



Rechnungshof
Österreich

Unabhängig und objektiv für Sie.

Bericht des Rechnungshofes

Nachkontrollen gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
bei Bundesstraßen

III–265 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVI. GP

Reihe BUND 2019/13

Reihe NIEDERÖSTERREICH 2019/4

Reihe WIEN 2019/4



Vorbemerkungen

Vorlage

Der Rechnungshof erstattet dem Nationalrat gemäß Art. 126d Abs. 1 Bundes–Verfassungsgesetz und dem Landtag des Landes Niederösterreich sowie dem Gemeinderat der Stadt Wien gemäß Art. 127 Abs. 6 Bundes–Verfassungsgesetz nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei einer Gebarungsüberprüfung getroffen hat.

Berichtsaufbau

In der Regel werden bei der Berichterstattung punktweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Textzahl), deren Beurteilung durch den Rechnungshof (Kennzeichnung mit 2), die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3) sowie die allfällige Gegenäußerung des Rechnungshofes (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf– und Abrundungen.

Der vorliegende Bericht des Rechnungshofes ist nach der Vorlage über die Website des Rechnungshofes „<http://www.rechnungshof.gv.at>“ verfügbar.

IMPRESSUM

Herausgeber: Rechnungshof
1031 Wien,
Dampfschiffstraße 2
<http://www.rechnungshof.gv.at>

Redaktion und Grafik: Rechnungshof
Herausgegeben: Wien, im März 2019

AUSKÜNFTE

Rechnungshof
Telefon (+43 1) 711 71 – 8876
Fax (+43 1) 712 94 25
E-Mail presse@rechnungshof.gv.at

[facebook/RechnungshofAT](https://www.facebook.com/RechnungshofAT)
Twitter: @RHSprecher

Inhaltsverzeichnis

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abkürzungsverzeichnis _____ | 5 |
| Glossar _____ | 8 |
| Kurzfassung _____ | 11 |
| Kenndaten _____ | 16 |
| Prüfungsablauf und –gegenstand _____ | 17 |
| Rechtliche Grundlagen, Ziele und Zuständigkeiten _____ | 18 |
| Rechtliche Grundlagen und Ziele der Nachkontrolle _____ | 18 |
| Zuständigkeiten für Genehmigung, Umsetzung und Kontrolle _____ | 22 |
| Abwicklung der Nachkontrollen gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 _____ | 26 |
| Prozess und Dauer der Nachkontrollen _____ | 26 |
| Kosten der Nachkontrollen _____ | 32 |
| Bestellung externer Koordinatoren _____ | 34 |
| Überprüfung der Annahmen und Prognosen der UVP im Zuge der Nachkontrollen gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 _____ | 39 |
| Schwerpunktsetzung _____ | 39 |
| Datengrundlagen Verkehr _____ | 43 |

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Überprüfung der Einhaltung der Umweltverträglichkeitsprüfungs–Auflagen in der Betriebsphase und im Zuge der Nachkontrollen gemäß Umwelt- verträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 _____ | 51 |
| Erhebungs– und Berichtspflichten _____ | 51 |
| Ausgewählte Auflagen bzw. Maßnahmen _____ | 69 |
| Nutzen für die beteiligten Stellen aus den Nachkontrollen _____ | 92 |
| Zusammenfassende Beurteilung _____ | 94 |
| Schlussempfehlungen _____ | 101 |
| Anhang I _____ | 107 |
| Anhang II: Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger _____ | 109 |

Tabellenverzeichnis

| | | |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabelle 1: | Übersicht über Nachkontrollen gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 bei Bundesstraßen (Stand: Juli 2017) _____ | 28 |
| Tabelle 2: | Kosten der abgeschlossenen Nachkontrollen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und bei den ASFINAG-Gesellschaften (Stand: 31. März 2017) _ | 33 |
| Tabelle 3: | Kosten der Maßnahmen zur Beweissicherung und zum Monitoring gemäß den Auflagen aus Umweltverträglichkeitsprüfungs- und Materienverfahren für das Vorhaben S 1 Süd in den Jahren 2007 bis 2016 _____ | 34 |
| Tabelle 4: | Behandlung der Schutzgüter gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 im Zuge der Überprüfung der Annahmen und Prognosen bei den abgeschlossenen Nachkontrollen _____ | 39 |
| Tabelle 5: | Ausgewählte Erhebungs- und Berichtspflichten der ASFINAG Bau Management GmbH _____ | 53 |
| Tabelle 6: | Auflagen zur Beweissicherung in der Betriebsphase beim Vorhaben S 1 Süd laut Wiener Naturschutzbescheid _____ | 64 |
| Tabelle 7: | Lärmtechnische Kontrollmessungen – Überprüfung der Lkw-Fahrgeschwindigkeit und des Anteils nicht lärmärmer schwerer Lkw auf der S 1 Süd _____ | 70 |

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Abbildung 1: | Ablauf der Nachkontrollen gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 bei Bundesstraßen _____ | 27 |
| Abbildung 2: | Fehlende Sichtschutzpflanzungen auf der Grünbrücke Rothneusiedl an der S 1 Süd (Mai 2017) _____ | 82 |
| Abbildung 3: | Sichtschutzpflanzungen auf der Grünbrücke Rustenfeld an der S 1 Süd (Mai 2017) _____ | 82 |
| Abbildung 4: | Flächenwidmung laut Umweltverträglichkeitserklärung zur S 1 Süd, Bereich Wien–Inzersdorf (Stand: Dezember 1997) __ | 89 |
| Abbildung 5: | Widmung von Betriebsbaugebieten im Bereich Wien–Inzersdorf in den Jahren 2009 und 2016 _____ | 90 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------|
| A | Autobahn |
| Abs. | Absatz |
| Art. | Artikel |
| ASFINAG | Autobahnen– und Schnellstraßen–Finanzierungs–Aktiengesellschaft |
| ASFINAG BMG | ASFINAG Bau Management GmbH |
| ASFINAG SG | ASFINAG Service GmbH |
| ASt. | Anschlussstelle |
| | |
| B | (ehemalige) Bundesstraße |
| BGBI. | Bundesgesetzblatt |
| BH | Bezirkshauptmannschaft |
| BMLFUW | Bundesministerium für Land– und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft |
| BMVIT | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie |
| bspw. | beispielsweise |
| bzw. | beziehungsweise |
| | |
| dB | Dezibel |
| d.h. | das heißt |
| DTV | durchschnittlicher täglicher Verkehr |
| DTVw | durchschnittlicher täglicher Verkehr an einem Werktag |
| | |
| ESA | Erweiterte Strategische Analyse |
| etc. | et cetera |
| EU | Europäische Union |
| EUR | Euro |
| | |
| (f)f. | folgend(e) (Seite, Seiten) |
| | |
| G(es)mbH | Gesellschaft mit beschränkter Haftung |
| | |
| i.d.(g.)F. | in der (geltenden) Fassung |
| inkl. | inklusive |
| | |
| Kfz | Kraftfahrzeug(e) |
| km | Kilometer |
| km/h | Stundenkilometer |
| | |
| Lkw | Lastkraftwagen |

| | |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| MA 22 | Magistratsabteilung 22 – Umweltschutz |
| MA 28 | Magistratsabteilung 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau |
| MA 31 | Magistratsabteilung 31 – Wiener Wasser |
| MA 46 | Magistratsabteilung 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten |
| MA 58 | Magistratsabteilung 58 – Wasserrecht |
| Mio. | Million(en) |
| Nr. | Nummer |
| Pkw | Personenkraftwagen |
| rd. | rund |
| RH | Rechnungshof |
| RVS | Richtlinien und Vorschriften für den Straßenverkehr der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) |
| S | Schnellstraße |
| S. | Seite |
| t | Tonne(n) |
| TZ | Textzahl(en) |
| u.a. | unter anderem |
| u.Ä. | und Ähnliche(s) |
| USt | Umsatzsteuer |
| UVP | Umweltverträglichkeitsprüfung |
| UVP–G 2000 | Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 |
| v.a. | vor allem |
| WFA | wirkungsorientierte Folgenabschätzung |
| Z | Ziffer |
| z.B. | zum Beispiel |

Verwendete Abkürzungen für Autobahnen, Schnellstraßen und Anschlussstellen

| | |
|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A 5 Süd | A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Eibesbrunn – Schrick |
| A 6 Spange Kittsee | A 6 Nordost Autobahn, Spange A 4 – Kittsee |
| A 9 Umfahrung Micheldorf | A 9 Pyhrn Autobahn, Umfahrung Micheldorf |
| A 23 Südosttangente | A 23 Autobahn Südosttangente Wien |
| A 26 Linzer Westring | A 26 Linzer Autobahn, Knoten Linz/Hummelhof (A 7) – ASt. Donau Nord |
| ASt. Allhaming (A 1) | A 1 West Autobahn, ASt. Allhaming |
| ASt. Feldkirchen/Flughafen Graz (A 2) | A 2 Süd Autobahn, ASt. Feldkirchen/Flughafen Graz |
| ASt. Innsbruck Mitte (A 12) | A 12 Inntal Autobahn, ASt. Innsbruck Mitte |
| ASt. Kottlingbrunn (A 2) | A 2 Süd Autobahn, ASt. Kottlingbrunn |
| ASt. Puch–Urstein (A 10) | A 10 Tauern Autobahn, ASt. Puch–Urstein |
| ASt. Rannersdorf (S 1) | S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, ASt. Rannersdorf |
| ASt. Rothneusiedl (S 1) | S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, ASt. Rothneusiedl |
| ASt. Traiskirchen (A 2) | A 2 Süd Autobahn, ASt. Traiskirchen |
| ASt. Weißkirchen Vollausbau (A 25) | A 25 Welser Autobahn, ASt. Weißkirchen Vollausbau |
| Halbanschlussstelle Siezenheim (A 1) | A 1 West Autobahn, Halbanschlussstelle Siezenheim |
| S 1 Ost | S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Landesgrenze Wien/Niederösterreich – Knoten Eibesbrunn |
| S 1 Süd | S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Vösendorf – Schwechat (vormals B 301 Wiener Südrand Straße) |
| S 1 Schwechat – Süßenbrunn | S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn |
| S 1 West | S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt A 5/B 7 – Knoten Korneuburg A 22/S 1 |
| S 2 Umfahrung Süßenbrunn | S 2 Wiener Nordrand Schnellstraße, Abschnitt Umfahrung Süßenbrunn |
| S 5 Kollersdorf – Jettsdorf | S 5 Stockerauer Schnellstraße, Abschnitt Kollersdorf – Grafenwörth – Jettsdorf |
| S 10 Unterweikersdorf – Freistadt Nord | S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Abschnitt Unterweikersdorf – Freistadt Nord |
| S 31 Neutal – Oberpullendorf | S 31 Burgenland Schnellstraße, Abschnitt ASt. Neutal – ASt. Oberpullendorf |
| S 33 Donaubrücke Traismauer | S 33 Kremser Schnellstraße, Donaubrücke Traismauer |

Glossar

Grünbrücke

aus landschaftsökologischen Gründen errichtete Über- oder Unterführung mit durchgehender Begrünung, die Lebensräume beiderseits eines Verkehrswegs miteinander verbindet und für zahlreiche Arten der Flora und Fauna konzipiert ist¹

Kollaudierung

Überprüfung der projekt- und bescheidgemäßen Ausführung einer Anlage

Lärmemission (Schallemission)

von einer Schallquelle (z.B. Straße) ausgehender Schall²

Lärmimmission (Schallimmission)

Einwirkung von Schall am Immissionsort (z.B. Wohngebäude)²

Mitwirkende Behörden

Behörden, die nach den jeweiligen Verwaltungsvorschriften für die Genehmigungen oder Überwachungen eines Bundesstraßenvorhabens zuständig wären, wenn dafür keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen wäre, oder die an den jeweiligen Verfahren zu beteiligen sind, wie z.B. Wasserrechts-, Naturschutz- oder Forstbehörden

Section Control

automatisches Geschwindigkeitsmesssystem, mit dem die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit eines Fahrzeugs auf einer festgelegten Wegstrecke gemessen wird

¹ Quelle: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS): 04.03.12 Wildschutz

² in Anlehnung an Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS): 04.02.11 Lärmschutz

Umweltverträglichkeitserklärung

Teil der von der Projektwerberin oder dem Projektwerber für das Umweltverträglichkeitsprüfungs–Verfahren vorzulegenden Unterlagen, die u.a. eine Beschreibung des Vorhabens und sämtliche umweltrelevanten Angaben zu umfassen haben

Umweltverträglichkeitsgutachten

Beurteilungen von Sachverständigen der Behörde im Rahmen des Umweltverträglichkeitsprüfungs–Verfahrens

Bericht des Rechnungshofes



Nachkontrollen gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz bei Bundesstraßen

Wirkungsbereich

Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Land Niederösterreich

Stadt Wien

Nachkontrollen gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz bei Bundesstraßen

Kurzfassung

Der RH überprüfte von Februar bis Juli 2017 die Gebarung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, der ASFINAG Bau Management GmbH (**ASFINAG BMG**) und der ASFINAG Service GmbH (**ASFINAG SG**), des Landes Niederösterreich, der Stadt Wien sowie der Umweltbundesamt Gesellschaft mit beschränkter Haftung (**Umweltbundesamt**) im Zusammenhang mit Nachkontrollen gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (**UVP-G 2000**) bei Bundesstraßen. Ziele der Gebarungsüberprüfung waren die Darstellung der rechtlichen Grundlagen für die Nachkontrollen und die Beurteilung der Organisation, der Abwicklung der Kontrollen in der Betriebsphase, der Überprüfung der Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung (**UVP**), der Überprüfung der Einhaltung der UVP-Auflagen bei ausgewählten Bundesstraßen sowie der Ausgaben für Auflagen und Kontrollen in der Betriebsphase. Der überprüfte Zeitraum umfasste im Wesentlichen die Jahre 2009 bis 2016. **(TZ 1)**

„Allgemeine Angelegenheiten der Umweltverträglichkeitsprüfung“ waren bis 7. Jänner 2018 im Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft angesiedelt. Mit Inkrafttreten der Bundesministeriengesetz-Novelle 2017 ressortieren diese Angelegenheiten zum Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus. Der RH überprüfte daher das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, der Adressat der Empfehlungen ist jedoch das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus. **(TZ 1)**

Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) waren gemäß UVP–G 2000 unter bestimmten Voraussetzungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Frühestens drei Jahre, spätestens fünf Jahre nach Verkehrsfreigabe (d.h. in der Betriebsphase) hatte die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP–Behörde gemeinsam mit den mitwirkenden Behörden (z.B. Wasserrechts–, Naturschutz–, Forstbehörden) eine Nachkontrolle durchzuführen. Dabei war die Bundesstraße daraufhin zu überprüfen, ob bei der Erlassung der Trassenverordnung erfolgte Vorschreibungen erfüllt bzw. die Genehmigungsbescheide eingehalten werden und ob die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den tatsächlichen Auswirkungen auf die Umwelt übereinstimmen. Der Bericht über die Nachkontrolle war an die mitwirkenden Behörden und die Bundesministerin bzw. den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zu übermitteln. In der Betriebsphase waren mehrere Behörden in ihrem jeweiligen Wirkungsbereich für die Kontrolle der Einhaltung der Genehmigungsbescheide – und damit auch für die laufende Kontrolle von Auflagen – zuständig. (TZ 2, TZ 3)

Die Bearbeitung der Nachkontrollen gemäß UVP–G 2000 beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie war gegenüber laufenden UVP– und Bundesstraßen–Verfahren nachrangig. Die ASFINAG BMG verfügte bei Einleitung der Nachkontrolle teilweise nicht vollständig über die erforderlichen Unterlagen. Dies führte zu Verzögerungen in der Bearbeitung von teilweise mehreren Jahren, wenngleich sowohl beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als auch bei der ASFINAG BMG eine zunehmende Strukturierung des Bearbeitungsprozesses festzustellen war. Die Kosten für die acht bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung abgeschlossenen Nachkontrollberichte beliefen sich auf Basis von Schätzungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und der ASFINAG–Gesellschaften auf rd. 133.370 EUR. (TZ 4, TZ 5)

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie überprüfte im Zuge der Nachkontrolle nicht sämtliche Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung, sondern setzte Schwerpunkte auf wesentliche Fachbereiche. Diese Vorgangsweise erachtete der RH als grundsätzlich zweckmäßig. (TZ 7)

Die für die Überprüfungen erforderlichen Daten standen in der Regel nur bei entsprechender Vorschreibung durch die zuständigen Behörden in den Genehmigungsverfahren zur Verfügung. Im Fall von fehlenden Verkehrszählungen konnte bspw. bei Autobahn–Anschlussstellen nicht beurteilt werden, ob bestimmte prognostizierte Entlastungswirkungen im untergeordneten Straßennetz eingetreten waren – und damit auch nicht, ob die angestrebten Projektziele erreicht waren. (TZ 7, TZ 8)

In Bezug auf die erwarteten Verkehrsmengen auf den Schnellstraßen war weder beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie noch bei den ASFINAG-Gesellschaften ein direkter Nutzen aus der im Rahmen der Nachkontrolle durchgeführten Überprüfung der Annahmen und Prognosen festzustellen, weil dem Ministerium und der ASFINAG ohnedies laufend aktuelle Daten der Dauerzählstellen zur Verfügung standen. (TZ 8)

Bei den vom RH überprüften Vorhaben³ kamen die ASFINAG-Gesellschaften den – im Zusammenhang mit Trassenverordnungen oder Genehmigungsbescheiden – vorgeschriebenen Erhebungs- und Berichtspflichten in der Betriebsphase teilweise nicht vollständig bzw. teilweise nicht fristgerecht nach. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie forderte diese Unterlagen im Zuge der Nachkontrolle ein. Dies wäre jedoch bereits im Zuge einer laufenden Auflagenkontrolle zeitnah zu den jeweils festgelegten Fristen zweckmäßig gewesen. (TZ 10, TZ 11)

Bei der Abwicklung der Verfahren bzw. Kontrolle von Auflagen durch die mitwirkenden Behörden im Bereich des Wasserrechts, Naturschutzrechts und Forstrechts traten teilweise Mängel auf, wie bspw. fehlende Urgenzen vorgeschriebener Beweissicherungen oder unvollständige Stellungnahmen an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Zuge der UVP-Nachkontrolle. (TZ 12, TZ 13, TZ 16)

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und die mitwirkenden Behörden forderten teilweise die ASFINAG-Gesellschaften bei Mängeln, die im Zuge der Nachkontrolle festgestellt wurden, zur Stellungnahme auf, veranlassten gegebenenfalls deren Beseitigung und überprüften diese. Die Einleitung angemessener Abhilfemaßnahmen im Falle unvorhergesehener erheblicher nachteiliger Auswirkungen – im Sinne der Erwägungen in der UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU – war allerdings nur bei entsprechenden Ermächtigungen in einem der anzuwendenden Materiengesetze möglich. Es bestand weiters keine Gewähr, dass die Verantwortlichen einem im Zuge der Nachkontrolle aufgezeigten Handlungsbedarf nachkamen. So erfolgten bspw. aufgrund fehlender wechselseitiger Informationen keine weiteren Maßnahmen zur Verminderung der Schallemissionen, die aufgrund der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Vösendorf – Schwechat, verursacht wurden. (TZ 14, TZ 20)

Bei zwei von drei an der S 1 Süd positionierten Radaranlagen konnte die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h für Lkw in der Nacht nicht auto-

³ S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Vösendorf – Schwechat (vormals B 301 Wiener Südrand Straße); A 2 Süd Autobahn, Anschlussstelle Kottlingbrunn; A 2 Süd Autobahn, Anschlussstelle Traiskirchen

matisiert überwacht werden und die dritte Anlage war nur temporär mit den erforderlichen Messgeräten ausgestattet. (TZ 14)

Erkenntnisse für zukünftige UVP-Verfahren im Bundestraßenbereich ergaben sich für die beteiligten Behörden und die ASFINAG-Gesellschaften v.a. aus dem Vollzug und der laufenden Kontrolle eines Vorhabens sowie der allgemeinen fachlichen Weiterentwicklung, jedoch nur eingeschränkt aus dem Instrument der Nachkontrolle gemäß UVP-G 2000. Aus der bisherigen Praxis der Nachkontrolle bei Bundesstraßen identifizierte der RH nur einen geringen Mehrwert der – zu einem einmaligen Zeitpunkt (drei bis fünf Jahre nach Verkehrsfreigabe) vorgesehenen – Nachkontrolle gegenüber einer laufenden Auflagenkontrolle, die davon unabhängig stattzufinden hatte. Dieser Mehrwert lag v.a. darin, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Ergebnisse der Nachkontrolle materien- und gebietskörperschaftenübergreifend in einem Bericht zusammenfasste. (TZ 19, TZ 20)

Zur Vermeidung der festgestellten Mängel betreffend die Einhaltung der vorgeschriebenen Auflagen durch die ASFINAG-Gesellschaften sowie die Kontrollen der Einhaltung durch die Behörden erachtete der RH eine wirksame Auflagenverwaltung und –kontrolle in der Betriebsphase in Eigenverantwortung der jeweils zuständigen Stellen als wesentlich. Die Voraussetzungen dafür waren teilweise bereits erfüllt, in manchen Bereichen bzw. bei manchen Stellen sah der RH Optimierungsbedarf. (TZ 20, TZ 21)

Empfehlungen

Auf Basis seiner Feststellungen hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

- Die Behörden sollten bereits in den Genehmigungsbescheiden Kontroll- bzw. Überwachungsmaßnahmen möglichst präzise und praktikabel umsetzbar bzw. überprüfbar vorschreiben (bspw. durch Vorgabe von Art, Zeitpunkt und Umfang von Erhebungen sowie allfälliger Abhilfemaßnahmen).
- Die ASFINAG-Gesellschaften und die Behörden sollten über praktikable Systeme (z.B. datenbankunterstützt) zur Auflagen- bzw. Fristverwaltung verfügen.
- Die ASFINAG-Gesellschaften sollten entsprechende Vorkehrungen zur Einhaltung der Auflagen in der Betriebsphase treffen und den Behörden fristgerecht aussagekräftige Berichte übermitteln.

- Die Behörden sollten Kontrollen in der Betriebsphase entsprechend den Genehmigungsbescheiden bzw. zu projekt- und fachspezifisch angemessenen Zeitpunkten durchführen und gegebenenfalls die Behebung von Abweichungen bzw. Mängeln veranlassen.
- Ungeachtet der zur Zeit der Gebarungsüberprüfung geltenden Rechtslage bezüglich der Nachkontrolle und unter Hinweis auf deren bestehende Schwächen sollten das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus sowie das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – unter Berücksichtigung der europäischen Vorgaben in Bezug auf die vorzusehenden Überwachungs- und Abhilfemaßnahmen – auf eine Änderung des UVP-G 2000 dahingehend hinwirken, dass die Nachkontrolle bei Bundesstraßen nicht als einmaliges Instrument eingesetzt wird, sondern ihren fachlichen Anforderungen im Wege von Auflagenkontrollen in der Betriebsphase zu den jeweils projekt- bzw. fachspezifisch zweckmäßigen Zeitpunkten Rechnung getragen wird. (TZ 21)

Kenndaten

| Nachkontrollen gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz bei Bundesstraßen | |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Rechtsgrundlagen | Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. 697/1993 i.d.g.F. Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), BGBl. 286/1971 i.d.g.F. Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO. 1960), BGBl. 159/1960 i.d.g.F. Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl. 51/1991 i.d.g.F. Gebührenanspruchsgesetz (GebAG), BGBl. 136/1975 i.d.g.F. |

| Überblick Nachkontrollen | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------|----------------|
| Vorhabentyp | Anzahl UVP-Vorhaben | Anzahl Nachkontrollen | |
| | | abgeschlossen | in Bearbeitung |
| | mindestens fünf Jahre in Betrieb | | |
| Autobahnen/Schnellstraßen | 11 | 3 | 8 |
| Anschlussstellen | 19 | 12 | 7 |
| Bundesstraßen ¹ | 2 | 0 | 0 |
| Summe | 32 | 15 | 15 |
| Kosten beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie² und bei den ASFINAG-Gesellschaften (in EUR)³ | | rd. 133.370 | |

| vom RH ausgewählte Nachkontrollen | | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| Vorhaben | überprüfte Behörden | | |
| | Bund | Niederösterreich | Wien |
| S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Vösendorf – Schwechat (vormals B 301 Wiener Südrand Straße) (S 1 Süd) | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft | Land Niederösterreich Bezirkshauptmannschaft Bruck an der Leitha ⁴ Bezirkshauptmannschaft Mödling | Magistratsabteilung 22 – Umweltschutz, Magistratsabteilung 58 – Wasserrecht |
| A 2 Süd Autobahn, Anschlussstelle Kottlingbrunn (ASt. Kottlingbrunn, A 2) | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie | Bezirkshauptmannschaft Baden | – |
| A 2 Süd Autobahn, Anschlussstelle Traiskirchen (ASt. Traiskirchen, A 2) | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie | Bezirkshauptmannschaft Baden | – |

¹ bis zu deren Übertragung an die Bundesländer im Jahr 2002 mit dem Bundesstraßen-Übertragungsgesetz, BGBl. I 50/2002

² Abteilung IVVS 1, Planung Betrieb und Umwelt

³ Stand: 31. März 2017

⁴ als der BH Wien-Umgebung nachfolgende Behörde

Prüfungsablauf und –gegenstand

1 (1) Der RH überprüfte von Februar bis Juli 2017 die Gebarung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, der ASFINAG Bau Management GmbH (**ASFINAG BMG**) und der ASFINAG Service GmbH (**ASFINAG SG**), des Landes Niederösterreich, der Stadt Wien sowie der Umweltbundesamt Gesellschaft mit beschränkter Haftung (**Umweltbundesamt**) im Zusammenhang mit Nachkontrollen gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (**UVP–G 2000**) bei Bundesstraßen. In Niederösterreich fanden Erhebungen beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung sowie bei den Bezirkshauptmannschaften (**BH**) Baden, Bruck an der Leitha⁴ und Mödling statt. Wien wurde einerseits als Wasserrechts-, Naturschutz- und Forstbehörde funktional als Bezirksverwaltungsbehörde bzw. andererseits hinsichtlich Flächenwidmung und Straßenbau als Stadt (Gemeinde) tätig. In weiterer Folge wird Wien aus Vereinfachungsgründen als Stadt bezeichnet. Weitere Auskünfte holte der RH bei der Landespolizeidirektion Niederösterreich ein.

Ziele der Gebarungsüberprüfung durch den RH waren die Darstellung der rechtlichen Grundlagen für die Nachkontrollen und die Beurteilung der Organisation, der Abwicklung der Kontrollen in der Betriebsphase, der Überprüfung der Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung (**UVP**), der Überprüfung der Einhaltung der UVP–Auflagen bei ausgewählten Bundesstraßen sowie der Ausgaben für Auflagen und Kontrollen in der Betriebsphase.

Der überprüfte Zeitraum umfasste im Wesentlichen die Jahre 2009 bis 2016; hinsichtlich der Aspekte zur Auflagenumsetzung und zur laufenden Auflagenkontrolle in der Betriebsphase von Bundesstraßen bezog der RH punktuell auch Sachverhalte aus dem davorliegenden Zeitraum ab 2004 mit ein.

(2) „Allgemeine Angelegenheiten der Umweltverträglichkeitsprüfung“ waren bis 7. Jänner 2018 im Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft angesiedelt. Mit Inkrafttreten der Bundesministeriengesetz–Novelle 2017⁵ ressortieren diese Angelegenheiten zum Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus. Der RH überprüfte daher das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, der Adressat der Empfehlungen ist jedoch das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus.

⁴ als der BH Wien–Umgebung nachfolgende Behörde für den östlichen Bereich der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Vösendorf – Schwechat (S 1 Süd)

⁵ BGBl. I 164/2017 vom 28. Dezember 2017, in Kraft getreten am 8. Jänner 2018

Sämtliche in diesem Bericht angeführten Beträge verstehen sich inkl. einer allfälligen USt.

(3) Zu dem im Juni 2018 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die ASFINAG BMG und die ASFINAG SG gemeinsam im Juli 2018 Stellung, das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, das Land Niederösterreich und die Stadt Wien im September 2018. Das Umweltbundesamt verzichtete auf eine Stellungnahme. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im März 2019.

Rechtliche Grundlagen, Ziele und Zuständigkeiten

Rechtliche Grundlagen und Ziele der Nachkontrolle

2.1 (1) Bundesstraßen waren gemäß UVP–G 2000 unter bestimmten Voraussetzungen – im Rahmen des Verfahrens zur Erlassung einer Trassenverordnung bzw. ab der UVP–G–Novelle 2004 eines Genehmigungsbescheids⁶ – einer UVP zu unterziehen. Als Bundesstraßen galten seit dem Bundesstraßen–Übertragungsgesetz im Jahr 2002 Autobahnen und Schnellstraßen.

Für die Durchführung der UVP einer Bundesstraße war die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig. In das Verfahren waren u.a. sogenannte mitwirkende Behörden einzubeziehen. Das sind jene Behörden, die nach den jeweiligen Verwaltungsvorschriften für die Genehmigungen eines Bundesstraßenvorhabens zuständig wären, wenn dafür keine UVP durchzuführen wäre, oder die an den jeweiligen Verfahren zu beteiligen sind, wie z.B. Wasserrechts–, Naturschutz– oder Forstbehörden.

Frühestens drei Jahre, spätestens fünf Jahre nach Verkehrsfreigabe des Vorhabens (d.h. in der Betriebsphase) hatte die UVP–Behörde gemeinsam mit den mitwirkenden Behörden eine Nachkontrolle durchzuführen. Dabei war gemäß § 24h Abs. 5 UVP–G 2000 das Vorhaben daraufhin zu überprüfen,

- ob bei der Erlassung der Trassenverordnung erfolgte Vorschriften erfüllt bzw. die Genehmigungsbescheide eingehalten wurden und
- ob die Annahmen und Prognosen der UVP mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt übereinstimmten.

⁶ BGBl. I 153/2004

Die Ergebnisse der Nachkontrolle waren den mitwirkenden Behörden und der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zu übermitteln. Die durch diese bzw. diesen einzurichtende UVP-Dokumentation hatte auch die Ergebnisse der Nachkontrolle zu enthalten.

Die zuständigen Behörden hatten die Beseitigung von Mängeln und Abweichungen, die im Rahmen der Nachkontrolle wahrgenommen wurden, zu veranlassen. Laut Auskunft des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gegenüber dem RH verpflichtete diese Bestimmung die Behörden, entsprechende Maßnahmen im Rahmen der einzelnen Verwaltungsvorschriften (z.B. in der Gewerbeordnung oder im Wasserrecht) zu setzen.

Eine Möglichkeit zur nachträglichen Vorschreibung von Auflagen bestand auf Grundlage des UVP-G 2000, wie der RH bereits im Jahr 2008 festgestellt hatte,⁷ nicht. Laut Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft bestand aufgrund kompetenzrechtlicher Festlegungen keine Handhabe, im UVP-G 2000 die Vorschreibung von Überwachungsmaßnahmen etwaiger unvorhergesehener Auswirkungen bzw. Abhilfemaßnahmen nach Zuständigkeitsübergang (vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie auf die jeweils zuständigen Materienbehörden) zu regeln.

(2) Gemäß UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU⁸, die bis zum 16. Mai 2017 umzusetzen war, hatten die Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen vom Projektträger⁹ umgesetzt werden. Weiters hatten die Mitgliedstaaten Verfahren zur Überwachung erheblicher nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt festzulegen. Laut den diesbezüglichen Erwägungen war es das Ziel, u.a. „unvorhergesehene erhebliche nachteilige Auswirkungen festzustellen, damit angemessene Abhilfemaßnahmen eingeleitet werden können“.

Die österreichische UVP-Gesetzgebung sah Bestimmungen zur Beweissicherung und Überwachung bereits mit Inkrafttreten im Juli 1994 vor. Die für Anlagenvorhaben geltenden Regelungen zur Nachkontrolle wurden im Jahr 2002 auch auf Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken ausgedehnt. Eine Präzisierung, dass der Genehmigungsbescheid auch Maßnahmen zu enthalten hat, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen überwacht werden, sei laut Bundesministerium für

⁷ siehe RH-Bericht „Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit im Straßenbau in Österreich“ (Reihe Bund 2008/5); TZ 17

⁸ Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten; Art. 8a Abs. 4

⁹ z.B. ASFINAG BMG

Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für Anlagenvorhaben bereits fristgerecht im Zuge des Verwaltungsreformgesetzes BMLFUW¹⁰ erfolgt, für Bundesstraßen und Hochleistungstrecken aber noch ausständig.

(3) Die Erläuterungen zum UVP-G 2000 enthielten keine näheren Ausführungen zu den mit der Nachkontrolle beabsichtigten Zielen. Hinweise dazu fanden sich in Kommentaren zum UVP-G^{11,12} sowie im 6. UVP-Bericht des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft an den Nationalrat.¹³ In diesen Dokumenten waren insbesondere genannt:

- die Überprüfung der Richtigkeit der fachlichen Beurteilung in der vom Projektwerber vorgelegten Umweltverträglichkeitserklärung bzw. im Umweltverträglichkeitsgutachten und letztlich im Genehmigungsbescheid; laut 6. UVP-Bericht an den Nationalrat gelte dies insbesondere für Schutzgüter wie Boden, Landschaft, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, für die es keine etablierten gesetzlich geregelten Kontrollsysteme gibt, wie etwa für die Bereiche Luft und Wasser (z.B. Luftgütemessnetz, Gewässerzustandsüberwachung).
- die Dokumentation von Erkenntnissen für zukünftige UVP-Verfahren, z.B. durch Identifikation allfälliger Problembereiche bzw. „bester Praktiken“ (wie bspw. die Effizienz von Ausgleichs- und Begleitmaßnahmen), und Bereitstellung vermehrter Information (z.B. durch Erarbeitung von Leitfäden, Vergabe von Studien) durch die Bundesministerin bzw. den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

(4) Im Jänner 2016 beschloss der Ministerrat die Umsetzung der „Agenda 2030 für eine nachhaltige Entwicklung“ der Vereinten Nationen in Österreich. Diese inkludierte als Ziel Nr. 9.1 „eine hochwertige, verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur aufzubauen“.

Weitere Ziele betrafen die Verringerung der Verschmutzung von Luft, Wasser und Boden sowie die Erhaltung bzw. Verringerung der Verschlechterung der natürlichen

¹⁰ Verwaltungsreformgesetz BMLFUW, BGBl. I 58/2017

¹¹ Bergthaler, Weber, Wimmer: Die Umweltverträglichkeitsprüfung; Praxishandbuch für Juristen und Sachverständige; 1998; S. 537 ff.

