

S 10 Nord Rainbach

Arbeitsgruppe Optimierung Trasse West

8. Arbeitsgruppensitzung

Gasthof Maurerwirt

10.03.2016, 17:00 – 19:30

Moderation: DI Oliver Rathschüler

Protokoll: DI Theodor Wimmer

Protokolliert am 14.03.2016

Versand freigegebene Fassung am 27.04.2016

Agenda

1	Allgemeines
2	Prüfpunkte der Arbeitsgruppe
3	Stellungnahme der Arbeitsgruppe - Diskussion
4	Vorstellung der Visualisierung (Trasse West)
5	Nächste Schritte

Anhänge

- Präsentation 8. Arbeitsgruppe (pdf)
- Teilnehmerliste 8 AG (pdf)
- Visualisierung (link)

Anmerkung: Namensnennung erfolgt ohne Titel

Generelle Anmerkung zu den TOP 2-5: 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.

Rathschüler begrüßt die Mitglieder der Arbeitsgruppe (AG) und die anwesenden Fachplaner. Ebenfalls begrüßt wird Frau DI Heide Birngruber (Leiterin der Abt. Raumplanung/Amt der Oberösterreichischen Landesregierung) und in ihrer Funktion Nachfolgerin von Dr. Günter Knötig.

Die AG wird ihr Statement zu den noch erforderlichen Optimierungen im Anschluss an TOP 2 vortragen, danach wird das Statement diskutiert werden.

TOP 1 & 2 : Allgemeines und Prüfpunkte der AG

Lechner erläutert, dass nun die Trassen-Bewertungen für das Vorprojekt vorliegen, welche in der Gesamtschau über alle Beurteilungskriterien die Trasse West (stabil) präferieren. Dabei wird auch die Visualisierung gezeigt, anhand derer es den Bürgern und Betroffenen möglich sein wird, definierte Blickwinkel auf die Trasse abzufragen.

Im Jänner gab es eine Besprechung zur Kommissierung, sie beeinflusst die Wegeföhrung und somit auch die Trassenquerungen, das Thema ist noch nicht ausdiskutiert.

Lechner erläutert Punkt für Punkt (Folien 5 - 32) den Standpunkt der ASFINAG bezüglich der Optimierungsvorschläge der AG. Eine weitere Detaillierung der Planung wird im Einreichprojekt erfolgen, die derzeit ausgearbeiteten Lösungen entsprechen den Anforderungen an ein Vorprojekt. Im Einreichprojekt werden dann zB die Einbindung der Straße in die Landschaft (Bepflanzungen) und andere (Umwelt-)Maßnahmen detailliert dargestellt sein.

Lechner fasst die wichtigsten Ergebnisse der bisherigen, insgesamt sieben Arbeitsgruppensitzungen zusammen:

- Die S10-Trasse wird im Bereich Kranklau abgesenkt
- In der Kranklau wird eine Einhausung umgesetzt werden
- Eine durchgehende „Abschirmkante“ zu den Siedlungsgebieten ist aus Lärm- und Sichtschutzgründen vorgesehen
- Festlegung Halbanschlussstelle Rainbach West / Kranklau
- Abnahme des künftigen Verkehrsaufkommen auf Summerauer Landesstraße
- Im Vergleich zu anderen Projekten - enges Netz an Wegequerungen, tw. mit Überbreite für Zusatznutzungen (Wander- und Reitwege, Loipen)
- Schutz des Grundwassers durch zusätzliche Maßnahmen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit beim Mühlweg / künftige Querung der S10

Walter erläutert die Lärmkarten und das 3D-Modell der Galerie für den Bereich Grottenthal. Die drei Wohnhäuser in der Labacher Straße (Nr. 17-19) sind durch die im Vorprojekt vorgeschlagene Lärmschutzwand ausreichend geschützt, die Lärmbelastung liegt unterhalb des Schwellenwerts (55 dB Tag, 45 dB Nacht). Mit einer Galerie oder Teileinhausung werden nur minimale Verbesserungen erzielt und die damit verbundenen Kosten stehen in keiner Relation zur erzielbaren Wirkung.

