

7. Regionskonferenz



Ostumfahrung Linz – 7. Regionskonferenz

06.03.2014

Ostumfahrung Linz

Tagesordnung

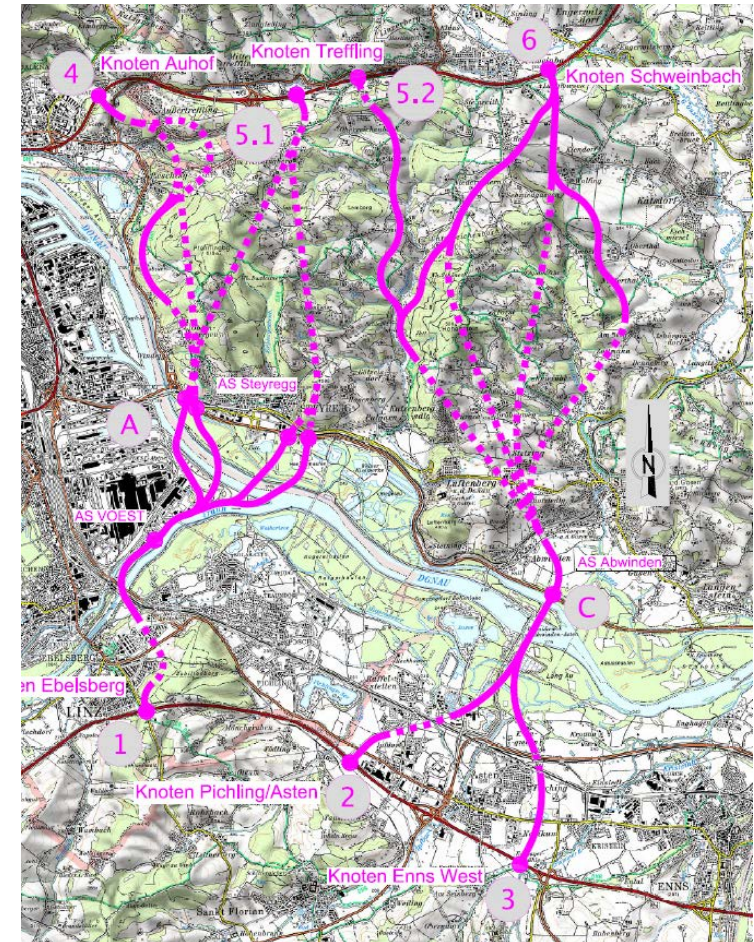
1. **Stand des Planungsprozesses**
2. **Durchgeführte Trassenoptimierungen**
3. **Bewertung Verkehr / Technik / Kosten**
4. **Bewertung Raum und Umwelt – Ergänzungen**
5. **Ergebnisse Paarweiser Variantenvergleich**
6. **Ausblick auf die nächsten Schritte**



Ostumfahrung Linz

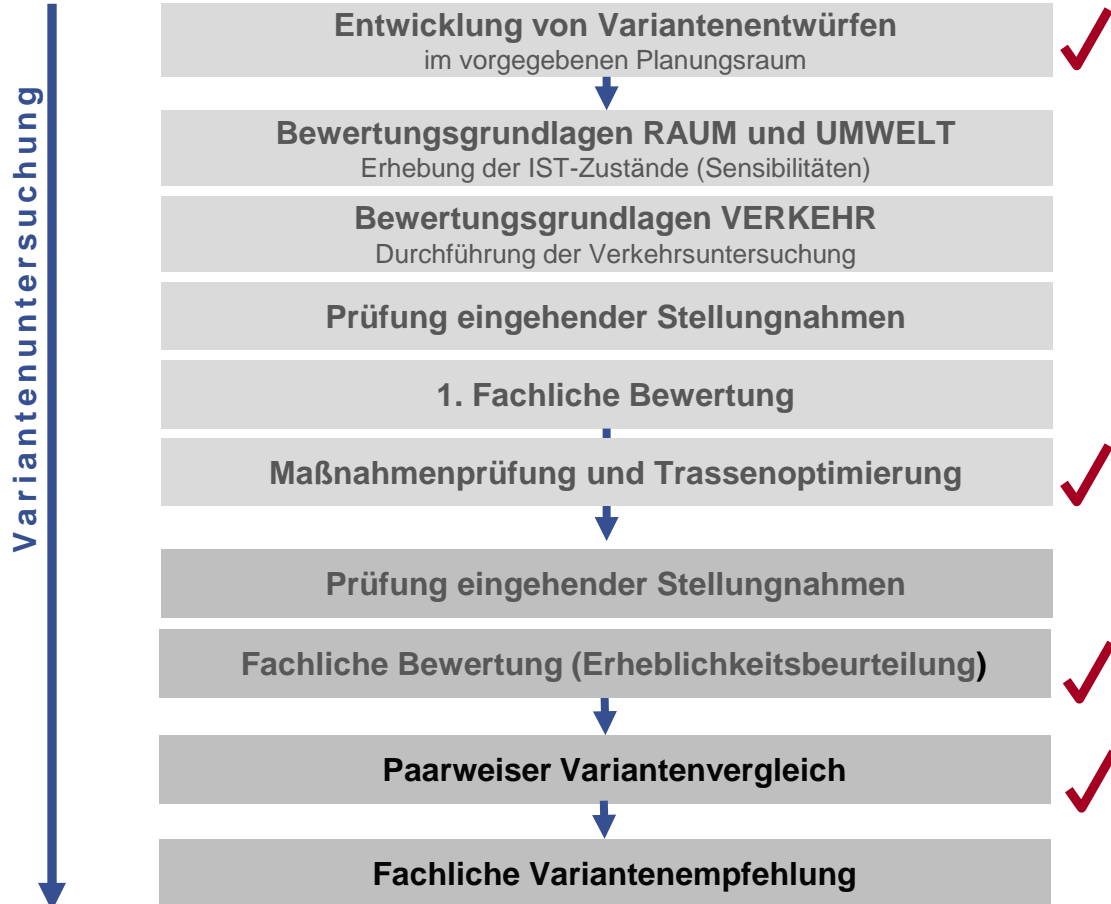
Was geschah seit der letzten Regionskonferenz am 20.01.2014?

- Bewertung der Trassenvarianten
- Abstimmungsgespräche VOEST, Linz AG
- Prüfung weiterer Trassenalternativen
- Verkehrsuntersuchung - Szenarienuntersuchung
- Paarweiser Variantenvergleich
- Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen



Ostumfahrung Linz

Gesamtvorschau auf den weiteren Planungsprozess



Ostumfahrung Linz

Tagesordnung

1. Stand des Planungsprozesses
2. **Durchgeführte Trassenoptimierungen**
3. Bewertung Verkehr / Technik / Kosten
4. Bewertung Raum und Umwelt – Ergänzungen
5. Ergebnisse Paarweiser Variantenvergleich
6. Ausblick auf die nächsten Schritte



Ostumfahrung Linz

Ausgangslage – Ergebnis 6. Regionskonferenz

Ergebnisübersicht 6 . RK

Legende:

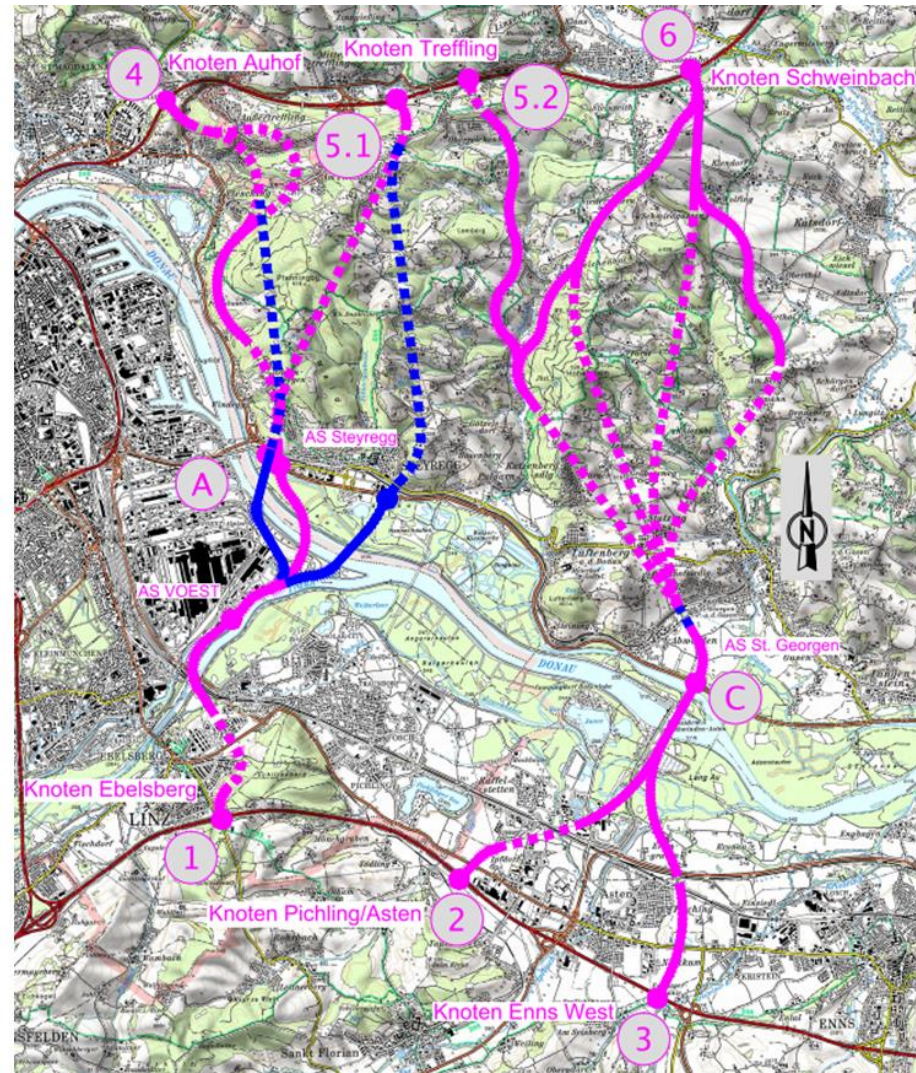
- bestehende Varianten Freiland
- - - bestehende Varianten Tunnel
- neue / optimierte Varianten Freiland
- - - neue / optimierte Varianten Tunnel

Westvarianten:

- Abschnitt 1-A
- Abschnitt A-4 und A-5.1
- Ergänzung Tunnelvariante Pfenningberg
- Optimierung Alternativvariante Steyregg / VOEST
- Neue Variante „Steyregg Ost“ (*noch nicht fachlich bewertet*)

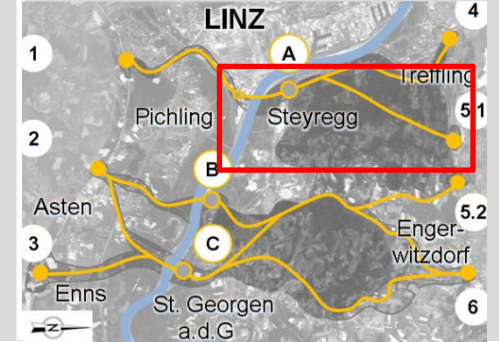
Ostvarianten:

- Abschnitt 2-C
- Abschnitt 3-C
- Abschnitt C-6 (West, Ost)
- Abschnitt C-5.2
- Lokale Optimierung Abwinden

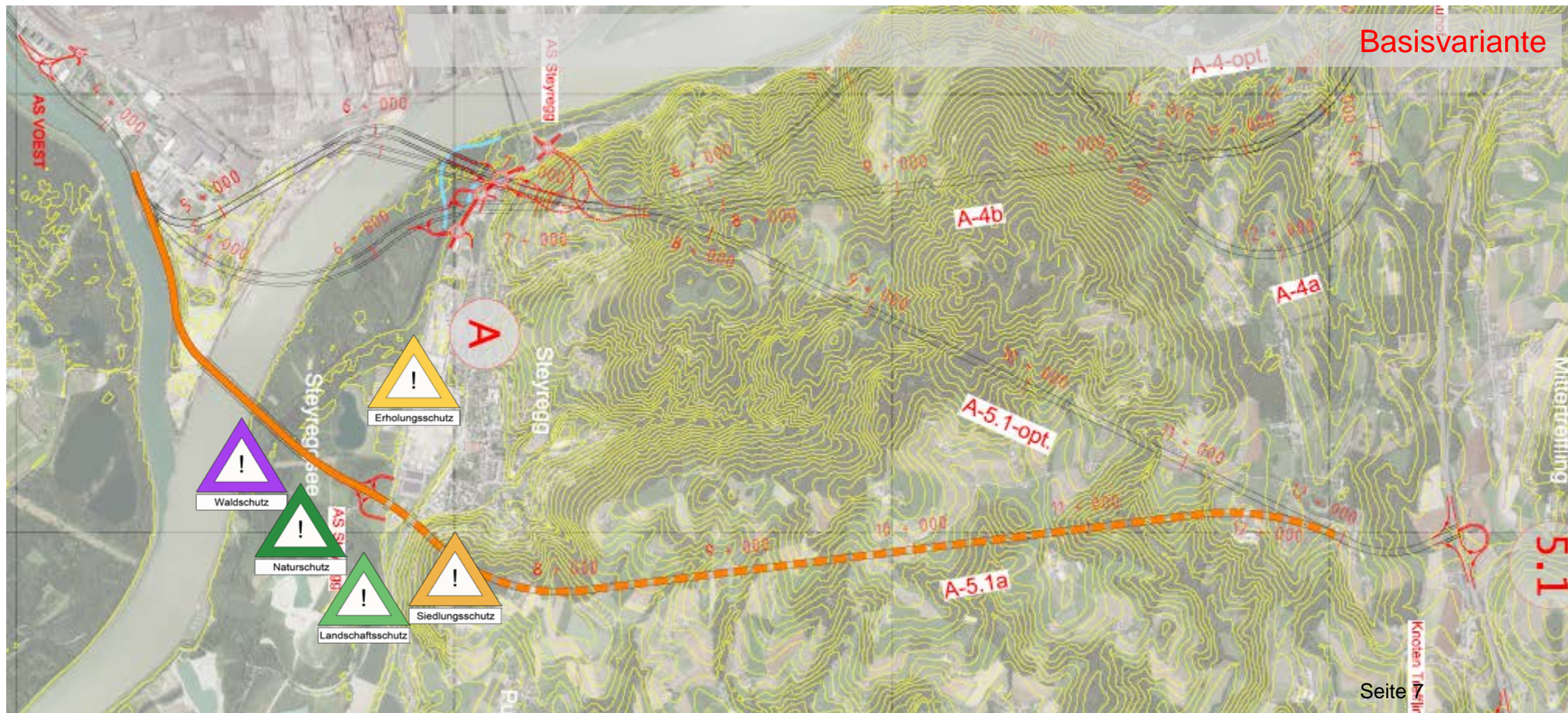


Ostumfahrung Linz

Abschnitt 1-A-5.1



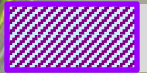
Prüfthema: Zusätzlicher Alternativvorschlag – Steyregg Ost - AUSGANGLAGE



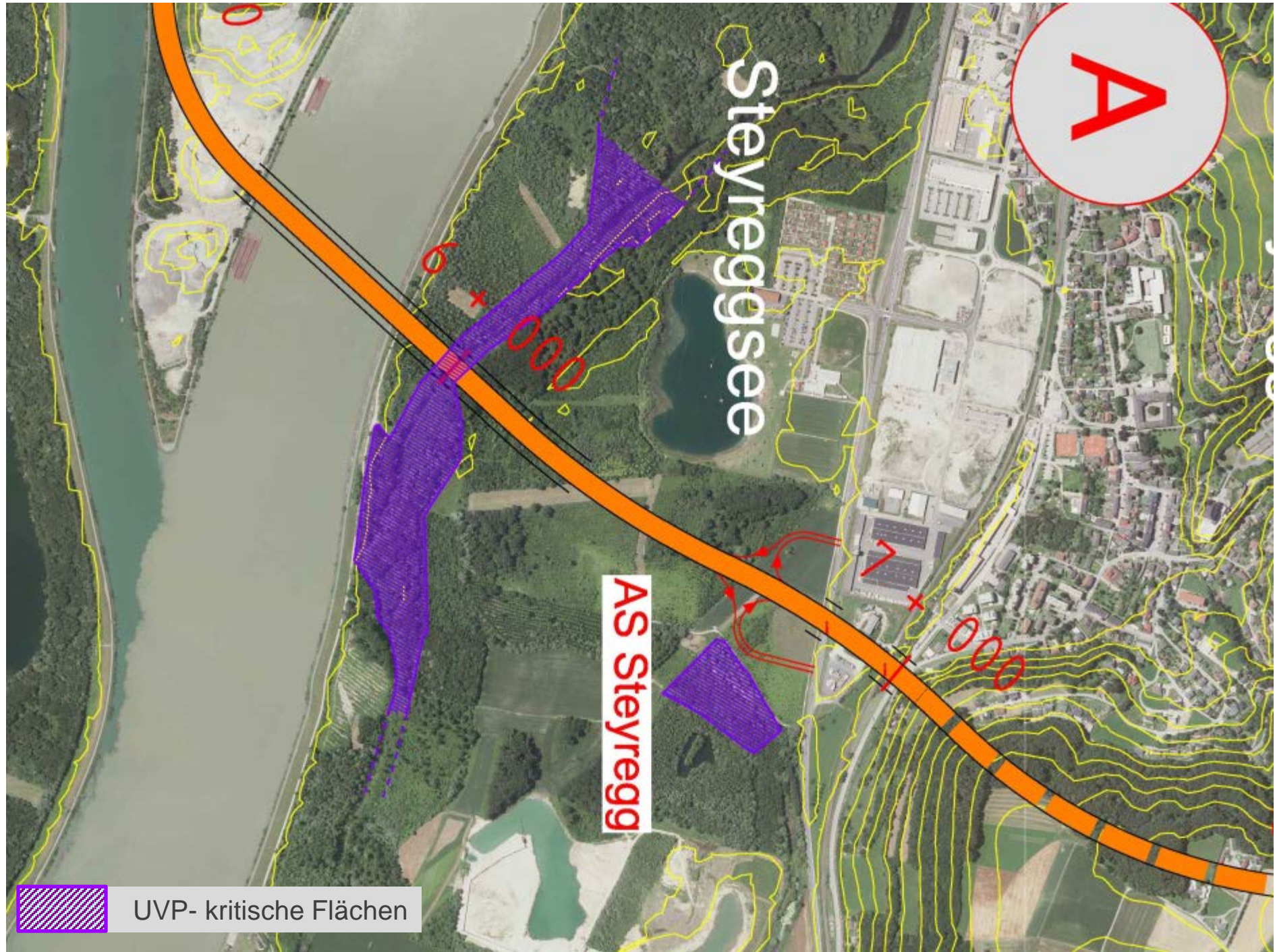
A

Steyreggsee

AS Steyregg

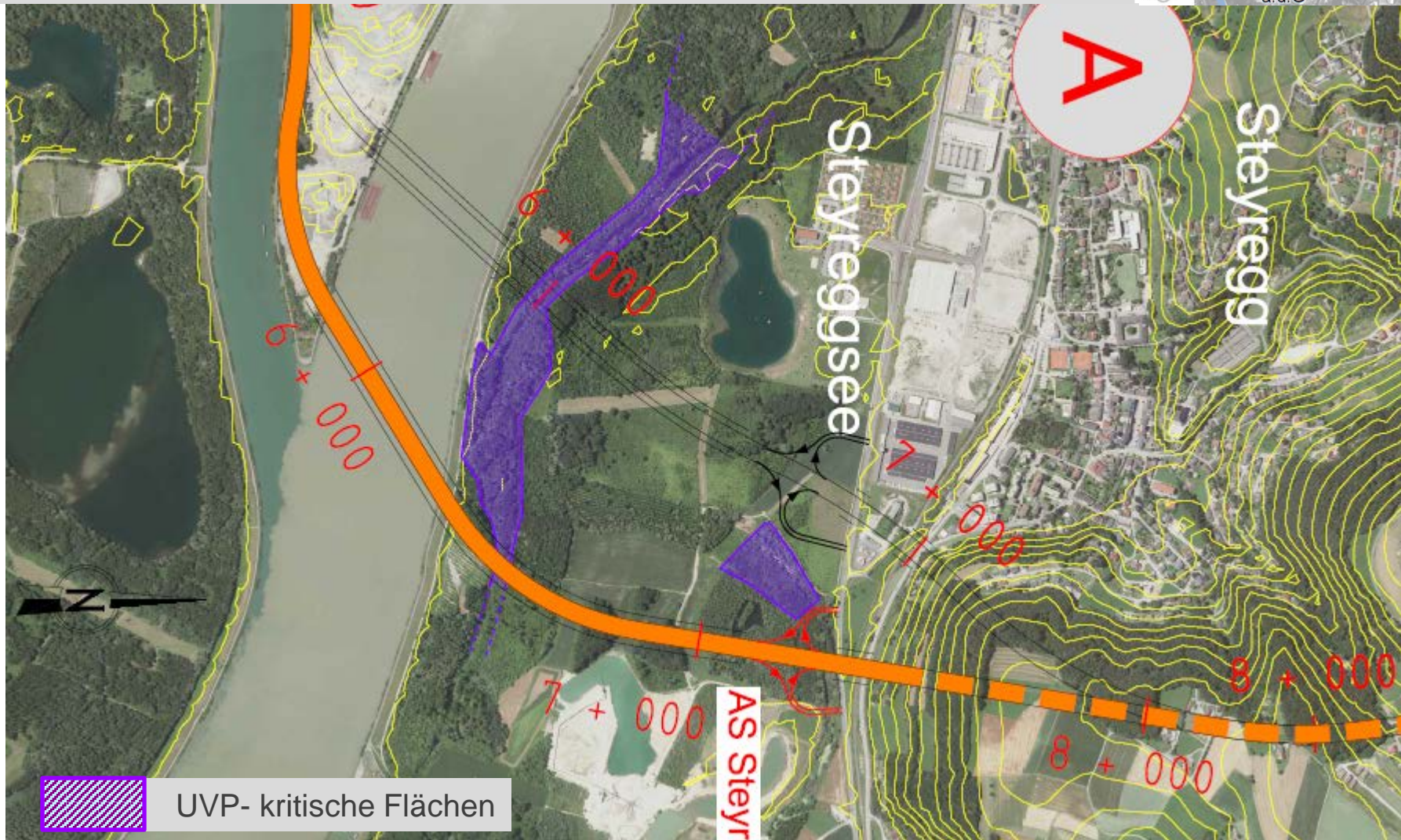
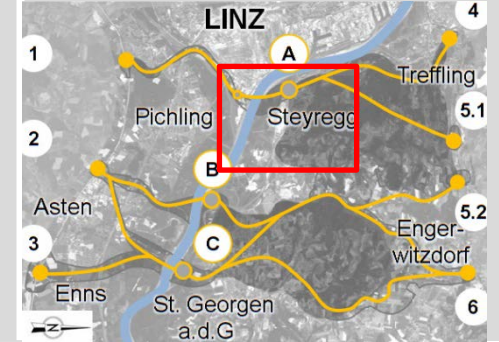


