 2 Bypassbrücken. Dem damaligen Informationsstand entsprechend wurde in der UVE die Bezeichnung „Generalsanierung der A 7 mit 3+3-Ausbau“ verwendet. Die im Projektstadium – nicht im Variantenstadium – befindlichen Maßnahmen sind im TGA 01 Verkehr und Verkehrssicherheit, Pkt. 5.2.1, beschrieben (siehe Replik des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit zu den im Parteiengehör zur OÖ Verkehrserhebung 2012 eingelangten Stellungnahmen). Insofern sind auch keine Neuberechnungen der Verkehrszahlen, der Luft- oder Lärmsituation und die Darstellung der Ergebnisse erforderlich.

Zur Frage, welche Auswirkungen der Ersatz der sogenannten Eisenbahnbrücke (Mühlkreisbahn) auf das Verkehrsnetz Linz habe, wird festgehalten, dass – wie ebenfalls in der Replik des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit zur Stellungnahme von RegioConsult vom August 2014 zu den mit dem Schriftstück des ho. Bundesministeriums vom 9. Juli 2014 dem Parteiengehör unterzogenen Unterlagen vom Oktober 2014 dargelegt – absehbare Entwicklungen in der UVE dem jeweiligen Planungshorizont entsprechend integriert wurden. Dazu gehört auch der Ersatz der sogenannten Eisenbahnbrücke (Mühlkreisbahn). Für das Projekt Eisenbahnbrücke ist ein Straßenquerschnitt von 2 x 3,50 m vorgesehen (Gemeinderatsvorlage Tiefbau Linz vom 10. Dezember 2013), der in etwa der Kapazität des bestehenden Straßenquerschnitts entspricht (siehe Replik des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit zu den im Parteiengehör zur OÖ Verkehrserhebung 2012 eingelangten Stellungnahmen).

Zur Frage, welche Auswirkung eine stadtnahe Ostumfahrung von Linz hätte, ist festzuhalten, dass bezüglich der Planungen für den Ostkorridor in der 8. Regionskonferenz am 08. Mai 2014 darüber informiert wurde, dass die bis dato verbliebenen Varianten in den nächsten Schritten erst einer vertieften Variantenprüfung unterzogen werden. Die Prognoseszenarien der UVE enthalten jedoch nur jene Projekte, die absehbar verkehrswirksam werden (siehe Replik zu den im Parteiengehör zur OÖ Verkehrserhebung 2012 eingelangten Stellungnahmen).

Bezüglich der Frage, ob die Entscheidung des Umweltsenats zur Umfahrung Wieselburg bekannt sei und welche Folgen sie habe, wird auf Punkt V.3. verwiesen.

Zur Stellungnahme von DI Gerhard Ratzenböck vom 24. November 2013:

Zum Vorbringen von Dipl.-Ing. Gerhard Ratzenböck wird darauf hingewiesen, dass die Lärmschutzmaßnahmen in den Teilgutachten Lärm und Humanmedizin klar dargestellt und begründet wurden. Darüber hinaus wurden v.a. die Maßnahmen der Fachbereiche Verkehr, Lärm, Luft und Humanmedizin inklusive aller Maßnahmen zur Beweissicherung und Kontrolle eingehend behandelt und erklärt.

Fragen zu den vorgesehenen Maßnahmen hat Dipl.-Ing. Gerhard Ratzenböck auch bereits in der Verhandlung vorgebracht (siehe S. 290 der Verhandlungsschrift). Auch seine Ehefrau, Dr. Isolde Ratzenböck, hat dieses Thema mehrfach angesprochen, auch konkret auf die Situation ihrer Liegenschaft bezogen, und entsprechende Antworten von den Sachverständigen erhalten (siehe S. 25, 263 ff, 329 ff, 337 f der Verhandlungsschrift).

Soweit Herr Dipl.-Ing. Ratzenböck darauf hinweist, dass die Hohe Straße im UVG fälschlicherweise manchmal als Höhenstraße bezeichnet werde, ist festzuhalten, dass dieser Schreibfehler zu keinen inhaltlichen Verwechslungen führt.

Zur Stellungnahme von Frau Dr. Isolde Ratzenböck vom 9. Dezember 2013:

Die ho. Behörde hat zum Vorbringen von Frau Dr. Ratzenböck und zu der von ihr vorgelegten Studie fachgutachterliche Stellungnahmen der Sachverständigen für Humanmedizin und für Luftschadstoffe und Klima sowie eine Stellungnahme der Projektwerberin eingeholt.

Den oben wiedergegebenen fachgutachterlichen Stellungnahmen der Sachverständigen für Humanmedizin vom 11. Jänner 2014 sowie für Luftschadstoffe und Klima vom 12. Jänner 2014 kann entnommen werden, dass die vorgebrachten Argumente nicht neu sind. Insbesondere hat der Sachverständige für Humanmedizin schlüssig und nachvollziehbar dargelegt, dass er das in der vorgelegten Studie enthaltene wesentliche Erkenntnis, nämlich dass auch bei Unterschreitung der WHO-Richtwerte bzw. -Guidelines für Feinstaub Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit zu erwarten seien, in seinem Teilgutachten berücksichtigt hat.

Zur Stellungnahme von Frau Dr. Gabriele Tkalec-Hofreiter vom 23. Dezember 2013:

Die Auseinandersetzung mit dieser Stellungnahme erfolgt unter Punkt IV.4. (Erwägungen zu den Rechtsfragen in den während der öffentlichen Auflagen eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen).

Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz vom 19. März 2014:

Zu der von der Bürgerinitiative vorgelegten Stellungnahme von RegioConsult mit dem Titel „Vertrauensbereiche und Unsicherheiten der schalltechnischen Untersuchung sowie der Untersuchungen zu Luftschadstoffen A26 Linzer Autobahn“ vom März 2014 hat die ho. Behörde die oben wiedergegebenen fachgutachterlichen Stellungnahmen des Sachverständigen für Lärm vom Juni 2014 und des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 17. Juni 2014 eingeholt.

Der Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom Juni 2014 kann entnommen werden, dass alle vorgebrachten Themen bereits im Verfahren berücksichtigt wurden und anhand der vorliegenden Unterlagen beantwortet werden konnten und kein Bedarf an der Ergänzung des Teilgutachtens Lärm bestand. Auch der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima stellte in seiner Stellungnahme vom 17. Juni 2014 fest, dass die vorgebrachten Themen bereits in Zuge des Verfahrens eingehend behandelt wurden. Auch er erläutert dies anhand von Zitaten aus der UVE, dem Teilgutachten und der Beantwortung der Stellungnahmen. Zwar hat RegioConsult zu diesen Themen zum Teil neue Argumente vorgebracht, die in dieser Form und in diesem Detail im bisherigen Verfahren noch nicht vorgebracht wurden. Die Sachverständigen für Lärm und für Luftschadstoffe und Klima haben sich in ihren fachgutachterlichen Stellungnahmen damit auseinander gesetzt, kommen aber schlüssig und nachvollziehbar zu dem Schluss, dass sich an ihren Ausführungen und Schlussfolgerungen in den Teilgutachten 02 Lärm und 04 Luftschadstoffe und Klima nichts ändert und die Teilgutachten daher auch nicht zu ergänzen sind.

Die erwähnten Stellungnahmen des Sachverständigen für Lärm und für Luftschadstoffe und Klima wurden der Bürgerinitiative im Rahmen des Parteiengehörs übermittelt (siehe Punkt V.1.4.).

Zur Stellungnahme von Gerda Lenger vom 9. April 2014:

Zur Beantwortung dieses Vorbringens betreffend den Bescheid des Umweltsenates vom 30.10.2013, ZI. US 4A/2010/14-182, Wieselburg Umfahrung, wird auf Punkt V.3. (Evaluierung Fachbereich Lärm aufgrund BStLärmIV) verwiesen.

Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26 vom 9. April 2014:

Zur Beantwortung dieses Vorbringens betreffend den Bescheid des Umweltsenates vom 30.10.2013, ZI. US 4A/2010/14-182, Wieselburg Umfahrung, wird auf Punkt V.3. (Evaluierung Fachbereich Lärm aufgrund BStLärmIV) verwiesen.

Zur Stellungnahme von Rudolf Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager vom 12. Mai 2014:

Soweit dieses Vorbringen den Bescheid des Umweltsenates vom 30.10.2013, ZI. US 4A/2010/14-182, Wieselburg Umfahrung, sowie das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 19.12.2013, ZI. 2011/03/0160, Semmering-Basistunnel-neu, im Zusammenhang mit dem

Fachbereich Lärm betrifft, wird zur Beantwortung auf Punkt V.3. (Evaluierung Fachbereich Lärm aufgrund BStLärmIV) verwiesen.

Soweit das Vorbringen erschütterungsbedingte Beeinträchtigungen von Freiflächen betrifft, kann festgestellt werden, dass im Teilgutachten 03 „Erschütterungen und Sekundärschall“ die Auswirkungen von Erschütterungen auf Gebäude beurteilt wurden. Dabei haben sich keine Auswirkungen gezeigt, die für Freiflächen relevant wären.

Soweit dieses Vorbringen den Fachbereich Luftschadstoffe betrifft, wird Folgendes festgehalten:

Die ho. Behörde hat zu diesem Vorbringen eine Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima eingeholt. In der oben wiedergegebenen Stellungnahme vom 20. Juni 2014 kommt der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima schlüssig und nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass nach dem Stand der Technik der Ist-Zustand der Luftqualität durch Immissionsmessungen an repräsentativen Punkten zu erfassen ist und eine Messung des Ist-Zustandes der Luftqualität bei jedem einzelnen Nachbarn nicht dem Stand der Technik entspricht, zusätzliche Messungen somit nicht erforderlich sind. Eine Ergänzung des Teilgutachtens Luftschadstoffe und Klima war daher nicht erforderlich.

Die gegenständliche Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima wurde den Einwendern im Rahmen des Parteiengehörs übermittelt (siehe Punkt V.1.4).

Zur Stellungnahme von Konstanze Jaeger und weiteren Einwendern vom 17. Juni 2014:

Soweit dieses Vorbringen den Bescheid des Umweltsenates vom 30.10.2013, Zl. US 4A/2010/14-182, Wieselburg Umfahrung, sowie das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 19.12.2013, Zl. 2011/03/0160, Semmering-Basistunnel-neu, im Zusammenhang mit dem Fachbereich Lärm betrifft, wird zur Beantwortung auf Punkt V.3. (Evaluierung Fachbereich Lärm aufgrund BStLärmIV) verwiesen.

Soweit dieses Vorbringen den Fachbereich Luftschadstoffe betrifft, wird Folgendes festgehalten:

Die ho. Behörde hat zu diesem Vorbringen eine Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima eingeholt. In der oben wiedergegebenen Stellungnahme vom 25. August 2014 kommt der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima schlüssig und nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass nach dem Stand der Technik der Ist-Zustand der Luftqualität durch Immissionsmessungen an repräsentativen Punkten zu erfassen ist und eine Messung des Ist-Zustandes der Luftqualität bei jedem einzelnen Nachbarn nicht dem Stand der Technik entspricht, zusätzliche Messungen somit nicht erforderlich sind. Eine Ergänzung des Teilgutachtens Luftschadstoffe und Klima war daher nicht erforderlich.

Die gegenständliche Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima wurde den Einwendern im Rahmen des Parteiengehörs übermittelt (siehe Punkt V.1.4).

V.1.4. Gewährung von Parteiengehör

Das Recht auf Parteiengehör bezieht sich auf den von der Behörde gemäß § 37 AVG festzustellenden maßgebenden Sachverhalt. Den Parteien ist daher gemäß § 37 iVm § 45

Abs. 3 AVG das (bisherige) Ergebnis des Ermittlungsverfahrens vorzuhalten, das sind insbesondere all jene rechtserheblichen Tatsachen, die das zuständige Organ als erwiesen erachtet und daher seiner Entscheidung zugrunde zu legen beabsichtigt. Welcher Sachverhalt für die Entscheidung maßgeblich ist, hängt von den anzuwendenden Vorschriften ab (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, 2. Auflage, § 45 Rz 24).

Wenn sich eine Behörde in der Bescheidbegründung maßgeblich auf eine ergänzende Stellungnahme eines Sachverständigen stützen möchte, dann muss sie diese Stellungnahme dem Parteiengehör unterziehen und zwar selbst dann, wenn die Behörde der Auffassung ist, dass in dieser Stellungnahme die bisherige Beurteilung bestätigt worden sei, ohne dass neue Sachverhaltselemente hervorgekommen seien (vgl. VwGH 26.9.2013, 2010/11/0163).

Das in der Stellungnahme von Frau Dr. Isolde Ratzenböck vom 9. Dezember 2013 enthaltene Vorbringen wurde bereits im Verfahren ausreichend behandelt und konnte von den Sachverständigen der Behörde anhand der vorliegenden Unterlagen beantwortet werden. Da die eingeholten fachgutachterlichen Stellungnahmen keine ergänzenden Aussagen enthielten, die der Partei noch nicht bekannt waren, war es auch nicht erforderlich, diese fachgutachterlichen Stellungnahmen einem Parteiengehör zu unterziehen.

Die Stellungnahmen der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz vom 19. März 2014, von Rudolf Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager vom 12. Mai 2014 sowie von Konstanze Jaeger und weiteren Einwendern vom 17. Juni 2014 hingegen enthielten neue Aspekte, die in dieser Form und in diesem Detail im bisherigen Verfahren noch nicht vorgebracht worden waren und mit denen sich die Sachverständigen der Behörde in ihren fachgutachterlichen Stellungnahmen auseinandergesetzt haben. Die vorgebrachten neuen Argumente führten aber weder zu einer Ergänzung eines Teilgutachtens noch wurden in den fachgutachterlichen Stellungnahmen erhebliche Feststellungen getroffen, die für die behördliche Entscheidung relevant waren. Die ho. Behörde hielt es jedoch für angemessen, diese eingeholten fachgutachterlichen Stellungnahmen den Einwendern vorzuhalten, obwohl ein Parteiengehör in diesen Fällen nicht verpflichtend war.

Dem in § 45 Abs. 3 AVG verankerten, verfahrensrechtlichen Anspruch der Partei eines Verwaltungsverfahrens, vor der Erlassung des Bescheides Gelegenheit zu erhalten, von dem Ergebnis der Beweisaufnahme Kenntnis und dazu Stellung zu nehmen, wurde dadurch Rechnung getragen, dass jeweils mit ho. Schreiben vom 15. Oktober 2014

- der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz die Stellungnahmen des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 17. Juni 2014 und die Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom Juni 2014,
 - Herrn Rudolf Mayr, Herrn Dr. Aldo Frischenschlager und Frau Mag. Maria Navarro-Frischenschlager die Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 20. Juni 2014 und
 - Frau Konstanze Jaeger und weiteren Einwendern die Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 25. August 2014
- übermittelt wurden und sie aufgefordert wurden, bis 7. November 2014 hierzu Stellung zu nehmen.

Für die Abgabe einer Stellungnahme wurde mit der gesetzten Frist ein Zeitraum von drei Wochen – unter Berücksichtigung des Postlaufes bis zum Erhalt des ho. Schreibens – eingeräumt. Die Frist von drei Wochen für die Abgabe einer Stellungnahme erschien im Hinblick auf den geringen Umfang der übermittelten Dokumente und vor allem in Relation zu der Frist von sechs Wochen gem. § 9 UVP-G 2000 angemessen .

Mit E-Mail vom 4. November 2014 ersuchte die Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz um Fristerstreckung, da die Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom Juni 2014 eine unvollständige Seite 4 aufweise. Die Stellungnahme war dem E-Mail angeschlossen, auf der Seite 4 waren drei Zeilen zu lesen, dann fand sich bis zum unteren Rand kein Text mehr, am Ende der Seite war der Stempel des Sachverständigen zu lesen.

Eine Fristverlängerung wurde aus folgenden Gründen nicht gewährt:

Die gegenständliche Stellungnahme von DI Fritzer vom Juni 2014 wurde bereits am 26. Juni 2014 im Rahmen der Akteneinsicht an Frau Dr. Ratzenböck in elektronischer Form zweifach, jeweils auf USB-Stick und vollständig übergeben. Frau Dr. Ratzenböck legte dafür eine Vollmacht von Rechtsanwalt Dr. Jaeger als Sprecher der Bürgerinitiative gegen die Westring Transitautobahn mitten durch Linz vom 29. April 2014 vor.

Die gegenständliche Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm vom Juni 2014 wurde im Rahmen des Parteiengehörs mit ausdrücklicher Einräumung einer Möglichkeit zur Stellungnahme bis 7. November 2014 mit ho. Schreiben vom 15. Oktober 2014 in analoger Form übermittelt. Das ho. Schreiben wurde nachweislich am 17. Oktober 2014 per RSb übernommen.

Laut E-Mail der Bürgerinitiative vom 4. November 2014 soll diese Ausfertigung der Stellungnahme eine unvollständige Seite 4 aufgewiesen haben. Eine Überprüfung der Abfertigung erfolgte am 4. November 2014 durch den Leiter der Abteilung Informations- und Kommunikationstechnik am PC der Kanzlistin, die das Schreiben vom 15. Oktober 2014 samt Beilagen abgefertigt hat. Die gegenständliche Stellungnahme war vollständig. Aufgrund eines Kontrollausdruckes konnte eine fehlerhafte Abfertigung zu 95% ausgeschlossen werden.

Das mit E-Mail vom 4. November 2014 im Anhang übermittelte Dokument wurde auf seine Eigenschaften überprüft und wurde demnach elektronisch am 17. Oktober 2014 erstellt, also am Tag der Übernahme per RSb. Warum die Seite 4 nur teilweise aufscheint, ist unerklärlich.

Selbst wenn man von einem geringen verbleibenden Restrisiko eines ho. Übermittlungsfehlers ausgeht, ist festzuhalten, dass die gegenständliche Stellungnahme insgesamt dreimal an die Bürgerinitiative übermittelt wurde und ausgeschlossen ist, dass alle drei Dokumente den gleichen Fehler auf der Seite 4 beinhalten. Der Bürgerinitiative wurde daher mit ho. Schreiben vom 5. November 2014 mitgeteilt, dass eine Fristverlängerung nicht gewährt wird.

V.1.5. Stellungnahmen im Rahmen des Parteiengehörs

Im Rahmen des Parteiengehörs langten folgende Stellungnahmen ein:

- Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz, der Bürgerinitiative Nein zum Westring, der Bürgerinitiative Lebensraum Linz, der Bürgerinitiative Rettet das Donautal, der Bürgerinitiative A 26 Westring Keferfeld, der Puchenuer Bürgerinitiative gegen die Westring Transitautobahn, der Bürgerinitiative zur Wahrung der Lebensqualität der Puchenuer bei der Errichtung der A 26, der Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26, von Dr. Alfred Jaeger, Konstanze Jaeger, DI Gerhard Ratzenböck, Dr. Isolde Ratzenböck, Wolfgang Niedermayr und Mag. Susanne Liebl, alle vertreten durch Dr. Lorenz E. Riegler, LL.M., vom 7. November 2014
- Stellungnahme von Rudolf Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager, alle vertreten durch FRISCHENSCHLAGER NAVARRO Rechtsanwälte, vom 7. November 2014

Darüber hinaus langte auch eine Stellungnahme der Puchenuer Bürgerinitiative gegen die Westring Transitautobahn vom 7. November 2014 ein.

Stellungnahme der Puchenuer Bürgerinitiative gegen die Westring Transitautobahn

Die Puchenuer Bürgerinitiative gegen die Westring Transitautobahn brachte mit Schreiben vom 7. November 2014 erneut die von ihr bereits mehrmals vorgebrachten Argumente allgemeiner Natur gegen die A26 vor und forderte Kostentransparenz.

Neben den Beilagen der bisher eingebrachten Stellungnahmen legte sie auch eine Stellungnahme von Univ.Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher – TU Wien – vor, die jedoch weder datiert noch unterzeichnet ist.

In dieser Stellungnahme wies Dr. Knoflacher zusammengefasst auf folgende Mängel hin:

- Wirkung auf Stadtentwicklung, Intermodalität - öffentlichen Verkehr seien nicht berücksichtigt,
- bei Modellen ginge es nicht um Plausibilisierung, sondern um Offenlegung der Modellannahmen, um die Angabe von Fehlerrisiken,
- es fehle jede quantitative Angabe zur Entwicklung von CO₂-Emissionen
- Grundlage für eine so weitreichende Entscheidung könne nicht die Fortschreibung nachfrageorientierter Modelle sein.

Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz und weiterer Einwender

Mit Schreiben vom 7. November 2014 brachten die Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz und weitere Einwender im Wesentlichen Folgendes vor:

1) Zum Thema Luftbelastung legten die Einwender eine „Stellungnahme an die EU Kommission zur Schadstoffbelastung durch PM₁₀ und NO₂ in Linz“ von RegioConsult vor.

Die gegenständliche Stellungnahme enthält Ausführungen zur Belastungssituation durch PM₁₀ und NO₂ in Linz, der Entwicklung der Partikel- und NO₂-Belastung seit 2001 sowie zu zukünftigen Entwicklungen der PM₁₀- und NO₂-Belastung. Die Autoren kommen zusammenfassend zum Schluss, dass es im Stadtgebiet von Linz in den letzten Jahren kontinuierlich zu einer Überschreitung der zulässigen Anzahl der Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM₁₀ gekommen sei, und es nach den Ergebnissen der Luftschadstoffuntersuchungen auch in der Zukunft (Betriebsphase 3, 2030) zu Überschreitungen der Zahl der zulässigen Überschreitungstage kommen werde. Weiters gehen die Autoren davon

aus, dass es mindestens bis 2018 zu Überschreitungen des EU-Grenzwertes für den Jahresmittelwert von NO₂ kommen werde.

2) Weiters legen die Einwender eine „Stellungnahme zur Replik von Kühnert vom August 2014“ von RegioConsult vor. In dieser Stellungnahme vom November 2014 replizieren die Gutachter von RegioConsult auf die Stellungnahmen des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 17. Juni 2014 und vom 25. August 2014.

RegioConsult führte in der zuvor erwähnten Stellungnahme zusammengefasst aus, dass durch die teilweise erhebliche Unterschätzung der Luftbelastung (Gugl, Post) durch das Modell die Belastungssituation nicht korrekt abgebildet werde. Dies sei der Grund für den gestellten Antrag, ergänzende Gutachten nach Durchführung entsprechender Messungen einzuholen, gewesen. Ursache dafür sei auch das für das Untersuchungsgebiet unzureichende Luftgütemessnetz. Dies habe auch das Lebensministerium in seiner Stellungnahme vom 27.8.2009 mitgeteilt.

Die von Kühnert genannte mögliche Ursache für die Unterschätzung der Messwerte durch das Modell in den besonders durch Verkehre belasteten Gebieten: „... *dürften kleinräumige lokale Einflüsse auf die nicht verkehrsbedingte Grundbelastung vorliegen, die nicht exakt quantifizierbar sind*“ zeige, dass Kühnert hier keine belastbare Aussage treffen könne. Der Luftmassenaustausch sei im Zentrum von Linz in den Vormittagsstunden gering, das Verkehrsaufkommen jedoch besonders hoch, sodass es zu einer starken Schadstoffanreicherung komme. Diese Situation werde zukünftig verstärkt.

Kühnert versuche hier mit dem Hinweis auf nicht relevante Zusatzbelastungen, die möglichen Mängel des Modells nicht zu thematisieren.

Der Hinweis von Kühnert, dass für den gesamten Untersuchungsraum für PM₁₀ eine grenzwertüberschreitende Vorbelastung angenommen worden sei, womit es durch die Zusatzbelastung zu keinen relevanten Beiträgen der Immissionsbelastung § 20 Abs. 3 IGL komme, sei bezogen auf die Zusatzbelastung nicht zutreffend.

Das Behördengutachten von Kühnert sei schon deshalb fehlerhaft, da es auf dem Fachbericht Luftschadstoffe von FVT aufsetze und er dieses Gutachten nicht bezüglich der Eingangsdaten kontrolliert habe. Dies betreffe sowohl die Frage der LKW-Eingangsdaten als auch der verwendeten Emissionsfaktoren. Hierzu müsse darauf hingewiesen werden, dass für die Schadstoffklasse EURO VI keine repräsentativen Messwerte vorlägen, sodass die Repräsentativität der Berechnungsergebnisse nicht belegt sei.

Die Aussage von Kühnert, wonach sich die Auswirkungen von Steigungen aufheben, sei nach RVS 04.02.11 nicht zutreffend. Gerade für LKW würden sich die Kennwerte für die Längsneigung bei Steigung und Gefälle bereits bei geringen Steigungen unterscheiden.

Als Ergebnis eines Vergleichs der relativen Abweichung der Rechenergebnisse mit zwischen einem Modell zur Immissionsberechnung an Straßen im Vergleich zu den Messwerten zeige sich, dass es bei beispielsweise bei NO₂ zu Abweichungen von - 20 % bis + 20 % komme. Dies verdeutliche die Notwendigkeit der Angabe von Bandbreiten und Unsicherheiten.

Kühnert führe aus, dass sich durch die neue Berechnungsmethode zu den Überschreitungstagen von PM₁₀ lediglich 1 bis 2 zusätzliche Überschreitungstage ergeben würden. Diese Aussage sei so nicht zutreffend, da je nach Projektphase im Stadtgebiet von Linz flächenhaft Jahresmittelwerte von über 30 µg/m³ auftreten. In diesem Fall sei mit 3 zusätzlichen Überschreitungstagen zu rechnen. Bei Jahresmittelwerten von 28 µg/m³ seien es 3 zusätzliche Überschreitungstage, bei 27 µg/m³ sogar 4 Tage.

Der Anteil der Diesel-Fahrzeuge an den PKW betrage seit 2010 nicht 50 %, wie er von Kühnert für die Prognose ab 2010 angegeben werde, sondern 2010 bereits 55,1 % und habe sich bis 2013 auf 56,1 % weiter erhöht. Dies sei eine erhebliche Abweichung.

Die Aussage, dass den Emissionsfaktoren der Flotten reale Fahrzyklen zugrunde lägen, sei für die Euro 6 Fahrzeuge nicht zutreffend.

Weiter berücksichtige die Aussage von Kühnert nicht die aktuellen Forschungsergebnisse zu Dieselfahrzeugen. Nach einer Studie von 2014 verursachten neue Diesel-PKW der Euro 6 Norm sieben Mal so hohe Stickoxid-Emissionen wie der Grenzwert nach Euro 6 Norm vorgeschrieben. Bereits 2011 hätten Carlaw et al. nachweisen können, dass sich die realen NOX-Emissionen von Diesel-Pkw mit Übergang von der Euro 3-Norm auf die Euro 4- und Euro 5-Norm längst nicht so stark reduzierten wie erwartet. Nach den Ergebnissen der Studie sei der durchschnittliche reale NOX-Wert für Euro 3-Pkw bei ca. 1.000 mg/km (maximaler erlaubter Wert laut Euro 3-Norm: 500 mg/ km) und bei ca. 800 mg/km für Euro 5-Pkw (maximaler erlaubter Wert: 180 mg/km) gelegen. Das bedeute, dass sich, obwohl die gesetzliche Euro-Norm eine Reduktion der NOX-Emissionen von neuen Pkw um 64% von Euro 3 auf Euro 5 vorgeschrieben habe, das Emissions- Niveau in der Realität lediglich um ca. 20% reduziert habe. Auch für Euro 5 sei es in der Realität um mehr als Faktor 4 höher gelegen als laut gesetzlichen Vorschriften für die Labortests erlaubt.

Diese Ergebnisse bestätigten die Einschätzung des Umweltbundesamtes Österreich und zeigten, dass die Berechnungen zu den Luftschadstoffen auf der Grundlage realitätsnaher Emissionsdaten wiederholt werden müssten.

3) Die Einwander legten noch einmal die Stellungnahme des BMLFUW zur UVE vom 13. August 2009 vor, welcher zu entnehmen sei, dass das Vorhaben der Zielerreichung des Kyoto-Protokolls und auch weiterer, verbindlicher Emissionsreduktionsziele wie dem Emissionshöchstmengengesetz – Luft entgegenstehe.

4) Die Einwander legten weiters eine „Fachliche Stellungnahme betreffend Fragen der Vertrauensbereiche sowie Fragen der Luftreinhaltung“ von Mag. Dr. Aharon Vrtala vom 4. November 2014 vor.

In der zuvor erwähnten Stellungnahme gelangte Mag. Dr. Aharon Vrtala zusammengefasst zu dem Ergebnis, dass das Projekt wegen der fehlenden Vertrauensbereiche nicht dem Stand der Technik entspreche. In vielen Teilbereichen hätten vielmehr erhebliche Unsicherheiten in der Berechnung aufgezeigt werden können, die zeigten, dass wesentlich andere Projektwirkungen möglich seien.

Die Berechnung der sekundären Partikelbildung sowie eine Ozonmodellierung, nach Stand der Technik, sei nicht durchgeführt worden. Auch in dieser Hinsicht seien die vorliegenden Unterlagen unvollständig.

Der Prognosezeithorizont für den Betrieb sei sehr kurz in Bezug auf das geplante Ende der Bauphase. Eine Prognose für das Jahr 2035 sei daher dringend erforderlich, um die Projektwirkungen in der Betriebsphase bewerten zu können.

Die Dokumentation der Luftgütemessstellen sei unzureichend und entspreche nicht dem Stand der Technik. Auch aus diesem Grund sei keine abschließende Bewertung möglich.

Die Berechnung der Emissionen in der Bauphase sei nicht nachvollziehbar. Es würden erhebliche Emissionsminderungen auf Grund einzelner Tagungsbeiträge angenommen, beziehungsweise Berechnungen mit Hilfe unidentifizierbarer Quellen vorgenommen. Die Dokumentation sei an dieser Stelle inkorrekt, unvollständig und nicht nachvollziehbar.

Die Auflistung einzelner Aufpunkte in der Bau- sowie Betriebsphase sei nicht vollständig und anhand der gegebenen Abbildungen sei, aufgrund deren mangelnder Auflösung, eine abschließende Bewertung der Projektauswirkungen nicht möglich.

Für die drei Etappen der Bauphase würden die Jahre der stärksten Immissionen mit Nullvarianten anderer Jahre verglichen. Diese Vorgehensweise sei inkonsistent und führe mit hoher Wahrscheinlichkeit zu falschen Aussagen der Auswirkungen des Projekts. Eine abschließende Bewertung der Projektauswirkungen sei auch aus diesem Grunde nicht möglich.

5) Die Einwender legten eine „Stellungnahme zur Replik von Fritzer vom Juni 2014 zum Vorbringen und Anträgen zur schalltechnischen Untersuchung vom 19.3.2014 (NV5), Stellungnahme Fachgebiet Lärm“ von RegioConsult vom November 2014 vor. In dieser Stellungnahme kritisierte RegioConsult mit näherer Begründung, dass DI Fritzer die gestellten Anträge nicht oder nur unvollständig beantwortet habe. RegioConsult forderte schließlich eine Vervollständigung der Stellungnahme von DI Fritzer sowie eine Wiederholung der Lärmberechnungen.

6) Die Einwender brachten erneut vor, dass aufgrund der langen Verfahrensdauer die dem Projekt zugrunde liegenden Berechnungen nicht mehr aktuell seien, da die ursprünglichen Berechnungen aus dem Zeitraum vor 2009 stammten. Nunmehr solle der Westring voraussichtlich erst im Jahr 2040 fertig gestellt werden, sodass die Einwender davon ausgingen, dass ein derartig langer Zeitraum nicht mit der erforderlichen Genauigkeit vorhergesagt bzw. bewertet werden könne.

7) Weiters erstatteten die Einwender ein Vorbringen zu den Themenbereichen Verkehrserhebung 2012, Evaluierung Fachbereich Lärm aufgrund BStLärmIV und Naturschutz. Zum diesbezüglichen Vorbringen wird auf die Punkte V.2, V.3. und V.4. der Begründung des Bescheids verwiesen.

Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima

Zur „Fachlichen Stellungnahme betreffend Fragen der Vertrauensbereiche sowie Fragen der Luftreinhalte“ von Mag. Dr. Aharon Vrtala vom 4. November 2014 gab der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima folgende fachgutachterliche Stellungnahme vom 14. November 2014 ab:

Zum Aspekt „Unsicherheiten bei der Emissionsberechnung Bauphase“ sei grundsätzlich festzuhalten, dass bei der Emissionsberechnung – v.a. bei der Abschätzung der diffusen Feinstaubemissionen – deutlich größere Unsicherheiten zu erwarten seien, als bei der Berechnung der Emissionen in der Betriebsphase. Dies liege nicht nur an sehr unterschiedlichen Angaben in der Literatur und diversen technischen Richtlinien, was Emissionsfaktoren für Bautätigkeiten und Bauflächen betreffe, sondern auch an unvorhergesehenen Abweichungen vom geplanten Baubetrieb. Dies sei aber kein spezifisches Problem der A 26, sondern derartige Unsicherheiten würden nahezu bei jedem größeren Bauvorhaben auftreten – oder wie Dr. Vrtala in seiner Stellungnahme treffend ausführe – „größere Bauprojekte laufen nicht immer nach Plan“.

Das Problem einer realistischen Abschätzung von Baustellenemissionen trete bei sehr vielen Projekten auf, weshalb in der UVP-Praxis bereits bewährte Vorgangsweisen zur Verhinderung

unzulässiger Belastungen für Anrainer – nämlich der Vorschreibung von emissionsmindernden Maßnahmen und von Baustellenüberwachungen – entwickelt worden seien.

Im gegenständlichen Verfahren A 26 sei diesem Problem einerseits damit begegnet worden, dass in der UVE im Sinne einer worst-case Abschätzung das am stärksten belastete Jahr je Bauabschnitt zur Emissionsabschätzung herangezogen worden sei (siehe Ausführungen im UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima). In Summe ergäben sich dadurch höhere Emissionen als für die Baujahre, in denen das höchste Bauaufkommen erwartet werde. Im UVE-Fachbeitrag „Luftschadstoffe“ seien die NO_x-Emissionen durch Bautätigkeiten (Baumaschinen, LKW-Transporte, Sprengarbeiten) und die PM₁₀ Emissionen durch verbrennungsbedingte Partikel, Partikel durch Aufwirbelungen, Tunnelvortrieb und Materialmanipulationen berechnet worden. Zur Reduktion von Aufwirbelungen seien im UVE-Fachbeitrag „Luftschadstoffe“ Maßnahmen vorgeschlagen worden, deren Wirksamkeit mit einer Emissionsreduktion im Ausmaß von 50% abgeschätzt worden sei.

Da die diffusen Staubemissionen durch Tunnelvortrieb mit den Ansätzen in der Technischen Grundlage überschätzt würden, seien die modellierten Portalemissionen in der Bauphase 1 mit dem Faktor 0,5 und in der Bauphase 2 mit dem Faktor 0,2 multipliziert worden. Die so berechneten Werte der Portalemissionen durch den Tunnelvortrieb würden noch immer etwa um den Faktor 1,5 – 2 höher liegen, als gemessene Werte bei den Baustellen A2 – Herzogbergtunnel und S1-Tradenbergtunnel. Die Immissionsprognose liege daher auf der sicheren Seite.

(Hinweis: Die Verwendung der unterschiedlichen Reduktionsfaktoren in Bauphase 1 und 2 ergebe sich aus der Verwendung eines Förderbandes zum Transport des Ausbruches des Tunnels Freinberg in der Bauphase 2. Dadurch seien die Emissionen aus Aufwirbelungen wegen der im Verhältnis zu den bewegten Massen geringeren Fahrbewegungen bedeutend niedriger als in Bauphase 1.)

Die Berechnung der NO_x-Emissionen durch Sprengschwaden basierten auf den Emissionsfaktoren für eine Mischung aus gelatinösem Sprengstoff und Emulsionssprengstoff und seien aus fachlicher Sicht als plausibel einzustufen.

Zur Kritik von Dr. Vrtala an der Publikation von Hinterhofer et al. 2008 (Diffuse PM₁₀-Emissions from Constructions Activities“) werde festgestellt, dass in der RVS 04.02.12 ausdrücklich darauf hingewiesen werde, dass Berechnungsmethoden und Emissionsfaktoren für die Ermittlung diffuser Staubemissionen u.a. dieser Arbeit entnommen werden können.

Den verbleibenden Unsicherheiten hinsichtlich Emissionsprognose und Bauablauf sei weiters im Zuge des UVP-Teilgutachtens „Luftschadstoffe und Klima“ mit der Vorschreibung eines umfangreichen Maßnahmenpaktes (v.a. zur Staubminderung) sowie mit der Vorschreibung einer Luftgüteüberwachung der Bauphase begegnet worden. Dabei dienten die Luftgütemessungen nicht nur der Beweissicherung in den Bauphasen sondern auch der Baustellenüberwachung, wobei die von der Behörde zu bestellende luftschadstofftechnische Sonderbauaufsicht bei Überschreitung bestimmter Immissions-Schwellenwerte eine umgehende Überprüfung der lokalen Situation vorzunehmen und Sofortmaßnahmen (Umstellung bzw. Vermeidung von Parallelbetrieb von emissionsintensiven Baumaschinen, verstärkte Befeuchtung, Unterbrechung staubintensiver Arbeitsgänge) zur Reduktion der Emissionen zu veranlassen habe. Bei auflagentreuer Umsetzung könnten damit lt. UVP Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima unzulässige Immissionsbelastungen für Anrainer verhindert werden.

Zusammenfassend sei dazu festzuhalten, dass aus lufttechnischer Sicht in der gegenständlichen Einwendung hinsichtlich des Themas „Emissionen in der Bauphase“ keine Aspekte vorgebracht worden seien, die eine Neu Beurteilung des Vorhabens erfordern würden.

Die von Dr. Vrtala in den Raum gestellten „wesentlich anderen Projektwirkungen“ seien aus fachlicher Sicht nicht nachvollziehbar. Die Berechnungen sowohl der Emissionen als auch der Immissionen überschätzten die tatsächlich zu erwartende Belastung und lägen damit auf der sicheren Seite. Eine Ergänzung des UVP-Teilgutachtens „Luftschadstoffe und Klima“ sei daher nicht erforderlich.

Stellungnahme von Rudolf Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager

Mit Schreiben vom 7. November 2014 brachten die Einwender im Wesentlichen vor, dass der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima in seiner Stellungnahme vom 20. Juni 2014 nicht ausreichend darauf eingehe, ob das Maß der Zumutbarkeit bezogen auf die zu erwartenden Immissionen im Bereich der landwirtschaftlichen Flächen des Herrn Rudolf Mayr während der Bauphase überschritten werde.

In weitere Folge wiesen die Einwender auf die gewichtigen Gefahrenmomente hin, die mit der Erhöhung der Belastung in Ballungsräumen einhergingen. Dazu legten sie ein Gutachten des Herrn Dr. med. Gerd Oberfeld vom Amt der Salzburger Landesregierung zum Thema „Auswirkungen der Luftschadstoffe auf die menschliche Gesundheit“, Stand März 2005, vor. Daraus sei zu entnehmen, dass schon lange die massive Gefährdung der Gesundheit durch Luftschadstoffe bekannt sei und die Forschung der letzten Zeit dazu geführt habe, das Gefahrenpotential noch höher einzustufen. Unter diesem Aspekt sei zumindest der nach dem Stand der Technik größtmögliche Schutz zu fordern, nicht nur das Einhalten eines niedrigeren Schutzniveaus auf Grund mehr oder minder willkürlich festgesetzter Obergrenzen.

Die Einwender legten weiters – wie auch die Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz und weitere Einwender – die „Fachliche Stellungnahme betreffend Fragen der Vertrauensbereiche sowie Fragen der Luftreinhaltung“ von Mag. Dr. Aharon Vrtala vom 4. November 2014 vor.

Weiters zitierten die Einwender – wie auch die Puchenauer Bürgerinitiative gegen die Westring Transitautobahn – die Stellungnahme von Univ.Prof. Dr. Knoflacher.

Schließlich erstatteten die Einwender auch ein Vorbringen zu den Themenbereichen OÖ Verkehrserhebung 2012, Evaluierung Fachbereich Lärm aufgrund BStLärmIV und Naturschutz. Zum diesbezüglichen Vorbringen wird auf die Punkte V.2, V.3. und V.4. der Begründung des Bescheids verwiesen.

V.1.6. Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen

Zur Stellungnahme der Puchenauer Bürgerinitiative gegen die Westring Transitautobahn vom 7. November 2014:

Zu der von der Bürgerinitiative vorgelegten Stellungnahme von Dr. Knoflacher ist festzuhalten, dass sowohl die Wirkung des Vorhabens auf die Stadtentwicklung (siehe TGA 06 Raumordnung und Sachgüter, Erholung, Orts- und Landschaftsbild und UVG) als auch der öffentliche Verkehr (siehe TGA 01 Verkehr und Verkehrssicherheit und UVG) ausreichend im Verfahren behandelt wurden. Gerade zum öffentlichen Verkehr gab es eine gründliche Auseinandersetzung während der mündlichen Verhandlung (siehe z.B. S. 41f und 108f der Verhandlungsschrift) und auch die fachliche Auseinandersetzung mit den Gutachten und Vorbringen von RegioConsult.

Zur Beurteilung der Verkehrsmodelle (auch die Fortschreibung nachfrageorientierter Modelle) bzw. den Aussagen des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit zur OÖ Verkehrserhebung 2012 ist ebenfalls auf die bisherigen Ausführungen zum Verkehrsmodell allgemein (siehe TGA, UVG, Verhandlungsschrift, Vorbringen RegioConsult), aber auch auf die Auseinandersetzung der Projektwerberin und des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit mit der OÖ Verkehrserhebung 2012 zu verweisen (siehe zur Verkehrserhebung 2012 Punkt V.2.).

Zur angeblich fehlenden quantitativen Angabe zur Entwicklung von CO₂-Emissionen wird auf das Teilgutachten 04 Luftschadstoffe und Klima verwiesen (S. 172f), wo sich quantitative Angaben zur CO₂ Entwicklung finden.

Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz und weiterer Einwender vom 7. November 2014:

1) Zu der von den Einwendern vorgelegten „Stellungnahme an die EU Kommission zur Schadstoffbelastung durch PM10 und NO₂ in Linz“ von RegioConsult ist festzuhalten, dass die im Detail dazu vorgebrachten Argumente (Passivsammlermessungen etc.) bereits im Zuge der UVP-Verhandlung mit den Vertretern von RegioConsult ausführlich und erschöpfend diskutiert wurden; diesbezüglich wird auf die Verhandlungsschrift (siehe S. 115ff, 274ff, 293f) verwiesen.

Die Vorbelastung und die zukünftige Entwicklung der Schadstoffbelastung im Raum Linz bis zum Prognosejahr 2030 wurden sowohl in der UVE (FB. Luftschadstoffe) als auch im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ umfassend berücksichtigt. Bei den Bewertungen der Zusatz- und Gesamtbelastungen wurde von einer hinsichtlich der Kriterien für das Tagesmittel grenzwertüberschreitenden Vorbelastung bei PM10 in ganz Linz ausgegangen und daher aus lufttechnischer Sicht die Forderung gestellt, dass es durch die vorhabensbedingte PM10-Zusatzbelastung zu keinen relevanten Immissionsbeiträgen im Sinne des § 20 Abs. 3 IGL kommen darf. Weiters darf es durch das Vorhaben zu keinen relevanten Beiträgen zu Grenzwertüberschreitungen bei NO₂ kommen, wobei hinzuzufügen ist, dass es durch das Vorhaben gerade entlang jener Straßenzüge in Linz, wo eine besonders hohe Vorbelastung durch NO₂ vorhanden ist (repräsentiert durch die Luftgütemessstelle „Römerbergtunnel“), zu Entlastungen kommt.

Die angeführten lufttechnischen Kriterien werden unter Berücksichtigung der im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ festgelegten Maßnahmen erfüllt und daher ist eine Umweltverträglichkeit des Vorhabens A26 aus lufttechnischer Sicht gegeben.

Die Einwendung, dass aufgrund der Errichtung der A 26 im projektgegenständlichen Bereich „mit einer massiven Verschlechterung der PM10 und NO₂ - Werte zu rechnen“ wäre, wurde im UVP-Verfahren bereits mehrfach erhoben und im Rahmen der Auseinandersetzung mit den

Stellungnahmen in den Stellungnahmenbänden zum UVGA vom Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima behandelt und festgestellt, dass es zu keinen relevanten Emissionszunahmen im betrachteten Netz und zu keinen vorhabensbedingten Überschreitungen der anzuwendenden Genehmigungskriterien kommt. Auch in der mündlichen Verhandlung wurde dies eingehend erörtert (siehe S. 115ff, 274ff, 293f der Verhandlungsschrift).

2) Zur „Stellungnahme zur Replik von Kühnert vom August 2014“ von RegioConsult:

In dieser Stellungnahme replizieren die Gutachter von RegioConsult auf die Stellungnahmen des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 17. Juni 2014 und vom 25. August 2014.

Zu den im Kapitel „Schätzung von Immissionen ist ungenügend“ vorgebrachten Themen ist anzumerken, dass darin eine Reihe von Argumenten vorgebracht wird, die von RegioConsult und/oder anderen Einwendern allesamt bereits im Zuge der Stellungnahmen zu den Einreichunterlagen, während der Verhandlung oder bei ergänzenden Stellungnahmen nach der Verhandlung vorgebracht wurden. Es handelt sich dabei insbesondere um die Aspekte Repräsentativität der Luftgütemessstellen – Lage der Messpunkte, Berücksichtigung der Publikation von Mursch-Radlgruber (2002) „Wärmeinsel Linz und belüftungsrelevante Strömungssysteme“, Immissionen im Nahbereich der Tunnelportale / Filterung der Tunnelabluft, Vergleich Messung / Simulation des Ist-Zustandes, Passivsammlermessungen der Stadt Linz, Überschreitung von Immissionsgrenzwerten in Linz (Vorbelastung), Berechnung der PM10-Überschreitungstage und Überschreitung der Irrelevanzgrenzen.

Die dazu im Einzelnen vorgebrachten Argumente wurden bereits ausführlich und erschöpfend vom Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima in der Auseinandersetzung in den Stellungnahmenbänden zum Umweltverträglichkeitsgutachten, im Zuge der mündlichen Verhandlung (vgl. Seiten 115ff, 274ff, 283ff, 293f der Verhandlungsschrift) und in der ergänzenden Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima behandelt. Diesbezüglich kann auch auf die ausführliche Beweiswürdigung in Punkt VII.2.3 verwiesen werden. Im Hinblick auf den Vorwurf, der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima hätte übersehen oder aber bei der Beurteilung außen vor gelassen, dass an zahlreichen Punkten die Zusatzbelastung die Irrelevanzschwelle überschreite, wobei in der zitierten Tabelle Immissionswerte aus der UVE zitiert werden, wird nochmals festgehalten, dass es durch das Vorhaben – wie im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ und in der Verhandlung ausführlich dargelegt – unter Berücksichtigung der in der UVP zusätzlich geforderten Maßnahmen (welche in der Tabelle 2 der UVE noch nicht berücksichtigt wurden) – zu keinen relevanten Beiträgen des Vorhabens zu Grenzwertüberschreitungen im Sinne des IG-L kommt. Dies bedeutet konkret, dass es bei PM10 zu keinen relevanten Immissionszunahmen im Sinne des IG-L und bei NO₂ zwar zu relevanten Zusatzbelastungen, jedoch zu keinen vorhabensbedingten Grenzwertüberschreitungen kommt.

Auch die Replik der Gutachter von RegioConsult zur Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 25. August 2014 bezüglich der Auswirkungen auf Liegenschaften bei widmungsgemäßer Nutzung brachte keine neuen Argumente. Die Argumente wurden teilweise bereits in der Verhandlung (vgl. Seiten 115ff, 274ff, 283ff, 293f der Verhandlungsschrift) und vorrangig in den Stellungnahmen des Sachverständigen für Luftschadstoffe zu den nach der Verhandlung eingelangten Stellungnahmen beantwortet.

Zum Vorwurf, die Beurteilung übersehe, dass die Zahl der zulässigen Überschreitungstage dem o.g. Mittelwert von PM10 nach der zitierten Tabelle mehr als 42 bzw. 45 Überschreitungstage betrage, kann darauf verwiesen werden, dass der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima schlüssig und nachvollziehbar festhielt, dass die Zahl der Überschreitungstage im konkreten Fall nicht maßgeblich ist, da es unter Berücksichtigung der zusätzlichen Maßnahmen auch in der Bauphase bei PM10 zu keinen dem Vorhaben zuordenbaren Zusatzbelastungen kommt.

In Bezug auf den Vorwurf, dass die angesetzten Reduktionsfaktoren fachlich umstritten und nicht belegt seien und der dazu angeführten Literatur ist zu bemerken, dass sich diese Literatur (FGSV 2011) zu Minderungseffekten von nur 5-10% durch Straßenreinigung und Straßenspülung nicht auf Baustellen bezieht, sondern auf die Reduktion von Partikelemissionen durch Wiederaufwirbelung durch Reinigung von Straßen in der Betriebsphase und daher die im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ für Maßnahmen in der Bauphase verwendeten Emissionsreduktionsfaktoren nicht in Frage stellt. Bezüglich Emissionen in der Bauphase ist auch auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima zu der von der Bürgerinitiative vorgelegten Stellungnahme von Dr. Vrtala zu verweisen.

Dem Vorwurf, dass die Zuverlässigkeit der Berechnung durch die im Umfeld der Objekte nicht ermittelte Vorbelastung stark eingeschränkt ist, ist entgegenzuhalten, dass sowohl im Teilgutachten als auch in den Stellungnahmen zu Einwendungen ausgeführt wurde, dass die Vorbelastung mittels Messungen kalibrierter Immissionsmodelle flächenhaft ermittelt wurde.

Wie bereits mehrfach im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ sowie in den Stellungnahmen zu Einwendungen ausgeführt, bezieht sich die Stellungnahme des BMLFUW (2009), dass das Luftgütemessnetz nicht geeignet sei, nicht auf die Luftgütemessstellen zur Ermittlung der Vorbelastung, sondern auf ein allfälliges Bau- und Betriebs-Luftgütemonitoring. Dazu wurden im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ als Überwachungsmaßnahme eigene Luftgütemessstellen vorgeschrieben, mit deren Hilfe die künftige Immissionsbelastung im Bereich der den Emissionen der A26 exponiertesten Anrainer festgestellt werden kann.

Die Annahme weiterer Emissionsminderungen im Prognosezeitraum bis 2030 (zukünftige Abgasvorschriften, E-Mobilität) wurde im Zuge der Verhandlung (siehe S. 116ff, 274ff der Verhandlungsschrift) ausführlich begründet (vgl. Seiten 116ff und 274ff der Verhandlungsschrift).

Bezüglich der Thematik Rechenungenauigkeit bei der Emissionsberechnung bzw. Vernachlässigung der Längsneigung äußerte sich der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima bereits in der Stellungnahme vom 17. Juni 2014 schlüssig und nachvollziehbar dahingehend, dass sich die Auswirkungen von Längsneigungen auf die Emission von Luftschadstoffen durch die ähnlichen Verkehrsstärken in etwa aufheben. Die Gutachter von RegioConsult argumentieren, dass diese Aussage von Kühnert unzutreffend sei und geben dazu aus der RVS 04.02.11 „Lärmschutz“ Kennwerte für den Einfluss der Längsneigung bei PKW (Tab. 3) und LKW (Tab. 4) auf Lärmemissionen an, begründen jedoch nicht, warum sich aus diesen Kennwerten aus der RVS Lärmschutz ergebe, dass die Aussage des Sachverständigen für Luftschadstoffe unzutreffend sei. Nach Ansicht der ho. Behörde sind diese Kennwerte nicht geeignet, den Einfluss der Längsneigung auf Luftschadstoffe zu quantifizieren. Es ergeben sich

daher keine Anhaltspunkte, die die Schlüssigkeit, Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Ausführungen des Sachverständigen für Luftschadstoffe in Zweifel ziehen könnten.

Zu dem unter dem Titel „Unsicherheiten bei der Emissionsberechnung“ vorgebrachten Themenbereich kann auf die Ausführungen der Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung (vgl. Seiten 274ff der Verhandlungsschrift) verwiesen werden.

In Bezug auf die Frage der Vertrauensbereiche und Unsicherheiten der Untersuchungen zu Luftschadstoffen wird festgehalten, dass diese Frage bereits in der UVE, im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima, im Zuge der Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und im Zuge der mündlichen Verhandlung mehrfach und ausführlich erörtert wurde (vgl. Seite 174ff der Verhandlungsschrift). Es wird diesbezüglich auch auf den Punkt VII. der Begründung verwiesen.

Weiters wurde dieses Thema in der Stellungnahme der Gutachter von RegioConsult „Vertrauensbereiche und Unsicherheiten der schalltechnischen Untersuchung sowie der Untersuchungen zu Luftschadstoffen“ vom März 2014 vorgebracht und mit der Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 17. Juni 2014 umfassend beantwortet. Zusammenfassend wurde vom Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima darin festgehalten, dass aus lufttechnischer Sicht keine Aspekte vorgebracht wurden, die eine Neu Beurteilung des Vorhabens erfordern würden. Es wurde ausgeführt, dass die Berechnungen sowohl der Emissionen als auch der Immissionen die tatsächlich zu erwartende Belastung überschätzen und damit auf der sicheren Seite liegen. Das Thema „Vertrauensbereiche und Unsicherheiten“ wurde auch in der von der Bürgerinitiative vorgelegten Stellungnahme von Dr. Vrtala behandelt, siehe dazu unten.

Zur Zuverlässigkeit des für die Immissionsberechnungen verwendeten Modells GRAL, das den Vorgaben der RVS 04.02.12 und des RVS-Arbeitspapiers Nr. 17 entspricht, wurde bereits im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ und im Zuge der UVP-Verhandlung ausgeführt, dass die Modellergebnisse anhand von Messwerten überprüft wurden. Auch die Darstellung in Tabelle 5 der gegenständlichen Stellungnahme von RegioConsult zu relativen Abweichungen der Rechenergebnisse mit PROKAS_V im Vergleich zu Messwerten in Karlsruhe, Stuttgart und Dresden ändert nichts daran.

Bezüglich der Ausführungen der Gutachter von RegioConsult zur Abschätzung der Tage mit Überschreitung PM 10 ist auf die schlüssige und nachvollziehbare Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 17. Juni 2014 zu verweisen bzw. generell auf die Aussagen des Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung (vgl. Seite 274ff der Verhandlungsschrift).

Zum Vorbringen von RegioConsult bezüglich der Ermittlung der NO₂-Belastung bzw. des Anteils der Dieselfahrzeuge wird festgehalten, dass diese Fragen bereits in den Untersuchungen zu Luftschadstoffen in der UVE, im UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe, im Zuge der Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und im Zuge der mündlichen Verhandlung mehrfach und ausführlich erörtert wurde (vgl. Seiten 174ff der Verhandlungsschrift). Es ist diesbezüglich auch auf die Ausführungen unter Punkt VII. der Begründung zu verweisen.

Zur Ermittlung der NO₂-Belastung kann darauf hingewiesen werden, dass bereits im Zuge der mündlichen Verhandlung vom Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima schlüssig und

nachvollziehbar ausgeführt wurde (vgl. Seiten 116ff und 274ff der Verhandlungsschrift), dass die im Modell NEMO 2.0 wie auch im Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs verwendeten Emissionsfaktoren grundsätzlich auf Basis realer Fahrzyklen ermittelt wurden. Es ist daher nach dem Stand der Technik nicht von einer Unterschätzung der tatsächlichen Emissionen auszugehen. Die deutlich höheren Emissionen bei Kaltstarts werden in den Emissionsmodellen berücksichtigt.

Zum Einwand, dass eine aktuelle ICCT-Studie ergeben habe, dass moderne Diesel-PKW sieben Mal so hohe Stickoxid-Emissionen verursachen würden, als der Grenzwert nach Euro 6 Norm vorschreibe, ist festzuhalten, dass prinzipiell von einer Einhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen auszugehen ist.

Zum Anteil der Dieselfahrzeuge wird darauf hingewiesen, dass in der mündlichen Verhandlung vom Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima ausgeführt wurde, dass der für die Emissionsberechnungen angenommene Anteil der Dieselfahrzeuge in den Einreichunterlagen, UVE-Fachbereich Luftschadstoffe, Einlage 4.8.2 in Kap. 3.3.1 angeführt ist. Der Datenstand von NEMO 2.0 berücksichtigt aktuellere statistische Daten, wodurch sich im Vergleich zum Handbuch ein geringerer Anteil von Diesel-PKW an Neuzulassungen ergibt. In der Prognose für die Jahre ab 2010 wird davon ausgegangen, dass sich die Anteile der Otto- und Diesel-PKW an den Neuzulassungen bei rund 50% einpendeln werden. Diese Annahme resultierte aus der seit Jahren sinkenden Höhe des Anteils der Dieselfahrzeuge. Nach Angaben der Statistik Austria sank der Anteil der Dieselfahrzeuge an den Neuzulassungen von 59,3% im Jahr 2007 auf 46,0% im Jahr 2009 und betrug im Jahr 2010 50,9%. Seitdem ist der Anteil der Dieselfahrzeuge an den Neuzulassungen wieder leicht gestiegen und pendelt zwischen 54,7 und 56,7%, war in den letzten Jahren also etwas höher, als in NEMO 2.0 unterstellt. Die Auswirkungen des etwas höheren Dieselanteils auf die Gesamtemissionen der Flotte werden im Lichte der aktuellen Abgasgesetzgebung aber als geringfügig eingestuft, da sich die Abgasgrenzwerte für NO_x nach der Euro 6-Norm den Abgasgrenzwerten für Autos mit Benzinantrieb annähern (PKW Benzin: NO_x 60 mg/km, PKW Diesel: NO_x 80 mg/km).

Grundsätzlich können durch unvorhergesehene Entwicklungen immer Abweichungen zu Prognosen auftreten. Aus diesem Grund wurde im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima ein Luftgütemonitoring vorgesehen und mit erforderlichenfalls zu setzenden zusätzlichen Maßnahmen (Filterung der Tunnelabluft) verknüpft.

Die Emissions- und Immissionsprognose der UVE wird weiterhin als auf der sicheren Seite liegend eingeschätzt, da künftige Abgasnormen, die strenger als Euro 6 sind sowie Fahrzeuge mit Elektroantrieb im Prognosemodell nicht berücksichtigt wurden.

Zusammengefasst lässt sich daher festhalten, dass in der „Stellungnahme zur Replik von Kühnert vom August 2014 zum Vorbringen und Anträgen zur luftschadstofftechnischen Untersuchung vom 10.7.2014 sowie zum Schreiben an das BMVIT vom 17.6.2014“ keine neuen Aspekte vorgebracht wurden, die eine Neubeurteilung des Vorhabens erfordern würden. Eine Neuberechnung der Emissionen und Immissionen von Luftschadstoffen und eine Ergänzung des Teilgutachtens Luftschadstoffe und Klima sowie des Umweltverträglichkeitsgutachtens war daher nicht erforderlich.

3) Soweit die Einwender noch einmal die Stellungnahme des BMLFUW zur UVE vom 13. August 2009 vorlegten, ist darauf hinzuweisen, dass der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima diese Stellungnahme des BMLFUW bereits im Rahmen der Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen in den Stellungnahmenbänden zum UVGA behandelt (siehe Stellungnahmenband 15, Stellungnahme Nr. 1687) und festgestellt hat, dass das in der Fassung der Projektänderung 2011 zu beurteilende Vorhaben A 26 Linzer Autobahn weder gegen die Ziele des Kyoto-Protokolls noch gegen die Emissionsreduktionsziele des Emissionshöchstmengengesetzes-Luft verstößt. Auch in der mündlichen Verhandlung wurde diese Thematik mehrfach erörtert (siehe S. 118 und 281 der Verhandlungsschrift).

4) Zur „*Fachlichen Stellungnahme betreffend Fragen der Vertrauensbereiche sowie Fragen der Luftreinhalte*“ von Mag. Dr. Aharon Vrtala vom 4. November 2014:

In der gegenständlichen Stellungnahme von Mag. Dr. Aharon Vrtala sind teilweise eingehendere Ausführungen zu den im Zuge des UVP-Verfahrens bereits mehrfach vorgebrachten Aspekten „Vertrauensbereiche und Unsicherheiten“ (bei Dr. Vrtala noch weiter detailliert hinsichtlich der Teilaspekte „Bauphase“ und „NO-NO₂-Umwandlung“), „Unterscheidung von Fahrzeugtypen“, „Prognosehorizonte“, „Luftgütemessstellen“ und „Sekundäre Partikelbildung und Ozon“ thematisiert.

Vertrauensbereiche

Die Frage der Vertrauensbereiche und Unsicherheiten der Untersuchungen zu Luftschadstoffen wurde in der UVE, im UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe, im Zuge der Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen (z.B. Einwand 1093.6) und im Zuge der mündlichen Verhandlung (siehe S. 116f und 278f der Verhandlungsschrift) mehrfach und ausführlich erörtert.

Weiters wurde dieses Thema in der Stellungnahme der RegioConsult „Vertrauensbereiche und Unsicherheiten der schalltechnischen Untersuchung sowie der Untersuchungen zu Luftschadstoffen“ vom März 2014 vorgebracht und mit der Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 17. Juni 2014 umfassend beantwortet. Zusammenfassend wurde vom Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima darin festgehalten, dass aus lufttechnischer Sicht keine Aspekte vorgebracht wurden, die eine Neubeurteilung des Vorhabens erfordern würden. Es wurde ausgeführt, dass die Berechnungen sowohl der Emissionen als auch der Immissionen die tatsächlich zu erwartende Belastung überschätzen und damit auf der sicheren Seite liegen.

Weiters wird noch auf die RVS 04.02.12 „Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen“ vom 1. April 2014 verwiesen, die zur Frage der Rechenungenauigkeit bzw. Unsicherheit von Berechnungen Folgendes anführt: „Jedes Modell ist mit Unsicherheiten behaftet. Bei Einhaltung der Vorgaben dieser RVS ist es nach dem Stand der Technik (Richtlinie 2008/50/EG) nicht erforderlich, etwaige Unsicherheiten der Berechnungen dem Rechenwert der Zusatzbelastung zuzurechnen.“

Die Emissions- und Immissionsberechnungen im UVE-FB Luftschadstoffe wurden nach den Vorgaben der RVS und damit entsprechend dem Stand der Technik vorgenommen.

Weiters ist auf die EU Richtlinie 2008/50/EG „Luftqualität und saubere Luft für Europa“ hinzuweisen. In dieser Richtlinie werden die Luftgütegrenzwerte behandelt sowie die Mittel und Methoden zur Überprüfung und zum Vergleich mit den genannten Grenzwerten. Daraus wurde in der RVS 04.02.12 der fachlich begründbare Schluss abgeleitet, dass die Ergebnisse von Rechenmodellen in Bezug auf Berücksichtigung von Unsicherheiten gleich zu beurteilen sind wie jene aus Messungen. Da die Messwerte nach der RL 2008/50/EG bei Einhaltung der geforderten Genauigkeitsschranken ohne weitere Berücksichtigung von Unsicherheiten mit den Grenzwerten zu vergleichen sind, gilt dies sinngemäß auch für Rechenwerte.

Bei den angewandten Luftgütemodellen bezieht sich die Validierung auf einen Vergleich eines Rechenwertes mit einem Messwert, wobei das Modellergebnis die Kette Aktivitätsdaten – Emissionsermittlung – Transmission (ggf. mit chemischer Umwandlung) beinhaltet. Mit der Validierung des Modellergebnisses anhand von Messwerten ist sichergestellt, dass die Modellkette als Gesamtheit die Qualitätskriterien erfüllt. Es ist daher nicht erforderlich, dass für jedes einzelne Element dieser Modellkette ein Unsicherheitsfaktor aufgeschlagen wird.

Vertrauensbereiche Lärm

Soweit Dr. Vrtala ausführt, dass die Diskussion zum Erfordernis einer Angabe von Vertrauensbereichen natürlich sinngemäß auch für den Fachbereich Lärm anzuwenden sei, wird auf die fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen Lärm vom März 2014 zu der von der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz mit Schreiben vom 19. März 2014 vorgelegten Stellungnahme von RegioConsult „Vertrauensbereiche und Unsicherheiten der schalltechnischen Untersuchung sowie der Untersuchungen zu Luftschadstoffen“ verwiesen.

Verkehr und Prognoseungenauigkeiten

Dr. Vrtala bringt vor, dass die „sehr gute Übereinstimmung“ im Vergleich des Verkehrsmodells mit der OÖ Verkehrserhebung 2012, wie sie von der Projektwerberin im Bericht von arealConsult festgestellt wurde, nicht nachvollziehbar sei. Weiters kritisiert er die Aussage des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit, dass „Aussagen zur Zuverlässigkeit des Verkehrsmodells u.a. mittels Konfidenzintervallschätzungen derzeit noch nicht Stand der Technik seien.“

Zum ersten Punkt wird seitens ho. Behörde festgestellt, dass der Bericht der Projektwerberin vom Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit überprüft wurde, welcher darauf aufbauend seine fachgutachterliche Stellungnahme verfasst hat.

Darüber hinaus ist zu sagen, dass für die A7 für die Prognose Daten aus dem Jahr 2008, aber auch aus dem Jahr 2010 zur Verfügung gestanden sind (siehe Fachbericht Verkehr Pkt. 1.3). Bei der Aussage „Bedenklich erscheint trotzdem, dass z.B. die MIV Zielfahrten zur VOEST um 21% unterschätzt werden (vgl. Abb. 4.3-1 in Kap. 4.3 in [12])“ übersieht Dr. Vrtala, dass es sich bei dieser Abb. um einen Vergleich mit dem VIS-OÖ und nicht mit dem A26-Verkehrsmodell handelt.

Aus Sicht der ho. Behörde kann daher die angeblich aufgezeigte fehlende Nachvollziehbarkeit nicht bestätigt werden.

Zur Zuverlässigkeit des Verkehrsmodells (Konfidenzintervallschätzungen) wird aus Sicht der ho. Behörde die Aussage des Sachverständigen für Verkehr in seinem Teilgutachten geteilt, dass diese derzeit noch nicht Stand der Technik sind. Wenn auf Sammer, G. und Hauger, G., „Verantwortungsvoller Umgang mit unsicheren Daten bei Verkehrsinfrastrukturentscheidungen – Ein Denkanstoß, auch zur RVS“, Straßenverkehrstechnik 9, p.601 ff., FSV-aktuell, FSV September (2013) verwiesen wird, stellt das den Stand der Wissenschaften dar. Ähnliche Diskussionen fanden auch in der mündlichen Verhandlung mit den Gutachtern von RegioConsult statt (siehe z.B. S. 108f der Verhandlungsschrift).

Fehlende Unterscheidung von Fahrzeugtypen

Dr. Vrtala fordert in seiner Stellungnahme, dass die RVS-konforme Aufteilung der Fahrzeugtypen für die Berechnung der Luftschadstoffemissionen zu verwenden sei, da es sich bei der A26 um einen hochrangigen Straßentyp handle.

Wie im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ bzw. in der Beantwortung der Vorbringen von RegioConsult im Zuge der mündlichen Verhandlung ausgeführt, wurden die Emissionswerte für den On-Road-Bereich in der UVE mit dem vom Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik der TU Graz speziell für die Emissionsberechnung für Straßennetze entwickelten Modell NEMO (Network Emission Model) berechnet. Das Programm ist konsistent mit den ebenfalls am Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik entwickelten Modellen PHEM (Passenger car and Heavy duty vehicle Emission Model) und GLOBEMI (automatisierte Bilanzierung von Verbrauchs-, Emissions- und Verkehrsdaten in größeren Gebieten).

Im Programm NEMO werden die leichten Nutzfahrzeuge als Anteil der PKW-Belastung automatisch berücksichtigt. Die Fahrzeugtypen „LKW leicht“ und „LKW schwer“ wurden bei der Emissionsberechnung sehr wohl unterschieden.

Die Zusammensetzung der Verkehrsflotte und die Aufteilung in leichte und schwere LKW wurde in der mündlichen Verhandlung mit den Vertretern von RegioConsult ausführlich diskutiert (auch bei den Fachbereichen Verkehr und Lärm), wie der Verhandlungsschrift zu entnehmen ist (siehe z.B. S. 111, 113, 273 der Verhandlungsschrift).

Prognosehorizont

Dr. Vrtala führt in seiner Stellungnahme aus, dass ein Ende der Bauphase 2029 im Jahr unrealistisch und der Prognosehorizont zu früh angesetzt sei.

Wie im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ angeführt, wurden für alle Bau- und Betriebsphasen Prognosehorizonte angesetzt, die – ausgehend von der Beurteilung des Ist-Zustandes für das Jahr 2010 – die Prognosejahre 2015, 2018, 2025 und 2030 umfassen.

Lt. RVS 04.02.12 ist bei der Erstellung der Emissionsprognose abzuwägen, für welchen Prognosezeitraum noch gesicherte Aussagen bezüglich Art, Menge und Qualität der zu erwartenden Emissionen und Immissionen getroffen werden können. Als Prognosehorizont ist ein Zeitraum von 15 Jahren ab dem Jahr der Ist-Zustandsbeurteilung anzustreben. Ausgehend

vom Jahr der Ist-Zustandsbeurteilung 2010 ergibt sich daraus ein anzustrebender Prognosehorizont 2025. Da damit die Betriebsphase 3 nicht erfasst werden kann, wurde hier ein Prognosehorizont 2030 gewählt, da zu diesem Zeitpunkt planmäßig bereits eine Verkehrsfreigabe für die Betriebsphase 3 erfolgt sein sollte. Eine Verlegung des Prognosehorizonts nach hinten (etwa ins Jahr 2035) ist daher nicht erforderlich und würde auch den Intentionen der RVS 04.02.12 nicht entsprechen, da die Zeitspanne zwischen Ist-Zustandsbeurteilung und Prognosehorizont dann 25 Jahre betragen würden.

Luftgütemessstellen

Der Einwand, dass die in der UVE durchgeführte Luftgütevorerhebung nicht qualitätsgesichert und nicht repräsentativ für das Untersuchungsgebiet sei, wurde bereits in der Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen im Stellungnahmenband zum UVGA beantwortet (z.B. zu Einwand N331.3). In der Beantwortung wurde vom Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima ausgeführt, dass die zur Darstellung der Grundbelastung herangezogenen Daten räumlich und zeitlich richtig und repräsentativ gewählt worden seien. Die betrachteten Messstandorte seien für das vom Vorhaben betroffene Gebiet repräsentativ und erfassten sowohl die Grundbelastung in verkehrsnahen, innerstädtischen Bereichen (Messstellen Linz - Römerbergtunnel, Linz - Neue Welt, Linz 24er-Turm, Post), in weniger verkehrsbelasteten innerstädtischen Bereichen (Messstellen Linz-Stadtpark, Gugl), in stark verkehrsbelasteten Stadtrandbereichen (Messstelle Donau) und im Bereich des verkehrsfernen Hintergrundes im Linzer Stadtrandbereich (Petrinum).

Der Betrieb der in der UVE mitbetrachteten Dauermessstellen des Landes „Linz Urfahr“ und „Linz ORF-Zentrum“ wurde zwischenzeitlich eingestellt; dadurch stehen für diese Messstellen keine aktuellen Daten mehr zur Verfügung. Ergänzend zu den Angaben in der UVE wurden in der UVP noch die Messdaten des Jahres 2011 der Linzer Dauermessstellen der OÖ. Landesregierung dargestellt und bei der Erstellung des UVP-Teilgutachtens „Luftschadstoffe und Klima“ berücksichtigt. Die Daten bestätigen im Wesentlichen die in der UVE beschriebene Immissionssituation für den Untersuchungsraum. Weitere Messungen zur Erhebung der Grundbelastung waren nicht erforderlich.

Die UVE-Messstellen wurden – wie in der UVP-Praxis allgemein üblich und auch in den einschlägigen Leitfäden (z.B. UVE-Leitfaden) empfohlen – ein Jahr betrieben. Da die amtlichen Dauermessstellen kontinuierlich betrieben werden, sind Aussagen zum Ist-Zustand für einen wesentlich längeren Zeitraum möglich und wurden sowohl in der UVE als auch im UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe auch getätigt.

Wegen der Heterogenität der Grundbelastung im Linzer Raum wurden in UVE und UVP verschiedene Szenarien der nicht verkehrsbedingten Grundbelastung angenommen, die unterschiedliche Zusatz- Gesamtbelastungen ergaben, wobei im UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima die jeweils höchsten Werte zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit herangezogen wurden. Es wurde also – anders als in der Stellungnahme von Dr. Vrtala angeführt – keine einheitliche Vorbelastung angenommen.

Zur Kritik an der Dokumentation der Luftgüte- und meteorologischen Messungen in der UVE (Einreichprojekt, Projektänderungen 2011, FB. „Luftgütemessung“ und FB. „Klima und Meteorologie“) wie z.B. „Angabe der Seehöhe nicht auf Meter genau dokumentiert“, „Angabe der

Koordinaten in geographischer Länge und Breite gemäß WGS84 in einer Auflösung bis zu 1/10 Winkelsekunden“, „Lageplan im M 1 : 1.000“ etc.“ wird festgestellt, dass die konkrete Lage der Messstellen anhand der Kartendarstellungen und der Fotos in den beiden UVE-Fachberichten einwandfrei identifiziert werden kann und die Bebauungs- und Bewuchssituation beim Lokalausgang eindeutig feststellbar war.

Zur Kritik von Dr. Vrtala an den jeweiligen Aufstellungsorten der Messstationen („Störung der Anströmung“ etc.) wird auf die ausführliche Dokumentation in Kap. 3.4.1 des UVE-FB. „Klima und Meteorologie“ (Einreichprojekt Einlage 4.8.1) verwiesen, wo die Bebauung und der Bewuchs in der Umgebung der Messstellen beschrieben sind und bei der Bewertung der Messergebnisse entsprechend berücksichtigt wurden.

Abschließend wird seitens der ho. Behörde festgestellt, dass es sich bei den vorgenommenen Messungen um keine wissenschaftlichen Grundlagenarbeiten handelte, sondern um Messungen im Rahmen einer Umweltverträglichkeitserklärung, und dass die Messungen der Meteorologie und Luftgüte hinsichtlich Repräsentativität, Dauer und Dokumentation zur Beschreibung des Ist-Zustandes der vom Vorhaben betroffenen Umwelt ausreichend, nachvollziehbar und plausibel sind.

Emissionen Bauphase

Zu diesem Thema wurde eine Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima eingeholt. In der oben wiedergegebenen Stellungnahme vom 14. November 2014 hat der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima schlüssig und nachvollziehbar dargelegt, dass dem Problem der realistischen Abschätzung der Baustellenemissionen im gegenständlichen Verfahren ausreichend Rechnung getragen wurde.

Sekundäre Partikelbildung und Ozon

Soweit Dr. Vrtala die Berechnung der sekundären Partikelbildung und der Ozonbildung fordert, ist festzuhalten, dass diese Themen bereits im Rahmen der Stellungnahmen zur UVE mehrfach vorgebracht und vom Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima in seinem UVP-Teilgutachten sowie in der Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen (Stellungnahmenbände zum UVGA) und in der mündlichen Verhandlung (siehe S. 118, 280 der Verhandlungsschrift) behandelt wurden.

Durch das Vorhaben kommt es zu keiner relevanten Veränderung der Gesamtemissionen von Partikeln, Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen in Linz. Da es durch den Betrieb der A 26 damit zu keinen zusätzlichen Emissionen von Vorläufersubstanzen für Ozon und sekundäre Partikel kommt, ist auch keine relevante Veränderung der Ozonsituation und der Konzentrationen sekundärer Partikel zu erwarten. Eine Berechnung der sekundären Partikelbildung sowie eine Ozonmodellierung sind daher nicht erforderlich.

NO-NO₂ Umwandlung

Dr. Vrtala hält in seiner Stellungnahme fest, dass bei der Berechnung des NO₂ JMW erhebliche Interpretationsunsicherheit bestehe.

Aus Sicht der ho. Behörde ist festzustellen, dass die in der UVE zur Berechnung der NO₂-Immissionen verwendete Konversionsfunktion nach Romberg dem Stand der Technik entspricht und ausreichend genau ist. Es wird diesbezüglich auch auf die Beantwortung des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima zum Einwand 1093.8 in der Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen verwiesen. Auch die RVS 04.02.12 sieht eine Verwendung der aktuellen örtlichen NO_x Daten vor. Zur NO-NO₂ Umwandlungsrate äußerte sich der SV auch in der mündlichen Verhandlung (siehe S. 276ff der Verhandlungsschrift).

Zusammenfassend wird seitens der ho. Behörde festgehalten, dass in der Stellungnahme von Dr. Vrtala vom 4. November 2014 keine Aspekte vorgebracht wurden, die eine Neubeurteilung des Vorhabens erfordern würden. Eine Ergänzung der UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“, „Verkehr und Verkehrssicherheit“ und „Lärm“ war daher nicht erforderlich. Die von Dr. Vrtala in den Raum gestellten „wesentlich anderen Projektwirkungen“ sind aus fachlicher Sicht nicht nachvollziehbar. Die Berechnungen der Luftschadstoffe sowohl der Emissionen als auch der Immissionen überschätzen die tatsächlich zu erwartende Belastung und liegen damit auf der sicheren Seite.

5) Zur „Stellungnahme zur Replik von Fritzer vom Juni 2014 zum Vorbringen und Anträgen zur schalltechnischen Untersuchung vom 19.3.2014 (NV5), Stellungnahme Fachgebiet Lärm“ von RegioConsult vom November 2014:

Zum Vorbringen betreffend die Themenbereiche „Genauigkeit des Rechenmodells des Fachbeitrages Schalltechnik“, „Kalibrierung des Rechenmodells“, „Berücksichtigung des Vertrauensbereiches für den A-bewerteten energieäquivalenten Dauerschallpegel“ und „Berücksichtigung eines Korrekturwertes K_M nach 4.2 der RVS 04.02.11“ ist festzuhalten, dass alle diesbezüglich vorgebrachten Argumente bereits in der letzten Stellungnahme von RegioConsult vorgebracht und vom Sachverständigen DI Fritzer in seiner Stellungnahme vom Juni 2014 ausreichend behandelt wurden.

Zum Vorbringen betreffend „leichte und schwere LKW“, „Umrechnungsfaktoren DTVw auf JDTV“, „Bemessungsfaktoren KL für PKW und LKW“ ist darauf hinzuweisen, dass diese Themen in der mündlichen Verhandlung ausführlich erörtert wurden (siehe S. 108 und 111f der Verhandlungsschrift).

Insgesamt wurden in der Stellungnahme von RegioConsult keine neuen Aspekte oder Argumente vorgebracht, alle angesprochenen Themen wurden bereits in der mündlichen Verhandlung ausführlich erörtert (siehe S. 108, 111f, 273, 283, 293ff der Verhandlungsschrift).

Von den Gutachtern von RegioConsult wurden keine Argumente vorgebracht, die Zweifel an den Darlegungen, Aussagen und der Beurteilung durch den SV für Lärm, DI Fritzer, aufkommen ließen. Aus Sicht der ho. Behörde sind die Aussagen und die Beurteilung des Sachverständigen für Lärm plausibel, schlüssig und nachvollziehbar.

6) Soweit die Einwander vorbringen, dass aufgrund der langen Verfahrensdauer die dem Projekt zugrunde liegenden Berechnungen nicht mehr aktuell seien und die A 26 voraussichtlich erst im Jahr 2040 fertig gestellt werden solle, ist festzuhalten, dass keinerlei Anhaltspunkte vorliegen, weshalb das gegenständliche Projekt erst im Jahr 2040 fertig gestellt werden sollte. Alle Betrachtungen im eingereichten und beurteilten Projekt gehen von einer Verkehrsfreigabe des 3.

Abschnittes (Bereich Westbrücke) im Jahr 2029 aus, der Prognoseplanfall für den Vollausbau ist das Jahr 2030. Daran hat sich bis dato nichts geändert.

Die Themen „veraltete Daten“, „inaktuelle Berechnungen“ und „Prognosehorizont“ wurden bereits ausführlich im Rahmen des UVP-Verfahrens behandelt (siehe dazu die Teilgutachten, das UVG und die Verhandlungsschrift).

7) Zur Auseinandersetzung mit dem Vorbringen betreffend die Themen OÖ Verkehrserhebung 2012, Evaluierung Fachbereich Lärm aufgrund BStLärmIV und Naturschutz wird auf die Punkte V.2., V.3. und V.4. verwiesen.

Zur Stellungnahme von Rudolf Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager vom 7. November 2014:

Bezüglich des Vorbringens zu den landwirtschaftlichen Flächen des Herrn Rudolf Mayr wird festgehalten, dass eine Beurteilung der Auswirkungen durch Luftschadstoffe auf die Landwirtschaft bereits im Teilgutachten 04 Luftschadstoffe und Klima behandelt wurde (siehe TGA 04, S. 154).

Zur vorgebrachten – und angeblich nicht behandelten – Immissionsbelastung während der Bauphasen auf den landwirtschaftlich genutzten Flächen ist auf die diesbezügliche Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima zu verweisen, in der er beschreibt, dass die zu erwartenden Immissionskonzentrationen sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphasen die vorhabenbedingte Zusatz- und Gesamtbelastung für alle Planfälle im UVE-FB „Luftschadstoffe“ (Einreichunterlagen, Einlage 4.8.2) flächig modelliert, in den Kartendarstellungen in Einlage 4.8.2 für den gesamten Untersuchungsraum für jeden beliebigen Punkt ersichtlich gemacht wurden und als Grundlage für die Bewertungen durch den Sachverständigen in seinem Teilgutachten dienten.

Zum Gutachten von Herrn Dr. med. Gerd Oberfeld und dem diesbezüglichen Vorbringen der Einwender ist festzustellen, dass die negativen Auswirkungen von Luftschadstoffen auf die menschliche Gesundheit bekannt sind und das Gutachten von Dr. Oberfeld aus dem Jahr 2005 auch keine neuen Aspekte enthält, die im Verfahren nicht berücksichtigt wurden. Der Sachverständige für Humanmedizin, Dr. Michael Jungwirth, hat den Kenntnisstand aus 2005, auf den sich das Gutachten von Dr. Oberfeld bezieht, gemeinsam mit aktuellen Erkenntnissen der Forschung seinem Teilgutachten zu Grunde gelegt und sowohl die Auswirkungen auf den Menschen als auch deren medizinische Beurteilung beschrieben und in Hinblick auf das konkrete Vorhaben beurteilt (siehe TGA 13 Humanmedizin).

Betreffend die „Fachliche Stellungnahme betreffend Fragen der Vertrauensbereiche sowie Fragen der Luftreinhalte“ von Mag. Dr. Aharon Vrtala vom 4. November 2014 wird auf die Auseinandersetzung mit der Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz und weiterer Einwender vom 7. November 2014, betreffend die Stellungnahme von Univ.Prof. Dr. Knoflacher auf die Auseinandersetzung mit der Stellungnahme der Puchenauer Bürgerinitiative gegen die Westring Transitautobahn vom 7. November 2014 verwiesen.

Die Auseinandersetzung mit dem Vorbringen zu den Themenbereichen OÖ Verkehrserhebung 2012, Evaluierung Fachbereich Lärm aufgrund BStLärmIV und Naturschutz erfolgt unter Punkt V.2., V.3. und V.4. der Begründung des Bescheids.

