

Prüfung der ASFINAG - Neubauprojekte

PROJEKTDATENBLATT

Bericht zur Vorlage an das

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI)

S 10 MÜHLVIERTLER SCHNELLSTRASSE RAINBACH NORD – STAATSGRENZE BEI WULLOWITZ



INHALTSVERZEICHNIS

0	Veranlassung	4
1	Projekt – Steckbrief	5
2	Das Projekt	8
2.1	Kurzbeschreibung	8
2.2	Eckdaten	11
2.3	Verkehrsprognose	11
2.4	Projektziele	12
2.5	Verfahrensstand	13
2.5.1	UVP- Verfahren (1. teilkonzentriertes Verfahren, 1. Instanz)	13
2.5.2	Landesrechtliche Verfahren (2. teilkonzentriertes Verfahren, 1. Instanz,)	13
2.5.3	SP-V	13
2.5.4	Conclusio	13
2.6	Historie und Variantenauswahl	14
2.6.1	Korridoruntersuchung und Variantenuntersuchung (2001–2006)	14
2.6.2	Einreichprojekt (2007)	14
2.6.3	Projektstopp (2007)	14
2.6.4	Vorstudie (2013)	14
2.6.5	Trassenstudie (2022)	15
2.6.6	Vorprojekt (2024)	15
2.6.7	UVP Vorverfahren (2024)	16
2.6.8	Begründung der Variantenauswahl	16
3	PRÜFKRITERIEN	19
3.1	Wirtschaftlichkeit	19
3.1.1	Gesamtkosten	19
3.1.2	Gesamtkosten / km	19
3.1.3	Nutzen—Kosten—Untersuchung	19
3.2	Effizienz	20
3.2.1	Gesamtkosten / Kfz (DTV)	20
3.2.2	Entlastungswirkung	21
3.2.3	Wirkung Erreichbarkeiten	24
3.2.4	Erfüllung Planungsziele	24
3.2.5	Erfordernis Lückenschluss / TEN	26
3.2.6	Kritische Infrastruktur	27
3.3	Effizienz: Volkswirtschaftliche Impulssetzung	28

3.3.1	Grundlagen.....	28
3.3.2	Bauphase	28
3.3.3	Betriebsphase.....	30
3.3.4	Zusammenführung Bau- und Betriebsphase	31
3.3.5	Weitere volkswirtschaftliche Aspekte	32
3.4	Nachhaltigkeit	35
3.4.1	Ökologische Aspekte.....	35
3.4.2	Ökonomische Aspekte	38
3.4.3	Soziale Aspekte.....	38
4	Schlussfolgerungen	41
5	Erstellung	42

0 VERANLASSUNG

Vorliegende Aufbereitung stellt eine Zusammenschau wesentlicher Projektedaten des Projektes S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wullowitz dar, welche als Grundlage für weitere Entscheidungen durch das BMIMI auf Basis des Entschließungsantrags einzelner Abgeordnete zum Nationalrat betreffend die „Prüfung der ASFINAG-Neubauprojekte“ (26.03.2025) dienen kann.

„Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, wird aufgefordert, dem Regierungsprogramm entsprechend zeitnah die noch nicht genehmigten Neubauprojekte der ASFINAG hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlichen Impulssetzung zu prüfen sowie eine entsprechende Priorisierung durchzuführen.

...weilers:

Das Regierungsprogramm sieht vor, dass „zur Ankurbelung der heimischen Wirtschaft sowie zur dringend notwendigen Entlastung der Bevölkerung von Durchzugsverkehr und dessen negativen Begleiterscheinungen sollen Autobahnen und Schnellstraßen (im Bundesstraßengesetz angeführt), die bereits über eine Genehmigung verfügen (z.B. S 1 Spange), schnellstmöglich realisiert werden und anhängige Verfahren und Planungen zügig weitergeführt werden.“

Ebenso sieht das Regierungsprogramm vor, dass „für das weitere aktuelle ASFINAG Bauprogramm eine begleitende Prüfung hinsichtlich der Effektivität durchgeführt wird, ohne dadurch Verzögerungen bei den Verfahren und den Projektrealisierungen zu verursachen, mit dem Ziel bei positiver Prüfung die Fertigstellung/Realisierung zu verfolgen.“

Für die vorliegende Aufbereitung wurde auf bestehende Daten aus den Genehmigungsunterlagen zur UVP zurückgegriffen. Weiters wurden, wo erforderlich und zeitlich möglich, auf die Fragestellung heruntergebrochene Detailanalysen durchgeführt.

1 PROJEKT – STECKBRIEF

S 10 Mühlviertler Schnellstraße													
Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wullowitz													
Projektbeschreibung	<p><u>Bundesland: Oberösterreich</u></p> <p>Neubau einer 8,8 km langen hochrangigen Straßenverbindung im nordöstlichen Mühlviertel zwischen der Halbanschlussstelle Rainbach Nord (Ausbauende des in Bau befindlichen S10-Abschnitts) bis zur Staatsgrenze bei Wullowitz (Ausbauende der in Bau befindlichen tschechischen D 3 Abschnitt Südböhmen). Als E 55 (Europastraße) bedeutet sie die Anbindung an den europäischen Korridor 4 (Prag – Brünn – Wien) und stellt den Lückenschluss der hochrangigen Straßenverbindung in Österreich dar. Durch die Umsetzung des Vorhabens erfolgt eine Bündelung des Verkehrs auf dem hochrangigen Straßennetz, die Entlastung der bestehenden B 310 Mühlviertler Straße sowie der Ortsdurchfahrten von Kerschbaum, Dorf Leopoldschlag, Hiltchen, Leitmannsdorf und Wullowitz.</p>												
Projektziele	<p>Verkehrliche Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung einer hochrangigen, leistungsfähigen Fernverkehrsverbindung Richtung Tschechien und Einbindung in das hochrangige Transeuropäische Straßennetz (TEN-V-Netzwerk) • Verkehrsentslastung auf der bestehenden B 310 und damit einhergehend Immissionsentslastung in den angrenzenden Siedlungsbereichen • Verbesserung der regionalen Anbindung des nordöstlichen Mühlviertels an den Linzer Zentralraum. • Erhöhung der Verkehrssicherheit <p>Raum- und Umweltziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimierung der künftigen Belastungen des Schutzgutes Mensch (Lärm und Luftschadstoffe) • Minimierung der künftigen Belastungen bei den Schutzgütern Mensch, Tiere und Pflanzen, Wasser, Sach- und Kulturgüter sowie Landschafts- und Ortsbild • Errichtung von umfangreichen Umweltschutzmaßnahmen, wo Belastungen nicht vermieden bzw. minimiert werden können <p>Bauliche und technische Ziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Errichtung einer leistungsfähigen Schnellstraße gem. aktuellem Stand der Technik • Minimierung des Realisierungsrisikos • Schaffung einer verlässlichen, innovativen und nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturanlage unter Berücksichtigung der Errichtungs- und Erhaltungskosten 												
Eckdaten	<table border="1"> <tr> <td>Streckenlänge</td> <td>rd. 8,8 km</td> </tr> <tr> <td>Streckencharakteristik</td> <td>freier Streckenverlauf mit Unter- und Überführungen keine Tunnelstrecken</td> </tr> <tr> <td>Anzahl Knoten/ Anschlussstellen</td> <td>Halbanschlussstelle Rainbach Nord - Richtung Norden Halbanschlussstelle Leopoldschlag - Richtung Süden</td> </tr> <tr> <td>Regelquerschnitt</td> <td>durchgehend 2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn mit Mitteltrennung und Abstellstreifen</td> </tr> <tr> <td>Verkehrsprognose</td> <td>DTVw Prognose (Jahr 2040): HAST Rainbach Nord – HAST Leopoldschlag: rd. 20.500 HAST Leopoldschlag – Staatsgrenze: rd. 17.500</td> </tr> <tr> <td>Teil des TEN-V</td> <td>ja</td> </tr> </table>	Streckenlänge	rd. 8,8 km	Streckencharakteristik	freier Streckenverlauf mit Unter- und Überführungen keine Tunnelstrecken	Anzahl Knoten/ Anschlussstellen	Halbanschlussstelle Rainbach Nord - Richtung Norden Halbanschlussstelle Leopoldschlag - Richtung Süden	Regelquerschnitt	durchgehend 2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn mit Mitteltrennung und Abstellstreifen	Verkehrsprognose	DTVw Prognose (Jahr 2040): HAST Rainbach Nord – HAST Leopoldschlag: rd. 20.500 HAST Leopoldschlag – Staatsgrenze: rd. 17.500	Teil des TEN-V	ja
Streckenlänge	rd. 8,8 km												
Streckencharakteristik	freier Streckenverlauf mit Unter- und Überführungen keine Tunnelstrecken												
Anzahl Knoten/ Anschlussstellen	Halbanschlussstelle Rainbach Nord - Richtung Norden Halbanschlussstelle Leopoldschlag - Richtung Süden												
Regelquerschnitt	durchgehend 2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn mit Mitteltrennung und Abstellstreifen												
Verkehrsprognose	DTVw Prognose (Jahr 2040): HAST Rainbach Nord – HAST Leopoldschlag: rd. 20.500 HAST Leopoldschlag – Staatsgrenze: rd. 17.500												
Teil des TEN-V	ja												

	Lückenschluss	ja
Verfahren	UVP	offen Einreichung zur UVP ist im Herbst 2025 vorgesehen
	Materienrechte	offen Einreichung zum 2. tlk. Verfahren (Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001, Oö. Straßengesetz 1991) ist im Frühjahr 2026 vorgesehen
	SPV	nein
	Sonstiges	-
Projektstatus	möglicher Baustart	2028
	Bauprojekt	Kick-Off Ausschreibungsplanung Frühjahr 2026
	Einreichprojekt	laufend
Wirtschaftlichkeit	Gesamtkosten	325,5 Mio EUR
	Gesamtkosten / km	~ 37 Mio EUR / km
	besondere kostenbestimmende Faktoren	keine
Effizienz	Entlastungswirkung Haupttrouten	Entlastung der Ortsgebiete an der B 310 (Kerschbaum, Dorf Leopoldschlag, Hiltchen, Leitmannsdorf, Wulowitz)
	Wirkung Erreichbarkeiten	Reduktion werktägliche Reisezeit um 7,3% gegenüber Referenzplanfall 2040 \triangleq ~24.057.100 €/Jahr
	Erfüllung Planungsziele	vollständig erreicht
Nachhaltigkeit	Ökologische Aspekte - Fläche und Boden	Flächenverbrauch <ul style="list-style-type: none"> • rd. 78 ha Neuversiegelung <ul style="list-style-type: none"> • rd. 34 ha
	Ökologische Aspekte - Schutzgebiete	Kein direkter Eingriff in Schutzgebiete <ul style="list-style-type: none"> • Wasserschutzgebiet „Hiltchen-Eisenhut-Tal“ rd. 400 m Entfernung zum Vorhaben • Europaschutzgebiet „Maltsh“ (Vogelschutzgebiet und FFH-Gebiet) rd. 100 m Entfernung vom Vorhaben
	Ökologische Aspekte - Ökologische Ausgleichsflächen	Ökologische Maßnahmenflächen: <ul style="list-style-type: none"> • vsl. zwischen 80 - 100 ha (~9 - 11 ha/km) • Verhältnis Flächenverbrauch zu MN-Flächen: ~1:1,15 • Verhältnis Neuversiegelungsfläche zu MN-Fläche: ~1:2,65
	Ökologische Aspekte - Vernetzung	Vernetzung wiederhergestellt durch Grünbrücken und Kleintierdurchlässe sowie umfassende Schaffung von Vernetzungselementen
	Ökonomische Aspekte	Verbesserung regionaler und internationaler Erreichbarkeiten

S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wullowitz
Prüfung der ASFINAG - Neubauprojekte

ASFINAG

		Stärkung sowie Vernetzung der Wirtschaftsstandorte Oberösterreich und Tschechien
	Soziale Aspekte - Immissionsschutz	Entlastungswirkungen in Ortsdurchfahrten Kerschbaum, Dorf Leopoldschlag, Hiltchen, Leitmannsdorf, Wullowitz
	Soziale Aspekte - Verkehrssicherheit	Verringerung des Unfallpotentials
Volkswirtschaftliche Impulssetzung	Bauphase	Für die Bauphase wird eine Gesamtwertschöpfung von 220 Mio. € geschätzt, sowie ein damit verbundenes Aufkommen an Steuern und Abgaben von rund 75 Mio. €.
	Betrieb	Für die Betriebsphase ergibt sich eine Gesamtwertschöpfung in Höhe von 230 Mio. €, wobei der Großteil auf die Verbesserung der Standortqualität der Regionen durch Reisezeitverkürzungen entfällt.
	Barwert	Eine Barwertbetrachtung für die Bau- sowie eine Betriebsphase von 30 Jahren ergibt einen Nutzenbarwert der induzierten Wertschöpfung von rund 420 Mio. €, der einem Kostenbarwert von 266 Mio. € gegenübersteht.
	Weitere volkswirtschaftliche Aspekte	Nicht monetär abgebildet sind zusätzliche positive Aspekte wie Verkehrssicherheit, Stauvermeidung, Unfallrisiko oder Lebensqualität.
Sonstiges	Abhängigkeiten Drittprojekte	Lückenschluss mit D 3 (Fertigstellung 2027) auf CZ Seite
	Sonstige Aspekte	-
Schlussfolgerung	Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftliche Impulssetzung sind aus Sicht der ASFINAG gegeben.	