UVP- kritische Flächen



Ostumfahrung Linz

Abschnitt 1-A-5.1 – **zusätzliche Alternative**



Ostumfahrung Linz

Tagesordnung

1. Stand des Planungsprozesses
2. Durchgeführte Trassenoptimierungen
3. **Bewertung Verkehr / Technik / Kosten**
4. Bewertung Raum und Umwelt – Ergänzungen
5. Ergebnisse Paarweiser Variantenvergleich
6. Ausblick auf die nächsten Schritte



Ostumfahrung Linz

Fachliche Bewertung Verkehr / Technik



➤ Grundlagen der verkehrlichen Bewertung:

- Verkehrliche **Ziele** (1. Regionskonferenz)
- Ergebnisse der **Verkehrsuntersuchung** (Stand: Zwischenbericht vom Dezember 2013)
- **Kriterienkatalog** (6. Regionskonferenz)
- **Basisbewertung** der Varianten anhand der Verkehrsumlegungsberechnung 2012
 - Grundlage für den paarweisen Vergleich von Untervarianten
- Verkehrsuntersuchung – Szenarienuntersuchung
 - Grundlage für die **vertiefte Bewertung** der verbleibenden Varianten



Ostumfahrung Linz

Fachliche Bewertung Verkehr / Technik

➤ **Kriterienkatalog** – Bewertung der verkehrlichen Wirkungen der Varianten anhand der in der Vorstudie definierten Ziele

Hauptkriterien	Teilkriterien
Verkehrswirksamkeit	Verlagerungspotential Durchgangsverkehr
	Verlagerungseffekte Landesstraßen / untergeordnetes Netz
	Entlastung der A7
Erschließungswirkung / Erreichbarkeit	Erschließungswirkung Umlandgemeinden
	Erschließungswirkung von Industrie- und Gewerbegebieten
Veränderung Gesamtreisezeit	
Energieverbrauch / Gesamtverkehrsleistung	
Verkehrsqualität	Verkehrsqualität übergeordnetes Netz
	Verkehrsqualität untergeordnetes Netz



Ostumfahrung Linz

Tagesordnung

1. Stand des Planungsprozesses
2. Durchgeführte Trassenoptimierungen
3. **Bewertung Verkehr / Technik / Kosten**
Untersuchung verkehrliche Prognoseszenarien
4. Bewertung Raum und Umwelt – Ergänzungen
5. Ergebnisse Paarweiser Variantenvergleich
6. Ausblick auf die nächsten Schritte



Verkehrsuntersuchung OUL 2. Stufe, RegioTram GP



Prognoseszenarien

7. Regionskonferenz

St. Georgen, 6.3.2014



Szenarienhafte Entwicklung der Verkehrssituation (OUL)

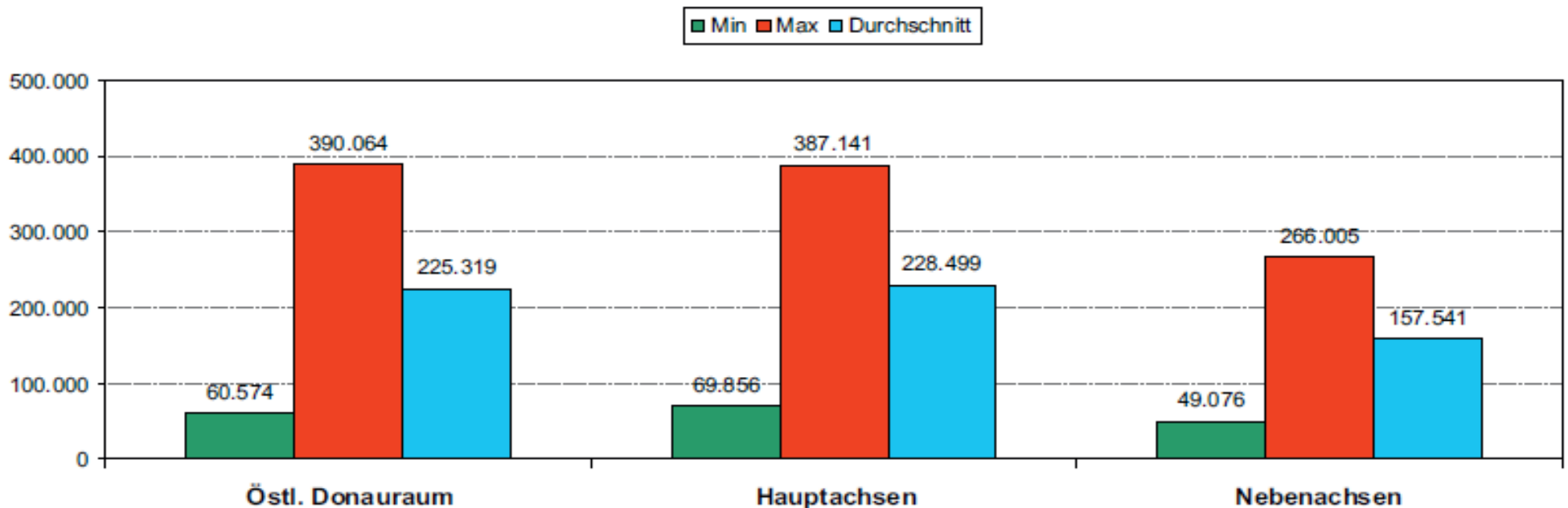
Verkehrserzeugung

- Vom Land OÖ (DI Rockenschaub) unbebaute, gewidmete, betriebliche Potenzialflächen (ÖEK) erhalten -> 1.551 ha in 49 Gemeinden
- Keine Differenzierung in Widmungskategorien vorhanden
- Annahmen (Land OÖ) über Anteile folgender Kategorien (unterschiedliche Verkehrserzeugung) getroffen:
 - Industriegebiete (I)
 - Betriebsbaugebiete (B)
 - Gemischte Baugebiete (MB)
- Verkehrserzeugung (Bossenhoff) gesamt für 3 Raumentwicklungsachsen errechnet (Plausibilitätskontrollen anhand UVP A 26):
 - Hauptachse (Südwestlich von Linz – Linz – Korridor A 7 – B 310 Mühlviertler Straße)



Verkehrserzeugung – Regionale Entwicklung

Gewerblicher Gesamtverkehr (Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr) der betrieblichen Potenziale
[Kfz-Fahrten/24h], Abgrenzung Rockenschaub/Pfeiffer



Summe Min = 179.500

Summe Max = 1.043.200

Summe Durchschnitt = 611.400



Szenario 1 - Ausschöpfung 100 %

Szenario 2 - Ausschöpfung 70 %

Szenario 3 - Ausschöpfung 50 %



Szenarienhafte Entwicklung der Verkehrssituation (OUL)



Nutzungsszenarien N

Durchschnittliche Verkehrserzeugung im Untersuchungsgebiet: + **611.000 Kfz/24h**

N100	zu 100 %
N70	zu 70 %
N50	zu 50 %

Nutzungsszenario Linz L 2030

L30	zu 100 %
------------	----------

Überregionaler Verkehr am Grenzübergang (DV/TV) Ü

Ü1	1-facher DV/TV
Ü5	5-facher DV/TV
Ü10	10-facher DV/TV

2 Planfälle

1-A-5 (v1)	verkehrswirksamste OUL-Variante
3-C-6	verkehrsschwächste OUL-Variante



Kombination aus Planfällen und Szenarien

13 Planfälle gerechnet:



P 1-A-5 (v1)	N100	Ü1
	N70	Ü1 Ü5
		Ü1
	N50	Ü5
		Ü10

P 3-C-6	N100	Ü1 Ü5
	N70	Ü1 Ü5
		Ü1
	N50	Ü5
		Ü10



Ostumfahrung Linz

Darstellungen der Wirkung der Nutzungen

Verkehrsuntersuchung
Ostumfahrung Linz 2. Stufe
RegioTram Gallneukirchen / Pregarten

Planfall 1-A-5 (v1) (N100 Ü1)
Entfall der Ast. B3 Steyregg
Differenzdarstellung zu Planfall 1-A-5 (v1)
[Kfz/24h] im DTV_w



Abbildung x-x: Planfall 1-A-5 (v1) (2012 - N100 Ü1) - Differenzdarstellung zu Planfall 1-A-5 (v1) (2012 - N70 Ü1)

arealConsult

Verkehrsuntersuchung
Ostumfahrung Linz 2. Stufe
RegioTram Gallneukirchen / Pregarten

Planfall 1-A-5 (v1) (N70 Ü1)
Entfall der Ast. B3 Steyregg
Differenzdarstellung zu Planfall 1-A-5 (v1)
[Kfz/24h] im DTV_w

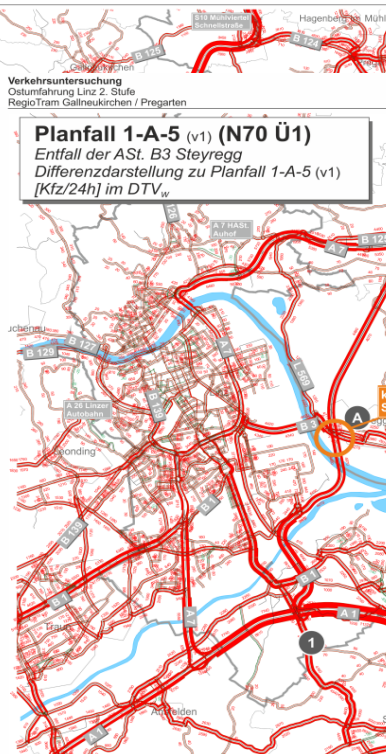


Abbildung x-x: Planfall 1-A-5 (v1) (2012 - N70 Ü1) - Differenzdarstellung zu Planfall 1-A-5 (v1) (2012 - N100 Ü1)

arealConsult

Verkehrsuntersuchung
Ostumfahrung Linz 2. Stufe
RegioTram Gallneukirchen / Pregarten

Planfall 1-A-5 (v1) (N50 Ü1)
Entfall der Ast. B3 Steyregg
Differenzdarstellung zu Planfall 1-A-5 (v1)
[Kfz/24h] im DTV_w

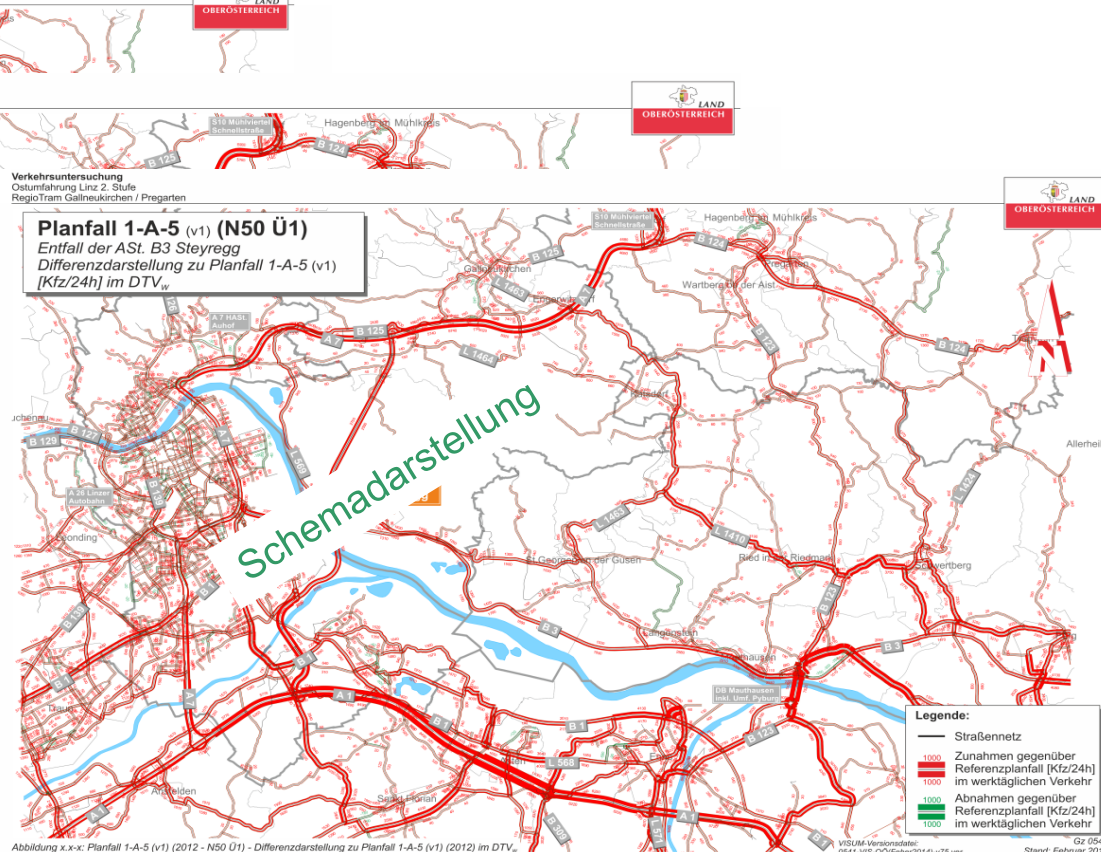


Abbildung x-x: Planfall 1-A-5 (v1) (2012 - N50 Ü1) - Differenzdarstellung zu Planfall 1-A-5 (v1) (2012) im DTV_w

arealConsult

Legende:
— Straßennetz
Zunahmen gegenüber Referenzplanfall [Kfz/24h] im werktäglichen Verkehr
Abnahmen gegenüber Referenzplanfall [Kfz/24h] im werktäglichen Verkehr

VSUM-Versionsdatei: 0541-VIS-00/Faber/2014-v75.ver
Gz 0541
Stand: Februar 2014

arealConsult Ziviltechnikerges. m.b.H.
Penzinger Straße 73, 1140 Wien

Seite xx

Planfall 3-C-6 (Prognose)

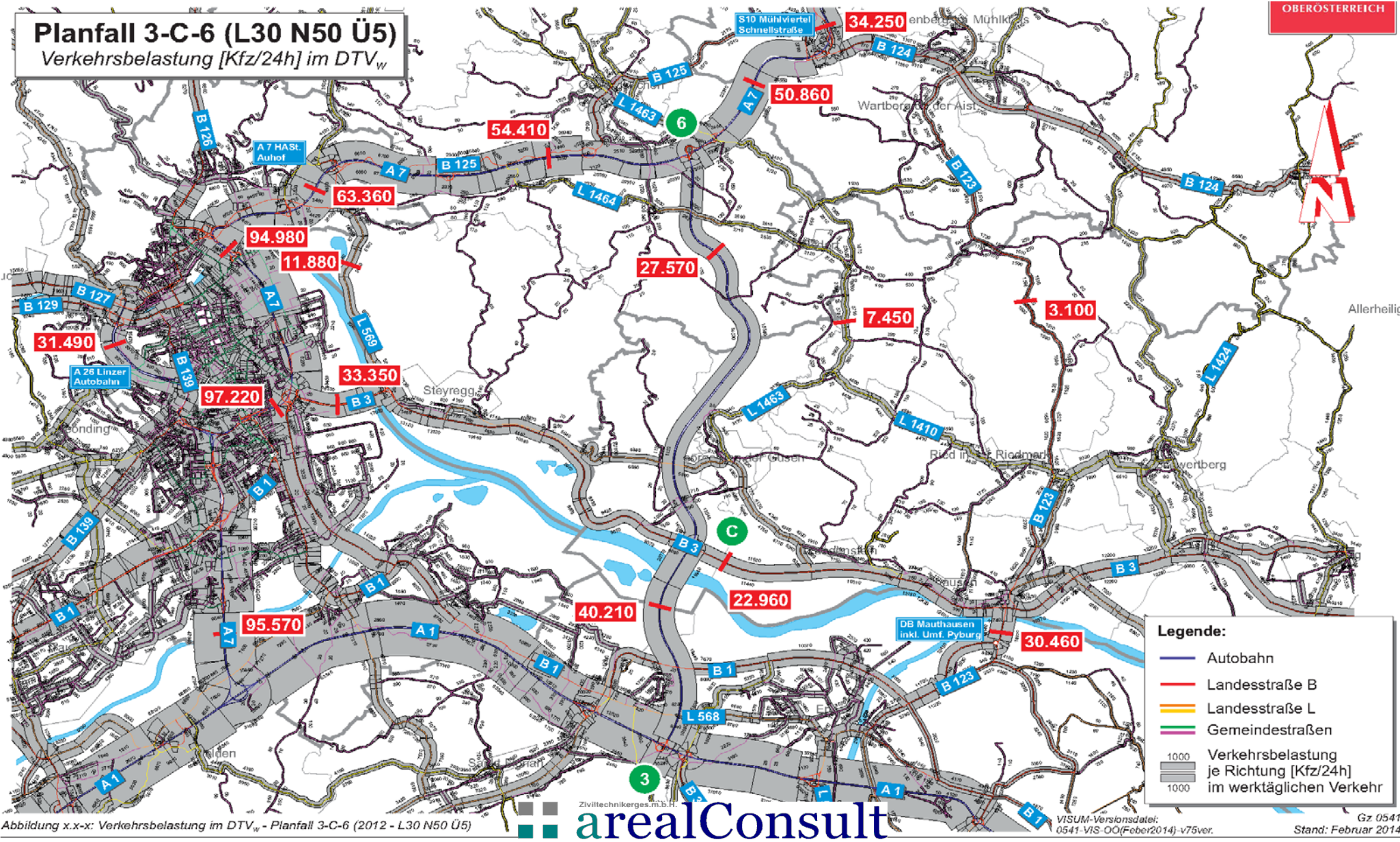


Abbildung x-x-x: Verkehrsbelastung im DTV_w - Planfall 3-C-6 (2012 - L30 N50 Ü5)

Ostumfahrung Linz

Verkehrsstärken und Wirkungen (Kfz/24h DTV_W)

Variante	Betriebliches Nutzungsszenario	Szenario Durchgangsverkehr OÖ, Querschnitte	Belastung Kfz	Wirkung der Betrieblichen Nutzung zum grundlegenden Planfall	Wirkung des Durchgangsverkehrs OÖ	Summe beider Wirkungen
P 1-A-5 (v1)	2012 (N0)	Ü1 - OUL Nord	17.610	--	--	--
		Ü1 - OUL Süd	27.170	--	--	--
	L30 N50	Ü5 - OUL Nord	30.990	10.640	2.720	13.360
		Ü5 - OUL Süd	43.870	14.030	2.670	16.700
P 3-C-6	2012 (N0)	Ü1 - OUL Nord	13.230	--	--	--
		Ü1 - OUL Süd	20.690	--	--	--
	L30 N50	Ü5 - OUL Nord	27.570	11.810	2.540	14.350
		Ü5 - OUL Süd	40.210	16.820	2.700	19.520



Ostumfahrung Linz

Durchgangsverkehr OUL (Kfz/24h DTV_w)

Variante	2012 (N0)	Prognoseszenario
1-A-5 (v1)	(Querschnittsbelastung 27.200) Durchgangsverkehr 10.300	(Querschnittsbelastung 43.900) Durchgangsverkehr 15.800
3-C-6	(Querschnittsbelastung 20.700) Durchgangsverkehr 9.600	(Querschnittsbelastung 40.200) Durchgangsverkehr 15.600



Ostumfahrung Linz

Tagesordnung

1. Stand des Planungsprozesses
2. Durchgeführte Trassenoptimierungen
3. **Bewertung Verkehr / Technik / Kosten**
Fachbereich Kosten
4. Bewertung Raum und Umwelt – Ergänzungen
5. Ergebnisse Paarweiser Variantenvergleich
6. Ausblick auf die nächsten Schritte

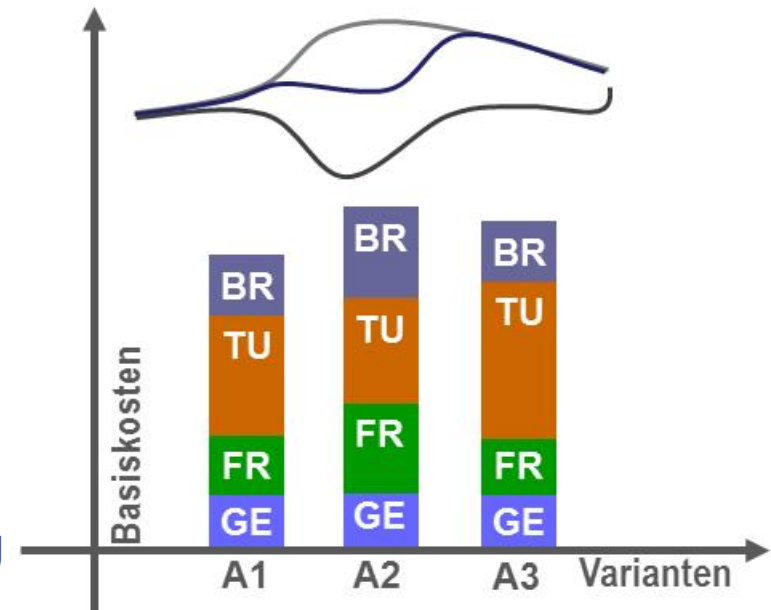


Ostumfahrung Linz

Gesamtvorschau auf den weiteren Planungsprozess – Fachliche Bewertung

- **Fachbereich Kosten** – Erstellung einer Grobkostenschätzung inklusive Bewertung der Kostenrisiken

- **Basiskosten:** Grobkostenschätzung mit gemittelten Einheitspreisen je Laufmeter Strecke:
 - Grundeinlöse
 - Freie Streckenführung
 - Tunnelstrecke (getrennt in bergmännische / offene Bauweise)
 - Brückenbauwerk / Aufständering



BR Brücke
 TU Tunnel
 FR Freiland
 GE Grundeinlöse

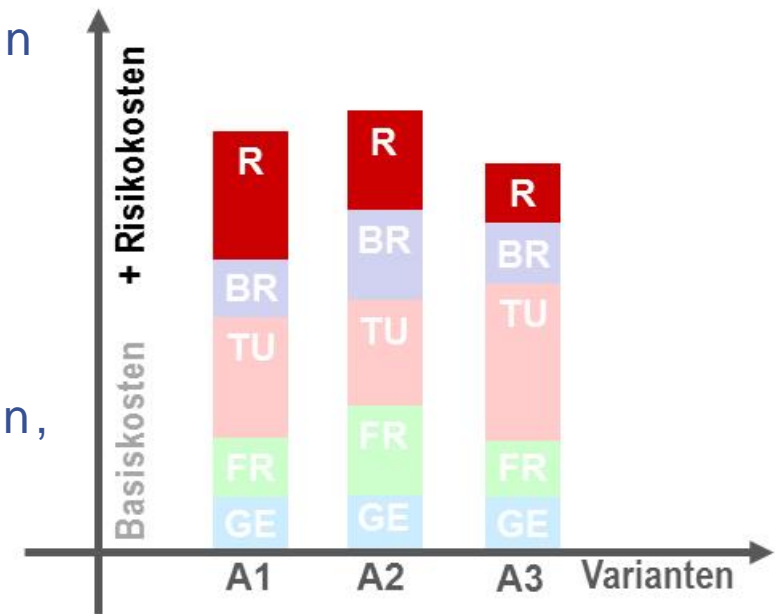


Ostumfahrung Linz

Gesamtvorschau auf den weiteren Planungsprozess – Fachliche Bewertung

➤ Risikokosten auf Grundlage Risikoanalyse: für jede Variante spezifische Abschätzung derzeit noch unbekannter Kostenfaktoren:

