

S 10 Nord Rainbach

Arbeitsgruppe Optimierung Trasse West

5. Arbeitsgruppensitzung

Gemeindeamt Rainbach
23.07.2015, 17:00 – 20:45

Moderation: DI Oliver Rathschüler
Protokoll: DI Theodor Wimmer

Protokolliert am 24.07.2015

Versand freigegebene Fassung am 10.09.2015

Agenda

1	Ergänzungen zur Verkehrsuntersuchung
2	Straßenplanung – aktueller Stand
3	Lärmuntersuchung – erste Ergebnisse
4	Zwischenbericht IST-Zustandserhebungen – Fachbereich Freizeit und Erholungsnutzungen
5	Allfälliges

Anhänge

- Anwesenheitsliste 5.AG
- Präsentation (Verkehrsuntersuchung, Straßenplanung, Lärmuntersuchung, Freizeit/Erholung)
- Lageplan S10 West Hochlage
- Lageplan S10 West Tieflage
- Längenschnitt S10 West Hochlage
- Längenschnitt S10 West Tieflage
- Lageplan/Längengenschnitte S10 West Hochlage Detail HAST Rainbach West
- Lageplan/Längengenschnitte S10 West Tieflage Detail HAST Rainbach West
- Querprofile Hast Rainbach West Tieflage
- Querprofile S10 West Tieflage

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.

Die im Protokoll gebrauchte Bezeichnung „Anschlussstelle“ ist keine Festlegung über die Ausgestaltung dieser und gibt somit nicht wieder ob damit eine Halb- oder Vollanschlussstelle bezeichnet wird.

Lechner erläutert einleitend die weitere Vorgehensweise der Untersuchungen. GeoConsult wurde mit den Untersuchungen zum Fachbereich Baugrunderschließung/Grundwasser beauftragt. Außerdem wird noch eine Firma damit beauftragt Visualisierungen der Trasse zu erstellen. Damit wird die landschaftliche Einbindung der Trasse besser vorstellbar.

1 Ergänzungen zur Verkehrsuntersuchung

Frage: Ist Folie 11 so zu verstehen, dass die Verkehrsuntersuchungen einen DTVw von über 4.000 KFZ/Tag in der Kranklau (Summerauer Straße) prognostizieren?

Antwort Koppelhuber: Nein, das ist nicht so zu verstehen. Dargestellt werden die Verkehrszahlen für den jeweiligen Querschnitt, erfasst ist damit der Verkehr in beide Richtungen und so werden alle Fahrbeziehungen abgedeckt. Die Belastung der Summerauer Straße ist in keinem Planfall höher als 2.400 KFZ/Tag.

Frage: Auf Folie 11 ist für den Planfall PF 2030 / II-A.0 die Belastung der B310 südlich von Rainbach mit 4.100 KFZ/Tag prognostiziert, worin liegt der Unterschied zum Planfall PF 2030 / II-A.2 mit 1.900 KFZ/Tag begründet?

Koppelhuber erläutert, dass die Differenzen vom Einzugsgebiet der Fahrzeuge und den Fahrbeziehungen herrühren. Durch die Halbanschlussstelle Rainbach West wird das Einzugsgebiet beidseitig erschlossen, was eine Entlastung der B310 bedingt.

Frage: In der Tagesganglinie der Summerauer Straße auf Folie 16 werden die Pendlerströme dargestellt. In welcher Form werden die Zieldestinationen der Pendler berücksichtigt?

Koppelhuber erklärt, dass die Untersuchungen/Prognosen grundsätzlich die hohe Attraktivität der S10 für die Fahrbeziehungen Richtung bestätigen. Dieses hohe Nutzungspotenzial geht in das Verkehrsmodell ein.

Frage: In welcher Form werden Tourismusziele, z.B. die Pferdeeisenbahn, in das Modell eingerechnet?

Koppelhuber erläutert, dass in das Prognosemodell Aspekte wie Freizeitverkehr und die Attraktivität vorhandener Ausflugsziele eingehen (dh die Nachfrage auf Verkehrsbezirksebene geht in das Modell ein). Die Pferdeeisenbahn als solche ist im Modell nicht berücksichtigt.

Frage: Welche Anschlussstellen sind dzt. von der ASFINAG vorgesehen / im Modell berücksichtigt?

