



Ostumfahrung Linz Erläuterungen zu den Variantenentwürfen

20.06.2013

INHALTSVERZEICHNIS

1.	ALLGEMEINES	2
2.	RÄUMLICHE GRUNDLAGEN FÜR DIE VARIANTENENTWICKLUNG	2
3.	TRASSIERUNGSPARAMETER	4
4.	BESCHREIBUNG DER VARIANTENENTWÜRFE	5
4.1.	Allgemeines.....	5
4.2.	Erläuterung der Legende zu den Plandarstellungen	5
4.3.	Trassenbeschreibung (inkl. Erläuterung der Prüfthemen für Schutzmaßnahmen)	8
4.3.1.	Variante 1-A	8
4.3.2.	Variante A-4	9
4.3.3.	Variante A-5.1	10
4.3.4.	Variante 2-B:	10
4.3.5.	Variante B-5.2	10
4.3.6.	Variante B-6	11
4.3.7.	Variante 2-C	12
4.3.8.	Variante 3-C	12
4.3.9.	Variante C-5.2	12
4.3.10.	Variante C-6	13
5.	NÄCHSTE SCHRITTE:	14

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Überblick Planungsphasen bis zur Trassenentscheidung	2
Abbildung 2:	Übersicht der Planungsbereiche (Vorstudie)	3
Abbildung 3:	Planungsprinzipien.....	4
Abbildung 4:	Legende zu den Plandarstellungen	6
Abbildung 5:	Schemadarstellung einer Unterflurtrasse	6
Abbildung 6:	Legende zu den Plandarstellungen / hohes Konfliktpotenzial – Vermeidungs- bzw. Verminderungsmaßnahmen erforderlich	7
Abbildung 7:	Übersicht Variantenentwürfe und Knotenbezeichnungen	8

Ostumfahrung Linz Erläuterungen zu den Variantenentwürfen

1. ALLGEMEINES

In der 3. Regionskonferenz zur Ostumfahrung Linz am 22.01.2013 wurden als Ergebnis der *Vorstudie* die möglichen Planungsbereiche für Trassenführungen einer Ostumfahrung von Linz vorgestellt.

In der nunmehr anstehenden Planungsphase, der *Variantenuntersuchung*, werden in den vorgegebenen Planungsbereichen konkrete Trassenvarianten entwickelt und in weiterer Folge bewertet.

Nachfolgend werden die wichtigsten Grundlagen für die Trassenplanung erläutert und die im Rahmen der 4. Regionskonferenz am 20.06.2013 vorgestellten Variantenentwürfe näher beschrieben.