TOP 3 : Stellungnahme der Arbeitsgruppe - Diskussion

Günther Lorenz trägt im Namen aller Teilnehmer der AG ein Statement vor. Darin wird allgemein festgehalten, dass noch Verbesserungsbedarf gegeben ist und die von der AG eingebrachten Optimierungsvorschläge entsprechend in die Planung einfließen sollten. Es muss oberste Priorität sein, dass das Projekt von allen Beteiligten gleichermaßen mitgetragen wird.

1. Bereich Vierzehn

Optimierungsvorschlag AG:

Nach Rückfragen bei Anrainern in Vierzehn, soll der Weg unter der S10 durch, geradeaus weitergeföhrt werden, da aus deren Sicht diese Verbindung in die Bockau am sinnvollsten ist.

Da die Grundbesitzer mit der Aufschüttungsfläche nicht zufrieden sind, werden von ihnen Er-

satzflächen angeboten. Wichtig ist auch das Tunnelportal Richtung Süden, es soll wieder an den ursprünglich geplanten Punkt verlängert werden und somit den Ort bestmöglichen Schutz bieten.

Lechner sieht in der Forderung einer veränderten (geraden) Wegführung keinen Hindernisgrund, allerdings muss die Planung mit der Stadtgemeinde Freistadt abgestimmt werden. Die Aufschüttung und damit verbundene Ersatzflächen müssen aus ökologischer Sicht geeignet sein. Beides wird im Einreichprojekt geklärt werden.

Die Verlängerung des Tunnels ist nur schwer begründbar, da das angestrebte Schutzziel durch den Tunnel in der aktuell geplanten Länge bereits gegeben ist. Die Gestaltung der Tunnelportale wird im Einreichprojekt optimiert.

2. Lärmschutz und Sichtschutz Breitau

Hier müssen die kurzen Abschnitte wo sich die Trasse auf der Dammlage befindet, mit einem Sicht und Lärmschutz verbaut werden. Um land- und forstwirtschaftliche Flächen zu schonen, soll dieser Schutz als Lärmschutzwand ausgeführt werden.

Lechner erklärt, dass die Verlängerung der Lärmschutzmaßnahmen dort von der Grundstücks-Bereitstellung abhängt. Eine Ausführung als Lärmschutzwand ist aus Sicht der ASFINAG zu bevorzugen, da damit ein Mehrfachnutzen (vorrangig Lärmschutz unter Verwendung von Überschussmassen) erzielt wird und die Maßnahme somit gut zu argumentieren wäre.

3. Grottenthal Brücke

In diesem Bereich wird ein geschlossener Lärmschutz auf der Brücke unumgänglich, um für die in unmittelbarer Nähe liegenden Wohnhäuser bestmöglichen Sicht-, Lärm-, und Immissionschutz zu gewährleisten.

Lechner erklärt, dass die Straße hier höher liegt als die umgebenden Häuser, somit bietet eine 2m hohe Abschirmkante ausreichenden Sichtschutz.

Lorenz erwidert, dass aus Sicht der AG die Einbindung der Trasse in das Landschaftsbild so zu gestalten ist, dass möglichst wenig vom Bauwerk sichtbar sein soll.

Lechner erläutert, dass eine Erhöhung der Abschirmkante um zB einen Meter denkbar ist, während eine Galerie hier nicht argumentierbar ist. Bei der Galerie Brandstetter (S10 Süd) liegt eine andere Situation vor, da hier die Trasse tiefer verläuft als die benachbarte Siedlung und der Lärmschutz ein wesentliches Argument war.

Lorenz hinterfragt die Ausbreitung der Schallisophonen in den Darstellungen der Lärmkarten. Die Schwellen liegen auffallend oft nahe an den betroffenen Siedlungsgebieten.

Lechner erwidert, dass diese Beobachtung richtig und so zu erklären ist, dass die Planungen darauf abzielen Grenzwerte einzuhalten. Daher werden so lange Anpassungen vorgenommen, bis die Grenzwerte eingehalten sind.

