



**An das  
Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie**  
Abteilung II/ST3  
Stubenring 1  
1010 Wien

**Linz, 10. August 2009**

**Betrifft: Einwendungen im UVP-Verfahren „A26 Linzer Autobahn. Knoten Linz / Hummelhof (A7) – ASt Donau Nord“**

Der NATURSCHUTZBUND Oberösterreich ist eine österreichische Umweltschutzorganisation. Sie wurde mit Bescheid des BMLFUW-UW.1.4.2/0121-V/1/2008 vom 18.12.2008 als Umweltorganisation i. S. der §§ 19 Abs. 6 ff UVP-G 2000 anerkannt.

Gemäß § 19 Abs. 10 UVP-G 2000 kommt dem NATURSCHUTZBUND Oberösterreich daher bei fristgerechter Erhebung von Einwendungen Parteistellung im gegenständlichen UVP-Verfahren zu und ist berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften im Verfahren geltend zu machen.

**Der NATURSCHUTZBUND Oberösterreich erhebt folgende Einwendungen gegen das Bundesstraßenbauvorhaben A26 und fordert, dass die A26 aus diesen Gründen nicht gebaut wird.**

Der Bau und der Betrieb der A26 hat Auswirkungen auf Belange des Natur- und Landschaftsschutzes in größerem Ausmaß im Bereich der oberirdisch geführten Straßenabschnitte. Wesentliche Konfliktpotentiale mit dem Schutzgut „Tiere, Pflanzen, Lebensräume“ ergeben sich im Bereich der städtischen Grünanlagen und Parks, im Umfeld der Turmleiten sowie vor allem im Donautal bzw. in den Urfahrwänd. Die Eingriffserheblichkeit wird bei einigen Biotoptypen als hoch bzw. sehr hoch angegeben, wie Trocken- / Steppen- / Sandrasen. Zudem wird beispielsweise bei diesem Biotoptyp die Regenerierbarkeit als „kaum bis schwer regenerierbar“ eingestuft. Durch Ausgleichsmaßnahmen können die Beeinträchtigungen solcher naturschutzfachlich äußerst wertvollen Biotope deshalb nicht kompensiert werden.

Die „Linzer Pforte“, ein einzigartiges Donaudurchbruchstal durch die Böhmisches Masse, würde durch die A26 schwer beeinträchtigt. Dieses Gebiet wurde vom Gemeinderat der Stadt Linz als „Grünland-Grünzug“ gewidmet, um es zu schützen. Zudem befinden sich hier die naturschutzfachlichen „highlights“, die durch die A26 schwer beeinträchtigt würden. Nur eine Untertunnelung der A26 in diesem Bereich könnte die negativen Auswirkungen auf den Natur- und Landschaftsschutz verhindern.

### **Die vorliegenden Daten über die Tierarten des Projektgebietes sind unvollständig und fehlerhaft**

Es wurden keine gezielten Erhebungen zur Käferfauna des Gebietes durchgeführt. Lediglich eine durch Literaturrecherchen ermittelte Liste von Arten, die im Projektgebiet vorkommen könnten, wird angeführt. Davon ableitend wird die Aussage getroffen, dass in Bezug auf die Tiergruppe der Käfer mit keinen Auswirkungen des Projektes auf wertvolle Lebensräume, Individuen oder Populationen zu rechnen ist. Eine solche Aussage ohne umfangreiche Erhebungen zu treffen, ist unseriös und kann nicht akzeptiert werden. Die Aussage, dass es keine Rote Liste der Käfer Oberösterreichs gibt, stimmt nicht.

Es ist mit größter Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass der im Anhang II der FFH-Richtlinie angeführte Hirschkäfer (*Lucanus cervus*) in den Urfahrwand vorkommt. Er wird in der UVE nicht erwähnt. Untersuchungen dazu sind jedenfalls vorzunehmen und die Auswirkungen der A26 (Bau und Betrieb) auf diese Art sind anzugeben.