¹² Ennöckl, Raschauer, Bergthaler: Kommentar zum UVP-G Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz; 2013; S. 538 ff.

¹³ BMLFUW (Hrsg.): 6. UVP-Bericht an den Nationalrat 2015; Bericht des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft an den Nationalrat gemäß § 44 UVP-G 2000 über die Vollziehung der Umweltverträglichkeitsprüfung in Österreich; 2015; S. 39 ff.

Lebensräume.¹⁴ Im Zuge von UVP–Verfahren sah das zuständige Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Auflagen vor, um nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden, zu vermindern oder auszugleichen. Dies galt sinngemäß auch für Materienrechtsverfahren, wie bspw. Wasserrechts– und Naturschutzverfahren.

2.2

Der RH hielt fest, dass die österreichische UVP–Gesetzgebung Bestimmungen zur Beweissicherung bereits mehr als 20 Jahre vor der entsprechenden Verpflichtung durch die UVP–Änderungsrichtlinie 2014/52/EU vorgesehen hatte. Die Einleitung angemessener Abhilfemaßnahmen im Falle unvorhergesehener erheblicher nachteiliger Auswirkungen – im Sinne der Erwägungen in der Richtlinie – war allerdings nur bei entsprechenden Ermächtigungen in einem der anzuwendenden Materien-gesetze möglich. Daher erachtete der RH eine präzise Vorschreibung von Maß-nahmen, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen überwacht werden, sowie von allfälligen Abhilfemaßnahmen bereits im Genehmigungsbescheid für wesentlich. Er verwies diesbezüglich auf seine Feststellungen und Empfehlungen in **TZ 8, TZ 11** und **TZ 20**.

Er empfahl daher dem Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, auf eine gesetzliche Regelung dahingehend hinzuwirken, dass Genehmigungsbescheide auch bei Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken (analog zu Anlagenvorhaben) Maßnahmen zu enthalten haben, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen überwacht werden.

Die gesetzlich vorgesehene Kontrolle der Einhaltung von Umweltauflagen unterstützte nach Ansicht des RH die Umsetzung der Ziele der „Agenda 2030 für eine nachhaltige Entwicklung“ der Vereinten Nationen betreffend den Aufbau einer „hochwertigen, verlässlichen, nachhaltigen und widerstandsfähigen Infrastruktur“, die Verringerung der Verschmutzung von Luft, Wasser und Boden sowie der Verschlechterung der natürlichen Lebensräume. Der RH verwies diesbezüglich auf seine Feststellungen und Empfehlungen in den **TZ 10 bis TZ 13**.

¹⁴ Ziel 3.9: bis 2030 die Zahl der Todesfälle und Erkrankungen aufgrund gefährlicher Chemikalien und der Verschmutzung und Verunreinigung von Luft, Wasser und Boden erheblich verringern

Ziel 6.3: bis 2030 die Wasserqualität durch Verringerung der Verschmutzung, Beendigung des Einbringens und Minimierung der Freisetzung gefährlicher Chemikalien und Stoffe, Halbierung des Anteils unbehandelten Abwassers und eine beträchtliche Steigerung der Wiederaufbereitung und gefahrlosen Wiederverwendung weltweit verbessern

Ziel 15.1: bis 2020 im Einklang mit den Verpflichtungen aus internationalen Übereinkünften die Erhaltung, Wiederherstellung und nachhaltige Nutzung der Land– und Binnensüßwasser–Ökosysteme und ihrer Dienstleistungen, insbesondere der Wälder, der Feuchtgebiete, der Berge und der Trockengebiete, gewährleisten

Ziel 15.5: umgehende und bedeutende Maßnahmen ergreifen, um die Verschlechterung der natürlichen Lebensräume zu verringern, dem Verlust der biologischen Vielfalt ein Ende zu setzen und bis 2020 die bedrohten Arten zu schützen und ihr Aussterben zu verhindern

2.3

(1) Das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass in der UVP–G–Novelle 2018 eine entsprechende Bestimmung für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken vorgesehen sei, nach welcher der Bescheid die Entscheidungsgründe sowie Angaben über die Beteiligung der Öffentlichkeit und eine Beschreibung der wichtigsten Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen vermieden, verringert und überwacht sowie – soweit möglich – ausgeglichen werden, zu enthalten habe.¹⁵

(2) Laut Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie werde in den aktuellen Genehmigungsbescheiden für Autobahnen und Schnellstraßen neben Auflagen zur Vermeidung, Verminderung bzw. zum Ausgleich von nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt jeweils auch ein umfangreiches Monitoring betreffend die Verkehrsentwicklung, Lärmbelastung, Luftqualität und Wirksamkeit der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen vorgeschrieben. In den Umweltverträglichkeitsgutachten zu Bundesstraßenvorhaben seien – wie gesetzlich im UVP–G 2000 vorgegeben – Vorschläge bzw. Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle enthalten.

(3) Die ASFINAG–Gesellschaften wiesen in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass Maßnahmen aus den vorgelegten Einreichunterlagen sowie behördlich vorgeschriebenen Auflagen zu einer Reduktion von erheblichen nachteiligen Auswirkungen beitragen würden. Insbesondere in UVP–Verfahren sei es bereits seit geraumer Zeit Praxis der Behörden, zur laufenden Überwachung von Umweltauswirkungen genehmigter Projekte in der Bau– und Betriebsphase umfassende Monitoringauflagen vorzuschreiben. Grundlage dafür seien jeweils insbesondere die Regelungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, des UVP–G 2000 und anderer Materienetze. Dabei sei aus Sicht der ASFINAG–Gesellschaften stets der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen.

Zuständigkeiten für Genehmigung, Umsetzung und Kontrolle

3.1

(1) Bis zur UVP–G–Novelle 2004 hatte die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für Bundesstraßen unter bestimmten Voraussetzungen eine UVP im Rahmen des Verfahrens zur Erlassung einer Trassenverordnung durchzuführen. Darauf aufbauend erfolgten die materienrechtlichen Genehmigungen nach den jeweiligen Verwaltungsvorschriften (z.B. Wasserrecht, Forstrecht, Naturschutz).

Im Zusammenhang mit den Trassenverordnungen ergingen Dienstanweisungen der Bundesministerin bzw. des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie an den Projektwerber, die jeweils die aus der UVP resultierenden Auflagen

¹⁵ Die entsprechende Änderung des UVP–G 2000 wurde mit BGBl. I 80/2018 kundgemacht.

umfassten, soweit sie nicht in die Zuständigkeit der mitwirkenden Behörden fielen. Dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie oblag die Überwachung der der UVP-Behörde zugeordneten Vorschreibungen. Die Materienbehörden waren dafür zuständig, die Einhaltung der jeweils erteilten Genehmigungsbescheide zu überwachen.

Der RH hatte hinsichtlich der Dienstanweisungen in seinem Bericht „Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit im Straßenbau in Österreich“¹⁶ darauf hingewiesen, dass die rechtliche Grundlage für Dienstanweisungen der Bundesministerin bzw. des Bundesministers an die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft unklar und die Verbindlichkeit und Durchsetzbarkeit insbesondere der konkreten und projektspezifischen Vorgaben damit nicht sichergestellt war (siehe auch [TZ 18](#)).

(2) In den Jahren 2004 und 2012 erfolgten zwei wesentliche Änderungen des Ablaufs von UVP-Verfahren bei Bundesstraßen sowie der Zuständigkeiten der einzelnen Behörden bei der Genehmigung und Überwachung (siehe Tabelle A im Anhang sowie RH-Bericht „Verfahrenskonzentration bei Umweltverträglichkeitsprüfungen auf Ebene des Bundes und der Länder“¹⁷):

- Ab der UVP-G-Novelle 2004 bestand ein dreistufiges System mit einer UVP und einem teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren durch die Bundesministerin bzw. den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, mit einem teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren durch die Landeshauptfrau bzw. den Landeshauptmann sowie mit materienrechtlichen Genehmigungen nach den Verwaltungsvorschriften der Länder (z.B. Naturschutz).
- Ab dem Jahr 2012 bestand ein zweistufiges System mit einer UVP und einem teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren durch die Bundesministerin bzw. den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie mit einem teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren durch die Landesregierung über die vom Land zu vollziehenden Genehmigungsbestimmungen (siehe auch [TZ 13](#)).

Bei den nach diesen Verfahrensabläufen genehmigten Vorhaben waren Auflagen in den Genehmigungsbescheiden der teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren bzw. der nach den Verwaltungsvorschriften der Länder geführten Verfahren enthalten. Die Zuständigkeit für die Überwachung der Einhaltung der gemäß UVP-G 2000 erteilten Genehmigungsbescheide ging mit Verkehrsfreigabe (Inbetriebnahme) des Vorhabens von der UVP-Behörde an die Materienbehörden über. Diese waren damit in der Betriebsphase für die Auflagenkontrollen in ihrem jeweiligen

¹⁶ Reihe Bund 2008/5; TZ 5

¹⁷ Reihe Bund 2012/12; TZ 24

Wirkungsbereich zuständig. Die Nachkontrolle hatte die UVP-Behörde (Bundesministerin bzw. Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie) gemeinsam mit den nach den Materiengesetzen zuständigen Behörden durchzuführen.

Von den im Zuge der Gebarungsüberprüfung durch den RH einbezogenen 32 Bundesstraßenvorhaben waren 25 einer UVP (nach der ab Juli 1994 geltenden Rechtslage) im Rahmen des Verfahrens zur Erlassung einer Trassenverordnung unterzogen worden, sieben Vorhaben nach dem ab der UVP-G-Novelle 2004 geltenden Verfahrensablauf mit teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren.

(3) Für die Planung und Errichtung von Autobahnen und Schnellstraßen war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung die ASFINAG BMG¹⁸ zuständig, für den Straßenbetrieb (ab Verkehrsfreigabe) die ASFINAG SG. Mit Verkehrsfreigabe ging die Verantwortlichkeit für die Einhaltung der Bescheide und der Behördenauflagen ASFINAG-intern grundsätzlich von der ASFINAG BMG an die ASFINAG SG über (siehe [TZ 10](#)).

(4) Im Jahr 2002 wurden die im Bundesstraßengesetz 1971 enthaltenen Bundesstraßen B aufgrund des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes in die Zuständigkeit der Länder übertragen. Für zwei Bundesstraßenvorhaben¹⁹ war einerseits bereits vor dem 15. Februar 2002 eine Trassenverordnung erlassen worden (B 1 Umfahrung Enns) bzw. andererseits eine UVP nach dem für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken relevanten 3. Abschnitt des UVP-G 2000 durchgeführt worden (B 15 Umfahrung Himberg), sodass für diese beiden Vorhaben entsprechend den Übergangsbestimmungen des UVP-G 2000²⁰ keine bzw. keine neuerliche UVP durchzuführen war.

Für diese Vorhaben lagen zur Zeit der Gebarungsüberprüfung weder beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie noch beim Land Niederösterreich noch in der UVP-Datenbank Unterlagen über die Nachkontrolle gemäß UVP-G 2000 vor. Wie der RH feststellte, bestanden bei den überprüften Bundesministerien und beim Land Niederösterreich unterschiedliche Auffassungen über die Zuständigkeit für die Durchführung der Nachkontrollen bei diesen beiden (ursprünglichen) Bundesstraßenvorhaben:

¹⁸ Diese wurde am 1. Jänner 2005 als Rechtsnachfolger der Österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen Gesellschaft m.b.H. gegründet.

¹⁹ B 1 Wiener Straße (Umfahrung Ennsdorf – Enns – Asten) in Oberösterreich und Niederösterreich (Verkehrsfreigabe 2005/2006), B 15 Mannersdorfer Straße (Umfahrung Himberg) in Niederösterreich (Verkehrsfreigabe 2005)

²⁰ § 46 Abs. 15 und 16 UVP-G 2000

- Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sah die Zuständigkeit der jeweiligen Landesregierungen als UVP–Behörden gegeben, weil die genannten Straßen aus dem Anwendungsbereich des Bundesstraßengesetzes 1971 herausgefallen waren und damit der 3. Abschnitt des UVP–G 2000 (der die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP–Behörde regelte) nicht mehr anwendbar war.
- Das Bundesministerium für Land– und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft erachtete den 3. Abschnitt des UVP–G 2000 für die übertragenen Straßen ebenfalls als nicht mehr anwendbar. Nach dem Zuständigkeitsübergang obliege die Nachkontrolle den Materienbehörden in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich, wobei der Landesregierung als UVP–Behörde nach der Übertragung hierbei eine koordinierende Rolle zukomme.
- Das Land Niederösterreich sah dementsgegen die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie gegeben. Es begründete dies damit, dass aufgrund der Übergangsbestimmungen für die übertragenen Bundesstraßen keine bzw. keine neuerliche Umweltverträglichkeitsprüfung und kein konzentriertes Genehmigungsverfahren nach dem UVP–G 2000 durchzuführen war und daher keine Zuständigkeit der Niederösterreichischen Landesregierung oder der Landeshauptfrau bzw. des Landeshauptmanns von Niederösterreich als UVP–Behörde gegeben war. Deshalb lägen auch keine Unterlagen zu den angeführten Genehmigungsverfahren auf.

3.2

Der RH hielt fest, dass für Bundesstraßen – unabhängig von den erfolgten Änderungen des UVP–Verfahrens – in der Betriebsphase mehrere Behörden in ihrem jeweiligen Wirkungsbereich für die Kontrolle der Einhaltung der Genehmigungsbescheide zuständig waren und die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP–Behörde die Nachkontrolle gemeinsam mit den nach den Materiengesetzen zuständigen Behörden durchzuführen hatte.

Der RH hielt ferner fest, dass zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Bundesministerium für Land– und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und dem Land Niederösterreich Auffassungsunterschiede bezüglich der Zuständigkeit für Nachkontrollen bei Bundesstraßen, die an die Länder übertragen worden waren, bestanden. Er war der Ansicht, dass für „veränderte“ Bundesstraßen mit 1. April 2002 die Bestimmungen des 3. Abschnitts des UVP–G 2000 für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken nicht mehr anwendbar waren und daher das Land Niederösterreich für die Initiierung der entsprechenden Nachkontrollen zuständig war. Er kritisierte, dass das Land Niederösterreich bei

zwei (ursprünglichen) Bundesstraßen mehr als zehn Jahre nach deren Verkehrsfreigabe keine Nachkontrollen gemäß UVP–G 2000 initiierte.²¹

Der RH empfahl dem Land Niederösterreich – vorbehaltlich der Umsetzung seiner Empfehlung in **TZ 20** –, die noch offenen Nachkontrollen der Projekte B 15 Mannersdorfer Straße (Umfahrung Himberg) sowie B 1 Wiener Straße (Umfahrung Ennsdorf – Enns – Asten) – in diesem Fall im Zusammenwirken mit dem Land Oberösterreich – zu initiieren.

- 3.3** Laut Stellungnahme des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus sei aufgrund von Unklarheiten im Vollzug bereits mit der UVP–G Novelle 2009 normiert worden, dass bei Vorhaben des 2. Abschnitts des UVP–G 2000 die Nachkontrolle auf Initiative der UVP–Behörde zu erfolgen habe.

Abwicklung der Nachkontrollen gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000

Prozess und Dauer der Nachkontrollen

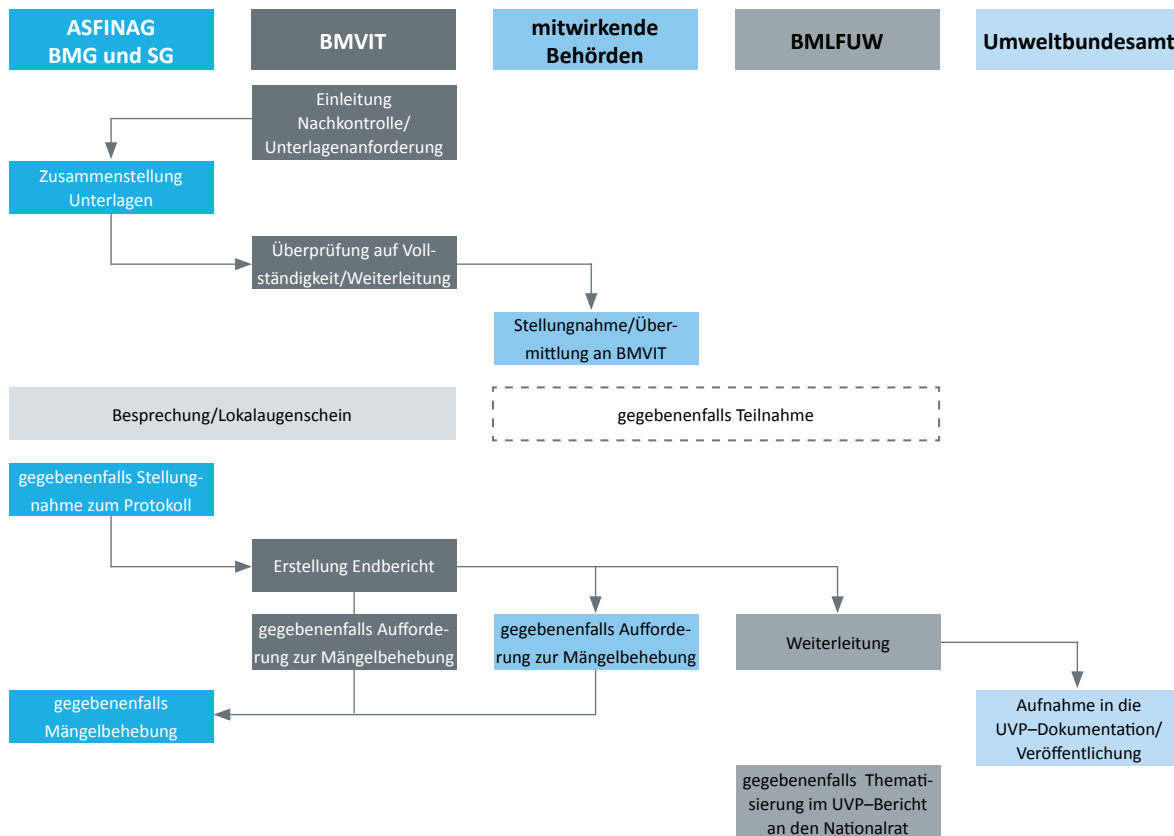
- 4.1** (1) Die ersten Verkehrsfreigaben bei Bundesstraßenvorhaben, für die eine UVP durchgeführt worden war, erfolgten ab dem Jahr 2003. Die entsprechenden Nachkontrollen waren gemäß den Bestimmungen des UVP–G 2000 demnach ab 2006 bis 2008 durchzuführen. Der RH hatte dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bereits in seinem Bericht „Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit im Straßenbau in Österreich“ (Reihe Bund 2008/5) im Jahr 2008 empfohlen, „rechtzeitig Vorkehrungen zu treffen, um die gesetzlich vorgesehenen Nachkontrollen bei Straßenbauprojekten möglichst früh und effizient abwickeln zu können“.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie definierte im Jahr 2011 den Verfahrensablauf der Nachkontrollen sowie die internen Schnittstellen. Demgemäß war eine interne Koordinatorin bzw. ein interner Koordinator für die Abwicklung der Nachkontrollen zuständig. Bei Bedarf konnten eine externe Koordinatorin bzw. ein externer Koordinator und Sachverständige einbezogen werden (siehe **TZ 6**). Der Ablaufprozess sah die Zusammenstellung von Unterlagen sowie Stellungnahmen durch die ASFINAG–Gesellschaften, Stellungnahmen der mitwirkenden Behörden, einen gemeinsamen Lokalausweis und die Erstellung eines zusammenfassenden Berichts (Endbericht) durch das Bundesministerium für

²¹ Mit der UVP–G–Novelle 2009 (BGBl. 87/2009) war in § 22 UVP–G 2000 die Initiative der Landesregierung geregelt worden.

Verkehr, Innovation und Technologie vor. Gegebenenfalls waren die ASFINAG-Gesellschaften zur Mängelbehebung aufzufordern (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1: Ablauf der Nachkontrollen gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 bei Bundesstraßen



ASFINAG BMG = ASFINAG Bau Management GmbH
 ASFINAG SG = ASFINAG Service GmbH
 BMVIT = Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
 BMLFUW = Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
 UVP = Umweltverträglichkeitsprüfung

Quellen: BMVIT; RH

Die Zusammenstellung der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie angeforderten Unterlagen erfolgte in der Regel durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der für das jeweilige Projekt zuständigen Bauabteilungen der ASFINAG BMG unter Mitwirkung der ASFINAG SG. Ab dem Jahr 2015 übernahm das Team Umwelt- und Verfahrensmanagement in der ASFINAG BMG die Koordination der Nachkontrollen. Im Jahr 2016 entwarf die ASFINAG BMG einen Leitfaden zur Durchführung der UVP-Nachkontrolle. Im selben Jahr arbeitete die ASFINAG BMG auch Vorgaben zur Projektdokumentation – u.a. als Grundlage für

die Nachkontrolle – in die Leistungsbeschreibung der Umweltbaubegleitung sowie in den Prozess zum Abschluss von Bauprojekten ein.

(2) Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durch den RH waren 30 Bundesstraßen-vorhaben, für die eine UVP nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 durchgeführt worden war, mindestens fünf Jahre in Betrieb.²² Diese waren daher laut Gesetz im Zuge einer Nachkontrolle zu überprüfen gewesen. Einen Zeitpunkt für den Abschluss der Nachkontrolle sah das UVP-G 2000 nicht vor. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durch den RH lagen acht Endberichte für insgesamt 15 UVP-Vorhaben vor²³, 15 Nachkontrollen waren in Bearbeitung (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Übersicht über Nachkontrollen gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 bei Bundesstraßen (Stand: Juli 2017)

| Vorhabentyp | Anzahl UVP-Vorhaben mindestens fünf Jahre in Betrieb | Anzahl Nachkontrollen | |
|---------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------|
| | | abgeschlossen ¹ | in Bearbeitung |
| Autobahnen/Schnellstraßen | 11 | 3 | 8 |
| Anschlussstellen | 19 | 12 | 7 |
| Summe | 30 | 15 | 15 |

UVP = Umweltverträglichkeitsprüfung

¹ Endbericht an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und an die mitwirkenden Behörden übermittelt

Quellen: BMVIT; Umweltbundesamt; RH

Die meisten Nachkontrollen leitete das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie etwa fünf Jahre nach Verkehrsfreigabe ein. Für eine im Jahr 2003 für den Verkehr freigegebene Anschlussstelle²⁴ erfolgte dies im Dezember 2011, für eine im Jahr 2004 für den Verkehr freigegebene Anschlussstelle²⁵ im Mai 2017. Bei vier noch in Bearbeitung befindlichen Nachkontrollen leitete das Ministerium die von der ASFINAG BMG erhaltenen Unterlagen über mehrere Jahre nicht an die mitwirkenden Behörden weiter.²⁶ Zwei im Jahr 2009 eingeleitete Nachkontrollen

²² In der Zahl nicht enthalten sind die beiden Bundesstraßen, die an die Länder Niederösterreich bzw. Oberösterreich übertragen wurden (siehe **TZ 3**).

²³ Für das Vorhaben S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Vösendorf – Schwechat (vormals B 301 Wiener Südrand Straße), führte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie für die Haupttrasse und die sieben Anschlussstellen, für die UVP-Verfahren getrennt abgehandelt worden waren, eine gemeinsame Nachkontrolle durch.

²⁴ ASt. Feldkirchen/Flughafen Graz (A 2)

²⁵ ASt. Puch–Urstein (A 10)

²⁶ S 31 Neutal – Oberpullendorf; Halbanschlussstelle Siezenheim (A 1); ASt. Innsbruck Mitte (A 12); A 6 Spange Kittsee

waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung bis Juli 2017 noch nicht abgeschlossen.²⁷

Die Dauer der abgeschlossenen Nachkontrollen betrug von der Einleitung durch das Ministerium bis zur Abfertigung des Endberichts durchschnittlich fast drei Jahre (siehe Tabelle B im Anhang). Die vom Ministerium abgewickelten ursprünglichen Verordnungs- bzw. Genehmigungsverfahren dauerten durchschnittlich weniger als eineinhalb Jahre.

Das Ministerium begründete die Dauer der Nachkontrollen mit einem hohen Zeitdruck bei laufenden UVP-Verfahren bzw. Verfahren nach dem Bundesstraßengesetz 1971, vielen parallel einzuleitenden Nachkontrollen und geringen für die Aufgabe zur Verfügung stehenden Personalressourcen. Die Nachkontrolle des Vorhabens S 1 Süd sei zudem aufgrund der höheren Verkehrszahlen (siehe **TZ 8**) prioritär behandelt worden. Ab 2014 ermöglichte das Ministerium eine Unterstützung durch externe Koordinatorinnen bzw. Koordinatoren (siehe **TZ 6**); außerdem stellte es zusätzliche interne Personalressourcen für diese Aufgabe ab.

Teilweise übermittelte die ASFINAG BMG die vom Ministerium angeforderten Unterlagen erst nach Ablauf der vorgegebenen Frist bzw. suchte um Fristverlängerung an. Ursachen dafür lagen u.a. darin, dass die ASFINAG BMG zur Zeit der Einleitung der Nachkontrolle nicht vollständig über die vorzulegenden Unterlagen verfügte. In einem Fall lag die verspätete Übermittlung an einer mangelhaften Informationsweitergabe bei einem Personalwechsel.

(3) Das Umweltbundesamt veröffentlichte im April bzw. Mai 2017 drei Endberichte zur Nachkontrolle in der im Auftrag des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft geführten UVP-Dokumentation.²⁸ Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hatte diese Berichte bereits ein halbes Jahr bis dreieinhalb Jahre zuvor an das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft übermittelt.²⁹ Nach Angaben des Umweltbundesamts erfolgten die Eingaben in die UVP-Datenbank üblicherweise innerhalb weniger Tage oder Wochen. Der Zeitpunkt der Versendung bzw. des Erhalts der Berichte war beim Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und beim Umweltbundesamt nicht dokumentiert.

²⁷ S 31 Neutal – Oberpullendorf; A 9 Umfahrung Micheldorf

²⁸ http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/uvpsup/uvpoesterreich1/uvpdatenbank/uvp_online/ (zuletzt aufgerufen am 6. Februar 2018)

²⁹ betreffend ASt. Kottingbrunn (A 2) im Jahr 2013; betreffend ASt. Feldkirchen/Flughafen Graz (A 2) im Jahr 2014; betreffend S 5 Kollersdorf – Jettsdorf im Jahr 2016

4.2

(1) Der RH hielt fest, dass die Verkehrsfreigaben von Bundesstraßen, für die eine UVP durchgeführt worden war, bereits ab 2003 erfolgten und somit mit dem Erfordernis von Nachkontrollen ab dem Jahr 2006 zu rechnen war. Er kritisierte, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erst im Jahr 2011 den Verfahrensablauf der Nachkontrolle und die internen Schnittstellen definierte. Der RH hatte bereits im Jahr 2008 rechtzeitige Vorkerhungen empfohlen. Die nunmehr etablierte Abwicklung der Nachkontrollen über interne Koordinatorinnen bzw. Koordinatoren beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und der ASFINAG BMG erachtete der RH als zweckmäßig.

(2) Der RH konnte die Argumente des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie bezüglich der Priorität laufender Verfahren gegenüber den Nachkontrollen sowie bezüglich fehlender Personalressourcen grundsätzlich nachvollziehen. Er erachtete jedoch die Dauer der Nachkontrollen von durchschnittlich fast drei Jahren, die großteils über der Dauer der beim Ministerium abgewickelten ursprünglichen Verordnungs- bzw. Genehmigungsverfahren lag, als lange, selbst wenn der Zeitpunkt des Abschlusses der Nachkontrolle nicht gesetzlich geregelt war. Er hielt kritisch fest, dass zwei Nachkontrollen zur Zeit der Gebarungsüberprüfung bereits seit sieben Jahren liefen und noch offen waren.

Der RH kritisierte, dass die ASFINAG BMG zur Zeit der Einleitung der Nachkontrolle teilweise nicht vollständig über die erforderlichen Unterlagen verfügte und sie daher diese in mehreren Fällen nicht fristgerecht dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelte. Dies führte zu einer Verlängerung der gesamten Bearbeitungsdauer der Nachkontrolle. Die im Jahr 2016 getroffenen Vorgaben zur Projektdokumentation als Grundlage für die Nachkontrolle erachtete der RH grundsätzlich als zweckmäßig, um künftige Nachkontrollen zu beschleunigen. Er verwies allerdings auf seine Feststellungen und Empfehlungen in [TZ 20](#), in der er die Bedeutung der laufenden Auflagenkontrolle hervorhob.

(3) Der RH hielt weiters kritisch fest, dass das Umweltbundesamt drei Endberichte zur Nachkontrolle erst ein halbes Jahr bis dreieinhalb Jahre nach Übermittlung durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie an das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft in der UVP-Datenbank veröffentlichte. Er bemerkte kritisch, dass weder der Ausgang der Dokumente beim Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft noch deren Eingang beim Umweltbundesamt dokumentiert waren.

Er empfahl dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Berichte über die Ergebnisse der Nachkontrolle im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus zeitgleich auch an das Umweltbundesamt zu übermitteln; dem Umweltbundesamt empfahl er, diese zeitnah zu veröffentlichen. Weiters empfahl er dem Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus und dem Umweltbundesamt, die Übermittlung bzw. den Erhalt von – insbesondere gesetzlich vorgesehenen – Berichten nachvollziehbar zu dokumentieren.

4.3

(1) Das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus erachtete in seiner Stellungnahme eine zeitgleiche Übermittlung der Berichte der Nachkontrolle an das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus und an das Umweltbundesamt sowie eine sehr zeitnahe Veröffentlichung der Berichte in der UVP–Dokumentation als zweckmäßig. Der Eingang der Nachkontrollberichte der UVP–Behörden beim Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus werde dokumentiert.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie informierte in seiner Stellungnahme, dass von Juli 2017 bis September 2018 die Nachkontrollen für fünf weitere Autobahn– bzw. Schnellstraßenprojekte³⁰ sowie für zwei Anschlussstellen³¹ abgeschlossen worden seien. Bei drei Großprojekten und fünf Anschlussstellen befänden sich die Nachkontrollen in Bearbeitung.

Hinsichtlich der Kritik über die verspätete Einleitung und die Dauer der Nachkontrollen verwies das Ministerium nochmals auf den – aufgrund der zahlreichen, komplexen und umfangreichen laufenden UVP–Verfahren – großen Arbeitsanfall sowie hohen Zeitdruck in der zuständigen Fachabteilung. Durch die Bestellung von externen Koordinatoren hätten in den letzten Jahren vermehrt Nachkontrollen abgeschlossen werden können.

Weiters sagte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu, der Empfehlung des RH zu folgen, die Ergebnisse der Nachkontrolle auch an das Umweltbundesamt zu übermitteln.

(3) Die ASFINAG–Gesellschaften begrüßten in ihrer Stellungnahme die positive Bewertung ihrer Bemühungen zur Standardisierung der UVP–Nachkontrolle. Nach Beendigung der Vor–Ort–Prüfung sei der Leitfaden Nachkontrolle durch die Geschäftsführung zur internen Anwendung freigegeben worden. Die Prüfungsergebnisse des RH seien insoweit eingeflossen, als nunmehr ein Dokument die abschließenden Erfahrungen aus der Maßnahmen– und Auflagenumsetzung im Sinne des Wissensmanagements abfrage.

³⁰ A 9 Umfahrung Micheldorf, S 1 Ost, S 1 West, A 5 Süd und S 33 Donaubrücke Traismauer

³¹ ASt. Eberstalzell (A 1) und ASt. Neusiedl am See/Gewerbepark (A 4)

Mit Bezug zur Kritik, dass die ASFINAG BMG zur Zeit der Einleitung der Nachkontrolle teilweise nicht vollständig über die erforderlichen Unterlagen verfügt und sie daher diese in mehreren Fällen nicht fristgerecht dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt habe, sei diesem Defizit bereits im Zuge der oben angesprochenen Standardisierung (u.a. durch Vorkehrungen zur Projektdokumentation) Rechnung getragen worden, sodass für die Nachkontrollen der Folgejahre in einem bereits installierten Dokumentenablagensystem zusammengestellte Unterlagen vorliegen würden.

Kosten der Nachkontrollen

- 5.1** (1) Für die Bearbeitung der Nachkontrollen gemäß UVP–G 2000 fiel beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie³² und bei der ASFINAG BMG – in geringfügigem Ausmaß auch bei der ASFINAG SG – interner Bearbeitungsaufwand an. Die ASFINAG BMG trug weiters die Kosten für externe Beauftragte, welche die Unterlagen für die Nachkontrolle in ihrem Auftrag zusammenstellten, sowie die Kostenvorschreibungen des Ministeriums für externe Koordinatoren und Sachverständige (siehe **TZ 6**). Die beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und den ASFINAG–Gesellschaften für die Nachkontrollen bei den einzelnen Vorhaben angefallenen Kosten lagen zwischen rd. 5.000 EUR und rd. 44.000 EUR (siehe Tabelle 2). Für die einbezogenen mitwirkenden Behörden verursachte die Nachkontrolle laut deren Angaben gegenüber dem RH einen geringfügigen Zeitaufwand, der nicht näher beziffert war.

