

S 10 Nord Rainbach

Arbeitsgruppe Optimierung Trasse West

9. Arbeitsgruppensitzung

Pferdeeisenbahnhof Kerschbaum

07.07.2016, 17:00 – 20:00

Moderation: DI Oliver Rathschüler

Protokoll: DI Theodor Wimmer

Protokolliert am 07.07.2016

Versand freigegebene Fassung am 29.07.2016

Agenda

1	Offene Prüfpunkte aus den letzten Arbeitsgruppen - Sitzungen
2	Aktueller Stand der Planungen
3	Schutz-, Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen: Maßnahmenkonzepte und -vorschläge
4	Nächste Schritte und Ausblick Einreichprojekt / Behördenverfahren
5	Allfälliges (Projektidee Multifunktionsbrücke, Übergabe Unterschriftenliste Lärmschutz Vierzehn)

Anhänge

- Präsentation 9. Arbeitsgruppe (pdf)
- Teilnehmerliste 9 AG (pdf)
- Unterschriftenliste Lärmschutz Vierzehn (pdf)

Anmerkung: Namensnennung erfolgt ohne Titel

Generelle Anmerkung zu den TOP 1-5: Die detaillierten Angaben zu obigen Tagesordnungs-Punkten entnehmen Sie bitte den Präsentation der ASFINAG und der Fachplaner im Anhang. Alle vorgestellten Inhalte sind in den Präsentationen enthalten.

Rathschüler begrüßt die Mitglieder der Arbeitsgruppe (AG) und die anwesenden Fachplaner.

Gast der heutigen Arbeitsgruppensitzung ist Mag. Michael Robeischl (Verein Pro S10), der gemeinsam mit Stöglehner unter TOP 5, Allfälliges, die Projektidee einer multifunktionalen Wegführung über die S10 vorstellen wird. Die AG stimmt zu, dass die Präsentation gehalten wird.

TOP 1 Offene Prüfpunkte aus den letzten Arbeitsgruppen – Sitzungen

Rathschüler erläutert, dass zu TOP 1 eine auch grafisch aufbereitete Zusammenstellung der in der AG abgestimmten Forderungen (die bereits vorgetragen wurden) übermittelt wurde. Da die Unterlage erst kurz vor der AG Sitzung eingetroffen ist, kann auf die dargelegten Aspekte dzt. nicht in der erforderlichen Qualität eingegangen werden. Die behandelten Prüfpunkte entsprechen also dem bei der letzten AG besprochenen Stand. Die in der o.a. Zusammenstellung enthaltenen Punkte werden in der nächsten AG Sitzung behandelt.

Lechner erläutert Punkt für Punkt den Standpunkt der ASFINAG bezüglich der Optimierungsvorschläge der AG. Eine weitere Detaillierung der Planung wird – wie bereits mehrfach dargelegt – im Einreichprojekt erfolgen, die derzeit ausgearbeiteten Lösungen entsprechen den Anforderungen eines Vorprojekts.

Bereich Vierzehn – Nebenweg Bockau

Franz (Vierzehn) regt an, dass die Wegführung so ausgestaltet sein soll, dass die kürzeste Verbindung nach Freistadt gegeben ist. Welche Nutzungsarten werden auf diesem Weg möglich sein?

Jedenastik erklärt, dass die dargestellte Wegführung bei der Bürgerinformations-Veranstaltung positiv aufgenommen wurde. Der Weg kann als Rad- und Wirtschaftsweg genutzt werden.

Reichinger und andere AG-Mitglieder sehen keine Notwendigkeit, diesen Weg als Radweg zu nutzen, da Radfahrer für die Fahrt nach Freistadt eher den Weg über das Thurytal bzw. die Strecke Sonnberg – St. Peter bevorzugen.

Leitner entgegnet, dass bei der Wegführung auch die Stadtgemeinde Freistadt Mitsprache hat.

