



## Ostumfahrung Linz – 10. Regionskonferenz

---

09.02.2015



## Tagesordnung Regionskonferenz

1. **Variantenvergleich „Raum und Umwelt“**
2. **Variantenvergleich „Verkehrliche Wirkungen“**
3. **Gesamtergebnis Variantenvergleich**
4. **Ausblick auf die nächsten Schritte**



# Ostumfahrung Linz

## Ausgangssituation 9. Regionskonferenz

### Legende:

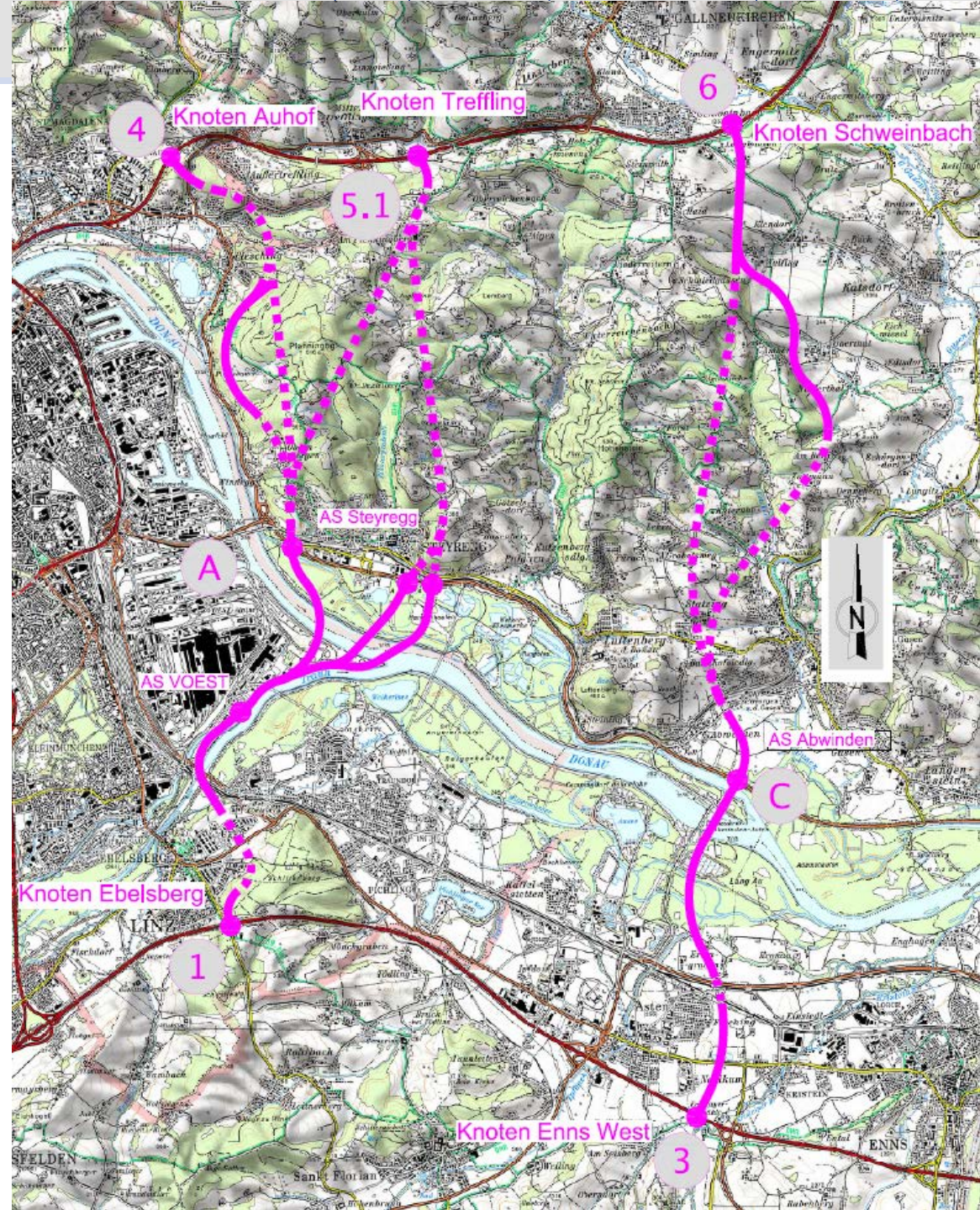
- verbleibende Varianten Freiland
- ⋯ verbleibende Varianten Tunnel

### Westvarianten:

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

### Ostvarianten:

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

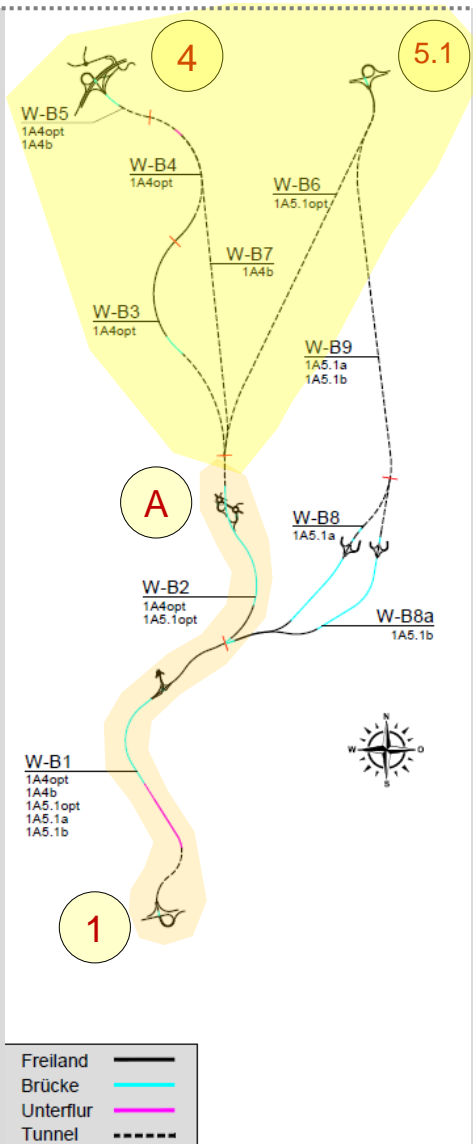


## Tagesordnung Regionskonferenz

1. **Variantenvergleich „Raum und Umwelt“**
2. **Variantenvergleich „Verkehrliche Wirkungen“**
3. **Gesamtergebnis Variantenvergleich**
4. Ausblick auf die nächsten Schritte



## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1



Variantenvergleich:

**1-A-4 / 1-A-5.1**

ZUSAMMENFASSUNG DER  
BEWERTUNGSABSCHNITTE

Ergebnisse:

**Fachliche Bewertung Raum und Umwelt**



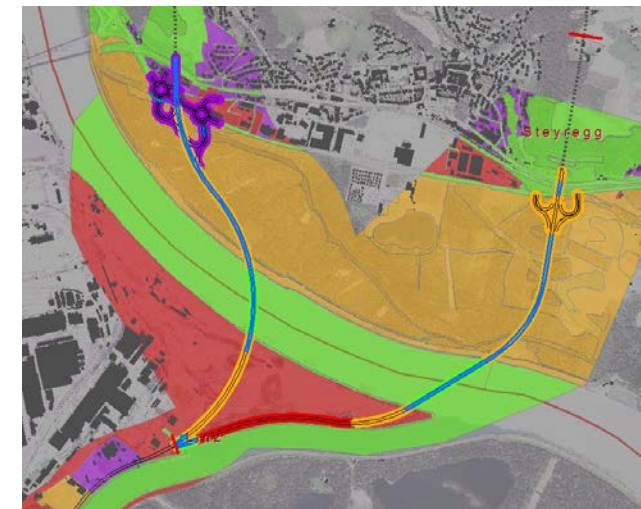
## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1

### ZUSAMMENFASSUNG DER BEWERTUNGABSCHNITTE

Fachbereich Raum und Umwelt

#### 1. Schritt: Beurteilung der Einzelerheblichkeiten (präsentierte Ergebnisse)

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.

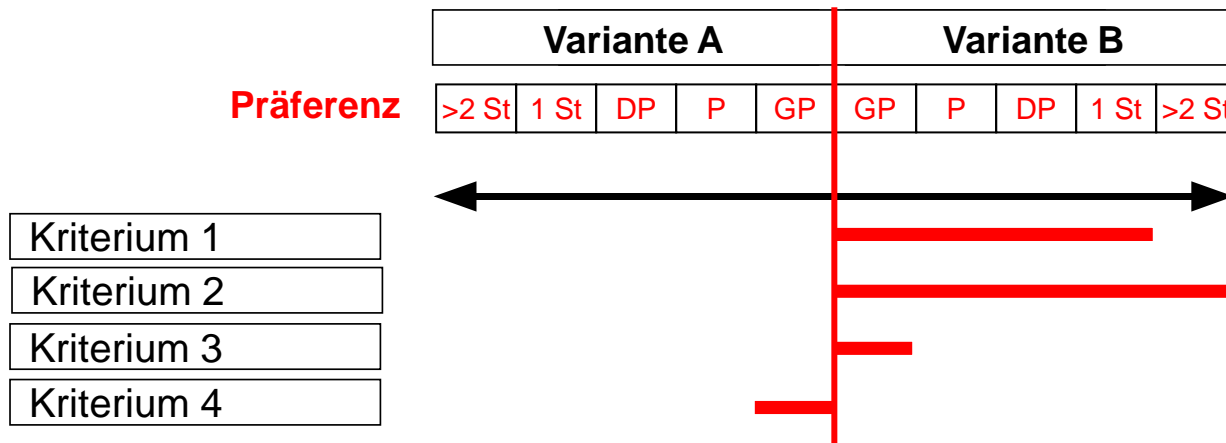


## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1

### ZUSAMMENFASSUNG DER BEWERTUNGABSCHNITTE

Fachbereich Raum und Umwelt

### Präferenzbewertung



*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

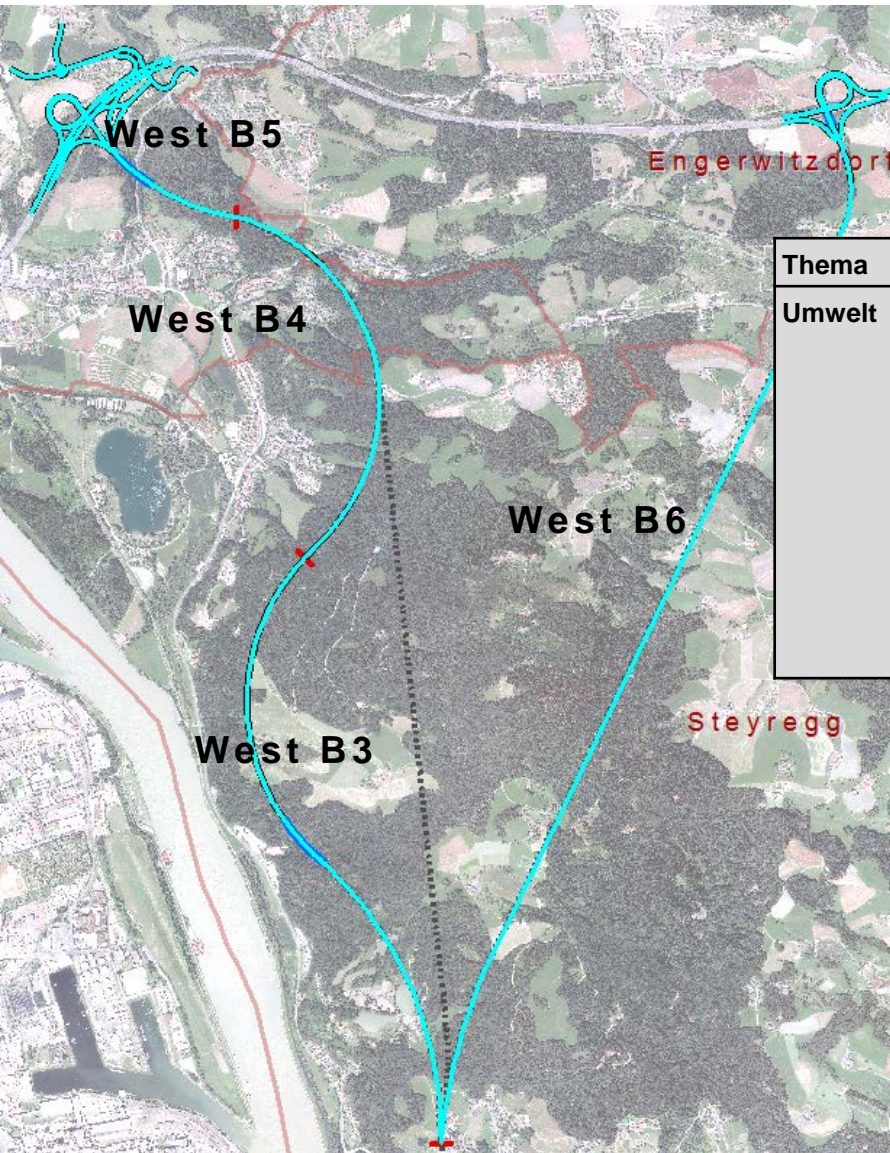
**deutliche Präferenz:** erhebliche Vorteile (fachlich großer Unterschied)



## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1

### ZUSAMMENFASSUNG DER BEWERTUNGABSCHNITTE

Fachbereich Raum und Umwelt, Vergleich B3+B4+B5 zu B6



Thema	Kriterium	Teilkriterium	B 3+4+5	B 6	
Umwelt	Raumplanung			<b>DP</b>	
	Lärm				
	Landschaft		(!)		
	Pflanzen/Tiere				
	Forst				
	Oberflächenwasser	Hochwasserschutz			
		Gewässerzustand (Gewök.)		●	●
	Grundwasser			<b>gP</b>	



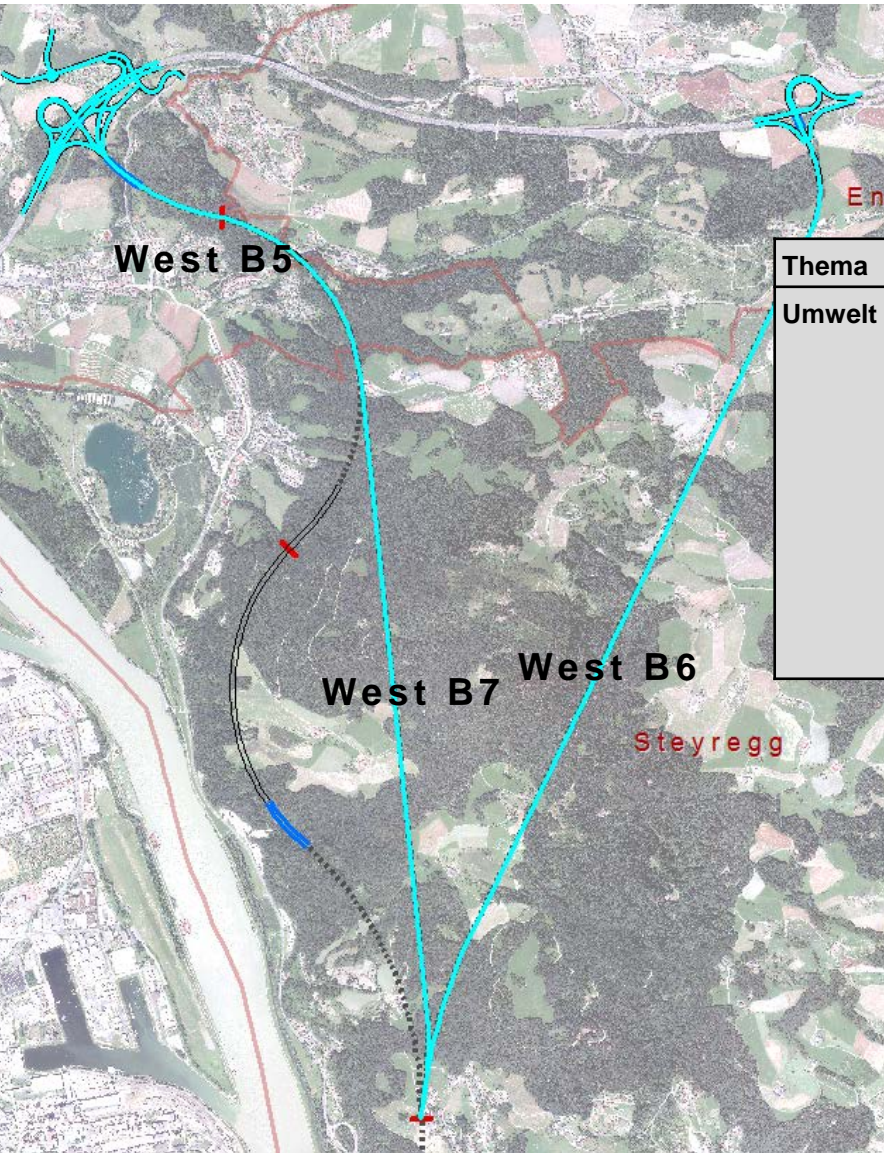




## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1

### ZUSAMMENFASSUNG DER BEWERTUNGABSCHNITTE

Fachbereich Raum und Umwelt, Vergleich B7+B5 zu B6

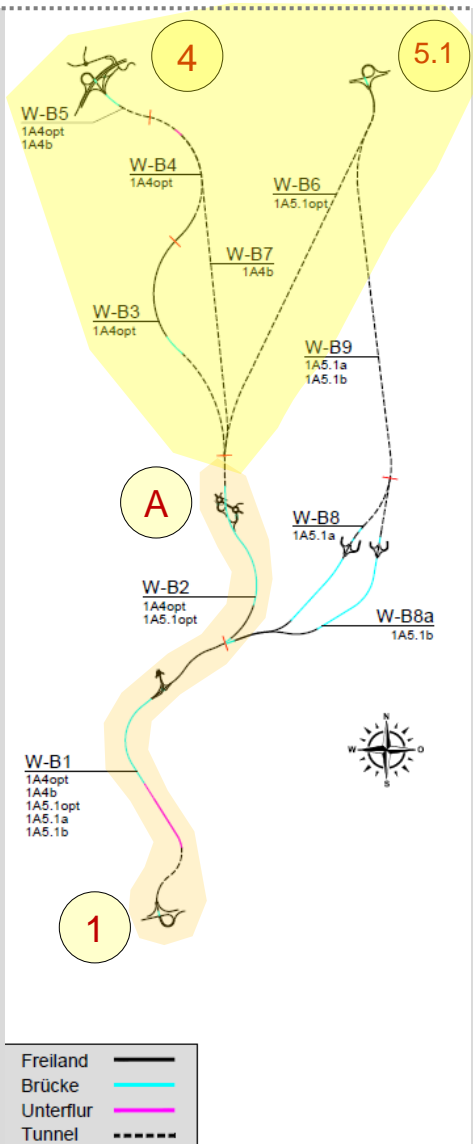


Thema	Kriterium	Teilkriterium	B 7+5	B 6	
Umwelt	Raumplanung				
	Lärm				
	Landschaft				
	Pflanzen/Tiere				
	Forst				
	Oberflächenwasser	Hochwasserschutz			
		Gewässerzustand (Gewök.)		●	● gP
Grundwasser			gP		





## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1



Variantenvergleich:

**1-A-4 / 1-A-5.1**

ZUSAMMENFASSUNG DER  
BEWERTUNGSABSCHNITTE

Ergebnisse:

**Fachliche Bewertung Verkehr und Kosten**

## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1

Fachbereich Verkehr

Zwischenstand 9. Regionskonferenz

Hauptkriterien	Teilkriterien	Variante 1-A-4 Zielerfüllung	Variante 1-A-5.1 Zielerfüllung	Vergleich Variante 1-A-4 zu Variante 1-A-5.1
Verkehrswirksamkeit	Verlagerungspotential Durchgangsverkehr	Gering 7.000 Kfz/W	Hoch 11.600 Kfz/W	1-A-4: Gering 1-A-5.1: Hoch (Längenunterschied)
	Verlagerungseffekte Landesstraßen / untergeordnetes Netz	Sehr Hoch	Sehr Hoch	<b>Vertiefte Prüfung</b>
	Entlastung der A7	Mittel	Mittel	<b>Vertiefte Prüfung</b>
Erschließungswirkung / Erreichbarkeit	Erschließungswirkung Umlandgemeinden	Hoch	Mittel	<b>Vertiefte Prüfung</b>
	Erschließungswirkung von Industrie- und Gewerbegebieten	Sehr Hoch	Sehr Hoch	Indifferent
Veränderung Gesamtreisezeit		Mittel	Mittel	<b>Präferenz</b> für 1-A-5.1 (höchste Verringerung der Reisezeit)
Energieverbrauch / Gesamtverkehrsleistung		Mittel	Hoch	1-A-4: Mittel 1-A-5.1: Hoch
Verkehrsqualität	Übergeordnetes Netz (OUL)	Sehr Hoch	Sehr Hoch	Indifferent
	Untergeordnetes Netz	Hoch	Hoch	Indifferent



## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1

Ergebnisse fachliche Bewertung

Verlagerungseffekte Landesstraßen

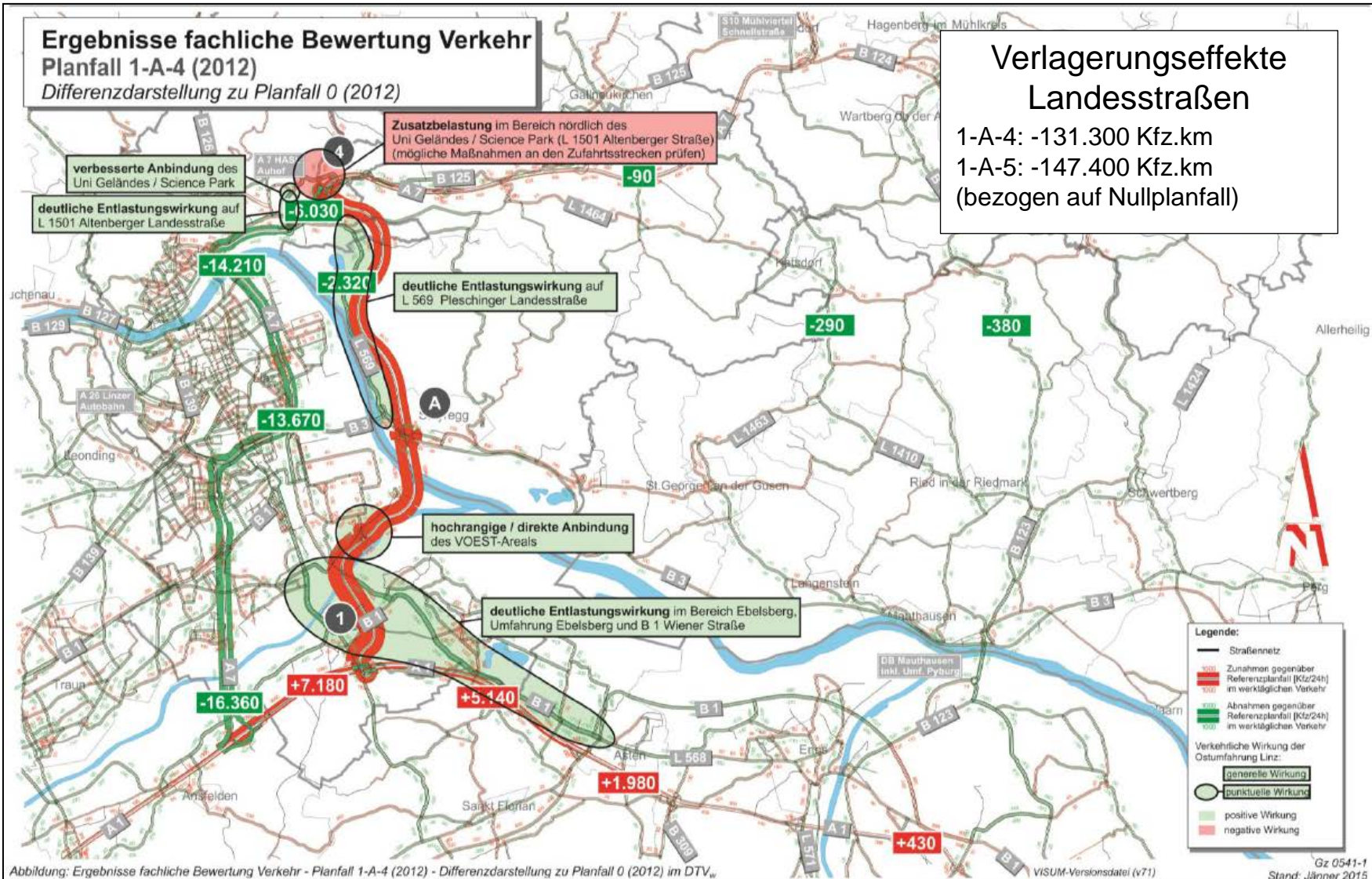
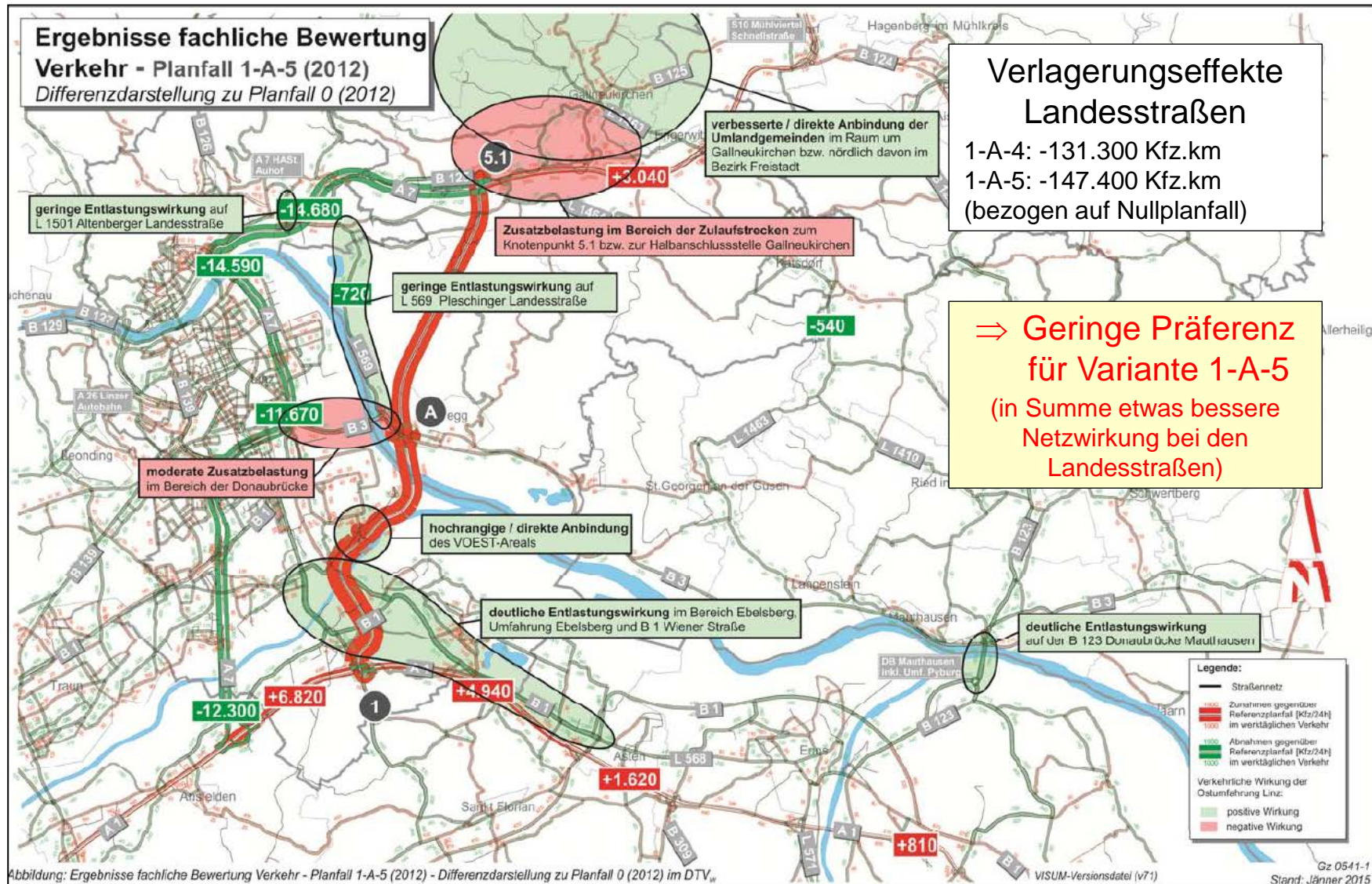


Abbildung: Ergebnisse fachliche Bewertung Verkehr - Planfall 1-A-4 (2012) - Differenzdarstellung zu Planfall 0 (2012) im DTV<sub>w</sub>

## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1

Ergebnisse fachliche Bewertung

Verlagerungseffekte Landesstraßen



## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1

Ergebnisse fachliche Bewertung, Fachbereich Verkehr

Hauptkriterien	Teilkriterien	Variante 1-A-4 Zielerfüllung	Variante 1-A-5.1 Zielerfüllung	B3+B4+B5 (1-A-4) zu B6 (1-A-5.1)
Verkehrswirksamkeit	Verlagerungspotential Durchgangsverkehr	Gering 7.000 Kfz/W	Hoch 11.600 Kfz/W	1-A-4: Gering 1-A-5.1: Hoch (Längenunterschied)
	Verlagerungseffekte Landesstraßen / untergeordnetes Netz	Sehr Hoch	Sehr Hoch	<b>Geringe Präferenz für 1-A-5.1</b>
	Entlastung der A7	Mittel	Mittel	<b>Vertiefte Prüfung</b>
Erschließungswirkung / Erreichbarkeit	Erschließungswirkung Umlandgemeinden	Hoch	Mittel	<b>Vertiefte Prüfung</b>
	Erschließungswirkung von Industrie- und Gewerbegebieten	Sehr Hoch	Sehr Hoch	Indifferent
Veränderung Gesamtreisezeit		Mittel	Mittel	<b>Präferenz für 1-A-5.1</b> (höchste Verringerung der Reisezeit)
Energieverbrauch / Gesamtverkehrsleistung		Mittel	Hoch	1-A-4: Mittel 1-A-5.1: Hoch
Verkehrsqualität	Übergeordnetes Netz (OUL)	Sehr Hoch	Sehr Hoch	Indifferent
	Untergeordnetes Netz	Hoch	Hoch	Indifferent

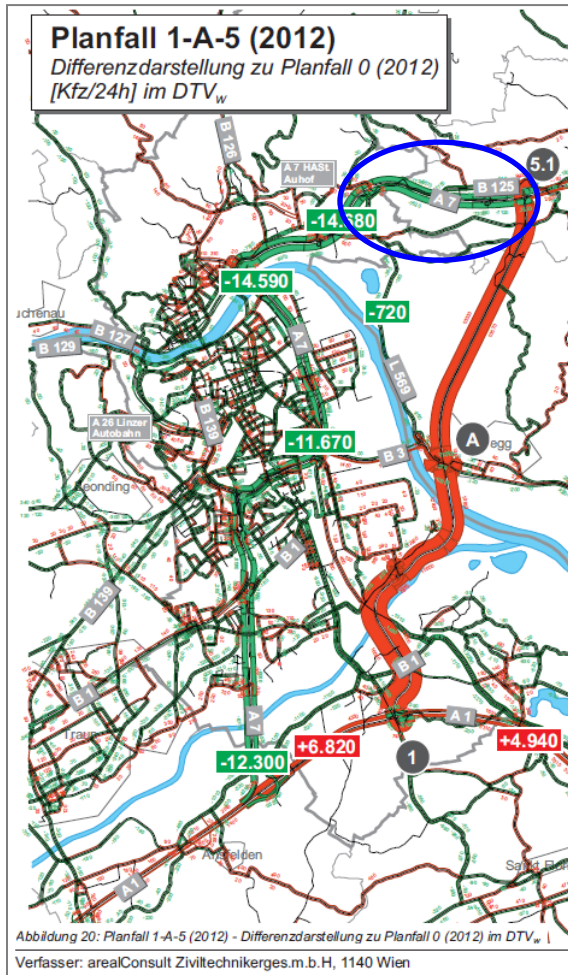




## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1

Ergebnisse fachliche Bewertung, Fachbereich Verkehr

Entlastung der A7



Verkehrliche Wirkung auf die A7 Mühlkreis Autobahn im Stadtgebiet von Linz						
Planfälle/Varianten 2012		Auhof (Stadtgrenze)	Voestbrücke	Chemie Linz	Traunbrücke	gemittelte Verkehrsstärke
Nullplanfall		0	6.930	-2.750	-3.200	460
Varianten West		1-A-4	-6.030	-14.210	-13.670	-16.360
		1-A-5	-14.680	-14.590	-11.670	-12.300

- ⇒ Insgesamt höhere Entlastungswirkung bei Variante 1-A-5
- ⇒ Zusätzlich wird bei Variante 1-A-5 auch der Bereich der A7 zwischen Au Hof und Treffling deutlich entlastet
- ⇒ **Präferenz für Variante 1-A-5**

## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1

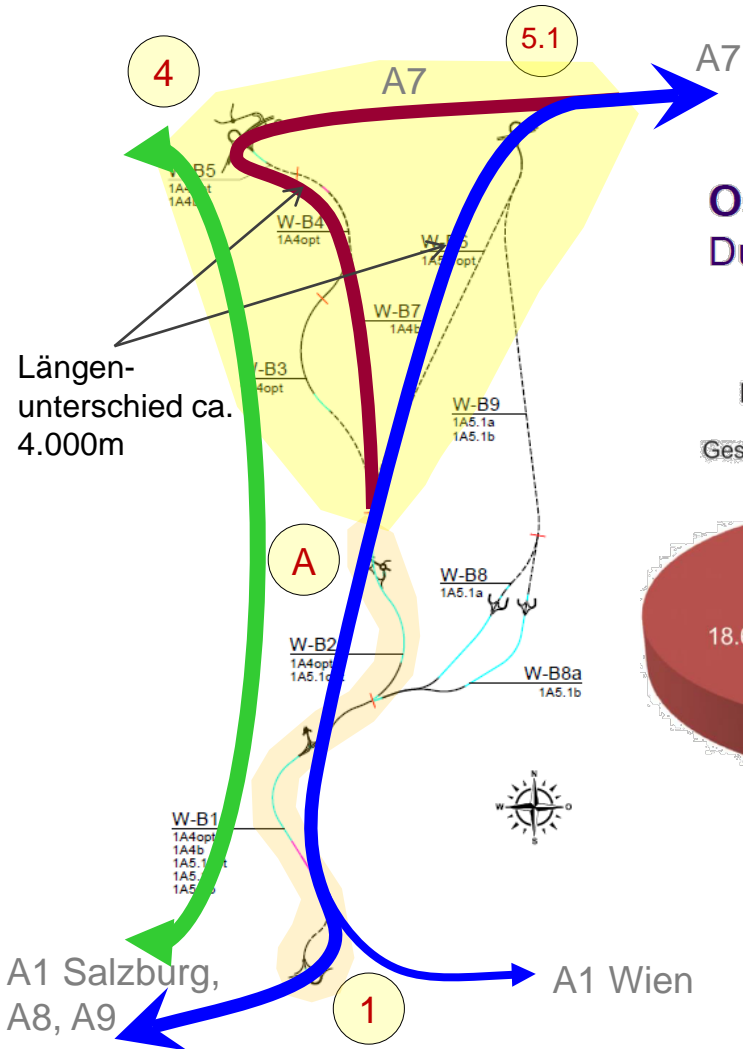
Ergebnisse fachliche Bewertung, Fachbereich Verkehr

Hauptkriterien	Teilkriterien	Variante 1-A-4 Zielerfüllung	Variante 1-A-5.1 Zielerfüllung	B3+B4+B5 (1-A-4) zu B6 (1-A-5.1)
Verkehrswirksamkeit	Verlagerungspotential Durchgangsverkehr	Gering 7.000 Kfz/W	Hoch 11.600 Kfz/W	1-A-4: Gering 1-A-5.1: Hoch (Längenunterschied)
	Verlagerungseffekte Landesstraßen / untergeordnetes Netz	Sehr Hoch	Sehr Hoch	Geringe Präferenz für 1-A-5.1
	Entlastung der A7	Mittel	Mittel	<b>Präferenz für 1-A-5.1</b> (höhere Entlastung, über längere Strecke)
Erschließungswirkung / Erreichbarkeit	Erschließungswirkung Umlandgemeinden	Hoch	Mittel	<b>Vertiefte Prüfung</b>
	Erschließungswirkung von Industrie- und Gewerbegebieten	Sehr Hoch	Sehr Hoch	Indifferent
Veränderung Gesamtreisezeit		Mittel	Mittel	<b>Präferenz für 1-A-5.1</b> (höchste Verringerung der Reisezeit)
Energieverbrauch / Gesamtverkehrsleistung		Mittel	Hoch	1-A-4: Mittel 1-A-5.1: Hoch
Verkehrsqualität	Übergeordnetes Netz (OUL)	Sehr Hoch	Sehr Hoch	Indifferent
	Untergeordnetes Netz	Hoch	Hoch	Indifferent

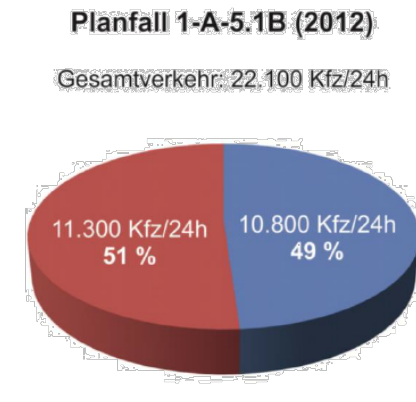
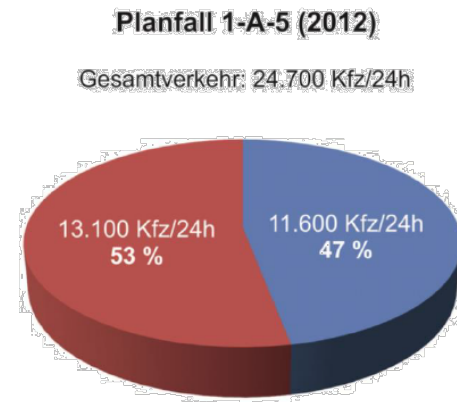
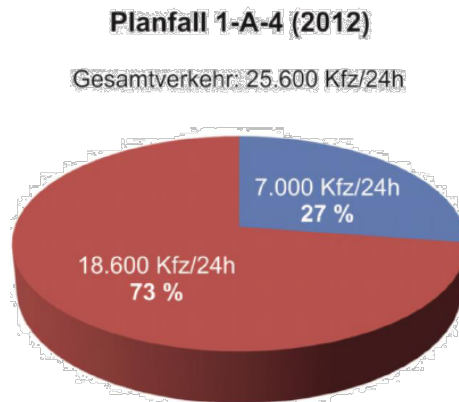


## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1

Ergebnisse fachliche Bewertung, Fachbereich Verkehr  
Erschließungswirkung



## Ostumfahrung Linz - Vergleich der Verkehrsanteile Durchgangsverkehr und Quell-/Ziel-/Binnenverkehr



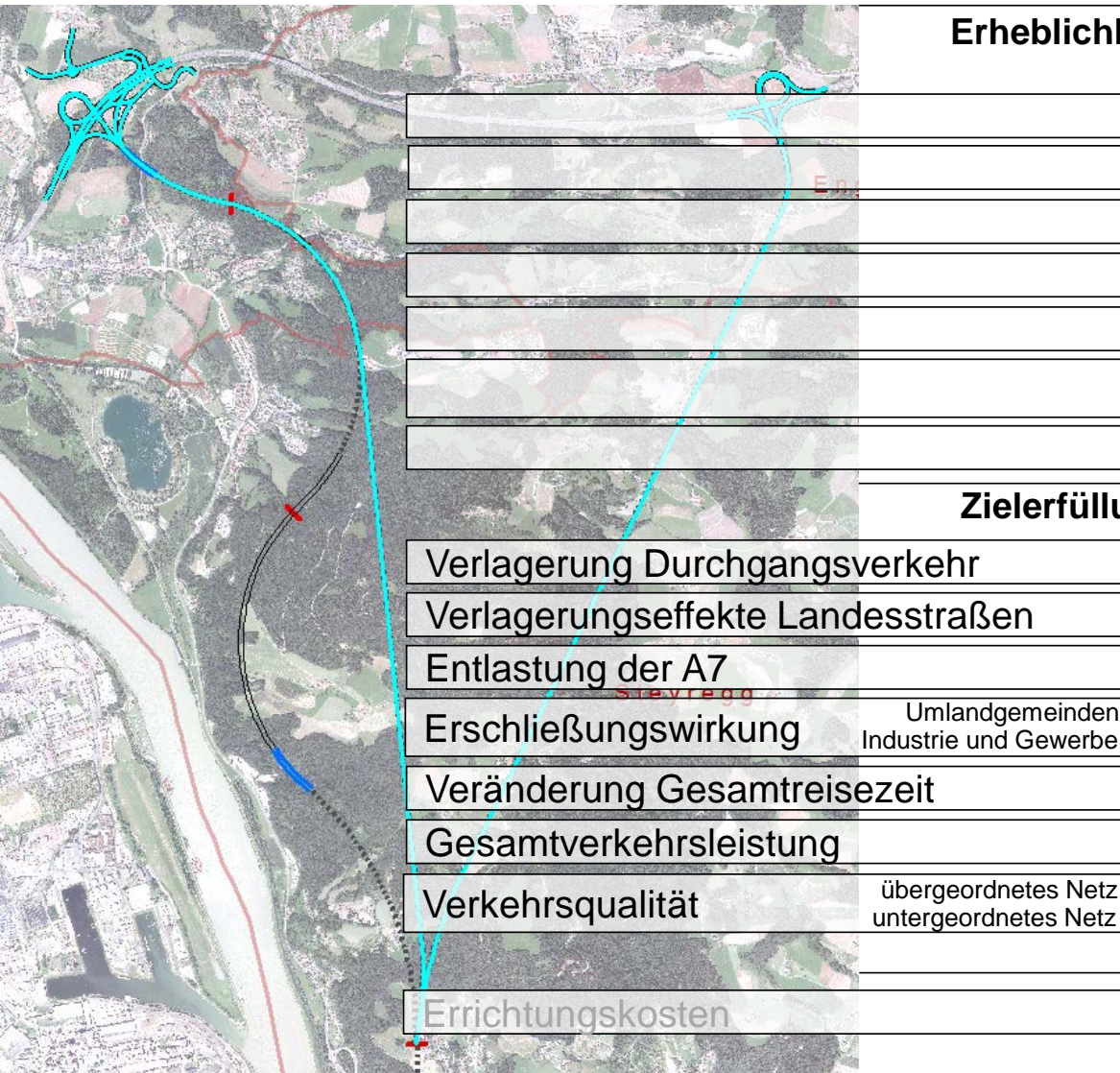
## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1

Ergebnisse fachliche Bewertung, Fachbereich Verkehr

Hauptkriterien	Teilkriterien	Variante 1-A-4 Zielerfüllung	Variante 1-A-5.1 Zielerfüllung	B3+B4+B5 (1-A-4) zu B6 (1-A-5.1)
Verkehrswirksamkeit	Verlagerungspotential Durchgangsverkehr	Gering 7.000 Kfz/W	Hoch 11.600 Kfz/W	1-A-4: Gering 1-A-5.1: Hoch (Längenunterschied)
	Verlagerungseffekte Landesstraßen / untergeordnetes Netz	Sehr Hoch	Sehr Hoch	Geringe Präferenz für 1-A-5.1
	Entlastung der A7	Mittel	Mittel	Präferenz für 1-A-5.1 (höhere Entlastung, über längere Strecke)
Erschließungswirkung / Erreichbarkeit	Erschließungswirkung Umlandgemeinden	Hoch	Mittel	<b>1-A-4: Hoch</b> <b>1-A-5.1: Mittel</b> <b>(höherer Anteil an Ziel-, Quell- und Binnenverkehr)</b>
	Erschließungswirkung von Industrie- und Gewerbegebieten	Sehr Hoch	Sehr Hoch	Indifferent
Veränderung Gesamtreisezeit		Mittel	Mittel	<b>Präferenz</b> für 1-A-5.1 (höchste Verringerung der Reisezeit)
Energieverbrauch / Gesamtverkehrsleistung		Mittel	Hoch	1-A-4: Mittel 1-A-5.1: Hoch
Verkehrsqualität	Übergeordnetes Netz (OUL)	Sehr Hoch	Sehr Hoch	Indifferent
	Untergeordnetes Netz	Hoch	Hoch	Indifferent



## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1

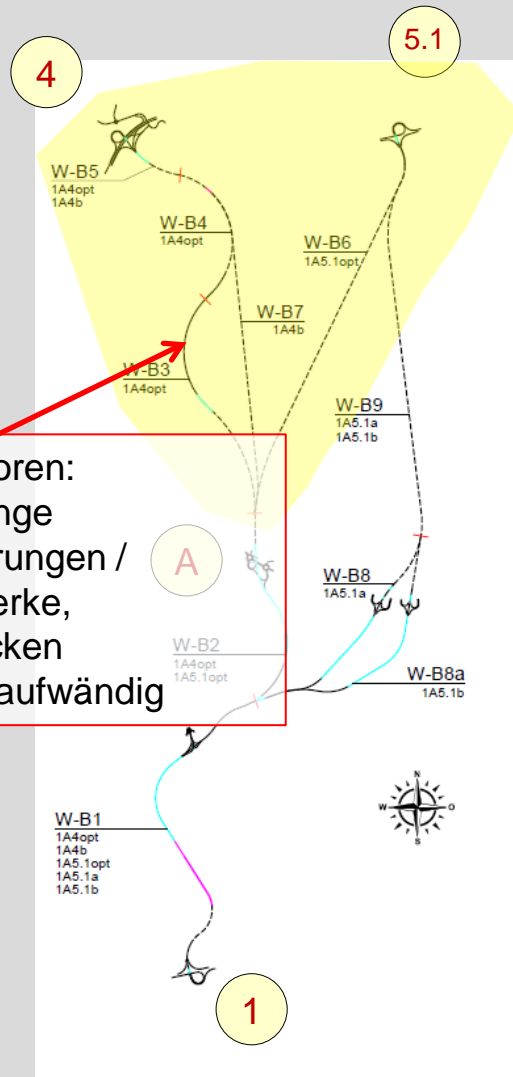


### Präferenz

Variante 1-A-4					Variante 1-A-5.1				
>2 St	1 St	DP	P	GP	GP	P	DP	1 St	>2 St
sg	g	m	h	sh	sh	h	m	g	sg
←-----→									
<b>UMWELT</b>					<b>VERKEHR</b>				
sh	h	m	g	sg	sg	g	m	h	sh

## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1

Ergebnisse fachliche Bewertung  
Fachbereich Kosten



**Kostenfaktoren:**  
Streckenlänge  
Hangsicherungen /  
Stützbauwerke,  
2 Großbrücken  
Ast. Auhof aufwändig

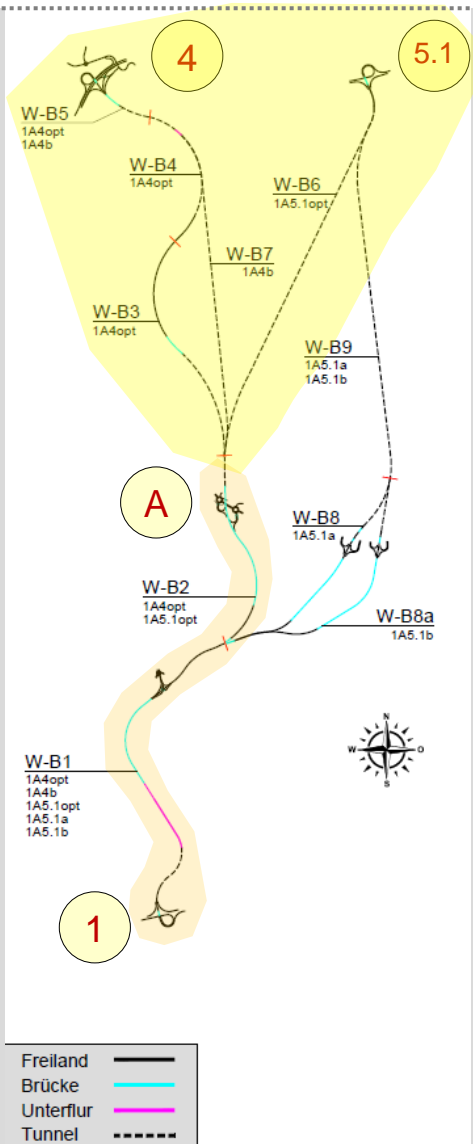
Abschnitt	Kosten *)
Variante 1-A-4 (halboffen)	<b>Ca. 270 Mio. €</b>
Variante 1-A-4 (Tunnel)	<b>Ca. 290 Mio. €</b>
Variante 1-A-5.1 (Tunnel)	<b>CA. 265 Mio. €</b>

\*) Kostenangaben exkl. Preisgleitung, Projektierung und Projektmanagement

**=> Die Kosten liegen innerhalb einer Bandbreite von 10%**



## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1



Variantenvergleich:

**1-A-4 / 1-A-5.1**

ZUSAMMENFASSUNG DER  
BEWERTUNGSABSCHNITTE

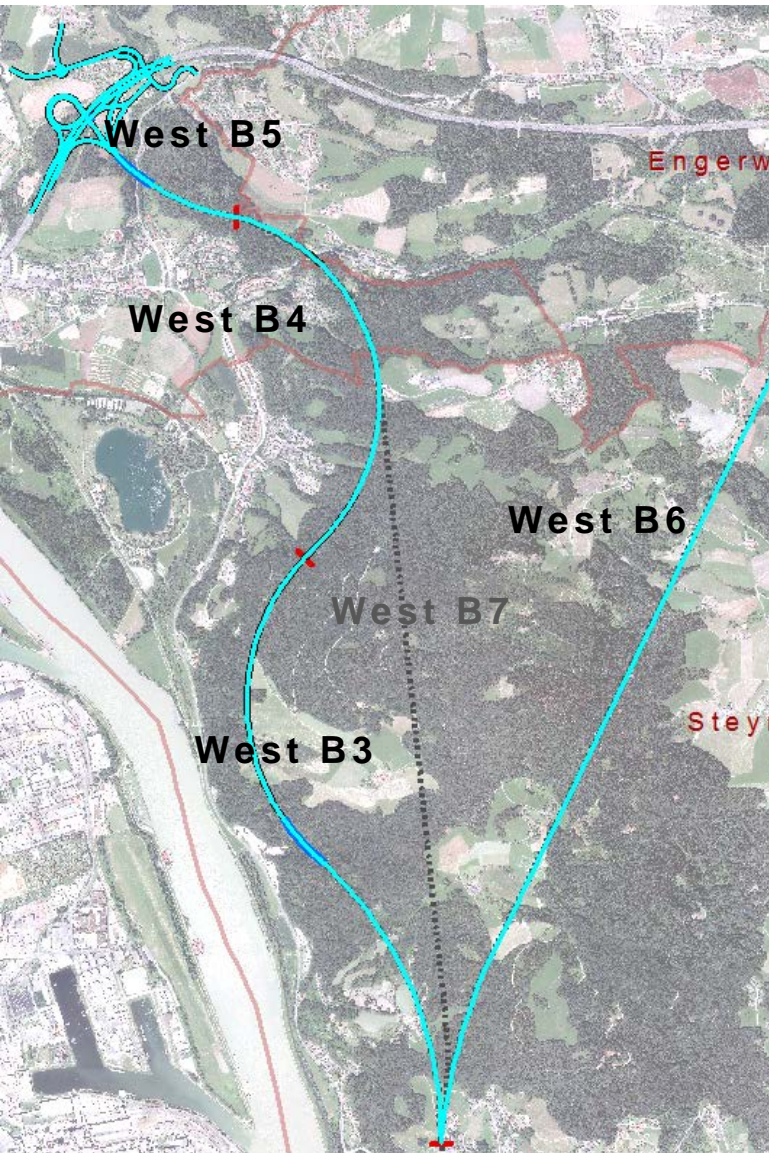
Ergebnisse:

**GESAMT**

## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1

### Ergebnisse fachliche Bewertung

1-A-4 (halboffen) Variante 1-A-5.1



Thema	Kriterium	Teilkriterium	B 3+4+5	B 6	
Umwelt	Raumplanung			DP	
	Lärm				
	Landschaft		(!)		
	Pflanzen/Tiere				
	Forst				
	Oberflächenwasser	Hochwasserschutz			
		Gewässerzustand (Gewök.)		●	●
Grundwasser			gP		
Verkehr	Verkehrswirksamkeit	Verlagerungspotenzial DV			
		Verlagerungseffekte Lstr. U.N			
		Entlastung der A7		P	
	Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit	Umlandgemeinden			
		Industrie und Gewerbe			
	Veränderung Gesamtreisezeit			P	
	Energieverbrauch Gesamtverkehrsleistung				
Verkehrsqualität	Übergeord. Netz				
	Untergeord. Netz				
Kosten	Errichtungskosten		Ca. 270 Mio. €	Ca. 265 Mio. €	
	Laufende Kosten		Indifferenz	Indifferenz	



## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1

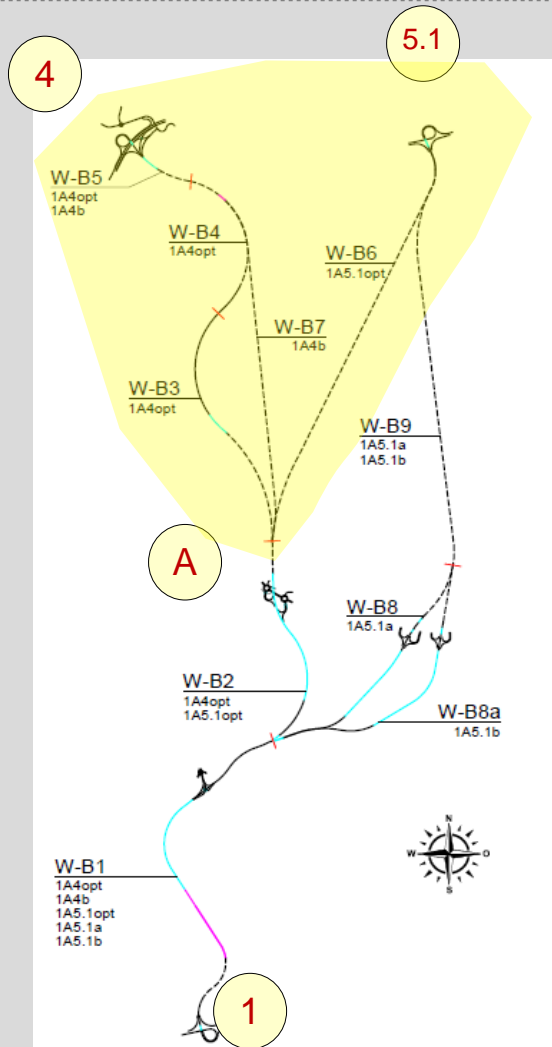


Raumplanung	
Lärm	
Landschaftsschutz	
Pflanzen/Tiere/ Lebensräume	
Forst	
Oberflächenwasser	Hochwasserschutz Gewässerzustand (Gewök.)
Grundwasser	
<b>West B6</b>	
<b>Zielerfüllung</b>	
Verlagerung Durchgangsverkehr	
Verlagerungseffekte Landesstraßen	
Entlastung der A7	
Erschließungswirkung	Umlandgemeinden Industrie und Gewerbe
Veränderung Gesamtreisezeit	
Gesamtverkehrsleistung	
Verkehrsqualität	übergeordnetes Netz untergeordnetes Netz
Errichtungskosten	

	Variante 1-A-4 (halboffen)					Variante 1-A-5.1				
Präferenz	>2 St	1 St	DP	P	GP	GP	P	DP	1 St	>2 St
Erheblichkeit	sg	g	m	h	sh	sh	h	m	g	sg
<b>UMWELT</b>										
					(!)					
<b>VERKEHR</b>	sh	h	m	g	sg	sg	g	m	h	sh
ca. 270 Mio. €					ca. 265 Mio. €					

## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1

Ergebnisse fachliche Bewertung  
Gesamtschau alle Fachbereiche



Variantenvergleich:

**1-A-4 halboffen (B3+B4+B5) zu 1-A-5.1 (B6)**

### UMWELT

- ▶ Deutliche Vorteile für 1-A-5.1 (West-B6), hohe Umweltauswirkungen bei der halboffenen Streckenführung (B3+B4+B5)

### VERKEHR

- ▶ Deutliche Vorteile für 1-A-5.1

### KOSTEN

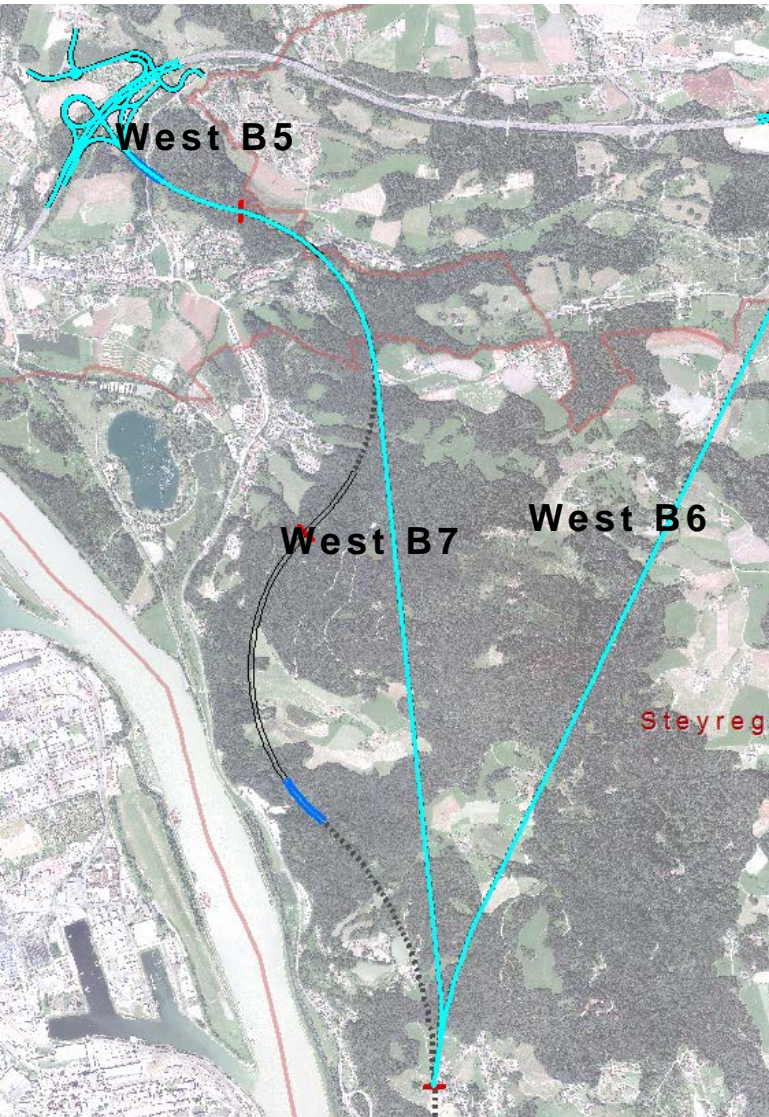
- ▶ Keine entscheidungsrelevanten Unterschiede

**Eindeutige Entscheidung zugunsten  
1-A-5.1 (West B6)**

## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1

### Ergebnisse fachliche Bewertung

1-A-4 (Tunnel) Variante 1-A-5.1



Thema	Kriterium	Teilkriterium	B 7+5	B 6	
Umwelt	Raumplanung		Yellow	Yellow	
	Lärm		Yellow	Yellow	
	Landschaft		Yellow	Yellow	
	Pflanzen/Tiere		Yellow	Yellow	
	Forst		Red	Yellow	
	Oberflächenwasser	Hochwasserschutz		Yellow	Yellow
		Gewässerzustand (Gewök.)		Yellow ●	gP
Grundwasser			gP	Yellow	
Verkehr	Verkehrswirksamkeit	Verlagerungspotenzial DV	Red	Yellow	
		Verlagerungseffekte Lstr. U.N	Green	Green	
		Entlastung der A7	Yellow	P	
	Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit	Umlandgemeinden		Yellow	Yellow
		Industrie und Gewerbe		Green	Green
	Veränderung Gesamtreisezeit		Yellow	P	
	Energieverbrauch Gesamtverkehrsleistung		Yellow	Yellow	
Verkehrsqualität	Übergeord. Netz		Green	Green	
	Untergeord. Netz		Yellow	Yellow	
Kosten	Errichtungskosten		Ca. 290 Mio. €	Ca. 265 Mio. €	
	Laufende Kosten		Keine relevanten Unterschiede		



## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1



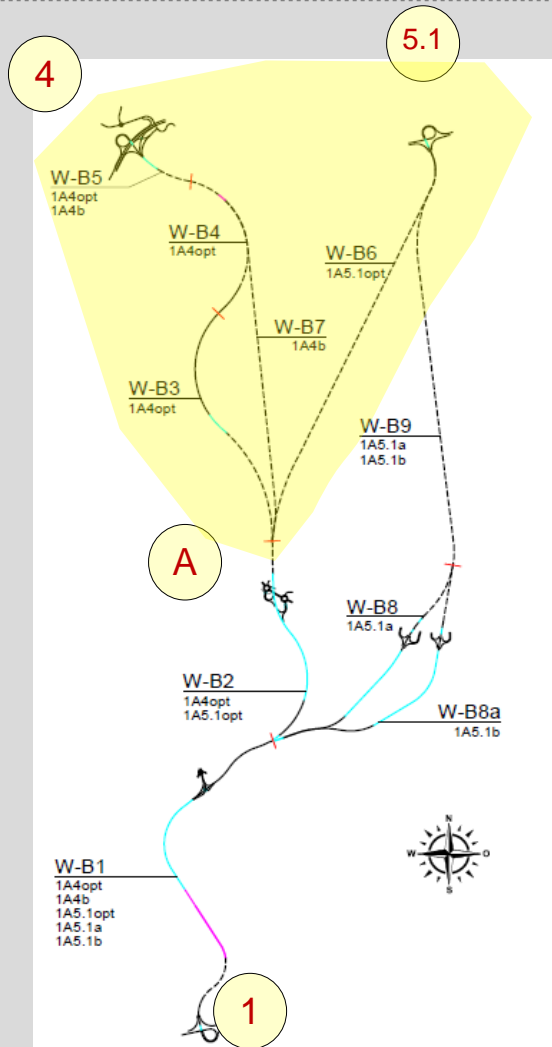
Raumplanung	
Lärm	
Landschaftsschutz	
Pflanzen/Tiere/ Lebensräume	
Forst	
Oberflächenwasser	Hochwasserschutz Gewässerzustand (Gewök.)
Grundwasser	
<b>Zielerfüllung</b>	
Verlagerung Durchgangsverkehr	
Verlagerungseffekte Landesstraßen	
Entlastung der A7	
Erschließungswirkung	Umlandgemeinden Industrie und Gewerbe
Veränderung Gesamtreisezeit	
Gesamtverkehrsleistung	
Verkehrsqualität	übergeordnetes Netz untergeordnetes Netz
Errichtungskosten	

**Präferenz**

	Variante 1-A-4 (Tunnel)					Variante 1-A-5.1				
	>2 St	1 St	DP	P	GP	GP	P	DP	1 St	>2 St
<b>Erheblichkeit</b>	sg	g	m	h	sh	sh	h	m	g	sg
<b>UMWELT</b>	←-----→									
<b>VERKEHR</b>	sh	h	m	g	sg	sg	g	m	h	sh
ca. 290 Mio. €					ca. 265 Mio. €					

## Variantenvergleich 1-A-4 / 1-A-5.1

Ergebnisse fachliche Bewertung  
Gesamtschau alle Fachbereiche



Variantenvergleich:

**1-A-4 Tunnel (B7+B5) zu 1-A-5.1 (B6)**

### UMWELT

- ▶ Vorteile für 1-A-5.1 (West B6)

### VERKEHR

- ▶ Deutliche Vorteile 1-A-5.1 (West B6)

### KOSTEN

- ▶ Vorteile für 1-A-5.1 (West B6)

