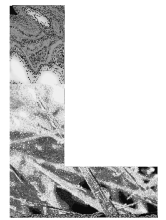


ALLGEMEINE UMWELTPOLITIK

Sektion V – Referat Umweltbewertung



lebensministerium.at

A-1090 Wien, Spittelauer Lände 5
Telefon: (01) 31 304
Durchwahl: 3537
Telefax Nr.: (01) 31 304-3700
Sachbearbeiterin: DI Eva Margelik

Datum: 13. August 2009
Zahl: 162-328/09
02 0256/ 18-UK/09

**An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
II/ST3 (Rechtsbereich Bundestraßen)
Stubenring 1
1011 Wien
z. Hd. Herrn Mag. Thomas Aichenauer**

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

**Betrifft: A 26 Linzer Autobahn Abschnitt Süd (Knoten Linz/Hummelhof (A7) bis
AST Donau Nord); Stellungnahme des BMLFUW zu der übermittelten
Umweltverträglichkeitserklärung**

Die ASFINAG Bau Management GmbH hat beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einen Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung zur Errichtung der A 26 Linzer Autobahn Abschnitt Süd (Knoten Linz/Hummelhof (A7) bis Anschlussstelle Donau Nord) eingebracht. Dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) zum im Betreff genannten Projekt übermittelt.

Gemäß § 5 Abs. 4 UVP-G 2000 haben der Umweltanwalt, die Standortgemeinde sowie das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft das Recht, zur UVE Stellung zu nehmen. Die vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelte UVE zum gegenständlichen Vorhaben langte am 24. Juni 2009 beim Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Referat Umweltbewertung, ein.

Die Stellungnahme des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft soll ein Umweltverträglichkeitsgutachten nach § 24 c der eine zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 24 d UVP-G 2000 nicht vorwegnehmen, sondern bezieht sich im Wesentlichen darauf, ob die Angaben der UVE vollständig und plausibel sind, sowie fachlich einwandfrei konzipiert wurden. In der vorliegenden Stellungnahme wird daher auf folgende Punkte eingegangen:



Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, A-1010 Wien, Stubenbastei 5
Telefon (+43 1) 515 22-0, Telefax (+43 1) 515 22-4002, E-Mail: office@lebensministerium.at, www.lebensministerium.at

DVR 0000183, Bank PSK 5060904, BLZ 60000, BIC OPSKATWW, IBAN AT 77 6000 0000 0506 0904, UID ATU 37979906

- Darstellung des Untersuchungsrahmens
- Vollständigkeit der Unterlagen in Hinblick auf die inhaltlichen Anforderungen des § 6 Abs. 1 UVP-G 2000
- Methodischer Ansatz zur Erstellung der UVE
- Nachvollziehbarkeit bei der Erstellung der Daten

Dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Referat Umweltbewertung, wurden folgende Unterlagen übermittelt:

Mappe	Titel/Inhalt
Box 1	Das Projekt – Zusammenfassung und Grundlagen
Mappe 1.0	Unterlagen gem. § 4 BStG
Mappe 1.1	Zusammenfassung
Mappe 1.2	Umweltverträglichkeitserklärung
Mappe 1.3	Das Vorhaben - Projektgeschichte und Alternativen
Mappe 1.4	Grundlagen Verkehr
Mappe 1.5	Landschaftspflegerische Begleitplanung u. architekt. Gestaltungskonzept
Box 2	Straßenbauliches Operat
Mappe 2.1	Techn. Projekt Straße A26 – Übersichtspläne u. Berichte
Mappe 2.2	Detallagepläne Gesamtprojekt
Mappe 2.3	Lagepläne - Einbauten
Mappe 2.4	Entwässerung
Mappe 2.5	Detallängenschnitte A26 Hauptanlage, ASTen, Nebenanlagen
Mappe 2.6	Querschnitte
Mappe 2.7	Bauphase und Materialbewirtschaftung
Mappe 2.8	Vorentwürfe Kunstbauten – Bereich AST Unionstraße-Waldeggstraße, Westbrücke
Mappe 2.9	Vorentwürfe Kunstbauten – Bereich AST Bhf.
Mappe 2.10	Generelles Projekt Donaubrücke
Mappe 2.11	Radwegunterführung Puchenau
Mappe 2.12	Grundeinlösung
Box 3	Tunnelvorentwurf
Mappe 3.1	Tunnelsystem und Sicherheit
Mappe 3.2	Bautechnik Tunnel Freinberg Unterflurtrasse
Mappe 3.3	Bautechnik Tunnel Freinberg und Tunnel Pöstlingberg – Allg. Planunterlagen
Mappe 3.4	Bautechnik Tunnel Freinberg – Objektbezogene Unterlagen
Mappe 3.5	Bautechnik Tunnel Pöstlingberg – Objektbezogene Unterlagen
Mappe 3.6	Ausrüstungstechnik
Box 4	Teil 1 – Fachbeiträge zur UVE
Mappe 4.1	Siedlungs- u. Wirtschaftsraum / Sach- u. Kulturgüter
Mappe 4.2	Schalltechnik - Betriebsphase

Mappe 4.3	Schalltechnik - Bauphase
Mappe 4.4	Mensch – Nutzungen: Land- u. Forstwirtschaft, Wildökologie u. Jagd
	Landwirtschaft und Boden
	Forstwirtschaft u. Waldökologie
	Forstwirtschaft u. Waldökologie Bestand (Plan 1: 5.000)
	Jagd u. Wild
Mappe 4.5	Mensch – Nutzungen: Freizeit- u. Erholungsnutzung / Landschafts- u. Stadtbild
Mappe 4.6	Ökologie: Tiere u. ihre Lebensräume
Mappe 4.7	Ökologie: Pflanzen u. ihre Lebensräume
Box 4	Teil 2 – Fachbeiträge zur UVE
Mappe 4.8	Luft und Klima
Mappe 4.9	Geologie, Geotechnik, Hydrogeologie, Erschütterung
	Geologie u. Geotechnik Bericht
	Hydrogeologie Bericht
	Altstandorte Bericht
	Erschütterungen / sek. Luftschall Bericht
Mappe 4.10	Gewässerökologie und Fischerei
	Oberflächenwasser Bericht
	Gewässerökologie und Fischerei Bericht
Mappe 4.11	Umweltmedizin
Mappe 4.12	Forstrechtl. Einreichoperat
Box 5	Geotechn. Unterlagen
Mappe 5.1	Geotechnik: GTGA WR1 – LZ 15 Bereich Bindermichl
Mappe 5.2	Geotechnik: GTGA WR2 – Westbrücke
Mappe 5.3	Geotechnik: GTGA WR3 – Tunnel Freinberg, Unterflurtrasse Röhre 1 u. 2
Mappe 5.4	Geotechnik: GTGA WR4 – Tunnel Freinberg, Bergmännischer Tunnel Röhre 1 u. 2
Mappe 5.5	Geotechnik: GTGA WR5 – Donaubrücke
Mappe 5.6	Geotechnik: GTGA WR6 – Tunnel Pöstlingberg Röhre 1 u. 2
Mappe 5.7	Geotechnik: GTGA Radwegunterführung Puchenau

Allfällig später als bis zum 18. Juni 2009 an die Behörde übermittelte Unterlagen konnten in vorliegender Stellungnahme nicht berücksichtigt werden.

Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nimmt zu den Fachbereichen Lärm, Verkehr, Raumordnung, Landwirtschaft, Wald, Wildökologie/Jagd und Abfall sowie zu den Schutzgütern Luft/Klima, Oberflächengewässer, Grundwasser, Tiere/Pflanzen/Lebensräume, Boden und Landschaft der vorliegenden UVE wie folgt Stellung:

Grundsätzliche Kommentare zum Vorhaben

Durch das Vorhaben kommt es verglichen mit der Nullvariante zu deutlich höheren Emissionen an NO_x und CO_2 . Das geplante Vorhaben steht somit in seinen Auswirkungen der Zielerreichung des Kyoto-Protokolls und auch weiterer, verbindlicher Emissionsreduktionsziele wie dem Emissionshöchstmengengesetz-Luft¹ deutlich entgegen. Darüber hinaus sind in dem Untersuchungsgebiet die Grenzwerte für PM_{10} und NO_x großflächig überschritten; durch Bildung sekundärer Partikel führt NO_x zu einer Erhöhung von PM_{10} . Für den Schadstoff PM_{10} wurde dem Land Oberösterreich für den Ballungsraum Linz von der Europäischen Kommission² eine Fristerstreckung der Einhaltung der Grenzwerte bis zum Jahr 2011 gewährt. Die Grenzwerte für NO_2 sind ab dem Jahr 2010 einzuhalten, mit einer möglichen Fristerstreckung spätestens ab dem Jahr 2015. Bei Nichteinhaltung ist die Europäische Kommission ermächtigt, ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich einzuleiten.

In den Unterlagen zur UVE wird kein Szenario angeführt, welches geeignet scheint, diese Zielkonflikte zu beseitigen. Den Ausführungen ist nicht zu entnehmen, ob eine dem UVP-Verfahren vorgelagerte Untersuchung, inklusive einer Alternativenprüfung für die strategische Ebene, die den Anforderungen der SUP-Richtlinie entspricht, durchgeführt wurde.

Zur Erreichung der o.a. Umweltqualitätsziele sollten im Zuge von UVP-Verfahren umweltverträgliche Alternativvarianten ausgearbeitet werden, die einen Anstieg der Emissionen dieses Luftschadstoffes bzw. Treibhausgases verhindern. Insofern ist die Kompatibilität des Vorhabens mit den oben angeführten rechtsverbindlichen umweltpolitischen Vorgaben ein wichtiges Element bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens.

¹ Emissionshöchstmengengesetz-Luft (EG-L): Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe erlassen sowie das Ozongesetz und das Immissionsschutzgesetz-Luft geändert werden, BGBl. I Nr. 34/ 2003.

² Entscheidung der Kommission vom 2.7.2009 über die von Österreich eingereichte Mitteilung einer Ausnahme von der vorgeschriebenen Anwendung der PM_{10} -Grenzwerte. K(2009) 5247 endgültig.

1. Generelle Anmerkungen zur UVE

Die Unterlagen zur UVE sind gut strukturiert. Die Ausführungen zu den Schutzgütern Oberflächengewässer und Grundwasser sowie zum Fachbereich Lärm enthalten großteils ausreichende Informationen zur Beurteilung der Umweltauswirkungen des geplanten Vorhabens.

Ergänzungen zur Erhebung der Ist-Situation sind zu den Fachbereichen Landwirtschaft und Wildökologie/Jagd notwendig. Die Unterlagen zum Fachbereich „Forstwirtschaft und Waldökologie“ bedürfen einer Überarbeitung hinsichtlich der Darstellung der Projektauswirkungen und der verwendeten Methode.

In Bezug auf das Schutzgut Boden sind Angaben zu den natürlichen Bodenfunktionen zu ergänzen. Weiters sind betreffend die Schwermetallbelastung andere Grenzwerte heranzuziehen. Im Rahmen der Maßnahmenplanung ist sicherzustellen, dass es auf den Manipulationsflächen zu keinen Schadstoffeinträgen in Böden kommt.

Die Ausführungen zum Schutzgut Landschaft sind hinsichtlich Ist-Situation, Auswirkungen und Maßnahmen als auch im Hinblick auf die Bewertungsmethode zu überarbeiten.

Die Angaben zur Einhaltung von Immissions-Grenzwerten für PM10 und NO₂ bedürfen einiger Ergänzungen. Weiters ist eine umweltmedizinische Bewertung im Hinblick auf die Einhaltung von Irrelevanzschwellen erforderlich.

Aus abfallwirtschaftlicher Sicht sind punktuell Daten zu Abfallarten, -mengen und zur Entsorgung anzuführen.

Die im Rahmen der Erhebung der verkehrlichen Grundlagen und der Verkehrsprognosen getroffenen Annahmen zur Fortschreibung der Verkehrsentwicklung sind nicht nachvollziehbar und unter Berücksichtigung der Systemwirkungen zu überarbeiten. Ebenso ist eine Abschätzung der Unsicherheiten der Prognose zu ergänzen. Außerdem steht der motorisierte Individualverkehr bei allen Verkehrsuntersuchungen im Vordergrund. Es sind weitere verkehrliche Parameter, die das gesamte Verkehrssystem beschreiben, in die Berechnungen und Prognosen einzubeziehen. Die Überprüfung des Vorhabens mit den übergeordneten Raumordnungszielen sowie die positive Wirkung auf den Wirtschaftsraum sind nicht nachvollziehbar dargestellt und daher zu überarbeiten.

Es ist in den Unterlagen nicht ersichtlich, in welcher Lage sich das Vorhaben zum Naturschutzgebiet „Urfahrwänd“ genau befindet. Zur Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens ist jedenfalls eine genaue Darstellung der Lage des Naturschutzgebietes erforderlich. Eine nachvollziehbare Auseinandersetzung mit den Auswirkungen auf das Naturschutzgebiet ist zur Beurteilung der relevanten Umweltauswirkungen des geplanten Vorhabens erforderlich. In diesem Zusammenhang ist – wie bereits in der Stellungnahme zum UVE-Konzept gefordert – auch darzustellen bzw. zu begründen, dass das Vorhaben dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes nicht zuwider läuft und das öffentliche Interesse am beantragten Vorhaben das Interesse am Natur- und Landschaftsschutz überwiegt. Eine entsprechende Neubewertung des Schutzgutes Tiere/Pflanzen/Lebensräume unter Berücksichtigung aller das Vorhaben betreffenden Eingriffe ist vorzunehmen.

Im Folgenden sind die für die jeweiligen Fachbereiche notwendigen Ergänzungen, untergliedert nach den gemäß § 6 UVP-G 2000 geforderten Angaben zur Umweltverträglichkeitserklärung, dargestellt.

2. Notwendige Ergänzungen

2.1. zu: Beschreibung des Vorhabens

Verkehr

In der allgemein verständlichen Zusammenfassung (Einlage 1.1.3, S. 9) wird in Kap. „Nutzen des Projekts“ und im UVE-Bericht (Einlage 1.2.1) in Kap. 5.2 „Verkehrliche Grundlagen und Auswirkungen des Vorhabens“ erwähnt, dass u.a. durch eine „Einschränkung der Kapazität im entlasteten Straßennetz“ eine nachhaltige Verkehrsentslastung von Linz erreicht werden kann. Es ist näher auszuführen, durch welche Maßnahmen diese Kapazitätseinschränkung erreicht wird.

