

# **S 10 Nord Rainbach**

## **Arbeitsgruppe Optimierung Trasse West**

### **6. Arbeitsgruppensitzung**

Gemeindeamt Rainbach

15.10.2015, 17:00 – 20:45

Moderation: DI Oliver Rathschüler

Protokoll: DI Oliver Rathschüler

Mitarbeit: Franz-Andreas Keil

Protokolliert am 16.10.2015

Versand Entwurf am 04.11.2015

# Agenda

1	Vorstellung aktueller Stand der Straßenplanung
2	Fachbereich Lärm - weitere Zwischenergebnisse
3	Vorschau Entwässerungskonzept
4	Information zum Baugrunderkundungs- und Beweissicherungsprogramm
5	Allfälliges

## Anhänge

- Anwesenheitsliste 6.AG
- Präsentation (Straßenplanung, Lärmuntersuchung, Hydrogeologie, Baugrunderkundung)
- Querprofil HAST Rainbach West Hochlage
- Querprofil Gas-Connect-Austria
- Laengenschnitte HAST Rainbach West Hochlage
- Lageplan S10 West Hochlage
- Lageplan S10 West Hochlage-Detail HAST Rainbach West
- Lageplan S10 Mitte
- S10 Nord AG 06 20151015 Lärm ergänzt
- S10 Nord Arbeitsgruppe6 20151015\_r1

Anmerkung: Namensnennung erfolgt ohne Titel

Generelle Anmerkung zu den TOP 1-4: Die detaillierten Angaben zu obigen TO-Punkten entnehmen Sie bitte den Präsentation der ASFINAG und der Fachplaner im Anhang. Alle vorgestellten Inhalte sind in den Präsentationen enthalten.

**Lechner** berichtet wie folgt über die seit der letzten Sitzung im Juli erledigten / in Angriff genommenen Arbeiten:

- Abhaltung der Wegenetzbesprechung
- Brunnenbeweissicherung
- Beginn der Bodenerkundungen (Bericht in TOP 4)
- Beauftragung der Visualisierung der Trasse (AN ist Geoconsult)
- Abhaltung eines Workshops zum Thema Oberflächenentwässerung am Montag dieser Woche
- weitere Trassenoptimierungen (va Kranklau)

## 1 Straßenplanung – aktueller Stand

**Jedenastik** stellt den Stand der Straßenplanung, getrennt nach Trasse West und Trasse Mitte (die ebenfalls noch weiter betrachtet wurde) beginnend mit Trasse West bei der ASt Freistadt Nord, vor.

### Fragen & Diskussion

**Stöglehner** erläutert, dass eine Überführung mit Doppelnutzung durch LW-Verkehr und Reiter auch bei einer Verbreiterung um 5 Meter ein Sicherheitsrisiko gerade für unerfahrene Reiter darstellt. Auch sollten Wege über Unterflurtrassen nicht 5 Meter, sondern besser 15-20 Meter von Tunnelportalen entfernt geplant werden.

Ein Risiko, dass Pferde scheuen bestehe nur bei Über-, nicht aber bei Unterführungen.

**Frage (Reichinger):** Es fand eine Besprechung mit einem externen Experten (Professor Brandl) statt. Dieser favorisiert die Variante Mitte (als Tunnel in offener Bauweise) - inwieweit haben die bisherigen Planungen diese Möglichkeit in Betracht gezogen?

**Lechner** erklärt, dass diese Frage bereits in früheren Arbeitsgruppensitzung diskutiert wurde.

**Rathschüler** bittet, diese Frage in TOP 5 – Allfälliges zu behandeln.

**Frage:** Wie funktionieren die Gewässerschutzanlagen (GSA)? Wie erfolgt die Trennung von Sommer- und Winterwässern? GSA und Hochwasserschutz.

