

## Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen- Gesellschaft m.b.H.: Planung der A 6 Nordost Autobahn

### Kurzfassung

Auf Initiative der Länder Burgenland und Niederösterreich begannen 1992 die Planungen für eine leistungsfähige Verkehrsverbindung in die Slowakei. Ein klares bundespolitisches Bekenntnis und Zielvorgaben für die Errichtung hochrangiger Straßenverbindungen zu den östlichen Nachbarstaaten waren erst im Generalverkehrsplan 2002 zu erkennen. Durch eine Verbesserung der Planungsabläufe hätten die A 6 Nordost Autobahn bereits Ende 2005 fertig gestellt und Mauteinnahmen von rd. 6 Mill. EUR erwirtschaftet werden können.

Trotz der wachsenden Bedeutung der Verkehrsverbindungen mit den östlichen Nachbarstaaten – spätestens seit dem 1995 erfolgten Beitritt Österreichs zur EU – gelang es lange Zeit nicht, klare Ziele vorzugeben, um die Herstellung wichtiger Verkehrsverbindungen, unter anderem der A 6, voranzutreiben.

Auch die ministerielle Organisation der Verkehrspolitik bis 2000 brachte Verzögerungen mit sich, so dass sich die Planung des Projekts mit rd. zwölf Jahren über einen langen Zeitraum erstreckte. Planungsverzögerungen ergaben sich weiters durch die Ausarbeitung zahlreicher Variantenvorschläge sowie durch häufige Umlanungen.

Bei der Auswahl des rd. 22 km langen Trassenverlaufs der A 6 stellte die Querung der Leitha-Au bei Potzneusiedl/Deutsch Haslau einen besonders sensiblen Bereich dar. Die aus naturräumlicher Sicht optimale Variante wurde aus Gründen der sozialen Akzeptanz verworfen. Im Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung mussten daher für die eingereichte Variante umfangreiche und kostenintensive Auflagen in Kauf genommen werden.

Die Kostenschätzungen erhöhten sich innerhalb kurzer Zeit drastisch.

### Kenndaten zum Projekt A 6 Nordost Autobahn

Länge der Haupttrasse	21,80 km
Querschnitt	zwei Fahrstreifen zu je 3,75 m und ein Sicherheitsstreifen zu 3,75 m je Fahrtrichtung mit baulicher Mitteltrennung (Betonleitwand)
Kronenbreite	30 m einschließlich Mittel- und Seitenstreifen
Brücken und Durchlässe	37
Trassierungsgeschwindigkeit	130 km/h
Flächenverbrauch	Gesamtbeanspruchung Straße: 242 ha ökologische Ausgleichsmaßnahmen: 53 ha
Massenbilanz	Abtrag: 1,40 Mill. m <sup>3</sup> Auftrag: 1,70 Mill. m <sup>3</sup>
Bauzeit	November 2004 bis Ende 2007
Kosten	182 Mill. EUR (Stand November 2004)
betroffene Gemeinden	Land Burgenland: Gemeinden Bruckneudorf, Gattendorf, Kittsee, Pama, Parndorf, Neudorf, Potzneusiedl; Land Niederösterreich: Marktgemeinde Prellenkirchen

### Projektentwicklung

<b>Chronologie</b>	
Dezember 1992	Beauftragung einer Generellen Studie zur Untersuchung der Trassierungsmöglichkeiten im Großraum Wien – Bratislava südlich der Donau; Auftraggeber: Länder Burgenland und Niederösterreich
September 1997	Beauftragung des Vorprojekts; Auftraggeber: Länder Burgenland und Niederösterreich
November 2000	Genehmigung des Vorprojekts durch das BMVIT; Beauftragung des Einreichprojekts; Auftraggeber: Länder Burgenland und Niederösterreich
Jänner 2003	Projektübernahme durch die Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-Gesellschaft m.b.H. (ÖSAG): Verantwortlichkeit für die Planung sowie den Bau bis zur Verkehrsfreigabe; Mitwirkung der Länder Burgenland und Niederösterreich aufgrund von Ziel- und Leistungsvereinbarungen
Juni 2003	Einreichung der Unterlagen des Einreichprojekts einschließlich jener zur Umweltverträglichkeitsprüfung beim BMVIT
März 2004	Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens
April 2004	öffentliche Erörterung
November 2004	Bestimmung des Straßenverlaufes: Trassenverordnung gemäß § 4 des Bundesstraßengesetzes 1971 (BGBl. II Nr. 446/2004)
<b>Beteiligungsverhältnisse der ÖSAG</b>	<u>bis 1. Jänner 2005</u> Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG): 79,9 % Land Steiermark: 15,9 % Land Oberösterreich: 4,1 % Land Wien: 0,1 % <u>ab 1. Jänner 2005</u> neue Konzernstruktur der ASFINAG; Fortführung der Aufgaben der bisherigen ÖSAG in der ASFINAG Bau Management GmbH

## Prüfungsablauf und -gegenstand

1 Der RH überprüfte im März und April 2004 die Gebarung der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-Gesellschaft m.b.H. (ÖSAG) hinsichtlich der Planung der A 6 Nordost Autobahn. Grund dafür war die Aktualität der Verbindung Österreichs mit den Nachbarstaaten und nunmehrigen EU-Mitgliedsländern durch das höchstrangige Straßennetz. Prüfungsthemen waren die Planungsgeschichte, die Projektentwicklung samt dem Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung, die Planungsdauer sowie die Kostenentwicklung.

Zu dem im August 2004 übermittelten Prüfungsergebnis gaben das BMVIT sowie die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) im November 2004 Stellungnahmen ab. Die Stellungnahmen der Länder Niederösterreich und Burgenland langten im Dezember 2004 bzw. Jänner 2005 ein. Die Bundeshauptstadt Wien sowie die Länder Oberösterreich und Steiermark verzichteten auf eine Stellungnahme. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im Jänner 2005.