V.1.7. Weiteres Parteiengehör

Auch wenn ein behördlicher Sachverständiger in einem ergänzenden Gutachten, in dem ergänzende Klarstellungen und Aussagen enthalten sind, insgesamt zum gleichen Ergebnis wie in dem in der selben Angelegenheit abgegebenen vorangegangenen Gutachten kommt, wird, wenn den Verfahrensparteien keine Gelegenheit geboten wird, das ergänzende Gutachten zur Kenntnis und dazu Stellung zu nehmen, der Grundsatz des Parteiengehörs verletzt, weil die Verfahrensparteien den im ergänzenden Gutachten enthaltenen ergänzenden Klarstellungen und Aussagen ein Gutachten eines privaten Sachverständigen hätten entgegensetzen können (vgl. VwGH 2.2.1988, 87/07/0088).

Gegenständlich wurde im Rahmen des Parteiengehörs - neben anderen Stellungnahmen -eine Stellungnahme auf gleicher fachlicher Ebene (Dr. Vrtala) vorgelegt, mit deren Inhalten sich die ho. Behörde in der Bescheidbegründung auseinandersetzen muss. Dies erfolgt basierend auf der Stellungnahme von DI Kühnert vom 14.11.2014, die zwar kein Ergänzungsgutachten darstellt, die den Parteien aber zwecks Abgabe einer Stellungnahme aus Gründen der Rechtssicherheit vorgehalten wurde.

Dem in § 45 Abs. 3 AVG verankerten, verfahrensrechtlichen Anspruch der Partei eines Verwaltungsverfahrens, vor der Erlassung des Bescheides Gelegenheit zu erhalten, von dem Ergebnis der Beweisaufnahme Kenntnis und dazu Stellung zu nehmen, wurde dadurch Rechnung getragen, dass jenen Parteien, die die Stellungnahme von Dr. Vrtala vom 4. November 2014 vorgelegt haben, die Stellungnahme Kühnert vorgehalten wurde und sie aufgefordert wurden, bis 2. Dezember 2014 hiezu Stellung zu nehmen.

Für die Abgabe einer Stellungnahme wurde mit der gesetzten Frist ein Zeitraum von drei Wochen – unter Berücksichtigung des Postlaufes bis zum Erhalt des ho. Schreibens – eingeräumt. Die Frist von zwei Wochen für die Abgabe einer Stellungnahme erscheint angemessen im Hinblick auf den geringen Umfang der übermittelten Dokumente und vor allem in Relation zu der Frist von 6 Wochen gem. § 9 UVP-G 2000.

Die ho. Behörde übermittelte jeweils mit Schreiben vom 17. November 2014 Herrn Dr. Lorenz E. Riegler als rechtsfreundlichem Vertreter der in seinem Schreiben vom 7. November 2014 genannten Parteien sowie an FRISCHENSCHLAGER NAVARRO Rechtsanwälte als rechtsfreundliche Vertreter der in ihrem Schreiben vom 7. November 2014 genannten Parteien die Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 14. November 2014 und gab ihnen Gelegenheit, bis 2. Dezember 2014 Stellung zu nehmen.

V.1.8. Stellungnahmen im Rahmen des Parteiengehörs

Im Rahmen des Parteiengehörs langte eine Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz, der Bürgerinitiative Nein zum Westring, der Bürgerinitiative Lebensraum Linz, der Bürgerinitiative Rettet das Donautal, der Bürgerinitiative A 26 Westring Keferfeld, der Puchenuer Bürgerinitiative gegen die Westring Transitautobahn, der

Bürgerinitiative zur Wahrung der Lebensqualität der Puchenuer bei der Errichtung der A 26, der Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26, von Dr. Alfred Jaeger, Konstanze Jaeger, DI Gerhard Ratzenböck, Dr. Isolde Ratzenböck, Wolfgang Niedermayr und Mag. Susanne Liebl, alle vertreten durch Dr. Lorenz E. Riegler, LL.M., vom 2. Dezember 2014 ein.

Weiters langte eine Stellungnahme von Rudolf Mayr, Annemarie Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager, alle vertreten durch FRISCHENSCHLAGER NAVARRO Rechtsanwälte, vom 2. Dezember 2014 ein.

Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz und weiterer Einwender

Mit Schreiben vom 2. Dezember 2014 legten die Einwender eine Stellungnahme von Mag. Dr. Aharon Vrtala vom 1. Dezember 2014 zur Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vom 14. November 2014 vor.

In der zuvor erwähnten Stellungnahme gelangte Mag. Dr. Aharon Vrtala zum Ergebnis, dass die Antworten in den Teilgutachten, Umweltverträglichkeitsgutachten inklusive der Stellungnahmenbänden sowie der öffentlichen Verhandlung nicht ausreichten, um die in der vorherigen Stellungnahme vom 4. November 2014 vorgebrachten Fragen zu beantworten. Die Fragen seien genau deswegen entstanden, weil die bisherigen Antworten nicht ausreichend erschienen seien. Die von DI Kühnert in seiner Stellungnahme vom 14. November 2014 vorgebrachten Argumente seien auch keine geeignete Antwort auf diese vorgebrachten Fragen, sie seien zum Teil unlogisch und daher aus fachlicher Sicht nicht nachvollziehbar.

Ob, wie DI Kühnert abschließend schreibe, die Berechnungen sowohl der Emissionen als auch der Immissionen tatsächlich die Belastungen überschätzen und damit auf der sicheren Seite lägen, könne erst nach einer ausführlichen Berechnung inklusive Unsicherheiten erfolgen.

Eine Ergänzung der UVP und der Teilgutachten sowie der Umweltverträglichkeitsgutachten sei nach wie vor unbedingt erforderlich.

Weiters erstatteten die Einwender ein Vorbringen zum Themenbereich Geologie. Zum diesbezüglichen Vorbringen wird auf Punkt V.5. verwiesen.

Stellungnahme von Rudolf Mayr, Annemarie Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager

Mit Schreiben vom 2. Dezember 2014 legten die Einwender die Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz und weiterer Einwender vom 2. Dezember 2014 samt Beilagen vor und schlossen sich den dort enthaltenen Einwendungen an.

V.1.9. Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen

Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz und weiterer Einwender vom 2. Dezember 2014:

Zu der von den Einwendern vorgelegten Stellungnahme von Dr. Vrtala vom 1. Dezember 2014 ist zunächst festzuhalten, dass zu den Themen „NOx Konversion“, „sekundäre Partikelbildung“, „Ozon“, „Unsicherheiten/Vertrauensbereiche“, „Fahrzeugtypen“, „Prognosehorizont“, „Luftgütemessstellen“ aber auch „Ungenauigkeiten im Fachbereich Verkehr“ bereits bei der Auseinandersetzung mit der ersten Stellungnahme von Dr. Vrtala vom 4. November 2014 festgestellt wurde, dass keine Aspekte vorgebracht wurden, die eine Neubeurteilung des Vorhabens erfordern würden. Die Berechnungen sowohl der Emissionen als auch der Immissionen überschätzen die tatsächlich zu erwartende Belastung und liegen damit auf der sicheren Seite. Die erneut wiederholten Argumente von Dr. Vrtala können daran keine Zweifel erwecken, neue Argumente hat er nicht vorgebracht.

Datenstand NEMO2.0 und HBEFA3.1

Soweit Dr. Vrtala nachfragt, welche Daten sich im Datenstand zwischen NEMO2.0 und HBEFA3.1 unterscheiden und in welchem Ausmaß, da diese Unterschiede nicht dokumentiert seien, ist festzuhalten, dass dieser Unterschied sehr wohl und ausreichend beschrieben und dokumentiert wurde. Dies erfolgte einerseits im Fachbericht Luftschadstoffe (Einlage 4.8.2 der Einreichunterlagen) und andererseits auch im TGA 04 Luftschadstoffe und Klima auf den Seiten 85ff.

Datenübernahme und deren Überprüfung

Wenn Dr. Vrtala die Aussage des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit im Stellungnahmenband 5, wonach davon auszugehen sei, dass die übernommenen Daten von den jeweiligen Fachberichtserstellern ohne Veränderungen weiterverwendet worden seien, kritisiert, ist darauf hinzuweisen, dass die Überprüfung, ob die richtigen Verkehrsdaten in den darauf aufbauenden Fachbereichen richtig weiter verwendet wurden, bereits im Zuge der Prüfung der Auflagefähigkeit erfolgte und in den Sachverständigen-Besprechungen abgestimmt wurde. Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit hat die weiter verwendeten Daten stichprobenartig überprüft und deren Plausibilität und Nachvollziehbarkeit in seinem TGA 01 bei der Prüfbuchfrage 2.1.1 auch bestätigt. Auch wird diese Überprüfung im Umweltverträglichkeitsgutachten dargestellt (UVGA S. 200). Ebenso wurde die interdisziplinäre Abstimmung in der Verhandlung thematisiert (siehe S. 62 der Verhandlungsschrift, Aussage DI Zotter) und die Berücksichtigung der Schwerverkehrsanteile im Fachbeitrag Luftschadstoffe (siehe S. 282 der Verhandlungsschrift Aussage des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima).

Zum Aspekt Unsicherheiten bei der Emissionsberechnung Bauphase

Zur Emissionsberechnung in der Bauphase führt Dr. Vrtala erneut die gleichen Argumente aus, wie in seiner ersten Stellungnahme vom 4. November 2014.

Dazu ist festzuhalten, dass die Erstellung der Einreichunterlagen als auch die Beurteilung des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima in seinem Teilgutachten entsprechend dem Stand der Technik erfolgte. Die RVS 04.02.12 wurde vom bmvit für die ASFINAG für verbindlich erklärt. Ein Vorgehen nach den Vorgaben der RVS ist aus fachlicher Sicht richtig, ausreichend und auch nachvollziehbar. Daran konnte auch die Stellungnahme von Dr. Vrtala keinen Zweifel erwecken.

Zur Auseinandersetzung mit dem Vorbringen der Einwender betreffend den Fachbereich Geologie wird auf Punkt V.5. verwiesen.

Da in den zuvor wiedergegebenen Stellungnahmen keine neuen Argumente oder Tatsachen vorgebracht wurden, war keine weiteres Ermittlungsverfahren erforderlich. In diesem Zusammenhang ist auf Punkt V.6 zu verweisen.

Zur Stellungnahme von Rudolf Mayr, Annemarie Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager vom 2. Dezember 2014:

Zur Auseinandersetzung mit dieser Stellungnahme wird auf die Auseinandersetzung mit der Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz und weiterer Einwender vom 2. Dezember 2014 verwiesen.

V.2. Verkehrserhebung 2012

V.2.1. Sachverhalt

Auf der Homepage des Landes OÖ (http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xchg/ooe/hs.xsl/23652_DEU_HTML.htm) wurden Anfang des Jahres 2014 die Ergebnisse der OÖ Verkehrserhebung 2012 und die Berichte zur OÖ Verkehrserhebung veröffentlicht.

Die ho. Behörde hat von Amts wegen ermittelt und aufgrund eigener Recherche von der Veröffentlichung erfahren.

In UVP-Verfahren betreffend Bundesstraßenbauvorhaben ist das Verkehrsmodell eine wesentliche Grundlage für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere in Bezug auf die Beeinträchtigung der Anrainer durch Lärm und Luftschadstoffe. Da das Verkehrsmodell für das gegenständliche Vorhaben auf dem Landesverkehrsmodell VIS-OÖ beruht und die herangezogene OÖ Verkehrserhebung 2001 eine wichtige Grundlage des VIS-OÖ war, ist durch die auf der Haushaltsbefragung 2012 beruhenden OÖ Verkehrserhebung 2012 und die Berichte zur OÖ Verkehrserhebung ein neues Sachverhaltselement hinzugekommen, welches die Richtigkeit des für das Projekt A 26 erstellten Verkehrsmodells in Frage stellen und damit zu einer anderen Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens bzw. zu anderen Maßnahmenvorschreibungen führen könnte. Die ho. Behörde hatte sich daher in einem ergänzenden Ermittlungsverfahren damit auseinandersetzen.

Zunächst wurde die Projektwerberin zu einer Stellungnahme aufgefordert, die im Juni 2014 einen Bericht (Ersteller: ArealConsult) mit der Bezeichnung „Bericht zur Verkehrserhebung Land OÖ 2012 in Form einer Detailauswertung zum Untersuchungsgebiet UVE A26“ vorlegte. Dazu wurde auch eine fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit, DI Fritzer, eingeholt.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit legte in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme dar, dass die Ausführungen und Analysen zu den Ergebnissen der OÖ Verkehrserhebung 2012 und die daraus gezogenen Vergleiche zu den Annahmen und

Prognosen der UVE in der Stellungnahme der Projektwerberin nachvollziehbar und plausibel sind.

Er bestätigt, dass die Verkehrskennwerte der OÖ Verkehrserhebung 2012 im Vergleich mit jenen der OÖ Verkehrserhebung 2001 gut harmonisieren bzw. im Trend liegen. Weiters führt er aus, dass die Ergebnisse der OÖ Verkehrserhebung 2012 sowohl in der Tendenz als auch im Absolutmaß die mit dem Verkehrsmodell VIS OÖ in der UVE erfolgte Modellierung des Verkehrsaufkommens bestätigt. Hinsichtlich der Prognoseszenarien legt der Sachverständige dar, dass die UVE von einer realistischen Entwicklung des Verkehrs ausgeht.

Zusammenfassend erklärt der Sachverständige dass die Ergebnisse der OÖ Verkehrserhebung 2012 die Größen zur Beschreibung der soziodemografischen Struktur und des Verkehrsverhaltens sowie die Situation der Verkehrsmittelwahl der UVE bekräftigen. Zudem bestätigen die in der Untersuchung einbezogenen Rahmenbedingungen sowie die bisherige Entwicklung des Verkehrs im Zeitverlauf der letzten Jahre die in der UVE beschriebenen Verkehrsbeziehungen und deren Auswirkungen.

Abschließend bestätigt der Sachverständige, dass sich durch die Ergebnisse der OÖ Verkehrserhebung 2012 für die verkehrlichen Annahmen und Prognosen in der UVE kein Änderungsbedarf ergibt und daher in weiterer Folge auch kein Ergänzungsbedarf für das Teilgutachten Verkehr und Verkehrssicherheit gegeben ist.

Beide Stellungnahmen wurden durch die Fachabteilung IV/ST1 (UVP-Koordination) auf ihre Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit überprüft und ergaben zusammengefasst das Ergebnis, dass die Ergebnisse der OÖ Verkehrserhebung 2012 gut mit den verkehrlichen Annahmen und Prognosen des Einreichprojektes übereinstimmen und dieses daher bekräftigen. Da es zu keinen Änderungen der verkehrlichen Annahmen und Prognosen der UVE komme, sondern diese vielmehr durch die Ergebnisse der Verkehrserhebung 2012 bestätigt werden, ergebe sich auch kein Ergänzungs- oder Änderungsbedarf für das TGA Verkehr und Verkehrssicherheit. Folglich ergebe sich auch kein Ergänzungs- oder Änderungsbedarf für weitere, darauf aufbauende TGA oder das UVG.

V.2.2. Gewährung von Parteiengehör

Das Recht auf Parteiengehör bezieht sich auf den von der Behörde gemäß § 37 AVG festzustellenden maßgebenden Sachverhalt. Den Parteien ist daher gemäß § 37 iVm § 45 Abs.3 AVG das (bisherige) Ergebnis des Ermittlungsverfahrens vorzuhalten, das sind insbesondere all jene rechtserheblichen Tatsachen, die das zuständige Organ als erwiesen erachtet und daher seiner Entscheidung zugrunde zu legen beabsichtigt. Welcher Sachverhalt für die Entscheidung maßgeblich ist, hängt von den anzuwendenden Vorschriften ab (vgl. Hengstschlager/Leeb, AVG, 2. Ausgabe 2014, § 45 Rz 24).

Wenn sich eine Behörde in der Bescheidbegründung maßgeblich auf eine ergänzende Stellungnahme eines Sachverständigen stützen möchte, dann muss sie diese Stellungnahme dem Parteiengehör unterziehen und zwar selbst dann, wenn die Behörde der Auffassung ist, dass in dieser Stellungnahme die bisherige Beurteilung bestätigt worden sei, ohne dass neue Sachverhaltselemente hervorgekommen seien (vgl. VwGH 26.9.2013, 2010/11/0163).

In UVP-Verfahren betreffend Bundesstraßenbauvorhaben ist das Verkehrsmodell eine wesentliche Grundlage für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere in Bezug auf die Beeinträchtigung der Anrainer durch Lärm und Luftschadstoffe. Da das

Verkehrsmodell für das gegenständliche Vorhaben auf dem Landesverkehrsmodell VIS-OÖ beruht und die OÖ Verkehrserhebung 2001 eine wichtige Grundlage des VIS-OÖ war, ist durch die OÖ Verkehrserhebung 2012 ein neues wesentliches Sachverhaltselement hinzugekommen, welches die Richtigkeit des für das Projekt A 26 erstellten Verkehrsmodells in Frage stellen und damit zu einer anderen Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens bzw. zu anderen Maßnahmenvorschreibungen führen könnte.

DI Fritzer gelangte in seiner ergänzenden Stellungnahme, wie auch ArealConsult, zu dem Ergebnis, dass die Ergebnisse der OÖ Verkehrserhebung 2012 nichts an den verkehrlichen Annahmen und Prognosen der UVE ändern. Dabei handelt es sich um Feststellungen, welcher die Parteien mit einem Privatgutachten entgegneten könnten. Die Stellungnahmen waren daher dem Parteiengehör zu unterziehen.

Den im § 45 Abs. 3 AVG verankerten, verfahrensrechtlichen Anspruch der Partei eines Verwaltungsverfahrens, vor der Erlassung des Bescheides Gelegenheit zu erhalten, von dem Ergebnis der Beweisaufnahme Kenntnis und dazu Stellung zu nehmen, kann auch durch die Aufforderung der Behörde zur Akteneinsicht Genüge getan werden.

Aufgrund der großen Anzahl der Parteien im Verfahren, war es erforderlich, ein Schriftstück gemäß § 44f AVG zu verfassen und durch Edikt zuzustellen.

§ 44f AVG idgF lautet:

§ 44f. (1) Ist der Antrag gemäß § 44a Abs. 1 kundgemacht worden, so kann die Behörde Schriftstücke durch Edikt zustellen. Hiezu hat sie gemäß § 44a Abs. 3 zu verlautbaren, dass ein Schriftstück bestimmten Inhalts bei der Behörde zur öffentlichen Einsicht aufliegt; auf die Bestimmungen des Abs. 2 ist hinzuweisen. Mit Ablauf von zwei Wochen nach dieser Verlautbarung gilt das Schriftstück als zugestellt.

(2) Die Behörde hat das Schriftstück während der Amtsstunden mindestens acht Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Sie hat den Beteiligten auf Verlangen Ausfertigungen des Schriftstückes auszufolgen und den Parteien auf Verlangen unverzüglich zuzusenden. Nach Maßgabe der vorhandenen technischen Möglichkeiten hat sie das Schriftstück im Internet bereitzustellen.

Der Antrag vom 28. Mai 2008 wurde gemäß § 44a Abs. 1 AVG kundgemacht, weshalb es der ho. Behörde möglich war, weitere Schriftstücke im Verfahren durch Edikt zuzustellen. Mit Edikt vom 11. Juli 2014 wurde kundgemacht, dass ein Schriftstück, datiert mit 9. Juli 2014 und versehen mit der GZ. 314.526/0024-IV/ST-ALG/2014 betreffend Parteiengehör zu

1. einem Bericht der ASFINAG Bau Management GmbH als Bevollmächtigte der ASFINAG vom Juni 2014 zur Verkehrserhebung des Landes Oberösterreich 2012 in Form einer Detailauswertung zum Untersuchungsgebiet UVE A26 und zu
2. einer Stellungnahme des von der Behörde bestellten Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit vom Juli 2014 in dieser Angelegenheit

gem. § 44f Abs. 2 AVG im ho. Bundesministerium für die Dauer von 8 Wochen zur Einsicht aufliegt. Darüber hinaus könne in das gegenständliche Schriftstück und in die unter 1. und 2. angeführten Dokumente während dieses Zeitraumes auch in den Gemeindeämtern der Standortgemeinden Linz und Puchenau während der Amtsstunden und im Internet Einsicht genommen werden. Es wurde darauf hingewiesen, dass das Schriftstück mit Ablauf von zwei Wochen nach Abschluss der Verlautbarung dieses Edikts als zugestellt gilt.

Dieses Edikt wurde durch Verlautbarung am 11. Juli 2014 im redaktionellen Teil der OÖ Nachrichten und der OÖ Kronen Zeitung, beide im Bundesland Oberösterreich weit verbreitete Tageszeitungen, und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ kundgemacht.

Darüber hinaus wurde der Inhalt dieses Ediktes auch durch Anschlag an den Amtstafeln der Gemeindeämter der oben angeführten Standortgemeinden und auf der Homepage des BMVIT am selben Tag veröffentlicht.

Gemäß *Hengstschläger/Leeb, AVG, § 44f Rz 3* ist in der Zeitungsverlautbarung auf das Schriftstück „bestimmten Inhaltes“ hinzuweisen, dh es muss dessen Inhalt in einer Art und Weise konkretisieren, die es jedermann erlaubt abzuschätzen, worum es geht und ob es ihn betrifft. Dies erfolgte durch nähere Beschreibung des Inhaltes im Edikt, vor allem durch den Hinweis, dass die Stellungnahmen der Projektwerberin und des Behördensachverständigen zur OÖ Verkehrserhebung 2012 dem Parteiengehör unterzogen werden.

Das Schriftstück vom 9. Juli 2014 wurde gem. § 44f AVG für die Dauer von 8 Wochen im ho. Bundesministerium aufgelegt und im Internet (Homepage des BMVIT) bereitgestellt. Das Schriftstück wurde zusätzlich auch in den Standortgemeinden Linz und Puchenau aufgelegt. Die Stellungnahmen der Projektwerberin und des Behördensachverständigen wurden gemeinsam mit dem Schriftstück zur Einsicht aufgelegt; die OÖ Verkehrserhebung 2012 war auf der Homepage des Landes OÖ veröffentlicht, wobei sich ein Hinweis auf den entsprechenden link im behördlichen Schriftstück befand und die Daten auch im ho. Bundesministerium und in den Standortgemeinden zur Einsicht auf DVD bereit standen.

Die Auflagefrist von 8 Wochen ergibt sich gem. *Hengstschläger/Leeb, AVG, § 44f Rz 4* daraus, dass es sich bei dem zuzustellenden Schriftstück um einen letztinstanzlichen Bescheid handeln kann, gegen den innerhalb von 6 Wochen nach Zustellung die Beschwerde bei den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechtes offen steht. Da das Schriftstück erst nach 2 Wochen als zugestellt gilt, ergibt sich diesfalls eine Frist von insgesamt 8 Wochen.

Bei der zweiwöchigen Frist gemäß § 44f AVG handelt es sich um eine verfahrensrechtliche Frist, die am Tag der Verlautbarung des Edikts zu laufen beginnt (gegenständlich der 11.7.2014). Für die Abgabe einer Stellungnahme wurde den Parteien eine weitere Frist von zwei Wochen eingeräumt; insgesamt stand den Parteien somit eine Frist von bis zu 4 Wochen ab Verlautbarung des Edikts zur Verfügung (vgl. *Hengstschläger/Leeb, AVG, § 44f Rz 5*). Die gewählte Frist für die Abgabe einer Stellungnahme ist als angemessen anzusehen im Hinblick auf den geringen Umfang der aufgelegten Dokumente, vor allem in Relation zu der sechswöchigen Auflagefrist gem. § 9 UVP-G bei der öffentlichen Auflage der gesamten Projektunterlagen und der vierwöchigen Auflagefrist gemäß §24e Abs. 2 UVP-G 2000 bei der öffentlichen Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens.

Wie den Erläuternden Bemerkungen zu § 44f AVG zu entnehmen ist, stellt § 44f Abs. 1 dritter Satz auf eine Zweifel ausschließende Weise klar, dass das Schriftstück mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung als zugestellt gilt (sodass auch seine spätere „Zusendung“ gemäß § 44f Abs. 2 keine Zustellwirkung auslöst). Die Verzögerung der Zustellwirkung um zwei Wochen hat zur Folge, dass den Parteien im Ergebnis bis zu vier, mindestens jedoch zwei Wochen für die Abfassung einer Berufung zur Verfügung stehen. Die in § 44f Abs. 2 verankerte Auflagefrist wurde mit acht Wochen festgesetzt, weil es sich bei dem zuzustellenden Schriftstück um einen letztinstanzlichen Bescheid handeln kann, gegen den innerhalb einer Frist von sechs Wochen die Beschwerde bei den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechtes offensteht.

Demgemäß muss die von der Behörde festgelegte Frist zur Abgabe einer Stellungnahme, wie auch die Berufungsfrist, nicht mit dem Zeitraum der Auflage (8 Wochen) übereinstimmen.

Aus dem gegenständlichen Schriftstück vom 9. Juli 2014 geht hervor, dass den Parteien ab der Zustellung des Schriftstückes gemäß § 45 Abs. 3 AVG im Rahmen des Parteiengehörs zwei Wochen zur Abgabe einer Stellungnahme zur Verfügung stehen. Die Parteien des Verfahrens wurden aufgefordert zwecks Kenntnisnahme von den Ergebnissen der Beweisaufnahme gem. § 17 AVG Akteneinsicht zu nehmen. Es wurde – wie auch im Edikt – darauf hingewiesen, dass die Zustellung zwei Wochen nach der Verlautbarung erfolgt ist.

V.2.3. Anträge auf Fristverlängerung zur Abgabe einer Stellungnahme

Folgende Verfahrensparteien stellten einen Antrag auf Fristverlängerung:

- Rechtsanwalt Dr. Riegler stellte in Vertretung für die Bürgerinitiative gegen die Westring Transitautobahn mitten durch Linz den Antrag auf Fristverlängerung bis 15.9.2014.
- Dr. Seidel stellte als Sprecher für die Bürgerinitiative A26 Westring Keferfeld den Antrag auf Fristverlängerung bis Ende Oktober 2014.
- Dr. Isolde und DI Gerhard Ratzenböck stellten einen Antrag auf Fristverlängerung bis 5. September 2014.
- Dr. Rupert Frechinger stellte für die die Puchenauer Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn einen Antrag auf Fristverlängerung für die gesamte Dauer der öffentlichen Auflage.
- Rechtsanwalt Dr. Aldo Frischenschlager stellte in eigener Sache (Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager) und in Vertretung für Dr. Rudolf Mayr einen Antrag auf Fristerstreckung bis 29.8.2014

Begründet wurden die Anträge mit der Sommerurlaubszeit, in die die Frist fällt, dem Umfang der Unterlagen und dem Erfordernis, fachliche Unterstützung zur Abgabe einer Stellungnahme in Anspruch nehmen zu wollen.

Seitens der ho. Behörde wurde mittels Verfahrensordnung schriftlich jeweils eine Fristverlängerung bis 22. August 2014 gewährt. In der Begründung wurde darauf hingewiesen, dass die im kundgemachten Schriftstück vom 9. Juli 2014 angegebene Frist gemäß § 45 Abs. 3 AVG angemessen ist und ausreicht, um eine Stellungnahme abzugeben. Der Zeitraum von der Veröffentlichung der Kundmachung bis zum Fristende (8. August 2014) betrage insgesamt vier Wochen und entspreche somit der gesetzlich gebotenen Auflagefrist gemäß § 24e UVP-G 2000 für das gesamte Umweltverträglichkeitsgutachten und somit der Vorbereitungszeit für die mündliche Verhandlung über das gesamte Projekt.

Die Fristverlängerung wurde als Bürgerservice gewährt und erfolgte nicht aufgrund einer ursprünglich unangemessen gewählten Frist. Das im kundgemachten Schriftstück unter 1. bezeichnete Dokument (Bericht von arealConsult vom Juni 2014 in Form einer Detailauswertung zum Untersuchungsgebiet UVE A26) hat einen Umfang von 24 Seiten, das im kundgemachten Schriftstück unter 2. bezeichnete Dokument hat einen Umfang von 6 Seiten. Das UVP-G sieht im Vergleich dazu eine Auflagefrist von 4 Wochen für das gesamte Umweltverträglichkeitsgutachten vor, dessen Umfang um ein Vielfaches größer ist. Dieser Zeitraum ist als ausreichend für die Vorlage von Privatgutachten anzusehen. Es wird an dieser Stelle festgehalten, dass der ho. Behörde auch einige Privatgutachten in der mündlichen Verhandlung übergeben wurden, also nach der Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens von vier Wochen. Gem. der Judikatur des VwGH (vgl. ZI.2008/03/0054) bezieht sich § 44a Abs. 3 letzter Satz AVG nur auf die Zulässigkeit der Kundmachung durch Edikt, nicht aber auf die

Berechnung der Einwendungsfrist nach § 44a Abs. 2 Z 2 AVG. Die ho. Kundmachung erfolgte außerhalb der Ediktsperre, die Gewährung von Parteiengehör in den Sommermonaten ist rechtmäßig. Mit der Verlängerung der gegenständlichen Frist um 2 Wochen stand nunmehr ein Zeitraum von insgesamt 6 Wochen ab Verlautbarung des Ediktes zur Verfügung; dieser Zeitraum entspricht der Auflagefrist gem. § 9 UVP-G 2000 für das gesamte Einreichprojekt. Eine Fristgewährung wie beantragt war nicht angemessen, da dieser Zeitraum im Vergleich zu den im UVP-G 2000 und im AVG (§ 44a ff) gewählten Fristen überschießend wäre. Die ho. Behörde hat über den Antrag der Projektwerberin ohne jeden unnötigen Aufschub zu entscheiden (§ 24b UVP-G 2000), weshalb der Fristverlängerung im gewünschten Umfang nicht stattgegeben werden konnte.

Rechtsanwalt Dr. Aldo Frischenschlager stellte in eigener Sache (Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager) und in Vertretung für Dr. Rudolf Mayr erneut mit Schriftsatz vom 14.8.2014 einen Antrag auf Fristerstreckung bis 29.8.2014 zwecks Vorlage einer Stellungnahme zur Verkehrserhebung 2012. Gleichzeitig legte er eine Stellungnahme zum Fachbereich Naturschutz vor (siehe Punkt V. 4).

Eine gutachterliche Stellungnahme zum Thema Verkehrserhebung 2012 wurde schließlich mit Schriftsatz vom 28.8.2014, eingelangt am 1. September 2014 (Poststempel 29.8.2014), von RA Dr. Frischenschlager vorgelegt. Zu diesem Zeitpunkt war eine schriftliche Entscheidung in Form einer Verfahrensordnung über den Fristverlängerungsantrag vom 14.8.2014 noch nicht erfolgt. RA Dr. Frischenschlager stellte gleichzeitig mit der Vorlage einen Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand. Gem. der Judikatur des VwGH hat die Behörde verspätete Stellungnahmen, die vor Erlassung des Bescheides einlangen, ohnehin zu berücksichtigen (vgl. Zl. 89/09/0058, 2000/12/0239, 2012/17/0025). Der Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand wurde demgemäß mit Bescheid vom 19. Dezember 2014 abgewiesen.

V.2.4. Stellungnahmen im Rahmen des Parteiengehörs

Im Rahmen des Parteiengehörs langten folgende Stellungnahmen ein:

- Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26, vertreten durch RA Dr. Elfgrund Abel-Frischenschlager, vom 28. Juli 2014
- Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen die Westring-Transitautobahn A 26 mitten durch Linz, vertreten durch RA Dr. Lorenz E. Riegler, LL.M, vom 13. August 2014, samt Beilagen
- Stellungnahme der Puchenuer Bürgerinitiative gegen die Westring-Transitautobahn vom 18. August 2014 samt Beilage
- Stellungnahmen von Rudolf Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager, alle vertreten durch Frischenschlager . Navarro Rechtsanwälte, vom 14. August 2014 samt Beilagen, vom 28. August 2014 samt Beilagen und vom 1. September 2014 samt Beilagen
- Stellungnahme der Bürgerinitiative A 26 Westring Keferfeld vom 20. August 2014
- Stellungnahme von Dr. Isolde Ratzenböck vom 18. August 2014 samt Beilagen
- Stellungnahme der DI Gerhard Ratzenböck vom 21. August 2014

Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26

In der Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26 wird einleitend eine Stellungnahme der „agenda mobilitätsberatung“ zitiert, die in ihrer Hauptaussage darlegt, dass

die öffentliche Hand die Verkehrsmittelwahl beeinflussen könne und dürfe. Darüber hinaus brachte die Bürgerinitiative im Wesentlichen vor, dass das Untersuchungsgebiet zur A 26 nicht richtig abgegrenzt sei, dass die Abnahme der Wegelängen in Oberösterreich nicht berücksichtigt worden sei, dass die Zunahme der Wege pro mobiler Person in der UVE zu hoch angesetzt sei und dass geplante Straßenbauten in Oberösterreich, insbesondere der Ausbau der A 7, berücksichtigt hätten werden müssen.

Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen die Westring-Transitautobahn A 26 mitten durch Linz

Zum Thema Verkehrserhebung 2012 legte die Bürgerinitiative gegen die Westring-Transitautobahn A 26 mitten durch Linz eine von RegioConsult erstellte fachliche Stellungnahme vom August 2014 zu den mit Edikt vom 11.7.2014 zur Verfügung gestellten Unterlagen des BMVIT vor. Darüber hinaus brachte die Bürgerinitiative im Wesentlichen vor, dass die Durchführung einer weiteren mündlichen Verhandlung beantragt werde, weil auf Grundlage dieser Verkehrserhebung der Bedarf für die A 26 komplett neu zu prüfen sei. Daran anknüpfend sei auch ein neues Teilgutachten Verkehr einzuholen und seien auch die darauf aufbauenden Gutachten zu Schadstoff- und Lärmbelastung entsprechend zu aktualisieren. Schließlich legte die Bürgerinitiative auch ein von Dr. Helmut Steiner erstellte ornithologische Gutachten über die Bedeutung des Wanderfalken-Brutvorkommens im Bereich der „Urfahrwänd“ bei Linz vom 8. Juli 2014 vor und erstattete ein Vorbringen zum Thema Naturschutz (Wanderfalke).

In der eingangs erwähnten fachlichen Stellungnahme vom August 2014 nahm RegioConsult zu der von arealConsult erstellten Stellungnahme „Verkehrserhebung Land Oberösterreich 2012, Detailauswertung zum Untersuchungsgebiet UVE A 26, Bericht Juni 2014“ sowie zur Stellungnahme von DI Fritzer zur Verkehrserhebung Oberösterreich 2012 vom 1. Juli 2014 Stellung und gelangte zu dem Ergebnis, dass eine genauere Betrachtung der im Bericht von arealConsult vorgelegten Daten zeige, dass es zu erheblichen Veränderungen bei den MIV-Zielfahrten und den ÖV-Zielwegen gekommen sei und dass die Verteilung der MIV-Zielfahrten der Verkehrserhebung von 2012 stark von den Zielfahrten des Verkehrsmodells VIS-OÖ abweiche. Daher müsse die Kalibrierung des Modells zur A 26 neu vorgenommen werden. Auf Grund der bereits seit 2011 laufenden Planungen für den Sicherheitsausbau der A 7, der zu einer deutlichen Erhöhung der Kapazität führe, werde gefordert, dass diese Ausbauplanung in der Verkehrsprognose für die A 26 zu berücksichtigen sei. Die Ausbauplanung sei bereits deutlich vor der Veröffentlichung des Fachberichts Verkehr bekannt gewesen. Sie hätte auf Grund der Auswirkungen und möglichen Verlagerungen unbedingt berücksichtigt werden müssen. Denn dadurch werde das Verkehrsgeschehen in den Bau- und Betriebsphasen erheblich beeinflusst und habe so unmittelbare Wirkung auf das gesamtstädtische Verkehrsaufkommen und in der Folge auf die Schadstoff- und Lärmbelastung in allen Bau- und Betriebsphasen der A 26. Eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung der A 26 biete auch die Möglichkeit, neben den Auswirkungen des Sicherheitsausbaus die fortgeschrittenen Planungen zur geplanten zweiten Schienenverbindung über die neue Eisenbahnbrücke und die Planungen für den Ostkorridor im Verkehrsmodell (Beginn der Planungen 2012) zu berücksichtigen. Durch diese beiden Planungen komme es zu einer weiteren Erhöhung der Kapazität der Donauquerungen und zu umfangreichen Verkehrsverlagerungen. Auf dieser Grundlage sei der Bedarf für die A 26 neu zu prüfen.

Stellungnahme der Puchener Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn

Die Puchenauer Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn brachte in ihrer Stellungnahme im Wesentlichen vor, dass die Objektivität der bestellten Gutachter sehr in Frage zu stellen sei, insbesondere seien die Prognosen der Stellungnahmen von DI Fritzer abzulehnen, da bei der S 7 seine Fehlerquote bei einem Prognosehorizont von nur einem Jahr bei bis zu 78 % gelegen sei.

Die Bürgerinitiative brachte weiters vor, dass Kostentransparenz gefordert werde, insbesondere werde eine genaue Auflistung der bis dato aufgelaufenen Planungskosten, der Kosten für jedes Einzelgutachten und der PR-, Inserate- und Umfeldmarketingkosten gefordert.

Zum Thema status quo des Verkehrs und der Verkehrsentwicklung kritisierte die Bürgerinitiative, dass in Linz und Umland seit Jahrzehnten eine einseitige und kostenintensive Förderung motorisierten Individualverkehrs stattfindet, während Geld für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs fehle.

Zum Thema Untersuchungsgebiet legte die Bürgerinitiative dar, dass die Gemeindegebiete von Steyregg, Leonding und Wilhering nicht zum Einzugsgebiet der A 26 gehörten.

Zum Thema „MIV Fahrten nach Zielgebieten“ führte die Bürgerinitiative aus, dass die meisten Wege in die innerstädtischen Bereiche führten und das Gesamtprojekt A 26 daher ad absurdum geführt sei.

Die Bürgerinitiative brachte weiters vor, dass eine weitere Verkehrszunahme in Puchenau der Bevölkerung nicht zuzumuten sei.

Stellungnahmen von Rudolf Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Navarro-Frischenschlager

Mit Schreiben vom 14. August 2014 legten die Einwender ein von Dr. Helmut Steiner erstelltes ornithologische Gutachten über die Bedeutung des Wanderfalken-Brutvorkommens im Bereich der „Urfahrwänd“ bei Linz vom 8. Juli 2014, ein Mahnschreiben der EU-Kommission betreffend eine unzureichende Ausweisung von Natura 2000 Gebieten sowie eine Informationsschrift einer Pressekonferenz des Naturschutzbundes zum Vorkommen des Wanderfalken vor. Die Einwender erstatteten auch ein Vorbringen zum Thema Naturschutz (Wanderfalken).

Zum Thema Verkehr brachten die Einwender im Wesentlichen vor, dass die im gegenständlichen Verfahren zugrunde liegenden Verkehrsdaten, auch unter Einbeziehung der nun vorliegenden Verkehrsdatenerhebung des Landes Oberösterreich 2012, zu ungenau seien und absehbare Entwicklungen unberücksichtigt lassen würden.

Weiters kritisierten die Einwender, dass die im EU-Raum bestehende Diskussion über die Zulassung von Gigalinern und die damit verbundene Veränderung der Infrastruktur mit Auswirkungen auf die Umwelt nicht berücksichtigt worden sei.

Die Einwender brachten schließlich vor, dass derzeit – wie Medienberichten entnommen werden könne – eine Bundesstraßenlärm-Immissionsschutzverordnung in Vorbereitung sei und dass diese Verordnung nicht zum Schutz von Anrainern geeignet sei. Die Einwender forderten konkrete Lärmmessungen im Bereich ihrer Wohngebiete.

Schließlich stellten die Einwender noch einen Antrag auf Durchführung einer weiteren mündlichen Verhandlung.

Mit Schreiben vom 28. August 2014 legten die Einwender eine von RegioConsult erstellte fachliche Stellungnahme vom August 2014 zu den mit Edikt vom 11.7.2014 zur Verfügung gestellten Unterlagen des BMVIT vor. Weiters wurde die Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26 vom 28. Juli 2014 vorgelegt und zum eigenen Vorbringen erhoben.

Darüber hinaus brachten die Einwender im Wesentlichen vor, dass die Verkehrsdaten vollkommen unzureichend erhoben worden und falsche Schlüsse gezogen worden seien sowie dass der öffentliche Personennahverkehr nicht ausreichend berücksichtigt worden sei. Schließlich stellten die Einwender einen Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gegen die Versäumung der bis 22. August 2014 erstreckten Frist zur Erstattung einer Stellungnahme zur Stellungnahme von arealConsult sowie zur Stellungnahme von DI Fritzer vom 1. Juli 2014.

Mit Schreiben vom 1. September 2014 lehnten die Einwender sämtliche Behördenvertreter als befangen ab.

Stellungnahme der Bürgerinitiative A 26 Westring Keferfeld

Die Bürgerinitiative A 26 Westring Keferfeld brachte im Wesentlichen vor, dass die Planungen für die Vorhaben des ÖV (Öffentlichen Verkehr) nicht ausreichend in die Bewertung künftiger Szenarien eingeflossen seien. Dies berühre auch den MIV (Motorisierter Individualverkehr) auf der künftigen Ersatzstrecke für die heutige Donaubrücke der Mühlkreisbahn.

Zum Landesmodell VIS-OÖ ersuchte die Bürgerinitiative, Einsicht in die Grunddaten gewährt zu bekommen. Die Validität des Modells und die zu Grunde liegenden Daten würden in Frage gestellt.

Die Bürgerinitiative warf die Frage auf, aufgrund welcher Nutzen-Kosten-Analyse der „alte Westring“ in das BStG aufgenommen worden sei.

Es sei nach wie vor unklar, welche Verhaltensparameter und wie sie in das Verkehrsmodell des Landes OÖ (VIS-OÖ) eingeflossen seien.

Die Bürgerinitiative stellte die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes zum Fachbereich Verkehr in Frage. Es sei nicht auszumachen, wie die mobilen Wege im Untersuchungsgebiet ermittelt worden seien.

Zur Frage des Verkehrsaufkommens in Linz erstattete die Bürgerinitiative insbesondere ein Vorbringen zu den Pendlerströmen nach Linz, zur Motorisierung und zu den Zielwegen.

Die Bürgerinitiative kritisierte die Unsicherheit der linearen Fortschreibung des Motorisierungsgrades.

Zum Verkehrsmodell kritisierte die Bürgerinitiative, dass bei der Modellverwendung unterschiedliche Parameter und Erhebungsdaten, die aus verschiedenen Zeitpunkten stammten und aus unterschiedlichen Hochrechnungen resultierten, zusammengeführt worden seien.

Die Bürgerinitiative stellte weiters die Verkehrsprognose in Frage, der Versuch einer Harmonisierung der Verkehrserhebung 2012 mit dem TGA 01 und der Verkehrsprognose 2020+ aus 2006 werde zahlenmäßig nicht geleistet.

Auch der Prognosehorizont wurde von der Bürgerinitiative in Frage gestellt, dieser sei zu kurz gegriffen.

Die Bürgerinitiative beantragte schließlich

- eine Abgrenzung und eindeutige Bestimmung des Untersuchungsgebiets für alle Teilgutachten,
- eine Transparenzmachung des öö. Verkehrsmodells VIS-OÖ im Sinne des Parteiengheörs,
- eine Berücksichtigung des nach dem Stand der Wissenschaft und Lehre für einen Autobahn-Neubau vorgesehenen Prognosehorizonts von 15-20 Jahren ab Verkehrsfreigabe,
- eine Ergänzung der Prognosen,
- eine Prüfung, welchen Inhalt der vom Amt der OÖ Landesregierung im Fachbericht übernommene Teil der UVE habe,

- ein „Peer Review“ betreffend Teilgutachten Verkehr und Verkehrssicherheit sowie
- eine Einbeziehung der inzwischen in konkreter Planung befindlichen Erweiterungsvorhaben Donaubrücke A 7 und Stadtbrücke für die 2. Achse Straßenbahn inklusive Kfz-Querung der Donau in die verkehrlichen Auswirkungen.

Stellungnahme von Dr. Isolde Ratzenböck

Frau Dr. Isolde Ratzenböck brachte in ihrer Stellungnahme im Wesentlichen Folgendes vor:

Die Luft- und Lärmerhebungen seien mit den neuen Verkehrsdaten zu aktualisieren.

Bei der Verkehrsprognose hätten der Ausbau der A 7 Autobahnbrücke, der Ausbau der zweiten Schienenachse, der Radfahrweg auf der südlichen Donauseite, die Ostumfahrung und der Neubau der Eisenbahnbrücke berücksichtigt werden müssen.

Der Anteil der Mobilien habe gemäß der Detailauswertung von ArealConsult stark zugenommen, daher müssten die Lärm- und Luftwerte neu berechnet werden.

Es sei keine Begründung ersichtlich, weshalb das Untersuchungsgebiet auf Steyregg ausgedehnt worden sei.

Die Strukturveränderungen durch die Wirtschaftskrise 2008 sowie Auswirkungen auf die Mobilität in der Zukunft seien nicht berücksichtigt worden.

Weiters erstattete Frau Dr. Ratzenböck ein Vorbringen zum Thema Naturschutz (Wanderfalke).

Stellungnahme von DI Gerhard Ratzenböck

Herr DI Gerhard Ratzenböck forderte zunächst, in Bezug auf die Verkehrszahlen die Ergebnisse offen zu legen sowie darzustellen, wie diese Ergebnisse zustande gekommen seien. Diese Forderung gelte auch für alle darauf aufbauenden Folgeberechnungen aller betroffenen Fachbereiche.

Weiters brachte er im Wesentlichen Folgendes vor:

Die Verkehrserhebung 2012 berücksichtige die im Großraum Linz anstehenden Verkehrsprojekte nicht.

Es sei nicht nachvollziehbar, weshalb Steyregg in das Untersuchungsgebiet einbezogen worden sei.

Es bestünden erhebliche Bedenken wegen der Verkehrssicherheit.

Es fehlten Aussagen zu den Auswirkungen der A 26 auf die Luftqualität, insbesondere zu den Auswirkungen der A 26 auf die Luftqualität im Bahnhofsviertel.

Darüber hinaus erstattete DI Ratzenböck ein Vorbringen zum Thema Naturschutz (Wanderfalke).

Replik des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit

Mit Replik vom 10. Oktober 2014 setzte sich der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit mit der von RegioConsult erstellten Stellungnahme vom August 2014 zu den mit Edikt vom 11.7.2014 zur Verfügung gestellten Unterlagen des BMVIT auseinander. In dieser Replik ging der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit auch auf die weiteren im Rahmen des Parteienghört eingelangten Stellungnahmen ein, soweit diese ein Vorbringen zum Thema OÖ Verkehrserhebung 2012 enthielten.

Einleitend hielt der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit fest, dass seine Stellungnahme vom 1. Juli 2014 zur Verkehrserhebung 2012 des Landes Oberösterreich voll inhaltlich aufrecht bleibe. Durch die in den Stellungnahmen behaupteten Tatsachen ändere sich der als plausibel festgestellte, maßgebende Sachverhalt nicht. Eine Ergänzung oder Änderung der fachgutachterlichen Einschätzung aufgrund der im Rahmen des Parteiengehörs vorgebrachten Stellungnahmen sei nicht erforderlich.

Aus verkehrstechnischer Sicht handle es sich bei der mit den Ergebnissen der OÖ Verkehrserhebung 2012 durchgeführten „Detailauswertung zum Untersuchungsgebiet UVE A 26, arealConsult, Juni 2014“ nicht um eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung im Rahmen der UVE, sondern um eine Überprüfung, ob für die verkehrlichen Annahmen und Prognosen der UVE ein Änderungsbedarf bestehe.

Die OÖ Verkehrserhebung 2012 plausibilisiere die Größen zur Beschreibung der soziodemografischen Struktur und des Verkehrsverhaltens sowie die Situation der Verkehrsmittelwahl in der UVE.

Die Situation des Verkehrsverhaltens und der Verkehrsmittelwahl seien in der UVE plausibel erfasst worden. Die Zielsetzung der UVE sei ein Verkehrsmodell für den durch das Vorhaben verursachten Straßenverkehr und für den ÖV, soweit dieser Einfluss auf die Verkehrsbelastung des Vorhabens habe. In diesem Sinne sei die Situation des Verkehrsverhaltens und der Verkehrsmittelwahl in der UVE plausibel erfasst worden.

Bezüglich der eingewendeten unzureichenden Angaben zum ÖV werde angemerkt, dass die Einhaltung der verkehrspolitischen Zielsetzung für den ÖV nicht Teil des Genehmigungsverfahrens der UVP sei.

Zusammenfassend werde weiterhin bestätigt, dass das Verkehrsmodell der UVE für den durch das Vorhaben verursachten Straßenverkehr und für den ÖV, soweit dieser Einfluss auf die Verkehrsbelastung des Vorhabens habe, geeignet sei.

In der Stellungnahme des Fachgebiets Verkehr und Verkehrssicherheit vom 01.07.2014 betreffend die OÖ Verkehrserhebung 2012 seien unter Pkt. 2 die im Zuge der Bearbeitung dieser Stellungnahme verwendeten Unterlagen angeführt worden.

Zu den einzelnen Themenbereichen führte der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit Folgendes aus:

Mögliche Auswirkungen anderer Projekte (Sicherheitsausbau A7, Eisenbahnbrücke, Ostkorridor)

Absehbare Entwicklungen in der UVE seien dem jeweiligen Planungshorizont entsprechend integriert worden. Dazu gehöre auch der erwähnte Sicherheitsausbau der A 7 mit den 2 Bypassbrücken. Dem damaligen Informationsstand entsprechend sei in der UVE die Bezeichnung „Generalsanierung der A 7 mit 3+3-Ausbau“ verwendet worden. Die im Projektstadium – nicht im Variantenstadium – befindlichen Maßnahmen seien im TGA 01, Pkt. 5.2.1, beschrieben.

Für das Projekt Eisenbahnbrücke sei ein Straßenquerschnitt von 2 x 3,50 m vorgesehen (Gemeinderatsvorlage Tiefbau Linz vom 10.12.2013), der in etwa der Kapazität des bestehenden Straßenquerschnitts entspreche.

Bezüglich der Planungen für den Ostkorridor sei in der 8. Regionskonferenz am 08.05.2014 darüber informiert worden, dass die bis dato verbliebenen Varianten in den nächsten Schritten erst einer vertieften Variantenprüfung unterzogen würden. Die Prognoseszenarien der UVE enthielten jedoch nur jene Projekte, die absehbar verkehrswirksam würden.

Untersuchungsgebiet der A 26

Das Untersuchungsgebiet sei in der UVE der A 26 in einer Übersichtskarte flächig dargestellt worden. Für dieses Gebiet seien die verkehrlichen Indikatoren gerechnet und miteinander verglichen worden, um Mengenänderungen zu erfassen. Die Ortschaft Plesching innerhalb der Gemeinde Steyregg sei als östliche Grenze des Untersuchungsgebietes genannt worden. Die westliche Grenze liege im Bereich der Gemeinde Wilhering. Die grob umrissene Darstellung des Untersuchungsgebietes in der UVE enthalte zwar nur Teile der Gemeinden Wilhering und Steyregg, jedoch werde in diesem Zusammenhang auf die Projekteinlage 1.4.1, S. 36 verwiesen: „Grundsätzlich wird im Planungsraum eine feine Einteilung in Verkehrszellen angestrebt, mit zunehmender Entfernung werden Gemeinden und Gemeindegruppen als Zellen definiert.“. Wie im TGA 01, Pkt. 2.1 beschrieben, seien die Verkehrszellen im Planungsgebiet feiner unterteilt als außerhalb. Daher könnten sich im Untersuchungsgebiet – außerhalb des Planungsgebiets – die Verkehrszellen auch aus Gemeinden zusammensetzen.

Wenn nun im Bericht von arealConsult zur OÖ Verkehrserhebung 2012 vom Juni 2014 das Untersuchungsgebiet der UVE A 26 betrachtet und dieses in Form der Raumeinheiten dargestellt werde, habe sich deswegen keine „neue“ Abgrenzung des Untersuchungsgebietes ergeben.

Mobilität – Anteil und Anzahl mobiler Personen

Es sei richtig, dass für die Statistischen Bezirke von Linz keine Daten der OÖ. Verkehrserhebung 2012 veröffentlicht worden seien. Das Untersuchungsgebiet umfasse allerdings 31 der insgesamt 36 statistischen Bezirke (nach alter Gliederung) mit 135.709 (rd. 75%) von 181.180 Einwohnern der Stadt Linz (lt. Bevölkerungsstatistik 2012 der Stadt Linz, Einwohner ab 6 Jahren).

Aus Sicht des Fachgebiets Verkehr und Verkehrssicherheit seien die Angaben zu den Gemeinden sowie zur Stadt Linz für eine Plausibilisierung der in der UVE getroffenen Annahmen für das Verkehrsmodell ausreichend. In diesem Zusammenhang werde auch auf das im TGA 01 eingeforderte Monitoring hingewiesen.

Die Tabelle 2 der Stellungnahme zeige zwar im Vergleich 2012 zu 2001 eine Abnahme der absoluten Zahl der mobilen Personen in Puchenau (-292 mP) und in Steyregg (-31 mP), jedoch eine Zunahme in den anderen Gemeinden des Untersuchungsgebiets wie z. B. in Leonding (+3.661 mP) und in Wilhering (+756 mP).

Die Stadt Linz weise ebenfalls eine Zunahme auf (+14.416 mP).

Aus verkehrstechnischer Sicht gebe die leicht rückläufige Entwicklung der mobilen Personen in Puchenau keinen Anlass, die Verkehrsmodellierung der UVE zu bezweifeln. Zudem sei ein umfangreiches Monitoring eingefordert worden, um die Ergebnisse und damit die in der UVE prognostizierte Verkehrsnachfrage zu überprüfen.

Wegehäufigkeit

Anzahl der Wege

Da für das VIS-OÖ die Haushaltsbefragungen der Jahre 1982, 1992 und 2001 als empirische Basis zur Verfügung gestanden seien (siehe Projekteinlage 1.4.1, S. 15), sei davon auszugehen, dass die aufgezeigten Veränderungen entsprechend berücksichtigt worden seien.

Anzahl der Wege nach Verkehrsmitteln

Es sei richtig, dass die Aussage zum Wegeaufkommen für die Bezirke Stadt Linz und Linz Land auch den nichtmotorisierten Verkehr erfasse. In den tabellarischen Zusammenstellungen (Tabellen 5 und 6 der Stellungnahme) werde allerdings übersehen, dass das werktägliche Verkehrsaufkommen nicht nur durch die im Untersuchungsgebiet wohnenden und befragten Personen verursacht werde. Bei einer räumlichen Betrachtung des Verkehrs in den Gemeinden des Untersuchungsgebietes mit den dort wohnhaften bzw. nicht wohnhaften Personen (verursacht durch die in Oberösterreich wohnenden Personen) seien die in Tabelle 7 der Stellungnahme dargestellten Werte und die daraus abgeleiteten Veränderungen des Wegeaufkommens durchaus plausibel (siehe dazu die bezirksweise veröffentlichten Kurzberichte zur OÖ Verkehrserhebung 2012).

Wege pro Person bzw. pro mobiler Person

Bei der Beurteilung der UVE solle die Prognose der mobilen Wege über diesen langen Zeitraum so angelegt sein, dass die Ergebnisse der Berechnungen aus Sicht des Anrainerschutzes auf der sicheren Seite liegen. Das sei mit den Ergebnissen des Verkehrsmodells sichergestellt. Zusätzlich sei zur Beweissicherung und zur Kompensierung von Unschärfen der Modellrechnung ein Monitoring mit mehreren charakteristischen Zählstellen vorgesehen (siehe TGA 01), das eine allfällige Überschreitung der prognostizierten Verkehrsnachfrage offenlege. In der Vorhaltung, dass „Fritzer nicht mit Bezug auf die Entwicklung von 2001 bis 2012 eine Zunahme von 3,2 auf 4,0 Wege im Zeitraum von 2010 bis 2030 ableiten kann“, werde seine Stellungnahme vom 01.07.2014 zur OÖ Verkehrserhebung 2012 falsch zitiert. Richtig sei: „Die Erhöhung der Anzahl der mobilen Wege von 3,2 auf 4 bzw. um 25% zwischen 2001 und 2030 ist plausibel.“

Anzahl der Zielwege nach Linz

In der OÖ Verkehrserhebung 2012 seien auch die Zielwege nach Linz betrachtet und in die Detailauswertung von arealConsult aufgenommen worden. Für die UVE der A 26 sei es erforderlich gewesen, die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für die einzelnen Planfälle zu erfassen, um die Auswirkungen des eingereichten Projekts auf die Umwelt darstellen zu können. In diesem Zusammenhang habe keine zwingende Erfordernis bestanden, die Zielwege nach Linz gesondert zu betrachten.

Es ergebe sich somit keine Notwendigkeit einer vergleichenden Betrachtung der Ergebnisse von UVE und OÖ Verkehrserhebung 2012 hinsichtlich der Anzahl der Zielwege nach Linz.

Wegelängen

In den Gemeindeberichten der OÖ. Verkehrserhebung 2012 seien zwar keine Angaben zu den Wegelängen veröffentlicht, jedoch enthielten die Berichte zur OÖ. Verkehrserhebung 2012 Ergebnisse und Schlussfolgerungen der oberösterreichischen Verkehrserhebung, Angaben zu den Weglängen und Fahrleistungen. Aus Sicht des Fachgebiets Verkehr und Verkehrssicherheit genügten diese Angaben für eine Plausibilisierung der in der UVE getroffenen Annahmen.

Zum Einwand, dass das Untersuchungsgebiet vergrößert worden wäre, werde auf die Antwort zum „Untersuchungsgebiet A 26“ verwiesen.

Der gegenständliche Einwand beziehe sich auf die Detailauswertung zur OÖ Verkehrserhebung 2012, wobei die gezeigte Tabelle 9 (VU 2012) nicht aus der Detailauswertung, sondern aus der UVE, Projekteinlage 1.4.1 stamme. Diese Tabelle zeige die Kennwerte zur werktäglichen Personen-Verkehrsleistung, welche von den dort wohnhaften bzw. nicht wohnhaften Personen verursacht werde. Beispielsweise sei aus den bezirksweise veröffentlichten Kurzberichten zur

OÖ Verkehrserhebung 2012 ersichtlich, dass rd. 40% der Wege in der Stadt Linz von nicht in der Stadt Linz wohnhaften Personen durchgeführt würden.

Bei einer räumlichen Betrachtung des Verkehrs in den Gemeinden des Untersuchungsgebietes mit den dort wohnhaften bzw. nicht wohnhaften Personen seien die in Tabelle 9 dargestellten Werte der werktäglichen Verkehrsleistung plausibel.

Gesamtwegedauer

Aus Sicht des Fachgebiets Verkehr und Verkehrssicherheit werde der geringen Aussagekraft dieser Darstellung zugestimmt. Die im Rahmen der Detailauswertung der OÖ Verkehrserhebung 2012 dargestellte Gesamtwegedauer sei jedoch für die Plausibilisierung des Verkehrsmodells der UVE von untergeordneter Bedeutung.

Modal Split

Zum Modal Split seien die Verkehrsmittelanteile aus der Detailauswertung zur OÖ Verkehrserhebung 2012 vom Juni 2014, Abb. 2.6-1 ersichtlich.

Aus verkehrstechnischer Sicht seien die in der Detailauswertung der OÖ Verkehrserhebung 2012 dargestellten Unterschiede zwischen dem Modal Split für das Untersuchungsgebiet der A 26 (MIV: 59,3%, ÖV: 18,0%) und der Stadt Linz (MIV: 49,1%, ÖV: 21,0%) plausibel. Das Untersuchungsgebiet umfasse nämlich auch die Gemeinden Leonding (MIV: 67,7%, ÖV: 14,2%), Wilhering (MIV: 71,9%, ÖV: 13,7%), Puchenau (MIV: 63,9%, ÖV: 13,2%) und Steyregg (MIV: 69,9%, ÖV: 11,3%).

Zur eingewendeten Erweiterung des Untersuchungsgebietes werde auf die Antwort zum „Untersuchungsgebiet A 26“ verwiesen.

Vergleich mit Bestands- und Prognoseannahmen des Verkehrsmodells VIS-OÖ

Abgrenzung der Raumeinheiten

Es sei richtig, dass sich die Abgrenzung der Raumeinheiten für den Vergleich Bestands- und Prognoseannahmen des Verkehrsmodells VIS-OÖ nicht auf das Untersuchungsgebiet der A 26, sondern auf das Land Oberösterreich mit allen Gemeinden bzw. auf das Stadtgebiet von Linz mit den Zielwegen nach Linz beziehe. Aus Sicht des Fachgebiets Verkehr und Verkehrssicherheit liege der Grund dafür im Anwendungsbereich des Landes Oberösterreich.

Vergleich mit der Verkehrsprognose 2020+

Die Verkehrsprognose 2020+ sei vom Land Oberösterreich erstellt und im Jahr 2006 veröffentlicht worden. Es sei beabsichtigt gewesen, damit die für die Verkehrspolitik der nächsten Jahre maßgebenden Trends und Einflussgrößen, die das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in der Zukunft beschreiben, aufzuzeigen. Die Verkehrsprognose 2020+ sei als Grundlage in das Verkehrsmodell des VIS-OÖ eingeflossen.

Es treffe nicht zu, dass auf die Verkehrsprognose für Oberösterreich 2020+ im Fachbericht Verkehr an keiner Stelle Bezug genommen werde. Sie sei im Quellenverzeichnis der UVE-Projekteinlage 1.4.1 genannt.

Aus Sicht des Fachgebiets Verkehr und Verkehrssicherheit diene der Vergleich mit der Verkehrsprognose Oberösterreich 2020+ einer Plausibilisierung der prognostizierten Entwicklung der OÖ-Modelldaten für die Indikatoren „Anteil mobiler Personen“, „Zielwege nach Linz im MIV“ und „Motorisierungsgrad OÖ“ durch die Hinterlegung mit den empirischen Werten der OÖ. Verkehrserhebung 2012.

Vergleich Verkehrserhebung mit Verkehrsmodell VIS-OÖ

Abgrenzung der Raumeinheiten

Es sei richtig, dass sich die Abgrenzung der Raumeinheiten für den Vergleich der Verkehrserhebung mit dem Verkehrsmodell VIS-OÖ nicht auf das Untersuchungsgebiet der A 26, sondern auf das Land Oberösterreich bzw. auf das gesamte Stadtgebiet von Linz beziehe. Aus Sicht des Fachgebiets Verkehr und Verkehrssicherheit liege der Grund dafür im Anwendungsbereich des Landes Oberösterreich.

Vergleich MIV-Zielfahrten nach Linz

In der Detailauswertung der OÖ Verkehrserhebung 2012 werde für den Vergleich mit den Bestands- und Prognoseannahmen des vom Land OÖ zur Verfügung gestellten Verkehrsmodells VIS-OÖ auch der Indikator „Zielfahrten“ herangezogen. In der UVE der A 26 seien allerdings die Zielfahrten nicht gesondert aufgezeigt worden, sondern die Verkehrsbelastungen als Verkehrsnetz im Untersuchungsgebiet für die einzelnen Planfälle dargestellt.

Aufteilung der MIV-Zielfahrten auf Linzer Stadtteile

Die Ergebnisse aus dem „Vergleich Verkehrserhebung mit Verkehrsmodell VIS-OÖ“ bezögen sich auf das VIS-OÖ und nicht auf das Verkehrsmodell der UVE bzw. auf dessen Untersuchungsgebiet. Wie bereits erwähnt, seien dort die Zielfahrten nicht gesondert aufgezeigt worden, sondern die Verkehrsbelastungen im Verkehrsnetz für das Untersuchungsgebiet dargestellt.

Der Vergleich der Verkehrserhebungen 2001 und 2012 zeige, dass sich die Zielwahl nur unwesentlich verändert habe. Die hier aufgezeigten Abweichungen beträfen das Verkehrsmodell VIS-OÖ und nicht das der UVE.

Dieses baue zwar auf dem VIS-OÖ auf, jedoch seien die Verkehrszellen im Planungsgebiet feiner unterteilt und das erzeugte Ist-Verkehrsmodell mit Zählungen kalibriert worden.

Aus Sicht des Fachgebiets Verkehr und Verkehrssicherheit sei es wichtig, dass die Ergebnisse der Berechnungen aus Sicht des Anrainerschutzes auf der sicheren Seite liegen. Das sei mit den Ergebnissen des Verkehrsmodells sichergestellt. Zusätzlich sei zur Beweissicherung und zur Kompensierung von Unschärfen der Modellrechnung ein Monitoring mit mehreren charakteristischen Zählstellen vorgesehen (siehe TGA 01), das eine allfällige Überschreitung der prognostizierten Verkehrsnachfrage offenlege.

ÖV-Zielwege nach Linzer Stadtteilen

Differenzierte Angaben zum ÖV seien in der UVE insoweit berücksichtigt worden, als diese Einfluss auf die Verkehrsbelastung des Vorhabens für die A 26 hätten.

Verschiebungen der Zielwege im ÖV seien für die Verkehrsprognose der A 26 insofern nicht relevant, da lt. Detailauswertung der OÖ Verkehrserhebung 2012 zum Untersuchungsgebiet UVE A 26 die Verkehrsmittelaufteilung der Zielwege der OÖ Wohnbevölkerung nach Linz (ohne nichtmotorisierten Verkehr) bei rd. 81% im MIV, bei rd. 17% im ÖV und bei rd. 3% im Mischverkehr liege.

Im Hinblick auf die Zielsetzung der UVE sei das Verkehrsmodell für den durch das Vorhaben verursachten Straßenverkehr erstellt worden und für den ÖV, soweit dieser Einfluss auf die Verkehrsbelastung des Vorhabens habe. In diesem Sinne sei die Situation des Verkehrsverhaltens und der Verkehrsmittelwahl in der UVE plausibel erfasst worden.

Fahrtweiten der Zielwege nach Linz

Dazu werde auf die sachverständige Stellungnahme zum Einwand betreffend die Anzahl der Zielwege nach Linz verwiesen.

Reisezeiten der Zielwege nach Linz

Im Netzmodell des VIS-OÖ sei das Netzelement „Strecke“ u. a. mit der zulässigen Geschwindigkeit attribuiert. Trotz differenzierter Attributierung sei das reale Wegenetz im Modell vereinfacht dargestellt. Aus dieser Sicht stimmten die mit dem VIS-OÖ für den MIV ermittelten Reisezeiten gut mit den Ergebnissen der OÖ Verkehrserhebung 2012 überein. Das Bestreben bei der Beurteilung der UVE solle sein, dass die Ergebnisse der Berechnungen aus Sicht des Anrainerschutzes auf der sicheren Seite liegen. Das sei mit den Ergebnissen des Verkehrsmodells sichergestellt. Zusätzlich sei zur Beweissicherung und zur Kompensierung von Unschärfen der Modellrechnung ein Monitoring mit mehreren charakteristischen Zählstellen vorgesehen (siehe TGA 01), das eine allfällige Überschreitung der prognostizierten Verkehrsnachfrage offenlege.

V.2.5. Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen

Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26 vom 28. Juli 2014:

Das Vorbringen, wonach die öffentliche Hand die Verkehrsmittelwahl beeinflussen könne und dürfe, ist ein Thema der Verkehrspolitik und hat keine Relevanz für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens. Die übrigen von der Bürgerinitiative angesprochenen Themen wurden bereits im Laufe des bisherigen Verfahrens bzw. werden vom Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit in seiner Replik vom 10. Oktober 2014 behandelt.

Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen die Westring-Transitautobahn A 26 mitten durch Linz vom 13. August 2014:

Zur Auseinandersetzung mit der vorgelegten Stellungnahme von RegioConsult wird auf die Replik des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit vom 10. Oktober 2014 verwiesen.

Wenn die Bürgerinitiative fordert, dass der Bedarf für die A 26 komplett neu zu prüfen sei, so ist darauf hinzuweisen, dass die Frage, ob überhaupt ein Bedarf an der Errichtung der A 26 Linzer Autobahn besteht, nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens ist. Der Bedarf an der Errichtung der A 26 wurde bereits durch die Aufnahme dieses Straßenzuges in das Verzeichnis 1 des BStG 1971 gesetzlich festgestellt.

Was den Antrag auf Durchführung einer weiteren mündlichen Verhandlung anlangt, so ist festzuhalten, dass die ho. Behörde die Abhaltung einer neuerlichen mündlichen Verhandlung nicht für erforderlich befunden hat. Die nach der mündlichen Verhandlung vorgenommenen Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens wurden den Parteien im Rahmen des Parteiengehörs zur Kenntnis gebracht und die Parteien hatten ausreichend Gelegenheit, zu diesen Ermittlungsergebnissen Stellung zu nehmen.

Soweit die Bürgerinitiative ein Vorbringen zum Thema Naturschutz (Wanderfalke) erstattete, wird auf Punkt V.4. der Begründung des Bescheids verwiesen.

Zur Stellungnahme der Puchenuer Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn vom 18. August 2014:

Zu dieser Stellungnahme ist zunächst festzuhalten, dass die von der Bürgerinitiative angesprochenen Themen bereits im Laufe des bisherigen Verfahrens behandelt wurden bzw. vom Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit in seiner Replik vom 10. Oktober 2014 behandelt werden.

Soweit die Bürgerinitiative die Objektivität der bestellten Gutachter bzw. die fachliche Qualifikation von DI Fritzer bezweifelt, wird auf Punkt IV.6. der Begründung des Bescheids verwiesen.

Wenn die Bürgerinitiative die Verkehrspolitik des Landes Oberösterreich kritisiert und wenn sie Kostentransparenz fordert, ist ihr entgegenzuhalten, dass dieses Vorbringen für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nicht relevant ist.

Zum Vorbringen, dass in Hochwasserzonen keine Bauwerke mehr errichtet werden dürften, wird darauf hingewiesen, dass der Bund im Rahmen seiner Fachplanungskompetenz für Bundesstraßenbauvorhaben an allfällige in Flächenwidmungsplänen festgelegte Bauverbotszonen nicht gebunden ist.

Zur Stellungnahmen von Rudolf Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Navarro-Frischenschlager vom 14. August 2014:

Zum Thema Lärm (BStLärmIV) kann auf Punkt V.3., zum Thema Naturschutz (Wanderfalke) auf Punkt V.4. verwiesen werden. Das vorgelegte Mahnschreiben der EU-Kommission steht in keinem näheren Zusammenhang mit dem gegenständlichen Verfahren, da es um die unzureichende Ausweisung von Natura 2000 Gebieten geht.

Zur Einwendung betreffend Gigaliner wird darauf hingewiesen, dass die Verkehrsanlagen des eingereichten Projekts für den gegenständlichen Straßentyp und die derzeit zugelassenen Kfz entsprechend dem Stand der Technik geplant wurden. Eine etwaige zukünftige Zulassung von Gigalinern ist derzeit nicht absehbar.

Zu den übrigen Einwendungen ist festzuhalten, dass diese bereits im Laufe des bisherigen Verfahrens behandelt wurden bzw. vom Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit in seiner Replik vom 10. Oktober 2014 behandelt werden.

Was den Antrag auf Durchführung einer weiteren mündlichen Verhandlung anlangt, so ist festzuhalten, dass die ho. Behörde die Abhaltung einer neuerlichen mündlichen Verhandlung nicht für erforderlich befunden hat. Die nach der mündlichen Verhandlung vorgenommenen Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens wurden den Parteien im Rahmen des Parteiengehörs zur Kenntnis gebracht und die Parteien hatten ausreichend Gelegenheit, zu diesen Ermittlungsergebnissen Stellung zu nehmen.

Zur Stellungnahme von Rudolf Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Navarro-Frischenschlager vom 28. August 2014:

Zur Auseinandersetzung mit der vorgelegten Stellungnahme von RegioConsult wird auf die Replik des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit vom 10. Oktober 2014 verwiesen. Das Vorbringen, dass die Verkehrsdaten nicht ausreichend erhoben worden seien und dass der Personennahverkehr nicht ausreichend berücksichtigt worden sei, wurde im Verfahren bereits mehrfach erhoben und eingehend behandelt.

Über den Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand wird in einem eigenen Bescheid abgesprochen.

Zur Stellungnahme von Rudolf Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Navarro-Frischenschlager vom 1. September 2014:

Die Auseinandersetzung mit dem Antrag auf Ablehnung sämtlicher Behördenvertreter erfolgt unter Punkt IV.7.

Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative A 26 Westring Keferfeld vom 20. August 2014:

Die Mitberücksichtigung des ÖV wurde im laufenden Verfahren bereits ausführlich behandelt, nicht zuletzt während der mündlichen Verhandlung. Auch absehbare Entwicklungen wie der Neubau der Eisenbahnbrücke wurden bereits im Verfahren mitberücksichtigt. Darüber hinaus gibt es dazu auch eine Aussage des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit in seiner Replik vom 10. Oktober 2014.

Auch die Thematik Landesmodell VIS-OÖ wurde bereits in der mündlichen Verhandlung und der Beantwortung der Stellungnahmen ausführlich behandelt (siehe Punkt IV.3.2.).

Aus welchen Gründen die A26 in das BStG 1971 aufgenommen wurde, ist nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Die Thematik Verhaltensparameter und wie sie in das Verkehrsmodell des Landes OÖ (VIS-OÖ) eingeflossen sind, wurde bereits eingehend im Laufe des Verfahrens mündlich und schriftlich behandelt.

Zur Frage der sachverständigen Würdigung der Vergleichbarkeit der Haushaltsbefragung 2001 und 2012 wird festgehalten, dass es nicht Aufgabe des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit im Rahmen eines UVP-Verfahrens zu einem spezifischen Projekt ist, die Fragebögen zur OÖ Haushaltsbefragung zu analysieren oder überprüfen. Das würde den Prüfungsrahmen einer Projekts-UVP bei Weitem übersteigen.

Das Thema Untersuchungsgebiet wird in der Replik des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit vom 10. Oktober 2014 behandelt. Generelle Aussagen zum Untersuchungsgebiet des Fachbereichs Verkehr finden sich auch bereits im TGA Verkehr und Verkehrssicherheit.

Auch zu den mobilen Wegen und zum Verkehrsaufkommen Linz (Pendlerströme nach Linz, Motorisierung, Zielwege) nimmt der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit in seiner Replik vom 10. Oktober 2014 Stellung.

Zum Vorbringen betreffend Verhältniszahlen als Messgrößen und Unsicherheit der linearen Fortschreibung ist festzuhalten, dass es sich aus verkehrstechnischer Sicht um keine lineare Fortschreibung des Motorisierungsgrades handelt, was aus dem arealConsult-Bericht vom Juni 2014, Abbildung 3.2-3, für die im Vorbringen beispielhaft erwähnten Jahre eindeutig hervorgeht. Es stimmt allerdings, dass das Anlegen eines linearen 10-Jahres-Verlaufes an die konvexe Krümmung der prognostizierten Entwicklung zu unterschiedlichen Zuwachsraten führt.

Die Argumente der Bürgerinitiative zum Verkehrsmodell wurden bereits im Verfahren mehrfach behandelt.

Auch die Einwände zur Prognose bringen keine neuen Argumente, dieses Thema wurde bereits im Verfahren erörtert und behandelt. Auch die Wahl des Prognosehorizonts wurde bereits in der Verhandlung thematisiert (siehe S. 62 der Verhandlungsschrift). Die vorgebrachte Schlussfolgerung, dass sich das Prognosejahr aus der Addition des Prognosezeitraums zum Jahr der Verkehrsübergabe ergebe, ist nicht richtig. Der UVE Leitfadens des

Umweltbundesamt gibt einen Prognosehorizont von 10 – 20 Jahren vor. Die Projektierungs-Dienstanweisung des bmvt gibt mindestens 15 Jahre ab dem Zeitpunkt der Einreichung an.

Zu den Anträgen der Bürgerinitiative ist Folgendes festzuhalten:

Eine Abgrenzung des Untersuchungsgebietes erfolgte in jedem Fachbereich fachspezifisch.

Zum Antrag auf Transparentmachung des OÖ Verkehrsmodells VIS-OÖ wird auf die Punkte IV.3.2. und IV.5. verwiesen.

Der Antrag auf Berücksichtigung eines Prognosehorizonts von 15-20 Jahren ab Verkehrsfreigabe ist aus fachlicher Sicht unbegründet und nicht haltbar. Bezüglich Prognosehorizont wurde im gegenständlichen Verfahren den Vorgaben des UVE-Leitfadens des Umweltbundesamtes und der Projektierungs-Dienstanweisung des bmvt gefolgt und entspricht dieser damit dem Stand der Technik. Es besteht kein Anlass, den Prognosehorizont zu ändern.

Zum Antrag auf Prüfung der Inhalte, die als Grundlage vom Land OÖ übernommen wurden, wird auf Punkt IV.5. verwiesen.

Aus Sicht der ho. Behörde besteht aufgrund der dargelegten Argumente und Vorbringen kein Anlass, einen „Peer Review“ des Teilgutachtens Verkehr und Verkehrssicherheit zu beauftragen. Es sind keine neuen Tatsachen vorgelegt worden, die Anlass geben, an der Plausibilität und Schlüssigkeit der Aussagen des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit zu zweifeln.

Zum Antrag auf Einbeziehung der Projekte Donaubrücke A7 und Ersatz Eisenbahnbrücke ist festzuhalten, dass absehbare Entwicklungen in den Auswirkungen (insbesondere verkehrlich) im Verfahren mitberücksichtigt wurden. Eine diesbezügliche Erläuterung findet sich auch in der Replik des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit vom 10. Oktober 2014.

Zur Stellungnahme von Dr. Isolde Ratzenböck vom 18. August 2014:

Bei der mit den Ergebnissen der OÖ Verkehrserhebung 2012 durchgeführten „Detailauswertung zum Untersuchungsgebiet UVE A 26, arealConsult, Juni 2014“ handelt es sich nicht um eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung im Rahmen der UVE, sondern um eine Überprüfung, ob für die verkehrlichen Annahmen und Prognosen der UVE ein Änderungsbedarf besteht. An den Verkehrsprognosen für die A26 hat sich dadurch nichts geändert, da gute Übereinstimmung besteht und die Prognosen daher plausibilisiert wurden. Daher ergibt sich auch keine Notwendigkeit zur Aktualisierung der Luft- und Lärmerhebungen. Dies wird auch in der Replik des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit vom 10. Oktober 2014 ausgeführt.

Absehbare Entwicklungen wurden bereits in der bisherigen Beurteilung mitberücksichtigt, dies wird vom Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit in seiner Replik vom 10. Oktober 2014 dargelegt.

Detaillierte Darlegungen zum Anteil der Mobilien erfolgten auch in der Replik des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit vom 10. Oktober 2014. Die Zunahme bezieht sich auf den Vergleich mit der OÖ Haushaltsbefragung 2011. In den Prognosen der UVE wurden Zunahmen bereits angenommen.

Auch die vermeintlichen Abweichungen des Untersuchungsgebietes werden in der Replik des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit vom 10. Oktober 2014 behandelt.

Da das Verkehrsmodell vor der Einreichung der Projektänderung 2011 aktualisiert wurde und gemäß Teilgutachten für Verkehr und Verkehrssicherheit für den IST-Verkehr das Analysejahr 2010 herangezogen wurde und mit Verkehrszählungen, Verkehrsbefragungen und Daten automatischer Dauerzählstellen abgeglichen wurde, finden auch die Auswirkungen der Wirtschaftskrise 2008 auf die Mobilität Berücksichtigung.

Soweit Frau Dr. Ratzenböck ein Vorbringen zum Thema Naturschutz (Wanderfalke) erstattete, wird auf Punkt V.4. der Begründung des Bescheids verwiesen.

Zur Stellungnahme von DI Gerhard Ratzenböck vom 21. August 2014:

Die Forderung auf Offenlegung der Grunddaten für das Verkehrsmodell wurde bereits im bisherigen Verfahren ausführlich behandelt.

Die OÖ Verkehrserhebung 2012 ist die Auswertung der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und kann demnach die geplanten Verkehrsprojekte nicht berücksichtigen. Im Verfahren zur A26 wurden jedoch absehbare Entwicklungen bereits mitberücksichtigt, dies wird vom Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit bereits in seinem Teilgutachten, aber auch in seiner Replik vom 10. Oktober 2014 dargelegt.

Auch die vermeintlichen Abweichungen des Untersuchungsgebietes werden in der Replik des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit vom 10. Oktober 2014 behandelt.

Die Belange der Verkehrssicherheit wurden im Verfahren mitberücksichtigt. Aussagen des Sachverständigen dazu finden sich im Teilgutachten Verkehr und Verkehrssicherheit.

Die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens in Hinblick auf Schadstoffe und Luftqualität wurde ausführlich im Verfahren behandelt und zwar im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima, im UVG, in der Beantwortung der Stellungnahmen sowie in der mündliche Verhandlung.

Soweit Herr DI Ratzenböck ein Vorbringen zum Thema Naturschutz (Wanderfalke) erstattete, wird auf Punkt V.4. der Begründung des Bescheids verwiesen.

V.2.6. Weiteres Parteiengehör

Auch wenn ein behördlicher Sachverständiger in einem ergänzenden Gutachten, in dem ergänzende Klarstellungen und Aussagen enthalten sind, insgesamt zum gleichen Ergebnis wie in dem in der selben Angelegenheit abgegebenen vorangegangenen Gutachten kommt, wird, wenn den Verfahrensparteien keine Gelegenheit geboten wird, das ergänzende Gutachten zur Kenntnis und dazu Stellung zu nehmen, der Grundsatz des Parteiengehörs verletzt, weil die Verfahrensparteien den im ergänzenden Gutachten enthaltenen ergänzenden Klarstellungen und Aussagen ein Gutachten eines privaten Sachverständigen hätten entgegensetzen können (vgl. VwGH 2.2.1988, 87/07/0088).

Gegenständlich wurde im Rahmen des Parteiengehörs - neben anderen Stellungnahmen - eine Stellungnahme auf gleicher fachlicher Ebene (RegioConsult) vorgelegt, mit deren Inhalten sich die ho. Behörde in der Bescheidbegründung auseinandersetzen muss. Dies erfolgt basierend auf der Replik des Sachverständigen vom Oktober 2014, die zwar kein Ergänzungsgutachten darstellt, die den Parteien aber zwecks Abgabe einer Stellungnahme aus Gründen der Rechtssicherheit vorgehalten wurde.

Dem in § 45 Abs. 3 AVG verankerten, verfahrensrechtlichen Anspruch der Partei eines Verwaltungsverfahrens, vor der Erlassung des Bescheides Gelegenheit zu erhalten, von dem Ergebnis der Beweisaufnahme Kenntnis und dazu Stellung zu nehmen, wurde dadurch Rechnung getragen, dass jenen Parteien, die Einwendungen zum Ergebnis des Ermittlungsverfahrens zur Verkehrserhebung 2012 vorgebracht hatten, die Replik mit Schreiben vom 15.10.2014 übermittelt wurde und sie aufgefordert wurden, bis 7. November 2014 hierzu Stellung zu nehmen. Auch Rechtsanwalt Dr. Frischenschlager wurde trotz verspäteter Vorlage seiner Stellungnahme die Replik übermittelt.

Für die Abgabe einer Stellungnahme wurde mit der gesetzten Frist ein Zeitraum von drei Wochen – unter Berücksichtigung des Postlaufes bis zum Erhalt des ho. Schreibens – eingeräumt. Die Frist von drei Wochen für die Abgabe einer Stellungnahme erscheint angemessen im Hinblick auf den geringen Umfang der übermittelten Dokumente und vor allem in Relation zu der Frist von 6 Wochen gem. § 9 UVP-G 2000.