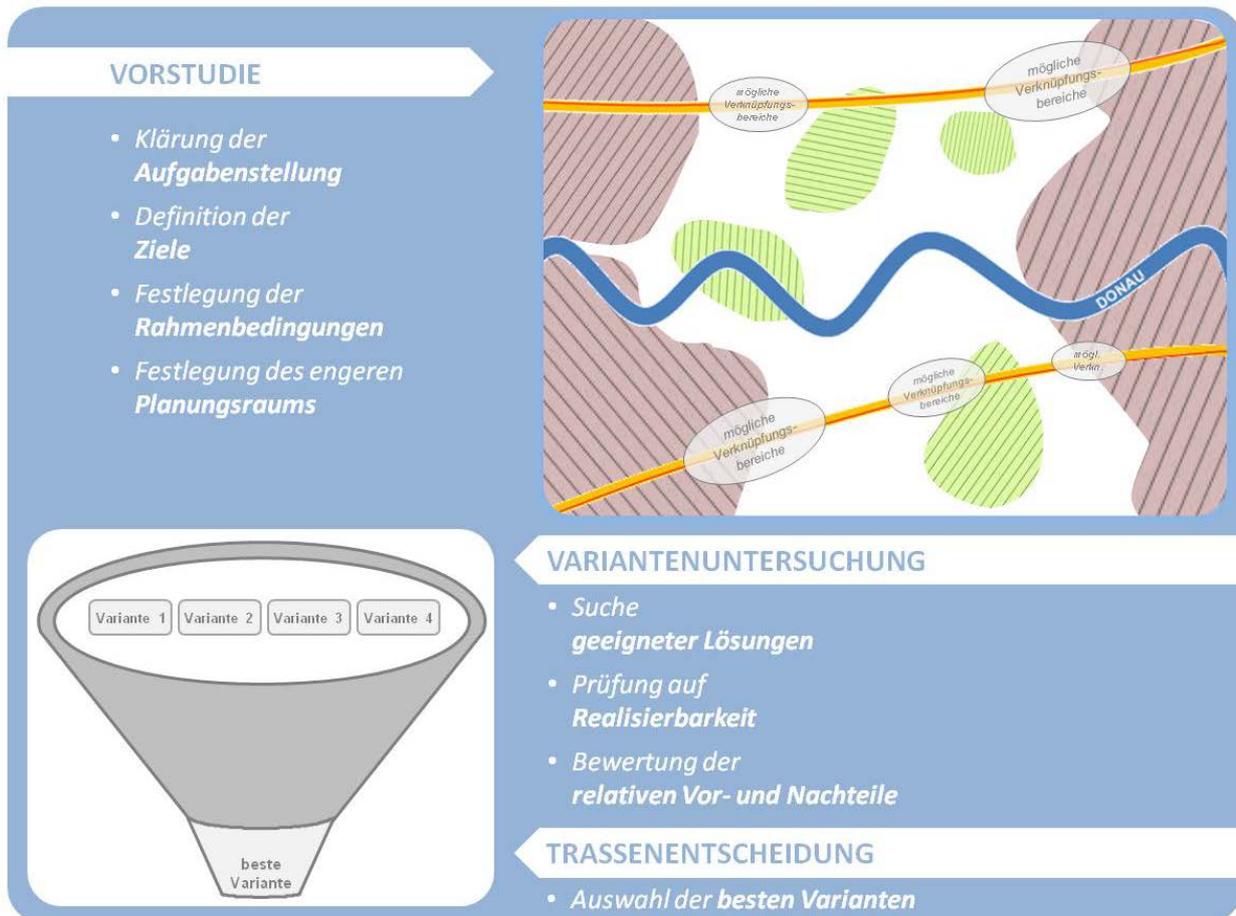


Abbildung 1: Überblick Planungsphasen bis zur Trassenentscheidung

2. RÄUMLICHE GRUNDLAGEN FÜR DIE VARIANTENENTWICKLUNG

Im Rahmen der Vorstudie wurden die für die Aufgabenstellung relevanten Grundlegendendaten erhoben. Dabei wurde zwischen „planungsrelevanten Informationen“ und „Raumwiderständen auf oberster Ebene“ unterschieden.

„Planungsrelevante Informationen“ stellen jene Rauminformationen dar, welche für die Trassenplanung eine wichtige Bedeutung haben, jedoch keine grundsätzliche Einschränkung des Planungsraumes bedingen (z.B. Hochwasserüberflutungsbereiche, geogene Risikobereiche).

„Raumwiderstände auf oberster Ebene“ stellen dem gegenüber jene grundlegenden Rauminformationen dar, welche eine Einschränkung des Planungsraumes bedingen können (z.B. Naturschutzgebiete, Wasserschutzgebiete, geschlossene Siedlungsgebiete).

Ostumfahrung Linz Erläuterungen zu den Variantenentwürfen

Auf Grundlage der „planungsrelevanten Informationen“ und „Raumwiderstände auf oberster Ebene“ wurden im Rahmen der Vorstudie der Planungsraum eingegrenzt und die möglichen Planungsbereiche definiert (siehe nachfolgende Abbildung).

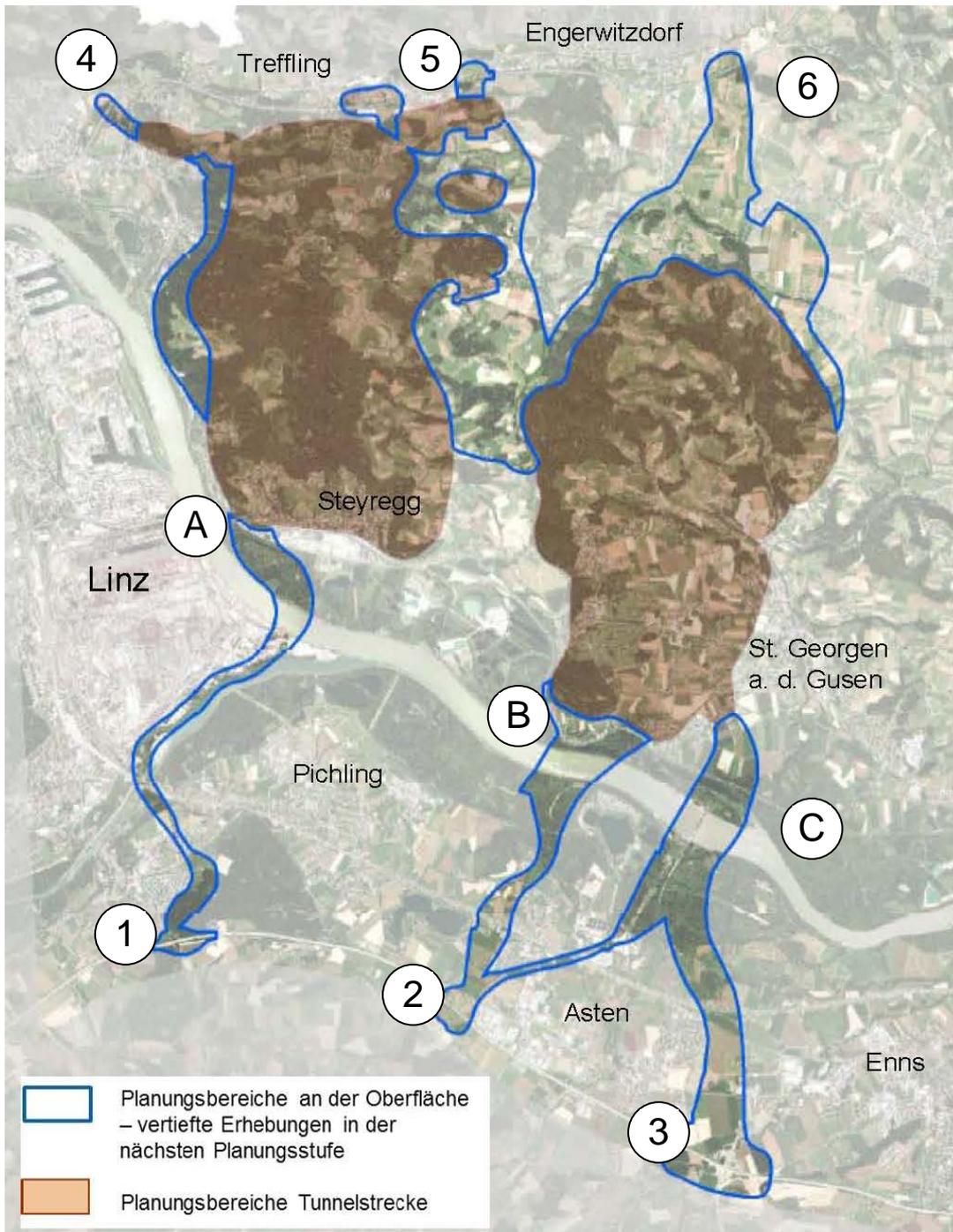


Abbildung 2: Übersicht der Planungsbereiche (Vorstudie)