**Antwort:** Die GSA sind als sog. Drei-Kammerbecken aufgebaut. Becken 1, ein Betonbecken dient als Absetzbecken für Fest- und Feinstoffe. Becken 2 ist mit einem Humusfilter (organischer Filter; neutralisiert gelöste Schadstoffe wie beispielsweise Schwermetalle) über einer Drainageschicht ausgestattet, das dort abfließende Wasser wird dann (im Winter) im dichten Becken 3 vor der (dosierten) Einleitung in den Vorfluter zurückgehalten.

Die Trennung von Sommer- und Winterwässern erfolgt technisch über einen Schieber.

Die Sommerwässer werden nach Möglichkeit direkt in die angrenzenden Vorfluter geleitet. Für die Winterwässer ist es erforderlich, dass der Vorfluter eine ausreichende Leistungsfähigkeit hat. Je nach Standort der GSA werden die Winterwässer (im S auch über Einbindung des Kanalnetzes Freistadt, im N mit Anlage eines neuen Ableitungskanals) entsprechend gedrosselt in Jaunitz oder Feldaist eingeleitet.

Dort, wo die Trasse im Wasserschongebiet liegt, erfolgt neben der Trennung von Sommer- und Winterstraßenwässern auch eine gesonderte Sammlung von Böschungs- und Hanganschnittwässern in sog. Sperrbecken. Nach der Beckenpassage werden die letztgenannten Wässer direkt in kleine Vorfluter eingeleitet (bei Grottenbachquerung u. Kranklau).

Im Zusammenhang mit Hochwasserschutz kann dzt. noch nicht gesagt werden, auf welche Jährlichkeit eines HW-Ereignisses die GSA ausgelegt sind. Das hängt letztendlich auch von der Beckengröße ab (Südabschnitt S10: Auslegung GSA auf ein 5-jährliches Hochwasserereignis). Jedenastik erläutert in dem Zusammenhang das Prüfprozedere der UVP-Behörde, GSA werden im Zuge des UVP-

Verfahrens durch den zuständigen Sachverständigen genau geprüft.

**Frage:** Wurde es richtig verstanden, dass der Kreisverkehr bei der ASt Kranklau in erster Linie aufgrund geringerer Lärmauswirkungen geplant wird?

**Walter** erläutert, dass die Auswirkungen auf den Lärmpegel ein positiver Nebeneffekt eines Kreisverkehrs, aber nicht der Hauptgrund für dessen Planung sind. Weitere Maßnahmen, um die Lärmimmissionen dort zu verringern, wären Geländemodellierungen und in Folge Bepflanzungen auf entstehenden „Zwickel“-Flächen zwischen den Trassen der S10 und der L1484. Detailliertere Planungen dazu können allerdings erst in Angriff genommen werden, wenn die endgültige Lage der GSA feststeht.

**Rathschüler** hält fest, dass der Wunsch zur Optimierung von „Zwickel“-Flächen ins Protokoll aufgenommen wird.

Die **AG** bekräftigt den Wunsch, die „Zwickel“-Flächen bezüglich ihrer Lage und Nutzung für Lärmschutzmaßnahmen zu optimieren.

**Feststellung:** Überführung Mühlweg ist zu hoch, die muss niedriger ausgeführt werden.

**Frage:** Für betroffene Grundeigentümer gehen viele Flächen entlang der Trasse verloren, sei es durch GSA oder Geländemodellierungen, wodurch die landwirtschaftliche Nutzbarkeit einschränkt wird. Nun werden weitere öffentliche Wege geplant, was zu zusätzlichem Flächenverlusten führt. Sind diese wirklich nötig?

**Jedenastik:** Die Planungen bez. des Begleitwegenetzes sehen vor, die Funktionalität aufrecht zu erhalten und Lücken im Wegenetz zu schließen. Die genau Lage dieser Wege, sowie auch der Lage der GSA und die Form der Geländemodellierungen werden im Dialog mit den Grundeigentümern optimiert werden.

