



Zusammenfassung der 1. Regionskonferenz "Korridoruntersuchung Linz-Ost"

24. September 2012, Engerwitzdorf, Veranstaltungszentrum "imSchöffl"

In der ersten Regionskonferenz zur Korridoruntersuchung Linz Ost wurde durch LHStv. Franz Hiesl und dem Planungsteam der Stand der Arbeiten den Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinden und den Bezirkshauptleuten vorgestellt. LHStv. Franz Hiesl erläutert den Beschluss der OÖ. Landesregierung, für künftige Generationen die Entscheidungsmöglichkeit zu erhalten, falls in der Zukunft eine Straßenverbindung zwischen A1 und A7 im Osten von Linz erforderlich werden sollte. Daher besteht die Verantwortung, durch ein transparentes Verfahren eine bestmögliche Variante zu entwickeln, um für das Land OÖ und die Region Planungssicherheit zu erhalten. Am Ende der Korridoruntersuchung sollen die Grundlagen für ein Raumordnungsprogramm des Landes OÖ geschaffen sein. Eine konkrete Planung für ein Einreichprojekt ist nicht Gegenstand der Korridorstudie und eine allfällige Umsetzung auch nicht vor 2025 oder 2030 erwartbar.

Ergebnisse der ersten Stufe der Verkehrsuntersuchungen

Zentrales Thema der Regionskonferenz war die Vorstellung der Ergebnisse der Modellberechnung, mit dem die verkehrliche Wirkung verschiedener theoretischer Variantenverläufe untersucht wurde. Die dafür angenommen Verknüpfungspunkte und Verbindungsachsen auf den Autobahnen und der B3 sind nicht auf technische oder räumliche Machbarkeit untersucht, sondern dienen ausschließlich dem Vergleich der Auswirkung von stadtnahen, mittleren und stadtfernen Verbindungen.

Für das Modell wurde auch der Bestand einer neuen Donaubrücke Mauthausen inklusive Umfahrung Pyburg angenommen. Ohne diese Annahme würden unrealistische Verlagerungseffekte entstehen, da die derzeitige Donaubrücke an der Grenze der verkehrlichen Leistungsfähigkeit ist.

Das Modell für den Bestandsverkehr (Basis 2010) zeigt, dass eine geringe Anzahl von 6.620 Fahrzeugen in beiden Richtungen die Stadt Linz von der A1 zur A7 durchquert. Im Vergleich dazu fahren auf der Voestbrücke täglich 93.000 Fahrzeuge, am A7-Zubringer im Süden von Linz 82.000 Fahrzeuge. Von diesem Durchgangsverkehr von etwa 6.600 Fahrzeugen fährt der weitaus überwiegende Teil nach Westen auf der A1 weiter zur Pyhrn- oder Tauernstrecke oder weiter nach Deutschland.



Unter der Annahme, dass das bestehende Straßennetz mit einer zusätzlichen Nord-Süd Verbindung im Osten ergänzt wird, ergeben sich folgende Erkenntnisse:

Eine stadtnahe Trasse hat einen funktionierenden Umlagerungseffekt für den Durchgangsverkehr, verursacht aber auch eine zusätzliche Umlagerung im städtischen Bestandsnetz, z.B. den Zulaufstrecken zum Chemieknoten und der L569 Pleschinger Straße, auf denen mit einem höheren Verkehrsaufkommen gerechnet werden müsste und zusätzliche Maßnahmen erforderlich wären.

Bei mittleren Achsen wird ein relevantes Verlagerungspotential sowohl für den Durchgangsverkehr wie auch den Linzer Ziel- und Quellverkehr erkannt, ohne die Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes in Linz zu überschreiten.

Eine stadtferne Achse vom Ende der A7 bis in den Raum St. Valentin weist eine sehr geringe Verkehrswirksamkeit auf. Der Umweg für den Quell-Ziel-Verkehr von und nach Linz sowie für den relevanten Durchzugsverkehr in Richtung Westen ist zu groß, um noch eine Verlagerungswirkung zu erzeugen. Daher bleibt der Planungsraum zwischen Linz und einer gedachten Linie Pregarten-Enns unverändert beibehalten.

Methode zur Variantenauswahl

Im zweiten Teil der Regionskonferenz wurde die Methodik für die Variantenauswahl in einem ersten Überblick vorgestellt, wie sie für alle Verkehrsinfrastrukturplanungen bei Straße oder Schiene in Oberösterreich angewendet wird. Diese Methode sichert von Anfang der Planungen an transparente "Spielregeln". Sie wurde aus den Erkenntnissen der Verkehrswegeplanungen der letzten Jahrzehnte entwickelt und ist vorbildlich für ganz Österreich.

Die Fachbereiche Verkehr und Technik sowie Raum und Umwelt sowie die Kosten werden nach einem verbindlichen Raster auf jeweils mögliche Linienführungen angewandt. Damit können unterschiedliche Varianten bewertet werden, inwieweit sie die gegebenen Ziele erreichen oder nicht.

Im Fachbereich Verkehr und Technik werden dazu folgende Themen untersucht: Die Erreichbarkeit und Erschließungswirkung, Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern, Verlagerungseffekte, Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität und Energieverbrauch für den Fahrbetrieb.



Bei Raum und Umwelt orientiert sich der Untersuchungsrahmen an den Vorgaben des Umweltverträglichkeitsprüfungs-Gesetzes (UVP-G). Das sind Mensch und Nutzung, Tiere und Pflanzen, Landschaftsbild, Boden, Grundwasser, Oberflächengewässer, Sach- und Kulturgüter, Lärm, Erschütterungen und Luft.

Bei den Kosten werden sowohl die Errichtungskosten wie auch die laufenden Kosten berücksichtigt.

Die Varianten werden schließlich jeweils paarweise zueinander verglichen, sodass nach einem Ausscheidungsverfahren eine beste Variante ausgewählt werden kann.

Die einzelnen Schritte und Bewertungen werden mit den Fachdienststellen des Landes Oberösterreich bearbeitet. Jede Bearbeitungsstufe muss auch für alle Beteiligten in der Planungsregion transparent und nachvollziehbar sein.

Nächste Planungsschritte

Als nächste Planungsschritte im Verlauf der Voruntersuchung werden die Straßenverläufe der A7, B3, B1 und A1 räumlich und technisch überprüft, um festzustellen, in welchen Abschnitten eine Verknüpfung mit einer Ostumfahrung überhaupt möglich wäre. Weiters erfolgt eine Raumanalyse, in der die Geländebedingungen sowie sensible Zonen (Siedlungen, Naturraum, Gewässer etc.) im Untersuchungsraum aufgenommen und dargestellt werden. Diese Stufe soll im November abgeschlossen und die Ergebnisse wiederum in einer Regionskonferenz besprochen werden.

Darauf aufbauend erfolgt eine erste Strukturierung des Planungsraumes, um möglichst konfliktarme Korridore ableiten zu können. Weiters wird eine zweite Stufe der Verkehrsuntersuchung durchgeführt, bei der verschiedene räumliche Entwicklungsszenarien (geplante Geschäftsgebiete, Siedlungsentwicklungen) und Szenarien von Verkehrszunahmen auf ihre jeweilige Wirkung überprüft werden.

Kontakt:

Institut Retzl GmbH

Helmut Retzl, Johann Ecker

Am Anger 6

4040 Linz

0732/737050-0

office@institut-retzl.at