Bei der Beschreibung des verwendeten Verkehrsmodells ist eine Abschätzung über die Unsicherheiten der Prognose erforderlich, da diese ein Maß für die Treffsicherheit von Verkehrsmodellen darstellt.

In Bezug auf das verwendete Verkehrsmodell ist zu berücksichtigen, dass die im Verkehrsmodell berechneten Zeiteinsparungen durch das Vorhaben nur unmittelbar nach dessen Errichtung wirksam sind und mit der Zeit (jedenfalls aber nach 10 Jahren) gegen Null gehen. Der berechnete Wert der Zeiteinsparung im Jahr 2025 ist daher nicht nachvollziehbar. Zeitvorteile für das Individuum und die Wirtschaft müssen immer auch Raumverlusten, zunehmendem Flächenverbrauch, zunehmenden Trenn- und Zerschneidungswirkungen und in der Folge auch Reduktionen der Artenvielfalt etc. gegenübergestellt werden (siehe dazu MACOUN³ oder KNOFLACHER⁴).

Im Rahmen der NKU (Nutzen-Kosten-Untersuchung, Einlage 1.1.6) wird der positive Nutzen des Vorhabens dargelegt, der u.a. durch Zeiteinsparung entsteht. Geht man daher für das Jahr 2025 von keiner Zeiteinsparung durch das Vorhaben aus, beträgt das Nutzen-Kosten-Verhältnis der geplanten Investition max. 0,60 und unterschreitet somit die Grenze der Realisierungswürdigkeit. Laut Angaben in den Unterlagen (S. 12) ist ein Projekt gesamtwirtschaftlich realisierungswürdig, sobald das Nutzen-Kosten-Verhältnis >1 ist.

Die Angaben zur Nutzen-Kosten-Berechnung erfolgen in den Unterlagen gemäß RVS 02.01.22 „Entscheidungshilfe zur Anwendung der NKU im Verkehrsbereich“. Es ist zu begründen, warum die Schadstoff- und Lärmkosten nicht entsprechend dieser RVS in der Nutzen-Kosten-Berechnung berücksichtigt werden. Weiters ist nicht

³ MACOUN, Th. (2000): Bewertung und Bewertungsmethoden in komplexer Umwelt mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrsplanung, Habilitationsschrift eingereicht an der Fakultät für Bauingenieurwesen, Technische Universität Wien, S. 243.

⁴ KNOFLACHER, H. (2007): Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung: Verkehrsplanung, Böhlau Verlag, Wien, S: 384.

nachvollziehbar, warum statt der Gesamtemissionen des Vorhabens nur lokale Immissionen für die Kostenberechnung herangezogen werden. Wie in den Unterlagen angeführt (Einlage 1.1.6, S. 14) werden gemäß RVS 02.01.22 Schadstoffkosten auf Basis der emittierten Schadstoffe berechnet. Ergänzungen bzw. Korrekturen sind erforderlich.

Im Rahmen der Erhebung der Ist-Situation (Einlagen 1.4.2 und 1.4.1, S. 5-12) werden für das Jahr 2005 ein Netz für den MIV (motorisierter Individualverkehr), ein Bahnnetz und ein Busnetz betrachtet. Es ist zu ergänzen, wie diese miteinander verknüpft sind und woraus die angenommenen Elastizitäten zum Verkehrsverhalten im MIV und ÖV (öffentlicher Verkehr) resultieren.

Bei der Darstellung der Verkehrsprognosen (Einlage 1.4.2, S. 46 ff) wird die Bevölkerungsentwicklung für 2015 und 2025 sowie die Strukturentwicklung für das Jahr 2015 berücksichtigt. Es ist zu erläutern, warum für die Prognose für das Jahr 2025 in Bezug auf die Strukturentwicklung das Jahr 2015 herangezogen wird und wie die wirtschaftliche Entwicklung in die Prognosen einfließt.

In Einlage 1.1.3 (S. 15) wird in Bezug auf den Ausbau des ÖV-Netzes auf die Untersuchungen im Rahmen des Vorprojekts eingegangen. Bei der Darstellung der Methode zur Abschätzung der Wirkungen der von der Stadt Linz in Planung befindlichen ÖV-Maßnahmen wird u.a. Folgendes angeführt: *„Als Methode wurde im Rahmen des Vorprojektes eine argumentative Abschätzung der Wirkungen mittels Analogieüberlegungen auf der Basis vorhandener Unterlagen durchgeführt. Damit wurden der Trend und die Bandbreite der Wirkungen abgeschätzt.“* Diese Aussage ist nicht verständlich; es ist daher näher zu beschreiben, wie dabei vorgegangen wurde. Außerdem wird in Einlage 1.4.2 bei der Darstellung des öffentlichen Verkehrs das bestehende Bahn- und Busnetz betrachtet und wie folgt bemerkt: *„Bei der Umlegung der Wege auf die ÖV-Netze wurden weder für den Bestand als auch für die Prognose Fahrpläne verwendet“* (Einlage 1.4.2, S. 39). Es ist zu ergänzen, wie der ÖV ohne Fahrpläne simuliert wurde.

In Einlage 1.1.3 wird festgestellt, dass trotz Ausbaumaßnahmen im ÖV die Wirkung auf den ÖV nur gering ist. Dies lässt sich dadurch erklären, dass die ÖV-Maßnahmen in allen untersuchten Planfällen nur zusätzlich zur A 26 geplant sind (vgl. S. 15-17, Einlage 1.1.3). Ein Planfall ohne A 26 und nur mit Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist daher, insbesondere zur Nachvollziehbarkeit dieser Aussage, zu ergänzen.

Raumordnung

Es ist zu begründen, warum einerseits *„eine quantitative Abschätzung bzw. Bezifferung der zu erwartenden wirtschaftlichen Nachteile im gegenständlichen Rahmen nicht möglich ist“*, andererseits aber *„bei Umsetzung des Vorhabens sowohl für den Siedlungsraum als auch für den Wirtschaftsraum überwiegend positive Effekte und Verbesserungen gegenüber dem Ist-Zustand abgeleitet werden können“* (S. 18, Einlage 1.1.3).

In Einlage 4.1.1 (S. 20 f) werden die Raumordnungsziele aus dem Oberösterreichischen Landesraumordnungsprogramm dargestellt. Bei der Prüfung auf Konflikte (S. 22) „*kann kein Konflikt mit den Zielsetzungen des Landesraumordnungsprogramms erkannt werden.*“ Diese Schlussfolgerung ist nicht nachvollziehbar und daher anhand der angeführten Raumordnungsziele näher zu erläutern.

Ebenso ist plausibel darzustellen, wie sich durch das ggst. Vorhaben positive Auswirkungen im Hinblick auf die Zielsetzungen des Verkehrskonzepts der Stadt Linz (S. 30) ergeben.

In Kap. 5.2.1 (Einlage 4.1.1, S. 75) werden für die Betriebsphase positive Auswirkungen durch das Vorhaben auf den Wirtschaftsraum erwartet. Auf diese Aussage ist näher einzugehen, wobei insbesondere die erwarteten „positiven Synergieeffekte“ detaillierter darzustellen sind.

2.1.1. Rückstände und Emissionen

Abfall

In der Einlage „Baukonzept und Materialbewirtschaftung“ (Einlage 2.7.1, S. 73) werden die groben Inhalte für das Baustellenabfallwirtschaftskonzept, welches erst vor Ausschreibungsbeginn erarbeitet werden soll, aufgelistet. Dabei wird allerdings schwerpunktmäßig nur der Bodenaushub angeführt. Es sind daher weitere, in einem Baustellenabfallwirtschaftskonzept erforderlichen Bereiche, wie z.B. andere Abfallarten, Angaben zur Entsorgung und zur Abfall-Logistik, zu ergänzen.

