

S 10 Nord Rainbach

Arbeitsgruppe Optimierung Trasse West

4. Arbeitsgruppensitzung

Gemeindeamt Rainbach
25.06.2015, 17:00 – 20:30

Kurzzusammenfassung
verfasst von DI Oliver Rathschüler

Versendet am 08.07.2015

Kurzzusammenfassung

4. Arbeitsgruppensitzung Optimierung S10 Nord

am 25.06.2015

Anm. Die Präsentationen werden der Langfassung des Protokolls beigelegt.

In TOP 1, *Verkehrsuntersuchungen – Ergänzungen* erläutert Koppelhuber die Verkehrssituation und das Thema Anschlussstellen (ASt.) zuerst anhand eines Rückblicks auf die 3. AG, der Darstellung des Bestands ohne Ausbau der S10, und dann anhand 1) des Vollausbaus bis Tschechien, 2) Teilausbau bis nördlich von Rainbach sowie anhand einer Pendler-Analyse. Zur Verkehrssituation ohne S10 (Bestand) wird erläutert, dass dzt. ein hoher Schwerverkehrsanteil (25-30%) durch Rainbach geht. Zum Prognosezeitpunkt 2030 ohne S10 wird es zu einer Verdopplung des Verkehrs kommen.

Aus Sicht der Verkehrsplanung ist eine Halbanchlussstelle (HAST.) Rainbach West die verkehrswirksamste Lösung, da aufgrund der Entlastungswirkung bez. der Verkehrsrelationen Richtung Süden die beste Entlastung des Ortskerns von Rainbach erzielt werden kann. Allerdings wird es auf der Summerauerstraße /Kranklau (Vergleich Prognose 2030 ohne Maßnahmen mit Prognose 2030 mit S10) im Verhältnis zu den anderen Strecken das größte Verkehrsaufkommen geben. Auf der B310 durch Rainbach kommt es zu deutlichen Entlastungen.

Seitens der AG wird bemängelt, dass für die Beurteilung der Anschlussstellen sowohl die in der letzten AG vereinbarten Auswertungen hinsichtlich der Zählstelle Kranklau (Tages- und Wochenganglinien) als auch eine Betrachtung der Variante ASt. Rainbach Nord (ohne ASt. Rainbach West / Kranklau) nicht vorgelegt wurden. Diese werden in der 5. AG nachgereicht.

Diskutiert werden weiters

- die Auswirkungen der österreichischen PKW-Maut, diese ist als „Widerstand“ im Verkehrsmodell berücksichtigt.
- die Veränderungen der Verkehrszahlen ggü. den Darstellungen in der 3. AG. Die Abweichungen resultieren aus der Berücksichtigung bestimmter ad hoc Maßnahmen, die in den Erstanalysen noch nicht abgebildet waren.
- die Herangehensweise bei den Lärmuntersuchungen, mittlerweile ist die Bundesstraßen Lärmschutzimmissionsverordnung in Kraft, die zulässigen Belastungen sind 45 dB in der Nacht und 55 dB am Tag.
- die wirtschaftlichen Konsequenzen auf Rainbach, wenn der Großteil des Verkehrs aus dem Ort abgezogen wird.

In TOP 2, *Erläuterungen zu eingebrachten Anfragen* berichtet Leitner zuerst über die Möglichkeiten bei der Variante „Mitte“, den Tunnel in offener Bauweise zu errichten. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass diese Bauweise technisch möglich ist, jedoch ggü. einer bergmännischen Variante keine Kostenvorteile bringt. In der Bauphase sind massive Belastungen für die Anrainer (emissions- und immissionsseitig) im Ortsgebiet zu erwarten, damit erhöht sich auch das Genehmigungsrisiko deutlich.

Zu den Geländemodellierungen erläutert Leitner, dass diese für konkrete Zwecke z.B. Lärmschutz oder Unterbrechung für Sichtbeziehungen gemacht werden. Der technische Aufbau der Geländemodellierungen ist abhängig von der Nachnutzung, ob diese Fläche z.B. für Landwirtschaft oder für ökologische Zwecke genutzt werden sollen. Die für Geländemodellierungen vorgesehenen Flächen können in der Bauphase u.U. nicht genutzt werden, dafür und auch für allfällige andere Erschwernisse werden Abgeltungen mit den Grundbesitzern vereinbart. Johannes Franz berichtet, dass es im Abschnitt Süd hier große Probleme gegeben hat / gibt (sh. auch Prot. 3. AG).

In TOP3, *Straßenplanung, Optimierung Trasse West* stellt Jedenastik einen ersten Entwurf der Trassenführung vor. Es wurden erste Überlegungen bez. der Linienführung und der Höhenlagen (v.a. für den Bereich Kranklau) der Trasse angestellt. Dieser Entwurf wird in Abstimmung mit den Umweltplanern noch weiter zu optimieren sein.

Erste Optimierungsüberlegungen im Bereich HAST. Kranklau umfassen insgesamt vier Varianten (zwei aus dem Einreichprojekt 2004 und zwei neue). Die Varianten unterscheiden sich lage- und höhenmäßig und mit den gewählten Einbindungen in die Summerauer Straße (Kreisverkehrslösung oder T-Einbindung) sowie durch die Führung der Auffahrtsrampen.

In der Diskussion werden angesprochen:

- wie soll die Trassenführung nordwestlich von Rainbach erfolgen? Diese Planung benötigt noch die Ergebnisse der Umweltuntersuchungen, dann kann hier weiter optimiert werden
- Berücksichtigung des bestehenden Retentionsbeckens
- Optimierung der Grundstücksbeanspruchung / Minimierung Flächenverbrauch – hier wurde auch das Thema der teils massiven Geländeeinschnitte bei den ersten Variantenentwürfen der HAST. Kranklau intensiv diskutiert (geotechnische Machbarkeit, Überdeckung etc.).
- Freizeitnutzungen im Bereich Kranklau – Reitsport
- Landwirtschaftliche Überfahrten

Die Vertreter der AG halten fest, dass sie über die vorgestellten Entwürfe enttäuscht sind. Sie erkennen gegenüber dem im November 2014 vorgestellten Vorhaben noch keine substantiellen Optimierungen. Lechner, ASFINAG weist eine pauschale Negativkritik zurück und ersucht um Verständnis, als jetzt erste Überlegungen, die noch umfangreichen Input anderer Fachgebiete benötigen, vorgestellt wurden.

Nächster AG Termin ist der 23.07.2015, 17:00 Gemeindesaal Rainbach.