Ebenso ist noch zu untersuchen, ob der Juchtenkäfer (*Osmoderma eremita*), der im Anhang II und IV der FFH-Richtlinie angeführt ist und eine prioritäre Art darstellt, im Gebiet vorkommt und gegebenenfalls Baumfällungen (z.B. Rodung alter Baumbestände in Parks) sich negativ auf die Art auswirken.

Die Erhebungen der Tagfalter, wie allgemein die Wirbellosen, wurden vor allem im Hoch- und Spätsommer durchgeführt, da sie sich laut Bericht zu dieser Zeit in der Reproduktionsphase befinden. Diese allgemeine Aussage stimmt keinesfalls. Um eine möglichst vollständige Artenliste der vorkommenden Tagfalterarten zu bekommen, müssen mehrere Freilandbegehungen, verteilt über die gesamte Vegetationsperiode, durchgeführt werden. Es ist also davon auszugehen, dass nur ein Teil der vorhandenen Arten gefunden werden konnte. Die von den Kartierungsergebnissen bei den Tagfaltern abgeleiteten Aussagen sind deshalb unzuverlässig. Es kann und muss davon ausgegangen werden, dass die Auswirkungen der A26 (Bau und Betrieb) auf die Tagfalter größer sind, als dargestellt.

Außerdem sind in der Tabelle 67 (Gesamtartenliste der Tagfalter), in der zahlreiche Arten aus der Literatur eingefügt sind, viele Nachtfalter angeführt, was nirgendwo erwähnt wird. Da zudem viele Schreibfehler und sogar mehrere Arten mehrmals aufgelistet werden (hier wurden teils unterschiedliche Nomenklaturen verwendet), stellt sich die Frage, ob hier sehr schlampig gearbeitet wurde oder ob der Bearbeiter überhaupt die fachliche Kompetenz zur Bearbeitung dieser Tiergruppe hat.

Es ist erstaunlich, dass der Nachtkerzenschwärmer (*Proserpinus posepina*), der in der FFH-Richtlinie im Anhang IV aufgelistet ist und der laut Tabelle 67 aufgrund von Literaturangaben im Projektgebiet nachgewiesen wurde, nicht mehr weiter behandelt wird. Hier ist zu fordern, dass gezielte Untersuchungen zum Vorkommen der Art im Projektgebiet durchgeführt werden.

Es stellt sich die Frage, ob die übrigen Untersuchungen zur Tierwelt ebenso mangelhaft durchgeführt wurden. Jedenfalls ist es unzulässig, aus unvollständigen Daten, Aussagen über die Auswirkungen der A26 (Bau und Betrieb) wie in der UVE zu machen.

### **Die A26 (Bau und Betrieb) hat negative Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen**

Obwohl das Naturschutzgebiet „Urfahrwänd“ durch die A26 (Bau und Betrieb) flächenmäßig in relativ geringem Ausmaß betroffen ist, müssen die Auswirkungen als erheblich eingestuft werden, da hier vor allem sonnenexponierte Felslebensräume betroffen sind, die einen Lebensraum für seltene Arten darstellen. In der UVE wird auf Seite 143 erwähnt, dass es sich bei den Lebensräumen entlang der Urfahrwänd bereits um isolierte Populationen bei den Smaragdeidechsen und Mauereidechsen handelt und ein Abwandern der Arten im Zuge des Baus der A26 nicht ausgeschlossen ist.

Aufgrund der Isoliertheit des Lebensraumes dürfte ein Abwandern aber kaum möglich sein. Vielmehr wird es zu einer weiteren Bestandsabnahme der ohnehin schon kleinen Populationen kommen. Dadurch könnte es zum lokalen Aussterben der betroffenen Arten kommen. Als Voraussetzung, dass die in der UVE genannten Ausgleichsmaßnahmen für die Eidechsen voll wirksam werden können, müssten diese bereits zu Beginn der Baumaßnahmen durchgeführt werden, was aber in der UVE nicht gefordert wird.

Weitere Ausgleichsmaßnahmen (z.B. Mahdtermine bei ausgehagerter Wiese) müssten abgeändert werden, da sie sich bei anderen Flächen als nicht optimal erwiesen haben.