## Projektgeschichte und Planungsvorgaben

### Rahmenbedingungen

2 Infolge der Ostöffnung im Jahr 1989, dem Beitritt Österreichs zur EU 1995 und den Beitrittsansuchen der östlichen Nachbarstaaten war mit einer Zunahme des Personen- und Güterverkehrs auf der Straße zu rechnen. Die slowakische Autobahn D 61 wurde bereits am 1. Juli 1999 bis zur Staatsgrenze bei Kittsee fertig gestellt.

In Österreich waren die Kompetenzen für Infrastrukturplanungen bis zu Beginn des Jahres 2000 auf zwei Ministerien aufgeteilt: während das damalige BMWV für die Verkehrspolitik und die Schieneninfrastruktur zuständig war, lag die Verantwortung für den Ausbau der Straßeninfrastruktur beim damaligen BMwA.

### Vorgaben des Bundes

3 (1) Im Jahr 1991 veröffentlichte das damalige BMWV das Österreichische Gesamtverkehrskonzept als Basis für verkehrspolitische Entscheidungen sowie als verkehrsträgerübergreifendes Planungsinstrument. Dieses verfolgte die Ziele der Vermeidung des unnötigen Verkehrs, der Verlagerung des Verkehrs auf umweltschonende Verkehrsträger (Schiene, Wasserstraße) sowie der verträglichen Gestaltung des Verkehrs. Geplant war, diese Vorgaben im Rahmen eines Bundesverkehrswegeplans räumlich zu konkretisieren und Prioritäten für den Ausbau bzw. die Neugestaltung der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur festzulegen.

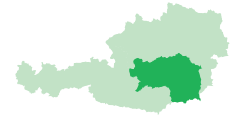
Das damalige BMWV begann 1993 mit den Arbeiten am Bundesverkehrswegeplan, führte ihn jedoch nur teilweise zum Abschluss. Im Jahr 1998 wurde der Masterplan, der das Kernstück bildete, vorgelegt. Darin wurde die Entwicklung des hochrangigen Eisenbahn- und Straßennetzes bis 2015 auf der Grundlage einer volkswirtschaftlichen Optimierung festgelegt. Nach Jahren intensiver Investitionstätigkeit auf der Straße bestand ein Nachholbedarf auf der Schiene; das Straßennetz sollte nur behutsam ergänzt werden. Der Masterplan – Straße definierte das Netz und den Ausbaugrad; konkrete Projekte sowie eine Prioritätenreihung waren darin nicht enthalten.

(2) Im selben Jahr begann das damalige BMwA mit den Arbeiten an einer „Studie über die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich“, die 1999 abgeschlossen wurden. Ausgehend von der Feststellung, dass der Wirtschaftsstandort Österreich nicht ausreichend mit den benachbarten Wirtschaftsräumen im Norden und Osten verbunden war, sollte das österreichische Straßennetz an die europäischen Anforderungen angepasst werden.

Als Ergebnis der funktionellen Bewertung des Bundesstraßennetzes wurden ein höchstrangiges Straßennetz (Typ I) und ein hochrangiges Straßennetz (Typ II) definiert. Alle übrigen Bundesstraßen wurden als Typ III eingestuft. In Ergänzung zu dem bereits bestehenden TEN-Netz\* (Typ I-Straßen) enthielt der Netzvorschlag noch weitere TEN-würdige Streckenabschnitte, unter anderem auch die Spange Kittsee (B 50) – Richtung Bratislava.

\* TEN: Trans-European Network (Transeuropäische Verkehrsnetze)

(3) Nach Vorlage der Berichte zum Bundesverkehrswegeplan sowie zur Studie über die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich wurden die beiden Ministerien vom Nationalrat beauftragt, die sich aus dem Masterplan und der erwähnten Studie ergebenden weiterführenden Arbeiten gemeinsam vorzunehmen und im Bundesverkehrswegeplan zusammenzuführen. Da jedoch ab Februar 2000 sämtliche verkehrspolitischen Angelegenheiten und die Verantwortung für alle Verkehrsträger im BMVIT zusammengefasst wurden, wurde dieser nicht mehr fertig gestellt.



(4) Der Generalverkehrsplan Österreich 2002 baute inhaltlich auf den vorangegangenen Studien auf und ersetzte diese. Er stellte einen Konsens zwischen dem Bund und den Ländern über dringende und wichtige Vorgaben der Infrastruktur für alle Verkehrsträger, für Strecken und Knoten sowie für den Aus- und Neubau dar. Zu den Zielsetzungen des Generalverkehrsplans Österreich 2002 zählten unter anderem

- die Stärkung des Wirtschaftsstandorts Österreich,
- der effiziente und bedarfsgerechte Ausbau der Netze,
- die Erhöhung der Sicherheit,
- die Sicherstellung der Finanzierung sowie
- die Verkürzung der Planungsabläufe durch die Konzentration von Verfahren und ein straffes Projektmanagement.

Erstmals wurden in einem bundesweiten Konzept klare Ziele, Prioritäten und Fertigstellungshorizonte festgeschrieben sowie Kostenschätzungen durchgeführt. Der Ausbau des Abschnitts Wien – Bratislava im Donaukorridor wurde im Generalverkehrsplan Österreich 2002 vorrangig bewertet.

Ein wichtiges Ergebnis der Arbeit am Generalverkehrsplan Österreich 2002 war auch die Überantwortung der regional bedeutsamen Bundesstraßen an die Länder und die Übertragung des gesamten hochrangigen bemaubaren Straßenverkehrsnetzes an die ASFINAG.

#### Landesplanungen

- 4 Das NÖ Landesverkehrskonzept 1997 mit der Ergänzung und Anpassung 2001 stufte den Ausbau der Spange A 4 – Kittsee – Bratislava als notwendig ein und führte sie als kurzfristige, bereits in Realisierung befindliche Maßnahme mit der Priorität 1a an.