³² Abteilung IVVS 1 – Planung Betrieb und Umwelt

Tabelle 2: Kosten der abgeschlossenen Nachkontrollen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und bei den ASFINAG-Gesellschaften (Stand: 31. März 2017)

| Vorhaben | BMVIT | | ASFINAG BMG und ASFINAG SG | | | Summe |
|----------------------------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------|
| | Personal-kosten ¹ | Personal-kosten ² | Kosten für externe Beauftragte | Kostenvorschreibungen des BMVIT für externe Koordinatoren und Sachverständige | ASFINAG BMG und ASFINAG SG Summe | |
| | in EUR | | | | | |
| ASt. Feldkirchen/Flughafen Graz (A 2) ³ | 2.925 | 1.885 | 0 | 0 | 1.885 | 4.810 |
| ASt. Kottlingbrunn (A 2) | 4.063 | 834 | 7.470 | 0 | 8.304 | 12.367 |
| ASt. Allhaming (A 1) | 2.872 | 1.493 | 9.674 | 0 | 11.168 | 14.040 |
| S 1 Süd | 25.886 | 6.037 | 3.082 | 8.661 | 17.780 | 43.666 |
| S 5 Kollersdorf – Jettsdorf ³ | 4.561 | 1.543 | 0 | 4.619 | 6.162 | 10.723 |
| ASt. Weißkirchen Vollausbau (A 25) | 1.857 | 1.240 | 9.541 | 0 ⁴ | 10.780 | 12.637 |
| S 2 Umfahrung Süßenbrunn | 5.546 | 5.666 | 7.679 ⁵ | 0 ⁴ | 13.345 | 18.891 |
| ASt. Traiskirchen (A 2) | 3.515 | 1.139 | 5.234 | 6.350 | 12.722 | 16.237 |
| Summe | 51.225 | 19.836 | 42.679 | 19.630 | 82.146 | 133.371 |

ASFINAG BMG = ASFINAG Bau Management GmbH

ASFINAG SG = ASFINAG Service GmbH

ASt. = Anschlussstelle

BMVIT = Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Rundungsdifferenzen möglich

¹ Abteilung IVVS 1 – Planung Betrieb und Umwelt; vereinfachte Berechnung auf Basis des vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie angegebenen Stundenaufwands und des durchschnittlichen Personalaufwands 2014 gemäß 1. WFA-FinAV-Novelle, BGBl. II 69/2015

² vereinfachte Berechnung auf Basis des von den ASFINAG-Gesellschaften angegebenen Stundenaufwands und der durchschnittlichen Stundensätze nach Funktionen zum 31. Dezember 2014

³ Das Land Steiermark bzw. das Land Niederösterreich, welche die Projekte ursprünglich im Auftrag der ASFINAG abgewickelt hatten, stellten die Unterlagen für die Nachkontrolle zusammen.

⁴ Die Kostenvorschreibungen zur ASt. Weißkirchen Vollausbau (A 25) sowie S 2 Umfahrung Süßenbrunn waren mit Stand 31. März 2017 noch nicht vollständig abgerechnet.

⁵ Da das Vorhaben S 2 Umfahrung Süßenbrunn zusammen mit den Vorhaben A 5 Süd, S 1 Ost und S 1 West beauftragt wurde, setzte der RH ein Viertel des Gesamtaufwands an (der Auftrag war noch nicht vollständig abgerechnet).

Quellen: BMVIT; ASFINAG BMG; RH

(2) Demgegenüber beliefen sich bspw. die Kosten der Maßnahmen zur Beweissicherung und zum Monitoring beim Vorhaben S 1 Süd, welche die ASFINAG BMG und die ASFINAG SG – unabhängig von der Nachkontrolle – gemäß den Auflagen aus dem UVP-Verfahren und den Materienverfahren durchzuführen hatten, in den Jahren 2007 bis 2016 auf rd. 571.000 EUR (siehe Tabelle 3)³³. Die ASFINAG-Gesellschaften wickelten diese Maßnahmen über externe Beauftragte ab.

³³ Dieser Wert bildet nicht den gesamten Umfang der vorgeschriebenen Auflagen ab, weil bspw. die ASFINAG BMG bei den lärmtechnischen Untersuchungen das vorgeschriebene Intervall nicht einhielt (siehe [TZ 10](#) und [TZ 14](#)).

Tabelle 3: Kosten der Maßnahmen zur Beweissicherung und zum Monitoring gemäß den Auflagen aus Umweltverträglichkeitsprüfungs- und Materienverfahren für das Vorhaben S 1 Süd in den Jahren 2007 bis 2016

| Beweissicherungs- und Überwachungsmaßnahmen | Kosten | vorgeschriebene Frequenz |
|---------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------|
| | in EUR | |
| Lärmmessungen | 72.632 | alle drei Jahre ¹ |
| Erschütterungs- und Körperschallmessungen | 17.986 | einmalig in der Betriebsphase |
| Luftgütemessungen | 27.012 | einmalig in der Betriebsphase |
| Grundwasseruntersuchungen und wasserwirtschaftliche Beweissicherung | 330.688 | jährlich |
| ökologisches Monitoring | 122.463 | in den ersten drei Jahren nach Verkehrsfreigabe |
| Summe | 570.781 | |

Rundungsdifferenzen möglich

¹ vorgeschriebenes Intervall zweimal nicht eingehalten (siehe [TZ 10](#))

Quellen: ASFINAG BMG; ASFINAG SG; RH

5.2 Der RH hielt fest, dass die Kosten für die Nachkontrollen gemäß UVP-G 2000 bei Bundesstraßen zu einem überwiegenden Teil bei der ASFINAG BMG anfielen. Er erachtete die zusätzlichen Kosten der für das Vorhaben S 1 Süd abgeschlossenen Nachkontrolle – bspw. auch im Verhältnis zu den vorgeschriebenen Maßnahmen zur Beweissicherung und zum Monitoring – als vergleichsweise gering.

Bestellung externer Koordinatoren

6.1 (1) Die Funktion der Koordinatorin bzw. des Koordinators für Nachkontrollen nahmen teils Bedienstete des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (interne Koordinatorinnen bzw. Koordinatoren) wahr, teils zog das Ministerium nichtamtliche Sachverständige heran (externe bzw. nichtamtliche Koordinatoren) (siehe [TZ 4](#)). Die Entscheidung zur Beiziehung nichtamtlicher Koordinatoren begründete das Ministerium mit der Priorisierung des hausinternen Ressourceneinsatzes für UVP-Genehmigungsverfahren, die zu Verzögerungen bei der Nachkontrolle führte. Durch die Auslagerung bestimmter Aufgaben der Nachkontrolle – im Wesentlichen ab dem Jahr 2014 – sollten Verzögerungen eingedämmt bzw. vermieden werden.

Die nichtamtlichen Koordinatoren hatten

- die Nachkontrolle administrativ und organisatorisch zu begleiten,
- die einlangenden Stellungnahmen der mitwirkenden Behörden und der ASFINAG BMG zu sichten und zusammenzufassen,
- an der Nachkontrolle sowie an der Erstellung des Endberichts mitzuwirken sowie
- an den von der Behörde anberaumten Behördenbesprechungen teilzunehmen.

Die Bestellung zu nichtamtlichen Koordinatoren für die Nachkontrollen erfolgte per Bescheid. Gemäß § 53a Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 hatten nichtamtliche Koordinatorinnen bzw. Koordinatoren Anspruch auf Gebühren nach den Bestimmungen des Gebührenanspruchsgesetzes. Diese waren gemäß UVP-G 2000 vom Projektwerber zu tragen. Das Ministerium überprüfte die sachliche und rechnerische Richtigkeit der Gebührennoten und trug der ASFINAG BMG durch Bescheid auf, die entsprechenden Beträge direkt an die Koordinatoren bzw. Sachverständigen zu überweisen. Zuvor hatte die ASFINAG BMG Gelegenheit, sich zu den Gebührennoten zu äußern.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zog als nichtamtliche Koordinatoren für die Nachkontrolle Personen heran, die diese Funktion bereits bei UVP-Genehmigungsverfahren im Bundesstraßenbereich wahrgenommen hatten.

Seit dem Jahr 2004 bestellte das Ministerium sieben Personen zu nichtamtlichen Koordinatoren für UVP-Genehmigungsverfahren, davon drei Personen zu nichtamtlichen Koordinatoren auch für die Nachkontrolle. Die sieben nichtamtlichen Koordinatoren legten dem Ministerium für ihre Koordinationstätigkeit bei UVP-Genehmigungsverfahren und bei der Nachkontrolle seit 2004 bis 31. März 2017 Honorarnoten in der Höhe von insgesamt rd. 2,33 Mio. EUR.

Die drei Personen, die als nichtamtliche Koordinatoren sowohl bei UVP-Genehmigungsverfahren als auch bei der Nachkontrolle tätig waren, legten Honorarnoten in der Höhe von rd. 1,87 Mio. EUR. Davon entfielen auf den nichtamtlichen Koordinator A rd. 444.272 EUR, auf den nichtamtlichen Koordinator B rd. 1,09 Mio. EUR und auf den nichtamtlichen Koordinator C rd. 344.387 EUR. Die von den nichtamtlichen Koordinatoren gelegten Honorarnoten betreffend die Nachkontrolle beliefen sich in demselben Zeitraum auf rd. 19.630 EUR (von 2,33 Mio. EUR).

(3) Bei der Bestellung der nichtamtlichen Koordinatoren für Nachkontrollen achtete das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie auf ihre Unbefangenheit und ihre Fachkunde, ihre Teamfähigkeit, ihr Auftreten bei Verhandlungen und ihre zeitliche Verfügbarkeit. Hinsichtlich ihrer Unbefangenheit fragte das Ministerium bei den nichtamtlichen Koordinatoren u.a. ab, ob eine wirtschaftliche Abhängigkeit vom Projektwerber bestand.

Für den Fall, dass die zur Bestellung zum nichtamtlichen Koordinator vorgesehene Person oder ihr Arbeitgeber einen Teil des Jahreseinkommens vom Projektwerber bezog, war dem Ministerium der Anteil am Jahreseinkommen in Prozent bekannt zu geben.

- Die nichtamtlichen Koordinatoren A und B gaben dazu bekannt, dass keine wirtschaftliche Abhängigkeit vom Projektwerber bestehe und sie kein Einkommen vom Projektwerber bezögen. Entsprechend einer Auflistung der ASFINAG BMG beliefen sich die Kostenvorschreibungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und anderer UVP-Behörden hinsichtlich deren Tätigkeit als nichtamtliche Koordinatoren sowie als Sachverständige – seit 2004 bis 31. März 2017 beim nichtamtlichen Koordinator (und Sachverständigen) A auf rd. 1,80 Mio. EUR und beim nichtamtlichen Koordinator (und Sachverständigen) B auf rd. 1,92 Mio. EUR.
- Der nichtamtliche Koordinator C teilte dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mit, dass die Ziviltechniker GmbH, an der er beteiligt war, auch Aufträge für den Projektwerber abwickelte, und gab dazu Prozentsätze am jeweiligen Jahresumsatz bekannt. Die Kostenvorschreibungen des Ministeriums hinsichtlich seiner Tätigkeit als nichtamtlicher Koordinator bzw. Sachverständiger sowie die sonstigen Leistungen der Ziviltechniker GmbH für den Projektwerber (diverse Planungs- und Bauaufsichtsleistungen) beliefen sich in demselben Zeitraum auf rd. 7,48 Mio. EUR.

Die zur Bestellung zum nichtamtlichen Koordinator vorgesehene Person hatte dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie auch bekanntzugeben, ob sie im jeweiligen Verfahren in irgendeiner Weise für den Projektwerber tätig war.

Für die Nachkontrolle des Vorhabens A 9 Umfahrung Micheldorf bestellte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Jahr 2017 den nichtamtlichen Koordinator C. Vor der Bestellung gab dieser bekannt, beim gegenständlichen Verfahren nicht für den Projektwerber tätig gewesen zu sein. Nach der Bestellung teilte er dem Ministerium mit, dass der Projektwerber die Ziviltechniker GmbH, an der er beteiligt war, im Jahr 1997 beim gegenständlichen Vorhaben

beauftragt hatte, wiewohl er selbst bei dem Projekt nicht tätig gewesen sei. In der Folge widerrief das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Bestellung des nichtamtlichen Koordinators C. Nicht thematisiert wurde in diesem Zusammenhang, dass die ASFINAG BMG die genannte Ziviltechniker GmbH im Jahr 2010 zur Überprüfung der Umsetzung von Maßnahmen und Auflagen beim Vorhaben A 9 Umfahrung Micheldorf beauftragt hatte.

(4) Bei der S 1 Süd bestellte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie den nichtamtlichen Koordinator für die Nachkontrolle durch Bescheid nach der Fertigstellung und Übermittlung des Endberichts zur Nachkontrolle. Es begründete dies mit der Arbeitsauslastung des zuständigen Sachbearbeiters.

6.2

Der RH hielt fest, dass die sieben nichtamtlichen Koordinatoren dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie für ihre Tätigkeit bei UVP–Genehmigungsverfahren und bei der Nachkontrolle im Bundesstraßenbereich seit 2004 bis 31. März 2017 Honorarnoten in der Höhe von insgesamt rd. 2,33 Mio. EUR legten, welche die ASFINAG BMG beglich.

In Anbetracht der seit 2004 für nichtamtliche Koordinatoren angefallenen Honorare empfahl der RH dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, unter Bedachtnahme auf den prognostizierbaren künftigen Arbeitsanfall und unter Abwägung der Kosten und des Nutzens der Verwendung von internen bzw. nichtamtlichen Koordinatorinnen bzw. Koordinatoren eine Stärkung der ressorteigenen Personalressourcen für die Abwicklung von UVP–Verfahren im Bundesstraßenbereich zu prüfen.

Entsprechend einer Übersicht der ASFINAG BMG beliefen sich die Kostenvorschreibungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und anderer UVP–Behörden betreffend die drei nichtamtlichen Koordinatoren für die Nachkontrolle hinsichtlich deren Tätigkeit als nichtamtliche Koordinatoren bzw. Sachverständige und die sonstigen Leistungen der Ziviltechniker GmbH, an der ein nichtamtlicher Koordinator für die Nachkontrolle beteiligt war, für den Projektwerber seit 2004 bis 31. März 2017 auf rd. 11,20 Mio. EUR.

Der RH empfahl dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, im Falle der Bestellung nichtamtlicher Koordinatorinnen bzw. Koordinatoren besonderes Augenmerk auf deren Unbefangenheit zu legen. Darüber hinaus sollte das Ministerium – die empfohlenen Kosten–Nutzen–Überlegungen zur allfälligen Stärkung der ressorteigenen Personalressourcen ergänzend – eine Verbreiterung des potenziellen Kreises an nichtamtlichen Koordinatorinnen bzw. Koordinatoren in Erwägung ziehen.

Der RH hielt kritisch fest, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie den nichtamtlichen Koordinator für die Nachkontrolle bei der S 1 Süd erst nach der Fertigstellung und Übermittlung des Endberichts zur Nachkontrolle durch Bescheid bestellte.

Der RH empfahl dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, im Falle der Bestellung nichtamtlicher Koordinatorinnen bzw. Koordinatoren entsprechende Bescheide vor Beginn ihrer Tätigkeit zu erlassen.

6.3

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ergänzte in seiner Stellungnahme bezüglich der vom RH angeführten Honorarnoten von nichtamtlichen Koordinatoren, dass in diesen 13 Jahren somit Honorarnoten in der Höhe von jährlich rd. 180.000 EUR für Koordinationstätigkeiten bei UVP–Genehmigungsverfahren sowie bei der Nachkontrolle gelegt worden seien.

Die Bestellung des Koordinators für die Nachkontrolle bei der A 9 Umfahrung Micheldorf sei nach Bekanntwerden des Befangenheitsgrunds unverzüglich widerrufen worden.

Aufgrund der Empfehlung des RH werde eine Stärkung der ressorteigenen Personalressourcen geprüft. Die vier derzeit tätigen nichtamtlichen Koordinatoren bei den Bundesstraßenvorhaben seien sehr gut eingearbeitet. Bei Heranziehung weiterer Koordinatorinnen und Koordinatoren sei mit einer längeren Einarbeitungszeit zu rechnen, was wiederum Personalressourcen im Ministerium binden würde. Bei Stärkung des ressorteigenen Personals könne eine Verbreiterung des potenziellen Kreises von nichtamtlichen Koordinatorinnen und Koordinatoren in Erwägung gezogen werden.

Die verspätete Bestellung des nichtamtlichen Koordinators für die Nachkontrolle bei der S 1 Süd führte das Ministerium auf fehlende Personalressourcen zurück. Bei allen nachfolgenden Nachkontrollen sei die Bestellung der nichtamtlichen Koordinatoren rechtzeitig erfolgt.

Überprüfung der Annahmen und Prognosen der UVP im Zuge der Nachkontrollen gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000

Schwerpunktsetzung

7.1 (1) Gemäß UVP–G 2000 hatte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemeinsam mit den mitwirkenden Behörden im Zuge der Nachkontrolle jedes Vorhaben daraufhin zu überprüfen, ob die Annahmen und Prognosen der UVP mit den tatsächlichen Auswirkungen auf die Umwelt übereinstimmten (siehe **TZ 2**). Im Zuge der Nachkontrollen überprüfte dieses nicht sämtliche Annahmen und Prognosen, sondern es setzte Schwerpunkte. Diese lagen bei den bislang abgeschlossenen Nachkontrollen zumeist in den Bereichen der verkehrlichen Entwicklung und der Überprüfung der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere im Hinblick auf Lärmemissionen bzw. –immissionen. Fallweise analysierte das Ministerium auch Auswirkungen auf die Luftgüte, den Gewässerschutz und die Ökologie (siehe Schutzgüter in Tabelle 4).

Tabelle 4: Behandlung der Schutzgüter gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 im Zuge der Überprüfung der Annahmen und Prognosen bei den abgeschlossenen Nachkontrollen

| Vorhaben | Datengrundlagen Verkehr | Menschen | | Tiere/Pflanzen | Boden | Wasser | Luft | Klima | Landschaft | Sachgüter | Kulturgüter |
|---------------------------------------|-------------------------|-----------------------|----------|----------------|-------|--------|------|-------|-----------------|-----------|-------------|
| | | und deren Lebensräume | | | | | | | | | |
| | | Lärm | Luftgüte | | | | | | | | |
| Linienvorhaben | | | | | | | | | | | |
| S 1 Süd | ja | ja | ja | ja | | ja | ja | | ja ¹ | ja | |
| S 5 Kollersdorf – Jettsdorf | ja | ja | ja | | | | ja | | | | |
| S 2 Umfahrung Süßenbrunn | ja | ja | ja | ja | | | ja | | ja ¹ | | |
| Anschlussstellen | | | | | | | | | | | |
| ASt. Feldkirchen/Flughafen Graz (A 2) | ja | ja | | | | | | | | | |
| ASt. Kottlingbrunn (A 2) | ja | ja | | | | | | | | | |
| ASt. Allhaming (A 1) | ja | ja | | | | | | | | | |
| ASt. Weißkirchen Vollausbau (A 25) | ja | ja | | | | | | | | | |
| ASt. Traiskirchen (A 2) | ja | | | | | | | | | | |

¹ Behandlung des Aspekts Landschaftsökologie im Zusammenhang mit den Schutzgütern "Tiere und Pflanzen und deren Lebensräume" (nicht aber des Landschaftsbilds)

Quellen: BMVIT; RH

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hatte der ASFINAG BMG in seinen Schreiben zur Einleitung der Nachkontrollen keine präzisen Vorgaben gemacht, auf welche Weise die Annahmen und Prognosen der UVP überprüft werden sollten und welche Unterlagen es dafür benötigt.

Grundlage für die Überprüfungen waren im Wesentlichen die im Zuge des UVP-Verfahrens vorgeschriebenen Untersuchungen und Berichte (z.B. Verkehrszählungen, Lärmmessungen, Monitoring-Berichte) und in Einzelfällen weitergehende Untersuchungen, die das Ministerium im Zuge der Nachkontrolle anforderte (siehe [TZ 8](#)).³⁴

Bei der S 1 Süd und der S 2 Umfahrung Süßenbrunn behandelte das Ministerium die Funktionsfähigkeit von Ausgleichsmaßnahmen, wie bspw. Grünbrücken, für die ein entsprechendes Monitoring vorgeschrieben war. Dieses bezog sich jedoch auf unterschiedliche Zeiträume.³⁵

Die Auswirkungen des Bundesstraßenvorhabens auf die Entwicklung des Raums (z.B. die Entwicklung der Flächennutzungen in einem Gebiet), zu denen das Umweltverträglichkeitsgutachten gemäß UVP-G 2000³⁶ fachliche Aussagen zu enthalten hatte, waren nicht Gegenstand der Nachkontrolle der S 1 Süd und der S 2 Umfahrung Süßenbrunn, wiewohl bspw. die Stadt Wien im Umfeld des Vorhabens S 1 Süd seit Inbetriebnahme Betriebsgebiete ausweitete (siehe [TZ 18](#)). Auch die Berichte zur Nachkontrolle der Anschlussstellen und der S 5 Kollersdorf – Jettsdorf gingen nicht auf die Entwicklung des Raums (z.B. anhand der Flächenwidmung) im Umfeld der Vorhaben ein. Im unmittelbaren Nahbereich der genannten Vorhaben waren ebenfalls seit dem UVP-Verfahren Betriebsgebiete neu gewidmet worden. Im Zuge der UVP war durchwegs auf die Verbesserung der Standortqualität für Industrie und Gewerbe aufgrund der jeweiligen Schnellstraße oder Anschlussstelle hingewiesen worden. Betriebsgebiete waren zwar nicht Gegenstand des jeweiligen Bundesstraßenvorhabens, standen aber in der Regel in Zusammenhang mit dessen Realisierung und konnten Folgewirkungen für die Umwelt (z.B. durch Bodenverbrauch) oder die Wirksamkeit von Ausgleichsmaßnahmen verursachen.

7.2

Der RH erachtete eine Schwerpunktsetzung auf wesentliche Fachbereiche bei der Überprüfung der Annahmen und Prognosen der UVP im Rahmen der Nachkontrolle grundsätzlich als zweckmäßig. Er wies aber kritisch darauf hin, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der ASFINAG BMG im Zuge

³⁴ wie bspw. Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen beim Vorhaben S 5 Kollersdorf – Jettsdorf

³⁵ bspw. über drei Jahre nach Verkehrsfreigabe bei der S 1 Süd bzw. im ersten, dritten, fünften und zehnten Jahr nach Verkehrsfreigabe bei der S 2 Umfahrung Süßenbrunn

³⁶ gemäß § 24c Abs. 3 Z 5 UVP-G 2000

der Einleitung der Nachkontrollen keine präzisen Vorgaben machte, auf welche Weise die Annahmen und Prognosen der UVP überprüft werden sollten. Dadurch bestand für die ASFINAG BMG ein gewisser Interpretationsspielraum in der Bearbeitung.

Daher empfahl der RH dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, im Zuge der Einleitung der Nachkontrolle zur zielgerichteten Vorbereitung der erforderlichen Unterlagen mit der ASFINAG BMG die Bearbeitungsschwerpunkte hinsichtlich der zu überprüfenden Annahmen und Prognosen projektbezogen abzustimmen und dies auch schriftlich festzuhalten.

Der RH zeigte auf, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Übereinstimmung von Annahmen und Prognosen der UVP vorrangig im Hinblick auf die Entwicklung der Verkehrszahlen und darauf aufbauend die Auswirkungen des Lärms und teilweise der Luftgüte auf den Menschen überprüfte. Fallweise bezog es den Gewässerschutz und die Ökologie in die Überprüfung ein. Die im 6. UVP-Bericht an den Nationalrat hervorgehobene Bedeutung der Nachkontrolle „für Schutzgüter wie Boden, Landschaft, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, für die es keine etablierten gesetzlich geregelten Kontrollsysteme gibt, wie diese bspw. für die Bereiche Luft oder Wasser vorliegen“ (z.B. Luftgütemessnetz, Gewässerzustandsüberwachung) (siehe [TZ 2](#)), bestätigte sich damit nur teilweise.

Nach Ansicht des RH lag dies v.a. auch daran, dass die für die Überprüfungen erforderlichen Daten in der Regel nur bei entsprechender Vorschreibung in den Genehmigungsverfahren zur Verfügung standen (siehe auch [TZ 8](#)). In diesem Zusammenhang erachtete er es als wesentlich, die Datenerhebungen über angemessene Zeiträume durchzuführen, damit aussagekräftige Daten für Kontrollen zur Verfügung stehen (siehe auch [TZ 17](#)). Waren in bestimmten Fachbereichen keine Erhebungen vorgeschrieben, wäre eine Bearbeitung im Rahmen der Nachkontrolle mit einem zusätzlichen Erhebungsaufwand verbunden. Damit ergab sich jedoch kein inhaltlicher Mehrwert durch die Nachkontrolle gegenüber der laufenden Auflagenkontrolle, weil die gemäß den vorgeschriebenen Auflagen zu liefernden Erhebungen und Berichte ohnehin von den Behörden zu prüfen waren.

Weiters wies der RH kritisch darauf hin, dass Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raums (z.B. die Entwicklung der Flächennutzungen in einem Gebiet) nicht Gegenstand der Nachkontrolle – bspw. durch eine Überprüfung anhand der Flächenwidmung – waren. Nach Ansicht des RH wäre dies aber relevant, um Erkenntnisse über allfällige Folgewirkungen von Vorhaben auf die Umwelt oder die Wirksamkeit von Ausgleichsmaßnahmen zu gewinnen (siehe auch [TZ 18](#)).

Er empfahl dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und der ASFINAG BMG, im Zusammenhang mit der Beurteilung der Wirksamkeit von Ausgleichsmaßnahmen auch Augenmerk auf die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raums (z.B. im Hinblick auf die Flächennutzungen) zu legen.

7.3

(1) Laut Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie würden die empfohlenen Abstimmungen der Bearbeitungsschwerpunkte im Zuge der Einleitung der Nachkontrolle bei Autobahn- bzw. Schnellstraßenprojekten im Regelfall im Rahmen von Kick-Off-Besprechungen und bei Anschlussstellenprojekten auch im kurzen Wege telefonisch bzw. per E-Mail erfolgen. Zu den Besprechungen gebe es Protokolle.

Die Entwicklung des Raums und somit die Flächenwidmung liege nicht im Kompetenzbereich des Bundes. Die tatsächliche Entwicklung des Raums hänge von verschiedenen Faktoren ab, wovon das Straßenbauvorhaben nur ein Teil ist. Abhängig vom Ergebnis eines Forschungsprojekts der ASFINAG BMG würden Maßnahmen entwickelt werden.

(2) Laut Stellungnahme der ASFINAG BMG werde sowohl bei der Erstellung der Einreichunterlagen als auch bei der Suche nach geeigneten Grundstücken für Ausgleichsflächen auf hinreichend prognostizierbare Raumentwicklungen Rücksicht genommen. Es liege allerdings außerhalb des Einflussbereichs der ASFINAG-Gesellschaften und im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden bzw. in der Sphäre von Raumordnungsabteilungen, wenn Industrie- oder Gewerbegebiete nach der Umsetzung des Vorhabens im Umfeld von Ausgleichsflächen entwickelt werden. Räume und Landschaften seien durch Nutzungs- und Umweltveränderungen (z.B. Einwanderung von Neobiota³⁷) einem steten Wandel unterworfen, in welchen Ausgleichsflächen nicht gleichsam unter einen Glassturz gestellt werden könnten. Da die „Glassturzmentalität“ bei allen Vorhaben ein laufendes und zukünftiges Thema sei, habe die ASFINAG BMG ein diesbezügliches Forschungsprojekt initiiert. Ein Konzept zur „Leitbildbasierten Kompensationsflächenplanung“ solle es ermöglichen, innerhalb des Konsenses stärker auf Raum- und Umweltveränderungen reagieren zu können.

7.4

Der RH nahm von der Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie bezüglich Abstimmung und Dokumentation der Bearbeitungsschwerpunkte im Zuge der Einleitung der Nachkontrolle Kenntnis. Er wies jedoch darauf hin, dass im vom RH bei zwei Nachkontrollen überprüften Schriftverkehr zwischen Ministerium und nichtamtlichen Koordinatoren keine Protokolle über die Abstimmung der Bearbeitungsschwerpunkte im Zuge der Einleitung der

³⁷ Neobiota: Arten in einem Gebiet, in dem sie ursprünglich nicht vorkamen

Nachkontrolle ersichtlich waren. Der RH bekräftigte daher seine diesbezügliche Empfehlung.

Im Hinblick auf die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raums war sich der RH der Kompetenzverteilung im Bereich der Raumordnung bewusst; dennoch wären nach Ansicht des RH für das Ministerium und die ASFINAG–Gesellschaften Erkenntnisse über allfällige Folgewirkungen von Vorhaben auf die Umwelt oder die Wirksamkeit von Ausgleichsmaßnahmen relevant. In diesem Zusammenhang erachtete er die Initiierung eines diesbezüglichen Forschungsprojekts durch die ASFINAG BMG für positiv.

Datengrundlagen Verkehr

8.1 (1) Die Entwicklung der Verkehrsmengen war eine wesentliche Grundlage zur Überprüfung, ob die Annahmen und Prognosen der UVP eingetroffen waren. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie überprüfte diese Annahmen und Prognosen bei allen acht abgeschlossenen Nachkontrollen (siehe [TZ 7](#)).

Im Zuge der Nachkontrolle zur S 1 Süd zeigte sich, dass die Verkehrsmengen zum Zeitpunkt der Nachkontrolle abschnittsweise um bis zu 100 % über den Prognosen aus dem UVP–Verfahren lagen.³⁸ Die Entlastungswirkung im untergeordneten Straßennetz war hingegen größer als angenommen. Das Ministerium analysierte diese Abweichungen und kam zu dem Schluss,

- dass in der Umweltverträglichkeitserklärung die Verkehrsstärken für die gesamte Region unterschätzt worden waren,
- die Verlagerungswirkung vom untergeordneten Netz auf die S 1 Süd größer war als angenommen und
- wesentliche Annahmen betreffend den erwarteten Ausbau von Angeboten im öffentlichen Verkehr (z.B. Verlängerung von U–Bahn und Straßenbahnlinien, Schaffung eines Regionalbahnnetzes, Errichtung neuer Busbahnhöfe) nicht eingetroffen waren.

Aufgrund der Erfahrungen aus der Projektumsetzung (z.B. beim Vorhaben S 1 Süd) gab das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bei späteren UVP–Verfahren vor, dass die Umweltverträglichkeit eines Projekts auch dann gegeben sein muss, wenn von den betroffenen Gebietskörperschaften bzw. von

³⁸ Prognose für das Jahr 2010: 35.500 DTVw (durchschnittlicher täglicher Kfz–Verkehr an einem Werktag); Zählung im Jahr 2010 am selben Abschnitt: 72.100 DTVw

Verkehrsunternehmen erwogene Maßnahmen außerhalb des Einflussbereichs der ASFINAG-Gesellschaften nicht umgesetzt werden (z.B. umfangreiche Ausbaumaßnahmen im öffentlichen Verkehr im Rahmen der Planungen zur S 1 Süd).

Im Zuge der Nachkontrolle zum Vorhaben S 5 Kollersdorf – Jettsdorf ergaben die Verkehrszählungen ebenfalls, dass die Verkehrsnachfrage im UVP-Verfahren unterschätzt worden war und die für das Jahr 2020 erwarteten Verkehrsmengen bereits im Jahr 2015 um rd. 15 % überschritten waren.³⁹

Die Prognosen der Verkehrsmengen zur Erstellung der Umweltverträglichkeitserklärung von Bundesstraßenvorhaben beauftragte der Projektwerber. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie verfügte ab dem Jahr 2006 über die „Verkehrsprognose Österreich 2025+“, mit deren Hilfe die verkehrlichen Wirkungen neuer Straßenprojekte einheitlich berechenbar waren. Mögliche Erkenntnisse für zukünftige Verkehrsprognosen im Ministerium oder im Rahmen der Verkehrsplanung in den ASFINAG-Gesellschaften waren durch laufende Erfassungen der Verkehrsmengen (über ASFINAG-Dauerzählstellen) vorhanden.

(2) Ausgehend von den Verkehrszählungen überprüfte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Rahmen der Nachkontrolle zur S 1 Süd, ob die höheren Verkehrsmengen Grenzwertüberschreitungen in den Bereichen Lärm bzw. Luftschadstoffe verursachen könnten. Da in diesen beiden Fachbereichen aufgrund entsprechender Auflagen aus dem UVP-Verfahren Messungen durchgeführt werden mussten, lagen dem Ministerium für die Nachkontrolle Datengrundlagen vor, auf Basis derer es Grenzwertüberschreitungen aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens auf der S 1 Süd ausschließen konnte (siehe [TZ 14](#), [TZ 15](#)).⁴⁰

Für das Vorhaben S 5 Kollersdorf – Jettsdorf waren aus dem UVP-Verfahren keine Auflagen für regelmäßige Messungen in den Bereichen Lärm bzw. Luftschadstoffe vorgesehen. Das Ministerium stellte im Rahmen der Nachkontrolle fest, dass bereits mit den geringeren Verkehrsmengen aus der Verkehrsprognose für eine Reihe von Wohnobjekten eine Lärmbelastung genau am zulässigen Grenzwert berechnet war. Es ging davon aus, dass durch das höhere Verkehrsaufkommen eine Erhöhung des Schallpegels von 0,5 bis 1,0 dB zu erwarten war und die Einhaltung der Grenzwerte für diese Wohnobjekte somit nicht mehr sichergestellt war. Ebenso ging es davon aus, dass durch das erhöhte Verkehrsaufkommen Grenzwertüberschreitungen bei Luftschadstoffen auftreten könnten.

³⁹ z.B. Prognose für das Jahr 2020 für Abschnitt Grafenwörth: 19.800 DTV (durchschnittlicher täglicher Kfz-Verkehr); Dauerzählstelle bei Grafenwörth im Jahr 2015: 22.696 DTV

⁴⁰ Dies lag daran, dass in den Planungen für die S 1 Süd die untersuchten Wohnobjekte Immissionsbelastungen unterhalb der vorgeschriebenen Grenzwerte (unter 55 dB in der Nacht) aufwiesen.

Das Ministerium forderte deshalb die ASFINAG SG im Juni 2016 auf, eine Detaillärmschutzuntersuchung und eine luftchemische Beurteilung unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehrswerte für das Jahr 2015 durchzuführen. Sollten bei diesen Untersuchungen Grenzwertüberschreitungen festgestellt werden, müsste die ASFINAG SG entsprechende Maßnahmen (z.B. Adaption der Lärmschutzwände) ergreifen. Die ASFINAG SG ersuchte um Fristerstreckung zur Durchführung der angeführten Untersuchungen. Die Ergebnisse lagen deshalb zur Zeit der Gebärungsüberprüfung durch den RH (bis Juni 2017) noch nicht vor.

Bei neueren UVP–Verfahren bei Bundesstraßen⁴¹ waren regelmäßige Messungen von Lärmemissionen und Luftschadstoffimmissionen – zum Teil gekoppelt an eine Beobachtung der Verkehrsentwicklung – vorgeschrieben.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie akzeptierte zum Nachweis der Erfüllung von UVP–Auflagen teilweise Messungen, bei deren Durchführung auf den betreffenden Straßenstücken Sondersituationen vorlagen.