Eine Darstellung der in der Betriebsphase anfallenden Abfälle fehlt mit Ausnahme der Beschreibung der Entwässerung gänzlich und ist daher unter Angabe der Menge (t/a) je Abfallart inkl. der Schlüsselnummer gemäß Abfallverzeichnisverordnung⁵ zu ergänzen. Weiters ist anzugeben, wie diese Abfälle entsorgt werden (Verwertung/Recycling/externe Entsorgung).

Bezüglich der Entwässerung wird im „Technischen Bericht Tunnel Freinberg Objekt WR 3 – Unterflurtrasse“ (Einlage 3.2.1, Kap. 10.2.2.3) erwähnt, dass bei einer alternativen Entsorgung der Wässer die Becken ausgepumpt und andernorts fachgerecht entsorgt werden. Es ist zu ergänzen, was man unter der angeführten fachgerechten Entsorgung versteht.

2.2. Übersicht über die wichtigsten anderen geprüften Lösungsmöglichkeiten

Tiere/Pflanzen/Lebensräume

Für eine vollständige Beurteilung sind in der Darstellung der Auswirkungen der Nullvariante (Einlage 1.2.1, S. 71-73) die Auswirkungen auf Pflanzen, Tiere und Lebensräume zu ergänzen.

⁵ BGBl. II Nr. 570/2003, Anlage 5 idgF

2.3. zu: Beschreibung der möglicherweise vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt

Oberflächengewässer

Im Fachbeitrag Oberflächenwasser (Kap. 4.1.2.2) wird bezüglich des chemischen und ökologischen Zustands gemäß Wasserrechtsgesetz (WRG) auf die Einlage 4.10.6 „Gewässerökologie und Fischerei“ verwiesen. Dort werden aber nur die Qualitätselemente Hydromorphologie und Fische gemäß WRG behandelt. Eine wasserrahmenrichtlinienkonforme Bewertung des Qualitätselements Makrozoobenthos ist zu ergänzen bzw. ist zu begründen, warum die Behandlung dieses Qualitätselements bei der Bewertung des ökologischen Zustands fehlt.

Grundwasser

Der hydrogeologische Lageplan umfasst nicht das gesamte Projektgebiet. Der südliche Teil ist auf dem Plan ebenfalls darzustellen.

Tiere/Pflanzen/Lebensräume

Die Abgrenzung des Untersuchungsraums ist durch eine kartografische Darstellung, in der insbesondere auch die Grenzen des Naturschutzgebiets „Urfahrwänd“ erfasst sind, zu ergänzen.

Die Erhebungen zur Darstellung der Ist-Situation sind jahreszeitlich und vom Umfang überwiegend adäquat. Eine Ausnahme stellt die Erfassung der Reptilienfauna dar, für die – aufgrund der meist individuenschwachen Vorkommen – vier Begehungen im Gebiet als unzureichend einzustufen sind. Eine intensive Kartierung der Reptilienvorkommen (mindestens 10 Begehungen), durchgeführt von erfahrenen Herpetologen, ist erforderlich, um den tatsächlichen Artenbestand der Urfahrwänd beurteilen zu können.

In Tab. 43 (Einlage 4.6.1, S. 55) sind die Angaben zu den Gefährdungseinstufungen für alle Reptilien- und mehrere Amphibienarten zu ergänzen. Alle gelisteten Arten sind laut OÖ Naturschutzgesetz vollkommen geschützt. Der Gefährdungsgrad ist bei der Bewertung der Sensibilität der einzelnen Arten gegenüber Eingriffen zu berücksichtigen.

Im Teilgutachten Tiere (Einlage 4.6.1, S. 60) wird für den Teilraum Turmleiten ein Vorkommen der Blindschleiche erwartet und ein Vorkommen der Äskulapnatter nicht ausgeschlossen. Die Aussage „Für alle anderen Kriechtierarten fehlen südlich der Donau die geeigneten Lebensraumvoraussetzungen“ ist nicht nachvollziehbar bzw. zu begründen. Auch wenn sich die Aussage nur auf das Untersuchungsgebiet bezieht, sind laut Amphibien- und Reptilienatlas von Österreich sowie von Oberösterreich⁶ Vorkommen von Ringelnatter, Schlingnatter und Zauneidechse ebenfalls zu erwarten.

Boden

Die natürlichen Bodenfunktionen sind zu beschreiben und in die Bewertung der Sensibilität mit einzubeziehen.

⁶ WEISSMAIR, W. & MOSER, J. (2008): Atlas der Amphibien und Reptilien Oberösterreichs. Denisia 22, 132 pp.

Landwirtschaft

Die Bewertung der derzeitigen landwirtschaftlichen Nutzung (Ist-Zustand) fehlt und ist zu ergänzen.

Landschaft

Die im Fachbeitrag (Landschafts- und Stadtbild/Freizeit und Erholung, Einlage 4.5.1, S. 9) angeführte Einstufung der Sensibilität ist nicht nachvollziehbar. Demnach wird z.B. als Definition für eine „geringe Sensibilität“ angegeben, dass „das Schutzgut in einer lokal bedeutenden Weise ausgebildet“ ist. Es sind aussagekräftige Bewertungskriterien festzulegen, anhand derer die einzelnen Bewertungsklassen definiert und beschrieben werden. Darauf basierend ist eine nachvollziehbare Bewertung der Sensibilität durchzuführen.

Wildökologie/Jagd

Um den Ist-Zustand ausreichend abzubilden, sind Geländeuntersuchungen bzw. Felderhebungen zur Erhebung der vorkommenden Wildarten, Wildwechsel, Wander- und Ausbreitungskorridore sowie der Barrieren zu unterschiedlichen Jahreszeiten bei entsprechender Witterung (z. B. Schneelage, nach Regenereignissen) durchzuführen und entsprechend zu dokumentieren.

2.4. zu: Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt

Luft

Im Bericht Luftschadstoffe (Einlage 4.8.2) und im Bericht Umweltmedizin (Einlage 4.11.1) werden für bestimmte Gebäude bzw. Gebiete Gesamtbelastungen deutlich über den Grenzwerten gemäß IG-L prognostiziert sowie Zusatzbelastungen über der Irrelevanzschwelle. Es wird angeführt, dass bei diesen Gebäuden bzw. Gebieten keine dauerhafte Wohnnutzung vorliegt, die Umweltverträglichkeit daher trotzdem gegeben sei. Für ein Objekt wird angeführt, dass dieses ab dem Jahr 2015 einer gewerblichen bzw. Büronutzung zugeführt werden soll. Nach Anhang III der RL 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Luftqualitäts-Richtlinie) wird die Einhaltung der Grenzwerte nur an solchen Orten nicht beurteilt, „zu denen die Öffentlichkeit keinen Zugang hat und in denen es keine festen Wohnunterkünfte gibt“ sowie „auf Industriegeländen oder in industriellen Anlagen, für die alle relevanten Bestimmungen über Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz gelten“. Es ist daher durch entsprechende Angaben sicherzustellen, dass diese Bedingungen für die jeweiligen Gebäude bzw. Gebiete gelten. Anderenfalls ist die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens entsprechend dem IG-L vorzunehmen und es sind Maßnahmen vorzusehen.