Antwort Koppelhuber: Im Modell ist eine Anschlussstelle Leopoldschlag (Richtung Grenze) berücksichtigt. Anhand der Verkehrszahlen / Prognose wird als verkehrswirksamste Lösung die Errichtung einer HAST. Rainbach West (Kranklau) empfohlen.

Feststellung: Raichinger und **Greul** halten fest, dass eine Anschlussstelle nördlich von Rainbach (Kerschbaum, Bereich künftige Einbindung S10 in B310) unbedingt nötig ist, um das Überleben der Wirtschaftsbetriebe im Ortszentrum zu sichern. Diese Anschlussstelle muss jetzt festgelegt werden. Die Anschlussstelle in Leopoldschlag wird nicht ausreichen, um ein Geschäftssterben in Rainbach zu verhindern. Greul hinterfragt die Richtigkeit der Verkehrsprognosen.

Lechner erläutert, dass die Verkehrszahlen sorgfältig aufbereitet wurden und das Büro IKK jahrzehntelange Erfahrung bei der Erstellung von Verkehrsprognosen hat und das Vertrauen der ASFINAG genießt. Dem Modell liegen umfangreiche Untersuchungen zugrunde und mit den vorgelegten Zahlen liegt eine realistische Einschätzung der zukünftigen Verkehrsverhältnisse vor. .

Frage: Stockinger stellt fest, dass ein nachträglicher Bau einer Anschlussstelle Rainbach Nord der Gemeinde auf jeden Fall hohe Kosten bereiten würde. Ist der Bau der Anschlussstelle Nord zu einem späteren Zeitpunkt ausgeschlossen?

Lechner erläutert, dass derzeit die Errichtung einer Anschlussstelle Rainbach Nord verkehrlich nicht argumentierbar ist (keine Verkehrswirksamkeit). Allerdings besteht die Möglichkeit, diese Anschlussstelle im Zuge der Planung / Errichtung des letzten Teilstücks der S10 ab Kerschbaum zur Grenze hin zu diskutieren.

Frage: Sind die Rampenbelastungen einer Anschlussstelle Rainbach Nord nicht vergleichbar mit jenen der Anschlussstelle Sandl / S10 Süd?

Lechner erklärt, dass in Sandl die Situation insofern anders ist, als mit dieser Anschlussstelle die verkehrliche Verbindung Richtung Waldviertel bedient wird. Zahlen dazu können heute nicht genannt werden, diese werden in der nächsten Sitzung nachgeliefert.

Heinrich berichtet zur Frage „wieviel Verkehr“ für das Überleben von Ortszentren nötig ist. Die Recherche hat diesbezüglich keine greifbaren Ergebnisse zu Verkehrszahlen geliefert. Vielmehr ist festzuhalten, dass ein wirtschaftlicher Erfolg von der Qualität des Angebots abhängt und bei hoher Qualität Ortszentren als attraktiv wahrgenommen und frequentiert werden.

2 Straßenplanung – aktueller Stand

Jedenastik stellt den Stand der Straßenplanung, beginnend bei der ASt. Freistadt Nord, vor.

Feststellungen: Nach dem Grottenthalbach sollte die Trasse besser konstant fallen. Warum wird eine solche Neigung in der Planung nicht berücksichtigt und eine „Berg- und Talbahn“ geplant? Der Güterweg Labach sollte erhalten bleiben (Jedenastik – wird man sich bei weiterer Optimierung anschauen).

Für Rainbach / Sonnenhang sollte ein Sichtschutz (Geländemodellierung) vorgesehen werden. In der Kranklau sollte die Anschlussstelle in Tieflage auf Höhenlage der Landesstraße in einem Einschnitt versteckt verlegt werden.

Lechner, bez. der Nivelette nach dem Grottenthalerbach, dass dadurch ein tiefer Einschnitt mit dem damit verbundenen Flächenverbrauch entstehen würde. **Kohl:** Generell ist beim Längsschnitt zu beachten, dass, um die Höhen darstellen zu können, diese in einem anderen Maßstab als die Längsentwicklung und damit überhöht dargestellt sind. Würde man das nicht so machen, wäre die Höhenentwicklung aus den Plänen nicht (gut) ablesbar. Die hier zur Anwendung kommenden max. 4% Steigung liegen innerhalb der zulässigen Grenzen.