4. Fleischhändler Teiche

Bei diesem Abschnitt ist es wichtig, von unserem Hauptsiedlungsgebiet die Einsicht auf die Schnellstraße bestmöglich zu verhindern. Aus unserer Sicht hat eine Einhausung, die mit Erdmaterial überschüttet wird, in diesem Bereich gleich mehrere Vorteile, Diese Einhausung gewährleistet optimalen Sicht- und Lärmschutz, weiters ist auch der Wildwechsel in diesem Bereich problemlos möglich.

Lechner erklärt, dass in diesem Bereich eine Geländemodellierung, mit dem Ziel die Trasse von der Siedlung Sonnenhang abzuschirmen, vorgesehen ist. Sollte festgestellt werden, dass

die Trasse trotzdem von der Siedlung einsichtig sein sollte, kann die Geländemodellierung angepasst werden.

Stöglehner wirft ein, dass die Maßnahmenplanung auch raumplanerische Festlegungen der Gemeinde (va Ausweisung von Baugebiet) zu berücksichtigen hat. **Lechner** führt aus, dass im Zuge der örtlichen Raumplanung Anpassungen des ÖEK (Örtlichen Entwicklungskonzept) sinnvoll / notwendig sein werden, da die künftig durch die S10 veränderten verkehrlichen Wirkungen in Rainbach die Siedlungsentwicklung beeinflussen werden. **Schedl** berichtet, dass in dem von Stöglehner angesprochenen Bereich die Siedlungsgrenze definiert ist und keine weitere Siedlungsentwicklung in Richtung S10 zu erwarten ist.

Bürgermeister Stockinger erklärt, dass in Verbindung mit der Trasse West wenig Adaptionen betreffend ÖEK und Siedlungsentwicklung zu erwarten sind, da noch andere räumliche Entwicklungsmöglichkeiten für Rainbach bestehen.

Gruber erkundigt sich nach dem Einfluss von Wald auf die Berechnung der Schallausbreitung. **Walter** erklärt, dass Wald grundsätzlich lärmindernd wirkt und das auch in die Modellierung eingegangen ist.

Lorenz fordert eine zusätzliche Wirtschaftswegquerung nördlich des Grottenbaches.

Lechner erläutert, dass die Wegführung östlich und westlich der Trasse so konzipiert wurde, dass ein Netzschluss hergestellt wird und daher keine zusätzliche Querung erforderlich ist.

Rudlsdorfer fordert einen Netzschluss der Wirtschaftswegführung in Form zusätzlicher Querung südlich der Einhausung sowie nördlich der Kranklau.

Lechner erläutert, dass Querungsmöglichkeiten bereits in vergleichsweise hoher Dichte geplant sind. Sofern zusätzliche Querungen argumentierbar sind und die Grundstücksverhältnisse das zulassen, kann man im Einreichprojekt auch weitere Querungen diskutieren. Die geplante Kommassierung beeinflusst die endgültige Anzahl der Trassenquerungen ebenfalls maßgeblich.

Gruber fürchtet als Bewohner der Siedlung Sonnenhang massive Nachteile in Bezug auf Freizeitnutzung, da das westlich der Trasse gelegene Waldstück künftig nur mit Umwegen (Kreisverkehr Summerauer Straße) erreichbar sein wird. Besonders aufgrund der hohen Anzahl an Kindern die künftig uU gefährliche Umwege in Kauf nehmen müssen, sind hier bessere Lösungen zu erarbeiten.

5. Kranklau

Hier soll die Einhausung Richtung Norden soweit verlängert werden, dass auch hier die Einsicht auf die Schnellstraße soweit wie möglich vermieden wird. Auch hier sind die Vorteile Sicht-, Lärmschutz, Überfahrt und Wildwechsel gegeben und wie bei Pkt.4, die zweite breitere Überquerungszone für Mensch und Tier.

Lechner erklärt, dass die Verlängerung der Einhausung Richtung Norden fachlich nicht zu argumentieren ist, jedoch eine Geländemodellierung im Anschluss an die Einhausung denkbar ist. Dadurch wird die Einbindung in das Landschaftsbild optimiert, Sichtbeziehungen zu Siedlungsräumen eingeschränkt und durch Bepflanzung zusätzlich naturnahe gestaltet.