- Baugrundrisiko (z.B. Rutschhänge Bereich Wolfing / Oberthal, zusätzliche technische Maßnahmen in Grundwasserschongebieten)
- Zusätzliche Schutzmaßnahmen aufgrund von absehbaren Konflikten / Raumwiderständen (Lärmschutz, ökologische Ausgleichsmaßnahmen, Entwässerung,...)
- Sonstige monetär bewertbare Kostenrisiken



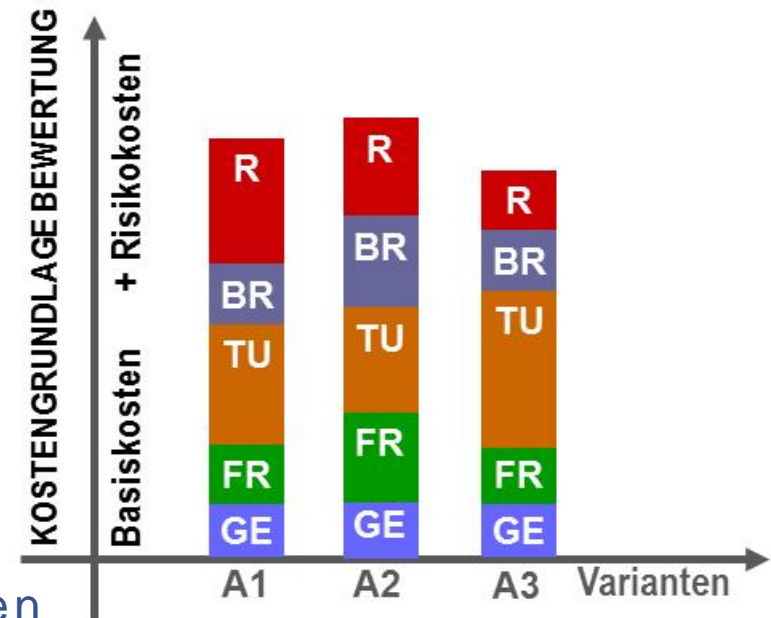
R Risikokosten
 BR Brücke
 TU Tunnel
 FR Freiland
 GE Grundeinlöse



Ostumfahrung Linz

Gesamtvorschau auf den weiteren Planungsprozess – Fachliche Bewertung

- **Fachbereich Kosten** – Erstellung einer Grobkostenschätzung inklusive Bewertung der Kostenrisiken
- Ziel der Grobkostenschätzung ist es, eine objektive Kostengrundlage für den Variantenvergleich zu schaffen.
- Diese Kosten stellen keine Gesamtvorhabenskosten dar! (exkl. Preisgleitung, Planung, Projektmanagement)
- Zusätzlich sind auch die **laufenden Kosten** zu berücksichtigen



R Risikokosten
 BR Brücke
 TU Tunnel
 FR Freiland
 GE Grundeinlöse



Ostumfahrung Linz

Kostenschätzung

Preis- und Risikomatrix

Streckentyp	Einheitspreise [€/lfm]	Risikoaufschläge Unbekanntes + Unberücksichtigtes		
		gering	mittel	hoch
Freiland	6.000	20%	35%	50%
UFT	26.000	20%	30%	40%
Tunnel	37.700	20%	30%	40%
Brücke	34.000	20%	30%	40%
Rampen Freiland	4.000	20%	35%	50%
Rampen Brücke	10.000	20%	30%	40%
Rampen Tunnel	20.000	20%	30%	40%
Sonstige Kosten	---	20%	35%	50%
Zuschlag Gesamtrisiko	---	7,5%	10,0%	12,5%

- Definition der Risikoaufschläge je nach Streckentyp und örtlichen Rahmenbedingungen
- Zusätzliche Aufschläge für Sonderrisiken (z.B. Objekteinlösen, Hangsicherungen, etc.)



Ostumfahrung Linz

Tagesordnung

1. Stand des Planungsprozesses
2. Durchgeführte Trassenoptimierungen
3. Bewertung Verkehr / Technik / Kosten
4. **Bewertung Raum und Umwelt – Ergänzungen**
5. Ergebnisse Paarweiser Variantenvergleich
6. Ausblick auf die nächsten Schritte



Ostumfahrung Linz



FACHBEREICH LÄRM



Ostumfahrung Linz

Methode Fachbereich Lärm

VARIANTENVERGLEICH

- Als Grundlage für die Ermittlung der Vorbelastungen werden Schallausbreitungsberechnungen des Bestandsnetzes herangezogen.
- Für die Planfälle werden Prognoselärnkarten erstellt mit Berücksichtigung eines Basislärmschutzes nach Erfordernis (Einhaltung Grenzwert 45 dB Nacht).
- Für die Ermittlung der Eingriffsintensität Lärm werden Differenzlärnkarten (Bestand – Planfall) erstellt.
- Als Basis für die Variantenvergleiche werden die errechneten Einwohner jener Gebäude berücksichtigt, bei denen sich die Immisionspegel zumindest um 1 dB unterscheiden.
- Anzahl der Einwohner je Wohngebäude: Bruttogeschossfläche x Anzahl der Stockwerke → 1EW / 50m².



Ostumfahrung Linz

Methode Fachbereich Lärm

SENSIBILITÄT

- mäßige Sensibilität bei Einzelobjekten bzw. Häusergruppen bis 4 Objekten
- hohe Sensibilität für Siedlungen ab 5 Objekten
- sehr hohe Sensibilität in Siedlungsbereichen mit sehr hohen Vorbelastungen über 55 dB oder sehr geringen Vorbelastungen unter 35 dB gegenüber dem Grenzwert von 45 dB in der Nacht.

Sensibilität Lärm
mäßig (Einzelbebauungen bis 4 Objekte)
hoch (Siedlungen ab 5 Objekte)
sehr hoch Gebäude im Wohngebiet >55 dB
sehr hoch Gebäude im Wohngebiet < 35 dB



Ostumfahrung Linz

Methode Fachbereich Lärm

EINGRIFFSINTENSITÄT

- Veränderung der Lärmsituation gegenüber dem Nullplanfall (IST – Zustand)
- Grundlage Differenzlärmkarte (IST Zustand – Planfall)
- Beurteilung für jedes Wohngebiet bzw. jeden Einwohner je nach Eingriff Lärm

Eingriff Lärm
kein (kleiner als +1 dB)
gering (+1 dB bis +3 dB)
mäßig (+3 dB bis +5 dB)
hoch (+5 dB bis +10 dB)
sehr hoch (über 10 dB)

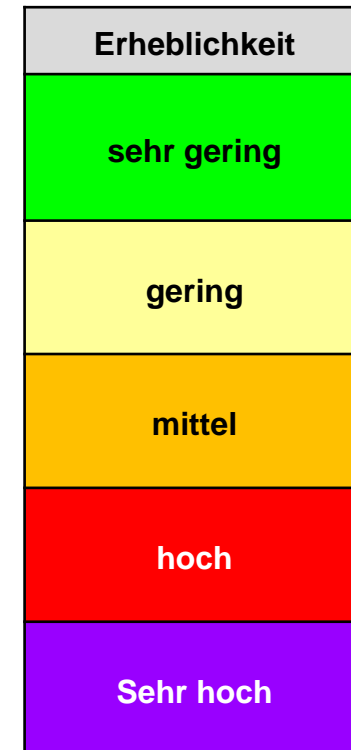


Ostumfahrung Linz

Methode Fachbereich Lärm

ERHEBLICHKEIT

- Überlagerung der Sensibilität und der Eingriffsintensität.
- Die Gesamterheblichkeit eines betrachteten Abschnittes ergibt sich aus der Summe der Teilerheblichkeiten.
- Maßzahl für die Einstufung sind die Einwohnerzahlen aus den Teilerheblichkeiten.



Ostumfahrung Linz

Methode Fachbereich Lärm



PRÄFERENZIERUNG

Für einen Vergleich von Varianten mit gleicher Eingriffserheblichkeit wird zusätzlich zur Erheblichkeitseinstufung eine Präferenzierung erforderlich.

Diese erfolgt in folgenden Klassen:

- **geringe Präferenz:** leichte (fachlich kaum bedeutende) Vorteile
- **Präferenz:** eindeutige (fachlich deutliche) Vorteile
- **hohe Präferenz:** erhebliche Vorteile (fachlich großer Unterschied)



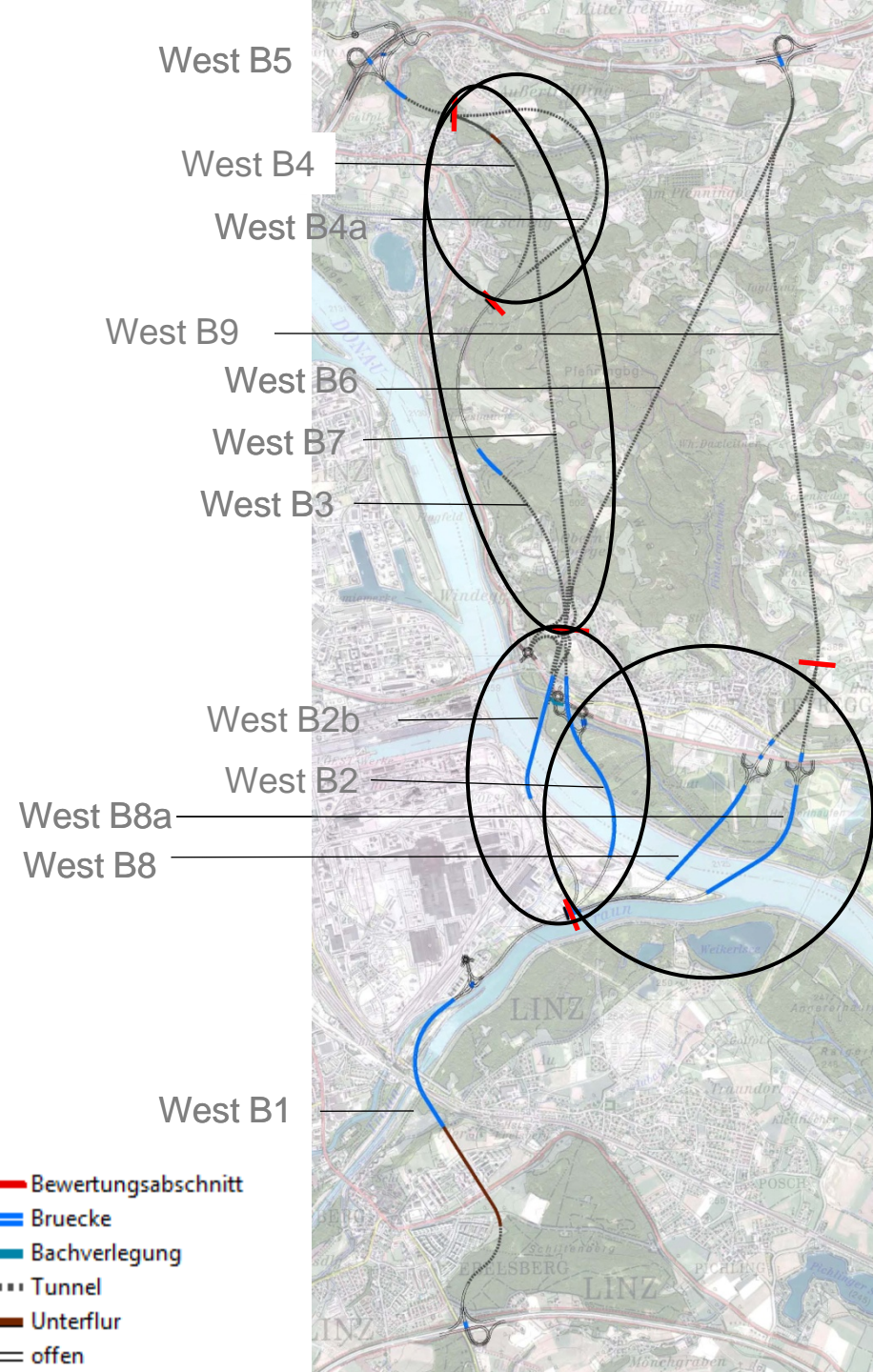
Ostumfahrung Linz

Variantenvergleiche West

Paarweise Vergleich	West B2	West B2b
	West B8	West B8a
	West B4	West B4a

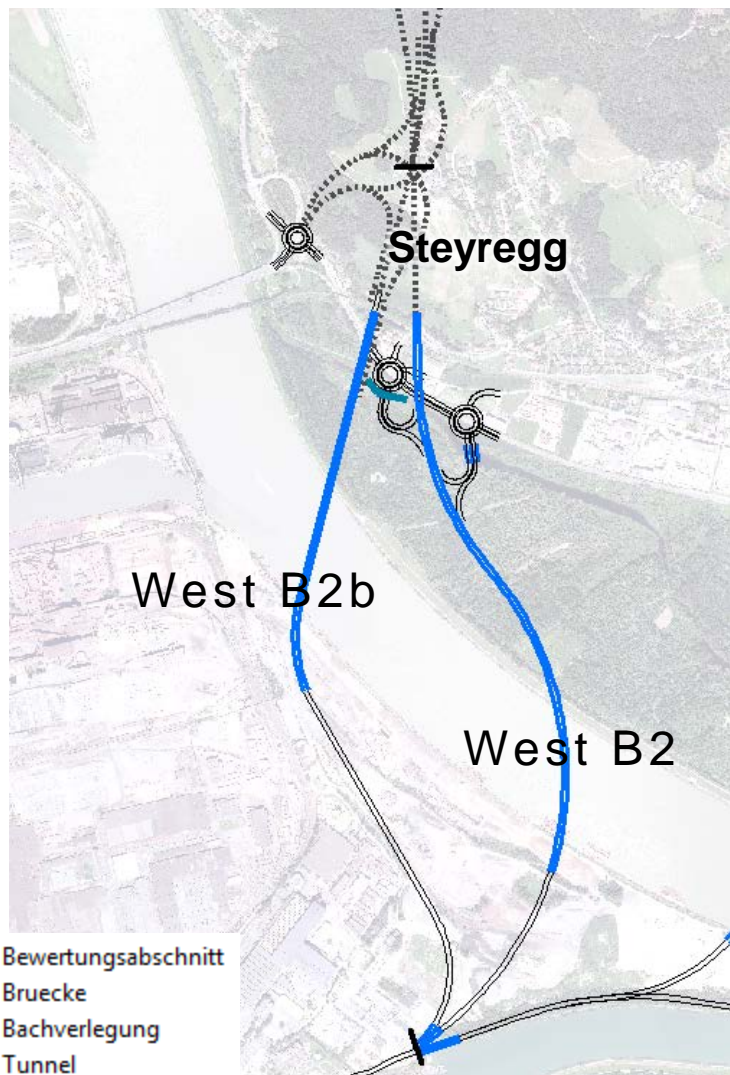


Paarweise Vergleich	West B3+Bx	West B7
---------------------	------------	---------



Ostumfahrung Linz

Bewertungsabschnitt West B2 zu B2b



Erheblichkeit West B2		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	113	6	0	0	0
	hoch	395	1608	131	8	0
	sehr hoch >55	0	0	0	0	0
	sehr hoch <35	73	822	227	46	0

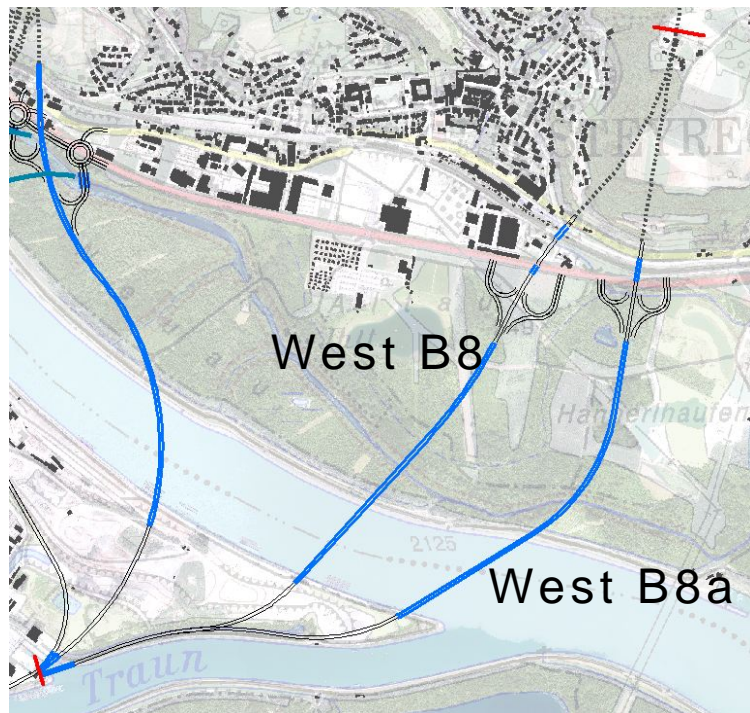
Gesamterheblichkeit	sehr gering	geringe	mittlere	hoch	sehr hoch
Einwohner	581	1614	953	235	46
Anteil in % von 3429	17%	47%	28%	7%	1%

Erheblichkeit West B2b		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	52	61	6	0	0
	hoch	384	1032	712	14	0
	sehr hoch >55	0	0	0	0	0
	sehr hoch <35	301	282	394	191	0

Gesamterheblichkeit	sehr gering	geringe	mittlere	hoch	sehr hoch
Einwohner	737	1099	994	408	191
Anteil in % von 3429	21%	32%	29%	12%	6%

Ostumfahrung Linz

Bewertungsabschnitt West B8 zu B8a



Erheblichkeit West B8		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	52	33	43	19	0
	hoch	207	811	997	413	0
	sehr hoch >55	0	0	0	0	0
	sehr hoch <35	187	84	414	263	0

Gesamterheblichkeit	sehr ger.	gering	mittel	hoch	sehr hoch
Einwohner	446	887	1100	827	263
Anteil in % von 3523	13%	25%	31%	23%	7%

Erheblichkeit West B8a		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	34	73	16	24	0
	hoch	266	1393	662	107	0
	sehr hoch >55	0	0	0	0	0
	sehr hoch <35	95	365	231	257	0

Gesamterheblichkeit	sehr ger.	gering	mittel	hoch	sehr hoch
Einwohner	395	1482	1051	338	257
Anteil in % von 3523	11%	42%	30%	10%	7%

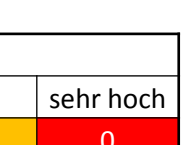
Präferenz für West B8a

- Bewertungsabschnitt
- Brücke
- Bachverlegung
- Tunnel
- Unterflur
- = offen



Ostumfahrung Linz

Bewertungsabschnitt West B4 zu B4a



Erheblichkeit West B4		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	0	0	4	0	0
	hoch	0	12	75	90	0
	sehr hoch >55	0	0	0	0	0
	sehr hoch <35	0	0	0	0	0

Gesamterheblichkeit	sehr gering	geringe	mittlere	hoch	sehr hoch
Einwohner	0	16	75	90	0
Anteil in % von 181	0%	9%	41%	50%	0%

Erheblichkeit West B4a		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	0	0	4	0	0
	hoch	8	49	90	30	0
	sehr hoch >55	0	0	0	0	0
	sehr hoch <35	0	0	0	0	0

Gesamterheblichkeit	sehr gering	geringe	mittlere	hoch	sehr hoch
Einwohner	8	53	90	30	0
Anteil in % von 181	4%	29%	50%	17%	0%

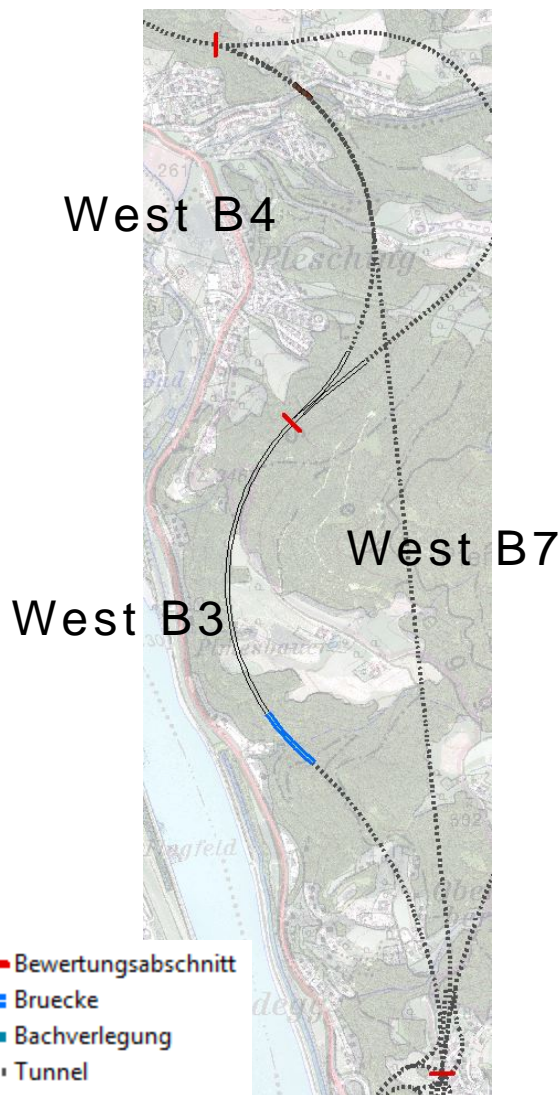
Präferenz für West B4a

- Bewertungsabschnitt
- Bruecke
- Bachverlegung
- - - Tunnel
- Unterflur
- = offen



Ostumfahrung Linz

Bewertungsabschnitt West B3+B4 & B7



Erheblichkeit West B3 + B4		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	20	88	35	25	0
	hoch	101	264	154	99	0
	sehr hoch >55	0	0	0	0	0
	sehr hoch <35	0	0	0	0	0

Gesamterheblichkeit	sehr gering	geringe	mittlere	hoch	sehr hoch
Einwohner	121	387	179	99	0
Anteil in % von 786	15%	49%	23%	13%	0%