## **Die A26 (Bau und Betrieb) steht im Widerspruch zur Konvention über Biologische Vielfalt**

Durch den Bau und den Betrieb der A26 wird es zu einer Verschlechterung der Bestände seltener und bedrohter Arten kommen, weshalb das Projekt im Widerspruch zur Konvention über Biologische Vielfalt – diese wurde auf der Konferenz der Vereinten Nationen in Rio de Janeiro 1992 beschlossen und von der Republik Österreich unterzeichnet – steht. Um das Ziel, dem Artensterben bis 2010 ein Ende zu setzen, zu erreichen, dürfen keine Maßnahmen gesetzt werden, die das lokale Aussterben oder eine weitere Gefährdung bedrohter Arten zur Folge haben oder haben könnten, was aber beim Bau und Betrieb der A26 eintritt.

## **Die A26 wird eine Zunahme des motorisierten Verkehrs im Linzer Raum verursachen.**

Durch den Betrieb der A26 wird mehr überregionaler Verkehr nach Linz kommen. Der Bau der A26 wird mehr Autoverkehr insgesamt erbringen als der Nichtbau. Alle Daten bisher zeigen eine Zunahme des Verkehrs beim Bau neuer Straßen. Auch in der UVE wird dieser induzierte Verkehr erwähnt und beträgt nach den Angaben auf Seite 53 der Einlage 1.4.2 3,5 % der Kfz-Fahrten pro Werktag. Das bedeutet, dass auch die Zahl der insgesamt gefahrenen Kfz-km im Jahr mindestens um 3,5 % gegenüber dem Nichtbau der A26 steigen muss, da zu erwarten ist, dass die durchschnittlich gefahrenen Wegstrecken länger werden.

Erhöhtes Autoverkehrsaufkommen verursacht mehr Luftschadstoffe und mehr Lärm. In der Kärntner Straße in Linz und vermutlich auch in anderen Bereichen werden sich dadurch erhöhte Luftschadstoff-Immissionen ergeben, die über den zulässigen Grenzwerten liegen.

Nach der Prioritäten-Reihung des Landes Oberösterreich sind unter anderen PM<sub>10</sub>-Staubminderungsmaßnahmen im Bereich des Verkehrs sowie Maßnahmen zur Verringerung der Stickoxid- und SO<sub>2</sub>-Emissionen vorzunehmen. Die Erzeugung zusätzlichen Kfz-Verkehrs durch den Bau der A26 widerspricht eindeutig diesem Ziel.

Die A26 wird durch den zusätzlichen Verkehr zu einer Zunahme der Treibhausgas-Emissionen führen, was im Widerspruch zum Kyoto-Ziel und zur österreichischen Klimastrategie steht.

**Die Stückelung der UVP für die A26 in einen Südteil und Nordteil ist nicht zulässig.**

Da die geplante A26 mit dem anschließenden und bestehenden Teil der A7 bis Unterweikersdorf und der geplanten S10 bis zur tschechischen Grenze ein zusammenhängendes Projekt bildet, müsste die Gesamtwirkung dieses Projektes in der UVP beurteilt werden. Unverständlich ist, dass auch die A26 für die UVP noch in einen Nord- und Südteil aufgeteilt wurde. Sogar in der UVE ist von der „räumlichen und betrieblichen Zusammengehörigkeit der beiden Projekte“(A26 Süd und Nord) die Rede.

Das zeigt sich auch darin, dass beim Bau der A26 Süd schon Maßnahmen gesetzt werden sollen, die die A26 Nord vorwegnehmen (z.B. Dimensionierung der Donaubrücke, ein Stück Haupttunnel unter dem Pöstlingberg, Teile der Rampentunnel). Das wird mit wirtschaftlicher Sicht begründet. Das bedeutet aber, dass das Ergebnis einer UVP für den Nordteil schon vorweggenommen wird, was unzulässig ist.

Freundliche Grüße

Josef Limberger

Obmann NATURSCHUTZBUND

Oberösterreich

Mag. Dr. Wieland Mittmannsgruber

Obmann-Stv. NATURSCHUTZBUND

Oberösterreich