

S 10 Nord Rainbach

Arbeitsgruppe Optimierung Trasse West

10. Arbeitsgruppensitzung

Gemeindeamt Rainbach
22.11.2016, 17:00 – 20:00

Moderation: DI Oliver Rathschüler
Protokoll: DI Theodor Wimmer

Protokolliert am 23.11.2016

Versand freigegebene Fassung am 20.12.2016

Agenda

TOP 1	Allgemeiner Stand der Planungen (Lechner)
TOP 2	Verkehrsuntersuchung Einreichprojekt (Koppelhuber)
TOP 3	Straßenplanung – aktueller Stand (Jedenastik)
TOP 4	Tunnelplanung – aktueller Stand (Kitzler)
TOP 5	Vertieftes Erkundungskonzept Geologie/Hydrogeologie (Asböck)
TOP 6	Multifunktionsquerung (Jedenastik)
TOP 7	Nächste Schritte (Lechner)

Anhänge

- Präsentation 10. Arbeitsgruppe (pdf)
- Teilnehmerliste 10 Arbeitsgruppe (pdf)

Anmerkung: Namensnennung erfolgt ohne Titel

Generelle Anmerkung zu den TOP 1-7: 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 Fachplaner der ASFiNAG. Das Vorprojekt (VP) wurde mittlerweile beim BMVIT zur Genehmigung eingereicht. Nunmehr wird am Einreichprojekt (EP) gearbeitet. Die Sachverständigen (SV) der UVP-Behörde sind bereits bestellt und schon in das Projekt eingebunden. In der heutigen Arbeitsgruppensitzung werden – va aufgrund der engen Verzahnung der Inhalte – zuerst alle Präsentationen ohne Zwischendiskussion vorgetragen, danach die Themen diskutiert.

Die Präsentation ist dem Protokoll beigelegt, die jeweiligen Referenten sind der TO zu entnehmen (sh vorne).

Diskussion

zu Top 2 Verkehrsuntersuchung EP

Die **AG** hinterfragt die Zahlen der Verkehrsprognose für das EP. Warum ist die Verkehrsbelastung an der Summerauer Straße gegenüber den bisherigen Prognosen des VP gestiegen? Die zusätzlichen Belastungen treffen die Anwohner der Summerauerstraße.

Koppelhuber berichtet, dass der Prognosehorizont auf Anweisung des UVP-SV für Verkehr, DI Fritzer mit 2035 festgelegt wurde. Die Verkehrsprognose beinhaltet den primär und sekundär induzierten Verkehr. Dh in der Prognose sind sowohl der durch die S10 induzierte Verkehr als auch der durch die Bevölkerungsentwicklung, erweiterte und/ oder neue Gewerbegebiete etc. entstehende Verkehr enthalten. Insgesamt ist die Verkehrszunahme auf der Summerauerstraße als für eine Landesstraße eher gering zu beurteilen.

In dem Zusammenhang werden seitens der AG weitere Schutzmaßnahmen (Lärm etc.) gefordert, zB für den nahe gelegenen Kindergarten.

Auch hält die **AG** fest, dass ihrer Meinung nach die Summerauerstraße – neben der künftigen S10 – die meistbelastete Straße in Rainbach sein wird. **Koppelhuber** bejaht das, allerdings werden weite Teile von Rainbach massiv entlastet und er weist darauf hin, dass sich an der Feststellung, dass die HAST. Rainbach West insgesamt die größte verkehrliche Wirkung habe, nichts geändert hat. **Koppelhuber** erläutert auf Nachfrage, dass die auf der Folie „Interpretation der Verkehrsentwicklung“ dargestellte Verkehrsumlagerung keine Aussage über die Dimension dieser Umlagerung beinhaltet, sondern lediglich veranschaulichen soll, dass es so eine Umlagerung gibt.

Von Teilen der **AG** wird angeführt, dass der Weiterbau der S10 im Gemeindegebiet von Rainbach so lange „verzögert“ wurde, dass nun va Kerschbaum von den verkehrlichen Entwicklungen betroffen sein wird. **Lechner** erinnert, dass der Ausbau der S10 Nord aufgrund der Wirtschaftskrise, wo va grenznahe Autobahn-Projekte neu bewertet wurden, nicht in der erhofften Geschwindigkeit weitergeführt werden konnte. Dies lag jedoch nicht im Einflussbereich der ASFiNAG.