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes Burgenland 1994 wurde die Verbindung Bratislava – Kittsee/Berg – Parndorf als Teil des Transitkorridors von Nord- nach Südosteuropa angeführt und sollte Variantenuntersuchungen unterzogen werden. In der Neuauflage 2002, welche die Herstellung der internationalen und die Verbesserung der nationalen Erreichbarkeit als das wichtigste verkehrspolitische Ziel erachtete, wurde die Spange Kittsee erstmals mit der Bezeichnung A 6 angeführt.

## Projektgeschichte und Planungsvorgaben

Von der Planungsgemeinschaft Ost\* wurde 1997 die Studie „Verkehrsentwicklung in der Ostregion“ erstellt. Die Verkehrsverbindung zwischen Wien und Bratislava wies darin eine besondere Priorität auf, weil in dieser Region die stärkste Dynamik der Verkehrsentwicklung erwartet wurde.

\* Die Planungsgemeinschaft Ost ist eine im Jahr 1978 gegründete, gemeinsame Organisation der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland zur Vorbereitung und Koordinierung raumrelevanter Aktivitäten.

### Europäische Rahmenbedingungen

- 5 Die Verkehrspolitik der EU strebt unter anderem den Aufbau transeuropäischer Verkehrsnetze (TEN) an und stützt sich dabei auf die Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes.\* Die Spange Parndorf – Kittsee wurde 1994 nicht in die Liste von besonders wichtigen Projekten aufgenommen.

\* Dadurch können Mitgliedstaaten Finanzmittel für die Planung und Errichtung von ausgewählten Verkehrsinfrastrukturen in Anspruch nehmen.

Inzwischen wurden die prioritären Vorhaben grundlegend überarbeitet und die neuen TEN-Leitlinien mit der Entscheidung Nr. 884/2004/EG am 29. April 2004 verabschiedet. Die A 6 Nordost Autobahn wurde zwar in das TEN-Straßennetz aufgenommen, zählt jedoch nicht zu den vorrangigen Vorhaben. Mit einem TEN-Zuschuss ist daher nicht zu rechnen.

### Zusammenfassende Beurteilung

- 6 Nachdem der Bundesverkehrswegeplan in den 90er Jahren trotz politischer Willenserklärungen nicht abgeschlossen werden konnte, brachten zuerst die Studie über die Gestaltung des Straßennetzes im Donau-europäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich 1999 und in weiterer Folge der Generalverkehrsplan Österreich 2002 eine Wende in der Verkehrspolitik.

Dies betraf insbesondere das Projekt A 6 Nordost Autobahn. Die Verbindung zu den Nachbarstaaten wurde als bundespolitisches Anliegen formuliert. Positiv wirkte sich die Konzentration der Verantwortung für die Verkehrspolitik in einem Ressort aus.

Nach Ansicht des RH trugen das Fehlen eindeutiger Ziel- und Zeitvorgaben durch den Bund und unter anderem die ursprüngliche Aufteilung der Kompetenzen erheblich zur Verzögerung der Errichtung der Spange Kittsee bei.

## Gesetzliche Grundlagen

7 Das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971, enthielt in seiner ersten Fassung im Verzeichnis 1 „Bundesstraßen A (Bundesautobahnen)“ bereits die damals als Preßburger Autobahn bezeichnete Streckenführung der A 6 von Parndorf (A 4) bis zur Staatsgrenze bei Kittsee. Mit der Novelle 1983 wurde diese Strecke aus dem Verzeichnis herausgenommen. In den Novellen 1986 und 1994 wurde die Verbindung als Bundesstraße (B 50) angeführt, in der Novelle 1999 erfolgte eine Aufteilung in drei Abschnitte.\*

\* B 50a Wolfsthaler Straße von Wolfsthal bis Kittsee, B 307 Parndorfer Straße von der Staatsgrenze bei Kittsee über Kittsee bis Parndorf und B 50 Burgenland Straße von Parndorf bis Hartberg

Durch die Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971 ab 1. April 2002 (Artikel 4 des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes, BGBl. Nr. 50/2002) gelten nur mehr Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen als Bundesstraßen. Gleichzeitig wurde die A 6 Nordost Autobahn, Parndorf (A 4) – Staatsgrenze bei Kittsee, neuerlich in das Verzeichnis der Bundesautobahnen aufgenommen.

Bereits mit Bundesgesetz vom 8. Oktober 1982, BGBl. Nr. 591, war die ASFINAG mit der Finanzierung, der Planung, dem Bau und der Erhaltung der Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) und Bundesstraßen B beauftragt worden.

## Projektorganisation

Projektübernahme durch die ÖSAG

8.1 Vor Erlass des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes am 1. April 2002 waren die Ämter der Landesregierungen im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Planung von Bundesstraßen verantwortlich. Im Burgenland war dies die Abteilung 8 – Straßen-, Maschinen- und Hochbau, in Niederösterreich die Abteilung Autobahnen und Schnellstraßen. Sie beauftragten die Generelle Studie 1995, das Vorprojekt 1999 sowie das Einreichprojekt und koordinierten die erforderlichen Planungsschritte.

Im Sommer 2002 wurde zwischen der ÖSAG und den Ländern Burgenland und Niederösterreich die Übernahme des Projekts durch die ÖSAG im Auftrag der ASFINAG nach Fertigstellung des Einreichprojekts für den Herbst 2002 vereinbart. Aufgrund von Verzögerungen in der Projektabwicklung erfolgte diese erst im Jänner 2003. Danach war die ÖSAG für die weitere Planung und den Bau bis zur Verkehrsfreigabe verantwortlich.

## Projektorganisation

Im Zuge der Umstrukturierung der ASFINAG wurde die ÖSAG in den Konzern eingegliedert. Das Management von Neubauprojekten und damit auch der A 6 Nordost Autobahn wird seit 1. Jänner 2005 von der ASFINAG Bau Management GmbH abgewickelt.

- 8.2** Der RH bewertete die Übernahme durch die ÖSAG trotz guter Kooperation der Länder positiv, weil damit eine Beschleunigung des Planungsverfahrens durch ein straffes, zentralisiertes Projektmanagement, eine laufende Kostenkontrolle und kürzere Entscheidungswege verbunden war.