2 DAS PROJEKT

S 10 Mühlviertler Schnellstraße

Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wullowitz

2.1 KURZBESCHREIBUNG

Vorhabenabgrenzung

Die S 10 Mühlviertler Schnellstraße ist als Teilabschnitt des Korridors Linz-Prag Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und wird als autobahnähnliche, vierstreifige Schnellstraße mit Abstellstreifen und Mitteltrennung ausgeführt. Als E 55 (Europastraße) bedeutet sie die Anbindung an den europäischen Korridor 4 (Prag – Brünn – Wien).

Die S 10 ist daher ein Verkehrsinfrastrukturprojekt von regionaler, nationaler und internationaler Bedeutung. Sie schließt an das Ausbauende der bestehenden A 7 Mühlkreis Autobahn nördlich von Linz an und endet an der österreichisch / tschechischen Staatsgrenze bei Wullowitz.

Die S 10 wird in drei Umsetzungsphasen errichtet, wobei die S 10 Süd (Unterweikersdorf – Freistadt) bereits fertiggestellt ist und sich der erste Ausbauabschnitt der S 10 Nord zwischen Freistadt und Rainbach Nord (S 10 Nord A) in Bau befindet. Die Verkehrsfreigabe erfolgt im Jahr 2027.

Auf tschechischer Seite wird direkt anschließend an die S 10 die Autobahn D 3 Südböhmen errichtet. Am 21.12.2024 wurde die Umfahrung Budweis bis Kaplice nádraží für den Verkehr freigegeben. Für die derzeit in Bau befindlichen Abschnitte Kaplice nádraží – Nažidla und Nažidla – Dolní Dvořiště, Staatsgrenze ist eine Verkehrsfreigabe 2026/2027 geplant.

Gegenstand des Berichts ist die Neuerrichtung des zweiten Ausbauabschnittes der S 10 Nord zwischen Rainbach Nord und der Staatsgrenze bei Wullowitz („S 10 Nord B“). Er beginnt nördlich von Rainbach im Mühlkreis (S 10 km 28+876,689) und endet beim Grenzübergang Wullowitz (S 10 km 37+673,253). Die Trasse verläuft nahe der bestehenden B 310 und umfährt die an der B 310 liegenden Ortschaften Kerschbaum, Dorf Leopoldschlag, Hiltchen, Leitmannsdorf und Wullowitz. Die Länge des gegenständigen Streckenabschnitts beträgt etwa 8,8 km.

Vorhabensbeschreibung

Von der Halbanschlussstelle Rainbach Nord ausgehend führt die Trasse in nordöstliche Richtung. Anschließend verläuft sie über die gesamte Teilabschnittslänge in einem langgezogenen Linksbogen östlich an Kerschbaum im Waldrandbereich in offener Trassenführung vorbei. Die Trasse befindet sich dabei überwiegend in einer Einschnittslage.

Im Anschluss wird die Trasse in Form eines Linksbogens weiter in Richtung Nordwesten geführt. Dabei quert die neue S 10-Trasse den Bestand der B 310 schleifend auf Höhe des bestehenden Parkplatzes bei der

Einbindung der L 1481 in die B 310. In diesem Bereich wird die Halbanschlussstelle (HAST) Leopoldschlag mit Anbindung Richtung Süden, bzw. von Süden kommend errichtet. Im Anschluss an die HAST Leopoldschlag erfolgt die Errichtung eines Verkehrskontrollplatzes westlich der Trasse. Die S 10 umfährt den Ort Dorf Leopoldschlag im Westen im Zuge eines langgezogenen Rechtsbogens, am Waldrand bzw. durch eine Waldfläche verlaufend, und führt danach über einen Linksbogen wieder an den Bestand der B 310 heran.

Danach folgt die Trasse der S 10 Nord B weiter dem bestehenden Verlauf der B 310 über einen kurzen Rechtsbogen in eine Bogenfolge entlang der Ortsteile Neu Maria Schnee, Hiltschen und Leitmannsdorf. Am nördlichen Ortsende von Leitmannsdorf quert die S 10 Nord B-Trasse den Bestand der B 310 im Zuge eines Rechtsbogens und wird daran anschließend mit einem Linksbogen und einer abschließenden Gerade an der Staatsgrenze an die D 3 angebunden.



Abbildung 2-1: Streckengrafik S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wullowitz

2.2 ECKDATEN

- **Streckenlänge**
 - ca. 8,8 km
 - keine Tunnelstrecken
- **Anzahl Knoten, ASt.**
 - Halbanschlussstelle Rainbach Nord - Richtung Norden
 - Halbanschlussstelle Leopoldschlag - Richtung Süden
- **Regelquerschnitt**
 - 2 + 2 mit Mitteltrennung und Abstellstreifen

2.3 VERKEHRSPROGNOSE

Für das Einreichprojekt 2025 wurden Verkehrsmodellberechnungen für das Analysejahr 2023 und für die Prognosejahre 2030 und 2040 modelliert. In der Prognose wurden langfristige Strukturveränderungen berücksichtigt.

Die Verkehrsuntersuchung zeigt, dass es auf der bestehenden B 310 Mühlviertler Straße zwischen Rainbach im Mühlkreis und der Staatsgrenze bei Wullowitz bis zum Jahr 2040 zu einer deutlichen Zunahme des Straßenverkehrs kommen wird. Südlich von Kerschbaum wird der Zuwachs ohne Ausbau der S 10 Mühlviertler Schnellstraße ca. +129% im Kfz-Verkehr (ca. +11.300 Kfz/24h) und ca. +22% im Lkw-Verkehr (ca. +530 Lkw/24h), südlich von Wullowitz ca. +136% (ca. +10.050 Kfz/24h) im Kfz-Verkehr und ca. +18% im Lkw-Verkehr betragen (+410 Lkw/24h). Auf der L 1481 Leopoldschlager Straße nimmt der Verkehr südwestlich von Leopoldschlag um ca. +45% (ca. +430 Kfz/24h) bzw. um ca. +83% im Lkw-Verkehr (ca. +50 Lkw/24h) zu.

Durch den Ausbau der S 10 von Rainbach Nord bis zur Staatsgrenze bei Wullowitz kommt es im Vorhabensplanfall 2040 im Vergleich zum Nullplanfall 2040 zu deutlichen Abnahmen auf der B 310 Mühlviertler Straße. Der Kfz-Verkehr nimmt um bis zu ca. -98% und der Lkw-Verkehr um bis zu -99% ab.

Die Verkehrsleistung im Motorisierten Individualverkehr (Kfz-km/Werktag) kann, aufgrund der Errichtung der S 10 Mühlviertler Schnellstraße im Abschnitt Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wullowitz, im Prognosejahr 2040 im untergeordneten Straßennetz um ca. – 45 % (ca. –122.130 Kfz-km/Werktag) deutlich reduziert werden.

Die Auswirkungen der S 10 im Abschnitt Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wullowitz auf die Verkehrssicherheit wurde anhand des Indikators Veränderung der Anzahl der Personenschadenumfälle berechnet. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden (UPS) reduzieren sich im Prognosejahr 2040, durch die Errichtung der S 10 Mühlviertler Schnellstraße, um ca. – 33 % (ca. - 25 Unfälle pro Jahr) deutlich, was zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit beiträgt.

Zusätzlich kommt es durch die Errichtung der S 10 Mühlviertler Schnellstraße im Abschnitt Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wullowitz zu Reisezeitverkürzungen. Denn durch den Ausbau der hochrangigen

Straßeninfrastruktur wird generell der verlagerbare Verkehr aus dem untergeordneten (Landes- und) Gemeindestraßennetz auf das hochrangige Straßennetz gebündelt, wodurch es aufgrund des Ausbaustandards

2.4 PROJEKTZIELE

Die B 310 Mühlviertler Straße ist eine der stärkst belasteten Straßenabschnitte Oberösterreichs und eine wichtige Straßenverbindung vom nordöstlichen Mühlviertel bzw. von Tschechien in die oberösterreichische Landeshauptstadt Linz. Die S 10 Mühlviertler Schnellstraße soll in Zukunft in das hochrangige Transeuropäische Straßennetz (TEN-V-Netz) eingebunden werden. Als solche Verbindung hat sie eine wichtige Funktion im Fernverkehr, bringt Entlastung von stark belasteten Ortsdurchfahrten und dient als regionale Anbindung des nordöstlichen Mühlviertels an den Linzer Zentralraum.

Mit diesem zweiten Ausbauabschnitt der S 10 Nord wird dem stetig steigenden Verkehrsaufkommen entlang dieser Achse sowie dem langfristigen Ausbauziel einer durchgehenden hochrangigen Straßenverbindung bis zur österreichisch-tschechischen Staatsgrenze bei Wullowitz Rechnung getragen. Die S 10 im gegenständigen Abschnitt von Rainbach Nord bis zur Staatsgrenze bei Wullowitz und die Anbindung an die tschechische Autobahn D 3 bildet den Lückenschluss des Korridors Linz – Prag auf österreichischer Seite.

Mit dem Bau der S 10 Mühlviertler Schnellstraße werden folgende Ziele erfüllt:

Verkehrliche Ziele

- Schaffung einer hochrangigen, leistungsfähigen Fernverkehrsverbindung Richtung Tschechien und Einbindung in das hochrangige Transeuropäische Straßennetz (TEN-V-Netz)
- Verkehrs- und Lärmentlastung auf der bestehenden B 310 und damit einhergehend Immissionsentlastung in den angrenzenden Siedlungsbereichen
- Verbesserung der regionalen Anbindung des nordöstlichen Mühlviertels an den Linzer Zentralraum.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Raum- und Umweltziele

- Minimierung der künftigen Belastungen des Schutzgutes Mensch (Lärm und Luftschadstoffe)
- Minimierung der künftigen Belastungen bei den Schutzgütern Mensch, Tiere und Pflanzen, Wasser, Sach- und Kulturgüter sowie Landschafts- und Ortsbild
- Errichtung von umfangreichen Umweltschutzmaßnahmen, wo Belastungen nicht vermieden bzw. minimiert werden können

Bauliche und technische Ziele

- Errichtung einer leistungsfähigen Schnellstraße gem. aktuellem Stand der Technik
- Minimierung des Realisierungsrisikos
- Schaffung einer verlässlichen, innovativen und nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturanlage unter Berücksichtigung der Errichtungs- und Erhaltungskosten

2.5 VERFAHRENSSTAND

2.5.1 UVP- Verfahren (1. teilkonzentriertes Verfahren, 1. Instanz)

Für das gegenständliche Projekt sind folgende Rechtsmaterien im 1. teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren (UVP-Verfahren) abzuhandeln:

- UVP-G 2000
- Bundesstraßengesetz 1971
- Forstgesetz 1975
- Wasserrechtsgesetz 1959

Die Einreichung zum 1. teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren ist im Jahr 2025 vorgesehen.

2.5.2 Landesrechtliche Verfahren (2. teilkonzentriertes Verfahren, 1. Instanz,)

Im nachgelagerten 2. teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren sind beim Amt der Oö. Landesregierung folgende Rechtsmaterien abzuhandeln:

- Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001
- Oö. Straßengesetz 1991

Die Planungen zu den o.a. Einreichoperaten starten nach Einreichung zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

2.5.3 SP-V

Es wurde keine SP-V durchgeführt.

2.5.4 Conclusio

Es liegt die Freigabe des Vorprojekts vor.

Die Einreichung zur UVP ist für den Herbst 2025 vorgesehen.

Die Behördenverfahren (1. und 2. tlk. Verfahren) sind noch nicht angelaufen. Die Einreichung zum 1. teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren ist im Jahr 2025 vorgesehen.

2.6 HISTORIE UND VARIANTENAUSWAHL

2.6.1 Korridoruntersuchung und Variantenuntersuchung (2001–2006)

Auf Grundlage der „Korridoruntersuchung B 310“ (Abschluss 2001) wurde unter Berücksichtigung von politischen und verkehrstechnischen Gesichtspunkten die Grundsatzentscheidung für Planung und Bau der S 10 getroffen.

In der folgenden Planungsstufe „Korridorausscheidung Stufe 1“ wurden seitens der Fachplaner zunächst auf Grundlage einer Raumanalyse und unter Berücksichtigung von Vorschlägen aus der Bevölkerung konfliktarme Korridore entwickelt und anschließend nach vorab definierten Kriterien verglichen. Das Ergebnis der Korridorausscheidung wurde im November 2002 präsentiert.