Eine mündliche Verhandlung – wie von einer Partei beantragt – war aufgrund des ausreichend gewährten Parteiengehörs zur Ermittlung des Sachverhaltes nicht erforderlich.

V.2.7. Stellungnahmen im Rahmen des weiteren Parteiengehörs und Erwägungen der ho. Behörde

Folgende Stellungnahmen langten im Rahmen des Parteiengehörs ein:

- Stellungnahme der Bürgerinitiative A26 Westring Keferfeld, vertreten durch DDr. Peter Seidel

Mit den von der Bürgerinitiative vorgebrachten Themen betreffend die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens, die Nutzen-Kosten Betrachtung und das Monitoring erfolgte bereits eine Auseinandersetzung in Laufe des Verfahrens. Zum Thema VIS-OÖ ist auf Punkt IV.3.2. zu verweisen.

- RA Dr. Lorenz E. Riegler in Vertretung der Bürgerinitiative gegen die Westring Transitautobahn mitten durch Linz, der Bürgerinitiative Nein zum Westring, der Bürgerinitiative Lebensraum Linz, der Bürgerinitiative Rettet das Donautal, der Bürgerinitiative A26 Westring Keferfeld, der Bürgerinitiative Puchenauer Bürgerinitiative gegen Westring Transitautobahn A26, der Bürgerinitiative zur Wahrung der Lebensqualität der Puchenauer bei der Errichtung der A26, der Bürgerinitiative gegen den Bau der A26 sowie in Vertretung von Dr. Alfred Jäger, Konstanze Jäger, DI Gerhard Ratzenböck, Dr. Isolde Ratzenböck, Wolfgang Niedermayr und Mag. Susanna Liebl mit Schriftsatz vom 7.11.2014 samt Beilage ./6

Zusammengefasst wird vorgebracht, dass auf alle differenziert vorgetragene Einwände in der Stellungnahme von RegioConsult nicht durch konkrete Belege, tabellarische Aufstellungen oder durch die Überlassung konkreter Daten, mit denen sich die Aussagen belegen lassen, erwidert wird. RegioConsult geht daher davon aus, dass die Verkehrsuntersuchung neu erstellt werden müsse.

Zum Thema Verkehrserhebung 2012 und Verkehr an sich werden Argumente wiederholt, mit denen eine Auseinandersetzung in Laufe des Verfahrens bereits erfolgt ist. Zum Vorbringen im Einzelnen:

Das Thema „Öffentlicher Verkehr (ÖV)“ mit allen Aspekten wurde bereits mehrfach, ausführlich und ausreichend im Verfahren behandelt. Der ÖV wurde in der UVE und im TGA Verkehr – soweit für die Beurteilung des Vorhabens A26 relevant – dargestellt und beurteilt, die Argumente von RegioConsult wurden bereits im Rahmen der Stellungnahmenbeantwortung behandelt und in der mündlichen Verhandlung ausführlich erörtert (siehe VH-Schrift). Darüber hinaus erfolgte auch eine Auseinandersetzung – speziell bezogen auf die Verkehrserhebung 2012 – in der fachgutachterlichen Stellungnahme des SV vom 1. Juli 2014 und der Replik vom 10. Oktober 2014.

Weiters wird erneut vorgebracht, dass nicht alle absehbaren Entwicklungen berücksichtigt worden seien. Dem ist entgegenzuhalten, dass die absehbaren Entwicklungen (mögliche Auswirkungen anderer Projekte) bereits in der UVE und im TGA Verkehr und Verkehrssicherheit mitberücksichtigt und auch beschrieben worden sind. Darauf wurde vom SV für Verkehr auch in der Behandlung der Stellungnahmen ebenso wie in der Replik vom 10. Oktober 2014 eingegangen.

RegioConsult wendet sich weiters gegen das dem Bericht von Areal Consult vom Juni 2014 zugrundegelegte Untersuchungsgebiet, wobei jedoch gegenüber der bereits vorgelegten Stellungnahme keine weiteren Argumente vorgebracht werden.

Auch auf das erneute Vorbringen zu den Mobilitätskennwerten und der Plausibilisierung der Haushaltsbefragung wird bereits in der Replik von DI Fritzer nachvollziehbar und ausreichend eingegangen. Es wurden keine neuen Argumente vorgebracht. Dies gilt auch für die erneuten Ausführungen zum Vergleich mit dem VIS-OÖ.

Zusammenfassend kann zur Stellungnahme von RegioConsult festgehalten werden, dass keine neuen Themen oder Argumente vorgebracht wurden. Eine Auseinandersetzung mit den Argumenten erfolgte bereits im Laufe des Verfahrens, bezüglich der Verkehrserhebung 2012 bereits in der Stellungnahme von DI Fritzer vom 1. Juli 2014 und in der Replik von DI Fritzer.

In Hinblick auf die Kritik an der Plausibilisierung der Angaben und Unterlagen durch den SV und die Vorwürfe, dass der SV die Daten nicht ausreichend geprüft, nicht mit Tabellen und Berechnungen belegt hätte, wird festgestellt, dass es im Rahmen des UVP-Verfahrens Aufgabe der Sachverständigen ist, die eingereichten Unterlagen auf Plausibilität zu prüfen und die Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des Projektes zu beurteilen. Es ist jedoch nicht Aufgabe des SV, das Verkehrsmodell nachzurechnen bzw. die Ergebnisse der aktuellen OÖ Verkehrserhebung mit den Basisdaten des VIS OÖ zu vergleichen. In diesem Detail stehen die Daten nicht zur Verfügung und wurden für die Überprüfung der Plausibilität der Unterlagen und für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auch nicht benötigt.

Zu den Einreichunterlagen, vor allem zu den darin enthaltenen Daten und Grundlagen ist festzuhalten, dass gemäß des Erkenntnisses des VwGH vom 19.12.2013, Zl. 2011/03/0160, die Vorgangsweise des UVP-Sachverständigen, die zuvor auf ihre Plausibilität hin geprüften Ausführungen in der Umweltverträglichkeitserklärung seinem eigenen Gutachten zu Grunde zu legen, auf keine Bedenken stößt. Dies vor dem Hintergrund, dass der Verwaltungsgerichtshof in seiner Rechtsprechung bereits festgehalten hat, dass die Umweltverträglichkeitserklärung geeignet sein muss, im weiteren Genehmigungsverfahren berücksichtigt zu werden (Hinweis E vom 30. Juni 2006, 2002/03/0213). Der Sachverständige hat – wie oben dargelegt – ausführlich begründet, warum er die eingereichten Unterlagen als plausibel befunden hat und erscheint seine Begründung als glaubwürdig und schlüssig. Die Ausführungen von DI Fritzer in seiner Stellungnahme zur Verkehrserhebung 2012 konnten durch das Vorbringen in den dazu eingelangten Stellungnahmen nicht widerlegt werden. Dies ergibt sich auch aus seiner dazu verfassten Replik, die sich ausführlich und schlüssig mit allen Argumente auseinandersetzt.

- Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26, vertreten durch Dr. Elfgund Abel-Frischenschlager mit Schriftsatz vom 7.11.2014
- Gerda Lenger mit Schreiben vom 7.11.2014 ohne Vollmacht für die Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26, inhaltsgleich mit Dr. Elfgund Frischenschlager

In diesen Stellungnahmen wird die Argumentation der Bürgerinitiative gegen den Bau der A26 wie unter V.1.4 dargestellt, wiederholt. In diesem Zusammenhang ist auf die Ausführungen unter diesem Punkt zu verweisen. Zum Vorwurf, dass der SV die Annahmen der UVE als plausibel beurteilt hat, ohne klare Begründungen zu liefern, ist zu entgegnen dass es im Rahmen des UVP-Verfahrens Aufgabe der Sachverständigen ist, die eingereichten Unterlagen mittels seines Sachverständes auf Plausibilität zu prüfen und die Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des Projektes zu beurteilen. Es ist jedoch nicht Aufgabe des SV, das Verkehrsmodell selbst nachzurechnen oder die Urdaten im Detail zu überprüfen. Warum DI Fritzer die Annahmen der UVE als plausibel beurteilt hat, hat er mehrfach begründend im Gutachten und den fachgutachterlichen Stellungnahmen dargelegt. Zum übrigen Vorbringen, das teilweise die Stellungnahme von Dr. Frechinger wiedergibt, ist auf die Ausführungen unter V.1.6. zu verweisen.

Da in den zuvor wiedergegebenen Stellungnahmen keine neuen Argumente oder Tatsachen vorgebracht wurden, war keine weiteres Ermittlungsverfahren erforderlich. In diesem Zusammenhang ist auf Punkt V.6 zu verweisen.

Zusammenfassend wird von der Behörde festgehalten, dass sich der Sachverständige DI Fritzer im Zuge des ergänzenden Ermittlungsverfahrens zur Verkehrserhebung 2012 eingehend und ausführlich mit den von der Projektwerberin vorgelegten Projektunterlagen auseinandergesetzt hat, diese gewissenhaft geprüft hat und daraus seine fachliche Beurteilung und die dargelegten Schlüsse gezogen hat. Die OÖ Verkehrserhebung 2001 war eine wichtige Grundlage des Landesverkehrsmodells VIS-OÖ, auf welchem das Verkehrsmodell für das gegenständliche Vorhaben beruht. Gegenstand der nun vorgenommenen Prüfung war, ob die Ergebnisse der OÖ Verkehrserhebung 2012 neue Tatsachen hervorbringen, die die Ergebnisse der Annahmen und Prognosen des Verkehrsmodells der UVE beeinflussen. Der Sachverständige konnte – unter Zugrundelegung der Unterlagen der Projektwerberin - feststellen, dass sich durch die Ergebnisse der OÖ Verkehrserhebung 2012 für die verkehrlichen Annahmen und Prognosen in der UVE kein Änderungsbedarf ergibt und daher in weiterer Folge auch kein Ergänzungsbedarf für das Teilgutachten Verkehr und Verkehrssicherheit gegeben ist. Die fachlichen Aussagen des von der Behörde beigezogenen Prüfgutachters entsprechen den logischen Denkgesetzen und sind geeignet, um auf die zu beweisenden Tatsachen schließen zu können. Von Einwendern wird verlangt, dass die Verkehrsprognose aufgrund der Ergebnisse der OÖ Verkehrserhebung 2012 neu erstellt wird, was jedoch von der ho. Behörde auf Grundlage der fachgutachterlichen Stellungnahme von DI Fritzer als nicht erforderlich angesehen wird. Der Sachverständige hat sich mit allen Argumenten der Einwender ausführlich, plausibel und nachvollziehbar auseinandergesetzt und diese widerlegt. Auch aus Sicht der ho. Behörde konnte in den Einwendungen nicht nachvollziehbar dargelegt werden warum die Verkehrsprognose bzw. das Verkehrsmodell neu zu erstellen wären. Die Ergebnisse der OÖ Verkehrserhebung 2012 bestätigen außerdem die Annahmen und Prognosen der UVE und entkräften somit zusätzlich die Vorwürfe, die RegioConsult vor allem in der mündlichen Verhandlung erhoben haben, dass die Basisdaten veraltet wären und die Prognose zu niedrig oder zu hoch gegriffen wäre.

V.3. Evaluierung Fachbereich Lärm aufgrund BStLärmIV

V.3.1. Sachverhalt

Mit BGBl. II Nr. 215/2014 wurde die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen (BStLärmIV) erlassen, welche am 3. September 2014 in Kraft getreten ist. Nach § 1 gilt diese für betriebsbedingte und baubedingte Schallimmissionen von Bundesstraßenvorhaben, welche gemäß § 4 Abs. 1 oder § 4a des Bundesstraßengesetzes 1971 oder nach den Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 zu genehmigen sind. Übergangsbestimmungen gibt es nur insoweit, als es gemäß § 16 Abs. 1 zulässig ist, bei Bundesstraßenvorhaben, die vor Inkrafttreten der Verordnung zur Genehmigung eingereicht wurden, anstelle des Anpassungswertes gemäß § 11 Abs. 2 auch andere dem Stand der Technik entsprechende Anpassungswerte zu verwenden. Es ist daher die BStLärmIV auf das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben anzuwenden.

Am 10. September 2014 legte die Projektwerberin als Auskunft im Sinne des § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 vier Bände mit der Bezeichnung „Fachbereich Schalltechnik, Evaluierung gem. BStLärmIV“ vor und gab dazu an, dass die gegenständliche Auskunftserteilung die Evaluierung des Fachbereichs Schalltechnik in Bezug auf die Vorgaben der neuen BStLärmIV betrifft.

Die Unterlagen wurden an den Sachverständigen für Lärmschutz übermittelt, welcher feststellte, dass in der Anlage 1 bei einzelnen Adressen die Verortung nicht mit der Immissionspunktnummer übereinstimmt und die Anlage 1 zu überarbeiten wäre.

Mit Schreiben vom 19.9.2014 wurden Austauschunterlagen vorgelegt, die eine Richtigstellung der Zuordnung der Adressen zu den Immissionspunkten in den Anlagen 1, 2 und 4 enthalten.

Die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen enthalten die für die Beurteilung des Lärms in den Betriebsphasen gem. BStLärmIV erforderlichen Indizes L_{DEN} , L_{night} sowie für Betriebsanrainer auch L_{day} . Für den Baulärm erfolgte gem. der BStLärmIV eine Betrachtung des Regelmonats für den Baulärm mit dem erforderlichen Lärmindex $L_{r,Bau,Tag,W}$ (06:00 - 19:00 Uhr).

Den Sachverständigen für Lärm und für Humanmedizin wurden in Folge die Unterlagen mit dem Ersuchen um fachliche Bewertung übermittelt. Seitens der ho. Behörde wurden die Sachverständigen um eine Stellungnahme zu der Frage ersucht, ob ihre auf Basis des Einreichprojektes 2011 erstellten Teilgutachten Lärm und Humanmedizin (Stand 2013) nunmehr auch unter Zugrundelegung der Evaluierung vom September 2014 den Vorgaben der BStLärmIV entsprechen. Bei der Beantwortung war insbesondere darauf Bedacht zu nehmen, ob die Maßnahmen aus der UVE (Fachbeitrag Lärm) sowie die in den TGA Lärm und Humanmedizin vorgeschriebenen Maßnahmen aus Sicht der Gutachter weiterhin aufrecht bleiben. Weiters war von den Sachverständigen zu prüfen, ob aufgrund der BStLärmIV die Teilgutachten um weitere Maßnahmen zu ergänzen waren. Schließlich war auch eine Auseinandersetzung mit der Frage geboten, ob sich aufgrund der BStLärmIV der Kreis der Betroffenen erweitert bzw. ob Anrainer anders betroffen sein können.

Die Sachverständigen wurden rechtlich darüber belehrt, dass es sich gemäß der Rechtsprechung des VfGH zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV (V

87/06, *Koralmbahn*) bei den Grenzwerten einer Immissionsschutz-VO um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. Auch der VwGH geht davon aus, dass, wenn der medizinische Gutachter im UVP-Gutachten die Einhaltung von strengeren Grenzwerten als zwingend erforderlich erachtet, die vom Mediziner festgelegten Grenzwerte maßgeblich sind (vgl. VwGH 2012/03/0045, Pottendorfer Linie, VwGH 2010/03/0014, *Koralmbahn*, sowie Sonderheft RdU, April 2014, Seite 26ff).

V.3.2. Ergänzung der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin

Der Sachverständige für Lärm hielt in seiner Ergänzung des Teilgutachtens vom 23. September 2014 zu der von der Projektwerberin vorgelegten Evaluierung gemäß BStLärmIV fest, dass diese auf dem Untersuchungsraum der UVE basiert, für den sich die Berechnungsansätze und die Auswirkungen nicht geändert haben. Für die Bauphasen wurde die Einteilung der Bauabschnitte sowie die schalltechnischen Emissionsansätze und die Schallemissionen der oberirdischen Bautätigkeiten aus der UVE übernommen. Der für die Nullplanfälle sowie für die Betriebsphasen ermittelte Straßenverkehrslärm entspricht der UVE und basiert auf den prognostizierten Verkehrsstärken des JDTV unter Berücksichtigung der Charakteristika des Verkehrs und der örtlichen Gegebenheiten inklusive der straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen.

Weiters hielt er fest, dass die in den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen enthaltenen Tabellen die zur Beurteilung gemäß BStLärmIV erforderlichen Indizes enthalten. Die für die Beurteilung der Betriebsphase erforderlichen Indizes wurden gemäß § 7 Abs. 1 der BStLärmIV ermittelt und sind für eine Beurteilung gemäß § 6 Abs. 1 - 4 in Tabellen sortiert nach Planfällen und Objekten ausreichend dargestellt. Die Bauphasen wurden mit dem gemäß § 11 Abs. 1 leg. cit. ermittelten Index $L_{r,Bau,Tag,W}$ einer Regelmonats-Betrachtung unterzogen. Die Darstellung in Tabellen genügt für den Vergleich des gemittelten Baulärm-Beurteilungspegels mit dem Umgebungslärmpegel und reicht zur Beurteilung gemäß § 10 Abs. 1, 3 und 4 BStLärmIV aus.

Der Sachverständige bestätigte weiters, dass die maßgebenden Immissionsorte für die Berechnung der bau- und der betriebsbedingten Immissionen bei den Nachbarn dem Stand der Technik entsprechend auf der Fassade ohne Reflexion an der Gebäudefassade bzw. an der Fensteroberfläche in der Berechnungshöhe der jeweiligen Geschoße des Objektes gesetzt wurden und damit § 4 BStLärmIV entsprechen.

Zur Immissionssituation in den Bauphasen hielt der Sachverständige fest, dass die Beurteilung des zulässigen Baulärms in Form des Beurteilungspegels in den Teilgutachten Lärm und Humanmedizin aufgrund der besonderen Situation im dicht verbauten Stadtgebiet von Linz und der langen Dauer der Bauarbeiten strenger gehandhabt wurde als in der Evaluierung gemäß BStLärmIV.

Zu Minderungsmaßnahmen gemäß § 12 BStLärmIV stellte der Sachverständige fest, dass von der Projektwerberin auch Minderungsmaßnahmen im Sinne des § 12 BStLärmIV vorgesehen sind, die in den Unterlagen vom September 2014 nochmals dargestellt wurden. Diese Maßnahmen wurden bereits mit dem Teilgutachten Lärm geprüft und es wurden zusätzliche Maßnahmen vorgesehen. Es wurde auch eine zusätzliche Maßnahme erforderlich, dass bei der für den Bau und den Betrieb vorgesehenen Detailevaluierung der im TGA Lärm aufgelisteten Objekte auch die Grenzwerte der BStLärmIV zu berücksichtigen sind. Für Objekte, bei denen trotz verhältnismäßiger Minderungsmaßnahmen die zulässigen baubedingten Schallimmissionen überschritten werden, besteht Anspruch auf objektseitige Maßnahmen,

soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichend Schutz gewähren. Dies gilt auch für Betriebsanrainer, sofern der im TGA Humanmedizin festgelegte zulässige Baulärm überschritten wird.

Auch zu den Betriebsphasen stellte der Sachverständige fest, dass in den TGA Lärm und Humanmedizin aufgrund der besonderen Situation im dicht verbauten Stadtgebiet von Linz im Vergleich zu dem Grenzwertregime der BStLärmIV im Sinne des Anrainerschutzes eine strengere Beurteilung vorgenommen wurde.

In Bezug auf die Verpflichtung gemäß § 8 Abs. 1 BStLärmIV, dass bei Lärmimmissionen ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse der zur Einhaltung des zulässigen vorhabensbedingten Immissionseintrages und der Immissionsgrenzwerte gemäß § 6 erforderliche Lärmschutz für Nachbarn vorrangig durch straßenseitige (aktive) Lärmschutzmaßnahmen sicherzustellen ist, wurde vom Sachverständigen in seiner Ergänzung des Teilgutachtens eine entsprechende Überprüfung vorgenommen. Über die UVE bzw. die im TGA Lärm vorgeschriebenen Maßnahmen hinaus waren keine weiteren aktiven Maßnahmen erforderlich.

Darüber hinaus wurde vom Sachverständigen für einige Wohnobjekte, die bereits im TGA für die Detailevaluierung vorgesehen waren, eine Anspruchsvoraussetzung auf objektseitigen Lärmschutz gemäß § 9 Abs. 2 oder Abs. 3 festgestellt und diese werden nunmehr auch hinsichtlich der Grenzwerte für die Lärmindizes der BStLärmIV in die Detailevaluierung einbezogen.

Abschließend hielt der Sachverständige fest, dass das Teilgutachten Lärm und die gutachterlichen Beantwortungen in den Stellungnahmenbänden ihre Gültigkeit behalten; auch die vorgeschlagenen Maßnahmen bleiben vollinhaltlich aufrecht. Aufgrund der Betrachtung anderer Indizes bedingte die BStLärmIV jedoch eine zusätzliche Maßnahme. Es konnte festgestellt werden, dass es keine neuen Betroffenen und auch keine Anrainer gibt, die durch Betriebs- oder Baulärm nun anders betroffen sind.

Der Sachverständige für Humanmedizin kam, aufbauend auf der Ergänzung des Teilgutachtens Lärm, in seiner Teilgutachtensergänzung vom 25. September 2014 nach Vergleich der Vorgaben der BStLärmIV mit seinen Maßnahmenvorschlägen zum Ergebnis, dass die im TGA abgegebene Gesamtbewertung vollinhaltlich aufrecht bleibt. Die festgelegten Ziel- und Richtwerte und die geforderten Maßnahmen sind aufgrund der besonderen Erfordernisse (Baulärm im dicht besiedelten Stadtgebiet, Autobahn im direkten Nahbereich von Wohnsiedlungen) im Sinne des Anrainerschutzes strenger als die Bestimmungen der BStLärmIV. Demgemäß bleiben die im Teilgutachten vorgeschlagenen Maßnahmen aufrecht, aufgrund der Vorgaben der BStLärmIV sind jedoch zusätzliche Maßnahmen erforderlich. Weiters hielt der Sachverständige fest, dass die gutachterliche Beantwortung in den Stellungnahmenbänden weiterhin Gültigkeit hat.

Abschließend stellte der Sachverständige fest, dass unter Berücksichtigung der im Einreichprojekt vorgesehenen Maßnahmen und der in den Teilgutachten Lärm und Humanmedizin zusätzlich vorgesehenen Maßnahmen sowie der in der Ergänzung des Teilgutachtens vorgesehenen Maßnahmen das gegenständliche Vorhaben aus humanmedizinischer Sicht in allen Bau- und Betriebsphasen als umweltverträglich anzusehen ist. Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen führen weder zu Gesundheitsgefährdungen noch zu erheblichen bzw. unzumutbaren Belästigungen.

V.3.3. Gewährung von Parteiengehör

Das Recht auf Parteiengehör bezieht sich auf den von der Behörde gemäß § 37 AVG festzustellenden maßgebenden Sachverhalt. Den Parteien ist daher gemäß § 37 iVm § 45 Abs. 3 AVG das (bisherige) Ergebnis des Ermittlungsverfahrens vorzuhalten, das sind insbesondere all jene rechtserheblichen Tatsachen, die das zuständige Organ als erwiesen erachtet und daher seiner Entscheidung zugrunde zu legen beabsichtigt. Welcher Sachverhalt für die Entscheidung maßgeblich ist, hängt von den anzuwendenden Vorschriften ab (vgl. Hengstschläger/Leeb, AVG, 2. Ausgabe 2014, § 45 Rz 24).

Auch wenn ein behördlicher Sachverständiger in einem ergänzenden Gutachten, in dem ergänzende Klarstellungen und Aussagen enthalten sind, insgesamt zum gleichen Ergebnis wie in dem in der selben Angelegenheit abgegebenen vorangegangenen Gutachten kommt, wird, wenn den Verfahrensparteien keine Gelegenheit geboten wird, das ergänzende Gutachten zur Kenntnis und dazu Stellung zu nehmen, der Grundsatz des Parteiengehörs verletzt, weil die Verfahrensparteien den im ergänzenden Gutachten enthaltenen ergänzenden Klarstellungen und Aussagen ein Gutachten eines privaten Sachverständigen hätten entgegensetzen können (vgl. VwGH 2.2.1988, 87/07/0088).

In UVP-Verfahren betreffend Bundesstraßenbauvorhaben ist die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere in Bezug auf die Beeinträchtigung der Anrainer durch Lärm und Luftschadstoffe ein zentrales Thema. Die BStLärmIV stellt im gegenständlichen Verfahren eine neue Rechtsgrundlage dar, die mangels Übergangsbestimmung sofort anzuwenden ist. Durch den Bericht der Projektwerberin zum Fachbereich Schalltechnik – Evaluierung gem. BStLärmIV ist – neben der neuen Rechtslage - ein neues wesentliches Sachverhaltselement hinzugekommen, mit welchem sich die ho. Behörde in der Bescheidbegründung auseinandersetzen muss.

Die Sachverständigen stellen in den Ergänzungen zu ihren Teilgutachten klar die Unterschiede zwischen ihrer ursprünglichen Beurteilung (TGA 2013) und der Beurteilung gem. den Vorgaben der BStLärmIV dar. Sie stellen dar, in welchen Punkten ihre ursprüngliche Beurteilung von den Vorgaben der Verordnung abweicht. Überwiegend ergibt sich daraus, dass die Beurteilung in den TGA Lärm und Humanmedizin von 2013 aufgrund der speziellen Situation des Projektes (Stadtgebiet) strenger ist, als die Vorgaben der Verordnung. Die Maßnahmen der UVE sowie die der TGA Lärm und Humanmedizin bleiben weiterhin aufrecht, einige Maßnahmen wurden ergänzt. Gemäß den Feststellungen der Sachverständigen bleiben alle Auswirkungen in den Bau- und den Betriebsphasen unverändert.

Dabei handelt es sich um Feststellungen, welchen die Parteien mit einem Privatgutachten entgegentreten könnten. Auch wenn die Sachverständigen insgesamt zum gleichen Ergebnis kommen wie in ihren Teilgutachten, waren – im Hinblick auf die oben zitierte Judikatur des VwGH – die TGA-Ergänzungen einem Parteiengehör zu unterziehen.

Aufgrund der großen Anzahl der Parteien im Verfahren war es erforderlich, ein Schriftstück gemäß § 44f AVG zu verfassen und durch Edikt zuzustellen.

Der Antrag vom 28. Mai 2008 wurde gemäß § 44a Abs. 1 AVG kundgemacht, weshalb es der ho. Behörde möglich war, weitere Schriftstücke im Verfahren durch Edikt zuzustellen. Mit Edikt vom 2. Oktober 2014 wurde kundgemacht, dass ein Schriftstück, datiert mit 30. September 2014 und versehen mit der GZ. 314.526/0034-IV/ST-ALG/2014 betreffend Parteiengehör zu

1. einem von der ASFINAG Bau Management GmbH als Bevollmächtigte der ASFINAG als Auskunftserteilung gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G vorgelegten Bericht „Fachbereich Schalltechnik – Evaluierung gemäß BStLärmIV“ vom September 2014 und
2. zu einer Ergänzung der Teilgutachten der von der Behörde bestellten Sachverständigen für Lärm vom 23. September 2014 und für Humanmedizin vom 25. September 2014 in dieser Angelegenheit

gem. § 44f Abs. 2 AVG im ho. Bundesministerium für die Dauer von 8 Wochen zur Einsicht aufliegt. Den Parteien wurde eine Stellungnahmemöglichkeit bis 7. November 2014 eingeräumt. Darüber hinaus könne in das gegenständliche Schriftstück und in die unter 1. und 2. angeführten Dokumente während dieses Zeitraumes auch in den Gemeindeämtern der Standortgemeinden Linz und Puchenau während der Amtsstunden und im Internet Einsicht genommen werden. Es wurde darauf hingewiesen, dass das Schriftstück mit Ablauf von zwei Wochen nach Abschluss der Verlautbarung dieses Edikts als zugestellt gilt. Dieses Edikt wurde durch Verlautbarung im redaktionellen Teil der OÖ Nachrichten und der OÖ Kronen Zeitung, beide im Bundesland Oberösterreich weit verbreitete Tageszeitungen, und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ kundgemacht.

Darüber hinaus wurde der Inhalt dieses Ediktes auch durch Anschlag an den Amtstafeln der Gemeindeämter der oben angeführten Standortgemeinden und auf der Homepage des BMVIT am selben Tag veröffentlicht.

In diesem Zusammenhang ist auf die rechtlichen Ausführungen unter V.2.2 zu verweisen.

V.3.4. Stellungnahmen im Rahmen des Parteiengehörs und Erwägungen der ho. Behörde

Folgende Stellungnahmen langten im Rahmen des Parteiengehörs ein:

- Stellungnahme der Bürgerinitiative A26 Westring Keferfeld, vertreten durch DDr. Peter Seidel

Zum Thema Lärm werden einige Argumente wiederholt, mit denen eine Auseinandersetzung in Laufe des Verfahrens bereits erfolgt ist. Konkret zur Lärmevaluierung aufgrund der BStLärmIV wird vorgebracht, dass durch eine Einhausung der Westbrücke Lärm und Schadstoffe eine deutliche Reduktion erfahren würden.

Der Sachverständige für Lärm setzt sich damit in seiner Gutachtensergänzung auseinander und führt aus, dass für den Anschluss der A 26 an den Bestand der A 7 Mühlkreis Autobahn mit Verzweigungen und Zusammenführungen sowie für die Einbindung der Rampen der Ast. Unionstraße kurz vor der Westbrücke der erforderliche Lärmschutz nur mit einer Kombination aus Lärmschutzwänden und Objektschutz gewährleistet werden kann. Aktive Lärmschutzmaßnahmen allein (z. B. eine Einhausung des Verzweigungsbereiches bis zur Westbrücke mit Anschluss an den Tunnel Bindermichl samt Einhausung der Anschlussstellenrampen, alles bei Gewährleistung der Sichtweiten und einer ausreichenden Tunnelbelüftung) sind im Hinblick auf den erzielbaren Zweck nur unter unverhältnismäßigem wirtschaftlichen Aufwand umsetzbar. Aus Sicht der ho. Behörde ist festzuhalten, dass gem. § 8 Abs. 1 BStLärmIV bei Lärmimmissionen, ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßenrasse der zur Einhaltung des zulässigen vorhabensbedingten Immissionseintrages und der

Immissionsgrenzwerte gemäß § 6 erforderliche Lärmschutz für Nachbarn, mit Ausnahme der Arbeitnehmer benachbarter Betriebe im Sinne des § 6 Abs. 4, vorrangig durch straßenseitige (aktive) Lärmschutzmaßnahmen sicherzustellen ist. Gem. § 9 Abs. 1 leg. cit ist, wenn bei Lärmimmissionen, ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse, aktive Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung des zulässigen vorhabensbedingten Immissionseintrages und der Immissionsgrenzwerte gemäß § 6 technisch nicht realisierbar oder im Hinblick auf den erzielbaren Zweck nur unter einem unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand umsetzbar sind, in Ergänzung zu oder anstelle von aktiven Lärmschutzmaßnahmen der Schutz von Räumlichkeiten mittels objektseitiger Maßnahmen zulässig. Die ho. Behörde kann in diesem Zusammenhang den Sachverständigen bestätigen, dass eine Einhausung nur mit einem unverhältnismäßig wirtschaftlichen Aufwand umsetzbar wäre und daher gem. BStLärmIV nicht geboten ist. Gemäß der Ergänzung des TGA sind daher in diesem Bereich aufgrund der Lärmimmissionen allein von der A 26 objektseitige Maßnahmen zum Schutz für Räumlichkeiten bei einzelnen zur A 26 gerichteten Fassaden in den exponierten Stockwerken von Objekten erforderlich. Diese objektseitigen Maßnahmen sind bereits für die Bauphase zu setzen. Der Freiraum wird ausreichend durch die von der Projektwerberin vorgesehenen und lt. UVP verpflichtend umzusetzenden straßenseitigen Schutzmaßnahmen geschützt. Der Forderung der Bürgerinitiative nach einer Einhausung konnte daher nicht nachgekommen werden.

Das Vorbringen, der SV für Humanmedizin hätte die örtlichen Verhältnisse im städtischen Bereich nicht berücksichtigt und die Maßnahmen zu Lärm und Schadstoffen müssten im Licht der neuesten technischen Erkenntnisse nochmals überprüft werden, wird aus Sicht der ho. Behörde entschieden zurückgewiesen. Der SV für Humanmedizin hat die speziellen Verhältnisse der Lage des Projektes im städtischen Bereich beurteilt (siehe TGA Humanmedizin, Ergänzung TGA Humanmedizin dazu sowie das UVG) und entsprechen die Maßnahmen zu Lärm und Luft dem Stand der Technik (siehe TGA Lärm, Luftschadstoffe und Klima sowie UVG).

- RA DR. Lorenz E. Riegler in Vertretung der Bürgerinitiative gegen die Westring Transitautobahn mitten durch Linz, der Bürgerinitiative Nein zum Westring, der Bürgerinitiative Lebensraum Linz, der Bürgerinitiative Rettet das Donautal, der Bürgerinitiative A26 Westring Keferfeld, der Bürgerinitiative Puchenauer Bürgerinitiative gegen Westring Transitautobahn A26, der Bürgerinitiative zur Wahrung der Lebensqualität der Puchenauer bei der Errichtung der A26, der Bürgerinitiative gegen den Bau der A26 sowie in Vertretung von Dr. Alfred Jäger, Konstanze Jäger, DI Gerhard Ratzenböck, Dr. Isolde Ratzenböck, Wolfgang Niedermayr und Mag. Susanna Liebl mit Schriftsatz vom 7.11.2014 samt Beilage ./2

Dr. Riegler legt eine „Stellungnahme zur Bundeslärmschutzverordnung“ von RegioConsult vor (Beilage 2), in der die Verordnung dahingehend geprüft wurde, ob sie der Zielsetzung der Umgebungslärmrichtlinie der EU entspricht und ob sie dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung gerecht wird. Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass die Verordnung die Bemühungen der EU Umgebungslärm-RL aushebeln würde, die Vorgehensweise nicht im Sinne der EU Gesetzgebung sei und ruhige Gebiete durch die Verordnung keinen Schutz erfahren würden.

Dazu ist festzuhalten, dass weder die UVP-RL 2011/92/EU noch die Umgebungslärm-RL 2002/49/EG spezifische, die Mitgliedstaaten bindende Lärmgrenzwerte statuieren. Ferner sind der UVP-RL keine Vorgaben hinsichtlich der im Einzelfall anzuwendenden

Genehmigungskriterien zu entnehmen. Die Umgebungslärm-RL soll schon von ihrer Zielsetzung her keine konkreten Grenzwerte im Hinblick auf die Zulässigkeit bzw. Umweltverträglichkeit von Lärmimmissionen vorgeben. Die Umgebungslärm-RL kennt keine konkreten Grenzwerte oder ein Gebot der Gleichbehandlung von Straßen- und anderen Verkehrslärm. Vielmehr überlässt sie die Festlegung der konkreten Lärmgrenzwerte den Mitgliedstaaten (vgl. Univ.-Prof. Dr. Nicolaus Raschauer in seinem Gutachten zur SchIV vom 18.5.2012, veröffentlicht auf der Homepage des BMVIT).

Da – wie RegioConsult weiter ausführen - außerdem ruhige Gebiete durch die nun erlassene Verordnung keinen Schutz erfahren, werde auch eine weitere Zielsetzung der Lärmaktionsplanung behindert. Denn die EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. das Bundeslärmschutzgesetz von Österreich § 3 (4) bzw. (16) sehe den Schutz ruhiger Gebiete als Aufgabe der Lärmaktionsplanung vor.

Das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz in Umsetzung der Umgebungslärm-RL 2002/49/EG sieht in § 3 vor, dass im sog. „Aktionsplan“ gegebenenfalls auch Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete enthalten sein können. Die Erstellung von Aktionsplänen ist jedoch nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens und bedürfen sog. „Ruhige Gebiete“ einer Ausweisung.

Sofern von RegioConsult der Inhalt der Verordnung und die Grenzwerte kritisiert werden, ist in diesem Zusammenhang festzustellen, dass die Überprüfung des Inhaltes der BStLärmIV nicht in der Zuständigkeit der ho. Behörde in diesem Verfahren liegt. Die ho. Behörde hat die geltenden Gesetze und Verordnungen anzuwenden.

- Bürgerinitiative gegen den Bau der A26, vertreten durch Dr. Elfgund Abel-Frischenschlager mit Schriftsatz vom 7.11.2014
- Gerda Lenger mit Schreiben vom 7.11.2014 ohne Vollmacht für die Bürgerinitiative gegen den Bau der A26, inhaltsgleich mit Dr. Elfgund Frischenschlager

Vorgebracht wird, dass die BStLärmIV keinen Immissionsort für Freiflächen festlege, sondern nur für Gebäude. Unter Verweis auf die Rechtsprechung des Umweltsenates wird erläutert, dass Lärmschutzfenster als Auflagen nicht geeignet seien.

Auch in diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass die ho. Behörde die von ihr anzuwendenden Gesetze und Verordnungen zu vollziehen hat und somit gegenständlich die BStLärmIV anzuwenden ist. Es ist aber festzuhalten, dass die Bestimmung des Vorranges straßenseitiger Lärmschutzmaßnahmen in § 8 leg. cit. darauf abzielt, Aufenthaltsräume gemäß § 2 Z 2 zu schützen, und damit gleichzeitig eine Reduktion von Immissionen im Freiraum zu erreichen (vgl. die Erläuternden Bemerkungen zur BStLärmIV). Im Übrigen hat der SV für Humanmedizin – über die BStLärmIV hinausgehend – sämtliche Maßnahmen zum Freiraumschutz aus dem UVG 2013 als erforderlich beibehalten, sie wurden auch als Auflagen in den Bescheid übernommen.

Zum Vorwurf, dass das Datum des Berichtes der Lärmevaluierung der ASFINAG nicht exakt datiert sei, ist festzuhalten, dass dies für die Beurteilung keine Relevanz hat.

Da in den zuvor wiedergegebenen Stellungnahmen keine neuen Argumente oder Tatsachen vorgebracht wurden, war keine weiteres Ermittlungsverfahren erforderlich. In diesem Zusammenhang ist auf Punkt V.6 zu verweisen.

V.4. Ergänzungen zum Fachbereich Naturschutz (Wanderfalke)

V.4.1. Sachverhalt

Von der Bürgerinitiative gegen die Westring-Transitautobahn A26 mitten durch Linz wurde mit Schreiben vom 13. August 2014 ein ornithologisches Gutachten über die Bedeutung des Wanderfalken-Brutvorkommens im Bereich der „Urfahrwänd“ bei Linz, verfasst von Dr. Helmut Steiner am 08. Juli 2014, vorgelegt. Zu diesem Thema wurde mit gleicher Post eine Stellungnahme „Artenschutzrechtliche Alternativenprüfung unter besonderer Berücksichtigung des Wanderfalken“ von RegioConsult. Verkehrs- und Umweltmanagement, Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe, August 2014 eingebracht.

Das ornithologische Gutachten Dr. Steiner wurde der Behörde auch von Dr. Isolde Ratzenböck und Rechtsanwalt Dr. Aldo Frischenschlager in eigener Sache (Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager) und in Vertretung für Dr. Rudolf Mayr vorgelegt.

In UVP-Verfahren betreffend Bundesstraßenbauvorhaben ist die nach dem (Landes) Naturschutzgesetz erforderliche Bewilligung nicht von der teilkonzentrierten Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie umfasst. Artenschutzfachliche Themen sind jedoch eine wesentliche Grundlage für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens im Sinne der u.a. vorzunehmenden Prüfung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume. Andererseits ist es auch erforderlich bereits in diesem teilkonzentrierten Verfahren eine naturschutzrechtlich allfällig erforderliche Alternativenprüfung vorzunehmen. (detaillierte rechtliche Erwägungen dazu siehe unten Punkt V.4.6)

Die ho. Behörde hatte sich daher in einem ergänzenden Ermittlungsverfahren mit dem Vorbringen zum Wanderfalken auseinanderzusetzen.

Der von der Behörde im gegenständlichen Verfahren bestellte Sachverständige für Pflanzen, Tiere und Lebensräume, DI Knoll, stellte in einer Ersteinschätzung fest, dass sich durch das Gutachten Steiner der Befund zum Thema Wanderfalken geändert hat und diese Änderung des Befundes aus seiner Sicht eine Ergänzung des Teilgutachtens notwendig macht. Weiters führte er aus, dass zur gutachterlichen Beurteilung dieser neuen Situation es erforderlich ist, dass seitens der Projektwerberin zu den bereits im Umweltverträglichkeitsgutachten für den Wanderfalken geforderten Maßnahmen (Nr. 5.5. im UVG) ein konkretes Umsetzungskonzept vorgelegt wird. In diesem Konzept sei insbesondere darzustellen, wie die Vermeidung der Zerstörung des Brutplatzes erreicht wird.

Daher wurde die Projektwerberin aufgefordert, ehestmöglich eine Stellungnahme zu dem vorgelegten ornithologischen Gutachten von Dr. Steiner sowie zur Stellungnahme von Regio Consult abzugeben und ein konkretes Maßnahmenumsetzungskonzept für den Wanderfalken vorzulegen. Gleichzeitig wurde die Projektwerberin eingeladen, zu der Frage, ob ein faktisches Vogelschutzgebiet vorliegt, Stellung zu nehmen.

Dieser Aufforderung ist die Projektwerberin nachgekommen und hat mit Schreiben vom 26. September 2014 ein Gutachten zum Vorkommen des Wanderfalken im Untersuchungsraum des UVP-Vorhabens A 26 (REVITAL Integrative Naturraumplanung GmbH, bearbeitet von

Ragger/Pfleger, 25.09.2014) und ein Rechtsgutachten zu artenschutzrechtlichen Fragen betreffend den Wanderfalken im Untersuchungsraum des UVP-Vorhabens A 26 (Haslinger, Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH, bearbeitet von Berghaler, 22.09.2014) vorgelegt.

V.4.2. Behördliche Ergänzungsgutachten

Mit Bescheid vom 9. Oktober 2014 wurde Dr. Hans Peter Kollar in der gegenständlichen Verwaltungssache zum nichtamtlichen Sachverständigen zwecks Abgabe einer ornithologischen Stellungnahme im Zusammenhang mit dem Wanderfalkenvorkommen in den Urfahrwand in Linz bestellt.

In weiterer Folge wurde von der Behörde zu den von der Bürgerinitiative gegen die Westring-Transitautobahn A26 mitten durch Linz vorgelegten Gutachten und zu den von der Projektwerberin vorgelegten Gutachten eine fachgutachterliche Stellungnahme des neu hinzugezogenen ornithologischen Sachverständigen, Dr. Kollar, sowie des im gesamten bisherigen Verfahren bereits tätigen Sachverständigen für Pflanzen, Tiere und Lebensräume, DI Knoll, eingeholt.

Der ornithologische Sachverständige legte in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme zusammenfassend dar, dass es sich bei der gefundenen aktuellen Niststätte des Wanderfalken in der Felswand „Urfahrwand“ um ein Nest im Sinne der Vogelschutzrichtlinie handelt. Dieses Nest ist weder ein obligatorisches Wechselnest noch ein zwingendes Dauernest, da der Wanderfalken seine Nistplatzwahl nach dem Angebot und den Umständen bei der Nistplatzwahl richtet. Bei optimalen Verhältnissen bestehen Dauernester.

In der Bauphase ist bei Bautätigkeit während der Brutzeit fortschreitende Verkleinerung der funktionellen Fortpflanzungsstätte und Störung am Nest zu erwarten. Bei Bautätigkeit außerhalb der Brutzeit ist Verkleinerung und strukturelle Veränderung der Wand zu erwarten. In der Betriebsphase ist Verkleinerung der Wand und Veränderung des Umfeldes des Brutplatzes zu erwarten.

Bei Bautätigkeit zur Brutzeit ist die Wahrscheinlichkeit, dass das Nest weiter genutzt wird, angesichts der Störwirkung und strukturellen Veränderung der Wand als sehr gering einzuschätzen. Bei Bautätigkeit außerhalb der Brutzeit kann eine Weiterbenutzung angesichts der Veränderung der Wand in etwa 20 m Entfernung von der aktuellen Brutnische nicht vorausgesetzt werden. In der Betriebsphase ist die Wiederbesiedlung des Brutplatzes ebenfalls nicht vorauszusetzen. Daher ist eine zerstörungsgleiche Funktionsbeeinträchtigung des Nestes nicht auszuschließen.

Bei Besiedlung einer alternativen Brutmöglichkeit durch das/ein Wanderfalkenpaar wirken sich die Störungen insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit nicht erheblich auf die Zielsetzungen der Vogelschutzrichtlinie aus, weil der Brutplatz ersetzt werden kann und diesfalls keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population / des Bestandes zu erwarten wäre.

Die Annahme von alternativen Nistmöglichkeiten ist bei optimaler Umsetzung der im Projekt beschriebenen Verbesserungsmaßnahmen an bestehenden Felswänden wahrscheinlich.

Zur Frage, ob ein sog. Faktisches Vogelschutzgebiet vorliegen könnte, hat der ornithologische Sachverständige eine umfassende Prüfung vorgenommen, in der er zu folgendem zusammenfassenden Ergebnis gelangte:

Das Gebiet ist nicht in der österreichischen Liste der IBAs enthalten.

Das Gebiet ist nicht in der Liste der im Mahnschreiben der EU aus 2001 enthaltenen Gebiete enthalten.

Das Gebiet erfüllt nicht die speziellen Kriterien zur Ausweisung von IBAs.

Das Gebiet erfüllt nicht die allgemeinen Kriterien des Artikels 4 der Vogelschutzrichtlinie zur Ausweisung von Vogelschutzgebieten.

Das Gebiet Urfahrwänd ist somit kein faktisches Vogelschutzgebiet.

Der Sachverständige für Pflanzen, Tiere und Lebensräume legte ein Ergänzungsgutachten Wanderfalke zu seinem Teilgutachten Nr. 05 vor. In seiner fachgutachterlichen Stellungnahme gelangt er zusammenfassend zu folgenden Schlussfolgerungen:

Die Verbotstatbestände c (Sammeln der Eier) und e (Halten von Vögeln) des Art. 5 der Vogelschutzrichtlinie sind vom ggst. Projektvorhaben nicht betroffen und wurden in weiterer Folge nicht weiter behandelt.

Mittels der vorgelegten Maßnahmen und weiterer Präzisierungen im Rahmen des Naturschutzverfahrens ist es möglich, eine Tötung des/der Wanderfalken zu vermeiden.

Es kommt in der Bauphase aufgrund der unmittelbaren Nähe des Nestes zum Bauvorhaben und der strukturellen Veränderung der Wand zu einer Zerstörung des Nestes im Sinne des Art. 5 lit. b der Vogelschutzrichtlinie.

Die Wiederbesiedelung in der Betriebsphase ist unwahrscheinlich und muss allenfalls auch zur Vermeidung des Tötungsrisikos in der Bauphase und in der Betriebsphase oder Teilen der Betriebsphase durch Maßnahmen eingeschränkt werden.

Mittels der vorgelegten Maßnahmen und weiterer Präzisierungen im Rahmen des Naturschutzverfahrens ist es möglich, eine erhebliche Störung zu vermeiden.

Abschließend bestätigt der Sachverständige, dass sich durch den neuen Befund zum Thema Wanderfalken an der Einstufung der Umweltverträglichkeit (siehe UVP-Teilgutachten Nr. 5, 2013) nichts ändert.

V.4.3. Gewährung von Parteiengehör

Das Recht auf Parteiengehör bezieht sich auf den von der Behörde gemäß § 37 AVG festzustellenden maßgebenden Sachverhalt. Den Parteien ist daher gemäß § 37 iVm § 45 Abs. 3 AVG das (bisherige) Ergebnis des Ermittlungsverfahrens vorzuhalten. Das sind insbesondere all jene rechtserheblichen Tatsachen, die das zuständige Organ als erwiesen erachtet und daher seiner Entscheidung zugrunde zu legen beabsichtigt. Welcher Sachverhalt für die Entscheidung maßgeblich ist, hängt von den anzuwendenden Vorschriften ab (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, 2. Ausgabe 2014, § 45 Rz 24).

Gegenständlich sind durch die Vorlage von zwei Privatgutachten, die Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens zur Folge hatten (Ergänzung von Maßnahmen durch die Projektwerberin, Ergänzungsgutachten *Wanderfalke* durch den SV DI Knoll, Beiziehung eines weiteren SV - Dr. Kollar - zwecks Abgabe einer ornithologischen Stellungnahme), neue Sachverhaltselemente dazugekommen, mit welchen sich die ho. Behörde in der Bescheidbegründung auseinandersetzen muss.

Gemäß der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (siehe z.B. VwGH 2002/05/0081 vom 20.7.2004) werden durch die Vogelschutzrichtlinie oder die FFH-RL keine individuellen Rechte für den Einzelnen begründet. In diesem Zusammenhang ist auch auf das Erkenntnis zur S10 Mühlviertler Schnellstraße (VwGH 2012/06/0189 vom 21.2.2013) zu verweisen, wonach zu

Fragen des Naturschutzes (es handelt sich dabei um landesgesetzliche Vorschriften, die von der belangten Behörde nicht zu vollziehen waren) den Beschwerdeführern (Anmerkung: Grundbesitzer) im zugrundeliegenden Verwaltungsverfahren kein Mitspracherecht zukommt. Der VwGH hielt auch fest, dass die Verfahrensrechte der Nachbarn nur so weit reichen, als ihnen subjektiv-öffentliche Rechte eingeräumt sind (vgl. dazu das Erkenntnis vom 28. April 2009, Zl. 2009/06/0015, mwN).

In diesem Sinne war von der Gewährung von Parteiengehör im Großverfahren gemäß § 44a ff AVG mittels Edikt abzusehen. Den in § 45 Abs. 3 AVG verankerten, verfahrensrechtlichen Anspruch der Partei eines Verwaltungsverfahrens, vor der Erlassung des Bescheides Gelegenheit zu erhalten, von dem Ergebnis der Beweisaufnahme Kenntnis und dazu Stellung zu nehmen, wurde dadurch Rechnung getragen, dass mit Schreiben vom 21. Oktober 2014 den betroffenen Parteien, d.h. den Parteien, denen zu Fragen des Naturschutzes ein Mitspracherecht zukommt (Formalparteien und die am Verfahren beteiligten Umweltorganisationen und Bürgerinitiativen), sowie jenen Parteien, die das Gutachten Steiner bzw. die Stellungnahme RegioConsult vorgelegt haben, die Unterlagen übermittelt wurden und sie binnen einer angemessenen Frist hiezu Stellung nehmen konnten.

Als Fristende für die Abgabe einer Stellungnahme wurde den Parteien der 7. November 2014 mitgeteilt. Somit stand den Parteien eine Frist von drei Wochen zur Verfügung – unter Berücksichtigung des Postlaufes bis zum Erhalt des ho. Schreibens. Diese Frist von drei Wochen für die Abgabe einer Stellungnahme erscheint angemessen, im Hinblick auf den geringen Umfang der übermittelten Dokumente und vor allem in Relation zur 6 Wochen-Frist gemäß § 9 UVP-G im Falle der öffentlichen Auflage des gesamten Projektes.

V.4.4. Antrag auf Fristverlängerung zur Abgabe einer Stellungnahme

Mit Schreiben vom 20.10.2014 stellte Rechtsanwalt Dr. Riegler in Vertretung der Bürgerinitiative gegen die Westring - Transitautobahn mitten durch Linz einen Antrag auf Fristverlängerung bis 28.11.2014. Begründet wurde dieser Antrag damit, dass aufgrund der Vielzahl der vorgelegten Unterlagen und der Konzentration der Frist [Anm.: die ho. Behörde hat in etwa zur gleichen Zeit auch Parteiengehör zum Fachbereich Schalltechnik – Evaluierung gemäß Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung sowie zur fachgutachterlichen Replik auf die Stellungnahmen zum Thema „Verkehrserhebung 2012“ gewährt] die Einwenderin nicht im Stande sei, innerhalb der gesetzten Frist auf gleicher fachlicher Ebene zu antworten.

Seitens der ho. Behörde wurde mittels Verfahrensordnung vom 21. Oktober 2014 dem gestellten Antrag auf Fristerstreckung bis 28. November 2014 nicht stattgegeben. Es wurde auf die bis 7. November 2014 eingeräumte Frist zur Abgabe einer Stellungnahme verwiesen. Weiters wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die gesetzte Frist gemäß § 45 Abs. 3 AVG angemessen ist und ausreicht, eine Stellungnahme abzugeben.

V.4.5. Stellungnahmen im Rahmen des Parteiengehörs

Im Rahmen des Parteiengehörs langten folgende Stellungnahmen ein:

- Stellungnahme von RA Dr. Lorenz E. Riegler, LL.M in Vertretung der Bürgerinitiative gegen die Westring-Transitautobahn A 26 mitten durch Linz, der Bürgerinitiative Nein zum Westring,

der Bürgerinitiative Lebensraum Linz, der Bürgerinitiative Rettet das Donautal, der Bürgerinitiative A 26 Westring Keferfeld, der Bürgerinitiative Puchenuer Bürgerinitiative gegen Westring Transitautobahn A 26, Bürgerinitiative zur Wahrung der Lebensqualität der Puchenuer bei der Errichtung der A 26, der Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26 sowie in Vertretung von Dr. Alfred Jäger, Konstanze Jäger, DI Gerhard Ratzenböck, Dr. Isolde Ratzenböck, Wolfgang Niedermayr und Mag. Susanna Liebl, vom 7. November 2014 samt 10 Beilagen

- Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26, vertreten durch RA Dr. Efgund Abel-Frischenschlager, vom 7. November 2014
- Stellungnahme von Gerda Lenger für die Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26, ohne Vollmacht, vom 7. November 2014
- Stellungnahme von Rudolf Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager, alle vertreten durch Frischenschlager. Navarro Rechtsanwälte, vom 7. November 2014 samt 5 Beilagen
- Stellungnahme des Oö Umweltschutzes, HR Dipl.-Ing. Dr. Martin Donat, vom 11. November 2014

Zusammenfassung der Stellungnahmen, soweit sie Vorbringen zum Wanderfalken im Besonderen und zu Artenschutz- und Naturschutzthemen im Allgemeinen enthalten:

Stellungnahme von RA Dr. Lorenz E. Riegler, LL.M in Vertretung von 8 Bürgerinitiativen und 6 Privatpersonen

Zum Themenbereich Arten- und Naturschutz legten die EinwenderInnen eine Stellungnahme zur Ausweisung von Natura 2000 Gebieten bezogen auf den projektgegenständlichen Raum (ohne Datum und Autor), eine fachliche Stellungnahme von RegioConsult aus November 2014 und eine Entgegnung von Dr. Helmut Steiner vom 4. November 2014 vor.

Darüber hinaus brachten die EinwenderInnen im Wesentlichen vor, dass im Zusammenhang mit dem Brutplatz des Wanderfalken und auch mit der Tauglichkeit eines alternativen Brutplatzes jedenfalls auch die Erschütterungen, welche durch die Sprengungen im Tunnelbereich entstehen, zu beachten seien. Sprengungen seien auch weit oberhalb des Wandfußes erforderlich – und somit oberhalb des Nistplatzes – insbesondere um die beiden Öffnungen für die Abspannungen der Tragseile herzustellen.

Weiters wird vorgebracht, dass das seitens der Projektwerberin vorgelegte „Rechtsgutachten“ wohl als Vorbringen zu werten sei und diesem entgegnet werde, dass völlig unklar bliebe, woher die Information stammt, dass der erste Brutversuch aus dem Jahr 2012 datieren würde. Ein „Befund“ liege hier nicht vor. Auch sei die Behauptung nicht nachvollziehbar, dass ein Substanzeingriff in Form einer Zerstörung durch das Vorhaben nicht getätigt werde. Echte Nachweise für Ausweichlebensräume im Umfeld würden ebenso nicht erbracht. Die Einwenderinnen gehen davon aus, dass bereits aufgrund der geplanten Bauarbeiten der Brutplatz unwiederbringlich zerstört würde. Daraus folge, dass es sich nicht nur um eine „vorübergehende“ Beunruhigung handle.

In der vorgelegten ***Stellungnahme zur Ausweisung von Natura 2000 Gebieten*** bezogen auf den projektgegenständlichen Raum wird behauptet, dass im Rahmen des derzeit anhängigen Vertragsverletzungsverfahrens der Europäischen Kommission Nr. 2013/4077 gegen die

Republik Österreich unter anderem auch der gegenständliche Vorhabensbereich der A 26 (Bereich Donauquerung) als „vorgeschlagenes, potentiell geeignetes Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung“ nach der FFH-Richtlinie geführt sei (Gebiet „Donautal“). Dieses Gebiet sei daher zumindest bis zum Abschluss des Vertragsverletzungsverfahrens rechtlich einem verordneten Europaschutzgebiet gleichzuhalten.

Diese vorgelegte Stellungnahme zur Ausweisung von Natura 2000 Gebieten bezogen auf den projektgegenständlichen Raum enthält keinen Autor und ist auch nicht unterfertigt. Lediglich die abgebildete Karte „Nachnominierung Natura 2000 Schutzgut – Gebietskulisse“ trägt ein Logo von „NaturAG Oberösterreich“ und den Hinweis: „Quelle: www.naturag.blogspot.com“.

Auf der als „Quelle“ angegebenen Internetadresse zum behaupteten Nachnominierungsbedarf findet sich die abgedruckte Oberösterreichkarte am Tag der Vorlage durch die Einwenderinnen (07.11.2014) nicht. Auf der Homepage befindet sich auch kein Impressum und ist weder eine für den Inhalt verantwortliche Person noch eine Kontaktperson ersichtlich. Unter der Überschrift „Wir“ findet sich folgendes:

„Die NaturAG Oberösterreich ist eine unabhängige Plattform für Natur in OÖ. Sie ist dem Natur- und Landschaftsschutz verpflichtet und sieht sich als dessen starke Stimme. Getragen wird die NaturAG von vielen verschiedenen OÖ Organisationen und Privatpersonen, denen Natur, Ökologie, Landschaft und Artenschutz wichtig sind.“

Die von den EinwenderInnen vorgelegte **fachliche Stellungnahme von Dr. Helmut Steiner vom 4. November 2014** „Die populationsökologische und naturschutzfachliche Bewertung des Wanderfalken-Brutvorkommens im Bereich der ‚Urfahrwänd‘ bei Linz - eine Entgegnung“ nimmt zum Bruterfolg im angesprochenen Bereich (empirische Evidenz), zum außeralpinen Wanderfalkenvorkommen und seine Bewertung sowie zur Störungsdruck- und Konkurrenzdruckbewertung Stellung. Der Ornithologe gelangt zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass das Wanderfalken-Vorkommen der Urfahrwänd einen überregionalen naturschutzfachlichen Wert inne hätte. Menschlicher Störungsdruck und zwischenartlicher Konkurrenzdruck wären hier deutlich günstiger als an allen anderen außeralpinen Brutstandorten des Wanderfalken. Nach gegenwärtig vorliegendem Kenntnisstand sei mit einer Beeinträchtigung der ökologischen Funktionalität des Brutplatzes zu rechnen. Vom Projektwerber seien im Jahr 2015 Brutgeschehen und Bruterfolg des Standortes genauestens zu überwachen, um die Datenbasis der naturschutzfachlichen Bewertung zu verbreitern.

Zur weiters vorgelegten **Stellungnahme von RegioConsult aus November 2014** führt RA Dr. Riegler in seinem Schriftsatz aus, dass, da eine Beschädigung bzw. Zerstörung einer Fortpflanzungsstätte vorliege, nach dem EU-Leitfaden Artenschutz immer ein Ausnahmeverfahren erforderlich sei. Zum jetzigen Zeitpunkt liege kein alternativer Brutplatz vor, ob ein anderer Brutplatz überhaupt tauglich sei, stelle sich erst nach längeren Beobachtungen heraus. Da im Rechtsgutachten der Projektwerberin tatsächlich ornithologische Fragestellungen behandelt worden seien und nicht rein rechtliche, werde auch dem Rechtsgutachten auf fachlicher Ebene begegnet.

Es wird noch einmal ausdrücklich auf den Einfluss von Sprengungen auf den Brutplatz hingewiesen. Die Lärm- und Erschütterungsbelastung allein während der Bauphase sei nicht entsprechend bewertet worden. Die EinwenderInnen gehen davon aus, dass bereits aufgrund der geplanten Bauarbeiten der Brutplatz unwiederbringlich zerstört werden. Der Schluss, dass

möglicherweise die Intensität nicht die Relevanzschwelle erreiche, sei weder fachlich noch rechtlich belegt. Daraus wird letztlich gefolgert, dass die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegewilligung gem. § 29 Abs. 1a Oö Naturschutzgesetz nicht gegeben seien.

Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26

Zum Themenbereich Arten- und Naturschutz schloss sich die Bürgerinitiative den Stellungnahmen aller anderen Bürgerinitiativen vollinhaltlich an und erhob den Inhalt dieser Stellungnahmen auch zum Inhalt ihrer Stellungnahme. Darüber hinaus erstattete sie kein eigenes Vorbringen.

Stellungnahme von Gerda Lenger für die Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26

Zum Themenbereich Arten- und Naturschutz schloss sich Gerda Lenger mit der Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26, ohne Vorlage einer Vollmacht, den Stellungnahmen aller anderen Bürgerinitiativen vollinhaltlich an und erhob den Inhalt dieser Stellungnahmen auch zum Inhalt ihrer Stellungnahme. Darüber hinaus erstattete sie kein eigenes Vorbringen.

Stellungnahme von Rudolf Mayr, Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager

Zum Themenbereich Arten- und Naturschutz legten die Einwender die oben bereits erwähnte fachliche Stellungnahme von RegioConsult aus November 2014 vor.

Darüber hinaus brachten die Einwender im Wesentlichen vor, dass der Wettbewerb betreffend die Brückenquerung der Donau wegen Änderung der Kriterien während des Wettbewerbsverfahrens nicht aussagekräftig sei und vor allem Naturschutzgesichtspunkte beim Siegerprojekt nicht beachtet worden seien. Weiters wird festgehalten, dass selbst im gegenständlichen Bereich der vorgesehenen Trasse ein Eingriff in die sensible Zone der Urfahrwand nicht in jenem Ausmaß erforderlich sei, wie vom Projekt vorgesehen, da das Abspannen von Tragseilen nur eine von vielen wirtschaftlich zumindest gleichwertigen Lösungsvarianten sei.

Weiters wird vorgebracht, dass der Standpunkt der Projektwerberin hinsichtlich der Brutstätte des Wanderfalken nicht nachvollziehbar erscheint. Es wäre ganz bewusst in das Naturschutzgebiet hineingeplant worden und erst im Zuge der Projektentwicklung willkürlich das Naturschutzgebiet eingeschränkt worden. Vom Grundeigentümer Rudolf Mayr wird auch vorgebracht, dass er durch seine verfassungsgesetzlich gewährleisteten Eigentumsrechte auch ein berechtigtes Interesse daran hätte, dass naturschutzrechtliche Gesichtspunkte beachtet würden und dass insbesondere der streng geschützte Wanderfalken in seinem Lebensraum weder gestört noch gar nachteilig beeinträchtigt werde.

Stellungnahme des Oö Umweltanwaltes

Der Oö Umweltanwalt brachte in seiner Stellungnahme zunächst vor, dass bezüglich der fortschreitenden Verkleinerung der funktionellen Fortpflanzungsstätte des Wanderfalken und der zu erwartenden Störung am Nest während der Bauphase die Auswirkungen durch Staub, Erschütterungen und Licht (in der Nacht) bisher fehlerhaft noch nicht untersucht wurden. Vom

Umweltanwalt werden die vorliegenden fachlichen Stellungnahmen zum Thema Wanderfalken analysiert, teilweise fachlicher Konsens und teilweise fachlicher Dissens diagnostiziert und daraus für die Behörde Fragestellungen betreffend die Bedeutung der Niststätte Urfahrwänd in der populationsökologischen Bewertung und betreffend der nachweislich geeigneten konkreten Maßnahmen zur Kompensation des Verlustes der Niststätte des Wanderfalken abgeleitet. Ein tatsächlich umsetzbares, funktionsgleiches und nachweislich wirksames Maßnahmenpaket läge noch nicht vor.

Der Oö Umweltanwalt zweifelt in seiner Stellungnahme auch an, dass kein faktisches Vogelschutzgebiet vorliegt und fordert darüber hinaus die Prüfung eines potentiellen FFH-Schutzgebietes im Projektgebiet und bei Vorliegen von FFH-Schutzgütern zusätzliche Maßnahmen. Dazu seien alle im letzten Bericht Österreichs über den Erhaltungszustand nach Art. 17 FFH-Richtlinie als „ungünstig-unzureichend“ und „ungünstig-schlecht“ bewerteten Schutzgüter im Projektareal zu erfassen und entsprechende Schutzmaßnahmen festzulegen.

Weiters geht der Oö Umweltanwalt von einem „Nistplatzverlust“ und einem „Ersetzen des Brutplatzes“ aus und fordert für die Wirksamkeit der CEF-Maßnahmen einen tatsächlich nachweisbaren Bruterfolg im Ersatzquartier vor Zerstörung des alten Lebensraums durch Baumaßnahmen.

V.4.6. Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen

V.4.6.1. Relevanz im ho. Verfahren

In UVP-Verfahren betreffend Bundesstraßenbauvorhaben ist die nach dem (Landes) Naturschutzgesetz erforderliche Bewilligung nicht von der teilkonzentrierten Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie umfasst. Artenschutzfachliche Themen sind jedoch eine wesentliche Grundlage für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens im Sinne der u.a. vorzunehmenden Prüfung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume. Andererseits ist es auch erforderlich, bereits in diesem teilkonzentrierten Verfahren eine naturschutzrechtlich allfällig erforderliche Alternativenprüfung vorzunehmen:

Ausgehend von den Semmering-Erkenntnissen des Verfassungsgerichtshofes vom 25.06.1999, G 256/98 und B 1287/98 (*... aus verfassungsrechtlicher Sicht ist es geboten, dass in einem naturschutzbehördlichen Verfahren die vom Bund wahrzunehmenden und keiner weiteren Überprüfung durch das Land zu unterliegenden gesamtwirtschaftlichen Interessen am Ausbau einer bestehenden Eisenbahnstrecke Berücksichtigung finden*), hat der Verwaltungsgerichtshof bereits wiederholt ausgesprochen, dass die Naturschutzbehörde nicht berechtigt ist, Alternativen zu prüfen, wenn die Entscheidung für ein Vorhaben im Rahmen einer Bundeskompetenz bereits getroffen ist.

VwGH vom 24.09.1999, 98/10/0347 (Anschlussstelle im Zuge der A 14):

Die Bedeutung der Trassenverordnung für das naturschutzbehördliche Verfahren erschöpft sich aber nicht in ihrer Funktion als Manifestation von der Naturschutzbehörde zu berücksichtigender öffentlicher Interessen aus dem Vollziehungsbereich des Bundes. Die Trassenverordnung ist für die mitbeteiligte Partei bindend. Die mitbeteiligte Partei hat die Aufgabe, die in der

Trassenverordnung festgelegte Bundesplanung zu verwirklichen. Eine rechtliche Möglichkeit, von dieser Planung abzuweichen, besteht für die mitbeteiligte Partei nicht. Das aber führt dazu, dass Alternativen zum gegenständlichen Projekt, die eine Änderung der Trassenverordnung zur Voraussetzung hätten, für die mitbeteiligte Partei keine zumutbare Alternative im Sinne des § 35 Abs. 2 NLG sind.

VwGH vom 16.04.2004, 2001/10/0156 (Semmeringbasistunnel):

..... Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass mit der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung die Trassenführung auch flächenscharf festgelegt wird; die damit festgelegten öffentlichen Interessen an der Verkehrsverbindung unterliegen (ebenfalls) keiner Überprüfung durch die Naturschutzbehörde.

.....

Dies schließt es nicht von Verfassungs wegen aus, diese Entscheidung unter Naturschutzgesichtspunkten einem Bewilligungsverfahren zu unterziehen. Dabei darf jedoch die vom Bund getroffene Entscheidung nicht unterlaufen werden.

Die belangte Behörde war daher für eine auf dieser Grundlage getroffene Entscheidung nicht zuständig; eine solche (Auswahl-)Entscheidung ist von der Eisenbahnbehörde zu treffen. Soweit bei der Entscheidung zwischen mehreren in Betracht kommenden Trassenvarianten Naturschutzinteressen berührt werden, ist es die zuständige Eisenbahnbehörde, die im Rahmen der verfassungsmäßig gebotenen Pflicht zur Rücksichtnahme auf gegenbeteiligte Kompetenzträger darauf Bedacht zu nehmen hat.

Es ist daher erforderlich im gegenständlichen Umweltverträglichkeitsprüfungs- und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren die artenschutzrechtlichen Aspekte des Wanderfalkenvorkommens in den Urfahrwand soweit zu prüfen, dass gesichert absehbar ist, dass im Naturschutzverfahren keine Alternativenprüfung erforderlich wird.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass im ho. Verfahren die Umweltverträglichkeitsprüfung abschließend erfolgt und für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens auch eine Prüfung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume erforderlich ist.

V.4.6.2 Rechtlicher Rahmen

Vogelschutz-Richtlinie [Richtlinie 2009/147/EG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (kodifizierte Fassung der Richtlinie 79/409/EWG mit nachfolgenden Änderungen)]:

Artikel 1

(1) Diese Richtlinie betrifft die Erhaltung sämtlicher wildlebenden Vogelarten, die im europäischen Gebiet der Mitgliedstaaten, auf welches der Vertrag Anwendung findet, heimisch sind. Sie hat den Schutz, die Bewirtschaftung und die Regulierung dieser Arten zum Ziel und regelt die Nutzung dieser Arten.

(2) Sie gilt für Vögel, ihre Eier, Nester und Lebensräume.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um die Bestände aller unter Artikel 1 fallenden Vogelarten auf einem Stand zu halten oder auf einen Stand zu bringen, der insbesondere den ökologischen, wissenschaftlichen und kulturellen Erfordernissen entspricht, wobei den wirtschaftlichen und freizeitbedingten Erfordernissen Rechnung getragen wird.

Artikel 5

Unbeschadet der Artikel 7 und 9 erlassen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen zur Schaffung einer allgemeinen Regelung zum Schutz aller unter Artikel 1 fallenden Vogelarten, insbesondere das Verbot

- a) des absichtlichen Tötens oder Fangens, ungeachtet der angewandten Methode;*
- b) der absichtlichen Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und der Entfernung von Nestern;*
- c) des Sammelns der Eier in der Natur und des Besitzes dieser Eier, auch in leerem Zustand;*
- d) ihres absichtlichen Störens, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, sofern sich diese Störung auf die Zielsetzung dieser Richtlinie erheblich auswirkt;*
- e) des Haltens von Vögeln der Arten, die nicht bejagt oder gefangen werden dürfen.*

Artikel 9

(1) Die Mitgliedstaaten können, sofern es keine andere zufriedenstellende Lösung gibt, aus den nachstehenden Gründen von den Artikeln 5 bis 8 abweichen:

- a) - im Interesse der Gesundheit und der öffentlichen Sicherheit,*
- im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt,
- zur Abwendung erheblicher Schäden an Kulturen, Viehbeständen, Wäldern, Fischereigebieten und Gewässern,
- zum Schutz der Pflanzen- und Tierwelt;
- b) zu Forschungs- und Unterrichtszwecken, zur Aufstockung der Bestände, zur Wiederansiedlung und zur Aufzucht im Zusammenhang mit diesen Maßnahmen;*
- c) um unter streng überwachten Bedingungen selektiv den Fang, die Haltung oder jede andere vernünftige Nutzung bestimmter Vogelarten in geringen Mengen zu ermöglichen.*

.....

FFH-Richtlinie [Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen]:

Artenschutz

Artikel 12

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die notwendigen Maßnahmen, um ein strenges Schutzsystem für die in Anhang IV Buchstabe a) genannten Tierarten in deren natürlichen Verbreitungsgebieten einzuführen; dieses verbietet:

- a) alle absichtlichen Formen des Fangs oder der Tötung von aus der Natur entnommenen Exemplaren dieser Arten;*
- b) jede absichtliche Störung dieser Arten, insbesondere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten;*
- c) jede absichtliche Zerstörung oder Entnahme von Eiern aus der Natur;*
- d) jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten.*

.....

Artikel 16

(1) Sofern es keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt und unter der Bedingung, daß die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen, können die Mitgliedstaaten von den Bestimmungen der Artikel 12, 13 und 14 sowie des Artikels 15 Buchstaben a) und b) im folgenden Sinne abweichen:

- a) zum Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen und zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume;*
- b) zur Verhütung ernster Schäden insbesondere an Kulturen und in der Tierhaltung sowie an Wäldern, Fischgründen und Gewässern sowie an sonstigen Formen von Eigentum;*
- c) im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art oder positiver Folgen für die Umwelt;*
- d) zu Zwecken der Forschung und des Unterrichts, der Bestandsauffüllung und Wiederansiedlung und der für diese Zwecke erforderlichen Aufzucht, einschließlich der künstlichen Vermehrung von Pflanzen;*
- e) um unter strenger Kontrolle, selektiv und in beschränktem Ausmaß die Entnahme oder Haltung einer begrenzten und von den zuständigen einzelstaatlichen Behörden spezifizierten Anzahl von Exemplaren bestimmter Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV zu erlauben.*

.....

Oö Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 – Oö NSchG 2001, LGBl. Nr. 160/2001 idF LGBl. Nr. 35/2014:

Mit den §§ 26 bis 29 Oö NSchG 2001 wurden die europarechtlichen Vorgaben zum Artenschutz umgesetzt.

Für die bescheidmäßige Festlegung (iS einer Genehmigung) der Trasse der A 26 sind insbesondere § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz sowie der dritte Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 von Relevanz. Für die gegenständliche Problemstellung ist vor allem von Bedeutung, ob, und wenn ja, in welchem Umfang die ho. Behörde einerseits und die Naturschutzbehörde (Bürgermeister der Landeshauptstadt Linz) andererseits zur Anwendung bzw. zur Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Vorschriften verpflichtet sind.

§ 24f UVP-G 2000 verpflichtet die ho. Behörde grundsätzlich in folgendem Umfang zur Anwendung von Genehmigungskriterien, die einen naturschutzrechtlichen Bezug aufweisen:

Der BMVIT hat im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 id hier maßgeblichen Fassung jene einschlägigen Genehmigungstatbestände anzuwenden, die ansonsten von ihm oder einem anderen Bundesminister in erster Instanz zu vollziehen sind. Auf dieser rechtlichen Grundlage sind Interessen des Naturschutzes gemäß § 17 Abs. 3 ForstG 1975 (Rodung) zu berücksichtigen. Das Kriterium ist im Licht der Anforderungen der Vogelschutz-Richtlinie auszulegen. Insbesondere ergibt sich aus § 4 Abs. 1 BStG 1971 das Genehmigungskriterium der Umweltverträglichkeit. Im Rahmen dieses Kriteriums sind naturschutzrechtliche Gesichtspunkte, darunter solche des Artenschutzes, zu berücksichtigen.

Darüber hinaus sind gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000 Immissionen zu vermeiden die geeignet sind, den Tierbestand bleibend zu schädigen. Es handelt sich dabei um ein UVP-spezifisches Genehmigungskriterium, das von den in die Genehmigung eines Straßenbauvorhabens involvierten Behörden anzuwenden ist, soweit es für ihren Wirkungsbereich maßgeblich ist (§ 24f Abs. 6 UVP-G 2000). Die Bestimmung wird überwiegend so verstanden, dass die UVP-G-spezifischen Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 in den einzelnen Verfahren nur insoweit anzuwenden sind, als Schutzgüter betroffen sind, die durch die jeweilige Verwaltungsvorschrift erfasst sind. Die Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen in allen einzelnen Genehmigungsverfahren ist aus kompetenzrechtlichen Gründen ausgeschlossen. (Vgl. *Ennöckl* in *Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler*, UVP-G³, § 24f Rn 7.) Nach den Gesetzesmaterialien ist es jedoch erforderlich, dass der BMVIT bei der Trassengenehmigung die in den Wirkungsbereich anderer Behörden, darunter insbesondere die Naturschutzbehörde, fallenden Kriterien – offenbar in Form einer Grobprüfung – dahingehend berücksichtigt, dass ihre Einhaltung möglich und durchführbar ist und eine Gesamtbewertung nach § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 nicht schwerwiegende Umweltbelastungen indiziert, die zu einer Abweisung des Projekts führen müssten. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung sind gemäß § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 in der Entscheidung „zu berücksichtigen“. Durch geeignete Vorschreibungen oder Projektmodifikationen ist „zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen“.

§ 24f Abs. 7 (id hier maßgeblichen Fassung) verpflichtet den BMVIT darüber hinaus die Genehmigungsverfahren mit den anderen zuständigen Behörden zu koordinieren. Insbesondere ist abzustimmen, wie die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in den einzelnen Genehmigungen berücksichtigt werden und auf eine Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken.

Zu der geschilderten Rechtslage träte dann ein zusätzlicher Aspekt hinzu, wenn durch ein Straßenbauvorhaben ein Natura 2000-Schutzgebiet betroffen oder die Verwirklichung eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestands zumindest möglich wäre. In einem solchen Fall kann gemäß Art. 6 Abs. 4 oder Art. 16 FFH-Richtlinie bzw. gemäß Art. 9 Abs. 1 Vogelschutz-Richtlinie eine „Alternativenprüfung“ erforderlich sein. Im vorliegenden Fall könnte eine solche Prüfung auf der Grundlage des § 29 Abs. 1 letzter Teilsatz Oö NSchG 2001 geboten sein. Nach der Rechtsprechung des VwGH ist es allerdings im Hinblick auf die bundesstaatliche Kompetenzverteilung ausgeschlossen, dass die Naturschutzbehörde im Rahmen einer solchen Prüfung das Vorliegen alternativer Trassenvarianten untersucht. Diese Untersuchung müsste der BMVIT daher gleichsam vorwegnehmen.

V.4.6.3. Rechtliche Erwägungen

Die folgenden rechtlichen Erwägungen stützen sich auch auf das von der Behörde eingeholte „Rechtsgutachten zu artenschutzrechtlichen Fragen („Wanderfalke“) im Zusammenhang mit dem UVP-Vorhaben A 26“ von Ass.-Prof. Dr. Michael Mayrhofer und Assoz. Univ.-Prof. Dr. Franz Leidenmühler vom 1. Dezember 2014.

Kein „faktisches“ Vogelschutzgebiet

Das betroffene Gebiet im Bereich der „Urfahrwänd“ bei Linz ist nicht als Europaschutzgebiet (Natura 2000-Schutzgebiet) iS des § 24 Abs 1 Oö NSchG 2001 ausgewiesen. Eine solche Ausweisung ist aufgrund dieser Bestimmung, die der Umsetzung des Art. 4 FFH-Richtlinie und des Art. 4 Abs. 1 und 2 Vogelschutz-Richtlinie dient, auch nicht geboten:

Art. 4 Abs. 1 Vogelschutz-Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten, „*die für die Erhaltung [der in Anhang I aufgeführten] Arten zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete zu Schutzgebieten*“ zu erklären. Da der Richtlinien text lediglich die Auswahl der geeignetsten Gebiete fordert, ist davon auszugehen, dass nicht jedes Gebiet, das eines der drei damit festgelegten Kriterien erfüllt, als besonderes Schutzgebiet auszuweisen ist (Vgl *Pürgy*, Natura 2000 (2005) 14; VwSlg 16.335 A/2004, 15.3.2.ff.).

Nach ganz herrschender Auffassung hat die Auswahl ausschließlich nach fachlichen, dh ornithologischen Kriterien zu erfolgen. Der fachliche Hintergrund, den die Kommission und der EuGH ihrer Beurteilung von Gebieten zu Grunde legen, ergibt sich aus dem Gebietsverzeichnis IBA (Important Bird Areas in Europe) sowie aus den für die Aufnahme in dieses Verzeichnis relevanten Kriterien. Aufgrund des Vorkommens eines Brutpaares, das nach den vorliegenden ornithologischen Gutachten rund 0,3 bis 0,4 % des gesamtösterreichischen Bestands repräsentiert, zählt das betroffene Gebiet schon in zahlenmäßiger Hinsicht nicht zu den geeignetsten Gebieten. Dementsprechend ist das betroffene Gebiet auch weder in der nationalen IBA-Liste enthalten, noch erfüllt es die Kriterien für die Aufnahme in diese Liste. Seine spezielle ornithologische Eignung wird daher von den Sachverständigen verneint (Siehe *Kollar*, Ornithologische Stellungnahme (2014) 6ff; *Knoll*, Teilgutachten Nr. 05, Ergänzungsgutachten Wanderfalke, 9.10.2014, 17f.).

Im Ergebnis ist es daher auszuschließen, dass das betroffene Gebiet im Bereich der „Urfahrwänd“ rechtswidrig nicht als besonderes Schutzgebiet ausgewiesen ist und es sich daher iS der Rechtsprechung des EuGH um ein „faktisches“ Vogelschutzgebiet handelt (Vgl. zu dieser – gleichsam als Sanktion einer rechtswidrigen Nichtausweisung vom EuGH entwickelten – Gebietsqualifikation allgemein EuGH 7.12.2000, Rs C-374/98, Kommission/Frankreich, Slg 2000, I-10799, Rn 47ff; *Mayrhofer*, Umweltprüfungen als Instrumente der Straßenplanung, in *Damohorsky/Janko* (Hrsg), Raumordnung und Umweltschutz in Österreich und in der Tschechischen Republik (2007), 114ff (130)).

Das Gebietsschutzregime des Oö NSchG 2001 (oder der allenfalls iS der EuGH-Rechtsprechung unmittelbar anwendbaren Vogelschutz-Richtlinie) kommt daher nicht zur Anwendung.

Keine Verwirklichung eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestands

Im vorliegenden Fall könnten die Verbotstatbestände des Art 5 lit b und d Vogelschutz-Richtlinie bzw. des § 28 Abs 3 und 4 Oö NSchG 2001 verwirklicht sein.

„Absichtlichkeit“ des Eingriffs

Das Kriterium der Absichtlichkeit gilt für alle nach Art. 5 Vogelschutz-Richtlinie verpönten Handlungen, so auch für die Zerstörung oder Beschädigung von Nestern (lit b) und die Störung (lit d). Im Unterschied zu Art. 12 Abs. 1 lit. d FFH- Richtlinie ist nach Art. 5 lit. b Vogelschutz-Richtlinie unabsichtliches Handeln nicht zu pönalisieren: Letztere Bestimmung verlangt das

Kriterium der Absichtlichkeit explizit, während es in Art. 12 Abs. 1 lit. d FFH- Richtlinie im Unterschied zu den übrigen Tatbeständen des Abs. 1 leg cit fehlt. Die zu Art. 12 Abs. 1 lit. d FFH- Richtlinie ergangene Rechtsprechung des EuGH (Urteile vom 20.10.2005, Rs C-6/04, Kommission/Vereinigtes Königreich, Slg 2005, I-9017, Rn 71ff, und insb. vom 10.1.2006, Rs C-98/03, Kommission/Deutschland, Slg 2006, I-53, Rn 55) kann daher nicht auf Art. 5 Vogelschutz-Richtlinie übertragen werden.