Durch die Maßnahmen „Tempo 60“ und „Lärmschutzwand“ wird laut Angaben in den Unterlagen die Irrelevanzschwelle für NO₂ und PM₁₀ bei den nächsten Anrainern nicht mehr überschritten. Unbeschadet dessen zeigen jedoch die Modellrechnungen betreffend PM₁₀ bzw. NO₂ für das Jahr 2012 bzw. 2015 und darüber hinaus, wie auch in der Nullvariante, Überschreitungen der Grenzwerte. Für den Schadstoff PM₁₀, dessen Grenzwerte ab dem Jahr 2005 einzuhalten gewesen wären, wurde dem Land Oberösterreich für den Ballungsraum Linz von der Europäischen Kommission eine Fristerstreckung bis zum Jahr 2011 gewährt. Die Grenzwerte für NO₂ sind ab dem Jahr 2010 einzuhalten, mit einer möglichen Fristerstreckung spätestens ab dem Jahr 2015. Bei Nichteinhaltung ist die Europäische Kommission gemäß Luftqualitäts-Richtlinie⁷ ermächtigt, ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich einzuleiten. Zu diesem Zielkonflikt finden sich in den Unterlagen jedoch keine Angaben. Entsprechende Ergänzungen sind erforderlich.

In Kapitel 3.3.2.10 des Berichts Luftschadstoffe (Einlage 4.8.2) wird der statistische Zusammenhang zwischen dem Jahresmittelwert von PM₁₀ und der Anzahl an Überschreitungen des Grenzwertes für den Tagesmittelwert angeführt und erwähnt, dass dieser statistische Zusammenhang angewandt wird. Dagegen wird in Kapitel 5.2.3.2 von einer Berechnung der Anzahl an Überschreitungen für die Nullvariante mit dem Hinweis auf fehlende Daten für die Vorbelastung im Jahr 2018 Abstand genommen. In Kapitel 6.4.2.2 (Planfall 2018) wird am Beginn des Kapitels zwar eine textliche bzw. tabellarische Darstellung der Ergebnisse für die Anzahl der Überschreitungen des Tagesmittelwerts angekündigt, diese findet sich jedoch nicht in den Unterlagen. In Folge wird erwähnt, dass es zu keinen Überschreitungen des Grenzwertes bei PM₁₀ kommt (Kapitel 7.2.3), allerdings bezieht sich dies offenbar nur auf den Grenzwert für den Jahresmittelwert, nicht jedoch auf das Grenzwertkriterium für den Tagesmittelwert. Entsprechende Angaben und Bewertungen für den PM₁₀ Tagesmittelwert sind daher zu ergänzen.

Die Berechnungen für PM₁₀ werden für die Jahre 2018 und 2025 durchgeführt, da durch die höhere Verkehrsleistung die Nicht-Abgasemissionen (wie z.B. Abrieb und Aufwirbelung) in diesen Jahren höher seien, als im Jahr 2015. Allerdings ist aufgrund nationaler und internationaler Luftreinhalteaktivitäten zu erwarten, dass in den Jahren davor die Vorbelastung und damit die Gesamtbelastung höher ist als im Jahr 2018 bzw. 2025. Eine Bewertung ist daher auch für das Jahr der Inbetriebnahme (2015) durchzuführen. Dies insbesondere auch deshalb, da der Grenzwert für PM₁₀ ab dem Jahr 2011 bzw. 2012 einzuhalten ist.

Für die Bauphase werden für das Jahr 2012 trotz verschiedener Maßnahmen Überschreitungen des Grenzwertes für den Jahresmittelwert prognostiziert (Tab. 33, Kap. 6.2.7.4). Zu Änderungen der Anzahl an Überschreitungen des Grenzwertes für den Jahresmittelwert finden sich in den Unterlagen keine Angaben; anhand der angeführten Jahresmittelwerte kann jedoch vermutet werden, dass das Grenzwertkriterium für den Tagesmittelwert an zahlreichen Aufpunkten überschritten wird. Wie oben angeführt, sind die Grenzwerte für PM₁₀ ab dem Jahr 2011 bzw. 2012

⁷ Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG): Richtlinie des europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa. ABl. Nr. L 152/1 vom 11.6.2008.

einzuhalten. Zu diesem Zielkonflikt finden sich in den Unterlagen jedoch keine Angaben. Diese sind daher zu ergänzen.

In Kapitel 2.7.2 des Berichts Umweltmedizin (Einlage 4.11.1) wird angeführt, dass die zum Schutz der menschlichen Gesundheit definierte Irrelevanzschwelle eingehalten wird. Der Festlegung von Irrelevanzschwellen liegen jedoch keine medizinischen Überlegungen zugrunde (siehe Leitfaden UVP und IG-L⁸). Die Aussage ist daher entsprechend zu korrigieren und um eine umweltmedizinische Bewertung zu ergänzen.

In den Unterlagen (Einlage 1.1.3, S. 18) wird Folgendes angeführt: *„Durch den Bau der A 26 kann der Verkehr gebündelt werden und bewirkt folglich weiträumige Verkehrsverlagerungen welche im Vorhabensplanfall 2025 zu großflächigen Schadstoffreduktionen im Linzer Stadtgebiet führen.“* Dadurch wird der Eindruck vermittelt, das Vorhaben würde in Bezug auf Luftschadstoffe eine massive Entlastung hervorrufen. Dies ist nicht richtig, da es zu einer Verkehrszunahme und damit zu einer Gesamtzunahme der Emissionen kommt, wenn auch durch die Verkehrsverlagerung lokal Entlastungen auftreten. Es ist klar darzustellen, dass das Vorhaben keine Verbesserung der Emissionssituation bewirkt. Dies gilt auch für die CO₂-Emissionen.

Tiere/Pflanzen/Lebensräume

Im Teilgutachten „Pflanzen und deren Lebensräume“ (Einlage 4.7.1) wird angeführt, dass das Naturschutzgebiet Urfahrwänd vom Vorhaben *„weder direkt noch indirekt betroffen“* ist (S. 25) bzw. dass *„infolge der Bauarbeiten und des Betriebes keine Auswirkungen auf das nahe gelegene Naturschutzgebiet zu erwarten“* sind. Gemäß der aktuellen Ausweisung des Naturschutzgebiets Urfahrwänd (www.geoland.at) ist die genaue Verortung des geplanten Vorhabens im Gebiet (Donaubrücke, orographisch links, mit den Anschlussstellen „Donau Süd“ und „Donau Nord“) nicht deutlich erkennbar. Entsprechende Angaben zur Lage und Abgrenzung des Naturschutzgebiets und des Vorhabens sind erforderlich. Diesbezüglich ist u.a. eine kartographische Darstellung der aktuellen Schutzgebietsgrenzen verschnitten mit der geplanten Trasse zu ergänzen.

Das Naturschutzgebiet „Urfahrwänd“ beherbergt eine hohe Artenzahl vieler wärmeliebender Tiergruppen. Die in den Unterlagen nicht berücksichtigte Studie zur Ameisenfauna von Linz⁹, zeigt stellvertretend für viele andere Tiergruppen den hohen naturschutzfachlichen Wert dieses Naturschutzgebiets. Die Eingriffe in und Auswirkungen auf dieses Naturschutzgebiet sind nachvollziehbar zu beschreiben, insbesondere unter Bezugnahme auf die Vereinbarkeit mit den Zielen des Naturschutzes.