Aufgabe der gegenständlichen **Variantenuntersuchung** ist es, in diesen Planungsbereichen konkrete Trassenvarianten auszuarbeiten. Auch bei der Planung der Trassenvarianten sind die

Raumwiderstände eine wesentliche Planungsgrundlage. Dabei gelten folgende Planungsgrundsätze¹:

- Schadensbegrenzungsprinzip
- Qualitätsprinzip
- Minimierungsprinzip
- Ausgleichsprinzip
- Wirtschaftlichkeitsprinzip

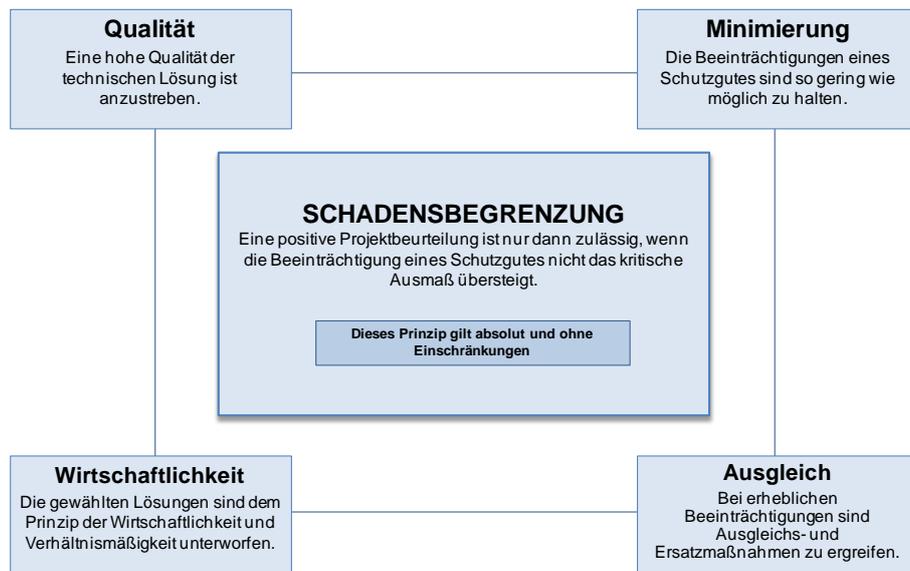


Abbildung 3: Planungsprinzipien

Das Schadensbegrenzungsprinzip gilt absolut und ohne Einschränkung. Die übrigen Prinzipien stehen im Wettstreit miteinander und sind nach dem Grundsatz der Ausgewogenheit anzuwenden. Dies gilt jedoch nur unter der Prämisse, dass das Schadensbegrenzungsprinzip in der oben definierten Form nicht verletzt wird.

Der Grundsatz der Ausgewogenheit gilt auch für die Berücksichtigung einzelner Schutzgüter im Verhältnis zueinander. Das bedeutet, dass z.B. keine Gewichtung zwischen den Fachbereichen erfolgt.

3. TRASSIERUNGSPARAMETER

Die Ostumfahrung Linz wird in Form einer vierstreifigen Schnellstraße mit einer Projektierungsgeschwindigkeit von 100 km/h geplant. Der Ausbaugrad ergibt sich sowohl aus den verkehrlichen Zielsetzungen als auch aus den Verkehrszahlen der Verkehrsuntersuchung.

Mit der Definition des Ausbaugrades ergeben sich Planungsparameter aus dem nationalen Regelwerk, im Speziellen aus der RVS, den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen. Den Vorgaben entsprechend werden folgende grundlegende technische Randbedingungen bei der Definition der Planungsbereiche berücksichtigt:

¹ Quelle: Leitfaden für Planungsprozesse zur Trassenfestlegung bei Verkehrsprojekten, 09/2012

Ostumfahrung Linz

Erläuterungen zu den Variantenentwürfen

- Projektierungsgeschwindigkeit 100 km/h
- Mindestradius $R_{\min} = 400$ m
- Zielwerte Längsneigung: Freiland: max. 4 % Tunnel: max. 3,5 %
- Niveaufreie (kreuzungsfreie) Knoten und Anschlussstellen bei den Verknüpfungsbereichen

Die Einhaltung dieser Randbedingungen in der Projektierung soll auch sicherstellen, dass Aspekte der Verkehrssicherheit, soweit in diesem Stadium der Projektentwicklung möglich, bereits in die Planung einfließen.

4. BESCHREIBUNG DER VARIANTENENTWÜRFE

4.1. Allgemeines

Ausgehend von den Ergebnissen der Vorstudie (mit der Festlegung der möglichen Verknüpfungs- und Planungsbereiche) wurden konkrete Trassenvarianten mit räumlicher Darstellung in Lage und Höhe entwickelt.