Absichtliches Handeln liegt nach dem überkommenen juristischen Begriffsverständnis im deutschsprachigen Sprachraum dann vor, wenn es einer Person geradezu darauf ankommt, einen bestimmten Sachverhalt zu verwirklichen (vgl. nur § 5 Abs. 2 StGB). Absicht ist danach eine besondere, verstärkte Form des Vorsatzes. Die gebotene autonome Auslegung des unionsrechtlichen Begriffs „Absichtlichkeit“ muss jedoch beachten, dass in anderen Sprachfassungen der Vogelschutz-Richtlinie Begriffe verwendet werden, die weiter iS von „bewusst“ oder „vorsätzlich“ verstanden werden können. So kann das im englischen Richtlinien-text verwendete Wort „deliberate“ sowohl absichtlich als auch vorsätzlich (bewusst) bedeuten, ebenso das italienische „deliberato“ (vgl. in diesem Zusammenhang Art. 33 Abs. 3 Wiener Vertragsrechtskonvention, BGBl 1980/40, zur Auslegung von Verträgen mit zwei oder mehr authentischen Sprachen: *„Es wird vermutet, dass die Ausdrücke des Vertrags in jedem authentischen Text dieselbe Bedeutung haben.“*).

Zur Auslegung des Absichtsbegriffs der Vogelschutz-Richtlinie hat der EuGH bislang noch nicht Stellung genommen. Nach seiner Rechtsprechung zur FFH- Richtlinie liegt Absicht schon dann vor, wenn der Handlungserfolg erkannt und die Handlung dennoch vorgenommen wird (EuGH 30.1.2002, Rs C-103/00, Caretta, Slg 2002, I-1147, Rn 34ff). Absichtlichkeit iS des Art. 12 FFH- Richtlinie ist daher nach der Rechtsprechung iS des Begriffs des bedingten Vorsatzes (dolus eventualis) zu verstehen. Der Begriff ist sohin (deutlich) weiter als der dem österreichischen juristischen Sprachgebrauch eigene Begriff der „Absichtlichkeit“. Er geht aber auch über den Begriff der „Mutwilligkeit“ hinaus, wie ihn die Berner Konvention im Zusammenhang mit den in Rede stehenden Verbotstatbeständen verwendet (vgl. Art. 6 lit. b, c und d der Berner Konvention).

Entscheidend für die Tatbildverwirklichung ist damit die Wissenskomponente. Eine unabsichtliche Zerstörung oder Beschädigung ist allerdings von vornherein nicht tatbestandsmäßig. Als Untergrenze der Wissenskomponente der Absichtlichkeit ist es anzusehen, wenn der Eintritt einer Beeinträchtigung zumindest für möglich gehalten wird (EuGH 18.5.2006, Rs C-221/04, *Kommission/Spanien*, Slg 2006, I-4515, Rn 71). Ob die Rechtsprechung des EuGH zum Absichtsbegriff der FFH- Richtlinie ohne weiteres auf den Vogelschutz erstreckt werden kann, ist strittig. [Dafür dBVerwG 21.6.2006, 9 A 28.05 (= NuR 2006, 779ff); 16.3.2006, 4 A 1075.04 (= NuR 2006, 766ff); *Möckel*, 35 Jahre Europäische Vogelschutzrichtlinie, NuR 2014, 381ff (387) mwN; trotz gewichtiger Argumente für ein unterschiedliches Begriffsverständnis letztlich für eine einheitliche Auslegung *Lau/Steeck*, Das Erste Gesetz zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes, NuR 2008, 386ff (389); ablehnend hingegen *Sobotta*, Artenschutz in der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, NuR 2007, 642ff (648f)].

Für die unterschiedliche Auslegung des Begriffs in der FFH- Richtlinie einerseits (iS von „bedingtem Vorsatz“) und in der Vogelschutz-Richtlinie (iS des strafrechtlichen Begriffsverständnisses) andererseits sprechen tatsächlich gute Gründe: Im Unterschied zu Art.

12 FFH- Richtlinie verlangt Art. 5 Vogelschutz-Richtlinie nicht die Errichtung eines „strengen Schutzregimes“, sondern lediglich die Schaffung allgemeiner Schutzregeln. Überdies sind der Schutzgegenstand des Art. 12 FFH- Richtlinie nicht alle Arten, sondern nur Arten von gemeinschaftlichem Interesse iS von Art. 1 lit. g FFH- Richtlinie. Demgegenüber sollen die Verbote des Art. 5 Vogelschutz-Richtlinie sämtliche Vogelarten gemäß Art. 1 schützen. Schließlich können Ausnahmen von den Verboten des Art. 12 FFH- Richtlinie auch aus „zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“ erlaubt werden (Art. 16 Abs. 1 lit. c), während Art. 9 Vogelschutz-Richtlinie einen solchen weitreichenden allgemeinen Ausnahmetatbestand nicht kennt.

Überträgt man dennoch die Auslegung des Absichtsbegriffs der FFH- Richtlinie auf die Vogelschutz-Richtlinie, wofür die Verwendung ein und desselben Begriffs in einem artenschutzrechtlichen Regelungskontext spricht, muss das jedenfalls auch für die von der Kommission iZm Art. 12 FFH- Richtlinie vertretene Option gelten, durch funktionserhaltende Maßnahmen (CEF-measures) eine Tatbestandsverwirklichung von vornherein auszuschließen (vgl. *Kommission*, Leitfaden zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH- Richtlinie 92/43/EWG (2007) 53f).

Andernfalls müsste im Auftrag des Art. 5 Vogelschutz-Richtlinie ein Schutzregime etabliert werden, das im Hinblick auf den weiten Schutzgegenstand dieser Bestimmung nahezu jedes Vorhaben und jede menschliche Aktivität mit (unüberwindbaren) artenschutzrechtlichen Schranken konfrontieren würde. Ein derartiger Inhalt kann dem Art. 5 Vogelschutz-Richtlinie jedoch (schon) aus teleologischen und systematischen Erwägungen nicht unterstellt werden (vgl. *Sobotta*, Artenschutz in der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, NuR 2007, 642ff).

Für die weiteren Überlegungen ist es nach dem Gesagten von Relevanz, dass ein Handlungserfolg, dh die Zerstörung, Beschädigung oder Störung im Licht des vorhandenen Wissens überhaupt möglich sein muss. Schon das Kriterium der Absichtlichkeit eröffnet daher bei der Durchführung von raumbezogenen Fachplanungen einen Raum für funktionserhaltende Maßnahmen, die einen ohne diese Maßnahmen möglichen Handlungserfolg, dh eine Beeinträchtigung iS von Art. 5 Vogelschutz-Richtlinie, von vornherein ausschließen.

Zerstörung oder Beschädigung eines Nests

Mit der Vogelschutz-Richtlinie verfolgt die Europäische Union gemäß dem Art. 1 Abs. 1 den Schutz, die Bewirtschaftung und die Regulierung sämtlicher in der EU heimischen wildlebenden Vogelarten. Der Schutz bezieht sich nach Abs. 2 nicht nur auf Vögel, sondern ua auch auf ihre Nester und ihre Lebensräume. Letztere sind aber nicht um ihrer selbst willen zu schützen, sondern wegen ihrer spezifischen Funktion für den Artenschutz. Dieser Regelungszweck ergibt sich ausdrücklich aus Art. 5 der Vogelschutz-Richtlinie, wonach die Verbote dem Schutz aller unter Artikel 1 fallenden Vogelarten“ dienen sollen. Die Erhaltung einer Brutstätte ist daher allein wegen ihrer Funktion für den Schutz einer Vogelart von Bedeutung. Auch die Kommission betont das Regelungsziel der Sicherung der fortdauernden ökologischen Funktionalität einer Brutstätte (vgl. *Kommission*, Leitfaden zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH- Richtlinie 92/43/EWG (2007) 53).

Aus diesem funktionalen Ansatz wird abgeleitet, dass nicht bloß unmittelbare physische Eingriffe eine Zerstörung oder eine Beschädigung einer Brutstätte bewirken können, sondern darüber hinaus auch mittelbare Einwirkungen zu einer „funktionalen Zerstörung“ führen können. Ist eine „funktionale Zerstörung“ möglich, kann diese durch eine Vermeidung des Funktionsverlustes bzw. durch eine Aufrechterhaltung der Funktion ausgeschlossen werden. Ob die Funktion dabei durch eine ganz konkrete Brutstätte weiter erfüllt wird oder deren Funktion durch eine andere Brutstätte kompensiert werden kann, spielt dabei keine Rolle. Die Sicherung der fortdauernden ökologischen Funktionalität, auf die es bei einem funktionalen Ansatz alleine ankommen kann, ist in beiden Fällen gewährleistet.

Ganz in diesem Sinn hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof in einem Urteil vom 17.6.2008, 11 C 1975/07.T, folgende Rechtsmeinung vertreten: *„Sofern die Vögel nicht auf eine Folgenutzung angewiesen und im Umfeld des bisherigen Brutplatzes geeignete und ohne weiteres nutzbare Ausweichmöglichkeiten vorhanden sind, besteht aus artenschutzrechtlicher Sicht kein Anlass, dem bisherigen Nest bzw. der Niststätte einen über die eigentliche Nutzungsphase hinausreichenden Schutz zu gewähren“.*

Bei einem funktionalen Schutzansatz, der den Schutz und die Erhaltung der Art und nicht den Schutz eines bestimmten Platzes oder Nests als bloßen Selbstzweck in den Mittelpunkt stellt, kommen präventive Maßnahmen in Betracht, die gewährleisten, dass es trotz eines an sich beeinträchtigenden Vorhabens zu einer Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionalität und damit zu keiner Tatbestandsverwirklichung kommt. Derartige präventive funktionserhaltende Maßnahmen (CEF-measures) hält die Kommission zur Vermeidung von Eingriffen im Sinne des Art. 12 Abs. 1 lit. d FFH-Richtlinie allgemein für zulässig. Die Kommission geht dabei davon aus, dass es durch die Setzung derartiger Maßnahmen überhaupt nicht zur Zerstörung oder Beschädigung einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte und damit nicht zur Verwirklichung des Verbotstatbestands des Art. 12 Abs. 1 lit. d kommt. Der Eingriff bedarf in einem solchen Fall keiner Rechtfertigung gemäß Art. 16 FFH-Richtlinie, weil er keinen Tatbestand des Art. 12 FFH-Richtlinie erfüllt. Ausschlaggebend dafür ist, dass die Maßnahme den potentiellen Verlust von Teilen oder Funktionen der Stätte auszugleichen vermag. Diese Maßnahmen können nach Auffassung der Kommission beispielsweise die Erweiterung der Stätte oder überhaupt die Schaffung neuer Habitate innerhalb oder in direkter funktioneller Verbindung zu der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätte umfassen.

Was die Wahrscheinlichkeit des Greifens von CEF-Maßnahmen angeht, kann es nur auf eine ex ante-Beurteilung der Funktion von Ersatzmaßnahmen auf der Grundlage der vorhandenen sachverständigen Informationen ankommen. Ganz in diesem Sinn verlangt die Kommission eine seriöse ex-ante-Prognose, nicht aber einen tatsächlichen Erfolgseintritt. *„Die Maßnahmen müssen mit großer Sicherheit ausreichen, um Beschädigungen oder Zerstörungen zu vermeiden. Die Beurteilung der Erfolgsaussichten muss sich auf objektive Informationen stützen und den Besonderheiten und spezifischen Umweltbedingungen der betreffenden Stätte Rechnung tragen.“* (Kommission, Leitfaden zur FFH- Richtlinie [2007], 54)

CEF-Maßnahmen können erst im Zuge des – zur Genehmigung anstehenden – Projekts verwirklicht werden. Die Maßnahmen müssen also keinesfalls schon mit Bescheiderlassung, sondern erst mit (möglichem) Funktionsverlust des bisherigen Brutplatzes (mit großer Sicherheit – siehe oben) greifen. So verlangt die Kommission grundsätzlich eine *„kontinuierliche ökologische Funktionalität“* einer Stätte.

Auch der Verwaltungsgerichtshof geht davon aus, dass funktionserhaltende Maßnahmen in Gestalt von Auflagen (zur naturschutzbehördlichen Genehmigung) vorgeschrieben werden können. Eine „Vorleistung“ noch vor der Projektgenehmigung ist daher nicht verlangt. Eine solche würde häufig auch rechtlich – mangels der entsprechenden Genehmigungen einer Trasse – nicht in Frage kommen (vgl. VwGH 18.12.2012, 2011/07/0190). Im Erkenntnis vom 24.07.2014, 2013/07/0215, hat der VwGH erst kürzlich bekräftigt, dass auch in UVP-Verfahren bei der Beurteilung, ob ein Verbotstatbestand erfüllt wird oder nicht, sowohl die vorgesehenen UVE-Maßnahmen als auch die in die Bewilligung aufzunehmenden Auflagen hinzutreten, da diese die Anlage mitgestalten. Explizit hält der VwGH fest, dass das Gleiche für die im dort vorliegenden Verfahren angesprochenen CEF-Maßnahmen gilt; auch ihre Wirkung ist in die Beurteilung einzubeziehen.

Die Kommission verlangt von CEF-Maßnahmen weiters eine „*Minimierung, wenn nicht gar die Beseitigung der negativen Auswirkungen einer Tätigkeit*“. Allerdings soll es lediglich im Optimum „*zu keinem Zeitpunkt*“ zu einer Reduzierung oder einem Verlust der ökologischen Funktionalität kommen. Hier besteht also nach Auffassung der Kommission sogar ein gewisser Toleranzrahmen für einen (aber lediglich vorübergehenden) Funktionsverlust.

Diese Überlegungen können nicht nur ohne weiteres auf den Verbotstatbestand des Art. 5 lit. b Vogelschutz-Richtlinie übertragen werden, sondern erlaubt ein funktionales Verständnis der Begriffe „Zerstörung“ und „Beschädigung“ im Sinne dieser Bestimmung keine andere Auslegung.

Nach dem Telos des Art. 5 lit. b Vogelschutz-Richtlinie liegt daher eine „Zerstörung“ oder eine „Beschädigung“ eines Nests nicht vor, wenn durch ein Vorhaben zwar die spezifische Funktion eines konkreten Nests für eine Vogelart beeinträchtigt wird, diese Funktion durch ein anderes oder durch andere Nester aber aufrechterhalten werden kann. Die Schaffung solcher Nester kann als funktionserhaltende Maßnahme präventiv erfolgen, um die Verwirklichung des Verbotstatbestands von vornherein zu vermeiden.

Damit ist nicht jede Zerstörung oder Beschädigung eines Nests per se tatbestandsmäßig, sondern nur eine solche, die die Fortpflanzung der Art beeinträchtigen kann. Das ist von vornherein dann nicht der Fall, wenn trotz des Wegfalls eines Nests die „Lebensstätte“ eines Brutpaars als solche in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt wird.

Im konkreten Fall kommen die vorliegenden sachverständigen Beiträge durchwegs zum Ergebnis, dass durch das Vorhaben A 26 eine „zerstörungsgleiche Funktionsbeeinträchtigung des [konkreten] Nestes nicht auszuschließen bzw. im Sinne des Vorsorgeprinzips zu erwarten“ ist (statt aller *Kollar*, Ornithologische Stellungnahme (2014), 5). Damit steht jedoch in rechtlicher Hinsicht noch nicht fest, dass es tatsächlich zu einer absichtlichen Zerstörung des Nests im Sinne von Art. 5 lit. d Vogelschutz-Richtlinie kommt. [Ungeachtet der nach der Rechtsprechung des VwGH gebotenen besonderen naturwissenschaftlichen Fundierung der Beurteilung der einzelnen artenschutzrechtlichen Tatbestände - zuletzt VwGH 18.12.2012, 2011/07/0190, mit Hinweisen auf die Vorjudikatur - handelt es sich bei der Frage, ob eine (absichtliche) Zerstörung eines Nests vorliegt, um eine von der Behörde zu beurteilende Rechtsfrage.]

Die Verwirklichung des Verbotstatbestands kann nach dem Gesagten prinzipiell durch funktionserhaltende (CEF-)Maßnahmen vermieden werden. Voraussetzung dafür ist, dass aus sachverständiger Hinsicht Maßnahmen in Betracht kommen, die den Entfall der Funktion des konkreten Nests kompensieren können. Ausschlaggebend ist also, ob Ersatzhorste die Funktion des beeinträchtigten Nests übernehmen können. Im konkreten Fall hat die Projektwerberin entsprechende funktionserhaltende Maßnahmen angeboten und zu deren Eignung ein Fachgutachten (Revital [2014]) vorgelegt. Der nichtamtliche ornithologische Sachverständige Dr. Kollar hat ausgeführt, dass bei Geeignetheit der angebotenen alternativen Brutmöglichkeiten in den angegebenen Entfernungen die Besiedelung der neu hergestellten bzw. attraktivierten Brutnischen wahrscheinlich ist. Allgemein wird die „Brutplatztreue“ der Art von ihm wie folgt beschrieben: *„Sowohl Wechsel von Brutplätzen als auch jahrelanges Festhalten an einer Brutnische oder einem Brutsims sind [...] belegt, der Wanderfalke richtet sich bei der Brutplatztreue wohl nach dem Angebot. Bei beständigem Vorhandensein eines einzelnen geeigneten Brutplatzes wird dieser genutzt, bei wechselndem Angebot an verschiedenen Orten oder bei mehreren benachbarten Brutmöglichkeiten wird gewechselt. Die Art zeigt also beide Verhaltensweisen.“*

Zur Beantwortung der maßgeblichen Frage, ob die ökologische Funktionalität trotz des Wegfalls einer einzelnen Brutstätte durch die Schaffung von Ersatzbrutstätten aufrechterhalten werden kann, ist ausschließlich auf das artspezifische Verhalten des Wanderfalken abzustellen. Dieses wird vom ornithologischen Sachverständigen eingehend beschrieben (siehe oben), wobei das Teilgutachten – Nr. 05 diese Aussagen zustimmend rezipiert. Hervorzuheben ist, dass nach diesen Ausführungen die Standorttreue bzw. die Wechselbereitschaft der Art vom Angebot an Brutplätzen abhängt. Fällt ein Brutplatz weg, werden andere zur Verfügung stehende (gestellte) Brutplätze angenommen. Vor diesem fachlichen und rechtlichen Hintergrund ist davon auszugehen, dass auf der Basis der geforderten objektiven Informationen (vgl. insb. Kollar, Ornithologische Stellungnahme [2014], 4f) entsprechenden Maßnahmen getroffen werden können, die mit der erforderlichen Sicherheit ausreichen, die ökologische Funktionalität zu bewahren und damit Beschädigungen oder Zerstörungen im Rechtssinn zu vermeiden.

Unter der Prämisse der Schaffung geeigneter Ersatzbrutplätze im räumlichen und funktionellen Kontext des bestehenden Brutplatzes kann daher auf der Grundlage der vorliegenden sachverständigen Stellungnahmen davon ausgegangen werden, dass es durch das Vorhaben A 26 zu keinem Funktionsverlust der betroffenen Lebensstätte kommt. Eine Verwirklichung des Verbotstatbestands des Art. 5 lit. b Vogelschutz-Richtlinie ist damit auszuschließen.

Störung (Beunruhigung)

Gemäß Art. 5 lit. d Vogelschutz-Richtlinie haben die Mitgliedstaaten die absichtliche Störung von Vogelarten, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit zu verbieten, sofern sich diese Störung auf die Zielsetzung dieser Richtlinie erheblich auswirkt.

Als Störungen sind alle anthropogenen Einwirkungen anzusehen, die bei den Vögeln zu einer Veränderung des natürlichen Verhaltens führen. Es bedarf keiner Eingriffe in die körperliche Unversehrtheit, vielmehr genügen akustische, optische und sonstige Reize. Auch Veränderungen von Lebensstätten können Störungen darstellen (vgl. Möckel, 35 Jahre Europäische Vogelschutzrichtlinie, NuR 2014, 381ff (387), mit Nachweisen der Rsp des EuGH; nähere fachliche Auseinandersetzung mit dem Störungsbegriff bei Trautner/Jooss, Die

Bewertung „erheblicher Störung“ nach § 42 BNatSchG bei Vogelarten, Naturschutz und Landschaftsplanung 40, 2008, 265ff).

Art. 5 lit. d Vogelschutz-Richtlinie vermittelt keinen „exemplarbezogenen“ Schutzansatz; verboten ist die absichtliche Störung der in Art. 1 genannten Vogelarten, nicht die Störung eines einzelnen Exemplars einer Vogelart. Dieser Schutzgegenstand – die Vogelarten – bildet gemeinsam mit der ausdrücklichen Erheblichkeitsschwelle des Tatbestands sowie der Einschränkung auf Brut- und Aufzuchtzeiten ein klares Regelungskonzept.

Vertreten wird, dass die Störung einer Vogelart nur dann vorliegen kann, wenn die Störungen von Individuen auf den Erhaltungszustand der betroffenen Art im jeweiligen Mitgliedstaat Einfluss haben können (vgl. *Lau/Steeck*, Das Erste Gesetz zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes, NuR 2008, 386ff (388) mwN; dBVerwG 21.6.2006, NVwZ 2006, 1161).

Ob sich diese Einschränkung des Tatbestands tatsächlich bereits aus dem Schutzgegenstand – den Vogelarten – ergibt, kann offen bleiben. Der dargestellte Regelungsinhalt ergibt sich nämlich jedenfalls aus dem Tatbestandserfordernis „sofern sich diese Störung auf die Zielsetzung dieser Richtlinie erheblich auswirkt“. Nicht jede potentiell nachteilige Einwirkung ist daher eine Störung im Sinne des Art. 5 lit. d Vogelschutz-Richtlinie, sondern nur eine solche, die für die Erhaltung einer geschützten Vogelart nachteilige Auswirkungen hat. Konsequenterweise sind daher insbesondere Störungen während der Brut- und Aufzuchtzeit zu pönalisieren. (Vgl. auch *Sobotta*, Artenschutz in der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, NuR 2007, 642ff (644): „Die Störung einer Art dürfte bei einer Beeinträchtigung ihrer Lebensräume erst dann erreicht werden, wenn diese Räume für den weiteren Bestand eines Vorkommens notwendig sind.“)

Von vornherein unerheblich sind dabei Einwirkungen, die unter einer funktionsbezogenen Erheblichkeitsschwelle bleiben, also überhaupt keine nachteiligen Auswirkungen haben. (*Gellermann/Schreiber*, Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen in staatlichen Planungs- und Zulassungsverfahren (2007) 56, illustrieren diese „Relevanzschwelle“ durch das Beispiel der Verlärmung von Lebensstätten, die sich erst ab einer bestimmten Intensität negativ auf deren Bewohner auswirkt. Befinden sich Niststätten europäischer Vögel in den Lärmbändern einer Autobahn müsse das nicht automatisch als unzulässige Einwirkung begriffen werden, „wenn die Stätten auch weiterhin von den Vögeln mit Erfolg zur Brut und Aufzucht der Jungvögel genutzt werden können. Nicht die Verlärmung als solche, sondern ihr Ausmaß und die Lärmempfindlichkeit der betroffenen Art sind entscheidend dafür, ob negative Rückwirkungen auf die Funktionalität der Lebensstätten zu erwarten sind.“)

Bei der Beurteilung des konkreten Falls auf der Grundlage der vorliegenden sachverständigen Stellungnahmen ist festzuhalten, dass soweit aufgrund der Bauzeitplanung Arbeiten in der Nähe des bestehenden Brutplatzes während der Brut- und Aufzuchtzeit vermieden werden, von vornherein keine Störung vorliegt (dazu *Knoll*, Teilgutachten – Nr. 05 Ergänzungsgutachten Wanderfalke [2014] mit Hinweisen auf das von der Projektwerberin vorgelegte Gutachten von Revital [2014]). Soweit vor dem Beginn der Bauarbeiten im betroffenen Gebiet (in Gestalt des Tunnelanschlags) geeignete Ersatzhorste im räumlichen und funktionellen Nahebereich zum bestehenden Brutplatz geschaffen werden, sind nachteilige Einwirkungen auf diesen bestehenden Brutplatz sowohl während der Bau-, als auch während der Betriebsphase der A 26

nicht tatbestandsmäßig im Sinne des Art. 5 lit. d Vogelschutz-Richtlinie. Bei Aufrechterhaltung der Funktion der betreffenden Lebensstätte (durch die Schaffung von Ersatzbrutplätzen) ist im Licht der vorliegenden fachlichen Stellungnahmen keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Vogelart zu erwarten.

Anzumerken ist, dass selbst bei einem völligen Funktionsverlust der Lebensstätte fraglich wäre, ob eine dafür verantwortliche Störung eines einzigen Brutpaars, das lediglich 0,3 bis 0,4 % der Gesamtpopulation in Österreich repräsentiert, den Tatbestand des Art. 5 lit. d Vogelschutz-Richtlinie verwirklicht. Im „leading case“ zum Störungsverbot (Rs C-103/00, Kommission/Griechenland) betonte der EuGH die Bedeutung des von den Störungen betroffenen Gebiets für die Fortpflanzung der Art *Caretta caretta* (Rn 27). Davon kann im vorliegenden Fall schon zahlenmäßig keine Rede sein. Damit kann die ornithologische Frage, ob eine Verlärmung oder Erschütterung des bestehenden Brutplatzes während der Bau- und/oder der Betriebsphase überhaupt nachteilige Auswirkungen haben kann, dahingestellt bleiben.

Offen bleiben kann auch die von den Fachleuten unterschiedlich beantwortete, wenn auch mehrheitlich ohnehin verneinte Frage, ob es sich bei dem betroffenen Wanderfalken-Vorkommen um eine eigene „außeralpine-österreichische“ Population handelt. Nach dem einschlägigen Art. 5 lit. d Vogelschutz-Richtlinie kommt es auf den Erhaltungszustand der Art (in einem Mitgliedstaat), nicht jedoch auf eine bestimmte, näher abgegrenzte Population an.

Da somit wie dargelegt im Falle des UVP-Vorhabens A 26 schon tatbestandsmäßig kein Eingriff in die Artenschutzbestimmungen des Art. 5 Vogelschutz-Richtlinie (bzw. des korrespondierenden § 28 Oö NSchG 2001) vorliegt, braucht eine allfällige Rechtfertigung durch in der RL 2009/147/EG selbst (insb. Art. 9 Vogelschutz-Richtlinie) bzw. durch die Judikatur des EuGH entwickelte Ausnahmeregelungen nicht mehr geprüft zu werden.

V.4.6.4. Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen im Einzelnen

Stellungnahme zur Ausweisung von Natura 2000-Gebieten

Zum Thema Natura 2000 wird eine (fachliche) Stellungnahme zur Ausweisung von Natura 2000 bezogen auf den projektgegenständlichen Raum vorgelegt. Darin wird behauptet, dass im Rahmen des derzeit anhängigen Vertragsverletzungsverfahrens der Europäischen Kommission Nr. 2013/4077 gegen die Republik Österreich unter anderem auch der gegenständliche Vorhabensbereich der A 26 (Bereich Donauquerung) als „vorgeschlagenes, potentiell geeignetes Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung“ nach der FFH-Richtlinie geführt sei (Gebiet „Donautal“). Dieses Gebiet sei daher zumindest bis zum Abschluss des Vertragsverletzungsverfahrens rechtlich einem verordneten Europaschutzgebiet gleichzuhalten.

Dazu ist festzuhalten, dass die Stellungnahme weder Autor noch Datum hat und auch nicht unterfertigt ist. Der Versuch, die angegebene Quelle zu recherchieren führte nicht zu der vorgelegten Grafik, auch die Inhalte konnten trotz Recherchen nicht nachvollzogen werden. Für die ho. Behörde gibt es keine Hinweise, dass eine Ausweisung von Teilen des Projektgebiets als Natura 2000 Gebiet geplant sei.

Stellungnahme von RegioConsult vom November 2014

Die Gutachter von RegioConsult betrachten in ihrer „Stellungnahme zu den Beilagen B3 bis B6“ die Gutachten und Stellungnahmen von REVITAL und Bergthaler (beide von der Projektwerberin vorgelegt), Knoll (Ergänzung TGA) und Kollar (Ornithologische Stellungnahme) der Mitteilung des BMVIT vom 14.10.2014.

In Bezug auf das „Gutachten zum Vorkommen des Wanderfalken im Untersuchungsraum des UVP-Vorhabens A26“ von REVITAL im Auftrag der Projektwerberin bringt RegioConsult folgende Argumente vor:

- Aufgrund der Brutnachweise sei von einem tradierten Brutplatz auszugehen.
- Ob das Vorkommen tatsächlich nur regional bedeutsam ist oder ein Zusammenhang zu dem Vorkommen in den Kalkalpen besteht sei offen.
- Bei dauerhafter bzw. wiederkehrender Nutzung von Nestern seien diese auch außerhalb der Brutzeit geschützt (was beim standorttreuen Wanderfalken der Fall ist).
- Sowohl in der Bau- als auch der Betriebsphase komme es zu einer so weitgehenden Funktionsbeeinträchtigung, dass diese als zerstörungsgleicher Funktionsverlust zu beurteilen sei.
- Von einem Verlust des Brutplatzes sei daher auszugehen.
- Inwieweit sich die Störung als erheblich im Sinne des Art. 12 der FFH-RL herausstelle und inwieweit die Zielsetzungen der VS-RL gefährdet seien, sei offen.
- Die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen seien nicht ausreichend, um dem Wanderfalken ein kontinuierliches und ungestörtes Brüten während der Bauphase und darüber hinaus zu ermöglichen.
- Die Eignung der vorgesehenen Ersatznistplätze sei fraglich.
- Sofern keine vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen ergriffen werden und diese vor Eingriffsbeginn funktionsfähig sind, sei ein Ausnahmeverfahren zwingend erforderlich.

Zum Ergänzungsgutachten zum Wanderfalken des Sachverständigen für Naturschutz, DI Knoll, werden folgende Argumente vorgebracht:

- Knoll bestätige, dass eine wiederkehrende Nutzung stattfindet, sodass das Nest ganzjährig geschützt ist.
- Die Einschätzung von Knoll (aufbauend auf Kollar), dass die Brutnische als Nest im Sinne der VS-RL und die gesamte Wand als Fortpflanzungsstätte entsprechend des Systems der FFH-RL bezeichnet wird, werde von RegioConsult geteilt.
- Die Einschätzung von Knoll, dass es zu einer zerstörungsgleichen Funktionsbeeinträchtigung kommt, werde von RegioConsult geteilt.
- Knoll gehe von einer Nestzerstörung sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase aus. Diese Bewertung sei folgerichtig und werde von RegioConsult geteilt.
- Da von einem Verlust des Brutplatzes auszugehen sei, müsse die Wirksamkeit der Maßnahmen – durch Bruterfolg – nachgewiesen werden, bevor mit dem Bau der Donaubrücke begonnen werden könnte.
- Knoll bestätige, dass die kontinuierliche ökologische Funktionsfähigkeit vor allem zeitlich nicht ausreichend abschätzbar ist, daraus leitet RegioConsult ab, dass damit der Verbotstatbestand erfüllt und ein artenschutzrechtliches Ausnahmeverfahren erforderlich sei.
- Da ein Ausnahmeverfahren zwingend erforderlich sei, brauche die Frage der erheblichen Störung nicht weiter erörtert werden.

- Die von Knoll geforderte Präzisierung der Maßnahmen müsse vor Erlassung des UVP-Bescheides erfolgen.

Zum „Rechtsgutachten zu artenschutzrechtlichen Fragen betreffend den Wanderfalken im Untersuchungsraum des UVP-Vorhabens A 26“ von Dr. Bergthaler, Kanzlei Haslinger, kritisieren die Gutachter von RegioConsult vorwiegend folgende Aussagen:

- Die Beständigkeit des Brutvorkommens sei noch nicht gesichert.
- Es blieb unberücksichtigt, dass der Brutplatz aufgrund seiner wahrscheinlichen Wiedernutzung auch außerhalb der Brutzeit zu schützen sei.
- Es wurde verkannt, dass die Funktionalität der alternativen Brutplätze nicht rechtzeitig gewährleistet werde. Die Wirksamkeit der Maßnahmen müsse vor Eingriffsbeginn gegeben sein.
- Bergthaler übersehe, dass erst die Maßnahmen konkretisiert werden müssen, die Eignung der alternativen Brutplätze im Detail geprüft und ein Monitoringkonzept samt Zeitplan vorgelegt werden müsse, bevor eine Projektgenehmigung (UVP-Bescheid) erteilt werden könne.
- Nur bei Nachweis der vollständigen ökologischen Funktionsfähigkeit der Nistplätze könne auf das Ausnahmeverfahren verzichtet werden.
- Weiters übersehe Bergthaler, dass gemäß Oö Naturschutzgesetz allenfalls nur eine vorübergehende Beunruhigung von Vogelarten erlaubt sei.

Zusammenfassend stellen die Gutachter von RegioConsult fest, dass ein Ausnahmeverfahren wegen der Beschädigung bzw. Zerstörung der Fortpflanzungsstätte des Wanderfalken notwendig sei, weil die Funktionalität der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen nicht rechtzeitig sichergestellt werden könne.

Aus Sicht der ho. Behörde kann zusammenfassend festgestellt werden, dass die Gutachter von RegioConsult vorwiegend die Gutachten der Projektwerberin kritisieren (Revital, Bergthaler), da darin sowohl die Zerstörung des Nestes als auch die erhebliche Störung verneint wird. Hingegen wird dem Sachverständigen Knoll zugestimmt, der darlegt, dass das Nest während der Bauphase zerstört wird und eine Wiederbesiedelung in der Betriebsphase unwahrscheinlich ist. Da vom Sachverständigen ohnehin die Unbenutzbarkeit des Nestes festgestellt wurde, ist jedoch der Hinweis auf Erschütterungen durch Sprengungen im Schriftsatz von RA Dr. Riegler unerheblich. Eine erhebliche Störung wird vom Sachverständigen Knoll in seiner Gutachtensergänzung verneint.

RegioConsult argumentiert entgegen der Projektwerberin, dass der Brutplatz tradiert sei. Der Sachverständige Knoll schreibt in seiner Gutachtensergänzung von einer wiederholten und mehrjährigen Nutzung. Insofern argumentiert RegioConsult zwar gegen die fachliche Einschätzung der Projektwerberin, nicht aber des Sachverständigen.

Auch bezüglich der Einschätzung der Brutnische als Nest und des Schutzes des Nests aufgrund der wiederkehrenden Nutzung argumentieren die Gutachter von RegioConsult entgegen der Argumente der Projektwerberin, stimmen aber der Meinung des Sachverständigen zu.

RegioConsult stellt weiter fest, dass Fragen hinsichtlich der Bedeutung des Vorkommens und ob ein Zusammenhang zu dem Vorhaben in den Kalkalpen besteht, offen bleiben. Dies wird auch in der Stellungnahme von Dr. Steiner thematisiert und dort eingehender behandelt (siehe unten).

Aus Sicht der ho. Behörde mag die Klärung dieser Frage zwar naturschutzfachlich interessant sein, ist jedoch für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens nicht relevant.

Weiters argumentieren die Gutachter von RegioConsult, dass die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen nicht ausreichen, um ein kontinuierliches und ungestörtes Brüten zu ermöglichen und dass die Eignung der vorgesehenen Ersatznistplätze fraglich sei. Kollar schreibt in seiner Stellungnahme, dass die Besiedelung der neu hergestellten bzw. attraktivierten Brutnischen wahrscheinlich sei, Knoll schreibt in seiner Gutachtensergänzung, dass die Wirksamkeit der Maßnahmen insbesondere zeitlich nicht ausreichend abschätzbar sei.

Aus Sicht der ho. Behörde wurden von der Projektwerberin geeignete Ersatzmaßnahmen vorgesehen, die jedoch im Zuge des nachfolgenden Naturschutzverfahrens weiter zu präzisieren sein werden. Vor allem die genaue Lage und die Erfordernisse zur tatsächlichen Attraktivierung anderer Brutnischen, aber auch die zeitliche Komponente sowie das erforderliche Monitoring müssen im Detail geplant und beurteilt werden. Aufgrund der Teilkonzentration des Genehmigungsverfahrens wird jedoch nicht die Notwendigkeit gesehen, dies bereits im Rahmen des UVP-Verfahrens zu tun. Wie oben unter Punkt V.4.6.3. bereits dargelegt müssen die Ersatzbrutplätze rechtzeitig vor Beginn der Bautätigkeiten hergestellt bzw. attraktiviert sein, sodass die Brut des Wanderfalken durchgängig ungestört möglich ist. Ein tatsächlicher Brutnachweis vor Baubeginn ist rechtlich nicht erforderlich.

Die Ausführungen in der Stellungnahme von RegioConsult zum Wanderfalkenvorkommen sind demnach nicht geeignet, die fachlichen Aussagen der von der Behörde beigezogenen Gutachter DI Knoll und Dr. Kollar in Zweifel zu ziehen. Es wurden keine neuen, fachlichen Argumente oder Aspekte vorgebracht. Die bereits bekannten Themen und Fragestellungen wurden in Replik auf die vorgelegten Gutachten und Stellungnahmen aus Sicht der Gutachter von RegioConsult beurteilt. Es war daher auch nicht erforderlich, das TGA Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume oder das UVG zu ergänzen.

Fachliche Stellungnahme von Dr. Helmut Steiner vom 4. November 2014

In seiner Stellungnahme „Die populationsökologische und naturschutzfachliche Bewertung des Wanderfalken-Brutvorkommens im Bereich der ‚Urfahrwänd‘ bei Linz - eine Entgegnung“ beschreibt Dr. Steiner den guten Bruterfolg im Bereich Urfahrwänd und geht auf die Bedeutung des außeralpinen Wanderfalkenvorkommens ein. Aufgrund der Wichtigkeit für den genetischen Austausch und die Ausbreitung des Wanderfalken weist er darauf hin, dass initiale Brutansiedelungen – wie die vorliegende – von besonderer Bedeutung und Schutzwürdigkeit seien. Zur Störungsdruck- und Konkurrenzdruckbewertung beschreibt er den erschwerten unmittelbaren Zutritt für Menschen als positiv, weiters bestehe kein Sichtkontakt zwischen der Brutnische und allfällig am Fuße der Wand stehender Menschen, was ebenfalls günstig für den Wanderfalken sei. Als weiteren positiven Faktor stellt er fest, dass im Bereich der Urfahrwänd im Gegensatz zu den anderen außeralpinen potenziellen und aktuellen Falken-Brutplätze die Habitatqualität für Uhus herabgesetzt sei.

Dr. Steiner schlussfolgert aus seinen Darlegungen, dass zweifelsfrei dargelegt worden sei, dass das Wanderfalken-Vorkommen der Urfahrwänd einen überregionalen naturschutzfachlichen Wert innehat. Nach gegenwärtig vorliegendem Kenntnisstand sei mit einer Beeinträchtigung

der ökologischen Funktionalität des Brutplatzes zu rechnen. Abschließend stellt er fest, dass die Projektwerberin im Jahr 2015 Brutgeschehen und Bruterfolg des Standortes genauestens überwachen solle, um die Datenbasis der naturschutzfachlichen Bewertung zu verbreitern.

Der von der Behörde beigezogene ornithologische Sachverständige Dr. Kollar legt in seiner Stellungnahme dar, dass das Brutvorkommen im Bereich Urfahrwänd nicht als eigene Population im Sinne einer abgegrenzten Fortpflanzungsgemeinschaft bezeichnet werden könne, da der Wanderfalke einen großen Aktionsradius aufweist. Darauf aufbauend schreibt DI Knoll in seiner Gutachtensergänzung, dass es nicht gesichert bis unwahrscheinlich sei, dass das außeralpinen Wanderfalken-Vorkommen eine eigene Population darstellt. Weiters legt er dar, dass sich - unter Zugrundelegung der vorgesehenen Maßnahmen - der Verlust des Nestes aufgrund des Bezugsrahmens der Populationsgröße nicht als erhebliche Störung auswirke, da keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population zu erwarten sei.

Aus Sicht der ho. Behörde wird zu den von Steiner vorgelegten Überlegungen zur Bedeutung des außeralpinen Wanderfalkenvorkommens angemerkt, dass diese Frage zwar naturschutzfachlich sehr interessant, aber nicht von vorrangiger Bedeutung für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens erscheint. Bei der Wiederbesiedlung und Besiedlung geeigneter Lebensräume in Europa spielen Verbreitungsschwerpunkte natürlich eine bedeutende Rolle, weil sie entsprechend viele Junge und „dismigrierende“ (neue geeignete Lebensräume aufsuchende) Vögel produzieren. Daher ist die fachliche Bedeutung eines einzelnen Brutplatzes am Rande und (für Falkenverhältnisse) knapp außerhalb eines Verbreitungsschwerpunktes, der offenbar gut reproduziert, natürlich hoch. Angesichts des Ausbreitungspotentials der Art scheint diese mögliche Entwicklung im Vorfeld der Alpen jedoch weit mehr vom Angebot an geeigneten und störungsfreien Nistplätzen beeinflusst als von der Reproduktion eines einzelnen (ersten) Brutpaares, wenn auch das letztere das erstere zweifelsfrei begünstigt. Die Bedeutung des gegenständlichen Wanderfalkenpaares wird daher nicht als eigene außeralpine (Gründer-)Population, sondern als Vorposten, der eine Entwicklung = Ausbreitung im Umfeld eines Verbreitungsschwerpunktes begünstigt, angesehen. Es liegen auch keine Hinweise auf eine genetische oder verhaltensbiologische oder ökologische Eigenständigkeit dieses kleinen außeralpinen Bestandes vor, der einen entsprechenden speziellen populationsbiologischen Schutzbedarf begründen würde.

Dr. Steiner bringt in seinen Darlegungen zur populationsökologischen Bewertung des Wanderfalken-Vorkommens jedoch nicht vor, dass es seiner Meinung nach durch den Verlust des bestehenden Brutplatzes in den Urfahrwänd zu einer erheblichen Störung im Sinne der vogelschutz-Richtlinie komme. Aus Sicht der ho. Behörde bringt auch die von ihm dargelegte hohe naturschutzfachliche Bedeutung keine Zweifel an der Einschätzung der Auswirkungen des Vorhabens.

Zusammenfassend kann zur Stellungnahme von Dr. Steiner zum Wanderfalkenvorkommen festgestellt werden, dass keine neuen, fachlichen Argumente oder Aspekte vorgebracht wurden. Die bereits bekannten Themen und Fragestellungen wurden von Dr. Steiner erneut und detaillierter dargestellt. Es ist daher auch nicht erforderlich, das TGA Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume oder das UVG zu ergänzen.

Stellungnahme des Oö Umweltanwaltes

Der Oö Umweltanwalt bringt folgende fachliche Argumente zum Thema Wanderfalke vor:

- Im Gutachten werden zwar die Beeinträchtigung des Nestes in der Bauphase durch Lärm, nicht jedoch durch Staub, Erschütterungen und Licht (in der Nacht) beurteilt.
- Fachlicher Dissens bestehe bei der populationsökologischen Bewertung des Vorkommens.
- Eignung der vorgeschlagenen Maßnahmen hinsichtlich Ersatznistplätze.
- Die Funktionalität der Alternativstandorte ist Grundvoraussetzung für eine positive Lösung im Verfahren. Die Kompensationsmaßnahmen müssen vor der Zerstörung der Brutstätte nachweislich wirksam sein.

Aus Sicht der ho. Behörde ist dazu anzumerken, dass (wie auch schon in der Beweiswürdigung zu RegioConsult zum Wanderfalken erwähnt) die Behandlung aller Störeinflüsse in der Bauphase nicht für relevant erachtet wird, da die Unbenutzbarkeit des Nestes festgestellt wurde. Ob die Ursachen darin nur in der Lärmbelastung liegen oder auch in zusätzlichen Einflüssen durch Erschütterungen und Licht, ändert nichts im Ergebnis der Beurteilung.

Zum fachlichen Dissens bezüglich der populationsökologischen Bedeutung wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme von Dr. Steiner verwiesen. Auf die Eignung der Ersatzmaßnahmen wurde ebenfalls bereits oben eingegangen.

Zusammenfassend kann zum fachlichen Vorbringen in der Stellungnahme des Oö Umweltanwaltes zum Wanderfalkenvorkommen festgestellt werden, dass keine neuen, fachlichen Argumente oder Aspekte vorgebracht wurden. Die vorgebrachten Themen wurden im Rahmen des UVP-Verfahrens – soweit für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit relevant – ausreichend behandelt, es ergibt sich daher durch die Stellungnahme kein neuer maßgebender Sachverhalt. Es ist daher auch nicht erforderlich, das TGA Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume oder das UVG zu ergänzen.

Die anderen vom Oö Umweltanwalt vorgebrachten Kapitel zur Vogelschutz-Richtlinie, zu Oö Naturschutzgesetz und Oö Artenschutzverordnung, Prüfung potentieller FFH-Schutzgebiete und Prüfung der FFH-Schutzgüter nach Art. 17 FFH-Richtlinie bringen keine neuen fachlichen Argumente, sondern behandeln rechtliche Fragestellungen. Dazu im Einzelnen:

Soweit in der Stellungnahme der Oö Umweltanwaltschaft CEF-Maßnahmen als eine Bedingung für die Inanspruchnahme der Ausnahmeregelung des Art. 9 Vogelschutz-Richtlinie qualifiziert werden, verkennt diese Auffassung ganz grundlegend den Charakter der CEF-Maßnahmen, die nach unbestrittener Ansicht schon von vornherein eine Tatbestandsverwirklichung ausschließen. (Vgl. *Kommission*, Leitfaden zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-RL 92/43/EWG (2007) 53f; aus dem Schrifttum nur exemplarisch *Lau/Steck*, Das Erste Gesetz zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes, NuR 2008, 386 ff).

Es liegt hier wohl eine Verwechslung oder Gleichstellung mit möglichen Kompensationsmaßnahmen im Rahmen von Art. 9 Vogelschutz-Richtlinie oder mit den Ausgleichsmaßnahmen iSd Art. 6 Abs. 4 UAbs. 1 FFH-Richtlinie vor, welche nach einem Eingriff zu setzen sind, um die Kohärenz von Natura 2000 zu schützen. Solche Maßnahmen stehen hier aber von vornherein nicht zur Diskussion, weil eine Anwendung der Ausnahmeregelungen mangels Verwirklichung eines Verbotstatbestands nicht geboten ist.

Oben wurde ausführlich dargelegt, dass eine „funktionale Zerstörung“ eines Brutplatzes durch eine Vermeidung des Funktionsverlustes bzw. durch eine Aufrechterhaltung der Funktion ausgeschlossen werden kann. Ob die Funktion dabei durch eine ganz konkrete Brutstätte weiter erfüllt wird oder deren Funktion durch eine andere Brutstätte kompensiert werden kann, spielt dabei keine Rolle. Die Sicherung der fortdauernden ökologischen Funktionalität, auf die es bei einem funktionalen Ansatz alleine ankommen kann, ist in beiden Fällen gewährleistet.

Eine andere Deutung des § 28 Abs. 4 Oö NSchG 2001 sowie des Art. 5 lit. b Vogelschutz-Richtlinie, wonach die Möglichkeit einer funktionellen Kompensation nicht oder nur eingeschränkt zulässig sei, wäre nicht nur mit dem Telos und dem systematischen Kontext dieser Bestimmungen nicht vereinbar, sondern würde darüber hinaus offenkundig in einem Konflikt mit Verfassungsrecht und EU-Primärrecht stehen. Die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände greifen in das Grundrecht auf Unversehrtheit des Eigentums eines Liegenschaftseigentümers ein, der auf dieser ein Bauvorhaben verwirklichen will. Sowohl die unionsrechtliche Vorgabe gemäß Art. 5 lit. b Vogelschutz-Richtlinie als auch § 28 Abs. 4 Oö NSchG 2001 verletzen daher nur dann das Grundrecht (gem. Art. 17 Abs. 1 GRC einerseits bzw. gem. Art. 5 StGG und Art. 1 1. ZPEMRK andererseits) nicht, wenn der von diesen Vorschriften angeordnete Grundrechtseingriff (im öffentlichen Interesse steht und) verhältnismäßig ist.

Vorausgesetzt ist damit, dass das Verbot das „gelindeste, adäquate und angemessene Mittel zur Zielerreichung“ darstellt (VfSlg 19.033/2010; ähnlich etwa VfGH 10.10.2012, G 58/12).

Dem (unzweifelhaft) im öffentlichen Interesse stehenden Naturschutz, konkret dem mit Art. 5 lit. b Vogelschutz-Richtlinie verfolgten Artenschutz wird bereits durch die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionalität einer Brutstätte entsprochen. Weitergehende Verbote sind zur Zielerreichung nicht geboten. Ein Verbot des Zerstörens von Brutstätten selbst für den Fall, dass die Funktion der Brutstätte durch Ersatzmaßnahmen kompensiert werden kann, wäre unverhältnismäßig. Die von der Europäischen Kommission und vor allem vom VfGH vertretene Sichtweise, dass die Verwirklichung eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand durch funktionserhaltende CEF-Maßnahmen ausgeschlossen werden kann, ist daher vor dem Hintergrund des Grundrechts auf Unversehrtheit des Eigentums geboten.

Die Regelung des § 28 Abs. 4 Oö NSchG 2001 muss (wegen des Grundsatzes der doppelten Bindung von unionsrechtsdurchführenden staatlichen Normen) darüber hinaus auch dem aus dem Gleichheitsgrundsatz (Art. 7 Abs. 1 B-VG, Art. 2 StGG) abgeleitetem Sachlichkeitsgebot entsprechen. Nach diesem muss eine Regelung (auch) für sich genommen sachlich sein; der Gesetzgeber darf also keine sachlich nicht begründbaren Regelungen treffen (vgl. zB VfGH 14.06.2014, G 6/2014; VfSlg 14.039/1995, 16.407/2001 uvam).

Eine Regelung, die den Schutz einer Brutstätte als Selbstzweck und nicht im Hinblick auf die spezifische Funktion des Nestes für die Reproduktion einer Tierart anordnen würde, wäre sachlich nicht gerechtfertigt und daher verfassungswidrig.

Eine dem Sachlichkeitsgebot gerecht werdende Auslegung eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes muss daher zum Ergebnis kommen, dass deren Schutzgegenstand die Funktion einer Brutstätte, nicht aber das Nest als solches ist. Nur für ein Verbot der

Beeinträchtigung dieser Funktion sind sachliche Gründe erkennbar. Daraus folgt, dass (auch) bei verfassungskonformer Interpretation im Licht des Gleichheitsgrundsatzes eine Verwirklichung des artenschutzrechtlichen Verbotstatbestands gemäß § 28 Abs. 4 Oö NSchG 2001 dann nicht angenommen werden darf, wenn die Funktion einer Brutstätte durch Kompensationsmaßnahmen, dh durch CEF-Maßnahmen aufrechterhalten wird.

In der Stellungnahme der Oö Umweltschutzkommission wird ohne jeden Beleg behauptet, dass es Standard sei, dass CEF-Maßnahmen ihre Funktionsfähigkeit vor dem Eingriff nachgewiesen haben müssten.

Diese Behauptung widerspricht der oben dargelegten, herrschenden Auffassung, wie sie insbesondere auch von der Europäischen Kommission vertreten wird, wonach es nur auf eine ex ante-Beurteilung der Funktion von Ersatzmaßnahmen auf der Grundlage der vorhandenen sachverständigen Informationen ankomme. So verlangt die Kommission in ihrem Leitfaden zur FFH-Richtlinie (in dem aber auch auf die Vogelschutz-Richtlinie Bezug genommen wird) für die Wahrscheinlichkeit des Greifens der CEF-Maßnahmen explizit eine seriöse ex-ante-Prognose, nicht aber einen tatsächlichen Erfolgseintritt.

CEF-Maßnahmen können erst im Zuge des – zur Genehmigung anstehenden – Projekts verwirklicht werden. Die Maßnahmen müssen also keinesfalls schon zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung, sondern erst mit (möglichem) Funktionsverlust des bisherigen Brutplatzes (mit großer Sicherheit) greifen. So verlangt die Kommission grundsätzlich eine „kontinuierliche ökologische Funktionalität“ einer Stätte.

Insbesondere geht auch der VwGH in seiner jüngeren Rechtsprechung explizit davon aus, dass funktionserhaltende Maßnahmen in Gestalt von Auflagen vorgeschrieben werden können. Eine Auflage ist eine Nebenbestimmung zum Hauptinhalt des Bescheidspruchs, das ist in Fällen wie dem vorliegenden also die Genehmigung des Projekts. Die Auflage ist bei Inanspruchnahme der Genehmigung, dh bei Verwirklichung des Projekts zu erfüllen. Eine „Vorleistung“ noch vor Projektgenehmigung ist daher nach der Rechtsprechung nicht verlangt.

Die Forderung der Oö Umweltschutzkommission nach einem Nachweis der Funktionalität in Gestalt eines Bruterfolgs übersieht überdies, dass im Hinblick auf Art. 5 lit. b Vogelschutz-Richtlinie die abstrakte Funktion eines Ersatzbrutplatzes für die Reproduktion einer Art zu beurteilen ist. Eine solche Beurteilung kann durch einen ornithologischen Sachverständigen ex ante erfolgen.

Ebenso unbestritten ist beispielsweise, dass die Frage der Gefährdung des Lebens und der Gesundheit von Menschen sowie die Frage der (unzumutbaren) Belästigung von Menschen durch Immissionen einer gewerblichen Betriebsanlage und damit umgekehrt die Eignung von projektierten oder im Genehmigungsbescheid auferlegten Schutzmaßnahmen auf der Grundlage sachverständiger Aussagen ex ante durch eine Gewerbebehörde beurteilt werden können.

Die Funktionalität setzt aber nicht voraus, dass tatsächlich ein Erfolg eintritt. Es geht also nicht darum, ob ein an sich geeigneter Ersatzbrutplatz auch tatsächlich von einem (mitunter auch noch bestimmten) Vogelbrutpaar angenommen wird und sich noch dazu ein Bruterfolg einstellt. Zu beachten ist dabei, dass die grundsätzliche Eignung einer Brutstätte – und zwar sowohl der bestehenden Brutstätte, als auch einer zu schaffenden Ersatzbrutstätte – nicht zwingend einen

Bruterfolg bedeutet. Dieser hängt naturgemäß von zahlreichen Faktoren ab, die keineswegs alle mit der Brutstätte selbst zusammenhängen.

Zu berücksichtigen ist schließlich auch, dass die Durchführung von CEF-Maßnahmen vor der Bewilligung eines Projekts mitunter aus rechtlichen und/oder faktischen Gründen gar nicht in Betracht kommen kann. So sind die für den Bau einer Bundesstraße erforderlichen Grundflächen, darunter jene Grundflächen, die für die Durchführung von CEF-Maßnahmen erforderlich sind, von der Bundesstraßenverwaltung (ASFINAG) nach Rechtskraft des Trassenbescheids einzulösen. Für den Fall des Scheiterns der privatrechtlichen Übertragung ermöglicht § 17 BStG 1971 erst nach der Bewilligung der Trasse die Enteignung des Eigentums an Liegenschaften.

Keine Entsprechung in der Rechtslage finden die Behauptungen des Oö Umweltanwaltes, wonach die Kompensationsmaßnahmen „eine wesentliche Verbesserung des Naturhaushaltes und/oder des Landschaftsbildes bewirken und insgesamt die nachteiligen Auswirkungen des Eingriffs erheblich überwiegen“ sollten. Entgegen diesen Ausführungen akzeptiert die Kommission sogar einen vorübergehenden Funktionsverlust. Insgesamt ist die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionalität, jedoch nicht deren Verbesserung verlangt. Im Übrigen steht die zitierte Auffassung der Umweltanwaltschaft in einem offenkundigen Widerspruch zu der im Absatz davor getroffenen Feststellung der Umweltanwaltschaft, nach der „gleichwertige Maßnahmen“ als ausreichend angesehen werden. Die Kommission verlangt von CEF-Maßnahmen eine Minimierung, wenn nicht gar die Beseitigung der negativen Auswirkungen einer Tätigkeit. Allerdings soll es lediglich im Optimum „zu keinem Zeitpunkt“ zu einer Reduzierung oder einem Verlust der ökologischen Funktionalität kommen.

Nach Auffassung der Kommission besteht damit sogar ein gewisser Toleranzrahmen für einen (aber lediglich vorübergehenden) Funktionsverlust. Da die ho. Behörde über die Zulässigkeit des Vorhabens nach landesgesetzlichen Vorschriften nicht absprechen darf (vgl. nur *Ennöckl in Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler, UVP-G³ § 24f Rz 5*), ist ihr im Übrigen die endgültige Beurteilung des Verbotstatbestands gemäß § 28 Abs. 4 Oö NSchG 2001 verwehrt. Insbesondere kommt es dem BMVIT nicht zu, konkrete funktionserhaltende Maßnahmen im Hinblick auf diese Bestimmung in Gestalt von Auflagen im ho. Bescheid vorzuschreiben. In den Wirkungsbereich der Naturschutzbehörde fallende Kriterien hat der BMVIT vielmehr bloß dahingehend zu berücksichtigen, dass ihre Einhaltung möglich und durchführbar ist und eine Gesamtbewertung nach § 24f Abs. 4 UVP-G nicht schwerwiegende Umweltbelastungen indiziert, die zu einer Abweisung des Projekts führen müssen.

Soweit die Oö Umweltanwaltschaft meint, dass zu prüfen sei, ob das Vorhaben „nachteilige negative Auswirkungen auf die außeralpine Wanderfalkenpopulation“ habe, setzt sie sich über die zitierten Gutachten hinweg, die das Vorliegen einer eigenen außeralpinen österreichischen Population ausschließen (vgl. *Kollar, Ornithologische Stellungnahme (2014)*; *Knoll, Teilgutachten Nr. 05, Ergänzungsgutachten Wanderfalke, 9.10.2014*).

Im Übrigen kommt es im Hinblick auf die Kriterien für die Gebietsauswahl für Vogelschutzgebiete rechtlich nicht in Betracht, einzelne Brutpaare einer weit verbreiteten und mobilen Vogelart, wie es der Wanderfalke darstellt, mit Bedeutung für die Schutzgebietsauswahl als eigenständige Populationen aufzufassen. Maßgebliches Kriterium ist, wie dargestellt, das Vorhandensein einer signifikanten Zahl von Tieren einer Art. Eine – nach welchen Aspekten

auch immer – nähere Unterscheidung der damit ausschlaggebenden Population im Sinne des Vorkommens einer Vogelart spielt daher bei der Gebietsauswahl keine Rolle. Im Ergebnis ist es daher jedenfalls vertretbar, dass das betroffene Gebiet im Bereich der „Urfahrwänd“ nicht als besonderes Schutzgebiet auszuweisen ist und es sich daher im Sinne der Rechtsprechung des EuGH um kein „faktisches“ Vogelschutzgebiet handelt.

Bei dem betroffenen Gebiet im Bereich der „Urfahrwänd“ bei Linz handelt es sich jedenfalls nicht um ein „faktisches FFH-Gebiet“, weil sich nach herrschender Auffassung das Modell der „faktischen Vogelschutzgebiete“ auf das FFH-Regime nicht übertragen lässt.

Im Zuge eines aktuellen Vertragsverletzungsverfahrens gegen die Republik Österreich wurde von der Europäischen Kommission nach intensiver Prüfung und Einholung einer Reihe von Studien (auch und vor allem von NGOs) eine genaue Liste erstellt, die aufzeigt, welche Gebiete nominiert werden müssen, um die europäischen Naturschutzverpflichtungen zu erfüllen. In einer dem Mahnschreiben vom 30.5.2013 beigefügten Anlage A wird im Detail dargestellt, welche Gebiete Österreich nach Auffassung der Kommission noch als „Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung“ hätte vorschlagen müssen, um seinen Verpflichtungen gemäß Art. 4 Abs. 1 FFH-Richtlinie vollständig nachzukommen. Insgesamt betrifft die durch umfassende und sorgfältige Studien belegte Unvollständigkeit des Natura-2000-Netzes in Österreich 12 Lebensraumtypen und 29 Arten in der alpinen biogeografischen Region Österreichs sowie 14 Lebensraumtypen und 43 Arten in der kontinentalen biogeografischen Region (vgl. das Mahnschreiben der Kommission vom 30.5.2013 (C[2013] 3054 final), Anlage A – veröffentlicht unter http://www.umweltdachverband.at/fileadmin/user_upload/pdfs/Natura_2000/130530_Mahnschreiben_EU_KOM_Natura2000_-_ohne_Anhang_B.pdf. Die von der Kommission zur Ausweisung eingemahnte Liste findet sich in graphischer Darstellung auch unter http://www.umweltdachverband.at/fileadmin/user_upload/pdfs/Natura_2000/Schattenliste_2013.pdf).

Die „Urfahrwänd“ scheinen nicht in dieser Liste von Gebieten, deren Ausweisung von der Europäischen Kommission zur Vervollständigung des österreichischen „Natura 2000“-Netzwerks erforderlich erachtet wird, auf. Zudem gab und gibt es von Seiten der Kommission keinerlei Anstalten, bezüglich der „Urfahrwänd“ ein bilaterales Konzertierungsverfahren iSd Art 5 FFH-RL einzuleiten. Kommt hinzu, dass sich das Gebiet der „Urfahrwänd“ nicht einmal in der sog. „Natura 2000 – Schattenliste“ des Umweltdachverbandes findet. Mit dieser Liste hat der Umweltdachverband im Rahmen einer Beschwerde bei der Kommission einen umfassenden Überblick über alle dieser Organisation hinsichtlich der Ausweisung von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung bekannten Lücken geliefert. Selbst nach Auffassung des Umweltdachverbandes sind damit die in der Studie aufgelisteten Standorte (unter denen sich die „Urfahrwänd“ nicht finden) in Verbindung mit den bereits als FFH-Gebieten ausgewiesenen Natura-2000-Gebieten geeignet, ein kohärentes Netz im Sinne von Artikel 3 der FFH-RL zu errichten.

Es gibt somit keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass im Fall der „Urfahrwänd“ von einem potentiellen FFH-Gebiet auszugehen wäre. Auch die Oö Umweltschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme keine solchen Anhaltspunkte genannt. Ausgehend davon trifft die Behörde keine weitergehende Ermittlungspflicht.

Gemäß Art. 17 FFH-Richtlinie sind die EU-Mitgliedstaaten verpflichtet, alle sechs Jahre einen Bericht über den Erhaltungszustand der Lebensraumtypen und Arten in den Anhängen I, II, IV

und V leg cit und über die Auswirkungen der Erhaltungsmaßnahmen in Natura 2000-Gebieten an die Europäische Kommission zu übermitteln („Artikel 17-Bericht“). Für Österreich hat das BMLFUW auf Ersuchen der Bundesländer das Umweltbundesamt damit beauftragt, den Artikel 17-Bericht für die Berichtsperiode 2007–2012 vorzubereiten (vgl. http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/naturschutz/natura_2000/nat_ber/).

Auf Grundlage dieser einzelstaatlichen Berichte erstellt die Europäische Kommission einen zusammenfassenden Bericht für die EU, der auf der EIONET-Internetseite veröffentlicht wird. Für die Behörde ergeben sich im gegenständlichen Verfahren keinerlei unmittelbare unionsrechtliche Handlungsverpflichtungen aus dem Art. 17 – Bericht.

Da in den zuvor wiedergegebenen Stellungnahmen keine neuen Argumente oder Tatsachen vorgebracht wurden, war keine weiteres Ermittlungsverfahren erforderlich. In diesem Zusammenhang ist auf Punkt V.6 zu verweisen.

V.5. Auseinandersetzung mit der fachlichen Stellungnahme von Dr. Josef Lueger

V.5.1. Fachliche Stellungnahme von Dr. Josef Lueger

Von Rechtsanwalt Dr. Aldo Frischenschlager in eigener Sacher (Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager) und in Vertretung für Annemarie und Rudolf Mayr wurde mit Schreiben vom 24.11.2014 eine fachliche Stellungnahme des Ingenieurbüros für Technische Geologie Dr. Josef Lueger vom 21. Oktober (November?) 2014 eingebracht und ein Antrag auf ergänzende Erhebungen gestellt.

Mit Schriftsatz vom 2.12.2014, eingelangt per e-mail am 2.12.2014, legte RA Dr. Lorenz E. Riegler in Vertretung der Bürgerinitiative gegen die Westring Transitautobahn mitten durch Linz, der Bürgerinitiative Nein zum Westring, der Bürgerinitiative Lebensraum Linz, der Bürgerinitiative Rettet das Donautal, der Bürgerinitiative A 26 Westring Keferfeld, der Bürgerinitiative Puchenauer Bürgerinitiative gegen Westring Transitautobahn A 26, Bürgerinitiative zur Wahrung der Lebensqualität der Puchenauer bei der Errichtung der A 26, der Bürgerinitiative gegen den Bau der A 26 sowie in Vertretung von Dr. Alfred Jäger, Konstanze Jäger, DI Gerhard Ratzenböck, Dr. Isolde Ratzenböck, Wolfgang Niedermayr und Mag. Susanna Liebl ebenfalls die fachliche Stellungnahme des Ingenieurbüros für technische Geologie Dr. Josef Lueger vom 21.11.2014 vor.

Diese Stellungnahme wurde der Behörde in weiterer Folge auch von Dr. Gabriele Nopp, Dr. Wolfgang Nopp und Mitbewohner (Schreiben vom 2.12.2014, am 4.12.2014 eingelangt), Dr. Isolde und Dipl.-Ing. Gerhard Ratzenböck (Schreiben vom 3.12.2014, am 5.12.2014 eingelangt), RA Dr. Aldo Frischenschlager in eigener Sacher (Dr. Aldo Frischenschlager und Mag. Maria Navarro-Frischenschlager) und in Vertretung für Annemarie und Rudolf Mayr (Schreiben vom 2.12.2014, am 5.12.2014 eingelangt) sowie von Rudolf Mitter (Schreiben vom 8.12.2014, am 11.12.2014 eingelangt) vorgelegt.

Das fachliche Vorbringen von Dr. Lueger bezieht sich zum einen auf die im Wasserrechtsverfahren von der Projektwerberin vorgelegten Pumpversuchsprotokolle und behandelt weiters die Ergebnisse der Durchlässigkeitsversuche, den

Bemessungsgrundwasserspiegel, die quantitative Prognose der Grund- und Bergwasserbeeinflussung, die Nichtbeachtung des Lebensraums Grundwasser und die gutachtlichen Äußerungen des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie sowohl im UVG – Teilgutachten Nr. 10 als auch in der Wasserrechtsverhandlung der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 am 16.10.2014.

V.5.2. Stellungnahme von Dr. Kurt Klima

Die fachliche Stellungnahme von Dr. Lueger wurde dem behördlich bestellten Sachverständigen Dr. Klima vorgehalten, da dieser behauptetermaßen die Fehlerhaftigkeit der dem Projekt zugrunde liegenden Pumpversuche sowie die völlige Unbrauchbarkeit der Grundwassermodellierungen nicht erkannt hätte.

Zu den Kritikpunkten betreffend das TGA Nr. 10 Geologie und Hydrogeologie nahm der Sachverständige Dr. Kurt Klima mit Schreiben vom 11.12.2014 wie folgt Stellung:

„Zu den Pumpversuchen und zu den Ergebnissen der Durchlässigkeitsversuche

Die Pumpversuchsprotokolle waren der UVE nicht beigelegt. Sehr wohl aber die Bohrprotokolle (Einlage 4.9.8). In den Bohrprotokollen ist verzeichnet, welche Arten von Versuchen im jeweiligen Bohrloch vorgenommen wurden (Pumpversuch, WAP, Geophysik usw.) und in welchen geologischen Schichtgliedern diese Versuche erfolgten. Die Bohrprotokolle stellen damit eine wichtigere Datengrundlage dar als Pumpprotokolle.

Die Pumpprotokolle waren für meine Beurteilung nicht notwendig.

Es ist eindeutig nachvollziehbar wo und von wem die Pumpversuche durchgeführt wurden. Die Versuche wurden ausschließlich von Fachfirmen ausgeführt die das können und die auch für die fachgemäße Ausführung verantwortlich zeichnen. Schon aus diesem Grund sah ich keinen Anlass die Protokolle selbst zu prüfen.

Einzelne, im Rahmen des Wasserrechtsverfahrens vorgelegte Pumpversuchsprotokolle weisen tatsächliche geringfügige Fehler auf. Die Pumpversuche wurden jedoch entsprechend den üblichen Standards ausgeführt. Die Mängel in den Protokollen sind geringfügig, da in 2 Protokollen lediglich je ein Wert unklar ist, bzw. in 3 Protokollen Parameter falsch gedeutet werden könnten. Die geringfügigen Mängel in den Pumpprotokollen KBL10a/01, L19/02, L20/02 sind für den fachkundigen Betrachter als solche leicht zu erkennen und stellen kein Hindernis zur Lesbarkeit oder Verwendbarkeit der Protokolle dar. Damit haben sie keinen Einfluss auf die aus den Protokollen ermittelten Durchlässigkeiten.

Auch ein nicht repräsentativer Pumpversuch, der richtig ausgeführt wurde und von dem ein fehlerfreies Protokoll vorliegt kann aus vielerlei Gründen ein unplausibles Ergebnis liefern (wenn er z.B. im falschen Schichtglied oder an der Grenze zweier unterschiedlichen Gesteine ausgeführt wurde). Viel wichtiger erschien mir daher, die Plausibilität der Ergebnisse, sprich Durchlässigkeiten zu prüfen. Das war einerseits durch das Gutachten zur Verlängerung der Straßenbahnlinie Harter Plateau möglich, in dem Pumpversuchs-Protokoll und daraus ermittelte Durchlässigkeit enthalten sind. Weiter diente dazu auch das Gutachten Wissensturm. Auf beide Quellen wird im UVE Bericht Bezug genommen bzw. sind sie zitiert (Einlage 4.9.2 Kap. 4.2.3) und damit für jeden zugänglich. Zudem waren mir die geologischen Gegebenheiten (Schichtaufbau, Grundwassersituation, Durchlässigkeiten) beim Projekt

Straßenbahnverlängerung Harter Plateau durch einen fachlich begleiteten Baustellenbesuch am 30.9.2009 persönlich im Detail bekannt.

Beide Bauvorhaben sind abgeschlossen und es sind keine Auswirkungen (z.B. Aufstau) auf das Grundwasser bekannt geworden. Ein möglicher, unzulässiger, durch das Bauvorhaben bedingter Aufstau der Grundwässer, wäre nachweislich durch das seit dem Jahr 2003 laufende Wasserwirtschaftliche Beweissicherungsprogramm im Rahmen der UVP A 26 (Einlagen 4.9.2 und 4.9.16) erkannt worden.

Weitere Information aus der wiss. Literatur (z.B. E. Neubauer: Maßnahmen im Tunnelbau zur Reduktion bauwerksbedingter Beeinflussungen des Grundwassers. Mitt. IAG. Boku 13) können durch Abfrage in einschlägigen Datenbanken leicht gefunden werden und liefern wertvolle Informationen zur Geologie und Hydrogeologie der fraglichen geologischen Schichtglieder, die eine fachliche Beurteilung der vorgelegten Daten wesentlich unterstützen.

Dr. Lueger begründet nicht seine Behauptung, dass die Pumpversuche fehlerhaft durchgeführt worden seien. Er bezieht sich lediglich auf unerhebliche Fehler in den Protokollen weniger Pumpversuche. Sollte jedoch mit seiner Behauptung das Nichterreichen von Gleichgewichtszuständen gemeint sein, so ist festzuhalten, dass das nicht ein Fehler sondern gängige Praxis bei der Durchführung von Pumpversuchen ist (siehe dazu: BTU Cottbus: Theoretische Grundlagen zur Durchführung von Pumpversuchen).

Zu ‚völlige Unbrauchbarkeit der Modellierung‘

Analytische Berechnungen nach SICHARDT, DARCY, HERTH & ARNDTS und CHAPMAN sind Standardmethoden der Hydrogeologie und werden in aktuellen einschlägigen Lehrbüchern (z.B. B. Hölting & W.G. Coldewey: Einführung in die Allgemeine und Angewandte Hydrogeologie u.a.) behandelt. Diese Methoden bilden auch die Grundlage für aufwendige EDV Programme zur Grundwassermodellierung (siehe z.B. Manual zu GGW Drawdown). Die Modellierungen werden in UVE Einlage 4.9.2. Kap. 5.1.1 erläutert und die verwendete Software (GGU SS Flow2D) zitiert.

Aufgrund dieser Angaben sind auch die erwähnten Grafiken zweifelsfrei zu verstehen. Es ist unrichtig, dass stets die gleichen Kf Werte verwendet wurden. In Beilage 14.9 wurden $7,7 \text{ E-5}$ für die Linzer Sande bzw. $7,7 \text{ E-7}$ für Gneis, entsprechend den jeweils ermittelten Durchlässigkeiten, verwendet. Das ist auch aus den Abbildungen ablesbar.

Während jede Modellberechnung (auch die aufwändigste) eine Prognose darstellt, die bestenfalls nach der Bauausführung überprüft werden kann, also naturgemäß immer mit Unsicherheiten (eine 100 %-ige Prognose ist unmöglich) behaftet ist, liegt im Fall der beiden Bauvorhaben ‚Verlängerung der Straßenbahnlinie Harter Plateau‘ und ‚Wissensturm‘ das Ergebnis vor. D.h., die Annahmen im Gutachten (=Prognose) können nicht falsch gewesen sein. Diese Tatsache ist meiner Auffassung nach höher zu bewerten als ein möglicherweise geringfügig fehlerhaftes Protokoll eines Versuches.

Zu ‚falscher Bemessungsgrundwasserspiegel‘

Die im UVE Bericht (Einlage 4.9.2) angegebenen Daten zum Bemessungsgrundwasserspiegel können anhand der bis Ende 2013 (Einlage 4.9.16) weiter geführten Wasserwirtschaftliche Beweissicherung überprüft werden. In den Grundwasserganglinien der Wasserwirtschaftlichen Beweissicherung bis Ende 2013 sind naturgemäß auch die Daten des Hochwassers 2009 enthalten.

Es ist festzuhalten, dass das Hochwasser 2009 keinen wesentlichen Einfluss auf den Bemessungsgrundwasserspiegel hat.

Zu ‚Setzungen‘

Da sowohl Pumpversuche als auch Modellierungen fachgemäß ausgeführt wurden, ergeben sich für die bei den Setzungsberechnungen berücksichtigten Grundwasserstände keine Änderungen, die Einfluss auf die Ergebnisse der Setzungsbetrachtungen haben könnten. Die Behandlung des Themas Setzungen erfolgte umfassend im Teilgutachten Geotechnik.“

V.5.3. Auseinandersetzung mit der Stellungnahme Dr. Josef Lueger

ad *Beurteilung der Pumpversuche*

Dr. Lueger kritisiert die Qualität der vorgelegten Protokolle und die aus seiner Sicht fehlende Auswertung. Außerdem kritisiert er, dass die eindeutige Lage der Pumpversuche nicht dargestellt sei. Er führt aus, dass die vorliegenden Dokumentationen daher als Belege für die im Verfahren behaupteten bzw. von den behördlich beigezogenen Sachverständigen angenommenen Durchlässigkeitsbeiwerte nicht verwendbar seien.

Die Protokolle der Pumpversuche wurden in den Unterlagen des Einreichprojektes nicht vorgelegt. Die Pumpversuche dienten als Grundlagen und wurden in der Einlage 4.9.2 Hydrogeologie – Fachbericht beschrieben und hinsichtlich der hydraulischen Durchlässigkeiten interpretiert.

Im Rahmen des UVP-Verfahrens ist es Aufgabe der Sachverständigen, die eingereichten Unterlagen auf Plausibilität zu prüfen und die Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des Projektes zu beurteilen. Es ist jedoch nicht Aufgabe des Sachverständigen, Protokolle von beispielsweise Pumpversuchen im Detail zu überprüfen. Diese Protokolle lagen in den Einreichunterlagen auch gar nicht vor und wurden vom Sachverständigen für die Überprüfung der Plausibilität der Unterlagen und für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens nicht benötigt.

Nach Aussage des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie, Dr. Klima, wurden die Pumpversuche entsprechend den üblichen Standards ausgeführt. Die von Dr. Lueger angeführten Mängel (z.B. falsches Datum in der letzten Zeile) sind aus fachlicher Sicht leicht erkennbar und hatten somit keinen Einfluss auf die Aussagekraft oder Verwendbarkeit der Daten. Die Mängel sind geringfügig und sie haben keinen Einfluss auf das Ergebnis der Auswertung der Protokolle.

ad *Ergebnisse Durchlässigkeitsversuche*

Dr. Lueger bemängelt weiters in seiner Stellungnahme, dass nicht alle Pumpversuchsprotokolle vorgelegt worden seien und die angeführten Durchlässigkeitsbeiwerte vom Wissensturm sowie aus den Wasserabpressungsversuchen nicht belegt seien.

Wie bereits dargelegt, wurden die Pumpversuchsprotokolle im Rahmen des UVP-Verfahrens nicht vorgelegt und waren für die Beurteilung des Vorhabens durch den Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie nicht erforderlich. Der Sachverständige hat dazu in der wasserrechtlichen Verhandlung am 16.10.2014 sowie in seiner Stellungnahme vom 11.12.2014 erläuternd ausgeführt, dass aus den vorhandenen Daten für ihn ersichtlich, plausibel und nachvollziehbar gewesen sei, dass die Pumpversuche entsprechend den üblichen Standards durchgeführt worden seien und daher aus fachlicher Sicht kein Grund bestünde, diese Schlüssigkeit anzuzweifeln.

Die ho. Behörde geht daher davon aus, dass die von der Projektwerberin beauftragten und der UVE zugrunde liegenden geohydrologischen Erhebungen valid sind und auch der behördlichen Beurteilung zugrunde gelegt werden können. Die Ausführungen in der Stellungnahme Dr. Lueger sind nicht geeignet, relevantes fachliches Fehlverhalten bei der Erstellung der Unterlagen nachzuweisen.

ad **Bemessungsgrundwasserspiegel**

Dr. Lueger schreibt in seiner Stellungnahme, dass der Rechengang zur Ermittlung des Bemessungsgrundwasserspiegels in den Einreichunterlagen nicht nachvollziehbar dargelegt worden sei.

Für den Sachverständigen Dr. Klima waren die Darstellungen in den Einreichunterlagen zur Prüfung der Plausibilität und der Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens ausreichend dargelegt (siehe Prüfbuchfrage 2.10.1 auf S. 51 des TGA 10).

Weiters bemängelt Dr. Lueger, dass das letzte Jahrhunderthochwasser 2009 nicht berücksichtigt worden sei, sonst läge der Bemessungsgrundwasserspiegel erheblich höher. Die Festlegung der Weißen Wanne hätte daher keine ausreichende Sicherheit.

Auf Grund einer Forderung des Sachverständigen wurden im Zuge des UVP-Verfahrens (Verbesserungsauftrag) die Einreichunterlagen (Einreichprojekt 2008, Projektänderung Dezember 2011) auch um eine Aktualisierung der Grundwasserstände ergänzt (siehe Einlage 4.9.2 Hydrogeologie – Fachbericht, Kap. 3.3.3). Ergänzend dazu ist festzustellen, dass im UVP-Verfahren vor allem umweltrelevante Aspekte des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser geprüft werden. Details zur Bemessung und Dimensionierung der Anlagen bzw. parzellenscharfen Situierung sind hingegen Inhalt des wasserrechtlichen Verfahrens (siehe TGA 11, Seite 12).

ad **Quantitative Prognose der Grund- und Bergwasserbeeinflussung**

Dr. Lueger legt in seiner Stellungnahme dar, dass die Berechnungen und Prognosen nicht nachvollziehbar und damit auch eine Beurteilung durch die Behörde nicht möglich sei. Die Modellierung sei vollkommen unverständlich und unbrauchbar. Es sei nicht erkennbar, um welche Art von FE-Modellierung es sich handle.

Diesem Vorbringen ist zu entgegnen, dass in Einlage 4.9.2 Hydrogeologie – Fachbericht in Kapitel 5.1.1 sehr wohl klar offen gelegt wird, dass die Modellierung mit der Software GGU – Flow2D durchgeführt wurde. Die angewandten und zitierten Methoden sind Standardmethoden der Hydrogeologie und stellen den Stand der Technik dar (siehe TGA 10, Prüfbuchfrage 2.10.1). Die Behauptung, die Berechnungen und Prognosen seien nicht nachvollziehbar und die Modellierung sei methodisch falsch und unbrauchbar, ist demnach aus Sicht der ho. Behörde nicht begründet.

Die Ausführungen in der Stellungnahme Dr. Lueger sind demnach nicht geeignet, die fachlichen Aussagen des beigezogenen Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie in Zweifel zu ziehen. Die fachlichen Aussagen des von der Behörde beigezogenen Prüfgutachters entsprechen den logischen Denkgesetzen und sind geeignet, um auf die zu beweisenden Tatsachen schließen zu können.

ad **Setzungen**

Dr. Lueger schreibt in seiner Stellungnahme, dass es aufgrund von Grundwasserabsenkungen zu Setzungen an der Bodenoberfläche und in der Folge zu Gebäudeschäden kommen könne. Er behauptet, dass Setzungen und damit verbundene Gebäudeschäden im UVG überhaupt nicht behandelt worden seien.

Entgegen dieser Behauptung wurden die Themenbereiche „Folgewirkung der Absenkung des Grundwassers“ sowie „Setzungen und damit verbundene allfällige Gebäudeschäden“ bereits im Teilgutachten Nr. 16 und im UVG durch den bestellten Sachverständigen für Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit vollumfänglich behandelt.

In den Abschnitten 4.1 und 4.2 des TGA Nr. 16 wurde für jedes vorgesehene Bauwerk auf die Grundwasserverhältnisse und auf die Auswirkungen infolge Setzungen eingegangen. Diesbezüglich ist festzustellen, dass die maßgebenden Verformungen nicht aus der Grundwasserabsenkung, sondern aus der Bautätigkeit resultieren. Dies spiegelt sich wieder in den Fragebeantwortungen zu den Fragen 2.16.2 (Geotechnik-Allgemein), 2.16.3, 2.16.4 (Grundwasser), 2.16.8, 2.16.9, 2.16.10 (Setzungen) sowie in der Gesamtbewertung für diesen Fachbereich, in welcher insbesondere auf die Stabilität und die Verformungen eingegangen wurde. Diesbezüglich sei erwähnt, dass mit der Bezeichnung Verformungen sowohl Setzungen und Schiefstellungen von Bebauungen als auch Verkrümmungen von diversen Einbauten (siehe Frage 2.16.8) mit abgedeckt sind.

Zudem wurden dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen hinsichtlich des geotechnischen Risikomanagements, der Beweissicherung, der Bauüberwachung, der messtechnischen Überwachung und der von der Projektwerberin unabhängigen Kontrolle durch den Sachverständigen vorgesehen (siehe hierzu insbesondere die Maßnahmen 16.40 bis 16.44).

Zusammenfassend muss dem Vorwurf der unvollständigen Begutachtung widersprochen werden, da Setzungen und daraus resultierende Gebäudeschäden im TGA 16 Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit und im UVG vollumfänglich (d.h. für alle in Frage kommenden Objekte) behandelt wurden. Es ist auch keine Ergänzung des Gutachtens und der Sicherheitsbeurteilungen erforderlich.

ad ***Nichtbeachtung des Lebensraums Grundwasser***

Dr. Lueger bemängelt, dass aus fachlicher Sicht die Auswirkungen der geplanten Absenkung des Grundwasserspiegels auf die Grundwasserfauna zu erkunden, zu dokumentieren und zu bewerten seien.