**Lechner** erläutert dazu, dass nach Beendigung der Baumaßnahmen alle Begleitwege in das Eigentum der jeweiligen Gemeinde übergehen und öffentliche Wege sind.

**Forderung der AG:** Es soll mehr Querungsmöglichkeiten geben, da die Landwirte sonst in Zukunft Umwege mit zusätzlichem Zeitaufwand von mehr als einer halben Stunde in Kauf nehmen müssen.

**Jedenastik** erläutert, dass bei Autobahnen in der Regel alle zwei Kilometer eine Querung vorzusehen ist. Im Abschnitt S10 Nord – Rainbach, findet sich (gem. aktueller Planung) alle 1,4 Kilometer eine Querungsmöglichkeit, was über dem Durchschnitt liegt. Allerdings kann man möglicherweise die Lage der Querungen optimieren, auch vor dem Hintergrund dass Überführungen einen Flächenverbrauch von ca. 0,5 ha aufweisen.

**Frage:** Bei der Präsentation am 27.11.2013 wurde von GF Walcher, ASFINAG, die Verlegung der (überregionalen) Gasleitung als machbar bezeichnet. Nun wird eine Verlegung ausgeschlossen, wie kommt es dazu? In direkter Folge bedeutet das, dass die Überführung Mühlweg höher gelegt werden muss und Geländemodellierungen die landwirtschaftliche Nutzung von Flächen einschränken.

**Jedenastik:** Die Umlegung der Gasleitung kostet ca. 1 Mio. Euro, hinzu kämen Kosten für die Eintiefung der Überführung Mühlweg. Das anfallende Material müsste wiederum als Geländemodellierung auf trassennahe Flächen verteilt werden, was uU die landwirtschaftliche Nutzbarkeit weiter einschränken kann.

**Frage:** Aufgrund der Gasleitung ist eine Erhöhung der Trasse um 2 Meter angedacht, um die Pipeline vor Erschütterung zu bewahren. Wie hat man sich diese Erhöhung vorzustellen?

**Jedenastik:** Nicht die Trasse muss um 2 Meter höhergelegt werden, sondern die Auflage über dem Rohrscheitel beträgt ungefähr 2 Meter. Zusätzlich wird die Leitung im Querungsbereich durch eine Betonplatte geschützt werden.

Darüber schließt dann der Norm-Straßenbau der S10 an.

**Rathschüler** schlägt aufgrund der umfangreichen Fragen betreffend GSA, Überführungen, Wegenetz und Geländemodellierungen vor, diese Diskussion außerhalb der AG in Kleingruppen mit den betroffenen Grundeigentümern zu führen.

**Frage:** Wann finden diese Diskussionen statt?

**Lechner** hält fest, dass konkrete Termine vereinbart werden, dzt. aber noch nicht feststehen.

**Frage:** Hat die Absenkung der L1484 Auswirkungen auf den Rainbach?

**Jedenastik** erläutert, dass die Absenkung der L1484 nur im Bereich der Unterführung der S10 erfolgt. Auf den Rainbach hat das keine Auswirkungen, der bleibt erhalten.

**Frage:** Wäre die Errichtung einer Vollanschlussstelle in Kranklau, besonders in Hinblick auf den künftigen Ausbau der Infrastruktur in Tschechien (Autobahn soll 2025 an der Grenze sein), nicht sinnvoller als der aktuell geplante Halbanschluss?

**Lechner** berichtet, dass ein Arbeitskreis betreffend Straßenausbau von Österreich und Tschechien eingerichtet wird, der für die Kommunikation und Abstimmung der jeweiligen Ausbaumaßnahmen zuständig ist. Er bezweifelt jedoch, dass Tschechien den Ausbau so rasch umsetzen wird.

**Frage:** Warum müssen Überführungen geplant werden, wäre eine abschnittsweise Unterflurführung der S10 nicht sinnvoller?

**Antwort (Lechner):** Unterflurtrassen müssen begründet werden, eine erleichterte Querung ist kein ausreichendes Argument.