Stockinger bekräftigt, dass eine Verbindung von Vierzehn sowohl nach Freistadt als auch nach Rainbach gewünscht wird. Allerdings stehen hier noch Verhandlungen mit Grundeigentümer an. Die Nutzung des Weges für Mountainbikes steht nicht im Vordergrund – dafür stehen eigene Wege zur Verfügung.

Leitner erklärt, dass betreffend die (Rad-) Wegführung die Optionen nochmals geprüft und in der nächsten Sitzung diskutiert werden.

TOP 2 Aktueller Stand der Planungen

Anzahl Querungen der S10

Röbl M. bekräftigt die Forderung der AG nach einer zusätzlichen Querung der S10 nahe Rainbach West. Im Bestand gibt es neun Wege die quer zur künftigen Trasse verlaufen. Sollten künftig nur zwei Querungsmöglichkeiten bestehen, wird das für die LW nicht ausreichen. Außerdem ist die von der AG geforderte zweite Querung im Abschnitt Rainbach West im Bestand eine „Hauptverbindung“, ihr künftiger Fortbestand unumgänglich.

Lechner erklärt, dass derzeit Querungen über die S10 im Abstand von ca. 600m geplant sind. Im Vergleich zu anderen Autobahnen/Schnellstraßen wo Querungen alle 1000-1500 m geplant werden, ist das ein eine hohe „Dichte“ an Wegquerungen.

Leitner sieht Handlungsspielraum betreffend die Lage der ersten Querung. Angeregt wird auch, die Kommassierung abzuwarten, da dabei Potenzial für die Optimierung der Wegführung besteht.

Reichinger wirft ein dass in der Verlängerung der Einhausung Rainbach West (Unterflurtrasse) eine große Möglichkeit zur Verbesserung auch der Begleitwege (Trassenquerungen) liegt.

Lechner erläutert, wie auch schon in vorangegangenen AG Sitzungen, dass die Einhausung Rainbach West zum Immissionsschutz wie vorliegend geplant wurde. Aus Sicht der FG Lärm und Luft ist eine Verlängerung (Unterflurtrasse) nicht argumentierbar.

Franz (Vierzehn) hält fest, dass künftige Umwege für landwirtschaftliche Arbeiten massive zusätzliche Kosten verursachen werden.

Röbl M. betont, dass sich die Situation für die Bauern nicht verschlechtern darf und daher betreffend die Trassenquerungen noch Verbesserungen nötig sind.

Überegger sieht in der Breite der Querungen einen entscheidenden Faktor, da damit die Nutzungsmöglichkeiten für landwirtschaftliche- und Freizeitnutzungen bestimmt wird.

Lechner erklärt, dass die Breite der Querung(en) mit 5,5 m (richtungsgebunden) projektiert wurde. Die Querungen der S10 Nord zur Aufrechterhaltung des LW-Wegenetzes werden jedenfalls weiter diskutiert werden.

Umfahrung Summerauer Straße

Frage AG: Warum ist eine Verschwenkung der Summerauer Straße im Bereich Anwesen Blöchl (Adaption in der Planung gegenüber Letztstand) nötig? Kann durch die vorgesehene Geländemodellierung eine Schallreflexion eintreten?

Lechner erläutert, dass diese Anpassung mit dem Amt der OÖ Landesregierung abgestimmt wurde. Damit sollen eine zusätzliche Geschwindigkeitsreduktion und geringere Lärmauswirkungen erreicht werden. Schallreflexionen und damit einhergehend eine Erhöhung der Lärmemissionen aufgrund der Geländemodellierung sind aus fachlicher Sicht auszuschließen.

Stockinger bekräftigt die Forderung, dass durch die Linienführung der Summerauer Straße keine nachteiligen Immissionsauswirkungen für Anrainer entstehen dürfen. Eventuell kann eine erhöhte Wegführung der Geh-/Radwegs hier eine Schutzmöglichkeit darstellen.