## Vereinbarungen

- 9.1** Als Grundlage für die neue Projektorganisation sollten ein Ziel- und Leistungsübereinkommen zwischen der ÖSAG und der ASFINAG sowie projektbezogene Ziel- und Leistungsvereinbarungen zwischen der ÖSAG und den Bundesländern Burgenland und Niederösterreich dienen, die im Entwurf vorlagen. Die Länder sollten zur Erbringung verschiedener Leistungen (z.B. Mitarbeit bei der Projekterstellung, bei Grundeinlösen usw.) verpflichtet werden und dafür ein Entgelt von 0,7 % der Nettoherstellungskosten der A 6 erhalten.

Auch die Refundierung der bisherigen Planungsleistungen war Teil dieser Vereinbarung. Obwohl Leistungen bereits erbracht wurden, wurde bisher lediglich das Ziel- und Leistungsübereinkommen zwischen der ASFINAG Bau Management GmbH und der ASFINAG abgeschlossen.

- 9.2** Der RH empfahl, die Verträge zwischen der ASFINAG Bau Management GmbH und den Ländern Burgenland und Niederösterreich so rasch wie möglich abzuschließen.
- 9.3** *Die ASFINAG teilte mit, dass von der Niederösterreichischen Landesregierung eine offizielle Stellungnahme zum Vertragsentwurf noch ausständig sei.*

*Die Niederösterreichische Landesregierung sagte in ihrer Stellungnahme ihr Bemühen um einen raschen Abschluss zu.*

## Projektentwicklung und Verfahren

Generelle Studie 1995 **10** Die Länder Burgenland und Niederösterreich beauftragten im Dezember 1992 eine Generelle Studie zur Untersuchung der Trassierungsmöglichkeiten im Großraum Wien – Bratislava südlich der Donau. Die verstärkten wirtschaftlichen Beziehungen mit den östlichen Nachbarstaaten ließen ein starkes Verkehrswachstum entlang der grenzüberschreitenden Verkehrswege, unter anderem der B 50 und der B 10, erwarten.

Ziele waren unter anderem die Entlastung der Grenzübergänge sowie der Ortskerne von Parndorf, Neudorf, Gattendorf und Kittsee sowie die Bündelung des internationalen Verkehrs. Als Varianten wurden der Ausbau der B 9 (mit Tunnelstrecken in Hainburg und Wolfsthal), der Bau von Ortsumfahrungen entlang der B 50 und der B 10 sowie der Bau einer Verbindungsspanne zwischen Kittsee und der A 4 untersucht.

Ergebnis war, dass der Korridor B, der den Knoten mit der A 4 östlich der bestehenden Leithabrücke vorsah und über die Parndorfer Platte Richtung Potzneusiedl/Deutsch Haslau zur B 50 verlief, aus natur-schutzfachlichen Überlegungen sowie aus Kostengründen weiterverfolgt werden sollte.

Vorprojekt 1999 **11** Auf Basis der gesetzlichen Rahmenbedingungen beauftragten die Länder Burgenland und Niederösterreich im September 1997 das Vorprojekt. Gegenstand der Untersuchungen waren Trassenvarianten im Korridor B. Im Zuge der Trassenfindung wurden vier Varianten ausgearbeitet, einer Wirkungsanalyse für Raum und Umwelt sowie einer Kosten-Wirksamkeitsanalyse unterzogen. Danach wurden die Varianten auf Länder- sowie Gemeindeebene diskutiert und um zwei weitere Varianten ergänzt.

Die aus fachlicher Sicht getroffene Reihung der Varianten (Variante 3 vor Variante 5 und Variante 4) wurde aufgrund der sozialen Präferenz der Gemeinden verändert, so dass dem BMVIT im Jänner 2000 die ursprünglich zweitgereichte Variante als Hauptvariante zur Genehmigung vorgelegt wurde.

Das BMVIT genehmigte im November 2000 das Vorprojekt mit dem Hinweis, im Bereich der Leithaquerung die Variante 3 – sie verlief zwischen der Gemeinde Potzneusiedl und der Wangheimer Schlinge über eine Schmalstelle der Leitha-Au – durchzuführen. Im weiteren Verlauf Richtung A 4 sollte die Variante 5 umgesetzt werden.

## Projektentwicklung und Verfahren

Einreichprojekt 2003 und Umweltverträglichkeitsprüfungsprojekt

**12** Ende 2000 beauftragten die Länder Burgenland und Niederösterreich das Einreichprojekt. Die Einreichung der Unterlagen einschließlich jener zur Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte am 2. Juni 2003 beim BMVIT durch die ÖSAG.

Nach Erstellung eines Umweltverträglichkeitsgutachtens gemäß § 24c des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000, BGBl. Nr. 89/2000, im März 2004 durch Sachverständige der Behörde fand am 15. April 2004 die öffentliche Erörterung statt. Die Trassenverordnung gemäß § 4 des Bundesstraßengesetzes 1971 erging am 25. November 2004 (BGBl. II Nr. 446/2004).

Umplanungen

**13.1** Die Zusammenführung vielfältiger Interessen sowie Verschiebungen der Trasse machten bis zuletzt immer wieder umfangreiche Umplanungen erforderlich. So forderten die Standortgemeinden bzw. die angrenzenden Gemeinden Trassenkorrekturen im Bereich des Windschutzgürtels Neudorf und im Wangheimer Feld. Auch die Abstimmung mit behördlichen Sachverständigen, insbesondere mit jenen aus den Fachbereichen Naturschutz und Wildökologie, zog zahlreiche Projektänderungen nach sich.

Wesentliche Verzögerungen in der Einreichplanung ergaben sich im Zusammenhang mit der Bewilligung von Windkraftanlagen im Gemeindegebiet von Parndorf entlang der Gemeindegrenze zu Neudorf. Hatte die im Vorprojekt geplante Trasse der A 6 die als Grünland mit Sondernutzung Windpark gewidmete Fläche noch gequert, wurde sie im weiteren Planungsverlauf derart verschoben, dass sie nicht mehr auf dieser Widmung zu liegen kam, jedoch weiterhin nahe der Gemeindegrenze verlief.