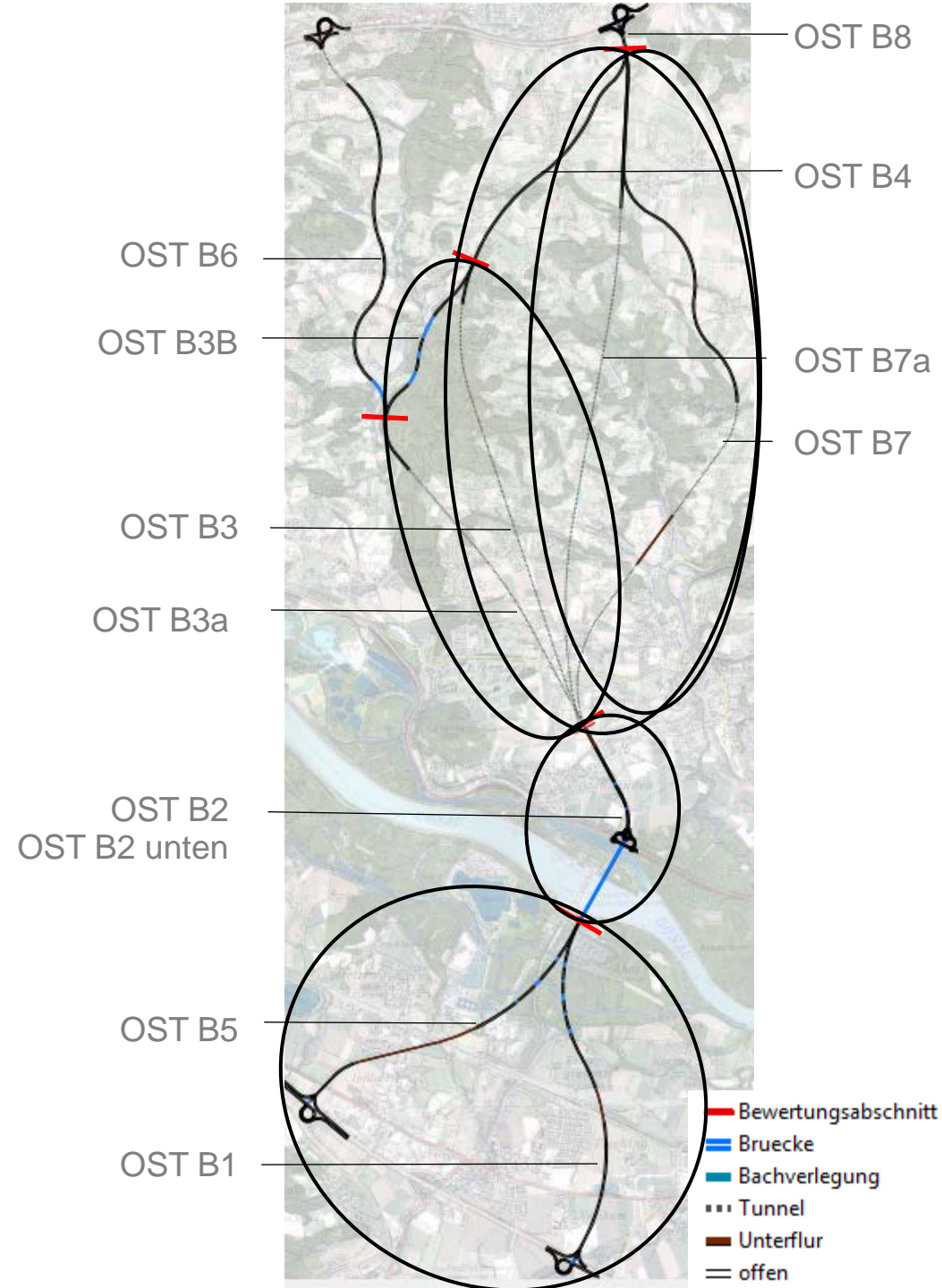
Erheblichkeit West B7		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	168	0	0	0	0
	hoch	576	42	0	0	0
	sehr hoch >55	0	0	0	0	0
	sehr hoch <35	0	0	0	0	0

Gesamterheblichkeit	sehr gering	geringe	mittlere	hoch	sehr hoch
Einwohner	744	42	0	0	0
Anteil in % von 786	95%	5%	0%	0%	0%

Ostumfahrung Linz

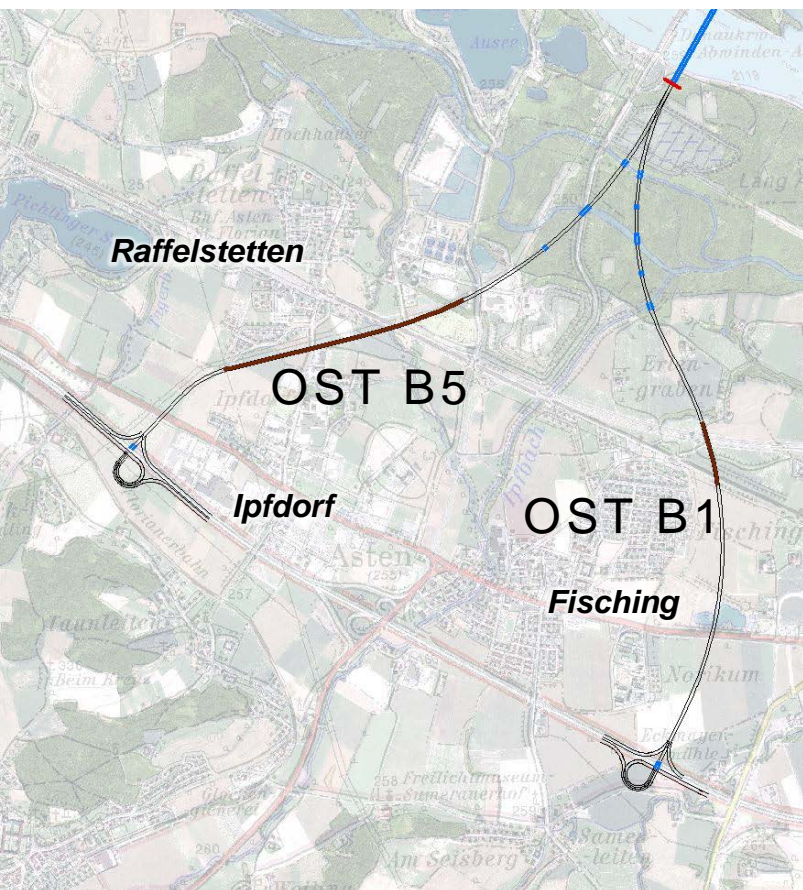
Bewertungsabschnitt OST

Paarweise Vergleich	Ost B1	Ost B5
	Ost B2 oben	Ost B2 unten
	Ost B7	Ost B7a
	Ost B3a+3b	Ost B3



Ostumfahrung Linz

Bewertungsabschnitt Ost B1 zu B5



Erheblichkeit Ost B1		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	96	27	8	0	4
	hoch	2618	9	0	0	0
	sehr hoch >55	170	0	0	0	0
	sehr hoch <35	40	0	0	6	0

Gesamterheblichkeit	sehr ger.	gering	mittel	hoch	sehr hoch
Einwohner	2924	44	0	4	6
Anteil in % von 2978	98%	1%	0%	0%	0%

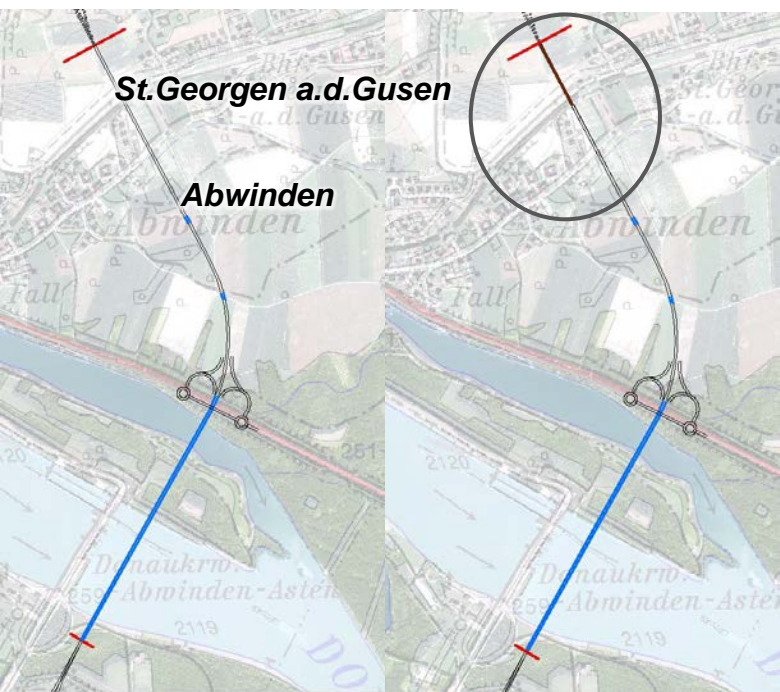
Erheblichkeit Ost B5		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	71	24	0	28	12
	hoch	1852	735	40	0	0
	sehr hoch >55	170	0	0	0	0
	sehr hoch <35	0	30	10	6	0

Gesamterheblichkeit	sehr ger.	gering	mittel	hoch	sehr hoch
Einwohner	2093	759	98	22	6
Anteil in % von 2978	70%	25%	3%	1%	0%

Präferenz für Ost B1

Ostumfahrung Linz

Bewertungsabschnitt Ost B2 oben zu B2 unten



OST B2 oben

OST B2 unten

Erheblichkeit Ost B2 oben		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	11	8	37	90	102
	hoch	57	15	7	8	0
	sehr hoch >55	0	0	0	0	0
	sehr hoch <35	0	40	11	131	92

Gesamterheblichkeit	sehr ger.	gering	mittel	hoch	sehr hoch
Einwohner	68	60	137	121	223
Anteil in % von 609	11%	10%	22%	20%	37%

Erheblichkeit Ost B2 unten		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	60	21	7	63	97
	hoch	65	7	7	0	8
	sehr hoch >55	0	0	0	0	0
	sehr hoch <35	40	6	0	192	36

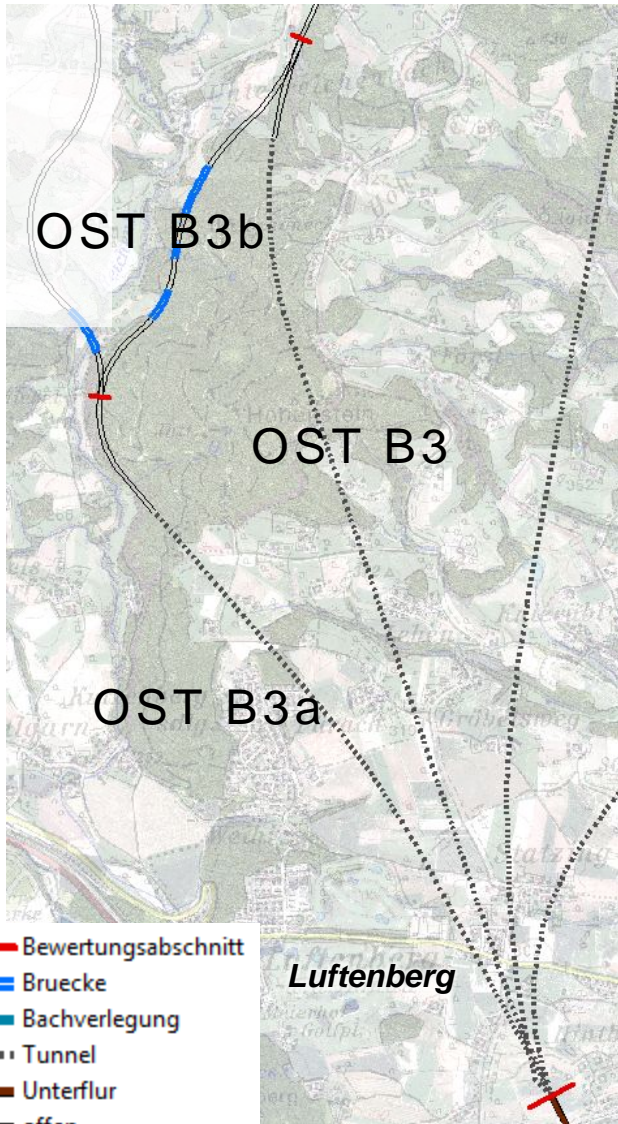
Gesamterheblichkeit	sehr ger.	gering	mittel	hoch	sehr hoch
Einwohner	165	35	76	97	236
Anteil in % von 609	27%	6%	12%	16%	39%

Geringe Präferenz für Ost B2 unten



Ostumfahrung Linz

Bewertungsabschnitt Ost B3a+3b zu B3



Erheblichkeit Ost B3a + B3b		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	57	189	131	212	235
	hoch	21	54	11	0	0
	sehr hoch >55	0	0	0	0	0
	sehr hoch <35	50	344	358	406	200

Gesamterheblichkeit	sehr ger.	geringe	mittlere	hoch	sehr hoch
Einwohner	128	374	567	593	606
Anteil in % von 2268	6%	16%	25%	26%	27%

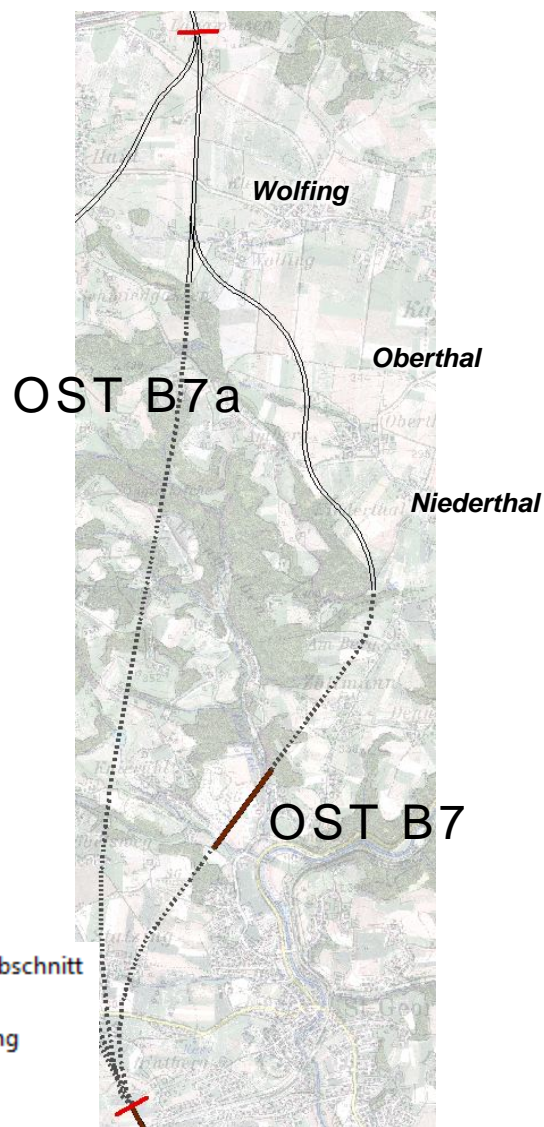
Erheblichkeit Ost B3		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	440	152	55	77	100
	hoch	75	0	0	11	0
	sehr hoch >55	0	0	0	0	0
	sehr hoch <35	619	466	108	76	89

Gesamterheblichkeit	sehr ger.	geringe	mittlere	hoch	sehr hoch
Einwohner	1134	207	543	219	165
Anteil in % von 2268	50%	9%	24%	10%	7%



Ostumfahrung Linz

Bewertungsabschnitt Ost B7 zu B7a



Erheblichkeit Ost B7		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	44	77	78	49	19
	hoch	81	36	76	244	0
	sehr hoch >55	0	0	0	0	0
	sehr hoch <35	33	41	89	541	625

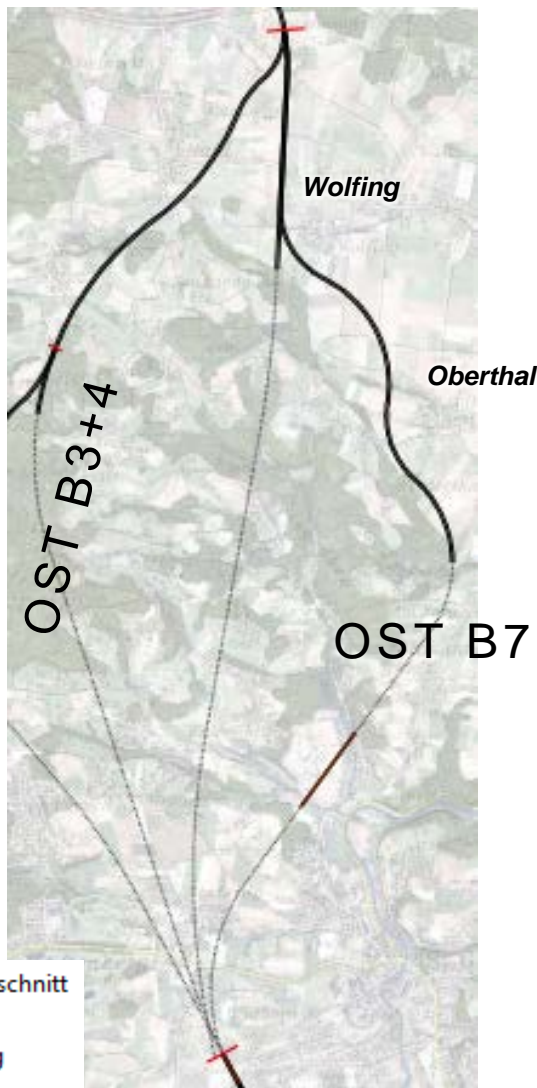
Gesamterheblichkeit	sehr ger.	gering	mittel	hoch	sehr hoch
Einwohner	158	191	166	352	1166
Anteil in % von 2033	8%	9%	8%	17%	57%

Erheblichkeit Ost B7a		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	204	63	0	0	0
	hoch	214	215	8	0	0
	sehr hoch >55	0	0	0	0	0
	sehr hoch <35	1115	119	95	0	0

Gesamterheblichkeit	sehr ger.	gering	mittel	hoch	sehr hoch
Einwohner	1533	278	127	95	0
Anteil in % von 2033	75%	14%	6%	5%	0%

Ostumfahrung Linz

Bewertungsabschnitt Ost B7 & B3+B4



Erheblichkeit Ost B7		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	853	69	78	73	22
	hoch	416	37	76	244	0
	sehr hoch >55	0	0	0	0	0
	sehr hoch <35	934	41	89	541	625

Gesamterheblichkeit	sehr ger.	gering	mittel	hoch	sehr hoch
Einwohner	2203	184	190	355	1166
Anteil in % von 4098	54%	4%	5%	9%	28%

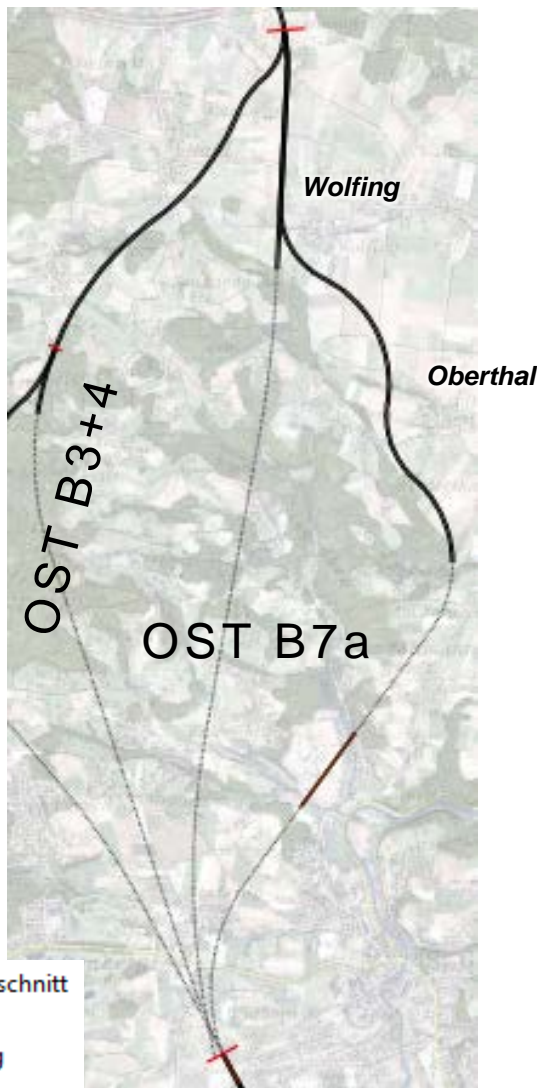
Erheblichkeit Ost B3 + B4		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	334	212	83	287	179
	hoch	563	88	71	51	0
	sehr hoch >55	0	0	0	0	0
	sehr hoch <35	1341	524	134	76	155

Gesamterheblichkeit	sehr ger.	gering	mittel	hoch	sehr hoch
Einwohner	2238	383	882	364	231
Anteil in % von 4098	55%	9%	22%	9%	6%



Ostumfahrung Linz

Bewertungsabschnitt Ost B7a zu B3+B4



Erheblichkeit Ost B7a		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	900	56	0	24	3
	hoch	365	226	8	0	0
	sehr hoch >55	0	0	0	0	0
	sehr hoch <35	909	119	95	0	0

Gesamterheblichkeit	sehr ger.	gering	mittel	hoch	sehr hoch
Einwohner	2174	282	151	98	0
Anteil in % von 2705	80%	10%	6%	4%	0%

Erheblichkeit Ost B3 + B4		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	194	240	83	287	179
	hoch	376	101	71	51	0
	sehr hoch >55	0	0	0	0	0
	sehr hoch <35	234	524	134	76	155

Gesamterheblichkeit	sehr ger.	gering	mittel	hoch	sehr hoch
Einwohner	804	424	882	364	231
Anteil in % von 2705	30%	16%	33%	13%	9%



Ostumfahrung Linz



ZUSAMMENFASSUNG DER BEWERTUNGABSCHNITTE



Ostumfahrung Linz

Methode – Bewertung des Funktionsabschnittes

1. Schritt: Beurteilung der Einzelerheblichkeiten (präsentierte Ergebnisse – 6. Regionskonferenz)

Erheblichkeit		Eingriffsintensität			
		gering	mäßig	hoch	Sehr hoch
Sensibilität	gering				
	mäßig				
	hoch				
	sehr hoch				