Greul sieht vor allem bei der Ausfahrt von seinem Grundstück auf die Summerauer Straße erhöhtes Gefahrenpotenzial.

Lechner sichert zu, diesen Punkt prüfen zu lassen.

Pferdeeisenbahnviadukt – Hörschlager Straße

Reichinger bringt als Reaktion auf die Planung in diesem Abschnitt vor, dass bei der Planung der S10 der optimale Verkehrsfluss für jene Verkehrsteilnehmer, welche auf die Schnellstraße auffahren oder diese verlassen, im Vordergrund steht, während Verkehrsteilnehmer, welche an den Anschlussstellen vorbeifahren, durch verkehrsberuhigende Maßnahmen überdurchschnittlich stark eingebremst werden.

So stellt auch die zu erwartende überdurchschnittlich starke Einbremsung bei den Kreisverkehrsanlagen in der Kranklau und bei der Hörschlager Straße eine Belastung für jene Verkehrsteilnehmer dar, welche diese Stellen täglich mehrmals passieren müssen.

Lechner entgegnet, dass die Verkehrssicherheit im Vordergrund der Planung steht und sich Kreisverkehre zur Förderung der Verkehrssicherheit vielfach bewährt haben.

TOP 3 (Schutz-, Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen: Maßnahmenkonzepte und -vorschläge) & TOP 4 Nächste Schritte und Ausblick Einreichprojekt/Behördenverfahren

Frage (Stöglehner): Wie steil sind die Böschungen der Einhausung?

Antwort (Heinrich): Die in der Folie dargestellte Neigung entspricht der vorgesehenen Böschungsneigung. Auf den angrenzenden Wiesenflächen finden sich streng geschützte Pflanzen (Artenschutz), weshalb die Böschungen der Einhausung Kranklau so steil wie möglich ausgeführt werden müssen,

um die naturschutzfachlich hochwertigen Wiesen nicht zu beeinträchtigen. Der Weg über die Einhausung (Querung) ist normal befahrbar und auch für Pferde ohne weiteres zu benutzen.

Reichinger erkundigt sich nach dem weiteren Projektablauf. Bis wann wird das Vorprojekt abgeschlossen sein? Wann wird das UVP-Genehmigungsverfahren beginnen?

Lechner erklärt, dass das Vorprojekt abgeschlossen ist und am 14.07. der Antrag zur Genehmigung des Vorprojekts beim bmvit eingereicht werden soll. Das UVP-Vorverfahren und damit die Diskussion mit den UVP-Sachverständigen ist (vorerst informell) eingeleitet worden. Die Arbeitsgruppe wird auch während der Arbeiten zum Einreichprojekt fortgesetzt. Informationsveranstaltungen für Grundeigentümer werden gesondert abgehalten. Parallel zur Erstellung des Einreichprojekts läuft das Kommissierungsverfahren. Vorgesehen ist dzt., das Vorhaben zur UVP-Genehmigung beim bmvit im zweiten Quartal 2017 einzureichen.

Das UVP Verfahren wird in zwei Teilen abgeführt, zuerst wird das

- erste teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren beim BM für Verkehr (UVP-Ges.; FG, WRG etc. „Bundesmaterien“), danach das
- zweite teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren beim LH für OÖ (i.w. OÖ NSchG) abgeführt.

Das UVP-Verfahren wird nach dzt. Zeitplan voraussichtlich bis Anfang 2019 dauern. Die Verfahrensdauer hängt auch von möglichen Einsprüchen gegen den Bescheid erster Instanz ab und verlängert sich zumindest um ein Jahr, sofern ein Bescheid-Beschwerdeverfahren beim BVwG zu führen ist. Die Grundeinlöse beginnt mit Vorliegen des Bescheids erster Instanz. Geplanter Baubeginn ist im Jahr 2021 (sh auch Präsentation).

Überegger befürchtet eine „Abschwächung“ von im Vorhaben vorgesehenen (Umwelt-)Maßnahmen durch die UVP-Sachverständigen.

