

# **S 10 Nord Rainbach**

## **Arbeitsgruppe Optimierung Trasse West**

### **11. Arbeitsgruppensitzung**

Gemeindeamt Rainbach  
30.05.2017, 17:00 – 20:00

Moderation: DI Oliver Rathschüler  
Protokoll: Mag. Heike Stadtschreiber

Protokolliert am 30.05.2017

Versand freigegebene Fassung am 23.06.2017

# Agenda

TOP 1	Allgemeines (Lechner)
TOP 2	Straßenplanung – aktueller Stand (Jedenastik)
TOP 3	Verkehrsuntersuchung (Koppelhuber)
TOP 4	Wirkfaktor Lärm (Hirtzy, in Vertretung für Walter)
TOP 5	Schutzgüter UVP (Heinrich und Asböck)
TOP 6	Prüfpunkte (Lechner)

## Anhänge

- Präsentation 11. Arbeitsgruppe (pdf)
- Präsentation Prüfpunkte 11. Arbeitsgruppe (pdf)
- Teilnehmerliste 11. Arbeitsgruppe (pdf)

Anmerkung: Namensnennung erfolgt ohne Titel

Generelle Anmerkung zu den TOP 1-6: Die detaillierten Angaben zu obigen Tagesordnungs-Punkten entnehmen Sie bitte den Präsentationen der ASFINAG und der Fachplaner im Anhang. Alle vorgestellten Inhalte sind in den Präsentationen enthalten.

**Rathschüler** begrüßt die Mitglieder der Arbeitsgruppe (AG) und die Fachplaner der ASFiNAG. Die 11. AG-Sitzung ist zugleich die letzte AG-Sitzung. Das Vorhaben S10 Nord, Einreichprojekt, wird demnächst beim bmvit zur Genehmigung eingereicht werden. Dafür werden die Unterlagen bis zum Sommer 2017 zügig fertiggestellt werden.

**Lechner** berichtet über die Aktivitäten seit der letzten AG und präsentiert Eckdaten zum Projekt wie zB den Grobzeitplan für und den Ablauf Behördenverfahren (Hinweis: der Zeitplan für das UVP-Verfahren wird üblicherweise vom bmvit auf dessen HP veröffentlicht). Darüber hinaus informiert er, dass Besprechungen mit dem bmvit und der Landesumweltanwaltschaft OÖ (OÖ LUA) stattgefunden haben. Morgen findet eine Planausstellung statt, hier können alle Interessierten die derzeit vorliegenden Ergebnisse mit den Fachplanern der ASFiNAG diskutieren, weiters wird eine interaktive Visualisierung der Trasse West zu sehen sein. Voraussichtlich im 1.Quartal 2018, zeitgleich mit der Auflage des Vorhabens bzw. kurz davor, soll eine weitere Planausstellung stattfinden (wird rechtzeitig angekündigt werden).

Die Präsentationen erfolgen lt. TO, sh vorherige Seite, und sind dem Protokoll beigefügt.

## **Fragen & Diskussion**

### **zu Top 2 Straßenplanung - aktueller Stand**

**Die AG** möchte wissen, wie hoch die Dammlage der Trasse im Baulos 2 ist. **Jedenastik** informiert, dass die Trasse maximal 2 m über dem Urgelände verläuft.

**Frage der AG** nach der Länge des Tunnels Vierzehn. Dieser ist rund 907 m lang.

**Frage zur Betriebsumkehr bei km 26,0:** kann die Betriebsumkehr bei km 26,0 auch durch den Individualverkehr (land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge) genutzt werden? **Lechner** bejaht dies, ergänzt, dass die Betriebsumkehr auch als Feuerwehrzufahrt dient, eine Auffahrt auf die S10 jedoch nicht möglich sein wird (Absperrung).

**Röbl M.** hält fest, dass bestimmte Begleitwege va im Bereich 14 so wie sie geplant sind von den Grundbesitzern nicht gewünscht sind. Lechner erinnert in dem Zusammenhang an die Präsentationen in den letzten AG (Wegeführung tw. so gewählt um unzumutbare Steigungen zu vermeiden etc.) und verweist auf die Detailbesprechungen mit den Grundeigentümern.

**Höhe der Lärmschutzwand im Bereich der Grottenthalerbrücke:** **Jedenastik** berichtet, dass die Lärmschutzwand in diesem Bereiche eine Höhe von 4 m und eine Länge von rd. 470 m aufweist.