Die Erkundung, Dokumentation und Beurteilung etwaiger Auswirkungen auf die Grundwasserfauna ist nicht Stand der Technik. Gemäß den gesetzlichen Rahmenbedingungen (siehe EU-Wasserrahmenrichtlinie, WRG, Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser) und dem Stand der Technik ist eine ökologische Bewertung des Grundwasserkörpers bzw. des Grundwasserzustandes nicht vorgesehen. Da die für eine solche Bewertung nötigen biologischen Kriterien bisher noch nicht rechtlich verankert sind, definiert sich der gute Zustand des Grundwasserkörpers ausschließlich über seinen chemischen Zustand (siehe auch Art. 4.1 EU-WRRL). Auch im UVE-Leitfaden des UBA (Fassung 2012) gibt es keine Darlegungen zur Beurteilung der Grundwasserfauna.

Gemäß TGA Nr. 10 Geologie und Hydrogeologie und TGA Nr. 11 Oberflächen- und Grundwasser wird die Funktionsfähigkeit des Grundwasserkörpers durch das Vorhaben nur unwesentlich beeinflusst. Eine Verschlechterung sowohl des chemischen, als auch des mengenmäßigen Zustandes ist nicht zu erwarten. Daraus lässt sich ableiten, dass auch für den Lebensraum Grundwasser keine relevanten Auswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten sind.

ad ***TGA 10 in Substanz unrichtig, auch darauf aufbauende TGA***

Dr. Lueger wirft vor, dass aufgrund der zugrundeliegenden, teilweise fehlerhaften Pumpversuchsprotokolle, des vollkommen unbrauchbaren Grundwassermodells und der völlig ungeeigneten Prognosen (siehe oben) das TGA Nr. 10 Geologie und Hydrogeologie auf unrichtigen und unbrauchbaren Grundlagen basiere und daher in seiner Substanz unrichtig sei. Auch andere UVP-Teilgutachten seien unrichtig, insoweit sie auf dem unrichtigen TGA des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie beruhen.

Auch dieser Vorwurf ist zurückzuweisen. Die vorgebrachten Argumente zur Unrichtigkeit der Pumpversuchsprotokolle, des Grundwassermodells und der Prognosen können nicht nachvollzogen werden und konnten keinen Zweifel an der Richtigkeit der Aussagen und Beurteilungen des Sachverständigen Dr. Klima erwecken (siehe Begründungen weiter oben). Daher erwecken sie auch keine Zweifel an den darauf aufbauenden Gutachten.

ad ***Aussagen Klima in der wasserrechtlichen Verhandlung***

Dr. Lueger bringt weiters Kritik an einer Aussage des Sachverständigen in der wasserrechtlichen Verhandlung vom 16.10.2014 vor. Der Sachverständige hätte eine Frage falsch und irreführend beantwortet.

Aus Sicht der ho. Behörde hat diese Kritik ausschließlich mit dem wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren zu tun und nicht mit der Umweltverträglichkeitsprüfung. Ob und

inwieweit der Sachverständige Fragen in der wasserrechtlichen Verhandlung ausreichend behandelt hat, entzieht sich der Kenntnis der UVP-Behörde.

Abschließend ist daher bezüglich der Stellungnahme von Dr. Lueger festzustellen, dass die vorgebrachten Themen überwiegend bereits im UVP-Verfahren behandelt wurden. Dies gilt für die Folgerungen aus den Pumpversuchen (Durchlässigkeitsversuche), den Bemessungsgrundwasserspiegel, die Prognose der Grund- und Bergwasserbeeinflussung und die Setzungen. Diese Themen wurden von den jeweils zuständigen Sachverständigen im Rahmen ihrer Beurteilung des Vorhabens geprüft und beurteilt (siehe TGA 10 Geologie und Hydrogeologie, TGA 11 Oberflächen- und Grundwasser, TGA 16 Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit). Wie bereits dargelegt waren die Pumpversuchsprotokolle für die Erstellung des TGA 10 Geologie und Hydrogeologie und damit für die Erstellung des UVG nicht erforderlich. Die Themen wurden im Rahmen des UVP-Verfahrens ausreichend behandelt und es ergab sich durch die Stellungnahme von Dr. Lueger kein neuer maßgebender Sachverhalt.

Als neues Thema wurde die Nichtbeachtung des Lebensraums Grundwasser vorgebracht. Dies wurde bisher im UVP-Verfahren nicht thematisiert. Wie oben dargelegt, ist dies aber auch nicht erforderlich, da eine Beurteilung von Vorhabensauswirkungen auf den Lebensraum Grundwasser und damit auf die Grundwasserfauna nicht Stand der Technik und weder gesetzlich noch in Richtlinien gefordert ist.

Zusammenfassend wird zur fachlichen Stellungnahme von Dr. Lueger daher festgestellt, dass die vorgebrachten Themen im UVP-Verfahren ausreichend behandelt wurden und sich durch die Stellungnahme von Dr. Lueger kein neuer maßgebender Sachverhalt ergeben hat. Daher ist keine Ergänzung des UVG oder von Teilgutachten erforderlich.

Die Ausführungen in der Stellungnahme Dr. Lueger sind demnach nicht geeignet, die fachlichen Aussagen der beigezogenen Sachverständigen bzw. des UVG in Zweifel zu ziehen. Daher werden der Entscheidung die Ergebnisse der behördlich eingeholten Teilgutachten sowie des Umweltverträglichkeitsgutachtens zugrunde gelegt.

V.5.4. Auseinandersetzung mit den Schriftsätzen in Bezug auf die fachliche Stellungnahme des Ingenieurbüros für technische Geologie Dr. Josef Lueger vom 21.11.2014

Zum Schriftsatz von RA Dr. Frischenschlager vom 24.11.2014

Basierend auf der beigelegten fachlichen Stellungnahme von Dr. Lueger wiederholt Dr. Frischenschlager in seinem Schriftsatz kurz die in der Stellungnahme aufgeworfenen Themen. Konkret wird hinsichtlich der Setzungen festgestellt, dass es im UVG keinerlei Überlegungen zu möglichen Setzungen im Bereich der Objekte der Einwender gegeben hätte. Daher wird gefordert im Verfahren zu klären, wo in Folge projektbedingter Setzungen Schäden an Bauwerken auftreten können und entsprechende Gegenmaßnahmen zu setzen, dies in Bezug auf die Häuser Berggasse 47 sowie 51 samt Nebengebäuden und sonstige bauliche Anlagen einschließlich Brunnenanlagen.

Aufgrund der vorgeworfenen Mangelhaftigkeit des TGA Geologie und Hydrogeologie wird von den Einwendern auch das TGA Landwirtschaft bezweifelt, soweit es auf dem TGA Geologie aufbaue. Hinsichtlich der Auswirkungen der vorgesehenen Bauarbeiten im Bereich des

Bohrfeldes Nord sei fraglich, inwieweit diese ohne eine relevante Beeinträchtigung der Interessen des Grundeigentümers Rudolf Mayr ausgeführt werden können. Schließlich wird die Abdichtung des Bohrfeldes Nord und der Zuwegung im Sinne einer Wanne mit Ableitung der Abwässer neuerlich gefordert.

Im Rahmen seiner Stellungnahme fragte Rudolf Mayr im Einwand 1399, welche Schäden zu erwarten seien. Der Sachverständige für Geotechnik antwortete darauf, dass beim gegenständlichen Grundstück keine messbaren Setzungen zu erwarten seien (siehe Stellungnahmenband 12, S. 255). Eine entsprechende Überwachung (Setzungsmessungen) sei jedoch vorgesehen und die Bebauung werde einer bautechnischen Beweissicherung unterzogen.

Insofern wurde die Situation der Familie Mayr betrachtet und beurteilt und wurden Maßnahmen gesetzt, um etwaige Schäden frühzeitig zu erkennen.

Dr. Frischenschlager hat die Besorgnis möglicher Schäden an den Gebäuden seiner Liegenschaft aufgrund von Setzungen bisher im Verfahren nicht thematisiert. Das Thema Setzungen und damit verbundene mögliche Gebäudeschäden wurden im TGA 16 sowie im UVG behandelt. Aufgrund vorhabensbedingter Grundwasserabsenkung werden keine relevanten Setzungen an der Geländeoberfläche erwartet (siehe UVG S. 67f).

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass die Einwender im gesamten bisherigen Verfahren den Fachbereich Nr. 10 Geologie und Hydrogeologie nicht direkt angesprochen haben. Sowohl in den Einwendungen als auch im Teilgutachten Nr. 16 Geotechnik, Tunnelbau- und Brandsicherheit wurden die befürchteten Setzungen in Bezug auf Bautätigkeiten angesprochen und behandelt. Daran hat sich auch durch das nunmehr vorgelegte Gutachten Dr. Lueger nichts geändert. Als neue Themen werden nunmehr die Pumpversuche angezweifelt und darauf aufbauend das Grundwassermodell und in Folge dessen Setzungen aufgrund von Grundwasserabsenkungen sowie die mangelnde Betrachtung der Grundwasserfauna vorgebracht. Alle Themen wurden - soweit für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit relevant - im UVP-Verfahren ausreichend behandelt. Eine Ergänzung des UVG oder eines TGA ist nicht erforderlich.

Zum Schriftsatz von RA Dr. Riegler vom 2.12.2014

Zu den Themen der fachlichen Stellungnahme von Dr. Lueger wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Dies betrifft auch die von Dr. Riegler angesprochenen Setzungen und damit verbundenen Gefahren für Gebäude.

Zum Schriftsatz von Dr. Gabriele Nopp, Dr. Wolfgang Nopp und Mitbewohner vom 2.12.2014

Die Einwender beziehen sich auf die fachliche Stellungnahme des Ingenieurbüros für technische Geologie Dr. Josef Lueger (vom 21.11.2014) von den Einwendungswerbern Mayr und Frischenschlager im Rahmen des wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens. Die Stellungnahme gibt Auszüge dieser Stellungnahme wieder und bezieht sich dabei auf die eigene Liegenschaft und auf das Haus Berggasse 38.

Von der ho. Behörde wird daher auf die obigen Ausführungen verwiesen. Das Thema Setzungen und damit verbundene mögliche Gebäudeschäden wurden im TGA 16 sowie im UVG

behandelt. Es werden keine relevanten Setzungen an der Geländeoberfläche aufgrund vorhabensbedingter Grundwasserabsenkung erwartet (siehe UVG S. 67f).

Zum *Schriftsatz von DI Gerhard Ratzenböck und Dr. Isolde Ratzenböck vom 3.12.2014*

Die Einwender beziehen sich auf die fachliche Stellungnahme des Ingenieurbüros für technische Geologie Dr. Josef Lueger (vom 21.11.2014) von den Einwendungswerbern Mayr und Frischenschlager im Rahmen des wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens. Die Stellungnahme gibt Auszüge dieser Stellungnahme wieder und bezieht sich dabei auf das eigene Objekt Urfahrer Königsweg 3. Die Einwender bringen vor, dass im Verfahren zu klären sei, wie bei dennoch allfällig auftretenden Schäden die Wiedergutmachung erfolgen werde.

Von der ho. Behörde wird daher auf die obigen Ausführungen verwiesen. Das Thema Setzungen und damit verbundene mögliche Gebäudeschäden wurden im TGA 16 sowie im UVG behandelt. Aufgrund vorhabensbedingter Grundwasserabsenkung werden keine relevanten Setzungen an der Geländeoberfläche erwartet (siehe UVG S. 67f; ebenso die Behandlung des Themas G15 im Stellungnahmenband 1).

Sollten dennoch allfällige Schäden auftreten, wird dies im Zuge der vorgesehenen Beweissicherung festgestellt werden. Die Wiedergutmachung dieser allfälligen Schäden in Form von Entschädigungen ist jedoch nicht Gegenstand des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens.

Zum *Schriftsatz von RA Dr. Aldo Frischenschlager vom 2.12.2014*

Die Einwender legen die Stellungnahme von RA Dr. Riegler für die BI gegen die Westring-Transitautobahn mitten durch Linz und weitere Verfahrensbeteiligter vor und erheben sie zum eigenen Vorbringen.

Diesbezüglich wird auf die Behandlung der Stellungnahme von RA Dr. Riegler weiter oben verwiesen.

Zum *Schriftsatz von Rudolf Mitter vom 8.12.2014*

Der Einwender bezieht sich auf die fachliche Stellungnahme des Ingenieurbüros für technische Geologie Dr. Josef Lueger (vom 21.11.2014) von den Einwendungswerbern Mayr und Frischenschlager im Rahmen des wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens. Die Stellungnahme gibt Auszüge dieser Stellungnahme wieder und bezieht sich dabei auf die eigene Liegenschaft und auf das Haus Berggasse 36.

Die Stellungnahme ist wortgleich zur Stellungnahme von Frau Dr. Nopp, daher wird auf die Behandlung dieser Stellungnahme weiter oben verwiesen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Einwender keine neuen Themen vorgebracht haben oder sie haben Untersuchungen gefordert, die nicht Stand der Technik und rechtlich nicht erforderlich sind. Die Themen wurden - soweit für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit relevant – im UVP-Verfahren ausreichend behandelt. Eine Ergänzung des UVG oder eines TGA ist nicht erforderlich.

V.5.5. Rechtliche Conclusio

Wie oben bereits ausführlich dargelegt, ist das Vorbringen in bzw. im Zusammenhang mit der fachlichen Stellungnahme des Ingenieurbüros für technische Geologie Dr. Josef Lueger vom 21.11.2014 nicht geeignet, die fachlichen Aussagen der beigezogenen Sachverständigen bzw. des UVG in Zweifel zu ziehen. Daher werden der Entscheidung die Ergebnisse der behördlich eingeholten Teilgutachten sowie des Umweltverträglichkeitsgutachtens zugrunde gelegt.

Die von der Behörde zum Vorbringen Dr. Lueger eingeholte fachliche Stellungnahme des Sachverständigen Dr. Klima war aufgrund der diesbezüglich eingetretenen Präklusion aller Parteien, die nunmehr ein entsprechendes Vorbringen erstattet haben keinem neuerlichen Parteiengehör zu unterziehen (siehe dazu ausführlich unter Punkt V.6).

V.6. Schluss des Ermittlungsverfahrens

§ 16 Abs. 3 UVP-G 2000 lautet:

„(3) § 39 Abs. 3 AVG ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Behörde das Ermittlungsverfahren bei Entscheidungsreife, mit Wirkung jedoch frühestens vier Wochen nach Zustellung oder Beginn der Auflage der Niederschrift über die mündliche Verhandlung, für geschlossen erklären kann. Diese Erklärung bewirkt, dass keine neuen Tatsachen und Beweismittel mehr vorgebracht werden können. § 45 Abs. 3 AVG bleibt unberührt.“

Gemäß dem UVP-G Rundschreiben 2011 des BMLFUW wurde mit der UVP-G-Novelle 2009 in § 16 Abs. 3 festgelegt, dass § 39 Abs. 3 AVG (Schluss des Ermittlungsverfahrens) in der im AVG vorgesehenen Form nicht mehr anzuwenden ist. Gem. § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 gilt § 16 Abs. 3 auch für Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G. Stattdessen kann die Behörde bei Entscheidungsreife den Schluss des Ermittlungsverfahrens erklären, der jedoch frühestens vier Wochen nach Zustellung oder Beginn der Auflage der Verhandlungsschrift in Kraft tritt, dann aber ein absolutes Neuerungsverbot in erster Instanz bewirkt. Bei dieser Erklärung handelt es sich um eine nicht selbständig anfechtbare Verfahrensordnung.

Die mündliche Verhandlung fand am 30. September 2013, am 1., 3., 4., 14., 15. und am 21. Oktober 2013 statt. Mit Kundmachung vom 24. Oktober 2013 erfolgte die Auflage der Verhandlungsschrift und lag diese gemäß § 44e AVG 1991 nachweislich in der Zeit von 28. Oktober 2013 bis 25. November 2013 zur öffentlichen Einsicht bei den Standortgemeinden und der UVP-Behörde auf. Aufgrund der Entscheidungsreife im gegenständlichen Verwaltungsverfahren und der seit Beginn der öffentlichen Auflage der Niederschrift über die mündliche Verhandlung verstrichenen Zeit wurde gemäß § 24 Abs. 7 iVm § 16 Abs. 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren im UVP-Verfahren und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde gem. § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I. Nr. 77/2012 nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, dem Bundesstraßengesetz 1971, dem Straßentunnel-Sicherheitsgesetz und dem Forstgesetz 1975 betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – Anschlussstelle Donau Nord, mit Wirkung vom 15. Dezember 2014 für geschlossen erklärt.

Die Entscheidungsreife war nach Abschluss des ergänzenden Ermittlungsverfahrens (siehe Punkt V.1 –V.5.) gegeben.

Hinsichtlich des der ho. Behörde vorgelegten Gutachtens von Dr. Lueger kann auf die Präklusionsfolgen des § 44b AVG verwiesen werden.

Im Gutachten Dr. Lueger wird die Qualität von Pumpversuchsprotokollen kritisiert, die im Wasserrechtsverfahren von der Projektwerberin auf Aufforderung des Verhandlungsleiters an den Vertreter der Bürgerinitiative gegen die Westring Transitautobahn mitten durch Linz übergeben wurden. Diese Protokolle waren nicht Teil des UVP-Einreichprojektes und wurden vom Sachverständigen auch nicht als erforderlich für seine Begutachtung im Rahmen des UVP-Verfahrens (Auswirkung auf die Schutzgüter der UVP) angesehen. Die Pumpversuche selbst wurden in der Einlage 4.9.2 Hydrogeologie-FB beschrieben und hinsichtlich der hydraulischen Durchlässigkeit interpretiert. Für die wasserrechtliche Einreichung wurden keine neuen Pumpversuche durchgeführt. Bezüglich der Pumpversuche und deren Auswirkungen auf die von Lueger angesprochenen Durchlässigkeitsbeiwerte, auf die Ermittlung des Bemessungsgrundwasserspiegels, auf die Prognose der Grund- und Bergwasserbeeinflussung und die Setzungen aufgrund von Grundwasserabsenkungen sowie auf die Grundwasserfauna wurden während der beiden öffentlichen Auflagen in den schriftlichen Stellungnahmen der Bürger und Bürgerinnen sowie der Bürgerinitiativen, die sich nun in ihren aktuellen Stellungnahmen auf Dr. Lueger beziehen, keine Einwendungen erhoben, weshalb diesbezüglich eine Teilpräklusion eingetreten ist.

In Bezug auf die Teilpräklusion im Großverfahren ist festzuhalten, dass bei Kundmachung des Antrages im Großverfahren Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht innerhalb der im Edikt festgesetzten Frist bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben. Auf diese Rechtsfolgen wurde in den beiden Edikten betreffend die Kundmachung des Genehmigungsantrages im Sinne der Judikatur des VwGH hingewiesen (siehe z.B. ZI. 2003/06/0099). § 44b Abs. 1 AVG knüpft den Eintritt der Präklusionswirkung allein an die Kundmachung des Antrages durch Edikt nach § 44a AVG (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, zu §44b). Im Großverfahren geht die Parteistellung verloren, soweit nicht entsprechende Einwendungen vorgebracht wurden. Demgemäß kann es auch zu einer Teilpräklusion kommen, dh dass eine Partei, die entsprechende Einwendungen erhoben hat, nicht darüber hinaus nach Ablauf der im Edikt festgesetzten Frist weitere neue Einwendungen nachtragen kann, weil sie insoweit ihre Parteistellung verloren hat (vgl. VwGH ZI. 2003/06/0099). Da diejenigen Parteien, die sich auf das Gutachten Lueger berufen, zu den vorgebrachten Themen ihre Parteistellung verloren haben, war ihnen zum Ergebnis der Überprüfung des Gutachtens Lueger durch die ho. Behörde kein weiteres Parteiengehör zu gewähren. Die ho. Behörde hat sich jedoch inhaltlich mit dem Vorbringen auseinandergesetzt (siehe Punkt V.5.).

Mit den nach Schluss des Ermittlungsverfahrens eingelangten Stellungnahmen erfolgte keine Auseinandersetzung.

VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen

VI.1. Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000

§ 24f Abs. 1 – 5 UVP-G 2000, BGBl. I Nr. 697/1993, idF BGBl. I Nr. 14/2014, lautet:

„Entscheidung

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

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und
3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

(1a) Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

(2) Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

(3) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

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

(5) In der Genehmigung können angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der

Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Berufungsverfahrens oder gemäß § 24g können die Fristen von Amts wegen geändert werden.“

§ 24f Abs. 6 UVP-G 2000, BGBl. I Nr. 697/1993, idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 lautet:

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

VI.1.1. Zu § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 sind Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Unter „Emissionen von Schadstoffen“ im Sinne dieser Bestimmung sind vom Vorhaben (seinen Anlagen) ausgehende feste (zB Staub; soweit es sich nicht um Abfälle iS der lex specialis des § 24f Abs. 1 Z 3 handelt), flüssige oder gasförmige Stoffe aller Art, soweit sie zu einer Abweichung von der natürlichen Zusammensetzung der freien Luft oder des Wassers der Vorflut in biologischer, chemischer oder physikalischer (Temperatur) Hinsicht führen, zu verstehen. Lärm-Emissionen, Schall- oder elektromagnetische Wellen, Abwärme und Geruch oder Strahlungen sind nicht als Emissionen von Schadstoffen zu verstehen, wohl aber Treibhausgase wie CO₂ (vgl. *Ennöckl/Raschauer/Berghaler*, Kommentar zum UVP-G, 3. Auflage, Rz 34 zu § 17).

Der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima führte in seinem Teilgutachten aus, dass in der UVE zur Begrenzung der Feinstaubemissionen Maßnahmen, wie die Befeuchtung unbefestigter Straßen und Kapselung von Aufbereitungsanlagen und Förderbändern vorgesehen sind. Entsprechend der RVS 04.02.12 sowie in Anlehnung an die Schweizer „Baurichtlinie Luft“ und den Steirischen Baustellenleitfaden schlägt der Sachverständige zusätzlich umfangreiche Maßnahmen für eine weitere Reduktion der Staubbelastung vor. Durch diese Maßnahmen werden auch die Zusatzbelastungen durch Staubdepositionen erheblich reduziert. Auch die baubedingte Zusatzbelastung durch Benzo[a]pyren wird durch die Vorschreibung von Partikelfiltern für Baumaschinen als irrelevant eingestuft. Der Sachverständige hielt fest, dass unter Berücksichtigung der von ihm zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen, welche von der ho. Behörde als Nebenbestimmungen in den Bescheid übernommen wurden, die Emissionen nach dem Stand der Technik begrenzt werden. Bezüglich NO₂ stellte der Sachverständige fest, dass es in den Bauphasen zu keinen unzulässigen Immissionsbelastungen kommt und in allen neu belasteten Bereichen die Grenzwerte des vorbeugenden Gesundheitsschutzes eingehalten werden. Immissionen von SO₂, CO, Benzol und Schwermetallen sind gemäß Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima in den Bauphasen vernachlässigbar. In Bezug auf CO₂ führte der Sachverständige an, dass die berechneten Größenordnungen der Emissionen von CO₂ in den Bauphasen im Vergleich zu den gesamtösterreichischen Emissionen vernachlässigbar und zudem nur temporär auf den Bau der A 26 beschränkt sind.

Zu den Betriebsphasen führt der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima aus, dass in den Betriebsphasen 2 und 3 eine Maßnahme betreffend den Betrieb der Tunnellüftung erforderlich ist, derzufolge die Tunnellüftung während der zwei emissionsintensivsten Stunden

jedes Werktages zu betreiben und die Abluft über das dafür vorgesehene Lüftungsbauwerk in 15m Höhe horizontal über den unbesiedelten Bereich der Gleisanlagen der ÖBB auszublasen ist. Diese Maßnahme wurde ebenfalls als Nebenbestimmung in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Darüber hinaus prüfte der Sachverständige den Einsatz von Elektro-Filteranlagen zur Reinigung der Tunnelabluft hinsichtlich Feinstaub (PM₁₀) bzw. von DeNox-Anlagen zur Reduktion der Emissionen von Stickoxiden, kam aber zum Ergebnis, dass deren Einsatz nicht erforderlich ist, zumal diese auch mit Nachteilen verbunden sind. Bezüglich der Elektro-Filteranlage wies er sowohl in seinem Teilgutachten als auch in der mündlichen Verhandlung darauf hin, dass die Feinstaubimmissionen unter Berücksichtigung der Maßnahmen ohnehin im irrelevanten Bereich liegen, sich durch den Betrieb des Vorhabens die Feinstaubimmissionen insgesamt geringfügig verringern und dem positiven Effekt einer solchen Filterung ein hoher Energieverbrauch mit den entsprechenden Nachteilen gegenübersteht, sodass die Kosten-Nutzen-Relation ungünstig ist. Bei DeNox-Anlagen ist noch von einer wesentlich ungünstigeren Kosten-Nutzen-Relation auszugehen, zudem sind diese zum derzeitigen Zeitpunkt energetisch nicht sinnvoll einsetzbar. Ergänzend wies er darauf hin, dass es durch das Vorhaben auch ohne Filterung zu einer geringfügigen Abnahme der Stickoxid-Emissionen im Vergleich zur Nullvariante kommt. Der Sachverständige sah jedoch für den Fall, dass im Zuge des Monitorings relevante Feinstaubzusatzbelastungen durch den Betrieb des Tunnels Freinberg bei Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte für Feinstaub nicht ausgeschlossen werden können, vor, dass eine Filterung der Tunnelabluft durchzuführen ist. Dieser Maßnahmenvorschlag wurde ebenfalls als Nebenbestimmung in den Bescheid übernommen.

Bezüglich der weiteren Luftschadstoffe führte der Sachverständige aus, dass es durch diese zu keinen nachteiligen Auswirkungen auf die Luftqualität kommt. Bei CO₂ kommt es durch das Vorhaben ebenfalls zu keiner relevanten Veränderung, denn sowohl in Betriebsphase 1 als auch in Betriebsphase 2 bleiben die Emissionen im Vergleich zur Nullvariante annähernd gleich und in Betriebsphase 3 kommt es zu einer geringfügigen Abnahme der Gesamtemissionen von CO₂ um rund 819 t/a (-0,3%).

Der Sachverständige für Oberflächen- und Grundwasser führt in seinem Teilgutachten aus, dass sämtliche im Zuge der Portalbereichs- und Tunnelherstellung sowie der Herstellung der Unterflurtrassen und der Baustelleneinrichtungsflächen anfallenden Abwässer über Gewässerschutzanlagen gereinigt werden und danach den Bestimmungen der allgemeinen Abwasseremissionsverordnung zu entsprechen haben. Damit können die Wässer sowohl in die Donau als Vorfluter als auch in den öffentlichen Kanal der Stadt Linz geleitet werden. Dies betrifft neben den andringenden Bergwässern v.a. Brauchwässer aus den Vortrieben, Abwässer der Baustelleneinrichtungsflächen und Reifenwaschanlagen. Der Sachverständige hält schließlich fest, dass die vorgesehene Reinigung der Bauabwässer dem Stand der Technik entspricht und damit jedenfalls die Einhaltung der für Oberflächengewässer geforderten Qualitätsziele gewährleistet ist. Die Donau wird dadurch nur unmaßgeblich in ihrer Qualität sowie Abflussmenge beeinflusst.

Zu den Betriebsphasen führt der Sachverständige für Oberflächen- und Grundwasser aus, dass die geplante Sammlung, Ableitung und Reinigung der Straßenwässer dem Stand der Technik entspricht. Die Straßen- und Fahrraumwässer werden in die öffentliche Kanalisation der Stadt Linz eingeleitet, ausgenommen der südliche Abschnitt der Donaubrücke, dessen Straßenwässer

in einer Gewässerschutzanlage gereinigt und anschließend in die Donau abgeleitet werden. Die Ableitung der aus der Tunnelreinigung belasteten Waschwässer erfolgt über die Straßenentwässerung in eigene Waschwasserbecken im Bereich der Tunnelportale, wo sie gereinigt und in den öffentlichen Kanal geleitet werden. Für den Fall eines Unfalls in einem der Tunnel bzw. der Unterflurtrasse mit Schadstoffaustritt erfolgt die Ableitung in eigene Schadstoffauffangbecken, aus denen die Wässer extern entsorgt werden. Der Sachverständige bestätigte auch, dass in jeder der Betriebsphasen der entsprechende Straßenabschnitt bereits mit der dem Endzustand in diesem Bereich dem Stand der Technik entsprechenden Straßenentwässerung ausgestattet ist. Gemäß dem Teilgutachten des Sachverständigen für Oberflächen- und Grundwasser führt die Einleitung von Straßenwässern sowie der Bergwässer aus den Tunnelstrecken zu keiner Verschlechterung des Zustandes der Donau. In Bezug auf das Grundwasser führte der Sachverständigen an, dass bei Umsetzung der zusätzlich geforderten Maßnahmen relevante quantitative und qualitative Beeinflussungen des Grundwassers bzw. von Grundwasserkörpern sowohl in der Bau- als auch Betriebsphase ausgeschlossen sind.

Auf Grund der schlüssigen und nachvollziehbaren Aussagen der Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima bzw. Oberflächen- und Grundwasser und der von Ihnen zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen ist davon auszugehen, dass die durch das gegenständliche Vorhaben verursachten Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt werden. Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

VI.1.2. Zu § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000

Im Umweltverträglichkeitsgutachten wurde von den Sachverständigen bestätigt, dass unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin in den Einreichunterlagen (Einreichprojekt Dezember 2008 - Projektänderung Dezember 2011) vorgesehenen und von den Sachverständigen zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter möglichst gering gehalten wird.

Im Hinblick auf die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a – c UVP-G 2000 ist festzuhalten:

§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000:

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 sind jedenfalls Immissionen zu vermeiden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a leg. cit. und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c leg. cit. nach diesen Vorschriften zu beurteilen. Maßgeblich für die Beurteilung der Vorhabenswirkungen auf den Menschen sind die Belastungen durch Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall, Luftschadstoffe und Lichtimmissionen sowohl in den Bauphasen als auch in den Betriebsphasen. Aufbauend auf den Teilgutachten der Sachverständigen, insbesondere jener für die Fachbereiche Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall, Luftschadstoffe und Klima, Geologie und Hydrogeologie und Oberflächen- und Grundwasser wurde vom Sachverständigen für Humanmedizin das Vorhaben dahingehend geprüft, ob es durch eine oder mehrere in Betracht kommende Einwirkungsarten zu einer Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen kommt.

Die Beurteilung und Bewertung der Immissionseinwirkungen auf Menschen im Untersuchungsraum erfolgte dabei unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin bereits im Projekt vorgesehenen und aller im gegenständlichen Umweltverträglichkeitsgutachten bzw. in der Ergänzung der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin aufgrund der BStLärmIV zusätzlich geforderten Maßnahmen.

Für den Fachbereich Lärm legte der humanmedizinische Sachverständige in seinem Teilgutachten die aus medizinischer Sicht in den Bau- und Betriebsphasen einzuhaltenden Richtwerte für Nachbarn und Betriebsanrainer fest. Diese Richtwerte sind zum Teil abhängig von der Dauer der Bauarbeiten und umfassen auch Richtwerte zum Schutz des Freiraums in den Bau- und Betriebsphasen. Die Einhaltung dieser Richtwerte wurde vom Sachverständigen als unbedingt erforderliche Maßnahmen in das Umweltverträglichkeitsgutachten und von der Behörde als Nebenbestimmungen in den Bescheid übernommen.

Zu den Bauphasen hielt der Sachverständige fest, dass unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehenen bzw. von den Sachverständigen zusätzlich vorgeschlagenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen und bei Einhaltung der festgelegten Richtwerte eine Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen durch eine vom Vorhaben unmittelbar oder mittelbar ausgehende Einwirkung von Lärm ausgeschlossen ist. In diesem Zusammenhang wurde vom Sachverständigen auch festgehalten, dass erforderliche passive Lärmschutzmaßnahmen den betroffenen Nachbarn nach Durchführung einer Detailevaluierung vor Beginn der jeweiligen Bauphase nachweislich anzubieten und nach Zustimmung zur Verfügung zu stellen sind. Zur Überwachung der Einhaltung der Richtwerte sowie der Umsetzung der erforderlichen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ist eine Sonderfachperson Lärm gemäß RVS 04.05.11 zu bestellen.

Auch in Bezug auf die Betriebsphasen kam der Sachverständige unter Berücksichtigung passiver Lärmschutzmaßnahmen, wie sie z.B. aufgrund von Planungsrichtwertüberschreitungen beim Bau umzusetzen sind und unter Berücksichtigung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen, die aufgrund des Betriebes der A 26 zu erfolgen haben, zum Ergebnis, dass der Betrieb der A 26 nicht gesundheitsgefährdend ist. In der Ergänzung des Teilgutachtens Humanmedizin vom September 2014 aufgrund des Inkrafttretens der BStLärmIV am 3. September 2014 hielt der Sachverständige nochmals fest, dass das Vorhaben zu keiner Gefährdung der Gesundheit von Menschen führt (siehe im Detail Punkt „Zur Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung“).

Zu einer möglichen Gesundheitsgefährdung durch Erschütterungen und Sekundärschall ist festzuhalten, dass gemäß dem Umweltverträglichkeitsgutachten in den Bauphasen die Grenzwerte der VOLV – Verordnung Lärm und Vibrationen im Bereich der nächsten Anrainer sehr deutlich unterschritten werden und daher eine Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen durch Erschütterungen während der Bauphase ausgeschlossen ist. In den Betriebsphasen werden die Erschütterungen des Straßenverkehrs in den Gebäuden deutlich unter der Fühlschwelle liegen. Eine Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen durch Erschütterungen während der Betriebsphasen wurde daher vom Sachverständigen für Humanmedizin ebenfalls ausgeschlossen.

Der Sachverständige für Humanmedizin legte in seinem Teilgutachten umfassend die medizinischen Vorgaben für Luftschadstoffimmissionen dar, die er seiner Beurteilung zugrunde legte.

Zu den Bauphasen hielt der Sachverständige fest, dass in den Bauphasen die Belastungen durch Stickstoffdioxid nicht den aus medizinischer Sicht einzuhaltenden Grenzwert überschreiten und damit die NO₂-Belastung auch nicht als gesundheitsgefährdend anzusehen ist. Die Zusatzbelastungen bei Feinstaub sind unter Berücksichtigung der vom Sachverständigen für Luftschadstoffe geforderten Maßnahmen, die auch als Nebenbestimmung in den Bescheid aufgenommen wurden, aus medizinischer Sicht als akzeptabel anzusehen, weil diese Immissionen hauptsächlich aus inertem Staub bestehen, der aus medizinischer Sicht weniger gefährlich ist als motorbezogene Feinstaubkomponenten und weil die höheren Immissionen nur vorübergehend einwirken bzw. die errechneten Maximalbelastungen nicht über die gesamte Bauzeit auftreten werden. Auch bei den weiteren Luftschadstoffen kommt es zu keiner Gefährdung der Gesundheit.

In Bezug auf die Betriebsphasen stellte der Sachverständige für Humanmedizin fest, dass die erhöhte Feinstaubbelastung in der Betriebsphase 1 an einem Immissionspunkt durch eine Maßnahme, die von der Behörde auch als Nebenbestimmung in den Bescheid übernommen wurde, soweit reduziert wird, dass das Irrelevanzkriterium eingehalten werden kann. In den Betriebsphasen 2 und 3 sind die Immissionszunahmen auch ohne zusätzliche Maßnahmen irrelevant. Die Immissionen an Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) sind daher nicht gesundheitsgefährdend. Die NO₂-Belastungen übersteigen nicht die aus medizinischer Sicht einzuhaltenden Grenzwerte, somit ist auch die NO₂-Belastung als nicht gesundheitsgefährdend anzusehen. Bei den anderen Luftschadstoffen kommt es zu keinen Grenzwertüberschreitungen bzw. zu keinen relevanten Zusatzbelastungen, daher sind gemäß dem humanmedizinischen Gutachten auch keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit zu befürchten.

Eine Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen durch Luftschadstoffimmissionen während der Bau- und Betriebsphasen wurde somit vom Sachverständigen ausgeschlossen.

Bezüglich Lichtimmissionen stellte der Sachverständige für Humanmedizin fest, dass während der Bauphasen nicht mit Blendungen und Aufhellungen in den sensiblen Nachtstunden zu rechnen ist. Sollte es zu Beschwerden kommen, sind diese zu prüfen und gegebenenfalls sind die Lichtimmissionen soweit zu reduzieren, dass es zu keinen Aufhellungen und Blendungen im Wohnbereich von Anrainern kommt. Dies wurde vom Sachverständigen als unbedingt erforderliche Maßnahmen in das Umweltverträglichkeitsgutachten und von der Behörde als Nebenbestimmung in den Bescheid aufgenommen. Eine Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen in den Bauphasen konnte dadurch vom Sachverständigen ausgeschlossen werden. Während der Betriebsphasen ist gemäß dem Teilgutachten Humanmedizin nicht mit Blendungen während der sensiblen Nachtzeit zu rechnen. Aufhellungen aufgrund sicherheitstechnischer Beleuchtung sind jedoch möglich. Aufhellungen durch sicherheitstechnisch nicht erforderliche Beleuchtung wurden mittels Maßnahme auf die Richtwerte gemäß ÖNORM O 1052 beschränkt. Auch für die Betriebsphasen wurde in Folge vom Sachverständigen eine Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen ausgeschlossen.

Im Umweltverträglichkeitsgutachten wurde vom Sachverständigen für Humanmedizin zur Frage, ob durch eine vom Vorhaben unmittelbar oder mittelbar ausgehende Einwirkung auf das Oberflächen- oder Grundwasser und den Boden während der Bauphasen das Leben oder die Gesundheit gefährdet werde, ausgeführt, dass in den Bauphasen bei Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen, der Projektvorgaben und der unbedingt erforderlichen Maßnahmen relevante Beeinflussungen vom Grundwasserkörper auszuschließen sind und

Trinkwassernutzungen qualitativ nicht maßgeblich beeinflusst werden. In den Betriebsphasen werden im Einflussbereich des Vorhabens liegende Trinkwassernutzungen qualitativ nicht beeinträchtigt, wobei der Sachverständige zum Ergebnis kam, dass keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit zu erwarten sind.

Der Sachverständige für Humanmedizin stellte bezüglich Radon fest, dass in der Bauphase Radon-Belastungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, dass aber aufgrund der vom Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie vorgesehenen Maßnahme, wonach beim Vortrieb der Tunnel, sowie beim Transport von Tunnelausbruchsmaterial und Bodenaushub, sowie bei deren Deponierung, die Bestimmungen der Natürliche Strahlenquellen-Verordnung einzuhalten sind, eine Gefährdung der Gesundheit durch Strahlung auszuschließen ist. In den Betriebsphasen sind Einwirkungen von (radioaktiver) Strahlung auf Anrainer ausgeschlossen.

Zur **Gefährdung des Eigentums** oder **sonstiger dinglicher Rechte** ist darauf hinzuweisen, dass § 75 Abs. 1 GewO – dem das UVP-G 2000 diesbezüglich nachgebildet ist - ausdrücklich klarstellt, dass unter einer Gefährdung des Eigentums nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums zu verstehen ist. Das UVP-G 2000 und die GewO 1994 schützen das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist, nicht hingegen bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes (vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 24. Juni 2009, Zl. 2007/05/0171 mwN und Punkt IV.4 der Begründung dieses Bescheides).

Diesbezüglich ist festzuhalten, dass im Umweltverträglichkeitsgutachten in Bezug auf Lärm, Erschütterungen und Luftschadstoffe festgestellt wurde, dass es zu keiner Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte kommt. Diesbezüglich kann auf das o.a. verwiesen werden.

In Bezug auf Auswirkungen durch Erschütterungen und Sekundärschall hielt auch der Sachverständige für Erschütterungen fest, dass die Bauarbeiten bei entsprechender Sorgfalt ohne Gefährdung der benachbarten Gebäude durchgeführt werden können. Es wurde auch ein Beweissicherungsprogramm vorgesehen. Bezüglich der Betriebsphasen stellte der Sachverständige fest, dass Schäden an Bauwerken aufgrund Kfz-Verkehr ausgeschlossen werden können.

Der Sachverständige für Oberflächen- und Grundwasser konnte ebenfalls eine Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte ausschließen.

Auch in Bezug auf die Landwirtschaft wurde im Umweltverträglichkeitsgutachten festgestellt, dass die Auswirkungen durch Luftschadstoffe auf die Landwirtschaft als vertretbar eingestuft werden. Beeinträchtigungen angrenzender landwirtschaftlicher Flächen infolge verkehrsbedingter Schadstoffimmissionen sind nur in Randbereichen während des Baus zu erwarten (Staub), dafür wurden jedoch vom Sachverständigen entsprechende Maßnahmen vorgesehen. Auch für biologisch bewirtschaftete Flächen sind keine Beeinträchtigungen durch Schadstoffbelastungen zu erwarten. Es wird auch zu keinen Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Nutzflächen durch Veränderungen des Mikroklimas kommen. Auch sind keine Auswirkungen auf den Bodenwasserhaushalt zu erwarten. Bezüglich einer für die

Bauphase benötigten Fläche führte der Sachverständige an, dass es zu Beeinträchtigungen komme. Durch Maßnahmen können jedoch die Beeinträchtigungen auf ein Maß reduziert werden, dass die Auswirkungen in Summe als vertretbar eingestuft werden.

In Bezug auf Setzungen führte der Sachverständige für Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit aus, dass die zu erwartenden Setzungen im Einreichprojekt dargestellt und dass im Bereich der Bebauung die Vermeidung von konstruktiven Schäden durch Begrenzung der Gebäudeschiefstellung als Ziel definiert wurde. Zur Vermeidung von unzulässigen Setzungen und Winkelverdrehungen im Bereich der Gebäude sind Maßnahmen vorgesehen. Mit diesen Maßnahmen ist es möglich, die Setzungen zu beschränken und insbesondere die Winkelverdrehung der Gebäude auf maximal 1:500 zu begrenzen. Der Sachverständige verweist weiters darauf, dass die für ein Gebäude zulässigen Setzungsunterschiede bzw. Winkelverdrehungen von statischen, materialtechnischen, architektonischen und betrieblichen Aspekten abhängen. Ohne exakte Kenntnis des Zustandes der Gebäude kann aber nur auf die üblicherweise angenommenen Werte zurückgegriffen werden: Demnach sind Schiefstellungen bzw. Verkrümmungen bis 1:500 im Regelfall für Gebäude unproblematisch. Ausnahmen können Rahmenkonstruktionen mit Ausfachungen bilden, insbesondere wenn sie unter Zwängspannungen aus Bombardements im 2. Weltkrieg stehen. In solchen Fällen wäre eine Winkelverdrehung von max. 1:600 bis 1:700 anzustreben. Bei Werten zwischen 1:500 und 1:250 sind Schäden nicht auszuschließen. Winkelverdrehungen stärker als 1:250 sollen jedenfalls vermieden werden, da sie bereits Risse in tragenden Wänden hervorrufen können. Dieser Richtwert gilt für eine „Muldenlagerung“ (Setzungsmulde); bei der kritischen „Sattellagerung“ treten Risse erfahrungsgemäß bereits bei Winkelverdrehungen von 1:300 bis 1:400 auf, Setzungen, die gleichmäßig auftreten, bleiben für Gebäude ohne nennenswerte Relevanz. Sofern die statischen Analysen (Detailplanung) bei Gebäuden oder Leitungen unzulässige Setzungsdifferenzen ergeben, sind Zusatzmaßnahmen an der Baugrubensicherung selbst (steifer Verbau) oder an den angrenzenden Gebäuden (z.B. Unterfangungen) und Leitungen (z.B. Freilegungen) vorzusehen. Das Projekt sieht bei dem in offener Bauweise zu errichtenden Tunnel Freinberg eine verformungsarme Bauweise vor, sodass aus derzeitiger Sicht die gewählten Maßnahmen ausreichend sind. Falls die Detailstatik örtlich größere Verformungen ergibt, sind Zusatzmaßnahmen zur Verformungsminimierung zu treffen. Unabhängig davon wird ein geotechnisches Messprogramm notwendig. Diese Vorgangsweise entspricht der international gebräuchlichen und auch unter schwierigsten geotechnischen Bedingungen erprobten „Beobachtungsmethode“ („Observational Method“ bzw. „Semi-empirische Dimensionierung“). Sie ist gleichermaßen bei offener Bauweise wie auch bei geschlossener Tunnelbauweise erprobt. Im zweiten Fall liefert die kontinuierliche Auswertung der geotechnischen Messungen während der Vortriebsarbeiten wertvolle Hinweise auf voraus liegende Untergrundverhältnisse, wodurch sich das geotechnische Risiko minimieren lässt. Aufgrund vorhabensbedingter Grundwasserabsenkung werden keine relevanten Setzungen an der Geländeoberfläche erwartet. In den Betriebsphasen sind durch das Projekt keine relevanten Auswirkungen auf den Untergrund (Stabilität und Verformungen) zu erwarten.

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten bzw. in der Ergänzung der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin aufgrund der BStLärmIV gelangt die ho. Behörde zur Überzeugung, dass es durch das Vorhaben weder zu einer Gefährdung des Lebens und der Gesundheit noch des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte kommt. Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

Zu § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000:

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000 sind Immissionen zu vermeiden, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen.

Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten geht hervor, dass auf Grundlage der fachlichen Ausführungen der Sachverständigen, insbesondere der für die Fachbereiche Pflanzen, Tiere und Lebensräume, Boden und Landwirtschaft, Waldökologie und Forstwirtschaft, Wildbiologie und Jagdwirtschaft, Gewässerökologie und Fischerei, Luftschadstoffe und Klima, Oberflächen- und Grundwasser, Abfälle und Altlasten sowie Geologie und Hydrogeologie geschlossen werden kann, dass es zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen. Insbesondere eine bleibende Schädigung des Bodens, der Luft, des Tier- und Pflanzenbestandes oder des Zustandes der Gewässer wurde von allen Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche ausgeschlossen:

Im Teilgutachten Boden und Landwirtschaft wurde ausgeführt, dass es zu keiner bleibenden Schädigung des Bodens durch nachhaltige Emissionswirkungen kommt. Insbesondere konnten relevante Schwermetallanreicherungen ausgeschlossen werden, auch durch Stickstoffeinträge kommt es zu keinen wesentlichen negativen Auswirkungen auf landwirtschaftliche sowie an die Straße angrenzende Böden. Einträge durch Tausalze sind nur durch Verkehrsgischt möglich und betreffen gemäß dem Teilgutachten nur die zur Verkehrsanlage gehörenden Böden.

Im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima führte der Sachverständige aus, dass es in den Bauphasen zu keinen Belastungen durch nachhaltige Immissionseinwirkungen durch Luftschadstoffe kommt, da es sich bei den Bauphasen um eine zeitlich begrenzte Einwirkung handelt und die berechneten Maximalbelastungen nicht über die gesamte Baudauer auftreten werden. In den Betriebsphasen kommt es unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahme zu keinen relevanten Immissionsbeiträgen, aus denen Überschreitungen gesetzlicher Grenzwerte resultieren würden. Bei jenen Schadstoffen, bei denen es zu relevanten Zusatzbelastungen kommt, werden die Grenzwerte zum Schutz der Luftqualität eingehalten. Abschließend schloss der Sachverständige eine bleibende Schädigung der Luft aufgrund erheblicher Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Immissionseinwirkungen aus.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen, Lebensräume führte dazu aus, dass die vom Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen durch Immissionseinwirkungen durch Maßnahmen soweit vermindert werden, dass eine bleibende Schädigung des Pflanzen- oder Tierbestands aufgrund erheblicher Belastungen nicht zu erwarten ist.

Auch der Sachverständige für Oberflächen- und Grundwasser schloss eine bleibende Schädigung des Zustandes von Oberflächen- bzw. Grundwassern aus, da relevante Einträge von vorhabensbedingten Luftschadstoffen in Oberflächengewässer sowohl in den Bau- als auch Betriebsphasen ausgeschlossen sind und auch die Auswirkungen auf die vom Vorhaben berührten Grundwasserkörper mit gering bis vernachlässigbar beurteilt werden. Eine Verschlechterung sowohl des chemischen wie auch des mengenmäßigen Zustandes wird nicht erwartet.

Auch im Fachbereich Gewässerökologie ist in den Bauphasen bei Einhaltung der Maßnahmen nur eine unwesentliche Beeinträchtigung der Gewässerzönosen zu erwarten. In den Betriebsphasen wird die Donau nur unwesentlich in ihren quantitativen und qualitativen Parametern verändert. Eine Schädigung der Gewässerzönosen ist auszuschließen.

Der Sachverständige für Forstwirtschaft hielt fest, dass durch die Einwirkung von Luftschadstoffen die Wirksamkeit der Waldfunktionen nicht nachhaltig beeinträchtigt wird und beurteilte die Auswirkungen daher als nicht relevant. Auch die Auswirkungen durch mikroklimatische Veränderungen werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahme als geringfügig beurteilt. Die Beeinflussung durch qualitative oder quantitative Veränderungen des Oberflächen- oder Grundwassers werden ebenfalls als geringfügig eingestuft. Auch die Auswirkungen auf die Wildbiologie werden vom Sachverständigen sowohl für die Bau- als auch die Betriebsphasen als geringfügig bewertet werden.

Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

Zu § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000:

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000 sind jedenfalls Immissionen zu vermeiden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a leg. cit. und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c leg. cit. nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Aufbauend auf den Teilgutachten der Sachverständigen der Fachbereiche Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall und Luftschadstoffe und Klima wurden vom Sachverständigen im Teilgutachten für Humanmedizin die diesbezüglichen Auswirkungen des Vorhabens geprüft.

Bezüglich Lärm kam der humanmedizinische Sachverständige in seinem Teilgutachten zum Ergebnis, dass bei Einhaltung der im Teilgutachten adaptierten Richtwerte (siehe bereits oben), welche vom Sachverständigen auch als Maßnahmen vorgeschlagen und von der ho. Behörde als Nebenbestimmungen in den Bescheid aufgenommen wurden, und bei Berücksichtigung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen eine erhebliche Belästigung von Menschen in den Bau- und Betriebsphasen auszuschließen ist. Zur Überwachung der Einhaltung der Planungsrichtwerte ist eine Sonderfachperson aus dem Fachbereich Lärm gemäß RVS 04.05.11 zu bestellen. In der Ergänzung des Teilgutachtens Humanmedizin vom September 2014 aufgrund des Inkrafttretens der BStLärmIV am 3. September 2014 hielt der Sachverständige nochmals fest, dass das Vorhaben zu keinen erheblichen Belästigungen führt (siehe im Detail Punkt „Zur Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung“).

Wie bereits oben ausgeführt, legte der Sachverständige in seinem Gutachten Planungsrichtwerte für Erschütterungen und Sekundärschall fest, die sicherstellen, dass die Einwirkungen in der Bau- bzw. in den Betriebsphasen so limitiert sind, dass mit keinen erheblichen Belästigungen und mit keiner nachhaltigen Störung des Wohlbefindens zu rechnen sein wird. Mit den Richtwerten für die Bauphase Nacht soll insbesondere mit ausreichender

Sicherheit das Aufwachen durch Erschütterungsimmissionen bzw. einwirkenden Sekundärschall verhindert werden.

In Bezug auf die Bauphasen hielt der Sachverständige fest, dass je nach Baubereich mit einer Wahrnehmung von Erschütterungsimmissionen und/oder Sekundärschallimmissionen zu rechnen ist und es erforderlich ist, um erhebliche Belästigungen bzw. eine Gefahr für die Gesundheit auszuschließen, die Planungsrichtwerte zu unterschreiten. Da dies derzeit jedoch nicht mit ausreichender Sicherheit prognostiziert werden kann, ist der Bau mittels Messstellen zu überwachen und sind bei Überschreitung der Planungsrichtwerte sofort Maßnahmen zu setzen, um die Planungsrichtwerte einzuhalten. Bei Einhaltung der Planungsrichtwerte ist mit keiner erheblichen Belästigung bzw. keiner Gefährdung der Gesundheit zu rechnen. Im Hinblick auf diese Aussagen des Sachverständigen für Humanmedizin und im Hinblick darauf, dass die geforderten Planungsrichtwerte, das Monitoring (zur Zulässigkeit siehe auch Erkenntnis des VwGH vom 19. Dezember 2013, Zl. 2011/03/0160) und die Sonderbauaufsicht als Nebenbestimmungen in den Bescheid übernommen wurden, ist sichergestellt, dass es in den Bauphasen zu keinen unzumutbaren Belästigungen durch Erschütterungen und Sekundärschall kommt.

In Bezug auf die Betriebsphasen hielt der Sachverständige fest, dass nicht davon auszugehen ist, dass Erschütterungsimmissionen durch Straßenverkehr wahrgenommen werden können und auch nicht mit Sekundärschallimmissionen zu rechnen ist. Die Behörde konnte daher den Schluss ziehen, dass es auch in den Betriebsphasen zu keinen unzumutbaren Belästigungen von Nachbarn/Nachbarinnen durch Erschütterungen und Sekundärschall kommt.

Der Sachverständige für Humanmedizin führte dazu aus, dass durch die vom Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vorgesehenen Maßnahmen zur Staubreduktion, welche als Nebenbestimmungen in den Bescheid übernommen wurden, keine sichtbaren Belastungen durch Grobstaub zu befürchten sind und daher auch keine erhebliche Belastung zu erwarten ist. In Bezug auf Geruchsimmissionen hielt der Sachverständige für Humanmedizin fest, dass mit störenden Geruchsimmissionen aufgrund der derzeit in Verwendung stehenden Motorkraftstoffe bzw. Kraftfahrzeuge nicht zu rechnen ist.

Die ho. Behörde gelangt auf Grundlage dieser Aussagen des Sachverständigen zum Schluss, dass es auch im Fachbereich Luftschadstoffe und Klima zu keiner unzumutbaren Belästigung von Nachbarn/Nachbarinnen kommt.

Der Sachverständige für Humanmedizin hielt in seinem Teilgutachten fest, dass bei Belästigungen durch Lichtimmissionen zwischen Aufhellungen und Blendungen zu unterscheiden ist, wobei Blendungen jedenfalls zu vermeiden sind und es nur zu Aufhellungen kommen kann, wenn Dunkelstunden vorliegen. In Folge legte er Planungsrichtwerte für die zulässigen Lichtimmissionen in den Dunkelstunden in den Bau- und Betriebsphasen fest. Diese Vorgaben wurden vom Sachverständigen auch als unbedingt erforderliche Maßnahmen in sein Teilgutachten übernommen und von der ho. Behörde als Nebenbestimmungen in den Bescheid aufgenommen. Der Sachverständige hielt dazu auch fest, dass bei Einhaltung der Richtwerte keine relevanten Aufhellungen im Bereich der nächsten Nachbarn/Nachbarinnen zu erwarten sind. Auf Grundlage dieser Aussagen des Sachverständigen und der Maßnahmenvorschreibungen kommt die Behörde zum Schluss, dass es in den Bau- und Betriebsphasen zu keiner unzumutbaren Belästigung von Nachbarn/Nachbarinnen durch Lichtimmissionen kommt.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass es weder in den Bau- noch in den Betriebsphasen zu unzumutbaren Belästigungen durch Lärm, Erschütterungen, Sekundärschall, Luftschadstoffe und Lichtimmissionen kommt. Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung BGBl. II Nr. 215/2014

Gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 ist für den Fall, dass besondere Immissionsschutzvorschriften bestehen, die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a leg. cit. und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c leg. cit. nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Am 3. September 2014 ist die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen (BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014, in Kraft getreten. Für UVP-Verfahren geltende Übergangsvorschriften gibt es dabei nur insoweit, als gemäß § 16 bei Bundesstraßenvorhaben, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung bei der Behörde zur Genehmigung eingereicht wurden, es zulässig ist, anstelle des Anpassungswertes gemäß § 11 Abs. 2 auch andere dem Stand der Technik entsprechende Anpassungswerte zu verwenden. Die BStLärmIV ist daher auf das gegenständliche Vorhaben anzuwenden.

Aufgrund dessen wurde von der Projektwerberin als Auskunftserteilung gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 ein Bericht „Fachbereich Schalltechnik – Evaluierung gemäß BStLärmIV“ vorgelegt und wurden in Folge die Teilgutachten Lärm und Humanmedizin ergänzt. Zu berücksichtigen war dabei, dass es sich gemäß der Rechtsprechung des VfGH zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV (V 87/06, *Koralmbahn*) bei den Grenzwerten einer Immissionsschutz-VO um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. Auch der VwGH geht davon aus, dass, wenn der medizinische Gutachter im UVP-Gutachten die Einhaltung von strengeren Grenzwerten als zwingend erforderlich erachtet, die vom Mediziner festgelegten Grenzwerte maßgeblich sind (vgl. VwGH 2012/03/0045, *Pottendorfer Linie*, VwGH 2010/03/0014, *Koralmbahn*, sowie RdU-Sonderheft April 2014, Seite 26ff).

Der Sachverständige für Lärm stellte in der Ergänzung des Teilgutachtens fest, dass der maßgebende Immissionsort für die Berechnung der bau- und der betriebsbedingten Immissionen bei den Nachbarn bereits in der UVE dem Stand der Technik entsprechend auf der Fassade ohne Reflexion an der Gebäudefassade bzw. an der Fensteroberfläche, in der Berechnungshöhe der jeweiligen Geschosse des Objektes gewählt wurde und damit den Vorgaben des § 4 BStLärmIV entsprechen. Für die betroffenen Objekte erfolgten die Beurteilung der Lärmauswirkungen sowie die Ermittlung der straßen- und objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen. Der Sachverständige bestätigte weiters, dass die Tabellen der Evaluierung die zur Beurteilung gemäß BStLärmIV erforderlichen Indizes enthalten, dass diese gemäß § 7 Abs. 1 ermittelt wurden und für die Beurteilung gemäß § 6 Abs. 1 – 4 BStLärmIV in Tabellen ausreichend dargestellt sind. Die Bauphasen wurden dem gemäß § 11 Abs. 1 BStLärmIV ermittelten Index $L_{r,Bau,Tag,W}$ einer Regelmonatsbetrachtung unterzogen. Der Sachverständige für Lärm führte auch aus, warum die bei diesem Vorhaben gewählten Anpassungswerte für das konkrete Projekt zutreffend gewählt wurden.

Nach Vergleich der von ihm im Teilgutachten vorgeschlagenen Maßnahmen mit den Vorgaben der BStLärmIV kam der Sachverständige für Humanmedizin zum Ergebnis, dass bezüglich des

Baulärms zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind; im Übrigen hielt er die von ihm im Teilgutachten abgegebene Gesamtbewertung und die Maßnahmen vollinhaltlich aufrecht. Begründend führte er dazu an, dass die im Teilgutachten festgelegten Ziel- und Richtwerte für den Fachbereich Lärm und die geforderten Maßnahmen aufgrund der besonderen Erfordernisse (Baulärm im dicht besiedelten Stadtgebiet, Autobahn im direkten Nahbereich von Wohnsiedlungen) im Sinne des Anrainerschutzes strenger als die Bestimmungen der BStLärmIV sind.

Abschließend bestätigte der Sachverständige für Humanmedizin nochmals, dass unter Berücksichtigung der im Einreichprojekt angeführten Maßnahmen, der in den Teilgutachten Lärm und Humanmedizin vorgesehenen Maßnahmen sowie der nunmehr zusätzlich erforderlichen Maßnahmen das Vorhaben aus humanmedizinischer Sicht in allen Bau- und Betriebsphasen umweltverträglich ist. Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen führen weder zu Gesundheitsgefährdungen noch zu erheblichen Belästigungen. Der Beurteilungsmaßstab gemäß § 5 BStLärmIV wurde dabei herangezogen.

In Bezug auf die Zumutbarkeit in den Bauphasen hielt der Sachverständige für Lärm fest, dass von der Projektwerberin bereits in den Projektunterlagen bautechnische bzw. schalltechnische Minderungsmaßnahmen im Sinne des § 12 BStLärmIV vorgesehen sind, dass aber darüber hinausgehende Maßnahmen in seinem Teilgutachten vorgesehen wurden bzw. nunmehr eine weitere Maßnahme vorgesehen wurde.

Festzuhalten ist, dass bereits im Teilgutachten Humanmedizin Grenzwerte für den Schutz von Arbeitnehmern festgelegt wurden. Im Hinblick auf den Schutz von Personen, die sich in Einrichtungen regelmäßig vorübergehend aufhalten, wurde vom Sachverständigen für Humanmedizin festgehalten, dass bei diesen die Beurteilung des zulässigen Lärms dem von Wohnanrainern entspricht. § 6 Abs. 4 und § 10 Abs. 5 der BStLärmIV wurde damit entsprochen.

In Bezug auf die Verpflichtung gemäß § 8 Abs. 1 BStLärmIV wurde vom Sachverständigen für Lärm in seiner Ergänzung des Teilgutachtens geprüft, ob bei Lärmimmissionen, ausgehend vom Verkehr auf der A 26, der zur Einhaltung des zulässigen vorhabensbedingten Immissionseintrages und der Immissionsgrenzwerte gemäß § 6 erforderliche Lärmschutz für Nachbarn, mit Ausnahme der Arbeitnehmer benachbarter Betriebe im Sinne des § 6 Abs. 4, vorrangig durch straßenseitige Maßnahmen sichergestellt wird. Die Prüfung erfolgte abschnittsweise für die Bereiche „Knoten Hummelhof – ASt. Unionstraße (B 139)“, „Westbrücke“, „Bereich Westbrücke – HAST. Waldeggstraße“, „ASt. Bahnhof“ und „Bereich Donaubrücke“. Vom Sachverständigen wurde dabei schlüssig und nachvollziehbar dargelegt, dass allein durch aktive, über die bereits vorgesehenen Maßnahmen hinausgehende Maßnahmen die Einhaltung des vorhabensbedingten Immissionseintrages bzw. der Immissionsgrenzwerte nicht gewährleistet werden kann. Begründend führte er dazu an, dass bis auf den Bereich „Knoten Hummelhof – ASt. Unionstraße (B 139)“ derartige Maßnahmen technisch nicht realisierbar sind. In Bezug auf den Bereich „Knoten Hummelhof – ASt. Unionstraße“ hielt er fest, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen alleine (z.B. eine Einhausung des Verzweigungsbereiches bis zur Westbrücke mit Anschluss an den Tunnel Bindermichl samt Einhausung der Anschlussstellenrampen, alles bei Gewährleistung der Sichtweiten und einer ausreichenden Tunnelbelüftung) im Hinblick auf den erzielbaren Zweck nur unter einem unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand umsetzbar sind. Aufgrund der Lärmimmissionen alleine von der A 26 sind objektseitige Maßnahmen zum Schutz für Räumlichkeiten gemäß der

Ergänzung des Teilgutachtens nur bei einzelnen zur A 26 gerichteten Fassaden in den exponierten Stockwerken von Objekten erforderlich. Im Vergleich der zu erwartenden Kosten für die Errichtung und der damit möglichen Entlastung „bei einzelnen zur A 26 gerichteten Fassaden in den exponierten Stockwerken“ gelangt auch die ho. Behörde zur Überzeugung, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen einen auf den erzielbaren Zweck unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand darstellen würde. Es ist daher der Schutz mittels objektseitiger Maßnahmen zulässig.

Der Einsatz von objektseitigen Maßnahmen in den Bau- und Betriebsphasen ist gemäß § 9 bzw. § 13 BStLärmIV zulässig. Dementsprechend wurden bereits in den Teilgutachten als Maßnahme die Objekte festgelegt und als Auflage in den Bescheid übernommen, die für objektseitigen Lärmschutz vorgesehen sind, die aber einer Detailevaluierung zu unterziehen sind. In der Ergänzung der Teilgutachten Lärm und Humanmedizin wurden aufgrund der BStLärmIV als Maßnahmen weitere Kriterien vorgegeben, die bei der Detailevaluierung zu berücksichtigen sein werden. Ebenso wurden gemäß § 14 BStLärmIV die Qualitätsanforderungen an die objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen als Nebenbestimmung festgelegt.

VI.1.3. Zu § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 sind Abfälle nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, zu entsorgen. Im Fachbereich Abfallwirtschaft und Altlasten im Umweltverträglichkeitsgutachten wird dazu ausgeführt, dass im Einreichprojekt Angaben über anfallende Abfälle für die Abfallfraktionen Bodenaushubmaterial (inkl. Tunnelausbruch), Baurestmassen, Hochbaurestmassen und sonstige Abfälle und für die übrigen beim Baustellenbetrieb anfallenden Fraktionen enthalten sind. Im Einreichprojekt findet sich auch eine detaillierte Darstellung der Wiederverwertung von Bodenaushub, aufbereitetem Tunnelausbruch sowie Beton und Deckenabbruch. Insgesamt müssen rund 2,54 Mio m³ (nach Auflockerung) aus dem Untersuchungsgebiet abtransportiert werden, wovon rund 58,5 % wiederverwendet und 41,5 % deponiert werden. Der Sachverständige für Abfallwirtschaft und Altlasten bestätigte, dass die Ziele und Grundsätze des AWG, Ressourcen (Rohstoffe, Energie, Flächen, Deponievolumen) zu schonen, Abfälle zu verwerten, soweit dies ökologisch zweckmäßig und technisch möglich ist, eingehalten werden. Darüber hinaus schlug der Sachverständige weitere Maßnahmen für den Fachbereich Abfälle und Altlasten vor. Die Vorschreibung dieser Maßnahmen fällt jedoch nicht in die Zuständigkeit des ho. Bundesministers als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012. Im Rahmen von Koordinierungsbesprechungen mit dem Landeshauptmann von Oberösterreich, welcher als Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 dafür zuständig ist, wurde jedoch abgestimmt, dass die Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens in deren Verfahren berücksichtigt und diese Maßnahmen auch in einen Bescheid übernommen werden.

Es ist somit auch die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 erfüllt.

VI.1.4. Zu § 24f Abs. 3 und 4 UVP-G 2000

Gemäß § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem

Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

Die von der ho. Behörde gemäß Abs. 4 leg. cit. vorgenommene Gesamtbewertung hat ergeben, dass kein Abweisungsgrund gemäß § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 gegeben ist. Bei der Gesamtbewertung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ergaben sich unter Berücksichtigung insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung, der UVP-Teilgutachten, des Umweltverträglichkeitsgutachtens, der fachgutachterlichen Stellungnahmen und der Gutachtensergänzungen sowie der fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen der Parteien – bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen – keine schwerwiegenden Umweltbelastungen, die einer Realisierung des in den Einreichunterlagen dargestellten bzw. geplanten Straßenbauvorhabens entgegenstehen. Da das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie die Ergänzungen der Teilgutachten ergeben haben, dass unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und im Einreichprojekt (idF Einreichprojekt Dezember 2008 – Projektänderung Dezember 2011), in der Auskunft gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G – Fachbereich Schalltechnik, Evaluierung gemäß BStLärmIV vom September 2014 und in den Kapiteln 4.3, 4.4 und 6.1 des Gutachtens zum Vorkommen des Wanderfalken im Untersuchungsraum des UVP-Vorhabens A 26 der Projektwerberin vom 25. September 2014 enthaltenen und die von den Sachverständigen zusätzlich, als erforderlich erachteten Maßnahmen in den der Umweltverträglichkeitsprüfung nachfolgenden Genehmigungsverfahren berücksichtigt bzw. in der Detailplanung, Errichtung und Erhaltung des Vorhabens durchgeführt werden, im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau – die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes während aller Bau- und Betriebsphasen gegeben ist.

Die Auflagenvorschläge des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie der Ergänzung der Teilgutachten Lärm bzw. Humanmedizin und Naturschutz wurden, soweit deren Vorschreibung in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie fällt, als Auflagen in den Bescheid übernommen, allenfalls, wo rechtlich geboten, klarer formuliert. Darüber hinaus wurde in den Bescheid eine Bedingung aufgenommen, dass die Verkehrsfreigabe des Abschnittes 1 des gegenständlichen Vorhabens nur dann erfolgen darf, wenn auf der Donaubrücke der A 26 Linzer Autobahn eine Geschwindigkeitsbeschränkung von maximal 60 km/h verordnet wird. Im Hinblick auf § 14 BStLärmIV wurden die Qualitätsanforderungen an Lärmschutzmaßnahmen gemäß § 9 und § 13 BStLärmIV festgelegt. Diese Anforderungen ergaben sich bereits aus dem Teilgutachten Humanmedizin vom 28. Juni 2013. Zu den im UVP-Verfahren bei der ho. Behörde vorgebrachten artenschutzrechtlichen Fragen wurden die Ermittlungen soweit ergänzt, dass sichergestellt ist, dass die zuständige Naturschutzbehörde keine weitere Alternativenprüfung für das mit diesem Bescheid genehmigte Vorhaben durchführen muss.

Durch die zahlreichen Auflagen und Vorschriften wurde sichergestellt, dass der gegenständliche Bescheid zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beiträgt.

Darüber hinaus wurde im Zuge von Koordinierungsbesprechungen mit den Behörden gemäß § 24 Abs. 3 und 4 UVP-G 2000, jeweils idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012, abgestimmt, dass die Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens auch in deren Verfahren berücksichtigt werden.

VI.2. Bestimmung des Straßenverlaufes nach dem BStG 1971

Die maßgeblichen Bestimmungen des BStG 1971, BGBl. Nr. 286, in der Fassung BGBl. I Nr. 96/2013 lauten:

„Bestimmung des Straßenverlaufes, Ausbau und Auflassung von Straßenteilen

§ 4. (1) *Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, die Umweltverträglichkeit und die Erfordernisse des Verkehrs, darüber hinaus die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs. 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse, im Falle eines Ausbaues durch Beschreibung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch Bescheid zu bestimmen. Hiezu können im Bescheid die erforderlichen Auflagen, Bedingungen und Befristungen vorgeschrieben werden. Dieser Bescheid hat dingliche Wirkung und tritt außer Kraft, wenn nicht binnen 10 Jahren ab Rechtskraft mit wesentlichen Baumaßnahmen zur Errichtung begonnen wurde. Wenn dies zweckmäßig erscheint, kann die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens über Antrag in Abschnitten genehmigt werden.*

...

(5) *Vor Erlassung eines Bescheides nach Abs. 1 sind ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige Veröffentlichung im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und in einer im betreffenden Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie durch Anschlag an den Amtstafeln des Gemeindeamtes (Rathauses) der berührten Gemeinden kundzumachen. Innerhalb dieser Auflagefrist kann jedermann schriftlich eine Stellungnahme und können Nachbarn (§ 7a) schriftlich Einwendungen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einbringen.*

...

II. Planung, Bau und Erhaltung Grundsätze und objektiver Nachbarschutz

§ 7. (1) *Die Bundesstraßen sind derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützlich sind; hiebei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen.*

...

(3) Bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen ist vorzusorgen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden. Für die Beurteilung von Beeinträchtigungen ist die Widmung im Zeitpunkt der Kenntnisnahme der Gemeinde von den Planungsabsichten des Bundes bei der öffentlichen Auflage eines Bundesstraßenplanungsgebiets (§ 14) oder, falls ein solches nicht aufgelegt wurde, bei der öffentlichen Auflage des Bundesstraßenbauvorhabens (§ 4) heranzuziehen. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen sind nur zu ergreifen, wenn dies im Verhältnis zum Erfolg mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden kann.

...

Subjektiver Nachbarschutz

§ 7a. (1) Eine Bestimmung des Straßenverlaufes nach § 4 Abs. 1 ist nur zulässig, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird,

- a) dass das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet werden und
- b) dass das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

...

Bundesstraßenbaugebiet

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

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

(3) Nach Ablauf von 3 Jahren nach In-Kraft-Treten einer Verordnung oder Rechtskraft des Bescheides über die Erklärung zum Bundesstraßenbaugebiet haben die betroffenen Liegenschaftseigentümer bzw. allfällige Bergbauberechtigte Anspruch auf Einlösung der bezüglichen Grundstücksteile durch den Bund (Bundesstraßenverwaltung), sofern ihnen eine Ausnahmegewilligung nach Abs. 1, letzter Satz verweigert wurde. Die Bestimmungen der §§ 17 ff finden sinngemäß Anwendung.

(4) Mit dem Bau und dem Wirksamwerden der Bestimmung des § 21 treten die mit der Erklärung zum Bundesstraßenbaugebiet verbundenen Rechtsfolgen außer Kraft.

VI. Behörden und Rechtsschutz

Behörden

§ 32. Behörden im Sinne dieses Bundesgesetzes sind

- 1. des Landeshauptmann für alle Angelegenheiten, die nicht dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorbehalten sind,
- 2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Erlassung von Verordnungen und Bescheiden, die ihm nach diesem Bundesgesetz vorbehalten sind.“

Die zitierten Bestimmungen des BStG 1971 sehen zusammengefasst vor, dass der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des

Bundes (Bundesstraßenverwaltung) den Straßenverlauf einer Bundesstraße im Rahmen der Verzeichnisse des BStG 1971 durch Festlegung der Straßenachse auf Grundlage eines konkreten Projektes durch Bescheid zu bestimmen hat.

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

Beurteilungsmaßstäbe sind gemäß § 7 Abs. 1 BStG 1971 die gefahrlose Benutzbarkeit der Bundesstraße unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände und die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie die Umweltverträglichkeit.

Gemäß § 7 Abs. 3 BStG 1971 ist bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen vorzusehen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden.

In der Entscheidung der Behörde ist auch der Schutz der Nachbarn im Sinne der Bestimmung des § 7a BStG 1971 zu berücksichtigen, wonach eine Bestimmung des Straßenverlaufes nach § 4 Abs. 1 leg. cit. nur zulässig ist, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird, dass einerseits das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet und andererseits das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

Das Vorliegen dieser Kriterien wurde im Rahmen des Ermittlungsverfahrens geprüft.

Zur Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit wird auf die Ausführungen im Begründungspunkt VI.1 dieses Bescheides (Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000) verwiesen. Das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben wurde einem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren gemäß den Bestimmungen des UVP-G 2000 unterzogen und für umweltverträglich befunden. Auch hinsichtlich des Schutzes der Nachbarn kann auf das positive Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung verwiesen werden. Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergibt sich, dass – bei Vorschreibung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen – weder das Leben und die Gesundheit der Nachbarn noch das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

Zu den Kriterien der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Bedachtnahme auf die Erfordernisse des Straßenverkehrs und auf die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges führte der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit aus, dass das gegenständliche Projekt von Ziviltechnikern dem Stand der Technik entsprechend erstellt wurden und Einlagen enthält, in denen die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs der freien Strecken, der Kreuzungen sowie der Tunnel-, Unterflur- und Brückenbauwerke behandelt worden sind. In den Einreichunterlagen sind auch die Ergebnisse des Verkehrssicherheitsaudits berücksichtigt worden und Vorschläge daraus wurden im Projekt umgesetzt (z.B. eine Reduktion der maximalen Längsneigungen (< 5 %), eine Homogenisierung der Anlageverhältnisse durch einheitliche Projektierungsgeschwindigkeiten (VP = 80 km/h auf der Hauptstrecke und VP = 50 km/h auf den Rampen), die Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten, Leistungsfähigkeitsnachweise für kritische Verflechtungs- und Kreuzungsbereiche, Beseitigung von Konfliktpunkten mit nicht motorisiertem Verkehr). Insgesamt stellte der

Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit fest, dass die Kriterien der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Bedachtnahme auf die Erfordernisse des Straßenverkehrs und auf die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung der als unbedingt erforderlich erachteten Maßnahmen für die jeweiligen Betriebsphasen erfüllt sind.

Vor diesem Hintergrund gelangt die ho. Behörde zur Überzeugung, dass das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben auf die Erfordernisse des Straßenverkehrs und die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges ausreichend Bedacht nimmt, die gefahrlose Benutzbarkeit der zu errichtenden Bundesstraße gegeben ist und das Vorhaben den einschlägigen Kriterien der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs entspricht.

Weiters hat die erkennende Behörde, wie bereits oben anhand der Rechtslage dargestellt, auf die Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens Bedacht zu nehmen. Die Voraussetzung der Wirtschaftlichkeit wurde von der zuständigen Fachabteilung IV/ST1 des ho. Bundesministeriums geprüft, wobei als Ergebnis festgestellt wurde, dass die Notwendigkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens in Einlage 1.1.10 des Einreichprojekts dargelegt wurde. Der Einlage ist auch eine ergänzende Stellungnahme der ASFINAG mit Stand 6. November 2012 angeschlossen, in welcher die betriebswirtschaftlichen Vorteile der etappenweisen Realisierung, die Änderung der Baukosten sowie die Nachweise des volkswirtschaftlichen Nutzens beschrieben sind.

Inhaltlich hielt die Fachabteilung zur Wirtschaftlichkeit des Vorhabens fest, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis der geplanten Investition 2,19 beträgt, d.h. der volkswirtschaftliche Nutzen übersteigt die Investitions- und Erhaltungskosten im Jahr 2030 um mehr als das 2-fache. Der volkswirtschaftliche Nutzen wird auch durch eine Sensitivitätsanalyse, in welcher die Infrastrukturkosten um 20 % bei gleichzeitiger Verringerung der Zeitkosten um 20 % erhöht wurden – mit dem Ergebnis eines etwas geringeren, aber immer noch deutlich positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 1,59 – unterstrichen. Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – ASt. Donau Nord, wurde daher bestätigt.

Nach Vorlage des Umweltverträglichkeitsgutachtens bestätigte die Fachabteilung, dass die Wirtschaftlichkeit des Projektes auch unter Berücksichtigung der von den Sachverständigen bzw. der UVP-Behörde als zusätzlich erforderlich erachteten Maßnahmen und der im Rahmen der mündlichen Verhandlung geringfügig geänderten bzw. präzisierten Maßnahmen, gegeben ist.

Auf Grund dieser Ausführungen gelangt die ho. Behörde zu dem Ergebnis, dass die Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens gegeben ist.

Die ho. Behörde kommt daher – auch unter Berücksichtigung der im Rahmen der öffentlichen Auflagen des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens bzw. der im Rahmen des weiteren Ermittlungsverfahrens eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen – zu dem Schluss, dass das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben die Voraussetzungen des § 4 in Verbindung mit den §§ 7 und 7a BStG 1971 erfüllt.

Genehmigungsvoraussetzung des § 20 Immissionsschutzgesetzes-Luft

Gemäß § 20 Abs. 1 Immissionsschutzgesetz-Luft bedarf der Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes keiner gesonderten luftreinhalterechtlichen Genehmigung, es gelten jedoch die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 leg. cit. als zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen. Im Rahmen des Verfahrens nach dem BStG 1971 ist daher zu prüfen, ob das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben die Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 Abs. 2 und 3 IG-L erfüllt.

§ 20 des Immissionsschutzgesetzes-Luft, BGBl. I Nr. 115/1997 in der Fassung BGBl. I Nr. 77/2010 lautet (auszugsweise):

„Genehmigungsvoraussetzungen

§ 20. (1) Anlagen, die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften des Bundes einer Genehmigungspflicht unterliegen, und der Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes bedürfen keiner gesonderten luftreinhalterechtlichen Genehmigung und es gelten die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 als zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen.

(2) Emissionen von Luftschadstoffen sind nach dem Stand der Technik (§ 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002) zu begrenzen.

(3) Sofern in dem Gebiet, in dem eine neue Anlage oder eine emissionserhöhende Anlagenerweiterung oder ein Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes genehmigt werden soll, bereits mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM_{10} gemäß Anlage 1a oder eine Überschreitung

- des um $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erhöhten Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM_{10} gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für $PM_{2,5}$ gemäß Anlage 1b,
- eines in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 festgelegten Immissionsgrenzwertes,
- des Halbstundenmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Tagesmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Halbstundenmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Grenzwertes für Blei in PM_{10} gemäß Anlage 1a oder
- eines Grenzwertes gemäß Anlage 5b

vorliegt oder durch die Genehmigung zu erwarten ist, ist die Genehmigung nur dann zu erteilen, wenn

1. die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten oder
2. der zusätzliche Beitrag durch emissionsbegrenzende Auflagen im technisch möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß beschränkt wird und die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch Maßnahmen zur Senkung der Immissionsbelastung, insbesondere auf Grund eines Programms gemäß § 9a oder eines Maßnahmenkatalogs gemäß § 10 dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 34/2003, ausreichend kompensiert werden, so dass in einem realistischen Szenario langfristig keine weiteren Überschreitungen der in diesem Absatz angeführten Werte anzunehmen sind, sobald diese Maßnahmen wirksam geworden sind.

...“

Anlage 1a des IG-L lautet (auszugsweise):

„Anlage 1a: Immissionsgrenzwerte

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit in ganz Österreich gelten die Werte in nachfolgender Tabelle:

Konzentrationswerte in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (ausgenommen CO: angegeben in mg/m^3)

Luftschadstoff	HMW	MW8	TMW	JMW
Schwefeldioxid	200 *)		120	
Kohlenstoffmonoxid		10		
Stickstoffdioxid	200			30 **)
Schwebestaub	(Anm.: tritt am 31. 12. 2004 außer Kraft)			
PM ₁₀			50 ***)	40
Blei in PM ₁₀				0,5
Benzol				5

*) Drei Halbstundenmittelwerte pro Tag, jedoch maximal 48 Halbstundenmittelwerte pro Kalenderjahr bis zu einer Konzentration von $350 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gelten nicht als Überschreitung.

**) Der Immissionsgrenzwert von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ist ab 1. Jänner 2012 einzuhalten. Die Toleranzmarge beträgt $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und wird am 1. Jänner jedes Jahres bis 1. Jänner 2005 um $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ verringert. Die Toleranzmarge von $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2009. Die Toleranzmarge von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2010. Im Jahr 2012 ist eine Evaluierung der Wirkung der Toleranzmarge für die Jahre 2010 und 2011 durchzuführen. Auf Grundlage dieser Evaluierung hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend gegebenenfalls den Entfall der Toleranzmarge mit Verordnung anzuordnen.

***) Pro Kalenderjahr ist die folgende Zahl von Überschreitungen zulässig: ab In-Kraft-Treten des Gesetzes bis 2004: 35; von 2005 bis 2009: 30; ab 2010: 25.“

Anlage 1b des IG-L lautet:

„Anlage 1b: Immissionsgrenzwert für PM_{2,5}“

zu § 3 Abs. 1

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration von PM_{2,5} gilt der Wert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Mittelwert während eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert). Der Immissionsgrenzwert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ist ab dem 1. Jänner 2015 einzuhalten. Die Toleranzmarge von 20% für diesen Grenzwert wird ausgehend vom 11. Juni 2008 am folgenden 1. Jänner und danach alle 12 Monate um einen jährlich gleichen Prozentsatz bis auf 0% am 1. Jänner 2015 reduziert.“

Anlage 5b des IG-L lautet:

„Anlage 5b“

Zielwerte für Arsen, Kadmium, Nickel und Benzo(a)pyren

Schadstoff	Zielwert ⁽¹⁾
Arsen	$6 \text{ ng}/\text{m}^3$
Kadmium	$5 \text{ ng}/\text{m}^3$
Nickel	$20 \text{ ng}/\text{m}^3$
Benzo(a)pyren	$1 \text{ ng}/\text{m}^3$

(1) Gesamtgehalt in der PM₁₀-Fraktion als Durchschnitt eines Kalenderjahres

Die Zielwerte gemäß Anlage 5b dürfen ab dem 31. Dezember 2012 nicht mehr überschritten werden. Ab diesem Zeitpunkt gelten die Zielwerte als Grenzwerte.