Lechner entgegnet, dass die Erfahrungen seit Einführung der UVP in Österreich zeigen, dass die UVP-Sachverständigen die Maßnahmen der Vorhabenseinreichung nicht reduzieren, sondern faktisch immer zusätzlich Maßnahmen vorschreiben.

Reichinger erkundigt sich, ab welchem Zeitpunkt die Sachverständigen des Landes das Projekt prüfen werden und ob eine Kontaktaufnahme mit den Landes-SV möglich sein wird. In welcher Phase ist es möglich als Betroffener seine Einsprüche kund zu tun?

Lechner erklärt, dass sowohl die Umweltschutzbehörde und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan des Landes OÖ Parteistellung im Verfahren haben. Die Fachdienste des Amtes der oberösterreichischen Landesregierung werden ab Mitte Juli ihre Stellungnahmen zum Vorprojekt abgeben.

Kontakt zu den Landes-SV kann über Frau DI Heide Birngruber (Leiterin der Abt. Raumplanung/Amt der Oberösterreichischen Landesregierung), die dafür zuständig ist, erfolgen. Festzuhalten ist jedoch, dass das Vorhaben von den SV des Landes OÖ in dieser Phase des UVP-Verfahrens das Vorhaben nicht prüfen, sondern „mitwirkend“ ihre Stellungnahme abgeben.

Einsprüche betreffend das Vorhaben können während der öffentlichen Auflage des Vorhabens (je nach Abschluss der Vollständigkeitsprüfung voraussichtlich Ende 2017) abgegeben werden.

Frage AG: Ist es möglich die Aussagen der Fachplaner bei der Planausstellung schriftlich zu bekommen?

Lechner: Der Diskussionsstand zum Zeitpunkt der Planausstellung ist nicht mehr aktuell und dort gemachte Aussagen sind teilweise bereits überholt. Sobald das Vorprojekt beim bmvit eingereicht ist, steht es allen Bürgern, damit auch der Arbeitsgruppe, zur Einsichtnahme auf der Gemeinde zur Verfügung.

Tröls betont seine Bedenken bezüglich eines ausreichenden Schutzes des Wasserschongebietes. Es

muss ein bestmöglicher Schutz der (Trink-)wasserreserven gegeben sein und die nach Freistadt geleitete Wassermenge sollte abgestimmt werden.

Stöglehner bekräftigt die Forderung und wünscht eine Erklärung, wie die Reinigung der Straßenwässer funktioniert.

Lechner erklärt, dass das Wasserschongebiet auch in Zukunft geschützt sein wird. Die Abstimmung mit der Stadtgemeinde Freistadt erfolgt während der Ausarbeitung der Unterlagen für das Schutzgut Wasser. Dabei werden die abgeleiteten Mengen sowie die Funktionsweise und Größe der Becken festgelegt.

Zusätzlich werden noch Bohrungen zur Verdichtung der Informationen für die Erstellung des Grundwassermodells durchgeführt.

Bei der Ableitung von Straßenwässern sind Sommer- und Winterbetrieb zu unterscheiden. Während im Sommer die Ableitung über Vorfluter in der Nähe der GSA erfolgen kann, müssen im Winter die Chlorid-belasteten Straßenwässer (Auftaumittel) gesammelt und in Vorfluter mit ausreichender Wasserführung abgeleitet werden. Dies erfolgt über die Kläranlage Freistadt.

Stand der Technik bei der Dimensionierung der GSA ist, dass auch Starkregenereignisse bis zu einer bestimmten Jährlichkeit von der GSA aufgenommen werden können.

Franz (Vierzehn) betont, dass die Landwirtschaftskammer bei den Planungen zur Wegeföhrung bzw. der Flurbereinigung einzubinden ist.

Lechner erklärt, dass es dazu bereits Gespräche gab und diese fortgeföhrt werden.