Ein wesentlicher Aspekt bei der Entwicklung dieser Varianten ist die Wirtschaftlichkeit und damit verbunden die Festlegung der Randbedingungen für den Einsatz von Tunnellösungen, da Tunnelbauwerke im Gegensatz zu einer offenen Streckenführung an der Oberfläche ein Vielfaches an Errichtungs- und Betriebskosten hervorrufen. Folgende Festlegungen wurden diesbezüglich für die Erstentwürfe der Trassen getroffen:

- Die Variantenerstentwürfe sind innerhalb der vorgegebenen Planungsbereiche unter Berücksichtigung der bekannten Raumwiderstände vorrangig in technisch-wirtschaftlicher Hinsicht zu entwickeln.
- In weiterer Folge sind die Variantenentwürfe einer fachlichen Bewertung unter Einbeziehung aller relevanten Schutzinteressen zu unterziehen. Im Rahmen dieser ersten Bewertung sind auch Trassenoptimierungen sowie erforderliche Schutzmaßnahmen zu prüfen.
- Tunnelstrecken sind im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit zu minimieren und vor allem aus topografischen Zwangsgegebenheiten heraus vorzusehen. Tunnellösungen sind nur dann zulässig, wenn topografisch bedingt keine anderen Alternativen möglich sind oder wenn Alternativen mit freier Streckenführung aus sonstigen Gründen nicht mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand umsetzbar oder mit schwerwiegenden Genehmigungsrisiken verbunden sind.
- Schutzmaßnahmen werden zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Planung nur in jenen Bereichen vorgesehen, in denen ohne diese Maßnahme mit hoher Wahrscheinlichkeit keine Bewilligungsfähigkeit gegeben ist (z.B. ohne Schutzmaßnahme keine Einhaltung von Lärmschutzgrenzwerten möglich).

4.2. Erläuterung der Legende zu den Plandarstellungen

Die Variantenentwürfe werden grundsätzlich jeweils in Form schwarzer Linien mit oranger Farbfüllung dargestellt, wobei je nach Streckentyp entsprechend der u.a. Legende eine unterschiedliche Detaildarstellung erfolgt (Vollfüllung, strichliert, eng strichliert, Doppellinie):

Ostumfahrung Linz Erläuterungen zu den Variantenentwürfen

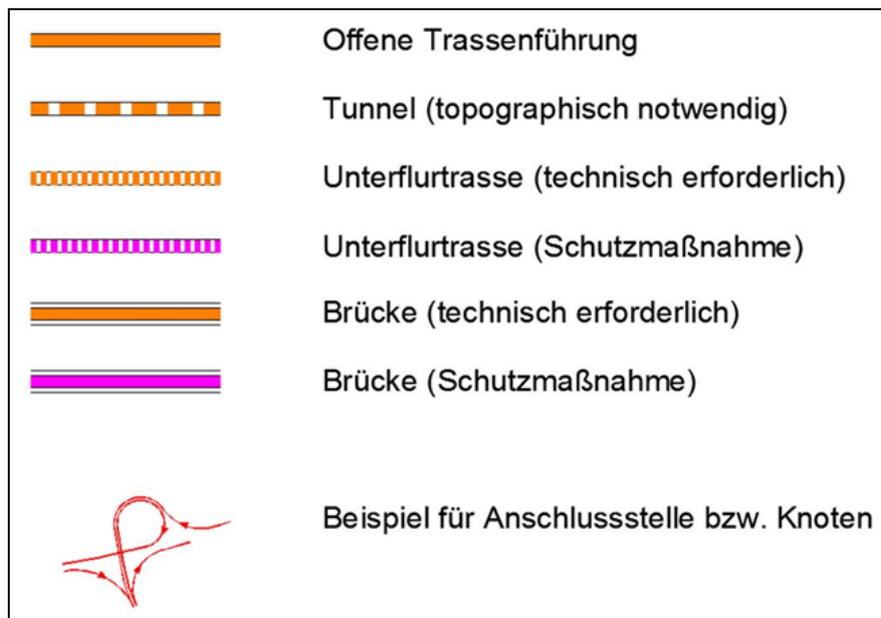


Abbildung 4: Legende zu den Plandarstellungen

Dabei werden bei sämtlichen Varianten die Streckentypen **offene Trassenführung**, Trassenführung im (bergmännischen) **Tunnel**, Trassenführung in einer **Unterflurtrasse** (oberflächennaher Tunnel – Errichtung im offenen Einschnitt mit anschließender Wiederverfüllung) sowie Trassenführung auf einer **Brücke** unterschieden.



Abbildung 5: Schemadarstellung einer Unterflurtrasse

Eine Streckenführung im (bergmännischen) Tunnel ist dann notwendig, wenn aufgrund der Geländeverhältnisse und der möglichen Straßenanlageverhältnisse (Neigungen, Radien) keine offene Streckenführung möglich ist.

Brücken sind aus technischer Sicht insbesondere bei der Überquerung von Gerinnen und Gräben erforderlich. Unterflurtrassen sind technisch beispielsweise bei der Unterquerung von Infrastruktureinrichtungen (z.B. Hochleistungseisenbahnstrecke Westbahn) erforderlich.

Ostumfahrung Linz Erläuterungen zu den Variantenentwürfen

In jenen Bereichen, in denen **Brücken oder Unterflurtrassen** bereits jetzt als **Schutzmaßnahme** erforderlich sind, erfolgt eine gesonderte Farbgebung der Trassen in der Farbe magenta. Dies kann beispielsweise die Anordnung einer Unterflurtrasse als Lärmschutzmaßnahme (z.B. wenn aufgrund von unmittelbar angrenzenden Siedlungsbereichen andernfalls keine Einhaltung der gesetzlichen Lärmschutzgrenzwerte möglich wäre) oder im Bereich der Donauauen eine aufgeständerte Brückenlösung aus zwingenden Hochwasser- und Naturschutzgründen sein.