In den verbleibenden Korridoren wurden Trassenvarianten auf Basis des Maßstabs 1:5.000 entwickelt. Diese Varianten wurden in der „Varietenausscheidung Stufe 2“ erneut bewertet und verglichen. Ziel dieser Stufe war es, potenziell unverträgliche Trassenvarianten (im Hinblick auf die Auswirkungen auf Raum und Umwelt bzw. im Hinblick auf die Finanzierbarkeit) sowie im Variantenvergleich eindeutig schlechtere Trassen auszuschneiden.

Die verbleibenden Varianten wurden in der letzten Planungsstufe des Trassenfindungsprozesses „Vorprojekt – Stufe 3“ einer noch genaueren Planung unterzogen. Auf dieser Grundlage wurde dann die Trassenentscheidung getroffen.

2.6.2 Einreichprojekt (2007)

Im „Einreichprojekt 2007“ wurden für den Abschnitt Nord auf Basis der im Vorprojekt empfohlenen Trasse Untersuchungen zur Optimierung des Tunnels Rainbach, sowie zur Optimierung im Bereich der Pferdeeisenbahn und des Tunnels Leitmannsdorf durchgeführt.

2.6.3 Projektstopp (2007)

Die Optimierungsschritte sowie die Planungen zum Einreichprojekt der S 10 im Abschnitt Nord wurden aufgrund der Evaluierung der Neubauprojekte im Jahr 2007 mit dem Ergebnis der Realisierung der S 10 in zwei Abschnitten und dem vorläufigen Planungsstopp für die S 10 Nord nicht abgeschlossen. Die Planungen zum Einreichprojekt 2007 für den Abschnitt S 10 Nord wurden gestoppt und nicht weiter geführt!

2.6.4 Vorstudie (2013)

Im Rahmen der Vorstudie 2013 wurden die bisherigen Planungen geprüft und die Möglichkeiten einer abschnittswisen Errichtung der S 10 Nord von Freistadt Nord bis Wulowitz untersucht. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass in der Gesamtschau im südlichen Teilabschnitt der S 10 Nord höhere Verkehrsbelastungen mit einer größeren Nutzungsdichte entlang der Straße zusammentreffen und daher das Erfordernis einer

verkehrlichen Entlastung wesentlich größer ist als im nördlichen Teilabschnitt nördlich von Rainbach. Es wurde folglich eine Abschnittsteilung der S 10 Nord in zwei Unterabschnitte vorgenommen, wobei der erste Teilabschnitt prioritär zu behandeln war und der zweite Teilabschnitt entsprechend den verkehrlichen Erfordernissen erst zu einem späteren Zeitpunkt fertig gestellt werden sollte. Dabei sollte auch auf die weitere Entwicklung des Ausbaus der Verbindung Wullowitz – Budweis – Prag in Tschechien (D 3 / R 3) Bedacht zu nehmen. Folgende Teilabschnitte wurden festgelegt:

- S 10 Nord, Teilabschnitt Freistadt Nord – Rainbach Nord (S 10 Nord A)
- S 10 Nord, Teilabschnitt Rainbach Nord – Wullowitz (S 10 Nord B)

Als Abschnittsgrenze wurde der Verknüpfungspunkt der S 10 mit der B 310 nördlich von Rainbach vorgeschlagen, da an dieser Stelle der letzte Teilabschnitt der S 10 ohne wesentlichen verlorenen Aufwand hergestellt werden kann.

2.6.5 Trassenstudie (2022)

Ausgehend von den letztgültigen, genehmigten Planungen zum Abschnitt Nord A haben sich die Grundlagen und Rahmenbedingungen für den letzten verbleibenden Abschnitt der S 10 von Rainbach Nord bis zur Staatsgrenze bei Wullowitz geändert. Die geänderten Rahmenbedingungen aufgrund der Abschnittsteilung sowie die bisherigen Planungen aus dem Vorprojekt 2004 und Einreichprojekt 2007 sollten anhand aktueller Planungsrandbedingungen und Planungsprämissen evaluiert und geprüft werden. In der Zusammenschau der Erkenntnisse aus der Trassenstudie 2022 wurde für das Projekt S 10 Nord, Abschnitt Rainbach Nord bis Wullowitz/Staatsgrenze die Neuaufnahme der Planungen in der Phase Vorprojekt empfohlen.

2.6.6 Vorprojekt (2024)

Die Planungen zum Vorprojekt wurden im Frühjahr 2023 aufgenommen. Unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen (Geländetopografie des Mühlviertels, kleine Vorfluter, geologischer und hydrogeologischer Bestand, Trassierungsparameter und Entwurfsgeschwindigkeit von 130 km/h) wurden im Zuge der Weiterführung der S 10 Mühlviertler Schnellstraße für die Umfahrung von Kerschbaum zwei Varianten (Abschnitt A) und für den Abschnitt Bereich südlich der Edlbachquerung bis zur Staatsgrenze (Abschnitt B) insgesamt sechs Variantenkombinationen untersucht.

Die Durchführung des Variantenvergleiches im Vorprojekt erfolgte gemäß RVS 02.01.22 (Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen). Als Bewertungsverfahren kamen die Wirkungsanalyse, Nutzwertanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse zur Anwendung.

Für den Abschnitt A wurde zusammenfassend festgehalten, dass die Variante „Freie Strecke“ über fast alle Themenbereiche eine deutlich höhere Zielerfüllung als die Variante „Unterflurtrasse“ aufweist.

Im Abschnitt B weist die Variante 5 „Freie Strecke → bestandsnah“ in der Wirkungsanalyse die höchsten Zielerfüllungsgrade aus.

Im Vorprojekt wurde somit folgendes Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens festgehalten:

Sowohl die Zielerfüllungen in der Wirkungsanalyse als auch die durchgeführte Nutzwertanalyse inkl. Sensitivitätsanalyse bestätigen folgende Auswahlvariante:

**Abschnitt A: Variante „Freie Strecke“ und
Abschnitt B: Variante 5 „Freie Strecke“ bestandsnah“**

Es wird dementsprechend empfohlen, diese Variantenkombination im Einreichprojekt weiterzuverfolgen.

Die Abgabe des Vorprojekts bei der zuständigen Behörde (BMK) erfolgte am 28.02.2024. Die Zustimmung zum Vorprojekt (Freigabe für den nächsten Planungsschritt) erfolgte mit Schreiben des BMK vom 24.04.2024.

2.6.7 UVP Vorverfahren (2024)

Auf Antrag der Projektwerberin wird ein UVP-Vorverfahren durchgeführt. Das UVE-Konzept wurde am 30.04.2024 der Behörde mit dem Antrag auf Durchführung eines UVP-Vorverfahrens vorgelegt. Die Stellungnahmen der Sachverständigen und mitwirkenden Behörden zum UVE-Konzept sind am 4. September 2024 eingelangt. Am 11. September 2024 wurden ergänzend die Stellungnahmen der tschechischen Behörden durch die Espoo-Konvention übermittelt.

2.6.8 Begründung der Variantenauswahl

Die Darstellung und Beurteilung der Varianten erfolgte in zwei Abschnitten, welche nachfolgend dargestellt sind.



Abbildung 2-2: Abschnittsteilung der S 10 Nord B in der Variantenauswahl

- ➔ Abschnitt A: Kerschbaum: Halbanschlussstelle Rainbach Nord (S 10 Nord A) – Bereich südlich der Edlbachquerung
- ➔ Abschnitt B: Leopoldschlag: Bereich südlich der Edlbachquerung – Wullowitz (Staatsgrenze)

Abschnitt A (Kerschbaum)

Im Abschnitt A (Kerschbaum) wurden die Varianten „Freie Strecke“ und „Unterflurtrasse Kerschbaum“ gegenübergestellt und bewertet.

Die Entscheidung zugunsten der Variante „Freie Strecke“ basiert auf einer Vielzahl fachlicher, wirtschaftlicher und umweltbezogener Kriterien:

Umwelt- und Raumverträglichkeit

- Bessere Bewertung im FB Grundwasser und FB Gewässerökologie aufgrund der geringeren quantitativen und qualitativen Beeinflussung des Grundwassers durch die höhere Nivellette der freien Strecke
- Geringere Erschütterungen und Lärm während der Bauphase aufgrund der kürzeren Bauzeit und Bauweise

Wirtschaftlichkeit

- Geringere Herstellungskosten
- Geringere laufenden Kosten

Technische Vorteile

- Geringerer Massenüberschuss in der Bauphase
- Geringeres Realisierungsrisiko aufgrund der geringeren Auswirkungen auf das Grundwasser
- Bessere Massendisposition mit annäherndem Massenausgleich
- Höhere Streckenverfügbarkeit aufgrund reduzierter Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten und niedrigere Anzahl an teilweisen bzw. vollständigen Sperren im Vergleich zur Unterflurtrasse

Gesamtbewertung

Aufgrund der durchwegs höheren Zielerfüllungen, vor allem in den Kriterien „Grundwasser“, „Gewässerökologie“ und „Kosten“ wird als Ergebnis der Wirkungsanalyse im Abschnitt A die Variante „Freie Strecke“ empfohlen

Abschnitt B (Leopoldschlag)

Im Abschnitt B (Leopoldschlag) wurden 6 verschiedene Variantenkombinationen gegenübergestellt und bewertet.

- Variante 1, Unterflurtrasse (UFT) Dorf Leopoldschlag -> Bestandsnah B 310
- Variante 2, Unterflurtrasse (UFT) Dorf Leopoldschlag -> Tunnel Leitmannsdorf
- Variante 3, Tunnel Dorf Leopoldschlag -> Bestandsnah B 310
- Variante 4, Tunnel Dorf Leopoldschlag -> Tunnel Leitmannsdorf
- Variante 5, Freie Strecke -> Bestandsnah B 310
- Variante 6, Freie Strecke -> Tunnel Leitmannsdorf

Die Varianten unterscheiden sich im Wesentlichen im Bereich der Ortsumfahrung von Dorf Leopoldschlag und der Umfahrung der Ortschaften Hilttschen und Leitmannsdorf. Aufgrund der in Lage und Höhe fixierten Anbindung der S 10 Trasse an die tschechische Autobahn D 3 gibt es keine zu untersuchende Varianten für den Abschnitt Wulowitz.

Für die Ortsumfahrung Dorf Leopoldschlag wurde eine Trassenführung im Zuge einer Unterflurtrasse direkt durch die Ortschaft untersucht. Diese wurde den weiter westlich von Dorf Leopoldschlag gelegenen Varianten eines bergmännischen Tunnels sowie einer freien Trassenführung gegenübergestellt. Bei den Ortschaften Hilttschen und Leitmannsdorf wird die Variante Tunnel Leitmannsdorf mit einem bergmännischen Tunnel (Länge rd. 1.760 m, Auswahlvariante des nicht abgeschlossenen EP 2007) der bestandsnahen Trassenführung an der B 310 gegenübergestellt.

Die Entscheidung zugunsten der „Variante 5, Freie Strecke -> Bestandsnah B 310 “ basiert auf einer Vielzahl fachlicher, wirtschaftlicher und umweltbezogener Kriterien:

Umwelt- und Raumverträglichkeit

- Bessere Bewertung im FB Grundwasser und FB Gewässerökologie aufgrund der geringeren quantitativen und qualitativen Beeinflussung des Grundwassers durch die höhere Nivellette der freien Strecke, keine relevanten Auswirkungen auf das Wasserschutzgebiet Hilttschen-Eisenhut-Tal
- Geringere Erschütterungen und Lärm während der Bauphase aufgrund der kürzeren Bauzeit und Bauweise
- Abgerückte Trasse vom Siedlungsgebiet in Dorf Leopoldschlag
- Gewährleistung Anrainerschutz in den Ortschaften Hilttschen und Leitmannsdorf

Wirtschaftlichkeit

- Geringere Herstellungskosten
- Geringere laufenden Kosten

Technische Vorteile

- Geringerer Massenüberschuss in der Bauphase
- Geringeres Realisierungsrisiko aufgrund der geringeren Auswirkungen auf das Grundwasser
- Bessere Massendisposition mit annäherndem Massenausgleich
- Höhere Streckenverfügbarkeit aufgrund reduzierter Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten und niedrigere Anzahl an teilweisen bzw. vollständigen Sperren im Vergleich zu den Tunnelvarianten

Gesamtbewertung

Aufgrund der durchwegs höheren Zielerfüllungen in den Kriterien „Lärm“, „Erschütterungen“, „Grundwasser“, „Streckenverfügbarkeit“, Herstellungskosten“, „laufende Kosten Betreiber“ sowie „Genehmigungsrisiko“ wird als Ergebnis der Wirkungsanalyse im Abschnitt B die Variante „Freie Strecke → bestandsnah“ empfohlen.