**Frage der AG** nach den Kosten für den Tunnel Vierzehn. **Jedenastik** gibt an, dass sich diese nach einer ersten Grobkostenschätzung auf rd. 33 Mio. € belaufen. Die Gesamtkosten des Abschnittes betragen rund 195 Mio. €.

**Frage der AG** nach Breite und Höhe der Wildquerungshilfe bei km 25,8? **Jedenastik** führt aus, dass diese rd. 50 m breit und eine lichte Höhe von mindestens 4,70 m aufweisen wird.

**Die AG** hinterfragt das geplante landwirtschaftliche Begleitwegenetzes im Bereich km 24,7. **Jedenastik** gibt an, dass die Kreuzungsbereiche der Überführung des Wirtschaftsweges wie dzt. geplant erforderlich sind, um auch längeren Fahrzeugen (z.B. mit Anhänger) das Queren problemlos zu ermöglichen.

**Die AG** möchte wissen, ob auch alle LKW-Fahrten für die Herstellung der Geländemodellierungen berücksichtigt wurden. **Jedenastik** erklärt, dass alle Fahrten im Baukonzept und in weiterer Folge in den Berechnungen zu Lärm und Luft eingegangen sind. Erdtransporte finden auf der Rohtrasse statt, die Herstellung von Brückenobjekten teilweise über das untergeordnete Straßennetz. Die Bauzeit beträgt in Summe drei Jahre, davon dauern die Erdarbeiten zwei Jahre.

### zu Top 3 Verkehrsuntersuchung EP

**Die AG** erkundigt sich nach dem Schwerverkehrsanteil im PFO 2035. **Koppelhuber** informiert, dass dieser auf der B310 bei Rainbach von derzeit rund 1.990 LKW/24h auf rund 2.460 LKW/24h zunehmen wird. Die Gesamtverkehrsbelastung wird sich von 7.100 auf 16.000 mehr als verdoppeln. Die Prognose 2035 ohne S10 unterstellt, dass die S10 Nord nicht gebaut wird wie auch andere absehbare Entwicklungen zB Bevölkerung, Arbeitsplätze etc. im Einzugsbereich der S10 Nord, die im Verkehrsmodell berücksichtigt werden.

**Die AG** möchte wissen, warum bei Realisierung der S10 eine Verkehrszunahme auf der L1483 Summerauerstraße westlich von Rainbach zu erwarten ist? **Koppelhuber** erläutert, dass durch den Abschnitt S10 Nord und die geplante Anschlussstelle eine Attraktivierung für Baulandausweisungen, insbesondere Betriebsgebiete und Gewerbegebiete, erfolgt. Der dadurch induzierte Verkehr ist in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt.

**Frage der AG nach** den Verkehrszahlen auf der L1483 Summerauerstraße östlich von Rainbach? **Koppelhuber** führt aus, dass diese vom Ortszentrum Rainbach auf etw. 1.100 (Gesamtverkehrsbelastung) in Richtung Lichtenau abnehmen. Detailaussagen werden im EP enthalten sein.

**Die AG** möchte wissen, ob Änderungen zwischen den bisher und den heute präsentierten Verkehrszahlen bestehen? **Koppelhuber** führt aus an, dass geringfügige Unterschiede bestehen, da das Modell betreffend den von der S10 Nord induzierten Verkehr „geschärft“ wurde.

**Frage nach der** Schwankungsbreite des Modells und Hinweis zur verkehrlichen Situation bei der Anschlussstelle Unterweikersdorf in Stoßzeiten: **Koppelhuber** erläutert, dass jedes Modell einer gewissen Schwankungsbreite unterliegt und dass das den Darstellungen zugrunde liegende Verkehrsmodell jedoch ausreichend Sicherheiten beinhaltet. Die Verkehrssituation bei Unterweikersdorf kann nicht kommentiert werden, da die dortige Situation Koppelhuber nicht bekannt und dieser Bereich auch nicht Beurteilungsgegenstand der S10 Nord ist.

### zu Top 4 Wirkfaktor Lärm

**Hirtzy**, in Vertretung von **Walter**, präsentiert den Stand der Lärmuntersuchungen.

**Frage:** Werden die Portalwände im Bereich des Betriebsgebäudes beim Tunnel Vierzehn als Lärmschutzwände ausgeführt? **Hirtzy** gibt an, dass dies aus lärmtechnischer Sicht nicht erforderlich sei, da sich die Trasse hier im Einschnitt befindet. **Die AG** ergänzt, dass in diesem Bereich die Anlage eines Erdwalles gefordert war. **Lechner** führt aus, dass dies lärmtechnisch überprüft wurde, jedoch keine fachliche Notwendigkeit gegeben ist. Darüber hinaus wären für die Errichtung dieses Walles Rodungen erforderlich, die fachlich ebenfalls nicht argumentiert werden können.