Lechner erläutert weiters, dass höhere Verkehrsprognosen für die Bevölkerung insofern positiv sind, als dadurch das Schutzniveau zB für den Immissionschutz höher werde. Lechner hält erneut fest, dass eine ASt. Rainbach Nord dzt kein Thema ist. Die Anbindung der S10 in die B310 im Norden von Rainbach ist jedenfalls so ausgelegt, dass im nächsten Planungsabschnitt alle Möglichkeiten zur Errichtung dieser ASt. gegeben sind.

zu Top 3 Straßenplanung – aktueller Stand

Frage zur Begleitwegführung im Bereich Freistadt Nord: ist dort nun statt einer Überführung eine Unterführung geplant? **Jedenastik** berichtet, dass die Überführung wegen der erforderlichen Haltebuchten, der benötigten Längsneigung und der daraus resultierenden hohen Grundbeanspruchung nicht weiter verfolgt wurde. Von der **AG** wird darauf hingewiesen, dass der Forstweg hier nicht flächensparend geplant wurde (Führung durch den Wald). **Jedenastik** erklärt, dass das Begleitwegenetz

RVS-konform (in der RVS sind die Entwurfsparameter auch für das Begleitwegenetz festgelegt) geplant wurde. Deshalb wurde der Forstweg hier auch durch den Wald geführt. Adaptierungen sind noch möglich.

Die AG möchte wissen, ob eine Zufahrt zu den Tunnelportalen über das Begleitwegenetz möglich ist? **Jedenastik** hält fest, dass das im Süden nicht, im Norden schon möglich ist. **Die AG** fordert weitere Diskussionen über die Ausgestaltung des Begleitwegenetzes.

Thema Radwege: Radwegführung zwischen Rainbach und der Kranklau. Ist hier eine Parallelführung zur S10 angedacht? Wie ist der aktuelle Stand zur Radwegverbindung nach Freistadt?

Jedenastik erklärt, dass eine Parallelführung bis zum Kreisverkehr geplant ist. Den Kreisverkehr passiert man auf einer eigenen Spur, es muss lediglich ein Güterweg gequert werden. Das hat sich als Variante mit dem geringsten Gefährdungspotenzial erwiesen.

Der Radweg nach Freistadt ist noch in Diskussion, ua auch wegen der Wegeführung über ASt. Freistadt Nord und die damit zusammenhängenden, sicherheitstechnischen Aspekte. Hier sind weitere Gespräche erforderlich.

Die AG möchte wissen, inwiefern die von der AG ausgearbeiteten Darstellungen der Freizeitwege in die Planung integriert wurden? **Heinrich** antwortet, dass diese von den Fachplanern für Freizeit/Erholung im Vorprojekt eingearbeitet wurden.

Greul sieht in der Verschwenkung der Summerauer Straße eine Gefahr, da die sichere Ein- und Ausfahrt zu / von seinem Wohnhaus aufgrund schlechter Sichtverhältnisse verhindert werde. Aus welchem Grund wurde die Verschwenkung geplant? **Jedenastik** erläutert, dass die Verschwenkung zum Lärmschutz geplant wurde. Seiner Meinung nach ist ausreichend Sicht gegeben, auch werden keine Bäume, die die Sicht behindern könnten, entlang der Summerauer-Straße gepflanzt.

Frage AG: Kann anhand einer Visualisierung dargestellt werden, wo künftig Sichtbeziehungen von Siedlungsgebieten auf die S10 bestehen werden? **Lechner:** Sichtachsen werden gemeinsam mit der Lärmuntersuchung geprüft / dargestellt und können in der nächsten AG Sitzung präsentiert werden. Hinsichtlich der Geländemodellierungen wird auf die bis Jahresende laufenden Massenermittlungen verwiesen, erst wenn die Massen bekannt sind, kann sinnvoll über die Geländemodellierungen weiter diskutiert werden.

Die AG möchte wissen, welche Vorkehrungen getroffen wurden, sollte die S10 nicht weiter gebaut werden? Dieser Fall müsste im UVP-Bescheid der S10 Süd abgehandelt sein, **Lechner** kann dazu dzt jedoch keine Details nennen, wird dem aber nachgehen. **Stockinger** betont, dass aus Sicht der Gemeinde Rainbach (weitere) Verzögerungen beim Ausbau der S10 untragbar seien. Auch die Verlängerung der S10 nach Tschechien ist ein zentrales Anliegen der Gemeinde und muss mit Hochdruck betrieben werden (sh u).