**Forderung AG:** Die Überführung über die L1484 soll so ausgeführt werden, dass künftig auch die Pferdeisenbahn hier über die S10 geführt werden kann.

**Zillhammer für die AG:** Die in der letzten AG eingebrachte Forderung wird erneuert (sh auch Prot. der 5. AG). V.a. die Forderung die Unterflurtrasse von Kranklau bis zur Querung der L1484 (Länge ca. 1,5 Kilometer) zu führen. Ansonsten würden 20 Grundstücke durchschnitten, der hohe Wert dieses Gebietes als Naherholungsgebiet zerstört etc.

Im Südabschnitt der S10 wurde auf eine parlamentarische Anfrage geantwortet, dass die UFT Walchshof im Abschnitt S10 – Süd, neben dem Lärmschutz auch aufgrund der Verminderung der Auswirkungen (v.a. Zerschneidungswirkung) betreffend Landwirtschaft, Freizeit u. Erholung errichtet worden sei.

**Lechner** stellt in dem Zusammenhang klar, dass die UFT Walchshof vorrangig zum Lärmschutz errichtet wurde. Die angesprochenen weiteren positiven Effekte sind zutreffend. Für die Erweiterung der UFT von der Kranklau bis zur L1484 fehlt aus seiner Sicht das durchschlagende Lärmschutzargument um die Zusatzkosten zu vertreten.

**Reichinger** hält - wie schon in der letzten Sitzung - fest, dass aus seiner Sicht wesentliche Wünsche der Bevölkerung noch immer nicht eingearbeitet sind. Die West-Variante kann nur im Sinne der von der AG (sh o. Zillhammer) erhobenen Forderung optimiert werden. Auch muss die Trasse in der Kranklau auf den tiefstmöglichen Punkt gebracht werden.

**Lechner** betont, dass sehr wohl Optimierungen erfolgt sind, die Trasse wurde abgesenkt und eine Teileinhausung von 170 m ist vorgesehen. Damit wird eine gute und verträgliche Lösung angeboten.

## 2 Fachbereich Lärm - weitere Zwischenergebnisse

Im Anschluss an die Präsentation wird von der AG gewünscht, Lärm-Messungen an folgenden zusätzlichen Standorten zu machen:

- Kranklau 3
- Lerchenfeld 3
- Kerschbaum an Bundesstraße
- Pierauberg

**Frage:** Sind Hochpunkte des Geländes höheren Lärmimmissionen ausgesetzt als Tiefpunkte?

**Walter** bejaht das grundsätzlich und ergänzt, dass die Messpunkte gezielt wie dargestellt ausgewählt wurden, um ein repräsentatives Bild der Ist-Lärmbelastung im Projektgebiet zu erhalten. Der Fokus liege auf den Ortsrändern („lärnexponierteste“ Objekte). Verglichen werden dann die Ist-Belastung (durch die B310) und die zukünftig zu erwartende Belastung (durch die Variante West).

**Frage:** Wann beginnen die Lärmmessungen?

**Antwort Walter:** Sobald die Einverständniserklärungen aller Anrainer vorliegen. Geplant ist, die Messungen noch im Oktober und November durchzuführen. Vorteil dabei ist, dass die meisten landwirtschaftlichen Arbeiten bereits abgeschlossen sind und es somit zu keiner Beeinflussung der Lärmmessungen aufgrund von Schallemissionen von landwirtschaftlichen Arbeiten kommt.

**Frage:** Wie hoch ist die Steigerung der Lärmimmissionen, wenn sich das Verkehrsaufkommen wie prognostiziert um 5% steigert?

**Antwort Walter:** Der Lärm wird dann um ca. 0,2 Dezibel steigen. Die Verkehrszunahme ist bereits im aktuellen Berechnungsmodell berücksichtigt.