Franz (Vierzehn) hinterfragt die Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Vierzehn. Wie werden hier die Anrainer geschützt?

Leitner erklärt, dass hier durch die Geländemodellierung im Anschluss an die Unterflurtrasse ausreichender Lärmschutz gegeben sein wird. Grundsätzlich sind Lärm- und Sichtschutzmaßnahmen durch Geländemodellierungen vergleichsweise „leicht“ herzustellen, da Überschussmassen dafür herangezogen werden können. Lärmschutzwände sind deutlich teurer und sind nur zu rechtfertigen, wenn Lärm-Grenzwerte überschritten werden.

Franz (Vierzehn) fragt ob die Umsetzung der Maßnahmen auf freiwilliger Basis erfolgen wird oder ob Grundstücksbesitzer hier enteignet werden können.

Lechner erläutert, dass zu unterscheiden ist, ob eine Maßnahme für das Projekt unabdingbar ist und nur auf der dafür vorgesehenen Fläche umgesetzt werden kann. Ist das der Fall, dann ist auch eine Enteignung möglich.

Kann eine Maßnahme auch auf einer anderen Fläche umgesetzt werden, ist eine Enteignung nicht möglich. Die ASFiNAG sucht jedenfalls immer das Einvernehmen mit den Grundbesitzern. Enteignungen sind die Ausnahme.

Bei ökologischen Maßnahmen behilft man sich in der Planung meist mit sog. „Pool-Flächen“.

Stockinger fordert mit Verweis auf die Schwierigkeiten bei der S10 Süd eine frühzeitige Abstimmung bezüglich der Bereitstellung potenzieller Ausgleichsflächen

Lechner begrüßt die frühzeitige Befassung mit der Grundbereitstellung für (Ausgleichs-) Maßnahmen und schlägt vor, einen Aufruf zur Bekanntgabe potenzieller Flächen in der Gemeindezeitung zu veröffentlichen. Damit könnte begonnen werden, einen Flächenpool aufzubauen.

Mögliche (Ausgleichs-) Flächen dürfen allerdings keinen hohen ökologischen Wert haben. Ziel ist es, naturschutzfachlich „uninteressante“ Flächen mit (Ausgleichs-) Maßnahmen zu naturschutzfachlich hochwertigen Flächen zu entwickeln.

Stöglehner erkundigt sich nach den Eigentumsverhältnissen bei den künftigen Maßnahmenflächen. Werden alle Flächen abgelöst oder gibt es auch andere Modelle?

Lechner erklärt, dass es verschiedene Möglichkeiten gibt. Die Flächen werden entweder eingelöst, oder es werden Verträge mit den Grundeigentümern geschlossen, in denen Nutzungseinschränkungen oder andere Vereinbarungen getroffen werden. Die Einhaltung der Verträge wird genau überprüft.

Franz (Labach) wünscht, dass mit der Wahl der Ausgleichsflächen möglichst keine landwirtschaftlichen Nutzflächen verloren gehen.

Heinrich betont die Wichtigkeit einer frühen Abstimmung zu diesem Thema. Die Nutzung der beanspruchten Flächen soll optimiert werden und keine Grundeigentümer übermäßig belastet werden. Geeignete Flächen in geringer Distanz zur Trasse sind für (Ausgleichs-) Maßnahmen i.a. besonders gesucht.

Lechner führt zu Waldverbesserungsmaßnahmen und Ersatzaufforstungen aus, dass im Rahmen der Maßnahmenplanung auch die aktuelle Bewaldung des Bezirks geprüft wird. Je nach Bewaldungsgrad (dzt. 17%, dh Unterbewaldung) richtet sich das Erfordernis für Ersatz- und/oder Ausgleichs-Aufforstungen. Aufgrund der bestehenden Unterbewaldung werden für Dauerrodungen Ersatzaufforstungen nötig sein. In welchem Ausmaß, ob 1:1 oder größer kann dzt. noch nicht gesagt werden, das hängt auch von der Beurteilung durch den UVP-SV ab.