Die AG möchte wissen, wie mit der Stellungnahme des Ortsteils Kerschbaum zum VP weiter verfahren wird. Darin wurde Auskunft darüber verlangt, ob im UVP-Bescheid (für den Abschnitt Rainbach) darauf eingegangen wird, ob und unter welchen Voraussetzungen die ASFINAG für den Lärmschutz an der verbleibenden B 310 (Bereich Kerschbaum) mitzuwirken hat. Lärmschutzmaßnahmen sind aus Sicht der AG vorzusehen. **Lechner** hält fest, dass die Lärmbetrachtungen ein zentraler Punkt der nächsten AG-Sitzung sind. Die Stellungnahme wird im Verfahren berücksichtigt, gesonderte Antwortschreiben des bmvit an die Verfasser der Stellungnahmen sind seines Wissens nicht vorgesehen.

Frage: Gibt es Neuigkeiten zur Abstimmung mit Tschechien zur Weiterführung der tschechischen Verkehrsachse zur Grenze?

Lechner: Gestern fand eine Besprechung mit den CZ-Kollegen zu diesem Thema statt. Tschechien plant das übergeordnete Verkehrsnetz bis 2022 zur Grenze nach Wulowitz weiterzuführen. Fünf Bauabschnitte, 43 km und Gesamtkosten von 930 Millionen € lassen die Umsetzung allerdings sehr ambitioniert erscheinen. Der tatsächliche Fortschritt muss jährlich neu evaluiert werden, um realistische Aussagen treffen zu können.

zu Top 5 vertieftes Erkundungskonzept Geologie/Hydrogeologie

Franz (Vierzehn) berichtet, dass, trotz gegenteiliger Zusage, der AG bislang die Unterlagen zur Brunnenuntersuchung in Vierzehn nicht übermittelt wurden.

Asböck erläutert, dass es sich beim untersuchten Objekt in Vierzehn um eine Quelle und keinen Brunnen handelt. Aufgrund des (baulichen) Zustands der Quelle war lediglich eine qualitative Untersuchung möglich. **Lechner** bedauert, dass die Unterlagen trotz Anforderungen nicht weiter geleitet wurden, dies werde nachgeholt. Eine quantitative Messung (Feststellung der Schüttungsmenge) erscheint aus fachlicher Sicht in Vierzehn nicht erforderlich, da aufgrund des Beweissicherungsmeßnetzes die entsprechenden Analogieschlüsse gezogen werden können. Direkt nach der heutigen AG wird besprochen werden, wie eine Lösung, die die Befürchtungen von Vierzehn bez. einer baubedingten Grundwasserbeeinflussung berücksichtigt, aussehen kann. (Anm.: Vierzehn ist jedenfalls an das Orts-Wassernetz von Rainbach angeschlossen.)

Die AG betont ihre Sorge bez. des Wasserschongebiets für den Rainbacher Brunnen. Befürchtet wird, dass die Flächenversiegelung umfangreiche Auswirkungen auf das Wasserschongebiet habe. Auch werde der Wasserhaushalt (Hochwässer) der Feldaist beeinflusst. Grünbrücken könnten hier für den Wasserhaushalt / -rückhalt förderlich sein. Auch wolle man wissen, wie groß der Anfall der Tunnelwässer beim Tunnel Vierzehn sei?

Asböck erklärt, dass für etwaige Auswirkungen auf den Grundwasserkörper grundsätzlich die Eingriffstiefe der Einschnitte in den Grundwasserkörper ausschlaggebend ist. Die Einschnitte der S10 greifen in vielen Fällen nur wenig in den Grundwasserkörper ein und haben – wie schon in der Präsentation dargelegt – in diesen Fällen nur geringen Einfluss auf den GW-Körper. Der Bodenwasserhaushalt in der Umgebung der Trasse wird jedoch schon jetzt deutlich durch großflächige Drainagierungen beeinflusst. Aus dem Tunnel Vierzehn fließen maximal 3l/sec ab.

