

## 8. Regionskonferenz



## Ostumfahrung Linz – 8. Regionskonferenz

---

08.05.2014

# Ostumfahrung Linz

## Tagesordnung

1. **Ergänzungen zur Verkehrsuntersuchung**
2. **Paarweiser Variantenvergleich - weitere Ergebnisse**
3. **Weitere Vorgehensweise**



# Ostumfahrung Linz

## Ausgangssituation

Ergebnis

7. Regionskonferenz

Legende:

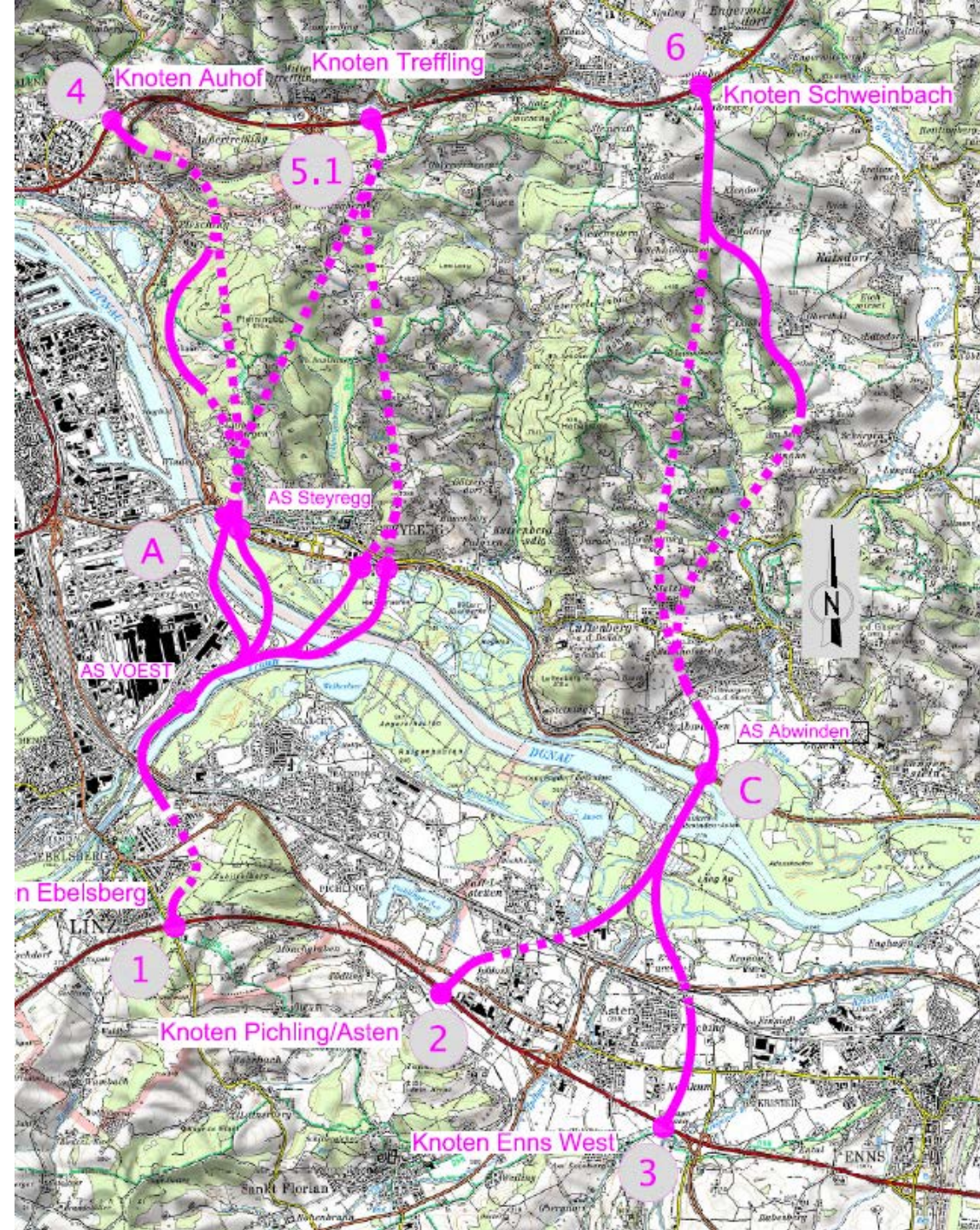
- verbleibende Varianten Freiland
- ..... verbleibende Varianten Tunnel

Westvarianten:

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

Ostvarianten:

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

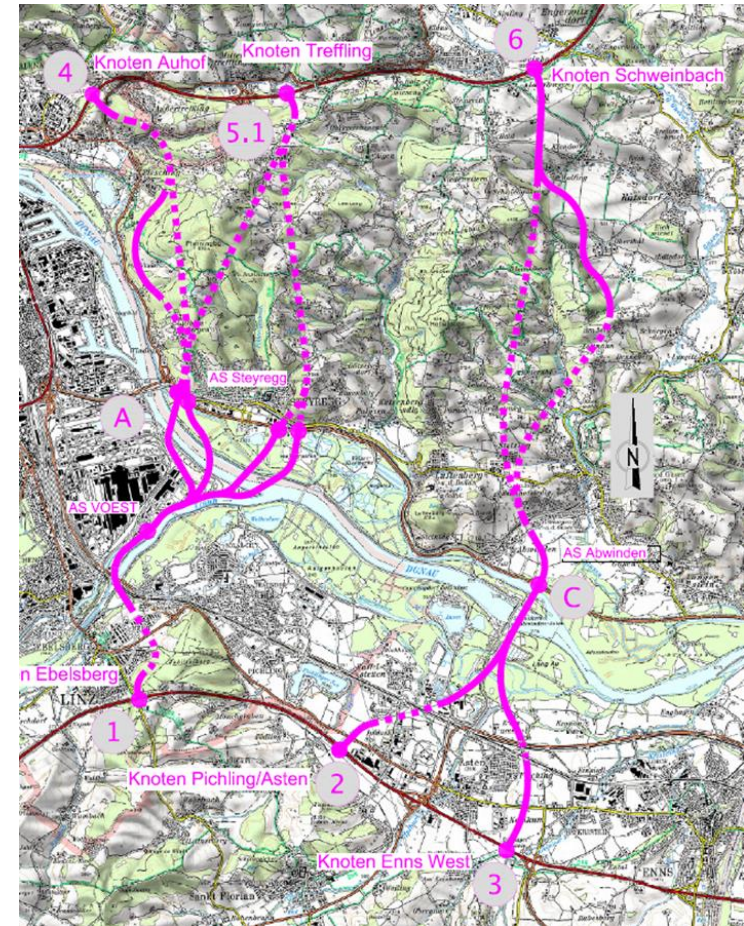




# Ostumfahrung Linz

## Was geschah seit der letzten Regionskonferenz am 06.03.2014?

- Ergänzungen zur Verkehrsuntersuchung
- Planungsausstellungen
- Vertiefte Untersuchungen
- Fortführung paarweiser Variantenvergleich
- Sichtung der eingegangenen Stellungnahmen





# Ostumfahrung Linz

## Tagesordnung

1. **Ergänzungen zur Verkehrsuntersuchung**
2. Paarweiser Variantenvergleich - weitere Ergebnisse
3. Weitere Vorgehensweise



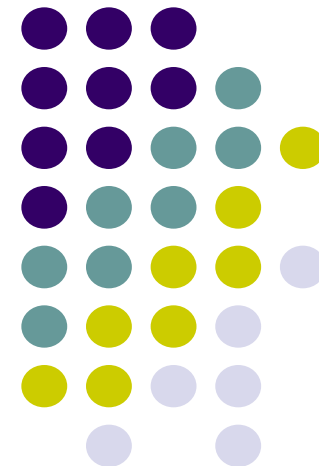
# Verkehrsuntersuchung OUL 2. Stufe, RegioTram GP



Szenarien der Entwicklung

## 8. Regionskonferenz

Engerwitzdorf, 8.5.2014





## Szenarien der Entwicklung – KEINE Prognose

- Welche Entwicklungen KÖNNEN eintreten?
  - Regionale wirtschaftliche Entwicklung (Potenzialflächen Betriebs- und Industriegebiete)
  - Überregionale Verkehrsentwicklung (außerhalb Oberösterreichs)
- Für beide Entwicklungen können **Bandbreiten** angenommen werden:
- Regionale wirtschaftliche Entwicklung -> wie genau (Branchen) und welcher Anteil der Flächen wird tatsächlich genutzt?
  - Größe der Potenzialflächen im Wirkungsbereich der Gemeinden und je Gemeinde stark unterschiedlich
  - Beschäftigtendichte pro Hektar je Nutzung sehr unterschiedlich
- Überregionale Verkehrsentwicklung -> Durchgangsverkehr Oberösterreich derzeit sehr gering -> was entwickelt sich zB in Tschechischer Republik?
- **Diese Entwicklungen werden UNABHÄNGIG von Ostumfahrung Linz und deren Zielsetzungen (Entlastung A 7 in Linz, etc.) passieren**

# Verkehrserzeugung – Regionale wirtschaftliche Entwicklung

- Vom Land OÖ unbebaute, gewidmete, betriebliche Potenzialflächen (ÖEK) erhalten -> **1.551 ha in 49 Gemeinden**
- Keine Differenzierung in Widmungskategorien vorhanden
- Annahmen (Land OÖ) über Anteile folgender Kategorien getroffen => unterschiedliche Verkehrserzeugung je Kategorie:
  - Industriegebiete (I)
  - Betriebsbaugebiete (B)
  - Gemischte Baugebiete (MB)
- Verkehrserzeugung gesamt für 3 Raumentwicklungsachsen errechnet:
  - Achse S10 – A7 – A1(West)
  - Achse B3 – B1 – A1(Ost)
  - Regionale Bereiche



# Verkehrserzeugung – Regionale wirtschaftliche Entwicklung

Raumentwicklungsachse	Beschreibung	Anteil MB	Anteil B	Anteil I
<b>Achse S10 - A7 - A1(West)</b>	Nahbereich entlang B 310 (S 10) und A 7, Pregarten, Stadtgebiet Linz, westlich von Linz entlang A 1, B 1 und B 139	10%	90%	0%
<b>Achse B1 - B3 - A1(Ost)</b>	Gebiete im Nahbereich der Donau östlich von Linz inkl. Industrieschwerpunkt Ennshafen	14%	60%	26%
<b>Regionale Bereiche</b>	Teile des westlichen und südlichen Mühlviertels, B 309, Gemeinde Wilhering	10%	90%	0%



**Raumentwicklungsachsen OUL**  
*Betriebliche Potenziale*

**Legende:**

- Betriebliche Potenzialflächen (Flächenwidmung, Entwicklungskonzept)
- Achse S10 - A7 - A1 (West)
- Achse B1 - B3 - A1 (Ost)
- Regionale Bereiche

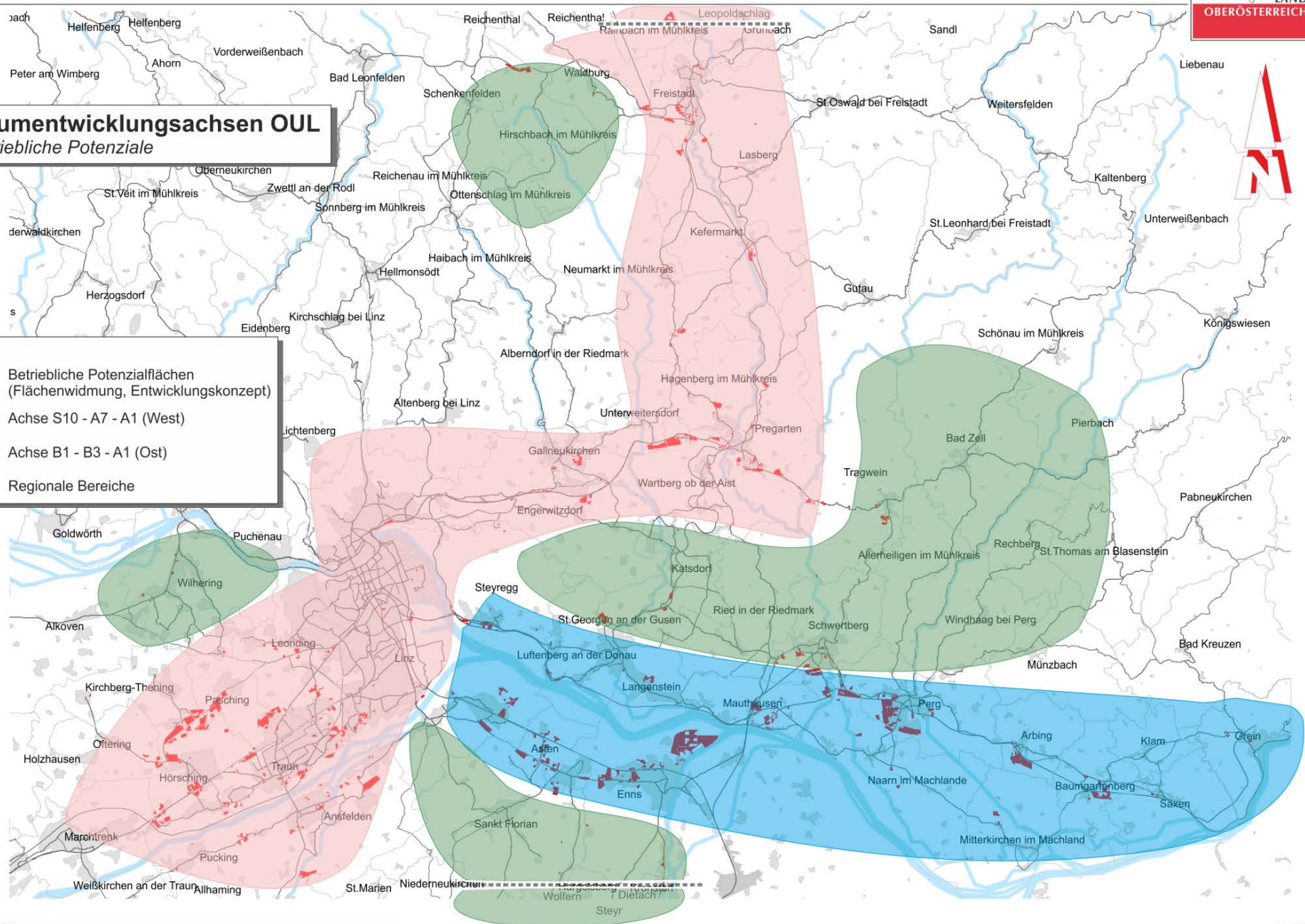
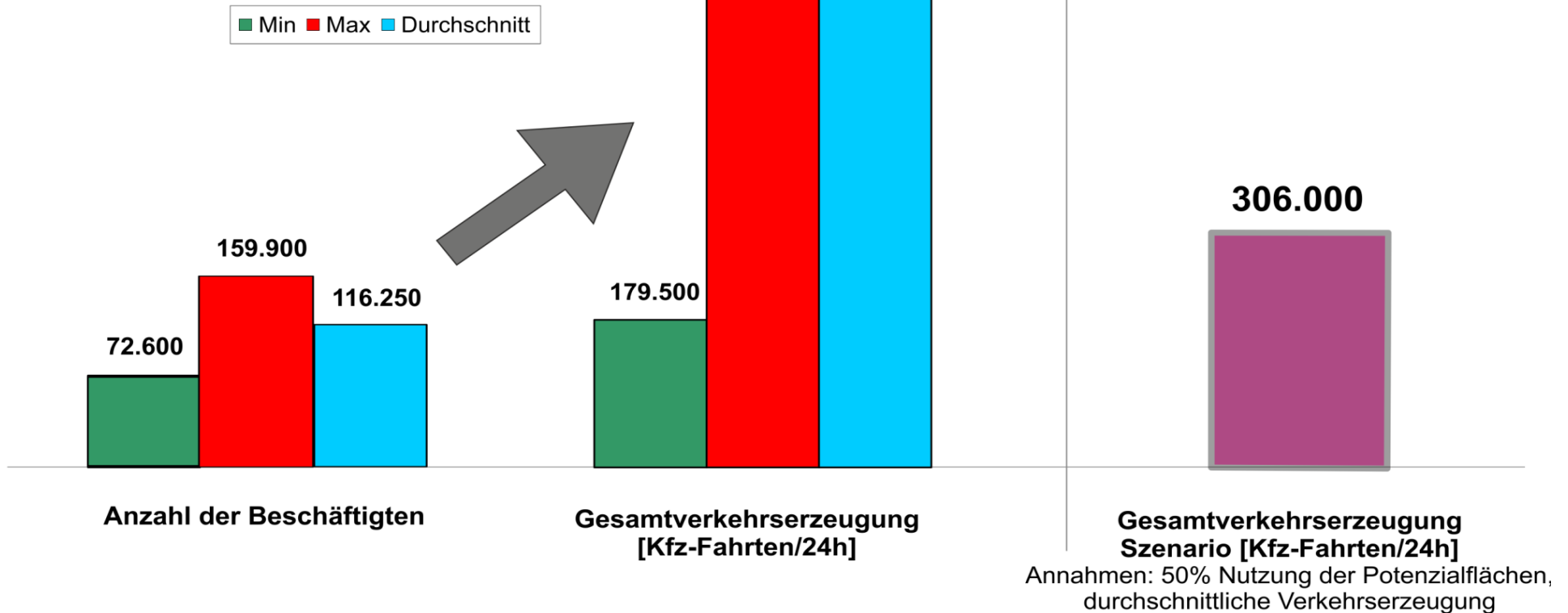


Abbildung x-x: xxx



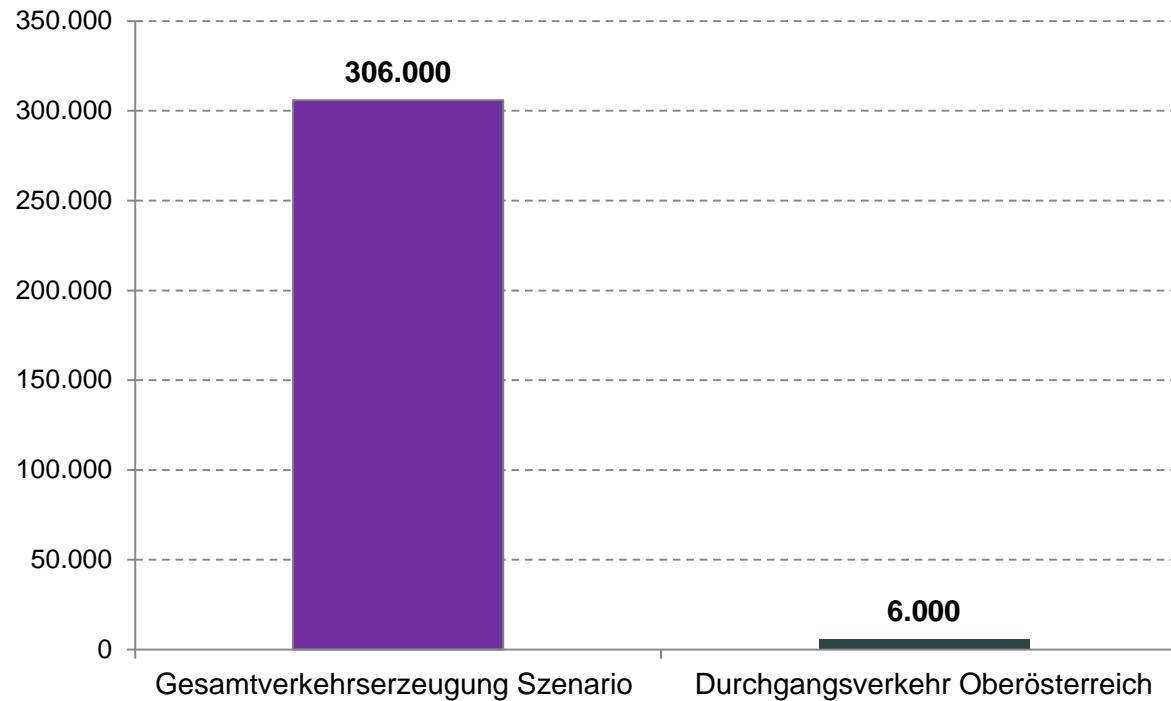
# Verkehrserzeugung – Regionale wirtschaftliche Entwicklung