3 PRÜFKRITERIEN

3.1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3.1.1 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten des Vorhabens liegen bei 325,5 Millionen Euro. Gemäß aktueller Bauprogrammsplanung P62 ist ein Baubeginn mit 2028 möglich.

3.1.2 Gesamtkosten / km

~37 Mio EUR / km

Besondere kostenbestimmende Faktoren: keine, da: größtenteils Freilandstrecke

- Keine Tunnel
- Durchgehend 2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn mit Mitteltrennung und Abstellstreifen
- 19 Objekte bzw. Kunstbauten; wesentliche Objekte:
 - - F71 Edlbachbrücke (LW=78,40 m)
 - - F72 Unterflurtrasse HAST Leopoldschlag (L=74,10 m)
 - - F82 Wullowitzer Bach Brücke (LW=60 m)

3.1.3 Nutzen--Kosten-Untersuchung

Im Rahmen des Vorprojekts und Untersuchungen, die diesem vorgeschaltet sind, wurde schrittweise die nunmehr genehmigte Trassenführung hergeleitet. Aufbauend auf diesem Schritt wurden in einem Vorprojekt Straßen-Lösungen als Varianten aufbereitet und verglichen, was wiederum zu jener Trassenführung geführt hat, die nunmehr dem Einreichprojekt zu Grunde liegt.

Diese Auswahlsschritte folgen jeweils den Prinzipien der RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen. Darin werden mehrere Prozesse und Methoden beschrieben, wie eine solche Auswahl derart erfolgen kann, dass eine insgesamt beste Lösung zur weiteren Bearbeitung und als Grundlage für das Einreichprojekt empfohlen werden kann.

Dazu werden neben den Themen Verkehr und Verkehrssicherheit, die meist die wesentlichen Ziele bei der Umsetzung einer Verkehrsinfrastruktur abbilden, auch raum- und umweltrelevante Themen bewertet. Diese Themen bzw. Kriterien fließen ein, um ein gesamthafes Bild der Wirkungen zu erzeugen und so frühzeitig mögliche Umweltfolgen abschätzen zu können, da auch diesen ein öffentliches Interesse zukommt (Schutz der menschlichen Gesundheit, Trinkwasser- und Hochwasserschutz, Bodenverbrauch, Klimaschutz, Naturschutz, udgl.). Darüber hinaus kann in diesem Planungsschritt sichergestellt werden, dass eine Trasse weiterverfolgt

wird, der keine grundsätzlichen Genehmigungshindernissen und -risiken entgegensteht. Eine wesentliche weitere Entscheidungskomponente sind – selbstverständlich – die Kosten.

Die Gegenüberstellung nach RVS ermöglicht eine vollständige, nachvollziehbare und plausible Erarbeitung einer Trassenempfehlung, die erst durch die Zusammenschau aller Kriterien möglich wird.

Die günstigste Lösung ist nicht geeignet, wenn diese hinsichtlich der verkehrlichen Zielsetzung nicht tauglich ist oder hohe Genehmigungsrisiken birgt.

Die verkehrlich beste Lösung ist nicht zielführend, wenn diese ungleich teurer als eine ebenfalls sehr gute Lösung ist oder deutlich negative Umweltauswirkungen zeigt.

Die angesprochene methodische Gegenüberstellung hat die Auswahlvariante Abschnitt A: Variante „Freie Strecke“ und Abschnitt B: Variante 5 „Freie Strecke> bestandsnah“ als Grundlage für das Einreichprojekt empfohlen. In Abwägung der Verkehrswirksamkeit und der Umweltwirkungen und unter Berücksichtigung der Kosten stellt sich diese Lösung als **die insgesamt beste und somit auch als wirtschaftliche Lösung** dar.

3.2 EFFIZIENZ

Der Begriff „Effizienz“ in Zusammenhang mit einem neuen Straßenprojekt bezieht sich darauf, wie gut die eingesetzten Ressourcen – wie Geld, Zeit, Material und Arbeitskraft – genutzt werden, um das gewünschte Ziel zu erreichen. Es geht also darum, das Projekt so durchzuführen, dass möglichst viel Nutzen bei möglichst geringem Aufwand erzielt wird.

Der Unterschied zwischen Effektivität und Effizienz liegt darin, worauf der Fokus liegt. Effektivität beschreibt, ob ein Ziel überhaupt erreicht wird. Es geht also darum, die richtigen Maßnahmen zu ergreifen, um das gewünschte Ergebnis zu erzielen. Effizienz hingegen bezieht sich darauf, wie gut die Ressourcen genutzt werden, um dieses Ziel zu erreichen. Es geht darum, das Ergebnis mit möglichst geringem Aufwand oder Kosten zu erzielen. Kurz gesagt: Effektivität ist das „Ob“ (Erreichen des Ziels), während Effizienz das „Wie“ (optimale Nutzung der Ressourcen bei der Zielerreichung) beschreibt.

Dass der angestrebte Effekt, der Nutzen und damit die Zielerreichung im Sinne der definierten Zielsetzung für das Vorhaben eintritt, ist durch die im Rahmen der Projektentwicklung erbrachten Untersuchungen und Nachweise belegt.

3.2.1 Gesamtkosten / Kfz (DTV)

Die Investitionskosten sind die unter Berücksichtigung von Nutzungsdauer und Verzinsung auf die relevanten jährlichen Betrachtungszeiträume umgerechneten gesamten Investitionen. Die Investitionskosten repräsentieren somit den tatsächlichen gesamtwirtschaftlichen jährlichen Ressourcenverzehr (jährlicher Wertverlust der Infrastruktur).

Investitionskosten der Infrastruktur umfassen alle Kosten für die Herstellung eines Verkehrsweges inklusive der Kosten für die Umsetzung etwaiger Schutz-, Entlastungs- und Ausgleichsmaßnahmen. Investitionskosten umfassen ferner die eigentlichen Planungskosten sowie darüber hinaus die während der Planungs- und Bauzeit

seitens des Planungsträgers anfallenden Kosten (Verfahrensabwicklung, Öffentlichkeitsarbeit, Projektkontrolle, Bauüberwachung und -abrechnung), sofern diese Kosten eindeutig einem Vorhaben zurechenbar sind.

Die Gegenüberstellung der Kosten mit der Nutzungsintensität (Fahrten, km-Leistung, usw.) kann allerdings nicht allein über einen Vorhabensabschnitt beurteilt werden, sondern muss auf Grund der verkehrlichen Wirkung im relevanten Netz mit allen Be- und v.a. auch Entlastungen über einen Zeitraum bewertet werden. Eine schlichte Darstellung Gesamtkosten pro durchschnittlichen täglichen Verkehr auf dem Bundesstraßenabschnitt ergibt folglich kein korrektes Bild über die Effizienz. Darüber hinaus werden neben verkehrlichen Effekten weitere Nutzen erzielt, weshalb die Effizienz für die Bau- und Betriebsphase neben der verkehrlichen Wirkungen noch weitere Aspekte berücksichtigt. Dies ist in Kap. 3.3 dokumentiert. Die alleinige verkehrliche Wirkung im Sinne der Verkehrsinfrastruktur wird in den folgenden Kapiteln behandelt.

3.2.2 Entlastungswirkung

Die aktuelle Verkehrsuntersuchung (derzeit laufende UVP-Einreichplanung 2025) zeigt, dass es auf der bestehenden B 310 Mühlviertler Straße zwischen Rainbach im Mühlkreis und der Staatsgrenze bei Wullowitz bis zum Jahr 2040 zu einer deutlichen Zunahme des Straßenverkehrs kommen wird. Südlich von Kerschbaum wird der Zuwachs ohne Ausbau der S 10 Mühlviertler Schnellstraße ca. +129% im Kfz-Verkehr (ca. +11.300 Kfz/24h) und ca. +22% im Lkw-Verkehr (ca. +530 Lkw/24h), südlich von Wullowitz ca. +136% (ca. +10.050 Kfz/24h) im Kfz-Verkehr und ca. +18% im Lkw-Verkehr betragen (+410 Lkw/24h).

Durch den Ausbau der S 10 von Rainbach Nord bis zur Staatsgrenze bei Wullowitz kommt es im Vergleich zum Nullplanfall 2040 zu deutlichen Abnahmen auf der B 310 Mühlviertler Straße. Der Kfz-Verkehr nimmt um bis zu ca. -98% und der Lkw-Verkehr um bis zu -99% ab.

Nachfolgend sind die Differenzdarstellungen (Vorhabensplanfall 2040 zum Nullplanfall 2040) für den Kfz-Verkehr in Abbildung 3-1 und für den Lkw-Verkehr in Abbildung 3-2 angeführt.

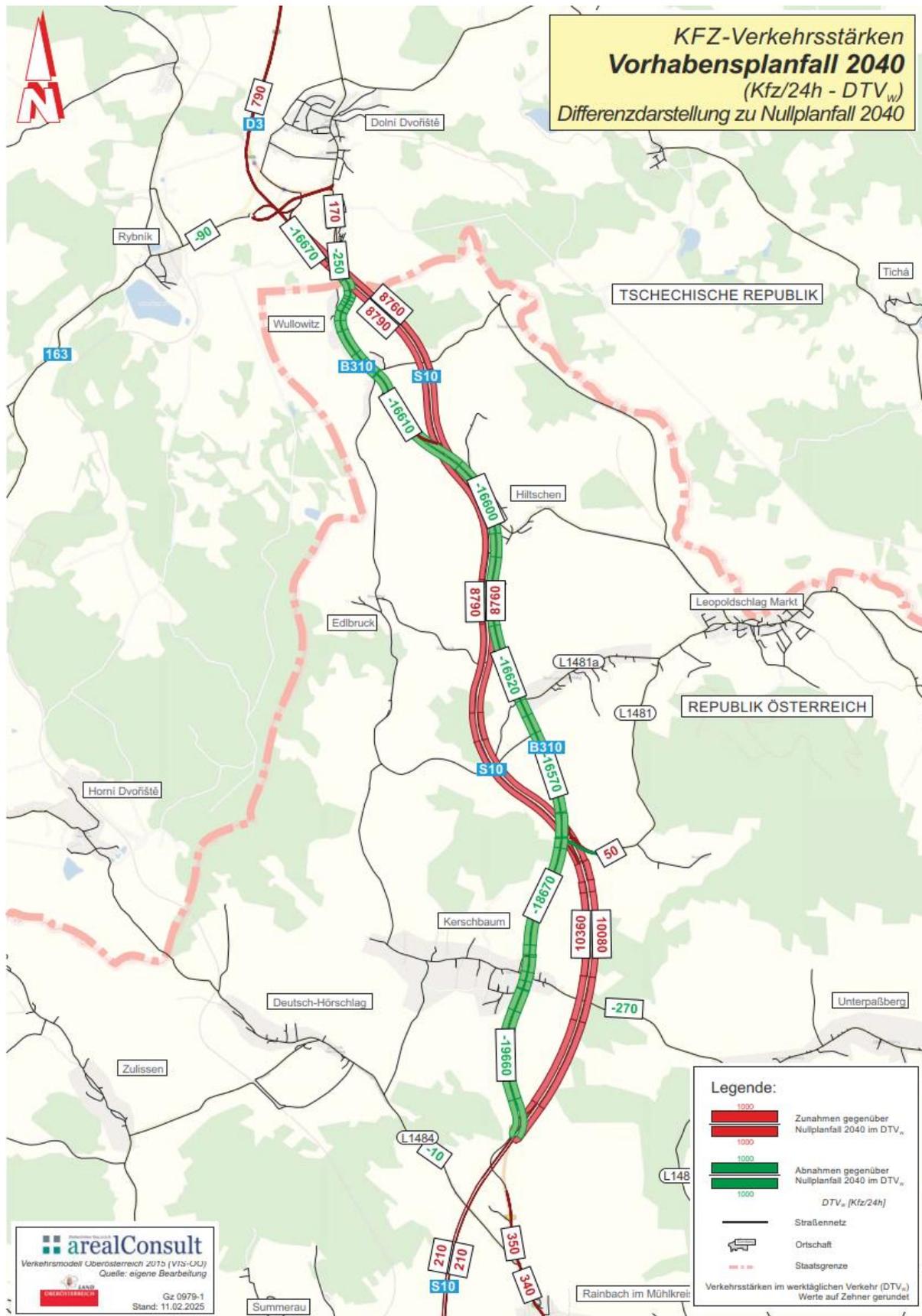


Abbildung 3-1: Verkehrsstärken Vorhabensplanfall 2040 im DTV_w (Werktagsverkehr – Kfz/24h) – Differenzdarstellung zu Nullplanfall 2040 [arealConsult]

S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wullowitz
 Prüfung der ASFINAG - Neubauprojekte



Abbildung 3-2: Verkehrsstärken Vorhabensplanfall 2040 im DTLV_w (Werktagsverkehr – LKW/24h) – Differenzdarstellung zu Nullplanfall 2040 [arealConsult]

3.2.3 Wirkung Erreichbarkeiten

Die Verbesserung hinsichtlich der Erreichbarkeiten bildet sich in den monetarisierten Reisezeiten ab.