**Frage, ob** die Geländemodellierungen in den Lärmberechnungen berücksichtigt sind? **Hirtzy** bejaht dies und ergänzt, dass auch die Lärmschutzwände Grottenthalerbrücke (Wandhöhe 4 m, Länge 470 m) und Kranklau (Wandhöhe 4 m, Länge 410 m) berücksichtigt wurden.

**Zeiml** weist darauf hin, dass in der AG diskutiert wurde, die Grottenthalerbrücke als geschlossene Galerie auszuführen. **Lechner** erinnert, dass in einer der vorherigen AG bereits ausführlich dargestellt wurde, dass eine geschlossene Galerie lärmtechnisch nicht begründbar ist. Auch beträgt die Höhe der Lärmschutzwände in diesem Bereich 4 m.

**Frage**, welche Häuser konkret von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen (Schalldämmflüster und Lärmschutzfenster) betroffen sind? **Hirtzy** gibt an, dass dies Hr. Walter bei der morgigen Planausstellung anhand der Detailpläne erläutern kann / wird.

**Frage** wie Schalldämmflüster funktionieren: **Lechner** erläutert, dass dies Lüftungssysteme sind, die bei geschlossenen Fenstern den aus medizinischer Sicht erforderlichen Luftaustausch im betroffenen Raum gewährleisten. **Hirtzy** ergänzt, dass objektseitige Lärmschutzmaßnahmen den Betroffenen bei

Lärmbelastungen >45 dB (Nacht) gem. den gesetzlichen Vorgaben angeboten werden.

**Die AG** möchte wissen, wann das Thema Lärmschutz für Kerschbaum am Besten wieder bei der Oö Landesregierung angesprochen werden sollte. **Lechner** meint, dass das im August 2017 erfolgen soll.

### zu Top 5 Schutzgüter UVP

**Heinrich** und **Asböck** präsentieren die vorläufigen Beurteilungsergebnisse und das Maßnahmenkonzept zu den „Schutzgütern“ gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz.

#### **Schutzgut Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume**

**Frage** nach dem/den Auftragnehmer(n) für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, denn es besteht der Eindruck, dass Arten bei den Erhebungen übersehen wurden. **Heinrich** gibt an, dass die Erhebungen und Beurteilungen vom Büro RaumUmwelt durchgeführt werden. Die Erhebungen werden entsprechen der Vorgaben gem. Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (sog. RVS) und anderer einschlägiger Vorschriften gemäß Stand der Technik durchgeführt. Es ist nicht notwendig, alle Arten und Lebensräume zu untersuchen, sondern es ist ausreichend, die Erhebungen und Beurteilungen anhand von sog. Indikatoren bzw. wertbestimmenden Arten zu vorzunehmen.

#### **Schutzgut Wasser**

**Frage** nach der Einleitung von Straßenwässern in die Feldaist: **Heinrich** gibt an, dass dort ausschließlich Sommerwässer eingeleitet werden, die Winterwässer werden gesammelt und über einen Kanal zur KA Freistadt geleitet.

**Frage** nach Bearbeitungen im Hinblick auf das Wasserschongebiet? **Jedenastik** erinnert, dass bez. des Wasserschongebiets in einer der letzten AG umfangreich informiert wurde. Fr. Asböck wird auch heute wieder zum Thema Wasser informieren.

**Frage Abdichtungsmaßnahmen** im Bereich der Tunnel zum Schutz des Grundwassers? **Asböck** erläutert den Grundwasserschutz und den Umgang mit den Bergwässern. Bei der morgigen Planausstellung wird der Tunnelplaner für Detailfragen zu ev. erforderlichen Abdichtungen beantworten.

**Frage** Sauberkeit der Straßenabwässer. Seitens der **PW** wird festgehalten, dass prinzipiell zwischen

- 1) Tunnel- / Bergwässern und anderen Wässern in der Bauphase,
- 2) Hangwässern in der Betriebsphase,
- 3) Straßenwässern in der Betriebsphase und hier jeweils zwischen Sommer- und Winterwässern

zu unterscheiden ist. **Lechner** erläutert, dass bei Straßenwässern via Reifenabrieb in den Gewässerschutzanlagen ausgefiltert wird. Die Filterschicht der Gewässerschutzanlagen wird gem. Monitoringvorschriften kontrolliert und bei Bedarf getauscht. **Jedenastik** ergänzt, dass bei Einleitung von Straßenwässern die sehr strengen Bestimmungen des österreichischen Wasserrechtsgesetzes mit seinen Verordnungen einzuhalten sind. Dies wird auch in regelmäßigen Abständen überprüft.