Der Sichtschutz mit Geländemodellierung wird in den nächsten Schritten für die gesamte Trasse optimiert werden. Zur Frage, ob die Geländemodellierungen auch bewirtschaftbar sein werden, erläutert Jedenastik, dass das sowohl vom verfügbaren Material als auch von den Wünschen der Grundbesitzer abhängig ist.

Zur ASt. Kranklau wird die Höhenlage der Landesstraße und die Lage des Kreisverkehrs diskutiert. Der Kreisverkehr ist aus Verkehrssicherheitsgründen (Sichtweiten, Annäherungsgeschwindigkeiten) so wie dargestellt geplant.

Frage: Sind die dargestellten Varianten für die Gestaltung der Anschlussstelle in der Kranklau die besten Lösungen – auch aus wasserrechtlicher und naturschutzfachlicher Sicht?

Lechner erläutert, dass eine möglichst weite Absenkung der Trasse angestrebt wurde. Aussagen zu Wasserrecht und Naturschutz sind aus jetziger Perspektive nur bedingt möglich, eine weitere Optimierung nach Vorliegen der entsprechenden Untersuchungsergebnisse wird erfolgen. Das Grundwassermodell wird im Herbst erstellt.

Stockinger erläutert, dass vor der AG-Sitzung eine interne Besprechung der AG-Mitglieder abgehalten wurde. In dieser wurde vereinbart, keiner Planungsvariante ohne Einhausung für die Kranklau

zuzustimmen. Die optimale Gestaltung im gesamten Bereich der Anschlussstelle West (Ökologie, Landschaftsbild etc.) stellt eine zentrale Forderung aller AG-Mitglieder dar.

Lechner ist sich der Sensibilität des Bereichs Kranklau sehr wohl bewusst. Der Vorteil einer Einhausung ist speziell im Bereich von Einschnitten eingeschränkt. Ein solch teures Bauwerk muss mit fachlichen Argumenten gut begründet werden, v.a. wenn es wie hier lärmtechnisch keinen Zusatznutzen bringt.

Frage: Die AG lehnt die Trassenführung in Hochlage in der Kranklau aus Gründen des Landschaftsbilds und wegen der befürchteten Lärmentwicklung ab. Warum ist eine weitere Absenkung der Trasse im Bereich Kranklau nicht umsetzbar?

Jedenastik weist darauf hin, dass die Entwässerungsanlagen nur funktionieren, wenn sie tiefer als die Trasse liegen. Wird die Trasse um drei Meter abgesenkt, dann funktioniert die GSA nicht mehr im freien Gefälle, weshalb dann große und teure Pumpwerke nötig würden.

Es wird aber in den nächsten Monaten genau untersucht, wie weit die Trasse absenkbar ist, um gleichzeitig die Funktionalität der GSA zu gewährleisten.

Frage: Im Abschnitt Grottenthal sind Sichtschutzmaßnahmen erforderlich. Was ist hier angedacht bzw. wie weit entfernt liegen die nächstgelegenen Wohnhäuser?

Jedenastik erklärt, dass die Wohnhäuser ca. 160m von der Trasse entfernt liegen. Es wird von dort allerdings keine Sichtbeziehungen zur Trasse geben, lediglich der Damm wird ersichtlich sein.

Frage: Mit welcher Begründung gelang es bei der S10 Süd im Abschnitt Lest eine Unterflurtrasse durchzusetzen?

Lechner erklärt, dass hier eine große Siedlung direkt betroffen und die UF-Trasse dort va lärmtechnisch begründet ist.

Stellungnahmen von AG Mitgliedern: **Franz** (Vierzehn) erläutert, dass der hohe Flächenverbrauch der beiden vorhandenen Varianten in der Kranklau sehr wohl als Argument für eine Einhausung herangezogen werden kann. **Gruber** erklärt, dass hohe Kosten nicht als Argument gegen eine Einhausung des Abschnitts Kranklau gelten können.

Reichinger führt aus, dass seiner Meinung nach die Trasse West nicht optimierbar sei. Die Kranklau werde durch beide Trassenvarianten massiv beeinträchtigt. Im Bezug auf die Auswirkungen auf das Landschaftsbild von Rainbach und Summerau gesehen sei die S10 Trasse so zu legen, dass die Landschaft unverändert bleibe.