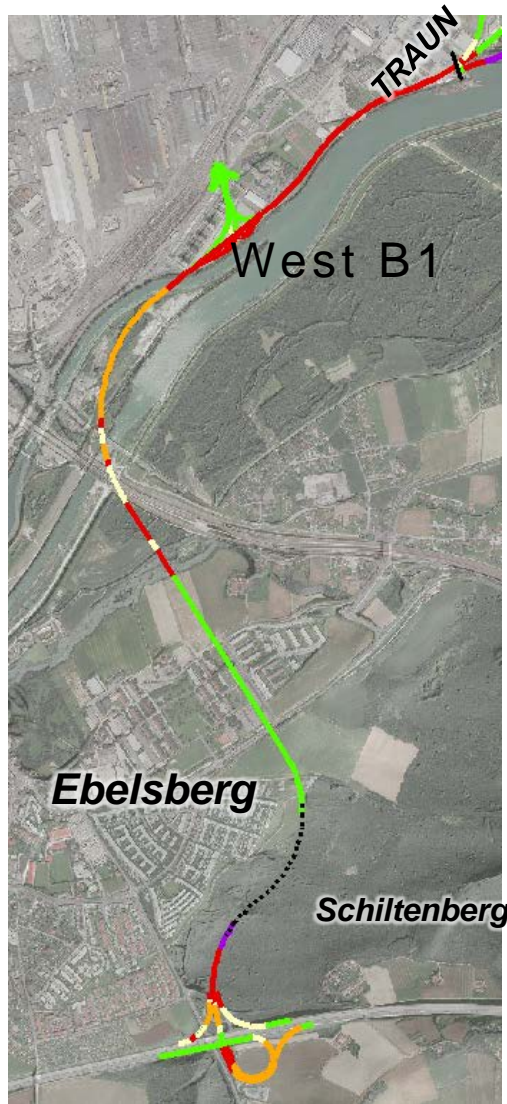
keine/sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch	!
-------------------	--------	--------	------	-----------	---

2. Schritt: Zusammenführung der Gesamterheblichkeiten je Funktionsabschnitt.



Ostumfahrung Linz

Bewertung des Funktionsabschnittes
Beispiel Tiere / Pflanzen



Beurteilung von Einzelkonflikten

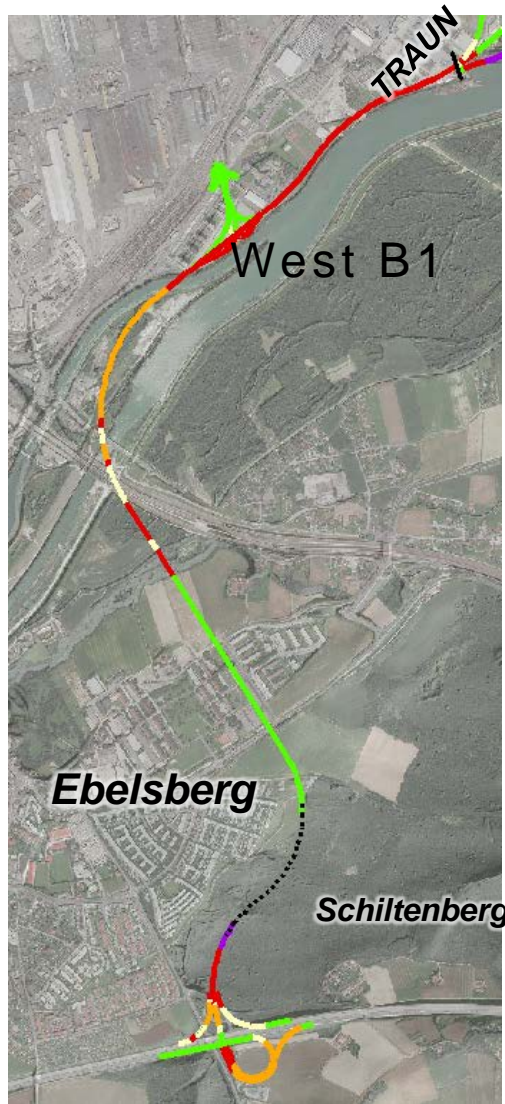


**Zusammenführung entsprechend
+ relativen Verteilung der Einzelerheblichkeiten
+ absoluten Flächengrößen / Längen**

5 Stufen der Erheblichkeit	Verbleibende Auswirkungen
Keine / sehr gering	großflächig keine oder sehr geringe verbleibende Auswirkungen, punktuell/kleinflächig geringe oder mittlere verbleibende Auswirkungen
Gering	großflächig geringe verbleibende Auswirkungen, vereinzelt/kleinflächig mittlere verbleibende Auswirkungen und punktuell hohe oder sehr hohe Auswirkungen
Mittel	großflächig mittlere verbleibende Auswirkungen, vereinzelt/kleinflächig hohe oder sehr hohe verbleibende Auswirkungen
Hoch	großflächig hohe verbleibende Auswirkungen, vereinzelt/kleinflächig sehr hohe verbleibende Auswirkungen
Sehr hoch	großflächig hohe und sehr hohe verbleibende Auswirkungen

Ostumfahrung Linz

Bewertung des Funktionsabschnittes
Beispiel Tiere / Pflanzen



West B1	%	Länge (m)
kein Eingriff	6,30	488
keine / sehr gering	29,58	2.291
gering	8,17	633
mittel	21,34	1.653
hoch	33,20	2.571
sehr hoch	1,41	109
	100,00	7.745

Gesamterheblichkeit: hoch



Ostumfahrung Linz

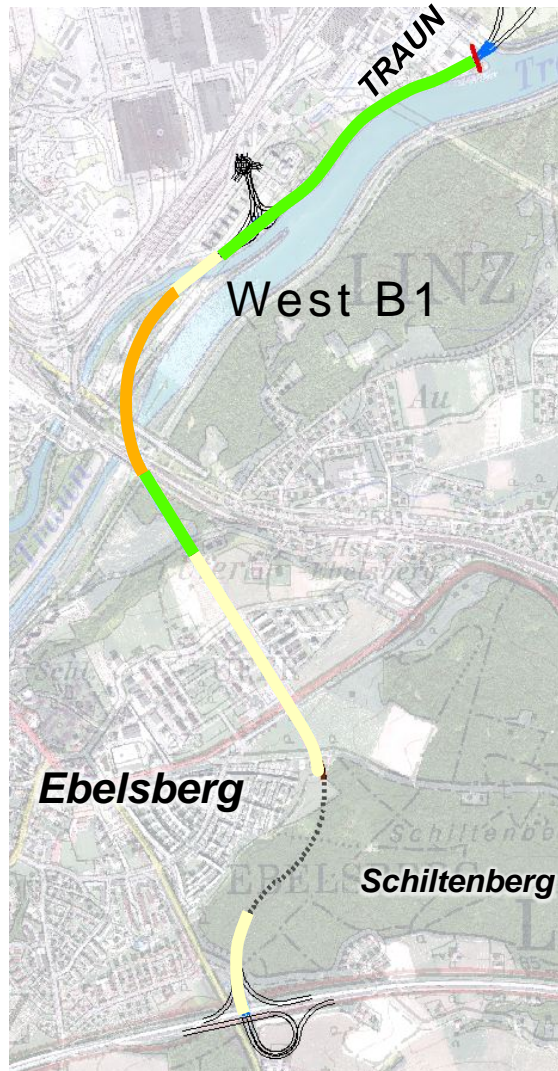
Methode - Bewertung des Funktionsabschnittes Beispiel Hochwasserschutz

5 Stufen der Erheblichkeit	
Keine / sehr gering	Im Regelfall entspricht die Gesamterheblichkeit der schlechtesten Einzelbewertung.
Gering	In Sonderfällen wurde die Bewertung entsprechend einer Gewichtung der Einzelabschnitte angepasst:
Mittel	Ost B6: Abstufung von „mittel“ auf „gering“ aufgrund nur geringfügiger Länge (6%) mit Beurteilung „mittel“ (Kurzer Abschnitt schräg zum Hang verlaufend).
Hoch	West B1: Abstufung von „hoch“ auf „mittel“ unter Voraussetzung einer entsprechenden Maßnahmenplanung im Bereich Traunquerung und Hochlage im Bereich der Insel zum Welser Mühlbach.
Sehr hoch	



Ostumfahrung Linz

Methode - Bewertung des Funktionsabschnittes
 Beispiel Hochwasserschutz



West B1	Sensibilität	Eingriffsintensität	Erheblichkeit	Gesamt- erheblichkeit
Teilraum 51	gering	gering	keine / sehr gering	mittel
Teilraum 52	hoch	gering	gering	
Teilraum 53	hoch	mäßig	mittel	
Teilraum 54	gering	gering	keine / sehr gering	
Teilraum 55	gering	mäßig	gering	
Teilraum 57	mäßig	mäßig	gering	



Ostumfahrung Linz

Methode - Bewertung des Funktionsabschnittes
Beispiel Grundwasser



Entsprechend der „worst case“ -Methode



Ostumfahrung Linz

Methode - Bewertung des Funktionsabschnittes
 Beispiel Grundwasser



West B1	Sensibilität	Eingriffsintensität	Erheblichkeit	Gesamterheblichkeit
Teilraum 1	Gering	Gering	Keine / sehr gering	Gering
Teilraum 2	Gering	Gering	Keine / sehr gering	
Teilraum 3	Gering	Mäßig	Gering	
Teilraum 4	Gering	Mäßig	Gering	
Teilraum 5	Mäßig	Gering	Gering	
Teilraum 6	Mäßig	Gering	Gering	



Ostumfahrung Linz

Tagesordnung

1. Stand des Planungsprozesses
2. Durchgeführte Trassenoptimierungen
3. Bewertung Verkehr / Technik / Kosten
4. Bewertung Raum und Umwelt – Ergänzungen
5. **Ergebnisse Paarweiser Variantenvergleich**
6. Ausblick auf die nächsten Schritte



Ostumfahrung Linz

Methode – paarweiser Variantenvergleich



Erheblichkeit	Zielerfüllung
Keine / Sehr gering	Sehr hoch
gering	Hoch
mittel	Mittel
hoch	gering
Sehr hoch	Keine / Sehr gering

Zusammenführung der Einzelerheblichkeiten zu Gesamterheblichkeiten/ Zielerfüllungen für den Funktionsabschnitt

Bei gleicher Eingriffserheblichkeit zweier Varianten wird zusätzlich zur Erheblichkeitseinstufung eine Präferenzierung vergeben, in folgenden Klassen:

- **geringe Präferenz:** leichte (fachlich kaum bedeutende) Vorteile
- **Präferenz:** eindeutige (fachlich deutliche) Vorteile
- **hohe Präferenz:** erhebliche Vorteile (fachlich großer Unterschied)

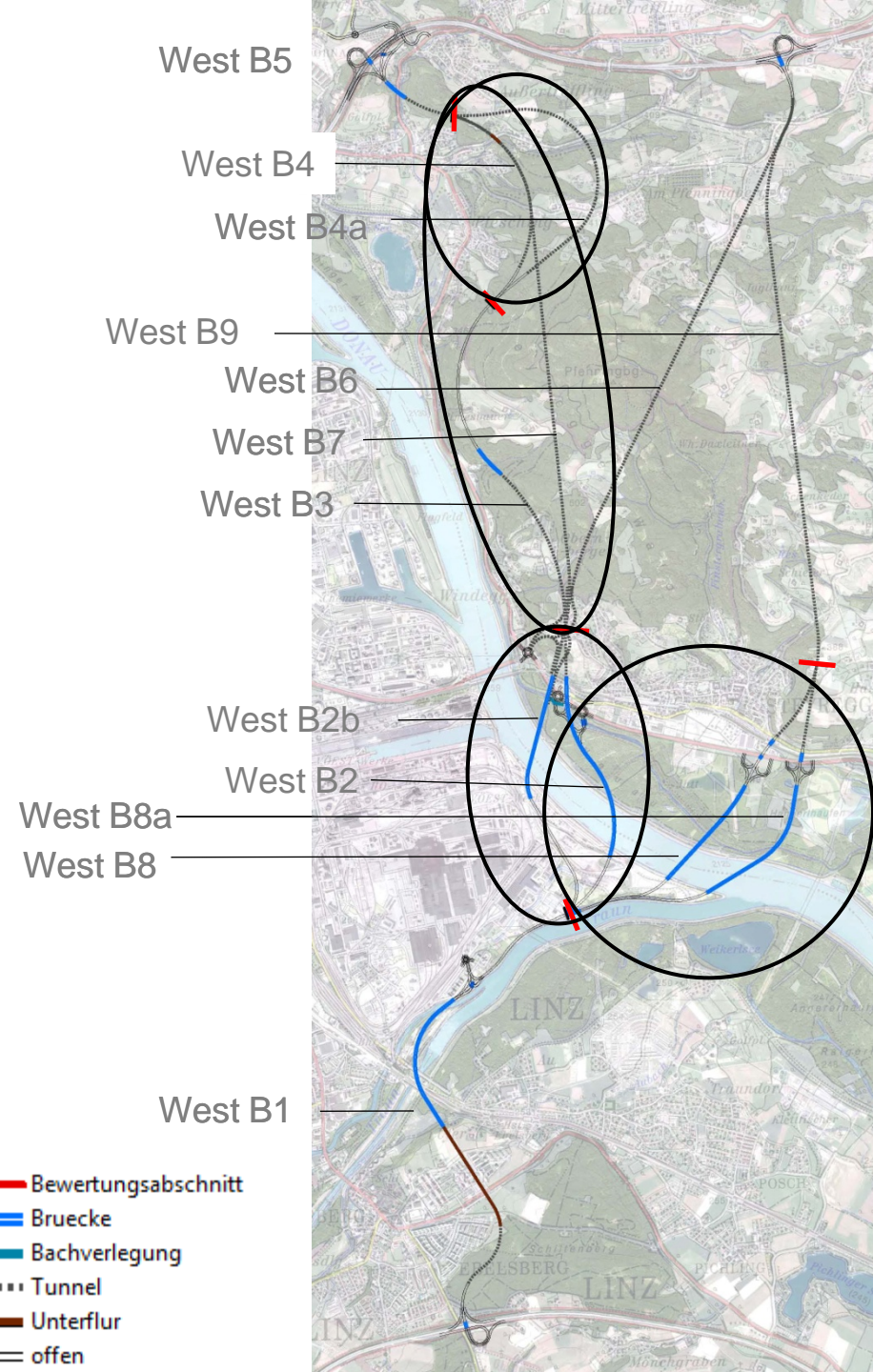
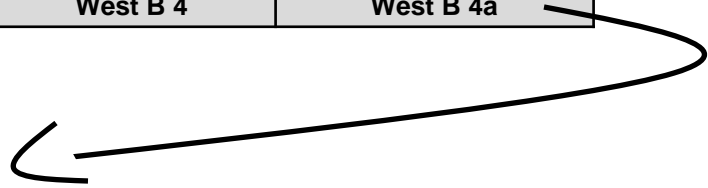
Anmerkung Kriterium Luft: bei allen Varianten mit vorgeschlagenen Maßnahmen (spez. Tunnellüftung etc.) genehmigungsfähig.

Ostumfahrung Linz

Variantenvergleiche West

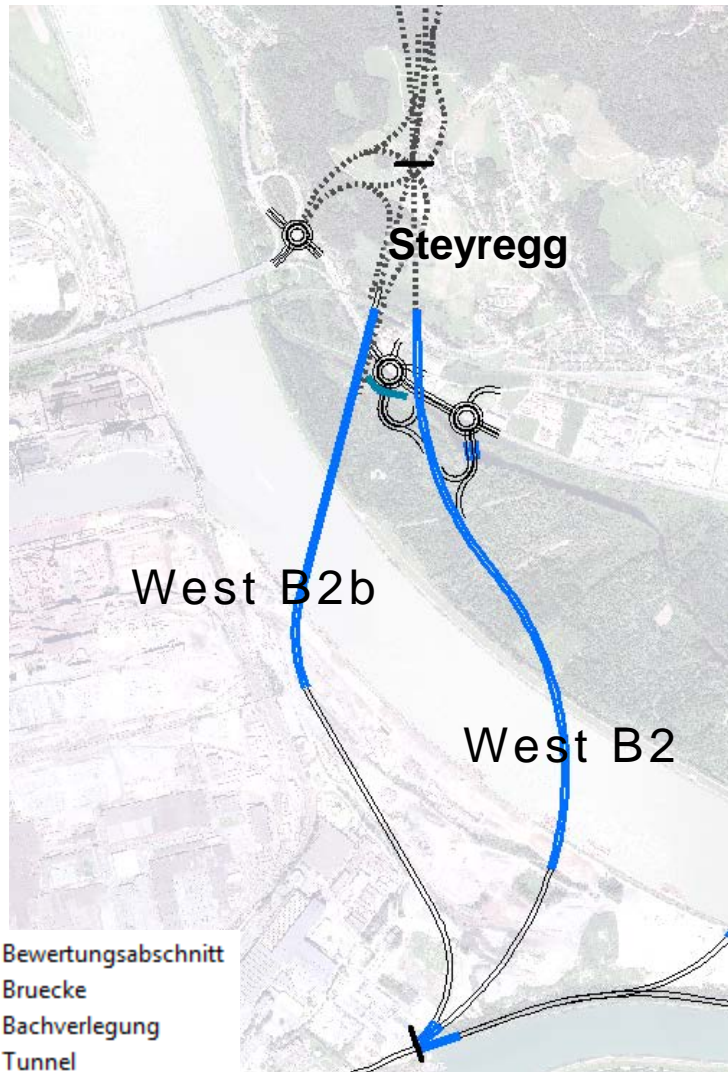
Paarweiser Vergleich	West B 2	West B 2b
	West B 8	West B 8a
	West B 4	West B 4a

Paarweiser Vergleich	West B3+B x	West B7
----------------------	-------------	---------



Ostumfahrung Linz

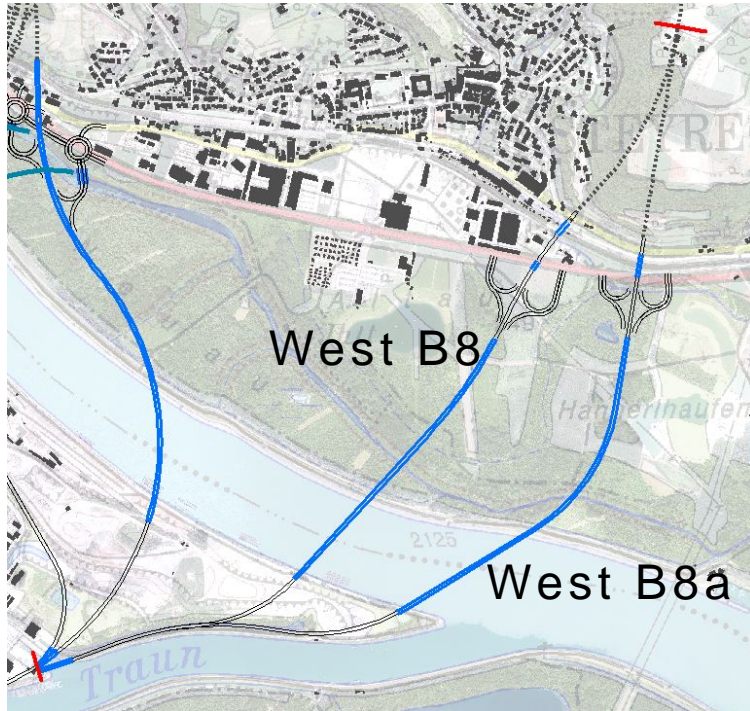
Bewertungsabschnitt West B2 zu B2b



- Hohe Genehmigungsrisiken im Bereich der per UVP-Bescheid vorgeschriebenen Maßnahmenflächen der Fa. Treul – weiterer Untersuchungsbedarf
- Detailabstimmungen VOEST – Eingriffe in Produktionsprozesse – Problembereiche u.a. Reststoffdeponie und Schlackenzwischenlager
- Teilweise sehr hohe Zusatzkosten bzw. Kostenrisiken
- Vorerst keine Variantenentscheidung möglich – vertiefte Untersuchungen notwendig

Ostumfahrung Linz

Bewertungsabschnitt West B8 zu B8a



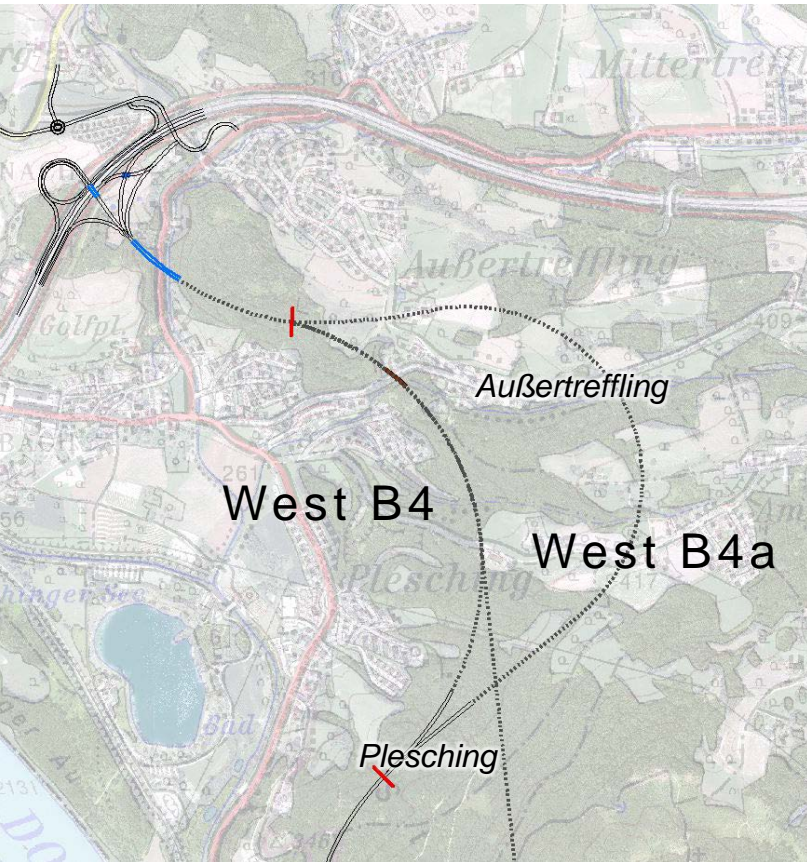
- Hohe Genehmigungsrisiken im Bereich der per UVP-Bescheid vorgeschriebenen Maßnahmenflächen der Fa. Treul – weiterer Untersuchungsbedarf
- Detailabstimmungen VOEST
- Vorerst keine Variantenentscheidung möglich – vertiefte Untersuchungen notwendig

- Bewertungsabschnitt
- Bruecke
- Bachverlegung
- ... Tunnel
- Unterflur
- offen



Ostumfahrung Linz

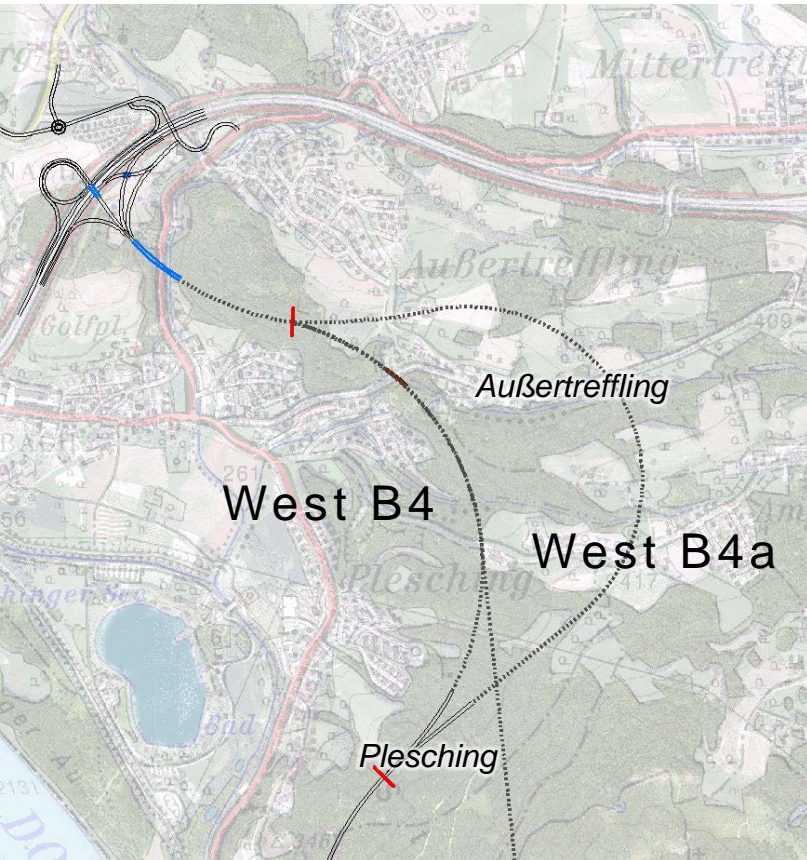
Bewertungsabschnitt West B4 zu B4a



- Bewertungsabschnitt
- Bruecke
- Bachverlegung
- - - Tunnel
- Unterflur
- = offen

Thema	Kriterium	Teilkriterium	B 4	B 4a	
Umwelt	Raumplanung		G P	G P	
	Lärm		P	P	
	Landschaft		G P	G P	
	Pflanzen/Tiere		G P	G P	
	Forst		G P	G P	
	Oberflächenwasser	Hochwasserschutz		P	G P
		Gewässerzustand (Gewök.)		●	●
	Grundwasser			G P	
ERGEBNIS				Geringe Vorteile	
Verkehr	Verkehrswirksamkeit	Verlagerungspotenzial DV	P		
		Verlagerungseffekte Lstr. U.N			
		Entlastung der A7	P		
	Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit	Umlandgemeinden			
		Industrie und Gewerbe			
	Veränderung Gesamtreisezeit		D P		
	Energieverbrauch Gesamtverkehrsleistung		D P		
	Verkehrsqualität	Übergeord. Netz			
		Untergeord. Netz			
	ERGEBNIS		Vorteile	Δ ca. 1,0 km	
Kosten	Errichtungskosten		Ca. 95 Mio. €	Ca. 140 Mio. €	
	Laufende Kosten		P		
	ERGEBNIS		Deutl. Vorteile		

Ostumfahrung Linz



UMWELT

Die Variante Ost B4a weist überwiegend geringfügige Vorteile auf.