**Eindeutige Entscheidung zugunsten  
1-A-5.1 (West B6)**

# Ostumfahrung Linz

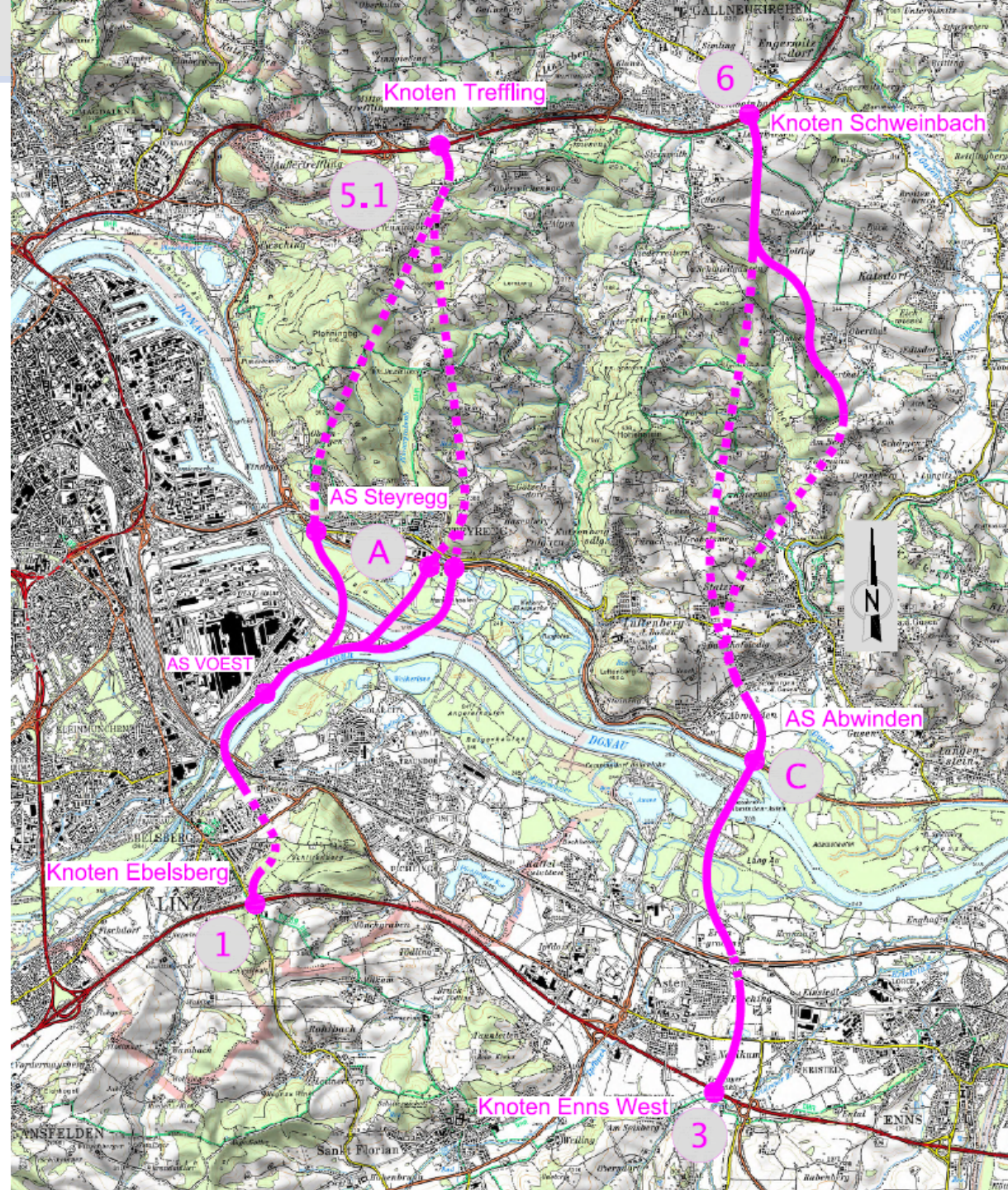
## Zwischenergebnis

### Legende:

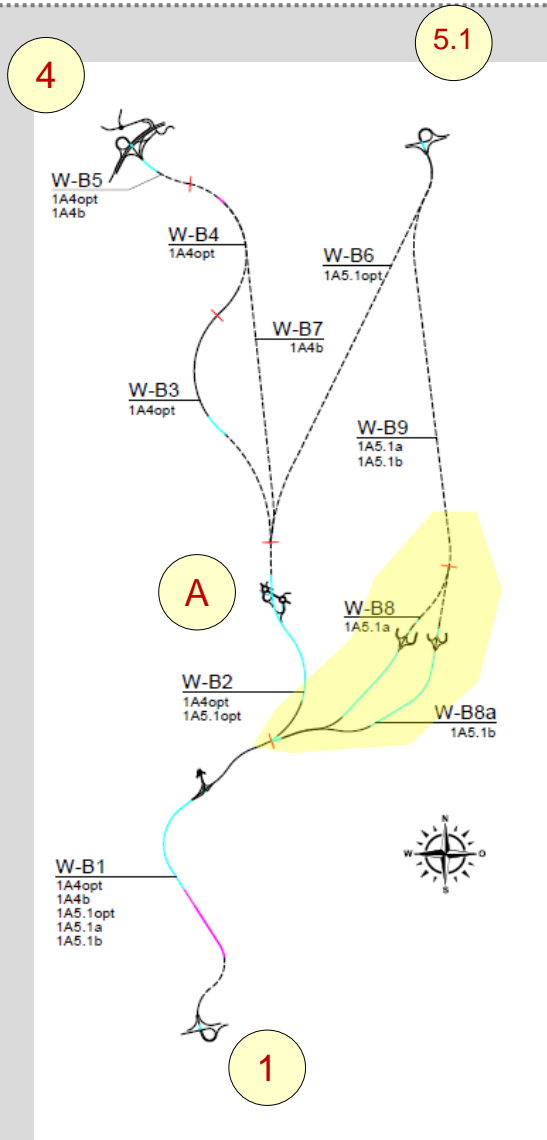
- verbleibende Varianten Freiland
- - - - verbleibende Varianten Tunnel

Westvarianten:  
Abschnitt 1-A-5.1

Ostvarianten:  
Abschnitt 3-C-6



## Variantenvergleich West B8 zu B8a



Variantenvergleich:

**W-B8 zu W-B8a**

ZUSAMMENFASSUNG DER  
BEWERTUNGSABSCHNITTE

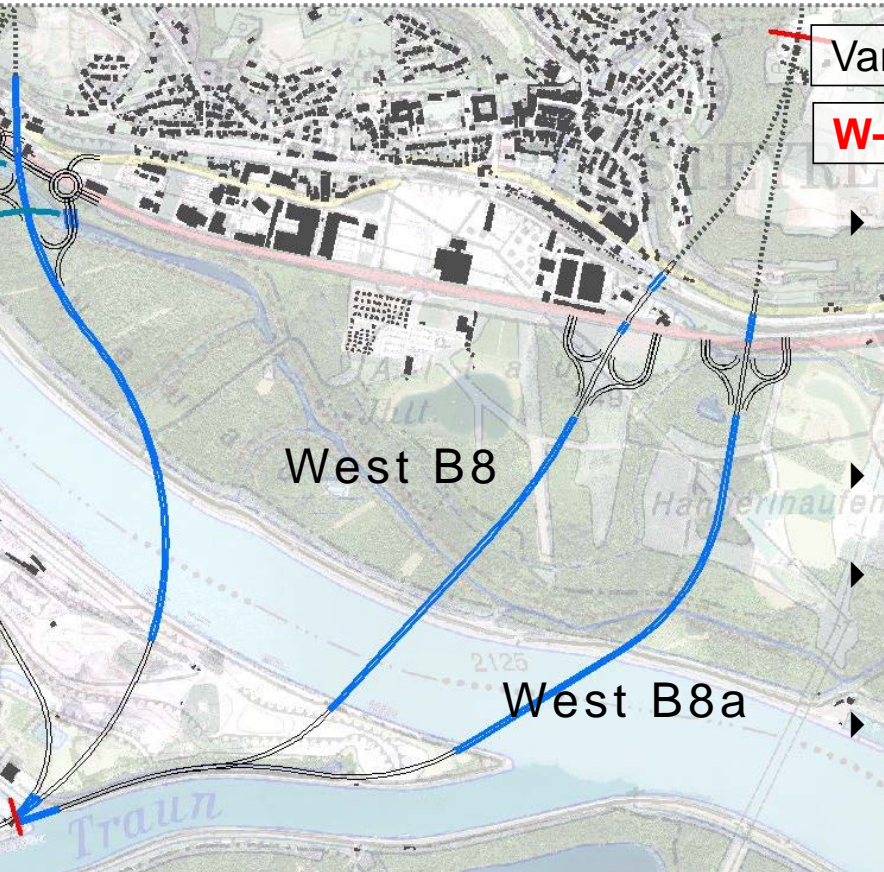
Ergebnisse:

**GESAMT**



## Variantenvergleich West B8 zu B8a

Ergebnisse fachliche Bewertung  
Gesamtschau alle Fachbereiche



Variantenvergleich:

### W-B8 zu W-B8a

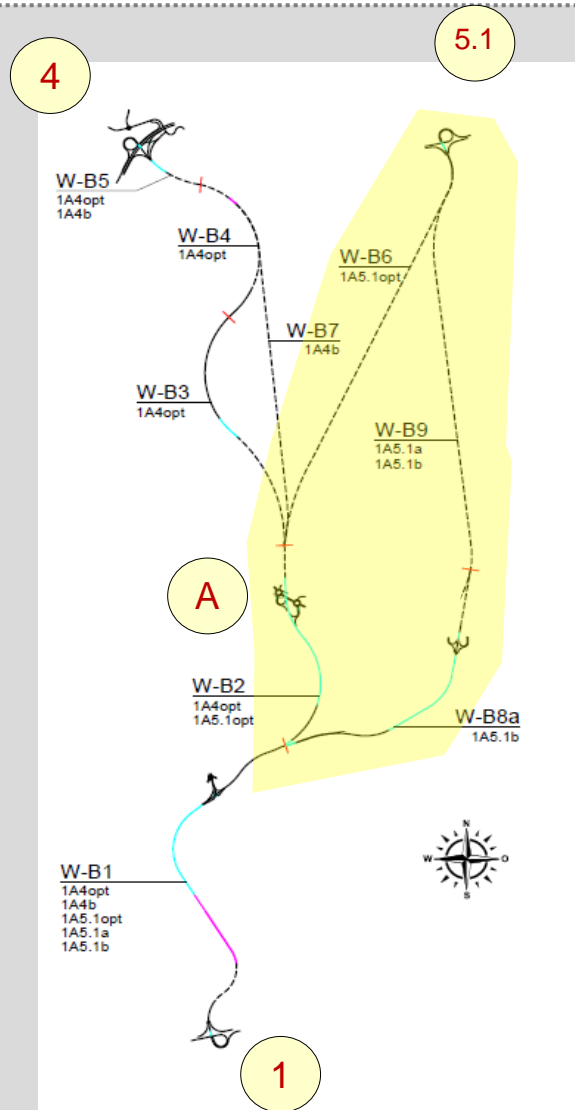
- ▶ Hohe Genehmigungsrisiken im Bereich der per UVP-Bescheid vorgeschriebenen Maßnahmenflächen der Fa. Treul
- ▶ Detailabstimmungen VOEST
- ▶ Mit heutigem Wissensstand ist keine definitive Variantenentscheidung West B8 / B8a möglich.
- ▶ Aufgrund der größeren Entfernung zu Steyregg wird die Variante **West B8a** empfohlen und für den weiteren Variantenvergleich herangezogen.
- ▶ Im Falle künftiger weiterer Planungen sind Detailuntersuchungen zur genauen Trassenlage vorzunehmen.

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





## Variantenvergleich West B8 zu B8a



Variantenvergleich:

**Varianten Steyregg West zu Steyregg Ost  
(W-B2 + W-B6 zu W-B8a + W-B9)**

ZUSAMMENFASSUNG DER  
BEWERTUNGSABSCHNITTE

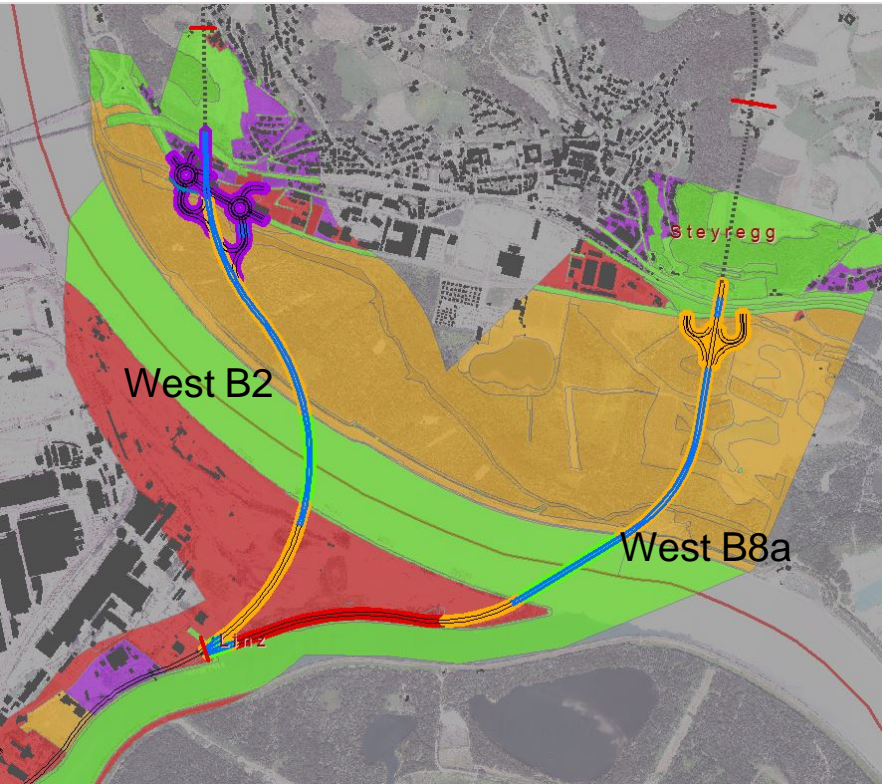
Ergebnisse:

**Fachbereich Raum und Umwelt**

## Variantenvergleich West B2 / B8a

Ergebnisse fachliche Bewertung

Kriterium Mensch - Raumplanung

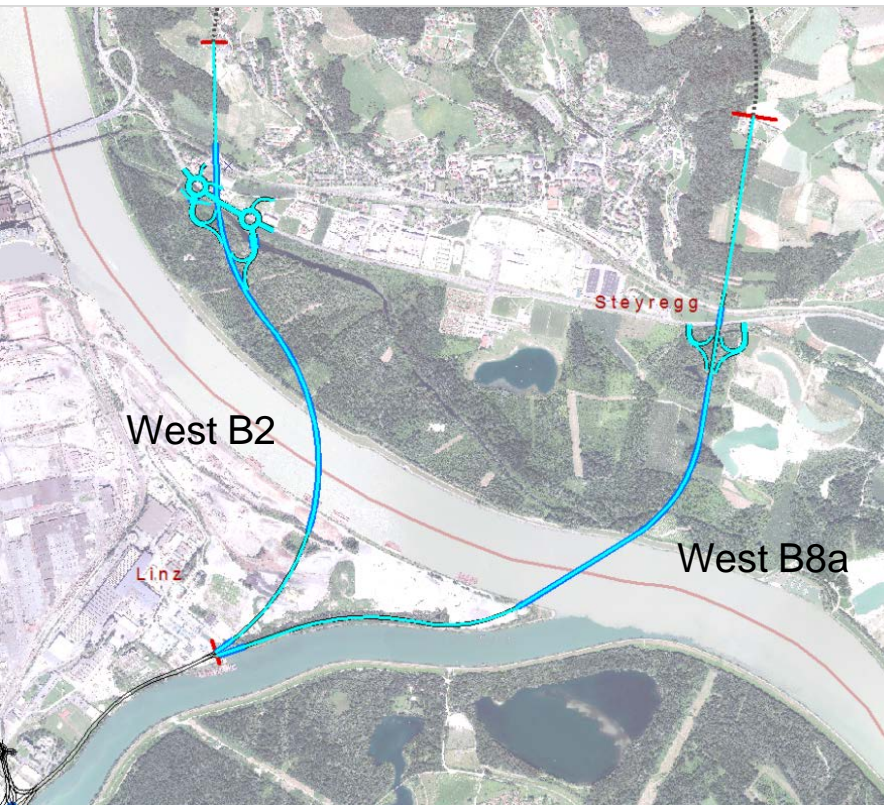


	Sensibilität	Eingriffsintensität	Erheblichkeit	Gesamt- erheblichkeit
<b>West B2</b>				
Tunnel (rd. 400m)	-	-	-	(!) *
ASt Steyregg	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch	
Donauauen (regionale Grünzone ÖEK)	mäßig	hoch	mittel	
Querung Donau	gering	gering	keine/sehr gering	
VOEST Gelände	hoch	mäßig	mittel	
<b>West B8a</b>				
Tunnel (rd. 700m)	-	-	-	(!) *
Brücke zu Tunnelportal ASt Steyregg	hoch	mäßig	mittel	
ASt Steyregg	hoch	mäßig	mittel	
Donauauen	mäßig	mäßig	mittel	
Donauquerung	gering	gering	keine/sehr gering	
VOEST Gelände	hoch	mäßig	Mittel	
Regionale Grünzone	hoch	hoch	hoch	

\*(!) zentraler Bereich der Reststoffdeponie VOEST

## Variantenvergleich West B2 / B8a

Ergebnisse fachliche Bewertung  
Kriterium Lärm



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

Erheblichkeit West B2		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	830	2863	35	70	12
	hoch	10381	5193	725	333	2
	sehr hoch >55	982	0	0	0	0
	sehr hoch <35	0	0	0	0	0

Gesamterheblichkeit	sehr gering	geringe	mittlere	hoch	sehr hoch
Einwohner	12193	8091	795	345	2
Anteil in % von 21426	56,9%	37,8%	3,7%	1,6%	0,0%

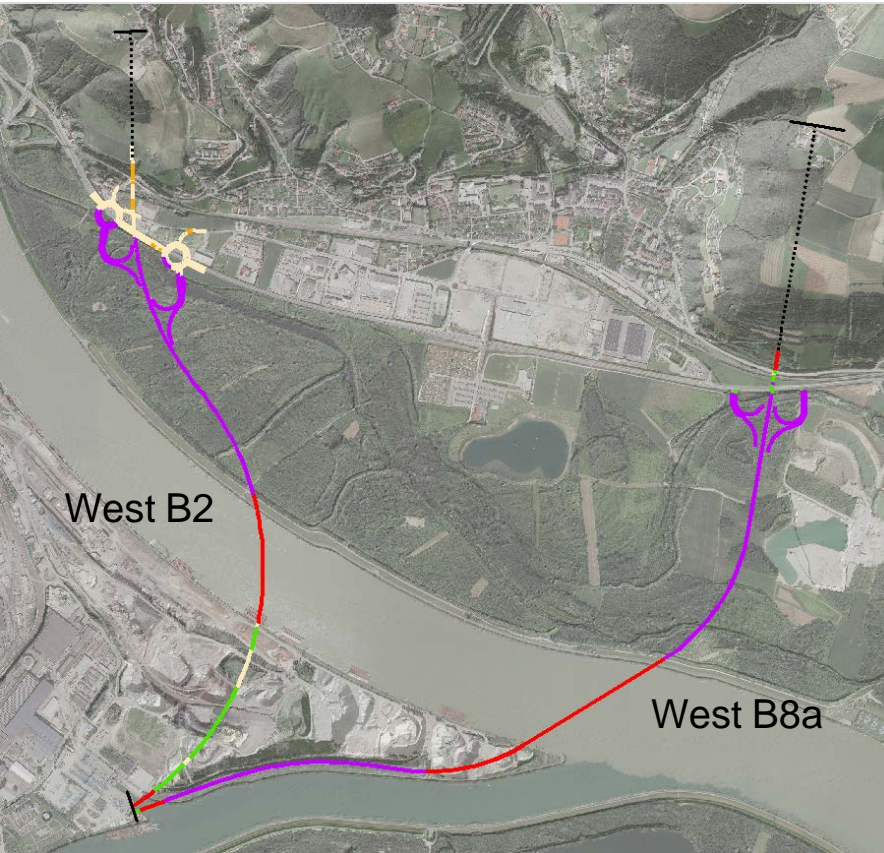
Erheblichkeit West B8a		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	3429	330	3	6	42
	hoch	15765	674	193	2	0
	sehr hoch >55	982	0	0	0	0
	sehr hoch <35	0	0	0	0	0

Gesamterheblichkeit	sehr gering	geringe	mittlere	hoch	sehr hoch
Einwohner	20176	1007	199	44	0
Anteil in % von 21426	94,2%	4,7%	0,9%	0,2%	0,0%

## Variantenvergleich West B2 / B8a

Ergebnisse fachliche Bewertung

Kriterium Tiere, Pflanzen, Lebensräume



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

	Gesamterheblichkeit	Präferenz
West B2	sehr hoch	hP
West B8a	sehr hoch !	

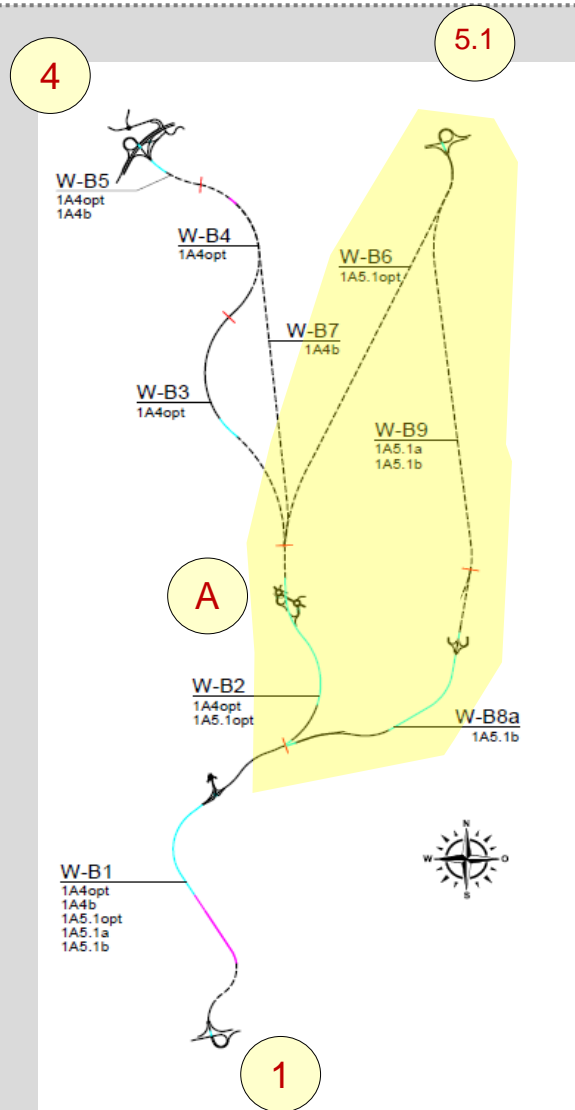
West B2	%	Länge (m)	West B8a	%	Länge (m)
kein Eingriff	6,56	361	kein Eingriff	15,94	729
keine / sehr gering*	8,61	474	keine / sehr gering	2,21	101
gering	32,95	1.815	gering	0,13	6
mittel	2,59	143	mittel	0,00	0
hoch*	8,20	452	hoch	21,93	1.003
sehr hoch	41,09	2.264	sehr hoch	59,79	2.735
	100,00	5.509		100,00	4.574

### Hohe Präferenz der Variante West B2:

In Summe werden bei der Variante West B2 weniger hoch und sehr hochwertige Flächen beansprucht. Zudem besteht ein hohes Genehmigungsrisiko der Variante West B8a aufgrund der Verlusts hochwertiger Lebensräume und der zentralen Zerschneidung der Donauauen.