- So nahm die ASFINAG BMG auf der S 1 Süd Lärmmessungen in Kombination mit Verkehrszählungen zu einem Zeitpunkt vor, zu dem es aufgrund einer Baustelle auf der A 23 Südosttangente zu Ausweichverkehr auf die S 1 Süd und damit zu einem temporär erhöhten Verkehrsaufkommen auf den untersuchten Straßenstücken kam. Der ASFINAG BMG wäre zur Vornahme der Messungen ein Zeitfenster von bis zu drei Jahren zugestanden.
- Bei der ASt. Kottlingbrunn (A 2) erfolgten die Lärmmessungen auf der Landesstraße L 151 zu einem Zeitpunkt, als dort aufgrund einer Baustelle eine Beschränkung auf 30 km/h im Baustellenbereich bestand. Die Ergebnisse der Messungen waren für den Normalbetrieb mit höheren Geschwindigkeiten daher nicht repräsentativ.
- Bei der ASt. Feldkirchen/Flughafen Graz (A 2) führte die ASFINAG BMG Lärmmessungen während einer temporären 100 km/h Beschränkung nach dem Immissionsschutzgesetz–Luft⁴² durch und rechnete die Emissionspegel auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h hoch.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie überprüfte bei keiner der fünf im Zuge der Nachkontrolle untersuchten Anschlussstellen, ob die in der UVP prognostizierte Entlastungswirkung im untergeordneten Straßennetz eingetreten war. Diese Entlastungswirkung war eines der von den Projektwerbern definierten Projektziele, die mit dem Bau einer neuen Anschlussstelle erreicht

⁴¹ z.B. bei der S 10 Mühlviertler Schnellstraße aus dem Jahr 2009

⁴² BGBl. I 115/1997 i.d.g.F.

werden sollten. Damit war eine Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung der Bevölkerung entlang der Ortsdurchfahrten beabsichtigt.

Die ASFINAG BMG legte bspw. im Zuge der Nachkontrolle zur ASt. Traiskirchen (A 2) dem Ministerium dar, wie sich die Verkehrsmengen auf der A 2 Süd Autobahn im entsprechenden Abschnitt veränderten. Sie führte aber keine Zählungen über den Verkehr auf der Anschlussstelle selbst durch und hatte auch keine Informationen darüber, ob die angestrebte Reduktion des Verkehrs auf der angrenzenden B 17 Wiener Neustädter Straße und der Ortsdurchfahrt Oeynhausen im Ausmaß von 25 % auch tatsächlich erreicht wurde.

Verkehrszählungen im untergeordneten Straßennetz erfolgten nur bei Vorliegen einer entsprechenden Vorschreibung aus dem UVP-Verfahren, wie bei der Anschlussstelle Kottingbrunn. Die Zählungen des Jahres 2006 gingen in den im Jahr 2013 erstellten Nachkontrollbericht ein; sie wurden im Hinblick auf das dem UVP-Verfahren zugrunde gelegte Prognosejahr 2015 aber nicht aktualisiert.

(5) Die ASFINAG SG hatte einen Leitfaden⁴³ entwickelt, um zu beurteilen, unter welchen Rahmenbedingungen neue Anschlussstellen auf bestehenden Autobahnen als technisch machbar bzw. aus betriebswirtschaftlicher Sicht rentabel erschienen.⁴⁴ Da die Kosten einer neuen Anschlussstelle in der Regel nicht durch zusätzliche Mauteinnahmen finanziert werden konnten, realisierten die ASFINAG-Gesellschaften neue Anschlussstellen dann, wenn Dritte (z.B. die angrenzenden Gemeinden) die entsprechende Differenz zu den anfallenden Bau-, Instandhaltungs- und Betriebskosten übernahmen. Im Falle von Linienprojekten (neuen Straßen) erstellte die ASFINAG SG im Vorfeld sowohl eine betriebswirtschaftliche als auch eine volkswirtschaftliche Bewertung des Projekts. Diese Ex-ante-Bewertungen beruhten auf Annahmen in Bezug auf die Baukosten und Prognosen der erwarteten Verkehrsmengen.

Zum Zeitpunkt der Nachkontrolle lagen für bereits in Betrieb befindliche Projekte die abschließenden Baukosten sowie Daten über die tatsächlichen Verkehrsmengen vor bzw. wären diese erhebbar. Weder das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie noch die ASFINAG-Gesellschaften verwendeten diese Daten, um eine Ex-post-Bewertung der Wirtschaftlichkeit der Vorhaben mit Ist-Daten vorzunehmen und so zu evaluieren, ob die Annahmen und Prognosen, die zur Berechnung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens herangezogen wurden, valide

⁴³ Erweiterte Strategische Analyse (ESA) für Anschlussstellenwünsche (2013)

⁴⁴ Gemäß § 7 Abs. 7 Bundesstraßengesetz 1971 war bei der Planung, dem Bau, dem Betrieb und der Erhaltung von Bundesstraßen auch auf die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit Bedacht zu nehmen.

waren und ob eine Bewertung mit den nunmehr bekannten Zahlen gegebenenfalls zu einem anderen Ergebnis gekommen wäre.

8.2

(1) Der RH hielt fest, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Zuge der Nachkontrolle zur S 1 Süd Verkehrsmengen feststellte, die abschnittsweise um bis zu 100 % über den Prognosen aus dem UVP-Verfahren lagen. Bei der S 5 Kollersdorf – Jettsdorf waren die für das Jahr 2020 erwarteten Verkehrsmengen bereits im Jahr 2015 um rd. 15 % überschritten.

Der RH stellte in Bezug auf die erwarteten Verkehrsmengen weder beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie noch bei den ASFINAG-Gesellschaften einen direkten Nutzen aus der im Rahmen der Nachkontrolle durchgeführten Überprüfung der Annahmen und Prognosen fest. Eine einmalige Erfassung der Verkehrsmengen auf den Schnellstraßen im Rahmen der Nachkontrolle brachte gegenüber den Daten der Dauerzählstellen keinen weiteren Erkenntnisgewinn. Der RH verwies diesbezüglich auf seine weiteren Feststellungen und seine Empfehlung in **TZ 20**.

(2) Der RH erachtete es als zweckmäßig, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Zuge der Nachkontrolle zum Vorhaben S 5 Kollersdorf – Jettsdorf die ASFINAG BMG auf Basis der erhöhten Verkehrsmengen dazu aufforderte, eine Detaillärmschutzuntersuchung und eine luftchemische Beurteilung unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehrswerte für das Jahr 2015 durchzuführen. Der RH merkte kritisch an, dass eine allfällige Adaption der Lärmschutzmaßnahmen an die gestiegene Verkehrsmenge somit einmalig im Nachlauf der Nachkontrolle erfolgte, jedoch weitere Steigerungen der Verkehrsmenge in der Zukunft nicht mehr durch entsprechende Untersuchungen allfälliger Grenzwertüberschreitungen abgedeckt werden können. Der RH hielt fest, dass bei neueren Vorhaben (z.B. bei der S 10 Mühlviertler Schnellstraße aus dem Jahr 2009) regelmäßige Messungen in den Bereichen Lärmschutz und Luftschadstoffe – zum Teil gekoppelt an eine Beobachtung der Verkehrsentwicklung – als Auflage erteilt waren. Dadurch sollten Grenzwertüberschreitungen auch in den Folgejahren festgestellt werden können.

Der RH empfahl dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, bei zukünftigen UVP-Verfahren auf entsprechende Auflagen hinzuwirken, die in Abhängigkeit von den jeweils auftretenden Verkehrsmengen (z.B. ab einer bestimmten Steigerung) Messungen in den Bereichen Lärmschutz und Luftschadstoffe vorschreiben.

(3) Der RH kritisierte, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Messungen zu Zeitpunkten akzeptierte, zu denen auf den untersuchten

Straßenstücken Sondersituationen, wie bspw. Baustellenbetrieb, vorlagen. Aus Sicht des RH waren diese Ergebnisse daher nur eingeschränkt aussagekräftig. Der RH vertrat die Ansicht, dass die ASFINAG BMG bei Auflagen, die für die Durchführung bestimmter Messungen einen zeitlichen Spielraum (zum Teil mehrere Jahre) vorsahen, einen geeigneteren Zeitpunkt unter einer repräsentativeren Verkehrssituation hätte finden können.

Der RH empfahl deshalb dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, nur Messungen unter repräsentativen Verkehrsbedingungen (d.h. möglichst ohne Beeinträchtigungen des Verkehrs durch Baustellen u.Ä.) zu akzeptieren.

(4) Der RH kritisierte, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Rahmen der Nachkontrollen von Anschlussstellen nicht ausreichend Augenmerk darauf legte, ob die prognostizierten Wirkungen des Projekts, was die Reduzierung der Verkehrsmengen im untergeordneten Straßennetz betraf, – und damit die angestrebten Projektziele – auch tatsächlich erreicht wurden. Daher waren im Zuge von Nachkontrollen auch keine Aussagen darüber möglich, ob die damit verbundenen Reduktionen von Umweltauswirkungen (z.B. Lärmbelastung) auch wirklich eingetroffen waren.

Er wies kritisch darauf hin, dass für diese Fragestellungen im Zuge der Nachkontrolle Datengrundlagen (z.B. Zählungen der Verkehrsmengen auf Rampen von Anschlussstellen und im untergeordneten Netz) fehlten, wenn die Behörde deren Erhebung nicht im UVP-Verfahren vorgeschrieben hatte. Da das Ministerium im Zuge der Einleitung der Nachkontrolle keine Vorgaben bezüglich der Überprüfung der Annahmen und Prognosen der UVP machte (siehe **TZ 7**), bestand für die ASFINAG-Gesellschaften ein Interpretationsspielraum bei der Durchführung der Nachkontrollen.

Der RH empfahl daher dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, die Gesamtwirkungen eines Bundesstraßenvorhabens im Zuge der Nachkontrolle auch durch Überprüfung der prognostizierten Entlastungswirkungen im untergeordneten Straßennetz zu analysieren und bei zukünftigen UVP-Verfahren auf entsprechende Auflagen hinzuwirken.

(5) In weiterer Folge wäre es aus Sicht des RH im Sinne eines sparsamen Umgangs mit öffentlichen Mitteln zweckmäßig, Erkenntnisse aus der Nachkontrolle bzw. in der Betriebsphase vorliegende Daten auch für Wirtschaftlichkeitsberechnungen und damit verbundene Investitionsentscheidungen anzuwenden.

Er empfahl deshalb dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und der ASFINAG SG, auf Basis der in der Betriebsphase vorliegenden Verkehrsdaten (z.B. im Anschluss an zukünftige Nachkontrollen) auch die ursprünglichen Wirtschaftlichkeitsberechnungen der entsprechenden Projekte mit den jeweils aktuellen Ist-Werten ex-post zu evaluieren, um die Entscheidungsgrundlagen für künftige Investitionsprojekte zu verbessern.

8.3

(1) Laut Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie habe ihm die ASFINAG im Juli 2017 eine Detaillärmschutzuntersuchung und eine luftchemische Beurteilung samt Verkehrsuntersuchung betreffend den Straßenabschnitt S 5 Kollersdorf – Jettsdorf übermittelt. Laut den aktuellen Berechnungsergebnissen würden – trotz der höheren Verkehrszahlen (jedoch bei geringerem Lkw-Anteil) – im Prognosejahr 2020 die zum Zeitpunkt des UVP-Verfahrens angewendeten Grenzwerte bei allen Rechenpunkten weiterhin eingehalten. Bei der luftchemischen Beurteilung lägen die Gesamtbelastungen für das Bezugsjahr 2015 und auch für das Prognosejahr 2020 unter den jeweiligen Grenzwerten nach dem Immissionsschutzgesetz–Luft. Es seien daher keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

In den Genehmigungsbescheiden für Autobahnen und Schnellstraßen werde neben Auflagen zur Vermeidung, Verminderung bzw. zum Ausgleich von nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt seit vielen Jahren auch ein umfangreiches Monitoring betreffend die Verkehrsentwicklung, Lärmbelastung, Luftqualität und Wirksamkeit der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen vorgeschrieben.

Bezüglich der Empfehlung des RH, Messungen der Verkehrsstärke nur unter repräsentativen Verkehrsbedingungen zu akzeptieren, gab das Ministerium an, dass es sich bei dem kritisierten Sachverhalt um einen Einzelfall gehandelt habe. Es sei davon auszugehen, dass solche Einzelfälle in Zukunft aufgrund der durchzuführenden Auflagenkontrolle nicht mehr auftreten würden.

Dem Projektwerber könnten im Genehmigungsverfahren nur solche Auflagen vorgeschrieben werden, die zur Vermeidung, Verminderung bzw. zum Ausgleich von nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt unbedingt erforderlich wären. Diese Auflagen seien bei Autobahn- bzw. Schnellstraßenprojekten in den meisten Fällen erfüllt. Bei Anschlussstellen sei ein Monitoring der Verkehrsstärken im untergeordneten Netz zumeist kein Erfordernis für die Sicherstellung der Umweltverträglichkeit des betreffenden Projekts.

Die ursprünglichen Wirtschaftlichkeitsberechnungen der entsprechenden Projekte mit den jeweils aktuellen Ist-Werten ex-post zu evaluieren, sei gesetzlich nicht verankert.

(2) Die ASFINAG–Gesellschaften gingen in ihrer Stellungnahme davon aus, dass auch zukünftig Messungen in den Bereichen Lärmschutz und Luftschadstoffe – entsprechend der Empfehlung des RH – vorgeschrieben werden würden. Sie verwiesen in diesem Zusammenhang darauf, dass nur dem Vorhaben zurechenbare Auswirkungen von den Messungen umfasst sein könnten.

Der Großteil der Messungen durch die ASFINAG finde unter repräsentativen Bedingungen statt. Die Kritik des RH werde aber nachvollzogen und die Umsetzenden würden angehalten, derartige Situationen durch rechtzeitige Einholung von Informationen zu vermeiden. Gegebenenfalls müssten jedoch die Messungen abgebrochen und nachgeholt bzw. verschoben werden.

Im Hinblick auf Verkehrszählungen im untergeordneten Netz stimmte die ASFINAG BMG dem RH zu, dass die Entlastungswirkung stets auch ein definiertes Projektziel sei. Bei vielen laufenden UVP–Projekten seien – entsprechend der Empfehlung des RH – Maßnahmen durch die UVP–Behörde und deren Sachverständige hinsichtlich eines Verkehrsmonitorings im niederrangigen Netz formuliert worden. Unabhängig davon sei die Entlastungswirkung für die betroffenen Gemeinden von Interesse, welche in diesem Zusammenhang bei Bedarf regelhaft vorsprechen würden.

Erkenntnisse aus Ex–post–Evaluierungen der ursprünglichen Wirtschaftlichkeitsberechnungen würden bereits gegenwärtig im Sinne eines Wissensmanagements für folgende Planungen verwendet. ASFINAG BMG und ASFINAG SG würden beabsichtigen, diese Erkenntnisse zukünftig noch verstärkt in die kommenden Planungen einfließen zu lassen. Im Jahr 2013 seien die nach einer UVP realisierten Neubauprojekte hinsichtlich des Verkehrsaufkommens überprüft worden. Das Ergebnis sei bspw. beim Neubauprojekt A 5 Nord durch die Abbildung unterschiedlicher räumlicher bzw. verkehrlicher Entwicklungsszenarien und eine bewusste Auswahl für die Verkehrsprognose eingeflossen. Auf die wesentlichen Parameter für das Ergebnis einer Nutzen–Kosten–Untersuchung – die Verkehrsprognose und die Kosten – solle in Zukunft verstärkt geachtet werden. Es werde ASFINAG–intern geprüft, inwieweit und in welchem Ausmaß dies standardisiert werden und in die weiteren Projekte einfließen soll.

8.4

Der RH erwiderte dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Hinblick auf die Verkehrserhebungen im untergeordneten Netz, dass auch bei Anschlussstellen eine Datenerhebung zur Beurteilung der Annahmen und Prognosen der UVP – auch im Hinblick auf allfällige unvorhergesehene Verkehrsverlagerungen – zweckmäßig wäre.

Bezüglich der empfohlenen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen entgegnete der RH dem Ministerium, dass gemäß dem Bundesstraßengesetz 1971 bei der Planung, dem Bau, dem Betrieb und der Erhaltung von Bundesstraßen auch auf die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit Bedacht zu nehmen ist. Laut den Gesetzes-Erläuterungen sollte der Schwerpunkt der Prüfung der Bundesministerin bzw. des Bundesministers auf der Gesamtschau, insbesondere hinsichtlich der volkswirtschaftlichen Aspekte – unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Wirtschaftsstandorts Österreich und der langfristigen Nutzbarkeit des österreichischen hochrangigen Straßennetzes – liegen. Der RH erachtete in diesem Zusammenhang Ex-post-Evaluierungen der Wirtschaftlichkeit von Bundesstraßenvorhaben als zweckmäßiges Instrument, um die geforderte Gesamtschau zu ermöglichen, und bekräftigte seine diesbezügliche Empfehlung.

Der RH anerkannte in diesem Zusammenhang die Absicht der ASFINAG-Gesellschaften, Erkenntnisse aus der Ex-post-Evaluierung der ursprünglichen Wirtschaftlichkeitsberechnungen zukünftig noch verstärkt in die kommenden Planungen einfließen zu lassen.

Überprüfung der Einhaltung der Umweltverträglichkeitsprüfungsauflagen in der Betriebsphase und im Zuge der Nachkontrollen gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000

Erhebungs- und Berichtspflichten

Allgemeines

- 9 Das UVP-G 2000 regelte, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemeinsam mit den mitwirkenden Behörden im Zuge der Nachkontrolle das Vorhaben darauf zu überprüfen hat, ob die Genehmigungsbescheide und damit die darin enthaltenen Auflagen eingehalten werden. Im Zuge der Gebarungsüberprüfung betrachtete der RH
- die Einhaltung der für die Betriebsphase vorgeschriebenen Erhebungs- und Berichtspflichten durch die ASFINAG BMG und die ASFINAG SG,
 - deren Überprüfung durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und die Materienbehörden sowie
 - die Berücksichtigung der Erhebungs- und Berichtspflichten im Zuge der Nachkontrolle

schwerpunktmäßig anhand von drei ausgewählten Vorhaben⁴⁵ (siehe **TZ 10** bis **TZ 13**). In einzelnen Fällen nahm der RH auch auf Sachverhalte betreffend andere Vorhaben Bezug.

ASFINAG Bau Management GmbH und ASFINAG Service GmbH

10.1

(1) Für das Vorhaben S 1 Süd führte die ASFINAG BMG während der Bauphase bis zum Jahr 2007 sogenannte Statusberichte, in denen sie die im Zusammenhang mit der Trassenverordnung und in den einzelnen Genehmigungsbescheiden vorgeschriebenen Auflagen (darunter auch Erhebungs- und Berichtspflichten) und deren Umsetzungsstand dokumentierte. Weder die ASFINAG BMG noch die ASFINAG SG führte diese Statusberichte für das Projekt S 1 Süd in der Betriebsphase weiter. Damit lag zum Zeitpunkt der Nachkontrolle keine aktuelle Übersicht über die Umsetzung aller für die Betriebsphase relevanten Auflagen vor.

Nach mehreren gesellschaftsrechtlichen und organisatorischen Änderungen definierten die ASFINAG BMG und die ASFINAG SG ab dem Jahr 2010 Prozesse und Regelwerke betreffend Aufgabenteilung und Aufgabenübergang.

Im Jahr 2011 legten sie die Schnittstellen zwischen den beiden Gesellschaften hinsichtlich der Zuständigkeit für Behördenauflagen fest. Grundsätzlich ging mit Verkehrsfreigabe die Verantwortung für die Einhaltung der Bescheide von der ASFINAG BMG auf die ASFINAG SG über. Dabei lag die Verantwortung für alle laufenden (dauerhaft umzusetzenden) Auflagen bei der ASFINAG SG, jene für alle einmal zu erfüllenden Auflagen bzw. einmalige einzelne Überprüfungen in der Gewährleistungsphase (bis zu drei Jahren ab Verkehrsfreigabe) bei der ASFINAG BMG. Für das Vorhaben S 33 Donaubrücke Traismauer lag bspw. eine Aufstellung der Zuständigkeiten für die Auflagen im Jahr 2011 rund ein Jahr nach Verkehrsfreigabe vor. Entsprechend einer Regelung aus dem Jahr 2016 war spätestens ein Jahr vor Verkehrsfreigabe eines Großprojekts abzustimmen, welche Auflagen oder Maßnahmen für die ASFINAG BMG oder für die ASFINAG SG relevant waren.

(2) Teilweise führte die ASFINAG BMG im Zusammenhang mit der Trassenverordnung vorgeschriebene Messungen nicht fristgerecht oder nicht in den geforderten Intervallen durch (siehe Tabelle 5).

⁴⁵ S 1 Süd, ASt. Traiskirchen (A 2) und ASt. Kottlingbrunn (A 2)

Tabelle 5: Ausgewählte Erhebungs- und Berichtspflichten der ASFINAG Bau Management GmbH

| Vorhaben | vorgeschriebene Untersuchung | Untersuchungszeitraum laut Auflage | Jahr Inbetriebnahme/ Verkehrsfreigabe | Jahr Untersuchung |
|-------------------------------|------------------------------|----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------|
| S 1 Süd | Luftgütemessung | ein bis zwei Jahre nach der Inbetriebnahme | 2006 | 2011; 2012 ¹ |
| S 1 Süd | Lärmkontrollmessung | nach Verkehrsfreigabe, weiters zumindest in dreijährigen Intervallen | 2006 | 2007; 2011; 2015 ² |
| S 5 Kollersdorf – Grafenwörth | Lärmkontrollmessung | fünf Jahre nach Verkehrsfreigabe | 2007 | 2013 ³ |
| ASt. Traiskirchen (A 2) | Luftgütemessung | Bauphase | 2009 | keine ⁴ |
| S 31 Neutal – Oberpullendorf | ökologische Beweissicherung | ein bis zwei, teilweise fünf Jahre nach Verkehrsfreigabe | 2004 | 2011 ³ |

ASFINAG BMG = ASFINAG Bau Management GmbH

ASt. = Anschlussstelle

¹ Die Messwerte lagen innerhalb der vorgeschriebenen Grenzwerte.

² Die ASFINAG BMG begründete die Überschreitung des vorgeschriebenen Intervalls für die letzte Messung mit Hangrutschungen an Lärmschutzdämmen, die das Messergebnis verzerrt hätten (siehe [TZ 14](#)).

³ nach Einleitung der Nachkontrolle durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

⁴ keine Beanstandung durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bis zur Nachkontrolle

Quellen: BMVIT; ASFINAG BMG; RH

Die ASFINAG BMG und die ASFINAG SG hatten auch diverse Beweissicherungsarbeiten für die Erfüllung der Wasserrechts- und Naturschutzbescheide durchzuführen. Dabei traten folgende Mängel auf:

- Im Bewilligungsbescheid der BH Baden zur ASt. Kottlingbrunn (A 2) war die jährliche Untersuchung von Bodenproben aus Versickerungsmulden als Auflage für die Betriebsphase festgelegt. Die vorgeschriebenen Untersuchungen führte die ASFINAG SG in den Jahren 2007 bis 2011 und 2013 nicht durch.
- Bei der ASt. Traiskirchen (A 2) führte die ASFINAG SG Untersuchungen, die laut wasserrechtlichem Bewilligungsbescheid der BH Baden jährlich vorzunehmen waren, im Jahr 2013 nicht durch.

- Im Bereich der S 1 Süd lagen entsprechende Jahresberichte vollständig vor. In den wasserrechtlichen Überprüfungsbescheiden der BH Mödling betreffend den Abschnitt West der S 1 Süd war als Termin zur Vorlage eines Jahresberichts über die laufende Beweissicherung in der Betriebsphase bei der Wasserrechtsbehörde der 31. März des Folgejahres festgelegt. Der Jahresbericht 2015 stammte vom 20. September 2016.
- Bei der S 1 Süd führte die ASFINAG BMG zwar das im Bescheid der Stadt Wien vorgeschriebene Monitoring der Grünbrücken und der Besiedlung der Gewässer durch Amphibien über drei Jahre durch, legte aber die Berichte der Behörde größtenteils nicht entsprechend den vorgeschriebenen Fristen (jährlich ab Verkehrsfreigabe) vor; die Vorlage des Berichts über die Erhebungen des Jahres 2009 erfolgte erst im Jahr 2011 (siehe [TZ 13](#)).

(3) Die ASFINAG SG begründete die Mängel hinsichtlich der wasserrechtlichen Beweissicherung durch diverse organisatorische Änderungen mit Betriebsübergaben, bei denen ein Informationsverlust hinsichtlich Bescheidinhalten eingetreten war. Weiters hätten die Autobahnmeistereien, die für die Einhaltung von Auflagen in der Betriebsphase zuständig waren, über ein eingeschränktes Fachwissen betreffend umweltrelevante Aspekte verfügt. Die im Jahr 2010 gegründete ASFINAG SG stellte aufgrund des erkannten Handlungsbedarfs ein eigenes Team „Betriebliche Erhaltung Services“ auf. Dessen Aufgabe war es, Themen des Betriebs gebietsübergreifend zu behandeln. Vorerst wurden sämtliche Wasserrechtsbescheide im ASFINAG–Dokumentenmanagementsystem erfasst. Das Team „Betriebliche Erhaltung Services“ überprüfte weiters die Bescheide auf Auflagen, die eine Vorlage von Befunden an die Wasserrechtsbehörde erforderten. Es erfolgte eine Ausschreibung von Labor-dienstleistungen und der Abschluss von Rahmenvereinbarungen mit Untersuchungsanstalten – bspw. für die Region Niederösterreich, Burgenland und Wien.

Damit war laut ASFINAG SG ab dem Jahr 2014 die Basis gelegt, um die Durchführung und Übermittlung der vorgeschriebenen Untersuchungen an die Wasserrechtsbehörde sicherzustellen. Im Jahr 2014 führte die ASFINAG SG weiters eine elektronische betriebliche Aufgabenverwaltung (BAV) bzw. eine Bescheidaufgabenverwaltung ein. Im Jahr 2016 begann die Ausweitung des Systems auf Naturschutz-, Forstrechts- und UVP-Bescheide.

10.2

Der RH hielt kritisch fest, dass die ASFINAG BMG und die ASFINAG SG den – im Zusammenhang mit Trassenverordnungen oder in Genehmigungsbescheiden – vorgeschriebenen Erhebungs- und Berichtspflichten bei den vom RH überprüften Vorhaben in der Betriebsphase teilweise nicht vollständig bzw. teilweise nicht fristgerecht nachgekommen waren. Bei den durch Wasserrechtsbescheide aufgetragenen Beweissicherungsarbeiten (Dauerauflagen) war dies bezüglich der nicht

vollständigen Durchführung bis zum Jahr 2014 der Fall. Der RH hielt ferner kritisch fest, dass die ASFINAG BMG und die ASFINAG SG beim Vorhaben S 1 Süd zum Zeitpunkt der Nachkontrolle über keine aktuelle Übersicht über die Umsetzung aller für die Betriebsphase relevanten Auflagen verfügten.

Der RH erachtete es als zweckmäßig, dass die ASFINAG BMG und die ASFINAG SG ab dem Jahr 2011 schrittweise Prozesse und Schnittstellen zur Optimierung des Übergangs zwischen Bau- und Betriebsphase definierten und die ASFINAG SG ein elektronisches Instrument zur Bescheidauflagenverwaltung in der Betriebsphase einführte. Dieses war allerdings zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht für alle Rechtsbereiche umgesetzt.

Der RH empfahl den ASFINAG-Gesellschaften, den eingeschlagenen Weg zur Bescheidauflagenverwaltung für die noch nicht erfassten Rechtsbereiche zügig fortzusetzen und ihren Erhebungs- und Berichtspflichten vollständig und fristgerecht nachzukommen.

10.3

Laut Stellungnahme der ASFINAG-Gesellschaften handle es sich bei den der Behörde übermittelten Statusberichten um Berichte der Umweltbaubegleitungen oder Umweltbauaufsichten, mit welchen diese die Umsetzung des Vorhabens gegenüber den Behörden darlegen würden. Diese Berichte würden generell mit dem Abschluss der Umsetzung enden und dann in der Regel in (zeitlich begrenzte) Monitoring-Berichte oder Beweissicherungsberichte übergehen, die auf unterschiedliche Aspekte, wie die Entwicklung von Ausgleichsflächen oder den Zustand von Gewässerschutzanlagen, fokussieren.

Mit Ende 2016 seien zwei zusätzliche Planstellen für Forstwesen und Grünflächenmanagement geschaffen worden. Um den eingeschlagenen Weg fortzusetzen, seien bereits weitere Initiativen in Entwicklung, wie die Einführung eines Ausgleichsflächenkatasters mit automatischen Workflows und die Überarbeitung der betrieblichen Aufgabenverwaltung. Nach Abschluss des Ausgleichsflächenkatasters sollen die weiteren Rechtsmaterien (Wasserrecht, Forst etc.) in dieses System überführt werden.

Die ASFINAG SG werde bei laufenden UVP-Vorhaben und abhängig von der Vorhabenkomplexität zukünftig auch eine externe Umweltbetriebsbegleitung vorsehen, so z.B. bei der S 10 Unterweikersdorf – Freistadt Nord. Wie vom RH angeführt, konnten Erfahrungen bereits bei der S 1 Süd gesammelt werden und würden auch bei der Ausschreibung der zukünftigen Umweltbetriebsbegleitungen berücksichtigt, so z.B. die Dokumentation von Beanstandungen der Umweltbetriebsbegleitungen und deren Behebung. Weiters werde eine entsprechende Protokollierung stattfinden.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

11.1

(1) Im Zuge der Nachkontrollen stellte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie fest, dass die ASFINAG–Gesellschaften bestimmte behördlich vorgeschriebene Auflagen stark verspätet oder gar nicht einhielten und erst im Zuge der Nachkontrolle durch das Ministerium auf dessen Nachfrage eine entsprechende Beauftragung erfolgte. Dies betraf Lärm– und Luftgütemessungen beim Vorhaben S 1 Süd, Lärmmessungen beim Vorhaben S 5 Kollersdorf – Jettsdorf und Luftgütemessungen beim Vorhaben ASt. Traiskirchen (A 2) sowie Maßnahmen zur ökologischen Beweissicherung (siehe **TZ 10**). Die zuständigen Bearbeiterinnen und Bearbeiter im Ministerium führten ab dem Jahr 2010 tabellarische Übersichten, mit denen sie die Termine für laufende Maßnahmen (z.B. Berichtspflichten) überwachen konnten. Davor nahm das Ministerium Berichte der ASFINAG–Gesellschaften zu einzelnen Behördenauflagen entgegen und sichtete diese im Hinblick darauf, ob dringender Handlungsbedarf bestand. Das Fehlen von Berichten konnte so nicht festgestellt werden. Beim Projekt S 10 Unterweikersdorf – Freistadt Nord zog das Ministerium zur Auflagenkontrolle die Statusberichte der ASFINAG BMG heran, die den Umsetzungsstand der Auflagen dokumentierten, aber keine Übersicht über die Vorlagetermine boten.

(2) Teilweise war in den Auflagen nicht genau definiert, wann eine bestimmte Maßnahme zu erfolgen hatte:

- Eine Auflage zum Vorhaben S 1 Süd lautete bspw., der UVP–Behörde die Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrs bei der ASt. Rannersdorf (S 1) „in regelmäßigen Abständen“ nachzuweisen. Die ASFINAG BMG führte die entsprechende Zählung einmal im Jahr 2011 (vier Jahre nach der Verkehrsfreigabe im Jahr 2007) durch. Im Rahmen der Nachkontrolle gab die ASFINAG BMG eine zweite Zählung im Jahr 2013 in Auftrag.
- Für das Vorhaben S 5 Kollersdorf – Jettsdorf bestand die Auflage, eine flächendeckende Lärmkarte auszuarbeiten (ohne Angabe eines Zeitpunktes oder einer Frist). Die ASFINAG BMG setzte diese Auflage erst im Zuge der Nachkontrolle um und übermittelte dem Ministerium den entsprechenden schalltechnischen Bericht im Jahr 2014 (sieben Jahre nach Verkehrsfreigabe).

In den UVP–Bescheiden für die Vorhaben S 10 Unterweikersdorf – Freistadt Nord (2009), A 26 Linzer Westring (2014) sowie S 1 Schwechat – Süßenbrunn (2015) waren die Auflagen für die Durchführung und Vorlage von bspw. Lärm– und Luftschadstoffmessungen sowie Verkehrszählungen in der Betriebsphase demgegenüber präziser formuliert, indem sie Zeitpunkte, Umfang und Methode der vorgeschriebenen Untersuchungen festlegten.

11.2

(1) Der RH hob hervor, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Zuge von Nachkontrollen feststellte, dass die ASFINAG-Gesellschaften behördlich vorgeschriebenen Auflagen nicht oder stark verspätet nachkamen. Das Ministerium forderte diese Maßnahmen im Zuge der Nachkontrolle ein. Der RH wies jedoch kritisch darauf hin, dass dies bereits im Zuge einer laufenden Auflagenkontrolle zeitnah zu den jeweils festgelegten Fristen zweckmäßig gewesen wäre, ein Instrument zur Terminverwaltung der Auflagen für die Betriebsphase aber bis 2010 gefehlt hatte und das Ministerium danach tabellarische Übersichten zu Terminen für laufende Auflagen in der Betriebsphase führte.

Der RH empfahl dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, unter Kosten-Nutzen-Überlegungen eine Datenbanklösung zu erwägen, mit der die Termine für (in der Betriebsphase) laufende Auflagen aller UVP-Projekte – unabhängig von bestimmten Sachbearbeiterinnen und –bearbeitern – verwaltet werden können. Bei Fristüberschreitung wären vorzulegende Berichte einzufordern.

(2) Der RH hielt weiters kritisch fest, dass bei den überprüften Vorhaben teilweise Fristen für die Umsetzung von Auflagen bzw. Berichtsvorlagen nicht genau definiert waren. Damit bestand für die ASFINAG BMG ein Interpretationsspielraum. Der RH anerkannte, dass bei späteren UVP-Bescheiden präzisere Vorgaben bezüglich Durchführung und Vorlage von bspw. Lärm- und Luftschadstoffmessungen sowie Verkehrszählungen bestanden.

Der RH empfahl dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, im Rahmen der Konsultation mit den Sachverständigen im UVP-Verfahren weiterhin darauf hinzuwirken, dass Auflagen möglichst präzise und v.a. praktikabel umsetzbar und überprüfbar definiert werden (bspw. durch Vorgabe von Art, Zeitpunkt und Umfang von Erhebungen sowie allfälliger Abhilfemaßnahmen).

11.3

Laut Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie führe die ASFINAG bei jüngeren UVP-Projekten vierteljährlich Statusberichte basierend auf Datenbanklösungen und übermittle diese im Rahmen der Maßnahmen- und Auflagenkontrolle an das Ministerium zur Prüfung. Eine weitere ressortinterne Datenbanklösung werde daher aus Sicht des Ministeriums als nicht wirtschaftlich und zweckmäßig erachtet.