- Geringe Vorteile für B4a

VEKEHR

- Vorteile für B4 (ca. 1 km kürzer)

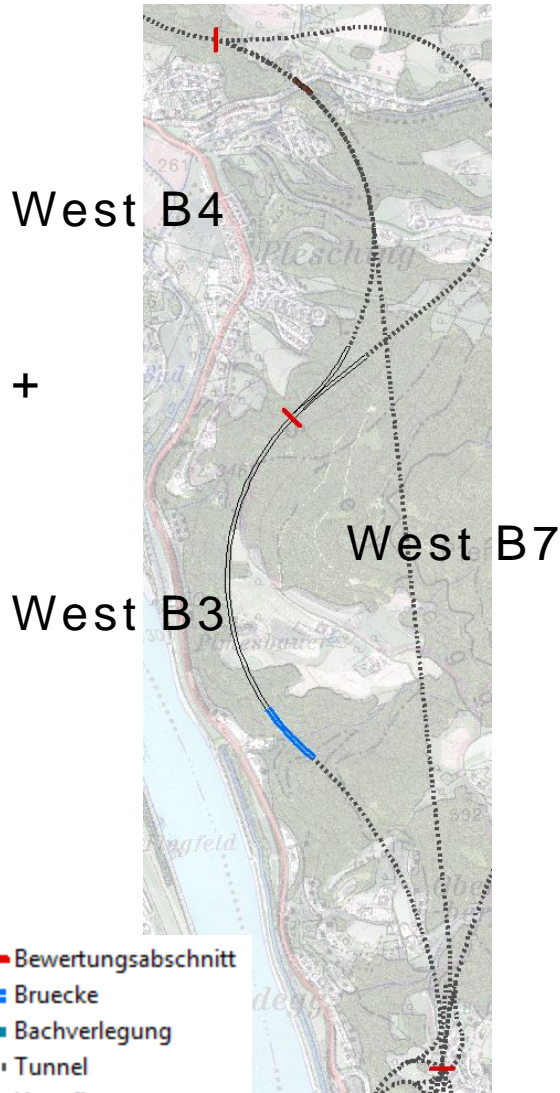
KOSTEN

- Deutliche Vorteile für B4 (Kostendifferenz ca. 40 Mio. €)

In der Gesamtschau klare Entscheidung für B4

Ostumfahrung Linz

Bewertungsabschnitt West B3+B4 & B7



West B4

+

West B3

West B7

Thema	Kriterium	Teilkriterium	B 3 + B 4	B 7	
Umwelt	Raumplanung				
	Lärm				
	Landschaft		(!)		
	Pflanzen/Tiere				
	Forst				
	Oberflächenwasser	Hochwasserschutz			
		Gewässerzustand (Gewök.)		●	● D P
	Grundwasser			G P	
	ERGEBNIS			Deutliche Vorteile	
Verkehr	Verkehrswirksamkeit	Verlagerungspotenzial DV		G P	
		Verlagerungseffekte Lstr. U.N			
		Entlastung der A7			
	Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit	Umlandgemeinden			
		Industrie und Gewerbe			
	Veränderung Gesamtreisezeit			G P	
	Energieverbrauch Gesamtverkehrsleistung			G P	
	Verkehrsqualität	Übergeord. Netz			
		Untergeord. Netz			
ERGEBNIS			Δl ca. 0,4 km	Geringe Vorteile	
Kosten	Errichtungskosten		Ca. 200 Mio. €	Ca. 230 Mio. €	
	Laufende Kosten		G P		
	ERGEBNIS		Vorteile		

— Bewertungabschnitt

— Bruecke

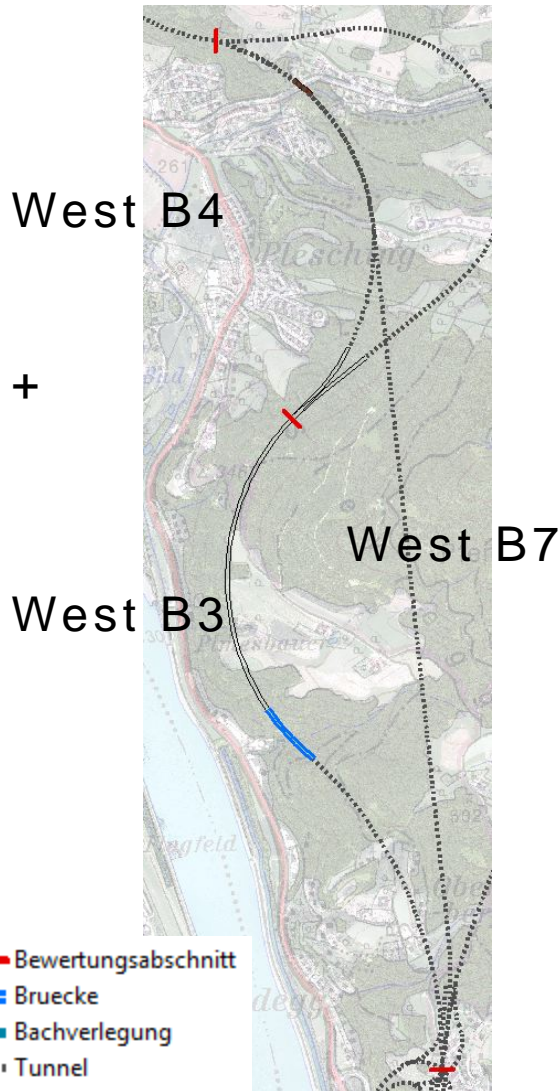
— Bachverlegung

... Tunnel

— Unterflur

— offen

Ostumfahrung Linz



UMWELT

- Deutliche Vorteile für WEST B7, hohe Umweltauswirkungen bei der halboffenen Streckenführung (B3+B4)

VEKEHR

- Geringe Vorteile für B7 (ca. 0,4 km kürzer)

KOSTEN

- Vorteile für B3+B4 (Kostendifferenz ca. 30 Mio. €)
- Hohe Kostenrisiken bei der halboffenen Streckenführung (B3+B4) – weiterer Untersuchungsbedarf

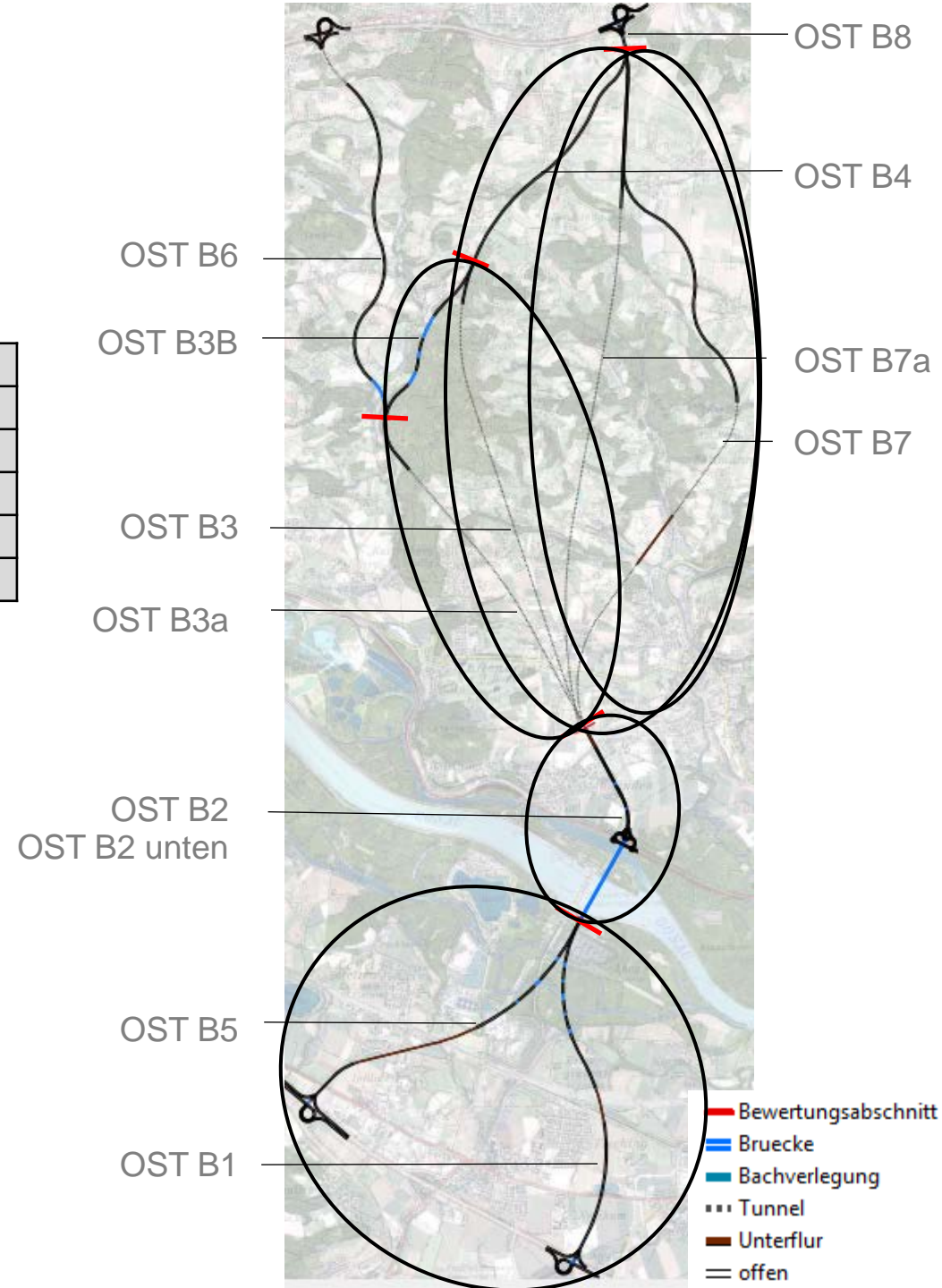
Derzeit keine eindeutige Entscheidung – vertiefte Untersuchungen notwendig



Ostumfahrung Linz

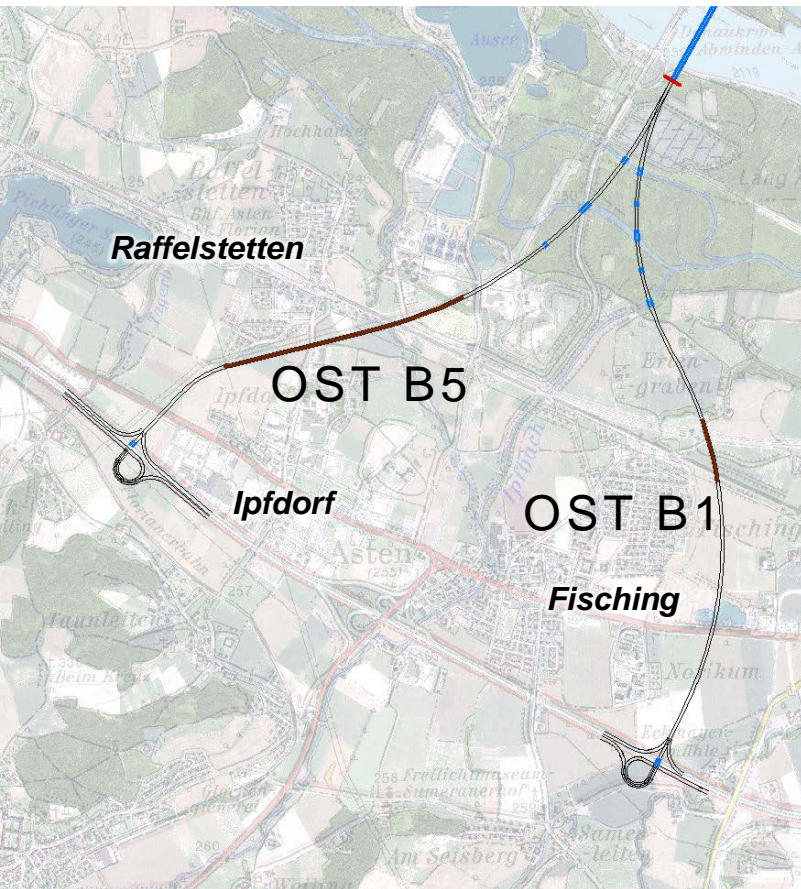
Bewertungsabschnitt OST

Paarweiser Vergleich	Ost B1	Ost B5
	Ost B2 oben	Ost B2 unten
	Ost B3a+3b	Ost B3
	Ost B7	Ost B7a
	Ost B3+B4	Ost B7
	Ost B3+B4	Ost B7a



Ostumfahrung Linz

Bewertungsabschnitt Ost B1 zu B5



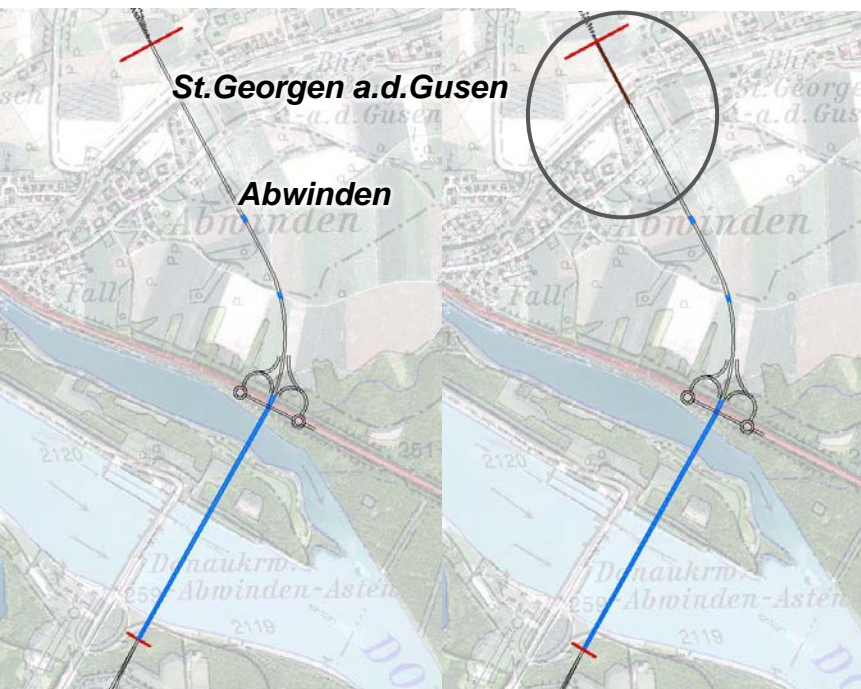
- Ost B 5: Hohe Risiken im Bereich der Regionalkläranlage Asten (Konflikt mit erforderlicher Erweiterung der Kläranlage)
- Hohe Kostendifferenzen (ca. 60 Mio. €)
- In den Fachbereichen Raum / Umwelt sowie Verkehr Vorteile tendenziell bei B5
- Vorerst keine Variantenentscheidung möglich – vertiefte Untersuchungen notwendig

- Bewertungsabschnitt
- Bruecke
- Bachverlegung
- Tunnel
- Unterflur
- offen



Ostumfahrung Linz

Bewertungsabschnitt Ost B2oben zu B2unten



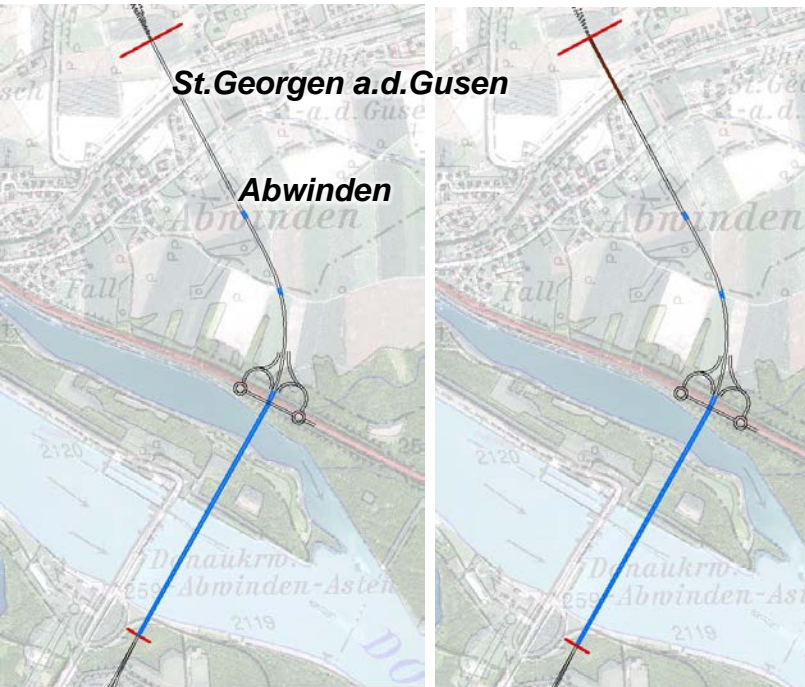
OST B2 oben OST B2 unten

- Bewertungsabschnitt
- Bruecke
- Bachverlegung
- Tunnel
- Unterflur
- offen

Thema	Kriterium	Teilkriterium	B 2 oben	B 2 unten	
Umwelt	Raumplanung			P	
	Lärm			G P	
	Landschaft			P	
	Pflanzen/Tiere			P	
	Forst				
	Oberflächenwasser	Hochwasserschutz		G P	
		Gewässerzustand (Gewök.)		●	●
	Grundwasser			H P	
ERGEBNIS			Indifferent		
Verkehr	Verkehrswirksamkeit	Verlagerungspotenzial DV			
		Verlagerungseffekte Lstr. U.N			
		Entlastung der A7			
	Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit	Umlandgemeinden			
		Industrie und Gewerbe			
	Veränderung Gesamtreisezeit				
	Energieverbrauch Gesamtverkehrsleistung				
	Verkehrsqualität	Übergeord. Netz			
		Untergeord. Netz			
	ERGEBNIS			indifferent	indifferent
Kosten	Errichtungskosten		Ca. 85 Mio. €	Ca. 90 Mio€	
	Laufenden Kosten		-	-	
	ERGEBNIS			indifferent	indifferent

Verkehrlich indifferent

Ostumfahrung Linz



OST B2 oben

OST B2 unten

UMWELT

Die Varianten sind gleichwertig

➤ Indifferentes Ergebnis

VEKEHR, KOSTEN

Indifferentes Ergebnis

Aufgrund der lageidenten Ausführung der beiden Varianten ist in dieser Phase **keine Entscheidung** erforderlich.

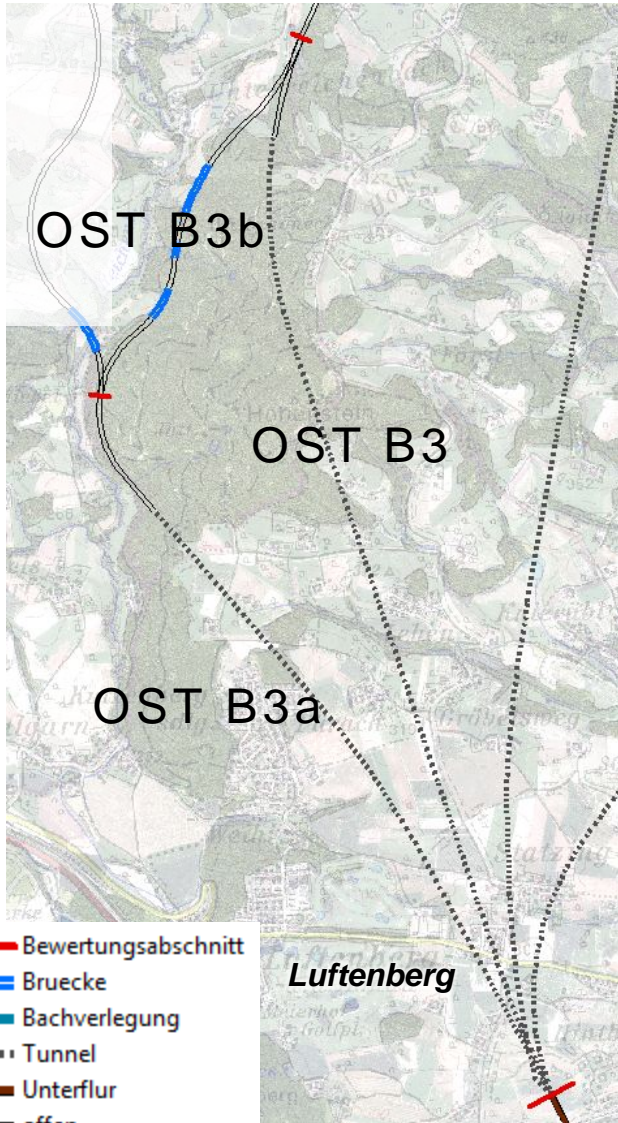
Die Entscheidung ist im Zuge späterer Planungsphasen auf Grundlage verdichteter Informationen vorzunehmen.