Die Gemeinde Parndorf bewilligte am 15. Oktober 2001 die Errichtung von sieben Windkraftanlagen mit einer Höhe von 140 m.\* Der Baubeginn wurde am 5. Juli 2002 bei der Gemeinde angezeigt.

\* Masthöhe: 100 m, Rotorradius: 40 m

Erst nach der endgültigen Trassenfestlegung mit allen betroffenen Gemeinden am 15. Mai 2002 und knapp vor Fertigstellung der Projektunterlagen erlangte das Planungsteam Kenntnis von der Errichtung der Windkraftanlagen. Es stellte sich heraus, dass der Abstand zwischen den Windkraftanlagen und der geplanten Trasse der A 6 zu gering war, um die Gefahr des Eiswurfes zu vermeiden und ausreichende Sicherheit für den Verkehr zu gewährleisten.



Die Ermittlung des notwendigen, gesetzlich jedoch nicht geregelten Mindestabstandes, die in der Folge erforderliche Verschiebung der Trasse sowie die dadurch ausgelösten Projektänderungen führten zu einer wesentlichen Verzögerung des Planungsprozesses.

- 13.2** Der RH bemängelte, dass die Gemeinde, welche die Errichtung der Windkraftanlagen bewilligt hatte, das Planungsteam der A 6 nicht darüber informierte, obwohl sie laufend in den Planungsprozess eingebunden war. Darüber hinaus ortete der RH Kommunikationsprobleme zwischen den Abteilungen der Burgenländischen Landesregierung, weil dem am 15. Oktober 2001 erteilten Baubewilligungsbescheid der Gemeinde bereits die luftfahrt- sowie die elektrizitätsrechtliche Genehmigung durch das Land Burgenland vorausgegangen waren.

Durch die interne Weitergabe dieser Informationen hätten spätere Umplanungen des Projekts zum Teil vermieden werden können.

#### Trassensicherung

- 14.1** Das Bundesstraßengesetz 1971 bietet Projektwerbern mit dem § 14 die Möglichkeit, vor Erlassung der Trassenverordnung begleitend zur Einreichung des Vorprojekts das Gelände, das für die spätere Führung der Bundesstraße in Betracht kommt, durch Verordnung zum Bundesstraßenplanungsgebiet erklären zu lassen. In der Folge dürfen in diesen Gebieten keine Neu-, Zu- und Umbauten vorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch abgeändert werden.

Ausnahmen können vom BMVIT erlassen werden, wobei jedoch der Bundesstraßenverwaltung Parteistellung zukommt. Bei der Planung der A 6 stellten die Länder keinen Antrag gemäß § 14 des Bundesstraßengesetzes 1971 zur Sicherung des Geländestreifens für die Trasse. Die ÖSAG strebt diese Verfahren im Rahmen ihrer Projekte zumeist an.

- 14.2** Nach Ansicht des RH wäre jedenfalls die Verordnung des Geländes zum Bundesstraßenplanungsgebiet anzustreben gewesen, weil auf diese Weise die während der Planungsphase der A 6 getroffenen baulichen Maßnahmen Dritter (z.B. Windkraftanlagen) im Umfeld der geplanten Trasse zumindest hätten beeinflusst werden können. Die diesbezügliche Planungspraxis der ÖSAG bewertete der RH positiv und empfahl auch in Hinkunft einen verstärkten Einsatz der Verfahren gemäß § 14 des Bundesstraßengesetzes 1971.

## Projektentwicklung und Verfahren

- 14.3** Laut Stellungnahme der Niederösterreichischen Landesregierung erachte sie das Verfahren zur Sicherung des Bundesstraßenplanungsgebietes als geeignete Maßnahme bei möglichen Gefährdungen oder Erschwernissen des Vorhabens. Sie habe die Empfehlung bereits im Falle der A 5 sowie der S 1 umgesetzt.

*Auch die Burgenländische Landesregierung bewertete die Durchführung von § 14-Verfahren positiv, vertrat jedoch die Ansicht, dass die Windkraftanlagen im Bereich Neuhof (Katastralgemeinde Parndorf) bereits vor einer möglichen § 14-Verordnung baubehördlich genehmigt worden seien.*

- 14.4** Nach Ansicht des RH hätte – trotz Widmung der Flächen für die Standorte der Windkraftanlagen in der Gemeinde Parndorf seit 1997 – durchaus die Möglichkeit bestanden, ein Verfahren gemäß § 14 des Bundesstraßengesetzes 1971 zur Sicherung des Geländestreifens für die Trasse der A 6 anzustreben. Das diesbezügliche Ansuchen hätte von den damaligen Planungsverantwortlichen, den Ländern Niederösterreich und Burgenland, beim BMVIT eingebracht werden müssen.

## Leithaquerung

- 15.1** Die Querung der Leitha–Au stellte eine der sensibelsten Aufgaben der Projektplanung dar.\* Bei der Genehmigung des Vorprojekts wurde die Umsetzung der aus ökologischer Sicht optimalen Variante 3 gefordert.

\* Die Leitha bildet in diesem Bereich die Grenze zwischen den Ländern Burgenland und Niederösterreich.

Auch bei der im Rahmen des Einreichprojekts erstellten Studie „Standortsuche für eine umweltverträgliche Leithaquerung“ erwies sich die Variante 3 als die ökologisch weitaus günstigste. Da diese Trasse jedoch näher als die zweitgerühete Variante 4 an den Ortsgebieten der Gemeinden Potzneusiedl und Deutsch Haslau verlaufen wäre, befürchteten die betroffenen Gemeinden erhöhte Lärmimmissionen.

Aus Gründen der sozialen Akzeptanz und trotz naturschutzfachlicher Vorbehalte der Sachverständigen der Landesregierungen Burgenlands und Niederösterreichs fiel nach intensiven Diskussionen die Entscheidung schließlich auf die Variante 4. Im Einreichprojekt querte diese die Leitha südlich der Wangheimer Schlinge mit einer 410 m langen Brücke.