Auf Grund des § 3 Abs. 5 IG-L wurde die Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über Immissionsgrenzwerte und Immissionszielwerte zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation, BGBl. II Nr. 298/2001, erlassen. Diese Verordnung lautet:

„§ 1. Stickstoffoxide im Sinne dieser Verordnung sind die Summe von Stickstoffmonoxid und Stickstoffdioxid, ermittelt durch die Addition als Teile auf eine Milliarde Teile und ausgedrückt als Stickstoffdioxid in $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

§ 2. Zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation werden folgende Immissionsgrenzwerte festgelegt:

- 1. 20 μg Schwefeldioxid/ m^3 für das Kalenderjahr und das Winterhalbjahr (1. Oktober bis 31. März);*
- 2. 30 μg Stickstoffoxide/ m^3 für das Kalenderjahr.*

§ 3. Zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation werden folgende Zielwerte festgelegt:

- 1. 50 μg Schwefeldioxid/ m^3 als Tagesmittelwert;*
- 2. 80 μg Stickstoffdioxid/ m^3 als Tagesmittelwert.“*

§ 2 Abs. 8 Z 1 Abfallwirtschaftsgesetz 2002, BGBl. I Nr. 102/2002 in der Fassung BGBl. I Nr. 193/2013 lautet:

„Begriffsbestimmungen

§ 2. (1) ...

(8) Im Sinne dieses Bundesgesetzes ist oder sind

1. „Stand der Technik“ (beste verfügbare Techniken – BVT) der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erprobt und erwiesen ist. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere jene vergleichbaren Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen heranzuziehen, welche am wirksamsten zur Erreichung eines allgemein hohen Schutzniveaus für die Umwelt insgesamt sind. Bei der Festlegung des Standes der Technik sind unter Beachtung der sich aus einer bestimmten Maßnahme ergebenden Kosten und ihres Nutzens und des Grundsatzes der Vorsorge und der Vorbeugung im Allgemeinen wie auch im Einzelfall die Kriterien des Anhangs 4 zu berücksichtigen;

...“

Ad § 20 Abs. 2 IG-L:

Hinsichtlich der Genehmigungsvoraussetzung des § 20 Abs. 2 IG-L kann auf die Ausführungen zum Genehmigungskriterium des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 unter Punkt VI.1 verwiesen werden, da der in § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 verwendete Begriff „Schadstoffe“ auch Luftschadstoffe im Sinne des IG-L umfasst. Die ho. Behörde ist daher der Auffassung, dass beim gegenständlichen Vorhaben die Luftschadstoffemissionen sowohl in den Bau- als auch in den Betriebsphasen nach dem Stand der Technik begrenzt werden.

Ad § 20 Abs. 3 IG-L:

§ 20 Abs. 3 IG-L normiert, dass in einem Gebiet, in dem eine straßenrechtlich genehmigungspflichtige Straße errichtet werden soll, wenn bestimmte Luftreinhaltewerte bereits

überschritten oder deren Überschreitung durch die Genehmigung zu erwarten ist, die Genehmigung nach Abs. 3 Z 1 leg. cit. nur dann zu erteilen ist, wenn die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung liefern, d.h. die Zusatzbelastungen irrelevant sind.

Nach dem Teilgutachten des Sachverständigen für Luftschadstoffe ist der Einwirkungsbereich der A 26, der auch die relevant belasteten Zulaufstrecken umfasst, als Belastetes Gebiet (Luft) nach UVP-G 2000 und als Sanierungsgebiet nach IG-L ausgewiesen. Das Belastete Gebiet (Luft) nach UVP-G 2000, BGBl. II Nr. 483/2008, umfasst hinsichtlich Feinstaub PM₁₀ im Stadtgebiet von Linz die Katastralgemeinden Katzbach, Kleinmünchen, Linz, Lustenau, Pöstlingberg, St. Peter, Ufer, Urfahr und Waldegg sowie hinsichtlich Stickstoffdioxid NO₂ die KG Linz. Das Sanierungsgebiet nach IG-L (LGBl. 115/2003 idF 111/2005) umfasst das Stadtgebiet von Linz mit Ausnahme der Katastralgemeinden Ebelsberg, Mönchsgraben, Pichling, Posch und Wambach sowie das Stadtgebiet von Steyregg. Damit ist eine Auseinandersetzung mit § 20 Abs. 3 IG-L erforderlich.

Was unter einem „relevanten Beitrag“ zu verstehen ist, wurde vom Gesetzgeber nicht festgelegt. In der Regierungsvorlage 1147 BlgNr 22. GP („Umweltrechtsanpassungsgesetz 2005“) wird zu § 20 Abs. 3 ausgeführt, dass *„es der Behörde im Einzelfall obliegen wird, einen angemessenen Schwellenwert festzulegen“*. Der Umweltsenat hat dies in seiner Entscheidung vom 26. August 2013 zur Wasserkraftanlage Murkraftwerk Graz, US 3A/2012/19-51, nochmals bestätigt, indem er festhielt, dass er *der Beurteilung beitrifft, dass § 20 Abs. 3 Z 1 IG-L nicht auf einen ziffernmäßig bestimmten Wert abstellt, dass die „Relevanz“ des zusätzlichen Beitrags zur Luftbelastung vielmehr unter Beziehung von Sachverständigen unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des jeweiligen Falls zu bestimmen sind*. In diesem Zusammenhang wird auch auf das Erkenntnis des VfGH vom 6. Oktober 2008, V 52/07, zur S 2 Wiener Nordrand Schnellstraße verwiesen werden (*„Wenn als Schwellenwert für die zulässige Zusatzbelastung der Luft von der Behörde 3 % des Jahresmittelwertes angenommen wurden, so liegt dieses Irrelevanzkriterium jedenfalls im Rahmen des der Behörde vom Gesetzgeber bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit eines Vorhabens eingeräumten Spielraums.“*).

Betriebsphasen

Der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima führte in seinem Teilgutachten zur Relevanz aus, dass für die Bewertung der Relevanz in den **Betriebsphasen** die RVS 09.02.33 „Projektierungsrichtlinien, Lüftungsanlagen, Immissionsbelastung an Portalen“ und 04.02.12 „Schadstoffausbreitung an Straßen“ bzw. auch bereits die zum Zeitpunkt der Gutachtenserstellung in Überarbeitung befundene (und zwischenzeitlich für verbindlich erklärte) RVS 04.02.12 (samt deren Anpassungen an den Stand der Technik) herangezogen wurden. Dem folgend wurde vom Sachverständigen zum Schutz der menschlichen Gesundheit für den Jahresmittelgrenzwert ein Irrelevanzkriterium in der Höhe von 3 % festgelegt. Begründend führte der Sachverständige dazu an, dass *Kumulierungen von Immissionsbeiträgen verschiedener Linienquellen erheblich unwahrscheinlicher als bei Punktquellen oder verkehrserregenden Vorhaben wie z.B. Einkaufszentren sind, dass bei Straßenprojekten in der Regel die Entlastungen von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen überwiegen und sich damit auch eine Reduktion der Hintergrundbelastung in den Siedlungsgebieten ergibt und dass die Grenze der messtechnischen Genauigkeit bei Erfassung der Grundbelastung je nach Schadstoff etwa zwischen 5 und 10 % der jeweiligen Grenzwerte liegt und eine irrelevante Zusatzbelastung von 3 % daher messtechnisch nicht erfassbar ist*.

Die Kurzzeitwerte betreffend wies der Sachverständige darauf hin, dass in den beiden RVS 09.02.33 und 04.02.12 keine eigenen Schwellenwerte für Kurzzeitwerte definiert wurden, dass jedoch „ein Schwellenwert von 3% eines Grenzwertes für den Gesundheitsschutz grundsätzlich zu einer Erstbeurteilung von Kurzzeitzusatzbelastungen herangezogen werden kann. Übersteigt die Kurzzeitzusatzbelastung 3% und kommt es dadurch zu Grenzwertüberschreitungen, ist eine humanmedizinische Beurteilung der Auswirkungen erforderlich. Eine Sonderstellung nimmt demnach PM_{10} ein, da der im IG-L definierte Kurzzeitwert aufgrund der Anzahl zulässiger Überschreitungstage einen Jahres-Perzentilwert darstellt. Die Betrachtung der Zusatzbelastung im Jahresmittel gibt über den statistischen Zusammenhang mit der Anzahl der Überschreitungstage die korrespondierende Zusatzbelastung wieder. Die Relevanzbetrachtung des Langzeitmittelwertes stellt daher bereits eine Bewertung der Anzahl der Überschreitungstage dar, womit sich die Definition eines eigenen Schwellenwertes für den PM_{10} TMMW erübrigt (RVS 04.02.12)“.

Zusammengefasst ist festzuhalten, dass der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima für die Betriebsphasen Zusatzbelastungen unter den in der RVS 04.02.12 definierten Irrelevanzschwellen als nicht relevant bewertet.

Der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima setzte sich in seinem Teilgutachten in Folge ausführlich mit den Auswirkungen des Vorhabens (vgl. III.1.4) in den Betriebsphasen auseinander und kam zusammengefasst zu dem Ergebnis, dass es durch das Vorhaben in den Betriebsphasen 1 – 3 bei den in § 20 Abs. 3 IG-L genannten Luftschadstoffen zu keinen Grenzwertüberschreitungen bzw. dort, wo es auf Grund der Vorbelastung Grenzwertüberschreitungen gibt, zu keinen relevanten Zusatzbelastungen kommt. Um die Irrelevanz bei PM_{10} in der Betriebsphase 1 sicherzustellen, sah der Sachverständige jedoch als unbedingt erforderliche Maßnahme eine zusätzliche Immissionsschutzwand vor, die auch als Nebenbestimmung in den ho. Bescheid übernommen wurde. Der Sachverständige schloss weiters aus, dass vorhabensbedingt in Hintergrundgebieten (Gebiete, die mehr als 20 km von Ballungsräumen oder 5 km von anderen bebauten Gebieten, Industrieanlagen und Straßen entfernt sind) der NO_x -Grenzwert zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation überschritten wird.

Bauphasen

Bezüglich der Relevanz der Zusatzbelastungen in den **Bauphasen** wies der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima daraufhin, dass in der RVS 04.02.12 aufgrund der temporären Auswirkungen keine Schwellenwerte festgelegt wurden und die Bewertung der Erheblichkeit der Auswirkungen für den Einzelfall vorzunehmen ist. Im Hinblick auf die konkreten Werte hielt der Sachverständige fest:

„Für die Bauphase werden Zusatzbelastungen ab 3% des Grenzwertes für das Jahresmittel im Sinne einer Erstbeurteilung als dem Vorhaben zuordenbar angesehen.

Zusatzbelastungen bis 10% eines Grenzwertes für das Jahresmittel werden wie für die Betriebsphase auch für die Bauphase als geringfügig bewertet, wobei aus fachlicher Sicht geringfügige baubedingte Immissionszunahmen aufgrund der bloß temporären Einwirkung keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten. Daher sind bei einer grenzwertüberschreitenden Vorbelastung geringfügige Zusatzbelastungen aus lufttechnischer Sicht als zulässig zu bewerten, da es dadurch zu keinen nachhaltigen nachteiligen Auswirkungen kommt, sofern nach dem Ende der Bauarbeiten keine vorhabensbedingten Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind.

...

Aufgrund der Sonderstellung der Grenzwertregelung von PM₁₀ hinsichtlich des Tagesmittelwertes (Perzentilwert, siehe Ausführungen zu Betriebsphasen) erfolgt die Bewertung wie für die Betriebsphasen über den Langzeitgrenzwert.“

Zu den Auswirkungen des Vorhabens in den Bauphasen (vgl. Begründung III.1.4) stellte der Sachverständige fest, dass es auch in den drei Bauphasen bei den in § 20 Abs. 3 IG-L genannten Luftschadstoffen zu keinen Grenzwertüberschreitungen bzw. dort, wo es auf Grund der Vorbelastung Grenzwertüberschreitungen gibt, zu keinen relevanten Zusatzbelastungen kommt. In Bezug auf PM₁₀ sah der Sachverständige es jedoch als erforderlich an, zusätzliche Maßnahmen zur Reduktion der Staubbelastung (automatisierte Befeuchtung offener Baustellenflächen, Wasservorhang an den Portalen, Partikelfilter für Baumaschinen und –geräte mit Dieselmotoren, Befestigung und Reinigung von Zufahrten, Begrünung von Erdzwischenlagern, Vorbegrünung von Böschungsflächen, räumliche Beschränkungen von Baustellenflächen wie Baulager, Materialdeponien, Mischanlagen, etc.) vorzuschreiben, welche in den ho. Bescheid aufgenommen wurden, und wodurch der aus Aufwirbelungen von mineralischen Stäuben entstehende inerte Feinstaub um rund 60 – 80% reduziert werden kann. Der Sachverständige hielt dazu fest, dass damit der inerte Feinstaub aufgrund der bloß temporären Einwirkung keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leistet. Die motorbedingten Feinstaubimmissionen sind gemäß dem Teilgutachten ohnehin irrelevant und werden durch die ebenfalls in den ho. Bescheid aufgenommene Vorschrift von Partikelfilter für Baumaschinen weiter erheblich reduziert. Auch die baubedingte Zusatzbelastung durch Benzo[a]pyren ist unter Berücksichtigung dieser Auflage als irrelevant einzustufen. Der Sachverständige schloss auch aus, dass in Hintergrundgebieten durch baubedingte Immissionen der NO_x-Grenzwert zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation überschritten wird.

Zusammenfassung

Zusammengefasst stellte der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima daher fest, dass es durch das Vorhaben in allen Bau- und Betriebsphasen bei den in § 20 Abs. 3 IG-L genannten Luftschadstoffen zu keinen Grenzwertüberschreitungen bzw. dort, wo es auf Grund der Vorbelastung Grenzwertüberschreitungen gibt, zu keinen relevanten Zusatzbelastungen kommt. Die vom Sachverständigen dafür als unbedingt erforderlich erachteten Maßnahmen wurden als Auflagen in den Bescheid übernommen.

Ergänzend dazu ist festzuhalten, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftschadstoffsituation auch vom Sachverständigen für Humanmedizin beurteilt wurden (vgl. Begründung III.1.13) und dieser zum Ergebnis kam, dass unter Berücksichtigung der im Projekt angeführten Maßnahmen sowie der zusätzlich vom Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima vorgesehenen Maßnahmen eine Gesundheitsgefährdung und eine erhebliche bzw. unzumutbare Belästigung in den Bau- und Betriebsphasen durch Luftschadstoffe nicht zu erwarten ist.

Auf Grundlage dieser Teilgutachten kommt die ho. Behörde zum Schluss, dass die Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 Abs. 2 und 3 IG-L für das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben als erfüllt anzusehen sind.

Bundesstraßenbaugebiet gemäß § 15 BStG 1971

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

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

Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes, die sich aus dem bereits oben genannten Trassenplan (Trassenplan gem. § 4 BStG Blatt 1 (Einlage 1.0.2) und Trassenplan gem. § 4 BStG Blatt 2 (Einlage 1.0.3)) ergeben, wurden gemäß § 15 Abs. 2 BStG 1971 den örtlichen Verhältnissen entsprechend um die künftige Achse der Bundesstraße mit einem Geländestreifen von 150 m bzw. um die künftigen Achsen der Rampen mit einem Geländestreifen von 75 m festgelegt.

VI.3. Genehmigung nach dem ForstG 1975

Die Projektwerberin beantragte die dauernde Rodung von Rodeflächen im Ausmaß von 5.555 m² und eine befristete Rodung im Ausmaß von 4.709 m² einschließlich einer Befristung bis 2030 für das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben. Als Rodungszweck wurde der Bau und der Betrieb der A 26 Donaubrücke angegeben, wobei die Rodungsflächen insbesondere zur Herstellung der Abspannpunkte am Nord- und Südufer der Donaubrücke dienen.

Die maßgeblichen Bestimmungen des Forstgesetzes 1975, BGBl. Nr. 440, idF BGBl. I Nr. 189/2013 lauten:

„Rodung

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

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

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

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

(5) *Bei der Beurteilung des öffentlichen Interesses im Sinne des Abs. 2 oder bei der Abwägung der öffentlichen Interessen im Sinne des Abs. 3 hat die Behörde insbesondere auf*

eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Unter dieser Voraussetzung sind die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

...

Rodungsbewilligung; Vorschriften

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

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

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

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

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

...

Rodungsverfahren

§ 19. (1) Zur Einbringung eines Antrags auf Rodungsbewilligung sind berechtigt:

1. der Waldeigentümer,
2. der an der zur Rodung beantragten Waldfläche dinglich oder obligatorisch Berechtigte in Ausübung seines Rechtes unter Nachweis der Zustimmung des Waldeigentümers,

3. die zur Wahrnehmung der öffentlichen Interessen im Sinne des § 17 Abs. 3 Zuständigen,
4. in den Fällen des § 20 Abs. 2 auch die Agrarbehörde,
5. in den Fällen von Rodungen für Anlagen zur Erzeugung, Fortleitung, Verteilung und Speicherung von Energieträgern die Unternehmen, die solche Anlagen betreiben, soweit zu ihren Gunsten enteignet werden kann oder Leitungsrechte begründet werden können, vorbehaltlich der Zustimmung des gemäß Z 3 Zuständigen,
6. in den Fällen von Rodungen für Eisenbahnzwecke die Inhaber von Konzessionen gemäß § 14 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, oder gemäß § 25 des Seilbahngesetzes 2003, BGBl. I Nr. 103.

...

(8) Wird auf Grund eines Antrags gemäß Abs. 1 Z 3, 5 oder 6 eine Rodungsbewilligung erteilt, so darf die Rodung erst durchgeführt werden, wenn derjenige, zu dessen Gunsten die Rodungsbewilligung erteilt worden ist, das Eigentumsrecht oder ein sonstiges dem Rodungszweck entsprechendes Verfügungsrecht an der zur Rodung bewilligten Waldfläche erworben hat.“

Gemäß § 19 Abs. 1 Z 3 Forstgesetz 1975 sind zur Einbringung eines Antrages auf Rodungsbewilligung auch die zur Wahrnehmung der öffentlichen Interessen im Sinne des § 17 Abs. 3 leg. cit. Zuständigen berechtigt. Gemäß § 2 Abs. 1 ASFINAG-Gesetz ist Unternehmensgegenstand der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft die Finanzierung, die Planung, der Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen, einschließlich der hierzu notwendigen und zweckdienlichen Infrastruktur. Da die Antragstellerin somit das öffentliche Interesse des öffentlichen Straßenverkehrs verfolgt, ist sie antragslegitimiert im Sinne des § 19 Abs. 1 Z 3 Forstgesetz 1975.

Nach § 17 Abs. 1 Forstgesetz 1975 ist die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als solche der Waldkultur (Rodung) grundsätzlich verboten.

Gemäß § 17 Abs. 2 Forstgesetz 1975 kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht. Kann eine Rodungsbewilligung gemäß Abs. 2 leg. cit. nicht erteilt werden, weil ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung besteht, so kann die Behörde eine Rodungsbewilligung gemäß § 17 Abs. 3 Forstgesetz 1975 erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt. Ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung im Sinne des Abs. 3 leg. cit. kann u.a. im öffentlichen Straßenverkehr begründet sein.

Ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung ist dann als gegeben zu erachten, wenn es sich um Waldflächen handelt, denen mittlere oder hohe Schutzwirkung, mittlere oder hohe Wohlfahrtswirkung oder hohe Erholungswirkung gemäß Waldentwicklungsplan zukommt. Der Waldentwicklungsplan kann aber wegen seines groben Rasters bloß einen – wenn auch wichtigen – Anhaltspunkt für die Bewertung des Einzelfalles im Gutachten liefern; er ist eine Planungsgrundlage. Von einem besonderen öffentlichen Interesse an der Walderhaltung ist auch dann auszugehen, wenn der Verlust der Wirkungen des zu rodenden Waldes so hoch eingestuft wird, dass Ausgleichsmaßnahmen unbedingt erforderlich erscheinen (vgl. *Brawenz/Kind/Reindl*, Forstgesetz 1975, 3. Auflage, Anm. 4 zu § 17).

Laut forsttechnischem Gutachten sind im Waldentwicklungsplan (WEP) für die vom Vorhaben unmittelbar betroffenen Waldflächen folgende Waldfunktionen ausgewiesen:

Die Funktionsfläche 49105106 - Schutz- und Bannwald im Raum St. Margarethen weist die WEP-Kennziffer 331 mit der Schutzfunktion (Anm.: Schutz vor Steinschlag, Standortschutz, positiver Einfluss auf Umwelt, Luftreinigung) als Leitfunktion auf. Die Funktionsfläche 49105107 – Stadtgebiet von Urfahr bis zur Traun weist die WEP-Kennziffer 133 mit der Wohlfahrtsfunktion als Leitfunktion auf (Anm.: Extreme Unterbewaldung im Stadtgebiet, Naherholungsraum). Die Kreisfunktionsfläche 49105102 des Waldentwicklungsplans mit der Bezeichnung Schutzwald Urfahrwänd weist als Leitfunktion die Schutzfunktion auf (Anm.: Schutz vor Steinschlag).

Im Einzelnen führte der Sachverständige an, dass im Waldentwicklungsplan die in der Katastralgemeinde Linz liegenden Rodungsflächen (GSt. Nr. 2789/2, 2795/1, 2795/3, 2813/1, 2814/2, 2826/1, 2827/2) die WEP-Kennziffer 331 (Schutzfunktion ist die Leitfunktion, Wohlfahrtsfunktion hat eine hohe Wertigkeit) aufweisen. Die in den Katastralgemeinden Urfahr (GSt. Nr. 789/1) und Pöstlingberg (GSt. Nr. 1210/14, 1284/1, 1284/6) weisen aufgrund der Kreisfunktionsfläche „Schutzwald Urfahrwänd“ ebenfalls die WEP-Kennziffer 331 (Schutzfunktion ist die Leitfunktion, Wohlfahrtsfunktion hat eine hohe Wertigkeit) auf. Bei der in der Katastralgemeinde Waldegg liegenden Rodungsfläche (GSt. Nr. 999/2) ist hingegen die Wohlfahrtsfunktion die Leitfunktion und hat die Erholungsfunktion eine hohe Wertigkeit. Diese Fläche ist daher mit der Kennziffer 133 ausgewiesen.

Der forsttechnische Sachverständige hat diese Ausweisungen im Waldentwicklungsplan überprüft und kam in seinem Gutachten zum Ergebnis, dass die Wirkungen, die von den zur Rodung beantragten Waldflächen ausgehen, grundsätzlich jenen entsprechen, welche im Waldentwicklungsplan für die jeweilige Funktionsfläche festgestellt wurden. Abweichend vom Waldentwicklungsplan beurteilten jedoch bereits die Projektwerberin und ihr folgend der Sachverständige im forsttechnischen Gutachten die Erholungsfunktion auf den Rodungsflächen in der Katastralgemeinde Linz (aufgrund von Wandersteigen) höher als im Waldentwicklungsplan (Kennziffer 2).

Zum besonderen öffentlichen Interesse an der Walderhaltung ist weiters festzuhalten, dass mit den Bescheiden des Magistrats der Landeshauptstadt Linz vom 1. September 1983, Zl. 101-1/4 und vom 2. November 1983, Zl. 101/1-4, und des Berufungsbescheides des Landeshauptmanns von OÖ vom 19. Dezember 1984, Zl. ForstR(Agrar)-1592-I/Rei-1984, die am Nordabhang des Freinbergs gelegenen Grundstücke GSt. Nr. 2789/2, 2795/1, 2813/1, 2824/1, 2827/1, 2829 und 2833 zur Gänze und die GSt. Nr. 2825/1 zum Teil zum Bannwald erklärt wurden und diesbezügliche Auflagen und Bedingungen vorgeschrieben wurden. Die Bannlegung erfolgte *„auf unbestimmte Dauer zum Schutze der B 129 im Bereich Römerbergtunnel bis Einmündung Zaubertalstraße, der in diesem Bereich situierten Wohn- und Gewerbeobjekte sowie der Calvarienbergkirche samt Nebenanlagen, der Wander- und Zufahrtswege in diesem Bereich, im Hinblick auf die vorherzusehende Steinschlaggefahr und auf die Gefahren durch eventuell abgehendes Holz“*. Die Rodungsflächen GSt. Nr. 2789/2, 2795/1 und 2813/1 sind somit unter Bann gelegte Waldflächen.

Der forsttechnische Sachverständige sieht es darüber hinaus als unbedingt erforderlich an, dass zur Wiederherstellung der durch die dauernde Rodung im Gesamtausmaß von 5.555 m²

verloren gehenden Wirkungen des Waldes Ersatzmaßnahmen (waldverbessernde Maßnahmen) im vierfachen Ausmaß der dauernden Rodungsflächen vorzunehmen sind.

Da den Rodeflächen eine hohe Wertigkeit gemäß Waldentwicklungsplan und gemäß der Beurteilung durch den Sachverständigen zukommt, der Sachverständige den Verlust der Wirkungen der zu rodenden Waldflächen insgesamt auch so hoch einstuft, dass Ersatzmaßnahmen in Bezug auf sämtliche dauernde Rodeflächen unbedingt erforderlich sind und darüber hinaus Rodeflächen in Bann gelegt wurden, geht die ho. Behörde davon aus, dass ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung aller zur Rodung beantragten Waldflächen besteht. Eine Anwendung des § 17 Abs. 2 Forstgesetz 1975 scheidet somit aus. Es kommt nur die Bewilligung der Rodung nach § 17 Abs. 3 Forstgesetz 1975 in Betracht.

Das öffentliche Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche ist durch die Aufnahme der A 26 Linzer Autobahn als hochrangige Straßenverbindung in den Generalverkehrsplan Österreich und in das Verzeichnis 1 des BStG 1971 dokumentiert. Darüber hinaus können laut Umweltverträglichkeitsgutachten mit der A 26 vor allem folgende verkehrlichen Zielsetzungen mit Relevanz für den Siedlungsraum 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,
- Verbesserte Sammlung, Lenkung und Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs in der westlichen Stadthälfte von Linz,
- Entlastung des städtischen Straßennetzes wie der sogenannten „Westtangente“ (B 139 Straßenzug Waldeggstraße, Kellergasse, Sandgasse, Hopfengasse und Römerberg Tunnel), der B 129 Eferdinger Straße, der B 127 Rohrbacher Straße (einschließlich Nibelungenbrücke und Rudolfstraße in Urfahr),
- Verbesserung der Anbindung des stark frequentierten Bahnhofsbereichs (Hauptbahnhof Linz, Landesdienstleistungszentrum, Wissensturm, ÖBB- Tower, Energie AG Zentrale, Musiktheater).

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit bedeutet das Vorhaben für die Entwicklung des Raumes u. a. eine Verbesserung der Erreichbarkeit, eine Abnahme der Belastungen entlang der Bestandsstrecke und eine Reduzierung der Trennwirkung. Durch den Ausbau der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur wird der verlagerbare Verkehr aus dem derzeitigen Straßennetz auf das Schnellstraßen- und Autobahnnetz gebündelt. Aufgrund des Ausbaustandards und der Leistungsfähigkeit der A 26 kommt es zu einer geringeren Reisedauer. Mit dem Vorhaben ergeben sich positive Effekte und Gestaltungsmöglichkeiten. Durch die Bündelung im Stadtgebiet von Linz wird Verkehr reduziert und in vielen Wohnbereichen eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und eine Verminderung der Immissionsbelastung der Bewohner erreicht. Ein öffentliches Interesse im Sinne des § 17 Abs. 4 Forstgesetz liegt daher jedenfalls vor.

Es ist daher eine Interessenabwägung gemäß § 17 Abs. 3 Forstgesetz 1975 vorzunehmen. Bei dieser ist gemäß § 17 Abs. 5 leg. cit. insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen und sind unter dieser Voraussetzung die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen. Gemäß *Brawenz/Kind/Reindl*, Forstgesetz 1975, 3. Auflage, Anm. 7 zu § 30 sind bei der Interessenabwägung auch die Bannlegung und deren Gründe zu berücksichtigen.

Gemäß dem forsttechnischen Gutachten handelt es sich bei den Rodeflächen um solche mit einer hohen Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen bzw. bei einzelnen Rodeflächen auch um Bannwald. Durch die dauernden Rodungen wird sich auch die Waldausstattung der bereits extrem gering ausgestatteten Katastralgemeinde Linz von 4,81 % auf 4,74 % und der Katastralgemeinde Pöstlingberg von 40,43 % auf 40,42 % verringern, die Waldausstattung der Katastralgemeinde Waldegg von 2,43 % und der Katastralgemeinde Urfahr von 5,32 % verändern sich hingegen nicht. Die Waldausstattung der Stadt Linz verringert sich geringfügig von 17,19 % auf 17,18 %.

Demgegenüber stehen die bereits oben dargestellten öffentlichen Interessen an der Errichtung und dem Betrieb der A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – ASt. Donau Nord, samt Nebenanlagen, die die ho. Behörde auf Grund der Ermittlungen im gegenständlichen Rodungsverfahren und insbesondere des forsttechnischen Gutachtens als höher bewertet als das öffentliche Interesse an der Walderhaltung. Dieses besondere öffentliche Interesse wird durch die Bestimmung des Trassenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 (siehe Spruchpunkt I.2.) nochmals konkretisiert. Es war dabei auch zu berücksichtigen, dass es gemäß dem forsttechnischen Gutachten nur zu geringfügigen Zerschneidungen von Waldflächen kommt, der nachbarliche Wald durch die Rodungen keiner offensichtlichen Windwurfgefährdung ausgesetzt wird, da die Rodungsflächen relativ klein sind und die benachbarten Waldbestände hauptsächlich Laubwaldbestände sind und mikroklimatische Veränderungen ebenfalls durch Maßnahmen ausgeglichen werden können. Hinsichtlich der unter Bann gelegten Rodungsflächen GSt. Nr. 2789/2, 2795/1 und 2813/1, alle Katastralgemeinde Linz, ist festzuhalten, dass gemäß *Brawenz/Kind/Reindl*, Forstgesetz 1975, 3. Auflage, Anm. 7 zu § 30, wenn für eine in Bann gelegte Waldfläche eine Rodungsbewilligung nach § 17 Abs. 2 oder 3 erteilt wird, für diese Fläche die Bannlegung auch ohne förmliche Aufhebung ihre Rechtswirksamkeit verliert. Zum Schutz vor Steinschlag und umfallenden Bäumen sind jedoch gemäß dem Einreichoperat sowohl im Bereich des Portals Donau Süd als auch im Bereich des Portals ASt. Donau Nord sicherheitstechnische Maßnahmen geplant, die bereits vor der Bauphase errichtet werden; weiters sind gemäß dem forsttechnischen Gutachten die Auflagen und Bedingungen (mit Ausnahme der Auflage 7) des Bescheides des Magistrats der Landeshauptstadt Linz vom 1. September 1983, Zl. 101-1/4, bei der Durchführung der Rodungsarbeiten und der Wiederbewaldung der befristeten Rodungsflächen auf diesen Grundstücken, und der Durchführung von waldverbessernden Maßnahmen im Bannwaldbereich einzuhalten.

Abschließend ist festzuhalten, dass durch die vorgeschriebenen waldverbessernden Maßnahmen zum Ausgleich des Verlustes der Wirkungen des Waldes im vierfachen Ausmaß der dauernden Rodeflächen (insgesamt 2,2220 ha) dafür Sorge getragen wird, dass die durch die Rodung verloren gehenden und oben bereits genannten Funktionen des Waldes wiederhergestellt werden.

Festzuhalten ist weiters, dass die Rodungen für die Errichtung und den Betrieb der Tunnel- bzw. Brückenportale und Rampen, der Abspannpunkte bzw. einer Zufahrt zu den Abspannpunkten Donau Süd sowie für eine Baustelleneinrichtung am Südufer der Donau erforderlich sind.

Die Rodungsbewilligung für die von der Projektwerberin beantragten Rodungsflächen (siehe Spruchpunkt I.3) war somit zu erteilen.

Zu der von der Projektwerberin beantragte Befristung der temporären Rodungen bis 2030 ist festzuhalten, dass der Sachverständige abweichend davon festhielt, dass die Wiederbewaldung der befristeten Rodungsflächen mit Ende der Bauphase 1 bzw. der Bauphase 2 zu erfolgen hat. Im Hinblick auf den o.a. Rodungszweck ist die ho. Behörde dem Sachverständigen gefolgt und hat die befristete Rodungsbewilligung für Teilflächen der Gst.Nr. 2789/2, 2795/1, 2795/3, 2813/1, 2814/2, alle KG Linz, des Gst.Nr. 999/2, KG Waldegg, des Gst.Nr. 789/1, KG Urfahr und der Gst.Nr. 1210/14, 1284/1 u. 1284/6, alle KG Pöstlingberg, bis zum Ende der Bauphase 1 und die befristete Rodungsbewilligung für Teilflächen der Gst.Nr. 2826/1 u. 2827/2, beide KG Linz, bis zum Ende der Bauphase 2 erteilt.

VI.4. Genehmigung nach dem STSG

Zu den mit anzuwendenden Genehmigungsbestimmungen wird folgendes ausgeführt:

§ 4 Abs. 1 bis 2 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz, BGBl. I Nr. 54/2006 idF BGBl. I Nr. 96/2013 lauten:

„Aufgaben des Tunnel-Managers

§ 4. (1) *Der Tunnel-Manager ist für jeden unter seine Zuständigkeit fallenden Tunnel in der Phase der Planung, des Baus und des Betriebs verantwortlich.*

(2) *Der Tunnel-Manager hat für jeden Tunnel einen von ihm namhaft gemachten und von der Tunnel-Verwaltungsbehörde gemäß § 3 Abs. 1 anerkannten Tunnel-Sicherheitsbeauftragten zu ernennen.*

.....“

§ 5 Abs. 1 bis 2 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz, BGBl. I Nr. 54/2006 idF BGBl. I Nr. 96/2013 lauten:

„Aufgaben des Tunnel-Sicherheitsbeauftragten, Anforderungen

§ 5. (1) *Der Tunnel-Sicherheitsbeauftragte hat*

1. die Koordinierung mit den Einsatzdiensten sicherzustellen und an der Ausarbeitung von Betriebsabläufen mitzuwirken,

2. an der Planung, Durchführung und Bewertung von Einsätzen im Ereignisfall mitzuwirken,

3. an der Ausgestaltung von Sicherheitsprogrammen und an der Festlegung von Spezifikationen für bauliche Einrichtungen, Ausstattung und Betrieb sowohl bei neuen Tunneln als auch in Bezug auf den Umbau bestehender Tunnel mitzuwirken,

4. sich zu vergewissern, dass das Betriebspersonal geschult wird und die Einsatzdienste mit den Besonderheiten des jeweiligen Tunnels vertraut gemacht werden, sowie an der Durchführung der periodischen Übungen gemäß § 6 mitzuwirken,

5. fachlichen Rat hinsichtlich der Abnahme baulicher Einrichtungen, der Ausstattung und des Betriebs von Tunneln zu erteilen,

6. sich zu vergewissern, dass die baulichen Einrichtungen und die Ausstattung von Tunneln instand gehalten und repariert werden,

7. Stellungnahmen gemäß § 7 Abs. 2, § 7a Abs. 4, § 8 Abs. 2 und § 10 Abs. 2 abzugeben und

8. an der Auswertung erheblicher Störungen oder Unfälle gemäß § 4 Abs. 7 und 8 mitzuwirken.

(2) Der Tunnel-Sicherheitsbeauftragte hat über die zur Erfüllung der in Abs. 1 genannten Aufgaben erforderliche Qualifikation in Bezug auf Ausbildung, Berufserfahrung, Kenntnisse und Fähigkeiten zu verfügen. Er muss in allen die Sicherheit von Straßentunneln betreffenden Fragen unabhängig und darf diesbezüglich an keine Weisungen gebunden sein.“

§ 7 Abs. 1 bis 2 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz, BGBl. I Nr. 54/2006 idF BGBl. I Nr. 96/2013 lauten:

„Verfahren für die Genehmigung des Tunnel-Vorentwurfs

§ 7. (1) Vor Baubeginn eines Tunnels genehmigt die Tunnel-Verwaltungsbehörde über Antrag des Tunnel-Managers mit Bescheid den Tunnel-Vorentwurf, sofern die Anforderungen dieses Bundesgesetzes und des Standes der Technik erfüllt sind. Dieser Bescheid legt erforderlichenfalls Nebenbestimmungen fest.

(2) Dem Antrag sind jedenfalls beizugeben:

1. die Tunnel-Sicherheitsdokumentation gemäß § 11 für einen in Planung befindlichen Tunnel und

2. die Stellungnahme des Tunnel-Sicherheitsbeauftragten zum Tunnel-Vorentwurf.

.....“

§ 11 Abs. 1 bis 2 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz, BGBl. Nr. 54/2006 idF BGBl. I. Nr. 96/2013 lauten:

„Tunnel-Sicherheitsdokumentation

§ 11. (1) Die Tunnel-Sicherheitsdokumentation hat eine Beschreibung der vorbeugenden und sichernden Maßnahmen zu enthalten, die unter Berücksichtigung von Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderten Personen, der Art der Straße, der Gesamtauslegung des Bauwerks, seiner Umgebung, der Art des Verkehrs und der Einsatzbedingungen der Einsatzdienste zur Sicherstellung der Sicherheit der Nutzer erforderlich sind.

(2) Für einen in Planung befindlichen Tunnel hat die Tunnel-Sicherheitsdokumentation insbesondere folgende Bestandteile zu umfassen:

1. eine Beschreibung des geplanten Bauwerks und seiner Zufahrten, zusammen mit den für das Verständnis des Entwurfs und der erwarteten Betriebsregelungen erforderlichen Plänen,

2. eine Verkehrsprognose unter Darlegung und Begründung der erwarteten Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Güter, gegebenenfalls zusammen mit der Tunnel-Risikoanalyse gemäß § 12,

3. eine spezifische Gefahrenanalyse, in der die beim Betrieb des Tunnels möglicherweise auftretenden Unfälle, die für die Sicherheit der Tunnelnutzer von Belang sind, sowie Art und Umfang ihrer möglichen Folgen beschrieben sind; in dieser Untersuchung sind auch

Maßnahmen zur Verringerung der Wahrscheinlichkeit von Unfällen und ihrer Folgen zu beschreiben und zu belegen; und

4. die Sicherheitsbeurteilung durch einen auf dem Gebiet der Tunnelsicherheit spezialisierten Sachverständigen. Die Vorlage dieser Sicherheitsbeurteilung kann bei Verfahren gemäß den §§ 7, 7a, 8 und 10 entfallen, wenn die Tunnel-Verwaltungsbehörde diese Sicherheitsbeurteilung selbst beauftragt.

.....“

Dem Antrag wurden in Box 3 die Tunnel-Vorentwürfe inklusive Tunnel-Sicherheitsdokumentationen und die Stellungnahme des Tunnel-Sicherheitsbeauftragten für den Tunnel Freinberg und den Tunnel Ast. Donau beigegeben.

Gemäß § 1 und § 7 Abs. 1 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz waren daher Verfahren für die Genehmigung des Tunnel-Vorentwurfes für die nachfolgend aufgelisteten Tunnel, mit einer Tunnellänge von mehr als 500 m, durchzuführen:

- Tunnel Freinberg 3.193 m
- Tunnel Ast. Donau Nord 548 m

Der Tunnel-Sicherheitsbeauftragte Stefan Weidlinger wurde mit Schreiben vom 11.4.2011 auf Grund der Namhaftmachung des Tunnel-Managers und vorgelegter Qualifikationsnachweise von der Tunnel-Verwaltungsbehörde anerkannt.

In seiner Stellungnahme vom 4.10.2012 teilte der Tunnel-Sicherheitsbeauftragte mit, dass gegen den Tunnel-Vorentwurf mit Stand September 2012 kein Einwand besteht. Somit sind aus Sicht der Tunnel-Verwaltungsbehörde die Formalvoraussetzungen hinsichtlich der erforderlichen Unterlagen des § 7 Abs. 1 und Abs. 2 STSG als erfüllt zu bewerten.

Nach Durchsicht der Tunnel-Sicherheitsdokumentationen für den Tunnel Freinberg und den Tunnel Ast. Donau kann von der Tunnel-Verwaltungsbehörde festgestellt werden, dass diese den Anforderungen des § 11 Abs. 1 und Abs. 2 STSG und den Anforderungen an Gutachten im Allgemeinen Verwaltungsverfahren entsprechen.

Wie bereits in der Zusammenfassung der Sicherheitsbeurteilungen angeführt, kamen die Sachverständigen für die Fachbereiche „Tunnelsicherheit“ und „Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit“ in ihren Sicherheitsbeurteilungen insgesamt zum Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der im Tunnel-Vorentwurf und der UVE dargestellten und der in den Sicherheitsbeurteilungen bezeichneten Maßnahmen die Tunnel-Vorentwürfe für die Tunnel Freinberg und Ast Donau Nord insgesamt den Stand der Technik und die Anforderungen des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes erfüllen. Nach Prüfung der Sicherheitsbeurteilungen kann von der Tunnel-Verwaltungsbehörde festgestellt werden, dass diese schlüssig, plausibel und nachvollziehbar sind. Das Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der in den Tunnel-Vorentwürfen und der UVE dargestellten und der in der Sicherheitsbeurteilung bezeichneten Maßnahmen die Tunnel-Vorentwürfe für die Tunnel Freinberg und Ast Donau Nord insgesamt den Stand der Technik und die Anforderungen des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes erfüllen, kann seitens Tunnel-Verwaltungsbehörde als plausibel bestätigt werden. Somit sind die inhaltlichen Genehmigungskriterien des § 7 Abs. 1 STSG aus Sicht der Tunnel-Verwaltungsbehörde als erfüllt zu bewerten.

Die eingelangten Stellungnahmen wurden aus Sicht der Tunnel-Verwaltungsbehörde von den SV für den Fachbereich 16 Geotechnik, Tunnelbau und Brandsicherheit und 17 Tunnelsicherheit ausreichend, schlüssig und plausibel behandelt.

In der mündlichen Verhandlung wurde der Projektwerberin Gelegenheit gegeben zu den Ergebnissen der Beweisaufnahme Stellung zu nehmen. Basierend auf ihren Stellungnahmen wurden durch die oben angeführten Sachverständigen zum Teil Maßnahmen abgeändert. Die Tunnel-Verwaltungsbehörde ist der Ansicht, dass die in der Niederschrift zur mündlichen Verhandlung dokumentierten Abänderungen als schlüssig und nachvollziehbar zu betrachten sind und der Entscheidung zu Grunde gelegt werden können.

Nach Erstellung der Teilgutachten 16 und 17 und der Sicherheitsbeurteilungen haben sich drei Tunnelplanungs- bzw. Tunnelsicherheits - RVS und somit der gemäß § 7 Abs. 1 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz (STSG) geforderte maßgebende Stand der Technik geändert.

Es handelt sich hierbei um folgende RVS:

09.01.24 Bauliche Anlagen für Betrieb und Sicherheit - Neuausgabe Juni 2014

09.02.22 Tunnelausrüstung – Neuausgabe Juni 2014

09.02.31 Belüftung Grundlagen – Neuausgabe Juni 2014

Diesem Umstand wurde bereits bei der Erstellung der Sicherheitsbeurteilungen und der Teilgutachten für die Fachbereiche 16 und 17 durch Berücksichtigung von Entwurfsständen dieser RVS Rechnung getragen. Da die RVS 09.01.24 nunmehr verbindlich ist, wurde die Auflage 17.2 gekürzt bzw. konkretisiert.

Aufgrund der Ermittlungen in den gegenständlichen Verfahren für die Genehmigung der Tunnel-Vorentwürfe gelangt die Tunnel-Verwaltungsbehörde zur Überzeugung, dass bei Einhaltung der im Spruch genannten Nebenbestimmungen eine Konformität mit dem STSG und einschlägigen Richtlinien festgestellt werden kann.

Aufgrund der gegebenen Sach- und Rechtslage war daher spruchgemäß zu entscheiden und die Genehmigung der Tunnel-Vorentwürfe für die Tunnel Freinberg und ASt Donau Nord zu erteilen.

VII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen

VII.1. Allgemeines

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die Einreichunterlagen sowie die Umweltverträglichkeitserklärung samt Modifikationen, Verbesserungen, Präzisierungen und Optimierungen, auf die erstellten Teilgutachten samt den Stellungnahmen der Prüfgutachter zu den während der öffentlichen Auflagen abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen, das darauf aufbauende Umweltverträglichkeitsgutachten vom Juli 2013, die Ergebnisse der mündlichen Verhandlung am 30. September 2013, am 1., 3., 4., 14., 15. und am 21. Oktober 2013 sowie auf die Erklärungen der Parteien und Beteiligten und das daraus folgende ergänzende Ermittlungsverfahren.

Umweltverträglichkeitsgutachten

Zu allen beurteilungsrelevanten Themen wurden Gutachten eingeholt, welche die Grundlage für das Umweltverträglichkeitsgutachten bilden. Die Gutachten wurden von in den jeweiligen Fachgebieten einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung als Sachverständige in den jeweils einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beeedete Sachverständige eingetragen sind oder auch (in der Mehrzahl) wiederholt bei UVP-Verfahren – nicht nur bei Verfahren des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie– als Gutachter beigezogen wurden.

Die von der Behörde eingeholten Teilgutachten sind methodisch einwandfrei und entsprechen - sowohl formal als auch inhaltlich - den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die beigezogenen Sachverständigen gehen in ihren Gutachten auf die ihnen gestellten Fragestellungen ausführlich ein. In den einzelnen Gutachten wurden die Prüfmethode und das Prüfergebnis beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt es sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen der von der Behörde beigezogenen Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an Gutachten gestellt werden.

Die Art und Weise, wie die Beweise (insbesondere die Gutachten) von der Behörde erhoben wurden, entspricht damit den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Auch inhaltlich sind die Teilgutachten schlüssig und nachvollziehbar. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen kann nicht erkannt werden. Sie sind daher der Entscheidung zu Grunde zu legen.

Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH kann ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht im Widerspruch stehendes Gutachten nur auf gleicher fachlicher Ebene durch ein gleichwertiges Gutachten oder durch fachlich fundierte Argumente tauglich bekämpft werden (VwGH 25.4.2003, 2001/12/0195 ua.). Nur Widersprüche zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen können auch ohne sachverständige Untermauerung aufgezeigt werden (VwGH 20.10.2005, 2005/07/0108; 2.6.2005, 2004/07/0039; 16.12.2004, 2003/07/0175).

So würdigt beispielsweise die vom Oö Umweltanwalt am 11. November 2014 erstattete Stellungnahme die zum Themenbereich Natur- und Artenschutz vorliegenden Fachgutachten kritisch, ohne selbst ein Gegengutachten im Rechtssinn zu sein. Gemäß den obigen Ausführungen ist es daher nicht geeignet das von der Behörde eingeholte Teilgutachten zu entkräften.

Gegengutachten

Im Zuge des Verfahrens wurden Gegengutachten bzw. gutachterliche Stellungnahmen vorgelegt. Eine rechtliche Auseinandersetzung mit diesen und eine Beweiswürdigung dieser Gutachten erfolgte zum Teil bereits oben unter Punkt V. der Begründung, auf die anderen vorgelegten Gutachten wird im Folgenden unter Punkt VII.2. eingegangen.

UVP-Koordination

Im gegenständlichen UVP-Verfahren wurde das Umweltverträglichkeitsgutachten vom externen UVP-Koordinator Herrn Dipl.-Ing. Wolfgang Stundner erstellt. Gemäß dem Rundschreiben zur Durchführung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft wurden die Teilgutachten der Sachverständigen zu den einzelnen Fachbereichen und die fachgutachterlichen Stellungnahmen der Sachverständigen aller Fachbereiche zwar dem Umweltverträglichkeitsgutachten zugrunde gelegt, die letztendliche Zusammenführung des Umweltverträglichkeitsgutachtens erfolgte jedoch durch den externen Koordinator. Herr Dipl.-Ing. Wolfgang Stundner ist Zivilingenieur für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft sowie im gegenständlichen Verfahren auch Sachverständiger für den Fachbereich Oberflächen- und Grundwasser.

Es darf somit an dieser Stelle festgehalten werden, dass bei Erstellung des UVG eine fachliche Überprüfung der Teilgutachten durch den externen UVP-Koordinator und somit durch einen Gutachter erfolgt.

Die Teilgutachten und das UVG selbst werden vor ihrer Veröffentlichung vom internen UVP-Koordinator im Hinblick auf ihre Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit überprüft. Der interne UVP-Koordinator, gegenständlich Herr Ministerialrat Dipl.-Ing. Friedrich Zotter, ist Leiter der Abteilung IV/ST1 (Planung und Umwelt), deren MitarbeiterInnen für die fachliche Koordination von UVP-Verfahren zuständig sind. Der interne UVP-Koordinator begleitet die Erstellung der Teilgutachten und des Umweltverträglichkeitsgutachtens durch Abhaltung von Sachverständigensitzungen. Es darf an dieser Stelle festgehalten werden, dass der Abteilungsleiter und die MitarbeiterInnen der Abt. IV/ST1 fachkundig sind, vor allem durch ihre Mitarbeit in den Ausschüssen der FSV (Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr), wo durch Richtlinien der Stand der Technik bei Straßenprojekten festgelegt wird, und somit für die Überprüfung der Gutachten geeignet.

VII.2. Im Besonderen

VII.2.1. Verkehr

Privatgutachterliche Stellungnahmen

Die Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Lorenz E. Riegler, legte den Fachbereich Verkehr betreffend mit Schriftsatz vom 16.9.2013 ein Privatgutachten mit dem Titel „Analyse und Bewertung der Verkehrsuntersuchung zur A 26 – Westring Linz und der verkehrlichen Grundlagen und Erhebungen zur A 26“ von „RegioConsult, Verkehrs- und Umweltmanagement, Dipl.-Geogr. Wulf Hahn und Dr. Ralf Hoppe GbR“ vor. In der mündlichen Verhandlung wurde dieses Gutachten in Form einer PowerPoint Präsentation mit dem Titel „Modellkritik an der

Verkehrsuntersuchung zur A 26 – Westring Linz“ von Dipl.-Geogr. Hahn präsentiert mit Ausnahme der Stellungnahmen zum Einreichprojekt Dezember 2008 (vgl. S. 41 f sowie Beilage ./14 der Verhandlungsschrift). Daran anknüpfend und in Erwiderung auf Stellungnahmen der Projektwerberin bzw. des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit erstattete RegioConsult in der mündlichen Verhandlung ein weiteres Vorbringen zu diesem Themenbereich (vgl. S. 114 und Beilage ./38 sowie S. 143 ff und Beilage ./68 der Verhandlungsschrift). Weiters legte die Bürgerinitiative mit dem Schriftsatz vom 16.9.2013 auch ein Privatgutachten von RegioConsult mit dem Titel „Alternativen zum Westring unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrskonzeptes des Landes Oberösterreich von 2008“ vor.

Mit Schriftsatz vom 11.10.2013 legte die Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Lorenz E. Riegler, folgende weitere – ua. auch den Bereich Verkehr betreffende – schriftliche Stellungnahmen von RegioConsult vor: „Erwiderungen zu den Stellungnahmen der Behördensachverständigen im Rahmen der UVP-Verhandlung“ (Beilage ./1 des Schriftsatzes), „AK 1.8.4 Konzeption und Einsatz von Verkehrsnachfragemodellen zur Berechnung des Wirtschaftsverkehrs“ (Beilage ./1a des Schriftsatzes) und „Sichtung der ausgelegten Unterlagen zur UVE und zum Umweltverträglichkeitsgutachten“ (Beilage ./3 des Schriftsatzes). In der mündlichen Verhandlung trugen RegioConsult die Stellungnahmen „Erwiderungen zu den Stellungnahmen der Behördensachverständigen im Rahmen der UVP-Verhandlung“ (vgl. S. 273 und Beilage ./89 der Verhandlungsschrift) und „Sichtung der ausgelegten Unterlagen zur UVE und zum Umweltverträglichkeitsgutachten“ (vgl. S. 293 und Beilage ./92 sowie S. 295 und Beilage ./91 der Verhandlungsschrift) jeweils auszugsweise vor.

Einige Parteien schlossen sich in der mündlichen Verhandlung dem Vorbringen von RegioConsult an (siehe Verhandlungsschrift).

Bei RegioConsult handelt es sich um eine Fachagentur für Stadt-, Verkehrs-, Umwelt- und Landschaftsplanung aus Marburg (Deutschland), deren Geschäftsführer Dipl.-Geogr. Wulf Hahn ist.

Inhalt der Einwendungen und Auseinandersetzung damit in der mündlichen Verhandlung

Die Kritikpunkte richten sich einerseits gegen die UVE bzw. die Verkehrsuntersuchung und andererseits gegen das UVG bzw. das TGA Nr. 01 Verkehr und Verkehrssicherheit und die Beantwortung der Stellungnahmen durch den Sachverständigen DI Fritzer.

Die schriftlich, in den Beilagen zur Stellungnahme von Dr. Riegler vom 16.9.2013 (Stellungnahme V4), und mündlich in der Verhandlung (Beilage ./14, ./38 und ./68 zur Verhandlungsschrift) vorgebrachte Kritik betrifft hauptsächlich die Verkehrsuntersuchung des Einreichprojektes.

In den späteren Vorbringen, schriftlich in der Stellungnahme von Dr. Riegler vom 11.10.2013 und ihren Beilagen, aber auch mündlich bei der Verhandlung (Beilage ./89, ./92 und ./91 zur Verhandlungsschrift), richtet sich die Kritik aber auch gegen das UVG bzw. das TGA Nr.01 Verkehr und Verkehrssicherheit, in dem der Sachverständige DI Fritzer die Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Verkehrsuntersuchung in Analyse und Prognose bestätigt. Die Vertreter von RegioConsult vertreten die Meinung, dass die von ihnen vorgebrachten Mängel vom

Sachverständigen hätten erkannt und aufgezeigt werden müssen. Darüber hinaus kritisieren sie auch die Antworten des Sachverständigen DI Fritzer auf die Stellungnahmen, diese Kritik bezieht sich aber inhaltlich auf die gleichen Themen wie die Kritik an der UVE und am UVG.

Die Hauptkritik besteht darin, dass keine Notwendigkeit für die Realisierung der A26 gegeben sei, dass der öffentliche Verkehr nicht ausreichend berücksichtigt worden sei, dass die dem Verkehrsmodell zugrunde liegenden Strukturdaten völlig veraltet seien, dass das Modell methodisch falsch erstellt worden sei und dass die Prognoseannahmen unrealistisch seien.

Die Hauptkritikpunkte gegen das UVG bestehen darin, dass die Verkehrsuntersuchung und Verkehrsprognose, die laut RegioConsult unzureichend und falsch seien, akzeptiert und bestätigt worden seien. Neue inhaltliche Punkte, die sich explizit auf das TGA Verkehr beziehen, wurden kaum ergänzend vorgebracht.

Die in der Verhandlung vorgebrachten Kritikpunkte bezogen sich hauptsächlich auf die Aussagen des Sachverständigen DI Fritzer in der Verhandlung.

Eine Entgegnung auf das Vorbringen von RegioConsult Beilage./14 erfolgte von DI Sedlmayer (ArealConsult) für die Projektwerberin, Verhandlungsschrift S. 139ff, Powerpoint-Präsentation Beilage ./69. DI Sedlmayer ist Ziviltechniker und Geschäftsführer der ArealConsult Ziviltechnikerges.m.b.H. Alle Hauptkritikpunkte von RegioConsult wurden in der Erwiderung von DI Sedlmayer behandelt und die Hintergründe und Begründungen aus Sicht der PW dargelegt. DI Sedlmayer unterteilte seine Darlegungen in die Hauptpunkte Überprüfung des Verkehrsmodells, Überprüfung der Basisdaten und Überprüfung der Prognoseannahmen. Einige Details wurden jedoch entweder bereits zuvor oder erst in den nachfolgenden Repliken im Verlauf der Verhandlung erörtert, teilweise auch vom Sachverständigen DI Fritzer, einige Themen wurden an anderer Stelle bereits behandelt, teilweise auch von der UVP-Koordination, DI Zotter, da sie nicht vorrangig Themen der Verkehrsuntersuchung waren (Varianten-, Alternativenprüfung). Deshalb ging DI Sedlmayer auf diese Punkte nicht erneut im Detail ein. Die im weiteren mündlichen Vorbringen vorgebrachten Kritikpunkte an der UVE wiederholten die bereits vorgebrachten Punkte. Die Erwiderungen zum weiteren Vorbringen nahm jedoch ausschließlich der Sachverständige DI Fritzer vor.

Die im Einreichprojekt vorgelegte Verkehrsuntersuchung inklusive aller Planfälle wurden bereits durch den Sachverständigen DI Fritzer im Zuge der Erstellung seines Teilgutachtens geprüft und aus fachlicher Sicht als ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar bewertet.

Die von RegioConsult vorgebrachten Kritikpunkte wurden vom Sachverständigen DI Fritzer abgewogen und alle Kritikpunkte wurden von ihm in der mündlichen Verhandlung behandelt. Das Vorbringen der Projektwerberin (DI Sedlmayer von ArealConsult) hat die Grundlagen, Verkehrserhebungen, das Modell und die Prognosen der dem Projekt zugrunde liegenden Verkehrsuntersuchung erläutert. Weder das Vorbringen von RegioConsult noch die Darstellung der Projektwerberin haben neue Informationen, Erkenntnisse oder Aspekte ergeben, die zu einer Änderung der gutachterlichen Bewertung des gegenständlichen Projekts durch den Sachverständigen DI Fritzer geführt hätten. Das Ergebnis des Sachverständigen DI Fritzer wird als schlüssig und nachvollziehbar gewertet.

Eine Entgegnung auf das Vorbringen von RegioConsult Beilage./14 erfolgte vom Sachverständigen DI Fritzer in der mündlichen Verhandlung (siehe Verhandlungsschrift S. 108-111). Darin ging er auf alle Hauptkritikpunkte von RegioConsult ein, obwohl die Kritik vorrangig auf die Verkehrsuntersuchung der UVE abzielte. Dies war erforderlich, da der Sachverständige in seinem Teilgutachten die Nachvollziehbarkeit und Plausibilität der Verkehrsuntersuchung bestätigt hatte.

In einer Replik erwiderte Herr Dr. Hoppe von RegioConsult direkt auf die Stellungnahme von DI Fritzer (Beilage ./38), wiederholte dabei jedoch die bereits vorgebrachten Punkte. Daher ging DI Fritzer nicht erneut auf alle Punkte ein, sondern nahm nur kurz zur Anwendung neuer Strukturdaten und zu den Veränderungen der Verkehrsbelastung auf der Donaubrücke Stellung (siehe S. 115 der Verhandlungsschrift).

Da einige Details der schriftlichen Stellungnahme vom 16.9.2013 von den Vertretern von RegioConsult in der Verhandlung nicht mündlich vorgetragen wurden, ging der Sachverständige DI Fritzer auf diese gesondert ein (siehe S. 289f der Verhandlungsschrift).

Zu den Einwendungen im Einzelnen (Abwägung)

Analyseverkehrsmodell:

Die Gutachter von RegioConsult brachten in der Verhandlung vor, dass die Abgrenzung des Planungsgebietes nach dem Kriterium von $\pm 20\%$ verfehlt werde und daher die Abgrenzung falsch oder nach anderen Kriterien abgegrenzt sei.

Der Sachverständige DI Fritzer entgegnete darauf in der Verhandlung, dass das Planungsgebiet im Fachbericht Verkehr nach dem Bereich Donautal und nach Waldeggstraße – Westbrücke unterschieden werde. Der Untersuchungsraum sei zwar mit Verkehrsveränderungen $\pm 20\%$ abgegrenzt worden, es sei jedoch eine iterative Vorgangsweise zwischen den einzelnen Fachbereichen erfolgt. Die Abgrenzung sei z. B. für den Fachbereich Lärm ausreichend.

Zum Vorwurf einer fehlerhaften Abgrenzung des Planungsgebietes nach dem Kriterium von $\pm 20\%$ ist festzustellen, dass sich größere Veränderungen in der Prognose 2030 (z.B. die in der Verhandlung aufgezeigte Veränderung von $-43,2\%$ (Prognose 2030) auf der L1386 in Alharting) nur dort finden, wo es zu einer Verbesserung der Umweltauswirkungen kommt, bei der keine Nachteile für Betroffene oder Parteien entstehen können, sodass die Abgrenzung der Planungsgebietes nach dem Kriterium von $\pm 20\%$ im Sinne der Parteistellung von Bürgern als korrekt anzusehen ist.

Die Gutachter von RegioConsult bemängeln in ihren Ausführungen, dass völlig veraltete Strukturdaten verwendet worden wären, deren reine Hochrechnung die heute bestehenden Verkehrsverflechtungen nur unzureichend abbilde. Die Mobilitätskennwerte seien nicht nachvollziehbar.

DI Sedlmayer legte in seiner Präsentation im Rahmen der mündlichen Verhandlung dar, dass die im Verkehrsmodell VIS-OÖ herangezogene Haushaltsbefragung 2001 genau im selben Umfang und in der gleichen hohen Qualität durchgeführt worden sei wie im Jahr 1992. Weiters legte er dar, dass das Land Oberösterreich im internationalen Vergleich über die europaweit größte und feinste Datenbasis hinsichtlich Mobilität verfüge (siehe S. 141f der Verhandlungsschrift). Insgesamt seien sämtliche Basisdaten ausreichend und dem Stand der

Technik entsprechend dokumentiert worden. Zusammenfassend hielt er fest, dass die Verkehrsbeziehungen über die Haushaltsbefragung 2001 zum Teil aktualisiert worden wären. Dort, wo keine Veränderungen stattgefunden hätten, wäre die Hochrechnung jedenfalls ausreichend. Die Basisdaten seien somit ausreichend aktuell und geeignet, die im Jahr 2010 bestehende Verkehrssituation in hoher Qualität und dem Stand der Technik entsprechend abzubilden.

Der Sachverständige DI Fritzer führte in der Verhandlung dazu aus, dass dem Verkehrsmodell der UVE das VIS-OÖ und damit die Daten der Haushaltsbefragung 2001 zugrunde liegen (siehe S. 294 der Verhandlungsschrift).

Das Verkehrsmodell der UVE baut auf dem VIS-OÖ auf, welches wiederum auf den Strukturdaten der OÖ Haushaltsbefragungen und den daraus abgeleiteten Mobilitätswerten basiert. Aus Sicht der ho. Behörde entspricht dies dem Stand der Technik und der geübten Praxis bei Straßen-UVP-Verfahren. Es ist nicht denkbar, dass im Rahmen der Projekterstellung eigene umfangreiche Erhebungen (vergleichbar mit der landesweiten Haushaltsbefragung) durchgeführt werden. Dies scheint auch nicht erforderlich, um ein qualitativ gutes Verkehrsmodell für das gegenständliche Projekt zu erstellen.

Die Gutachter von RegioConsult bemängeln, dass die Quelle-/Zielbelastungen (unelastisch oder elastisch) fehlten. Darüber hinaus seien die Quelle-/Zielmatrizen für den Analyse-, Prognose- und Planfall vorzulegen, um die wenig plausiblen Belastungen überprüfen zu können.

DI Heitzer (Gesellschafter der arealConsult) erklärte für die Projektwerberin in der Verhandlung, dass in der UVE die zwischen Quelle und Ziel benötigte Fahrtzeit als Zeitelastizität verwendet worden sei und die primär induzierte Verkehrsleistung nach dem Ansatz von Univ.Prof. Cerwenka mittels reinvestierter Reisezeiteinsparungen (50%) ermittelt worden sei. Die Verkehrsmatrizen des VIS-OÖ seien vom Land Oberösterreich und die Fernverkehrsmatrizen vom BMVIT bearbeitet worden. Diese Daten seien kontrolliert und für die Projektbearbeitung freigegeben worden. Der Verweis auf diese Quellen sei aus verkehrstechnischer Sicht ausreichend, da die Ergebnisse der „Verkehrlichen Grundlagen“ plausibel seien (siehe S. 49 der Verhandlungsschrift).

Der Sachverständige DI Fritzer verwies auf die Projekteinlage 1.4.1, aus welcher hervor gehe, dass die Darstellung der Quelle-/Ziel-Beziehungen an bestimmten Querschnitten zur Auskunft bei Planungsbesprechungen, Abstimmungen und Bürgerinformationen gedient hätten. Im Sinne der UVP sei die verkehrsplanerische Zweckmäßigkeit des Projektes hinsichtlich der Darstellung von Verkehrsnachfrage und Entlastungswirkungen auch ohne Verkehrsspinnen erfüllt (siehe S. 111 der Verhandlungsschrift). Weiters führte er aus, dass er in seiner Plausibilitätsprüfung auch die „Einfüllung“ der Verkehrsnachfrage der einzelnen städtischen Verkehrsbezirke einbezogen und dabei die veröffentlichten Daten der Statistik Linz verwendet hätte (siehe S. 256 der Verhandlungsschrift).

Aus Sicht der ho. Behörde kann hinsichtlich der Quelle-/ Zielmatrizen festgehalten werden, dass die Darlegung von DI Heitzer (arealConsult), gemäß welcher die primär induzierte Verkehrsleistung nach dem Ansatz von Univ. Prof. Cerwenka ermittelt wurde, durchaus dem Stand der Technik entspricht. Der Sachverständige DI Fritzer hat in seiner Plausibilitätsprüfung die Einfüllung der Verkehrsnachfrage stichprobenartig anhand veröffentlichter Daten überprüft

und kam zu dem Ergebnis, dass die Quelle-/Zielbeziehungen ausreichend und plausibel dargestellt sind. Diese Vorgehensweise entspricht dem Stand der Technik und der üblichen Praxis bei Straßen-UVP-Verfahren. Die Forderung der Gutachter von RegioConsult kann daher nicht nachvollzogen werden, weil das Erfordernis der Matrizen für die Überprüfung des Verkehrsmodells nicht gegeben ist.

Die Gutachter von RegioConsult brachten in ihren Ausführungen vor, dass die mehrfache Fortschreibung des Modells unzulänglich wäre, da dadurch Veränderungen der Verkehrsbeziehungen und des Verkehrsverhaltens nicht abgebildet werden könnten. Die Umrechnungen und Hochrechnungen auf Basis unterschiedlicher Verkehrszählungen seien nicht nachvollziehbar, ebenso wenig unterschiedliche Analysebelastungen und Verkehrsrückgänge.

DI Sedlmayer legte in der Verhandlung dar, dass bei der Verkehrsumlegung selbstverständlich Daten aus verschiedenen Jahren herangezogen worden seien. Abgesehen von der Haushaltsbefragung 2001 bildeten im motorisierten Individualverkehr (MIV) die Verfolgungszählung 2006, bei der Verkehrsströme am Kordon von Linz erfasst worden seien und die Verkehrszählungen, welche für das Einreichprojekt 2008 zwischen 2002 und 2006 und für die vorliegende Projektänderung 2011 in den Jahren 2006 bis 2010 erhoben worden seien, weitere Grundlagen (siehe S. 141 der Verhandlungsschrift).

Der Sachverständige DI Fritzer führte diesbezüglich in der Verhandlung aus, dass die lineare Interpolation für die Fortschreibung der Verkehrsmatrizen verwendet worden sei. Das MIV-Analysemodell sei mit aktuellen Verkehrsdaten kalibriert worden. Ebenso sei die Fortschreibung des Analyseverkehrsmodells betreffend den öffentlichen Verkehr mit aktuellen Daten erfolgt. Eine Neumodellierung sei auch aufgrund der Fortschreibung des VIS-OÖ nicht erforderlich gewesen (siehe S. 109ff und 294 der Verhandlungsschrift).

Sowohl in seinem TGA und als auch in der Verhandlung legte er dar, dass im Vergleich der Analysejahre 2005 und 2010 Unterschiede schon deshalb möglich seien, da mit der „Neukalibrierung 2010“ aktuellere Verkehrszählungen vorgelegt seien, die den Einfluss der Wirtschaftskrise 2008/09 zeigten. Abweichungen seien primär durch die Zählwerte begründet. Die Übereinstimmung der Modelle werde auch durch den modularen Aufbau der Software (Wirkungsmodell/Verkehrsumlegung) beeinflusst (siehe S. 24 des TGA 01 Verkehr und Verkehrssicherheit und S. 256 der Verhandlungsschrift).

Darüber hinaus wird seitens der ho. Behörde festgehalten, dass Anfang 2014 die Ergebnisse der OÖ Verkehrserhebung 2012 veröffentlicht wurden. Die fachliche Auseinandersetzung mit diesen Ergebnissen, einerseits durch die Projektwerberin und andererseits durch den Sachverständigen DI Fritzer haben ergeben, dass die Ergebnisse sowohl in der Tendenz als auch im Absolutmaß die mit dem Verkehrsmodell VIS-OÖ in der UVE erfolgte Modellierung des Verkehrsaufkommens bestätigten.

Aus Sicht der ho. Behörde erscheint die Vorgehensweise der Projektwerberin und auch die Beurteilung durch den Sachverständigen DI Fritzer plausibel und entspricht dem Stand der Technik.

Die zugrunde gelegten Basisdaten sind geeignet, die weiteren Auswirkungen in ausreichender Form quantifizieren zu können. Der Stand der Technik kennt derzeit noch keine Vorgaben für die Eingangsgrößen, daher scheinen die gegenständlich verwendeten Daten geeignet, den Analyseverkehr abzubilden. Die gewählte Vorgehensweise entspricht der üblichen Praxis. Das Analyseverkehrsmodell wurde außerdem mit aktuellen Verkehrsdaten kalibriert. Auch das entspricht der üblichen Vorgehensweise bei vergleichbaren Projekten.

Die Ergebnisse der OÖ Verkehrserhebung 2012 bestätigen außerdem die Annahmen und Prognosen der UVE und entkräften somit zusätzlich die Vorwürfe, die RegioConsult vor allem in der mündlichen Verhandlung erhoben haben, dass die Basisdaten veraltet wären und die Prognose zu niedrig oder zu hoch gegriffen wäre.

Es erfolgte eine plausible, schrittweise Ermittlung des Verkehrsmodells aus geeigneten Basisdaten und einer Kalibrierung mit aktuellen Verkehrszahlen. Die einzelnen Entwicklungsschritte erfolgten nach dem österreichischen Stand der Technik und dem Stand des Wissens. Die Einwände der Gutachter von RegioConsult wurden durch den Sachverständigen DI Fritzer entkräftet. Es wurden keine Argumente vorgebracht, die die Beurteilung durch den Sachverständigen in Zweifel ziehen. Aus ho. Sicht sind die Aussagen, Beurteilungen und Darlegungen nachvollziehbar, plausibel, schlüssig und ausreichend.

Die Gutachter von RegioConsult brachten weiters vor, dass die Darstellung der Verkehrsnetze nicht nachvollziehbar sei und die Darstellung der verwendeten Strukturdaten nach Verkehrszellen- und Verkehrsbezirken fehle.

Der Sachverständige DI Fritzer entgegnete dazu in der Verhandlung, dass die Verkehrsnetze z. B. in den Einlagen 1.4.1 und 1.4.6 dargestellt seien. Der SV-Beurteilung liegen zudem das OÖ Landesnetz und die Netzdarstellungen der Verkehrsprognose Österreich 2025+ zugrunde. Das Verkehrsmodell VIS-OÖ mit den Struktur- und Verhaltensdaten der Einwohner, Strukturdaten des Untersuchungsgebiets und der Beschreibung der Verkehrsnetze sei vom Land OÖ zur Verfügung gestellt und im Rahmen der UVE für das Stadtgebiet von Linz verfeinert worden. Die Komplexität des Modells behindere zwar eine Darstellung einzelner Bausteine in der UVE, allerdings sei durch die ständige Anwendung des Modells und Kalibrierung mit Zählraten dessen Aktualität gewährleistet (siehe S. 76 und S. 110 der Verhandlungsschrift).

Zum Vorwurf, die Darstellung der Verkehrsnetze sei nicht nachvollziehbar und die Darstellung der verwendeten Strukturdaten nach Verkehrszellen- und Verkehrsbezirken fehle, ist aus Sicht der ho. Behörde anzumerken, dass der Sachverständige der UVP-Behörde in seiner Stellungnahme plausibel darlegt, in welchen Schritten es aus den vorhandenen Daten entwickelt wurde und mit welchen Methoden die Aktualität dieser Ansätze geprüft und gewährleistet wurde. Der Vorwurf geht daher ins Leere, auch deshalb, weil die richtige Auswahl der Annahmen sogar durch die zwischenzeitlich zur Verfügung stehenden Daten der Haushaltsbefragung 2012 bestätigt wird, welche gleichlautende Trends zu den in der UVE getroffenen Annahmen aufweisen.

Prognoseverkehrsmodell:

Die Gutachter von RegioConsult brachten vor, dass beim Straßennetzmodell künftige Straßenneubauten zu ungenau erfasst worden seien.

Der Sachverständige DI Fritzer entgegnete in der Verhandlung darauf, dass im Verkehrsmodell von einem künftigen Netzzustand ausgegangen worden sei, der im hochrangigen Straßennetz gegenüber dem Bestand 2010 im Ausbauprogramm des Landes OÖ vorgesehene Netzergänzungen unterstelle. Die absehbaren Entwicklungen seien somit dem jeweiligen Planungshorizont entsprechend integriert worden. Die Prüfung der Sensitivität der in die Untersuchung einbezogenen Projekte sei derzeit nicht Stand der Technik (siehe S. 110 der Verhandlungsschrift).

Seitens der ho. Behörde wird diesbezüglich auf das UVP-G 2000 verwiesen, welches zwar vorsieht, dass absehbare künftige Entwicklungen mit zu berücksichtigen sind, aber in keiner Weise die Prüfung der Sensitivität der in der Untersuchung einbezogenen Projekte verlangt. Dies ist derzeit nicht Stand der Technik.

Die Gutachter von RegioConsult kritisieren, dass die Zunahmen der Zahl der Mobilen und der Wege bei abnehmender Bevölkerung nicht nachvollziehbar seien, die Prognoseannahmen fehlerhaft und die Bevölkerungsprognose und das künftige Mobilitätsverhalten zu hoch angesetzt worden seien.

Bezüglich der vorgebrachten Überschätzung der Bevölkerungsprognose und der Annahmen des künftigen Mobilitätsverhaltens legte DI Sedlmayer in der Verhandlung (siehe S. 142 der Verhandlungsschrift) dar, dass die Prognosedaten für die Strukturprognose vom Land Oberösterreich stammen. Er führte an dieser Stelle einige Kennwerte aus der Verkehrsprognose OÖ 2020+ konkret an.

Auch der Sachverständige DI Fritzer führte in der Verhandlung an, dass auch die Studie des ADAC zeige, dass die durchschnittliche Mobilitätsrate ansteigen werde. Diesbezüglich erläuterte der Sachverständige in der Verhandlung mehrfach, dass die Verkehrsprognose die Basis für die Beurteilung der Auswirkungen des Projektes sei. Eine etwaige Überschätzung würde dabei in der Beurteilung der Umweltverträglichkeit auf der sicheren Seite im Sinne des Anrainerschutzes liegen (siehe S. 48, 111 und 256 der Verhandlungsschrift).

Auch die Anfang 2014 veröffentlichten Ergebnisse der OÖ Verkehrserhebung 2012 zeigten, dass die Prognoseszenarien der UVE von einer realistischen Entwicklung des Verkehrs ausgehen. Somit werden auch damit die Annahmen und Prognosen bestätigt und der Vorwurf, dass die Prognose zu hoch gegriffen wäre, entkräftet.

Die Gutachter von RegioConsult brachten in der Verhandlung vor, dass die Differenzbelastung zwischen dem Nullplanfall 2018 (PF 103) und dem Planfall 2018 (PF 104) nicht erklärbar sei.

Der Sachverständige DI Fritzer entgegnete darauf in der Verhandlung, dass es durch die Errichtung der Neuen Donaubrücke Linz (A 26) zu einer Neuaufteilung des donauquerenden Verkehrs komme. Die für den Abschnitt „neue Donaubrücke – Nibelungenbrücke“ dargestellten Veränderungen der Verkehrsbelastung in der Betriebsphase 1 resultierten aus Verkehrsverlagerungen. So verlagere sich z. B. die Verkehrsrelation Leonding – Urfahr von der Route „Westtangente - Nibelungenbrücke“ auf die Route „L1386 Leondinger Straße - Neue Donaubrücke“ (Zunahme +3.000 Kfz/24h nordwestlich der neuen Donaubrücke), bei gleichzeitiger Verkehrsabnahme südöstlich der neuen Donaubrücke (zwischen Abfahrt von der

Donaubrücke und Einfahrt in den Römerbergtunnel) (siehe S. 115 und 294 der Verhandlungsschrift).

Die vom Sachverständigen DI Fritzer dargelegte Neuaufteilung des donauquerenden Verkehrs erscheint auch aus Sicht der ho. Behörde plausibel, da das Fahrziel der die Donaubrücke benützenden Fahrzeuge nördlich der Donau zum überwiegenden Teil westlich der neuen Donaubrücke liegt, sodass der Umweg über die alte Streckenführung Römerbergtunnel – Nibelungenbrücke – Rudolfstraße in Urfahr von den Verkehrsteilnehmern vermieden werden wird und die deutlich kürzere Strecke über die neue Donaubrücke benutzt werden wird.

Weiters brachten die Gutachter von RegioConsult vor, dass differenzierte Verkehrsspinnen vorzulegen seien.

Hinsichtlich der Darstellung von Verkehrsspinnen verwies der Sachverständige DI Fritzer in der Verhandlung auf die Projekteinlage 1.4.1. Aus dieser gehe hervor, dass die Darstellung der Quelle-/Ziel-Beziehungen an bestimmten Querschnitten zur Auskunft bei Planungsbesprechungen, Abstimmungen und Bürgerinformationen dienen. Im Sinne der UVP ist die verkehrsplanerische Zweckmäßigkeit des Projektes hinsichtlich der Darstellung von Verkehrsnachfrage und Entlastungswirkungen auch ohne Verkehrsspinnen erfüllt (siehe S. 111 der Verhandlungsschrift).

Auch aus Sicht der ho. Behörde wird die Darstellung von Verkehrsnachfrage und Entlastungswirkung – wie sie in den Einreichunterlagen vorliegt – durchaus als ausreichend angesehen; dies entspricht der üblichen Praxis bei Straßen-UVP-Verfahren.

Aus Sicht der ho. Behörde gibt es keinen Zweifel an der Richtigkeit der Aussagen des Sachverständigen DI Fritzer und der Plausibilität der verkehrlichen Annahmen und Prognosen.

Öffentlicher Verkehr:

Die Gutachter von RegioConsult kritisieren, dass keine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung in der UVE gemacht worden sei, diese aber anzustellen sei. Das Verkehrsmodell sei eindeutig auf den MIV ausgelegt. Ein ÖV Modell hätte erstellt werden müssen. Außerdem hätte ein Planfall, der ausschließlich den Ausbau des ÖV ohne den Bau der A26 behandelt, betrachtet werden müssen.

DI Sedlmayer entgegnete darauf in der mündlichen Verhandlung, dass die Modellierung des öffentlichen Verkehrs im Rahmen der Verkehrsuntersuchung A 26 in vereinfachter Form erfolgt sei. Wichtig sei in diesem Zusammenhang die Abbildung der Wirkung des ÖV auf die A 26 und umgekehrt. Diese Effekte seien in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung ausreichend berücksichtigt worden. Der öffentliche Verkehr sei somit ausreichend und dem Stand der Technik entsprechend berücksichtigt worden (siehe S. 143 der Verhandlungsschrift).

Der Sachverständige DI Fritzer erklärte diesbezüglich in der Verhandlung, dass die Zielsetzung der UVE die Erstellung eines Verkehrsmodells für den Straßenverkehr sei, der durch das Vorhaben verursacht werde und für den öffentlichen Verkehr, soweit dieser Einfluss auf die Verkehrsbelastung des Vorhabens habe. Die Einhaltung der verkehrspolitischen Zielsetzung des

ÖV-Modal-Splits sei nicht Teil des gegenständlichen Genehmigungsverfahrens (siehe S. 109 der Verhandlungsschrift).

Der Sachverständige legte dar, dass in der UVE eine verkehrsträgerübergreifende Verkehrsbetrachtung in einem Umfang erfolgt sei, soweit diese Verkehre Einfluss auf die Verkehrsbelastung des Vorhabens hätten. Allerdings sei der Bedeutung des MIV bereits mit der Festlegung der A 26 im BStG Rechnung getragen worden. Hauptaugenmerk der Verkehrsuntersuchung im Zuge eines Straßenbauvorhabens liege immer auf einem Verkehrsmodell für den Straßenverkehr, es sei aber auch die Wirkung der A 26 auf ÖV-Maßnahmen und umgekehrt dargestellt worden.

Der Verlagerung vom MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sei Rechnung getragen worden, indem die ÖV-Projekte des Gesamtverkehrskonzepts für den Großraum Linz soweit berücksichtigt worden seien, als sie Einfluss auf die Verkehrsbelastung des Vorhabens hätten. Im Vergleich der Planfälle ohne/mit ÖV-Ausbau sei im Jahr 2030 mit Verkehrsabnahmen auf maßgebenden Abschnitten des überregionalen Straßennetzes zu rechnen (A 26, A 7, B 127, B 129). Die für den Planfall ohne ÖV-Ausbau vorgesehenen Maßnahmen lägen daher im Sinne des Anrainerschutzes auf der sicheren Seite (ohne dass dadurch die Notwendigkeit der A26 andererseits in Frage gestellt werde).

Aus Sicht der ho. Behörde wird festgehalten, dass das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren zu einem Bundesstraßenbauvorhaben die konkreten Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt zum Gegenstand hat. Die Darstellung der Verlagerungswirkung des Verkehrs von und auf die A 26 erfolgte durchaus in Form einer verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung, wie dies für die Zwecke des UVP-Verfahrens erforderlich ist. Wie vom Sachverständigen der UVP-Behörde angeführt wird, wurde dabei der Verlagerung vom MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes ebenso Rechnung getragen, wie der Berücksichtigung aller ÖV-Projekte des Gesamtverkehrskonzeptes für den Großraum Linz, soweit sie von Einfluss auf die Verkehrsbelastung des Vorhabens sind. Durch den Vergleich der Planfälle ohne/mit ÖV-Ausbau wird die Bandbreite der möglichen Auswirkungen der A 26 ohne bzw. mit Ausbau des öffentlichen Verkehrs dargestellt. Die Berücksichtigung des ÖV erfolgte gemäß der üblichen Praxis im Rahmen einer Autobahnprojekts-UVP. Die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung behandelte Auswirkungen des konkreten Projektes. Eine darüber hinausgehende Modellierung des ÖV ist im Rahmen eines Straßen-UVP-Verfahrens nicht erforderlich.

Durchgangsverkehr – Notwendigkeit der A26:

Die Gutachter von RegioConsult kritisieren, dass die A 26 keine überregionale Verkehrsbedeutung hätte und zu nur geringen Verlagerungen von Durchgangsverkehren führen würde. Darüber hinaus sei der Großteil des Innenstadtverkehrs nicht verlagerbarer Binnenverkehr, weshalb die A 26 keine Entlastung der Innenstadt brächte.