Der Entwurf eines Merkblatts „Hinweise für Koordinatorinnen/Koordinatoren zur Präzisierung von Maßnahmen“ liste zahlreiche Punkte zur Konkretisierung und Präzisierung von Auflagen in den Genehmigungsbescheiden sowie der zumeist vierteljährlich erforderlichen Berichtspflichten auf. Aktuelle Bescheide des Ministeriums würden diesem Punkt bereits Rechnung tragen.

11.4 Der RH gab gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu bedenken, dass die von den ASFINAG-Gesellschaften vorgelegten – vom RH überprüften – Statusberichte keine Übersicht über die Vorlagetermine der jeweils vorzulegenden Berichte boten. Er erachtete es als wesentlich, die vorgeschriebenen Termine davon unabhängig evident zu halten, um die fristgerechte Vorlage von Berichten überprüfen und gegebenenfalls urgieren zu können.

Der RH wertete die vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bereits gesetzten Schritte zur Präzisierung der Formulierung von Auflagen und Maßnahmen positiv.

Materienbehörden – Wasserrecht

12.1 (1) Für wasserrechtlich bewilligungspflichtige Vorhaben war in Abhängigkeit vom Bewilligungstatbestand die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, die Landeshauptfrau bzw. der Landeshauptmann oder die Bezirksverwaltungsbehörde die Materienbehörde. Dieser oblag die Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung, die wasserrechtliche Überprüfung der projekt- und bescheidgemäßen Ausführung (Kollaudierung) und die Überprüfung der Einhaltung von Dauerauflagen (z.B. Beweissicherung durch Grundwasseruntersuchungen) für die Betriebsphase.

Im Zuge der UVP-Nachkontrolle ersuchte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Wasserrechtsbehörden als mitwirkende Behörden um Stellungnahme, ob die bei der Genehmigung durch die jeweilige Behörde erfolgten Vorschriften bzw. die in den eingereichten Projekten enthaltenen Maßnahmen erfüllt wurden (siehe **TZ 4**). Diese Stellungnahmen übernahm es für die Nachkontrollberichte.

(2) Der RH stellte folgende Mängel bei der Durchführung der in **TZ 10** angeführten wasserrechtlichen Verfahren fest:

(a) In einem Fall war die Feststellung der projekt- und bescheidgemäßen Ausführung durch den wasserrechtlichen Überprüfungsbescheid noch offen, in einem anderen Fall erfolgte die Feststellung verspätet.

- Die im Zuge der Errichtung der S 1 Süd erforderliche höhenmäßige Verlegung der III. Wiener Wasserleitung⁴⁶ war noch nicht durch das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft wasserrechtlich kollaudiert, obwohl als Bauvollendungsfrist der 31. Dezember 2004 festgelegt und die S 1 Süd seit mehr als zehn Jahren für den Verkehr freigegeben war. Die fehlende Kollaudierung war auch im Nachkontrollbericht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zur S 1 Süd vom März 2013 dargestellt. Dies bewirkte jedoch keine Beschleunigung der Durchführung der Kollaudierung. Während der Gebarungsüberprüfung des RH setzte das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Schritte zur Durchführung der Kollaudierung. Mit Schreiben vom 14. August 2017 teilte die Magistratsabteilung 31 – Wiener Wasser (**MA 31**) dem Ministerium mit, dass sie Einreichunterlagen für die Kollaudierung erstellen werde.
- Nachdem ein wasserrechtlicher Überprüfungsbescheid der BH Wien-Umgebung für den Bereich des Tunnels Rannersdorf an der S 1 Süd im Jahr 2010 vom Verwaltungsgerichtshof aufgehoben worden war (zuständig war der Landeshauptmann von Niederösterreich und nicht die Bezirksverwaltungsbehörde), wurde der entsprechende Bescheid – nach einer Nachfrage des RH im Zuge der Gebarungsüberprüfung – am 11. Juli 2017 erlassen. Im Nachkontrollbericht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie aus dem Jahr 2013 war die zum Berichtszeitpunkt noch ausstehende Kollaudierung nicht thematisiert.

(b) In den wasserrechtlichen Bescheiden war teilweise kein Termin zur Vorlage der laufenden Beweissicherung festgelegt. Dies betraf den wasserrechtlichen Überprüfungsbescheid der Magistratsabteilung 58 – Wasserrecht (**MA 58**) für den Abschnitt Mitte der S 1 Süd sowie die Bewilligungsbescheide der BH Baden zur ASt. Kottlingbrunn (A 2) und zur ASt. Traiskirchen (A 2).

(c) Die ASFINAG SG führte die vorgeschriebenen Beweissicherungen teils nicht durch bzw. übermittelte diese verspätet an die Wasserrechtsbehörde (siehe **TZ 10**). Bezugnehmende Urgenzen der BH Baden und der BH Mödling waren nicht dokumentiert. Die BH Baden begründete die nicht durchgeführten Urgenzen im Jahr 2013 damit, dass damals die Umstellung der Aktenführung von der Papierversion auf elektronische Aktenführung im Gang gewesen sei. Aus heutiger Sicht sei eine Nichtbeachtung derartiger Fristen weitestgehend ausgeschlossen. Im nunmehr elektronisch geführten Akt werde für wiederkehrende Vorlagepflichten eine eigene Ordnungsnummer geführt.

⁴⁶ Konsenswerberin war die Stadt Wien (Magistratsabteilung 31 – Wiener Wasser)

(d) Teilweise waren die Stellungnahmen der mitwirkenden Behörden an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Zuge der UVP-Nachkontrolle nicht vollständig. In der Stellungnahme der BH Baden waren hinsichtlich der ASt. Kottingbrunn (A 2) keine Hinweise auf die fehlenden vorgeschriebenen Untersuchungen der Jahre 2007 bis 2011 (siehe **TZ 10**) vorhanden. Aus den Stellungnahmen des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung war die ausstehende Kollaudierung für den Bereich des Tunnels Rannersdorf nicht ersichtlich.

(e) Die Amtssachverständigen der mitwirkenden Behörden beurteilten die von der ASFINAG SG beauftragten Untersuchungsberichte teils nicht bzw. mit Zeitverzug. Bei der BH Mödling war keine Befassung von Amtssachverständigen mit dem Jahresbericht 2014 betreffend den Abschnitt West der S 1 Süd, bei der in der Stadt Wien zuständigen MA 58 war keine Befassung von Amtssachverständigen mit den Jahresberichten 2012 und 2013 betreffend den Abschnitt Mitte der S 1 Süd dokumentiert. Laut Auskunft der BH Mödling war aus dem Aktenlauf nicht eruierbar, ob zum Jahresbericht 2014 keine Stellungnahme vorlag oder ob diese nicht in den elektronischen Akt eingefügt worden war. Laut Mitteilung der MA 58 gegenüber dem RH sei der Grund dafür nicht mehr zweifelsfrei feststellbar; eine Erklärung wäre, dass die beiden Berichte keine signifikanten Änderungen zu den Vorberichten aufwiesen und aus diesem Grund eine Befassung der Amtssachverständigen unterblieben sei.

Die Stellungnahme des wasserbautechnischen Amtssachverständigen zu den Jahresberichten 2013 und 2014 betreffend den Abschnitt Ost der S 1 Süd an die BH Wien-Umgebung erfolgte am 22. März 2016. Der Amtssachverständige begründete dies durch seine enorme Arbeitsbelastung; eine von ihm unverzüglich durchgeführte erste Durchschau habe jedoch keine gewässerpolizeiliche Maßnahme notwendig erscheinen lassen.

Die BH Wien-Umgebung erteilte am 5. Oktober 2015 die wasserrechtliche Bewilligung zum Umbau der durch die Jahresberichte untersuchten Gewässerschutzanlagen im Abschnitt Ost der S 1 Süd. Erforderlich wurden die Umbauarbeiten durch eine mangelnde Versickerungsleistung der Becken. Dies ließ sich aus dem Jahresbericht betreffend die wasserrechtliche Beweissicherung und der diesbezüglichen Stellungnahme des Amtssachverständigen jedoch nicht unmittelbar ableiten.

(f) Bei der MA 58 war der Akt über den Jahresbericht 2014 betreffend den Abschnitt Mitte der S 1 Süd nicht mehr auffindbar.

12.2

Der RH stellte kritisch fest, dass bei der Abwicklung der Verfahren bzw. der Kontrolle von Auflagen im Bereich des Wasserrechts teilweise Mängel auftraten. Diese

betrafen Kollaudierungsverfahren, die Vorschreibung von Terminen zur Vorlage der laufenden Beweissicherung sowie fehlende Urgezen betreffend vorgeschriebene – jedoch teils nicht durchgeführte bzw. auch verspätet an die Wasserrechtsbehörde übermittelte – Beweissicherungen. Weiters waren unvollständige Stellungnahmen von Materienbehörden an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Zuge der UVP–Nachkontrolle und mit Zeitverzug bzw. nicht durchgeführte Beurteilungen der Untersuchungsberichte durch Amtssachverständige festzustellen.

Der RH empfahl

- dem Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus und dem Land Niederösterreich, wasserrechtliche Überprüfungen zeitnah nach Projektfertigstellung durchzuführen,
- dem Land Niederösterreich und der Stadt Wien, Termine zur Vorlage von wasserrechtlich vorgeschriebenen Beweissicherungen festzulegen,
- dem Land Niederösterreich, durch entsprechende Aktenführung Vorsorge dafür zu treffen, unterbliebene vorgeschriebene Untersuchungen zeitnah einzumahnen,
- dem Land Niederösterreich, im Zuge seiner Stellungnahmen zur Nachkontrolle das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vollständig und systematisch über die Einhaltung der wasserrechtlich vorgeschriebenen Auflagen zu informieren,
- dem Land Niederösterreich und der Stadt Wien, auf eine zeitnahe Vorlage der Begutachtungen von – seitens der ASFINAG SG übermittelten – Untersuchungsberichten durch Amtssachverständige zu achten.

12.3

(1) Laut Stellungnahme des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus habe es die Vorlage des erforderlichen Kollaudierungsoperats im Juli 2018 telefonisch urgiert. Laut Angaben der MA 31 als Konsenswerber sei die Erstellung der Kollaudierungsunterlagen noch in Bearbeitung gewesen. Im Allgemeinen sei das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus in allen Fällen um eine zeitnahe Kollaudierung nach der Projektfertigstellung bemüht, jedoch dabei vorwiegend auf die Mitwirkung des Bewilligungsinhabers angewiesen.

(2) Laut Stellungnahme des Landes Niederösterreich würden Überprüfungen abgeschlossener Projekte stets zeitnah angestrebt und abhängig von der Verfügbarkeit der erforderlichen Amtssachverständigen koordiniert durchgeführt. Weiters

würden die Termine für die Vorlage von Beweissicherungen verbindlich bescheidmässig festgelegt. Bei den Anschlussstellen Traiskirchen und Kottlingbrunn seien mittlerweile gemäß Wasserrechtsgesetz 1959 Erstreckungen von Intervallen zur Vorlage von Untersuchungsbefunden erfolgt bzw. in Vorbereitung.

Die Aktenführung sowie die Fristenverwaltung werde bei allen Bezirkshauptmannschaften in Niederösterreich im elektronischen Landeskommunikations- und Informationssystem „LAKIS“ durchgeführt. Dadurch sei sichergestellt, dass einerseits Urgenzen bei ausbleibenden Berichten zeitnah – unter Androhung von Straf- bzw. Vollstreckungsverfahren – ergingen und andererseits die jeweils fachlich zuständigen Amtssachverständigen zeitnah und effizient die vorgelegten Unterlagen überprüfen und beurteilen können.

Das Land Niederösterreich verwies betreffend den Umbau der Gewässerschutzanlagen im Abschnitt Ost der S 1 Süd darauf, dass aus der Stellungnahme des Amtssachverständigen für Wasserbau vom 28. August 2015 zum eingereichten Projekt, das mit 5. Oktober 2015 wasserrechtlich bewilligt wurde, die mangelnde Versickerungsleistung der Becken hervorgehe. Auf eine zeitnahe Vorlage von Begutachtungen der Untersuchungsberichte durch die zuständigen Amtssachverständigen werde jedenfalls geachtet. Als aktuelles Beispiel führte das Land Niederösterreich den an die BH Bruck an der Leitha übermittelten Jahresbericht 2017 der ASFINAG SG an, zu dem die Stellungnahmen der zuständigen Amtssachverständigen innerhalb von zwei bzw. viereinhalb Wochen im Juli 2018 eingelangt seien.

(3) Die Stadt Wien teilte in ihrer Stellungnahme mit, dass die Vorlage der Jahresberichte über die wasserrechtliche Beweissicherung betreffend die S 1 Süd entsprechend den wasserrechtlichen Bewilligungsbescheiden erfolgt sei. Diese Berichte seien an die Amtssachverständigen zwecks Begutachtung übermittelt worden. Hinsichtlich der Jahresberichte sei nicht in allen Bescheiden für die Vorlage ein konkretes Datum festgelegt, sondern nur eine „jährliche“ Frist normiert. Zukünftig würden bei Bewilligungen jedenfalls konkrete Termine festgelegt werden.

Seitens der MA 58 sei den Empfehlungen des RH insofern bereits Rechnung getragen worden, als eine entsprechende Terminevidenz vorgesehen worden sei bzw. eine Fristsetzung für künftige Begutachtungen durch die Amtssachverständigen erfolgen werde.

12.4

Der RH verwies gegenüber dem Land Niederösterreich betreffend den Umbau der Gewässerschutzanlagen im Abschnitt Ost der S 1 Süd darauf, dass der Amtssachverständige die mangelnde Versickerungsleistung in seiner Stellungnahme vom 22. März 2016 zum Jahresbericht 2013 und zum Jahresbericht 2014 betreffend die wasserrechtliche Beweissicherung nicht thematisierte, obwohl diese spätestens

seit 28. August 2015 beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung aktenkundig war.

Materienbehörden – Naturschutzrecht

13.1

(1) In Zusammenhang mit der Trassenverordnung der S 1 Süd sah das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eine Beweissicherung zur Besiedlung aller neu angelegten Gewässer (Vernässungszonen und Versickerungsbecken) sowie der bestehenden Gewässer im Trassenumfeld über drei Jahre, beginnend mit der Verkehrsfreigabe, als zwingend erforderliche Maßnahme vor. In diesem Zusammenhang war auch die Funktionalität der Grünbrücken und der Tunnelleitanlagen für Amphibien zu untersuchen. Diese Beweissicherungen waren als Maßnahmen gekennzeichnet, die allenfalls durch eine mitwirkende Behörde vorzuschreiben waren.

Der Naturschutzbescheid des Magistrats der Stadt Wien übernahm diese Vorschreibung in Bezug auf das Wiener Stadtgebiet. In den Naturschutzbescheiden der BH Mödling und der BH Wien–Umgebung war für die Betriebsphase hingegen keine Berichtslegung über die ökologische Beweissicherung vorgeschrieben.⁴⁷

(2) Ein von der ASFINAG BMG beauftragter Ingenieurkonsulent führte das im Zusammenhang mit der Trassenverordnung vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vorgesehene und im Naturschutzbescheid des Magistrats der Stadt Wien vorgeschriebene Monitoring nach der Verkehrsfreigabe im April 2006 auf Basis eines im Jänner bzw. März 2007 erstellten Konzepts bezirksübergreifend im gesamten Projektgebiet durch. Er übermittelte die vorgeschriebenen Berichte, aber bis auf den ersten Zwischenbericht über die Beweissicherung der Grünbrücken verspätet, an die Behörde (siehe Tabelle 6). Die Ergebnisse der Erhebungen des Jahres 2009⁴⁸ waren erst im Endbericht des beauftragten Ingenieurkonsulenten über das ökologische Monitoring vom März 2011 dokumentiert, den die Magistratsabteilung 22 – Umweltschutz (**MA 22**) – gemäß ihren Angaben – im November 2011 erhielt. Es waren keine bezugnehmenden Urgenzen der MA 22 dokumentiert.

⁴⁷ Die Maßnahmen zur Beweissicherung waren zum Teil im naturschutzrechtlichen Einreichprojekt enthalten.

⁴⁸ Mehrere – auch in Wien gelegene – Vernässungszonen und Versickerungsbecken wurden im Zuge des Monitorings erstmals im April 2009 erfasst.

Tabelle 6: Auflagen zur Beweissicherung in der Betriebsphase beim Vorhaben S 1 Süd laut Wiener Naturschutzbescheid

| vorgeschriebene Untersuchung | Untersuchungszeitraum und Berichtslegung laut Auflagen | Verkehrsfreigabe | Erhebungsjahre ¹ | Vorlage der Berichte an die Behörde |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------|-----------------------------|-------------------------------------------|
| Beweissicherung über die Funktionsfähigkeit der Grünbrücken auf Wiener Stadtgebiet | über drei Jahre, beginnend mit Verkehrsfreigabe | April 2006 | 2007 2008 2009 | Mai 2007 Jänner 2009 November 2011 |
| Beweissicherung über die Besiedlung aller neu angelegten sowie der bestehenden Gewässer im Trassenumfeld durch Amphibien | jährliche Vorlage der Zwischenberichte (erstmalig ein Jahr nach Verkehrsfreigabe) | | | Jänner 2008 März 2009 November 2011 |

¹ gemäß den im Zuge der Abrechnung vorgelegten Stundenaufzeichnungen des beauftragten Ingenieurkonsulenten

Quellen: Stadt Wien; ASFINAG BMG; RH

Laut Angaben der MA 22 gegenüber dem RH war ein dreijähriger Berichtszeitraum ab Verkehrsfreigabe verankert. Dies bedeutete, dass Berichte über die Jahre 2006 bis 2008 jährlich zu erstatten und in den Jahren 2007 bis 2009 vorzulegen waren. Im Hinblick darauf, dass die Grünbrücken bereits vor Verkehrsfreigabe fertiggestellt waren, sei die erfolgte Berichterstattung in Verbindung mit den von den Amtssachverständigen durchgeführten Kontrollen für die Beurteilung der Funktionsfähigkeit der Grünbrücken ausreichend gewesen. Hinsichtlich der Besiedlung der Gewässer durch Amphibien hätten die Erhebungen aufgrund der Aktivitätszeiten der Amphibien erst im Frühjahr 2007 beginnen können. Die Berichte der folgenden Jahre hätten alle erforderlichen Angaben enthalten, sodass eine Beurteilung der Auflage durch die Naturschutzbehörde möglich gewesen sei. Die Vorlage eines Endberichts sei nach den Auflagen des Naturschutzbescheids nicht vorgesehen gewesen.

(3) Die Monitoringberichte des beauftragten Ingenieurkonsulenten gingen auch an die BH Mödling und an die BH Wien–Umgebung. Der Monitoringbericht von März 2009 sowie der Endbericht aus dem Jahr 2011 beschrieben u.a. Mängel in der Instandhaltung bzw. Pflege im Bereich von Amphibienleiteinrichtungen und Versickerungsbecken sowie einen Adaptierungsbedarf bei der Pflege der Ausgleichsflächen, wobei alle Abschnitte des Vorhabens S 1 Süd betroffen waren. Die zuständigen Behörden reagierten unterschiedlich:

- Die MA 22 klärte im Jahr 2009 die Durchführung der erforderlichen Pflegemaßnahmen bei Amphibientunneln auf direktem Weg mit der von der ASFINAG BMG beauftragten ökologischen Bauaufsicht ab und thematisierte diese im Rahmen der Nachkontrolle in ihrer Stellungnahme an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Die zuständigen Amtssachverständigen überprüften die Behebung der genannten Mängel im Jahr 2014, die Funktionsfähigkeit von Amphibienleiteinrichtungen weiters in den Jahren 2012 bis 2015. Laut MA 22 würden auch in weiterer Folge regelmäßige Kontrollen erfolgen.
- Die BH Mödling forderte die ASFINAG BMG im Zuge der Nachkontrolle im Februar 2012 nach fachlicher Prüfung durch eine Amtssachverständige zur Stellungnahme hinsichtlich dieser Mängel auf und nahm die von der ASFINAG BMG beschriebenen Verbesserungen positiv zur Kenntnis. In weiterer Folge legte sie Fristen für die Überprüfung von Dauerauflagen fest.
- Die BH Wien–Umgebung betrachtete das Bauvorhaben nach fachlicher Prüfung des Monitoring–Endberichts durch einen Amtssachverständigen im Jänner 2012 aus fachlicher Sicht als abgeschlossen. Auf die im Bericht beschriebenen Mängel und Adaptierungserfordernisse nahm sie nicht Bezug. Die BH Bruck an der Leitha erachtete es als fachlich notwendig, die Funktionsfähigkeit der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen in einem Intervall von drei Jahren zu überprüfen.

Die ASFINAG SG hatte die im Monitoring–Endbericht zum Vorhaben S 1 Süd angeführten Adaptierungen der Pflegemaßnahmen und Mängelbehebungen laut Stellungnahme des beauftragten Ingenieurkonsulenten gegenüber der BH Mödling bzw. gemäß Abstimmung mit der MA 22 bereits in den Jahren 2009 bis 2011 mit Unterstützung des mit der ökologischen Bauaufsicht und dem Monitoring beauftragten Ingenieurkonsulenten umgesetzt. Diese Informationen waren jedoch nur teilweise in dem im Jahr 2011 vom beauftragten Ingenieurkonsulenten an die Behörden übermittelten Monitoring–Endbericht enthalten.

13.2

Der RH wies darauf hin, dass beim Vorhaben S 1 Süd die Vorschreibung der im UVP–Verfahren vorgesehenen Maßnahmen durch die naturschutzrechtlichen Bewilligungsbescheide in Niederösterreich und Wien nicht einheitlich erfolgte.

[Der RH empfahl diesbezüglich dem Land Niederösterreich, Termine zur Vorlage von in Einreichprojekten enthaltenen Beweissicherungen festzulegen.](#)

Ungeachtet der fehlenden Vorschreibungen führte die ASFINAG BMG ein bezirksübergreifendes Monitoring durch, wodurch sie den Ergebnissen der UVP Rechnung trug. Aufgrund der zur Zeit der Gebarungüberprüfung geltenden Rechtslage, die für Bundesstraßen auch ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durch die

Landesregierung vorsah (siehe **TZ 3**), waren die Voraussetzungen für die Vorschreibung bezirksübergreifend einheitlicher Auflagen auf Landesebene gegeben.

Der RH hielt kritisch fest, dass die Stadt Wien die seitens der ASFINAG BMG an sie zu übermittelnden, aber teilweise nicht zeitgerecht eingetroffenen Berichte über das Monitoring der Grünbrücken und der Besiedlung der Gewässer durch Amphibien nicht urgierete. Der Bericht über das im Jahr 2009 erfolgte Monitoring lag der Naturschutzbehörde damit erst mehr als zwei Jahre nach den Erhebungen vor.

Der RH empfahl der Stadt Wien, Vorsorge dafür zu treffen, die Vorlage von unterbliebenen vorgeschriebenen Untersuchungsberichten zeitnah einzumahnen.

Der RH erachtete es als zweckmäßig, dass die Naturschutzbehörden in der Betriebsphase Überprüfungen der Funktionsfähigkeit der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen veranlassten. Der RH wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der Endbericht über das ökologische Monitoring bei der S 1 Süd nur teilweise Informationen über bereits erfolgte Adaptierungen der Pflegemaßnahmen und Mängelbehebungen enthielt. Damit lagen den Behörden keine vollständigen Grundlagen zur Beurteilung der Ausgleichsmaßnahmen vor.

Der RH empfahl der ASFINAG BMG und der ASFINAG SG, in Monitoring-Berichten allfällige bereits getroffene Maßnahmen zur Behebung festgestellter Mängel zu berücksichtigen, damit den zuständigen Behörden vollständige Grundlagen zur Beurteilung der Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung stehen.

13.3

(1) Laut Stellungnahme des Landes Niederösterreich seien die Maßnahmen zur ökologischen Beweissicherung Teil des naturschutzbehördlichen Einreichprojekts gewesen und würden somit in rechtlicher Hinsicht Bindung für die Konsensinhaberin entfalten.

Die BH Mödling habe nach Rücksprache mit der Amtssachverständigen ein geeignetes Prüfintervall für wiederkehrende Überprüfungen intern festgelegt und dessen Einhaltung durch die elektronische Aktenführung und Befristung dauerhaft sichergestellt. Eine entsprechende Befristung sei auch für den naturschutzbehördlichen Akt der BH Bruck an der Leitha gegeben, wobei – nach Einlangen der Monitoringberichte und Überprüfung derselben durch die zuständigen Amtssachverständigen – die Behörde die allenfalls erforderlichen Maßnahmen vorschreiben würde.

Im Zuge einer mündlichen Verhandlung im Oktober 2017 sei der naturschutzrechtliche Bewilligungsbescheid der damaligen BH Wien-Umgebung überprüft und für in den wesentlichen Punkten als erfüllt angesehen worden. Die Vertreter der

ASFINAG hätten im Zuge der Verhandlung angegeben, zukünftig weiterhin jährliche Überprüfungen durch einen Ingenieurkonsulenten durchführen zu lassen und diese Berichte gesammelt alle drei Jahre den Naturschutzbehörden (BH Bruck an der Leitha sowie BH Mödling) zu übermitteln, um eine dauerhafte Funktionsfähigkeit der ökologischen Ausgleichsflächen sicherzustellen. Der im Jänner 2018 von einem Ingenieurkonsulenten vorgelegte zusammenfassende Bericht über das ökologische Monitoring der Ausgleichs- und Begleitmaßnahmen sei von der Amtssachverständigen für Naturschutz positiv begutachtet worden; es seien keine weiteren Maßnahmen zu veranlassen gewesen.

Das Land Niederösterreich gab an, dass alle Empfehlungen des RH bereits umgesetzt seien.

(2) Die Stadt Wien hielt in ihrer Stellungnahme fest, dass die beiden Auflagen betreffend das Monitoring der Grünbrücken und die Besiedlung der Gewässer durch Amphibien seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie formuliert und – aufgrund der Rechtslage in diesem Bereich – in den Bewilligungsbescheid der Naturschutzbehörde in dieser Form zu übernehmen gewesen seien.

Aufgrund des im Naturschutzbescheid vorgeschriebenen dreijährigen Berichtszeitraums ab Verkehrsfreigabe seien der Naturschutzbehörde u.a. Berichte in den Jahren 2007, 2008 (vegetationsökologischer Bericht) und 2009 vorgelegt worden. Diese hätte Ausführungen zum Monitoring bzw. alle sonstigen erforderlichen Angaben enthalten. Im Hinblick darauf, dass die Grünbrücke bereits vor Verkehrsfreigabe fertiggestellt worden sei, sei die erfolgte Berichterstattung in Verbindung mit den von den Amtssachverständigen durchgeführten zahlreichen Kontrollen für die Beurteilung der Funktionsfähigkeit bzw. der Auflagen völlig ausreichend gewesen. Die Vorlage eines Monitoringberichts für das Jahr 2009 sei daher weder aus rechtlicher noch aus fachlicher Sicht erforderlich gewesen. Da die Auflagen sohin erfüllt gewesen seien, sei von der Naturschutzbehörde auch kein weiterer Bericht zu urgieren gewesen.

Die MA 22 führe in der Betriebsphase Überprüfungen der Funktionsfähigkeit der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen bereits regelmäßig durch. Im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Verfahren hätten derartige Kontrollen in den Jahren 2009 sowie 2011 bis 2015 stattgefunden.

Der MA 22 sei ein Endbericht über das ökologische Monitoring – obwohl nach den Auflagen nicht erforderlich – im November 2011 übermittelt worden. Insgesamt seien die von der BewilligungsinhaberIn vorgelegten Berichte betreffend das Monitoring der Grünbrücken sowie das Monitoring der Besiedlung der Gewässer

durch Amphibien in Verbindung mit den von den Amtssachverständigen durchgeführten engmaschigen Kontrollen für die Beurteilung der Ausgleichsmaßnahmen absolut ausreichend gewesen.

Die MA 22 als Naturschutzbehörde habe aufgrund der bereits seit vielen Jahren vorliegenden, strikten Kontrollmechanismen stets eine projektkonforme Ausführung des gegenständlichen Vorhabens festgestellt. Die in diesem Bereich zersplitterten Kompetenzen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und den ebenfalls zur Vollziehung berufenen Landesbehörden, die vorgegebene Auflagen zu übernehmen haben, würden in der Praxis großen Aufwand verursachen.

Die MA 22 als Naturschutzbehörde habe strikt auf die Einhaltung der Bestimmungen des Wiener Naturschutzgesetzes und die darauf beruhenden bescheidmäßigen Vorschriften geachtet und werde dies auch in Zukunft tun.

(3) Laut Stellungnahme der ASFINAG-Gesellschaften würde die Empfehlung des RH, in Monitoring-Berichten allfällige bereits getroffene Maßnahmen zur Behebung festgestellter Mängel zu berücksichtigen, in den Ausschreibungen für die Dienstleistungen aufgenommen werden.

13.4

Der RH stellte gegenüber dem Land Niederösterreich klar, unter Berücksichtigung der im naturschutzrechtlichen Einreichprojekt enthaltenen Maßnahmen die Festlegung von Terminen zur Vorlage von Beweissicherungen empfohlen zu haben. Die bereits durch den RH im Zuge der Gebarungsüberprüfung festgestellte Festlegung von Prüfintervallen durch die BH Mödling sowie die erfolgten Überprüfungen der BH Wien-Umgebung würdigte der RH positiv.

Der RH entgegnete der Stadt Wien, dass für ihn die – auch in den Prüfungsfeststellungen berücksichtigte – Argumentation betreffend die Berichterstattung über einen dreijährigen Zeitraum ab Verkehrsfreigabe nicht zur Gänze nachvollziehbar war. Dies galt vor allem im Hinblick auf die Erhebungen der Besiedlung der Gewässer durch Amphibien, die gemäß Angaben der Stadt Wien erst im Frühjahr 2007 beginnen konnten. Im Übrigen stellte der RH gegenüber der Stadt Wien klar, dass er die von den Naturschutzbehörden veranlassten Überprüfungen der Funktionsfähigkeit der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen in der Betriebsphase als zweckmäßig würdigte.

Bezüglich der von der Stadt Wien ins Treffen geführten Problematik der Kompetenzzersplitterung verwies der RH auf seinen Bericht „Verfahrenskonzentration bei Umweltverträglichkeitsprüfungen auf Ebene des Bundes und der Länder“⁴⁹, in dem er

⁴⁹ Reihe Bund 2012/12

erhebliche Nachteile und Defizite des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens, wie längere Verfahrensdauer, höhere Kosten, verminderte Bürgerfreundlichkeit sowie geringere Verfahrensökonomie, aufgezeigt hatte.

Ausgewählte Auflagen bzw. Maßnahmen

Durchführung von Lärmkontrollmessungen an der S 1 Süd und deren Wirkungen

14.1

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erteilte der ASFINAG BMG für das Projekt S 1 Süd die Auflage, nach Verkehrsfreigabe emissionsseitige Lärmmessungen entlang der Schnellstraße sowie Verkehrszählungen kombiniert mit einer Überprüfung der Fahrgeschwindigkeit vorzunehmen und diese Messungen zumindest in dreijährigen Intervallen zu wiederholen. Die ASFINAG-Gesellschaften führten die entsprechenden Lärmkontrollmessungen und Zählungen im Jahr 2007 (ein Jahr nach der Verkehrsfreigabe im Jahr 2006), im Jahr 2011 (vier Jahre nach der ersten Kontrollmessung) und im Jahr 2015 (weitere vier Jahre später) durch (siehe [TZ 10](#)).

Dem UVP-Verfahren lagen die Grenzwerte der Lärmschutz-Dienstanweisung (aus dem Jahr 1983) mit 65 dB am Tag und 55 dB in der Nacht bzw. mit 60 dB und 50 dB bei durch die Straße bedingten Zusatzemissionen von über 10 dB zugrunde.

(2) Die von der ASFINAG BMG beauftragte Lärmkontrollmessung aus dem Jahr 2007 ergab, dass die im UVP-Verfahren berechneten Lärmbelastungen in der Nacht in allen acht Messabschnitten überschritten wurden.⁵⁰ Die entlang der Schnellstraße gemessenen – gegenüber dem UVP-Verfahren höheren – Lärmemissionen waren in erster Linie durch mehrfache und deutliche Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch Lkw (v.a. in den Nachtstunden) bedingt. Die durchschnittlichen Lkw-Geschwindigkeiten⁵¹ betrug bis zu 95 km/h in der Nacht bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Dies führte zu einer zusätzlichen Lärmimmission von bis zu 4,4 dB in der Nacht.

Infolge der lärmtechnischen Kontrollmessung aus dem Jahr 2007 hob der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Jahr 2008 die bis dahin verordnete Höchstgeschwindigkeit für Lkw von 80 km/h in der Nacht auf, womit ab diesem Zeitpunkt für Lkw in den Nachtstunden entsprechend der Straßenverkehrsordnung 1960 nur noch eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 60 km/h zulässig war.

⁵⁰ Überschreitungen an typischen Werktagen auf drei Abschnitten um bis zu 1 dB und auf fünf Abschnitten um mehr als 1 dB

⁵¹ Stundenmittelwerte

(3) Die Messwerte der Lärmkontrollmessung im Jahr 2011 lagen erneut am Tag in zwei von neun Abschnitten und in der Nacht in allen neun Abschnitten deutlich (mehr als 1 dB) über den Prognosewerten der UVP.

Die zu diesem Vergleich herangezogenen Lärmpegel waren um drei Faktoren bereinigt worden:

- Herausrechnung der überhöhten Geschwindigkeiten (insbesondere der Lkw),
- Herunterrechnung des gezählten Verkehrsaufkommens, das aufgrund einer Baustelle auf der A 23 Südosttangente erhöht war, auf ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen im Jahr davor,
- Umrechnung der gezählten lärmarmen und nicht lärmarmen Fahrzeuge auf einen Durchschnittsmix.

Der von der ASFINAG BMG beauftragte Ziviltechniker überprüfte, ob die berechneten Werte unter den bereinigten Bedingungen mit den Werten aus dem UVP-Verfahren übereinstimmten. Tatsächlich betrug die mittlere Fahrgeschwindigkeit des Schwerverkehrs in der Nacht jedoch bis zu 94 km/h (bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nunmehr 60 km/h; siehe Tabelle 7). Der beauftragte Ziviltechniker wies in seinem Bericht im Jahr 2011 auf die Notwendigkeit einer verstärkten Geschwindigkeitsüberwachung hin. Weiters ergaben die durchgeführten Zählungen, dass in der Nacht – wie im Jahr 2007 – rd. 20 % der schweren Lkw⁵² auf der S 1 Süd nicht lärmarm waren. Die Straßenverkehrsordnung 1960 definierte ein generelles Nachtfahrverbot für Lkw mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t und sah bestimmte Ausnahmeregelungen für Fahrten des Straßendienstes, militärische Fahrten sowie lärmarme Kraftfahrzeuge vor.