## Variantenvergleich 1-A-5 / 1-A-5.1B



Variantenvergleich:

**Varianten Steyregg West zu Steyregg Ost  
(W-B2 + W-B6 zu W-B8a + W-B9)**

ZUSAMMENFASSUNG DER  
BEWERTUNGSABSCHNITTE

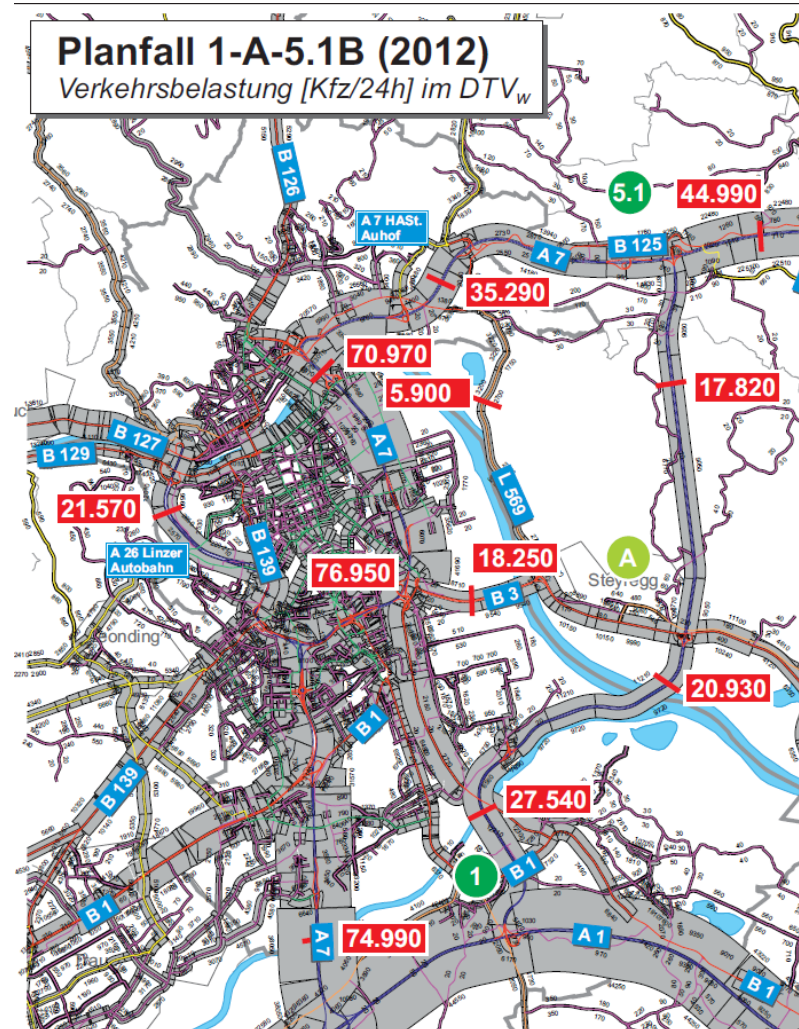
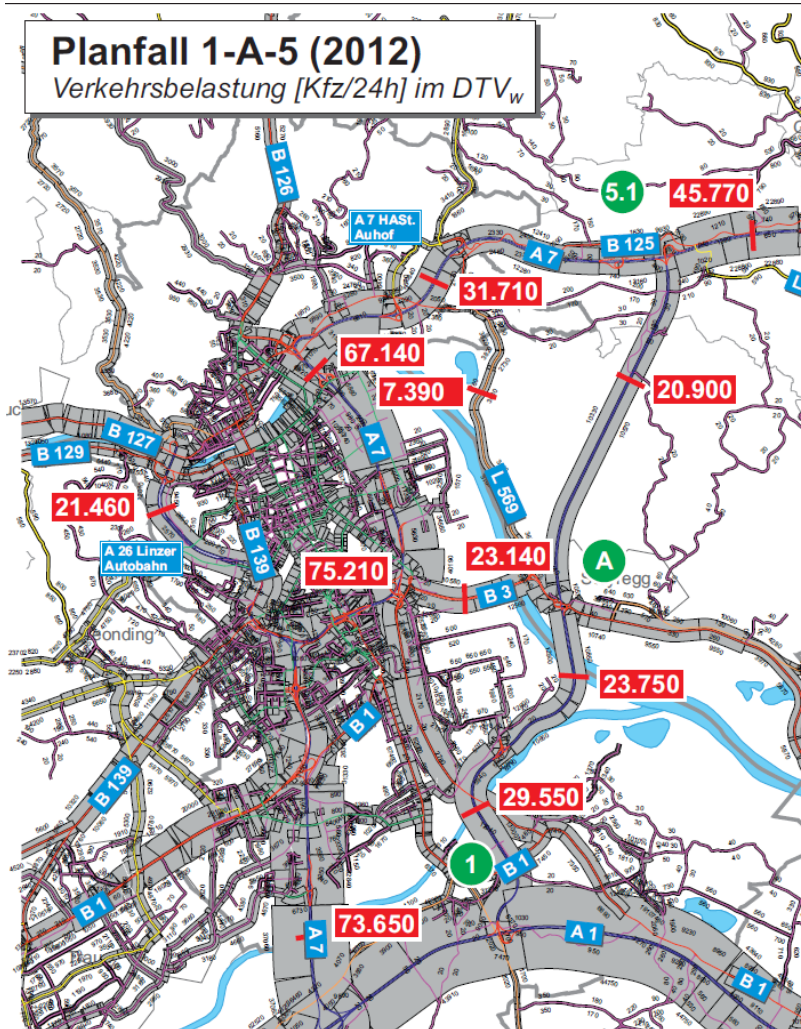
Ergebnisse:

**Fachbereiche Verkehr / Technik / Kosten**

## Variantenvergleich 1-A-5 / 1-A-5.1B

Ergebnisse fachliche Bewertung

Fachbereich Verkehr



## Variantenvergleich 1-A-5 / 1-A-5.1B

Ergebnisse fachliche Bewertung

Fachbereich Verkehr

Hauptkriterien	Teilkriterien	Variante 1-A-5.1 West Zielerfüllung	Variante 1-A-5.1 Ost Zielerfüllung	Vergleich Variante 1-A-5.1 West zu Variante 1-A-5.1 Ost
Verkehrswirksamkeit	Verlagerungspotential Durchgangsverkehr	Hoch (11.600 Kfz/Werntag)	Mittel (10.800 Kfz/Werntag)	Steyregg West 1 Bewertungsstufe besser
	Verlagerungseffekte Landesstraßen / untergeordnetes Netz	Sehr Hoch	Sehr Hoch	Präferenz Steyregg Ost (höchste Entlastung Landesstraßen)
	Entlastung der A7	Mittel (13.300 Kfz/Werntag)	Gering (10.600 Kfz/Werntag)	Steyregg West 1 Bewertungsstufe besser
Erschließungswirkung / Erreichbarkeit	Erschließungswirkung Umlandgemeinden	Mittel	Mittel	Keine relevanten Unterschiede
	Erschließungswirkung von Industrie- und Gewerbegebieten	Sehr Hoch	Sehr Hoch	Keine relevanten Unterschiede
Veränderung Gesamtreisezeit		Mittel (-3,24%)	Mittel (-3,04%)	Geringe Präferenz für Steyregg West
Energieverbrauch / Gesamtverkehrsleistung		Hoch Verringer. -21.000 Kfz.km	Hoch Verringerung -6.000 Kfz.km	Geringe Präferenz für Steyregg West
Verkehrsqualität	Übergeordnetes Netz (OUL)	Sehr Hoch	Sehr Hoch	Keine relevanten Unterschiede
	Untergeordnetes Netz	Hoch (!)	Hoch	Deutliche Präferenz für Steyregg Ost



## Variantenvergleich 1-A-5 / 1-A-5.1B

Ergebnisse fachliche Bewertung

Verflechtungseffekte Landesstraßen

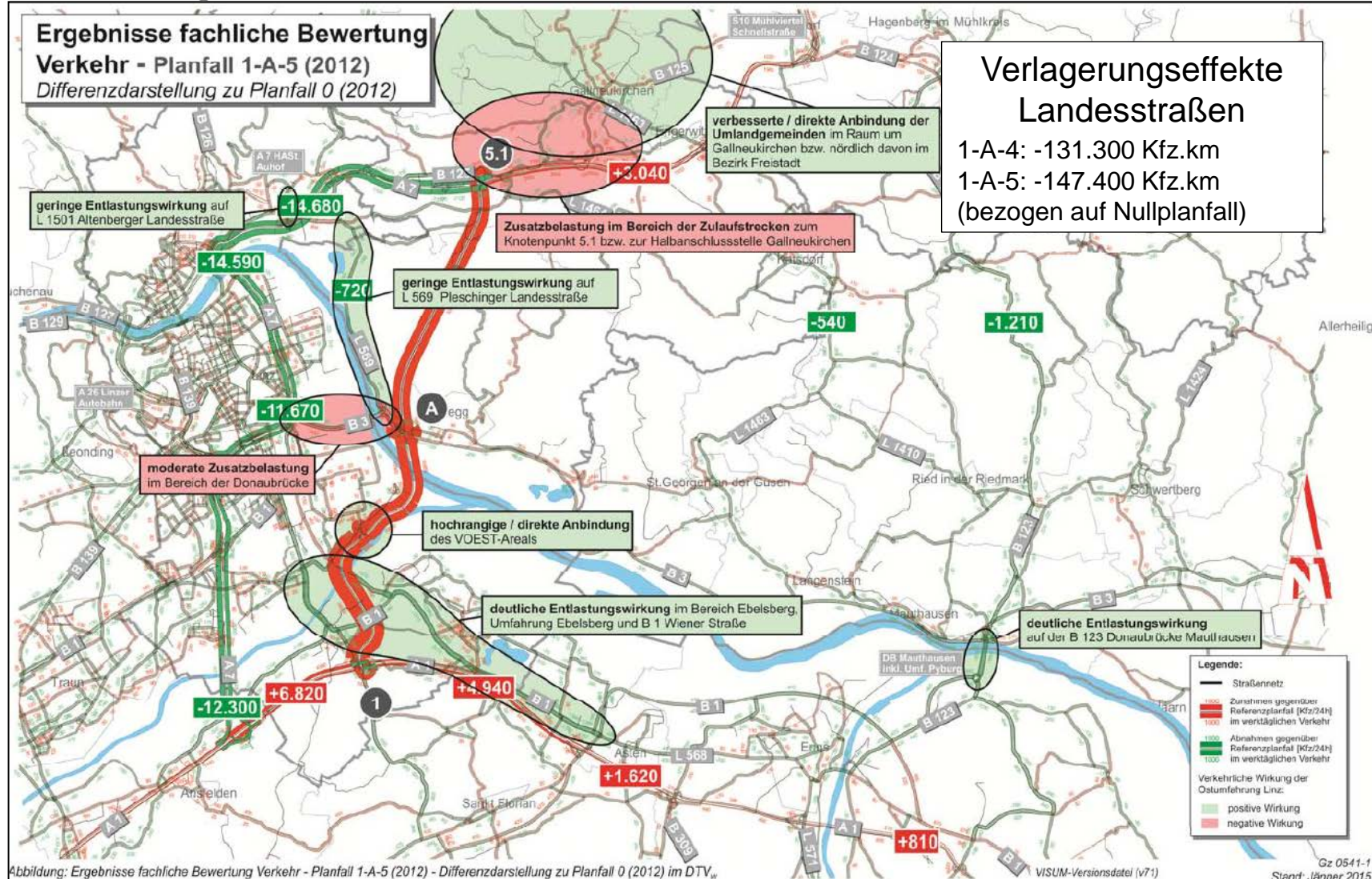


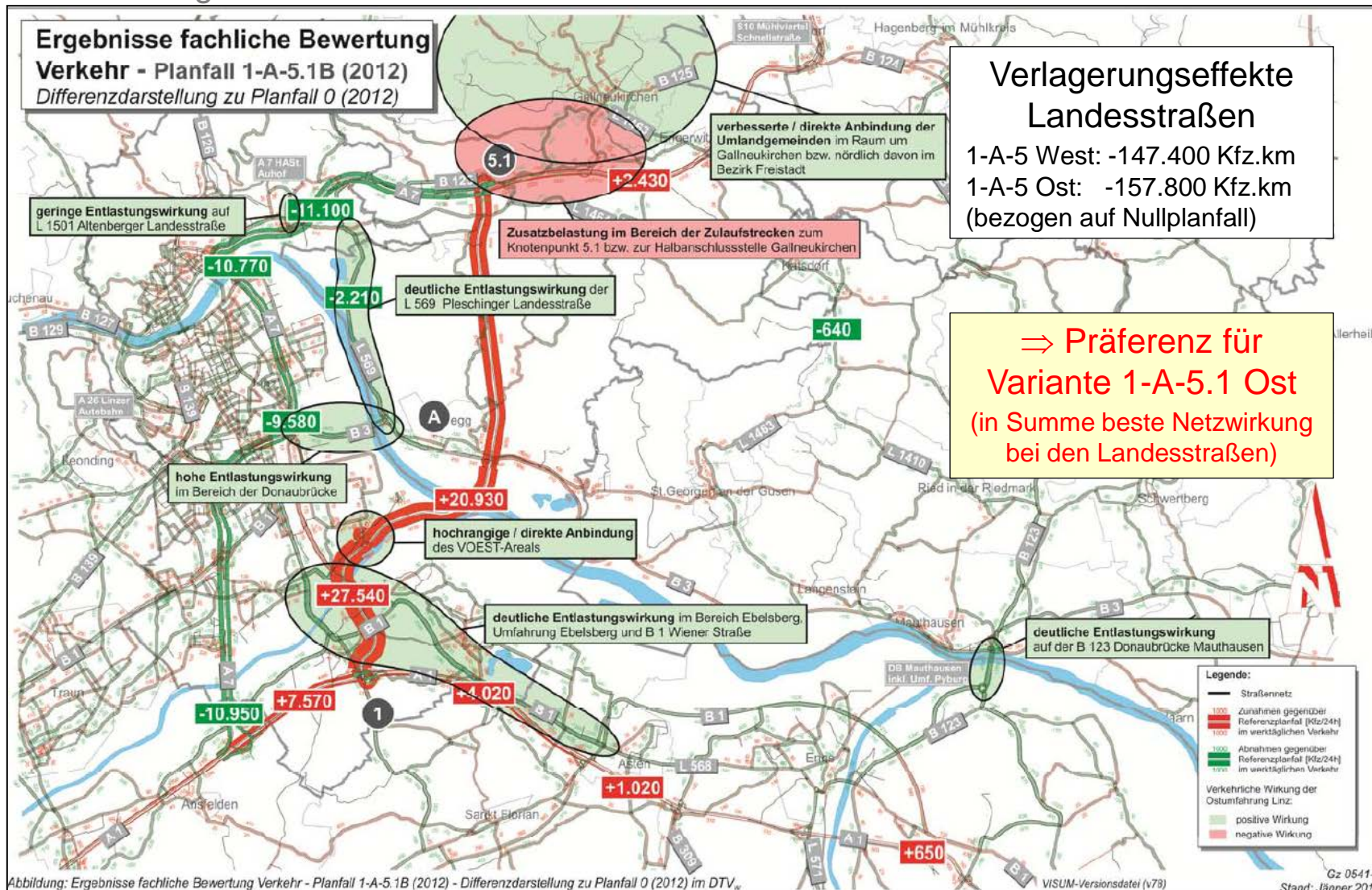
Abbildung: Ergebnisse fachliche Bewertung Verkehr - Planfall 1-A-5 (2012) - Differenzdarstellung zu Planfall 0 (2012) im DTV<sub>w</sub>



## Variantenvergleich 1-A-5 / 1-A-5.1B

Ergebnisse fachliche Bewertung

Verflechtungseffekte Landesstraßen



## Variantenvergleich 1-A-5 / 1-A-5.1B

Ergebnisse fachliche Bewertung

Fachbereich Verkehr

Hauptkriterien	Teilkriterien	Variante 1-A-5.1 West Zielerfüllung	Variante 1-A-5.1 Ost Zielerfüllung	Vergleich Variante 1-A-5.1 West zu Variante 1-A-5.1 Ost
Verkehrswirksamkeit	Verlagerungspotential Durchgangsverkehr	Hoch (11.600 Kfz/Werntag)	Mittel (10.800 Kfz/Werntag)	Steyregg West 1 Bewertungsstufe besser
	Verlagerungseffekte Landesstraßen / untergeordnetes Netz	Sehr Hoch	Sehr Hoch	Präferenz Steyregg Ost (höchste Entlastung Landesstraßen)
	Entlastung der A7	Mittel (13.300 Kfz/Werntag)	Gering (10.600 Kfz/Werntag)	Steyregg West 1 Bewertungsstufe besser
Erschließungswirkung / Erreichbarkeit	Erschließungswirkung Umlandgemeinden	Mittel	Mittel	Keine relevanten Unterschiede
	Erschließungswirkung von Industrie- und Gewerbegebieten	Sehr Hoch	Sehr Hoch	Keine relevanten Unterschiede
Veränderung Gesamtreisezeit		Mittel (-3,24%)	Mittel (-3,04%)	Geringe Präferenz für Steyregg West
Energieverbrauch / Gesamtverkehrsleistung		Hoch Verringer. -21.000 Kfz.km	Hoch Verringerung -6.000 Kfz.km	Geringe Präferenz für Steyregg West
Verkehrsqualität	Übergeordnetes Netz (OUL)	Sehr Hoch	Sehr Hoch	Keine relevanten Unterschiede
	Untergeordnetes Netz	Hoch (!)	Hoch	Deutliche Präferenz für Steyregg Ost



## Variantenvergleich 1-A-5 / 1-A-5.1B

Ergebnisse fachliche Bewertung

Fachbereich Verkehr – Leistungsfähigkeit AST Steyregg West

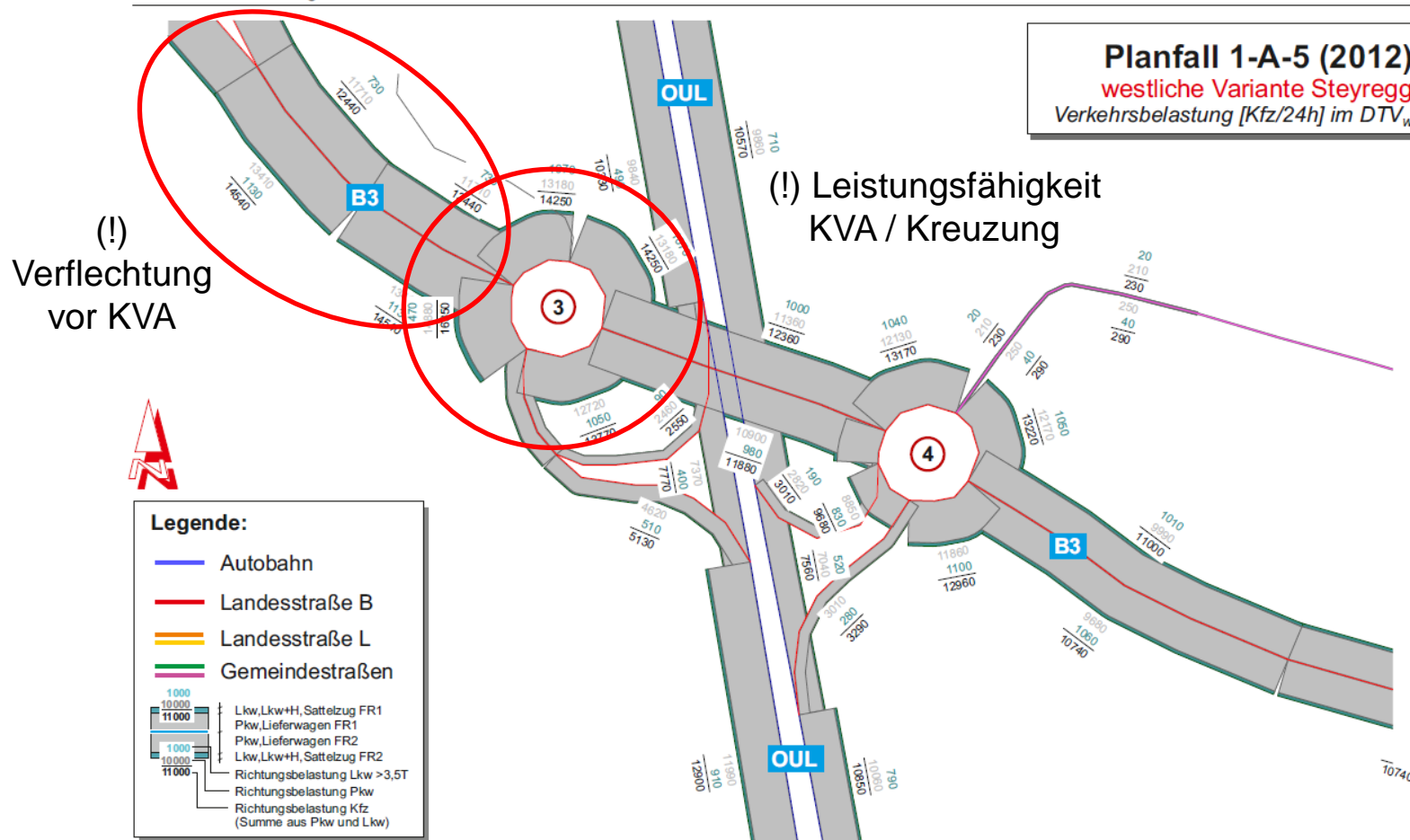


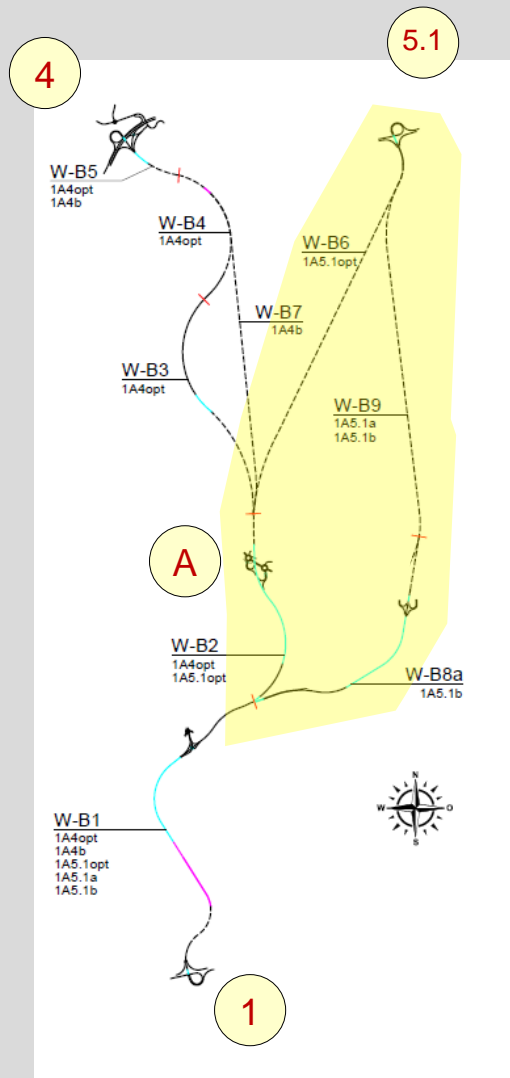
Abbildung x-x: Verkehrsbelastung Knoten Steyregg West Planfall 1-A-5 (2012) [Kfz/24h] im DTW<sub>w</sub> - Detaillierung nach Fahrzeugarten