Der Sachverständige DI Fritzer stimmte zu, dass der Lkw-Durchgangsverkehr im Vergleich zu diversen anderen Autobahnen sehr gering sei, da die A 26 im Wesentlichen vom Linz-orientierten Güterverkehr befahren werde. Die A 26 diene auch nicht primär der Entlastung der Innenstadt vom Binnenverkehr. Auch sei es richtig, dass der das Bundesland Oberösterreich überschreitende Durchgangsverkehrsanteil auf der A 26 mit ca. 4 % einen geringen Anteil habe. Die A 26 werde allerdings als Zulaufstrecke aus dem Gebiet nördlich der Donau und westlich der B 126 zur A 7 und weiter zur A 1 genutzt (siehe S. 110f der Verhandlungsschrift).

Außerdem hielt der Sachverständige in der Verhandlung mehrfach fest, dass es nicht Angelegenheit des Sachverständigen für das Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit sei, die Funktion und Notwendigkeit des Bundesstraßenvorhabens festzustellen. Er habe sich auf die Feststellung des für die UVP maßgeblichen Sachverhaltes zu beschränken.

Seitens der ho. Behörde können die Aussagen des Sachverständigen nachvollzogen und bestätigt werden. Es ist richtig, dass der LKW-Durchgangsverkehr im Vergleich zu anderen Autobahnen durchaus gering ist. Die A 26 dient jedoch im Wesentlichen auch nicht dem Durchgangsverkehr, sondern dem Linz-orientierten Güterverkehr. Der hochrangige Charakter der A 26 wird dadurch nicht in Frage gestellt, da die A 26 eine Zubringerfunktion zur A 7 und zur A 1 aufweist, was durch die Verteilung der Fahrweiten belegt wird. Darüber hinaus ist die A 26 mit ihrem Anfangs- und Endpunkt im Verzeichnis 1 des BStG 1971 als hochrangige Straßenverbindung festgelegt.

Modellgüte:

In Zusammenhang mit der Zuverlässigkeit des Analysemodells kritisieren die Gutachter von RegioConsult, dass die Verkehrsbelastung durch die aktuelle Modellrechnung von 2012 an zahlreichen Querschnitten für den Bestand 2010 deutlich geringer ermittelt wurde.

Der Sachverständige DI Fritzer erläuterte dazu mehrfach in der Verhandlung, dass zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens nicht die Analyseverkehre sondern, die Prognoseverkehre der maßgebenden Planfälle verwendet worden seien. Eine Strukturprognose sei auf Basis des kalibrierten Analysemodells durchgeführt worden. Die Ergebnisse seien geeignet, die weiteren Auswirkungen ausreichend genau zu quantifizieren. Sollte das als Kontrollmaßnahme eingeforderte Monitoring tatsächlich geringere als die prognostizierten Verkehrsstärken ergeben (siehe dazu die von RegioConsult eingewendete erhebliche Unterschätzung des ÖV-Aufkommens) lägen diese im Sinne des Anrainerschutzes jedenfalls auf der sicheren Seite.

Seitens der ho. Behörde ist zum Vorwurf einer Unterschätzung des Analyseverkehrs festzustellen, dass das Analysemodell kalibriert wurde und die Prognoseverkehre mittels einer Strukturprognose ermittelt wurden. Dies ist die übliche Vorgehensweise, die Schritte der Erstellung des Modells und der Kalibrierung wurden in den Unterlagen klar dargelegt und vom Sachverständigen DI Fritzer in seinem TGA beurteilt. Aus Sicht der ho. Behörde ist daher kein Mangel zu erkennen.

Die Gutachter von RegioConsult bemängeln, dass Angaben zur Modellgüte fehlten und die Zusammenfassung auf sechs Raumtypen nicht ausreiche.

DI Sedlmayer erläuterte in der Verhandlung, dass das Netzmodell mit standardisierten Streckentypen und standardisierter Typisierung der Netzknoten abgebildet worden sei. Für die Berechnung der Verkehrserzeugung in der Landeshauptstadt Linz seien acht Raumeinheiten – analog zu den Aufbereitungen der OÖ Haushaltsbefragung 2001 – verwendet und auf 36 Einheiten verfeinert worden.

Der Modellschritt der Verkehrserzeugung sei vom Land OÖ validiert worden und weise hohe Qualität auf. Im Verkehrsmodell OÖ sei die Bevölkerung in 14 verhaltensähnliche Gruppen in

sechs unterschiedlichen Raumtypen eingeteilt worden. Die Raumtypen seien seinerzeit bewusst auf sechs Typen zusammengefasst worden, da diese dem geltenden Raumordnungsprogramm des Landes OÖ von 1998 entsprächen. In Bezug auf die Wegehäufigkeit bestünden Unterschiede je nach betrachtetem Raumtyp aber auch zwischen den einzelnen Gruppen.

Die Verkehrszählungen wiesen unterschiedliche Qualität auf, welche im Bericht zur Verkehrsuntersuchung (UVE Einlage 1.4.1) beschrieben worden seien. Das Maß der Abweichung bei bzw. nach der Kalibrierung sei klar dokumentiert worden. Es seien sowohl Abweichungen als Mittelwerte als auch an der Kante dargestellt worden. Darüber hinaus sei auch der so genannte GEH-Faktor (aus der englischen Fachliteratur), welcher die Modellgüte beschreibe, berechnet worden (siehe S. 140f der Verhandlungsschrift).

Der Sachverständige DI Fritzer bestätigte in der Verhandlung, dass Prognosen Schätzungen einer zukünftigen möglichen Entwicklung seien und damit naturgemäß mit Streuungen behaftet seien. Derzeit gäbe es auch kein Abschätzungsverfahren für Verkehrsprognosen, das als Stand der Technik angewendet würde. Deshalb sei ein Monitoring der prognostizierten Verkehrsnachfrage vorgesehen. Bei Abweichungen zum Nachteil des Anrainerschutzes seien Maßnahmen zur Kompensierung umzusetzen (siehe S. 31 und S. 256 der Verhandlungsschrift).

Seitens der ho. Behörde wird zum Thema Modellgüte festgestellt, dass die gegebene Modellgenauigkeit für die Verwendung in gegenständlichem Projekt durchaus als geeignet anzusehen ist und dem Stand der Technik entspricht. Verkehrsmodelle sind mit Ungenauigkeiten behaftet. In der UVE wurden die Abweichungen dokumentiert und entsprechen dem Stand der Technik. Die Güte des Verkehrsmodells lässt sich z. B. zeigen, indem man die modellierten Verkehrsbelastungen mit den erhobenen Zählungen vergleicht. Im Verkehrsmodell der UVE wurden diese Abweichungen bestimmt und dargestellt.

Das Verkehrsmodell wurde nach dem Stand der Technik erstellt und ist geeignet für die Darstellung des Verkehrs im gegenständlichen Projekt. Die Argumente der Gutachter von RegioConsult haben keine Zweifel daran aufgeworfen. Die Gutachter haben keine Punkte vorgebracht, die der Sachverständige nicht entkräften konnte. Aus Sicht der ho. Behörde besteht kein Zweifel an den Aussagen des Sachverständigen DI Fritzer und an der Qualität des Verkehrsmodells.

Validierung:

Die Gutachter von RegioConsult brachten vor, dass keine Validierung (Überprüfung der Routenwahl, Fahrzeiten, Fahrweiten, Raumstrukturdaten) stattgefunden hätte und dass die Validität des Modells (Abbildung von Ursachen und Wirkungen im Modell) durch die Kalibrierung nicht verbessert worden sei. Weiters weisen sie auf Abweichungen der Zählungen von den Modelldaten hin. Außerdem bemängeln sie, dass das Verkehrsaufkommen im Analysefall 2010 im Vergleich mit der Straßenverkehrszählung unterschätzt worden sei.

DI Sedlmayer stellte in seiner Präsentation in der Verhandlung dar, dass die durchgeführten Zählungen unterschiedliche Qualität aufwiesen, welche im Bericht zur Verkehrsuntersuchung (UVE Einlage 1.4.1) beschrieben worden seien. Das Maß der Abweichung bei bzw. nach der Kalibrierung sei klar dokumentiert worden. Es seien sowohl Abweichungen als Mittelwerte als auch an der Kante dargestellt worden. Darüber hinaus sei auch der so genannte GEH-Faktor (aus der englischen Fachliteratur), welche die Modellgüte beschreibt, berechnet worden.

Weiters legte er dar, dass die Verkehrsverteilung und der Modal Split, die Verkehrsmittelaufteilung, vom Land Oberösterreich (Abteilung Gesamtverkehr und Öffentlicher Verkehr) validiert worden sei. Beide wiesen hohe Übereinstimmung bzw. Qualität auf. Auf jeder Modellstufe seien exemplarisch Vergleiche zwischen Modell und empirischen Daten durchgeführt worden. Die Verteilungen Modell und Empirie zeigten hohe Übereinstimmung. Zusammenfassend könne festgehalten werden, dass das verwendete Verkehrsmodell vom Aufbau her (Zoneneinteilung, Verkehrsnetz) für die Bearbeitung der Fragestellung der A 26 jedenfalls geeignet sei, den Stand der Technik abbilde und dass die Verkehrsmatrizen des VIS-OÖ hohe inhaltliche Qualität aufwiesen (siehe S. 140 der Verhandlungsschrift).

Der Sachverständige DI Fritzer legte in der Verhandlung dar, dass eine Validierung des Verkehrsmodells (Prüfung, ob es für seinen Einsatzzweck geeignet ist) derzeit noch nicht Stand der Technik in Österreich sei. Derartige Verfahren zur Validierung von Verkehrsmodellierungen seien erst im Entwicklungsstadium. Auch das von den Gutachtern von RegioConsult erwähnte Empfehlungspapier der deutschen FGSV sei erst im Entwurf fertiggestellt und relevante Kapitel fehlten noch (siehe S. 109f und 256 der Verhandlungsschrift).

DI Fritzer legte weiters dar, dass für die Kalibrierung des A 26-Verkehrsmodells neben den Zählraten der ECE-Querschnitte auch zahlreiche Daten aus zusätzlichen Zählquerschnitten verwendet worden seien. Damit sei eine Verbesserung der Übereinstimmung zwischen den Querschnittszählungen und der Modellierung derselben Streckenabschnitte erreicht worden (siehe S. 256 der Verhandlungsschrift).

Zu den kritisierten Abweichungen zwischen den gezählten und den durch das Modell ermittelten Belastungen hielt DI Fritzer in der Verhandlung fest, dass diese Abweichungen bereits in der UVE dargestellt worden seien. Erfahrungsgemäß bräute eine Kalibrierung an Hand von Querschnittszählungen eine Verbesserung der Übereinstimmung zwischen Querschnittszählungen und der Modellierung derselben Streckenabschnitte. Durch diese verbesserte Darstellung des Ist-Zustandes werde allerdings die Validität der Modellierung, nämlich die Abbildung des Ursache-Wirkung-Zusammenhangs des Modells, nicht verbessert (siehe S. 110 der Verhandlungsschrift).

Zur Unterschätzung des Analyseverkehrsmodells legte der SV DI Fritzer in der Verhandlung dar, dass der UVE ein kalibriertes Verkehrsnachfragemodell zugrunde liege. Dieses sei mit den Daten der Verkehrsanalyse 2005 an 560 Richtungsabschnitten kalibriert und auf das Jahr 2010 hochgerechnet worden. Anschließend sei es neuerlich mit den Daten der Verkehrsanalyse 2010 an 360 Richtungsabschnitten kalibriert worden (siehe S. 109 der Verhandlungsschrift).

Weiters legte der Sachverständige DI Fritzer dar, dass die aus einem Vergleich mit der Straßenverkehrszählung 2010 abgeleitete „Unterschätzung des Verkehrsaufkommens im Analysefall 2010 im Vergleich mit der Straßenverkehrszählung“, den Mangel aufweise, dass die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010 den „Verkehr Montag-Freitag außerhalb der Urlaubszeit“ betreffen, in der UVE aber der „Werktagverkehr Montag-Freitag des ganzen Jahres“ dargestellt sei (siehe S. 109 der Verhandlungsschrift).

Seitens der ho. Behörde wird die Meinung des Sachverständigen DI Fritzer geteilt, dass eine Validierung von Verkehrsmodellierungen nicht Stand der Technik ist. Das Verkehrsmodell

der A26 wurde spezifisch auf das Projekt abgestellt. Dem Stand des Wissens folgend ist das Modell auf das übergeordnete Straßennetz abgestimmt, wobei das untergeordnete Netz repräsentativ dargestellt ist.

Durch die Kalibrierung mit Zählraten erfolgte eine Verbesserung der Übereinstimmung zwischen gezählten Daten und Modelldaten derselben Streckenabschnitte.

Auch für die Verkehrsprognose gibt es derzeit in Österreich kein Abschätzungsverfahren, das als Stand der Technik angewendet werden kann. In der UVE wurde eine Strukturprognose durchgeführt, deren Ergebnisse geeignet sind, die weiteren Auswirkungen ausreichend genau zu quantifizieren.

Um etwaige Ungenauigkeiten der Ergebnisse rechtzeitig zu erfassen und gegebenenfalls größere Auswirkungen als prognostiziert auf die Bevölkerung zu vermeiden, wurde vom Sachverständigen ein umfangreiches Monitoring eingefordert und von der Behörde als Auflage festgelegt.

Überprüfbarkeit:

Die Gutachter von RegioConsult brachten außerdem vor, dass es für die Überprüfbarkeit durch Dritte erforderlich sei, für das gesamte Projektgebiet verkehrszellenscharf aufzuzeigen, welche Verkehrsströme relationsbezogen vorlägen. Zur Plausibilitätsprüfung der Einfüllpunkte gäbe es keinerlei Angaben. Das Monitoring könne den Mangel der Qualität der Ausgangsdaten sowie der gravierenden methodischen Fehler nicht heilen.

Der Sachverständige DI Fritzer erklärte dazu in der Verhandlung, dass die Aggregationsebene der Verkehrsbezirke abhängig sei von der Straßennetzkategorie, auf der die Verkehrsnachfrage abgebildet werden solle. So seien in der UVE z. B. für das hochrangige Zielstraßennetz bzw. bei größerer Entfernung vom Planungsgebiet die Verkehrsbezirke größer gewählt worden.

Da die Raumstrukturdaten für den Ist-Zustand und die Prognose nur eingeschränkt verfügbar gewesen seien, sei die Abbildung des Ist-Zustands durch die Aufteilung der Einfüllpunkte jedes Verkehrsbezirks und die Kalibrierung mit Zählraten von Graphenknoten verbessert worden. Im Anhang E der Projekteinlage 1.4.1 seien die Ausschnitte der Stadt Linz mit den Verkehrsbezirken und deren Einfüllpunkten ersichtlich.

In der UVE sei eine Strukturprognose durchgeführt, deren Ergebnisse geeignet seien, die weiteren Auswirkungen ausreichend genau zu quantifizieren.

Seitens der ho. Behörde kann den Darlegungen des Sachverständigen DI Fritzer gefolgt werden. Es ist nicht Aufgabe des Sachverständigen oder Dritter, das Verkehrsmodell nachzurechnen und bis ins Detail nachzuprüfen. Die Unterlagen stellen die Grundlagen und Erstellungsschritte des Verkehrsmodells in ausreichender Qualität dar und sind für die Plausibilitätsprüfung und Beurteilung durch den Sachverständigen ausreichend detailliert. Dies ist die übliche Vorgehensweise und stellt einen guten Standard dar. Ein Mangel kann daher aus Sicht der ho. Behörde nicht gesehen werden.

Leistungsfähigkeit:

Die Gutachter von RegioConsult brachten in ihrer schriftlichen Stellungnahme vom Oktober 2013 (Beilage 3 zum Schriftsatz der Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz vom 11. Oktober 2013) zusätzlich vor, dass die Verkehrszunahmen von 2010 bis 2030 im Nullfallnetz teilweise nicht abwickelbar wären. Der Knoten Bindermichl sei bereits jetzt überlastet, auch der Tunnel Niedernhart sei nicht für weitere Verkehrszunahmen ausgelegt. Der Nachweis der Leistungsfähigkeit sei erst durch eine Mikrosimulation erbracht worden. Der Spitzenstundenfaktor von lediglich 8% auf der A26 sei zu niedrig, da der Anteil der Morgenspitze in Fahrtrichtung Zentrum auf Basis der Verkehrserhebung 2006 auf der B 127 12% und auf der B 129 13% betrage.

Zum Thema Leistungsfähigkeit erwiderte die Projektwerberin mehrfach in der Verhandlung, dass diese im Zuge der Projekterstellung ausreichend geprüft und dargestellt worden sei (siehe S. 58 der Verhandlungsschrift).

Der Sachverständige DI Fritzer bestätigte, dass die Berechnung der Verkehrsqualität (Leistungsfähigkeit) – die schlechteste Stufe sei Stau – für den aus dem Werktagverkehr abgeleiteten maßgebenden stündlichen Verkehr erfolgt sei. Untersucht worden seien einzelne Straßenabschnitte und Kreuzungen. Die Berechnung sei nach den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) und Verkehrssimulation erfolgt, wie z. B. für die Verflechtungsbereiche im Knoten Hummelhof (siehe S. 64 und 68 der Verhandlungsschrift).

Weiters ging der Sachverständige DI Fritzer auf die Überprüfung der Verkehrswirksamkeit durch Mikrosimulation ein. Im Bereich Knoten Hummelhof hätte sich in der UVE bei der Leistungsfähigkeitsberechnung nach RVS eine schlechte Verkehrsqualität ergeben. Es wäre eine Mikrosimulation mit dem PTV-Programm VISSIM erfolgt. Er habe diese Berechnung geprüft und im Zuge der Projektverbesserung eine Änderung der Eingabeparameter verlangt (siehe S. 294 der Verhandlungsschrift).

Der Sachverständige DI Fritzer ging auch auf den Spitzenstundenfaktor in der mündlichen Verhandlung ein (siehe S. 289 der Verhandlungsschrift). Der Spitzenstundenfaktor sei in der UVE aus zahlreichen Erhebungsdaten (durchschnittliche Tagesganglinien und gemittelte Anteile von Morgen- bzw. Abendspitzenstunden des Werktagverkehrs) von repräsentativen Abschnitten des Linzer Straßennetzes abgeleitet worden. Der mit 8 % des DTV_w ermittelte Spitzenstundenfaktor sei plausibel. Vergleichsweise habe die höchstbelastete 1. Stunde des Jahres 2007 auf der A 7 (AUT 4087 Franzosenhausweg) am DTV_w einen Anteil von 9,2 % gehabt.

Seitens der ho. Behörde kann daher zu den Vorwürfen zum Thema Leistungsfähigkeit festgestellt werden, dass die Überlastung des Bestandsnetzes im Nullplanfall aufgrund der Prognosezunahmen bedeutet, dass die Leistungsfähigkeit für diese Straßenabschnitte nicht mehr gegeben sein wird. Für das Vorhaben A 26 wurde der Nachweis erbracht, dass auch Straßenabschnitte mit projektbedingten Verkehrszunahmen ausreichend bis noch genügend leistungsfähig sind. Damit wird die Notwendigkeit der A26 indirekt bestätigt.

Der Spitzenstundenfaktor wurde in der UVE aus zahlreichen Erhebungsdaten von repräsentativen Abschnitten des Linzer Straßennetzes abgeleitet und plausibel und nachvollziehbar dargestellt.

Die Vorwürfe von RegioConsult haben keine neuen Argumente aufgeworfen, die an den Aussagen und der Beurteilung des SV im Laufe des Verfahrens zweifeln lassen.

Bemautung:

Die Gutachter von RegioConsult brachten vor, dass aus der Verkehrsuntersuchung nicht erkennbar sei, ob die Folgen der Bemautung ab der Betriebsphase 2 berücksichtigt worden seien.

Der Sachverständige DI Fritzer ging bereits in seinem TGA auf das Thema Bemautung ein (TGA 01, S.51), auch in der Verhandlung wird die Bemautung thematisiert (siehe S. 99 der Verhandlungsschrift).

Die Verkehrsuntersuchung geht davon aus, dass der Anteil an „Mautflüchtlingen“ auf den Alternativrouten im Vergleich zur Entlastungswirkung der A 26 nicht wesentlich sein wird. Für den Lkw-Ausweichverkehr > 3,5 t sind nicht die zusätzlichen Kosten der km-abhängigen Maut, sondern der Unterschied zu den Kosten auf den Alternativrouten maßgebend. Im Pkw-Verkehr (Kfz < 3,5 t) fahren heimische Autofahrer zu rd. 90 % mit Vignette, davon 80 % mit Jahresvignette (aktuelle IFES-Untersuchung).

Aufgrund von plausibel hergeleiteten Annahmen ist eine ausreichende Berücksichtigung in den für die A 26 dargestellten Verkehrszahlen erfolgt. Der Vorwurf von RegioConsult geht daher ins Leere.

Zu den **Hauptkritikpunkten gegen das UVG** wird seitens der ho. Behörde noch Folgendes festgehalten:

Der Vorwurf, der Sachverständige DI Fritzer übernehme unkritisch und unreflektiert die Aussagen der Projektwerberin, ist nicht berechtigt. Der Sachverständige hat das Verkehrsmodell und die Verkehrsprognosen nach den geltenden Gesetzen und Richtlinien und nach dem Stand der Technik geprüft und beurteilt. Im Rahmen einer Projekt-UVP geht es darum, die Auswirkungen durch ein Vorhaben zu beurteilen. Bei systembedingten Unsicherheiten, die Verkehrsprognosen naturgemäß beinhalten können, ist es daher im Sinne des Vorsorgeprinzips immer besser, auf der für den Anrainerschutz sicheren Seite zu liegen. Diesem Prinzip sind sowohl die Projektwerberin in der Erstellung der Unterlagen als auch der Sachverständige bei der Beurteilung gefolgt. Das hat jedoch aus ho. Sicht nichts mit Beliebigkeit, sondern vielmehr mit Vorsicht und Vorausblick zu tun und entspricht der gängigen Praxis bei UVP-Verfahren in Österreich.

Auch der Vorwurf, dass das „vorgeschriebene Monitoring den Mangel der Qualität der Ausgangsdaten sowie gravierende methodische Mängel nicht heilen“ könne, ist nicht berechtigt. Wie bereits dargelegt, können Modelle und Prognosen die zukünftige Entwicklung nie mit absoluter Sicherheit voraussagen. Sie wurden nachvollziehbar, plausibel und begründet nach dem derzeitigen Stand des Wissens und der Technik erstellt. Um aber Restunsicherheiten ausschließen zu können, wurde vom Sachverständigen ein Monitoring vorgesehen. Dies dient der Überprüfung der Annahmen in der Zukunft und verhindert damit unerwartete und unabsehbare Entwicklungen in eine andere, für die Anrainer nachteilige Richtung. Dies ist in

UVP-Verfahren üblich und entspricht wiederum dem Vorsorgeprinzip und dem Bemühen, den bestmöglichen Anrainerschutz zu gewährleisten.

Zum Vorwurf, das Kriterium von 15% (Maßnahme im TGA) sei viel zu hoch gewählt, vor allem müsse der Nachtzeitraum ebenfalls berücksichtigt werden, um negative Auswirkungen auf die Bevölkerung zu verhindern, wird aus ho Sicht festgehalten, dass die Maßnahmen 1.14 bis 1.16 im TGA Verkehr und Verkehrssicherheit dauernde bzw. temporäre (1 Woche) automatische Verkehrserhebungen vorsehen, sodass auch der Nachtzeitraum mit erfasst wird.

Das Kriterium von 15% bezieht sich auf den in der Tagesganglinie in höherer Stärke auftretenden stündlichen Morgen- bzw. Abendverkehr und ist geeignet, relevante Veränderungen im Sinne des Anrainerschutzes zu erfassen. Aus Sicht der ho. Behörde ist nicht nachzuvollziehen, warum dies nicht der Fall sein sollte.

Beweiswürdigung

Bei RegioConsult handelt es sich Fachleute, deren Vorbringen als privatgutachterliche Stellungnahme gewertet werden kann, soweit es sich um Verkehrs- und Umweltbelange handelt.

Bei Vorliegen divergierender Sachverständigenmeinungen kann die Behörde auf Grund eigener Überlegungen einem Gutachten wegen dessen größerer Glaubwürdigkeit bzw. Schlüssigkeit bei entsprechender Begründung den Vorzug geben (VwGH 30.10.1991, 91/09/0047; 20.11.2001, 2001/09/0072; 25.4.2003, 2002/12/0109). Die ho. Behörde hat in der Verhandlung den von ihr bestellten Gutachter aufgefordert, zu jedem einzelnen Punkt des Vorbringens von RegioConsult Stellung zu nehmen. Ebenso nahmen die Fachbeitragersteller der Projektwerberin Stellung, die ebenfalls ihre sachverständige Meinung abgaben. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, § 45 Rz 11 – 14, folgend konnte der Sachverständige die gegen sein Gutachten vorgetragene Kritik in jedem einzelnen Punkt in einer auch dem nicht fachkundigen Rechtsanwender einleuchtenden Weise widerlegen und konnte sein Gutachten bestätigen. Gleichzeitig konnte die Partei erneut zu diesen Ausführungen Stellung nehmen und wurde damit seitens der ho. Behörde erneut Parteiengehör gewährt. Die gegenständlichen Themen wurden so ausführlich erläutert, dass die ho. Behörde sich eine abschließende Meinung bilden konnte.

Zusammenfassend wird festgehalten, dass sich der Sachverständige DI Fritzer im Zuge des Verfahrens (Prüfung der UVE, Erstellung des TGA und UVG, Behandlung der Stellungnahmen) eingehend und ausführlich mit den von der Projektwerberin vorgelegten Projektunterlagen auseinandergesetzt, diese gewissenhaft geprüft und daraus seine fachliche Beurteilung und die dargelegten Schlüsse gezogen hat. Darüber hinaus hat er sich im Rahmen der Behandlung der eingelangten Stellungnahmen und der mündlichen Verhandlung eingehend mit allen Vorbringen und Einwendungen auseinandergesetzt und seine Schlüsse und Beurteilungen plausibel dargelegt. Keines der von RegioConsult vorgebrachten Argumente entkräftet die Aussagen des Sachverständigen oder lässt Zweifel daran entstehen. Auch der wiederholt vorgebrachte Vorwurf, die Verkehrsprognose sei zu hoch gegriffen, kann keine Verletzung von subjektiven Rechten aufzeigen, da die Annahme einer zu hohen Verkehrsprognose nur zu einem höheren Schutzstandard der betroffenen Bevölkerung führen kann.

VII.2.2. Lärm

Privatgutachterliche Stellungnahmen

Die Bürgerinitiative gegen die Westring Transitautobahn mitten durch Linz, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Lorenz E. Riegler, legte den Fachbereich Lärm betreffend mit Schriftsatz vom 16.9.2013 ein Privatgutachten mit dem Titel „Analyse und Bewertung der Lärmtechnik zur A26 - Westring Linz“ von „RegioConsult, Verkehrs- und Umweltmanagement, Dipl.-Geogr. Wulf Hahn und Dr. Ralf Hoppe GbR“ vor. In der mündlichen Verhandlung wurde dieses Gutachten in Form einer PowerPoint Präsentation mit dem Titel „Stellungnahme zu den Fachbeiträgen Schalltechnik Betriebsphase, Einlage 4.2.1 und Bauphase Einlage 4.3.1“ von Dipl.-Geogr. Hahn präsentiert mit Ausnahme der Stellungnahmen zum Einreichprojekt Dezember 2008 (vgl. Beilage ./37 zur Verhandlungsschrift sowie den Inhalt der Verhandlungsschrift).

Mit Schriftsatz vom 11.10.2013 wurde ergänzend mit der Beilage./1 „Erwiderung zu den Stellungnahmen der Behördensachverständigen im Rahmen der UVP- Verhandlung“ und der Beilage ./3 „Sichtung der ausgelegten Unterlagen zur UVE und zum Umweltverträglichkeitsgutachten“ eine weitere schriftliche Stellungnahme von RegioConsult, unter anderem den Fachbereich Lärm betreffend, vorgelegt. Diese Einwendungen wurden auch in der mündlichen Verhandlung wiedergegeben (siehe Verhandlungsschrift sowie die Beilagen ./89, ./91, ./92).

Einige Parteien schlossen sich in der mündlichen Verhandlung dem Vorbringen von RegioConsult an (siehe Verhandlungsschrift).

Inhalt der Einwendungen und Auseinandersetzung damit in der mündlichen Verhandlung

Das Vorbringen von RegioConsult richtet sich größtenteils gegen die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) der Projektwerberin und deren Fachbeitrag Lärm, erstellt von TAS SV-GmbH (Sachverständigenbüro für technische Akustik, Akkreditierte Prüfstelle), speziell gegen die darin enthaltenen Ausführungen und Darstellungen des Bau- und Betriebslärms. Festzuhalten ist, dass Gegenstand der Begutachtung und Verhandlung – wie mit Edikt am 30.11.2012 kundgemacht - die geänderten konsolidierten Projektunterlagen mit der Bezeichnung „Einreichprojekt Dezember 2008 - Projektänderung Dezember 2011“ sind, deren konsolidierte Fassung das Einreichprojekt Dezember 2008 ersetzte. Auch gegen das Umweltverträglichkeitsgutachten (UVG) bzw. das TGA Nr. 02 (Teilgutachten Lärm) und die Beantwortung der Stellungnahmen in den Stellungnahmenbänden wurden Einwendungen erhoben.

Die in den Beilagen zum Schriftsatz von Rechtsanwalt Dr. E. Riegler vom 16.9.2013 und mündlich in der Verhandlung (Beilage./37 zur Verhandlungsschrift) vorgebrachte Kritik betrifft hauptsächlich die Lärmberechnung und Auswirkungsbeurteilung im Rahmen des Einreichprojektes.

In den späteren Vorbringen, schriftlich in der Stellungnahme von Dr. Riegler vom 11.10.2013 und ihren Beilagen, aber auch mündlich in der Verhandlung (Beilage./89, ./91 und ./92 zur Verhandlungsschrift), richtet sich die Kritik auch gegen das UVG bzw. das TGA Nr.02 Lärm, in dem der Sachverständige für Lärm die Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der eingereichten Lärmuntersuchung bestätigt. Die Vertreter von RegioConsult vertreten die Meinung, dass die

von ihnen vorgebrachten Mängel vom Sachverständigen hätten erkannt und aufgezeigt werden müssen. Darüber hinaus kritisieren sie auch die Antworten des Sachverständigen zu während der öffentlichen Auflage vorgelegten Stellungnahmen (siehe Stellungnahmenbände zum UVG), diese Kritik bezieht sich aber inhaltlich auf ähnliche Themen wie die Kritik an der UVE und am UVG. Die vorgebrachten Hauptkritikpunkte bestehen darin, dass die Ableitung aller Kennziffern (v.a. leichte/schwere LKW, kL-Faktoren, Umrechnungsfaktoren JDTV, Spitzenstunden) nicht nachvollziehbar sei, dass die Bauverkehre nicht ausreichend berücksichtigt worden seien und dass eine gemeinsame Betrachtung von Bau- und Betriebslärm hätte erfolgen müssen.

In der mündlichen Verhandlung wurde zunächst die Projektwerberin aufgefordert zu den Einwendungen gegen die UVE und den Fachbeitrag Lärm Stellung zu nehmen. Herr Dipl.-HTL-Ing. Doppler, Mitarbeiter von TAS, gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Lärm- und Lichtimmissionen, setzte sich mit dem diesbezüglichen Vorbringen von RegioConsult in den einzelnen Punkten auseinander und bestätigte den Inhalt der Projektunterlagen. Auch der Sachverständige für Lärm, DI Fritzer, ging in der mündlichen Verhandlung auf alle Hauptkritikpunkte von RegioConsult ein, auch auf jene, die vorrangig die UVE und den Fachbeitrag Lärm kritisieren. Dies war erforderlich, da der Sachverständige in seinem Gutachten die Vollständigkeit und Beurteilbarkeit der vorgelegten Daten bestätigt und daraus seine Bewertung und Beurteilung der Umweltverträglichkeit abgeleitet hatte. Darüber hinaus setzte er sich auch mit den Einwendungen gegen sein Gutachten auseinander und bestätigte dieses. RegioConsult bekam in der mündlichen Verhandlung auch die Gelegenheit auf die mündlichen Stellungnahmen der Vertreter der Projektwerberin und des Sachverständigen zu replizieren. Dies erfolgte ausführlich in der mündlichen Verhandlung (siehe Beilagen ./89, ./91, ./92) und auch schriftlich (Schriftsatz vom 11.10.2013), wobei sich in Folge der Sachverständige und auch die Vertreter der Projektwerberin ausführlich damit auseinandersetzten.

Zu den Einwendungen im Einzelnen (Abwägung)

Zum Verhältnis leichte/schwere LKW

Die Gutachter von RegioConsult bringen in ihrer Kritik vor, dass keine Aufbereitung der Daten nach Fahrzeugarten vorliege, die den Kategorien der RVS 04.02.11 entspreche (Lkw-leicht, Lkw-schwer). Entgegen der Maßgabe der RVS seien keine stichprobenhaften Erhebungen zum Anteil der lärmarmen leichten und schweren LKW durchgeführt worden, aus denen Richtwerte für den maßgebenden Zeitraum hätten abgeleitet werden können.

Im Gegensatz zu den in der RVS 04.02.11 vorgesehenen Richtwerten sei in der UVE für den Straßentyp „Straßen mit überwiegend überregionalem Verkehr“ der Anteil der leichten LKW mit 75 % und der Anteil der schweren LKW mit 25 % festgelegt worden (Nullplanfall 2015). Allerdings sei bei dieser Berechnung lediglich die Zahl der insgesamt ermittelten LKW auf leichte und schwere LKW verteilt worden. Dies sei aber nicht korrekt, da sich zum einen die Zahl der ermittelten absoluten LKW nicht auf alle LKW, sondern nur auf die LKW > 3,5 t beziehe. Zum anderen entspreche das für die Lärmberechnungen angenommene Verhältnis von leichten (75 %) zu schweren LKW (25 %) nicht den in Tabelle 3 der RVS 04.02.11 angegebenen Standardwerten (Anteil leichter LKW = 25 % und Anteil schwerer LKW = 75 %). Die Emissionspegel seien daher fehlerhaft, da die absolute Zahl der LKW nicht korrekt ermittelt worden sei.

DI Doppler entgegnete dazu in der mündlichen Verhandlung, dass die ECE Zählung 2010 für die Straßenzüge der B127 und B129 im gegenständlichen Untersuchungsbereich einen Anteil der schweren LKW mit kleiner 20% ergeben hätte. Somit liege der Ansatz der schalltechnischen Planung mit 25% schweren LKW bereits auf der sicheren (lauteren) Seite.

Der SV DI Fritzer erläuterte in der Verhandlung, dass die für das Verkehrsmodell aus mehreren Zählstrukturen (PKW- bzw. LKW-ähnliche Fahrzeuge sowie Kfz $\leq 3,5$ t bzw. Kfz $> 3,5$ t) zusammengeführte Aufteilung der Fahrzeugarten den Anforderungen für eine Beurteilung entspreche. Bei der Aufteilung in leichte und schwere Lkw seien neben den verkehrstechnischen auch die Belange der RVS 04.02.11 nach einer sinnvollen akustischen Zuordnung berücksichtigt worden. Die Aufteilungsfaktoren seien plausibel, da die A 26 im Personen- und Güterverkehr dem Quell- und Zielverkehr von/nach Linz, dem innerstädtischen Verkehr und nur zu einem geringen Teil dem überregionalen Durchgangsverkehr durch das Bundesland Oberösterreich (Transitverkehr) diene. Die Anteile am Schwerverkehr nach leichten (75%) und schweren Lkw (25%) seien daher richtig gewählt worden. (siehe VH-Schrift S. 111)

Die Aussage im Fachbericht Verkehr „eine detaillierte Aufteilung in RVS konforme Lkw (Lkw leicht, Lkw schwer) konnte mit den verkehrlichen Grundlagen nicht abgeleitet werden“, resultiere daraus, dass bei der Unterscheidung in Kfz $\leq 3,5$ t bzw. Kfz $> 3,5$ t die Zuordnung von Lieferwägen bei einzelnen Zählstellen über die Längen- und nicht über die Gewichtsfeststellung erfolge.

Festzuhalten ist, dass die Aufteilung nicht gemäß den Tabellen 2 und 3 der RVS erfolgt ist. Wenn die Gutachter von RegioConsult dies kritisieren, so ist dies im gegenständlichen Zusammenhang nicht relevant. Einerseits müssen gemäß der RVS 04.02.11 (Punkt 4.1.), nur sofern keine genaueren Daten vorliegen oder mit vertretbarem Aufwand ermittelt werden können, die in den Tabellen 2 und 3 angegebenen Richtwerte als grobe Abschätzungen für den Schwerverkehrsanteil p_s und den Anteil schwerer und leichter LKW am Schwerverkehr herangezogen werden. Gegenständlich konnten die Projektwerberin und der SV Fritzer plausibel darlegen, dass ausreichend genaue Daten vorliegen. Sowohl der Sachverständige als auch die Projektwerberin setzten sich mit der Fragestellung des Anteils der leichten und schweren LKW eingehend und nachvollziehbar auseinander. Im TGA des Sachverständigen sowie in der mündlichen Verhandlung wurde vom Sachverständigen plausibel dargelegt, warum die Aufteilungsfaktoren richtig gewählt wurden und dass ein möglicher Fehler von untergeordneter Bedeutung für das Ergebnis ist. Die Ausführungen des Sachverständigen im TGA erscheinen aus ho. Sicht plausibel, schlüssig und nachvollziehbar.

Zur Umrechnung DTVw in JDTV

Die Gutachter von RegioConsult werfen der Projektwerberin vor, dass der Umrechnungsfaktor von DTVw (durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen) auf JDTV (jährlicher durchschnittlicher täglicher Verkehr) nicht korrekt und im Vergleich zur Verkehrsuntersuchung von 2008 wesentlich verändert worden sei und die Faktoren nicht nachvollziehbar abgeleitet worden seien. Dies bedeute, dass die Belastungssituation an den Immissionspunkten in der Vorgängeruntersuchung wesentlich höher eingeschätzt worden sei.

Im Fachbericht Verkehr (Einlage 1.4.1) legte die PW in Kapitel 10 dar, wie die Aufbereitung von Maßzahlen für die Schalltechnik erfolgte. Der SV DI Fritzer hat diese Darlegung im Fachbereich Verkehr geprüft und im TGA 01, Verkehr und Verkehrssicherheit, als plausibel und

nachvollziehbar bestätigt (siehe TGA 01, Kap. 4.5). In der Verhandlung führte der SV DI Fritzer ebenfalls aus, dass aus verkehrstechnischer Sicht die Umrechnungsfaktoren von DTV_w zu JDTV plausibel seien. Die für das Verkehrsmodell aus mehreren Zählstrukturen (Pkw- bzw. Lkw-ähnliche Fahrzeuge sowie $Kfz \leq 3,5$ t bzw. $Kfz > 3,5$ t) zusammengeführte Aufteilung der Fahrzeugarten entspreche den Anforderungen für die Beurteilung (siehe VH-Schrift S. 111). Die JDTV-Darstellung sei zwar im Fachbericht Verkehr nicht enthalten, jedoch sei dort der Verweis auf die Weitergabe der Daten an die weiteren Fachbeitragsersteller zu finden und seien die JDTV- Matrizen z. B. im Fachbericht Lärm dargestellt. (siehe VH-Schrift S. 112).

Aus Sicht der ho. Behörde ist festzuhalten, dass die Prüfung des Projektes im Rahmen des gegenständlichen UVP-Verfahrens auf Basis des Einreichprojektes in der Fassung „Einreichprojekt Dezember 2008 - Projektänderungen 2011“ erfolgte. Der Vorhalt der Verkehrsuntersuchung 2008 kann daher keinen Mangel aufzeigen. Der SV legte im Zuge des Verfahrens mehrfach, aber auch in der mündlichen Verhandlung plausibel dar, dass die verwendeten Umrechnungsfaktoren von DTV_w zu JDTV aus verkehrstechnischer Sicht schlüssig und nachvollziehbar seien. Darüber hinaus sind eine Vielzahl von Kontrollen und Überprüfungen nach Verkehrswirksamkeit vorgesehen, um etwaige Abweichungen nachzuweisen und etwaige negative Auswirkungen mit Maßnahmen kompensieren zu können. Die Ausführungen des Sachverständigen können daher als plausibel, schlüssig und nachvollziehbar gewertet werden.

Zu den K_L -Faktoren

Die Gutachter von RegioConsult bringen vor, dass die k_L Faktoren für den Abend- und Nachtzeitraum zu niedrig angesetzt worden seien und daher nun von geringeren Lärmbelastungen ausgegangen werde. Durch die geringeren Bemessungsfaktoren werde „weniger Lärm“ dargestellt.

Die Bemessungsfaktoren für die Verkehrslärmberechnung (k_L -Faktoren) wurden mehrfach im Verfahren thematisiert, so auch bereits in den eingebrachten Stellungnahmen, weshalb das Thema vom SV DI Fritzer auch bereits in den Stellungnahmenbänden behandelt wurde. Er stellt darin – wie auch im TGA 01, Kap. 4.5 - fest, dass aus verkehrstechnischer Sicht die für das Verkehrsmodell aus mehreren Zählstrukturen (Pkw- bzw. Lkw-ähnliche Fahrzeuge sowie $Kfz \leq 3,5$ t bzw. $Kfz > 3,5$ t) zusammengeführte Aufteilung der Fahrzeugarten plausibel und nachvollziehbar ist und den Anforderungen für die Beurteilung entspricht.

In der Verhandlung entgegnet der SV zu dem oben genannten Vorwurf, dass in der Projekteinlage 1.4.1 für die Berechnung des Straßenverkehrslärms das verkehrliche Mengengerüst für die Prognosejahre aufbereitet worden sei. Die Aufteilungsfaktoren seien plausibel, da die A 26 im Personen- und Güterverkehr dem Quell- und Zielverkehr von/nach Linz, dem innerstädtischen Verkehr und nur zu einem geringen Teil dem überregionalen Durchgangsverkehr durch das Bundesland Oberösterreich (Transitverkehr) diene.

Aus Sicht der ho. Behörde ist dazu festzuhalten, dass die k_L -Faktoren aus Straßenverkehrszählungen (Kurzzeitmessungen, automatische Dauerzählungen) durch die Analyse der Tagesganglinien ermittelt und auf die Prognose übertragen wurden. Bei Berücksichtigung von Straßentyp, auftretendem Verkehr und Anwendungszeitraum sind die verwendeten Faktoren im Vergleich mit den in der RVS 04.02.11 enthaltenen Faktoren (die dann

anzuwenden sind, falls keine Daten aus einer Verkehrsuntersuchung vorliegen) plausibel. Die Plausibilität der Kennziffern lässt sich mit den Daten der UVE sowie der RVS 04.02.11 und 04.02.12 feststellen.

Bauverkehr

Die Gutachter von RegioConsult kritisieren, dass die Bauverkehre nicht ausreichend berücksichtigt worden seien. Eine Analyse der Bauverkehre über Emissionsschallpegel sei unzureichend, die Darstellung von Summenpegel wäre erforderlich.

DI Doppler entgegnet hierauf in der Verhandlung, dass nach ÖAL Richtlinie 3-1:2008 Anhebungen der IST-Lage bis zu 3 dB vertretbar seien. Daher benötige es keine Ermittlung der resultierenden Gesamtbelastung, ein Vergleich der vorhabensbedingten Anhebung (durch z.B. Emissionsvergleich der Strecken mit dem Bezugsjahr 2015) mit dem Nachweis, dass auf wesentlichen Bauverkehrsstrecken keine Hebungen der IST-Lage um mehr als 3 dB zu erwarten seien, sei fachlich korrekt, ausreichend und liege auf der sicheren Seite im Sinne des Nachbarschaftsschutzes, weil zukünftige Verkehrssteigerungen und/oder Fremdschallquellen nur zu einer geringeren Pegelhebung führen können.

Betreffend den Einwand, dass keine detaillierte Betrachtung der Bauverkehre zu jeder Bauphase berücksichtigt worden sei, merkte DI Doppler an, dass in der Einreichplanung mit dem Vergleich des maximalen vorhabensbedingten Bauverkehrs mit dem Bestandsfall 2015 der strengste Vergleich im Sinne des Nachbarschaftsschutzes erfolgt sei. Zu späteren Jahren könne infolge der dann höheren Verkehrsmengen der Zusatzeintrag des Bauverkehrs nur kleiner als im Jahr 2015 liegen. (siehe VH-Schrift S. 113)

Der SV DI Fritzer erläuterte dazu in der Verhandlung, dass in der UVE die Verkehrssteigerungen in den Bauphasen sowohl durch den Bauverkehr als auch durch umgeleiteten Verkehr berücksichtigt worden seien. Die Verkehrsbelastungen resultieren aus den allgemeinen Verkehrssteigerungen und den lokalen, durch die Bauführung verursachten Verlagerungen. Die Verkehrsführung in den einzelnen Bauphasen sei in den Bauphasenplänen der UVE für das voraussichtliche Transportaufkommen (Lkw-Fahrten inkl. Leerfahrten) ermittelt und überblicksmäßig dargestellt. Der baustellenbezogene Quell-/Zielverkehr sei zwar in den Berechnungen des Fachberichts Verkehr (Einlage 1.4.1) nicht enthalten, jedoch im Bericht zum Baukonzept (Einlage 2.7.1) ausreichend dargestellt. In der UVE wurde der Bauverkehr am öffentlichen Straßennetz auf Basis der Einlage 2.7.1 „Baukonzept“ in Einlage 4.3.1 „Technischer Bericht Bau“ durch die Ermittlung der Hebung der Ist-Situation berücksichtigt. Nachvollziehbar und plausibel werden dazu die Verkehrsplanfälle 2015 und 2018 verwendet, da die im Vergleich zu den Prognosejahren 2025 und später geringeren Verkehrsmengen in der Überlagerung „Ist-Verkehr – Bauverkehr“ höhere Differenzpegel liefern und damit den kritischeren Betrachtungsfall darstellen. Daraus abgeleitete Maßnahmen liegen im Sinne des Nachbarschaftsschutzes daher auf der sicheren Seite. (siehe VH-Schrift S. 112)

Aus Sicht der ho. Behörde wurden die Vorwürfe der Gutachter von RegioConsult bezüglich einer unzureichenden Berücksichtigung der Bauverkehre damit stichhaltig und ausreichend entkräftet. Bauverkehre wurden nachweislich betrachtet und beurteilt. Dafür wurden die ungünstigsten Planfälle herangezogen, um für den Anrainerschutz auf der sicheren Seite zu liegen. Festzuhalten ist, dass die Analyse der Bauverkehre über Emissionsschallpegel in Österreich gängige und bewährte Praxis in UVP-Verfahren ist und die Beurteilung der Bauverkehre im

üblichen und ausreichenden Maß erfolgt ist. RegioConsult hat aus ho. Sicht keine Gründe oder Argumente vorgebracht, die an den bisherigen Aussagen des SV zweifeln lassen. Darüber hinaus hat der SV auch Beweissicherungsmaßnahmen zur Absicherung vorgesehen, die als Auflagen in den Bescheid übernommen wurden.

Baulärm

Die Gutachter von RegioConsult bringen vor, dass die vorgesehenen Schutzmaßnahmen durch zu hohe Kriterien (+ >5dB und baubedingter Schall >70 dB) ausgelöst werden und dies nicht zulässig sei. Weiters fordern sie eine gemeinsame Betrachtung der Belastungen aus Bau und Betrieb und kritisieren, dass der vorgesehene Objektschutz nicht nachvollziehbar sei.

Zum Vorwurf der zu hohen Kriterien für Lärmschutzmaßnahmen im Bau ist festzustellen, dass die von RegioConsult angeführten Kriterien aus der UVE stammen und damit die Einschätzung der PW darstellen.

Wie der SV DI Fritzer in der Verhandlung dargelegt hat, wurden von den Sachverständigen der Fachgebiete „Lärm“ und „Humanmedizin“ zur Beurteilung der Bau- und Betriebsphasen für die zulässigen Immissionen einvernehmlich Schutzziele festgelegt und die sich daraus ergebenden Richtwerte der Lärmbelastung in den Teilgutachten „Lärm“ und „Humanmedizin“ beschrieben. Auf Basis dieser Richtwerte wurden die projektkausalen Schallimmissionen lärmtechnisch und humanmedizinisch hinsichtlich relevanter Auswirkungen auf die Umgebung, unzumutbarer Störungen und allfälliger Gesundheitsgefährdung geprüft, die in den UVE-Unterlagen vorgesehenen Maßnahmen beurteilt und bei Erfordernis zusätzliche Maßnahmen vorgeschlagen. (siehe VH-Schrift S. 112)

Seitens der ho. Behörde ist festzuhalten, dass einzig die von den SV im Rahmen des UVP-Verfahrens festgelegten Richtwerte von Relevanz sind. Diese begrenzen den Baulärm strenger, als es in der UVE geschehen ist (siehe Maßnahmen Humanmedizin), womit der diesbezügliche Einwand von RegioConsult nicht zielführend ist.

Zur Summenpegelbetrachtung aus Bau- und Betriebslärm legte der SV DI Fritzer in der Verhandlung dar, dass im Fachbericht Baulärm in den Lärmtabellen sehr wohl die Prognoseverkehre 2015 und 2018 behandelt und die darauf bezogenen baubedingten Überschreitungen ausgewiesen seien. Darauf seien auch die Maßnahmen abgestellt. Die Jahre 2015 und 2018 seien verwendet worden, weil sich dadurch höhere Überschreitungswerte ergeben, als bei Anwendung späterer Prognosejahre und damit die Ergebnisse auf der sicheren Seite für den Anrainerschutz liegen.

Festzuhalten ist, dass die Summenpegelbetrachtung aus Bau- und Betriebslärm aufgrund der unterschiedlichen Lärmscharakteristik zwar möglich, aber fachlich nicht sinnvoll ist. Wie auch vom SV dargestellt, wurde allerdings in der Betrachtung des Baulärms der Straßenlärm sehr wohl mitberücksichtigt und auch extra dargestellt. Der Straßenverkehrslärm 2015 wurde bei den Darstellungen des Baulärms im Donautal ausgewiesen, der Straßenverkehrslärm 2018 bei jenen des Bereichs Linz Süd, da diese die lärmmäßig jeweils ungünstigsten Jahre und damit jene auf der sicheren Seite für den Anrainerschutz darstellen. Gemäß den von den SV festgelegten Maßnahmen wurden die Straßenlärmemissionen als Schwellenwert bei der Beurteilung

mitberücksichtigt. Da somit als Umgebungslärm nur der Straßenverkehrslärm, nicht aber Lärm von anderen Quellen unterstellt wurde, ist auch dieser Ansatz günstiger für die Anrainer.

Darüber hinaus ist im September 2014 die BStLärmIV in Kraft getreten, die genaue Vorgaben zur Darstellung und Beurteilung des Baulärms gibt und Grenzwerte vorsieht. Auch danach ist der Umgebungslärm als Schwellenwert mit zu berücksichtigen. Das gegenständliche Projekt wurde von der Behörde in Bezug auf diese BStLärmIV geprüft (siehe Punkt V.3). Im Zuge der Evaluierung wurde das Projekt von der Projektwerberin auf Beachtung der Verordnung evaluiert und wo erforderlich, entsprechend den Vorgaben dargestellt. Diese zusätzlichen Unterlagen wurden von den Sachverständigen für Lärm und Humanmedizin geprüft und beurteilt. In jenen Bereichen, in denen die BStLärmIV strengere Vorgaben macht, als dies in der Beurteilung des Projektes bis dato erfolgt ist, wurden die strengeren Kriterien der VO übernommen und daher zusätzliche Maßnahmen formuliert. In jenen Bereichen, in denen die Beurteilung der SV im gegenständlichen Verfahren strenger war, wurden deren strengere Vorgaben beibehalten. Dies alles mit dem Ziel, ein möglichst hohes Schutzniveau für die Anrainer zu gewährleisten.

Forderung nach aktivem Lärmschutz auf der Donaubrücke

Gemäß der sachverständigen Begutachtung ist zusätzlich zum lärm mindernden Asphalt kein Lärmschutz auf der Donaubrücke erforderlich. Diesbezüglich sind jedoch Kontrollmessungen vorgesehen.

Soweit sich die Gutachter von RegioConsult gegen die vorgesehenen Detailuntersuchungen für die Bau- und Betriebsphasen wenden, da eine Bestandsaufnahme im Nachhinein nicht sinnvoll sei, ist auf die Ausführungen unter Punkt IV.3.2. zu verweisen. Soweit sich RegioConsult auf das Bundesumgebungslärmschutzgesetz und die Umgebungslärm-RL berufen, ist auf die Ausführungen zu Punkt V.3.4. zu verweisen.

Beweiswürdigung

Bei RegioConsult handelt es sich um Fachleute, deren Vorbringen als privatgutachterliche Stellungnahme gewertet werden kann, soweit es sich um Verkehrs- und Umweltbelange handelt. Zum humanmedizinischen Vorbringen zum Thema Lärm von RegioConsult ist festzuhalten, dass die Projektwerberin einen Fachbeitrag durch einen Humanmediziner vorgelegt hat und dass im Auftrag der ho. Behörde ein humanmedizinisches Gutachten durch einen humanmedizinischen Sachverständigen erstellt wurde. Das Vorbringen von RegioConsult war daher nicht auf gleicher fachlicher Ebene.

Bei Vorliegen divergierender Sachverständigenmeinungen kann die Behörde auf Grund eigener Überlegungen einem Gutachten wegen dessen größerer Glaubwürdigkeit bzw. Schlüssigkeit bei entsprechender Begründung den Vorzug geben (VwGH 30. 10. 1991, 91/09/0047; 20. 11. 2001, 2001/09/0072; 25. 4. 2003, 2002/12/0109). Die ho. Behörde hat in der Verhandlung den von ihr bestellten Gutachter aufgefordert, zu jedem einzelnen Punkt des Vorbringens von RegioConsult Stellung zu nehmen. Ebenso nahmen die Fachbeitragersteller der Projektwerberin Stellung und gaben ihre sachverständige Meinung ab.

Hengstschläger/Leeb, AVG § 45 Rz 11 – 14 folgend konnte der Sachverständige die gegen sein Gutachten vorgetragene Kritik in jedem einzelnen Punkt in einer auch dem nicht fachkundigen

Rechtsanwender einleuchtenden Weise widerlegen und konnte sein Gutachten bestätigen. Zu den Einwendungen gegen die Einreichunterlagen, vor allem gegen die darin enthaltenen Daten und Grundlagen ist festzuhalten, dass gemäß dem Erkenntnis des VwGH vom 19.12.2013, Zl. 2011/03/0160, die Vorgangsweise des UVP-Sachverständigen, die zuvor auf ihre Plausibilität hin geprüften Ausführungen in der Umweltverträglichkeitserklärung seinem eigenen Gutachten zu Grunde zu legen, auf keine Bedenken stößt. Dies vor dem Hintergrund, dass der Verwaltungsgerichtshof in seiner Rechtsprechung bereits festgehalten hat, dass die Umweltverträglichkeitserklärung geeignet sein muss, im weiteren Genehmigungsverfahren berücksichtigt zu werden (Hinweis E vom 30. Juni 2006, 2002/03/0213). Der Sachverständige hat – wie oben dargelegt – ausführlich begründet, warum er die eingereichten Unterlagen als plausibel befunden hat und es erscheint seine Begründung als glaubwürdig und schlüssig.

Gleichzeitig konnte die Partei erneut zu den Ausführungen des Sachverständigen und der Projektwerberin Stellung nehmen und es wurde damit seitens der ho. Behörde erneut Parteiengehör gewährt. Die gegenständlichen Themen wurden so ausführlich erläutert, dass die ho. Behörde sich eine abschließende Meinung bilden konnte.

Zusammenfassend wird von der Behörde festgehalten, dass sich der Sachverständige DI Fritzer im Zuge des Verfahrens (Prüfung der UVE, Erstellung des TGA und UVG, Behandlung der Stellungnahmen) eingehend und ausführlich mit den von der Projektwerberin vorgelegten Projektunterlagen auseinandergesetzt hat, diese gewissenhaft geprüft hat und daraus seine fachliche Beurteilung und die dargelegten Schlüsse gezogen hat. Darüber hinaus hat er sich im Rahmen der Behandlung der eingelangten Stellungnahmen und der mündlichen Verhandlung eingehend mit allen Vorbringen und Einwendungen auseinandergesetzt und seine Schlüsse und Beurteilungen plausibel dargelegt. Keines der von RegioConsult vorgebrachten Argumente entkräftet die Aussagen des Sachverständigen oder lässt Zweifel daran entstehen.

VII.2.3. Luftschadstoffe und Klima

Privatgutachterliche Stellungnahme

Die Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Lorenz E. Riegler, legte den Fachbereich Luft betreffend mit Schriftsatz vom 16. September 2013 ein Privatgutachten mit dem Titel „Analyse und Bewertung der Untersuchung Luftschadstoffe zur A 26 – Westring Linz“ von RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement vor. Enthalten sind darin:

- RegioConsult (11/2010): Analyse und Bewertung der Untersuchung Luftschadstoffe zur A 26 – Westring Linz, 5. Zwischenbericht, von Dipl.-Geogr. Wulf Hahn, Dr. Ralf Hoppe und Sandra Batz vom November 2010
- RegioConsult (01/2013): Analyse und Bewertung der Untersuchung Luftschadstoffe zur A 26 – Westring Linz, Projektänderung 2011, Einlage 4.8.2, von Dipl.-Geogr. Wulf Hahn, Dr. Ralf Hoppe und Dipl. Geogr. Christine Bild vom Jänner 2013

Der 5. Zwischenbericht 11/2010 bezieht sich auf das Einreichprojekt Dezember 2008. In der mündlichen Verhandlung wurde nichts zur Stellungnahme zum Einreichprojekt Dezember 2008 vorgebracht, Gegenstand der Begutachtung und der Verhandlung waren die geänderten konsolidierten Projektunterlagen mit der Bezeichnung „Einreichprojekt Dezember 2008 – Projektänderung Dezember 2011“. In der mündlichen Verhandlung wurde das Gutachten in Form einer Powerpoint-Präsentation mit dem Titel „Stellungnahme zum Fachbericht

Luftschadstoffe (Einlage 4.8.2)“ von Dr. Ralf Hoppe präsentiert (vgl. Seite 115 sowie Beilage ./39 zur Verhandlungsschrift).

Mit Schriftsatz vom 11. Oktober 2013 legte die Bürgerinitiative gegen die Westring - Transitautobahn A 26 mitten durch Linz, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Lorenz E. Riegler, ergänzend mit der Beilage ./1 „Erwiderung zu den Stellungnahmen der Behördensachverständigen im Rahmen der UVP-Verhandlung zum Umweltverträglichkeitsgutachten A 26 Linz“ und der Beilage ./3 „Sichtung der ausgelegten Unterlagen zur UVE und zum Umweltverträglichkeitsgutachten A 26 Linz“ weitere schriftliche Stellungnahmen von RegioConsult, unter anderem den Fachbereich Luftschadstoffe betreffend, vor. Diese Einwendungen wurden auch in der mündlichen Verhandlung wiedergegeben (vgl. Beilagen ./90 und ./92 der Verhandlungsschrift).

Mehrere Parteien schlossen sich in der mündlichen Verhandlung dem Vorbringen von RegioConsult an (siehe Verhandlungsschrift).

Inhalt der Einwendungen und Auseinandersetzung damit in der mündlichen Verhandlung

Das Vorbringen von RegioConsult richtet sich größtenteils gegen die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) der Projektwerberin und deren Fachbeiträge Luft und Klima, erstellt von der FVT Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik mbH (Luftschadstoffe) und der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik (Klima), speziell gegen die darin enthaltenen Ausführungen zu den Auswirkungen in den Bau- und Betriebsphasen. Das Vorbringen richtet sich aber auch gegen das Umweltverträglichkeitsgutachten bzw. das Teilgutachten Nr. 04 (Luftschadstoffe und Klima) des Sachverständigen DI Kühnert und die Beantwortung der Stellungnahmen in den Stellungnahmenbänden durch den Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima.

Die schriftlich, in der Beilage zur Stellungnahme von Rechtsanwalt Dr. Riegler vom 16. September 2013, und mündlich in der Verhandlung (Beilage ./39 zur Verhandlungsschrift) vorgebrachte Kritik betrifft hauptsächlich die UVE bzw. die Fachbeiträge Luftschadstoffe (Einlage 4.8.1) und Klima (Einlage 4.8.2).

In den späteren Vorbringen, schriftlich in der Stellungnahme vom 11. Oktober 2013 und ihren Beilagen, aber auch mündlich bei der Verhandlung (Beilagen ./90 und ./92 zur Verhandlungsschrift) richtet sich die Kritik aber auch gegen das Umweltverträglichkeitsgutachten bzw. das Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima, in dem der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima die Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Luftschadstoffberechnungen bestätigt.

Die Hauptkritik liegt darin, dass aufgrund der fehlerhaften Verkehrsprognose auch die Prognose der Luftschadstoffauswirkungen nicht stimmt, dass die Prognose die zu erwartenden Werte unterschätze, dass eine weitere Zusatzbelastung durch die A 26 aufgrund der ohnehin bereits schlechten Luftsituation nicht zulässig sei und dass das Irrelevanzkriterium maximal 1% des Grenzwertes betragen dürfe. Darüber hinaus stehe das Vorhaben im Widerspruch zu Emissionsreduktionszielen und dem Kyoto-Ziel.

In der mündlichen Verhandlung nahm zunächst der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima zum Vorbringen von RegioConsult Stellung, auch zu jenem, das vorrangig die UVE und die Fachbeiträge Luftschadstoffe und Klima kritisieren. Dies war erforderlich, da der Sachverständige in seinem Gutachten die Vollständigkeit und Beurteilbarkeit der vorgelegten Daten bestätigt hat und daraus seine Bewertung und Beurteilung der Umweltverträglichkeit abgeleitet hat. Die im Einreichprojekt vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen wurden durch den Sachverständigen DI Kühnert bereits im Zuge der Erstellung seines Teilgutachtens geprüft und aus fachlicher Sicht als ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar bewertet. Die von den Gutachtern von RegioConsult vorgebrachten Kritikpunkte wurden vom Sachverständigen DI Kühnert abgewogen und auf alle Punkte wurde von ihm in der mündlichen Verhandlung erwidert.

Das Vorbringen der Projektwerberin (DI Kurz, FVT GmbH) zu einzelnen Themen hat deren Sichtweise erläutert. Weder das Vorbringen der Gutachter von RegioConsult, noch die Darstellung der Projektwerberin haben neue Informationen, Erkenntnisse oder Aspekte ergeben, die zu einer Änderung der gutachterlichen Bewertung des gegenständlichen Projekts durch den Sachverständigen DI Kühnert geführt hätten. Das Ergebnis des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima wird als schlüssig und nachvollziehbar gewertet.

Für die Projektwerberin setzte sich in der mündlichen Verhandlung Herr DI Kurz von der Fachbeitragerstellerin FVT GmbH (vgl. Seite 119f der Verhandlungsschrift) mit den Hauptkritikpunkten von RegioConsult auseinander bzw. verwies dieser teilweise auf die Ausführungen des Sachverständigen DI Kühnert und schloss sich diesen an.

Teilweise betrafen die Vorbringen im Rahmen der mündlichen Verhandlung auch andere Fachgebiete, insb. Verkehr und Humanmedizin. Diese wurden von den Sachverständigen der jeweiligen Fachbereiche behandelt.

RegioConsult bekam in der mündlichen Verhandlung auch die Gelegenheit zu den mündlichen Stellungnahmen des Vertreters der Projektwerberin und des Sachverständigen zu replizieren. Dies erfolgte ausführlich in der Verhandlung (siehe Beilagen ./90 und ./92 zur Verhandlungsschrift) und auch schriftlich (Schriftsatz vom 11. Oktober 2013 samt Beilage), wobei sich in Folge der Sachverständige ausführlich damit auseinandersetzte. Anzumerken ist, dass die in den weiteren mündlichen Vorbringen gebrachten Kritikpunkte an der UVE (Beilagen ./90 und ./92) die bereits in Beilage ./39 und schriftlich im Rahmen der öffentlichen Auflage vorgebrachten Punkte wiederholten.

Zu den Einwendungen im Einzelnen (Abwägung)

NO₂ - Messprogramm der Stadt Linz

Die Gutachter von RegioConsult präsentierten in der mündlichen Verhandlung die Ergebnisse der Messprogramme des Magistrats der Stadt Linz zum JMW von NO₂ und zeigten die Überschreitungen der EU-Grenzwerte und des IG-L Grenzwertes von 30 µg/m³ auf.

Der Sachverständige erläuterte in der mündlichen Verhandlung, dass diese Messungen mittels Passivsammlermessungen erfolgt seien und diese zu - teilweise deutlichen - Überschätzungen der Immissionskonzentrationen im Vergleich zu den Referenzmessungen geführt hätten. Für

einen Vergleich von Messwerten mit Modellwerten eigneten sich nur die an den Referenzmessstellen erhobenen Werte. Zusätzlich zu den amtlichen Luftgütemessstellen seien für die UVE vier Dauermessstellen nach der Referenzmethode betrieben worden, diese Werte seien in die Modellierung eingeflossen und ergäben eine gute Übereinstimmung. (vgl. Seite 116 der Verhandlungsschrift)

Der Sachverständige gab weiters an, dass die Referenzmethoden für die Messung von Luftschadstoffen in Anhang 1 zur IG-L-Messkonzeptverordnung 2012 (BGBl. II Nr. 127/2012) geregelt seien. Als Referenzmethode zur Messung von Stickstoffdioxid und Stickstoffoxiden gelte die in EN 14211:2005 „Luftqualität - Messverfahren zur Bestimmung der Konzentration von Stickstoffdioxid und Stickstoffmonoxid mit Chemilumineszenz“ beschriebene Methode. (vgl. Seiten 160 und 275 der Verhandlungsschrift)

Im „Bericht zum NO₂-Messprogramm mittels Passivsammlern in der Linzer Innenstadt“ (Grüne Reihe Bericht 1/2012) werde auch angeführt, dass die Abweichungen der mittels Passivsammler ermittelten Werte vom Referenzverfahren bis zu + 27,1% betragen hätten. Aus den Darstellungen in diesem Bericht gehe auch hervor, dass es in den meisten Monaten zu Überschätzungen der tatsächlichen Immissionswerte, die mit dem Referenzverfahren ermittelt worden seien, gekommen sei. Bei den Jahresmittelwerten 2011 wäre es bei der Messstation Römerberg zu einer Überschätzung der tatsächlichen Werte um 12,1% (JMW 57 statt 51 µg/m³) gekommen.

Auch aus der in der Stellungnahme von RegioConsult angeführten Grafik, die aus dem Bericht „NO₂- und NH₃-Messprogramm in Linz 2012“ stamme, sei an der Ausgleichsgeraden ersichtlich, dass es bei den Passivsammlermessungen in Linz gerade bei höheren Belastungen zu einer Überschätzung der Immissionswerte gegenüber dem Referenzverfahren komme. Die Passivsammlermessungen können als einfach zu handhabende und kostengünstig umzusetzende Methode aus lufttechnischer Sicht als ergänzende Information zu den Referenzmessungen verwendet werden, wobei jedoch die Unsicherheit der Messdaten zu berücksichtigen sei. (vgl. Seite 275 der Verhandlungsschrift)

Auch der Fachbeitragersteller der Projektwerberin bestätigte in der Verhandlung die Aussage des Sachverständigen für Luftschadstoffe, dass Passivsammler teilweise deutliche Abweichungen zu den Referenzmessstellen aufweisen und wies dabei beispielhaft auf die Messstelle Römerberg hin (57 statt 51 µg/m³). (vgl. Seite 119 der Verhandlungsschrift)

Nach Ansicht der ho. Behörde sind die Ausführungen des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima plausibel, schlüssig und nachvollziehbar. Er konnte schlüssig und nachvollziehbar darlegen, dass für die Überprüfung der Modellierung im Rahmen der Erstellung der UVE zusätzlich zu den amtlichen Luftgütemessstellen vier Dauermessstellen nach der Referenzmethode betrieben wurden, deren Werte gute Übereinstimmung mit der Modellierung zeigten, während die Passivsammlermessungen bei höheren Belastungen zu einer Überschätzung der Immissionswerte führen. Dies ist auch die gängige UVP-Praxis für die Erstellung von Luftschadstoffmodellierungen. Die dargestellten Ergebnisse der Passivsammler geben keinerlei Anlass, an der bisherigen Vorgehensweise zu zweifeln.

Veränderungen des Messnetzes der Stadt Linz

Die Gutachter von RegioConsult brachten vor, dass das Messnetz der Stadt Linz in den letzten Jahren reduziert worden sei. Einige Messstellen seien aufgegeben worden, ohne dass dafür an

vergleichbaren Stellen Ersatz geschaffen worden sei. Außerdem sei das Messnetz verändert worden. Das Messnetz sei zu grob und nicht aussagekräftig genug.

Der Sachverständige DI Kühnert führt dazu in der Verhandlung aus, dass für den Vergleich von Messwerten mit Modellwerten im Zuge der Erstellung des Einreichprojektes zusätzlich zu den amtlichen Luftgütemessstellen vier Dauermessstellen nach der Referenzmethode betrieben worden seien, deren Werte in die Modellierung eingeflossen seien und eine gute Übereinstimmung ergeben hätten. (siehe Verhandlungsschrift S. 116) Weiters wies der Sachverständige in der Verhandlung darauf hin, dass in den Einreichunterlagen (Einlage 4.8.2 Fachbeitrag Luftschadstoffe) vorgesehen sei, die Beweissicherung für die Bau- und Betriebsphasen auf Basis des bestehenden Luftgütemessnetzes des Amtes der OÖ Landesregierung vorzunehmen. Im Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ sei dazu ausgeführt, dass das bestehende Luftgütemessnetz des Amtes der OÖ. Landesregierung nicht ausreichend sei, da sich im Bereich der gegenüber den Emissionen der A 26 exponiertesten Wohnanrainer keine Messstandorte befinden. Es seien daher zusätzliche kontinuierliche Messungen der Luftqualität (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}) in den Bauphasen bei den exponiertesten – also am höchsten belasteten - Anrainern erforderlich. In der Betriebsphase seien zusätzlich kontinuierliche Messungen der Luftqualität (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}) an zwei Standorten im Nahbereich der Portale vorzunehmen. (vgl. Seite 97 der Verhandlungsschrift)

Grundsätzlich ist dazu festzustellen, dass eine Auflassung bzw. Verlegung von Messstellen der Stadt Linz weder in die Zuständigkeit der Projektwerberin noch in die des ho. Bundesministeriums fällt und nicht verfahrensgegenständlich ist. Sofern RegioConsult diesbezüglich auch eine Verletzung des „§ 16 des Immissionsschutzgesetz-Luft BGBl. I Nr. 115/1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 70/2007“ (gemeint: § 16 Verordnung über das Messkonzept zum Immissionsschutzgesetz-Luft) sehe, ist ebenfalls anzumerken, dass dies nichts mit dem gegenständlichen UVP-Verfahren zu tun hat.

Darüber hinaus hat der Sachverständige schlüssig und nachvollziehbar dargelegt, dass ohnehin über das amtliche Luftgütemessnetz hinausgehend vier zusätzliche Dauermessstellen für die Erstellung der UVE betrieben wurden, deren Daten mit für die Darstellung der Grundbelastung verwendet wurden und für das vom Vorhaben betroffene Gebiet repräsentativ sind. Auch für die Beweissicherung im Bau und Betrieb werden Messstellen an relevanten Standorten betrieben werden. Aus Sicht der ho. Behörde ist daher die angesprochen Veränderung des Messnetzes der Stadt Linz nicht von Bedeutung.

Klimatische Situation der Stadt Linz

Aufbauend auf der Studie von Mursch-Radlgruber „Wärmeinsel Linz und belüftungsrelevante Strömung“ (2002) brachten die Gutachter von RegioConsult in der Verhandlung vor, dass es durch die klimatischen Gegebenheiten zwangsläufig zu einer stärkeren Schadstoffanreicherung im Zentrum von Linz käme, als dies ohne das Autobahnprojekt der Fall wäre.

Der Sachverständige DI Kühnert ging bereits in seinem Teilgutachten bzw. in der Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen (vgl. Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima Seite 174 ff und die Stellungnahmenbände) auf dieses Thema ein. Auch in der Verhandlung wurde die klimatische Situation in Linz mehrfach erörtert und vom Sachverständigen darauf eingegangen.

In der Verhandlung legt der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima dar, dass die Studie von Mursch-Radlgruber zusammenfassend zum Schluss gekommen sei, dass Bebauungen, welche die Luftströmungen beeinflussen, im Detail zu untersuchen seien. Dies sei im Rahmen des UVE-Fachbeitrags „Klima“ durchgeführt worden; Kaltluftflüsse seien modelliert worden und es sei nachvollziehbar der Schluss gezogen worden, dass es durch die Bauwerke der A 26 zu keinem wesentlichen Einfluss auf die Strömungsverhältnisse komme. Der Bereich des Haselgrabens sei prinzipiell von Bebauung freizuhalten; dieser Bereich werde durch die A 26 nicht berührt. (vgl. Seite 96f der Verhandlungsschrift)

Weiters führt der Sachverständige für Luftschadstoffe aus, dass die baulichen Veränderungen durch die A 26, die hinsichtlich Klimawirksamkeit im Wesentlichen im Ersatz einer Gebäudereihe östlich der Waldeggstraße durch die Einhausung der A 26 bestehen, für eine nachhaltige Veränderung der Durchlüftungsverhältnisse und Kaltluftlagerungen in ihrer räumlichen Ausdehnung zu gering seien. Auch gehen keine Grünflächen in relevantem Ausmaß verloren, sodass keine Veränderungen des Potentials für Kaltluftproduktion zu erwarten seien. Bezüglich einer Veränderung der Windverhältnisse sei die Donaubrücke relevant, da es durch das Brückenbauwerk zu Turbulenzen komme, die sich je nach Windgeschwindigkeit unterschiedlich weit stromabwärts ausbreiten können, wobei der Einfluss bei höheren Windgeschwindigkeiten weiter als bei geringen Windgeschwindigkeiten reiche. Die Reichweite eines relevanten (messbaren) Einflusses reiche aber weniger als 100m. (vgl. Seite 282f der Verhandlungsschrift)

Von Seiten der ho. Behörde kann den Darlegungen des Sachverständigen gefolgt werden, dass die Empfehlungen von Mursch-Radlgruber beim Vorhaben ausreichend berücksichtigt worden seien. Die Beeinflussung von Kaltluftabflüssen durch Bauwerke der A 26 sei mittels Modellierung der Kaltluftflüsse im Detail untersucht und dargestellt worden. Der Sachverständige hat die Auswirkungen des Vorhabens auf Mikroklima, Temperatur, Verdunstung und Windverhältnisse sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphasen geprüft und als nicht relevant bewertet. Die Notwendigkeit, weitere bzw. vertiefende Erhebungen durchzuführen, ist daher aus Sicht der ho. Behörde nicht gegeben.

Vergrößerung des insgesamt belasteten Gebiets

Die Gutachter von RegioConsult bringen weiters vor, dass durch den Bau und den Betrieb der A 26 das belastete Gebiet vergrößert werde.

Der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima erwiderte in der Verhandlung darauf, dass es durch den Betrieb der A 26 zu einer Emissionsverlagerung komme. Alle neu belasteten Gebiete liegen ebenso wie die entlasteten Bereiche im Feinstaubsanierungsgebiet. Da es durch den Betrieb der A 26 zu keinen vorhabensbedingten Grenzwertüberschreitungen komme, könne sich auch das luftbelastete Gebiet nicht vergrößern. (vgl. Seiten 119 und 281 der Verhandlungsschrift)

In rechtlicher Hinsicht ist dazu festzuhalten, dass es Aufgabe des gegenständlichen Verfahrens ist, zu prüfen, ob es zu einer unzulässigen Immissionsbelastung durch Luftschadstoffe kommt bzw. ob die Genehmigungskriterien des § 20 IG-L eingehalten werden. Ob sich das belastete Gebiet (Luft) verändert, ist nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Vorbelastung NO₂ und PM₁₀

Die Gutachter von RegioConsult brachten in der Verhandlung weiters vor, dass die Vorbelastungen in den Unterlagen zur Projektänderung 2011 im Vergleich mit dem Einreichprojekt 2008 deutlich reduziert worden seien und dass die neuen Vorbelastungen nicht begründet worden seien.

Der Sachverständige bestätigte in der Verhandlung, dass die Annahmen für die nicht verkehrsbedingte Grundbelastung für Feinstaub und Stickstoffdioxid im Einreichprojekt 2011 im Vergleich zum Einreichprojekt 2008 teilweise geringer angenommen worden seien. Begründet sei dies unter anderem mit einem aktualisierten Emissionskataster für Linz, der vom Ersteller des UVE-Fachbeitrags, der FVT, für die Stadt Linz bearbeitet worden sei.

Diese Vorbelastung sei im UVE-Fachbeitrag „Luftschadstoffe“ (Einlage 4.8.2) aus dem Vergleich von simulierten und gemessenen Schadstoffkonzentrationen abgeleitet worden. Für das gesamte Untersuchungsgebiet sei die Vorbelastung konstant angenommen worden, da die Immissionsbeiträge anderer Quellen (Hausbrand, Industrie) nicht bekannt gewesen seien. Daraus resultiere auch eine gewisse Unsicherheit der Berechnung, da zwar der Immissionsbeitrag des Verkehrs auf Basis von bekannten Verkehrszahlen und gut abgesicherten Emissionsfaktoren sehr gut quantifizierbar sei, jedoch der nicht verkehrsbedingte Anteil - besonders in einer Stadt wie Linz - von einer Vielzahl von Emittenten (Hausbrand, Gewerbe, Industrie) beeinflusst werde, und man hier teilweise auf grobe Abschätzungen angewiesen sei. Es sei daher auch davon auszugehen, dass die nicht verkehrsbedingte Grundbelastung im Untersuchungsgebiet nicht einheitlich sei, sondern je nach Durchlüftungssituation und Emittentennähe unterschiedliche Vorbelastungswerte zu erwarten seien.

Diese Annahmen in den Projektänderungen 2011 erschienen jedoch nicht genügend abgesichert, so dass im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ für die nicht verkehrsbedingte Grundbelastung im Einwirkungsbereich der A26 die Annahmen des Einreichprojekts 2008 und der Projektänderung 2011 als Bandbreiten angenommen worden seien. Die lufttechnische und die umweltmedizinische Bewertung der UVP bauen daher auf den jeweils höchsten Immissionswerten der Zusatz- und Gesamtbelastung auf und berücksichtigen damit den ungünstigsten Fall. (vgl. Seite 116 der Verhandlungsschrift)

Der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima hielt weiters in der Verhandlung fest, dass, während die Luftgütemessungen in Linz in den letzten Jahren einen leicht abnehmenden Trend bei der PM₁₀-Belastung zeigen, die Belastung bei Stickoxiden (NO_x) seit 2005 weitgehend konstant bleibe. Die Änderung des Bezugsjahres von 2005 auf 2010 rechtfertige daher nicht die Verringerung der Annahme der Grundbelastung.

Die generelle Annahme einer nicht verkehrsbedingten NO_x-Vorbelastung von 20 µg/m³ schein angesichts der gemessenen Luftgütedaten für einige Bereiche im Projektgebiet zu niedrig. Die gemessenen JMW für NO_x liegen in Linz je nach Messstandort zwischen 26 und 130 µg/m³. Es ist unwahrscheinlich, dass diese Schwankungsbreite ausschließlich durch die unterschiedliche Verkehrsnähe der Messstandorte verursacht werde. Hier schein die Angabe einer Bandbreite (20 - 35 µg/m³) für den nicht verkehrsbedingten Anteil am JMW von NO_x angemessener, als die Annahme eines Einzelwertes. Es werde im Sinne einer worst-case-Betrachtung jedoch nicht nur das obere Ende der Bandbreite betrachtet, sondern auch das untere, da eine geringere Vorbelastung zwar zu einer geringeren Gesamtbelastung führe, durch die höhere NO_x/NO₂-Umwandlungsrate aber zu einer höheren NO₂-Zusatzbelastung.

Bei Feinstaub PM₁₀ dürfte die ursprüngliche Annahme (Einreichprojekt 2008) einer nicht verkehrsbedingten Grundbelastung von 28 µg/m³ (JMW) für den Großteil des Untersuchungsgebiets zu hoch bemessen sein. Dieser Wert liege beispielsweise deutlich über der gemessenen Summe aus verkehrsbedingter und nicht verkehrsbedingter Immissionsbelastung an der Messstelle Stadtpark. Hier dürfte die Annahme im UVE-FB. Luftschadstoffe 2012 mit 25 µg/m³ besser zutreffen. Allerdings zeigte der Vergleich der gemessenen mit den modellierten Werten, dass bei einigen Messstellen (Gugl und Post) wohl aufgrund kleinräumiger Einflüsse mit der Annahme einer Vorbelastung von 25 µg/m³ eine Unterschätzung erfolgt sei; für derartige Bereiche dürfte eine Vorbelastung von 28 µg/m³ zutreffender sein.

Aufgrund der gegebenen Situation bei Feinstaub im Untersuchungsraum (luftbelastetes Gebiet, Sanierungsgebiet) werde aus lufttechnischer Sicht aber ohnehin davon ausgegangen, dass durch den Betrieb des Vorhabens im Bereich von Wohnanrainern keine relevanten Zusatzbelastungen im Sinne der RVS 04.02.12 entstehen dürfen.

Für Feinstaub PM_{2,5} sei im UVE-FB. „Luftschadstoffe“ 2012 ein Jahresmittelwert von 20 µg/m³ als nicht verkehrsbedingte Grundbelastung angenommen worden. Dieser Wert liege im Vergleich zu den Messwerten in Linz (Ist-Zustand JMW 17 - 21 µg/m³) zu hoch und damit auf der sicheren Seite.

Im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ werde daher ebenso wie bei NO₂ für die nicht verkehrsbedingte PM₁₀-Grundbelastung von einer Bandbreite möglicher Werte ausgegangen, und der jeweils höchste Immissionswert zur lufthygienischen Bewertung herangezogen. Damit werde eine Unterschätzung der tatsächlich zu erwartenden Immissionsbelastung vermieden. Als nicht verkehrsbedingte Grundbelastung im Einwirkungsbereich der A 26 werden daher folgende Werte bzw. Bandbreiten angenommen:

- NO_x - JMW: 20 - 35 µg/m³
- NO_x - TMW: 70 - 100 µg/m³
- PM₁₀ - JMW: 25 - 28 µg/m³
- PM_{2,5} - JMW: 20 µg/m³

Die umweltmedizinische Bewertung der UVP baue auf den jeweils höchsten Immissionswerten der Zusatz- und Gesamtbelastung auf und berücksichtige damit den ungünstigsten Fall.

Es sei korrekt, dass die Kartendarstellungen im UVE-Fachbericht auf der Annahme der geringeren Vorbelastung ausgehen. Dies sei aber aus fachlicher Sicht auch erforderlich, da die zu beurteilende NO₂-Zusatzbelastung durch das Vorhaben wegen der höheren NO/NO₂-Umwandlungsrate bei einer geringeren Vorbelastung größer sei, als bei Annahme der höheren Vorbelastung. Die vorhabensbedingte Zusatzbelastung durch PM₁₀ werde durch die Höhe der Vorbelastung nicht beeinflusst.