Frage: Wie kann man von Norden kommend bei der Anschlussstelle Rainbach Nord abfahren? Ist hier ein Kreisverkehr angedacht?

Jedenastik erläutert, dass derzeit eine Rampenlösung angedacht ist.

Frage: Wie hoch ist die Steigung auf dem Abschnitt Alland der A21?

Lechner erklärt, dass für diesen Abschnitt andere Planungsvoraussetzungen galten. Die Steigungen in Alland betragen 5-5,5% was nach heutigem Stand der Technik zu hoch ist. Es ist davon auszugehen, dass LKW ab einer Steigung von 4% im Winter Probleme haben.

3 Lärmuntersuchung – erste Ergebnisse

Frage: Womit ist der Unterschied der heute prognostizierten Lärmbelastung verglichen mit den Ergebnissen, die in der Vergangenheit von Dr. Rinderer präsentiert wurden zu begründen?

Walter erklärt, dass den von Dr. Rinderer präsentierten Lärmbelastungen die Verkehrsuntersuchungen aus dem Jahr 2004 zugrunde liegen. Seit damals haben sich die Rahmenbedingungen und Vorschriften massiv geändert, sodass heute andere Ergebnisse vorliegen.

Frage: Auf Basis welcher Wettersituation wurden die Prognosen erstellt?

Walter erläutert, dass die meteorologische Situation Einfluss auf die Schallausbreitung hat. Für die „Lärmberechnungen“ (Modellierung) gibt es einen Stand der Technik, wo definiert ist, wie die Berechnungen anzustellen sind. Berechnungen bilden die aus Sicht des Betroffenen ungünstigste Situation (Mitwindbetrachtung etc.) ab - die modellierten Lärmbelastungen liegen höher als tatsächlich bei Messungen festgestellt. Im UVP-Verfahren werden dann alle Ergebnisse von einem lärmtechnischen SV und einem Humanmediziner geprüft.

Frage: Wie ist es begründbar, dass im Bereich der Tunnelausgänge (vgl. Folie 25) nicht höhere Lärmbelastungen vorherrschen?

Walter erklärt, dass im Bereich von Tunnelportalen generell tatsächlich höhere Belastungen vorliegen, diese allerdings durch die Einschnittlage und spezielle Bauausführungen entsprechend reduziert werden.

Frage: Wo werden Lärmmessungen durchgeführt?

Walter: Lärmmessungen werden entlang der B310, für alle Objekte entlang der 45dB Isophone (Grenzlinie für eine Schallbelastung von 45dB), und in kritischen Bereichen durchgeführt.

Frage: Warum ist der Verkehr auf der Summerauer Straße für die Lärmbetrachtungen nicht relevant?

Walter: Für die Summerauerstraße ist eine Verbesserung der Lärmsituation um ca. 10% zu erwarten, deshalb erfolgt dort keine weitere Betrachtung.

Frage: Sind Planungen für Lärmschutzmaßnahmen bereits in die Berechnungen eingeflossen bzw. wie hoch sind die vorhandenen Unschärfen?

Walter erklärt, dass unbedingt notwendige Maßnahmen bereits eingeflossen sind. Dabei wurden Lärmschutzwände mit 3m Höhe angenommen.

Für künftige Berechnungen sind noch Optimierungen vorzunehmen um die Wirkung der Lärmschutzmaßnahmen zu verbessern.

4 Zwischenbericht IST-Zustandserhebungen – Fachbereich Freizeit und Erholungsnutzungen

Feststellung: In den gezeigten Karten fehlen noch einige Wanderwege, Reitrouten und Langlaufloipen. Reichinger, Greul und Stöglehner werden Heinrich dazu noch Informationen schicken.

Heinrich: Die gezeigten Karten sind eine Ersteinschätzung, diese wird ergänzt. Im Herbst werden aktualisierte Ergebnisse gezeigt.

5 Allfälliges/ Nächster Termin

Frage: Wäre eine Bereisung der Arbeitsgruppe zu den Geländemodellierungen entlang der S10 Süd möglich?