Entgegen der naturschutzfachlichen Empfehlung, den Flusslauf möglichst im rechten Winkel zu queren, wurde aufgrund technischer Notwendigkeiten eine Schräglage gewählt, so dass sich die Querungsstrecke verlängerte und in den südlich angrenzenden Auwald hineinreichte.

- 15.2** Der RH vermerkte kritisch, dass die Variantenuntersuchung zur Querung der Leitha ausschließlich ökologische Aspekte behandelte, der Auswahl der eingereichten Variante jedoch auch andere Kriterien zugrunde lagen. Die Entscheidungsgründe für die mit stärkeren naturräumlichen Auswirkungen verbundene Variante 4 waren nicht nachvollziehbar.
- 15.3** *Laut Mitteilung der Niederösterreichischen Landesregierung sei nach Abwägung aller Vor- und Nachteile jene Variante gewählt worden, die aus ökologischer Sicht gerade noch umsetzbar erschien, jedoch die Belastungen der angrenzenden bebauten Gebiete auf ein Minimum reduzierte, um eine soziale Akzeptanz durch die betroffene Bevölkerung zu erhalten.*

Forderungen der  
behördlichen  
Sachverständigen

- 16.1** Um die bau- und betriebsbedingten Auswirkungen des Straßenprojekts zu minimieren, wurden bereits bei der Planung des Einreichprojekts Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt. Rund 165 ha waren für landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen und 53 ha für ökologische Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Dennoch forderten die naturschutzfachlichen Sachverständigen weitere umfangreiche Ausgleichsflächen im Ausmaß von rd. 60 ha.

Durch das geplante Vorhaben entstehende Barrierewirkungen für Wildtiere sollten mit Hilfe von zehn Wildquerungshilfen und weiteren, schmäleren Wildkorridoren vermindert werden. Aufgrund der wildökologisch hohen Bedeutung des Raumes erachteten die Sachverständigen aus den Fachbereichen Wildbiologie/Jagdwirtschaft sowie Naturschutz-Ökologie die Verlängerung der Landschaftsbrücke beim Wangheimer Feld über die bestehende B 50 als weitere notwendige Maßnahme. Die Kosten dafür beliefen sich auf rd. 1,3 Mill. EUR.

Zum Schutz der Vogelfauna wurde die Errichtung von 4 m hohen Lärm- und Sichtschutzwänden auf der Leitha-Brücke gefordert.

Umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen erachteten auch die Sachverständigen aus dem Fachbereich „Wasser“ für notwendig, um die Auswirkungen der Querung der Leitha-Au auszugleichen. So war zusätzlich zu den geplanten Maßnahmen eine Fischaufstiegshilfe rd. 2 km flussabwärts der geplanten Brücke beim Gattendorfer Wehr zu errichten.

Der Aufwand (ohne Grundeinlöse) für die unbedingt erforderlichen Maßnahmen wurde mit rd. 5,5 Mill. EUR geschätzt. Unter Berücksichtigung der zusätzlichen Flächen für Ausgleichsmaßnahmen, die sich auf rd. 3 Mill. EUR beliefen, verursachten die im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung vorgeschriebenen Auflagen daher Kosten von rd. 8,5 Mill. EUR.

- 16.2** Der RH anerkannte das Bemühen um eine umweltverträgliche Gestaltung des Straßenbauvorhabens durch Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen. Er kritisierte aber die untergeordnete Bedeutung von ökonomischen Aspekten bei den Forderungen der Sachverständigen. Zur Begrenzung der Kosten infolge von Umweltauflagen sollten auch die Kriterien der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden.

Grundsätzliche  
Rechtsfragen zum  
Genehmigungs-  
verfahren

- 17.1** Gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 hatte der Bund für bestimmte Straßenbauvorhaben gemeinsam mit dem Verfahren zur Erlassung der Trassenverordnung (§ 4 des Bundesstraßengesetzes 1971) eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. In Umsetzung der Umweltverträglichkeitsprüfungs-Richtlinie der EU (Art. 8) waren die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in der Entscheidung zu berücksichtigen.

Nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes können in einer Trassenverordnung jedoch keine Nebenbestimmungen rechtsverbindlich festgesetzt werden. Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung konnten daher nur in jenen Teilbereichen, in denen nach Erlassung der Trassenverordnung noch nachfolgende Genehmigungsverfahren durchzuführen waren, durch Bescheid berücksichtigt werden. Bei Bundesstraßenvorhaben konnte die Behörde in vielen Fachbereichen nur mittels interner Weisungen (so genannter „Dienstabweisungen“) auf die Planung und Ausführung der Projekte einwirken.\*

\* Entsprechend einem Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes ist die ASFINAG aufgrund des Fruchtgenussvertrages mit dem Bund verpflichtet, diesen Dienstabweisungen Folge zu leisten. Die Frage der Durchsetzbarkeit der nur innenwirksamen Weisungen blieb bisher jedoch offen.

Durch die Genehmigung per Verordnung traten sowohl für den Projektwerber als auch für die betroffenen Nachbarn und Parteien Rechtsschutzprobleme auf, weil im Verordnungserlassungsverfahren die Einräumung einer Parteistellung sowie die Inanspruchnahme von Parteirechten ausscheiden.



Mit der Novelle 2004 zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. I Nr. 153/2004, und der Novelle zum Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. I Nr. 154/2004, wurde das Verfahren für Bundesstraßen dahin gehend abgeändert, dass nunmehr eine Genehmigung durch Bescheid erfolgt. Auch eine Verfahrensabstufung zur Durchführung von Grundsatz- und Detailgenehmigungsverfahren wurde im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 vorgenommen.