Größenordnungen entsprechen der Verkehrserzeugung aus „Systemstudie B139“, Land OÖ, 2007



# Überregionale Verkehrsentwicklung und regionale Verkehrserzeugung

- Durchgangsverkehr Oberösterreich Grenze Tschechische Republik – derzeit sehr gering (ca. 1.200 Kfz/24h)
- Verfünfachung wird angenommen => ca. 6.000 Kfz/24h



**Planfall 1-A-5 (2012)**  
 Verkehrsbelastung [Kfz/24h] im DTV<sub>W</sub>

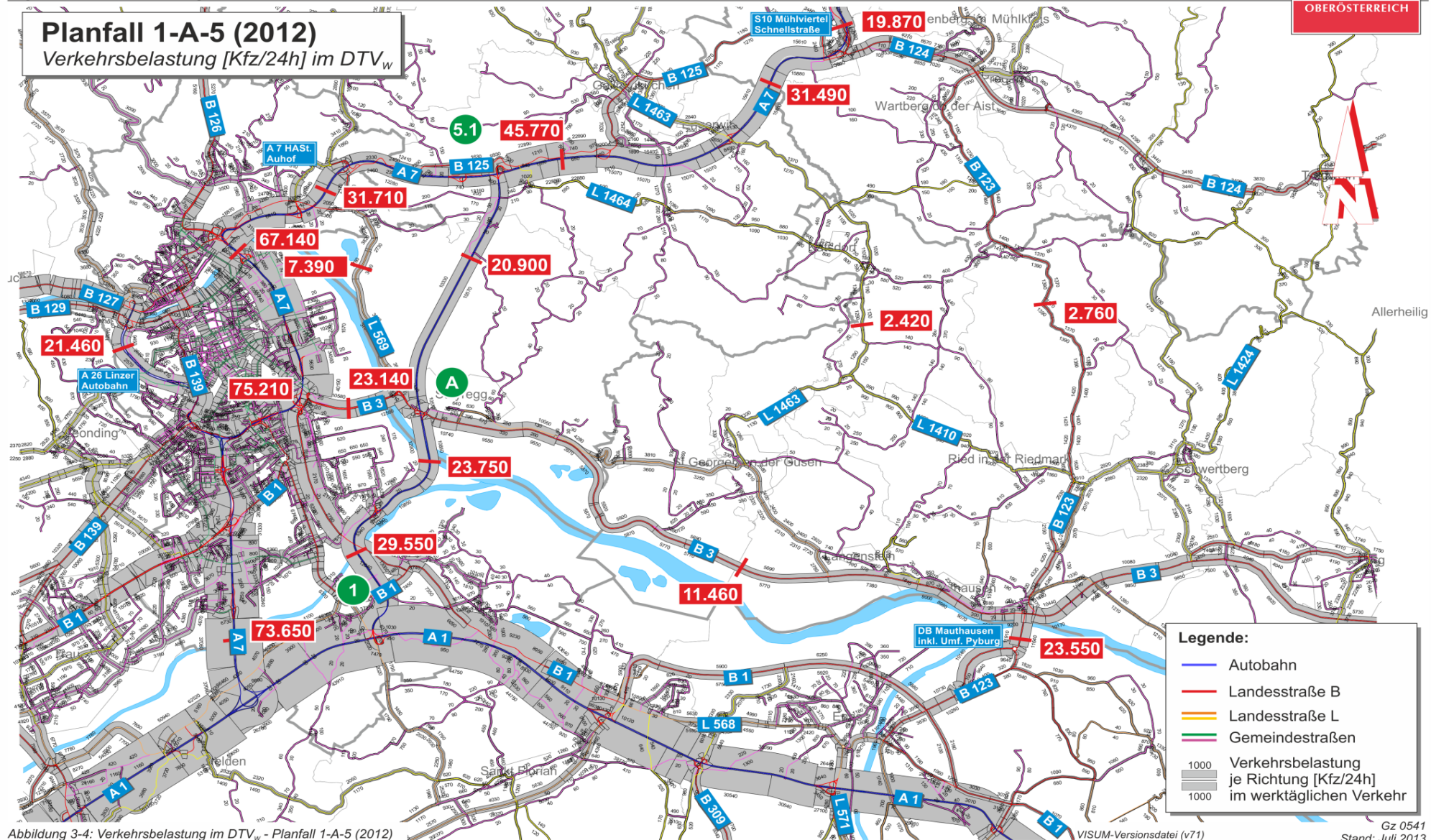


Abbildung 3-4: Verkehrsbelastung im DTV<sub>W</sub> - Planfall 1-A-5 (2012)



**Planfall 1-A-5 (2012)**  
 Differenzdarstellung zu Planfall 0 (2012)  
 [Kfz/24h] im  $DTV_w$

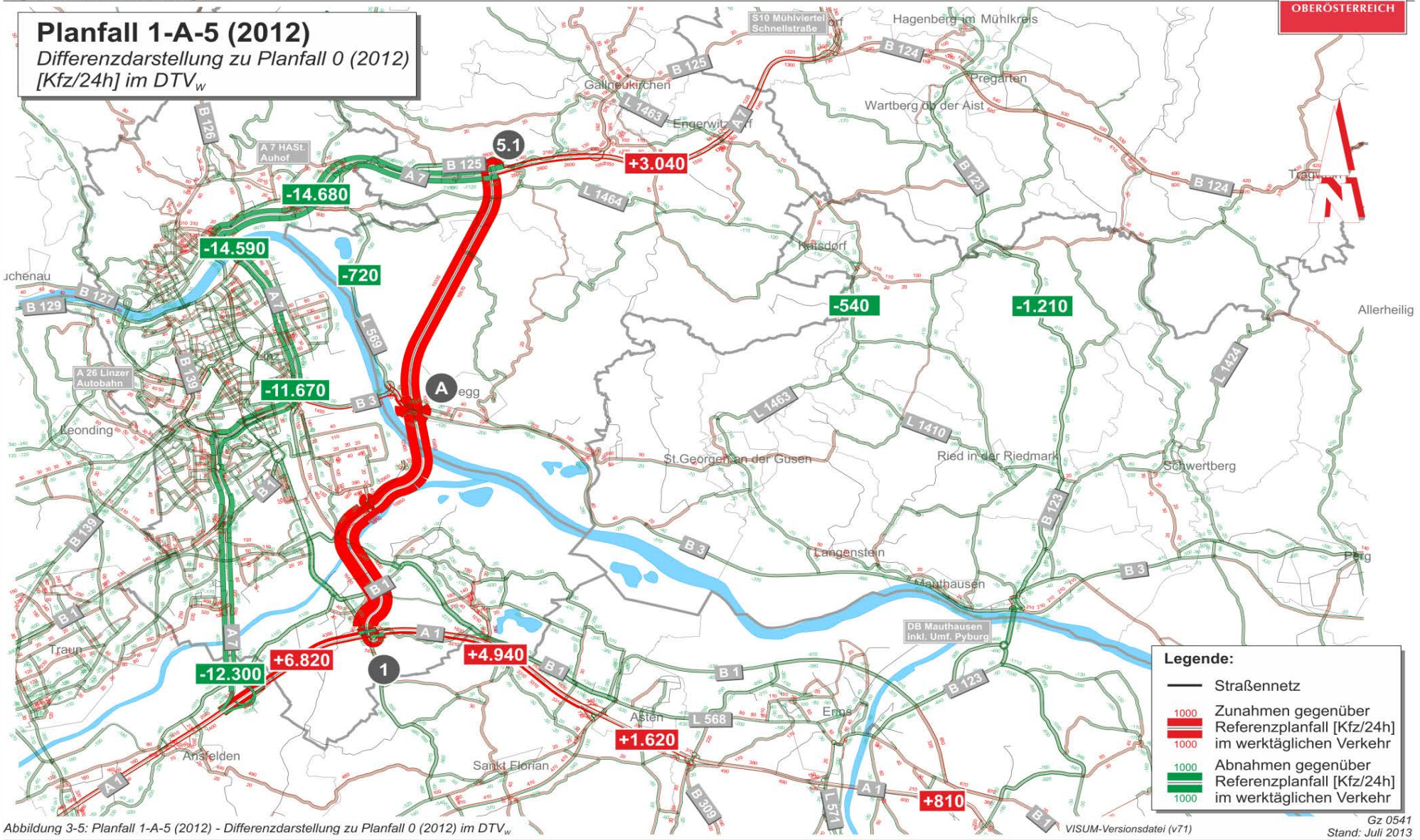
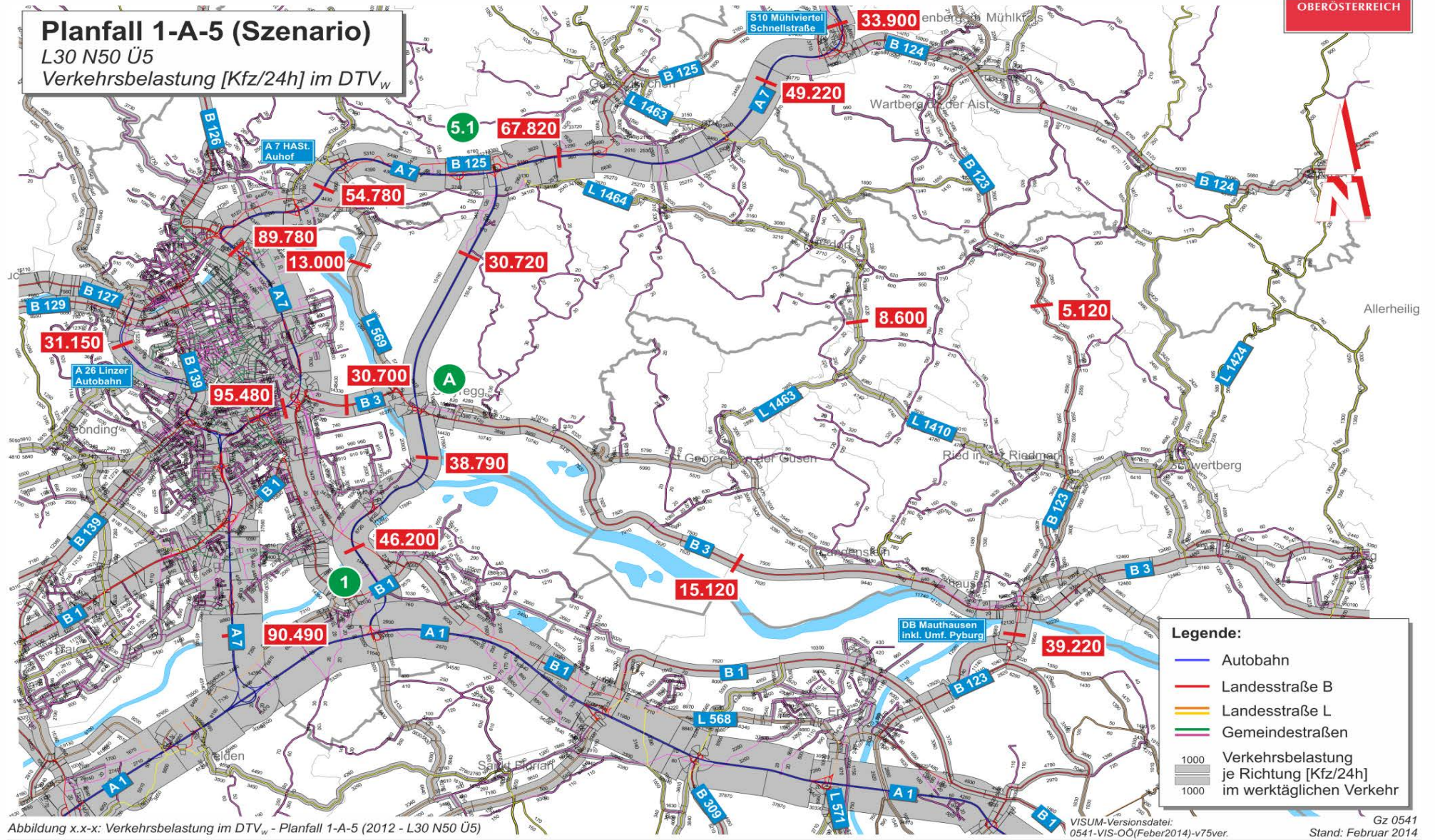


Abbildung 3-5: Planfall 1-A-5 (2012) - Differenzdarstellung zu Planfall 0 (2012) im  $DTV_w$

VISUM-Versionsdatei (v71) Gz 0541 Stand: Juli 2013

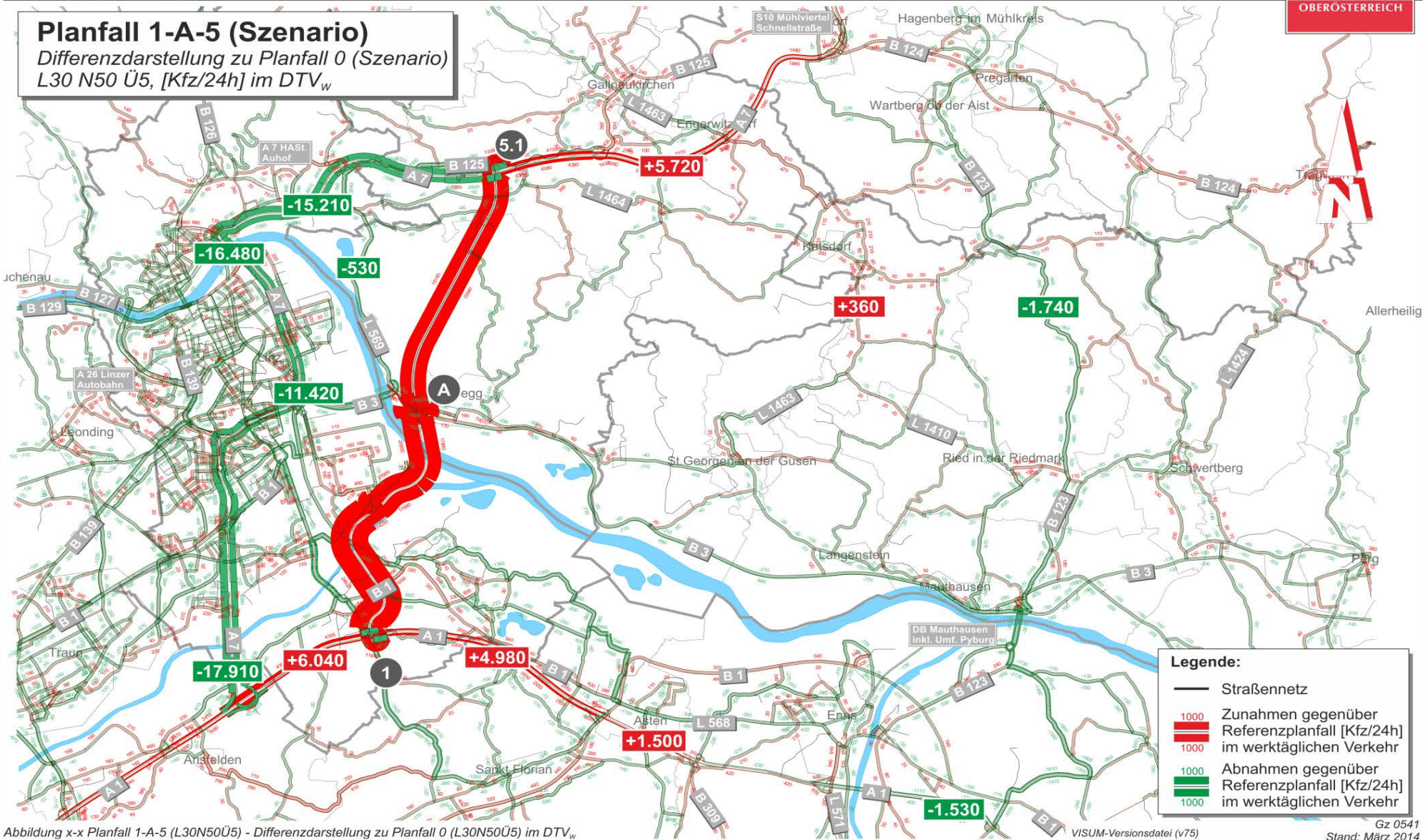


**Planfall 1-A-5 (Szenario)**  
 L30 N50 Ü5  
 Verkehrsbelastung [Kfz/24h] im DTV<sub>w</sub>





**Planfall 1-A-5 (Szenario)**  
 Differenzdarstellung zu Planfall 0 (Szenario)  
 L30 N50 Ü5, [Kfz/24h] im DTW<sub>w</sub>









**Planfall 3-C-6 (2012)**  
 Differenzdarstellung zu Planfall 0 (2012)  
 [Kfz/24h] im DTV<sub>w</sub>

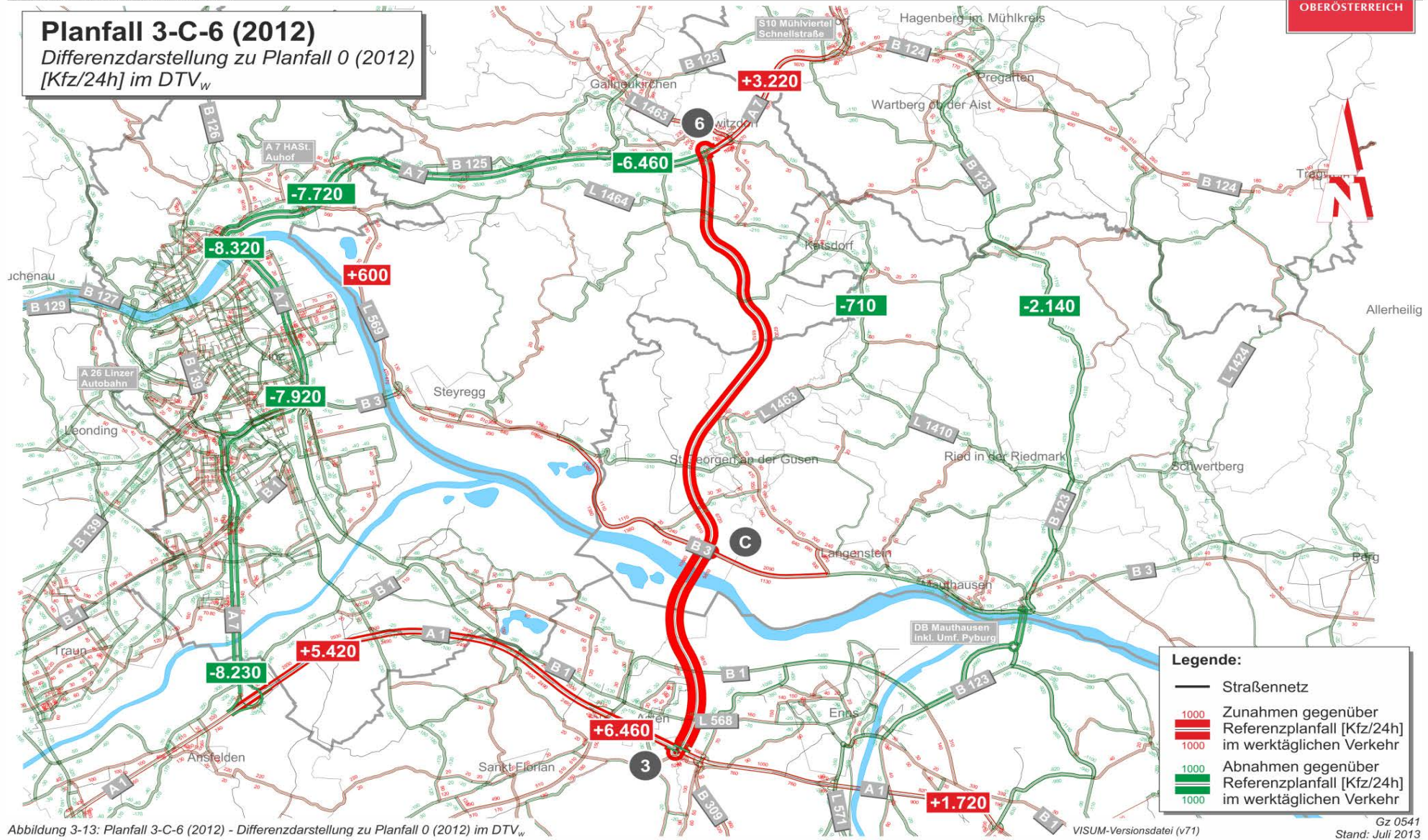


Abbildung 3-13: Planfall 3-C-6 (2012) - Differenzdarstellung zu Planfall 0 (2012) im DTV<sub>w</sub>