Überall dort, wo bereits jetzt ohne vertiefte Raumuntersuchung auf Basis der Erkenntnisse der Raumwiderstandsanalyse der Vorstudie ein hohes Konfliktpotenzial abgeschätzt werden kann, sind mit hoher Wahrscheinlichkeit Optimierungen der Trasse mittels Vermeidungs- oder Verminderungsmaßnahmen notwendig (z.B. Einhausungen, Lärmschutzmaßnahmen, Brücken, Tunnelverlängerungen et.al). Diese Bereiche werden wie folgt gekennzeichnet:



Abbildung 6: Legende zu den Plandarstellungen / hohes Konfliktpotenzial – Vermeidungs- bzw. Verminderungsmaßnahmen erforderlich

Nach der vertieften Raumuntersuchung über den Sommer werden sämtliche Konfliktbereiche im gesamten Projektgebiet identifiziert und bewertet. Mit entsprechenden Optimierungsmaßnahmen an der Trasse selbst soll der Eingriff auf ein oder mehrere Schutzgüter weitgehend minimiert werden.

Betreffend die **Verknüpfungsknoten und Anschlussstellen** ist darauf hinzuweisen, dass die ersichtlichen Lösungsmöglichkeiten lediglich beispielhaft als Nachweis der technischen Machbarkeit dargestellt wurden und sich im Zuge der weiteren Planungen noch ändern können.

4.3. Trassenbeschreibung (inkl. Erläuterung der Prüfformen für Schutzmaßnahmen)

Die konkreten Trassenentwürfe werden nachfolgend abschnittsweise beschrieben. Die Benennung der Varianten erfolgt anhand der Verbindung der jeweiligen Knoten und Anschlussstellen:

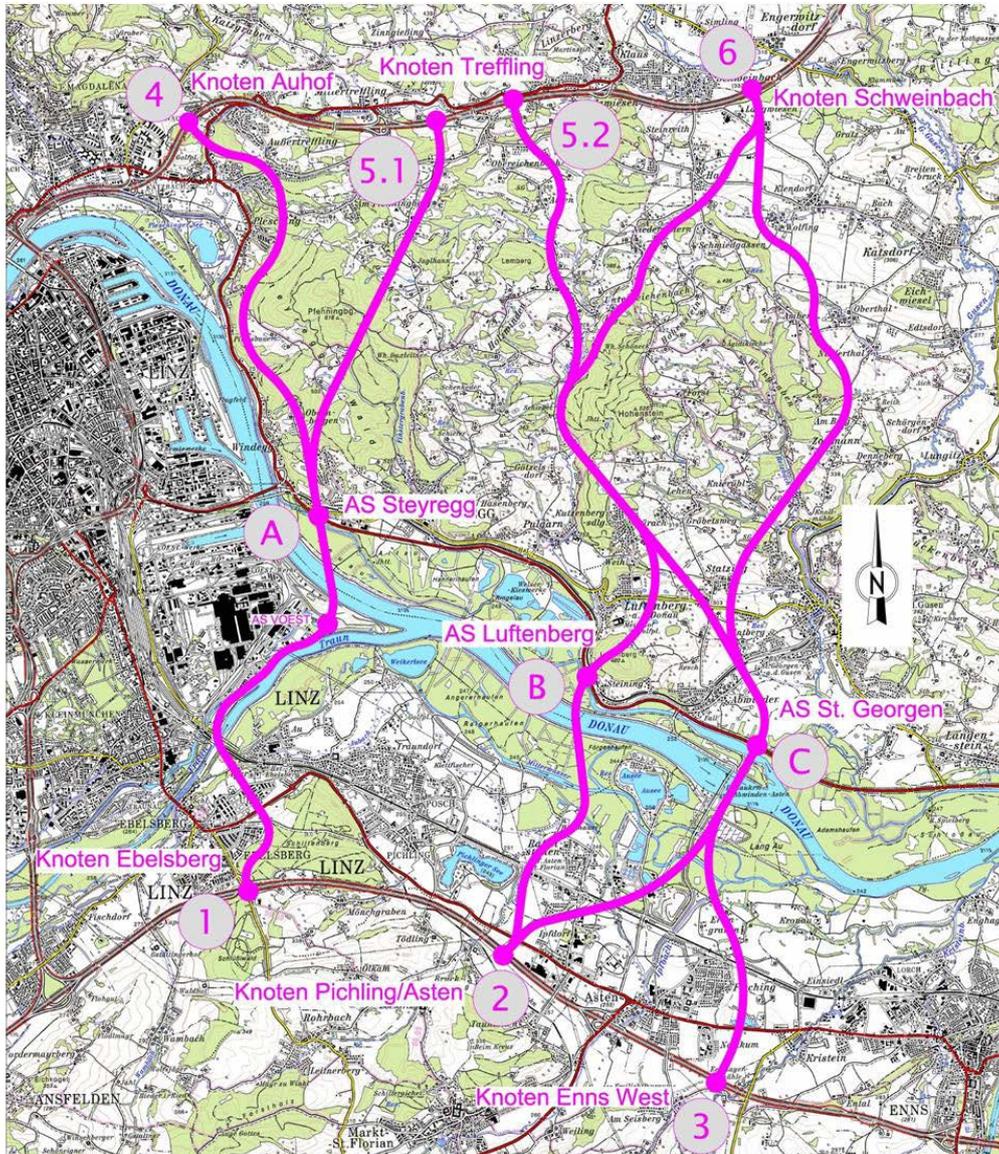


Abbildung 7: Übersicht Variantenentwürfe und Knotenbezeichnungen

4.3.1. Variante 1-A

Trassenbeschreibung:

Die Trasse umfährt ausgehend vom Knoten Ebelsberg das Siedlungsgebiet von Ebelsberg, wobei im Bereich des Schiltensberges abschnittsweise ein bergmännischer Tunnel zu errichten ist. Im Anschluss wird die Trasse geradlinig nach Nordwesten geführt, unterquert die B 1 und in weiterer Folge das Kasernengelände der Hillerkaserne Ebelsberg. Als Schutzmaßnahme ist in diesem Bereich aufgrund der unmittelbar angrenzenden Wohnblöcke eine Einhausung notwendig. In weiterer Folge wird die Traun mit einem Brückentragwerk oberhalb der bestehenden Westbahntrasse gequert und danach folgt die Trasse dem linken Traunufer am Rande des Industriegebietes. Hier ist grundsätzlich auch eine Anschlussmöglichkeit an das untergeordnete Straßennetz denkbar. In

Ostumfahrung Linz Erläuterungen zu den Variantenentwürfen

weiterer Folge schwenkt die Trasse nach Norden ab und wird dann geradlinig mit einem Brückentragwerk über die Donau bzw. weiters aufgeständert in Richtung des Verknüpfungspunktes „A“ (Anschlussstelle Steyregg) geführt. Im Bereich der AS Steyregg sind umfassende technische Maßnahmen erforderlich, weiters für die betroffenen Betriebsobjekte eine Betriebsabläse.

Vorrangige Prüft Themen für die Planung von Schutzmaßnahmen:

- Landschaftsschutz - Ebelsberg
- Erholungsschutz - Ebelsberg
- Siedlungsschutz - Ebelsberg
- Naturschutz - Natura 2000 Gebiet Traun Donau Auen (FFH- und Vogelschutzgebiet)
- Prüfung der Anlagenverhältnisse Industriegebiet - VÖST Gelände
- Naturschutz – Donauauen
- Hochwasserschutz – Donau Nord
- Siedlungsschutz - Steyregg
- Prüfung der Anlagenverhältnisse AS Steyregg

4.3.2. Variante A-4

Trassenbeschreibung:

Mit der Anschlussstelle Steyregg wird die B 3 „Donau Straße“ an das hochrangige Straßennetz angeknüpft. Die Trasse überquert nach der Anschlussstelle die Summerauerbahn und führt Richtung Norden in einen bergmännischen Tunnel. Der Tunnel wird mit einer Neigung von 3% ausgeführt, sodass die Trasse anschließend höhergelegen an der Westflanke des Pfenningbergs geführt werden kann. Nach dem Tunnelportal folgen ein Rechts- und ein Linksbogen in offener Streckenführung, wobei sich Damm- und Einschnittsbereiche abwechseln. Teilweise sind bei der Querung der Gräben Brückentragwerke erforderlich. Vor dem anschließenden Tunnelportal bei Außertreffling werden Siedlungsbereiche gequert, wobei mit umfangreichen Schutzmaßnahmen gerechnet wird. Der angesprochene Tunnel führt weiter Richtung Nordwesten und endet kurz vor dem Knoten Auhof, welcher die mögliche Schnellstraßenverbindung mit der A7 Mühlkreisautobahn verknüpft. Vor dem Knoten wird die Freistädter Straße L125 mit einem Brückentragwerk gequert.

Vorrangige Prüft Themen für die Planung von Schutzmaßnahmen:

- Siedlungsschutz - Steyregg
- Prüfung der Anlagenverhältnisse AS Steyregg
- Landschaftsschutz - Pfenningberg
- Naturschutz - Pfenningberg
- Waldschutz – Pfenningberg
- Siedlungsschutz – Plesching, Außertreffling, Linz - Katzbach Ost
- Prüfung der Anlagenverhältnisse - Außertreffling, Linz - Katzbach Ost

4.3.3. Variante A-5.1

Trassenbeschreibung:

Mit der Anschlussstelle Steyregg wird die B3 „Donau Straße“ an das hochrangige Straßennetz angeknüpft. Die Trasse überquert in weiterer Folge die Summerauerbahn und führt in nordöstlicher Richtung mit einem bergmännischen Tunnel bis zum Knoten Treffling. Aufgrund der topographischen Verhältnisse ergibt sich ein durchgehender Tunnel, welcher erst vor dem Knoten in eine freie Streckenführung übergeht.

Vorrangige Prüfthemen für die Planung von Schutzmaßnahmen:

- Siedlungsschutz - Steyregg
- Prüfung der Anlagenverhältnisse AS Steyregg

4.3.4. Variante 2-B:

Trassenbeschreibung:

Der Knoten Pichling/Asten verbindet westlich von Ipfdorf den Trassenabschnitt 2-B mit der A1 Westautobahn. Im Anschluss an diesen geplanten Verknüpfungspunkt verläuft die Trasse in offener Streckenführung östlich des Pichlinger Sees / Tagerbaches nach Norden. Nach Unterquerung der Westbahntrasse wird der Siedlungsbereich Raffelstetten im Westen umfahren. In weiterer Folge schwenkt die Trasse in Richtung des geplanten Verknüpfungspunktes „B“ (AS Luftenberg) nach Norden ab, wobei die Trasse in Teilbereichen des Natura 2000- und Naturschutzgebietes „Traun Donau Auen“ zu liegen kommt. Die Trassenführung im Auwaldbereich kann aufgrund der Qualität des Lebensraumes und der bestehenden Hochwassersituation im Nahbereich der Donau nur aufgeständert erfolgen. Dieses Tragwerk, welches im Lageplan auch als „Schutzmaßnahme“ ausgewiesen ist, schließt an das Brückentragwerk an, welches für die Querung der Donau erforderlich ist. Die Querung eines Natura 2000 Gebietes in diesem Bereich wird trotz der möglichen Schutzmaßnahmen als großes Genehmigungsrisiko bewertet.