- Bewertungabschnitt
- Brücke
- Bachverlegung
- Tunnel
- Unterflur
- offen



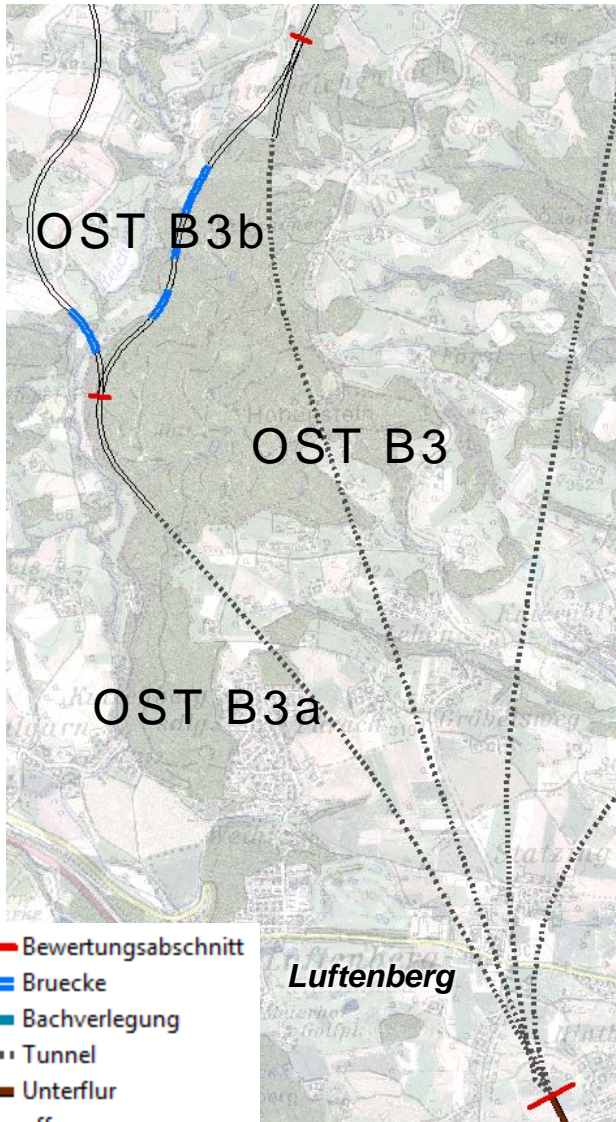
Ostumfahrung Linz

Bewertungsabschnitt Ost B3a+B3b zu B3



Thema	Kriterium	Teilkriterium	B3a+3b	B 3	
Umwelt	Raumplanung				
	Lärm				
	Landschaft		!		
	Pflanzen/Tiere		!		
	Forst				
	Oberflächenwasser	Hochwasserschutz			
		Gewässerzustand (Gewök.)		●	● DP
	Grundwasser				
ERGEBNIS				Deutliche Vorteile	
Verkehr Var. 3-C-6	Verkehrswirksamkeit	Verlagerungspotenzial DV		P	
		Verlagerungseffekte Lstr. U.N			
		Entlastung der A7			
	Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit	Umlandgemeinden			
		Industrie und Gewerbe			
	Veränderung Gesamtreisezeit			DP	
	Energieverbrauch Gesamtverkehrsleistung			DP	
	Verkehrsqualität	Übergeord. Netz			
Untergeord. Netz		-	-		
ERGEBNIS			Δl ca. 0,8 km	Geringe Vorteile	
Kosten	Errichtungskosten		230 Mio. €	260 Mio. €	
	Laufenden Kosten		G P		
	ERGEBNIS		Vorteile		

Ostumfahrung Linz



UMWELT

Die Variante Ost B3b führt durch die zentralen Bereiche des naturschutzfachlich sehr hochwertigen Reichenbachtals. Aufgrund der Einmaligkeit dieses Gebiets besteht hier auch aus Sicht des Landschaftsschutzes ein sehr hohes Genehmigungsrisiko!

- Variante Ost B3a + B3b wird zurückgestellt

VEKEHR

- Geringe Vorteile für Ost B3

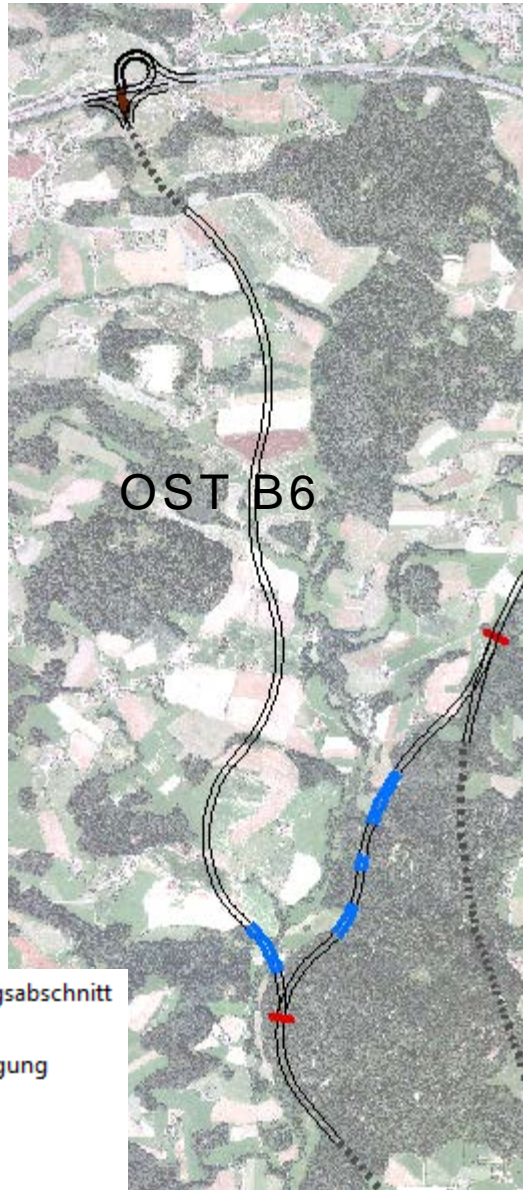
KOSTEN

- Vorteile für Ost B3a+B3b



Ostumfahrung Linz

Bewertungsabschnitt Ost B6



Thema	Kriterium	Teilkriterium	B6	
Umwelt	Raumplanung			
	Lärm			
	Landschaft		!	
	Pflanzen/Tiere		!	
	Forst			
	Oberflächenwasser	Hochwasserschutz		●
		Gewässerzustand (Gewök.)		●
	Grundwasser			
ERGEBNIS			Hohes Genehmigungsrisiko	

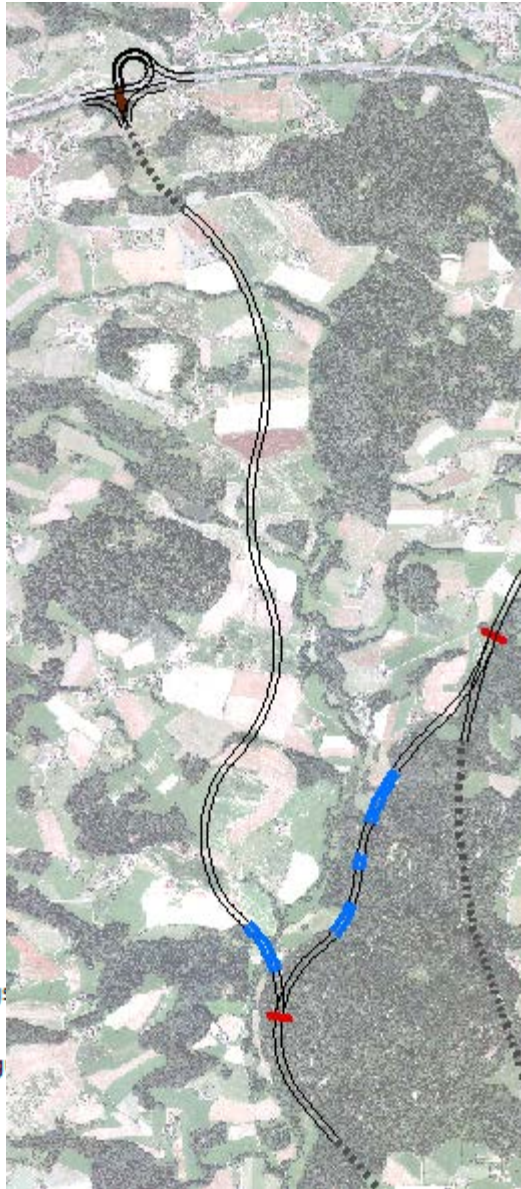
UMWELT

- Die Trasse führt „offen“ durch naturschutzfachlich sehr hochwertige Bereiche – sehr hohes Genehmigungsrisiko!
- Aufgrund der Einmaligkeit des Gebietes besteht hier aus Sicht des Landschaftsschutzes ein sehr hohes Genehmigungsrisiko!



- Bewertungsabschnitt
- Bruecke
- Bachverlegung
- Tunnel
- Unterflur
- == offen

Ostumfahrung Linz



UMWELT

Die Variante Ost B6

- führt durch naturschutzfachlich hochwertige Bereiche – sehr hohes Genehmigungsrisiko!
- aufgrund der Einmaligkeit des Gebietes besteht hier Sicht des Landschaftsschutzes ein sehr hohes Genehmigungsrisiko!

➤ Variante Ost B6 wird zurückgestellt

VEKEHR

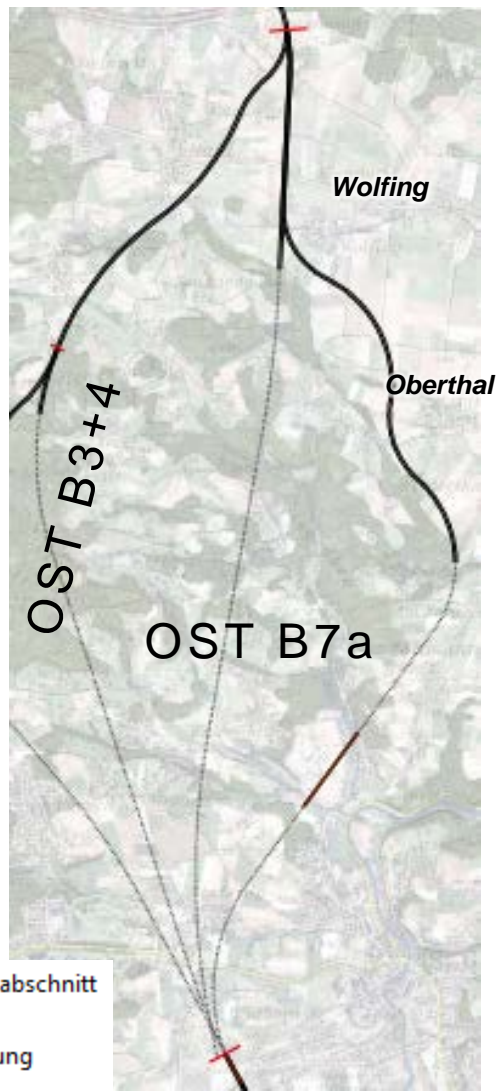
➤ Auch in punkto Verkehr weist diese Variante insgesamt die schlechteste Zielerfüllung auf

- Bewertung:
- Brücke
- Bachverleg
- ... Tunnel
- Unterflur
- offen



Ostumfahrung Linz

Bewertungsabschnitt Ost B7a zu B3+B4



Thema	Kriterium	Teilkriterium	B 7a	B 3 + 4	
Umwelt	Raumplanung				
	Lärm				
	Landschaft				
	Pflanzen/Tiere				
	Forst				
	Oberflächenwasser	Hochwasserschutz		G P	
		Gewässerzustand (Gewök.)		●	●
	Grundwasser				
ERGEBNIS			Deutliche Vorteile		
Verkehr	Verkehrswirksamkeit	Verlagerungspotenzial DV	P		
		Verlagerungseffekte Lstr. U.N			
		Entlastung der A7			
	Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit	Umlandgemeinden			
		Industrie und Gewerbe			
	Veränderung Gesamtreisezeit			D P	
	Energieverbrauch Gesamtverkehrsleistung			D P	
	Verkehrsqualität	Übergeord. Netz			
		Untergeord. Netz			
	ERGEBNIS			Vorteile	Δl ca. 0,8 km
Kosten	Errichtungskosten		320 Mio. €	290 Mio. €	
	Laufenden Kosten			P	
	ERGEBNIS			Vorteile	

- Bewertungsabschnitt
- Brücke
- Bachverlegung
- ⋯ Tunnel
- Unterflur
- offen

Ostumfahrung Linz



UMWELT

Die Variante Ost B7a weist überwiegend zT. deutliche Vorteile auf. Die Nachteile im Kriterium Grundwasser und im Teilkriterium Gewässerzustand können mit Maßnahmen vermieden bzw. ausgeglichen werden.

- Deutliche Vorteile für Ost B7a

VEKEHR

- Aufgrund der Minderlänge von ca. 0,8 km ergeben sich Vorteile für den Teilabschnitt Ost B7a

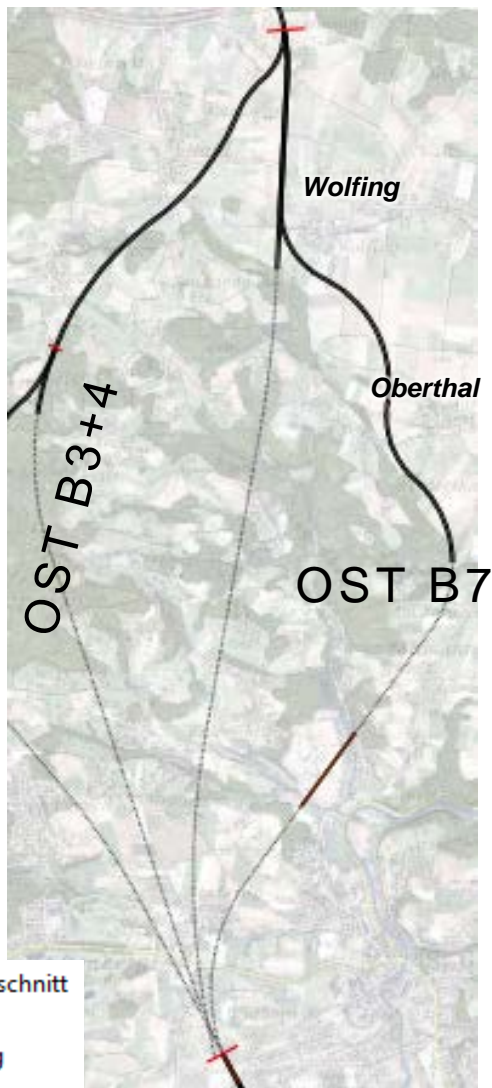
KOSTEN

- im Fachbereich Kosten ist die Teilvariante Ost B3 + B4 im Vergleich zur Variante Ost B7a zu bevorzugen

Vor allem in der Zusammenschau mit dem Variantenvergleich zu Ost B7 bzw. Ost B7 zu Ost B7a kann eine eindeutige Entscheidung zur Rückstellung der Variante Ost B3+Ost B4 getroffen werden.

Ostumfahrung Linz

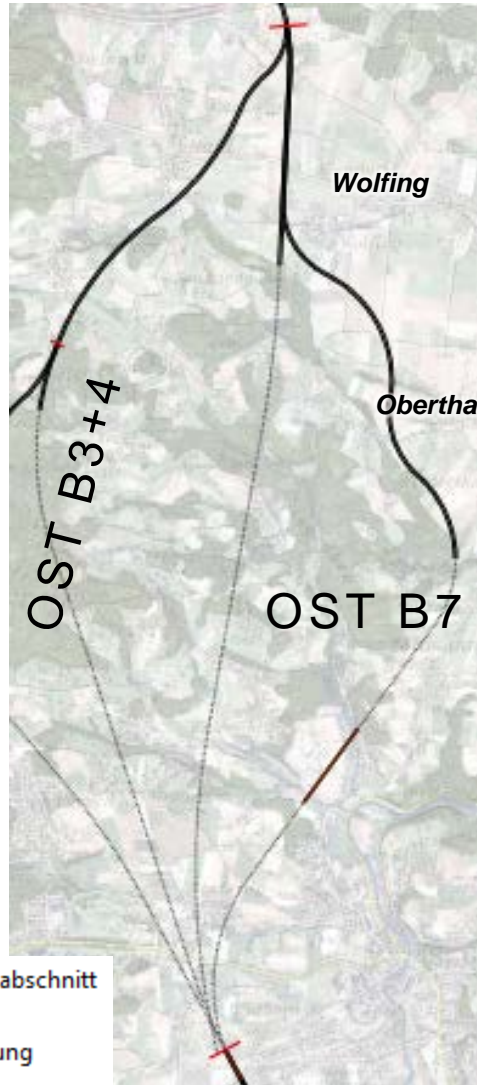
Bewertungsabschnitt Ost B7 zu B3+B4



Thema	Kriterium	Teilkriterium	B 7	B 3 + 4	
Umwelt	Raumplanung				
	Lärm				
	Landschaft				
	Pflanzen/Tiere				
	Forst				
	Oberflächenwasser	Hochwasserschutz			P
		Gewässerzustand (Gewök.)		●	●
	Grundwasser				
ERGEBNIS			Vorteile		
Verkehr	Verkehrswirksamkeit	Verlagerungspotenzial DV			
		Verlagerungseffekte Lstr.			
		Entlastung der A7			
	Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit	Umlandgemeinden		(G P)	
		Industrie und Gewerbe			
	Veränderung Gesamtreisezeit				
	Energieverbrauch Gesamtverkehrsleistung				
	Verkehrsqualität	Übergeord. Netz			
Untergeord. Netz					
ERGEBNIS			Indifferent	Δl ca. 0,15 km	
Kosten	Errichtungskosten		Ca. 270 Mio. €	290 Mio. €	
	Laufenden Kosten		G P		
	ERGEBNIS			Geringe Vorteile	

- Bewertungsabschnitt
- Brücke
- Bachverlegung
- ⋯ Tunnel
- Unterflur
- offen

Ostumfahrung Linz



UMWELT

Die Variante Ost B7 weist überwiegend Vorteile auf. Die Nachteile in den Kriterien Lärm bzw. punktuell Oberflächenwasser / Gewässerzustand können mit Maßnahmen kompensiert werden.

➤ Vorteile für Ost B7;

Entwicklung von Maßnahmen für die geschlossenen Siedlungsbereiche von Wolfing und Oberthal erforderlich

VEKEHR

➤ Indifferent

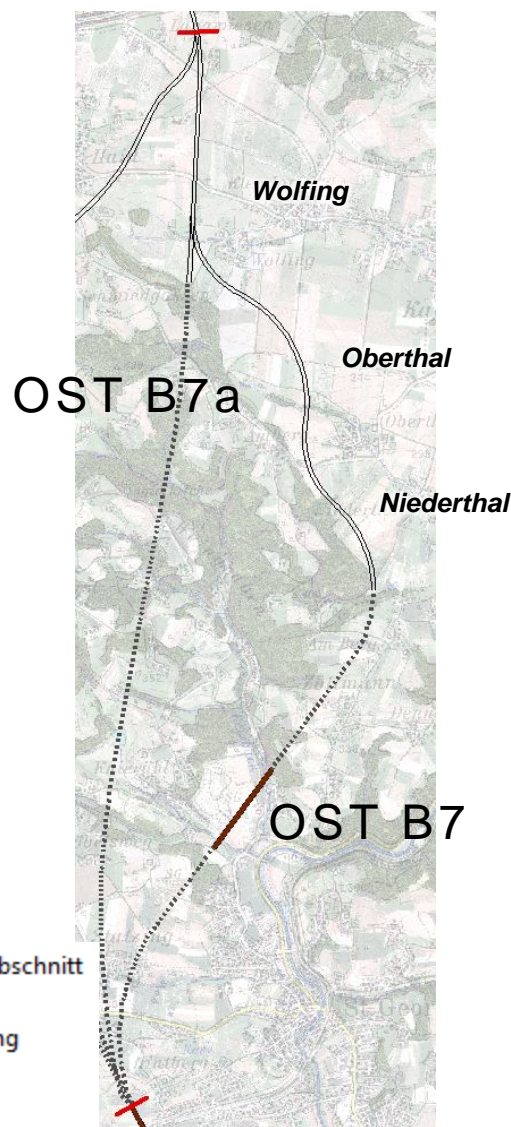
KOSTEN

➤ Geringe Vorteile für Ost B7;

Im direkten Vergleich ist eine Entscheidung zugunsten der Variante Ost B7 zu treffen. Auch bei Schlagendwerden zusätzlicher Kostensteigerungen infolge der gegebenen Baugrundrisiken bleibt das Ergebnis stabil.