**Stockinger** möchte wissen, ob die im Bereich des Tunnels vierzehn anfallenden, gereinigten Bergwässer dem dortigen Betriebsbaugebiet als Nutzwasser zur Verfügung gestellt werden könnten. Wenn ja, welche Mengen dieser Wässer fallen an? **Jedenastik** gibt an, dass dies grundsätzlich technisch möglich sei, dafür ist jedoch die Abstimmung mit der Maßnahmenplanung des Projekts erforderlich, da das Wasser uU an anderer Stelle gebraucht wird. Dieser Vorschlag wird jedenfalls von der ASFINAG überprüft.

#### **Schutzgut Boden**

**Stockinger** weist – mit Bezug auf das Vorgänger-Baulos – darauf hin, dass ein entsprechendes Hu-

musmanagement Bestandteil der Einreichunterlagen sein muss. **Heinrich** hält fest, dass dies bereits Teil des Baukonzeptes ist. Der Humus wird zum Teil auf den Flächen für Geländemodellierungen zwischengelagert.

### **Maßnahmenkonzept**

**Frage**, in welchem Ausmaß und wo werden Ausgleichsflächen umgesetzt? **Heinrich**: Auf Folie 40 ist ein „Ausgleichsbedarf“ in der Höhe von rd. 27,9 ha (Stand Mai 2017) angegeben. Wo diese Maßnahmen konkret umgesetzt werden, ist noch nicht festgelegt, das richtet sich nach fachlichen Kriterien und der Verfügbarkeit von Flächen und ist Aufgabe der Grundeinlöse. **Heinrich** ersucht, die ASFiNAG jedenfalls zu kontaktieren, wenn jemand Flächen zur Verfügung stellen kann / möchte und ergänzt, dass zB für eine an die ökologischen Erfordernissen angepasste Bewirtschaftung Entschädigungs- oder Entgeltzahlungen geleistet werden.

**Frage der AG**, wieso der Ausgleichsbedarf für Waldflächen – Biotopverlust ca. 11,6 ha und Ausgleichsbedarf ca. 17,0 ha – deutlich höher als der eigentliche Flächenverlust ist? **Heinrich** erläutert, dass teilweise sehr hochwertige Biotope betroffen sind und deshalb von den Experten ein flächenmäßig größerer Ausgleich für die vom Vorhaben betroffenen Waldflächen festgelegt wurde. (Flächenfaktor größer als 1:1) ist.

### **zu Top 6 Prüfpunkte**

**Lechner** fasst anhand der Präsentation die Prüfpunkte aus der Stellungnahme der AG vom 10.03.2016 zusammen und erläutert die nunmehr abschließend eingearbeiteten Umsetzungen bzw. den Standpunkt der ASFiNAG zu den Forderungen der AG.

Am Schluss der AG-Sitzung wird der Film zur Visualisierung der Trasse gezeigt. Dieser Film wird morgen bei der Panausstellung „interaktiv“, dh mit Stopps wo es vom Betrachter gewünscht ist und mit speziellen Perspektiven, gezeigt werden.

### **Abschluss der AG**

**Rathschüler** bedankt sich für die mehr als zwei Jahre intensiver und produktiver Arbeit in der AG. Es ist nicht selbstverständlich, dass, wie von den AG-Mitgliedern geleistet, eine begleitende AG so intensiv, personell derart konstant und zielorientiert am gemeinsamen Thema arbeitet. Die gemeinsame Arbeit war – bei tw sehr kontroversiellen Standpunkten – immer von Respekt und konstruktiven Beiträgen geprägt. Insgesamt hat die AG ein beachtliches Ergebnis erzielt.

**Stockinger** erinnert an die ersten AG-Sitzungen und streicht gleichfalls das gemeinsam Erreichte heraus. Auch betont er die Notwendigkeit des raschen Weiterbaus der S10 bis zur Staatsgrenze zu Tschechien.

**Lechner** bedankt sich namens der ASFiNAG für die konstruktive Zusammenarbeit und hofft, dass der Dialog gut weitergeführt werden wird.