Gz 0541  
 Stand: Juli 2013  
 VISUM-Versionsdatei (v71)



**Planfall 3-C-6 (Szenario)**  
 L30 N50 Ü5  
 Verkehrsbelastung [Kfz/24h] im DTV<sub>w</sub>

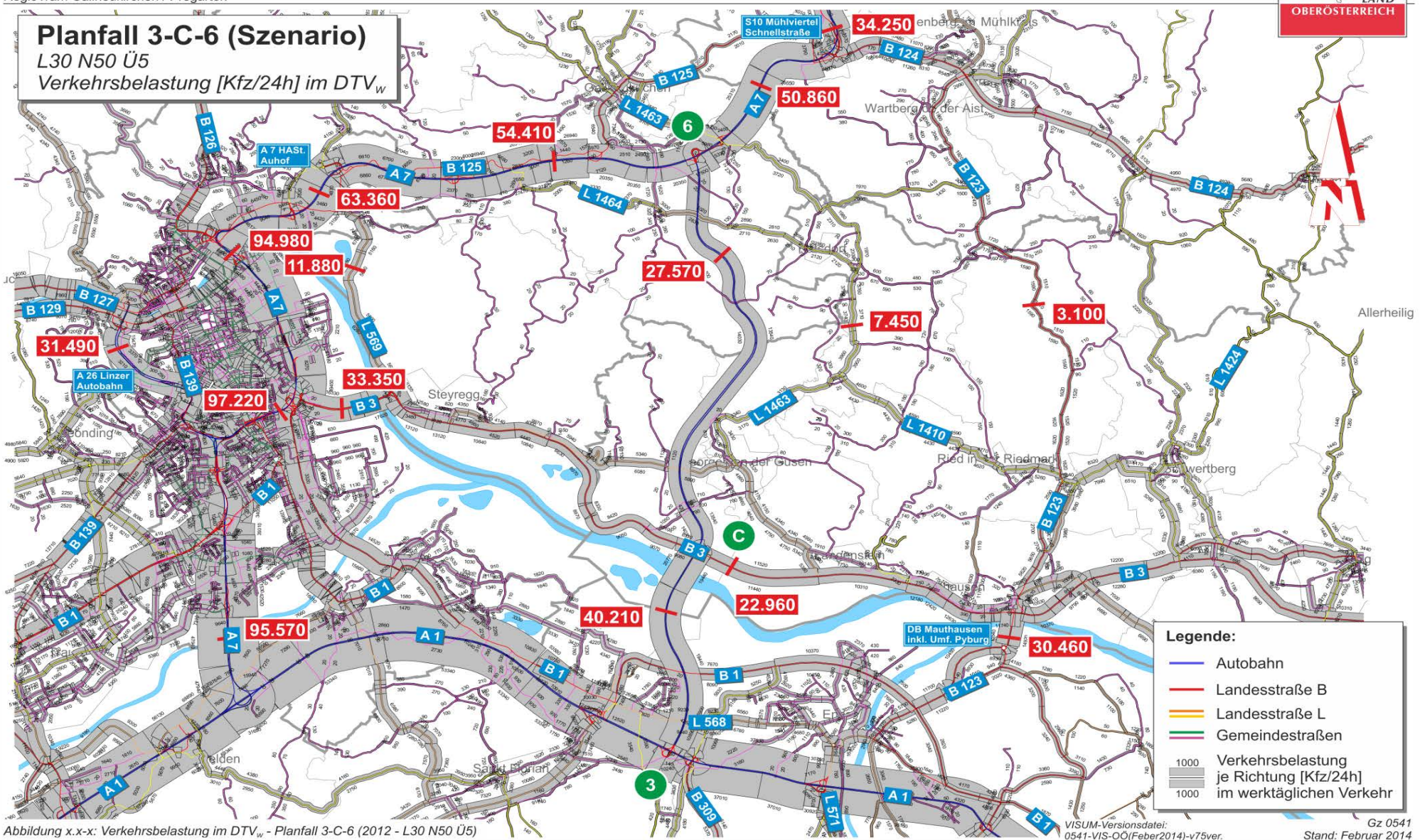


Abbildung x.x-x: Verkehrsbelastung im DTV<sub>w</sub> - Planfall 3-C-6 (2012 - L30 N50 Ü5)

Gz 0541  
 VISUM-Versionsdatei:  
 0541-VIS-00(Feber2014)-v75ver.  
 Stand: Februar 2014



**Planfall 3-C-6 (Szenario)**  
 Differenzdarstellung zu Planfall 0 (Szenario)  
 L30 N50 Ü5, [Kfz/24h] im  $DTV_w$

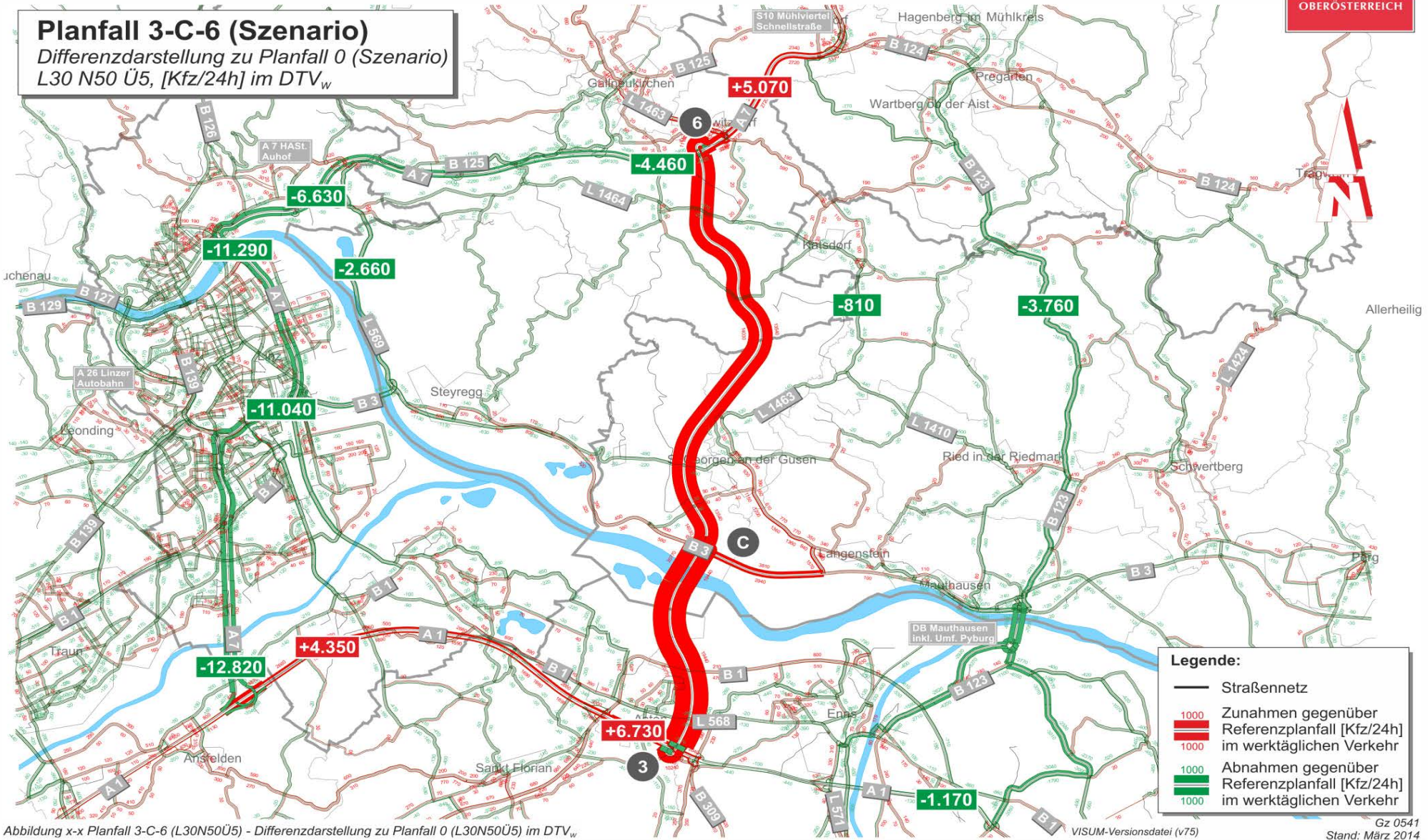


Abbildung x-x Planfall 3-C-6 (L30N50Ü5) - Differenzdarstellung zu Planfall 0 (L30N50Ü5) im  $DTV_w$

VISUM-Versionsdatei (v75) Gz 0541 Stand: März 2014



### Planfall 1-A-5 (2012)

Differenzdarstellung zu Planfall 0 (2012)  
 [Kfz/24h] im DTV<sub>w</sub>

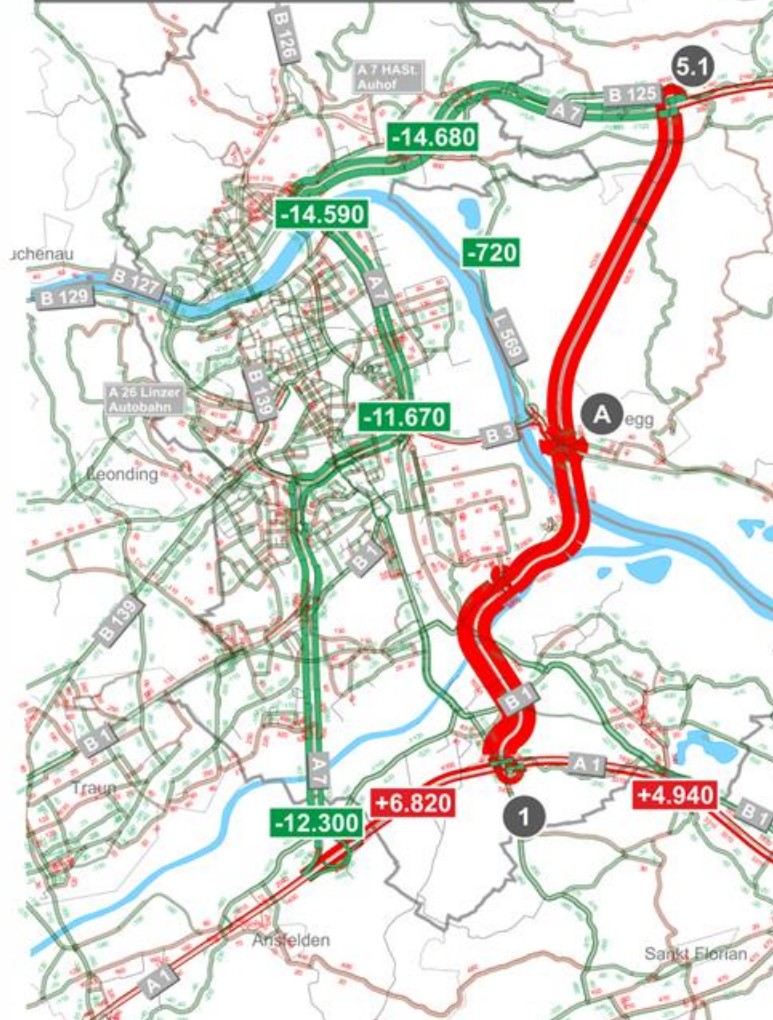


Abbildung 3-5: Planfall 1-A-5 (2012) - Differenzdarstellung zu Planfall 0 (2012) im DTV<sub>w</sub>

### Planfall 3-C-6 (2012)

Differenzdarstellung zu Planfall 0 (2012)  
 [Kfz/24h] im DTV<sub>w</sub>

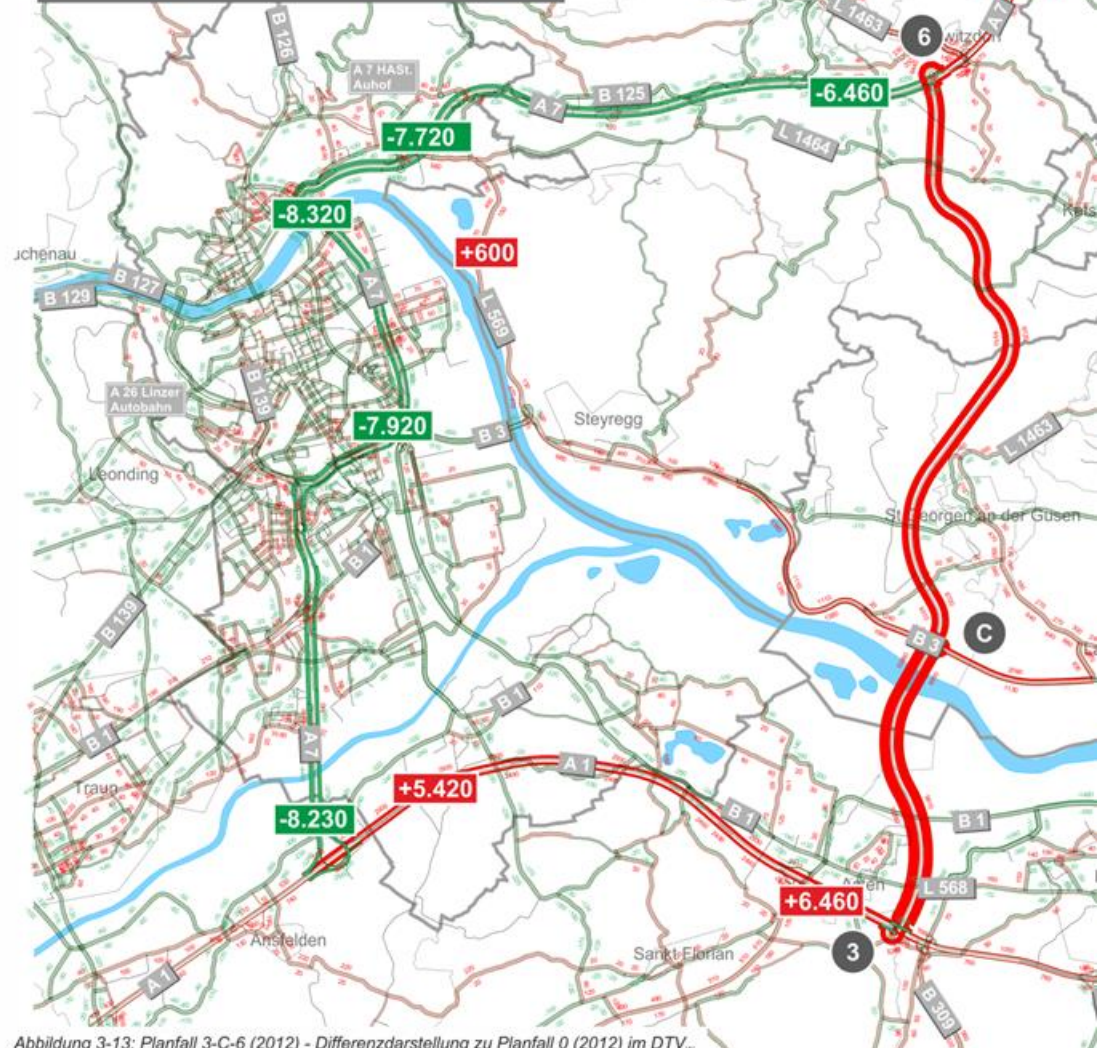


Abbildung 3-13: Planfall 3-C-6 (2012) - Differenzdarstellung zu Planfall 0 (2012) im DTV<sub>w</sub>



### Planfall 1-A-5 (Szenario)

Differenzdarstellung zu Planfall 0 (Szenario)  
 L30 N50 Ü5, [Kfz/24h] im DTV<sub>w</sub>



Abbildung x-x Planfall 1-A-5 (L30N50Ü5) - Differenzdarstellung zu Planfall 0 (L30N50Ü5) im DTV<sub>w</sub>

### Planfall 3-C-6 (Szenario)

Differenzdarstellung zu Planfall 0 (Szenario)  
 L30 N50 Ü5, [Kfz/24h] im DTV<sub>w</sub>

