



Genehmigungsverfahren



A 26 Linzer Autobahn (Westring)

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

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

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

Kontaktaufnahme mit den Sachverständigen der Behörde

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

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

Genehmigungsverfahren

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

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

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

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

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

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



Genehmigungsverfahren

BMVIT

A 26 Linzer Autobahn (Westring)

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

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

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

Forderungen von Sachverständigen aus dem UVP-Vorverfahren

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

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

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

Genehmigungsverfahren

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

(3) Im Rahmen der Stellungnahme zum UVE-Konzept im Vorverfahren gemäß § 4 UVP-G 2000 forderte der Sachverständige für den Fachbereich Luft, dass in den Unterlagen zur UVP für die NO_x-Zusatzbelastung die Isolinie⁷³ für 1 % des Langzeitgrenzwertes als Modelliergrenze auszuweisen sei. Da diese in den Einreichunterlagen nicht enthalten war, forderte die Behörde erneut die planliche Darstellung der Isolinie im Rahmen des Verbesserungsauftrags. Die ASFINAG kam dieser Forderung mit Vorlage der geänderten Projektunterlagen im April 2009 nach.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Genehmigungsverfahren

Einreichung in
Verwirklichungsab-
schnitten

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

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

(2) Infolge der geplanten Einreichung des Vorhabens in drei Verwirklichungsabschnitten mit unterschiedlichen Verkehrsfreigabezeitpunkten ist die Umweltverträglichkeit sowohl für jeden einzelnen Verwirklichungsabschnitt als auch für das Gesamtprojekt nachzuweisen. Durch die Errichtung in drei Bauetappen können Nachbarn⁷⁴ in jedem Verwirklichungsabschnitt von Projektwirkungen unterschiedlich betroffen sein. Auch die Untersuchungsräume sind nun für die einzelnen Abschnitte unterschiedlich festzulegen⁷⁵. Ebenso gestaltete sich die Wahl der geeigneten Prognosezeitpunkte aufgrund der langen Verwirklichungsdauer des Vorhabens als schwierig⁷⁶.

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

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

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

A 26 Linzer Autobahn (Westring)

45.2 Nach Ansicht des RH war durch die Einreichung des Vorhabens A 26 Süd in drei Verwirklichungsabschnitten eine wesentliche Erhöhung der Komplexität des Verfahrens und des Verfahrensrisikos⁷⁷ zu erwarten.

**Zusammenfassende
Beurteilung**

46 Zusammenfassend gelangte der RH zu folgender Beurteilung:

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

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

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

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

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

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

Zusammenfassende Beurteilung

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

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

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

47 Zusammenfassend hob der RH nachfolgende Empfehlungen hervor:

ASFINAG

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

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

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

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

BMVIT

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

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

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

Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen

- (8) Auf die Anwendung des Investorenservice auch auf teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren wäre hinzuwirken. (TZ 43)
- ASFINAG und BMVIT
- (9) Im Rahmen des Umweltverträglichkeitsprüfungs-Verfahrens sollten unterschiedliche Sichtweisen zwischen der Projektwerberin und der Behörde bzw. ihren Sachverständigen im Vorfeld der Projekteinreichung thematisiert werden. Bei neuen Lösungsansätzen wäre eine Information der Behörde bereits im Zuge der Erstellung der Unterlagen sinnvoll. (TZ 38)
- (10) Die Beurteilungsgrundlagen für die einzelnen Fachbereiche sollten verbessert und möglichst vor der Einreichung der Unterlagen zum Umweltverträglichkeitsprüfungs-Verfahren abgeklärt werden. (TZ 41, 43)
- Landeshauptstadt
Linz
- (11) Das Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Linz sollte aktualisiert werden. (TZ 29)
- Land Oberösterreich
und Landeshaupt-
stadt Linz
- (12) Der Forderung des Gesamtverkehrskonzepts Oberösterreich 2008 nach einem umfassenden Verkehrsentwicklungskonzept für den Linzer Großraum unter Einbeziehung aller betroffenen Gemeinden und Fachdienststellen des Landes sollte aufgegriffen und ihm sollte in absehbarer Zeit nachgekommen werden. (TZ 28)
- (13) Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sollte gleichzeitig mit dem Bau der A 26 Süd weiter forciert werden, um die prognostizierten Verkehrszunahmen abfangen und eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr erreichen zu können. (TZ 31)
- (14) Die Planung und Errichtung von Park & Ride-Anlagen sollten in Abstimmung mit dem Nahverkehrsprogramm für den Großraum Linz und mit dem Bau der „Mühlkreisbahn NEU“ durchgeführt werden. Die Errichtung dieser Anlagen sollte parallel zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs erfolgen. (TZ 32)

ANHANG

Anhang I: Verkehrsprognosen

Anhang II: Entscheidungsträger des überprüften Unternehmens

Anmerkung:
im Amt befindliche Entscheidungsträger in Blaudruck

R
H

Verkehrszahlen, Verkehrsprognosen

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

ANHANG I

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

Quelle: ASFINAG



ANHANG II
Entscheidungsträger

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG)