Die Donauquerung erfolgt im Bereich des Luftenberges und der Trassenabschnitt schließt mit der Anschlussstelle Luftenberg an das untergeordnete Netz (B3 „Donau Straße“) an.

Vorrangige Prüfthemen für die Planung von Schutzmaßnahmen:

- Erholungsschutz - Pichlinger See
- Siedlungsschutz - Raffelstetten
- Naturschutz - Natura 2000 und Naturschutzgebiet Traun Donau Auen (FFH- und Vogelschutzgebiet) und Donauauen
- Hochwasserschutz – Donau Nord
- Prüfung der Anlagenverhältnisse AS Luftenberg

4.3.5. Variante B-5.2

Trassenbeschreibung:

Im Anschluss an den geplanten Verknüpfungspunkt „B“ (AS Luftenberg) taucht die Strecke in einen rund 4 km langen Tunnel ab. Die konkreten Anlageverhältnisse im Querungsbereich der

Ostumfahrung Linz Erläuterungen zu den Variantenentwürfen

Summerauerbahn und der B 3 sind im Hinblick auf die Erzielung eines wirtschaftlichen Optimums detailliert zu untersuchen, wobei derzeit eine Unterquerung der Summerauerbahn mit höhenmäßiger Anpassung der Landesstraße B 3 vorgesehen ist.

Die topografisch bedingte Tunnelstrecke gelangt ca. bei Km 8,4 im Bereich des Reichenbachtals wieder an die Oberfläche. Im Anschluss daran verläuft die Strecke (analog zur Variante C-5.2) in offener, leicht geschwungener Führung Richtung Norden bis hin zum Knotenpunkt „5.2“ (Treffling). Die Siedlungsbereiche „Aigen“ bzw. Oberreichenbach werden östlich umfahren. Unmittelbar südlich des geplanten Knotenpunktes ist geländebedingt ein ca. 0,5 km langer, bergmännischer Tunnel zu errichten.

Vorrangige Prüft Themen für die Planung von Schutzmaßnahmen:

- Hochwasserschutz – Donau Nord
- Prüfung der Anlagenverhältnisse AS Luftenberg
- Naturschutz - Reichenbachtal
- Landschaftsschutz - Reichenbachtal und weiter nördlich bis zur A 7
- Wildschutz - bedeutender Wildkorridor

4.3.6. Variante B-6

Trassenbeschreibung:

Im Anschluss an den geplanten Verknüpfungspunkt „B“ (AS Luftenberg) taucht die Strecke in einen rund 4 km langen Tunnel ab. Die konkreten Anlageverhältnisse im Querungsbereich der Summerauerbahn und der B 3 sind im Hinblick auf die Erzielung eines wirtschaftlichen Optimums detailliert zu untersuchen, wobei derzeit eine Unterquerung der Summerauerbahn und der Landesstraße B 3 (mit höhenmäßiger Anpassung) vorgesehen ist.

Die topografisch bedingte Tunnelstrecke gelangt wie bei Variante B-5.2 ca. bei Km 8,4 im Bereich des Reichenbachtals wieder an die Oberfläche. Danach schwenkt die Trasse entlang des Reichenbachtals nach Nordosten in Richtung des geplanten Knotenpunktes „6“ (Knoten Schweinbach) ab. Der Siedlungsbereich „Haid“ wird östlich umfahren.

Vorrangige Prüft Themen für die Planung von Schutzmaßnahmen:

- Hochwasserschutz – Donau Nord
- Prüfung der Anlagenverhältnisse AS Luftenberg
- Naturschutz – Reichenbachtal
- Landschaftsschutz – Reichenbachtal
- Waldschutz – Reichenbachtal
- Siedlungsschutz - Haid

4.3.7. Variante 2-C

Trassenbeschreibung:

Im Anschluss an den geplanten Verknüpfungspunkt „2“ (Knoten Pichling / Asten) schwenkt die Trasse in nordöstliche Richtung ab und unterquert in weiterer Folge in schleifendem Winkel die bestehende Westbahntrasse sowie die nördlich anschließenden Betriebsanlagen. Im Nahbereich von Ipfdorf / Raffelstetten ist dabei aus Gründen des Siedlungsschutzes eine Unterflurtrasse vorzusehen. Die Querung der Donau erfolgt wie bei Variante 3-C knapp östlich des bestehenden Kraftwerkes Abwinden.

Vorrangige Prüff Themen für die Planung von Schutzmaßnahmen:

- Naturschutz - Donauauen
- Hochwasserschutz Donau – Süd

4.3.8. Variante 3-C

Trassenbeschreibung:

Ausgehend vom geplanten Knotenpunkt „3“ (Enns West) verläuft die Trasse in leicht geschwungener Linienführung nach Norden in Richtung der geplanten Anschlussstelle St. Georgen (Verknüpfungspunkt „C“). Die Ortschaft Fising wird östlich umfahren, in weiterer Folge wird die Westbahntrasse (ca. bei Km 2,0) unterquert. Die Querung der Donau erfolgt knapp östlich des bestehenden Kraftwerkes Abwinden.