Tabelle 7: Lärmtechnische Kontrollmessungen – Überprüfung der Lkw-Fahrgeschwindigkeit und des Anteils nicht lärmarmen schwerer Lkw auf der S 1 Süd

| Jahr | verordnete bzw. gesetzliche Lkw-Höchstgeschwindigkeit in der Nacht (22 – 5 Uhr) | durchschnittliche Geschwindigkeit von Lkw in der Nacht ¹ (22 – 5 Uhr) | Anteil nicht lärmarmen schwerer Lkw in der Nacht |
|------|---------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| 2007 | 80 km/h | bis zu 95 km/h | rd. 20 % |
| 2011 | 60 km/h | bis zu 94 km/h | rd. 20 % |
| 2015 | 60 km/h | bis zu 108 km/h | keine Angabe |

¹ Stundenmittelwerte

Quellen: ASFINAG BMG; ASFINAG SG; RH

⁵² Als schwere Lkw waren laut RVS 04.02.11 „Lärmschutz“ Sattelschlepper und Lkw mit Anhänger definiert.

(4) Im Zuge der Nachkontrolle in den Jahren 2011 bis 2013 kam das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie aufgrund von Berechnungen zu dem Schluss, dass die geltenden Lärmgrenzwerte auch beim gemessenen höheren Verkehrsaufkommen (siehe **TZ 8**) bei den untersuchten 220 Wohngebäuden eingehalten werden würden,⁵³ wenn sich die Fahrerinnen und Fahrer an die vorgeschriebenen Geschwindigkeitslimits und Nachtfahrverbote hielten. Im Nachkontrollbericht, der u.a. an die Verkehrsbehörde im Land Niederösterreich und die ASFINAG-Gesellschaften erging, schlug das Ministerium im Jahr 2013 daher eine verstärkte Überwachung der Fahrgeschwindigkeiten durch die Exekutive zur Verminderung der Schallemissionen entlang der S 1 Süd vor.

Die Landespolizeidirektion Niederösterreich und die örtlich zuständige Autobahnpolizeiinspektion Schwechat erhielten weder von der Verkehrsbehörde im Land Niederösterreich noch von der ASFINAG SG oder vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Informationen über die überhöhten Geschwindigkeiten auf der S 1 Süd. Die Landespolizeidirektion Niederösterreich und die örtlich zuständige Autobahnpolizeiinspektion Schwechat besaßen auch keine Kenntnis über die vorgeschlagenen verstärkten Kontrollen. Gemäß Straßenverkehrsordnung 1960⁵⁴ waren von eingenommenen Strafgeldern 80 % an den Erhalter der Straße, auf der die Verwaltungsübertretung begangen worden war, abzuführen, auf Autobahnen und Schnellstraßen damit an die ASFINAG.

(5) Im Zuge der Gebarungsüberprüfung des RH stellte sich heraus, dass zwar die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lkw in der Nacht auf der S 1 Süd im Jahr 2008 von 80 km/h auf 60 km/h gesenkt wurde, die zwei von der ASFINAG SG fix installierten Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (Radaranlagen) jedoch nicht auf die allgemein geltende Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h für Lkw in der Nacht eingestellt waren. Diese Umstellung hätte durch Organe der Exekutive bei jeder einzelnen Messanlage am Abend um 22 Uhr und in der Früh um fünf Uhr manuell erfolgen müssen. Aus Kapazitätsgründen und wegen der damit verbundenen Entkoppelung von der Verkehrsbeeinflussungsanlage nahm die Exekutive diese Umstellungen nicht vor. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lkw von 60 km/h in der Nacht war – abgesehen von mobilen Messungen der Exekutive – lediglich bei einer von der Landesverkehrsabteilung der Landespolizeidirektion Niederösterreich eingerichteten Geschwindigkeitsüberwachungsanlage bei Schwechat–Mannswörth kontrollierbar, die aber nur temporär mit den erforderlichen Messgeräten ausgestattet war. Die ASFINAG SG rechnete für Herbst 2017 mit neuen Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen, die in Zukunft auch zeitgesteuerte Geschwindigkeitslimits (Tag/Nacht) überwachen können. Die Exekutive führte auf

⁵³ Die gegenüber den Berechnungen aus dem UVP-Verfahren erhöhte Verkehrsmenge führte zu einer um bis zu 2,5 dB höheren Lärmbelastung.

⁵⁴ § 100 Abs. 7 und Abs. 10 Straßenverkehrsordnung 1960

der S 1 Süd – gemäß ihren Angaben gegenüber dem RH – in der Regel keine Kontrollen des Nachtfahrverbots durch.

(6) Im Zuge der Nachkontrolle zur S 1 Süd teilte die ASFINAG BMG dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mit, dass für ein bestimmtes besonders lärmbelastetes Wohnobjekt Gespräche über die Anbringung von Lärmschutzfenstern geführt worden waren; es seien jedoch keine eingebaut worden. Das Ministerium übernahm diese Darstellung sinngemäß in seinen Nachkontrollbericht. Gemäß Erhebungen des RH lagen bei der ASFINAG BMG zu diesem Sachverhalt keine Nachweise vor.

14.2

Der RH hielt fest, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in seinem Nachkontrollbericht aus dem Jahr 2013 für das Projekt S 1 Süd eine verstärkte Überwachung der Fahrgeschwindigkeiten durch die Exekutive zur Verminderung der Schallemissionen aufgrund der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorschlug. Er erachtete diesen Vorschlag als zweckmäßig, wies in diesem Zusammenhang jedoch kritisch darauf hin, dass weder die ASFINAG SG noch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Exekutive – trotz des Vorliegens mehrmaliger Lärmkontrollmessungen – von der Problematik der überhöhten Geschwindigkeiten auf der S 1 Süd und den deshalb vorgeschlagenen verstärkten Kontrollen in Kenntnis gesetzt hatten.

Er wies weiters darauf hin, dass auch das Land Niederösterreich als Verkehrsbehörde die Informationen nach Vorliegen des Nachkontrollberichts nicht an die Exekutive weitergab bzw. keine diesbezüglichen Überwachungsaufträge an die Exekutive erteilte. Hinsichtlich des im Zuge der Lärmmessungen erhobenen Anteils nicht lärmarmen schwerer Lkw auf der S 1 Süd in der Nacht von bis zu 20 % erachtete es der RH als fraglich, ob ein derart hoher Anteil unter die in der Straßenverkehrsordnung 1960 vorgesehenen Ausnahmeregelungen (Fahrten des Straßendienstes und militärische Fahrten) fallen konnte. Der RH hielt fest, dass der ASFINAG aufgrund der fehlenden Kontrollen potenzielle Einnahmen aus Verkehrsstrafen entgangen waren.

Er empfahl dem Land Niederösterreich als Verkehrsbehörde, die Exekutive über die Resultate der Geschwindigkeitsmessungen und der Erhebung des Anteils nicht lärmarmen schwerer Lkw in der Nacht auf der S 1 Süd in Kenntnis zu setzen und gegebenenfalls entsprechende Überwachungsaufträge zu erteilen.

Weiters empfahl er der ASFINAG SG bzw. dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, der Exekutive entsprechende Detailergebnisse über die Geschwindigkeitsmessungen auf der S 1 Süd zur Verfügung zu stellen.

Der RH sah weiters kritisch, dass zwei von drei an der S 1 Süd positionierten Radaranlagen die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h für Lkw in der Nacht nicht automatisiert überwachen konnten und die dritte Anlage nur temporär mit den erforderlichen Messgeräten ausgestattet war.

Daher empfahl der RH dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Land Niederösterreich und der ASFINAG SG, – unter Beachtung von Kosten–Nutzen–Überlegungen – die Einrichtung wirksamer technischer Kontrollmaßnahmen auf der S 1 Süd, wie bspw. einer Section Control, in Erwägung zu ziehen, sofern eine verstärkte Überwachung der Einhaltung der höchstzulässigen Geschwindigkeit keine dauerhafte Wirkung auf der gesamten Strecke der S 1 Süd zeigt.

In Bezug auf das vorgeschriebene Intervall der lärmtechnischen Kontrollmessungen von maximal drei Jahren kritisierte der RH, dass die ASFINAG–Gesellschaften dieses zweimal überschritten hatten (siehe **TZ 10**). Der RH vertrat die Ansicht, dass bei Messergebnissen, die auf einen verstärkten Handlungsbedarf schließen lassen – so wie im Falle der S 1 Süd – dichtere Kontrollintervalle als drei Jahre zweckmäßiger gewesen wären, um zu erkennen, ob getroffene Abhilfemaßnahmen Wirkung zeigten und sich die Situation für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger verbesserte.

Der RH verwies auf seine Empfehlungen an die ASFINAG BMG und ASFINAG SG, ihren Erhebungs– und Berichtspflichten vollständig und fristgerecht nachzukommen (siehe **TZ 10**) und an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, vorzulegende Berichte bei Fristüberschreitung einzufordern (siehe **TZ 11**).

Der RH wies weiters kritisch darauf hin, dass Angaben, welche die ASFINAG BMG dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Rahmen der Nachkontrolle über eine abgefragte objektseitige Lärmschutzmaßnahme machte, mangels Dokumentation nicht überprüfbar waren.

Er empfahl daher der ASFINAG BMG, Angebote für objektseitige Lärmschutzmaßnahmen, die sie an Eigentümerinnen und Eigentümer von Wohnobjekten richtet, sowie deren Zustimmungen oder Ablehnungen zu dokumentieren.

14.3

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die Anordnung zur Überwachung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen dem Amt der Niederösterreichischen Landesregierung als Verkehrsbehörde obliege. Bezüglich der Einrichtung einer Section Control auf der S 1 Süd werde die ASFINAG im Jour fixe mit dem Bundes-

ministerium für Inneres die weitere Vorgangsweise festlegen, wobei auch das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofs⁵⁵ aus dem Jahr 2007 zu berücksichtigen sein werde.

(2) Laut Stellungnahme des Landes Niederösterreich werde die Verkehrsbehörde – wie vom RH empfohlen – die Landespolizeidirektion Niederösterreich über die im Nachkontrollbericht aufscheinenden Resultate der Geschwindigkeitsmessungen und die Erhebung des Anteils nicht lärmarmen schwerer Lkw in der Nacht auf der S 1 Süd in Kenntnis setzen.

Auf der S 1 Süd seien ganzjährig bestückte Radarfixstationen sowie eine temporär bestückte Fixstation im Einsatz. Im Jahr 2017 seien rd. 37.000 Anzeigen wegen Geschwindigkeitsübertretungen erstattet worden. Aus Sicht der Verkehrsbehörde würden die Geschwindigkeitskontrollen ausgewogen unter Berücksichtigung der personellen und technischen Ressourcen der Polizei erfolgen.

Der Einrichtung einer Section Control-Anlage auf der S 1 Süd könne das Land Niederösterreich wenig abgewinnen, weil neben der verkehrsbehördlichen Beurteilung und der Frage der technischen und finanziellen Umsetzbarkeit überdies zu bedenken wäre, dass der angestrebte Überwachungszweck durch eine allfällig überlange Messstrecke und die hohe Anzahl von Anschlussstellen in deren Verlauf konterkariert werden könnte.

(3) Laut Stellungnahme der ASFINAG SG verfüge sie über keine Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen aus den Radaranlagen, daher könne sie die Exekutive auch nicht darüber informieren. Die Anordnung zur Überwachung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen obliege darüber hinaus dem Amt der Landesregierung als Verkehrsbehörde.

Die Einrichtung wirksamer technischer Kontrollmaßnahmen auf der S 1 Süd – wie bspw. einer Section Control – werde sie mit dem Bundesministerium für Inneres im Jour fixe besprechen und die weitere Vorgangsweise festlegen. Dazu bedürfe es auch der angeführten Lärmmessungen, die dem Bundesministerium für Inneres zur Verfügung gestellt werden würden.

Die Dokumentation der Ablehnungen von oder Zustimmungen zu objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen entspreche der üblichen Vorgangsweise der ASFINAG BMG. Der eine – aus diversen Gründen mittlerweile nicht mehr nachvollziehbare – Fall bei der S 1 Süd sei entgegen der gängigen Praxis und nicht symptomatisch.

⁵⁵ Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofs G147/06 ua vom 15. Juni 2007

14.4

Der RH anerkannte die Zusage des Landes Niederösterreich, die Exekutive über Resultate der Geschwindigkeitsmessungen und die Erhebung des Anteils nicht lärmarmen schwerer Lkw in der Nacht auf der S 1 Süd in Kenntnis zu setzen. Er stellte klar, dass sich die angeführten Anzeigen wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen laut Auskunft der Exekutive hauptsächlich auf Pkw bezogen und – ganz im Gegensatz zu den Lärmmessungen – bei den Radaranlagen keine auffälligen Geschwindigkeitsüberschreitungen von Lkw in der Nacht auftraten. In diesem Zusammenhang verwies der RH darauf, dass die zwei von der ASFINAG SG fix installierten Radaranlagen nicht auf die allgemein geltende Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h für Lkw in der Nacht eingestellt waren.

In Bezug auf die Einrichtung einer Section Control auf der S 1 Süd verwies der RH auf seine Prüfungsfeststellungen sowie auf den mehrfach geäußerten Befund des von der ASFINAG BMG beauftragten Ziviltechnikers: *„Eine Überwachung der Fahrgeschwindigkeiten ist unbedingt und in weit verstärktem Ausmaß als bisher notwendig, da ein wesentlicher Anteil der Lärmemission auf Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit (vor allem durch Lkw) zurückzuführen ist.“*

Der RH stellte gegenüber der ASFINAG SG klar, dass er eine Weitergabe der Ergebnisse der im Rahmen der Lärmmessungen erstellten Geschwindigkeitsmessungen, die wesentlich mehr Kontrollpunkte umfassen als die Radaranlagen, empfohlen hatte. Er würdigte die geplanten Abstimmungen der ASFINAG SG mit dem Bundesministerium für Inneres zur weiteren Vorgehensweise bezüglich einer Einrichtung einer Section Control und die in diesem Zusammenhang beabsichtigte Weitergabe der Ergebnisse der Lärmuntersuchungen positiv.

Antrag auf Einstellung der Lärmkontrollmessungen

15.1

(1) Die Lärmkontrollmessung im Jahr 2015 ergab nach einer Bereinigung der Messdaten analog zu den vorangegangenen Lärmkontrollmessungen (siehe **TZ 14**), dass die im UVP-Verfahren prognostizierten Lärmbelastungen in der Nacht weitgehend eingehalten und bei Tag um bis zu 2,2 dB überschritten wurden und damit nicht eingehalten werden konnten. Bei den Lärmmessungen der Jahre 2007 und 2011 waren die Grenzwerte am Tag eingehalten und in der Nacht überschritten worden. Im Rahmen der Lärmkontrollmessung aus dem Jahr 2015 wurden in der Nacht durchschnittliche Lkw-Geschwindigkeiten⁵⁶ von bis zu 108 km/h gemessen und das gesamte Verkehrsaufkommen war im Jahr 2015 höher als bei den vorangegangenen Zählungen (siehe Tabelle 7, **TZ 14**).

Im Jahr 2016 stellte die ASFINAG SG – nach einer Vorabstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Jahr 2015 – einen Antrag

⁵⁶ Stundenmittelwerte

an das Ministerium, die Verpflichtung zu regelmäßigen Lärmkontrollmessungen auf der S 1 Süd aufzuheben. Sie begründete den Antrag damit, dass nach der letzten Lärmkontrollmessung aus dem Jahr 2015 die Grenzwerte in der Nacht eingehalten wurden und die Überschreitung der Emissionspegel am Tag über „verkehrsorganisatorische Maßnahmen“ behoben werden können. Der Aufforderung des Ministeriums, genauer zu definieren, welche verkehrsorganisatorische Maßnahmen zu einer entsprechenden Verminderung der Lärmbelastung führen sollten, kam die ASFINAG SG bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung des RH nicht nach.

Der von der ASFINAG BMG beauftragte Ziviltechniker hatte bereits aufgrund der Kontrollmessungen 2007 und 2011 empfohlen, die vorhandenen Verkehrsleiteneinrichtungen zu verwenden, um die erhöhten Emissionen zu vermindern und dazu ein entsprechendes Konzept zu erarbeiten. Die ASFINAG-Gesellschaften hatten dieses Konzept nicht erstellt und das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hatte dieses auch nicht eingefordert.

(2) Die ASFINAG SG ging in ihrem Antrag zur Einstellung der lärmtechnischen Kontrollmessungen weiters davon aus, dass mit der Aufhebung der Verpflichtung zu regelmäßigen Kontrollmessungen das Straßenstück als Bestandsstrecke gelte, womit nicht mehr die Lärmgrenzwerte aus dem UVP-Verfahren (55 dB in der Nacht), sondern aus der Dienstanweisung für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (50 dB in der Nacht) gälten.

Zunächst herrschte zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und den ASFINAG-Gesellschaften kein gemeinsames Verständnis darüber, für welche Autobahnen und Schnellstraßen welche Lärmgrenzwerte gültig waren. Einerseits schrieb die Dienstanweisung für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen Lärmgrenzwerte von 50 dB für die Nacht⁵⁷ vor, andererseits bestanden aufgrund der Vorschriften in den verschiedenen UVP-Verfahren für einzelne Straßenabschnitte andere Grenzwerte (45 dB bzw. 55 dB in der Nacht⁵⁸). Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung verständigten sich das Ministerium und die ASFINAG-Gesellschaften darauf, dass für Autobahnen und Schnellstraßen, bei denen ein UVP-Verfahren durchgeführt worden war, entsprechend der Rechtslage die jeweiligen Lärmgrenzwerte aus dem UVP-Verfahren auf Bestandsdauer maßgebend seien und die Grenzwerte der Dienstanweisung für Lärmschutz auf bestehenden Bundesstraßen für alle anderen Straßen zur Anwendung kämen, bei denen keine UVP durchgeführt worden war.

⁵⁷ bzw. 60 dB über einen gewichteten 24-Stunden-Zeitraum

⁵⁸ Eine um 10 dB höhere Lärmimmission entsprach laut RVS 04.02.11 einem als doppelt so laut empfundenen Schallpegel.

15.2

(1) Nach Ansicht des RH war der Antrag der ASFINAG SG auf Einstellung der Lärmkontrollmessungen bei der S 1 Süd nicht schlüssig, solange die Messergebnisse nicht nachhaltig eine befriedigende Lärmsituation darlegen, bei der keine Anrainerrinnen und Anrainer von einer Lärmbelastung im gesundheitsgefährdenden Bereich⁵⁹ betroffen waren. Der RH betonte in diesem Zusammenhang, dass die tatsächlichen Lärmimmissionen an den Wohnobjekten entlang der S 1 Süd in den lärmtechnischen Analysen um die Auswirkungen der überhöhten Geschwindigkeiten bereinigt wurden, die Bürgerinnen und Bürger jedoch seit dem Jahr 2007 in der Realität erhöhten Lärmimmissionen ausgesetzt waren. Die Ergebnisse der Lärmkontrollmessung aus dem Jahr 2015 waren für den RH angesichts der wesentlichen Abweichungen von den Ergebnissen der vorangegangenen Messungen bei einem höheren Verkehrsaufkommen und einer höheren durchschnittlichen Lkw-Geschwindigkeit nicht nachvollziehbar.

Der RH empfahl daher dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, die lärmtechnische Kontrollmessung an der S 1 Süd aus dem Jahr 2015 eingehend auf Plausibilität zu überprüfen und den Widersprüchen zu den vorangegangenen Messergebnissen nachzugehen.

Der RH hob kritisch hervor, dass die ASFINAG SG in ihrem Antrag zur Einstellung der Messungen im Jahr 2016 anführte, dass die Überschreitungen der zulässigen Pegel durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen behoben werden können, jedoch bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung des RH im Jahr 2017 nicht darstellen konnte, wie diese Maßnahmen geartet sein sollten. Weiters wies er kritisch darauf hin, dass die ASFINAG SG das vom beauftragten Ziviltechniker mehrfach empfohlene Konzept zur Nutzung der vorhandenen Verkehrsleiteinrichtungen zur Verminderung der Emissionen nicht erstellt hatte.

Der RH empfahl daher dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, auf eine nachvollziehbare Darstellung der Art und Wirkungsweise der für die S 1 Süd vorgeschlagenen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen durch die ASFINAG SG zu dringen. Weiters empfahl er dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, die ASFINAG SG anzuhalten, das vom beauftragten Ziviltechniker mehrfach empfohlene Konzept zur Nutzung der vorhandenen Verkehrsleiteinrichtungen zur Verminderung der Emissionen zu erstellen.

(2) Der RH kritisierte weiters, dass es zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und den ASFINAG-Gesellschaften zunächst kein einheitliches Verständnis darüber gab, für welche Autobahnen und Schnellstraßen

⁵⁹ Laut Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung, die für neu zu genehmigende Bundesstraßenvorhaben galt, lagen die Grenzwerte für die Beurteilung unzumutbarer Belästigungen durch Straßenverkehrslärm in der Nacht bei 50 dB und für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung durch Straßenverkehrslärm in der Nacht bei 55 dB.

in Österreich welche Lärmgrenzwerte gültig waren. Der RH erachtete es als zweckmäßig, dass sich das Ministerium und die ASFINAG-Gesellschaften auf ein gemeinsames Verständnis über die anzuwendenden Lärmgrenzwerte einigten. Er wies jedoch darauf hin, dass demnach entlang von Autobahnen bzw. Schnellstraßen Lärmgrenzwerte von 45 dB, 50 dB oder 55 dB in der Nacht galten, je nachdem, ob und wann ein UVP-Verfahren zu den betreffenden Straßenstücken durchgeführt worden war. Der RH hielt fest, dass dies auf die rechtliche Entwicklung des Lärmschutzes zurückzuführen war, aber dadurch Bürgerinnen und Bürger von sehr unterschiedlichen Lärmbelastungen betroffen waren, weil eine um 10 dB höhere Lärmimmission einem als doppelt so laut empfundenen Schallpegel entsprach.

15.3

(1) Betreffend die lärmtechnische Kontrollmessung 2015 hielt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in seiner Stellungnahme fest, dass der lärmtechnische Bericht im Mai 2017 überarbeitet worden sei. Die Ergebnisse der Messungen im Nahbereich der Trasse würden belegen, dass die Berechnungsergebnisse der Umweltverträglichkeitserklärung um bis zu 5 dB überschritten würden. Dies sei vor allem auf die starken Verkehrszunahmen auf der S 1 Süd zurückzuführen, die abschnittsweise 100 % über den in der Umweltverträglichkeitserklärung prognostizierten Verkehrsstärken lägen. Aufgrund dieser Messergebnisse sei die Einhaltung der Grenzwerte aus dem UVP-Verfahren bei den exponiertesten Wohnobjekten nicht mehr sichergestellt. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie habe daher dem Antrag der ASFINAG SG um Einstellung der periodischen Emissionsmessungen Lärm nicht folgen können. Die ASFINAG SG sei daher im Juli 2017 aufgefordert worden, eine Detaillärmschutzuntersuchung unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehrswerte für das Jahr 2017 durchzuführen. Sollten bei dieser Untersuchung Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte festgestellt werden, wären geeignete zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, mit denen die Einhaltung der Grenzwerte gewährleistet werde. Die ASFINAG SG müsse die entsprechenden Unterlagen – nach einer Fristerstreckung – bis Ende September 2018 vorlegen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie verwies im Zusammenhang mit dem vom Ziviltechniker empfohlenen Konzept zur Nutzung der vorhandenen Verkehrsleiteinrichtungen auf die Ausführungen im Endbericht zur Nachkontrolle. Im Rahmen der Nachkontrolle sei eine genaue Betrachtung und Überprüfung jener Wohnobjekte entlang der Trasse der S 1 Süd, die gemäß Umweltverträglichkeitserklärung im Maßnahmenplanfall 2010 knapp unter dem zum Zeitpunkt der Genehmigung gültigen Grenzwert von 55 dB in der Nacht lagen, erfolgt. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der lärmtechnischen Kontrollmessung 2011 sei festgestellt worden, dass der Grenzwert weiterhin bei allen Wohnobjekten eingehalten werde. Das Ministerium habe daher keinen Anlass

gesehen, das Konzept über den Einsatz der verkehrsorganisatorischen Maßnahmen einzufordern.

(2) Die ASFINAG–Gesellschaften verwiesen in ihrer Stellungnahme auf die im Juli 2017 erfolgte schriftliche Anordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie an die ASFINAG SG zur Durchführung einer Detaillärmschutzuntersuchung an der S 1 Süd, die im Herbst 2018 vorliegen werde. Bei Überschreitungen der in der UVP vorgegebenen Schutzziele würden bauliche oder geschwindigkeitsmäßige Maßnahmen erarbeitet und vorgeschlagen.

Aus der Sicht der ASFINAG–Gesellschaften habe hinsichtlich der Frage, auf welche Arten von Strecken welche Lärmgrenzwerte anzuwenden sind, auf rechtlicher Ebene keinerlei Auffassungsdiskrepanz mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bestanden.

15.4

Der RH nahm davon Kenntnis, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in Anbetracht der aktuellen Messergebnisse einer Einstellung der periodischen Emissionsmessungen Lärm nicht zustimmte, und erachtete die Anordnung zur Durchführung einer Detaillärmschutzuntersuchung an der S 1 Süd als zweckmäßig.

Im Hinblick auf die von der ASFINAG SG unterbliebene Darlegung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen entgegnete der RH dem Ministerium, dass auch der Bericht über die Lärmkontrollmessung im Jahr 2015 empfahl, das Potenzial von Verkehrsleiteinrichtungen zu nutzen, um die Vorgaben der UVP einzuhalten. Er erachtete es in diesem Zusammenhang als zweckmäßig, dass das Ministerium und die ASFINAG SG auf Grundlage der aktuellen Detaillärmschutzuntersuchung beabsichtigten, bei Überschreitungen der in der UVP vorgegebenen Grenzwerte geeignete zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

Hinsichtlich der vom RH im Zuge der Gebarungsüberprüfung festgestellten Auffassungsunterschiede über die anzuwendenden Lärmgrenzwerte stellte der RH gegenüber den ASFINAG–Gesellschaften klar, dass die von der zuletzt abgestimmten Auslegung abweichenden Einschätzungen über einen Aktenvermerk der ASFINAG SG und den Antrag zur Einstellung der Lärmkontrollmessungen dokumentiert waren.

Ersatzaufforstungen bei der S 1 Süd

16.1 Der Magistrat der Stadt Wien (MA 58), die BH Mödling und die BH Wien–Umgebung erteilten Bewilligungen gemäß Forstgesetz 1975⁶⁰ für die zur Errichtung der S 1 Süd erforderliche Rodung von Waldflächen. Laut den vorgeschriebenen Auflagen waren Ersatzaufforstungen solange nachzubessern und zu pflegen, bis die Kultur gesichert war, d.h. bis die Pflanzen durch mindestens drei Wachstumsperioden angewachsen waren und keine erkennbare Gefährdung mehr gegeben war.

Die zuständigen Bezirksförster führten Kontrollen der Ersatzaufforstungen durch, bis sie die Sicherung der Kulturen in den Jahren 2011 (Bezirk Mödling), 2011/2012 (Stadt Wien) und 2013 (Bezirk Wien–Umgebung) feststellten. Die BH Wien–Umgebung erteilte laut ihrer Stellungnahme gegenüber dem RH bei Missständen – wie bspw. Pflegemängeln – Verbesserungsaufträge. Die Stadt Wien forderte die ASFINAG BMG im Anlassfall zur Aufklärung von Sachverhalten auf. Nach Sicherung der Kultur erfolgten laut Angaben der BH Mödling und der BH Bruck an der Leitha Kontrollen im Zuge der Forstaufsicht, die im Forstgesetz 1975 als behördliche Aufgabe vorgesehen war.

Im Zuge der Nachkontrolle teilte die BH Wien–Umgebung dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im November 2011 mit, dass der Bezirksförster die Ersatzaufforstungen kontrollierte, keine Mängel feststellen konnte und dass daher keine weiteren Maßnahmen zu treffen waren. Das Schreiben enthielt keinen Hinweis darauf, dass die Kulturen im Jahr 2011 noch nicht gesichert waren und in der Vergangenheit Mängel festgestellt worden waren.

Die Stadt Wien führte die laut Landesforstinspektion für Sommer 2009 vorgesehene abschließende Kontrolle – wegen eines Versehens bei der Protokollierung des Akts durch das damals zuständige Magistratische Bezirksamt – erst im Sommer 2011 durch.

16.2 Der RH hielt kritisch fest, dass die Stellungnahme der BH Wien–Umgebung im Zuge der Nachkontrolle bezüglich der vorgeschriebenen Ersatzaufforstungen nicht vollständig war, weil ein Hinweis auf die noch fehlende Sicherung der Kulturen fehlte, und dass in Wien die Landesforstinspektion um über ein Jahr verspätet mit der Kontrolle der Ersatzaufforstungen befasst wurde.

Der RH verwies auf seine Empfehlungen bezüglich Vollständigkeit der Stellungnahmen an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und zeitnahe Vorlage der Begutachtungen durch Amtssachverständige in [TZ 12](#).

⁶⁰ BGBl. 440/1975 i.d.g.F.

Pflegemaßnahmen bei ökologischen Ausgleichsflächen

17.1

(1) In der Umweltverträglichkeitserklärung zur S 1 Süd waren drei Grünbrücken vorgesehen, um die Barrierewirkung des Vorhabens für Tiere zu verringern. Drei weitere Grünbrücken (sowie eine schmälere Grünverbindung) schrieb das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Zusammenhang mit der Trassenverordnung als zwingend erforderliche Maßnahme vor. An sämtlichen Grünbrücken waren Sichtschutzmaßnahmen anzubringen, um die Annahme durch das Wild zu verbessern.

Die laut Kollaudierungsunterlagen von der ASFINAG BMG umgesetzten Gehölzpflanzungen im Bereich der Grünbrücken Vösendorf und Rothneusiedl waren bis zum Jahr 2009 Gegenstand der Überprüfung durch die Amtssachverständigen der BH Mödling und der MA 22. Weiters fanden Überprüfungen anhand der Monitoring-Berichte statt, welche die Jahre 2007 bis 2009 umfassten. Nach der Endabnahme im Jahr 2011 war die ASFINAG SG für die Erhaltung zuständig.

Laut dem Monitoring-Endbericht, auf den sich auch die Nachkontrolle des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie bezog, wurden die Grünbrücken an der S 1 Süd grundsätzlich angenommen. Die Funktionalität der Grünbrücke Rothneusiedl war aufgrund verschiedener Einflussfaktoren gering, jene der Grünbrücke Vösendorf mäßig. Der Einfluss der Vegetation auf den Grünbrücken selbst konnte im Zuge des vorgeschriebenen Monitorings laut Bericht aufgrund der kurzen Entwicklungszeit der Vegetation (Erhebungsjahre 2007 bis 2009) nur eingeschränkt beurteilt werden. Bei späteren Vorhaben war demgegenüber ein Monitoring über längere Zeiträume vorgesehen.⁶¹

Im Zuge der Nachkontrolle wurden die beiden Grünbrücken laut Protokoll nicht beim Lokalaugenschein im Jahr 2012 überprüft. Allfällige spätere Beanstandungen durch die Naturschutzbehörden oder das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie waren nicht dokumentiert. In den Jahren 2013 bis 2015 fanden entlang der S 1 Süd Kontrollen der Ausgleichsflächen durch einen von der ASFINAG SG beauftragten Ingenieurkonsulenten statt, wobei bezüglich der Grünbrücken keine Feststellung von Mängeln dokumentiert war.

Bei einem Lokalaugenschein im Frühjahr 2017 stellte der RH fest, dass die laut Kollaudierungsunterlagen von der ASFINAG BMG umgesetzten und bis zur Endabnahme im Jahr 2011 nachgebesserten Gehölzpflanzungen nur mehr teilweise vorhanden waren (siehe Abbildung 2). Sie entsprachen auch nicht mehr den Vorgaben der

⁶¹ wie bspw. beim Vorhaben S 2 Umfahrung Süßenbrunn über einen Zeitraum von zehn Jahren (siehe [TZ 7](#)) und beim Vorhaben S 10 Unterweisersdorf – Freistadt Nord betreffend waldverbessernde Maßnahmen über einen Zeitraum von 19 Jahren

Richtlinie „Wildschutz“⁶², die das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Jahr 2007 mittels Erlass für verbindlich erklärt hatte. Bei den Grünbrücken Rustenfeld und Johannesberg bestanden demgegenüber dichtere Gehölze sowohl auf der Fläche selbst als auch in Form der Sichtschutzpflanzungen (siehe Abbildung 3).

Abbildung 2: Fehlende Sichtschutzpflanzungen auf der Grünbrücke Rothneusiedl an der S 1 Süd (Mai 2017)



Quelle: RH

Abbildung 3: Sichtschutzpflanzungen auf der Grünbrücke Rustenfeld an der S 1 Süd (Mai 2017)



Quelle: RH

⁶² Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS): 04.03.12 Wildschutz

Als Ursache verwies die ASFINAG BMG gegenüber dem RH auf generell ungünstige Standortbedingungen für Gehölze auf Grünbrücken sowie die intensive Nutzung der Grünflächen auf den beiden angesprochenen Grünbrücken durch Erholungssuchende. Weiters würden neue fachliche Erkenntnisse auf eine Weiterführung der jeweils umgebenden Lebensräume abstellen, sodass die nunmehr vorhandene Bepflanzung dem entspreche. Ein Nachsetzen des Strauchbestands sei insofern problematisch gewesen, als eine intensive Pflege in Form einer laufenden Bewässerung notwendig gewesen wäre.

(2) Beim Vorhaben ASt. Kottlingbrunn (A 2) bestand eine Auflage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie darin, zum Bodenschutz emissionsfilternde Strauchpflanzungen durchzuführen. Laut einer im Zuge der Nachkontrolle im Jahr 2013 übermittelten Stellungnahme der ASFINAG BMG waren die entsprechenden Pflanzungen zwar erfolgt, hätten jedoch durch „nicht-selektive Mahd“ der Böschungflächen erheblichen Schaden genommen. Das Ministerium forderte die ASFINAG BMG in weiterer Folge zur Behebung des Mangels auf und überprüfte dessen Behebung im Jahr 2014.