- 17.2** Der RH befürwortete eine Verfahrensabstufung bei der Genehmigung von Bundesstraßen sowie die Entscheidung in Bescheidform, weil auf diese Weise eine höhere Rechtssicherheit erzielt werden kann. Die von der ASFINAG angestrebte Verfahrensbeschleunigung kann jedoch nach Ansicht des RH nur durch eine ausreichende personelle Ausstattung der zuständigen Abteilung im BMVIT bewältigt werden.
- 17.3** *Laut Stellungnahme der ASFINAG habe sich der Kapazitätsengpass auf Behördenseite beim Projekt A 6 besonders deutlich gezeigt. Die Verordnung nach § 4 des Bundesstraßengesetzes 1971 sei erst rd. sieben Monate nach Durchführung der öffentlichen Erörterung erlassen worden.*

## Planungsdauer

### Zeitvorgaben und Zeitpläne

- 18** Bis zur Phase der Einreichplanung wurden weder durch den Bund noch durch die Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung verbindliche Zeitvorgaben aufgestellt. Erstmals sah der Generalverkehrsplan Österreich 2002 eine Realisierung des Vorhabens im Zeitraum 2002 bis 2011 vor. Durch Konzentration der Genehmigungsverfahren und ein straffes Planungsmanagement sollte unter Berücksichtigung eines Umweltverträglichkeitsprüfungs-Verfahrens 75 Monate (rd. sechs Jahre) nach dem Projektstart mit dem Bau begonnen werden.

### Verzögerungen

- 19.1** Der gesamte Planungsprozess nahm – ausgehend vom Beginn der Generellen Studie 1992 bis zur Einreichung der Trassenverordnung gemäß § 4 des Bundesstraßengesetzes 1971 – rd. zwölf Jahre in Anspruch. Von der Erstellung des Vorprojekts 1997 bis zum geplanten Baubeginn Ende 2004 dauerte es sieben Jahre. In der Abwicklung der einzelnen Projektphasen (Generelles Projekt, Vorprojekt, Einreichprojekt) entstanden immer wieder Verzögerungen und Stillstände im Planungsprozess.

Im Gegensatz dazu optimierte die ÖSAG bei den von ihr abgewickelten Vorhaben die Planungsdauer durch Überschneidung der einzelnen Planungsphasen.

## Planungsdauer

In der Phase des Einreichprojekts ergaben sich im Zusammenhang mit der Genehmigung der Windkraftanlagen in Parndorf wesentliche Verzögerungen. Nach bereits festgelegter Trassierung wurde eine nochmalige tief greifende Umplanung der Trasse in diesem Bereich erforderlich. In der Folge forderten auch andere Standortgemeinden umfangreiche Trassenkorrekturen.

Ebenso verzögerte sich die Abstimmung der Leithaquerung. Der von der Behörde geforderte diesbezügliche Bericht wurde nicht – wie geplant – Ende Juni 2002, sondern erst im Februar 2003 vorgelegt. Sah der Zeitplan des Einreichprojekts eine Planungsdauer von rd. 20 Monaten vor, verlängerte sich diese auf rd. 31 Monate bzw. 2,5 Jahre. Dadurch konnte auch der Genehmigungsantrag mit der Umweltverträglichkeitserklärung nicht – wie geplant – am 5. Juli 2002, sondern erst rd. elf Monate später bei der Behörde eingereicht werden.

- 19.2** Nach Ansicht des RH war die lange Vorplanungsphase wesentlich durch die fehlenden Zeit- und Zielvorgaben seitens des Bundes und der Länder begründet. Neben einem verbindlichen bundesweiten Verkehrskonzept fehlte auch die Sicherung der finanziellen Mittel für das Vorhaben. Eine Planungskontinuität war nicht gegeben.

Der RH erachtete die Planungsdauer für die A 6 Nordost Autobahn als um rd. zwei Jahre zu lang. Ein kontinuierlicher Planungsablauf ohne Unterbrechungen zwischen den einzelnen Planungsphasen hätte eine Beschleunigung um rd. 15 Monate bewirkt; durch Vermeidung der umfangreichen Umplanungen nach bereits erfolgter Trassenabstimmung hätten weitere neun Monate eingespart werden können.

- 19.3** *Laut Mitteilung des BMVIT hätten sich nach der Ostöffnung aufgrund der vorherrschenden Verkehrspolitik nicht nur der Bund, sondern auch die Länder Burgenland und Niederösterreich gegen einen raschen Ausbau der A 6 ausgesprochen. Daher seien die Planungen der A 6 nicht forciert worden. Das damalige BMwA habe in der Studie über die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich die Notwendigkeit einer hochrangigen Straßenverbindung südlich der Donau zwischen Wien und Bratislava zum Ausdruck gebracht.*



*Laut Stellungnahme der Burgenländischen Landesregierung sei einer der Gründe für die lange Dauer der Vorplanung der A 6 der Umstand gewesen, dass dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit einer Bahnverbindung Wien – Bratislava der Vorzug gegeben worden sei. Außerdem sei die Phase der Übergabe der Planungen an die ÖSAG durch Planungspausen bzw. langsamere Weiterplanungen gekennzeichnet gewesen.*

- 19.4 Der RH bestätigte die Aussage des BMVIT dahingehend, dass die beiden Länder zwar die Initiative ergriffen, die Projektphasen jedoch mit erheblichen Zeitabständen und einer insgesamt langen Dauer abgewickelt hatten. Einer nahtlosen Beauftragung der Planungsschritte wäre jedoch nichts entgegengestanden.

Die Feststellung des Landes Burgenland hinsichtlich der Übergabe der Planungen an die ÖSAG konnte der RH nicht bestätigen. Verzögerungen im Planungsablauf entstanden vielmehr durch neuerliche umfangreiche Umplanungen und schwierige Abstimmungsprozesse kurz vor Fertigstellung des Einreichprojekts.

## Mautentgang

- 20 Ausgehend von der Annahme, dass im Falle einer früheren Fertigstellung und Inbetriebnahme der A 6 eine Bemautung\* der Strecke erfolgt wäre, ermittelte der RH den durch die vermeidbare Verzögerung von rd. zwei Jahren verlorenen Mautentgang der ASFINAG.