**Frage:** Wie kann man sich den Ablauf der 24-Stunden- und der 1-Stunden-Messungen vorstellen?

**Walter** erklärt, dass die Messungen zwischen Montag und Donnerstag durchgeführt werden, um ein repräsentatives Verkehrsaufkommen darzustellen.

Nach dem Aufstellen beginnt das Gerät mit der Aufnahme. Nach Ablauf von 24 Stunden wird das Gerät abgebaut und die Aufnahmen ausgewertet. Als zeitlicher Puffer werden jeweils einige Minuten vor und nach einer vollen Stunde bzw. 24 Stunden mit aufgenommen, die allerdings nicht ausgewertet werden.

Die Messungen erfolgen pro Standort nur einmal und entsprechend dem aktuellen Stand der Technik (Ö-Norm S 5004).

**Frage:** In der Präsentation war von einer Fahrgeschwindigkeit von 130 km/h die Rede, soll das heißen, dass es keine Geschwindigkeitsbegrenzung im Abschnitt S10 – Nord geben wird?

**Lechner** erklärt, dass dies nur eine theoretische Annahme für die Projektierung sei. Im Abschnitt der S10 – Nord soll eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h kommen.

**Frage:** In der Darstellung fehlt die Lärmbetrachtung für den Bereich Grottenthalbrücke. Auch die Lage der GSA könnte hier noch überlegt werden (Sichtbarkeit; vgl. ASt. Freistadt Nord).

**ASFINAG:** Lärmbetrachtung wird in der nächsten Sitzung nachgereicht, Lage der GSA kann optimiert werden.

Die Ergebnisse der Lärm-Messungen werden voraussichtlich in der nächsten Arbeitsgruppensitzung vorgestellt.

### 3 Vorschau Entwässerungskonzept

Zu diesem TOP gab es keine Fragen / fand keine Diskussion statt.

### 4 Information zum Baugrunderkundungs- und Beweissicherungsprogramm

**Frage:** Muss der Grundeigentümer den Baugrunderkundungen zustimmen?

**Lechner** erklärt, dass jedenfalls Entschädigungen für Flurschäden bei Baugrunderkundungen bezahlt werden. Die ASFINAG (und ihre Auftragnehmer) ist/sind bestrebt, immer das Einvernehmen mit den Grundeigentümern herzustellen. Wenn unbedingt erforderlich, können – sollte ein Grundeigentümer den Erkundungen nicht zustimmen – Zwangsrechte erwirkt werden.

Hier ist auch der Planungsstand maßgeblich, zB wenn die genaue Position von Bauwerken planerisch feststeht (beispielsweise Brückenwiderlager), dann muss der Baugrund dort untersucht werden.

### 5 Allfälliges/ Nächster Termin

**Reichinger** berichtet, dass mehrere AG-Mitglieder ein Gespräch mit Professor Brandl geführt haben. Nach dessen Meinung sei die UFT (in offener Bauweise errichtet) der Variante Mitte sehr wohl wirtschaftlich herzustellen. Prof. Brandl habe in Bezug auf Baukosten und Flächenbedarf andere Angaben gemacht, als sie der AG von der ASFINAG mitgeteilt wurden. Reichinger hofft, dass von der ASFINAG wohl korrekte Informationen an die AG weitergegeben wurden.

**Leitner** führt aus, dass die grundsätzliche Machbarkeit einer UFT bei der Variante Mitte nie bestritten wurde. Allerdings liegen die Kosten etwa in Höhe einer bergmännischen Tunnel-Bauweise und die Nachteile in der Bauphase sind wesentlich größer. Auch bezüglich der hydrogeologischen Verhältnisse werden große Nachteile erwartet (breitflächige Entwässerung).