(3) Beim Vorhaben ASt. Traiskirchen (A 2) stellte die BH Baden als Naturschutzbehörde im Zuge ihrer Überprüfung im Jahr 2011 fest, dass eine vorgeschriebene Ersatzpflanzung (mehr als ein Jahr nach Verkehrsfreigabe im November 2009) fehlte. Nach deren Umsetzung im Jahr 2011 stellte die Amtssachverständige der BH Baden in den Jahren 2014 und 2015 fest, dass die jeweils neu gepflanzten Gehölze nicht mehr vorhanden waren, und forderte die ASFINAG BMG zu Ersatzpflanzungen auf. Ursache war laut ASFINAG SG eine schlechte Wasserversorgung des Standorts und damit schlechte Wuchsbedingungen für die Gehölze. Die ASFINAG SG kam den Ersatzpflanzungen nach, sah aber keine Anwuchs- und Entwicklungspflege durch das beauftragte Unternehmen vor. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bestätigte den Bestand der Gehölzpflanzung in seinem Nachkontrollbericht im Jahr 2016.

(4) Der von der ASFINAG BMG im Jahr 2010 erstellte Leitfaden zur Optimierung der Planung und Ausführung von Ausgleichsmaßnahmen, der projektübergreifend Erfahrungen und Empfehlungen für verschiedene Typen von Ausgleichsmaßnahmen formulierte, hatte u.a. auf große Defizite bei der Pflege und dem Schutz von Gehölzpflanzungen hingewiesen und empfohlen, Kulturschutz und Pflegemaßnahmen auszuschreiben. Laut Leitfaden waren weiters alle Maßnahmen, die eine erhöhte Funktionalität der Grünbrücken erwarten lassen, im Hinblick auf die hohen Baukosten der Grünbrücken zweckmäßig und zielführend. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung plante die ASFINAG BMG eine Aktualisierung dieses Leitfadens.

Beim Vorhaben S 1 Süd unterstützte der Ingenieurkonsulent, der zur ökologischen Bauaufsicht und zum Monitoring beauftragt war, die ASFINAG SG bei den laut Endbericht Monitoring erforderlichen Behebungen von Mängeln sowie den Adaptierungen bei der Pflege der Ausgleichsflächen (siehe [TZ 13](#)). Die Informationsweitergabe fand dabei vorrangig mündlich statt; das im Jahr 2007 erstellte Betriebshandbuch Grünraum, das die erforderlichen Pflege- und Instandhaltungsmaßnahmen räumlich und zeitlich präzisierte, wurde nicht aktualisiert.

In den Jahren 2013 bis 2015 fanden Befahrungen zur laufenden Kontrolle der Ausgleichsflächen und –maßnahmen statt, im Jahr 2016 unterblieb dies aufgrund einer Karenzierung. Für die Folgejahre sah die ASFINAG SG weiterhin eine fachliche ökologische Betriebsbegleitung vor. Lediglich für das Jahr 2013 – und hier nur für den Bereich der Autobahnmeisterei Inzersdorf – lag eine schriftliche Dokumentation der Ergebnisse der Kontrollen bzw. des Handlungsbedarfs vor.

17.2

Der RH stellte fest, dass bei drei überprüften Projekten für die ASFINAG SG Schwierigkeiten in der Erhaltung von geplanten bzw. vorgeschriebenen Gehölzpflanzungen bestanden. Bei der ASt. Traiskirchen (A 2) griff dies die BH Baden als Naturschutzbehörde im Zuge der laufenden Überprüfungen der Ausgleichsfläche auf, bei der ASt. Kottlingbrunn (A 2) das für die Bodenschutz–Auflage zuständige Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Zuge der Nachkontrolle. Als Ergebnis der Kontrollen veranlassten die Behörden zur Behebung der Mängel Ersatzpflanzungen.

Die Probleme bei den Gehölzpflanzungen auf Grünbrücken an der S 1 Süd hingegen waren im Zuge der Nachkontrolle durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und die mitwirkenden Behörden in den Jahren 2011 bis 2013 nicht thematisiert worden, wobei nicht gesichert feststellbar war, ab welchem Zeitpunkt die Ausfälle der flächigen Gehölzpflanzungen und Sichtschuttpflanzungen auftraten. Der RH wies darauf hin, dass ein Zeitraum von drei Jahren für ein ökologisches Monitoring – wie bei der S 1 Süd – aufgrund der kurzen Entwicklungszeit gering war. Er erkannte aber an, dass bei nachfolgenden Vorhaben längerfristige Monitoringmaßnahmen vorgesehen waren.

Die Argumente der ASFINAG BMG bezüglich der grundsätzlich schwierigen Standortbedingungen auf Grünbrücken waren für den RH im Hinblick auf den großflächigen Ausfall an zwei Standorten bei gleichzeitig dichterem Bewuchs anderer Grünbrücken an der S 1 Süd nicht zur Gänze nachvollziehbar. Er wies darauf hin, dass der Ausfall von Pflanzungen für die ASFINAG–Gesellschaften einen verlorenen Aufwand bzw. einen zusätzlichen Aufwand im Fall von Ersatzpflanzungen bedeutete.

Im Hinblick auf die Grünbrücken an der S 1 Süd empfahl der RH dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden in Wien und Niederösterreich das Erfordernis der Ergänzung von Gehölzpflanzungen (insbesondere als Sicht- und Blendschutz) in Entsprechung der als zwingend erforderlichen Maßnahme aus dem UVP-Verfahren, der Naturschutzbescheide sowie der geltenden Richtlinie für Wildschutz zu überprüfen und gegebenenfalls zu veranlassen.

Der RH erachtete es als zweckmäßig, dass die ASFINAG BMG einen Leitfaden zur Optimierung der Planung und Ausführung von ökologischen Ausgleichsmaßnahmen auf Basis projektübergreifender Erfahrungen erarbeitete und dessen Aktualisierung plante. Er sah diesen Leitfaden jedoch – angesichts der festgestellten Mängel bei Gehölzpflanzungen und der teilweise fehlenden Vorkehrungen für Anwuchs- und Entwicklungspflege – noch nicht als ausreichend wirksam umgesetzt an.

Er empfahl der ASFINAG BMG, die Umsetzung des Leitfadens für Ausgleichsmaßnahmen (bzw. dessen vorgesehener Aktualisierung) gemeinsam mit der ASFINAG SG insbesondere in Bezug auf die Betriebsphase voranzutreiben, um die Funktionsfähigkeit der Ausgleichsflächen und –maßnahmen langfristig zu gewährleisten.

In diesem Zusammenhang erachtete der RH eine externe fachliche Begleitung der Autobahnmeistereien der ASFINAG SG bei der Pflege und Instandhaltung von Ausgleichsflächen bzw. –maßnahmen, wie bspw. Amphibienleiteinrichtungen, als zweckmäßig, solange innerhalb der ASFINAG SG nicht das erforderliche Fachwissen bestand. Er kritisierte jedoch, dass beim Vorhaben S 1 Süd die Informationsweitergabe hinsichtlich der Ergebnisse der Kontrollen der ökologischen Ausgleichsflächen und –maßnahmen sowie allfälliger Adaptierungserfordernisse im Zuge der ökologischen Begleitung vorwiegend mündlich erfolgte.

Daher empfahl der RH der ASFINAG SG, bei extern Beauftragten eine schriftliche Dokumentation von Kontrollen der ökologischen Ausgleichsflächen und –maßnahmen einzufordern und allfällige Adaptierungen von Pflege- und Instandhaltungsmaßnahmen auch im jeweiligen Betriebshandbuch nachzuführen. Aktuelle Anleitungen für die zuständigen Autobahnmeistereien sollten – personen- und bereichsübergreifend – sicherstellen, dass die jeweiligen Entwicklungsziele ökologischer Ausgleichsmaßnahmen langfristig erreicht werden.

17.3

(1) Laut Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie nehme es die Empfehlung des RH zum Anlass, gemeinsam mit den zuständigen Naturschutzbehörden sowie der ASFINAG eine Überprüfung der Gehölzpflanzungen auf den Grünbrücken entlang der S 1 Süd durchzuführen und

erforderlichenfalls die ASFINAG zu einer vollständigen Umsetzung der Maßnahmen aus dem UVP–Verfahren aufzufordern.

(2) Laut Stellungnahme der ASFINAG SG könne sie die Kritik des RH bezüglich fehlender Gehölzpflanzungen auf Grünbrücken und bei Anschlussstellen nachvollziehen. Sie verwies auf die bereits dargelegten Gründe (z.B. Organisationsänderung). Derzeit seien Initiativen wie Ausgleichsflächenkataster und Umweltbetriebsbegleitung in Entwicklung; ab dem Sommer 2018 würden Autobahnmeistereien verstärkt auf dem Gebiet der Grünraumpflege geschult und sensibilisiert. Der Prozess „Grünraumpflege“ werde überarbeitet. Die Aktualisierung des vom RH positiv erwähnten ASFINAG–Leitfadens zur Optimierung der Planung und Ausführung von Ausgleichsmaßnahmen werde derzeit weiter betrieben, wobei die Erkenntnisse und Empfehlungen des RH dabei – soweit möglich – berücksichtigt würden. Zwei Grünquerungen an der S 1 Süd seien Teile eines ASFINAG–weiten Monitoring–Forschungsprojekts bis Anfang 2019; die Erkenntnisse daraus würden auch bei den etwaigen Nachpflanzungen genutzt werden.

Die Empfehlung des RH betreffend die schriftliche Dokumentation von Kontrollen und die Nachführung des Betriebshandbuchs werde in die Ausschreibungen für die Dienstleistungen, insbesondere der Umweltbetriebsbegleitung, aufgenommen werden.

Auflagen außerhalb der Zuständigkeit der ASFINAG

18.1

(1) In Zusammenhang mit den Trassenverordnungen der S 1 Süd sowie mit der Trassenverordnung der ASt. Rothneusiedl (S 1) vom 15. Juni 2005⁶³ wies das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die ASFINAG BMG mittels Dienstanweisungen an, bestimmte zwingend erforderliche Maßnahmen zur Durchführung zu bringen. Darunter fielen auch solche, deren Umsetzung nicht in der Zuständigkeit der ASFINAG BMG lag, wie Maßnahmen zur Verkehrslenkung und zur Flächenwidmung.

Die ASFINAG BMG dokumentierte diese Umstände in einem Statusbericht, in dem sie die Umsetzung der Maßnahmen und Auflagen aus den Genehmigungsbescheiden bis 2007 behandelte (siehe **TZ 10**). Der RH überprüfte, wie diese Auflagen bzw. Maßnahmen in die Nachkontrolle des Vorhabens S 1 Süd inkl. ihrer Anschlussstellen eingingen.

⁶³ Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Bestimmung des Straßenverlaufes der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Anschlussstelle „Rothneusiedl“, im Bereich der Gemeinde Wien, BGBl. II 175/2005

(2) Die ASFINAG BMG hatte u.a. durch Vereinbarungen mit den betreffenden Bundesländern sicherzustellen, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung enthaltenen Maßnahmen zur Verkehrslenkung nach Möglichkeit gleichzeitig, spätestens aber drei Monate nach Verkehrsfreigabe der S 1 Süd⁶⁴, wirksam wurden. Dazu zählten:

- die Sperre der „B 16 alt“ südlich Leopoldsdorf und der „B 15 alt“ im Ortsgebiet von Leopoldsdorf für Pkw und Lkw,⁶⁵
- Maßnahmen zur Leistungsbegrenzung der B 16 Ödenburger Straße in Wien⁶⁶ und
- die Errichtung einer Verbindungsspanne Leopoldsdorfer Straße – ASt. Rothneusiedl nördlich der S 1 Süd.

Die grundlegende Problematik dieser Maßnahmen lag darin, dass die ASFINAG BMG für die Umsetzung von Maßnahmen im untergeordneten Straßennetz nicht zuständig war. Dies stellte auch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in seinem Nachkontrollbericht zur S 1 Süd vom März 2013 dar. Zudem oblag die Verordnung von Fahrverboten der Verkehrsbehörde.

Dieser Nachkontrollbericht ging auf die Maßnahmen hinsichtlich der Errichtung der Verbindungsspanne Leopoldsdorfer Straße – ASt. Rothneusiedl (S 1) und der Straßensperren ein, die angeordneten Maßnahmen zur Leistungsbegrenzung der B 16 Ödenburger Straße in Wien wurden darin aber nicht behandelt.

Bei der Erstellung des Nachkontrollberichts war die Verbindungsspanne Leopoldsdorfer Straße – ASt. Rothneusiedl (S 1) noch nicht errichtet. Dies war auf Schwierigkeiten bei der Grundstücksbeschaffung und den angestregten Enteignungsverfahren zurückzuführen. Unter anderem stimmte die Planung der Spanne nicht mit dem Plandokument der Stadt Wien überein. Die erforderliche Widmung als Verkehrsband war zu „schmal“ ausgefallen, war jedoch Voraussetzung für die Enteignungsfähigkeit. Letztlich wurde die Verbindungsspanne im Jahr 2016 auf bereits für die Trasse der S 1 Süd eingelösten Grundstücken – somit rund zehn Jahre verspätet – errichtet. Die Vergabe der Bauleistungen erfolgte durch die Stadt Wien im Auftrag und Namen der ASFINAG.

⁶⁴ Die Verkehrsfreigabe erfolgte am 28. April 2006.

⁶⁵ Straßenverlauf vor Errichtung der S 1 Süd

⁶⁶ Die B 16 begann in Wien am Verteilerkreis Favoriten und führte als Hauptstraße B über die Favoritenstraße und Himberger Straße zur Anschlussstelle Rothneusiedl.

Hinsichtlich der angeordneten Maßnahmen zur Leistungsbegrenzung der B 16 Ödenburger Straße in Wien war eine Kontaktaufnahme weder bei der ASFINAG BMG noch bei der Stadt Wien (MA 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau (**MA 28**), MA 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (**MA 46**)) dokumentiert. Von der MA 28 seien laut Stellungnahme gegenüber dem RH jedenfalls keine baulichen Maßnahmen zur Leistungsbegrenzung durchgeführt worden. Die MA 46 und das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie thematisierten als Maßnahme zur Leistungsbegrenzung der B 16 Ödenburger Straße jeweils unterschiedliche Maßnahmen:

- Die von der MA 46 angeführte Sperre der Leopoldsdorfer Straße im Bereich der Brücke über die S 1 Süd ab 17. Oktober 2016 stellte allerdings keine angeordnete Maßnahme des Ministeriums zur Trassenverordnung dar und bewirkte auch keine Leistungsbegrenzung der B 16 Ödenburger Straße in Wien.
- Inwieweit die Errichtung der vom Ministerium genannten Radwege entlang der Himberger Straße und der Querungshilfe bei der Bushaltestelle eine bewusste Umsetzung der von ihm angeordneten Maßnahmen zur Leistungsbegrenzung der B 16 Ödenburger Straße in Wien darstellte bzw. die Verkehrsbelastung deutlich reduzierte, blieb zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durch den RH offen.

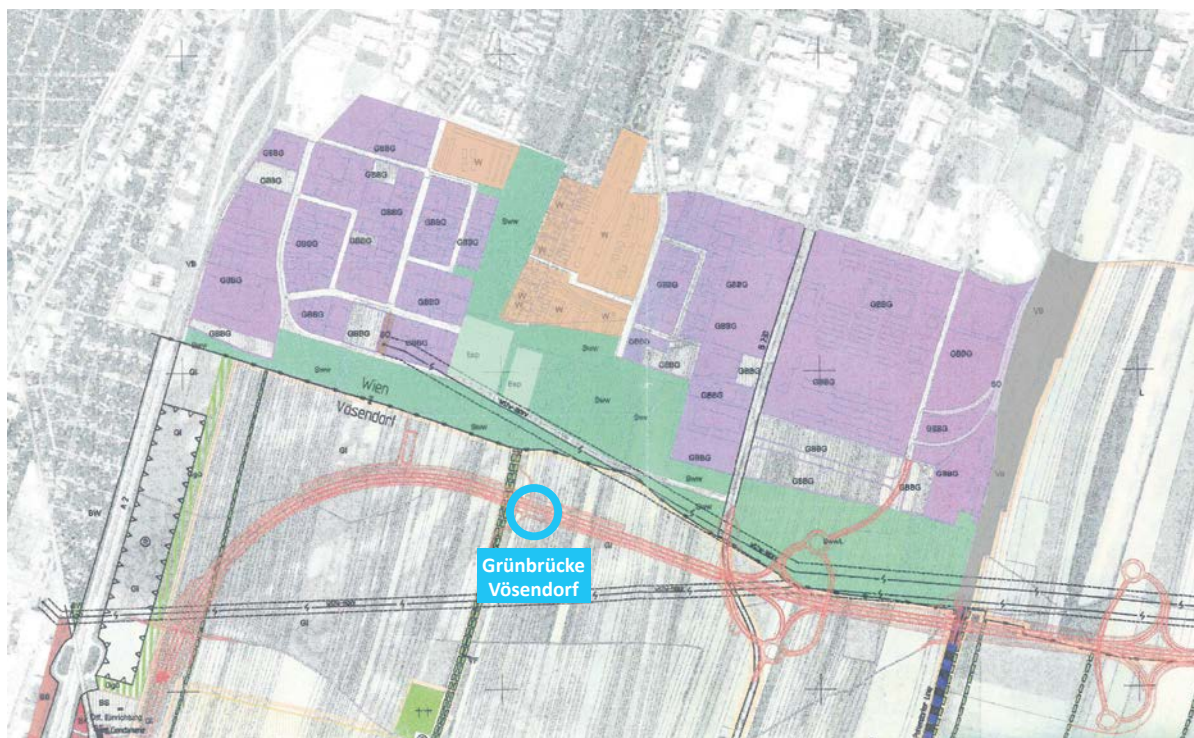
(2) Laut Vorschreibung zum Vorhaben S 1 Süd war die „Nutzbarkeit sämtlicher wildspezifischer Querungshilfen durch Erhaltung der Grünland–Widmung im Umkreis von jeweils mindestens 300 m um das Bauwerk zur Minimierung menschlicher Störeinflüsse sicherzustellen.“






Laut dem von der ASFINAG BMG geführten Statusbericht aus dem Jahr 2007 lag diese Maßnahme nicht in ihrem Zuständigkeitsbereich. Durch die Anlage der Ausgleichsflächen um die Grünbrücken seien Pufferflächen geschaffen worden.

Im Gebiet der Stadt Wien lagen drei Grünbrücken der S 1 Süd (Rothneusiedl, Rustenfeld und Johannesberg) und die Grünbrücke Vösendorf wenig außerhalb der Stadtgrenze. Bezüglich der Grünbrücke Rothneusiedl wies die ASFINAG BMG die Stadt Wien im Jahr 2000 auf die vorgeschriebene Grünbrücke, die erforderliche Sicherstellung durch eine Grünland–Widmung und eine denkbare Anbindung eines Grünraumsystems im Zusammenhang mit einer Stadterweiterung Rothneusiedl hin. Die Stadt Wien berücksichtigte diese bspw. in einer Studie zu einem Entwicklungsprogramm Südraum Wien – Teilbereich Rothneusiedl, bei dem sie in Anknüpfung an die Grünbrücke Rothneusiedl einen Korridor zur Biotopvernetzung vorsah. Gesprächsnachweise oder Schreiben an die Stadt Wien bezüglich anderer Grünbrücken lagen laut Angaben der ASFINAG BMG gegenüber dem RH nicht vor, weil der zuständige Sachbearbeiter mittlerweile in den Ruhestand getreten war.

Die Stadt Wien setzte in den Jahren 2009 und 2016 Flächenwidmungspläne im Bereich der Stadtgrenze im Industriegebiet Inzersdorf fest. Die entsprechenden Widmungsakten enthielten zwar Hinweise auf die Grünbrücken an der S 1 Süd und den in Nord–Süd–Richtung verlaufenden Grünzug Inzersdorf. Eine Befassung mit dem in der Beilage zur Trassenverordnung genannten Erfordernis zur Erhaltung der Grünland–Widmung im Umkreis von mindestens 300 m von Grünbrücken war aber nicht ersichtlich. Im Jahr 2016 widmete die Stadt Wien eine Fläche in rd. 235 m Entfernung von der Grünbrücke Vösendorf als Betriebsbaugebiet.

Abbildung 4: Flächenwidmung laut Umweltverträglichkeitserklärung zur S 1 Süd, Bereich Wien–Inzersdorf (Stand: Dezember 1997)



-  Erholungsgebiet – Sport– und Spielplätze
-  Schutzgebiet – Wald– und Wiesengürtel
-  Verkehrsband
-  Wohngebiet
-  Gemischtes Baugebiet – Betriebsbaugebiet

Quellen: ASFINAG BMG; Plan Raumbeanspruchung zur Umweltverträglichkeitserklärung; Bearbeitung: RH

Abbildung 5: Widmung von Betriebsbaugebieten im Bereich Wien–Inzersdorf in den Jahren 2009 und 2016



— Landesgrenze Wien – Niederösterreich

■ Widmung von Betriebsbaugebieten in den Jahren 2009 und 2016

Quellen: www.geoland.at/Basemap; Bearbeitung: RH

Im Nachkontrollbericht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im Jahr 2013 wurde im Zusammenhang mit der Funktionstüchtigkeit der Grünbrücken zwar darauf hingewiesen, dass „in Richtung Wien nur gering geeignete Lebensräume für Wildtiere bestanden“. Die Tatsache, dass sich seit Inbetriebnahme der S 1 Süd deren Lebensräume infolge der Flächenwidmung verringert hatten, war jedoch ebenso wenig thematisiert wie ein etwaiger Informationsaustausch zwischen der ASFINAG BMG und der Stadt Wien hinsichtlich der Erhaltung der Grünland–Widmung.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gab im Zuge der Gebarungsüberprüfung gegenüber dem RH an, dass es die Problematik der fehlenden Zuständigkeit der ASFINAG–Gesellschaften für bestimmte Auflagen bereits unabhängig von der Nachkontrolle erkannt habe und diese bei der Auflagenformulierung in anderen UVP–Verfahren berücksichtige (siehe [TZ 19](#)).

(4) Das Land Niederösterreich wies im Zuge der Gebarungsüberprüfung darauf hin, dass zur Erlassung von Lkw-Durchfahrverboten auf parallel zu Autobahnen verlaufenden Landesstraßen jedenfalls eigenständige Behördenverfahren nach der Straßenverkehrsordnung 1960 durchzuführen seien. Auf Basis eingehender Untersuchungen der Verkehrsströme unterstütze es die Diskussionsprozesse unter Einbeziehung der Gemeinden, Interessensvertretungen und der lokalen Wirtschaft, um eine Verbesserung der Verkehrssituation zu erreichen.

18.2

Der RH hielt fest, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Zusammenhang mit der Trassenverordnung zur S 1 Süd und zur ASt. Rothneusiedl (S 1) die ASFINAG BMG mittels Dienstanweisung anwies, bestimmte unbedingt erforderliche Maßnahmen durchzuführen. Die ASFINAG BMG war allerdings für die Umsetzung von Maßnahmen im untergeordneten Straßennetz bzw. für die Flächenwidmung nicht zuständig. Diese Problematik stellte auch das Ministerium hinsichtlich der Maßnahmen im untergeordneten Straßennetz in seinem Nachkontrollbericht zur S 1 Süd vom März 2013 dar.

Der RH empfahl dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (unter Berücksichtigung des bei Umweltverträglichkeitsprüfungen seit der UVP-G-Novelle 2004 statt eines Ordnungsverfahrens durchzuführenden Bescheidverfahrens), Projektwerbern nur jene Auflagen bzw. Maßnahmen vorzuschreiben, für deren Umsetzung sie auch zuständig sind.

Zur Lösung von Fragestellungen außerhalb des unmittelbaren Einflussbereichs der ASFINAG-Gesellschaften erachtete der RH eine gebietskörperschaftenübergreifende Kooperation der beteiligten Stellen als wesentlich, wie diese teilweise bereits erfolgte.

Der RH hielt weiters fest, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nicht die Einhaltung sämtlicher Maßnahmen zu Trassenverordnungen, die ein Zusammenwirken des Projektwerbers mit Gebietskörperschaften bzw. Behörden erforderten, bei der Nachkontrolle überprüfte.

Wenngleich das Ministerium bei der Nachkontrolle nicht alle Auflagen und Maßnahmen aufarbeitete und kontrollierte, sondern Schwerpunkte wählte und diese vertiefend behandelte, empfahl der RH dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Maßnahmen, die ein Zusammenwirken des Projektwerbers mit Gebietskörperschaften bzw. Behörden erfordern, im Hinblick auf ihre organisatorische Komplexität bei der Nachkontrolle bzw. bei Auflagenkontrollen in der Betriebsphase besonders zu berücksichtigen.

18.3

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hielt in seiner Stellungnahme fest, aufgrund der Erfahrungen der problematischen Umsetzung von Auflagen außerhalb der Zuständigkeit der ASFINAG, insbesondere beim Vorhaben S 1 Süd, derartige Maßnahmen bei jüngeren UVP–Verfahren nicht mehr vorgeschrieben zu haben.

Betreffend die Empfehlung des RH, Maßnahmen, die ein Zusammenwirken des Projektwerbers mit Gebietskörperschaften bzw. Behörden erfordern, im Hinblick auf ihre organisatorische Komplexität bei der Nachkontrolle bzw. bei Auflagenkontrollen in der Betriebsphase besonders zu berücksichtigen, seien bei Nachkontrollen die mitwirkenden Behörden schriftlich oder im Rahmen von gemeinsamen Besprechungen involviert.

(2) Die ASFINAG–Gesellschaften begrüßten die Empfehlung des RH, Projektwerbern nur solche Auflagen vorzuschreiben, die auch in ihrem Wirkungsbereich lägen. Derartige Auflagen seien in der Vergangenheit vereinzelt vorgeschrieben worden; in jüngerer Zeit hätten die Behörden davon Abstand genommen.

Nutzen für die beteiligten Stellen aus den Nachkontrollen

19.1

(1) Im Zuge der Gebarungsüberprüfung erhob der RH, welche Erkenntnisse die beteiligten Stellen aus der Durchführung der Nachkontrollen gemäß UVP–G 2000 gewonnen hatten:

- Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie stellte im Zuge der Nachkontrollen fest, dass die ASFINAG BMG und die ASFINAG SG behördlich vorgeschriebene Auflagen nicht oder verspätet einhielten. Weiters erkannte das Ministerium bereits im Zuge der laufenden Auflagenkontrolle bzw. der Projektumsetzung Schwächen in der Auflagenformulierung (z.B. fehlende Präzisierungen, siehe **TZ 8**; nicht gegebene Zuständigkeit der ASFINAG BMG für bestimmte Maßnahmen, wie z.B. Flächenwidmungen im Wirkungsbereich der Gemeinde, verkehrliche Maßnahmen auf Ortsdurchfahrten, siehe **TZ 18**) und berücksichtigte dies in nachfolgenden UVP–Verfahren.
- Das Bundesministerium für Land– und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sah als Nutzer der Erkenntnisse der Nachkontrolle v.a. die Materienbehörden und insbesondere deren Sachverständige, welche die Auflagen bei zukünftigen UVP–Verfahren zu formulieren hatten. Nach Ansicht des Ministeriums wäre es sinnvoll, die Durchführung der Nachkontrolle bereits bei der vorgelegten Verfahrensebene (Umweltverträglichkeitsgutachten, Formulierung der Nebenbedingungen und der Auflagen) zu berücksichtigen.

- Materienbehörden im Land Niederösterreich und in der Stadt Wien schätzten die Nachkontrolle als Instrument zum Abschluss eines UVP–Verfahrens ein. Bezüglich der Formulierung der Auflagen und des Eintreffens der Annahmen und Prognosen aus der Umweltverträglichkeitserklärung stellte die Nachkontrolle für das Land Niederösterreich keinen Erkenntnisgewinn dar, weil etwaige Schwachpunkte bzw. Abweichungen bereits im Zuge der laufenden Auflagenkontrolle erkennbar waren.
- Die BH Baden, die BH Mödling und die BH Bruck an der Leitha sahen keinen wesentlichen Erkenntnisgewinn aus der Nachkontrolle. Die im Auftrag der Bezirkshauptmannschaften agierenden Sachverständigen gaben an, dass ein möglicher Lerneffekt eher aus der laufenden Auflagenkontrolle und aus dem direkten Austausch mit anderen Sachverständigen als durch das Instrument der Nachkontrolle resultiert.
- Die ASFINAG BMG und die ASFINAG SG konnten aus der Nachkontrolle geringe Erkenntnisse gewinnen, die sie für interne Leitfäden oder als Input für bestimmte fachspezifische Arbeitskreise verwendeten. Für den wesentlichen Bereich der Verkehrsplanung und Verkehrsmodellierung zukünftiger Projekte gaben die ASFINAG–Gesellschaften gegenüber dem RH an, die Verkehrsentwicklung im ASFINAG–Netz aufgrund der Dauerzählstellen bereits früher zu kennen. Eine Nachkontrolle mit Verkehrszählungen fünf Jahre nach Verkehrsfreigabe eines Projekts würde demgegenüber keine neuen Informationen und damit keinen Mehrwert in Bezug auf zukünftige Verkehrsmodellierungen bringen.
- Das Umweltbundesamt sah seine Rolle in der Veröffentlichung der Nachkontrollberichte und verwertete die Nachkontrollen mangels eines Auftrags durch das Bundesministerium für Land– und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft inhaltlich nicht.

(2) Die Berichte zur Nachkontrolle waren in der UVP–Datenbank des Umweltbundesamts digital – und damit für alle Bürgerinnen und Bürger – abrufbar. Im Zuge der Gebarungsüberprüfung wertete das Umweltbundesamt die externen Zugriffe auf Dokumente der Nachkontrolle in der UVP–Datenbank aus.⁶⁷ Demgemäß erfolgten 58 Zugriffe im Jahr 2014, 92 Zugriffe im Jahr 2015 und 153 Zugriffe im Jahr 2016, wobei sich diese Angaben auf Nachkontrollen zu sämtlichen Vorhabenstypen – nicht nur Bundesstraßen – bezogen. Vor 2014 gab es keine externen Zugriffe auf Dokumente der Nachkontrolle.

⁶⁷ Es wurden nur Zugriffe von extern über www.umweltbundesamt.at gezählt, aber keine Zugriffe über Suchmaschinen.

19.2 Der RH hielt fest, dass die Erkenntnisse aus dem Instrument der Nachkontrolle aus Sicht der beteiligten Verwaltungseinheiten und der ASFINAG–Gesellschaften im Bundesstraßenbereich überschaubar waren. Die größten Lerneffekte waren v.a. aus dem Vollzug und der laufenden Kontrolle der Auflagen aus dem UVP–Verfahren sowie der allgemeinen fachlichen Weiterentwicklung zu erwarten. Das Interesse der Öffentlichkeit an den Nachkontrollberichten war gering.

Der RH unterstützte die Herangehensweise des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, im Rahmen der Sachverständigenbesprechungen im UVP–Verfahren darauf Einfluss zu nehmen, dass Auflagen präziser und damit leichter kontrollierbar formuliert werden (siehe **TZ 8**) und dass es in Zukunft der ASFINAG BMG keine Auflagen bzw. Maßnahmen mehr vorschreiben wolle, die nicht in deren Einflussbereich liegen; dies auch deshalb, um allfällige Konflikte mit der Zuständigkeit der Länder und Gemeinden zu vermeiden (siehe **TZ 18**).

19.3 Laut Stellungnahme der ASFINAG–Gesellschaften würden die Erkenntnisse aus UVP–Verfahren insbesondere während der Bauphase und der laufenden Betriebsphase gewonnen. Die ASFINAG–Gesellschaften teilten die Ansicht des RH, dass die Erkenntnisse aus dem Instrument der Nachkontrolle überschaubar waren.

Zusammenfassende Beurteilung

20 (1) Der RH stellte im derzeit bestehenden System der Nachkontrolle gemäß UVP–G 2000 bei Bundesstraßen folgende Schwächen fest:

- Die Bearbeitung der Nachkontrollen gemäß UVP–G 2000 war beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gegenüber laufenden UVP– und Bundesstraßen–Verfahren nachrangig. Die ASFINAG BMG verfügte zur Zeit der Einleitung der Nachkontrolle teilweise nicht vollständig über die erforderlichen Unterlagen. Diese Umstände führten zu Verzögerungen in der Bearbeitung, wengleich sowohl beim Ministerium als auch bei der ASFINAG BMG eine zunehmende Strukturierung des Bearbeitungsprozesses festzustellen war (siehe **TZ 4**).

- Die für die Überprüfung der Annahmen und Prognosen der UVP erforderlichen Daten standen in der Regel nur zur Verfügung, wenn sie bereits als Auflagen in den Genehmigungsverfahren vorgeschrieben waren. Deshalb konnte wegen fehlender Auflagen bspw. bei Anschlussstellen des hochrangigen Straßennetzes nicht beurteilt werden, ob bestimmte prognostizierte Entlastungswirkungen im untergeordneten Straßennetz – und damit die angestrebten Projektziele – eingetreten waren. Damit ergab sich jedoch kein inhaltlicher Mehrwert durch die Nachkontrolle, weil die gemäß Auflagen zu liefernden Erhebungen und Berichte ohnehin im Zuge der laufenden Auflagenkontrolle von den Behörden zu prüfen waren (siehe [TZ 7](#), [TZ 8](#)).
- Erhebungen und Messungen waren zudem je nach Fachbereich für unterschiedliche Zeitpunkte vorgeschrieben: einmalig nach Inbetriebnahme (z.B. Erschütterungen), laufend (z.B. jährliche Grundwasseruntersuchungen, dreijährliche Lärmkontrollmessungen), Erhebungen zu bestimmten Zeitpunkten über einen definierten Zeitraum (z.B. ökologisches Monitoring bei der S 2 Umfahrung Süßenbrunn) (siehe [TZ 7](#), [TZ 8](#), [TZ 10](#), [TZ 17](#)). Die – als einmaliges Ereignis vorgesehene – Nachkontrolle (drei bis fünf Jahre nach Verkehrsfreigabe) deckte somit nur einen Teilaspekt der vorgesehenen Auflagenkontrollen ab, weil diese zu den jeweils fachspezifisch erforderlichen Zeitpunkten durchzuführen waren.
- Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hatte nur eine beschränkte Möglichkeit, die Stellungnahmen der Materienbehörden im Zuge der Nachkontrolle zu überprüfen. Da Materienbehörden teilweise unvollständige Stellungnahmen an das Ministerium übermittelten, waren bestimmte Mängel oder offene Punkte nicht in Nachkontrollberichten enthalten (z.B. über mehrere Jahre fehlende wasserrechtlich vorgeschriebene Beprobungen oder eine fehlende Kollaudierung, siehe [TZ 12](#), sowie eine noch nicht gegebene Sicherung der Kulturen bei Ersatzaufforstungen, siehe [TZ 16](#)).
- Die Behörden forderten teilweise die ASFINAG-Gesellschaften bei Mängeln, die im Zuge der Nachkontrolle festgestellt wurden, zur Stellungnahme auf, veranlassten gegebenenfalls deren Beseitigung und überprüften diese (z.B. Verbesserungen bei Pflegemaßnahmen bei der S 1 Süd, siehe [TZ 13](#), oder Ersatzpflanzungen bei der ASt. Kottlingbrunn (A 2), siehe [TZ 17](#)). Die Einleitung angemessener Abhilfemaßnahmen im Falle unvorhergesehener erheblicher nachteiliger Auswirkungen – im Sinne der Erwägungen in der UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU – war allerdings nur bei entsprechenden Ermächtigungen in einem der anzuwendenden Materiengesetze möglich (siehe [TZ 2](#)).