Durch den Ausbau der hochrangigen Straßeninfrastruktur wird generell der verlagerbare Verkehr aus dem untergeordneten Landes- und Gemeindestraßennetz auf das hochrangige Straßennetz gebündelt. Aufgrund des Ausbaustandards und der Leistungsfähigkeit dieser Straßen werden dadurch deutlich geringere Fahrzeiten erzielt als im untergeordneten Netz, insgesamt kommt es somit zu einer Verringerung der Reisedauer.

Die Reisezeit im Motorisierten Individualverkehr (Kfz-h) wurde für den Analyseplanfall 2023 und für die maßgebenden Planfälle im Prognosejahr 2040 ausgewertet. Es zeigt sich, dass sich die Reisezeitsumme im untergeordneten Straßennetz (B, L und G) im Nullplanfall 2040, durch die allgemeine Verkehrszunahme und die damit verbundenen hohen Auslastungen, um ca. + 14 % erhöhen würden. Durch die S 10 Mühlviertler Schnellstraße Nord B kann die Reisezeit im untergeordneten Straßennetz im Prognosejahr 2040 um ca. – 37 % (- 1.920 h/Werntag) reduziert werden.

Wird der gesamte Untersuchungsraum (inkl. hochrangigem Straßennetz) betrachtet, verringert sich die Gesamtreisezeitsumme um ca. -7,3% (ca. -510 h/Werntag).

Als monetarisierter Wert gehen diese Einsparungen wie folgt ein:

Zusammenfassung Zeitkosten				
Planfall	Reisezeitkosten €/ Jahr	Transportzeitkosten €/ Jahr	Summe €/ Jahr	Nutzen €/ Jahr
Nullplanfall P0 2040	€ 196.693.600	€ 51.600.500	€ 248.294.100	-
Ausbauplanfall V5 2040	€ 176.076.600	€ 48.160.400	€ 224.237.000	€ 24.057.100

Anmerkung: Reisezeitkosten beziehen sich auf Personenverkehr, Transportzeitkosten beziehen sich auf Güterverkehr.

Tabelle 3-3: Zusammenfassung Zeitkosten und Nutzen [€/Jahr] gemäß RVS 02.01.22, gerundet

3.2.4 Erfüllung Planungsziele

Die aktuelle Verkehrsprognose im Untersuchungsgebiet geht von einer deutlichen Zunahme des Straßenverkehrs bis zum Jahr 2040 aus (Verkehrsleistung ca. + 130 %). Südlich von Kerschbaum wird der Zuwachs ohne Ausbau der S 10 Mühlviertler Schnellstraße ca. +129% im Kfz-Verkehr (ca. +11.300 Kfz/24h) und ca. +22% im Lkw-Verkehr (ca. +530 Lkw/24h), südlich von Wullowitz ca. +136% (ca. +10.050 Kfz/24h) im Kfz-Verkehr und ca. +18% im Lkw-Verkehr betragen (+410 Lkw/24h).

Ziele	Zielerfüllung	
Verkehrliche Ziele		
Schaffung einer hochrangigen, leistungsfähigen	Durch die S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wullowitz wird eine durchgängige	

Fernverkehrsverbindung Richtung Tschechien und Einbindung in das hochrangige Transeuropäische Straßennetz (TEN-V-Netz)	hochrangige, leistungsfähige Fernverkehrsverbindung Richtung Tschechien errichtet. Mit dem Lückenschluss verläuft die Europastraße E 55 (Teil des TEN-V-Netzes) durch Österreich nur auf hochrangigen Straßen (A- oder S-Straßen).	
Verkehrsentlastung auf der bestehenden B 310 und damit einhergehend Immissionsentlastung in den angrenzenden Siedlungsbereichen	Durch die Bündelung des Verkehrs auf Autobahnen und Schnellstraßen können Ortsgebiete von Lärm und Emissionen entlastet werden. Hinsichtlich der Verkehrsleistung (Kfz-km) kommt es durch die Errichtung der S 10 Mühlviertler Schnellstraße Nord B im untergeordneten Straßennetz zu einer Reduktion um ca. - 45 % im Jahr 2040. Im unmittelbaren Planungsraum werden die Ortszentren von Wullowitz, Rainbach und Kerschbaum im Vorhabensplanfall 2040 deutlich vom Verkehr entlastet.	+
Verbesserung der regionalen Anbindung des nordöstlichen Mühlviertels an den Linzer Zentralraum	Durch die Mühlviertler Schnellstraße, Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wullowitz verbessert sich die Anbindung des nordöstlichen Mühlviertels an den Linzer Zentralraum. Das verdeutlicht sich durch die Reduktion der Gesamtreisezeit im gesamten Untersuchungsraum um ca. - 7,3 % (ca. -510 h/Werktag).	+
Erhöhung der Verkehrssicherheit	Mit Umsetzung der S 10, Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wullowitz, kann das Unfallpotential gegenüber dem Vergleich ohne S 10 gesenkt werden.	+
Raum- und Umweltziele		
Minimierung der künftigen Belastung des Schutzgutes Mensch (Lärm und Luftschadstoffe)	Durch Entlastungswirkungen im Bestandsnetz (siehe Verkehrsuntersuchung und Zielerreichung) einerseits und durch die entsprechend Erfordernis bemessenen (aktiven und passiven) Schutzmaßnahmen werden die Belastungen mit der S 10 reduziert. Im Nullplanfall kommt es in den Siedlungsbereichen an der B 310 zu Gesundheitsgefährdungen mit Lärmimmissionen in der Nacht von >65 dB (L _{night}). Durch die Errichtung der S 10 können diese in Kerschbaum und Dorf Leopoldschlag auf <45 dB (L _{night}) und in Hilttschen und Leitmannsdorf auf <50 dB (L _{night}) gesenkt werden.	+
Minimierung der künftigen Belastungen bei den Schutzgütern Mensch, Tiere und Pflanzen, Wasser,	Durch die Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen, Querungsobjekten für Menschen, Tiere und Gewässer, Schutz- und Sperreinrichtungen, Gewässerschutzanlagen und Rückhaltebecken, Sichtschutzpflanzungen und	+

Sach- und Kulturgüter sowie Landschafts- und Ortsbild	Gewässeröffnungen im Vorhaben werden künftige Belastungen durch die S 10 minimiert.	
Errichtung von umfangreichen Umweltschutzmaßnahmen, wo Belastungen nicht vermieden bzw. minimiert werden können	Entsprechend den Beurteilungen im Rahmen der UVE wurden umfangreiche Maßnahmen im Zuge des Vorhabens definiert. Mit diesen Maßnahmen können die Belastungen auf alle Umweltschutzgüter im Sinne der Umweltverträglichkeit, Wasserschutz, Natur- und Landschaftsschutz minimiert werden.	+
Bauliche Ziele		
Errichtung einer leistungsfähigen Schnellstraße gem. aktuellem Stand der Technik	Die Planungen zum Einreichprojekt wurden entsprechend dem Stand der Technik ausgearbeitet.	+
Minimierung des Realisierungsrisikos	Die Auswahltrasse weist im Vergleich zu den weiteren im Vorprojekt bewerteten Trassen das niedrigste Realisierungsrisiko auf.	+
Schaffung einer verlässlichen, innovativen und nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturanlage unter Berücksichtigung der Errichtungs- und Erhaltungskosten	Die Auswahltrasse weist eine geländenahe Trassenführung auf, wodurch die Errichtung von Tunnelstrecken obsolet wurde. Dadurch wurde eine, sowohl in der Errichtung als auch in der Erhaltung, kosteneffiziente Variante ausgewählt.	+

3.2.5 Erfordernis Lückenschluss / TEN

Die S 10 ist ein Lückenschlussprojekt im Bundesstraßennetz. Mit der S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wullowitz wird der letzte Ausbauabschnitt der S 10 umgesetzt. Die S 10 wird in drei Umsetzungsphasen errichtet, wobei die S 10 Süd (Unterweikersdorf – Freistadt) bereits fertiggestellt ist und sich der erste Ausbauabschnitt der S 10 Nord zwischen Freistadt und Rainbach Nord (S 10 Nord A) in Bau befindet. Die Verkehrsfreigabe erfolgt im Jahr 2027.

Die S 10 ist Bestandteil des TEN-V-Netzes. Mit dem Lückenschluss verläuft die Europastraße E 55 (Teil des TEN-V-Netzes) durch Österreich nur auf hochrangigen Straßen (A- oder S-Straßen) und bindet in die tschechische Autobahn D 3 ein.

3.2.6 Kritische Infrastruktur

Die ASFINAG und ihre Projekte sind Teil des Österreichischen Programmes zum Schutz kritischer Infrastrukturen (APCIP) und dem Sektor Transport und Verkehr zugeordnet.

Am 2. April 2008 hat die österreichische Bundesregierung das Österreichische Programm zum Schutz kritischer Infrastrukturen (APCIP) beschlossen. Im aktuellen Masterplan APCIP 2014 sind strategische Zielsetzungen festgelegt, die in unterschiedlichen Handlungsfeldern erreicht werden. Ziel ist es, die Funktionsfähigkeit von kritischen Infrastrukturen vor Gefährdungen durch Naturkatastrophen, technische Unfälle, menschliches Versagen, Terrorismus und ähnlichen zu bewahren und einen hohen Grad an Versorgungssicherheit sicherzustellen.

3.3 EFFIZIENZ: VOLKSWIRTSCHAFTLICHE IMPULSSETZUNG

3.3.1 Grundlagen

Als Grundlage für die Aufbereitungen im nachfolgenden Unterkapitel 3.3.2 Bauphase wurden die Gesamterrichtungskosten sowie die Kostenstruktur für die S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Abschnitt Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wullowitz gesamthaft zusammengestellt.

Die der Berechnung zugrunde liegenden, ansetzbaren Gesamtkosten inklusive „Unvorhergesehenem“ betragen rund 292 Mio. €. Bis zum eigentlichen Baubeginn wird eine Erhöhung der nominellen Kosten (durch allgemeine Inflation und bauspezifische Preisentwicklungen) um rund 34 Mio. € angesetzt („Gleitung“). Für die einzelnen Gewerke (Freiland, Brücke, EM etc.) wurden auf Basis von ASFINAG-Abrechnungen spezifische Güterstrukturen abgeleitet, die als Eingangsdaten für die folgende Simulation der Bauphaseneffekte verwendet wurden.

	Basis- kosten	Unvorher- gesehenes	Gleitung
Grundeinlöse	18.7	5.6	2.8
Projektierung	47.0	14.1	7.1
Projektmanagement	3.0	0.9	0.5
Baukosten	155.6	46.7	23.6
Baukosten Freiland	109.6	32.9	16.6
Baukosten Brücke	40.0	12.0	6.1
Baukosten Nebenanlagen / Lärmschutz	6.0	1.8	0.9
Baukosten Tunnel OBW/GBW			
EM - Elektromaschinelle Maßnahmen			
Gesamtkosten	224.3	67.3	34.0

Abbildung 3-4: Gesamterrichtungskosten und Kostenstruktur S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Abschnitt Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wullowitz (in Mio. €) [Quelle ASFINAG 2025]

3.3.2 Bauphase

Simuliert wurde die Bauphase der S 10 mit dem regionalen Input-Outputmodell ASCANIO, das die ökonomischen Verflechtungen zwischen 74 Branchen in den neun österreichischen Bundesländern (sowie dem Ausland) modelliert. Zu diesen Verflechtungen zählen neben den direkten Effekten (die bei den von der ASFINAG beauftragten Unternehmen auftreten) auch die indirekten sowie die produktionsbezogenen induzierten Effekte. Die indirekten Wirkungen ergeben sich durch den Produktionskreislauf (die direkt beauftragten Unternehmen kaufen von anderen Betrieben Vorleistungen – Baustoffe, Energie, Transportdienstleistungen etc. – zu; diese Betriebe kaufen ihrerseits bei Dritten Vorleistungen zu usw.) Die produktionsbezogenen induzierten Effekte ergeben sich aus den Abschreibungen der im Produktionskreislauf beschäftigten Unternehmen, die zu entsprechenden Ersatzinvestitionen führen.

Die gesamten Errichtungskosten (inklusive „Unvorhergesehenes“, aber ohne Gleitung) betragen 292 Mio. €. Diese sind aktuell (im Fall einer fiktiven Errichtung im Jahr 2024) im Produktionsprozess mit rund 220 Mio. € an österreichischer Wertschöpfung verbunden, durch die etwa 2.400 Beschäftigte (entsprechend über 2.100 Vollbeschäftigten) ausgelastet werden. Das damit verbundene Aufkommen an Sozialversicherungsabgaben wird auf 45 Mio. € geschätzt, das Steueraufkommen auf gut 30 Mio. € (wovon nach aktuellem Finanzausgleich nicht ganz 20 Mio. € beim Bund verbleiben). Die größten Wirkungen werden für die Standortregion Oberösterreich ermittelt, über regionale Handelsströme werden aber in allen Bundesländern positive Wirkungen auf Wertschöpfung und Beschäftigung (sowie – nicht zuletzt über den Finanzausgleich – auf die Einnahmen aus dem Steueraufkommen der Gebietskörperschaften) erwartet.