6. Schnellstraßenende

Da wir die Verkehrsentwicklung auf dem bereits fertiggestellten Abschnitt der S10 beobachten, muss man feststellen, dass der Halbanschluss in Neumarkt für die Verkehrsberuhigung im Ort, speziell der Berufs- (LKW) Verkehr, nicht ausreichend ist. Die AG fordert, dass bei der Planung der S10 sämtliche vorbereitende Maßnahmen getroffen werden, damit bei einem Wei-

terbau, eine HAST Fahrtrichtung Norden errichtet werden kann.

Lechner erläutert, dass diese Maßnahmen bereits vorgesehen sind.

7. B310 Kerschbaum

Die verbleibende B310 wird unweigerlich zur Zubringer – Straße der S10. Da die aktuellen Lärmmessungen schon jetzt belegen, dass die Grenzwerte überschritten werden, fordern wir gemeinsam vom Land OÖ. und der Asfinag die vollste Unterstützung, um die Ortschaft Kerschbaum Lärmtechnisch zu schützen. Gespräche der Marktgemeinde mit dem Land OÖ. werden heuer noch abgehalten.

Lechner sichert der AG / Gemeinde zu, das Anliegen Lärmschutz in Kerschbaum beim Amt der Oö LR zu unterstützen.

Blöchl erkundigt sich nach den Lärmberechnungen am Tag, da in der Präsentation nur die Schallausbreitung in der Nacht gezeigt wird.

Walter antwortet, dass tagsüber die Lärmbelastung ca. 7-8 dB höher liegt als in der Nacht. Karten mit den Tageswerten sind in den Unterlagen sowohl zum VP als auch zum Einreichprojekt enthalten.

Lorenz hinterfragt die Weiterführung des Radwegs entlang der Summerauer Straße.

Lechner antwortet, dass hier noch Optimierungsbedarf gegeben ist.

Stöglehner und **Greul** fordern bei der Querung der Gemeindestraße eine breitere Ausgestaltung, um sowohl die Mitführung des Wanderwegs als auch die sichere Querung von Reitern zu garantieren. Optimal wäre eine Grünbrücke. Auch eine Parallelführung der Pferdeeisenbahn, einem zentralen touristischen Projekt der Gemeinde, ist zu berücksichtigen. Eine Zerschneidung von touristischen Attraktionen durch die S10 muss vermieden werden.

Röbl Martina bekräftigt diese Forderung, da sie bei zu schmaler Ausführung der Querung eine Gefährdung der Reiter befürchtet.

Lechner antwortet, dass entsprechend dem dortigen Verkehrsaufkommen eine Querung mit 6,5 Metern Breite geplant ist.

Grulich erklärt, dass eine dritte Spur (Verbreiterung der Querung) im Einreichprojekt diskutieren werden kann. Die Parallelführung der Pferdeeisenbahn ist noch nicht sichergestellt, kann aber - sobald dazu ein Tourismus-Projekt der Betreiber vorliegt - ebenfalls im Einreichprojekt diskutiert werden.

Stockinger betont die Bedeutung der Pferdeeisenbahn für die Gemeinde. Diesbezüglich wird eine Anerkennung als Europakulturerbe diskutiert. Hier ist die Gemeinde am Zug, dieses Projekt bis zur Ausarbeitung des Einreichprojekts voranzutreiben. So wäre eine Berücksichtigung der Pferdeeisenbahn in der Planung der S10 besser möglich.

Franz (Vierzehn) bekräftigt alle Forderungen der AG und bittet, diese auch ernst zu nehmen.

TOP 4 und Top 5 : Visualisierung und nächste Schritte

Röbl erkundigt sich danach, ob noch mehr Geländemodellierungen, als jetzt im Vorprojekt dargestellt, angedacht sind.

Grulich erläutert, dass diese bestmöglich abgeschätzt wurden, eine genaue Festlegung erfolgt im Einreichprojekt.

Lechner erklärt, dass man nach derzeitigem Planungsstand mit den Geländemodellierungen „aus-

kommt“. In der Bauphase werden noch Zwischenlagerflächen benötigt, die jetzt noch nicht dargestellt sind. Diese werden erst im Rahmen des Baukonzepts der UVE festgelegt, die Beanspruchung zusätzlicher Flächen (va während der Bauphase) ist wahrscheinlich.