Aufsichtsrat

Vorsitzender

Dr. Johann QUENDLER
(12. Juni 2002 bis 29. Dezember 2006)

Dr. Eduard SAXINGER
(29. März 2007 bis 24. Juni 2010)

Dr. Claudia KAHR
(seit 24. Juni 2010)

Stellvertreter des
Vorsitzenden

Dipl.-Ing. Michael RAMPRECHT
(13. März 2002 bis 29. März 2005)

Dipl.-Ing. Herbert KASSER
(29. März 2005 bis 27. Juni 2007)

Dipl.-Ing. Horst PÖCHHACKER
(seit 24. Mai 2007)

Vorstand

Vorsitzender

Dipl.-Ing. Alois SCHEDL
(seit 25. Oktober 2007)

Mitglied

Dipl.-Ing. Franz LÜCKLER
(15. September 2001 bis 25. Oktober 2007)

Ing. Mag. Christian TRATTNER
(11. Februar 2002 bis 25. Oktober 2007)

Ing. Mathias REICHOLD
(1. Juli 2006 bis 25. Oktober 2007)

Dr. Klaus SCHIERHACKL
(seit 25. Oktober 2007)



Wien, im Oktober 2012

Der Präsident:

Dr. Josef Moser

**R
H**



Bisher erschienen:

- Reihe Bund 2012/1 Bericht des Rechnungshofes
- Salzburger Festspielfonds
 - Spitzensportförderung und Maßnahmen im Zusammenhang mit Team Rot-Weiß-Rot
 - Drittmittelverwaltung sowie Forschungsverwertung an den Technischen Universitäten Graz und Wien; Follow-up-Überprüfung
 - Wiener Linien - 3. Ausbauphase U1 und U2; Follow-up-Überprüfung
 - Effizienz und Qualität des Berufsschulwesens; Follow-up-Überprüfung
- Reihe Bund 2012/2 Bericht des Rechnungshofes
- Flugrettung mit Schwerpunkten in den Ländern Salzburg und Tirol
 - Anti-Claimmanagement und Korruptionsbekämpfung bei Straßen- und Bahnbauvorhaben
 - Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie hinsichtlich Fließgewässer auf Ebene des Bundes sowie in den Ländern Niederösterreich, Salzburg, Steiermark und Tirol
 - Künstlerhilfe-Fonds
 - Berufsberatungseinrichtungen an der Universität Wien und an der Technischen Universität Wien
- Reihe Bund 2012/3 Bericht des Rechnungshofes
- Beschaffungsvorgang „Elektronische Aufsicht“
 - Kosten der medizinischen Versorgung im Strafvollzug
 - Verfahrensdauer im zivilgerichtlichen Verfahren; Follow-up-Überprüfung
 - Sanitätswesen im Bundesheer; Follow-up-Überprüfung
- Reihe Bund 2012/4 Bericht des Rechnungshofes
- Finanzierung der Landeslehrer
- Reihe Bund 2012/5 Bericht des Rechnungshofes
- Verwaltungsreforminitiative „Register der Bundesverwaltung“
 - Österreichisches Institut für Sportmedizin
 - Personalmaßnahmen des BMLVS im Rahmen von Reorganisationen
 - Nachhaltiger Güterverkehr - Intermodale Vernetzung
- Reihe Bund 2012/6 Bericht des Rechnungshofes
- Gemeinsame Prüfung aller lohnabhängigen Abgaben (GPLA)
 - ASFINAG Verkehrstelematik; Follow-up-Überprüfung
 - AIT Austrian Institute of Technology; Follow-up-Überprüfung
 - Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H.
 - Frauenförderung; Follow-up-Überprüfung

Reihe Bund 2012/7

Bericht des Rechnungshofes

- Erhaltungsmaßnahmen bei Autobahnen und Schnellstraßen
- EU-Finanzbericht 2010
- LEADER 2007 bis 2013
- Österreichisches Patentamt

Reihe Bund 2012/8

Bericht des Rechnungshofes

- ÖBB-Öffentlichkeitsarbeit
- ASFINAG Bau Management GmbH hinsichtlich der Errichtung der 2. Röhre des Tauerntunnels
- Privatisierung der Dorotheum GmbH
- Anpassung an den Klimawandel auf Ebene der Länder Salzburg und Tirol
- Härteausgleichsfonds in der Pensionsversicherung

Reihe Bund 2012/9

Bericht des Rechnungshofes

- Bankenpaket
- Pensionsvorsorge ausgewählter freier Berufe (Architekten, Ingenieurkonsulenten und Rechtsanwälte)
- Ländlicher Wegebau, geförderte Baumaßnahmen der Länder Burgenland, Niederösterreich und Oberösterreich
- Auswirkungen der Personalhoheit auf die Gesamtkostensituation der Universität Wien und der Wirtschaftsuniversität Wien; Follow-up-Überprüfung
- ÖBB: Langsamfahrstellen; Follow-up-Überprüfung
- Reisegebührenvorschrift des Bundes; Follow-up-Überprüfung