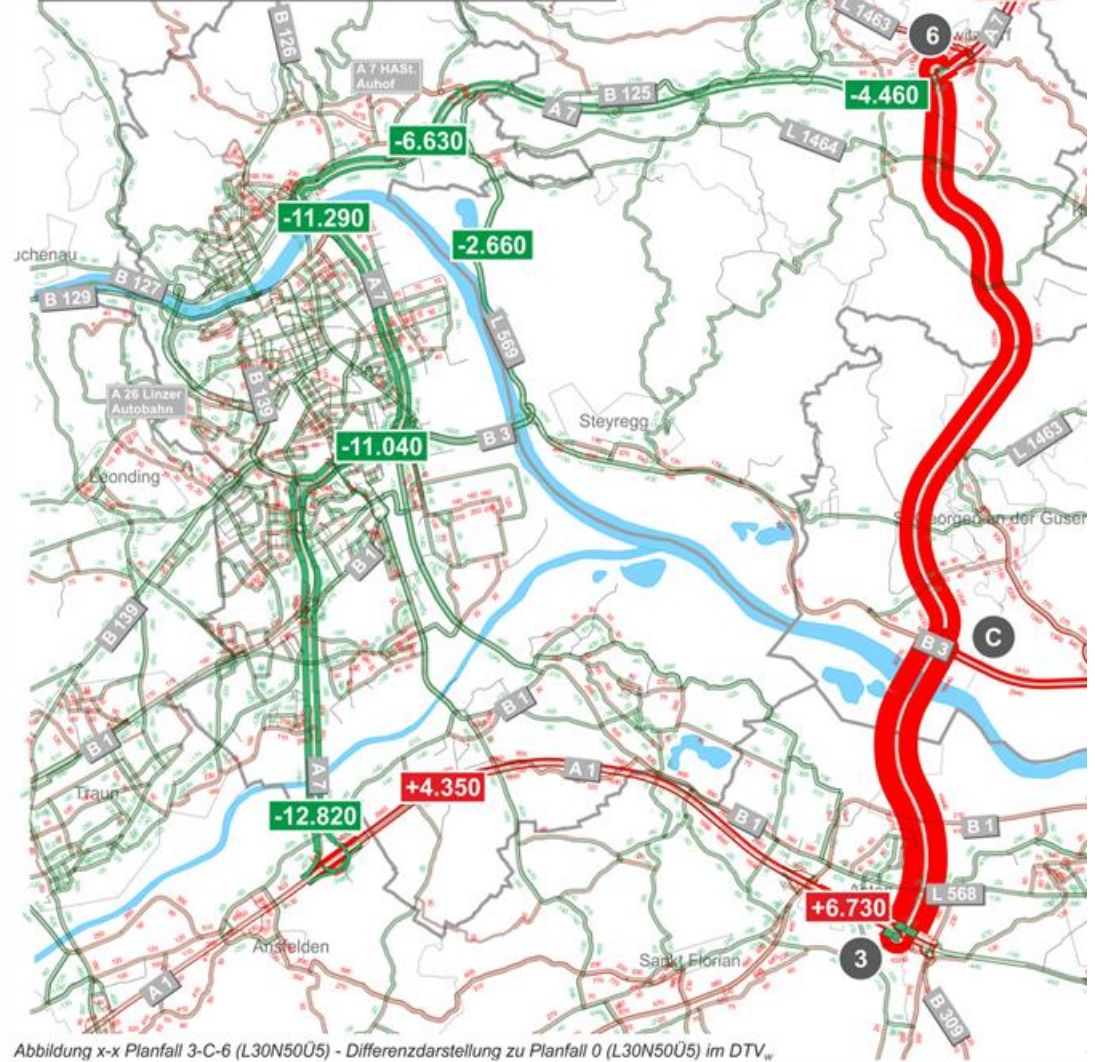
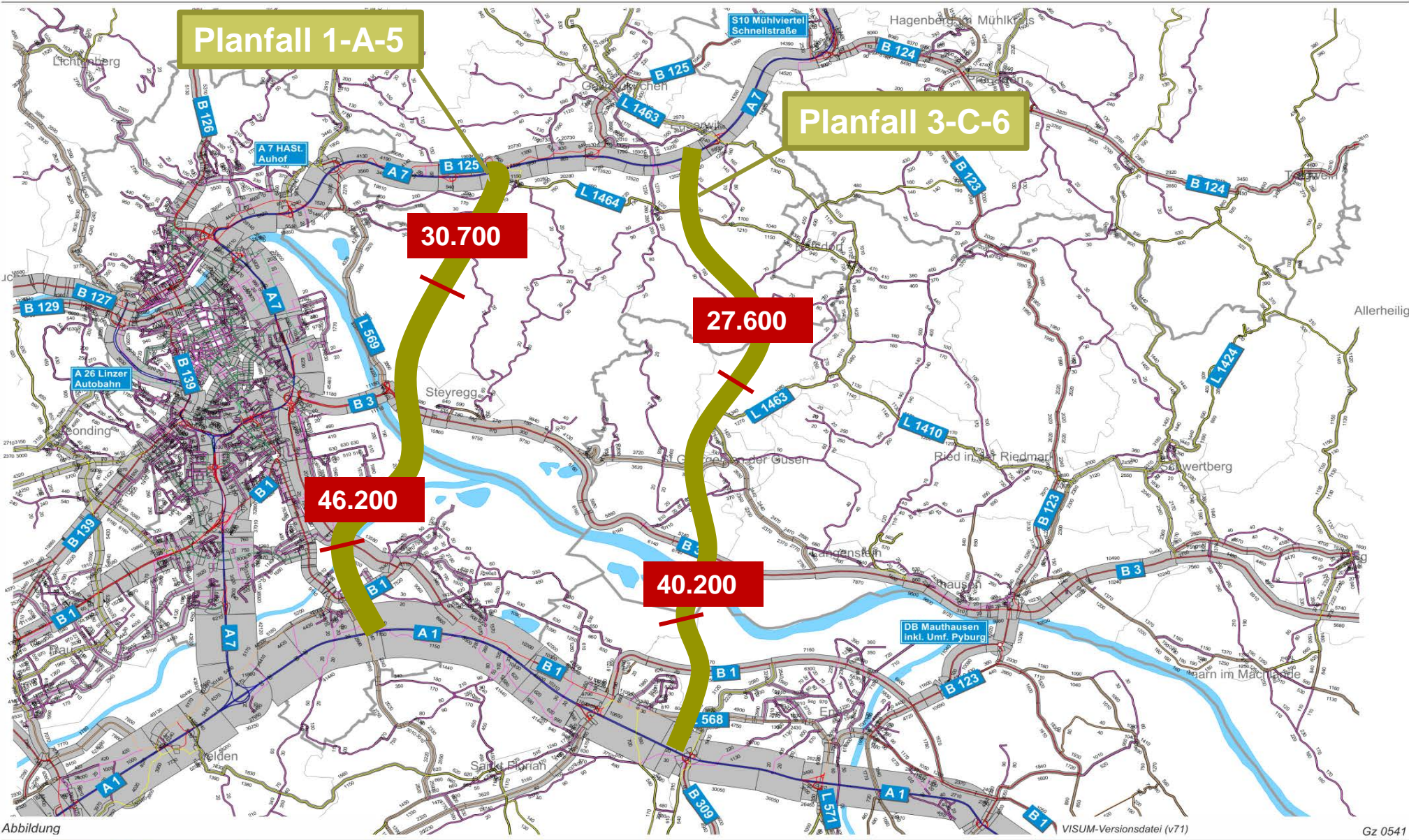


Abbildung x-x Planfall 3-C-6 (L30N50Ü5) - Differenzdarstellung zu Planfall 0 (L30N50Ü5) im DTV<sub>w</sub>



# Wirkung der OUL-Varianten im Szenario - Gesamtverkehrsstärken (Kfz/24h DTV<sub>w</sub>)



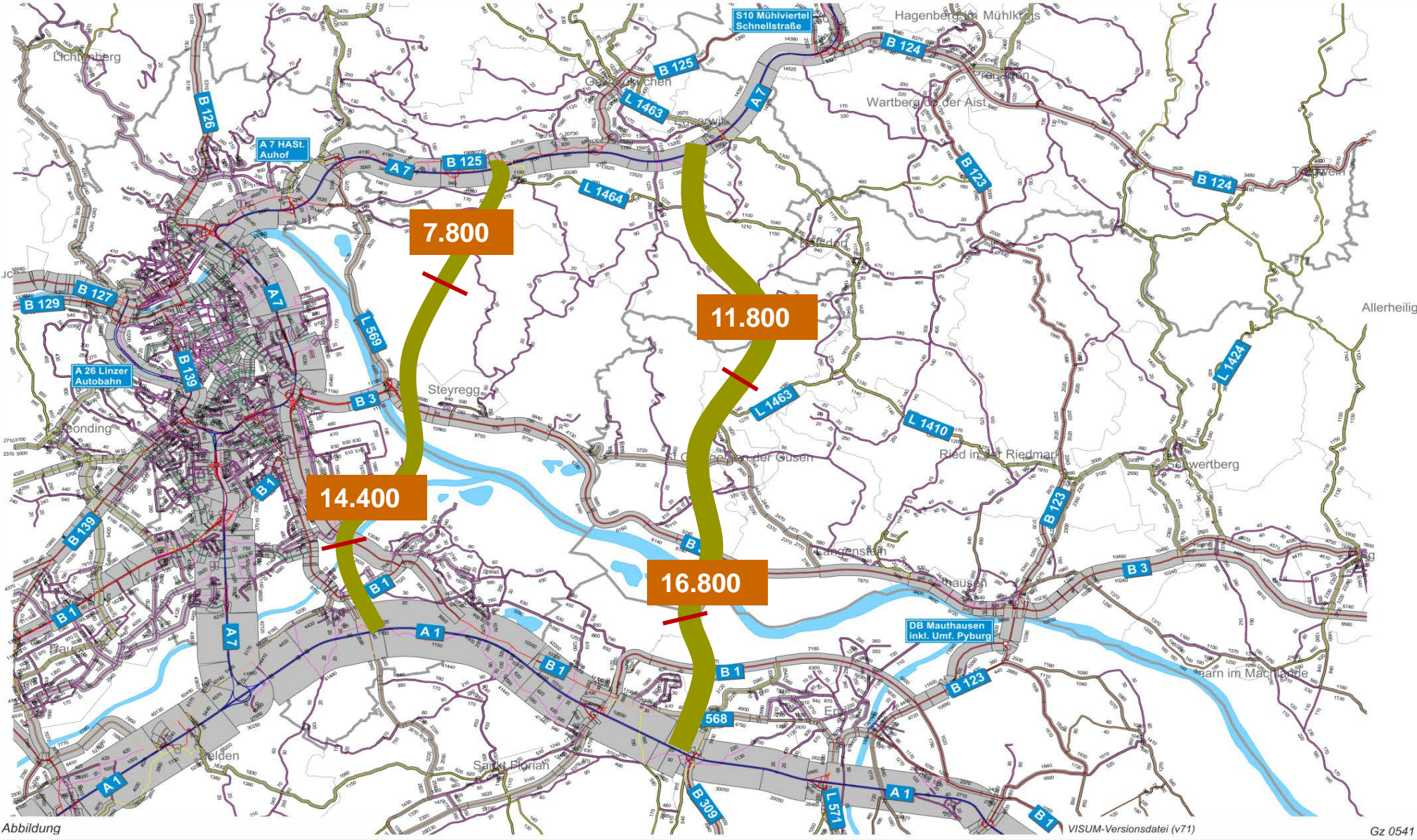
Abbildung

VISUM-Versionsdatei (v71)

Gz 0541



# Wirkung der OUL-Varianten im Szenario - Betriebliche Potenzialflächen (Kfz/24h DTV<sub>w</sub>) - Differenz



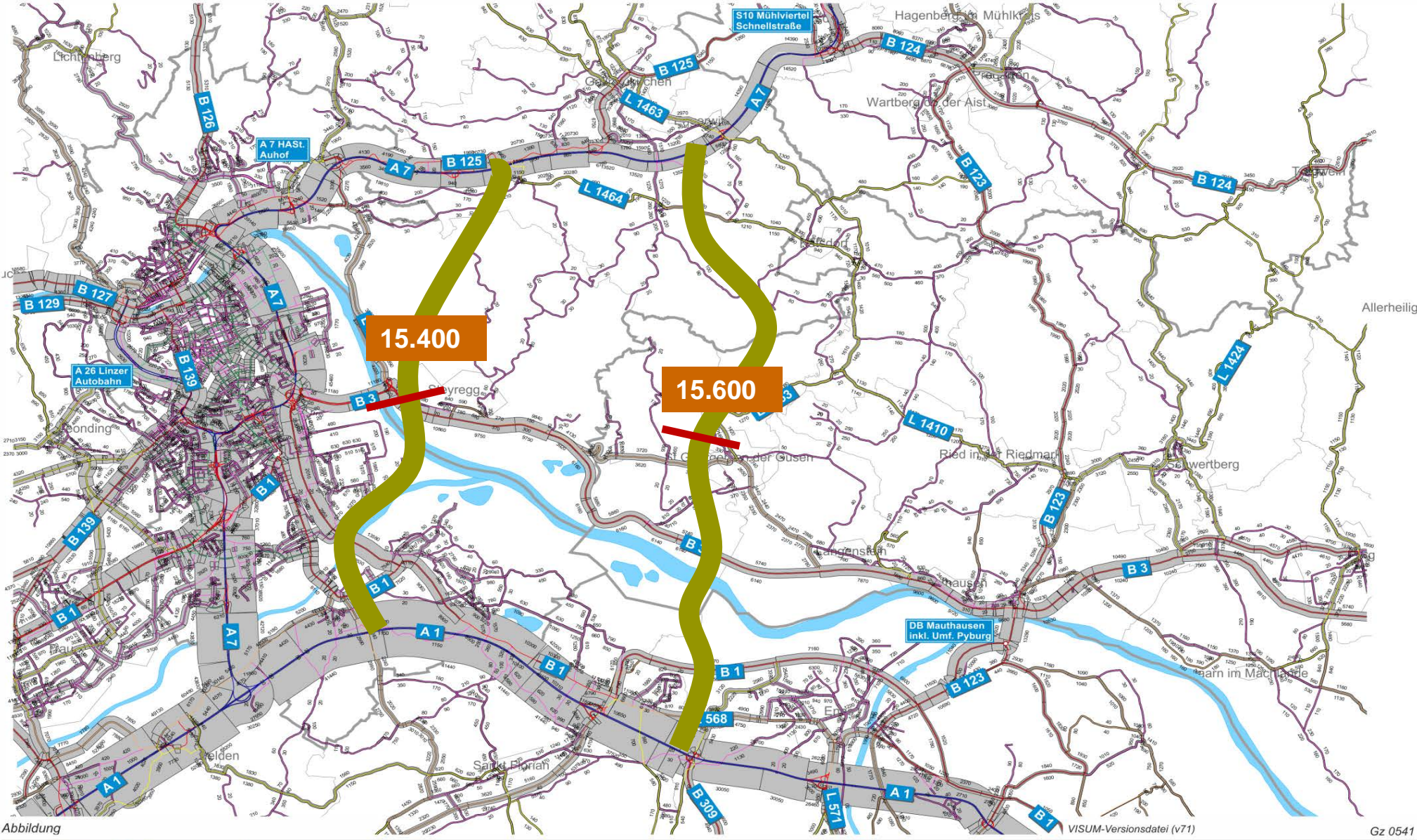
Abbildung

VISUM-Versionsdatei (v71)

Gz 0541



# Wirkung der OUL-Varianten im Szenario - Durchgangsverkehr A 7 – A 1 (Kfz/24h DTV<sub>w</sub>)



Abbildung

VISUM-Versionsdatei (v71)

Gz 0541



**Modellachse Mauthausen Ost (2012)**  
 Aufwertung der Korridorlänge  
 Verkehrsbelastung [Kfz/24h] im DTV<sub>w</sub>

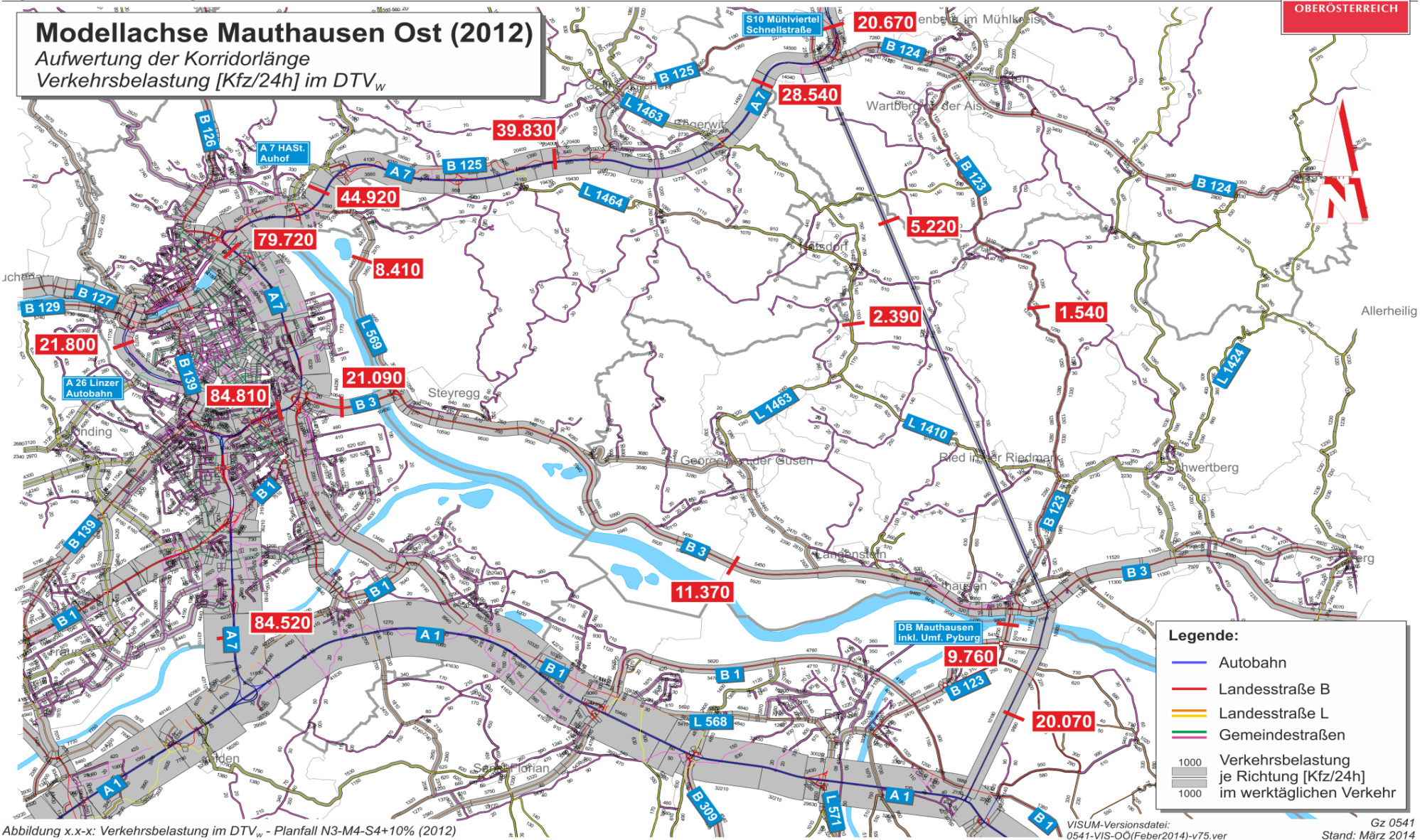


Abbildung x.x-x: Verkehrsbelastung im DTV<sub>w</sub> - Planfall N3-M4-S4+10% (2012)

VISUM-Versionsdatei: 0541-VIS-00(Feber2014)-v75.ver  
 Gz 0541  
 Stand: März 2014