Jedenastik ergänzt, dass auch keine Auswirkungen auf das Hochwasserabfuhrvermögen der Feldaist zu befürchten sind. Straßen- und Hangwässer werden grundsätzlich getrennt gesammelt und abgeführt. Stand der Technik bei der Dimensionierung von Gewässerschutzanlagen (GSA) ist, dass die Niederschlagsmengen bis zu einem 5-jährlichen (Stark-)Regenereignis von der GSA zurückgehalten werden können.

Befürchtungen der **AG** bestehen auch hinsichtlich pH-Wert Veränderungen aufgrund der winterlichen Salzstreuung (Chlorideintrag in den / die Vorfluter). **Jedenastik** erläutert, dass Winter- und Sommerwässer unterschiedlich abgeleitet werden. Im Sommer erfolgt die Ableitung der Straßenwässer zuerst über die GSA (Reinigung) und dann direkt in den Vorfluter. Die Chlorid-belasteten Winterwässer werden ebenfalls über die GSA vorgereingt und dann in die Kläranlage Freistadt abgeleitet, von dort aus gehen sie in den Vorfluter. Für die Chloridaufhöhung im Vorfluter gelten strenge Grenzwerte, deren Einhaltung auch durch die UVP-SV des bmvit strikt kontrolliert wird. pH-Wertveränderungen in dem Zusammenhang sind nicht zu befürchten. Ein umfangreiches Beweissicherungs- und Monitoringprogramm (sowohl für die GSA als auch für die Feldaist) wird gewährleistet, dass weder die Gewässerlebewelt noch der Grundwasserhaushalt beeinträchtigt werden.

zu Top 6 Multifunktionsquerung

Stöglehner möchte wissen, wann zur Planung der Mehrzweckquerung mehr Details verfügbar sein werden? Als Grundeigentümer ist er an einer Ausführung mit geringstmöglichem Bodenverbrauch interessiert. Dabei muss auch geprüft und dargestellt werden, wie man sinnvoll mit dem Viadukt der Pferdeisenbahn umgehen will. **Lechner** erinnert, dass in der letzten AG festgelegt wurde, dass ein detailliertes Konzept von der AG ausgearbeitet wird, welches dann in die Planung der S10 einfließt. Das, was vorgelegt wurde, ist in den heute vorgestellten Entwürfen zur Straßenplanung enthalten. Die technische Planung muss mit Jahresende abgeschlossen sein (um die Maßnahmenplanung starten zu können), daher ist es dringend erforderlich, weitere Ideen zur Mehrzweckquerung so rasch wie möglich zu übermitteln. **Jedenastik** erneuert seine Empfehlung, einen Landschaftsplaner einzubinden, um hier eine optimale Lösung zu erarbeiten. **Stöglehner** betont, dass ein Fokus auf die Ausgestaltung aller Trassenquerungen zu legen sei. Hier dürfen künftig keine Gefahrenstellen (Blend- und Absturzrisiko) entstehen. **Lechner** hält dazu fest, dass das in ausreichendem Maße berücksichtigt ist und die Anzahl der Querungen im Vergleich mit anderen Projekten sehr hoch ist. **Stockinger** sagt

zu, bis 16. Dezember einen erweiterten Vorschlag für die Ausgestaltung der Multifunktionsquerung an die ASFINAG zu übermitteln.

zu Top 7 Nächste Schritte

Die AG möchte wissen, ob die Erhebungen zu Flora/Fauna bereits abgeschlossen sind und ob die Ergebnisse zur Verfügung gestellt werden können. **Heinrich** erläutert, dass die Basiserhebungen 2015 erfolgten, 2016 wurde für ergänzende Kartierungen – wo nötig – genutzt. Die Darstellung des Ist-Zustands ist demnächst abgeschlossen und wird dann der ASFINAG zur Prüfung und Freigabe übermittelt. Danach können die Daten lt. **Lechner** auf Anfrage weitergegeben werden.

Stockinger erinnert, dass die **AG** Prof. Brandl dem bmvit als Sachverständigen vorgeschlagen hatte. Er möchte wissen, ob dieser Vorschlag vom bmvit berücksichtigt wurde. **Lechner** berichtet, dass die UVP-SV bereits bestellt wurden. Die AG kann dazu jedoch Kontakt mit dem internen UVP-Koordinator des bmvit, DI Otmar Raffetseder, aufnehmen.

Die nächste AG-Sitzung wird voraussichtlich Ende März/ Anfang April 2017 wieder an einem Donnerstag stattfinden. Details dazu werden rechtzeitig bekannt gegeben.