Vorrangige Prüff Themen für die Planung von Schutzmaßnahmen:

- Siedlungsschutz - Fising
- Naturschutz - Donauauen
- Hochwasserschutz – Donau Süd

4.3.9. Variante C-5.2

Trassenbeschreibung:

Die Trasse verläuft ausgehend von der geplanten Anschlussstelle St. Georgen in einem Linksbogen in Richtung des Siedlungsbereiches Abwinden / St. Georgen und taucht dann in einen rund 4 km langen Tunnel ein. Die genaue Situierung eines möglichen Tunnelportales ist im Hinblick auf die Geländegegebenheiten sowie die im Nahbereich befindlichen Siedlungsbereiche im Zuge der weiteren Planungen zu untersuchen.

Die topografisch bedingte Tunnelstrecke verläuft in nordwestlicher Richtung und gelangt ca. bei Km 10,2 im Bereich des Reichenbachtals wieder an die Oberfläche. Im Anschluss daran verläuft die Strecke (analog zur Variante B-5.2) in offener, leicht geschwungener Führung Richtung Norden bis hin zum Knotenpunkt „5.2“ (Treffling). Die Siedlungsbereiche „Aigen“ bzw. Oberreichenbach werden östlich umfahren. Unmittelbar südlich des geplanten Knotenpunktes ist geländebedingt ein ca. 0,5 km langer, bergmännischer Tunnel zu errichten.

Vorrangige Prüff Themen für die Planung von Schutzmaßnahmen:

- Siedlungsschutz – Abwinden / St. Georgen a.d.Gusen
- Naturschutz - Reichenbachtal

Ostumfahrung Linz Erläuterungen zu den Variantenentwürfen

- Landschaftsschutz - Reichenbachtal und weiter nördlich bis zur A 7
- Wildschutz - bedeutender Wildkorridor

4.3.10. Variante C-6

Trassenbeschreibung:

Die Trasse verläuft ausgehend von der geplanten Anschlussstelle St. Georgen in einem Linksbogen in Richtung des Siedlungsbereiches Abwinden / St. Georgen und taucht dann in einen rund 5 km langen Tunnel ein. Die genaue Situierung eines möglichen Tunnelportales ist im Hinblick auf die Geländegegebenheiten sowie die im Nahbereich befindlichen Siedlungsbereiche im Zuge der weiteren Planungen zu untersuchen. Der topografisch bedingte Tunnelbereich erstreckt sich über mehrere Kilometer bis nördlich von St. Georgen / Gusen, wobei ca. bei km 9 ein Teilstück in offener Bauweise zu errichten ist. Im Anschluss an den Tunnel erstreckt sich die Trasse ab ca. km 11,0 in leicht geschwungener, offener Linienführung jeweils westlich der Siedlungsgebiete von Oberthal bzw. Wolfing bis hin zum Knoten Schweinbach.

Vorrangige Prüft Themen für die Planung von Schutzmaßnahmen:

- Siedlungsschutz – Abwinden / St. Georgen a.d.Gusen
- Siedlungsschutz – Amberg / Oberthal
- Siedlungsschutz - Wolfing

5. NÄCHSTE SCHRITTE:

Zu den vorgelegten Variantenentwürfen besteht im Rahmen des Bürgerbeteiligungsprozesses die Möglichkeit, Fragen, Optimierungs- und Alternativvorschläge oder sonstige Anliegen vorzubringen. Seitens des Projektteams wird dazu jedenfalls eine fachliche Auseinandersetzung erfolgen, wobei die diesbezüglichen wesentlichen Antworten und Schlussfolgerungen in der nächsten Regionskonferenz präsentiert werden sollen.

Parallel dazu werden über den Sommer in den nächsten Wochen in den maßgeblichen Umweltfachbereichen die IST-Zustände des Planungsgebietes im Hinblick auf die Empfindlichkeit („Sensibilitäten“) erhoben und auf fachlicher Ebene mit den Fachdienststellen des Amtes der Oö. Landesregierung abgestimmt. Diesbezüglich wird darauf hingewiesen, dass teilweise auch Erhebungsarbeiten vor Ort erforderlich sind. Eine entsprechende vorzeitige Information erfolgt bei den betroffenen Gemeinden bzw. ggf. Grundstückseigentümern gesondert.

Im Anschluss an die Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen werden gegebenenfalls Trassenoptimierungen vorgenommen bzw. unter Umständen neue Trassenvorschläge ausgearbeitet. Danach erfolgt eine erste fachliche Bewertung der Trassenvarianten. Eine erste Vorstellung der Methodik der fachlichen Bewertung wurde in der 1. Regionskonferenz präsentiert (vgl. dazu die übermittelten Präsentationsunterlagen).

Die Ergebnisse allfällig durchgeführter Trassenoptimierungen sowie die Ergebnisse der ersten fachlichen Bewertung werden schließlich in der 5. Regionskonferenz präsentiert. Auch hierzu besteht in weiterer Folge die Möglichkeit, Fragen und Anmerkungen vorzubringen, so dass die endgültige Abstimmung und Festlegung der fachlichen Bewertung in einer weiteren Regionskonferenz zu Jahresbeginn 2014 erfolgen soll.

Arbeitsbericht erstellt von

ILF Beratende Ingenieure / Rinderer & Partner / freiland Umweltconsulting ZT GmbH

Fragen und Anregungen aus dem Planungsraum werden vom Institut Retzl gerne entgegengenommen und die Beantwortung entsprechend koordiniert.

E-Mail: johann.ecker@institut-retzl.at oder helmut.retzl.@institut-retzl.at



INSTITUT RETZL GMBH
GEMEINDEFORSCHUNG & UNTERNEHMENSBERATUNG
A-4040 Linz, Am Anger 6 • Tel: (0732) 73 70 50-12, Fax: DW -30
Firmenbuchnummer FN 273169 w • Handelsgericht Linz
johann.ecker@institut-retzl.at • <http://www.institut-retzl.at>