Gz 0541-1  
Stand: 20.01. 2015



## Variantenvergleich 1-A-5 / 1-A-5.1B

Ergebnisse fachliche Bewertung  
Fachbereich Kosten



Abschnitt	Kosten
Summe B2+B6 **)	Ca. 550 Mio. €
Summe B8a+B9	Ca. 430 Mio. €

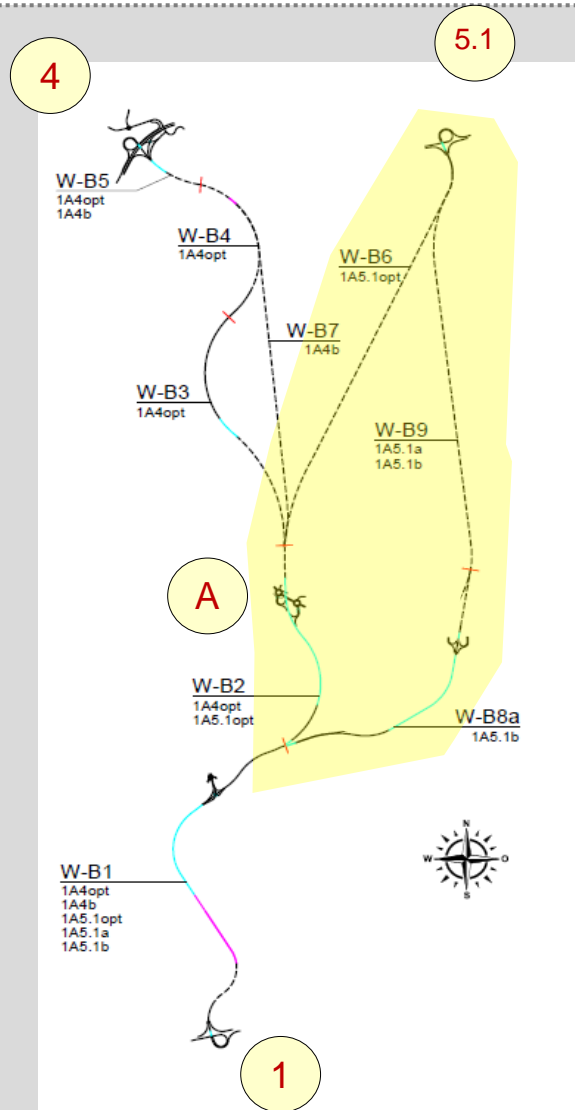
\*) Kostenangaben exkl. Preisgleitung, Projektierung und Projektmanagement

\*\*\*) inkl. Ersatzkosten Deponie VOEST:  
Größenordnung 100 Mio. € (!!)

**=> Deutliche Vorteile für die Variante Steyregg Ost**



## Variantenvergleich Steyregg West zu Steyregg Ost



Variantenvergleich:

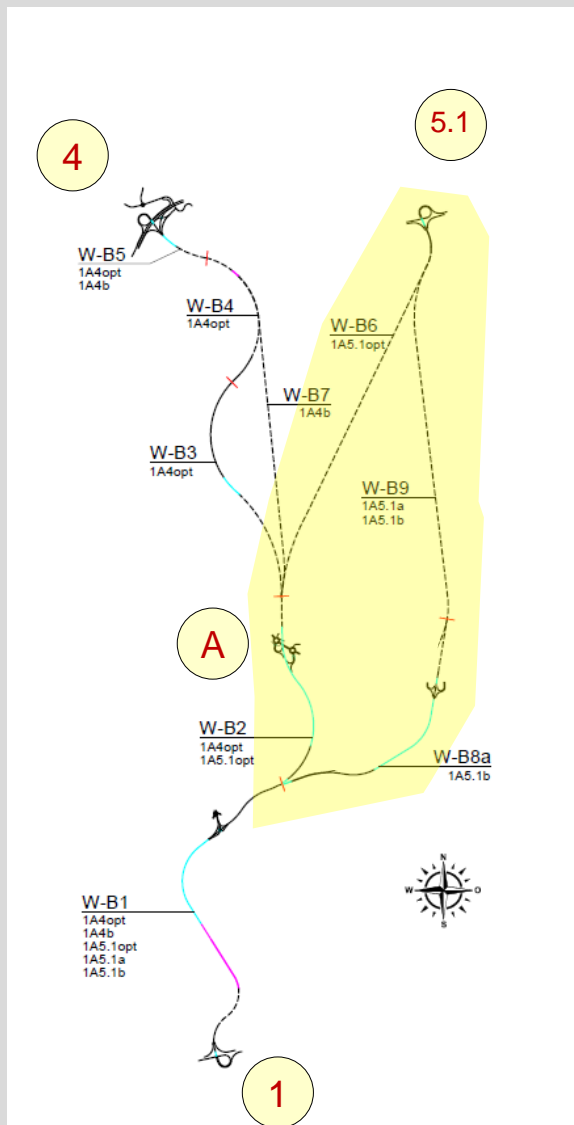
**Varianten Steyregg West zu Steyregg Ost  
(W-B2 + W-B6 zu W-B8a + W-B9)**

ZUSAMMENFASSUNG DER  
BEWERTUNGSABSCHNITTE

Ergebnisse:

**GESAMT**

## Variantenvergleich Steyregg West zu Steyregg Ost Ergebnisse fachliche Bewertung



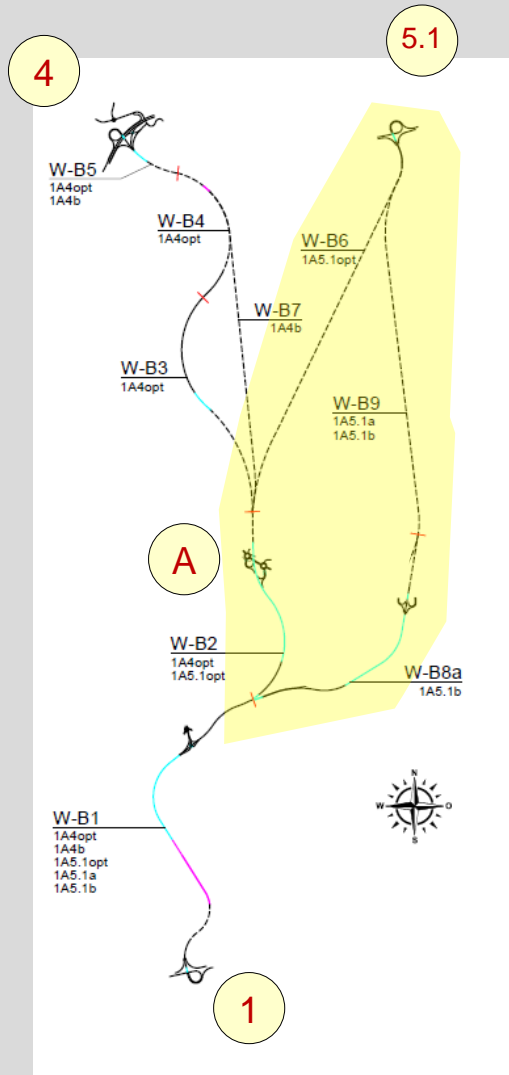
Thema	Kriterium	Teilkriterium	Steyregg West	Steyregg Ost	
Umwelt	Raumplanung		! VOEST		
	Lärm				
	Landschaftsschutz		P		
	Tiere Pflanzen Lebensräume		DP	!	
	Forst				
	Oberflächenwasser	Hochwasserschutz		DP	
		Gewässerzustand (Gewök.)		●	●
	Grundwasser				
Verkehr	Verkehrswirksamkeit	Verlagerungspotenzial DV			
		Verlagerungseffekte Lstr. U.N		P	
		Entlastung der A7			
	Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit	Umlandgemeinden			
		Industrie und Gewerbe			
	Veränderung Gesamtreisezeit		GP		
	Energieverbrauch Gesamtverkehrsleistung		GP		
	Verkehrsqualität	Übergeord. Netz			
Untergeord. Netz		(!) AS Steyregg	DP		
Kosten	Errichtungskosten		Ca. 550 Mio. €	Ca. 430 Mio. €	
	Laufende Kosten		Keine relevanten Unterschiede		





## Variantenvergleich Steyregg West zu Steyregg Ost

Ergebnisse fachliche Bewertung  
Gesamtschau alle Fachbereiche



Variantenvergleich:

### Steyregg West zu Steyregg Ost

#### UMWELT

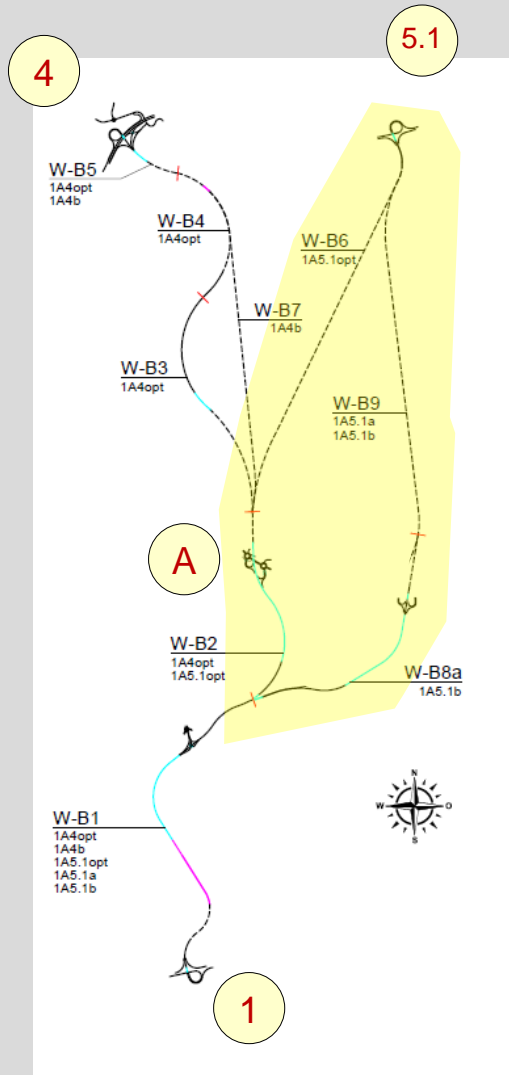
- ▶ Das Ergebnis ist heterogen
- ▶ Nachteile B8a (Steyregg Ost):  
Tiere, Pflanzen – Genehmigungsrisiko aufgrund des Verlustes hochwertiger Lebensräume und der zentralen Zerschneidung der Donauauen.
- ▶ Nachteile B2 (Steyregg West):  
Raumplanung - Genehmigungsrisiko VOEST  
Luft - AS Steyregg bei West B2:  
Genehmigungsrisiko, falls keine Maßnahmen ergriffen werden. Vorgeschlagene Maßnahmen:  
Emissionsminimierende Tunnellüftung,  
Lärmschutzwand, Gebäudeablöse

**Das formale rechtliche Genehmigungsrisiko (Treul) besteht sowohl bei Variante B2 als auch bei B8a**



## Variantenvergleich Steyregg West zu Steyregg Ost

Ergebnisse fachliche Bewertung  
Gesamtschau alle Fachbereiche



Variantenvergleich:

### Steyregg West zu Steyregg Ost

#### UMWELT

- ▶ Das Ergebnis ist heterogen; Rechtliche Genehmigungsrisiken bei beiden Varianten
- ▶ Variante B2: Raumplanung - Genehmigungsrisiko VOEST.

#### VERKEHR

- ▶ Das Ergebnis ist heterogen – geringe Vorteile für Variante West, Problematik der Leistungsfähigkeit im Bereich der AS Steyregg West

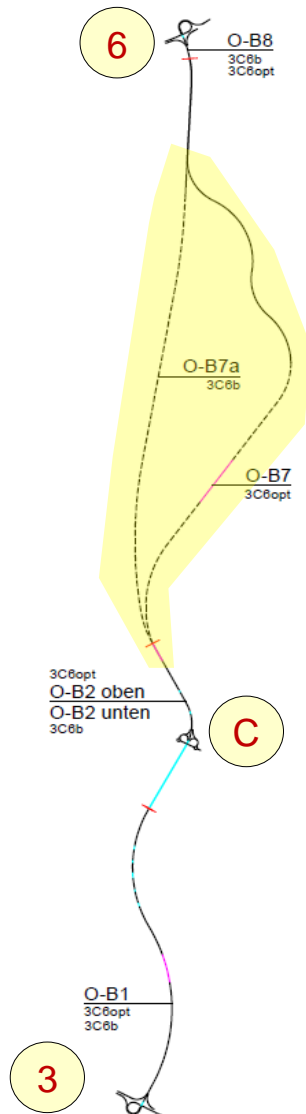
#### KOSTEN

- ▶ W-B2: Aus heutiger Sicht untragbare Kosten im Bereich der Trassenführung durch die VOEST-Schlackedeponie

In der Gesamtschau wird aus fachlicher Sicht eine Entscheidung zugunsten der Variante **West B8a** vorgeschlagen.



## Variantenvergleich 3-C-6: Vergleich O-B7 / O-B7a



Variantenvergleich:

**3-C-6: Vergleich O-B7 / O-B7a**

ZUSAMMENFASSUNG DER  
BEWERTUNGSABSCHNITTE

Ergebnisse:

**GESAMT**

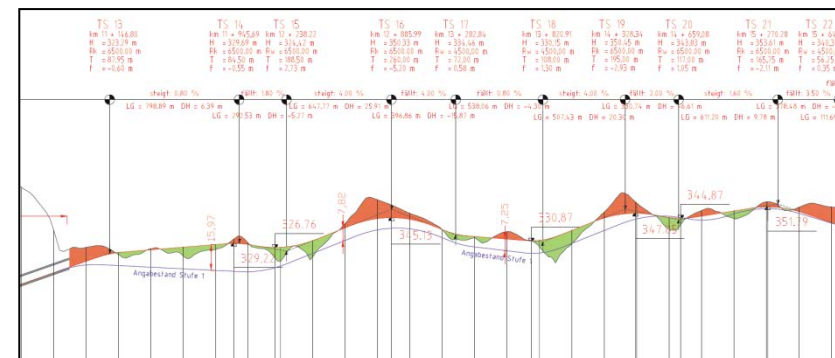
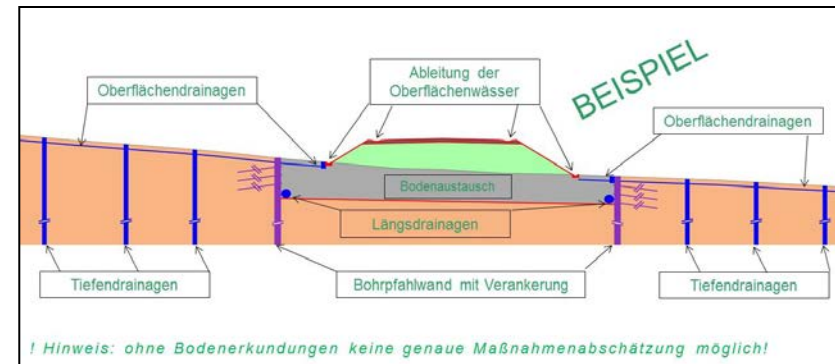
## Variantenvergleich 3-C-6: Vergleich O-B7 / O-B7a

Ergebnisse fachliche Bewertung

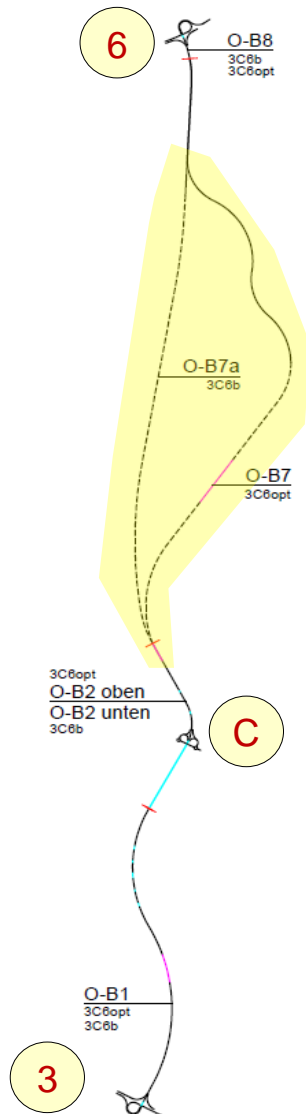
Fortführung des paarweisen Variantenvergleichs – fachliche Vertiefungen

### Vertiefte Bewertung im Bereich der verbleibenden stadtfernen Varianten

- ▶ Vergleich Tunnellösung zur halboffenen Variante unter vertiefter Beurteilung der Rutschungsproblematik
- ▶ Erarbeitung von geotechnischen Maßnahmenzenarien mit vertiefter Abschätzung der Kostenrisiken
- ▶ Erarbeitung und Bewertung der Variante „Ost B7 Hochlage“



## Variantenvergleich 3-C-6 Schritt 1: Vergleich O-B7 Hochlage / Tieflage



Variantenvergleich:

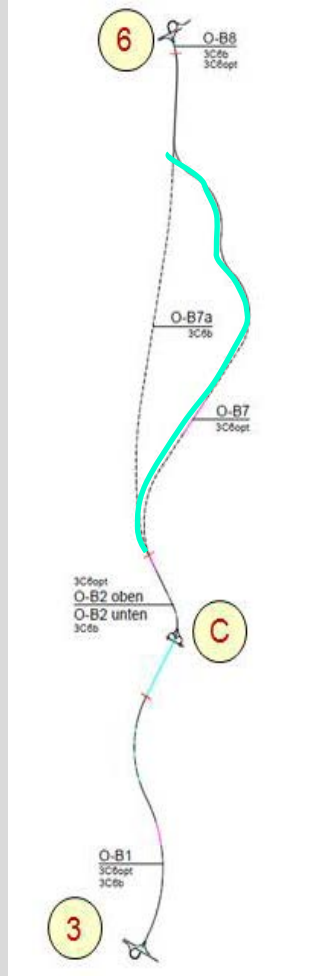
**3-C-6**

ZUSAMMENFASSUNG DER  
BEWERTUNGSABSCHNITTE

Ergebnisse:

**Fachliche Bewertung Raum und Umwelt  
Schritt 1: Vergleich O-B7 Hochlage / Tieflage**

## Variantenvergleich 3-C-6 Schritt 1: Vergleich O-B7 Hochlage / Tieflage



Raumplanung	
Lärm	
Landschaftsschutz	
Pflanzen/Tiere/ Lebensräume	
Forst	
Oberflächenwasser	Hochwasserschutz Gewässerzustand (Gewök.)
Grundwasser	
Errichtungskosten	

**Präferenz**

**Erheblichkeit**

**Zielerfüllung**

**UMWELT**

**VERKEHR**

	Var. Ost B7 tief					Var Ost B7 hoch				
	>2 St	1 St	DP	P	GP	GP	P	DP	1 St	>2 St
<b>Erheblichkeit</b>	sg	g	m	h	sh	sh	h	m	g	sg
<b>Zielerfüllung</b>	sh	h	m	g	sg	sg	g	m	h	sh
<b>UMWELT</b>										
<b>VERKEHR</b>										

Keine Unterschiede zwischen Hochlage / Tieflage im FB Verkehr

Reduktion des geotechn. Risikos um ca. 20-30 Mio. €

## Variantenvergleich 3-C-6 Schritt 1: Vergleich O-B7 Hochlage / Tieflage

Ergebnisse fachliche Bewertung  
Gesamtschau alle Fachbereiche

Variantenvergleich:

### 3-C-6

### Schritt 1: Vergleich O-B7 Hochlage / Tieflage

#### UMWELT

- ▶ Nachteile B7 hoch: Landschaftsschutz, Raumplanung - Sichtbarkeit der Trasse
- ▶ Nachteile B7 tief: Grundwasser, Flächenverbrauch, Landwirtschaft

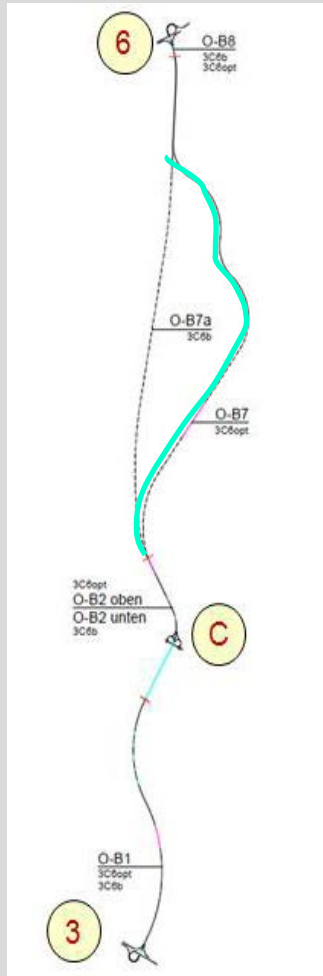
#### KOSTEN (unter Berücksichtigung der geotechn. Risiken)

- ▶ Aufgrund der geringeren geotechnischen Risiken deutliche Vorteile für B7 hoch

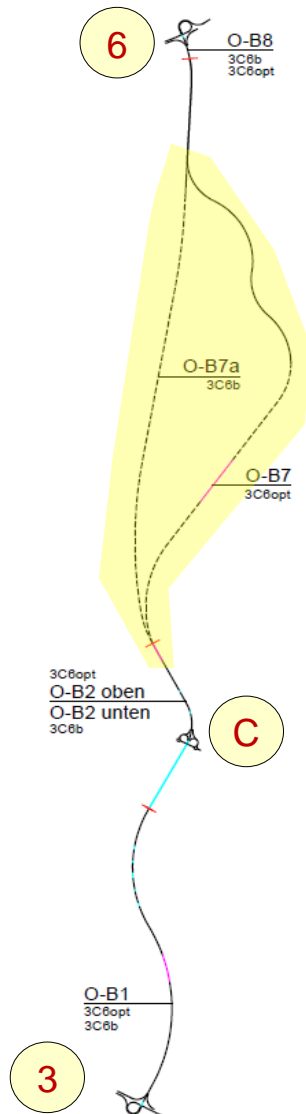
**ohne Bodenerkundungen keine abschließende Aussage**

**Bei voller Berücksichtigung der geotechnischen Risiken ist aus heutiger Sicht die Variante O-B7 Hochlage zu empfehlen** (im Falle weiterführender, vertiefter Planungen wäre ein Bodenerkundungsprogramm notwendig und eine Neubeurteilung durchzuführen).