Lechner hält eine Bereisung nicht für zielführend. Geländemodellierungen können am Besten im Vorher-Nachher Vergleich anhand von Fotos beurteilt werden. Die Geländemodellierungen entlang der S10 Süd sind dzt. nur teilweise fertiggestellt. In ähnlicher Form werden, in Abhängigkeit gegebener Notwendigkeit, vergleichbare Geländemodellierungen auch für die S10 Nord geplant. Diese dienen u.a. der landschaftlichen Einbindung der Trasse und Lärmschutzzwecken.

Frage: Warum wurde die Geländemodellierung „Stadler“ nachträglich verändert?

Leitner erklärt, dass diese Modellierung noch nicht fertiggestellt ist. Die nachträglichen Änderungen wurden zur besseren Lärmschutzwirkung gemacht.

Heinrich ergänzt, dass aus Naturschutzsicht flachere Böschungen zu bevorzugen sind, es hier vielfach Wunsch der Grundeigentümer war, steilere Böschungen herzustellen, um ebene Flächen, die besser zu bewirtschaften sind, zu erhalten.

Frage: Die Kranklau dient in der Region als Hauptgebiet für Ausritte. Wird es möglich sein, die Trasse sicher zu queren?

Heinrich erläutert, dass die dafür nötigen Über- oder Unterführungen hergestellt werden.

Frage: Eine Abstimmungsbesprechung zwischen den Verantwortlichen aus den Fachbereichen Jagd und Freizeit wäre zielführend um Informationsaustausch sicherzustellen. Gab es zu diesen Themen schon Abstimmungen mit den Fachabteilungen des Landes?

Lechner erklärt, dass solche Abstimmungsbesprechungen erst sinnhaft sind, wenn konkrete Untersuchungsergebnisse in den einzelnen Fachbereichen vorliegen. Ab Herbst sind Abstimmungstreffen vorgesehen.

Frage: Zur Vermeidung derselben Fehler die während der Bauausführung bei der S10 Süd eingetreten sind, wäre ein Treffen mit Herrn Sempelmann von großem Vorteil. Kann seitens der Asfinag ein solches organisiert werden?

Lechner berichtet, dass der Kontakt mit Sempelmann hergestellt ist, dieser sich jedoch gerade auf Urlaub befindet. Im Südabschnitt haben Baufirmen nicht zur Zufriedenheit der Asfinag gearbeitet. Dazu finden Asfinag- interne Evaluierungen statt, um solche Probleme in Zukunft zu vermeiden. Im Rahmen der Bauausführung S10 Süd gab es nicht nur Probleme, sondern hat die Bauführung auf 22km im Wesentlichen gut und zur Zufriedenheit aller funktioniert.

Feststellung Stockinger: Die AG ist sich einig, dass die Geländemodellierungen im Nordabschnitt besser umgesetzt werden müssen, als im Südabschnitt. Zur umfassenden Information der Öffentlichkeit, sollte möglichst bald eine Planausstellung unter Beteiligung aller Fachbearbeiter erfolgen.

Lechner: Die Informationsveranstaltung ist erst sinnvoll, wenn alle Untersuchungen abgeschlossen sind. Zusätzlich zu den Ergebnissen der Fachbearbeiter sollen bei dieser Gelegenheit auch Visualisierungen des Trassenverlaufs gezeigt werden. Die Planausstellung kann realistischweise im ersten Quartal 2016 stattfinden.

Zillhammer fasst im Namen der AG die in der Vorbesprechung zur heutigen Sitzung einstimmig formulierten Forderungen zusammen:

- Niedrige(re) Brücke im Abschnitt Grottenthal
- Tiefstmöglicher Trassenverlauf der S10 im Abschnitt Kranklau
- Querung der Summerauer Straße über S10
- Einhausung der S10 soweit wie möglich
- Lärmschutz für die Anrainer muss hergestellt werden

Reichinger ergänzt zusätzliche Forderungen:

- Vollanschluss Rainbach Nord
- Generelle Ausgestaltung muss nachhaltig verträglich sein

Reichinger hält fest, dass seine Anfrage an DI Walter betreffend Dienstanweisung zum Thema Lärm nicht ausreichend beantwortet wurde.

Als Termin für die 6. Arbeitsgruppensitzung wird der **15. Oktober 2015, 17:00**, Gemeindeamt Rainbach festgelegt.

Die detaillierte Tagesordnung wird rechtzeitig vor dem 15.10. versendet.