	Impact [Mio. €]	Wertschöpfung	Beschäftigung - Kopffzahlen	Beschäftigung - VZÄ	Sozialversicherungs- abgaben	Steueraufkommen	Steuerverteilung nach FAG		
							Bund	Länder	Gemeinden
Burgenland	0	1	0	0	0	0	0	0	
Kärnten	0	4	50	50	1	0	0	0	
Niederösterreich	0	13	150	150	2	2	1	1	
Oberösterreich	292	157	1,750	1,550	34	25	1	3	
Salzburg	0	9	100	100	1	1	0	0	
Steiermark	0	10	150	100	2	1	1	1	
Tirol	0	6	50	50	1	1	0	0	
Vorarlberg	0	2	0	0	0	0	0	0	
Wien	0	16	100	100	3	2	1	1	
Gesamt	292	219	2,400	2,150	45	32	19	6	

Abbildung 3-5: direkte und indirekte Effekte der S 10 nach Bundesländern – Bauphase [Quelle ASFINAG und WIFO]

Eine ähnliche Ausbreitung der Wirkungen über die unmittelbar beauftragten Branchen hinaus wird für die sektoralen Wirkungen ermittelt: für das Baugewerbe, den größten Empfänger der direkten Ausgaben (vor Sachgütern und unternehmensnahen Dienstleistungen), werden zwar die größten Brancheneffekte ermittelt, ihr Anteil an den Gesamteffekten beträgt aber nur rund ein Drittel (ihr Anteil an den direkten Aufträgen ist mehr als doppelt so hoch). Im Verkehrssektor sind auch die Eigenleistungen der ASFINAG (für Projektmanagement) enthalten. Die Effekte in den konsumnahen Branchen – Einzelhandel, Gastronomie, Wohnungswesen – werden von der Annahme getrieben, dass die Ausgaben für die Grundeinlöse über die Zeit vollständig in den privaten Konsum fließen.

Branche	Wertschöpfung	Beschäftigung - Kopffzahlen	Beschäftigung - VZÄ	Branche	Wertschöpfung	Beschäftigung - Kopffzahlen	Beschäftigung - VZÄ
A Land- und Forstwirtschaft	1	25	25	K Finanz- und Versicherung	6	50	50
B Bergbau	2	25	25	L Grundstücks- und Wohnungswesen	12	25	25
C Herstellung von Waren	27	250	250	M Freiberufliche/techn. DL	37	475	400
D Energieversorgung	2	0	0	N Sonst. wirtschaftl. DL	15	250	200
E Wasserver- u. Abfallentsorgung	3	25	25	O Öffentliche Verwaltung	1	0	0
F Bau	80	850	825	P Erziehung und Unterricht	1	25	25
G Handel	13	200	150	Q Gesundheits- und Sozialwesen	1	25	0
H Verkehr	11	100	100	R Kunst, Unterhaltung und Erholung	0	0	0
I Beherbergung und Gastronomie	2	50	25	S Sonst. Dienstleistungen	1	25	25
J Information und Kommunikation	4	25	25	T Private Haushalte	0	0	0
				Gesamt	218	2,400	2,150

Abbildung 3-6: direkte und indirekte Effekte der S 10 nach Wirtschaftsbranchen – Bauphase (Wertschöpfung in Mio. €) [Quelle ASFINAG und WIFO]

3.3.3 Betriebsphase

Die Standorteffekte der S 10 in der Betriebsphase wurden mit dem EcoAustria Regionalmodell simuliert. Dieses Modell umfasst mehr als 150 NUTS-3-Regionen¹ in Mitteleuropa, darunter alle österreichischen Regionen sowie angrenzende Gebiete in Bayern, der Schweiz, Norditalien, Slowenien, Ungarn, der Slowakei und Tschechien. Im Zentrum des Modells steht der Erreichbarkeitsindikator, der auf einem gravitationsbasierten Ansatz beruht: Regionen gewinnen an Attraktivität, je besser sie an überregionale Wirtschaftszentren mit hoher Wirtschaftsleistung angebunden sind. Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur – wie im Fall der S 10 – verkürzen die Reisezeiten zwischen den Regionen. Dadurch erhöht sich die Standortqualität der betroffenen Regionen, was wiederum zu einer Steigerung der Produktivität und Wertschöpfung führt. Das Regionalmodell bildet diesen Zusammenhang explizit ab und erlaubt es, die wirtschaftlichen Effekte von Infrastrukturmaßnahmen nicht nur für einzelne NUTS-3-Regionen, sondern auch für Bundesländer und die Volkswirtschaft insgesamt abzuschätzen. In einem weiteren Schritt werden schließlich die daraus resultierenden Steuer- und Abgabenrückflüsse für Bund, Länder und Gemeinden berechnet, sodass die volkswirtschaftlichen Wirkungen einer Maßnahme umfassend dargestellt werden können.

Die Wirkungen der ASFINAG-Baumaßnahme S 10 in der Betriebsphase – also die Reisezeitverbesserungen, die sich aus diesem Projekt ergeben – wurden auf Basis von Verkehrsmodellen durch Verkehrsplanungsbüros ermittelt, deren Ergebnisse über die ASFINAG den Autoren dieser Untersuchung zur Verfügung gestellt wurden. Auf Basis dieser Modelle ergeben Reisezeitgewinne nach Tschechien aus dem Nordosten Niederösterreichs

¹ NUTS-Regionen sind eine territoriale Gliederung der Europäischen Union (EU) nach der Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS), die eine einheitliche Erhebung und Analyse von regionalen Daten ermöglicht. Die NUTS-3 Regionen sind die kleinste Einheit dieser Gliederung. Die Zahl der Bevölkerung dieser regionalen Einheit liegt zwischen 150.000 und 800.000, wobei auch größere Einheiten möglich sind (in Österreich etwa Wien). Insgesamt gibt es in Österreich 35 NUTS-3 Einheiten.

durch den Lückenschluss der S 10 zur tschechischen Grenze im Norden Oberösterreichs für weite Teile Oberösterreichs sowie der westlichen Steiermark um durchschnittlich rund 4 Minuten. Dies hat eine merkliche Wirkung auf die Erreichbarkeit dieser Regionen, was sich in der geografischen Verteilung der BIP-Effekte niederschlägt (vgl. Abbildung 3-7).

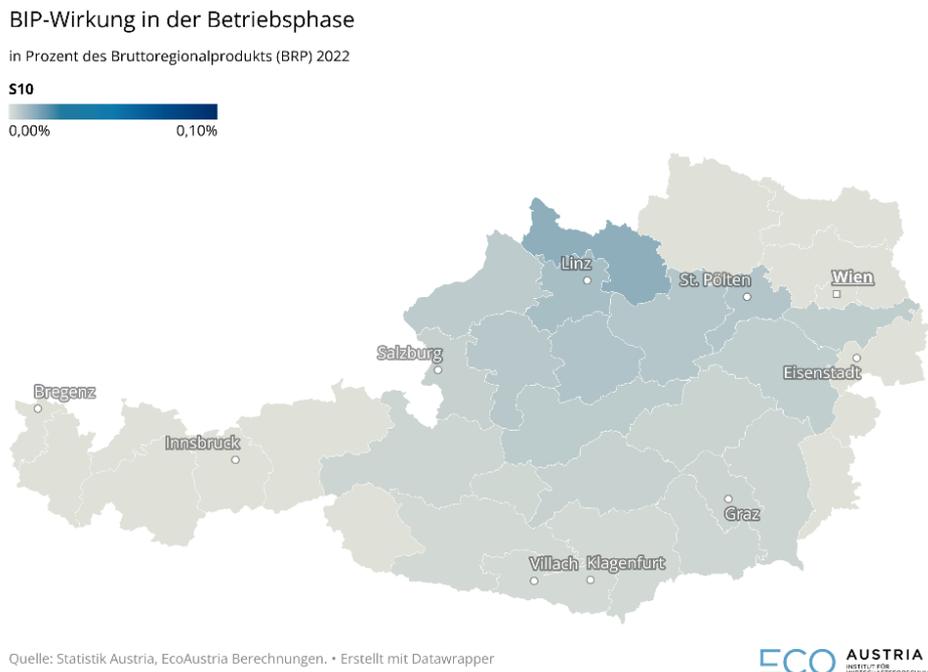


Abbildung 3-7: S 10 – Räumliche BRP-Wirkung in der Betriebsphase [Quelle Eco Austria]

Betrachtet man die Wertschöpfungseffekte in den ersten 30 Jahre des Betriebs ab 2032, ergibt sich ein Zuwachs an Wertschöpfung in Österreich im ersten Jahr des Betriebs in Höhe von 12 Mio. Euro, der über die ersten 30 Jahre des Betriebs auf 16 Mio. Euro ansteigt. Damit einhergehend wird der steuerliche Rückfluss für den Gesamtstaat unter der Annahme einer gleichbleibenden Steuerstruktur) auf im ersten Jahr auf rund 5 Mio. Euro geschätzt. Kumuliert man die Wertschöpfungseffekte über die ersten 30 Jahre des Betriebs, ergibt sich ein kumulativer Zuwachs an Wertschöpfung in Österreich in Höhe von 211 Mio. Euro. Damit einhergehend wird der steuerliche Rückfluss für den Gesamtstaat unter der Annahme einer gleichbleibenden Steuerstruktur) auf kumulativ rund 94 Mio. Euro geschätzt. Hinzu kommen noch gut 15 Mio. €, kumuliert über diese Periode, an Wertschöpfungseffekten (sowie gut 5 Mio. € an damit verbundenen Steuern und Abgaben), die sich aufgrund der Instandhaltung der Infrastruktur ergeben.

3.3.4 Zusammenführung Bau- und Betriebsphase

Bau- und Betriebsphase weisen definitorisch unterschiedliche Zeitbezüge auf. Um die Wirkungen vergleichbar (und summierbar) zu machen, werden die Wertschöpfungsströme zum einen realisiert (d.h. um die Inflation

korrigiert) sowie auf das Bezugsjahr 2025 abdiskontiert; als Diskontsatz werden dabei 3,3 % angenommen². Die Wirkungen der Bauphase werden gleichmäßig über die Errichtungsperiode aufgeteilt; die jährlichen Effekte der anschließenden Betriebsphase werden über eine Betriebsperiode von 30 Jahren angesetzt. In diese Betriebsperiode inkludiert sind jährliche Instandhaltungs- und Betriebskosten von rund 1 Mio. €³; die damit zusammenhängenden Wertschöpfungswirkungen sind in den Ergebnissen für die Betriebsphase inkludiert.

	Bauphase	Betriebsphase	Gesamt
Gesamtkosten	251	15	266
Wertschöpfung	190	230	420
Steuern & Abgaben	65	105	170

Abbildung 3-8: Abdiskontierte Kosten- und Wertschöpfungsströme (in Mio. €, Bezugsjahr 2025) [Quelle ASFINAG, WIFO und Eco Austria]

Bezogen auf 2025 belaufen sich die Gesamtkosten auf 266 Mio. €. Mit den Kosten von 251 Mio. € in der Bauphase ist eine Wertschöpfung von (ebenfalls bezogen auf 2025) insgesamt rund 190 Mio. € verbunden. In der folgenden Betriebsphase wird über einen Projektzeitraum von 30 Jahren eine kumulierte Wertschöpfung von insgesamt rund 230 Mio. € induziert; für Bau- und Betriebsphase gemeinsam wird also eine Wertschöpfungswirkung von 420 Mio. € geschätzt.

Das mit Bau und Betrieb der S 10 verbundene Aufkommen an Steuern und Abgaben zur Sozialversicherung wird – unter Zugrundelegung derzeit gültiger Steuer- und Abgabenquoten – auf rund 170 Mio. € geschätzt.

3.3.5 Weitere volkswirtschaftliche Aspekte

Es gibt eine ganze Reihe weiterer Aspekte, die in gegenständlicher Untersuchung nicht monetär bewertet wurden und daher im Folgenden nur überblicksmäßig dargestellt werden.