\* fahrleistungsabhängige Maut für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht

Bei einem Verkehrsaufkommen von werktags rd. 2.800 LKW pro Tag (Verkehrsprognose 2007) und einer durchschnittlichen Kilometer-Maut von 0,21 EUR ergab sich für die rd. 21,8 km lange Strecke der A 6 ein Einnahmentgang\* von rd. 6 Mill. EUR.

\* anteilige Erlöse durch die Autobahnvignette wurden nicht berücksichtigt

## Kosten und Finanzierung

**21.1** Die Generelle Studie 1995 ging von einem zweispurigen Ausbau der B 50 sowie einer Streckenlänge von 14 km aus und gelangte zu Nettokosten von rd. 41,08 Mill. EUR. Hingegen lag der Kostenschätzung des Vorprojekts 1999 mit rd. 74,16 Mill. EUR bereits der vierspurige Ausbau der B 307 mit einer Länge von rd. 20 km zugrunde, enthielt jedoch lediglich den Straßenbau, den Brückenbau sowie die Grundeinlösen.

Der Generalverkehrsplan Österreich 2002 (Jänner 2002), der erstmals von einer Autobahnverbindung ausging, wies Nettokosten von rd. 88,99 Mill. EUR aus, die sich aus den Schätzkosten des Vorprojekts, ergänzt um 20 % Unvorhergesehenes und Preisgleitung, ergaben. Im Oktober 2002 gelangte die ÖSAG im Zuge einer Neuberechnung der Kosten zu einer Summe von 150 Mill. EUR; dies entsprach einer Steigerung um 68,6 %.

Dieser Betrag erhöhte sich kurz darauf auf 157 Mill. EUR infolge von Änderungen bei den Baukosten sowie durch Einbeziehung der Kosten für Planung und Projektmanagement.

Mit dem Vorliegen des Einreichprojekts im April 2003 stieg die Kostenschätzung neuerlich um 11,1 % auf 174,5 Mill. EUR. Diese basierte auf einer Massenermittlung und berücksichtigte erstmals Begleitpflanzungen, Sichtschutzdämme, Leitungsverlegungen sowie die erforderlichen Umlegungen im Bereich der B 50. Gesamt gesehen war im Zeitraum zwischen Jänner 2002 und April 2003 nahezu eine Verdoppelung der Nettokosten (Steigerung um 96,1 %) für die A 6 Nordost Autobahn zu verzeichnen.

Danach lagen die Schätzkosten stabil bei rd. 175 Mill. EUR. Die im Zuge des Umweltverträglichkeitsprüfungs-Verfahrens von Sachverständigen jedenfalls geforderten Maßnahmen werden rd. 8,5 Mill. EUR betragen; diese können durch die in der Kostenplanung enthaltene Position „Unvorhergesehenes“ abgedeckt werden.

Die aktuelle Kostenerhöhung auf rd. 182 Mill. EUR wurde mit dem Anstieg des Stahlpreises und dessen Auswirkungen auf den Brücken- und Straßenbau begründet. Die Finanzierung des Projekts erfolgt durch Mauteinnahmen der ASFINAG.



- 21.2** Der RH beanstandete die zu niedrigen Kostenschätzungen im Vorprojekt sowie im Generalverkehrsplan Österreich 2002. Trotz des geringeren Detaillierungsgrads in der Vorplanungsphase wäre eine umfassendere Berücksichtigung der zu erwartenden Kostenkomponenten zweckmäßig und möglich gewesen. Er bemängelte die Erhöhung der Schätzkosten um nahezu das Doppelte. In Hinkunft sollten Kostenschätzungen schon in frühen Planungsphasen auf eine realitätsnahe Basis gestellt werden.
- 21.3** *Laut Stellungnahme der Burgenländischen Landesregierung hätten die Kostenschätzungen im Generalverkehrsplan Österreich 2002 auf einem einfachen Kilometersatz ohne ausreichende Kenntnis der Sensibilität des Raumes basiert. Im Vorprojekt sei ebenfalls nicht die Notwendigkeit des gesamten Maßnahmenbündels zur Erlangung der Umweltverträglichkeit gesehen worden.*

*Laut Mitteilung der Niederösterreichischen Landesregierung seien erst im Zuge der Erstellung des Einreichprojekts in den Jahren 2000 bis 2002 aufgrund des Detaillierungsgrads und der Diskussion mit Betroffenen wesentliche Details (z.B. längere Abschnitte der Trasse in Tieflage, Grünbrücken, ökologische Ausgleichsmaßnahmen) herausgearbeitet worden; diese hätten zu einer Kostensteigerung geführt.*

- 21.4** Nach Ansicht des RH musste bereits beim Vorprojekt absehbar gewesen sein, dass sowohl die Herstellung einer vierspurigen Bundesstraße als auch einer Autobahn hohe Zusatzkosten für ökologische Ausgleichsmaßnahmen erfordern würde. Mit den Erfahrungen aus dem Bau der A 4 Ost Autobahn wäre eine Grobschätzung der Kostenkomponenten zumutbar gewesen. Die Aussage betreffend die Kostenschätzung des Generalverkehrsplans Österreich 2002 erachtete der RH deshalb als nicht überzeugend.

**Schluss-  
bemerkungen**

22 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

- (1) Die Ziel- und Leistungsvereinbarungen zwischen der ASFINAG Bau Management GmbH und den Ländern Burgenland und Niederösterreich wären so rasch wie möglich abzuschließen.
- (2) Verfahren zur Sicherung von Bundesstraßenplanungsgebieten sollten auch in Hinkunft verstärkt durchgeführt werden.
- (3) Zur Beschleunigung der Genehmigungsverfahren für Bundesstraßen sollte für eine ausreichende personelle Ausstattung der zuständigen Abteilung im BMVIT gesorgt werden.
- (4) Bei der Forderung von Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen durch die Behörde sollten auch die Kriterien der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden.
- (5) Die Schätzung der Projektkosten sollte bereits in frühen Planungsphasen realitätsnah erfolgen.