**Modellachse Mauthausen Ost (2012)**  
 Differenzdarstellung zu Planfall 0 (2012)  
 [Kfz/24h] im DTV<sub>w</sub>

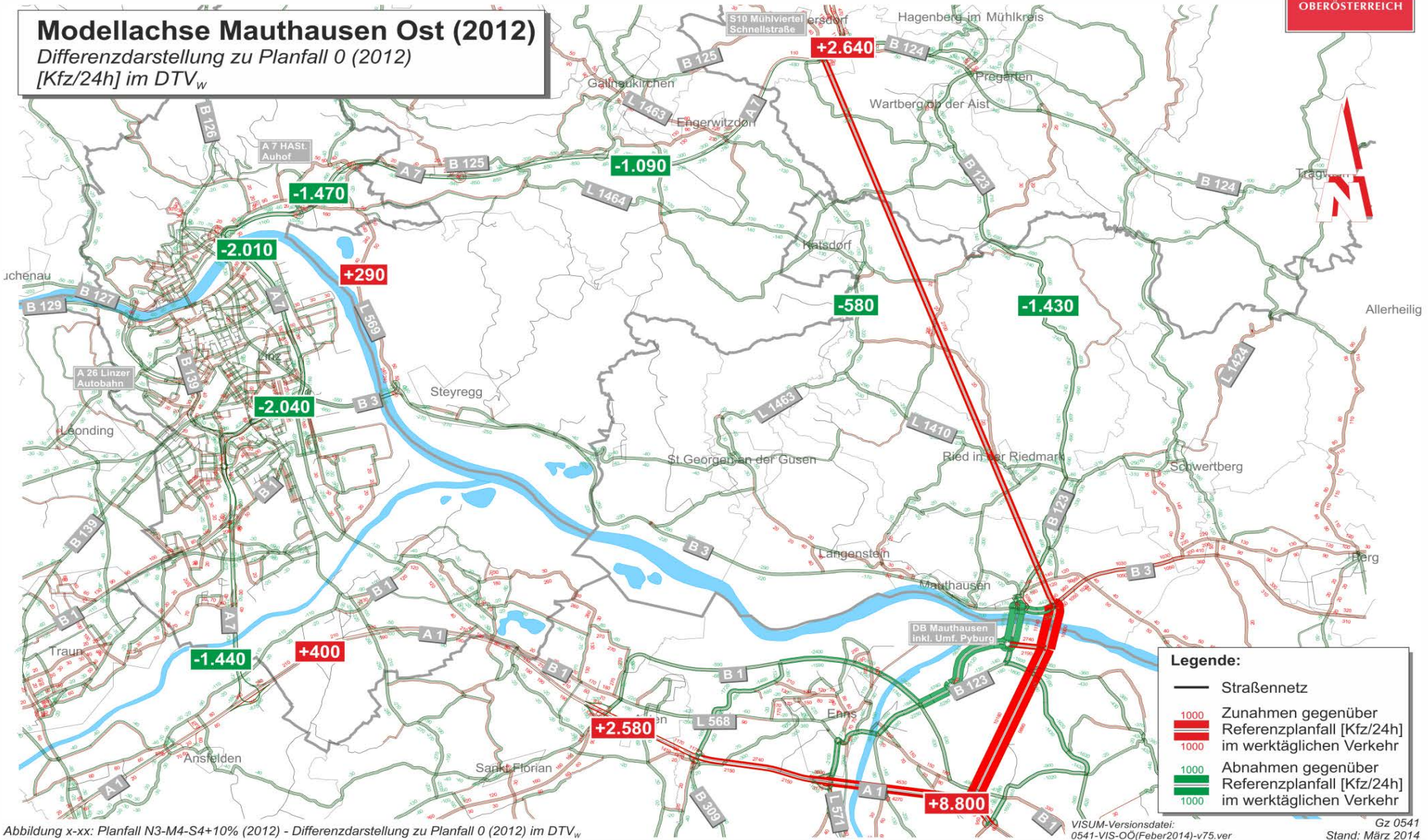


Abbildung x-xx: Planfall N3-M4-S4+10% (2012) - Differenzdarstellung zu Planfall 0 (2012) im DTV<sub>w</sub>

VISUM-Versionsdatei: 0541-VIS-00(Februar2014)-v75.ver Gz 0541  
 Stand: März 2014



**Modellachse Mauthausen Ost (Szenario)**  
 L30 N50 Ü5 (Aufwertung der Korridorlänge)  
 Verkehrsbelastung [Kfz/24h] im  $DTV_w$

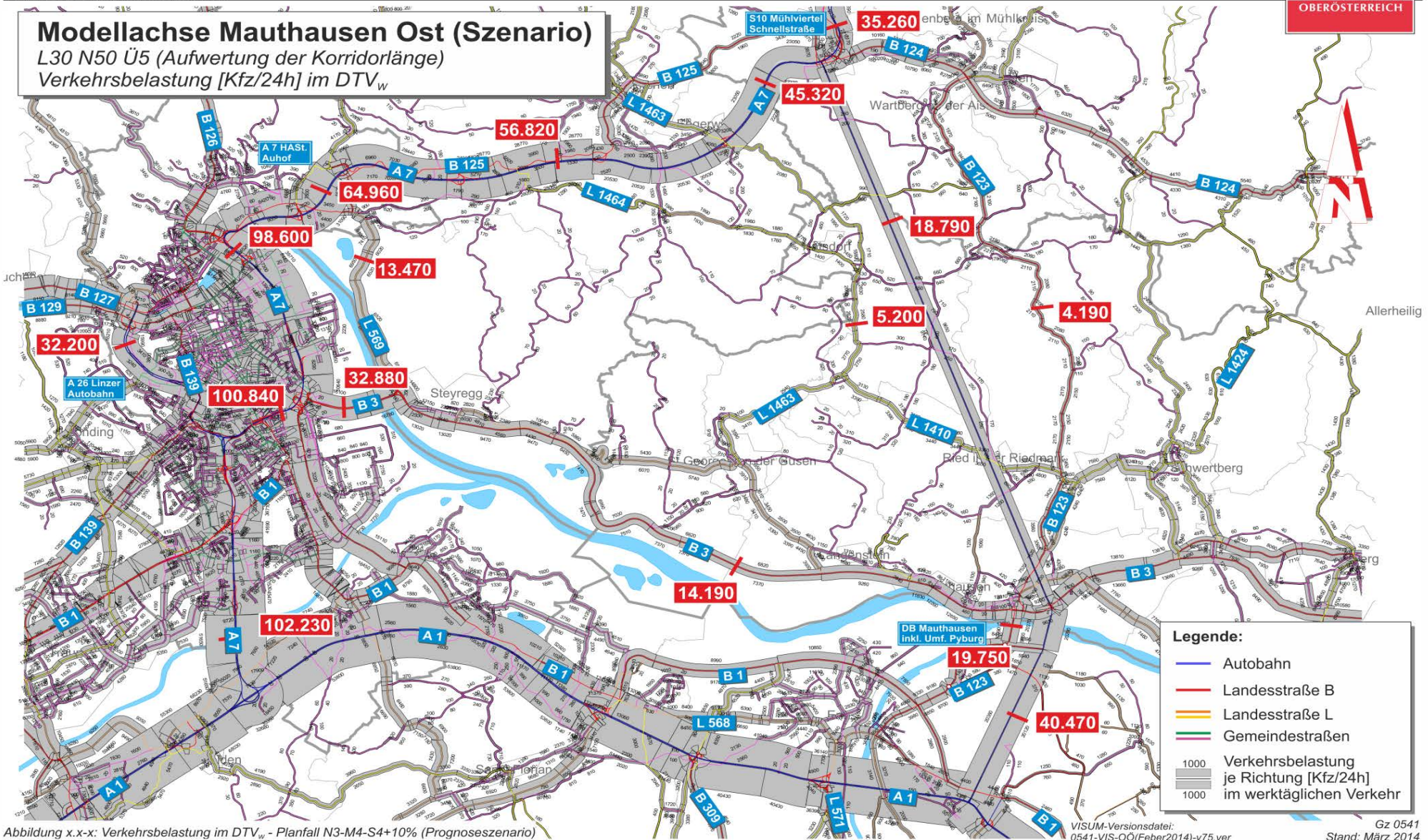


Abbildung x.x-x: Verkehrsbelastung im  $DTV_w$  - Planfall N3-M4-S4+10% (Prognoseszenario)

VISUM-Versionsdatei: 0541-VIS-00(Feber2014)-v75.ver  
 Gz 0541  
 Stand: März 2014



**Modellachse Mauthausen Ost (Szenario)**  
 Differenzdarstellung zu Planfall 0 (Szenario)  
 L30 N50 Ü5, [Kfz/24h] im DTV<sub>w</sub>

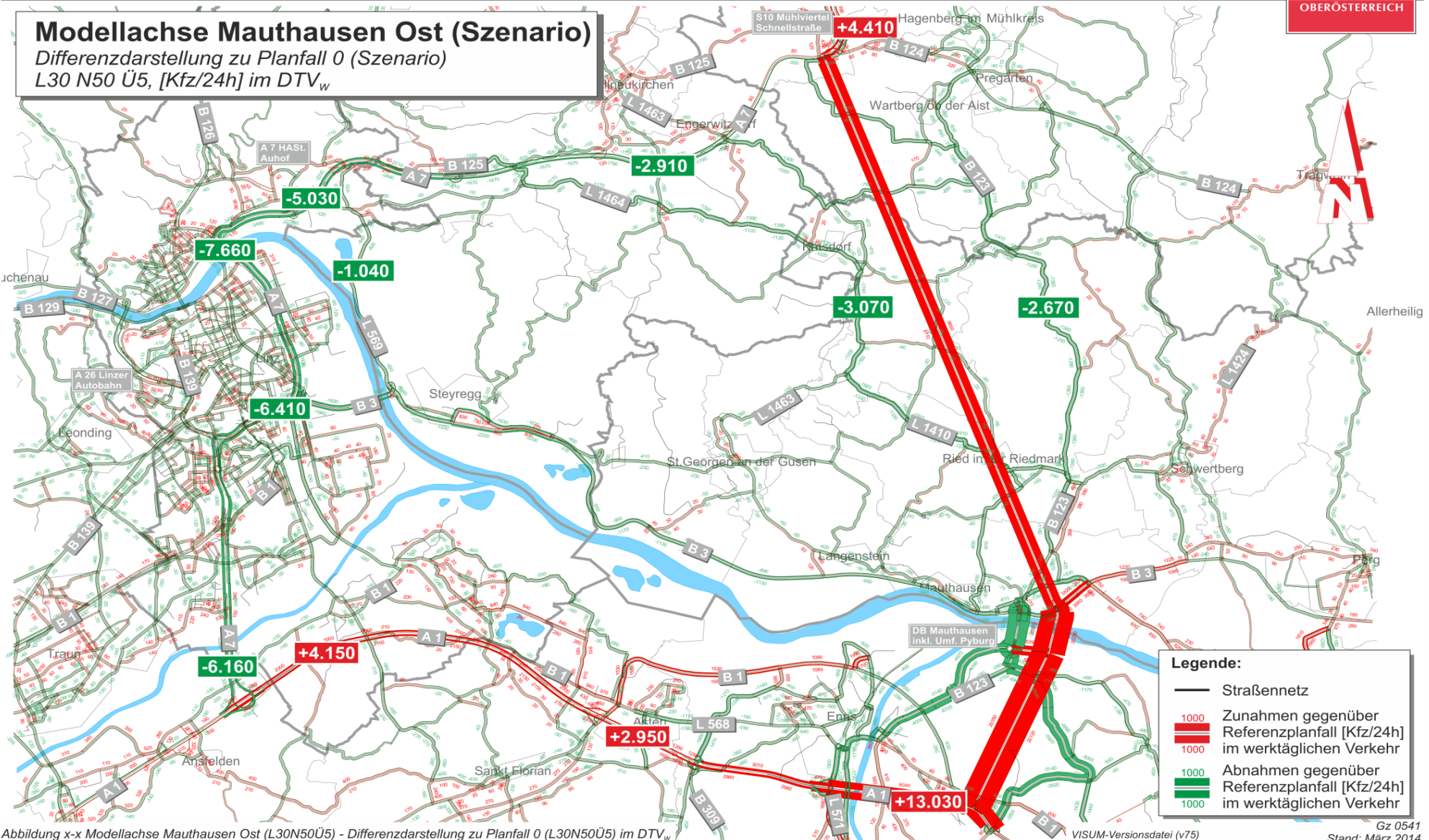


Abbildung x-x Modellachse Mauthausen Ost (L30N50Ü5) - Differenzdarstellung zu Planfall 0 (L30N50Ü5) im DTV<sub>w</sub> VISUM-Versionsdatei (v75) Gz 0541 Stand: März 2014

## Ostumfahrung Linz

### Szenarien der Entwicklung – Sensitivitätsanalysen

Welche Relevanz haben die Szenarien der Entwicklung für die Variantenauswahl?

- Abschätzung möglicher zusätzlicher Schutzmaßnahmen im Fachbereich Lärm
- Abschätzung möglicher zusätzlicher Schutzmaßnahmen im Fachbereich Luftschadstoffe
- Berücksichtigung der ggf. erforderlichen zusätzlichen Schutzmaßnahmen bei den Kostenrisiken
- Die Szenarien gehen NICHT in die Bewertung im Fachbereich Verkehr ein





# Ostumfahrung Linz

## Tagesordnung

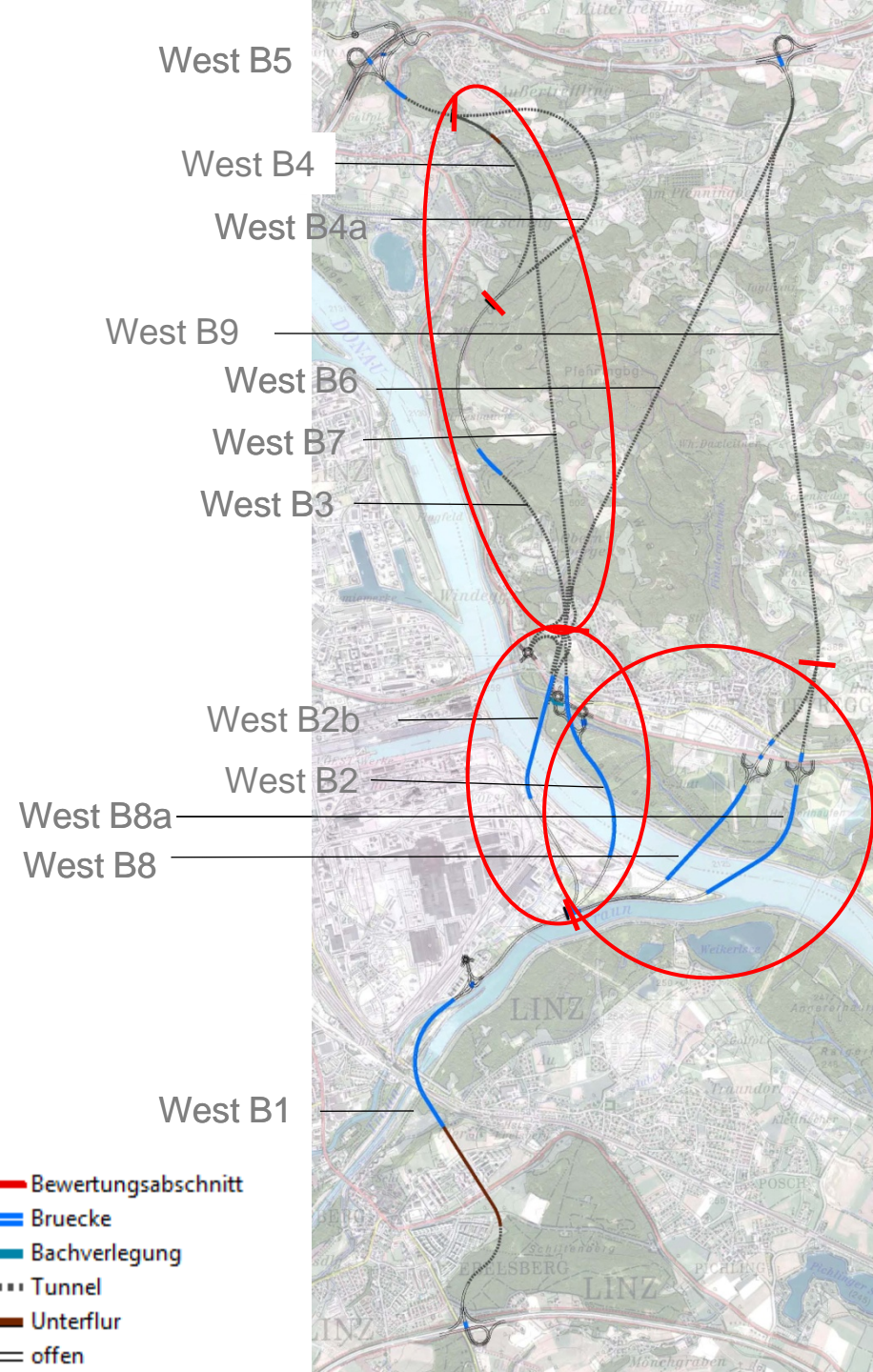
1. Ergänzungen zur Verkehrsuntersuchung
2. **Paarweiser Variantenvergleich - weitere Ergebnisse**
3. Weitere Vorgehensweise



# Ostumfahrung Linz

## Variantenvergleiche West

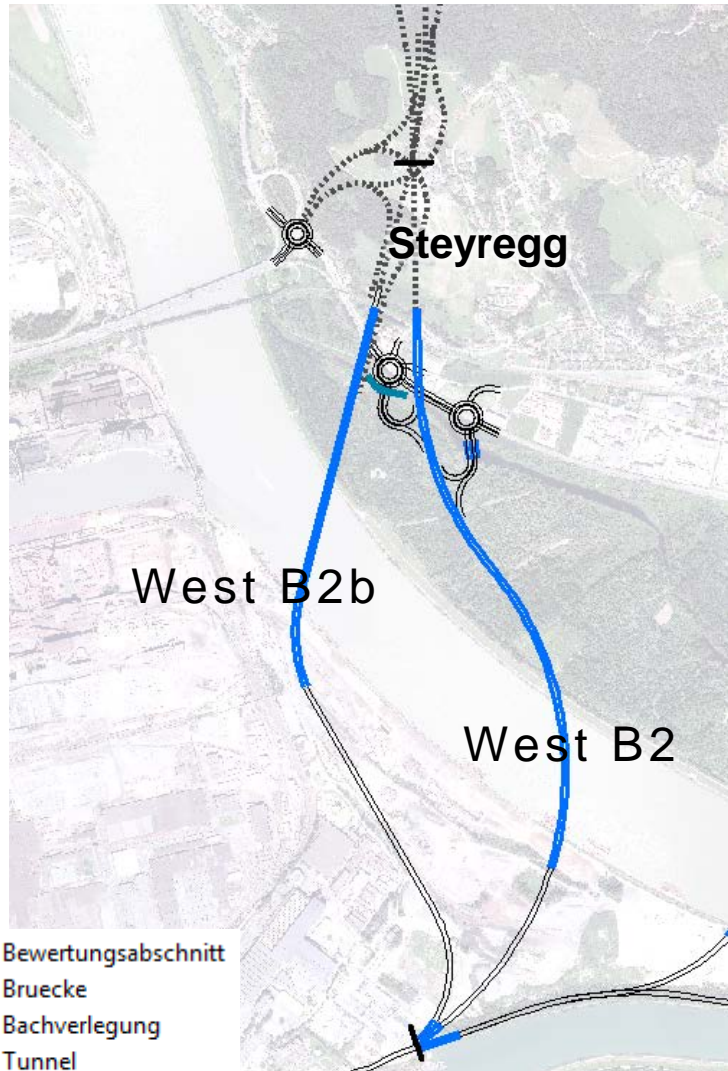
Paarweiser Vergleich	West B 2	West B 2b
	West B 8	West B 8a
	West B3+B4	West B7





# Ostumfahrung Linz

## Bewertungsabschnitt West B2 zu B2b – **Ausgangssituation**



- 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

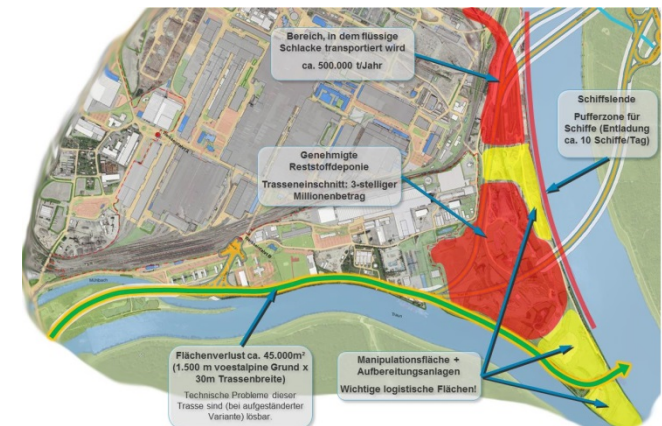


## Ostumfahrung Linz

### Vertiefende Abstimmungen – VOEST

- Relevanz SEVESO II-Richtlinie (einzuhaltende Schutz- und Pufferzonen)
- Eingriff in bestehende UVP- und sonstige Verfahrensbescheide
- Manipulationsbereich Flüssigschlacken: Schaffung von Ersatzflächen wegen Kreislaufprozessen praktisch nicht möglich, Einflussbereich SEVESO II
- Bereich Reststoffdeponie: jedenfalls Reduktion des Puffervolumens; Eingriff in bestehende Bescheide; sehr hohes bautechnisches Risiko – wird ebenfalls äußerst kritisch gesehen

**SEVESO II-Richtlinie:** Richtlinie 96/82/EG des Rates vom 9. Dezember 1996 zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen, ABI.Nr. L 10 vom 14. Jänner 1997, in der Fassung der Richtlinie 2003/105/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2003, ABI.Nr. L 345 vom 31. Dezember 2003;





## Ostumfahrung Linz

### Vertiefende Abstimmungen – VOEST

- Veränderung von IG-L bedingten Potenzialen für die Erweiterung / Neuerrichtung von Betriebsanlagen
- mögliche Nutzungsbeschränkungen und deren wirtschaftliche Abgeltung
- eigentumsrechtliche bzw. wirtschaftliche Voraussetzungen für die Errichtung von Trassen auf dem Betriebsgelände



**Variante B2b:** durch die unmittelbare Lage im Wertstoffbereich und Manipulationsbereich mit Flüssigschlacke und die daraus resultierenden betriebsorganisatorischen und sicherheitstechnischen Erfordernisse kann diese Lage mit der Stahlproduktion grundsätzlich nicht vereinbar gestaltet werden.