Die im Vergleich zu den Kartendarstellungen bei Annahme der höheren Grundbelastung höhere Gesamtbelastung sei den Tabellendarstellungen im UVE-Fachbericht „Luftschadstoffe“ und den Ergänzenden Auskünften 2013 für alle Planfälle für über 100 repräsentative Immissionspunkte zu entnehmen, womit sämtliche Bereiche mit relevanten Zusatzbelastungen durch die A 26 abgedeckt seien, und die Belastung für alle zusätzlich belasteten Bereiche und die jeweils exponiertesten Anrainer ersichtlich sei.

Bei der von der Projektwerberin zusätzlich vorgelegten Tabelle mit den Belastungen an den Wohnstandorten der Einwander handle es sich um eine aus lufttechnischer Sicht nicht unbedingt erforderliche Zusatzinformation. Bei der Auswirkungsanalyse im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ sowie bei der Analyse der persönlichen Betroffenheit (also der Immissionsbelastungen am jeweiligen Wohnort) im Rahmen der fachlichen Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen seien die jeweils höchsten Werte der Zusatz- und

Gesamtbelastung aller Bau- und Betriebsphasen an den repräsentativen Immissionspunkten herangezogen worden. Diese Werte seien auch die Basis für die humanmedizinische Beurteilung. (vgl. Seite 275ff der Verhandlungsschrift)

Seitens der ho. Behörde kann den Darlegungen des Sachverständigen für Luftschadstoffe gefolgt werden und es erscheint die gewählte Vorgangsweise der Annahme von Bandbreiten für die nicht verkehrsbedingte Grundbelastung und die Beurteilung anhand des jeweils höchsten Immissionswertes aus ho. Sicht schlüssig, plausibel und nachvollziehbar. Diese Vorgehensweise der Beurteilung nach dem Worst-Case-Grundsatz liegt auch auf der sicheren Seite für die anrainende Bevölkerung. RegioConsult hat sich auch nicht gegen diese Vorgangsweise ausgesprochen.

Wenn die Gutachter von RegioConsult weiters vorbringen, dass die Belastungen an den Wohnstandorten der Einwander nur für die Betriebsphase 3 ermittelt worden seien, die Umweltverträglichkeit aber für jede der drei Betriebsphasen zu prüfen sei und Aussagen dazu aufgrund der vorgelegten Unterlagen nicht möglich seien, so reicht es, diesbezüglich auf das Umweltverträglichkeitsgutachten zu verweisen, dem eindeutig zu entnehmen ist, dass die Umweltverträglichkeit für alle Bau- und Betriebsphasen geprüft wurde. Das diesbezügliche Vorbringen von RegioConsult geht damit ins Leere.

Prognose unterschätzt die zu erwartenden Werte, insbesondere für NO₂

Die Gutachter vor RegioConsult brachten vor, dass die Prognose die zu erwartenden Werte, insbesondere bei NO₂, unterschätze. Dies zum einen deshalb, weil die zugrunde gelegte Verkehrsprognose nicht stimme, und zum anderen weil der Anteil und die Stickstoff-Emissionen dieselbetriebener Kfz unterschätzt würden.

Der Fachberichtsersteller DI Kurz entgegnet dazu in der Verhandlung, dass das Programm NEMO 2.0 verwendet worden sei. Dieses Modell sei konsistent zum HBEFA 3.1 Außerdem werden aktuellere Eingangsdaten (z.B. PKW-Dieselanteil 50% statt 70%) verwendet. Neueste Messungen von Euro 6 Diesel Pkws bestätigen die Prognosewerte für 2030, bzw. die NO_x-Emissionen werden noch niedriger ausfallen als derzeit prognostiziert. (vgl. Seite 119 der Verhandlungsschrift)

Der Sachverständige DI Kühnert bestätigt ebenfalls, dass die Emissionswerte für den On-Road-Bereich in der UVE mit dem vom Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik der TU Graz speziell für die Emissionsberechnung für Straßennetzwerke entwickelten Modell NEMO (Network Emission Model) berechnet worden seien. Der Datenstand von NEMO 2.0 entspreche im Wesentlichen jenem des aktuellen „Handbuchs der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA 3.1) des Umweltbundesamtes (UBA 2010).

In der Vergangenheit sei es trotz der prognostizierten Abnahmen der verkehrsbedingten NO₂ – Immissionen durch die Oxidationskatalysatoren bei Dieselfahrzeugen zu einem Anstieg von Primäremissionen bei NO₂ gekommen, durch welche eine Abnahme der NO₂-Belastung trotz geringerer NO_x-Emissionen verhindert worden sei. Durch die mit der Euro-6-Norm bei LKWs ab 1.1.2014 und bei PKWs ab 1.1.2015 geltenden strengeren Abgasnormen und dadurch erforderlichen SCR- oder Speicherkatalysatoren sei jedoch davon auszugehen, dass sich eine deutliche Verbesserung der Situation einstellen werde.

Da die Berechnungen der Belastungen während der Betriebsphase die zu erwartenden Emissionsreduktionen der Fahrzeuge besser als Euro 6 nicht berücksichtigen, liegt eine merkliche Überbewertung der Emissionssituation vor; in der Prognose für die A 26 sei noch nicht berücksichtigt, dass weitere Reduktionen durch künftige noch strengere Abgasnormen und durch Fahrzeuge mit Elektromotoren zu erwarten seien. Die Immissionsprognose der UVE liege daher auf der sicheren Seite. (vgl. Seiten 116f und 278f der Verhandlungsschrift)

Der Sachverständige für Luftschadstoffe verwies auch darauf, dass die im Modell NEMO 2.0 wie auch im Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs verwendeten Emissionsfaktoren grundsätzlich auf Basis realer Fahrzyklen ermittelt worden seien; es sei daher nach dem Stand der Technik nicht von einer Unterschätzung der tatsächlichen Emissionen auszugehen. Weiters hielt er fest, dass der für die Emissionsberechnungen angenommene Anteil der Dieselfahrzeuge in den Einreichunterlagen, UVE-Fachbereich Luftschadstoffe, Einlage 4.8.2 in Kap. 3.3.1 angeführt sei. Der Datenstand von NEMO 2.0 berücksichtige aktuellere statistische Daten, wodurch sich im Vergleich zum HBEFA 3.1 ein geringerer Anteil von Diesel-PKW an Neuzulassungen ergebe. In der Prognose für die Jahre ab 2010 werde davon ausgegangen, dass sich die Anteile der Otto- und Diesel-PKW an den Neuzulassungen bei rund 50% einpendeln werden. (vgl. Seite 278 der Verhandlungsschrift)

Seitens der ho. Behörde werden die Ausführungen des Fachbeitragerstellers und des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima als schlüssig, nachvollziehbar und plausibel angesehen. Wie bereits im Teilgutachten dargelegt und in der Verhandlung nochmals bestätigt, wurden im verwendeten Modell NEMO 2.0 aktuellere verfügbare Daten zur Flottenzusammensetzung sowie aus Fahrzeugmessungen eingearbeitet, wobei die im Modell NEMO wie auch im Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs verwendeten Emissionsfaktoren grundsätzlich auf Basis realer Fahrzyklen ermittelt werden. Vom Sachverständigen wurde auch bestätigt, dass die Berechnung mittels der gewählten Emissionsfaktoren dem Stand der Technik entspricht. Nach Ansicht der ho. Behörde ist daher nicht von einer Unterschätzung der tatsächlichen Emissionen für die Betriebsphase 1 und die weiteren Bau- und Betriebsphasen auszugehen. Darüber hinaus liegt die Emissions- und Immissionsprognose insofern auf der sicheren Seite, als künftige Abgasnormen, die strenger als Euro 6 sind, und Fahrzeuge mit Elektroantrieb im Prognosemodell nicht berücksichtigt wurden. Um Abweichungen von den Prognosen festzustellen, wurde vom Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten auch ein Luftgütemonitoring vorgesehen, und dieses mit erforderlichenfalls zu setzenden zusätzlichen Maßnahmen verknüpft.

Im Hinblick auf den Vorwurf, dass die Verkehrsprognose nicht stimme, wird auf Punkt VII.2.1. der Begründung verwiesen.

Irrelevanzkriterium 1%

Die Gutachter von RegioConsult beziehen sich in ihrer Präsentation auf die Stellungnahme der Oberösterreichischen Umweltschutzkommission zur A 26, und fordern in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen ein Irrelevanzkriterium von 1 % für den Jahresmittelwert.

Der Sachverständige für Luftschadstoffe führte dazu in der Verhandlung aus, dass sich die in der RVS 04.02.12 „Schadstoffe an Verkehrswegen“ genannten Irrelevanzkriterien auf die verkehrsrelevanten Grenzwerte des IG-L zum Schutz der menschlichen Gesundheit (irrelevante

Zusatzbelastungen bis 3% des Grenzwertes) beziehen, wobei hier nur Jahresmittel herangezogen werden. Dies gelte auch für luftbelastete Gebiete nach dem UVP-G und Sanierungsgebiete nach IG-L.

Der Grund für die Differenzierung von Irrelevanzkriterien für Verkehrswege und für andere Arten von Anlagen läge darin, dass Kumulierungen von Immissionsbeiträgen verschiedener Linienquellen erheblich unwahrscheinlicher als bei Punktquellen seien. Zudem liege die Grenze der messtechnischen Genauigkeit bei Erfassung der Grundbelastung je nach Schadstoff etwa zwischen 5 und 10% der jeweiligen Grenzwerte. Eine irrelevante Zusatzbelastung von 3% sei daher messtechnisch ebenso wenig erfassbar und damit dem Vorhaben nicht zuordenbar, wie eine Zusatzbelastung von 1% des Grenzwertes. (vgl. Seite 118 der Verhandlungsschrift)

Seitens der ho. Behörde wird diese Argumentation des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima bezüglich der festgelegten Irrelevanzgrenze als plausibel, schlüssig und nachvollziehbar angesehen. Die gegenständlich erfolgte Heranziehung des Irrelevanzkriteriums von 3% des Jahresmittelwertes für den Betrieb entspricht dem Stand der Technik für Straßen und ist auch in den einschlägigen Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau enthalten (konkret in der RVS 04.02.12).

Anzumerken ist, dass die Größe der Irrelevanz gesetzlich nicht geregelt ist. In der Regierungsvorlage 1147 BlgNr 22. GP („Umweltrechtsanpassungsgesetz 2005“) wird zu § 20 Abs. 3 ausgeführt, dass *„es der Behörde im Einzelfall obliegen wird, einen angemessenen Schwellenwert festzulegen“*. Nach *Baumgartner/Ennöckl in Ennöckl/N. Raschauer, UVP-Verfahren vor dem Umweltsenat, S. 265*, überlässt das Gesetz es daher dem lufthygienischen Sachverständigen in Zusammenarbeit mit der Behörde, im Genehmigungsverfahren die angemessene Irrelevanzschwelle zu definieren und zu begründen. Der Umweltsenat hat dies in seiner Entscheidung vom 26. August 2013 zur Wasserkraftanlage Murkraftwerk Graz, US 3A/2012/19-51, bestätigt, indem er festhielt, dass er *„der Beurteilung beitrifft, dass § 20 Abs. 3 Z 1 IG-L nicht auf einen ziffernmäßig bestimmten Wert abstellt, dass die „Relevanz“ des zusätzlichen Beitrags zur Luftbelastung vielmehr unter Beiziehung von Sachverständigen unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des jeweiligen Falls zu bestimmen sind.“*

Sowohl der Verwaltungsgerichtshof als auch der Umweltsenat haben in ihrer Judikatur die Zulässigkeit der Anwendbarkeit des Irrelevanzkriteriums von 3% bestätigt, indem sie in derartigen Fällen als entscheidend erachtet haben, wie sich das neue Vorhaben unter Berücksichtigung der bestehenden Situation auf die durch das Gesetz geschützten Schutzgüter auswirkt. Nach deren Rechtsansicht (VwGH 17.5.2001, 99/07/0064; 31.3.2005, 2004/07/0199, sowie Umweltsenat 29.10.2004, Z1B/2004/7-23; 21.3.2002, Z1A/2001/13-57) muss eine Zusatzbelastung im Falle einer überhöhten Vorbelastung dann als nicht in Widerspruch mit den Zielsetzungen des UVP-G 2000 stehend bewertet werden, wenn die Zusatzbelastung sowohl im Verhältnis zur Vorbelastung als auch zu den zu beachtenden Umweltqualitätsstandards irrelevant ist.

Der Verfassungsgerichtshof teilt in seinem Erkenntnis vom 6. Oktober 2008, VfGH V52/07, Slg.Nr. 18.585 (Untersuchungsgebiet war als belastetes Gebiet hinsichtlich Feinstaub PM₁₀ ausgewiesen) die in der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (17.5.2001, 99/07/0064; 31.3.2005, 2004/07/0199) vertretene These, dass die von einem (Straßenbau-)Projekt ausgehende Zusatzbelastung der Luftqualität für die Zulässigkeit des Projektes unbeachtlich, also insofern rechtlich irrelevant ist, als diese Zusatzbelastung sowohl im Verhältnis zur

Vorbelastung als auch im Hinblick auf die einzuhaltenden Umweltstandards nicht ins Gewicht fällt. Wenn als Schwellenwert für die zulässige Zusatzbelastung der Luft von der Behörde 3 % des Jahresmittelwertes angenommen wurden, so liegt dieses Irrelevanzkriterium jedenfalls im Rahmen des der Behörde vom Gesetzgeber bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit eines Vorhabens eingeräumten Spielraums. Die Annahme eines Schwellenwertes von 3% des Jahresmittelwertes entspricht dem "Stand der Technik".

Festzuhalten ist daher abschließend, dass die Festlegung eines Irrelevanzkriteriums von 3 % für die Betriebsphase dem Stand der Technik entspricht.

Zu berücksichtigen ist nach Ansicht der ho. Behörde dabei auch, dass sich auch der von der Behörde bestellte Sachverständige für Humanmedizin, dem die Beurteilung der Auswirkungen der Luftschadstoffe auf das Leben und die Gesundheit obliegt, in seinem Teilgutachten bzw. in der Verhandlung mit dem Irrelevanzkriterium auseinandergesetzt hat. Er gab dazu an, dass das Irrelevanzkriterium zwar prinzipiell technischen Überlegungen entstamme, dass jedoch die Berücksichtigung einer maximalen Luftschadstoffzusatzkonzentration in Höhe der Irrelevanzschwelle dann sinnvoll sei, wenn sichergestellt sei, dass diese so niedrig angesetzt sei, dass es bei Einhaltung dieser Schadstoffkonzentrationen zu keinen epidemiologisch fassbaren negativen gesundheitlichen Auswirkungen kommen werde (vgl. Seite 288 der Verhandlungsschrift). Im Umweltverträglichkeitsgutachten führte der Sachverständige bezüglich der Irrelevanzschwelle aus, dass eine epidemiologische Auffälligkeit im Sinne einer Nachweisbarkeit von Erkrankungsfällen bei Zusatzbelastungen in der Größenordnung der Irrelevanzschwellen nicht zu erwarten sind und dass die Zusatzbelastung in dieser Größenordnung auch im Rahmen der jährlich zu erwartenden Variabilität des Schadstoffeintrags liegt. (vgl. Seite 30 bzw. 35 des Teilgutachtens Humanmedizin)

Bildung von sekundären Luftschadstoffen nicht berücksichtigt

Die Gutachter von RegioConsult zitieren aus der Stellungnahme des Umweltschutzes, dass die Sekundärbildung von Luftschadstoffen bei den Modellrechnungen nicht berücksichtigt worden sei.

Der SV führte dazu in der Verhandlung aus, dass es durch das Vorhaben zu keiner relevanten Veränderung der Gesamtemissionen von Partikeln, Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen in Linz komme. Da es durch den Betrieb der A26 damit zu keinen zusätzlichen Emissionen von Vorläufersubstanzen für Ozon und sekundäre Partikel komme, sei auch keine relevante Veränderung der Ozonsituation und der Konzentrationen sekundärer Partikel zu erwarten. (vgl. S. 117 der Verhandlungsschrift)

Nach Ansicht der Gutachter von RegioConsult ist diese Stellungnahme aufgrund der unzureichenden Verkehrsprognose nicht zutreffend.

Aus Sicht der ho. Behörde ist diesbezüglich nochmals darauf hinzuweisen, dass die Verkehrsprognose vom Sachverständigen für Verkehr als plausibel, schlüssig und nachvollziehbar bestätigt wurde (siehe oben). Aus dem Einreichprojekt sowie dem TGA Luftschadstoffe und Klima geht eindeutig hervor, dass es durch den Betrieb der A 26 zu keiner relevanten Veränderung der Gesamtemission kommt. Da es damit zu keinen zusätzlichen Emissionen von Vorläufersubstanzen für Ozon und sekundäre Partikel kommt, ist auch keine

relevante Veränderung oder Ozonsituation und der Konzentration sekundärer Partikel zu erwarten. Diese Darlegungen des Sachverständigen sind schlüssig und plausibel. Auch bringen die Gutachter von RegioConsult nichts vor, dass ihren Vorwurf untermauern oder präzisieren würde.

Steigerung der Verkehrsbelastung um 34%

Die Gutachter von RegioConsult sprechen in ihrer Präsentation in der Verhandlung von einer Verkehrszunahme im Planungsraum von 34,3%. Dies führen sie an mit dem Argument, dass das Projekt A 26 nicht geeignet ist, die Schadstoffbelastung zu reduzieren.

Der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima weist darauf hin, dass sich die in den Folien von RegioConsult dargestellte Steigerung der Verkehrsbelastung um 34% auf einen Vergleich mit der Bestandssituation 2010 beziehe. Die vorhabensbedingte Steigerung der Fahrleistungen – also die Differenz zwischen Vorhabensplanfall und Nullplanfall für das jeweilige Prognosejahr betrage nur rd. 1%. (vgl. Seite 117 der Verhandlungsschrift)

Diese Aussage des Sachverständigen ist plausibel, schlüssig und nachvollziehbar und ergibt sich bereits aus dem Einreichprojekt bzw. dem Umweltverträglichkeitsgutachten und insbesondere aus den Unterlagen zum Fachbereich Verkehr.

Maßnahme Betriebszeit Tunnellüftung

Die Gutachter von RegioConsult bemängeln, dass die Abluftnachbehandlung durch E-Filter nur als mögliche Option genannt worden sei. Genaue Angaben zu den Betriebszeiten, in denen die Abluftabsaugung erforderlich sei, gäbe es nicht. Es würde nur erwähnt, dass die Ausblasung nur während der beiden verkehrsstärksten Stunden erfolgen solle.

Der Sachverständige erläutert dazu in der Verhandlung, dass der Zeitraum zwischen 8.30 und 9.30 Uhr nach den Angaben in den Einreichunterlagen UVE-FB. Luftschadstoffe zu den emissionsintensivsten Zeiten des Tages gehöre, daher sei für das 1. Betriebsjahr nach Verkehrsfreigabe des Tunnels Freinberg in Maßnahme 4.23 vorgesehen, dass die Tunnellüftung werktags täglich jedenfalls zwischen 8.30 und 9.30 Uhr sowie zwischen 15.30 und 16.30 Uhr zu betreiben sei. Diese Betriebsordnung sei nach diesem Jahr zu evaluieren. Dazu seien die für den Tunnel Freinberg repräsentativen Verkehrszahlen (JDTVw in Kfz/24 unter Angaben des Anteils schwerer Nutzfahrzeuge) und ein Konzept hinsichtlich der weiteren konkreten Betriebszeiten der Tunnellüftung, mit denen die emissionsintensivsten Phasen des Tages erfasst werden sollen, binnen 2 Monaten der UVP-Behörde zur Zustimmung vorzulegen. (vgl. Seite 117 der Verhandlungsschrift)

Der Vertreter der Projektwerberin gab dazu in der Verhandlung an, dass sich die zwei Betriebsstunden aus dem Verkehrstagesgang von ArealConsult abgeleitet habe. (vgl. Seite 120 der Verhandlungsschrift)

Nach Ansicht der Behörde ist diese Vorgangsweise plausibel. Die Maßnahme 4.23 im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima legt die Vorgangsweise zum Betrieb der Tunnellüftung klar und präzise dar. Auch die erforderliche Evaluierung nach einem Jahr wird beschrieben,

welche es ermöglicht, erforderlichenfalls Adaptierungen im Betrieb vorzunehmen. Eine Neuermittlung ist daher nicht erforderlich.

Die Thematik des E-Filters wurde in der Verhandlung mehrfach behandelt. Diesbezüglich erklärte der Sachverständige, dass Filteranlagen zur Reinigung der Tunnelabluft hinsichtlich Feinstaub (PM₁₀) zwar technisch möglich seien, der Betrieb der Tunnellüftung und des Filters jedoch energieaufwendig sei und somit die Vorteile einer derartigen Maßnahme mit den Nachteilen abzuwägen seien.

Die Reduktion der Feinstaubemissionen durch Filterung der Tunnelabluft sei nach den vorliegenden Prognosen jedoch für das gegenständliche Projekt nicht zwingend erforderlich, da durch andere Maßnahmen (Ausblasung der Tunnelabluft über das Lüftungsbauwerk in 15 m Höhe horizontal in Richtung der unbesiedelten Bereiche der Gleisanlagen der ÖBB) eine Reduktion der Feinstaubimmissionen erreicht werden könne, und im Bereich von Wohnanrainern nur mehr irrelevante Zusatzbelastungen auftreten. Da sich die Feinstaubemissionen durch den Betrieb des Vorhabens infolge des flüssigeren Verkehrs insgesamt sogar geringfügig verringern, sei eine weitere Emissionsreduktion nicht zwingend erforderlich.

Die Luftqualität in den Nahbereichen der Portale des Tunnels Freinberg werden im Rahmen des geforderten Beweissicherungsprogramms kontinuierlich gemessen; sollten die Ergebnisse des Luftgütemonitorings entgegen den Prognosen zeigen, dass es zu vorhabensbedingten Grenzwertüberschreitungen kommt, sei die Tunnelabluft über eine nachzurüstende Filteranlage zu führen. (vgl. Seite 97 der Verhandlungsschrift)

Nach Ansicht der ho. Behörde wird die Argumentation des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima als plausibel angesehen. Da es – wie vom Sachverständigen ausführlich und nachvollziehbar dargelegt – nur zu irrelevanten Zusatzbelastungen bei Wohnanrainern kommt, ist der Einsatz eines derartigen Filters nicht notwendig. Zu berücksichtigen ist dabei auch der hohe Energieverbrauch mit den damit verbundenen Nachteilen (siehe auch Punkt VI.1.1 der Begründung). Das Ergebnis, die Filterung im Bedarfsfall nachzurüsten, ist aus ho. Sicht jedoch gerechtfertigt, um vorhabensbedingte Grenzwertüberschreitungen zu vermeiden. Mittels des als Maßnahme vorgesehenen Beweissicherungsprogramms können die Werte und Gegebenheiten genau geprüft werden.

Grenzwertüberschreitungen (NO₂, PM₁₀)

Die Gutachter von RegioConsult tätigen in der Verhandlung Ausführungen zur Überschreitung von Grenzwerten und vertreten die Meinung, dass, da die EU-Grenzwerte aufgrund des Projektes auch in der Zukunft nicht eingehalten würden, das Projekt ohne Festlegung verbindlicher und nachweislich wirksamer Maßnahmen nicht genehmigungsfähig sei.

Der Sachverständige erläutert dazu in der Verhandlung, dass die österreichischen Grenzwerteregulungen im Vortrag von Dr. Hoppe unvollständig wiedergegeben worden seien. Das anzuwendende Kriterium für den Jahresmittelwert von NO₂ sei nach § 20 Abs. 3 Immissionsschutzgesetz-Luft für die Genehmigung von Straßen und Anlagen mit 40 µg/m³ festgelegt worden. Für PM₁₀ seien im Genehmigungsverfahren nicht 25, sondern 35 Überschreitungen des Tagesmittelgrenzwertes als Kriterium heranzuziehen. Für die Bewertung der Vorbelastung können die Gebietsschutzgrenzwerte des IG-L herangezogen werden; für die Genehmigung seien jedoch die Genehmigungsgrenzwerte nach § 20 IG-L anzuwenden.

Bei den in den Folien von RegioConsult dargestellten Immissionswerten in der Kärntnerstraße liege die NO_2 -Belastung zwischen 30 und 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Die Werte liegen dort deutlich unter dem Genehmigungsgrenzwert von 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; daher ergibt sich daraus im Gegensatz zu den Darstellungen in den Folien von RegioConsult keine Überschreitung des Genehmigungsgrenzwertes. (vgl. S. 116 der Verhandlungsschrift)

Über die Beurteilung von Straßenbauvorhaben erläutert der SV weiters, dass die Erheblichkeit von Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt über so genannte Irrelevanzkriterien definiert werde („Schwellenwertkonzept“). Die Erheblichkeit von Schadstoffzusatzbelastungen sei besonders im Falle von Grenzwertüberschreitungen durch die Vorbelastung von Bedeutung. Bei einer Unterschreitung dieser Irrelevanzkriterien sei die Zusatzbelastung definitionsgemäß so gering, dass - gemessen an den Wirkungsschwellen für die empfindlichsten Schutzgüter - Auswirkungen auf die Gesundheit und die natürliche Lebens- und Leistungsfähigkeit von Lebewesen sowie das chemische und physikalische Gleichgewicht des Bodens jedenfalls ausgeschlossen werden können. Derart geringe Immissionskonzentrationen und Depositionsraten liegen innerhalb des statistischen Schwankungsbereiches der Vorbelastung und in der Regel auch unter dem messtechnisch erfassbaren Bereich. Erhebliche Auswirkungen derartig geringer Zusatzbelastungen auf die Luftqualität können von vorneherein – auch bei einer hohen Vorbelastung ausgeschlossen werden.

Weiters werde in § 20 (3) IG-L idgF im Zusammenhang mit der Genehmigung von Anlagen und dem Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen von „relevanten“ Immissionsbeiträgen gesprochen, allerdings ohne konkrete Schwellenwerte zu nennen. Bei Überschreitung der in § 20 (3) genannten Genehmigungskriterien des IG-L und gleichzeitigen relevanten Immissionsbeiträgen eines Vorhabens sei nachzuweisen, dass aufgrund von Maßnahmen (etwa durch Maßnahmenverordnungen nach IG-L) künftig eine Einhaltung der Grenzwerte zu erwarten sei.

Gemäß den relevanten Richtlinien (RVS 09.02.33 und 04.02.12) gelten die als „Irrelevanzschwellen“ genannten Zusatzbelastungen als nicht relevant. Bei PM_{10} sei dies ein Jahresmittelwert von 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ und bei NO_2 ein Jahresmittelwert von 0,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Für Kurzzeitwerte (HMW, MW1, MW8, TMW) werden in den beiden RVS keine eigenen Schwellenwerte definiert. Ein Schwellenwert von 3% des Grenzwertes für den Gesundheitsschutz könne grundsätzlich zu einer Erstbeurteilung von Kurzzeitzusatzbelastungen herangezogen werden. Übersteige die Kurzzeitzusatzbelastung 3% und komme es dadurch zu Grenzwertüberschreitungen, sei eine humanmedizinische Beurteilung der Auswirkungen erforderlich.

Eine Sonderstellung nehme PM_{10} ein. Der im IG-L definierte Kurzzeitwert stelle aufgrund der Anzahl zulässiger Überschreitungstage einen Jahres - Perzentilwert dar. Die Betrachtung der Zusatzbelastung im Jahresmittel gebe über den statistischen Zusammenhang mit der Anzahl der Überschreitungstage die korrespondierende Zusatzbelastung wieder. Die Relevanzbetrachtung des Langzeitmittelwertes stellt daher bereits eine Bewertung der Anzahl der Überschreitungstage dar.

Da das Irrelevanzkriterium der RVS für PM_{10} unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen nicht überschritten werde, komme es aus fachlicher Sicht durch den Betrieb der A 26 bei PM_{10} zu keinen relevanten Immissionszunahmen und damit sei das Vorhaben trotz der grenzwertüberschreitenden Vorbelastung als umweltverträglich einzustufen. (vgl. Seite 274f der Verhandlungsschrift)

Dies ist auch eingehend im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima beschrieben. Darin führt der Sachverständige aus, dass in der RVS 04.02.12 für die Bauphasen aufgrund der temporären

Auswirkungen keine Schwellenwerte festgelegt seien, die Bewertung habe im Einzelfall zu erfolgen.

Nach Ansicht der Behörde sind die Ausführungen des Sachverständigen, der sich dabei insbesondere auf die RVS 04.02.12 stützt, welche im Hinblick auf Bundesstraßenbauvorhaben den maßgebenden Stand der Technik darstellt, plausibel. Im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima hat sich der Sachverständige ausführlich mit der Einhaltung der Grenzwerte bzw. der Irrelevanz von Zusatzbelastungen auseinandergesetzt und dies nachvollziehbar begründet. Auf Grundlage dieses Gutachtens hat der Sachverständige für Humanmedizin etwaige gesundheitliche Auswirkungen geprüft und ist dabei zum Schluss gekommen, dass es zu keiner Gefährdung von Leben und Gesundheit von Anrainern kommt.

In Bezug auf das Irrelevanzkriterium siehe oben bzw. auch Kapitel VI.2.

Zusatzbelastungen und Maßnahmen in der Bauphase

Die Gutachter von RegioConsult brachten in der Verhandlung vor, dass die Zahl der zulässigen Überschreitungstage für PM₁₀ an vielen Aufpunkten um mehr als das Doppelte überschritten würden.

Der Sachverständige wies zu den Staubkonzentrationen und der Anzahl der Überschreitungstage darauf hin, dass die Darstellungen im schriftlichen Vorbringen von RegioConsult die Prognose für die Bauphase 1 ohne die im UVP-Teilgutachten zusätzlich geforderten Maßnahmen darstelle. Im UVP-Teilgutachten „Luftschadstoffe und Klima“ habe er umfangreiche zusätzliche Maßnahmen – insbesondere zur Reduktion der Feinstaubbelastung in der Bauphase – gefordert, wodurch die Feinstaubbelastung infolge der Bautätigkeit um 60 – 80% reduziert werde. Vor allem die Tunnelportalemissionen in der Bauphase werden durch den geforderten Wasservorhang (alternativ: Erfassung der Tunnelabluft und Filterung) sehr stark reduziert werden. Damit könne erreicht werden, dass im Bereich Obere Donauländer (wo der längste Baustelleneinfluss, nämlich über 7 Kernbaujahre zu erwarten sei), nun auch in den emissionsintensivsten Baujahren der Bauphasen 1 und 2 keine dem Vorhaben zuordenbare Zusatzbelastungen über 3% des Grenzwertes für den JMW durch PM₁₀ mehr auftreten werden. Gleiches gilt auch für PM_{2,5}; hier seien jedoch keine Berechnungen der Maßnahmenwirksamkeit vorgenommen worden, da auch ohne zusätzliche UVP-Maßnahmen keine vorhabensbedingten Grenzwertüberschreitungen zu erwarten seien. (vgl. Seite 118 und 280 der Verhandlungsschrift)

Im Bereich Waldeggstraße / Wissensturm können die baubedingten Immissionszunahmen in Bauphase 2 bei Feinstaub zwar um 60% reduziert werden, es verbleiben aber noch dem Vorhaben zuordenbare Zusatzbelastungen, wobei sich die Immissionswerte auf das emissionsintensivste Baujahr beziehen. Insgesamt werden dort über eine Zeitdauer von 3 Jahren Zusatzbelastungen über 3% des Grenzwertes für den JMW auftreten, und damit dem Vorhaben zuordenbar sein. Dabei seien die Immissionszunahmen (PM₁₀ JMW) mit max. 2,2 µg/m³ bzw. 5,5% der Immissionsgrenzwerte als geringfügig einzustufen und leisten aufgrund der bloß temporären Einwirkung keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung. Es sei dabei auch zu berücksichtigen, dass Zusatzbelastungen über 3% des JMW-Grenzwertes nur durch inerten Mineralstaub zu erwarten seien; die Zusatzbelastung durch die (wesentlich schädlicheren) motor- bzw. Kfz-verkehrsbedingten Partikel liegen bereits ohne zusätzliche Maßnahmen unter 3% des JMW-Grenzwertes und seien bei Berücksichtigung der zusätzlichen

Maßnahmen durchwegs vernachlässigbar. Weiters sei zu berücksichtigen, dass im Bereich Wissensturm / Waldeggstraße in der Betriebsphase durch die Einhausung der A 26 nach Verkehrsfreigabe in diesem Bereich teils erhebliche Verbesserungen durch die A 26 zu erwarten seien. Im Bereich Westbrücke treten im emissionsintensivsten Baujahr Zusatzbelastungen in der Höhe von 3% des JMW-Grenzwertes auf ($1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ JMW), in den anderen 2 Baujahren seien keine dem Vorhaben zuordenbaren Zusatzbelastungen zu erwarten.

Hinsichtlich der Relevanz zusätzlicher Überschreitungstage sei zu berücksichtigen, dass der im IG-L definierte Kurzzeitwert aufgrund der Anzahl zulässiger Überschreitungstage einen Jahres-Perzentilwert darstelle. Die Betrachtung der Zusatzbelastung im Jahresmittel gebe über den statistischen Zusammenhang mit der Anzahl der Überschreitungstage die korrespondierende Zusatzbelastung wieder. Die Relevanzbetrachtung des Langzeitmittelwertes stelle daher bereits eine Bewertung der Anzahl der Überschreitungstage dar. Eine gesonderte Bewertung der zusätzlichen Überschreitungstage sei daher aus lufttechnischer Sicht nicht erforderlich. (vgl. Seite 118 und 280 der Verhandlungsschrift)

Seitens der ho. Behörde wird die Argumentation des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima als schlüssig, plausibel und nachvollziehbar angesehen. RegioConsult verweisen in ihrer „Stellungnahme zu den Erwidernungen der Sachverständigen“ vom 11. Oktober 2013 bzgl. Staubkonzentrationen in der Bauphase 1 auf Tabellen aus dem Fachbeitrag Luftschadstoffe, Einlage 4.8.2, und legten diese ihrer Aussagen zugrunde. Übersehen wurde dabei jedoch, dass der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima in seinem Teilgutachten ein umfangreiches Maßnahmenpaket vorsah, mit dem die Feinstaubbelastung wesentlich reduziert wird.

Die Gutachter von RegioConsult bringen in diesem Zusammenhang weiters vor, dass ein gravierendes Ermittlungsdefizit vorliege, da durch die Lage der Aufpunkte die Belastung in der Bauphase 1 im Bereich der hoch belasteten Straßen im Umfeld des Spatzenbauer (z.B. Urfahrer Königsweg) überhaupt nicht erfasst werde.

Der Sachverständige für Luftschadstoffe hielt dazu in der Verhandlung fest, dass die Belastung der Anrainer im Umfeld Spatzenbauer (Berggasse, Urfahrer Königsweg) aus den Immissionskarten in der UVE ableitbar sei und mittels zusätzlicher Immissionspunkte (siehe Ergänzende Auskunft der Projektwerberin) auch numerisch dargestellt worden sei. Bei der fachlichen Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen sei zur persönlichen Betroffenheit die zu erwartende Belastung für jeden Wohnort angegeben worden. (vgl. Seite 281 der Verhandlungsschrift)

Aus Sicht der ho. Behörde wird festgehalten, dass sich der Sachverständige ausführlich mit den Auswirkungen des Vorhabens durch Luftschadstoffe in der Bauphase auseinandergesetzt hat und die Ergebnisse begründet dargelegt hat. Diese Darlegungen und Beurteilungen sind schlüssig und nachvollziehbar und entsprechen dem Stand der Technik gemäß den anzuwendenden Richtlinien. Im Hinblick auf den Vorwurf, dass ein gravierendes Ermittlungsdefizit wegen Nichterfassung der hoch belasteten Straßen im Umfeld des Spatzenbauer vorliege, kann auf die plausible Stellungnahme des Sachverständigen in der Verhandlung bzw. auf die Stellungnahmenbeantwortung verwiesen werden. Insbesondere kann aber auf das diesbezügliche Teilgutachten verwiesen werden, in dem auch die Werte für den Immissionspunkt „P103 – Urfahrer Königsweg“ (vgl. z.B. Seite 155 bzgl. Feinstaubbelastung in der Bauphase 1 des Teilgutachtens) ausgewiesen sind.

Die Humanmedizinische Beurteilung erfolgte durch den Sachverständigen Dr. Jungwirth anhand des Standes der Wissenschaft, internationalen Erkenntnissen und Publikationen und seiner Expertise. Die Vorwürfe der Gutachter von RegioConsult sind nicht näher erläutert und begründet und liefern daher keine Argumente, die die Beurteilung des Sachverständigen für Humanmedizin in Zweifel ziehen können.

Messstelle Sophiengutstraße

Die Gutachter von RegioConsult fragten, warum für die Beweissicherung eine Messstelle für die Sophiengutstraße 18 und nicht für den Bereich Waldeggstraße vorgeschlagen worden sei. Das bedeute aber, dass bei Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nicht geklärt sei, wie weit diese Überschreitungen reichen würden.

Der Sachverständige für Luftschadstoffe erwiderte darauf, dass für den Bereich Sophiengutstraße 18 die höchsten Immissionszusatzbelastungen südlich des Tunnels Freinberg durch den Betrieb der A 26 prognostiziert worden seien. Daher sei dieser Bereich als Standort für die Beweissicherung ausgewählt worden. Der Bereich Waldeggstraße werde durch den Betrieb der A 26 infolge der vorgesehenen Einhausung entlastet und sei daher nicht für die Dokumentation der vorhabensbedingten Zusatzbelastung geeignet (vgl. Seite 119 der Verhandlungsschrift). Er wies weiters in der Verhandlung darauf hin, dass, wenn die Messungen Grenzwertüberschreitungen ergeben, die Zuordnung von vorhabensbedingten Immissionszunahmen mittels Immissionsausbreitungsrechnung zu erfolgen habe, die auf Basis der festgestellten Verkehrsflüsse auf der A 26 und der für das jeweilige Bezugsjahr geltenden Kfz-Emissionsfaktoren durchzuführen sei. Eine Filterung der Tunnelabluft bei Grenzwertüberschreitungen sei nur dann nicht erforderlich, wenn der UVP-Behörde der Nachweis erbracht werden könne, dass sich aus dem Betrieb keine relevanten Zusatzbelastungen ergeben. (vgl. Seite 331 der Verhandlungsschrift)

Seitens der ho. Behörde kann den Darlegungen des Sachverständigen DI Kühnert gefolgt werden und es erscheint dieser Standort für eine Messstelle zur Beweissicherung plausibel, schlüssig und nachvollziehbar. Die Erfassung der Luftschadstoffe in jenem Bereich, in dem sie am höchsten sind, liefert ein sicheres Ergebnis, da, wenn an diesem Punkt keine Überschreitungen auftreten, auch sonst Überschreitungen ausgeschlossen werden können. Eine Beweissicherung in einem Bereich durchzuführen, der durch das Vorhaben entlastet wird, erscheint der ho. Behörde nicht zielführend.

Programme zur Schadstoffreduzierung unzureichend

Bezugnehmend auf die Stellungnahme der OÖ Umweltschutzbehörde wurde von den Gutachtern von RegioConsult vorgebracht, dass die bisherigen Programme der OÖ Landesregierung und / oder der Stadt Linz nicht geeignet seien, die Genehmigungsverordnungen für das Projekt A 26 zu schaffen. Weiters habe die Umweltschutzbehörde die Prüfung, die Evaluierung hinsichtlich Verkehrslenkung und Emissionsminderung und die nachfolgende verbindliche Umsetzung begleitender Maßnahmen im Bereich des ÖV gefordert.

Auf diese Forderungen wurde bereits bei der Behandlung der Stellungnahmen eingegangen (siehe Stellungnahmenband 8). In der Verhandlung erläuterte der Sachverständige nochmals, dass die Wirksamkeit der bisherigen Programme zur Schadstoffreduzierung im

gegenständlichen Verfahren nicht zu prüfen sei, da durch den Betrieb der A 26 unter Berücksichtigung der zusätzlich geforderten Maßnahmen keine relevanten Beiträge zu Grenzwertüberschreitungen zu erwarten seien und es durch das Bauen zu keiner nachhaltigen Verschlechterung der Luftqualität komme. (vgl. Seite 282 der Verhandlungsschrift)

Seitens der Behörde kann hierzu festgehalten werden, dass der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima plausibel, schlüssig und nachvollziehbar darlegen konnte, dass es durch das Projekt zu keinen relevanten Beiträgen zu Grenzwertüberschreitungen kommt. Über die bereits vorgesehenen Maßnahmen hinausgehende Maßnahmen sind daher aus Sicht der ho. Behörde nicht erforderlich. Im Übrigen kann auf die diesbezüglichen Ausführungen in Punkt IV.4. der Begründung verwiesen werden.

VDI-Zielwert für NO₂ beträgt 20 µg/m³

Die Gutachter von RegioConsult erklärten in ihrer Präsentation, dass sich für langfristige NO₂-Wirkungen auf den Menschen kein Schwellenwert ableiten ließe und daher von der Kommission Reinhaltung der Luft im Verein Deutscher Ingenieure (VDI) und Deutschen Institut für Normung (DIN) für langfristige Belastungen in Wohngebieten ein Jahresmittelwert in Höhe von 20 µg/m³ für anstrebenswert gehalten werde.

Der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima hielt dazu fest, dass Zielwerte nicht rechtsverbindlich und daher in Genehmigungsverfahren nicht anzuwenden seien. (vgl. Seite 117 der Verhandlungsschrift). Der humanmedizinische Sachverständige setzte sich in der mündlichen Verhandlung damit auseinander. (vgl. Seite 285ff der Verhandlungsschrift)

Seitens der Behörde ist dazu festzuhalten, dass der Sachverständige für Humanmedizin in seinem Teilgutachten schlüssig und nachvollziehbar darlegte, auf welcher Grundlage u.a. seine Grenzwertfestsetzung bei NO₂ erfolgte. Darin legte er unter Hinweis auf die Richtwerte in den „WHO Air quality guidelines for particular matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide, Global update 2005“ dar, dass bei Einhaltung des aus medizinischen Überlegungen abgeleiteten JMW keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit der Betroffenen zu erwarten sei, gleiches gilt auch für den Kurzzeitmittelwert (vgl. S. 34f des Teilgutachtens Humanmedizin). Dem ist nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten worden. Darüber hinaus können anzustrebende Zielwerte nicht als bindend angesehen werden.

Widerspruch zu Emissionsreduktionszielen und Kyoto-Ziel

Die Gutachter von RegioConsult führten in der Verhandlung weiters an, dass das gegenständliche Projekt in Widerspruch zu den Emissionsreduktionszielen und dem Kyoto-Ziel stünde.

Der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima führt dazu in der Verhandlung aus, dass es durch das Vorhaben zu keiner relevanten Veränderung der Gesamtemissionen von Feinstaub und Stickoxiden in Linz komme. In Betriebsphase 3 (2030) komme es sogar zu einer geringfügigen Abnahme der Gesamtemissionen von NO_x und PM₁₀ im Vergleich zur Nullvariante. Die Errichtung der A 26 widerspreche damit nicht dem Ziel, die Emissionen von Feinstaub und Stickstoffoxiden zu vermindern.

Ebenfalls komme es zu keiner relevanten Veränderung der klimawirksamen Emissionen in Linz. In Betriebsphase 3 (2030) komme es sogar zu einer geringfügigen Abnahme der Gesamtemissionen von CO₂ im Vergleich zur Nullvariante. Die Errichtung der A 26 widerspreche damit jedenfalls nicht den Klimaschutzziele (vgl. Seite 118 der Verhandlungsschrift).

Gemäß der Aussage des SV in der Verhandlung basiere seine Beurteilung auf der prognostizierten Zunahme der Fahrleistung um 1%. Jedoch auch, wenn die Differenz zwischen Vorhabens- und Nullplanfall tatsächlich 2,5% betragen würde, würde dies die Erreichung oder Verfehlung der Emissionsreduktionsziele und des Kyoto-Ziels nicht beeinflussen. (vgl. Seite 281 der Verhandlungsschrift)

Dieses Thema wurde auch bereits im Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima behandelt.

Nach Ansicht der ho. Behörde ist die Argumentation des Sachverständigen, dass die Emissionen eines Einzelvorhabens zu gering sind, um einen maßgeblichen Einfluss auf die Erreichung der gesamtösterreichischen Reduktionsziele zu haben, schlüssig und nachvollziehbar. Die Gutachter von RegioConsult haben keine Argumente vorgebracht, die Zweifel daran aufkommen lassen.

Beweiswürdigung

Bei RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement handelt es sich um Fachleute, deren Vorbringen als privatgutachterliche Stellungnahme gewertet werden kann, soweit es sich um Verkehrs- und Umweltbelange handelt, wobei jedoch grundsätzlich anzumerken ist, dass in der Leistungsbeschreibung auf der Homepage von RegioConsult Luftschadstoffe nicht ausdrücklich angeführt sind. Zum humanmedizinischen Vorbringen zum Thema Luft von RegioConsult ist festzuhalten, dass die Projektwerberin einen Fachbeitrag durch einen Humanmediziner vorgelegt hat und dass im Auftrag der ho. Behörde ein humanmedizinisches Gutachten durch einen humanmedizinischen Sachverständigen erstellt wurde. Das Vorbringen von RegioConsult war daher nicht auf gleicher fachlicher Ebene.

Bei Vorliegen divergierender Sachverständigenmeinungen kann die Behörde auf Grund eigener Überlegungen einem Gutachten wegen dessen größerer Glaubwürdigkeit bzw. Schlüssigkeit bei entsprechender Begründung den Vorzug geben (VwGH 30. Oktober 1991, 91/09/0047; 20. November 2001, 2001/09/0072; 25. April 2003, 2002/12/0109). Die ho. Behörde hat in der mündlichen Verhandlung den von ihr bestellten Sachverständigen aufgefordert, zu jedem einzelnen Punkt des Vorbringens von RegioConsult Stellung zu nehmen. Ebenso nahm der Fachbeitragersteller der Projektwerberin zu einzelnen Themen Stellung, der ebenfalls seine sachverständige Meinung abgab.

Hengstschläger/Leeb, AVG § 45, Rz 11 – 14 folgend, konnte der Sachverständige die gegen sein Gutachten vorgetragene Kritik in jedem einzelnen Punkt in einer auch dem nicht fachkundigen Rechtsanwender einleuchtenden Weise widerlegen und sein Gutachten bestätigen. Gleichzeitig konnte die Partei erneut zu diesen Ausführungen Stellung nehmen und es wurde damit von Seiten der Behörde Parteiengehör gewährt. Die gegenständlichen Themen wurden so ausführlich erläutert, dass sich die ho. Behörde eine abschließende Meinung bilden konnte.

Zusammenfassend wird von der Behörde festgehalten, dass sich der Sachverständige DI Martin Kühnert im Zuge des Verfahrens (Prüfung der Umweltverträglichkeitserklärung, Erstellung des Teilgutachtens und des Umweltverträglichkeitsgutachtens) eingehend und ausführlich mit den von der Projektwerberin vorgelegten Projektunterlagen auseinandergesetzt hat, diese gewissenhaft geprüft hat und darauf basierend seine fachliche Beurteilung und die dargelegten Schlüsse gezogen hat. Darüber hinaus hat er sich im Rahmen der Behandlung der eingelangten Stellungnahmen und der mündlichen Verhandlung eingehend mit allen Vorbringen und Einwendungen auseinandergesetzt und seine Schlüsse und Beurteilungen plausibel dargelegt. Keines der von RegioConsult vorgebrachten Argumente entkräftet die Aussagen des Sachverständigen oder lässt Zweifel daran entstehen.

VII.2.4. Naturschutz

Privatgutachterliche Stellungnahmen

Die Bürgerinitiative gegen die Westring - Transitautobahn mitten durch Linz, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Lorenz E. Riegler, legte den Fachbereich Naturschutz betreffend mit Schriftsatz vom 16.9.2013 ein Privatgutachten mit dem Titel „Stellungnahme zu Revital (2012): ‚Tiere und ihre Lebensräume‘ Einlage 4.6.1 – A 26 Linzer Autobahn Knoten Linz / Hummelhof (A 7) – AST Donau Nord, Einreichprojekt 2008, Projektänderung Dezember 2011“ von RegioConsult, Verkehrs- und Umweltmanagement, Dipl.-Geogr. Wulf Hahn, Dr. Ralf Hoppe und Dipl.-Geogr. Christine Bild vom September 2013 vor. In der mündlichen Verhandlung wurde dieses Gutachten in Form einer PowerPoint Präsentation mit dem Titel „Stellungnahme zum Fachbericht Tiere und ihre Lebensräume“ von Dr. Ralf Hoppe präsentiert (vgl. S. 90 sowie Beilage ./32 zur Verhandlungsschrift). Daran anknüpfend und in Erwiderung auf Stellungnahmen der Projektwerberin bzw. des Sachverständigen für Naturschutz, Raumordnung und Landschaftsbild erstattete RegioConsult in der mündlichen Verhandlung ein weiteres Vorbringen zu diesem Themenbereich (vgl. S. 157 ff der Verhandlungsschrift).

Mit Schriftsatz vom 11.10.2013 legte die Bürgerinitiative gegen die Westring – Transitautobahn A 26 mitten durch Linz, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Lorenz E. Riegler, eine weitere den Bereich Naturschutz betreffende schriftliche Stellungnahme von RegioConsult vor: „Stellungnahme zum Teilgutachten Nr.5 Naturschutz von DI Knoll 2013 des Umweltverträglichkeitsgutachtens A 26 Linzer Autobahn Knoten Linz / Hummelhof (A 7) – AST Donau Nord“ (Beilage ./2 des Schriftsatzes). In der mündlichen Verhandlung trug Dipl.-Geogr. Wulf Hahn von RegioConsult die Stellungnahme auszugsweise vor (vgl. S. 266 f der Verhandlungsschrift).

Einige Parteien schlossen sich in der mündlichen Verhandlung dem Vorbringen von RegioConsult an (siehe Verhandlungsschrift).

Inhalt der Einwendungen und Auseinandersetzung damit in der mündlichen Verhandlung

Das Vorbringen von RegioConsult richtet sich einerseits gegen die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) der Projektwerberin und deren Fachbeitrag Tiere und ihre Lebensräume, erstellt von REVITAL Integrative Naturraumplanung GmbH, speziell gegen die darin enthaltene Beurteilung in Bezug auf den Artenschutz. Das Vorbringen richtet sich aber

auch gegen das Umweltverträglichkeitsgutachten (UVG) bzw. das TGA Nr. 05 (Teilgutachten Pflanzen, Tiere und Lebensräume - Naturschutz) und die Beantwortung der Stellungnahmen in den Stellungnahmenbänden durch den Sachverständigen für Naturschutz.

Die schriftlich, in den Beilagen zur Stellungnahme von Dr. Riegler vom 16.9.2013, und mündlich in der Verhandlung (Beilage ./32, ./57 und ./67 zur Verhandlungsschrift) vorgebrachte Kritik betrifft hauptsächlich die UVE bzw. den Fachbeitrag Tiere und ihre Lebensräume (Einlage 4.6.1).

In den späteren Vorbringen, schriftlich in der Stellungnahme von Dr. Riegler vom 11.10.2013 und ihren Beilagen, aber auch mündlich bei der Verhandlung (Beilage ./ 80 und ./88 zur Verhandlungsschrift), richtet sich die Kritik auch gegen das UVG bzw. das TGA Nr. 05 Pflanzen, Tiere und Lebensräume (Naturschutz), in dem der Sachverständige für Naturschutz die Vollständigkeit der Daten, die Nachvollziehbarkeit der Beurteilung und bei Umsetzung der zusätzlich erforderlichen Maßnahmen die Umweltverträglichkeit bestätigt. Die Vertreter von RegioConsult vertreten die Meinung, dass die von ihnen vorgebrachten Mängel der UVE vom Sachverständigen hätten erkannt und aufgezeigt werden müssen.

Die Hauptkritik besteht darin, dass aufgrund der unzureichenden Datenlage des Ist-Zustands (v.a. in Hinblick auf europarechtlich geschützte Arten) die vermeintlichen Auswirkungen des Vorhabens und damit die Eingriffserheblichkeit nicht richtig bewertet werden konnten, in weiterer Folge daher auch die Maßnahmen, deren Wirksamkeit und damit auch die Resterheblichkeit nicht richtig ermittelt werden konnte und somit die Beurteilung der Umweltverträglichkeit nicht vorgenommen werden konnte. Vor allem die artenschutzrechtliche Beurteilung wird als unzureichend für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit angesehen.

In der mündlichen Verhandlung nahm zunächst der Sachverständige für Naturschutz zum Vorbringen von RegioConsult Stellung, auch zu jenem, das vorrangig die UVE und den Fachbeitrag Tiere und ihre Lebensräume kritisiert. Dies war erforderlich, da der Sachverständige in seinem Gutachten die Vollständigkeit und Beurteilbarkeit der vorgelegten Daten bestätigt hat und daraus seine Bewertung und Beurteilung der Umweltverträglichkeit abgeleitet hat. Die im Einreichprojekt vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen wurden durch den Sachverständigen Dipl.-Ing. Knoll bereits im Zuge der Erstellung seines TGA geprüft und aus fachlicher Sicht als ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar bewertet. Die von den Gutachtern von RegioConsult vorgebrachten Kritikpunkte wurden vom Sachverständigen Dipl.-Ing. Knoll abgewogen und es wurde auf alle Punkte von ihm in der mündlichen Verhandlung erwidert.

Das Vorbringen der Projektwerberin (Dipl.-Ing. Ragger, Revital) hat die Herangehensweise und Hintergründe des Fachberichtes Tiere und ihre Lebensräume erläutert, aber keine neuen Aspekte aufgeworfen, die sich nicht auch in den Einreichunterlagen finden. Auch die Kritikpunkte der Gutachter von RegioConsult haben keine neuen Informationen, Erkenntnisse oder Aspekte ergeben, die zu einer Änderung der gutachterlichen Bewertung des gegenständlichen Projekts durch den SV Knoll geführt hätten. Das Ergebnis des SV Knoll wird als schlüssig und nachvollziehbar gewertet.

Für die Projektwerberin setzte sich in der mündlichen Verhandlung der Fachbeitragsersteller, Herr Dipl.-Ing- Christian Ragger, Landschaftsplaner sowie Geschäftsfeldleiter und gewerberechtl. Geschäftsführer für Landschaftsplanung & Landschaftspflege der REVITAL

Integrative Naturraumplanung GmbH, mit dem diesbezüglichen Vorbringen von RegioConsult in den einzelnen Punkten auch in Form einer PowerPoint Präsentation auseinander und diesem entgegnet (vgl. S. 153ff sowie Beilage ./70 zur Verhandlungsschrift). Alle Hauptkritikpunkte von RegioConsult wurden in der Erwiderung von DI Ragger behandelt und die Hintergründe und Begründungen aus Sicht der Projektwerberin dargelegt.

RegioConsult bekam in der mündlichen Verhandlung auch die Gelegenheit zu den mündlichen Stellungnahmen der Vertreter der Projektwerberin und des Sachverständigen zu replizieren. Dies erfolgte ausführlich (siehe Beilagen ./57, ./67, ./80 und ./88) und auch schriftlich (Schriftsatz vom 11.10.2013), wobei sich in Folge der Sachverständige und auch die Vertreter der Projektwerberin ausführlich damit auseinandersetzten.

Zu den Einwendungen im Einzelnen (Abwägung)

Unzureichende Berücksichtigung Naturschutzgebiet Urfahrwänd

Die Gutachter von RegioConsult bringen vor, dass die Abgrenzung des Naturschutzgebietes Urfahrwänd naturschutzfachlich nicht begründbar sei. In diesem Zusammenhang wird auch die Stellungnahme von Dr. Friedrich Schwarz, Bezirksbeauftragter für Natur- und Landschaftsschutz, zitiert.

Die Ausweisung und Abgrenzung des Naturschutzgebietes Urfahrwänd liegt nicht im Kompetenzbereich des BMVIT, sondern obliegt der Oberösterreichischen Landesregierung. Aufgrund welcher Überlegungen die Abgrenzung erfolgte, ist nicht bekannt und ist auch nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens zur A 26.

Die Gutachter von Regio/Consult kritisieren, dass die Auswirkungen auf das Naturschutzgebiet Urfahrwänd nicht ausreichend betrachtet und beurteilt worden wären, v.a. die indirekten Auswirkungen durch Emissionen seien nicht ausreichend betrachtet worden.

Die direkten und indirekten Auswirkungen des Projekts auf das Naturschutzgebiet Urfahrwänd wurden von der Projektwerberin beurteilt und dargestellt. Der behördlich bestellte Sachverständige für Naturschutz hat die Aussagen geprüft und in seinem TGA bestätigt. Das Naturschutzgebiet liegt zwar innerhalb des 500 m - Untersuchungspuffers, ist aber vom Vorhaben nicht direkt betroffen, die flächenbezogenen Eingriffe während Bau und Betrieb finden außerhalb der Gebietsgrenzen statt. Mögliche Belastungen durch Emissionen wurden geprüft, Maßnahmen zur Vermeidung von indirekten Auswirkungen sind sowohl von der Projektwerberin im Einreichprojekt vorgesehen als auch zusätzlich vom Sachverständigen im Teilgutachten formuliert und als unbedingt erforderlich bewertet worden.

Aus Sicht der ho. Behörde wird festgehalten, dass sich sowohl die Projektwerberin als auch der Sachverständige ausführlich mit möglichen Auswirkungen auf das Naturschutzgebiet auseinandergesetzt haben und die Einschätzungen begründet dargelegt haben. Die Annahmen und Beurteilungen sind nachvollziehbar, schlüssig und plausibel und werden nicht bezweifelt.

Unzureichende Datengrundlagen

Die Gutachter von RegioConsult stellen die Vollständigkeit und Aktualität der vorgelegten Untersuchungen der Projektwerberin in Frage. In Folge käme auch der Sachverständige DI Knoll zu fehlerhaften Schlüssen im TGA. Der SV DI Knoll hätte diese Mängel erkennen und aufzeigen müssen. Die Erhebungen zum Ist-Zustand seien unzureichend und methodisch falsch. Teilweise wurde auf bestehende Daten zurückgegriffen, die zu alt seien. In der Folge hätten die Auswirkungen auf die einzelnen Arten nicht richtig beurteilt werden können, was zu einer falschen Einschätzung der Eingriffserheblichkeit geführt hätte. Die vorgeschlagenen Maßnahmen seien daher mit großer Wahrscheinlichkeit nicht ausreichend, weshalb die Rest-erheblichkeit und letztendlich auch die Umweltverträglichkeit nicht abschließend beurteilt werden könne.

Der Fachberichtsersteller DI Ragger erläuterte in der mündlichen Verhandlung die Entscheidung und Begründung für das gewählte Untersuchungsdesign, die Vorgehensweise und die Beurteilung. Aus Sicht der Projektwerberin seien die Aussagen und Beurteilungen des Fachgebietes Tiere und ihre Lebensräume vollständig und ausreichend aktuell. Dies wurde seitens der Projektwerberin mit überdurchschnittlicher Datenlage, dem kleinflächigen Untersuchungsgebiet, der hohen Entwicklungskontinuität, der punktuellen Eingriffsgröße, der Anwendung des Vorsorgeprinzips und der in der UVE vorgesehenen Maßnahmen begründet. Somit wäre auch der Empfehlung der RVS 04.01.11 Umweltuntersuchung zur projektspezifischen Anpassung von Bearbeitungstiefe und Bearbeitungsumfang und zur Beschreibung der tierökologischen Bestandssituation auf Grundlage von ausgewählten Indikatorarten entsprochen worden.

Der Sachverständige DI Knoll führt sowohl in seinem TGA als auch in der mündlichen Verhandlung aus, dass die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen aus fachlicher Sicht ausreichend seien, um die Auswirkungen des Vorhabens zu beurteilen und den Maßnahmenumfang bestimmen zu können. Bearbeitungsumfang und Bearbeitungstiefe wären im Zuge der Erstellung des TGA geprüft und erforderliche Ergänzungen im Verbesserungsauftrag nachgefordert worden (Aktualisierung der Datengrundlagen 2012). Es hätte zu vielen Artengruppen zahlreiche Kartierungen gegeben, wenn auch nicht bei allen auf artspezifischem Niveau. Zur erforderlichen Aktualität der Daten gäbe es in der RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen keine präzisen Angaben, die RVS 04.03.13 spreche von einem Zeitraum von 5 Jahren. Der Sachverständige führt aus, dass der zusätzliche Erkenntnisgewinn durch zusätzliche Kartierungen weder zu einer anderen Beurteilung der Eingriffe noch zur Forderung zusätzlicher Maßnahmen im Rahmen der Beurteilung der Umweltverträglichkeit geführt hätte (vgl. Verhandlungsschrift S. 149).

Zur Beurteilung des Ist-Zustandes und der Eingriffe führt der Sachverständige DI Knoll aus, dass auch potenziell im Untersuchungsgebiet vorkommende Arten berücksichtigt worden wären (z.B. Fledermäuse, Smaragdeidechse). Es wäre demgemäß von einem Worst-case-Szenario ausgegangen und es wären dementsprechend Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen worden. Der Bergschlößlpark wäre beispielsweise dementsprechend als potentieller Fledermauslebensraum berücksichtigt und als hochwertiger Lebensraum für Vögel und Fledermäuse beurteilt worden. Die Eingriffe wären trotz geringer flächiger Eingriffe mit hohen Beeinträchtigungen gewertet worden. Eine noch höhere Einstufung würde auch durch zusätzliche Kartierungen und Erhebungen nicht erfolgen. Die Vertretbarkeit der Eingriffe in diesem Bereich beruhe auf der geringen flächigen Ausdehnung der Eingriffe sowohl in der Bauphase als auch im Betrieb. Darüber hinaus wären für viele Tiergruppen Maßnahmen

festgelegt worden, die teilweise bereits vor Baubeginn umzusetzen seien (vgl. Verhandlungsschrift S. 151).

Seitens der ho. Behörde kann den Darlegungen des Sachverständigen DI Knoll gefolgt werden und erscheint die gewählte Vorgangsweise aus ho. Sicht plausibel, schlüssig und nachvollziehbar. Die Notwendigkeit, vertiefende Erhebungen durchzuführen, ist daher aus Sicht der UVP-Behörde nicht gegeben, da seitens RegioConsult auch nicht dargelegt werden konnte, welcher Erkenntnisgewinn dadurch erzielt werde, der nicht bereits durch das Vorsorgeprinzip (Worst-Case-Prinzip) und die zur Umweltverträglichkeit unbedingt erforderlichen Maßnahmen hinreichend beachtet worden wäre. Vertiefte, artspezifische Untersuchungen könnten nur das Ergebnis bringen, dass einige potenzielle Arten nicht vorkommen und daher die Beurteilung des Ist-Zustandes und die Bewertung der Eingriffe zu hoch ausgefallen und daher unter Umständen weniger Maßnahmen erforderlich wären.

Die Vorgehensweise der Beurteilung nach dem Worst-Case-Prinzip liegt immer auf der sicheren Seite für das jeweilige Schutzgut, in diesem Fall für die Tiere und ihre Lebensräume. Mittels der geforderten, vorsorgenden Maßnahmen werden auch immer vorhandene Restunsicherheiten ausreichend abgedeckt.

Unzureichende artenschutzrechtliche Prüfung

Die Gutachter von RegioConsult führen in ihren Vorbringen an, dass keine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, bezogen auf die einzelnen betroffenen, europarechtlich geschützten Arten vorliege. Eine tiergruppenbezogene Beurteilung statt einer artspezifischen sei in der artenschutzrechtlichen Prüfung nicht ausreichend, da dadurch keine Aussagen zu lokalen Populationen und möglichen Beeinträchtigungen bzw. zum jeweiligen Erhaltungszustand einer Art getroffen werden könnten. Darüber hinaus sei die reine Beurteilung von Beeinträchtigungen lokaler Populationen in der artenschutzrechtlichen Prüfung nicht ausreichend, da sowohl beim Verbotstatbestand des Fangs und der Tötung als auch bei jenem zur Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten eine individuenspezifische Betrachtung erforderlich sei. Erst im Ausnahmeverfahren käme es bei der Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen dazu, bei der Frage des Erhaltungszustands den Populationsbezug auf Ebene der lokalen bzw. biogeografischen Region abzuprüfen. Im UVP-Verfahren sei jedoch abschließend zu klären, ob Verbotstatbestände der FFH- und VS-RL vermeidbar seien, ansonsten müsste ein artenschutzrechtliches Ausnahmeverfahren mit der Prüfung anderweitiger Lösungsmöglichkeiten (Alternativenprüfung) durchgeführt werden.

Der Sachverständige DI Knoll führt zur artenschutzrechtlichen Prüfung in der Verhandlung aus, dass eine abschließende Beurteilung der Naturschutzbehörde im nachgeordneten Verfahren obliege. Im Rahmen des UVP-Verfahrens habe eine Abschätzung zu erfolgen, ob Verbotstatbestände der FFH- bzw. VS-RL erfüllt werden, da bei Erfüllung ein Ausnahmeverfahren erforderlich wäre. Speziell zur Beantwortung dieser Frage hat der Sachverständige im Rahmen des Verbesserungsauftrages eine Aktualisierung der zoologischen Untersuchungen im Bereich des Donautals nachgefordert. Die ergänzenden Kartierungsdaten in Verbindung mit den bereits vorliegenden Erhebungsdaten hätten nach seiner Beurteilung eine ausreichende Datenqualität erbracht, um die Einschätzung der Umweltverträglichkeit und die Beurteilung der Maßnahmen zu ermöglichen.

Die Prüfung der etwaigen Erfüllung von Verbotstatbeständen erfolgte, wie auch dem TGA Nr. 05 Naturschutz, zu entnehmen ist.

Mit den zusätzlich erforderlichen schadensbegrenzenden und CEF-Maßnahmen könne das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände verhindert werden (siehe Verhandlungsschrift S. 150). Der Sachverständige führt aus, dass auch durch die Vorbringen der Gutachter von RegioConsult keine zusätzlichen Hinweise aufgetreten seien, dass eine Betroffenheit auf Ebene der relevanten Population in Hinblick auf Störungen vorliegen würde. Die bestehenden Brut- und Vermehrungsplätze und deren Betroffenheit seien in der UVP erkannt worden. Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen seien in diesem Fall CEF-Maßnahmen vorgesehen. Tötungen würden durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen verhindert. Eine etwaige Notwendigkeit für Fang sei möglich und würde in der UVP auch so dargestellt werden. Die diesbezügliche Beurteilung obliege dem naturschutzrechtlichen Verfahren (siehe Verhandlungsschrift S. 267). Aufgrund der Kleinräumigkeit der Eingriffe in wertvolle Lebensräume seien unter Berücksichtigung der Vorbelastungen im Linzer Stadtgebiet und der formulierten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen von lokalen Populationen von artenschutzrechtlich geschützten Tierarten zu erwarten (siehe Verhandlungsschrift S. 268). Momentan lägen keine Erkenntnisse vor, dass Verbotstatbestände betroffen wären. Daher sei zum derzeitigen Zeitpunkt auch davon auszugehen, dass kein Ausnahmeverfahren, also keine Prüfung anderweitig zufriedenstellender Lösungen, im Artenschutz erforderlich sein würde (siehe Verhandlungsschrift S. 271). Die Letztentscheidung dazu liege jedoch beim Naturschutzverfahren (siehe Verhandlungsschrift S. 296).

Seitens der ho. Behörde wird die Argumentation des Sachverständigen DI Knoll als schlüssig, nachvollziehbar und plausibel gesehen. Wie bereits im Teilgutachten dargelegt, wurde eine etwaige Erfüllung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen geprüft und im Sinne des Vorsorgeprinzips zusätzliche Maßnahmen gefordert, die ein Eintreten verhindern.

Darüber hinaus ist der Artenschutz gemäß Oö Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 (worin die einschlägigen Bestimmungen der Vogelschutzrichtlinie und der FFH-Richtlinie innerstaatlich umgesetzt sind) Inhalt des nachfolgenden naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens und wird im Rahmen dessen von der zuständigen Behörde abschließend zu prüfen und zu entscheiden sein. Die erforderliche Vorprüfung im Rahmen der UVP wurde vom Sachverständigen DI Knoll durchgeführt und kam zu dem Ergebnis, dass es aufgrund der zusätzlich geforderten Maßnahmen nicht zu einer Erfüllung der Verbotstatbestände kommt. (Zum nach der mündlichen Verhandlung mehrfach hervorgekommenen und nachgewiesenen Brutvorkommen des Wanderfalken wird auf die Ausführungen zu Punkt V.4 verwiesen.)

Aus Sicht der ho. Behörde wird festgehalten, dass die artenschutzrechtliche Prüfung, wie sie im Rahmen von teilkonzentrierten UVP-Verfahren erforderlich ist, ausreichend durchgeführt, dargelegt und begründet worden ist. Die detaillierte Darstellung, Beurteilung und gegebenenfalls Genehmigung hat im nachfolgenden naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren zu erfolgen.

Fehlende artenschutzrechtliche Alternativenprüfung

Die Gutachter von RegioConsult führten in der Verhandlung aus, dass hinsichtlich des verlorengehenden Reviers des Wanderfalken und auch des Mittelspechtes derzeit keine

wirksame CEF-Maßnahmen nachgewiesen seien und somit von einem Ausnahmeverfahren für diese beiden Arten ausgegangen werden müsse. Im Rahmen dieses Ausnahmeverfahrens sei eine artenschutzrechtliche Alternativenprüfung durchzuführen. Die bisher vorgelegte Variantenprüfung berücksichtige jedoch keine artenschutzrechtlichen Bewertungen.

Der Sachverständige DI Knoll erwiderte in der Verhandlung, dass zu dem Zeitpunkt keine Erkenntnisse vorlägen, dass Verbotstatbestände betroffen seien. Daher sei zu diesem Zeitpunkt auch davon auszugehen, dass kein Ausnahmeverfahren und keine Prüfung anderweitig zufriedenstellender Lösungen im Artenschutz erforderlich wären. Allenfalls könne es zur Notwendigkeit von Fang kommen. Eine weitere Prüfung dieser Fragestellung erfolge jedoch im Rahmen des nachfolgenden Naturschutzverfahrens. (siehe VH-Schrift S. 269 und S. 271)

Wie bereits bei der Thematik „Artenschutzrechtliche Prüfung“ dargelegt, wurden aus Sicht der ho. Behörde die Anforderungen einer artenschutzrechtlichen Prüfung im Rahmen des UVP-Verfahrens erfüllt. Das Ergebnis, dass es aufgrund von vorgeschriebenen Maßnahmen nicht zur Erfüllung von Verbotstatbeständen kommt, ist plausibel, nachvollziehbar und schlüssig. Daher kann diesem Ergebnis auch gefolgt werden. Dies führt zu der weiteren Schlussfolgerung, dass ein artenschutzrechtliches Ausnahmeverfahren und im Rahmen dessen eine artenschutzrechtliche Alternativenprüfung (Prüfung einer anderweitig zufriedenstellenden Lösung) nicht erforderlich ist.

Darüber hinaus ist der Artenschutz gemäß Oö Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 bzw. gemäß Vogelschutzrichtlinie und FFH-Richtlinie Inhalt des nachfolgenden naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens und wird im Rahmen dessen von der zuständigen Behörde abschließend zu prüfen und zu entscheiden sein (siehe dazu auch die Ausführungen unter Punkt V.4).

Kompensationsmaßnahmen

Die Gutachter von RegioConsult kritisieren, dass die Maßnahmen im Fachbereich Tiere und ihre Lebensräume zu unpräzise formuliert seien und daher auch ihre Wirksamkeit nicht beurteilbar sei. Vor allem die konkreten Flächen der geplanten Umsetzung fehlten.

Der Sachverständige DI Knoll erwiderte in der Verhandlung, dass die Festlegung der Details der Umsetzung der Maßnahmen Aufgabe des nachgeordneten Naturschutzverfahrens seien, bei dem die Maßnahmenflächen von der Projektwerberin im Detail vorgelegt und parzellenscharf abgegrenzt werden müssen (siehe Verhandlungsschrift S. 160).

Es herrschte Übereinstimmung zwischen den Gutachtern und dem Sachverständigen, dass die vorgezogenen CEF-Maßnahmen bereits vor Baubeginn umgesetzt und auch wirksam sein müssen. In der Abschätzung, wie lange vor Baubeginn die Umsetzung zu erfolgen hat divergierten die Aussagen jedoch. Der Sachverständige DI Knoll hielt in der Verhandlung fest, dass der notwendige Zeitplan bei der Umsetzung der CEF Maßnahmen artspezifisch und flächenspezifisch festzulegen sei (siehe VH-Schrift S. 271). Weiters führte er aus, dass die Aufgabe, die Maßnahmen umzusetzen und im Naturschutzverfahren einzureichen bei der Projektwerberin liege. Es werde Aufgabe der Maßnahmenplanung sein, die Wirksamkeit und den Zeitpunkt der Umsetzung artspezifisch darzulegen. Diesbezügliche Fristen seien Gegenstand des Naturschutzverfahrens (siehe Verhandlungsschrift S. 268).

In Hinblick auf die Flächenbilanzen hielt der Sachverständige fest, dass auch die punktuellen Eingriffe als Grundlage für Ausgleichsmaßnahmen verwendet worden seien. So sei für den Mittelspecht eine Ausgleichsfläche von zumindest 3 ha festgelegt worden. Für den Wanderfalken seien die Maßnahmenflächen qualitativ und inhaltlich beschrieben worden. Aufgrund der spezifischen Charakteristik von Felslebensräumen seien diese Maßnahmen jedoch nicht flächig festgelegt worden (siehe Verhandlungsschrift S. 268).

Es entspricht der gängigen UVP-Praxis, dass naturschutzfachliche Maßnahmen im teilkonzentrierten UVP-Verfahren generell beschrieben sind und die Detaillierung und Konkretisierung erst im nachfolgenden naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren erfolgt. Dies vor allem auch betreffend die genaue Lage und Sicherung von Flächen. Die Umweltverträglichkeit wird bestätigt unter der Prämisse, dass die Maßnahmen, wie von der Projektwerberin vorgesehen und vom Sachverständigen zusätzlich gefordert, umgesetzt werden. Bei der Erstellung der Einreichunterlagen für das naturschutzrechtliche Genehmigungsverfahren muss die Projektwerberin die genaue Lage und detaillierte Beschreibung der Maßnahmen festlegen und darauf aufbauend die erwartete Zielerreichung und Maßnahmenwirksamkeit darlegen. Die Prüfung der konkretisierten Maßnahmen und die Festlegung entsprechender Umsetzungsfristen durch den Sachverständigen der Naturschutzbehörde sind dann ebenfalls Gegenstand des nachfolgenden Naturschutzverfahrens. Auch die Festlegung erforderlicher Pflege- und Monitoringkonzepte erfolgt üblicherweise erst im naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren.

Diese Vorgehensweise ist bedingt durch die verfassungsrechtlich determinierte Kompetenzverteilung und das System des teilkonzentrierten UVP-Genehmigungsverfahrens und entspricht der UVP-Praxis in Österreich. Die im gegenständlichen Verfahren vorliegende Maßnahmenforderung, einerseits von der Projektwerberin selbst und andererseits vom Sachverständigen DI Knoll, ist ausreichend bestimmt und präzise für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit. Die Herstellung entsprechender Maßnahmen scheint realistisch und möglich. Insofern bestehen aus ho Sicht keine Zweifel an der Beurteilbarkeit der Maßnahmen in ihrer derzeitigen Darstellung und somit für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit.

Beweiswürdigung

Bei RegioConsult handelt es sich um Fachleute, deren Vorbringen als privatgutachterliche Stellungnahme gewertet werden kann, soweit es sich um Verkehrs- und Umweltbelange handelt.

Bei Vorliegen divergierender Sachverständigenmeinungen kann die Behörde auf Grund eigener Überlegungen einem Gutachten wegen dessen größerer Glaubwürdigkeit bzw Schlüssigkeit bei entsprechender Begründung den Vorzug geben (VwGH 30. 10. 1991, 91/09/0047; 20. 11. 2001, 2001/09/0072; 25. 4. 2003, 2002/12/0109). Die ho. Behörde hat in der Verhandlung den von ihr bestellten Gutachter aufgefordert, zu jedem einzelnen Punkt des Vorbringens von RegioConsult Stellung zu nehmen. Ebenso nahmen die Fachbeitragersteller der Projektwerberin Stellung, die ebenfalls ihre sachverständige Meinung abgaben.

Hengstschläger/Leeb, AVG § 45 Rz 11 – 14 folgend konnte der Sachverständige die gegen sein Gutachten vorgetragene Kritik in jedem einzelnen Punkt in einer auch dem nicht fachkundigen

Rechtsanwender einleuchtenden Weise widerlegen und konnte sein Gutachten bestätigen. Gleichzeitig konnte die Partei erneut zu diesen Ausführungen Stellung nehmen und wurde damit seitens der ho. Behörde erneut Parteiengehör gewährt. Die gegenständlichen Themen wurden so ausführlich erläutert, dass die ho. Behörde sich eine abschließende Meinung bilden konnte.

Zusammenfassend wird von der Behörde festgehalten, dass sich der Sachverständige DI Knoll im Zuge des Verfahrens (Prüfung der UVE, Erstellung des TGA und UVG, Behandlung der Stellungnahmen) eingehend und ausführlich mit den von der Projektwerberin vorgelegten Projektunterlagen auseinandergesetzt, diese gewissenhaft geprüft und daraus seine fachliche Beurteilung und die dargelegten Schlüsse gezogen hat. Darüber hinaus hat er sich im Rahmen der Behandlung der eingelangten Stellungnahmen und der mündlichen Verhandlung eingehend mit allen Vorbringen und Einwendungen auseinandergesetzt und seine Schlüsse und Beurteilungen plausibel dargelegt. Keines der von RegioConsult vorgebrachten Argumente entkräftet die Aussagen des Sachverständigen oder lässt Zweifel daran entstehen.

VIII. Zusammenfassung

Aus dem oben Angeführten folgt nun, dass sowohl die materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen als auch die im UVP-G 2000 enthaltenen zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass das Vorhaben, insbesondere auch aufgrund seiner Umweltverträglichkeit, als genehmigungsfähig qualifiziert werden kann, weshalb die Genehmigung zu erteilen war. Dies bewirkt auch, dass gleichzeitig die inhaltlichen Einwendungen gegen das Vorhaben als abgewiesen gelten (§ 59 Abs. 1 2. Satz AVG).

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einzubringen. Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

Gemäß § 46 Abs. 24 Z 5 UVP-G 2000 kommt Beschwerden gegen Entscheidungen von Verwaltungsbehörden über Vorhaben nach den §§ 23a oder 23b, die nach dem 31. Dezember 2013 getroffen werden, in Verfahren, die vor dem 31. Dezember 2012 eingeleitet wurden und gegen die nach der bis zum 31. Dezember 2013 geltenden Rechtslage kein ordentliches Rechtsmittel zulässig gewesen wäre, keine aufschiebende Wirkung zu. § 30 Abs. 2 und 3 VwGG gilt sinngemäß.

Die Beschwerde kann in jeder technisch möglichen Form übermittelt werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind.

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<http://www.bmvit.gv.at/service/impressum/policy.html>) bekanntgegeben.

Bitte beachten Sie, dass der Absender/die Absenderin die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (zB Übertragungsverlust, Verlust des Schriftstückes) trägt.

Für die Beschwerde ist eine Eingabengebühr von 30 Euro zu entrichten.

Hinweis

1. Dieser Bescheid wird gemäß § 44f AVG durch Edikt zugestellt.
2. Gemäß Verordnung der Bundesregierung betreffend die Gebühr für Eingaben beim Bundesverwaltungsgericht (BVwG-Eingabengebührverordnung – BVwG-EGebV), BGBl. II Nr. 490/2013, beträgt die Höhe der Gebühr für Beschwerden 30 Euro. Die für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde zu entrichtende Gebühr beträgt 15 Euro.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen von einer Post-Geschäftsstelle oder einem Kreditinstitut bestätigten Zahlungsbeleg in Urschrift nachzuweisen. Dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen.

Ergeht an:

Zustellung mittels Edikt

Ergeht nachrichtlich an:

1. Magistrat der Landeshauptstadt Linz
als Standortgemeinde
Neues Rathaus
Anlagen- und Bauamt
Hauptstraße 1 – 5
4041 Linz

2. Gemeinde Puchenau
als Standortgemeinde
Kirchenstraße 1
4048 Puchenau

3. Landeshauptmann von Oberösterreich
als Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012
Amt der OÖ Landesregierung
Abteilung Anlagen-, Umwelt und Wasserrecht
Kärntnerstraße 10 – 12
4021 Linz

4. Bürgermeister der Landeshauptstadt Linz
als StVO-Behörde
Bezirksverwaltungsamt
Neues Rathaus
Hauptstraße 1 – 5
4040 Linz

5. Oberösterreichische Landesregierung
als Landesstraßenbehörde
Direktion Straßenbau und Verkehr
Abteilung Verkehr
Bahnhofplatz 1
4021 Linz

6. Bürgermeister der Landeshauptstadt Linz
als Behörde gemäß § 24 Abs. 4 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012
insbesondere für Naturschutz
Anlagen- und Bauamt
Hauptstraße 1 – 5
4041 Linz

7. Bundesdenkmalamt
Abteilung für Bodendenkmale, Landeskonservatorat für OÖ
Hofburg, Säulenstiege
1010 Wien

8. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
per Adresse
Umweltbundesamt GmbH
Spittelauer Lände 5
1090 Wien

9. Umweltrat beim
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
Sektion I
Stubenbastei 5
1010 Wien

10. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
Direktion für Landesplanung, wirtschaftliche und ländliche Entwicklung
Abteilung Raumordnung
Bahnhofplatz 1
4021 Linz

11. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
Direktion Straßenbau und Verkehr
Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr
Bahnhofplatz 1
4021 Linz

Für den Bundesminister:

Dr. Wilhelm Kast

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:

MR Mag. Dr. Christine Rose
 Mag. Michaela Hackl
 Mag. Thomas Aichenauer
 Mag. Herwig Lamprecht
 Mag. Dr. Gertrud Breyer
 Tel.: +43 (1) 71162 65 5730
 Fax: +43 (1) 71162 65 5065
 E-mail: st3@bmvit.gv.at


MR DI Friedrich Zotter

DI Elke Hahn

Tel.: +43 (1) 71162 65 5589
 Fax: +43 (1) 71162 65 5277
 E-mail: st1@bmvit.gv.at

DI Sonja Wiesholzer

Tel.: +43 (1) 71162 65 5951
 Fax: +43 (1) 71162 65 5514
 E-mail: st2@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2014-12-22T09:13:07+01:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	QZaVglZtKJaZFX4D91fk6HCN5YAtopdBt7ubOPcDO8r86oNVNckf3hR7XdntGzX S26mb3JVL7+OZsjaeZbgbsqlTQTemjY8Hd2eThltSXOD0sUQjrLc3bBKPVoS3PD iLrXhhEUndGwLjPrylFZru3FYg3YSoWjn/TRDqF10FQ=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	