Ostumfahrung Linz

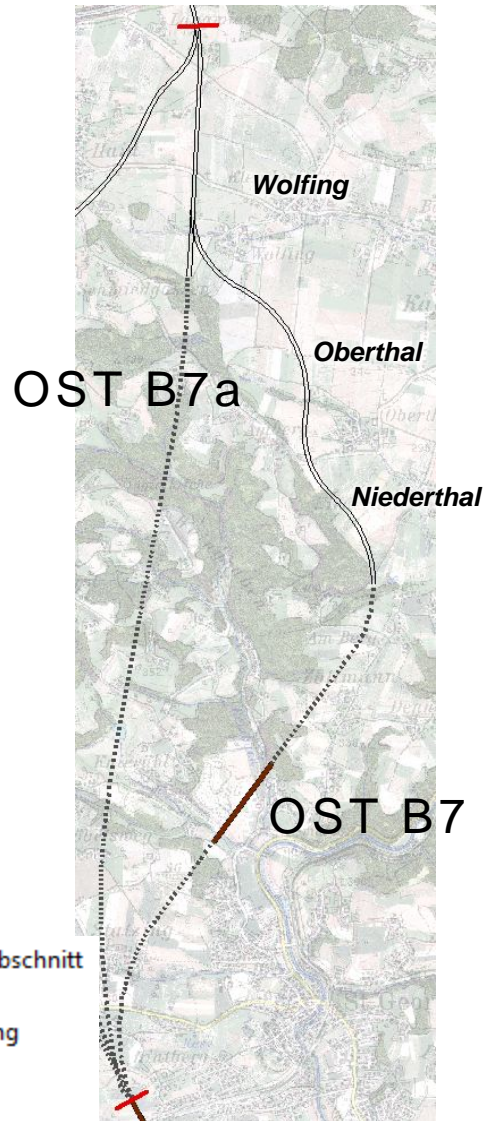
Bewertungsabschnitt Ost B7 zu B7a



Thema	Kriterium	Teilkriterium	B 7	B 7a	
Umwelt	Raumplanung				
	Lärm				
	Landschaft				
	Pflanzen/Tiere				
	Forst				
	Oberflächenwasser	Hochwasserschutz			P
		Gewässerzustand (Gewök.)		●	●
	Grundwasser				
ERGEBNIS				Deutliche Vorteile	
Verkehr	Verkehrswirksamkeit	Verlagerungspotenzial DV		P	
		Verlagerungseffekte Lstr.			
		Entlastung der A7			
	Erschließungswirkung g/ Erreichbarkeit	Umlandgemeinden		(G P)	
		Industrie und Gewerbe			
	Veränderung Gesamtreisezeit				DP
	Energieverbrauch Gesamtverkehrsleistung				DP
	Verkehrsqualität	Übergeord. Netz			
Untergeord. Netz		-	-		
ERGEBNIS			Δl ca. 0,9 km	Vorteile	
Kosten	Errichtungskosten		Ca. 270 Mio. €	Ca. 320 Mio. €	
	Laufenden Kosten		P		
	ERGEBNIS			Deutliche Vorteile	

- Bewertungsabschnitt
- Bruecke
- Bachverlegung
- ... Tunnel
- Unterflur
- offen

Ostumfahrung Linz



UMWELT

Die Variante Ost B7a weist überwiegend zT. deutliche Vorteile auf. Der Nachteil im Kriterium Grundwasser kann mit Maßnahmen vermieden werden.

- Deutliche Vorteile für Ost B7a

VEKEHR

- Vorteile für Ost B7a

KOSTEN

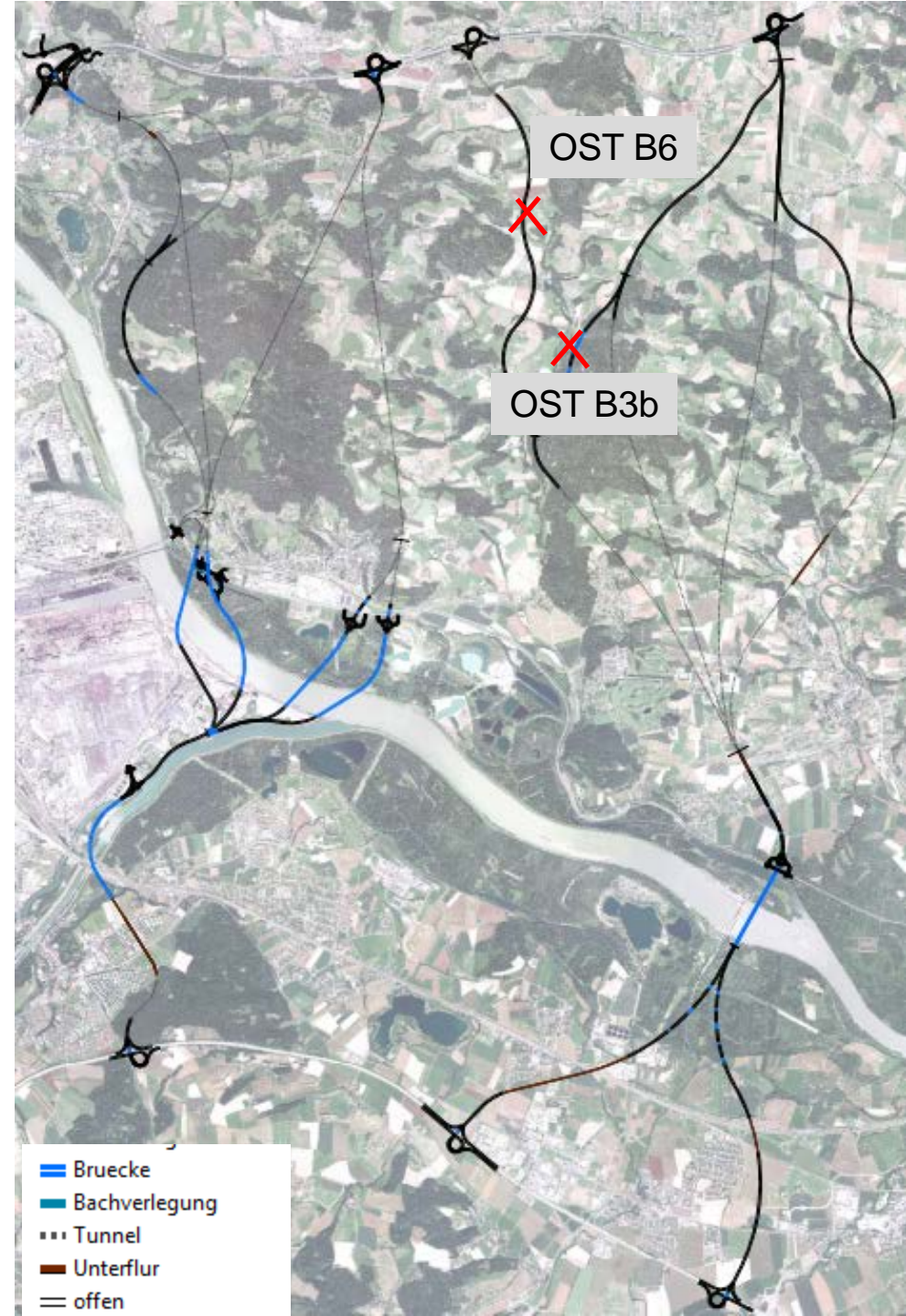
- Deutliche Vorteile für Ost B7a (ca. 50 Mio. € Differenz)

Vor allem im Hinblick auf die Baugrundrisiken im Bereich der freien Streckenführung bei Wolfing / Oberthal sind noch vertiefte Untersuchungen vorzunehmen. Die Variantenentscheidung wird daher noch nicht vorgenommen und beide Varianten vertieft geprüft.



Ostumfahrung Linz

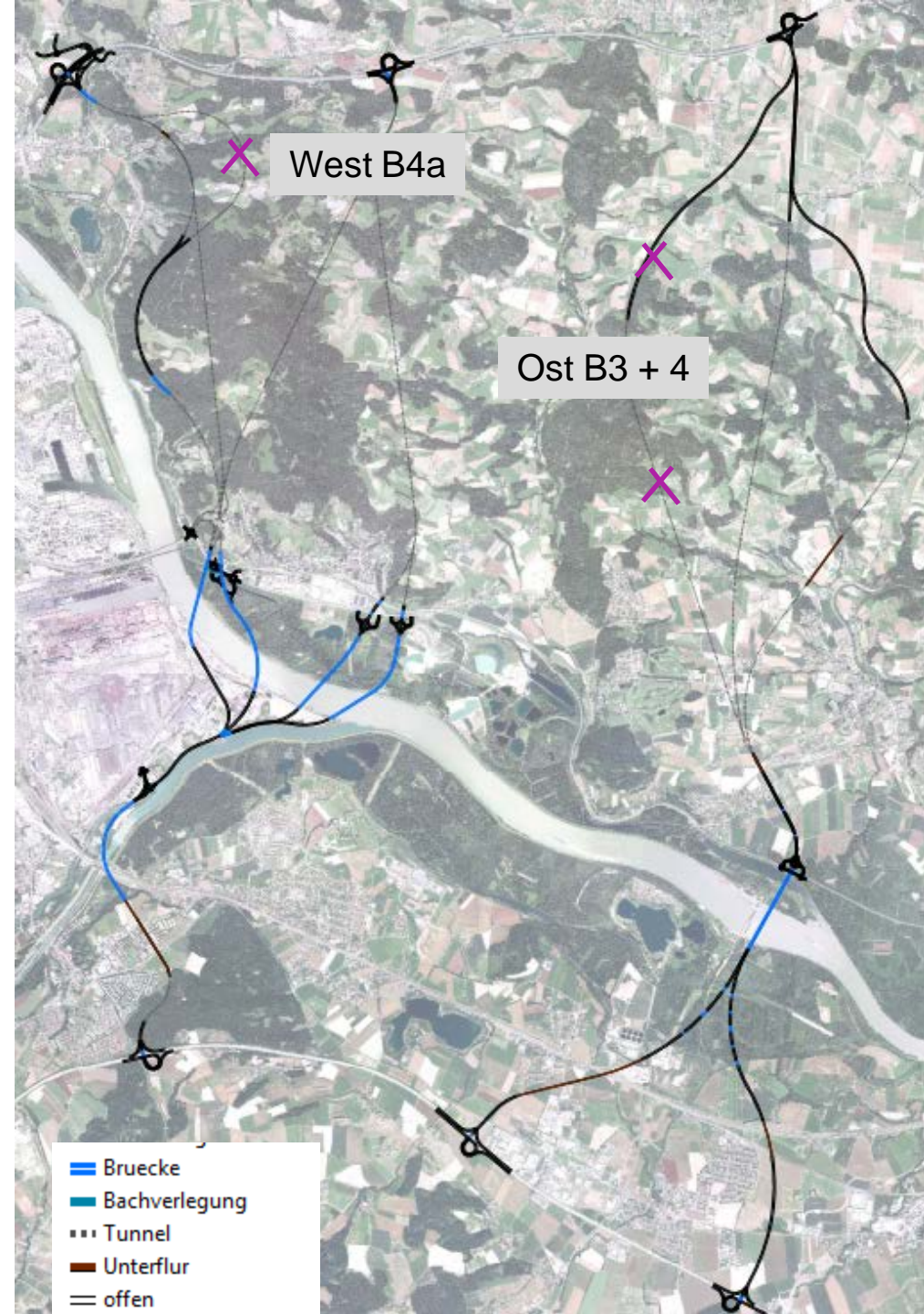
- ✗ Zurückstellen von Varianten die ein hohes Genehmigungsrisiko „!“ aufweisen:
- OST B3b
 - OST B6



Ostumfahrung Linz

- ✗ Zurückstellen von Varianten die ein hohes Genehmigungsrisiko „!“ aufweisen:
 - OST B3b
 - OST B6

- ✗ Zurückstellen von Varianten, die Nachteile im Paarweisen Vergleich aufweisen:
 - WEST B4a
 - OST B3 + B4



Ostumfahrung Linz

✗ Zurückstellen von Varianten die ein hohes Genehmigungsrisiko „!“ aufweisen:

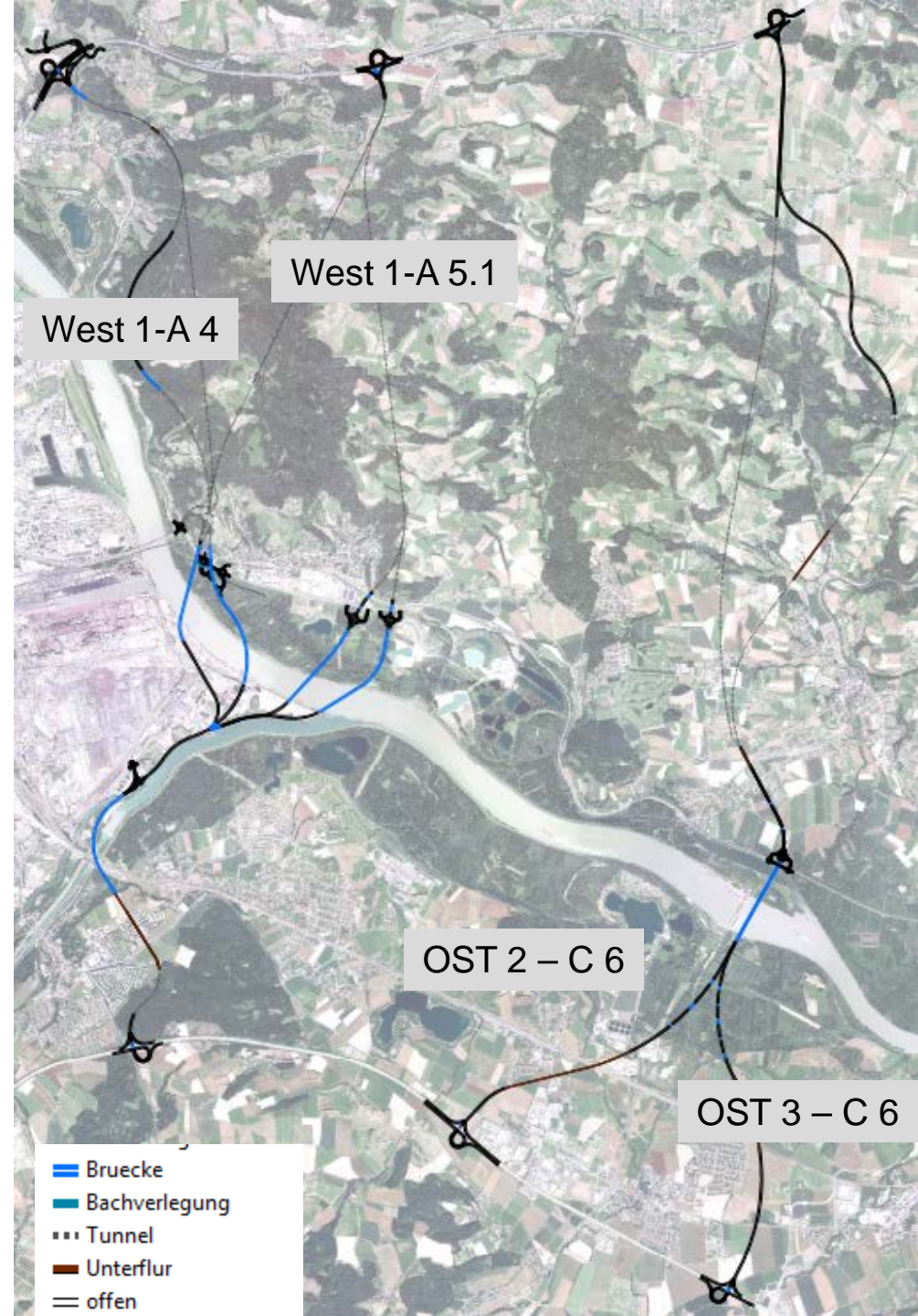
- OST B3b
- OST B6

✗ Zurückstellen von Varianten, die Nachteile im Paarweisen Vergleich aufweisen:

- WEST B4a
- OST B3 + B4

Verbleibende Varianten:

- 1-A -4 und 1-A-5.1
- 2-C-6 und 3-C-6



Ostumfahrung Linz

Tagesordnung

1. Stand des Planungsprozesses
2. Durchgeführte Trassenoptimierungen
3. Bewertung Verkehr / Technik / Kosten
4. Bewertung Raum und Umwelt – Ergänzungen
5. Ergebnisse Paarweiser Variantenvergleich
6. **Ausblick auf die nächsten Schritte**



Ostumfahrung Linz

Ergebnisübersicht 7. RK

Legende:

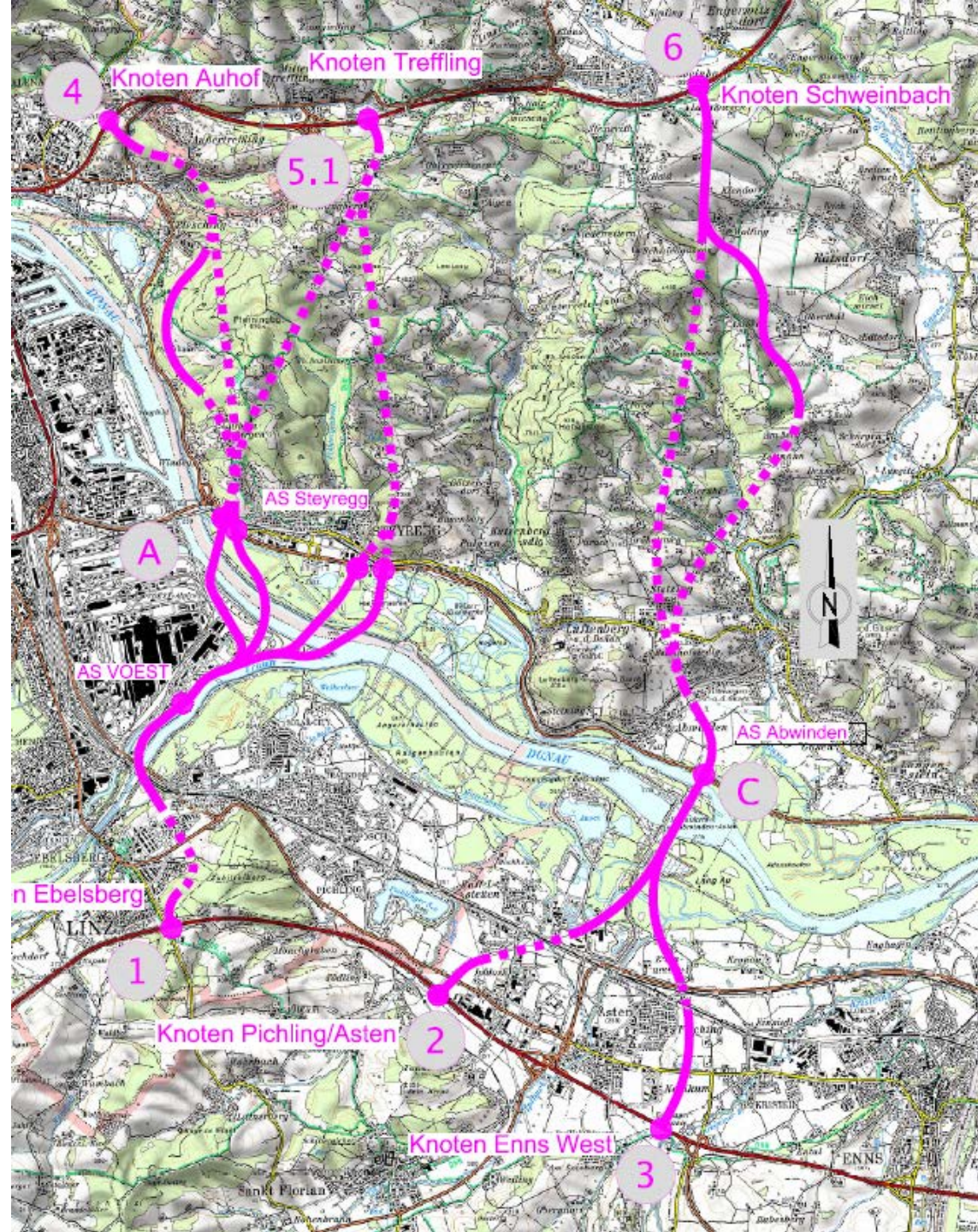
- verbleibende Varianten Freiland
- verbleibende Varianten Tunnel

Westvarianten:

- Abschnitt 1-A
- Abschnitt A-4 und A-5.1

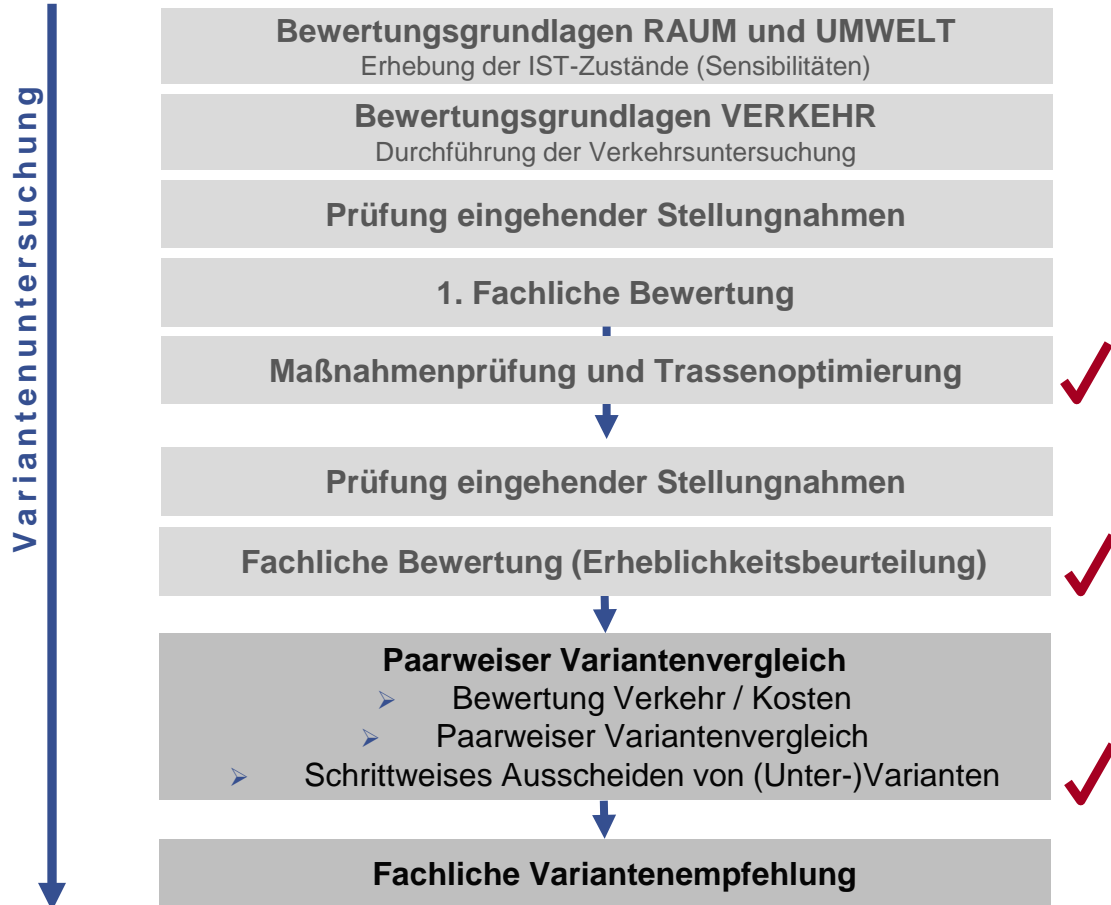
Ostvarianten:

- Abschnitt 2-C
- Abschnitt 3-C
- Abschnitt C-6 (Ost)



Ostumfahrung Linz

Ausblick



Ostumfahrung Linz

Planausstellungen



Die Ausstellungen sind jeweils von 16:00 bis 21:00 Uhr geöffnet.

Wählen Sie den für Sie am besten passenden Ort und Termin:

17. März 2014

„Im Schöffl“ Engerwitzdorf

Leopold-Schöffl-Platz 2, 4209 Engerwitzdorf

18. März 2014

Volkshaus Ebelsberg

Kremsmünsterer Straße 1-3, 4030 Linz

21. März 2014

Aktiv Park St. Georgen

Tennisweg 4, 4222 St. Georgen an der Gusen



Ostumfahrung Linz



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