Blöchl ersucht Frau DI Birngruber, ihre Sicht der bisherigen Planungen zu erläutern und die Rolle des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung im Planungsprozess zu erläutern.

Birngruber bekräftigt die Wichtigkeit der Abstimmungen der Planungen im Vorfeld der jeweiligen Einreichungen zur Genehmigung (VP, EP) zwischen der AG und der ASFINAG. Aus Sicht des Landes ist die Entscheidung für die Westtrasse gefallen, nun gilt es diese in Abstimmung aller Betroffenen weiter zu optimieren. Auch die Fachabteilungen des Landes OÖ werden ihre Vorstellungen zum Vorhaben mit der ASFINAG diskutieren. Klare Kommunikation und Transparenz im Planungsprozess sollen dazu beitragen, die bestmögliche Lösung auszuarbeiten.

Blöchl erklärt, dass die Kommunikation über den Abstimmungsprozess Land OÖ und ASFINAG bei der letzten Trassenauswahl vor 10 Jahren nicht optimal gelaufen sei. Hier wünscht man sich seitens der AG auch von der Landesseite mehr Transparenz, direkte Kommunikation und stetigen Informationsfluss.

Birngruber erläutert, dass beim Land eine Facharbeitsgruppe eingerichtet ist, die – ähnlich der AG in Rainbach - die Planungsentscheidungen mit der ASFINAG diskutiert. Der Kommunikationsfluss zwischen diesen Arbeitsgruppen wird über die ASFINAG, Lechner, laufen.

Stockinger unterstreicht, dass - aus den Erfahrungen des „alten“ Vorhabens - die Kommunikation nunmehr besser laufen muss.

Lechner erklärt, dass der ASFINAG diesen Wunsch gerne aufgreift und umsetzen wird.

Stockinger unterstreicht die Bedeutung der AG für die Gemeinde. Die Bevölkerung Rainbachs setzt große Hoffnungen und Erwartungen in die AG. Die AG-Sitzungen sind ein wichtiges Signal für einen transparenten Abstimmungsprozess. Er bittet auch um Verständnis, dass die Bevölkerung dieselbe Planungsqualität wie im Abschnitt Süd fordert. In Rainbach besteht diesbezüglich Sorge, da Probleme / Mängel bei der Umsetzung der S10 Süd bekannt sind und auch in der AG diskutiert wurden. Diese Probleme dürfen im Nordabschnitt nicht auftreten. Im Abschnitt S10 Nord / Rainbach gilt es, Vertrauen durch transparente Planung und direkter Kommunikation mit den Betroffenen aufzubauen. Das Einreichprojekt muss dann dem gefundenen Konsens entsprechen.

Lechner erläutert die nächsten Planungs- und Verfahrensschritte.

Am 15.März Planausstellung im GH Blumauer, dort ist Gelegenheit zum Informationsaustausch und zur Diskussion mit Experten.

Das Vorprojekt ist abgeschlossen und wird voraussichtlich im April beim bmvit eingereicht.

Das Einreichprojekt soll Anfang 2017 beim bmvit eingereicht werden.

Parallel zur Erstellung des EP wird die AG weiter geführt, die nächste Sitzung ist vor dem Sommer 2016 voraussichtlich im Juni geplant. Der Donnerstagtermin wird beibehalten und rechtzeitig (ca. ein Monat davor) bekannt gegeben werden. Die Diskussion in der AG zum Einreichprojekt wird bis voraussichtlich September / Oktober 2016 möglich sein, dann werden die Unterlagen fertiggestellt und eingereicht.

Weitere Eingaben (Einwendungen / Stellungnahmen) der Gemeinde / von Bürgern sind im UVP-Verfahren im Zuge der öffentlichen Auflage des Einreichprojekts möglich.

Ablauf:

- Das bmvit behandelt die Rechtsmaterien u.a. nach UVP-G, Wasser- und Forstrecht

- Die BH Freistadt wird dann das Naturschutzverfahren abwickeln
- Dann erfolgt die Grundeinlöse
- Erstellung Bauprojekt
- Baubeginn