⁸UMWELTBUNDESAMT (2007): Leitfaden UVP und IG-L – Umgang mit Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen in UVP-Verfahren. Überarbeitete Version. Wien. <http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/BE274.pdf>

⁹ AMBACH J., MOSER J., SPINDLER Th. WINTERSBERGER H. (1998): Naturkundliches Jahrbuch der Stadt Linz, Band 44.

Die in diesem Zusammenhang im Teilgutachten Pflanzen und deren Lebensräume (Einlage 4.7.1, S. 25) getätigte Aussage „*ebenso wird der Schutzzweck des Gebietes nicht beeinflusst*“ (S. 25) ist nicht ausreichend begründet. Es ist plausibel darzulegen, wie die „*Bewahrung und ungestörte Entwicklung der Felsstruktur und -vegetation*“ trotz Sprengarbeiten und der Errichtung von zwei Tunnelleingängen im Naturschutzgebiet gewährleistet wird. Ebenso ist darzustellen, wie sichergestellt wird, dass das Erscheinungsbild des Naturschutzgebiets („*Schutzzweck: Sicherung eines ... natürlichen ... störungsarmen Erscheinungsbildes ...*“, S. 26) durch das Vorhaben nicht nachhaltig verändert wird.

Die Aussage „*da es sich bei den Lebensräumen entlang der Urfahrwänd bereits um isolierte Populationen (Smaragdeidechse, Mauereidechse) handelt, ist das Abwandern dieser Art nicht ausgeschlossen*“ (Einlage 1.2.1, S. 143) steht im Widerspruch zur Aussage in Einlage 4.6.1 (S. 157), wonach es für diese Arten „*derzeit keine Ausweichmöglichkeiten gibt*“. Dies ist entsprechend zu klären.

Die Einschätzung, dass der Status der Smaragdeidechse im Bereich der „Urfahrwänd“ als verschollen gilt, ist aufgrund der nicht ausreichend intensiven Begehungen nicht nachvollziehbar. Die Schlussfolgerung der Gesamtbelastung („*keine Veränderung der Populationsstruktur*“, Einlage 4.6.1, S. 106) bei Umsetzung der Maßnahmen (Neugestaltung eines Reptilienlebensraumes am Windflach) ist aufgrund der unter 2.3 genannten Unsicherheiten für diese Art nicht verständlich. Eine Neubewertung auf Basis detaillierter Erhebungen ist erforderlich.

Wald

Nach der in Kap. 3.3.4 (Einlage 4.4.4) beschriebenen Methodik ergibt sich aus der Verschränkung von Sensibilität und Eingriffsintensität die Eingriffserheblichkeit des Vorhabens. In den folgenden Kapiteln wird auf die Eingriffsintensität und ihre Verschränkung mit der Sensibilität nicht mehr eingegangen. Die Begriffe der Eingriffsintensität und -erheblichkeit sind zu klären und ihrer Definition entsprechend, insbesondere im Rahmen der Auswirkungsanalyse, zu verwenden.

In Kap. 5 „Projektauswirkung ohne Maßnahmen“ des Fachberichts „Forstwirtschaft und Waldökologie“ (Einlage 4.4.4, S. 62 ff) werden in den Tabellen 12, 13 und 16 im Rahmen der Bewertung der Auswirkungen bereits kompensatorische Maßnahmen zur Erklärung der Einstufung der Eingriffserheblichkeit angeführt. Es finden sich Formulierungen wie „*Ziele des Gefahrenzonenplanes können durch die integrativen Projektmaßnahmen erfüllt werden*“ (S. 66), „*die Bannwaldsituation kann durch die sicherheitstechnischen Maßnahmen aufrecht erhalten werden*“ (S. 71), „*Sicherungsmaßnahmen sind notwendig und werden im Fachbericht Geologie ausführlich beschrieben*“ (S. 71). Dies ist nicht verständlich, da in diesem Kapitel ausdrücklich die möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt ohne Berücksichtigung von Maßnahmen beschrieben und bewertet werden sollen. Die klare methodische Trennung der Inhalte der Kapitel 5 und 6 ist ebenso erforderlich, wie eine darauf aufbauende Neubewertung der Eingriffsintensität und -erheblichkeit des Vorhabens (Kapitel 5), um die Nachvollziehbarkeit der einzelnen Bewertungsschritte zu gewährleisten.

Boden

Die Auswirkungen auf die natürlichen Bodenfunktionen sind zu beschreiben und in der Bewertung der Eingriffserheblichkeit zu berücksichtigen.

Im Fachgutachten „Landwirtschaft und Bodenqualität“ (S. 23) wird in Kap. 4.4 u.a. die Bewertungsmethodik zur Ermittlung der Eingriffserheblichkeit in Bezug auf Bodenqualität beschrieben. Zur Beurteilung der Einträge von Cadmium, Blei und Kupfer (Tabelle 4-8 und 4-9) werden die Grenzfrachten der Düngemittelverordnung herangezogen. Dies ist nicht nachvollziehbar, da die Düngemittelverordnung Grenzwerte für Schwermetalleinträge vorgibt, die sich aus der notwendigen Düngung ergeben und nicht für Einträge, die aus Emissionen anderer Quellen (wie Straßenverkehr) resultieren. Einträge aus Immissionen, die sich aus der Verkehrsbelastung des Vorhabens ergeben, sind im Zusammenhang mit der bereits vorhandenen Bodenbelastung anhand der in der ÖNORM L 1075 festgelegten Grenzwerte zu beurteilen (Tabelle 15-5). Die Angaben sind zu korrigieren.

Landwirtschaft

Im Fachbericht Landwirtschaft und Boden (Einlage 4.4.1) gibt es unterschiedlichen Angaben zum Bedarf landwirtschaftlicher Flächen durch das Vorhaben. Einerseits wird in Kap. 6.3.3 ein Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen während der Betriebsphase von 1,21 ha festgestellt, wobei diese Flächen von einem einzelnen Besitzer stammen, der damit 40% seiner Gesamtfläche verliert. Andererseits geht aus Tab. 6-13 hervor, dass von der Gesamtflächenbeanspruchung während der Betriebsphase (16,55 ha) 0,17 ha auf landwirtschaftlich genutzte Flächen entfallen. Diese widersprüchlichen Angaben sind zu beseitigen.

Landschaft

Die Auswirkungsanalyse ist nicht nachvollziehbar. Eine Beschreibung der zur Bewertung der Auswirkungen herangezogenen Kriterien je definierter Bewertungsklasse, die das Ausmaß der Eingriffsintensität des Vorhabens plausibel darlegen (z.B. Flächenbeanspruchung, Veränderung der Funktionszusammenhänge wie Störungen, Einschränkung und Unterbrechung von Sichtbeziehungen, Veränderung des Erscheinungsbildes der Landschaft insbesondere charakteristischer Landschaftselemente und der Eigenart der Landschaft), ist erforderlich. Durch Verschränkung von Eingriffsintensität (der Auswirkungen) und Sensibilität (des Ist-Zustands) ist die Eingriffserheblichkeit je Kriterium zu ermitteln und zu bewerten.