- **Staukosten:** Dies sind die augenfälligsten „Zusatzkosten“ des Verkehrs. Sie sind in erster Linie individuelle Zeitkosten; andere Kostenarten (v.a. zusätzliche Emissionen) sind nur von untergeordneter Bedeutung. Im Prinzip können diese Zeitkosten auch relativ einfach monetarisiert werden: die Summe der Zeit, die jeder „Stauteilnehmer“ im Stauverbringt, multipliziert mit dessen (evtl. individuell unterschiedlichen) Kosten pro Zeiteinheit sollte die Gesamtkosten eines Staus ergeben. Das Problem dabei sind aber die Kosten pro Zeiteinheit – die aber nicht konstant sind, sondern sich für zumindest drei Gruppen an Verkehrsteilnehmern deutlich unterscheiden: den Berufsverkehr, den Freizeitverkehr, sowie – als „Mittelweg“ – der Berufspendelverkehr. Für den Berufsverkehr stellen Staukosten eindeutig verlorene Wirtschaftsleistung dar – der Installateur, der eine halbe Stunde im Stau steht (oder anderweitig verkehrsbedingt verliert), kann in dieser halben Stunde keinen Auftrag ausführen; die Zeitkosten entsprechen hier im wesentlichen seinem Stundensatz. Der Freizeitverkehr ist hingegen mit

² Dieser Wert wird auch ASFINAG-intern verwendet

³ Diese ergeben sich aus Erfahrungswerten der ASFINAG pro km Fahrstreifen bzw. pro Tunnel-km.

keinen direkten wirtschaftlichen Verlusten verbunden – hier kommt allenfalls „Zeitpräferenz“ zum Tragen: die Zahlungsbereitschaft dafür, NICHT eine bestimmte Zeit im Stau verbringen zu müssen. Der Berufspendelverkehr liegt irgendwo dazwischen – (noch) nicht verlorene Arbeitszeit, aber doch mehr als reine Freizeitkosten. Es ist klar, dass die so berechneten Staukosten enorm abhängig sind von eben dieser Wahl der Zeitkosten. Die Kosten eines einzigen Staus können aber jedenfalls auf mehrere Hunderttausend Euro und mehr geschätzt werden.

Für die Ex-Ante-Abschätzung der (vermiedenen) Stauzeiten (und damit Staukosten) ist eine umfassende Analyse der neuen Verkehrssituation mithilfe eines geeigneten Verkehrsmodells notwendig.

- **Reisegeschwindigkeit:** ihre Auswirkungen gleichen Stauzeiten insofern, als auch hier die Kosten in Form von „Zeit“ anfallen; insofern gelten ähnliche Überlegungen wie bei der Abschätzung der Staukosten.
- **Verkehrssicherheit, Unfallkosten:** Unterschiede in der Sicherheit von Straßenvarianten drücken sich in der Zahl von Unfällen sowie den damit verbundenen Verletzten und Getöteten aus. Für alle diese gibt es (wenn auch nach Anwendungsfall sehr uneinheitliche) Schätzwerte, sodass die hier zu erwartenden Kosten(reduktionen) zumindest theoretisch gut einer monetären Bewertung zugeführt werden könnten, falls die entsprechenden Unfallzahlen abgeschätzt werden können.
- **Treibstoffverbrauch und Emissionen:** mit Emissionen sind nicht nur Luftschadstoffe gemeint; sie umfassen auch Feinstaub (Russpartikel, Reifen- und Bremsenabrieb⁴) oder Lärmemissionen. Ihre monetäre Abschätzung ist theoretisch zumindest ansatzweise möglich: für manche Luftschadstoffe gibt es direkte Preise (etwa bei Kohlendioxid); für Feinstaub und auch Lärmbelastung gibt es medizinische Untersuchungen über ihre Auswirkungen auf Gesundheit und Lebenserwartung, so dass auch hier zumindest theoretisch eine Abschätzung der wirtschaftlichen Kosten möglich ist.
Die Wirkung eines Straßenneubaus auf diese Emissionen kann dabei in vielerlei Richtungen laufen: die Verringerung von Stauzeiten ist aber jedenfalls positiv für alle diese Dimensionen. Eine Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit kann aber etwa auch durchaus zu Erhöhungen des Treibstoffverbrauchs sowie aller Emissionsarten führen.
- **Auswirkung auf Betriebs- bzw. Erhaltungskosten:** diese stellen unmittelbar monetäre Kostenarten dar. Neu- oder Umbau von Straßenzügen kann durch bessere Ausgestaltung zu Einsparungen bei den Folgekosten – Betriebskosten (Winterdienst, Erhaltung etc.) bzw. Reparaturkosten – führen; diese Kosten können nicht extern abgeschätzt werden, sondern müssten direkt durch den Projektbetreiber ermittelt werden.
- **Stärkung der internationalen Standortqualität:** Ähnlichen Gedanken wie dem EcoAustria Regionalmodell zugrundeliegend, könnte die internationale Standortqualität durch verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen verbessert werden, wenn etwa ein Standort in Mitteleuropa

⁴ Reifen- und Bremsenabrieb sind beträchtliche Feinstaubquellen, die auch bei alternativen Antriebssystemen nicht vermieden werden können.

besser an einem internationalen Hafen oder global relevanten Transporthub angebunden wird. Damit würde sich auch die Möglichkeit zur Integration in globale Wertschöpfungsketten verbessern und die Standortqualität steigern. Der derzeit vorliegende Fokus auf Mitteleuropa blendet diesen Kanal zum Teil aus.

- **Arbeitsmarkteffekte:** zwar bildet das EcoAustria Regionalmodell in seiner aktuellen Form auch Arbeitsmarkteffekte zum Teil ab, da durch die Verbesserung der Verbindungen zu anderen Regionen der Pendelradius steigt und somit entlegene Regionen besser an Zentren anbindet, jedoch werden aktuell nicht explizit regionale Arbeitsmarktspezifika berücksichtigt.

Bessere Anbindung an Wirtschaftsstandorte und damit bessere Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen ist zum einen positiv für den Arbeitsmarkt (mehr Angebot für Arbeitgeber und Arbeitnehmer), kann aber auf der anderen Seite zu weiterer Zersiedelung beitragen.

3.4 NACHHALTIGKEIT

Im Zuge der Planung und Errichtung von Straßenneubauprojekten ist auch ein wesentlicher Fokus auf Nachhaltigkeit zu legen. Dies insbesondere, um den Ressourcenverbrauch zu minimieren und die Umweltbelastung so gering wie möglich zu halten aber auch die Lebensqualität für alle Beteiligten zu verbessern und eine gerechte und inklusive Gesellschaft zu fördern. Langlebige Bauweisen und Optimierung von Bauprozessen können ebenfalls einen Beitrag zur Nachhaltigkeit leisten.

Nachfolgende Übersicht stellt eine Zusammenschau der projektbezogenen Aspekte mit dem Fokus auf Nachhaltigkeit dar.

3.4.1 Ökologische Aspekte

3.4.1.1 Schutz natürlicher Ressourcen

Die S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wullowitz wurde unter Berücksichtigung des Stand der Technik, der Vorgaben von RVS und Normen dimensioniert. Der Flächenverbrauch durch das Vorhaben ergibt sich insbesondere aus den (sicherheits-) technischen Anforderungen wie etwa Fahrbahnbreiten, Erfordernis von Abstellstreifen, Wiederherstellung Wegeverbindungen, Lärmschutzmaßnahmen, ordnungsgemäße Entwässerung udg. Neben den Vorgaben hinsichtlich des Stands der Technik wurden die Planungen unter Berücksichtigung von möglichst geringem Flächenverbrauch und Beschränkung auf das unbedingt erforderliche Ausmaß interdisziplinär mit allen Fachbereichen durchgeführt. Im Zuge des Planungsprozesses war ein möglichst ressourcenschonender Umgang mit Boden und Fläche eine grundlegende Planungsprämisse.

- Die Dimensionierung des Straßenquerschnitts sowie Halbanschlussstellen erfolgt gem. den Anforderungen der Leistungsfähigkeiten und aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung. Durch die durchgeführte Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen (zB Bevölkerungsprognose, Wirtschaftsprognose) wurde der Bedarf für die Dimensionierung des Vorhabens nachhaltig festgelegt. Daraus erfolgte auch die Festlegung von Halbanschlussstellen anstatt Vollanschlussstellen.
- Zur Vermeidung zusätzlicher Versiegelung werden neue Wirtschaftswege nur ab einer Steigung von 4% bituminös befestigt ansonsten ist eine mechanisch stabilisierte Oberfläche („unbefestigt“) vorgesehen. Lediglich Wege, die als Ersatz für asphaltierte Bestandswege angelegt werden, werden asphaltiert ausgeführt.
- Für die Bauphase wurde eine Massenverwertungskonzept ausgearbeitet mit Ziel einen Massenausgleich zu erreichen, Transporte zu minimieren und Ressourcen zu schonen sowie eine wirtschaftliche Projektabwicklung zu gewährleisten. Ziel ist die Verwertung von Schüttmaterial unter Berücksichtigung geotechnischer Anforderungen und Oberboden vor Ort. Aufgrund der Massenbilanz kann davon ausgegangen, dass sämtliche Dammschüttungen mit dem im Baulos anfallenden Aushubmaterialien hergestellt werden können. Der Massenüberschuss verbleibt in Form von

Geländemodellierungen, Immissionsschutzwällen bzw. Auffüllungen von Restflächen im Baulos. Dadurch können weite Massentransporte verhindert werden.

- Durch sorgsame Zwischenlagerung des Ober-, Zwischen- und Unterbodens können im rekultivierten Baufeld die Bodenfunktionen nach Abschluss der Bauphase sowie auf den unbefestigten und rekultivierten Flächen des Bauwerkes (Böschungen, Grünbücken, Mulden, usw.) rasch wiederhergestellt werden.
- In der Maßnahmenplanung der ökologischen Maßnahmenflächen wurden Rest- und Zwickelflächen sowie auch Synergien aus den unterschiedlichen Fachbereichen berücksichtigt.

Boden und Fläche

Folgender Flächenverbrauch ergibt sich durch das Vorhaben:

Flächenverbrauch	Betriebsphase
S10 Nord B	rd. 78 ha

Neuversiegelung	Betriebsphase
S10 Nord B	rd. 34 ha

Wasser

Die Straßenwässer werden gesammelt, gereinigt und vor Ort versickert. Somit bleiben die Wässer auch jeweils den betroffenen Einzugsgebieten erhalten. Die Winterwässer werden zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen durch Chlorid auf die Vorfluter im Raum gedrosselt in den Freistädter Kanal sowie in die Feldaist bei der Mündung des Kerschbaumer Bachs eingeleitet.

Als Renaturierungsmaßnahme an Gewässern wird ein Abschnitt des teils verrohrten (drainagierte) Kerschbaumer Bachs bzw. Kerschbaumer Bach Zubringer geöffnet und Sohle, Böschung und Uferbegleitsaum neu angelegt und somit das Habitatangebot und die Biodiversität im Gebiet erhöht.

3.4.1.2 Biodiversität

Schutzgebiete (Europaschutzgebiet / Wasserschutzgebiet)

In Vorhabensnähe liegt das Wasserschutzgebiet „Hiltschen-Eisenhut-Tal“ sowie das Europaschutzgebiet „Maltsch“ (Vogelschutzgebiet und FFH-Gebiet), welches entlang der tschechischen Grenze verläuft.

Durch das Vorhaben erfolgt keine direkter Eingriff in eines der Schutzgebiete. Das Wasserschutzgebiet liegt in einer Entfernung von ca. 400 m und das Europaschutzgebiet liegt am nächsten Punkt in einer Entfernung von ca. 100 m zum Vorhaben.

Relevante indirekte Auswirkungen durch beispielsweise durch Luft- und Lärmemissionen oder sonstige Störwirkungen sind nicht zu erwarten. Es wurde im Zuge der Planung darauf geachtet, dass keine Einleitung von Straßenwässern in die Malsch erfolgt, die Wässer werden daher Richtung Süden zur Einleitung in den Freistädter Kanal gepumpt.

Vernetzung

Durch die Errichtung des Vorhabens kommt es zu Änderungen im Raumgefüge was sowohl hinsichtlich des Schutzgutes Mensch als auch hinsichtlich des Schutzgutes Biologische Vielfalt zu Trennwirkungen führen kann. Dahingehend wurden nachstehende Planungsprämissen in der Projektierung und Maßnahmenplanung zugrunde gelegt.

- Wiederherstellung der Vernetzung in relevanten Bereichen durch Anlage und Gestaltung von 6 Objekten mit einer übergeordneten, ökologischen Querungsfunktion. Auch die direkten Anschlussprojekte nördlich (Tschechien, D 3) und südlich (S 10 Nord A) sind unmittelbar mit Querungsobjekten ausgestattet;
- Anlage von Vernetzungselementen und Leitstrukturen zu den Querungshilfen (Gehölzstreifen, Strukturpflanzungen, technische Leitelemente (Amphibienleiteinrichtung, Wildschutzzaun, Fledermauskollisionsschutzwände));
- Aufrechterhaltung des Straßen- und Wegenetzes für den untergeordneten motorisierten Verkehr, landwirtschaftliche Nutzung sowie für die Naherholung (Wander- und Radwege).