**Lechner** weist den Vorwurf einer Falschinformation in dieser Sache entschieden zurück. Es sei richtig, dass es unter Experten unterschiedliche Meinungen über Vorgehensweisen gibt, aber er bezweifelt, ob sich Professor Brandl ähnlich intensiv in das Thema eingearbeitet hat, wie die Planer der ASFINAG. Deren vertiefte Untersuchungen der UFT Mitte zeigen, dass diese Trasse nicht wirtschaftlich gebaut werden kann, ganz abgesehen von den nachhaltig negativen Auswirkungen v.a. auf die Anwohner in der Bauphase (s.a. Leitner).

Die SV der UVP-Behörde werden im Verfahren auch die UFT der Variante „Mitte“ genau prüfen.

**Reichinger** hält fest, dass er als Laie verunsichert ist, wenn Experten gegensätzliche Meinungen zu ein und demselben Thema vertreten.

**Lechner** fasst die Arbeiten bis zur Sitzung im November und die weiteren Planungsschritte wie folgt zusammen:

- Abschluss Ist-Zustand Ökologie
- weitere Optimierung der Trasse
- weitere Wegenetzbesprechung
- dann Abschluss der Planungsarbeiten und fachliche Bewertung der Varianten West und Mitte
- Feber 2016 AG-Sitzung / Variantenentscheidung
- Ende Feber Anfang März 2016 Planausstellung für die Bevölkerung
- April 2016 Einreichung beim BMVIT

**Zeiml:** Die Variante „Mitte“ soll weiter geplant / optimiert werden. Wieso erfolgt das nicht?

**Lechner** wiederholt, dass diese Variante für eine Ausarbeitung auf UVP-Niveau aus den in den AG-Sitzungen bereits mehrfach genannten Gründen (Baugrundrisiko, Belastungen, Kosten etc.) nicht geeignet ist.

**Greul** berichtet, dass einige Mitglieder der AG sich die Ortsumfahrung (OUF) von Stainach (Stmk., zweiseitige Anbindung des Ortes) und Traunkirchen (einseitige Anbindung des Ortes) angesehen haben. In Stainach funktioniere das Wirtschaftsleben nach wie vor, in Traunkirchen jedoch nicht. Deshalb wird im Namen der Wirtschaft der Anschluss Rainbach-Nord nach wie vor gefordert.

**Lechner** wiederholt dazu (wie bereits mehrfach ausgeführt), dass sich die Frage des Anschlusses Rainbach Nord dann stellen wird, wenn der Abschnitt der S10 bis zur Grenze gebaut werden wird (sh auch Beispiel Gaweinstal an der A5).

**Stockinger:** Wann wird die fachliche Bewertung durch Sachverständige durchgeführt? Wann tagt die Facharbeitsgruppe Oberösterreich, und wann wird es erste Ergebnisse geben?

**Lechner** erklärt, dass die Facharbeitsgruppe noch nicht installiert ist. Er wird bei Knötig nachfragen, wer in der F-AG des Landes vertreten sein wird. Er rechnet damit, dass eine erste Sitzung der F-AG im Jänner 2016 stattfinden wird. Die Ergebnisse der Bewertung der F-AG werden in die Bewertung der ASFINAG einfließen.

**Reichinger** möchte wissen, wie der Vergleich der Lärmausbreitungskarten aussehen würde („alte“ DA des BMVIT und „neue“ BStLärmIV)?

**Walter** erläutert, dass die Lärmkarte gleich aussehen würde, die Interpretation ist allerdings eine andere.

**Rudelstorfer** stellt den Nutzen der Absenkung der Summerauerstraße und der 170m langen Einhausung in Frage.

**Greul** bittet für die nächste Sitzung der AG um einen Bericht der Fachbereiche Natur und Umwelt.

**Rathschüler** verweist auf die oa Vorausschau von Lechner, der Bearbeitungsstand dieser Fachgebiete wird in der AG im November vorgestellt.

Als Termin für die siebente Arbeitsgruppensitzung wird der **26. November 2015, 17:00**, Gemeindeamt Rainbach, festgelegt.

Die detaillierte Tagesordnung wird rechtzeitig vor dem 26.11.2015 versendet.