Im Fachbeitrag werden laut Kapitelname in Kap. 5 die Projektwirkungen ohne Maßnahmenwirkung dargestellt (S. 79). Im selben Kapitel (5.1.1.3) wird bei der Bewertung der Auswirkungen abschließend angeführt, dass die Eingriffsintensität für die Betriebsphase durch die nachhaltige Wirkung der oben angeführten Maßnahmen als hoch eingeschätzt wird, im Vergleich zur Bauphase, deren Eingriffsintensität als sehr hoch eingestuft wird. Es ist klarzustellen, ob die Bewertung der Auswirkungen mit oder ohne Berücksichtigung der Maßnahmenwirkung erfolgt ist.

Im UVE-Bericht (Einlage 1.2.1) wird durch die Auswirkungen des Vorhabens eine sehr hohe Eingriffsintensität für die Bereiche Landschaftsbild/Stadtbild und Freizeit/Erholung festgestellt. Es ist nachvollziehbar darzulegen, wie diese Auswirkungen durch das Ergreifen von Maßnahmen auf ein „vertretbares“ Maß (UVE-Bericht, S. 168) reduziert werden.

Wildökologie/Jagd

Bei der Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen sind die unter 2.3 geforderten Ergänzungen betreffend die Ist-Situation zu berücksichtigen.

2.5. zu: Beschreibung der Maßnahmen zur Vermeidung oder zur Einschränkung wesentlicher nachteiliger Auswirkungen

Luft

Wie unter 2.4 angeführt, werden im Raum Linz die Grenzwerte für PM10 und NO₂ z.T. weit über die Einhaltefristen hinaus überschritten. Die angeführten Maßnahmen für die Bau- und Betriebsphase umfassen jedoch nur einen Teil der möglichen Maßnahmen. Es sind daher weitere Maßnahmen anzuführen, mit denen die Emissionen von PM10 und NO_x reduziert werden können.

Im Fachbeitrag Luftschadstoffe (Kap. 7.3) und im UVE-Bericht (Einlage 1.2.1, Kap. 10.3) wird angeführt, dass die Beweissicherung durch das Luftgütemessnetz des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung erfolgt. Zusätzlich wird in den Unterlagen empfohlen, temporäre Messungen durchzuführen. Da es durch das Vorhaben zu relevanten Zusatzbelastungen kommt und für den Zentralraum Linz bei PM10 und NO₂ weiterhin Grenzwertüberschreitungen prognostiziert werden, ist das bestehende Luftgütemessnetz durch die räumliche Distanz zum Vorhaben nicht geeignet, Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung in der Bau- und Betriebsphase zu überwachen. Es sind daher die empfohlenen Beweissicherungsmaßnahmen zwingend vorzusehen. Darüber hinaus sind für die Bauphase entsprechend den Belastungsschwerpunkten geeignete Beweissicherungs- und Sofortmaßnahmen vorzusehen.

Im Fachbeitrag Klima und Meteorologie (Einlage 4.8.1, S. 80) wird in Kap. 6 im Rahmen der Maßnahmenplanung angeführt, dass es durch die vorgeschlagenen Pflanzungen von Sträuchern und Bäumen sowie durch die Begrünung der Unterflurtrasse Waldeggstraße aufgrund von Photosynthese-Prozessen lebender Pflanzen zu CO₂-Reduktionen kommt. Als Richtwert wird für einen ausgewachsenen Baum ein Ausmaß von 2 t CO₂ pro Jahr angenommen. Diese Beurteilung der Maßnahmenwirksamkeit ist nicht nachvollziehbar. Nicht die Menge des aufgenommenen Kohlendioxids ist für die CO₂-Bilanz maßgeblich, sondern nur dessen langfristig (überwiegend im Holz) festgelegter Anteil. Eine Abschätzung für Fichte oder Buche ergibt eine langfristig in Stamm und Wurzel festgelegte Kohlenstoffmenge von max. 10 kg Kohlenhydrat, äquivalent ca. 15 kg CO₂, pro Baum und Jahr. Die Geltendmachung von Bepflanzung und Begrünung als Maßnahme erfordert somit eine Neuberechnung und -bewertung der Kompensationswirkung.

Im Rahmen der Neuberechnung und -bewertung der CO₂-Kompensationswirkung von Bäumen ist weiters zu berücksichtigen, dass bei jeder Neuaufforstung immer um Größenordnungen mehr Bäume gepflanzt werden als langfristig übrigbleiben. Mit der Standraumerweiterung der Einzelbäume steigt die Konkurrenz und Bäume sterben ab bzw. werden im Zuge von Durchforstungsmaßnahmen eliminiert. Führt man die Berechnungen je gepflanzten Baum für die Jahre fort – wie in der UVE durchgeführt – überschätzt man die C-Bindung auch aus diesem Grund drastisch. Daher ist der Zuwachs bzw. die C-Bindung neu gepflanzter Bäume nicht je Einzelbaum hochzurechnen, sondern je Hektar und unter Zugrundelegung altersgemäßer Stammzahlen je Fläche zu berechnen. Ertragstabellen wie sie in der Forstwirtschaft üblich sind, können hierfür eine Berechnungsgrundlage darstellen.

In den Unterlagen wurde die CO₂-Bindung der neugepflanzten Bäume zwar in die Betrachtungen zur CO₂-Emission des Vorhabens einbezogen, die CO₂-Emissionen der notwendigen Waldrodungen jedoch nicht berechnet bzw. berücksichtigt. Diese einseitige Betrachtung ist nicht zulässig und daher zu ergänzen.

Tiere/Pflanzen/Lebensräume

Um die Wirksamkeit der Maßnahme „Neugestaltung eines Reptilienlebensraums am Windflach“ beurteilen zu können, ist näher zu beschreiben, was darunter zu verstehen ist.

Die negativen Auswirkungen nächtlicher Beleuchtungen auf Insekten werden in Einlage 4.6.1 erwähnt. Im „Technischen Bericht zur Baustellenbeleuchtung“ fehlt die Angabe, welches Lichtspektrum der verwendete Lampentyp (HIT-DE 400W) emittiert. Zum Schutz der Insekten sind Lampen mit möglichst geringem UV-Anteil zu verwenden und die Scheinwerfer, insbesondere im Bereich Pöstlingberg/Urfahrwänd, nicht in Richtung bewaldeter Flächen auszurichten.

Sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase verbleiben nach Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen laut Angaben im Teilgutachten Pflanzen (besonders in Bezug auf Funktions- und Flächenverlust von Felsrasen) hohe Auswirkungen. Diese bleiben „*punktuell auf einzelne Konfliktbereiche beschränkt*“ und die Gesamtbeurteilung „*ergibt demnach vertretbare Auswirkungen*“ (S. 101). Ein nur punktueller Konflikt stellt jedoch keine ausreichende Begründung für vertretbare Auswirkungen dar. Es ist klarer zu begründen, warum hohe Auswirkungen dennoch vertretbar sind.

Eine kombinierte planliche Darstellung der Lage und Begrenzung des Naturschutzgebietes und der projektierten Maßnahmen fehlt und ist nachzureichen.

Landwirtschaft

Teile der landwirtschaftlichen Flächen im Projektgebiet werden während der Bauphase als Umschlag- und Zwischenlagerplätze temporär genutzt. In den Unterlagen wird angeführt, dass für Maßnahmen zur Lagerung, Verfüllung sowie zum Bodenaufbau die Richtlinie zur Rekultivierung von Land- und forstwirtschaftlichen Böden (BMLFUW, 2009¹⁰) herangezogen wird. Belasteter Bodenaushub bzw. Materialien auf diesen Manipulationsflächen verschlechtern die Bodenqualität auch nach der Rekultivierung.