Ökologische Ausgleichsflächen

Im Zuge der Erstellung des Einreichprojektes sind zur Kompensation von Eingriffen durch das Vorhaben der S 10 Nord B umfangreiche ökologische Maßnahmen geplant. Folgend eine Auswahl:

- Anlage von artenreichen Wiesenflächen mit Gehölzpflanzungen
- Anlage von Brachflächen für Offenlandarten
- Anlage von Feuchtbiotopen
- Anlage linearer Landschaftselemente
- Anlage von Struktur- und Gehölzpflanzungen
- Anlage von Ersatzaufforstungen
- Umsetzung naturnaher Gewässergestaltungen bzw. Renaturierungen
- Anlage von Sicht- und Immissionsschutzpflanzungen

In Summe sind für die S 10 Nord B voraussichtlich zwischen 80 ha und 100 ha ökologische Maßnahmenflächen vorgesehen (Einreichprojekt in Erstellung, Einreichung zur UVP für Herbst 2025 vorgesehen).

3.4.2 Ökonomische Aspekte

Die Dimensionierung des Straßenquerschnitts sowie der Knoten und Anschlussstellen erfolgt bedarfsorientiert gem. den Anforderungen der Leistungsfähigkeiten und aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung, sowie aus betrieblichen und wirtschaftlichen Überlegungen. Entsprechend der Verkehrsstärken wurde daher der Regelquerschnitt mit 2 + 2 + Mittelstreifen und Abstellstreifen gewählt.

Für die Umsetzung des Vorhabens wurde ein umfassendes Baukonzept unter Berücksichtigung einer wirtschaftlichen Projektabwicklung ausgearbeitet. Dies beinhaltet einen möglichst ausgeglichenen Massenausgleich zur Minimierung der Transporte und zur Ressourcenschonung. Massenüberschuss wird möglichst verwertet oder dem Wirtschaftskreislauf zugeführt. Vor Ort anfallendes Material wird möglichst für die Umsetzung des Vorhabens wiederverwendet. Baustelleneinrichtungsflächen sind an logistisch günstigen Plätzen situiert, um eine effektive Abwicklung der Baustelle und des Baustellenverkehrs zu erreichen und somit auch die Transportleistungen zu minimieren. Es ist vorgesehen kompakte, zügig voranschreitende Arbeitsprozesse und -zyklen einzuhalten um Leerlauf- und Stehzeiten insbesondere bei energieintensiven Arbeitsprozessen sowie bei LKW-Fahrten zu vermeiden.

3.4.3 Soziale Aspekte

Lärm

Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände) können alle naheliegenden Wohnobjekte unter die geltenden Planungsrichtwerte geschützt werden. Durch das Vorhaben selbst erfolgen auf der Bestandstrecke durch Siedlungsgebiete teils Entlastungen von bis zu – 20 dB und es ergeben sich damit starke Verbesserungen der Schallsituation für die Wohnanrainer.

Luft

Die Errichtung der S 10 führt zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen, die im Nahbereich der Trasse eine Mehrbelastungen an Luftschadstoffen ergeben, aber auch Entlastungen in den Ortsgebieten von Kerschbaum, Dorf-Leopoldschlag, Hiltchen, Leitmannsdorf und Wullowitz bewirken.

Übereinstimmung mit Raumplanungskonzepten

Das Vorhaben entspricht allen überörtlichen und örtlichen raumplanerischen Entwicklungszielen und stimmt mit diesen mit einer hohen Zielerfüllung überein.

Veränderung von Standortpotentialen

Die Veränderungen des Verkehrsnetzes durch hochrangige Straßen verursachen generell verbesserte Erreichbarkeiten und kürzere Reisezeiten für den Individualverkehr und straßengebundenen öffentlichen Verkehr sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Verbesserte Erreichbarkeiten durch Netzveränderungen bedingen eine verbesserte Standortqualität für Wohn- und Wirtschaftsstandorte aus lokaler, regionaler und überregionaler Sicht und können für diese Standorte Entwicklungen für Wohnen und Wirtschaft initiieren.

Eine überregionale strukturelle Auswirkung ist durch das Vorhaben im Zusammenhang mit der Anbindung an den südlichen Abschnitt der S 10 Mühlviertler Schnellstraße sowie an die nördlich auf tschechischer Seite anschließende Autobahn D 3 gegeben, da es im Zusammenwirken mit diesen Bauvorhaben zu Verkehrsverlagerungen (Entlastung von Ortsgebieten und bestehenden Straßenverbindungen, Bündelung des überregionalen und teils auch regionalen Verkehrs) kommt.

In wirtschaftlicher Hinsicht steht der Region durch das Vorhaben eine Aufwertung bevor. Eine verbesserte Erreichbarkeit der östlichen EU-Länder (Tschechien, Polen) kann als Impuls für eine Erhöhung der Standortgunst in dieser Region genutzt werden.

Die Einwohner der Standortgemeinden sowie der angrenzenden Gemeinden profitieren vom Vorhaben der S 10 Mühlviertler Schnellstraße in zweierlei Hinsicht: Zunächst durch die deutlich verbesserten regionalen Erreichbarkeiten, die das Vorhaben bewirkt; in weiterer Folge wird die Entlastung des untergeordneten Netzes der Landesstraßen spürbar zur Steigerung der Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner der Region beitragen. So bedeutet die S 10 Mühlviertler Schnellstraße beispielsweise für Kerschbaum, Dorf-Leopoldschlag oder Wullowitz die Möglichkeit von Gestaltungsspielräumen wie etwa die Umsetzung einer fußgänger- und radfahrerfreundlichen Neugestaltung der Ortsdurchfahrt oder die Erhöhung von Aufenthaltsqualitäten in Freiräumen.

Vernetzung Wirtschaftsräume

Durch die Umsetzung des Vorhabens kommt es zu einer Verbesserung der Erreichbarkeiten von Freistadt und Linz sowie Budweis (CZ) und zukünftig auch Prag (CZ). Aufgrund der internationalen Bedeutung des Vorhabens für das europäische Verkehrsnetz TEN kommt es auch zu verbesserten Erreichbarkeiten im transeuropäischen Konnex.

Verkehrssicherheit

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Untersuchungsraum durch die Errichtung von höchstrangigen Straßen mit baulich getrennten Richtungsfahrbahnen beruht in erster Linie auf der Tatsache, dass diese Straßen deutlich geringere Unfallraten aufweisen als andere Straßentypen (siehe die unten stehende Abbildung). Die geringeren Unfallraten auf Autobahnen- und Schnellstraßen sind unter anderem bedingt durch:

- Anbauten- und Kreuzungsfrei
- Baulich getrennte Richtungsfahrbahnen
- Spezifische Sicherheitseinrichtungen
- Kein Langsamverkehr

Eine Verlagerung von Fahrten von Freilandstraßen oder dem Ortsgebiet auf Bundesstraßen A und S bewirkt eine rechnerische Verringerung der Unfallzahlen. Dies wird im Rahmen von Verkehrsuntersuchungen und NKUs ermittelt und nachgewiesen.

	Bundesstraßen A und S	Sonstige Freilandstraßen	Straßen im Ortsgebiet	Alle Straßen
(1) Getötetenraten [Anzahl Getötete/Mio Kfz-km]	0,0038	0,0175	0,0106	0,0106
(2) Schwerverletztenraten [Anzahl Schwerverletzte/Mio Kfz-km]	0,0433	0,2159	0,2964	0,1762
(3) Leichtverletztenraten [Anzahl Leichtverletzte/Mio Kfz-km]	0,1124	0,4722	1,3165	0,5804
(4) UPS-Raten [Anzahl UPS/Mio Kfz-km]	0,0990	0,4971	1,3048	0,5811
(5) Unfallkostenraten [EUR/Kfz-km]	0,0366	0,1762	0,2734	0,1532

Abbildung 3-9: Verunglücktenraten, UPS-Raten und Unfallkosten nach standardisierten Straßentypen (2009);
Anmerkung: UPS = Unfälle mit Personenschaden [Quelle: RVS 02.01.11 Nutzen-Kosten-Untersuchungen]

Demnach ergeben sich rechnerisch gemäß RVS 02.01.11 Unfallkosten von:

- 36.600 € je 1 Mio. gefahrenen Kfz-km für Bundesstraßen A und S
- 176.200 € je 1 Mio. gefahrenen Kfz-km für Sonstige Freilandstraßen
- 273.400 € je 1 Mio. gefahrenen Kfz-km für Straßen im Ortsgebiet

Zusätzlich zur Verbesserung der Unfallzahlen verbessert sich durch eine neue Straßeninfrastruktur und damit erhöhter Kapazität im Straßennetz meist auch die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs im Netz. "Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs" bezeichnet das Ziel, den Verkehrsfluss auf den Straßen reibungslos und ununterbrochen zu gestalten, ohne dass es zu unnötigen Behinderungen oder Staus kommt. Dieser Grundsatz zielt darauf ab, dass Verkehrsteilnehmer:innen so wenig wie möglich behindert oder belästigt werden, was im Sinne einer effizienten und funktionalen Verkehrsführung – in diesem Falle des motorisierten Individualverkehrs – steht. Die Vermeidung von Störungen und Behinderungen im Verkehrsfluss führt zu einer Verringerung von Stresssituationen, was die Verkehrssicherheit verbessert. Es bedeutet auch, dass ein reibungsloser, zügiger und störungsfreier Ablauf des Verkehrs angestrebt wird, der aber nicht die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer gefährdet.

4 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Das Regierungsprogramm (Februar 2025) sieht u.a. vor „zur Ankurbelung der heimischen Wirtschaft sowie zur dringend notwendigen Entlastung der Bevölkerung von Durchzugsverkehr und dessen negativen Begleiterscheinungen sollen Autobahnen und Schnellstraßen (im Bundesstraßengesetz angeführt), die bereits über eine Genehmigung verfügen, (z.B. S1 Spange) schnellstmöglich realisiert werden und anhängige Verfahren und Planungen zügig weitergeführt werden.“

Mit der EntschlieÙung des Nationalrates vom 26. März 2025 wird die Regierung aufgefordert „dem Regierungsprogramm entsprechend zeitnah die noch nicht genehmigten Neubauprojekte der ASFINAG hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlichen Impulssetzung zu prüfen“.

Wie in den vorliegenden Darstellungen und ergänzenden Untersuchungen (WIFO und EcoAustria) zum Projekt dargelegt, hat die Prüfung ergeben, dass beim Neubauprojekt S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Rainbach Nord – Staatsgrenze bei Wulowitz die Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftliche Impulssetzung aus Sicht der ASFINAG gegeben ist.

5 ERSTELLUNG

Für die vorliegende Aufbereitung wurde auf bestehende Daten aus den Genehmigungsunterlagen zur UVP zurückgegriffen. Weiters wurden, wo erforderlich und zeitlich möglich, auf die Fragestellung heruntergebrochene Detailanalysen durchgeführt.

Dabei wurde auf die von den jeweiligen Fachexperten erarbeiteten Untersuchungen und Unterlagen zu den Genehmigungsverfahren aus folgenden Fachbereichen zurückgegriffen:

- 1) Technische Straßenplanung und Entwässerungsplanung;
 - 2) Verkehrsuntersuchungen;
 - 3) Verkehrssicherheitsauditierung;
 - 4) Brücken- und Objektplanung;
 - 5) Sach- und Kulturgüter;
 - 6) Landschaft;
 - 7) Freizeit- und Erholung;
 - 8) Luft und Klima;
 - 9) Biologische Vielfalt, Tiere und deren Lebensräume;
 - 10) Biologische Vielfalt, Pflanzen und deren Lebensräume;
 - 11) Gewässerökologie;
 - 12) Fläche und Boden;
 - 13) Landwirtschaft;
 - 14) Oberflächenwasser;
 - 15) Altlasten und Verdachtsflächen;
 - 16) Geologie und Geotechnik,
 - 17) Grundwasser;
 - 18) Schalltechnik;
 - 19) Erschütterungen;
 - 20) Licht, Beschattung;
 - 21) Maßnahmen- und Begleitplanung;
- u.a.m.

Die Koordination und Zusammenstellung der Unterlagen erfolgte koordiniert durch ILF Consulting Engineers Austria GmbH (Feldkreuzstraße 3, 6063 Rum bei Innsbruck) als Projektsteuerung mit Schwerpunkt auf die technischen Aspekte und durch BEITL ZT GmbH (Möllwaldplatz 4/21, 1040 Wien) als Umweltkoordination mit Schwerpunkt auf die umweltrelevanten Aussagen.

Ergänzend zu den technischen sowie raum- und umweltspezifischen Aufarbeitungen und Zusammenstellungen, wurden zur ergänzenden Beantwortung der Frage aus dem Entschließungsantrag wirtschaftsbezogene Untersuchungen erstellt. Dies erfolgte durch:

- 1) Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO)
Zentrale Arsenal, Objekt 20, 1030 Wien
- 2) ECO Austria – Institut für Wirtschaftsforschung / Regionale Wirtschaftspolitik und Außenwirtschaft
Am Heumarkt 10, 1030 Wien