## Ostumfahrung Linz

### Vertiefende Abstimmungen – VOEST

#### Variante B2:

Durch die Lage im zentralen Bereich der Schlackedeponie ergibt sich die Notwendigkeit einmalig (beim Bau der Trasse) und laufend das entfallende Deponievolumen zu ersetzen. Neben der (mit großen Unsicherheiten behafteten) notwendigen Genehmigung eines geeigneten Ersatzstandortes führt die zu derart hohen Kosten, die eine Realisierung dieser Trasse jedenfalls wirtschaftlich kritisch erscheinen lassen.

#### Varianten 8 und 8a:

Es sind hier jedenfalls noch die Auswirkungen der zu erwartenden Emissionen aus dem Verkehrsaufkommen hinsichtlich der IG-L Parameter ausführlich zu prüfen (detaillierte Abklärung mit aktueller Luftgütesituation und zu erwartenden Emissionsentwicklungen und rechtlichen Entwicklungen)

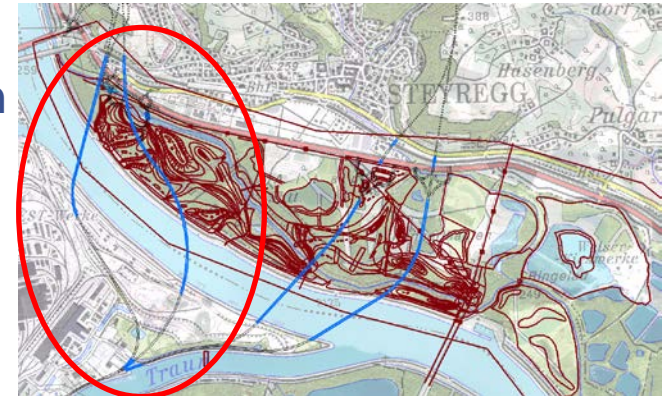




## Ostumfahrung Linz

### Vertiefende Abstimmungen – Bereich Steyregger Au – UVP-Flächen Fa. Treul, Varianten West B2b und B2

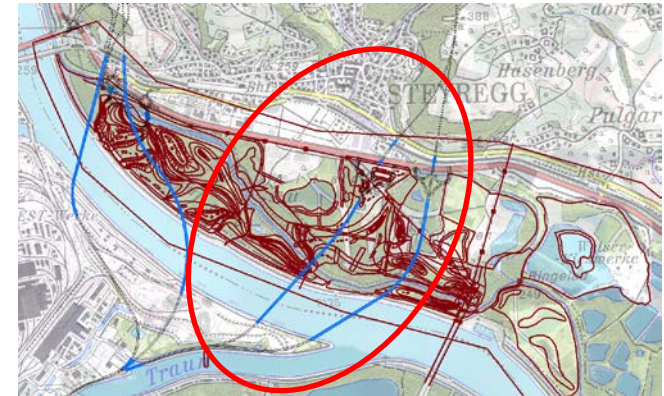
- Komplexe Genehmigungsrechtliche Fragestellungen (Eingriff in bestehenden UVP- Bescheid mit verbindlichen ökologischen Maßnahmen) – hohes Genehmigungsrisiko
- Jedenfalls erhöhter Bedarf an ökologischen Kompensationsmaßnahmen aufgrund der Hochwertigkeit des Gebiets und zum Ausgleich der Zerschneidung des Auebietes
- Randliche Trassenlage im relativen Vergleich besser



## Ostumfahrung Linz

### Vertiefende Abstimmungen – Bereich Steyregger Au – UVP-Flächen Fa. Treul, Varianten West B8a und B8

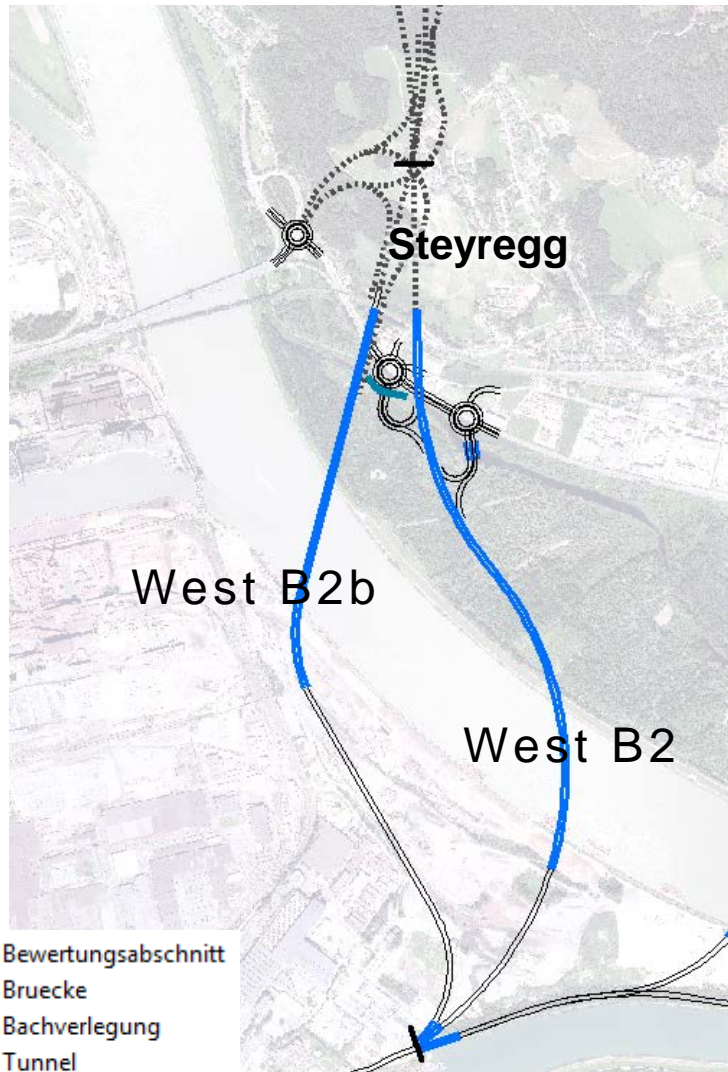
- Komplexe Genehmigungsrechtliche Fragestellungen (Eingriff in bestehenden UVP- Bescheid mit verbindlichen ökologischen Maßnahmen) – hohes Genehmigungsrisiko
- Jedenfalls erhöhter Bedarf an ökologischen Kompensationsmaßnahmen aufgrund der Hochwertigkeit des Gebiets und zum Ausgleich der Zerschneidung des Auegebietes
- Ggf. zusätzliche Maßnahmen zum Ausgleich der negativen Auswirkungen auf wertgebende Tierarten, überregionaler Wildquerungskorridor
- Maßnahmen zur Uferstrukturierung in den direkt am Traunufer geführten Abschnitten





# Ostumfahrung Linz

## Bewertungsabschnitt West B2 zu B2b – **Entscheidung**

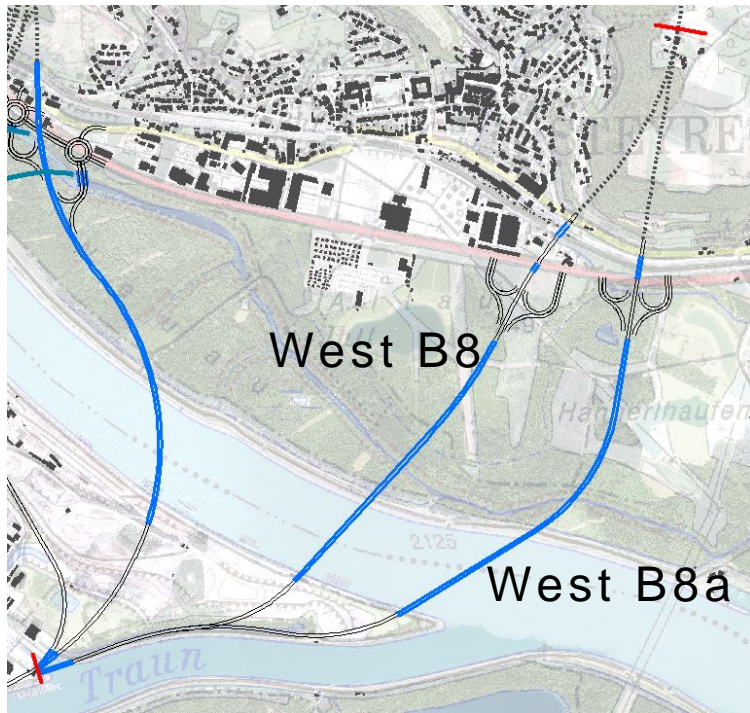


- Aufgrund der unmittelbaren Lage der Variante West B2b im Wertstoffbereich und Manipulationsbereich mit Flüssigschlacke und der daraus resultierenden Unvereinbarkeit mit dem Produktionsprozess der VOEST wird die **Variante West B2b nicht weiter verfolgt**.
- Auch die Variante **West B2** wird aufgrund der Lage im zentralen Bereich der Schlackedeponie kritisch gesehen. Zur endgültigen Klärung und Bewertung werden noch **weitere vertiefte Untersuchungen** vorgenommen.



# 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 **West B8 / B8a** möglich – **weitere vertiefte Untersuchungen „UVP – Treul“** notwendig

- Bewertungabschnitt
- Bruecke
- Bachverlegung
- ... Tunnel
- Unterflur
- offen

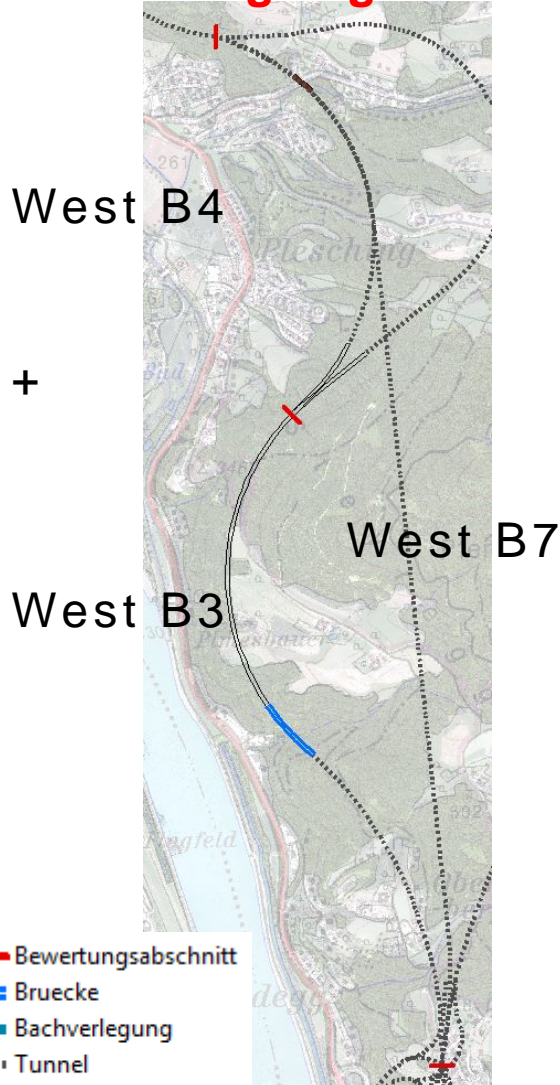




# Ostumfahrung Linz

Bewertungsabschnitt West B3+B4 zu B7

## Ausgangssituation



### UMWELT

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

### VERKEHR

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

### KOSTEN

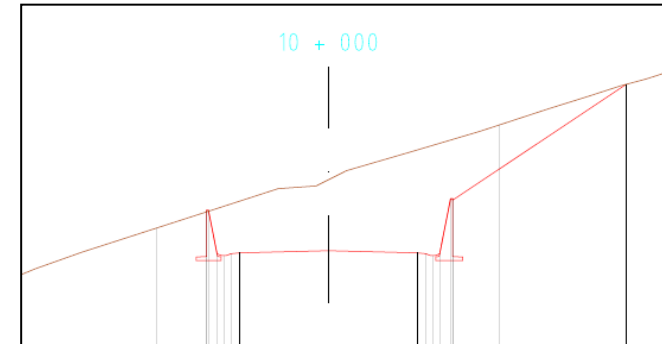
- Vorteile für B3+B4 (Kostendifferenz ca. 30 Mio. €)
- Hohe Kostenrisiken bei der halboffenen Streckenführung (B3+B4) – weiterer Untersuchungsbedarf

**Derzeit keine eindeutige Entscheidung – vertiefte Untersuchungen notwendig**

# Ostumfahrung Linz

## Vertiefte Bearbeitung – Bereich Pfenningberg

- Querschnittsoptimierung – überwiegend Einschnittslage mit Steilböschungen / Stützbauwerken
- Erstellung Trassenplan mit Geländeverschnitten zur besseren Beurteilung der erforderlichen Eingriffe
- Abschätzung der erforderlichen Begleitmaßnahmen
- Visualisierung (Beurteilung Landschaftsbild / Landschaftsschutz)
- Verdichtung der Informationen für die Kostenschätzung





# Ostumfahrung Linz



Ostumfahrung Linz | Korridoruntersuchung | Vorläufige Darstellung der Trassenführung ohne Detailplanung und Gestaltungsmaßnahmen - Stand März 2014



**Visualisierung – Ausschnitt Variante West B3+B4 Bereich Pfenningberg**

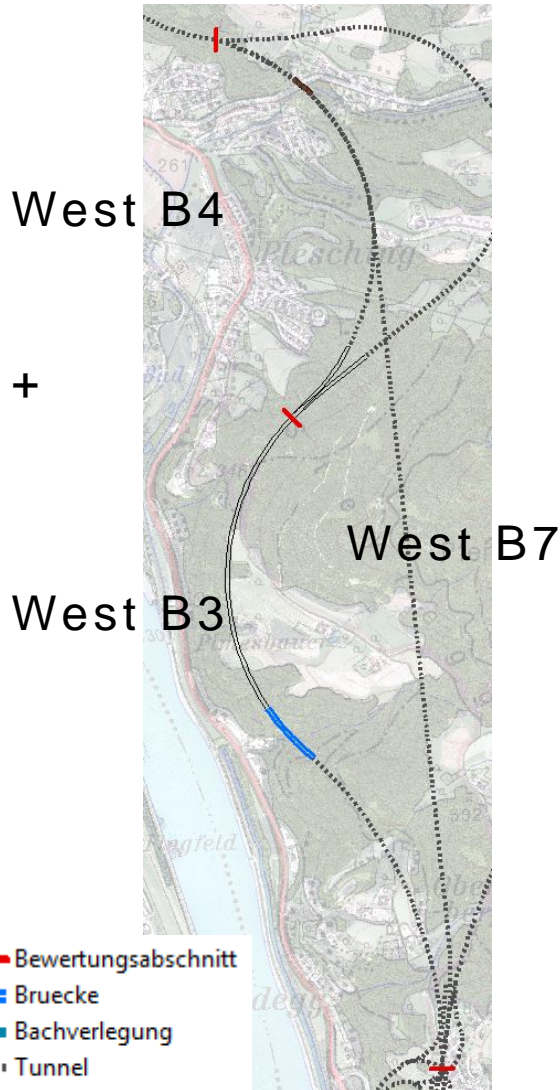


Google earth



# Ostumfahrung Linz

## Bewertungsabschnitt West B3+B4 zu B7



### UMWELT

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

### VERKEHR

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

### KOSTEN

- **Berücksichtigung der verdichteten Informationen – weiterhin Vorteile für B3+B4 (Kostendifferenz ca. 20 Mio. €)**
- Es verbleiben höhere Kostenrisiken bei der halboffenen Streckenführung (B3+B4)