¹⁰ http://www.bodeninfo.net/index.php?article_id=123

Zum Schutz dieser Böden vor Schadstoffeinträgen sind daher entsprechende Maßnahmen gemäß der Richtlinie zur Rekultivierung von Land- und forstwirtschaftlichen Böden (BMLFUW, 2009) für die Bauphase vorzusehen.

Lärm

In Kapitel 5.1.4.3 „Aktive Lärmschutzmaßnahmen“ der UVE wird der Einsatz von lärmarmen Fahrbelägen auf den Brückentragwerken beschrieben. Jedoch wird angeführt, dass eine technische Spezifikation des Fahrbahnbelages in der UVE nicht notwendig sei und nach Errichtung der Fahrbahn bzw. vor öffentlicher Inbetriebnahme ein Nachweis der produktspezifischen Schallerregung erbracht werden wird. In der UVE ist darzustellen, wie der projektierte Lärmschutz gewährleistet wird, wenn nach fertiggestellter Fahrbahn festgestellt wird, dass der Fahrbahnbelag nicht die erforderliche Schallminderung erbringt.

Landschaft

Die Beschreibung der Maßnahmen ist sehr cursorisch gehalten. Es ist nicht nachvollziehbar, wie die als sehr hoch bezeichnete Eingriffserheblichkeit auf ein mittleres Maß reduziert werden kann. Nähere Angaben zu den Maßnahmen sind erforderlich. Weiters sind die Maßnahmen verbindlich im Projekt vorzusehen, andernfalls können sie nicht zur Reduktion der Auswirkungen herangezogen werden.

2.6. Allgemein verständliche Zusammenfassung

In der Zusammenfassung der UVE (Einlage 1.1.3) fehlt für jeden Fachbereich bzw. jedes Schutzgut die Darstellung der bestehenden Situation (Ist-Zustand). Für die Bewertung der Auswirkungen stellt jedoch die Sensibilität des Ist-Zustands (gegenüber Eingriffen) einen wesentlichen Parameter dar, ohne den die erfolgte Beurteilung der Auswirkungen nicht nachvollzogen werden kann. Eine kurze Beschreibung der wesentlichen Aspekte des Ist-Zustands ist daher für jeden Fachbereich bzw. jedes Schutzgut zu ergänzen.

Abfall

Die abfallwirtschaftliche Situation für das gegenständliche Projekt wurde in der Zusammenfassung mit Ausnahme des Themenbereichs „Altlasten“ nicht dargestellt. Dies ist hinsichtlich der wichtigsten Abfallfraktionen (Art, Menge, Verwertung/Entsorgung) im Hinblick auf das Thema Emissionen zusammenfassend zu ergänzen.

3. Empfehlungen

3.1. zu: Beschreibung des Vorhabens

3.1.1. Rückstände und Emissionen

Die in der Bauphase anfallenden Abfälle werden in Tab. 3-26 (Baukonzept und Materialbewirtschaftung, Einlage 2.7.1, S. 71) in Form einer Auflistung von möglichen Abfallarten unter Angabe der Schlüsselnummer und der Möglichkeit zur Verwertung/Entsorgung dargestellt. Zur besseren Übersicht über das Abfallaufkommen sollten die bereits bekannten Mengen, die in anderen Kapiteln beschrieben werden (wie z.B. nicht verwertbarer Tunnelausbruch oder Bodenaushub, Abbruch aus bestehendem Tragwerk (Beton oder Stahl), etc.) den in der Tabelle genannten Abfallarten (und Schlüsselnummern) zugeordnet werden.

3.2. Übersicht über die wichtigsten anderen geprüften Lösungsmöglichkeiten

In den Unterlagen (E 1.1.3, S. 8,) wird Folgendes angeführt: *„Generelle Zielsetzung und Motivation der A 26 Linzer Autobahn ist eine umfassende und nachhaltige Lösung dringender Probleme im Bereich des Individualverkehrs im Raum Linz. Aufgrund der Überlastung des innerstädtischen Straßennetzes resultieren tagtäglich hohe Reisezeitverluste und erhebliche Umweltbelastungen im dicht besiedelten innerstädtischen Bereich“*. Dass die A 26 eine Lösung der überlasteten Verkehrssituation in Linz herbeiführt, ist nicht nachvollziehbar, da die Auswirkungen solcher Autobahnringe bereits bekannt und in Studien dokumentiert sind:

So beschreibt etwa KNOFLACHER¹¹ (2007), dass derartige Projekte zu Zersiedlung und Verlagerung der Stadtwirtschaft an die Peripherie, den „Speckgürtel“, führen und damit auch die Vernichtung und der Niedergang der innerstädtischen Wirtschaft verbunden sind. Als Beispiel dafür wird die Südosttangente in Wien angeführt, eine seinerzeit sechsspurige, heute durch die herkömmliche Verkehrsplanung auf acht Fahrstreifen erweiterte tangentielle städtische Autobahn: *„Früher wurde der Verkehr durch die Schlachthausgasse abgewickelt, was – nach Auffassung der Betreiber dieses Projektes – aufgrund der Staus und Abgase zu unhaltbaren Zuständen für die Bevölkerung in diesem Straßenzug geführt hat“...“Im ersten Jahr nach der Eröffnung der Autobahn reduzierte sich der Autoverkehr in der Schlachthausgasse auf rund ein Drittel der vorherigen Verkehrsbelastungen. Dann setzte die Wirkung des Systems ein. Zehn Jahre später war in der Schlachthausgasse 20 % mehr Autoverkehr als vorher, statt 22.000 waren es nun 26.000 Fahrzeuge täglich und auf der neu ausgebauten sechsspurigen Autobahn noch 80.000 Fahrzeuge zusätzlich. Strukturen wurden durch die Autobahn an die Peripherie bzw. außerhalb der Verwaltungsgrenzen der Stadt Wien verlagert, das System passte sich dem neuen Verkehrssystem an. Nicht nur die Autofahrer, auch die Wirtschaft nutzte ihre Vorteile – allerdings zum Nachteil der Stadt und ihrer Wirtschaft.*

¹¹ KNOFLACHER, H. (2007): Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung: Verkehrsplanung, Böhlau Verlag, Wien, ISBN-13: 978-3-205-77626-0, 384 S. m. 262 Abb.

Aufgrund der vorliegenden Erfahrungen mit Verkehrsprojekten dieser Art sollten andere Lösungsmöglichkeiten, die anstelle des MIV die Situation des ÖV verbessern, untersucht und umgesetzt werden.

3.3. Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt

Lärm

Das gegenständliche Vorhaben führt zu projektbedingten Pegelanhebungen von bis zu +5dB u. a. in derzeitigen Erholungsgebieten. Der Mediziner bewertet diese Erhöhung als „geringe verbleibende Auswirkung“. Es sollte im medizinischen Gutachten angeführt werden, worauf sich diese Annahmen stützen.

Luft

Im UVE-Bericht (Einlage 1.2.1, Kap. 9.1.1.1) wird für die Bauphase auf Tab. 55 und 56 der Einlage 4.8.2 verwiesen. Diese Tabellen zeigen jedoch Werte für die Betriebsphase. Die Angabe sollte daher entsprechend korrigiert werden.

gemäß § 6 Abs. 2 Z 32 UKG

Mag. Georg Rebernik