Vorgeschlagen wird, eine eigene Sitzung zum Thema (Ausgleichs-) Maßnahmen und Grundbereitstellung abzuhalten.

Greul erkundigt sich nach Entschädigungen für Lärm- und Staubbelastungen während der Bauphase.

Lechner erläutert, dass dafür keine Entschädigungen vorgesehen sind. Die Beschreibung der Bauphase stellt einen wichtigen Teil der Vorhabenseinreichung dar. Auswirkungen der Bauphase auf die Anrainer werden dahingehend beurteilt, ob die geltenden Grenz- und Richtwerte va bez. Lärm- und Luftschadstoffimmissionen eingehalten werden. Ggf. werden vom SV für Humanmedizin im UVP verfahren dann noch weitere Maßnahmen vorgeschrieben, deren Einhaltung im Baugeschehen durch eine dazu bestellte Aufsicht (zB ÖBA) kontrolliert wird.

Lorenz erkundigt sich nach dem Stand der Gespräche mit Tschechien bez. der Weiterführung der S10 in Tschechien?

Lechner berichtet, dass ein Staatsvertrag Ö-CZ über den Punkt, an dem sich die österreichische und die tschechische Trasse der S10 an der Grenze bei Wulowitz treffen, unlängst abgeschlossen wurde.

TOP 5 Allfälliges

Stöglehner und **Robeischl** präsentieren die Projektidee für eine multifunktionale Querung der S10 im Bereich des Viadukts der Pferdeisenbahn.

Robeischl sieht in dem Projekt großes Potenzial zur touristischen Aufwertung der Region, das Ziel ist die Erlangung des europäischen Kulturerbe-Siegels.

Stockinger betont die Unterstützung der Gemeinde für das Projekt und sieht auch für die ASFiNAG positive Aspekte.

Lechner erläutert, dass die Projektidee bereits mehrfach besprochen wurde, aber bisher zu vage war, um sie in der Planung zu berücksichtigen. Um die Idee weiter zu festigen und um sie auch bei der ASFiNAG in den Gremien vorstellen zu können, ist eine vertiefte Ausarbeitung der Projektidee erforderlich (Text & Projektskizzen, Pläne).

Jedenastik regt an die Projektidee hinsichtlich Linienführung, Funktionalität, Mindestbreite der Querung zu definieren, um auch Anknüpfungspunkte zur technischen Planung prüfen zu können.

Röbl M. erklärt, dass die Projektidee auch die Sicherheit bei der Querung der S10 verbessern würde, da die dzt. Lösung zu schmal va für etwaige Freizeitnutzungen ist.

Reichinger betont, dass dieses Projekt für ihn nur in Verbindung mit der angedachten Mehrzweck-

brücke Sinn ergibt. Der aktuelle Planungsvorschlag für diesen Bereich, mit der „Bus-Stop-Schikane“ samt 70km/h Beschränkung auf der Hörschläger Straße, findet keine Zustimmung.

Stockinger gibt auf Nachfrage an, dass bereits diverse Fördermöglichkeiten geprüft wurden. Im Rahmen des (angestrebten) Leader-Projekts werden keine Förderungen für Baulichkeiten vergeben.

Robeischl sagt zu, ehestmöglich ein schriftliches Konzept und Details zu der Projektidee zu liefern.

Lorenz übergibt Lechner eine Unterschriftenliste, in welcher von der ASFINAG ein verbesserter Lärmschutz entlang der S10 für den Ortsteil 14 gefordert wird.

Rathschüler erläutert die geplanten nächsten Schritte. In den nächsten Monaten wird am Einreichprojekt weitergearbeitet, die Ergebnisse dieser Planung werden dann in der nächsten AG-Sitzung, welche für die zweite Hälfte Oktober bzw. Anfang November 2016 geplant ist, präsentiert.