**Derzeit keine eindeutige Entscheidung**

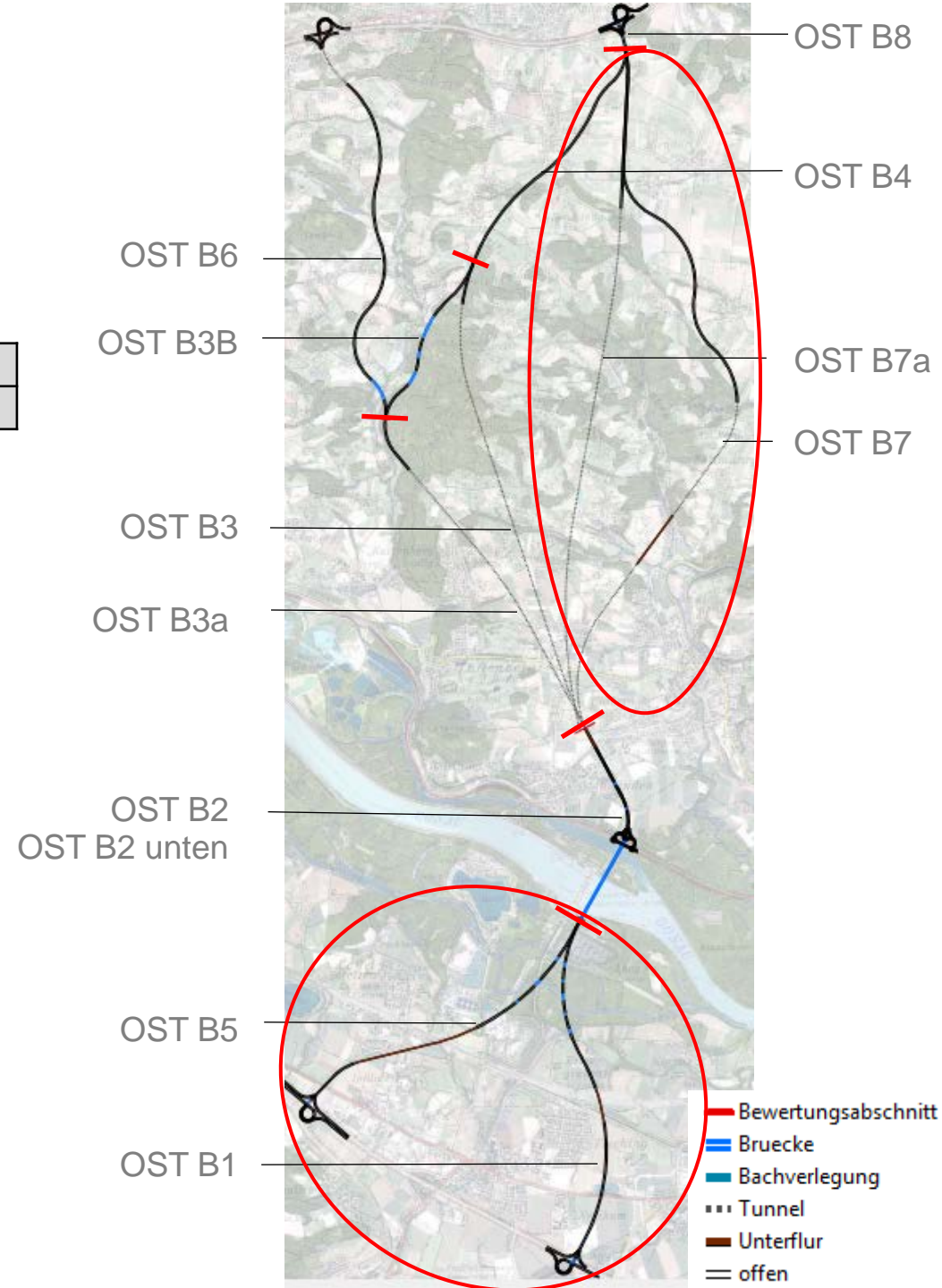




# Ostumfahrung Linz

## Bewertungsabschnitt OST

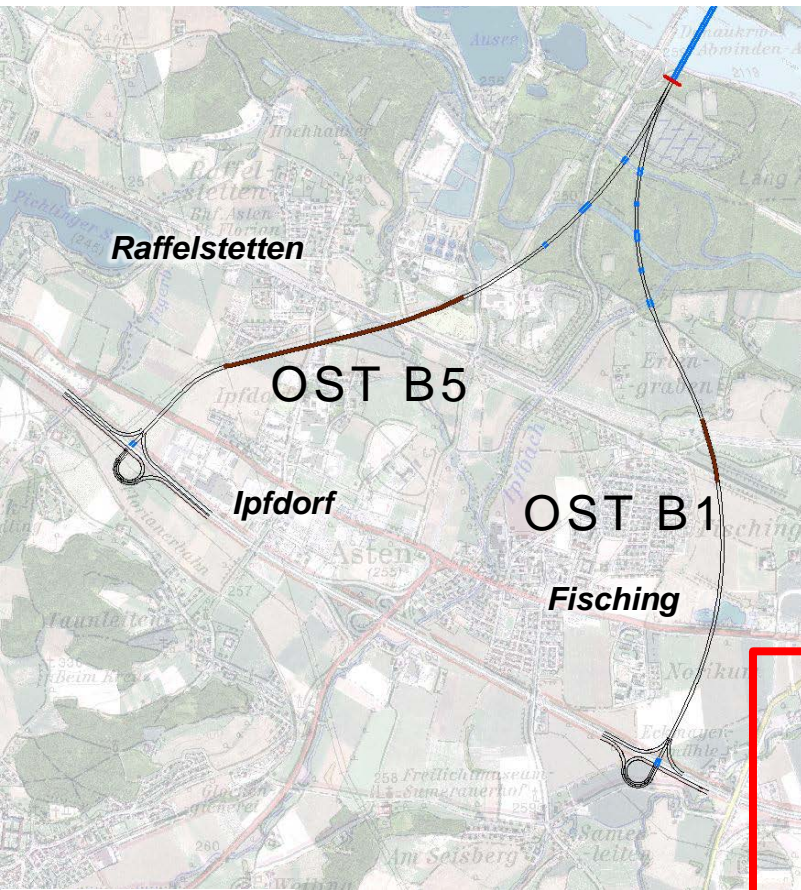
Paarweiser Vergleich	Ost B1	Ost B5
	Ost B7	Ost B7a



# Ostumfahrung Linz

Bewertungsabschnitt Ost B1 zu B5

## Ausgangssituation



- 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

- Bewertungabschnitt
- Bruecke
- Bachverlegung
- ... Tunnel
- Unterflur
- offen

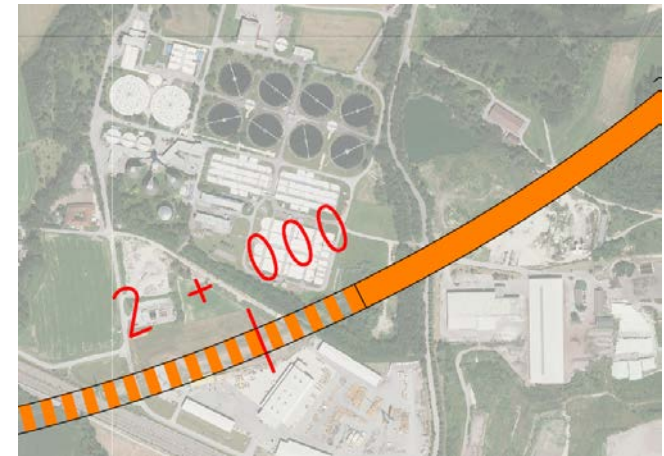




## Ostumfahrung Linz

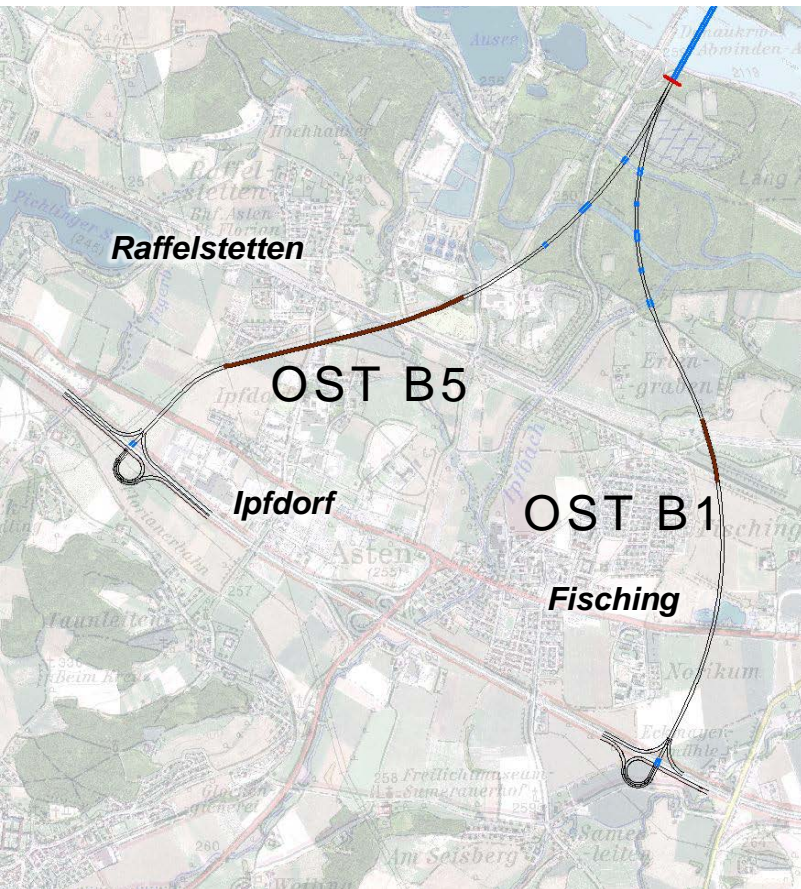
### Vertiefte Bearbeitung – Ost B1

- Sensitivitätsanalyse FB Lärm (Prüfung der Auswirkungen erhöhter Verkehrszahlen im Hinblick auf Maßnahmen)
- Aktualisierung Grundlagen Raumplanung – Baulandbereich östlich von Fising (keine Relevanz für Bewertung)
- Hochwasserschutz, Grundwasserschutz: Thema 2013er Daten – Sensitivitätsanalyse
- Prüfung Erfordernis ökologischer Kompensationsmaßnahmen aufgrund der Hochwertigkeit des Gebiets und zum Ausgleich der Zerschneidung des Auebiets
- Verdichtung der Informationen für die Kostenschätzung



# Ostumfahrung Linz

## Bewertungsabschnitt Ost B1 zu B5



- Ost B 5: Hohe Risiken im Bereich der Regionalkläranlage Asten (Konflikt mit erforderlicher Erweiterung der Kläranlage)
- In den Fachbereichen Raum / Umwelt sowie Verkehr Vorteile tendenziell bei B5
- Es verbleiben auch unter Berücksichtigung zusätzlicher Maßnahmen bei Variante Ost B1 sehr hohe Kostendifferenzen (ca. 40 Mio. €)

### Variantenentscheidung für Ost B1

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

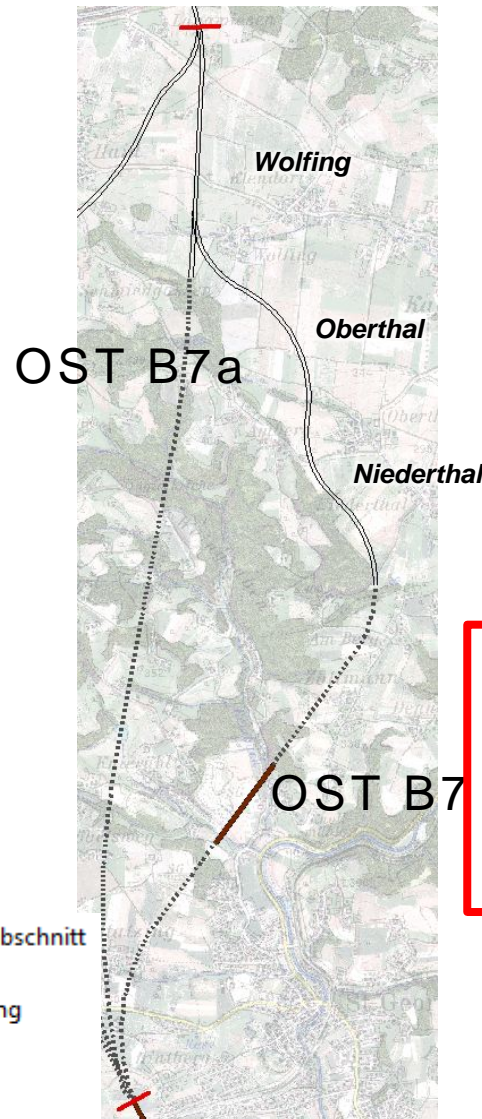




# Ostumfahrung Linz

Abschnitt Ost B7 zu B7a –

## Ausgangssituation



### 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

### VERKEHR

- Vorteile für Ost B7a

### KOSTEN

- Deutliche Vorteile für Ost B7 (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

Abschnitt Ost B7 zu B7a

## Tätigkeiten FB Geologie:

- Geologische Feldkartierung
- Literaturrecherche
- Erhebungen (Gemeinde, u.a.)
- Ziel: verbesserte Einschätzung und Quantifizierung des Baugrundrisikos

## Schutzgut Boden:

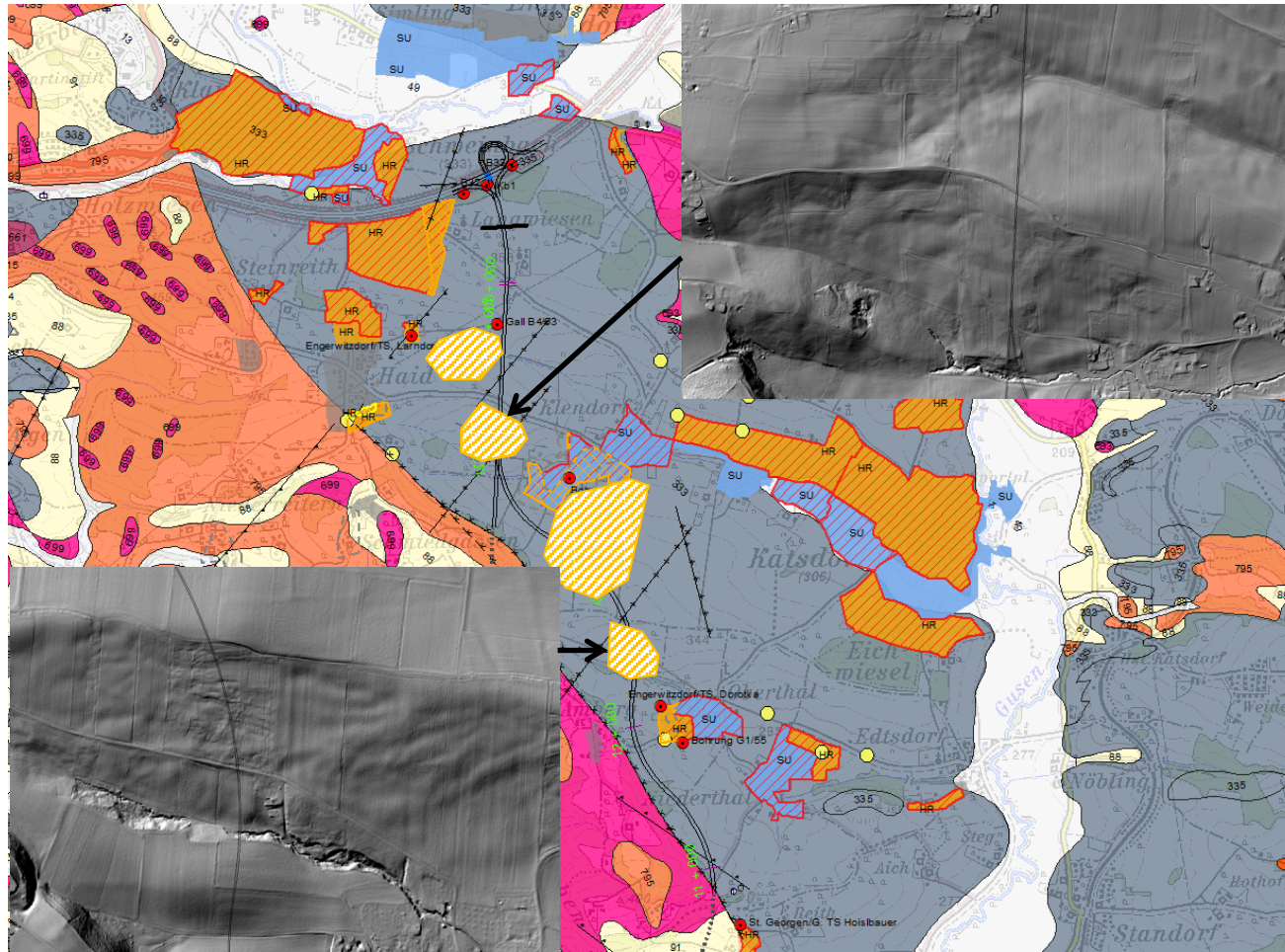
- Auseinandersetzung mit Stellungnahmen (Gutachten)





# Ostumfahrung Linz

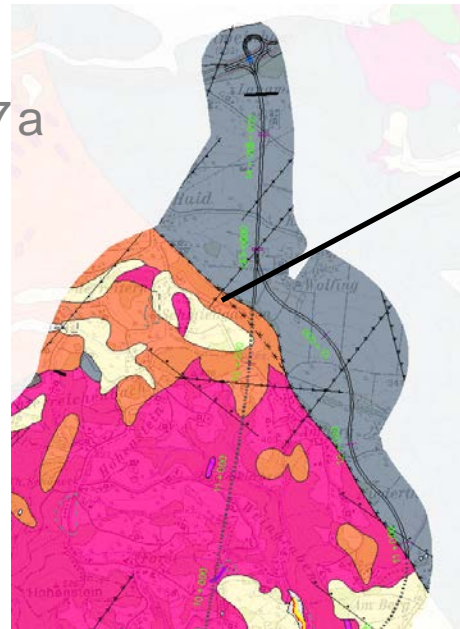
## Abschnitt Ost B7 zu B7a – Geologie



- **SU:** Gefälle < rd. 5° beim Älteren Schlier bedeutet "höhere Anfälligkeit zu Setzungen"
- **HR:** Gefälle > rd. 5° beim Älteren Schlier bedeutet "höhere Anfälligkeit zu Rutschungen"
- **Gelbe Punkte:** Rutschungen aus dem Ereigniskataster
- **Orange Flächen:** Rutschungsflächen aus der Kartierung ILF (latent)

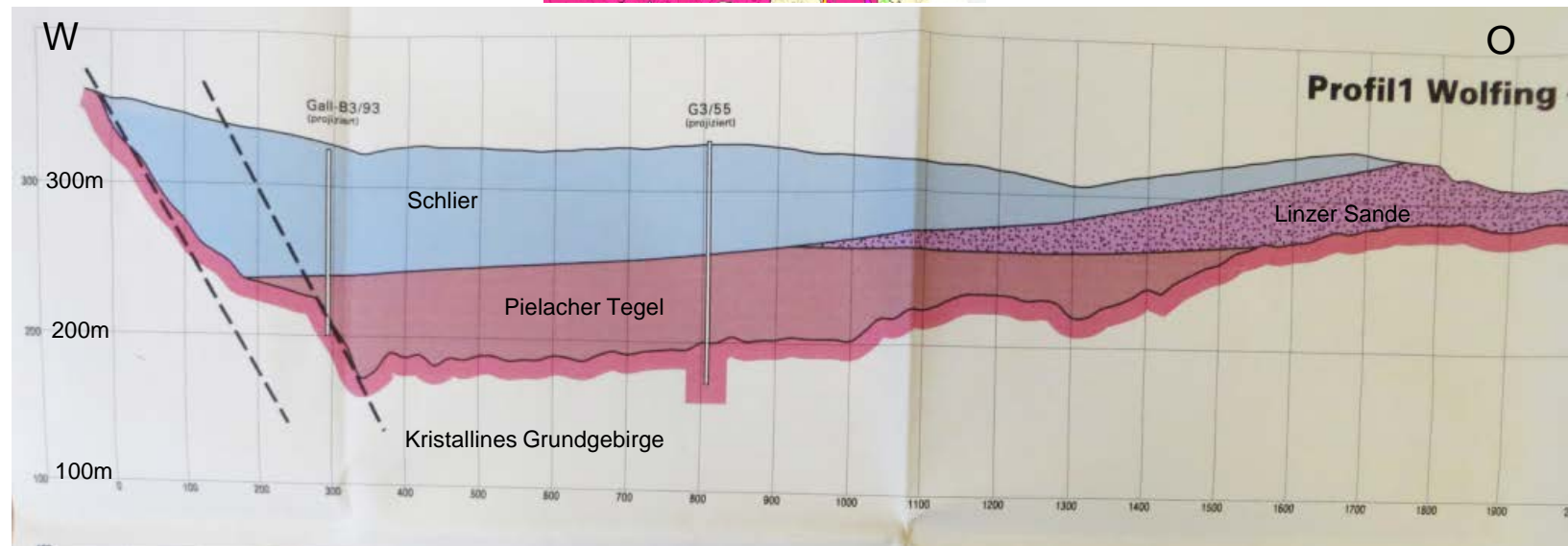
# Ostumfahrung Linz

Abschnitt Ost B7 zu B7a  
– Geologie



Profil 1

- Rutschungen größtenteils in den obersten 4-8m
- Teils auf bis mind. 12m Tiefe nicht auszuschließen