- Es bestand keine Gewähr, dass die Verantwortlichen einem im Zuge der Nachkontrolle aufgezeigten Handlungsbedarf nachkamen (z.B. keine Beschleunigung der Durchführung einer wasserrechtlichen Kollaudierung, siehe [TZ 12](#), keine weiteren Maßnahmen zur Verminderung der Schallemissionen aufgrund der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an der S 1 Süd, siehe [TZ 14](#)).
- Maßnahmen im Umfeld des Vorhabens, deren Umsetzung nicht in der Zuständigkeit der ASFINAG-Gesellschaften lag, sondern ein Zusammenwirken des Projektwerbers mit Gebietskörperschaften bzw. Behörden erforderte (wie z.B. Maßnahmen im untergeordneten Straßennetz, Flächenwidmung, siehe [TZ 18](#)), waren nur teilweise in der Nachkontrolle thematisiert. Dies wäre jedoch aufgrund der organisatorischen Komplexität solcher Maßnahmen zweckmäßig.
- Die Erkenntnisse für zukünftige UVP-Verfahren, die in den Kommentaren zum UVP-G sowie im 6. UVP-Bericht an den Nationalrat als Ziele der Nachkontrolle genannt waren, ergaben sich für die beteiligten Behörden und die ASFINAG-Gesellschaften v.a. aus dem Vollzug und der laufenden Kontrolle eines Vorhabens sowie der allgemeinen fachlichen Weiterentwicklung und nur eingeschränkt aus dem Instrument der Nachkontrolle. Das Interesse der Öffentlichkeit an den in der UVP-Datenbank des Umweltbundesamts veröffentlichten Nachkontrollberichten war überschaubar (siehe [TZ 19](#)).

(2) Der Aufwand für die Abwicklung der Nachkontrollen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und bei den ASFINAG-Gesellschaften war zwar verhältnismäßig gering (siehe [TZ 5](#)). Aus der bisherigen Praxis ergab sich jedoch nach Ansicht des RH nur ein geringer Mehrwert der – zu einem einmaligen Zeitpunkt (drei bis fünf Jahre nach Verkehrsfreigabe) vorgesehenen – Nachkontrolle gegenüber einer laufenden Auflagenkontrolle, die davon unabhängig stattzufinden hatte. Dieser Mehrwert lag v.a. darin, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Ergebnisse der Nachkontrolle materien- und gebietskörperschaftenübergreifend in einem Bericht an das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, die mitwirkenden Behörden sowie die ASFINAG-Gesellschaften zusammenfasste.

Die Nachkontrolle bei den vom RH überprüften Vorhaben bewirkte zwar in einigen Fällen, dass von den ASFINAG-Gesellschaften nicht erfüllte und von den zuständigen Behörden bis dahin nicht urchierte Auflagen umgesetzt wurden (siehe [TZ 10](#), [TZ 11](#), [TZ 12](#), [TZ 17](#)). Dies wäre jedoch im Zuge einer laufenden Auflagenkontrolle zeitnah – zu den jeweils vorgeschriebenen Fristen – zweckmäßiger gewesen.

20.2

(1) Zur Vermeidung der festgestellten Mängel betreffend die Einhaltung der vorgeschriebenen Auflagen durch die ASFINAG–Gesellschaften sowie die Kontrollen der Einhaltung durch die Behörden erachtete der RH eine wirksame Auflagenverwaltung und –kontrolle in der Betriebsphase in Eigenverantwortung der jeweils zuständigen Stellen als wesentlich. Voraussetzungen dafür waren nach Ansicht des RH, dass

- die Behörden bereits in den Genehmigungsbescheiden Kontroll– bzw. Überwachungsmaßnahmen möglichst präzise und praktikabel umsetzbar bzw. überprüfbar vorschreiben (bspw. durch Vorgabe von Art, Zeitpunkt und Umfang von Erhebungen sowie allfälliger Abhilfemaßnahmen) (siehe [TZ 8](#), [TZ 11](#), [TZ 12](#)),
- die ASFINAG–Gesellschaften und die Behörden über praktikable Systeme (z.B. datenbankunterstützt) zur Auflagen– bzw. Fristverwaltung verfügen (siehe [TZ 10](#), [TZ 11](#), [TZ 12](#)),
- die ASFINAG–Gesellschaften entsprechende Vorkehrungen zur Einhaltung der Auflagen in der Betriebsphase treffen (siehe [TZ 10](#), [TZ 17](#)) und den Behörden fristgerecht aussagekräftige Berichte übermitteln (siehe [TZ 10](#), [TZ 13](#)) sowie dass
- die Behörden Kontrollen in der Betriebsphase entsprechend den Genehmigungsbescheiden bzw. zu projekt– und fachspezifisch angemessenen Zeitpunkten durchführen und gegebenenfalls die Behebung von Abweichungen bzw. Mängeln veranlassen (siehe [TZ 12](#), [TZ 13](#), [TZ 16](#), [TZ 17](#)).

Diese Voraussetzungen waren teilweise bereits erfüllt, in manchen Bereichen bzw. bei manchen Stellen sah der RH Optimierungsbedarf und verwies auf seine diesbezüglichen Empfehlungen in [TZ 21](#). Wirksame Kontrollen der Auflageneinhaltung unterstützten nach Ansicht des RH auch die Umsetzung des Ziels Nr. 9.1 der „Agenda 2030 für eine nachhaltige Entwicklung“ der Vereinten Nationen betreffend den Aufbau einer „hochwertigen, verlässlichen, nachhaltigen und widerstandsfähigen Infrastruktur“ (siehe [TZ 2](#)).

(2) Für die nach derzeitiger Rechtslage drei bis fünf Jahre nach Verkehrsfreigabe vorgesehene Nachkontrolle formulierte der RH Empfehlungen, um den Prozess (siehe [TZ 4](#), [TZ 7](#)) und die inhaltliche Aussagekraft (siehe [TZ 7](#), [TZ 8](#), [TZ 12](#), [TZ 16](#), [TZ 18](#)) zu optimieren und bei Handlungsbedarf entsprechende Maßnahmen zu setzen (siehe [TZ 12](#), [TZ 14](#), [TZ 17](#)).

(3) Ungeachtet der zur Zeit der Gebarungsüberprüfung geltenden Rechtslage bezüglich der Nachkontrolle und unter Hinweis auf deren bestehende Schwächen sprach sich der RH dafür aus, künftig auf eine wirksame Auflagenverwaltung und –kontrolle zu fokussieren.

Er empfahl in diesem Zusammenhang dem Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – unter Berücksichtigung der europäischen Vorgaben in Bezug auf die vorzusehenden Überwachungs- und Abhilfemaßnahmen – auf eine Änderung des UVP–G 2000 dahingehend hinzuwirken, dass die Nachkontrolle bei Bundesstraßen nicht als einmaliges Instrument eingesetzt wird, sondern ihren fachlichen Anforderungen im Wege von Auflagenkontrollen in der Betriebsphase zu den jeweils projekt- bzw. fachspezifisch zweckmäßigen Zeitpunkten Rechnung getragen wird.

20.3

(1) Laut Stellungnahme des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus stelle die einmalige Nachkontrolle insbesondere bei komplexen Vorhaben wie Bundesstraßen ein wichtiges Evaluierungsinstrument dar, weil sie eine gesamtheitliche Überprüfung der Genehmigungsaufgaben zum Inhalt habe und die tatsächlichen Auswirkungen eines Vorhabens mit den getroffenen Prognosen vergleiche. Demgegenüber würde bei einer „laufenden Auflagenkontrolle“ – wie vom RH vorgeschlagen – die Information zersplittert (und dadurch intransparent) bei einzelnen Materienbehörden aufgezeigt werden. Dies würde ein allfällig erforderliches koordiniertes Vorgehen zur etwaigen Mängelbeseitigung erschweren. Zudem sei der Bericht zur Nachkontrolle öffentlich über die UVP–Dokumentation verfügbar. Die Nachkontrolle als letzter Schritt in der Umweltverträglichkeitsprüfung schließe das Verfahren mit einer zusammenschauenden Maßnahmenevaluierung ab.

Nach der Fertigstellung des Vorhabens und dem Beginn der Betriebsphase gehe die Zuständigkeit auf die jeweiligen Materienbehörden über; folglich obliege ein nachfolgendes Kontrollregime den jeweiligen Materiengesetzgebern und den Materienbehörden. Das UVP–G 2000 könne das Kontrollregime der nach den Materiengesetzen zuständigen Behörden aus kompetenzrechtlichen Gründen nicht regeln. Bei Bundesstraßen könne der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entsprechende Kontrollmechanismen für die Behörden für den Fachbereich Verkehr vorsehen, die Kontrolle von Auflagen im Zusammenhang z.B. mit dem Naturschutz (landesrechtliche Kompetenz) sei wiederum von den Materiengesetzgebern in landesrechtlichen Regelungen vorzunehmen.

Die Bestimmung des § 24h Abs. 6 UVP–G 2000 biete eine Grundlage zur Überprüfung der Einhaltung der Genehmigungsaufgaben und in der Folge die Möglichkeit zur Beseitigung von Mängeln, knüpfe diese jedoch an eine fakultative Abnahmeprüfung oder eine Nachkontrolle. Wenn nun die einmalige Nachkontrolle

entfalle und die Option der Abnahmeprüfung nicht wahrgenommen werde, habe die jeweils zuständige Behörde nur aufgrund der Materiengesetze Handhabe zur Kontrolle und Überprüfung der Wirksamkeit der Auflagen (sofern dort vorgesehen). Sollte in eine erteilte UVP–Genehmigung eingegriffen werden, wäre laut Kommentar zum UVP–G 2000 eine entsprechende Ermächtigung im jeweiligen Materiengesetz erforderlich.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie verwies in seiner Stellungnahme auf die zahlreichen Auflagen in den aktuellen UVP–Genehmigungsbescheiden, die – wenn fachspezifisch erforderlich – einen Monitoringzeitraum vorsähen, der zum Teil weit über die Frist zur Einleitung der Nachkontrolle von fünf Jahren ab Verkehrsfreigabe hinausgehe.

20.4

Der RH erwiderte dem Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus hinsichtlich des von ihm angeführten Vorteils der gesamtheitlichen Überprüfung der Genehmigungsaufgaben im Zuge der Nachkontrolle, dass die im Rahmen der Gebärungsüberprüfung durch den RH vorgefundenen Mängel betreffend die Auflageneinhaltung – bei einer gewissenhaften Aufgabekontrolle – auch durch die jeweils zuständigen Behörden aufgezeigt wurden bzw. worden wären. Umgekehrt wurden trotz materien- und gebietskörperschaftenübergreifender Nachkontrolle bestimmte Mängel nicht aufgezeigt bzw. nicht beseitigt.

Bezüglich des Vergleichs der tatsächlichen Auswirkungen eines Vorhabens mit den seinerzeitigen Prognosen im Zuge der Nachkontrolle betonte der RH seine Feststellung, dass dieser nur erfolgte bzw. erfolgen konnte, wenn die für die Überprüfungen erforderlichen Daten – in der Regel nur bei entsprechender Vorschreibung in den Genehmigungsverfahren – zur Verfügung standen.

Der RH hielt der Argumentation des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus – bei Bundesstraßen sei die Überprüfung der Auflageneinhaltung und die Behebung von Mängeln an die Nachkontrolle geknüpft – entgegen, dass die Zuständigkeit zur Vollziehung und Überwachung der Einhaltung der Genehmigungsbescheide bei Bundesstraßen ab dem Zuständigkeitsübergang – von der Nachkontrolle unabhängig – in § 24h Abs. 4 UVP–G 2000 geregelt war. Weiters wies der RH darauf hin, dass – auch unabhängig von der Nachkontrolle – bei einer Nichteinhaltung von Auflagen gegebenenfalls die Strafbestimmungen gemäß § 45 UVP–G 2000 zum Tragen kommen.

Hinsichtlich der Beseitigung von im Zuge der Nachkontrolle wahrgenommenen Mängeln und Abweichungen verwies der RH auf seine Ausführungen in **TZ 2**. Demnach verpflichtete – laut Auskunft des Ministeriums im Zuge der Gebärungsüberprüfung – die Bestimmung über die Beseitigung von Mängeln die zuständigen

Behörden, entsprechende Maßnahmen im Rahmen der einzelnen Verwaltungsvorschriften (z.B. in der Gewerbeordnung oder im Wasserrecht) zu setzen, und es bestand auf Grundlage des UVP-G 2000 keine Möglichkeit zur nachträglichen Verschreibung von Auflagen.

Der RH bekräftigte daher das Erfordernis einer wirksamen Auflagenverwaltung und -kontrolle in der Betriebsphase und verblieb bei seinen diesbezüglichen Empfehlungen.

Schlussempfehlungen

21 Zusammenfassend empfahl der RH:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

- (1) Berichte über die Ergebnisse der Nachkontrolle wären im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus zeitgleich auch an die Umweltbundesamt Gesellschaft mit beschränkter Haftung zu übermitteln. **(TZ 4)**
- (2) In Anbetracht der seit 2004 für nichtamtliche Koordinatoren angefallenen Honorare wäre unter Bedachtnahme auf den prognostizierbaren künftigen Arbeitsanfall und unter Abwägung der Kosten und des Nutzens der Verwendung von internen bzw. nichtamtlichen Koordinatorinnen bzw. Koordinatoren eine Stärkung der ressorteigenen Personalressourcen für die Abwicklung von UVP-Verfahren im Bundesstraßenbereich zu prüfen. **(TZ 6)**
- (3) Im Falle der Bestellung nichtamtlicher Koordinatorinnen bzw. Koordinatoren wäre besonderes Augenmerk auf deren Unbefangenheit zu legen. Darüber hinaus sollte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – die empfohlenen Kosten-Nutzen-Überlegungen zur allfälligen Stärkung der ressorteigenen Personalressourcen ergänzend – eine Verbreiterung des potenziellen Kreises an nichtamtlichen Koordinatorinnen bzw. Koordinatoren in Erwägung ziehen. **(TZ 6)**
- (4) Im Falle der Bestellung nichtamtlicher Koordinatorinnen bzw. Koordinatoren wären entsprechende Bescheide vor Beginn ihrer Tätigkeit zu erlassen. **(TZ 6)**
- (5) Im Zuge der Einleitung der Nachkontrolle wären zur zielgerichteten Vorbereitung der erforderlichen Unterlagen mit der ASFINAG Bau Management GmbH die Bearbeitungsschwerpunkte hinsichtlich der zu überprüfenden Annahmen und Prognosen projektbezogen abzustimmen und dies auch schriftlich festzuhalten. **(TZ 7)**
- (6) Bei zukünftigen UVP-Verfahren wäre auf entsprechende Auflagen hinzuwirken, die in Abhängigkeit von den jeweils auftretenden Verkehrsmengen (z.B. ab einer bestimmten Steigerung) Messungen in den Bereichen Lärm- und Luftschadstoffe vorschreiben. **(TZ 8)**

- (7) Es wären nur Messungen unter repräsentativen Verkehrsbedingungen (d.h. möglichst ohne Beeinträchtigungen des Verkehrs durch Baustellen u.Ä.) zu akzeptieren. (TZ 8)
- (8) Die Gesamtwirkungen eines Bundesstraßenvorhabens wären im Zuge der Nachkontrolle auch durch Überprüfung der prognostizierten Entlastungswirkungen im untergeordneten Straßennetz zu analysieren und bei zukünftigen UVP–Verfahren wäre auf entsprechende Auflagen hinzuwirken. (TZ 8)
- (9) Unter Kosten–Nutzen–Überlegungen wäre eine Datenbanklösung zu erwägen, mit der die Termine für (in der Betriebsphase) laufende Auflagen aller UVP–Projekte – unabhängig von bestimmten Sachbearbeiterinnen und –bearbeitern im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – verwaltet werden können. Bei Fristüberschreitung wären vorzulegende Berichte einzufordern. (TZ 11)
- (10) Im Rahmen der Konsultation mit den Sachverständigen im UVP–Verfahren wäre weiterhin darauf hinzuwirken, dass Auflagen möglichst präzise und v.a. praktikabel umsetzbar bzw. überprüfbar definiert werden (bspw. durch Vorgabe von Art, Zeitpunkt und Umfang von Erhebungen sowie allfälliger Abhilfemaßnahmen). (TZ 11)
- (11) Die lärmtechnische Kontrollmessung an der S 1 Süd aus dem Jahr 2015 wäre eingehend auf Plausibilität zu überprüfen; den Widersprüchen zu den vorangegangenen Messergebnissen wäre nachzugehen. (TZ 15)
- (12) Es wäre auf eine nachvollziehbare Darstellung der Art und Wirkungsweise der für die S 1 Süd vorgeschlagenen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen durch die ASFINAG Service GmbH zu dringen. Die ASFINAG Service GmbH wäre anzuhalten, das vom beauftragten Ziviltechniker mehrfach empfohlene Konzept zur Nutzung der vorhandenen Verkehrsleiteinrichtungen zur Verminderung der Emissionen zu erstellen. (TZ 15)
- (13) Im Hinblick auf die Grünbrücken an der S 1 Süd wäre – in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden in Wien und Niederösterreich – das Erfordernis der Ergänzung von Gehölzpflanzungen (insbesondere als Sicht– und Blendschutz) in Entsprechung der als zwingend erforderlichen Maßnahme aus dem UVP–Verfahren, der Naturschutzbescheide sowie der geltenden Richtlinie für Wildschutz zu überprüfen und gegebenenfalls zu veranlassen. (TZ 17)

- (14) Unter Berücksichtigung des bei Umweltverträglichkeitsprüfungen seit der UVP–G–Novelle 2004 nunmehr statt eines Ordnungsverfahrens durchzuführenden Bescheidverfahrens wären Projektwerbern nur jene Auflagen bzw. Maßnahmen vorzuschreiben, für deren Umsetzung sie auch zuständig sind. (TZ 18)
- (15) Maßnahmen, die ein Zusammenwirken des Projektwerbers mit Gebietskörperschaften bzw. Behörden erfordern, wären im Hinblick auf ihre organisatorische Komplexität bei der Nachkontrolle bzw. bei Auflagenkontrollen in der Betriebsphase besonders zu berücksichtigen. (TZ 18)

Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus

- (16) Es wäre auf eine gesetzliche Regelung dahingehend hinzuwirken, dass Genehmigungsbescheide auch bei Bundesstraßen und Hochleistungstrecken (analog zu Anlagenvorhaben) Maßnahmen zu enthalten haben, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen überwacht werden. (TZ 2)

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus

- (17) Unter Berücksichtigung der europäischen Vorgaben in Bezug auf die vorzusehenden Überwachungs- und Abhilfemaßnahmen wäre auf eine Änderung des UVP–G 2000 dahingehend hinzuwirken, dass die Nachkontrolle bei Bundesstraßen nicht als einmaliges Instrument eingesetzt wird, sondern dass ihren fachlichen Anforderungen im Wege von Auflagenkontrollen in der Betriebsphase zu den jeweils projekt- bzw. fachspezifisch zweckmäßigen Zeitpunkten Rechnung getragen wird. (TZ 20)

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; ASFINAG Bau Management GmbH

- (18) Im Zusammenhang mit der Beurteilung der Wirksamkeit von Ausgleichsmaßnahmen wäre auch Augenmerk auf die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raums (z.B. im Hinblick auf die Flächennutzungen) zu legen. (TZ 7)

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; ASFINAG Service GmbH

- (19) Auf Basis der in der Betriebsphase vorliegenden Verkehrsdaten sollten (z.B. im Anschluss an zukünftige Nachkontrollen) auch die ursprünglichen Wirtschaftlichkeitsberechnungen der entsprechenden Projekte mit den jeweils aktuellen Ist-Werten ex-post evaluiert werden, um die Entscheidungsgrundlagen für künftige Investitionsprojekte zu verbessern. (TZ 8)
- (20) Der Exekutive wären entsprechende Detailergebnisse über die Geschwindigkeitsmessungen auf der S 1 Süd zur Verfügung zu stellen. (TZ 14)

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; Land Niederösterreich; ASFINAG Service GmbH

- (21) Unter Beachtung von Kosten-Nutzen-Überlegungen wäre die Einrichtung wirksamer technischer Kontrollmaßnahmen auf der S 1 Süd – wie bspw. einer Section Control – in Erwägung zu ziehen, sofern eine verstärkte Überwachung der Einhaltung der höchstzulässigen Geschwindigkeit keine dauerhafte Wirkung auf der gesamten Strecke der S 1 Süd zeigt. (TZ 14)

Land Niederösterreich

- (22) Vorbehaltlich einer Änderung des UVP-G 2000 gemäß der Empfehlung in TZ 20 wären die noch offenen Nachkontrollen der Projekte B 15 Mannersdorfer Straße (Umfahrung Himberg) sowie B 1 Wiener Straße (Umfahrung Ennsdorf – Enns – Asten) – in diesem Fall im Zusammenwirken mit dem Land Oberösterreich – zu initiieren. (TZ 3)
- (23) Im Zuge der Stellungnahmen zur Nachkontrolle wäre das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vollständig und systematisch über die Einhaltung der wasser- bzw. forstrechtlich vorgeschriebenen Auflagen zu informieren. (TZ 12, TZ 16)
- (24) Die Exekutive wäre über die Resultate der Geschwindigkeitsmessungen und der Erhebung des Anteils nicht lärmarmen schwerer Lkw in der Nacht auf der S 1 Süd in Kenntnis zu setzen; gegebenenfalls wären ihr entsprechende Überwachungsaufträge zu erteilen. (TZ 14)

ASFINAG Bau Management GmbH; ASFINAG Service GmbH

- (25) Der eingeschlagene Weg zur Bescheidauflagenverwaltung wäre für die noch nicht erfassten Rechtsbereiche zügig fortzusetzen; den Erhebungs- und Berichtspflichten wäre vollständig und fristgerecht nachzukommen. (TZ 10)
- (26) In Monitoring-Berichten wären allfällige bereits getroffene Maßnahmen zur Behebung festgestellter Mängel zu berücksichtigen, damit den zuständigen Behörden vollständige Grundlagen zur Beurteilung der Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung stehen. (TZ 13)

ASFINAG Bau Management GmbH

- (27) Angebote für objektseitige Lärmschutzmaßnahmen, die an Eigentümerinnen und Eigentümer von Wohnobjekten gerichtet werden, sowie deren Zustimmungen oder Ablehnungen wären zu dokumentieren. (TZ 14)
- (28) Die Umsetzung des Leitfadens für Ausgleichsmaßnahmen (bzw. dessen vorgesehener Aktualisierung) wäre gemeinsam mit der ASFINAG Service GmbH insbesondere in Bezug auf die Betriebsphase voranzutreiben, um die Funktionsfähigkeit der Ausgleichsflächen und –maßnahmen langfristig zu gewährleisten. (TZ 17)

ASFINAG Service GmbH

- (29) Bei extern Beauftragten wäre eine schriftliche Dokumentation von Kontrollen der ökologischen Ausgleichsflächen und –maßnahmen einzufordern; allfällige Adaptierungen von Pflege- und Instandhaltungsmaßnahmen wären auch im jeweiligen Betriebshandbuch nachzuführen. Aktuelle Anleitungen für die zuständigen Autobahnmeistereien sollten – personen- und bereichsübergreifend – sicherstellen, dass die jeweiligen Entwicklungsziele ökologischer Ausgleichsmaßnahmen langfristig erreicht werden. (TZ 17)

Land Niederösterreich; Stadt Wien

- (30) Es wären Termine zur Vorlage von wasserrechtlich vorgeschriebenen bzw. in Einreichprojekten enthaltenen Beweissicherungen festzulegen. (TZ 12, TZ 13)
- (31) Durch entsprechende Aktenführung wäre Vorsorge dafür zu treffen, unterbliebene vorgeschriebene Untersuchungsberichte zeitnah einzumahnen. (TZ 12, TZ 13)

- (32) Es wäre auf eine zeitnahe Vorlage der Begutachtungen von – seitens der ASFINAG Service GmbH übermittelten – Untersuchungsberichten bzw. Kontrollen durch Amtssachverständige zu achten. (TZ 12, TZ 16)

Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus; Land Niederösterreich

- (33) Wasserrechtliche Überprüfungen wären zeitnah nach Projektfertigstellung durchzuführen. (TZ 12)

Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus; Umweltbundesamt Gesellschaft mit beschränkter Haftung

- (34) Die Übermittlung bzw. der Erhalt von – insbesondere gesetzlich vorgesehenen – Berichten wäre nachvollziehbar zu dokumentieren. (TZ 4)

Umweltbundesamt Gesellschaft mit beschränkter Haftung

- (35) Berichte über die Ergebnisse der Nachkontrolle wären zeitnah zu veröffentlichen. (TZ 4)

Anhang I

Tabelle A: Überblick über die Entwicklung der Zuständigkeiten im Umweltverträglichkeitsprüfungs-Verfahren bei Bundesstraßen

| Behörde | UVP vor Erlassung einer Trassenverordnung (vor der UVP-G-Novelle 2004 ¹) | UVP und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren (ab der UVP-G-Novelle 2004 bis zur UVP-G-Novelle 2012 ²) | UVP und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren (ab der UVP-G-Novelle 2012 ²) |
|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie | Durchführung der UVP Erlassung der Trassenverordnung Nachkontrolle gemeinsam mit den mitwirkenden Behörden (ab 2002) | Durchführung der UVP und eines teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens (nach bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderliche Genehmigungsbestimmungen, die von einer Bundesministerin bzw. einem Bundesminister zu vollziehen sind) Nachkontrolle gemeinsam mit den mitwirkenden Behörden | Durchführung der UVP und eines teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens (nach vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen) Nachkontrolle gemeinsam mit den mitwirkenden Behörden |
| Landeshauptfrau/ Landeshauptmann | | Durchführung eines teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens (nach den übrigen bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften – mittelbare Bundesverwaltung) | |
| Landesregierung | | | Mitwirkung im UVP-Verfahren Durchführung eines teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens (alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen) |
| Materienbehörden | Mitwirkung im UVP-Verfahren Genehmigung nach den jeweiligen Verwaltungsvorschriften Zuständigkeit zur Vollziehung und Überwachung der Einhaltung der Genehmigungsbescheide ab Genehmigung | Mitwirkung im UVP-Verfahren Genehmigung nach Verwaltungsvorschriften der Länder sowie Vollziehung und Überwachung Zuständigkeit zur Vollziehung und Überwachung der Einhaltung der gemäß UVP-G 2000 erteilten Genehmigungsbescheide mit Verkehrsfreigabe ³ | Mitwirkung im UVP-Verfahren und im teilkonzentrierten Verfahren Zuständigkeit zur Vollziehung und Überwachung der Einhaltung der Genehmigungsbescheide mit Verkehrsfreigabe |

UVP = Umweltverträglichkeitsprüfung

UVP-G = Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz

¹ UVP-G 2000 i.d.F. BGBl. 153/2004

² UVP-G 2000 i.d.F. BGBl. 77/2012

³ ab UVP-G 2000 i.d.F. BGBl. 87/2009

Quellen: UVP-G 2000; RH

Tabelle B: Zeitlicher Ablauf und Dauer der abgeschlossenen Nachkontrollen

| Vorhaben | Verkehrsfreigabe | Einleitung Nachkontrolle | Endbericht Nachkontrolle | Dauer Nachkontrolle |
|---------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|----------------------------|--------------------------|-----------------------------------------|
| ASt. Feldkirchen/Flughafen Graz (A 2) | 17. Dezember 2003 | 23. Dezember 2011 | 11. Dezember 2014 | drei Jahre |
| ASt. Kottlingbrunn (A 2) | 1. Juli 2005 | 2007/ 23. Dezember 2011 | 5. November 2013 | ein Jahr und zehn Monate (seit 2011) |
| ASt. Allhaming (A 1) | 2. September 2005 | 23. Dezember 2011 | 10. November 2015 | drei Jahre und zehn Monate |
| S 1 Süd | 10. Dezember 2004/ 28. April 2006 ¹ / 20. Dezember 2007 | 21. Februar 2011 | 27. März 2013 | zwei Jahre und ein Monat |
| S 5 Kollersdorf – Jettsdorf | 16. Mai 2007 | 21. Mai 2012 | 7. September 2016 | vier Jahre und vier Monate |
| ASt. Weißkirchen Vollausbau (A 25) | 27. Oktober 2007 | 7. November 2012 | 3. November 2016 | vier Jahre |
| S 2 Umfahrung Süßenbrunn | 31. Oktober 2009 | 20. Jänner 2015 | 15. Februar 2017 | zwei Jahre und ein Monat |
| ASt. Traiskirchen (A 2) | 23. November 2009 | 14. November 2014 | 29. August 2016 | ein Jahr und neun Monate |
| durchschnittliche Dauer | | | | rund drei Jahre |

ASt. = Anschlussstelle

A = Autobahn

S = Schnellstraße

¹ Hauptverkehrsfreigabe

Quellen: BMVIT; RH

Anhang II: Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger

Anmerkung: Im Amt befindliche Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger in **Fettdruck**

ASFINAG Bau Management GmbH

Aufsichtsrat

Vorsitz

| | |
|---------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Mag. Andreas J. Lechner | (3. Mai 2005 bis 6. März 2007) ¹ |
| Dipl.–Ing. Alois Schedl | (11. März 2009 bis 13. September 2017) |
| Mag. ^a Karin Zipperer, MBA | (13. September 2017 bis 31. Jänner 2019) ² |

Stellvertretung

| | |
|--------------------------|-------------------------------------|
| Dipl.–Ing. Franz Lückler | (3. Mai 2005 bis 15. Februar 2007) |
| Dr. Klaus Schierhackl | (11. März 2009 bis 31. Jänner 2019) |

Geschäftsführung

| | |
|-------------------------------------|------------------------------------------|
| Dipl.–Ing. Alois Schedl | (26. November 2004 bis 29. Februar 2008) |
| Dipl.–Ing. Gernot Brandtner | (1. März 2008 bis 28. Februar 2018) |
| Dipl.–Ing. Alexander Walcher | (seit 1. März 2008) |
| Dipl.–Ing. Andreas Fromm | (seit 1. März 2018) |

¹ Mit Gesellschafterbeschluss vom 6. März 2007 wurde der Aufsichtsrat aufgelöst und ein Beirat eingerichtet. Mit notariellem Protokoll der außerordentlichen Generalversammlung vom 11. März 2009 wurde der Beirat wieder aufgelöst und die Einrichtung eines Aufsichtsrats beschlossen.

² Vorsitz derzeit unbesetzt

ASFINAG Service GmbH

Aufsichtsrat

Vorsitz

| | |
|---------------------------------------|----------------------------------------|
| Dipl.–Ing. Alois Schedl | (12. April 2010 bis 20. Oktober 2017) |
| Mag. ^a Karin Zipperer, MBA | (20. Oktober 2017 bis 31. Jänner 2019) |
| Mag. Hartwig Hufnagl | (seit 20. Februar 2019) |

Stellvertretung

| | |
|-------------------------------------------|--------------------------------------|
| Dipl.–Ing. Rudolf Gruber ¹ | (3. April 2008 bis 15. Jänner 2010) |
| Dipl.–Ing. Johann Godowitsch | (12. April 2010 bis 21. Juni 2011) |
| Dr. Klaus Schierhackl | (12. April 2010 bis 31. Jänner 2019) |
| Dipl.–Ing. Volker Bidmon | (21. Juni 2011 bis 28. Juni 2012) |
| Dipl.–Ing. Peter Beiglböck | (28. Juni 2012 bis 20. Juni 2013) |
| Dipl.–Ing. Konrad Tinkler | (20. Juni 2013 bis 13. März 2014) |
| Dipl.–Ing. Christian Nagl | (13. März 2014 bis 12. März 2015) |
| Mag. Karl Lautner | (12. März 2015 bis 17. März 2016) |
| Dipl.–Ing. Bernhard Engleder | (17. März 2016 bis 21. Juni 2017) |
| Dipl.–Ing. Wolfgang Heckenast | (21. Juni 2017 bis 14. Juni 2018) |
| Ing. Hannes Köberl | (14. Juni 2018 bis 18. Februar 2019) |
| Mag.^a Gabriele Csoklich | (seit 20. Februar 2019) |
| Dipl.–Ing. Josef Decker | (seit 20. Februar 2019) |

Geschäftsführung

| | |
|------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Mag. Walter Gruber ¹ | (26. November 2004 bis 31. Dezember 2009) |
| Dipl.–Ing. Viktor Geyrhofer ¹ | (1. September 2005 bis 16. November 2009) |
| Dipl.–Ing. Thomas Necker | (1. Jänner 2010 bis 28. Juni 2010) |
| Mag. Rainer Kienreich | (seit 17. November 2009) |
| Dr. Josef Fiala | (seit 28. Juni 2010) |

¹ für die ASFINAG Autobahn Service GmbH Ost (diese wurde am 18. Februar 2010 mit der ASFINAG Autobahn Service GmbH Nord und der ASFINAG Autobahn Service GmbH Süd in die ASFINAG Service GmbH fusioniert)

Umweltbundesamt Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Aufsichtsrat

Vorsitz

Mag. Roland Meier

(seit 2. Dezember 2003)

Stellvertretung

Dr. Thomas Jakl

(seit 2. Dezember 2003)

Geschäftsführung

Mag. Georg Rebernig
Monika Mörth, MAS

(seit 30. Dezember 1999)
(seit 1. Februar 2018)



Rechnungshof
Österreich

Wien, im März 2019

Die Präsidentin:

Dr. Margit Kraker

R
—
H