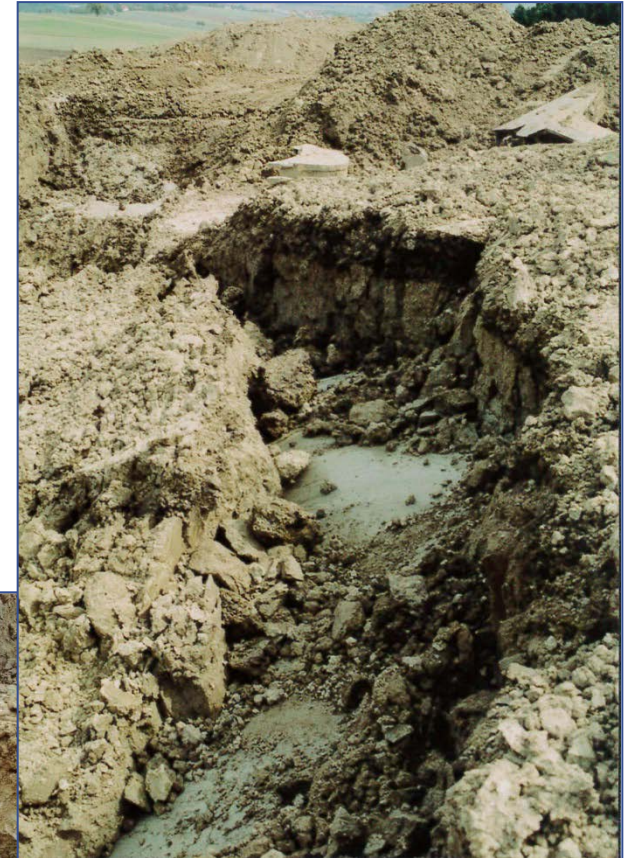


# Ostumfahrung Linz

## Abschnitt Ost B7 zu B7a – Geologie



**Rutschungen**  
**Fürst:**  
2003  
2010  
2013





# Ostumfahrung Linz

## Abschnitt Ost B7 zu B7a – Geologie





# Ostumfahrung Linz

## Abschnitt Ost B7 zu B7a – Geologie

### 1. Folgende Ursachen können auf Basis der vorhandenen Unterlagen zusammengefasst werden:

1. Sensibilität des Älteren Schliers hinsichtlich Wasserzutritten
2. Hoher Anteil an quellfähigen Tonmineralien mit der Eigenschaft Wasser an die Kornoberfläche zu binden und damit die Teilchenmobilität zu erhöhen
3. Bereichsweises Auftreten von Kaolin an den Schichtflächen des Älteren Schlier (Kaolin weicht bei Wasserkontakt auf und verliert seine Scherfestigkeit komplett)

### 2. Auslöser für Bewegungen:

1. Bodenwasser / Grundwasser: Starkregenereignisse, besonders kritisch nach längerer Trockenheit, welche durch Schrumpf- bzw. Trockenrisse häufig zusätzlich, rasche Wasserwege in den Untergrund schafft

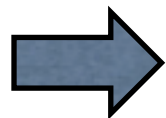


# Ostumfahrung Linz

## Abschnitt Ost B7 zu B7a – Geologie

### Mögliche Lösungsansätze

1. Großflächiger Bodenaustausch (abh. von Ergebnissen von Baugrunderkundungen, whsl. mind. 6-10m) mit extrem flachen Böschungen während der Bauphase (großflächige Grundeinlöse notwendig) und Abdeckung gegenüber Niederschlag
2. Großräumige Oberflächen- und Tiefendrainagierung des gesamten Bereichs -> Ableitung von Grund-, Oberflächen- und Niederschlagswasser (auch der Straßenunterbau muss komplett entwässert werden)
3. Sicherung der Einschnittsböschungen (aus dem Hang einfallende Schichtflächen = Rutschbahnen) gegen das Abrutschen und gegen Niederschlagseintrag
4. Fassung ALLER Straßenwässer und kontrollierte Ableitungen aus dem gesamten Bereich!  
Keine Versickerung möglich!
5. Kleinräumige Bodenverbesserungen mittels Kunstharzinjektionen, Düsenstrahlverfahren (DVS), Mikropfähle u.a. mgl (abh. von Ergebnissen von Baugrunderkundungen)



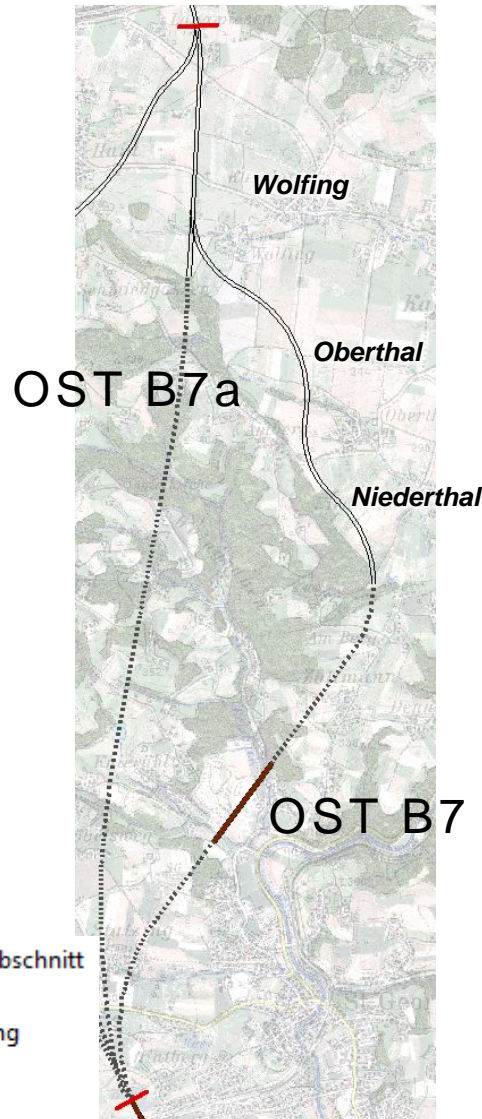
**Kostenintensive Erstellung und Instandhaltung**





# Ostumfahrung Linz

## Abschnitt Ost B7 zu B7a



### 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

### VERKEHR

- Vorteile für Ost B7a

### KOSTEN

- Vertiefte Prüfung der Baugrundrisiken – Weiterhin Vorteile für Ost B7 (ca. 30 Mio. € Differenz)

Vertiefte Untersuchungen für Baugrundrisiken im Bereich der freien Streckenführung bei Wolfing / Oberthal erforderlich. Die Variantenentscheidung wird daher noch nicht vorgenommen und beide Varianten vertieft geprüft.



## ZUSAMMENFASSUNG

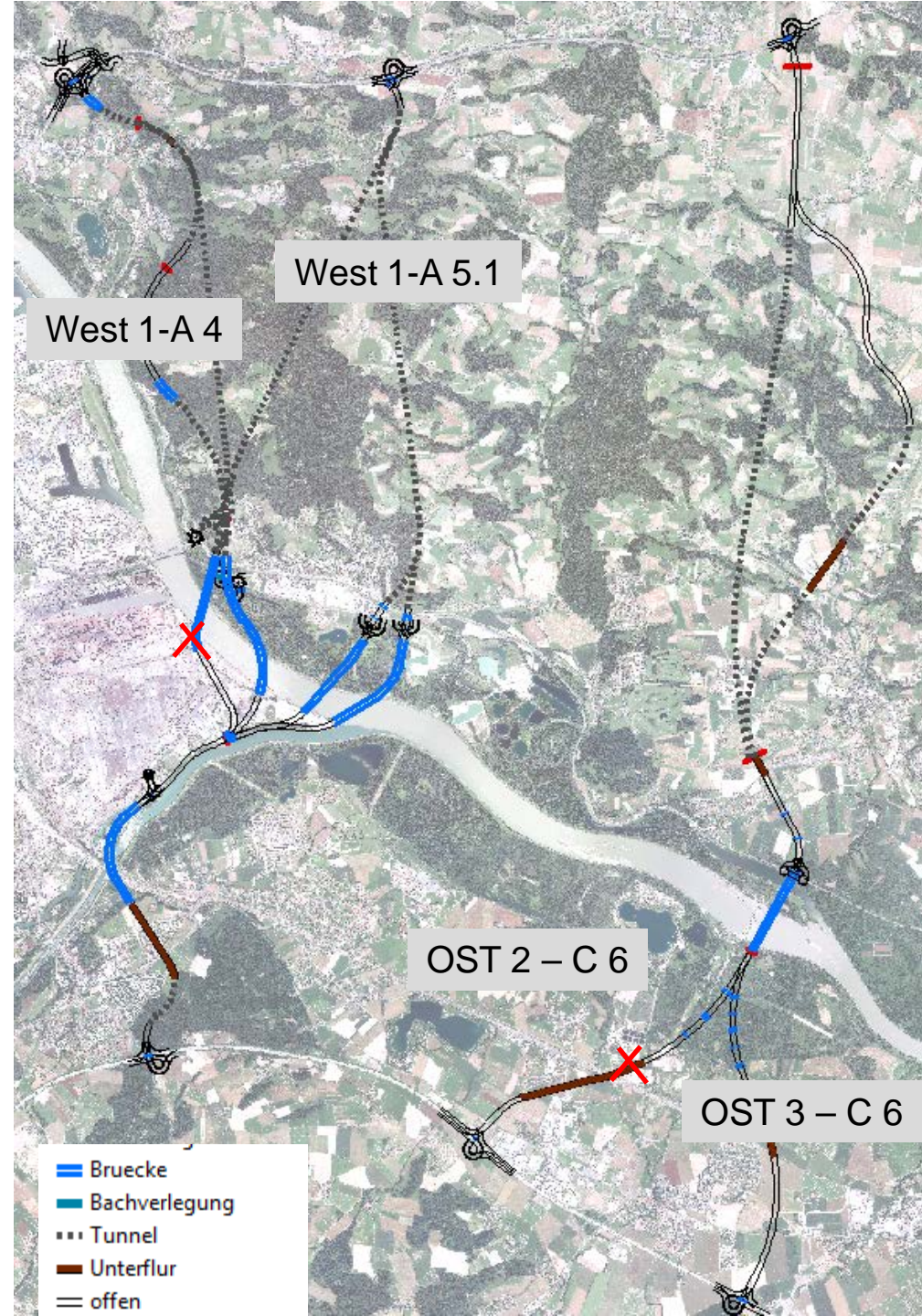




# Ostumfahrung Linz

✗ Zurückstellen von Varianten die nach der vertieften Prüfung auszuschneiden sind:

- WEST B2b
- OST B5





# Ostumfahrung Linz

## Ergebnisübersicht 8 . RK

### Legende:

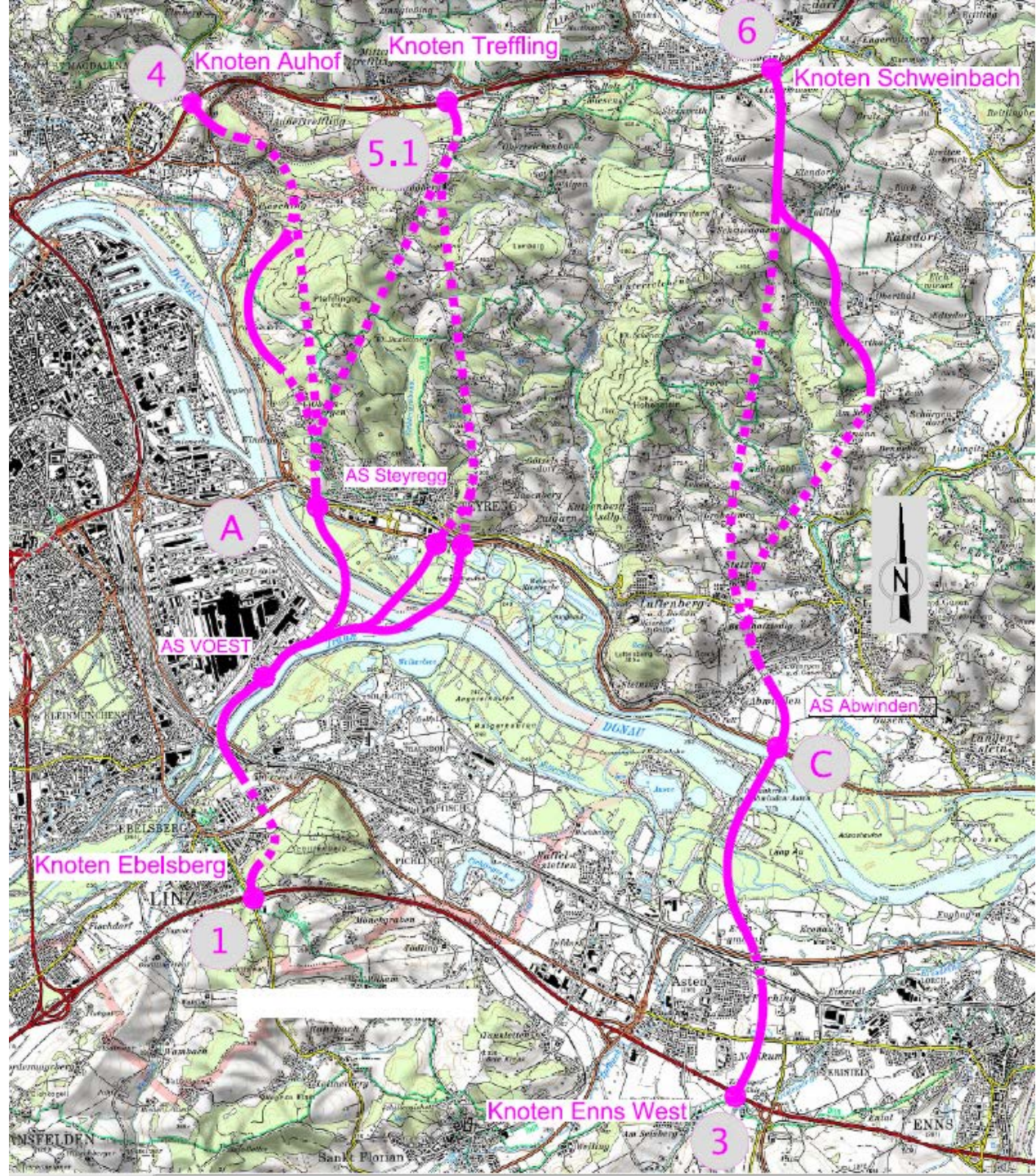
- verbleibende Varianten Freiland
- verbleibende Varianten Tunnel

### Westvarianten:

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

### Ostvarianten:

- Abschnitt 3-C-6





# Ostumfahrung Linz

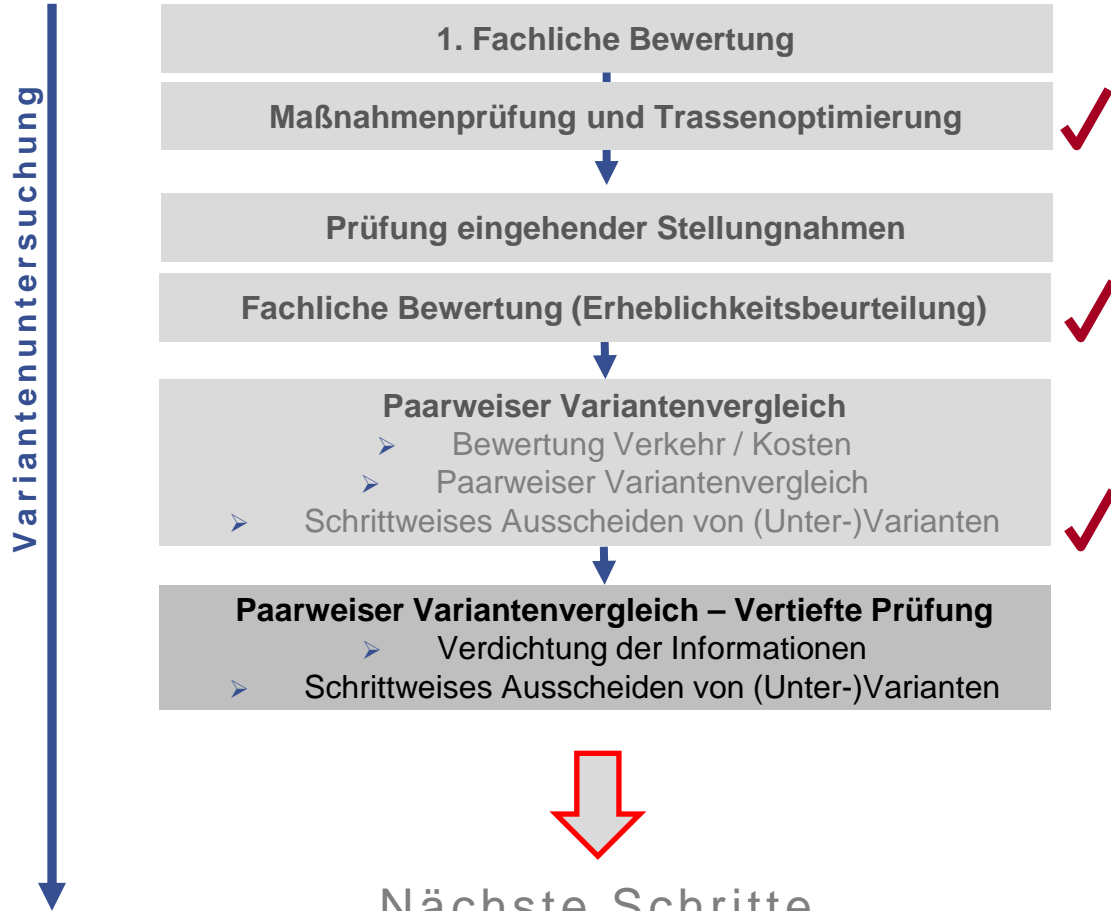
## Tagesordnung

1. Ergänzungen zur Verkehrsuntersuchung
2. Paarweiser Variantenvergleich - weitere Ergebnisse
3. **Weitere Vorgehensweise**



# Ostumfahrung Linz

## Nächste Schritte





# Ostumfahrung Linz

## Nächste Schritte



- Vertiefte Prüfung in den verbleibenden Bewertungsabschnitten, Schwerpunkte:
  - Bereich VOEST-Gelände – vertiefte technische und rechtliche Prüfung
  - Bereich UVP-Flächen Treul – vertiefte rechtliche und naturschutzfachliche Prüfung
  - Bereich Wolfing / Oberthal – vertiefte Baugrunduntersuchungen
  - Bereich Abwinden / Asten – vertiefte technische Prüfung (u.a. Hochwasserschutz, Siedlungsschutz)



# Ostumfahrung Linz



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