**=> weiterführender Vergleich O-B7 Hoch mit B7a**



## Variantenvergleich 3-C-6 Schritt 2: O-B7a mit O-B7 Hochlage



Variantenvergleich:

**3-C-6**

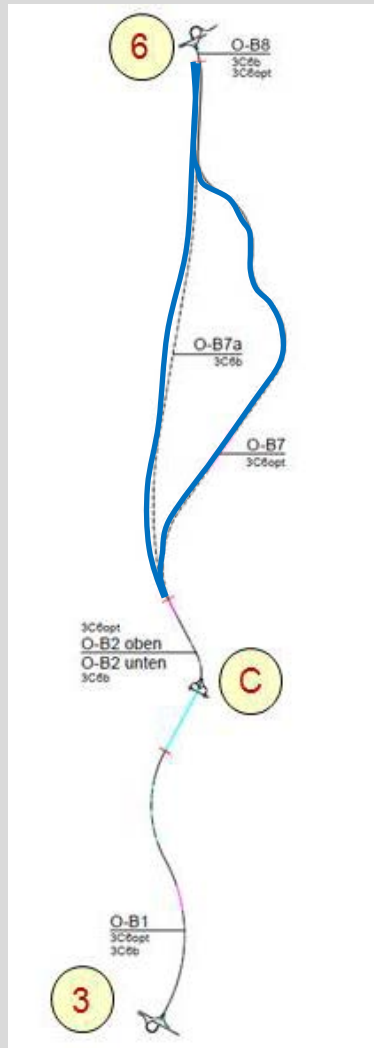
ZUSAMMENFASSUNG DER  
BEWERTUNGSABSCHNITTE

Ergebnisse:

**Fachliche Bewertung Raum und Umwelt  
Schritt 2: O-B7a mit O-B7 Hochlage**



## Variantenvergleich 3-C-6 Schritt 2: O-B7a mit O-B7 Hochlage Ergebnisse fachliche Bewertung



Thema	Kriterium	Teilkriterium	OST B7hoch	OST B7a	
Umwelt	Raumplanung				
	Lärm				
	Landschaftsschutz				
	Tiere Pflanzen Lebensräume		(!)	(!)	
	Forst				
	Oberflächenwasser	Hochwasserschutz			DP
		Gewässerzustand (Gewök.)		●	●
Grundwasser			P		
Verkehr	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					
Kosten	Errichtungskosten		GP		
	Laufende Kosten			GP	





## Variantenvergleich 3-C-6 Schritt 2: O-B7a mit O-B7 Hochlage

Ergebnisse fachliche Bewertung  
Gesamtschau alle Fachbereiche

Variantenvergleich:

### 3-C-6 Schritt 2: O-B7a mit O-B7 Hochlage

#### UMWELT

- ▶ Eindeutige Vorteile bei allen Kriterien für die Ost B7a

#### VERKEHR

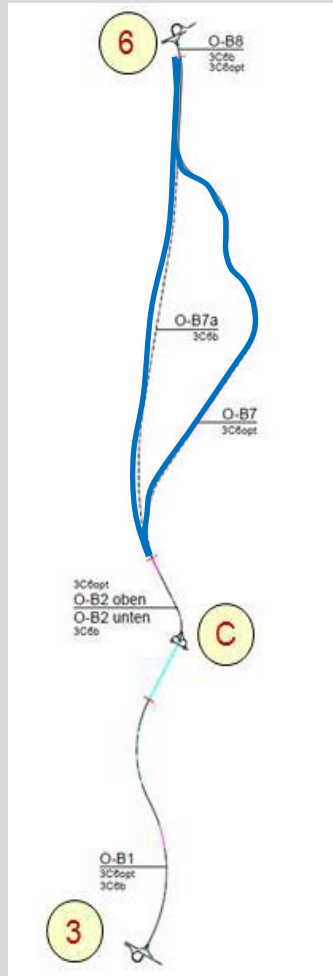
- ▶ Vorteile für Ost B7a aufgrund der um ca. 0,9 km kürzeren Strecke

#### KOSTEN

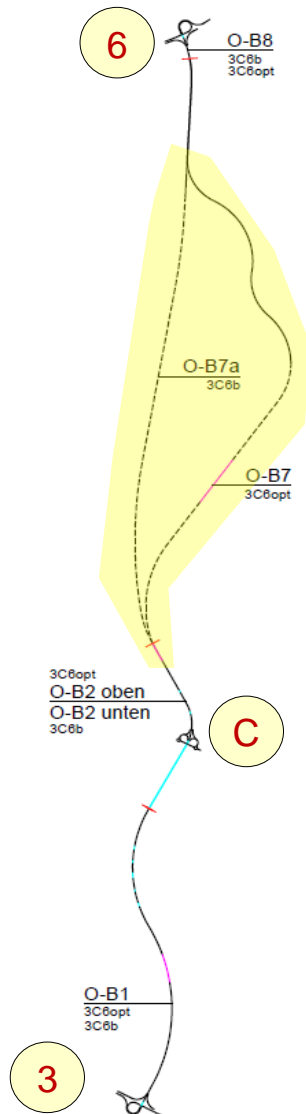
- ▶ Bei voller Einrechnung der geotechnischen Kostenrisiken sind keine entscheidungsrelevanten Unterschiede zwischen den Varianten O-B7a und O-B7 Hoch gegeben. O-B7 Hoch bleibt tendenziell günstiger (geringe Präferenz)

**Bei Berücksichtigung der geotechnischen Risiken ist aus heutiger Sicht die Variante **O-B7a** zu empfehlen**

**Es verbleiben hohe geotechnische Risiken nördlich des Tunnels.**



## Variantenvergleich 3-C-6



Variantenvergleich:

**3-C-6**

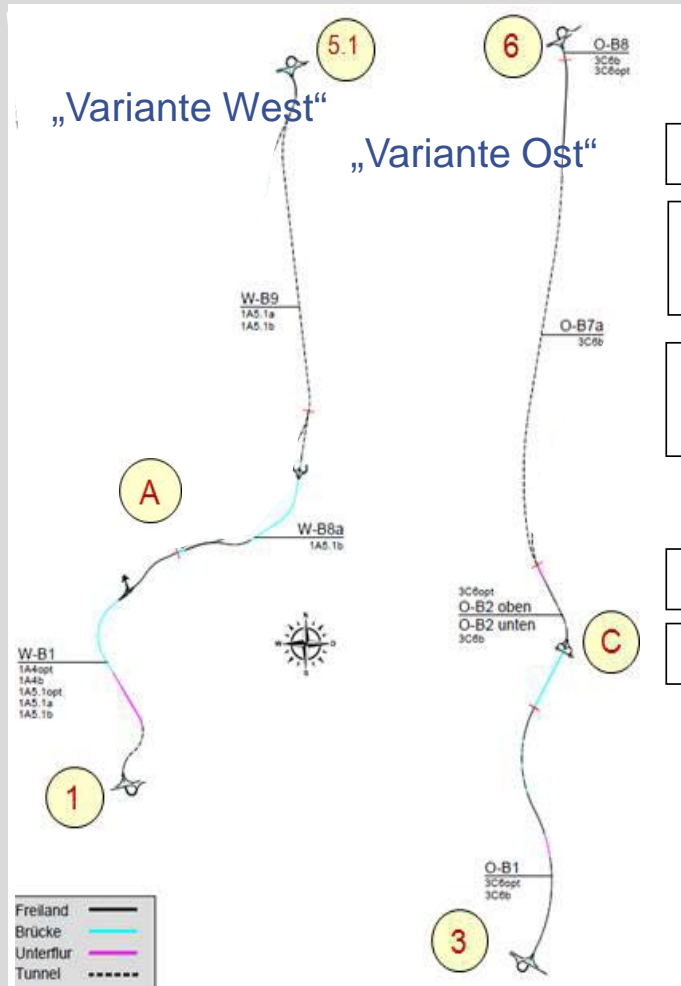
ZUSAMMENFASSUNG DER  
BEWERTUNGSABSCHNITTE

Ergebnisse:

**GESAMTBETRACHTUNG**

- ▶ O-B7 Hoch/Tief wird zurückgestellt, für den weiteren Variantenvergleich wird Variante **O-B7a** herangezogen.

## Variantenvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“



Variantenvergleich:

**1-A-5.1b / 3-C-6**  
**„Variante West“ / Variante „Ost“**

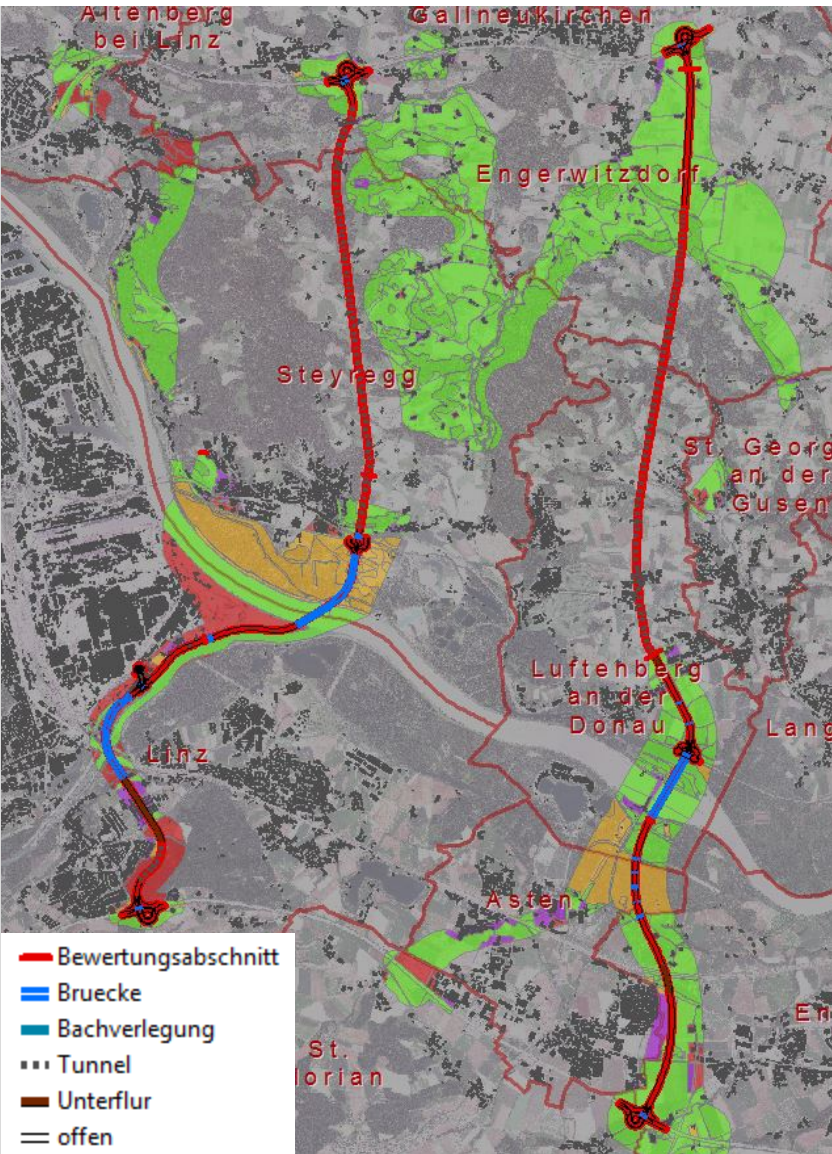
ZUSAMMENFASSUNG DER  
BEWERTUNGSABSCHNITTE

Ergebnisse:

**Fachliche Bewertung Raum und Umwelt**

## Variantenvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“

Ergebnisse fachliche Bewertung  
Kriterium Mensch - Raumplanung



	Gesamterheblichkeit	Präferenz
WEST	hoch	
OST	hoch	

### Zusammenfassung Kriterium Raumplanung:

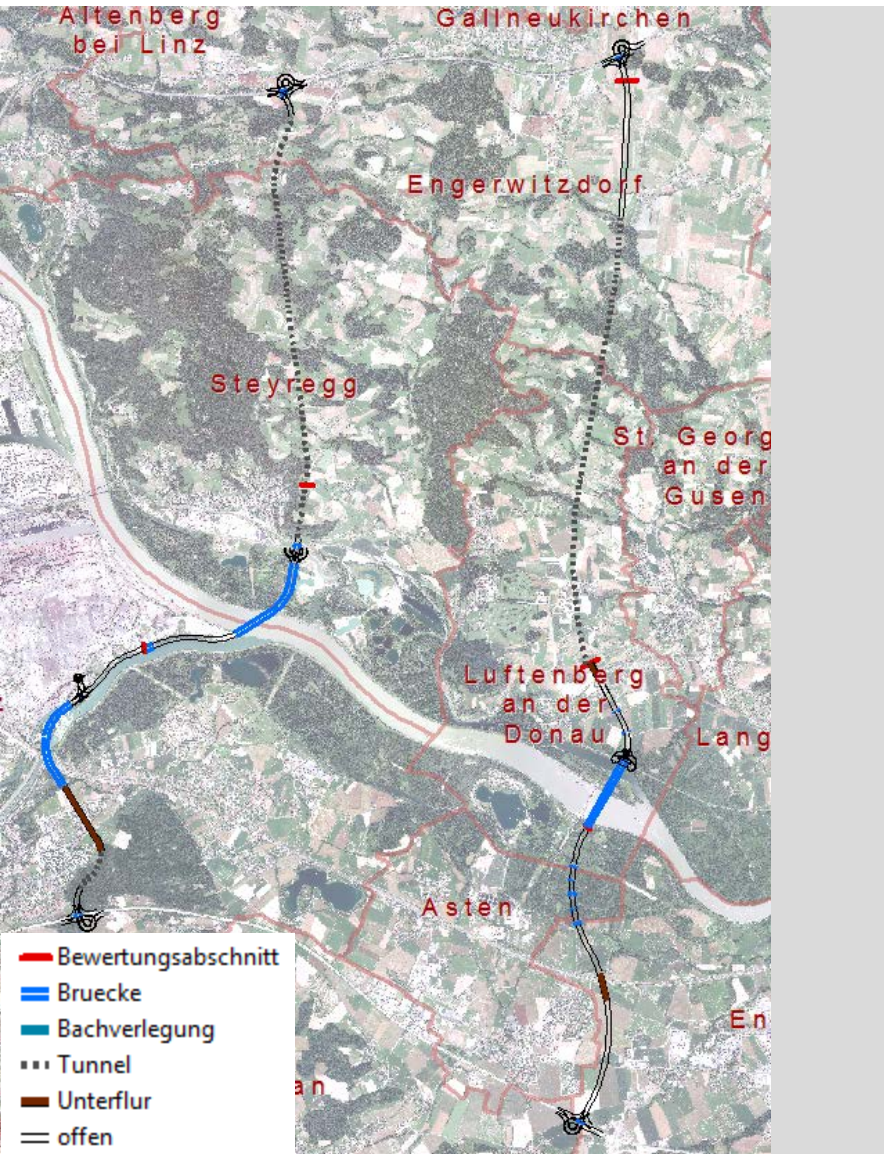
#### ► Variante WEST

- Lage im Bereich des VOEST-Geländes (!)
- Wohngebiet Ebelsberg in 100-200m zu Knoten Ebelsberg
- (Einzelgebäude im Freiland bei Ufer, Knoten Treffling (<100m))
- Erweiterungsgebiet mit Wohnfunktion bei Knoten Treffling (100-200m)
- Regionaler Grünzug Traun zerschnitten

#### ► Variante OST

- Lage des Knoten Schweinbach
- Einzelgebäude im Freiland beim Knoten Enns West, Erlengraben, östl. Haid und Langwiesen (<100m)
- Norikum Kleingartensiedlung (rd. 200m) und Norikum Siedlung (200-300m) von Trasse entfernt
- Fising Erweiterungsbereich mit Wohnfunktion (100-200m)
- Abwinden, Wolfing (100-200m)

## Variantenvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“ Ergebnisse fachliche Bewertung Kriterium Lärm



Erheblichkeit West B1+B8a+B9		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	493	397	3	6	42
	hoch	6939	2294	193	2	0
	sehr hoch >55	982	0	0	0	0
	sehr hoch <35	0	0	0	0	0

Gesamterheblichkeit	sehr gering	geringe	mittlere	hoch	sehr hoch
Einwohner	8414	2694	199	44	0
Anteil in % von 11351	74,1%	23,7%	1,8%	0,4%	0,0%

Erheblichkeit Ost B1+B2u+B7a+B8		Eingriff				
		kein	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	mäßig	715	124	29	61	12
	hoch	8066	617	592	151	2
	sehr hoch >55	982	0	0	0	0
	sehr hoch <35	0	0	0	0	0

Gesamterheblichkeit	sehr gering	geringe	mittlere	hoch	sehr hoch
Einwohner	9763	770	653	163	2
Anteil in % von 11351	86,0%	6,8%	5,8%	1,4%	0,0%

## Variantenvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“

Ergebnisse fachliche Bewertung  
Kriterium Lärm



	Gesamterheblichkeit	Präferenz
WEST	gering	
OST	gering	

### Zusammenfassung Kriterium Lärm:

- Geringe Vor/Nachteile gleichen sich aus, keine entscheidungsrelevanten Unterschiede zwischen den Varianten

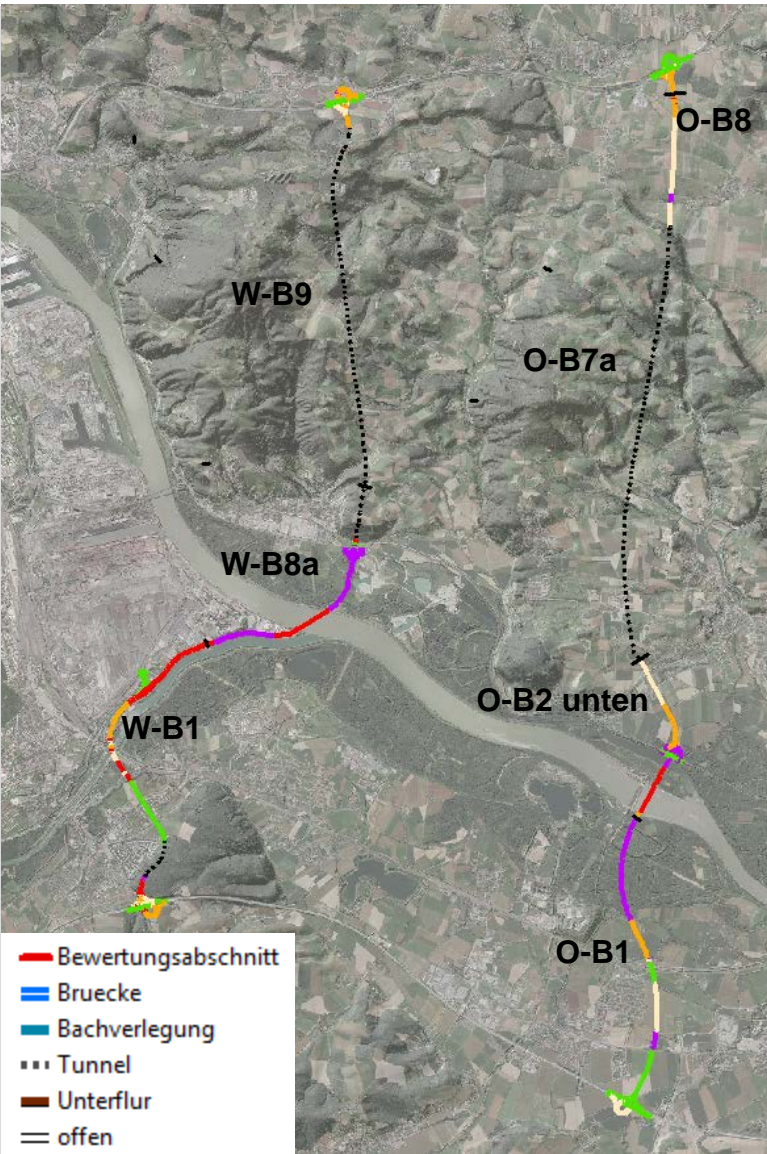




## Variantenvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“

Ergebnisse fachliche Bewertung

Kriterium Tiere, Pflanzen, Lebensräume



	Gesamterheblichkeit	Präferenz
West	sehr hoch !	
Ost	sehr hoch (!)	P

West B1+B8a+B9	%	Länge (m)
kein Eingriff	31,76	6.208
keine / sehr gering	15,82	3.092
gering	5,14	1.005
mittel	13,81	2.700
hoch	18,34	3.584
sehr hoch	15,13	2.957
	100,00	<b>19.546</b>

Ost B1+B2unten+B7a+B8	%	Länge (m)
kein Eingriff	27,25	6007,91
keine / sehr gering	26,36	5811,47
gering	17,70	3902,96
mittel	13,17	2904,74
hoch	3,23	711,74
sehr hoch	12,29	2709,52
	100,00	<b>22048,34</b>

### Naturschutz - Präferenz der Ost Variante:

- Die beanspruchte Fläche von hochwertigen und sehr hochwertigen Flächen ist bei der Westvariante (hohe und sehr hohe Erheblichkeit: 6542 lfm) deutlich höher als bei der Ostvariante (hohe und sehr hohe Erheblichkeit: 3421 lfm). Zudem ist die Genehmigungsfähigkeit der Variante West in Frage zu stellen.



## Variantenvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“

Ergebnisse fachliche Bewertung

Kriterium Grundwasser



	Gesamterheblichkeit	Präferenz
WEST	Mittel	
OST	Sehr hoch	

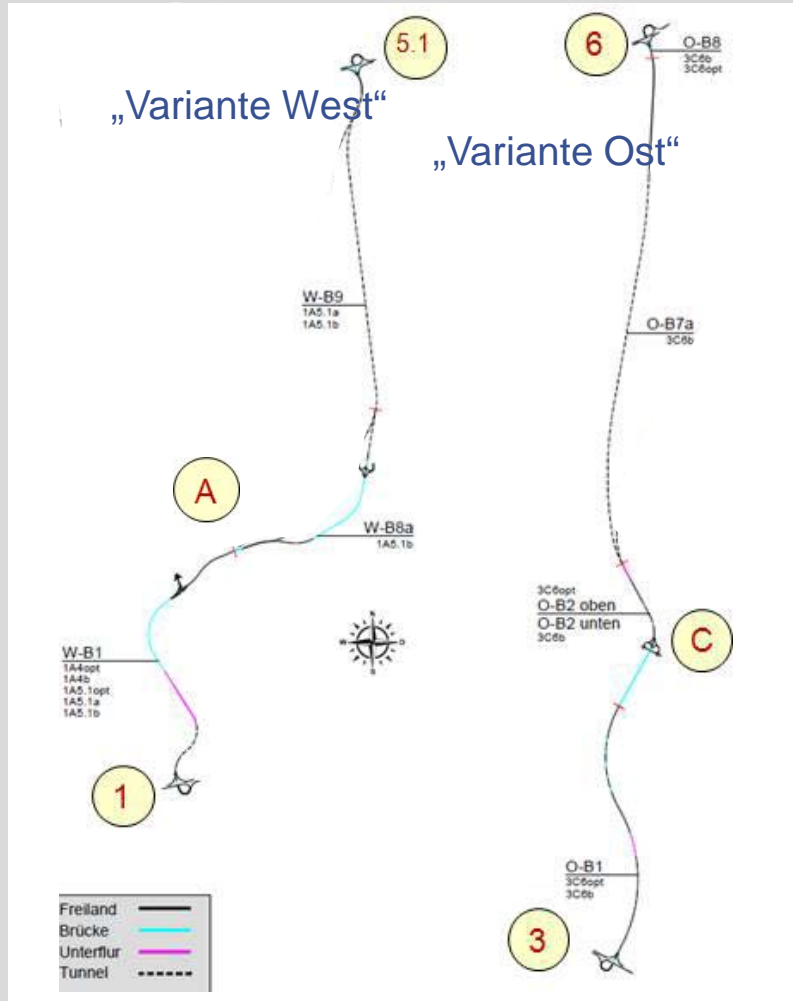
### Zusammenfassung Kriterium Grundwasser:

Variante Ost wird aufgrund der unmittelbaren **Nahelage** bzw. Einschnittslage im Bereich einer **regional bedeutenden Wasserversorgung** (WVA St. Georgen a.d.G. mit dazugehörigem Wasserschutzgebiet, geplantes Wasserschongebiet St. Georgener Bucht) und den zu erwartenden massiven **Entwässerungsmaßnahmen** (geotechn. Risikobereiche!) in einem **überregional bedeutenden Grundwasserkörper** (Randzone des Oberes Gallneukirchner Beckens) deutlich schlechter eingestuft.



## Variantenvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“

Ergebnisse fachliche Bewertung  
 Fachbereich Raum und Umwelt



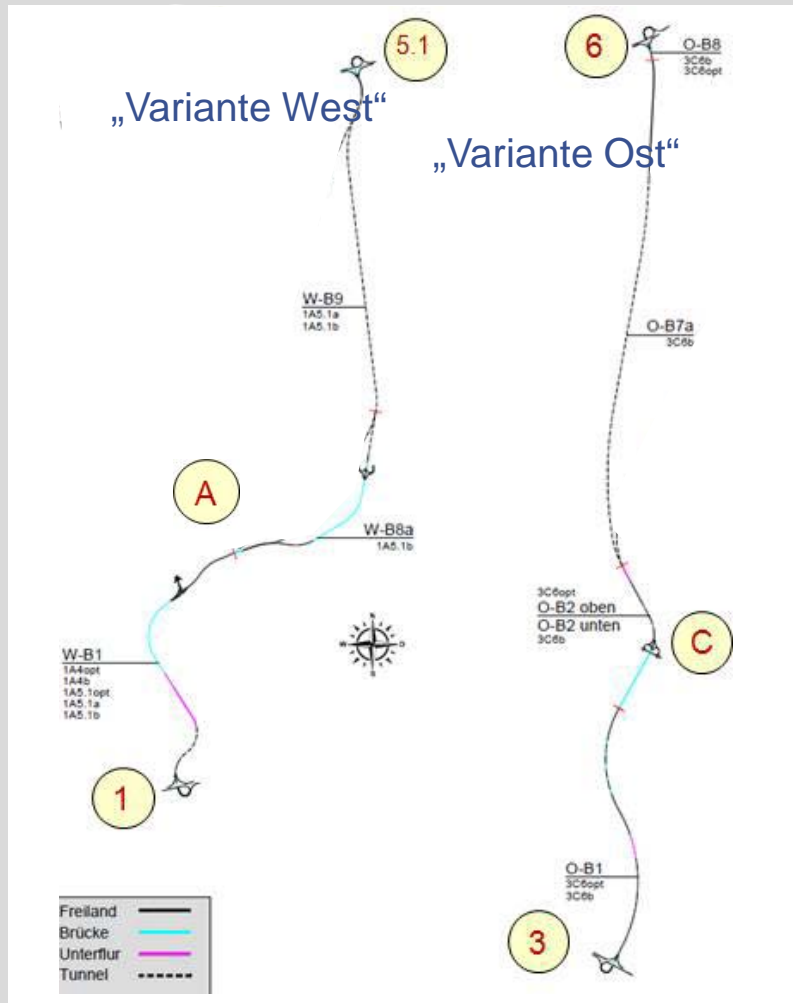
Thema	Kriterium	Teilkriterium	West	Ost	
Umwelt	Raumplanung				
	Lärm				
	Landschaftsschutz				
	Tiere Pflanzen Lebensräume		!	(!) DP	
	Forst			DP	
	Oberflächenwasser	Hochwasserschutz			
		Gewässerzustand		●	●
Grundwasser					





## Variantenvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“

Ergebnisse fachliche Bewertung  
Fachbereich Raum und Umwelt



### ► Nachteile für Variante West :

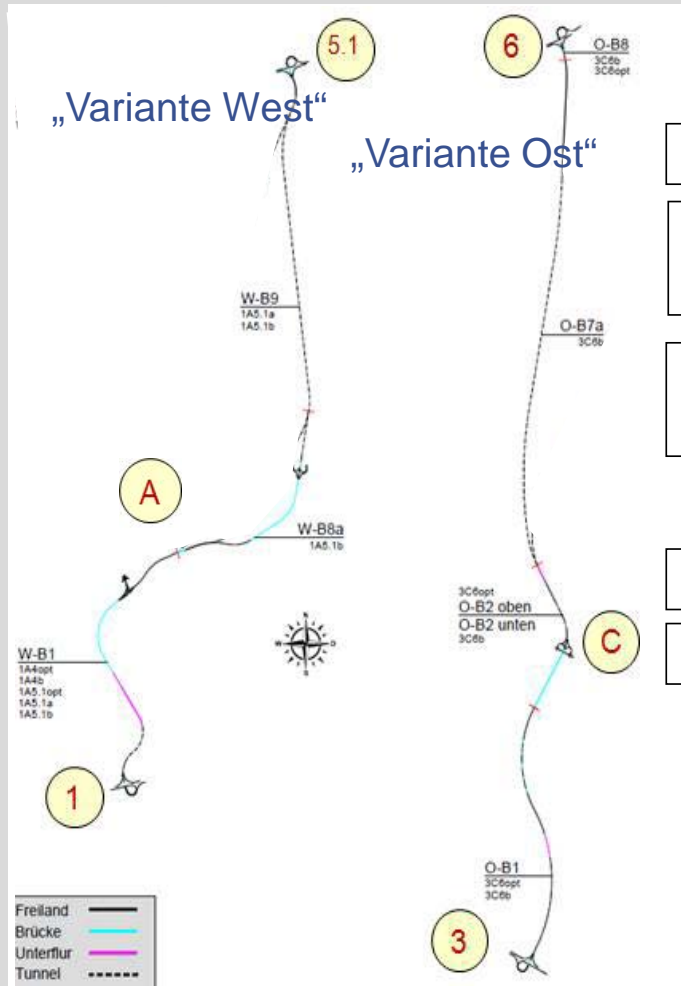
- rechtliches Genehmigungsrisiko bzgl. der UVP-Maßnahmenflächen der Firma Treul
- Verbrauch von wesentlich mehr „hoch“ und „sehr hoch“ wertigen Flächen (Waldbereiche Ebelsberg, Donauauen, Traunufer, Traunspitz,)
- Querung des sensiblen Vorlandabflussbereiches nördlich der Donau

### ► Nachteile für Variante Ost

- unmittelbare Nahelage bzw. Einschnitt im Bereich der regional bedeutenden Wasserversorgung St. Georgen
- zu erwartende massive Entwässerungsmaßnahmen in einem überregional bedeutenden Grundwasserkörper (Oberes Gallneukirchner Becken)
- Gewisses Genehmigungsrisiko Artenschutz (Steinkauz)

- **Für bei beiden Varianten** sind unter Berücksichtigung von Schutzmaßnahmen Genehmigungsvoraussetzungen für Mensch-Lärm und Luft gegeben. Keine entscheidungsrelevanten Unterschiede

## Variantenvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“



Variantenvergleich:

**1-A-5.1b / 3-C-6**  
**„Variante West“ / Variante „Ost“**

ZUSAMMENFASSUNG DER  
BEWERTUNGSABSCHNITTE

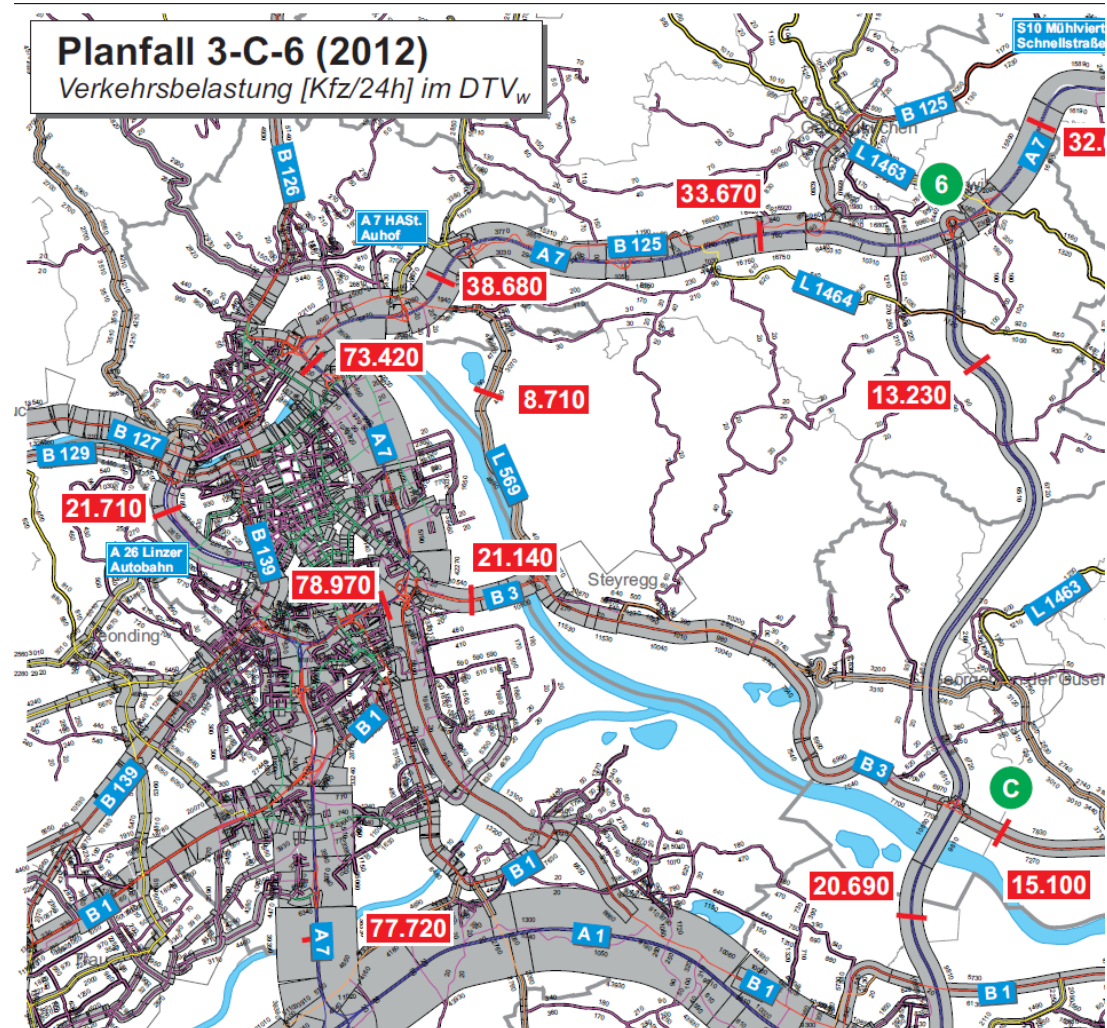
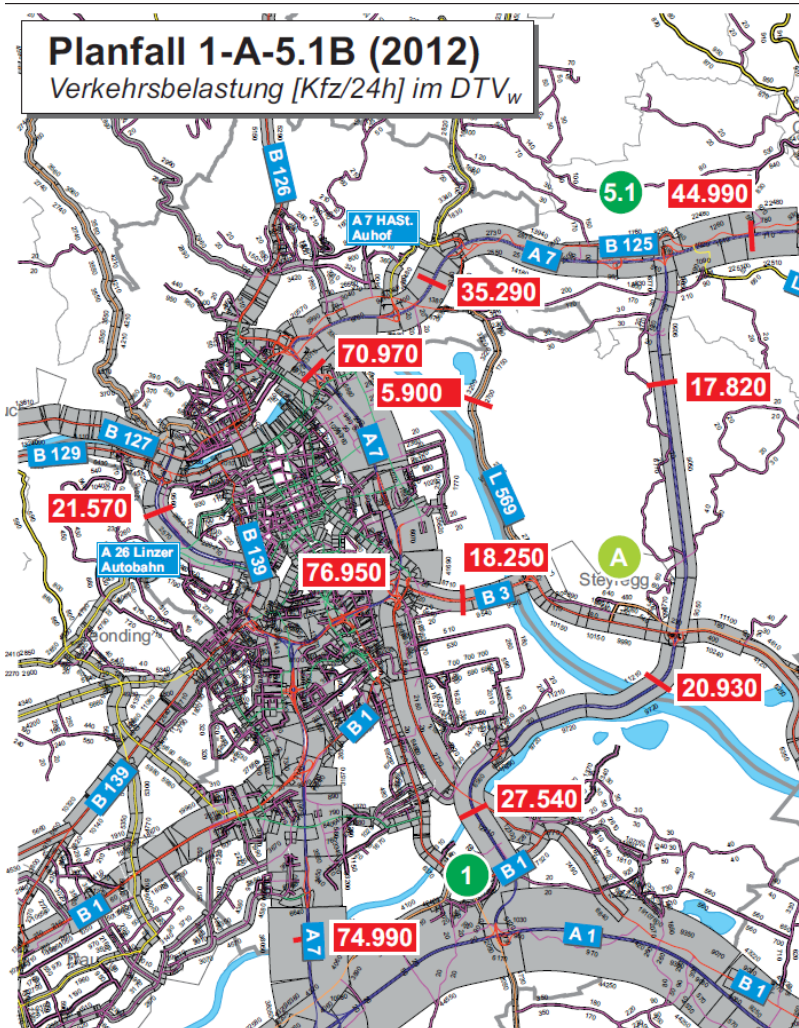
Ergebnisse:

**Fachliche Bewertung Verkehr und Kosten**

## Variantenvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“

Ergebnisse fachliche Bewertung

Fachbereich Verkehr



## Variantenvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“

Ergebnisse fachliche Bewertung

Fachbereich Verkehr

Hauptkriterien	Teilkriterien	Variante „West“ Zielerfüllung	Variante „Ost“ Zielerfüllung	Vergleich Variante „West“ zu Variante „Ost“
Verkehrswirksamkeit	Verlagerungspotential Durchgangsverkehr	Mittel (10.800 Kfz/Werktag)	Mittel (9.700 Kfz/Werktag)	Deutliche Präferenz Variante 1-A-5.1b
	Verlagerungseffekte Landesstraßen / untergeordnetes Netz	Sehr Hoch (-157.800 Kfz.km)	Hoch (-107.600 Kfz.km)	Variante 1-A-5.1b 1 Bewertungsstufe besser
	Entlastung der A7	Gering (10.600 Kfz/Werktag)	Gering (8.000 Kfz/Werktag)	Deutliche Präferenz Variante 1-A-5.1b
Erschließungswirkung / Erreichbarkeit	Erschließungswirkung Umlandgemeinden	Mittel	Mittel	Keine relevanten Unterschiede
	Erschließungswirkung von Industrie- und Gewerbegebieten	Sehr Hoch	Hoch	Variante 1-A-5.1b 1 Bewertungsstufe besser
Veränderung Gesamtreisezeit		Mittel (-3,04%)	Gering (-2,08%)	Variante 1-A-5.1b 1 Bewertungsstufe besser
Energieverbrauch / Gesamtverkehrsleistung		Hoch Verringerung -6.000 Kfz.km	Mittel Erhöhung 36.000 Kfz.km/d	Variante 1-A-5.1b 1 Bewertungsstufe besser
Verkehrsqualität	Übergeordnetes Netz (OUL)	Sehr Hoch	Sehr Hoch	Keine relevanten Unterschiede
	Untergeordnetes Netz	Hoch	Hoch	Keine relevanten Unterschiede



## Variantenvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“

**Präferenz**

West					Ost				
>2 St	1 St	DP	P	GP	GP	P	DP	1 St	>2 St

**Erheblichkeit**

sg	g	m	h	sh	sh	h	m	g	sg
----	---	---	---	----	----	---	---	---	----


**UMWELT**

**Zielerfüllung**

sh	h	m	g	sg	sg	g	m	h	sh
----	---	---	---	----	----	---	---	---	----

Verlagerung Durchgangsverkehr	
Verlagerungseffekte Landesstraßen	
Entlastung der A7	
Erschließungswirkung	Umlandgemeinden Industrie und Gewerbe
Veränderung Gesamtreisezeit	
Gesamtverkehrsleistung	
Verkehrsqualität	übergeordnetes Netz untergeordnetes Netz

**VERKEHR**

Errichtungskosten
-------------------

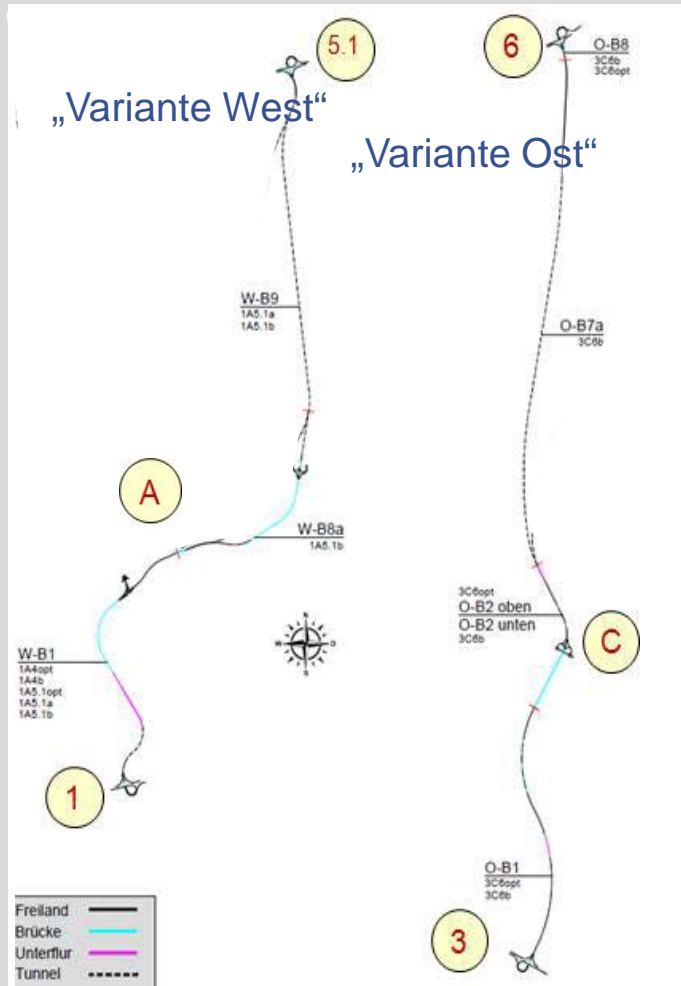
--

## Variantevergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“

Ergebnisse fachliche Bewertung  
Fachbereich Verkehr / Kosten

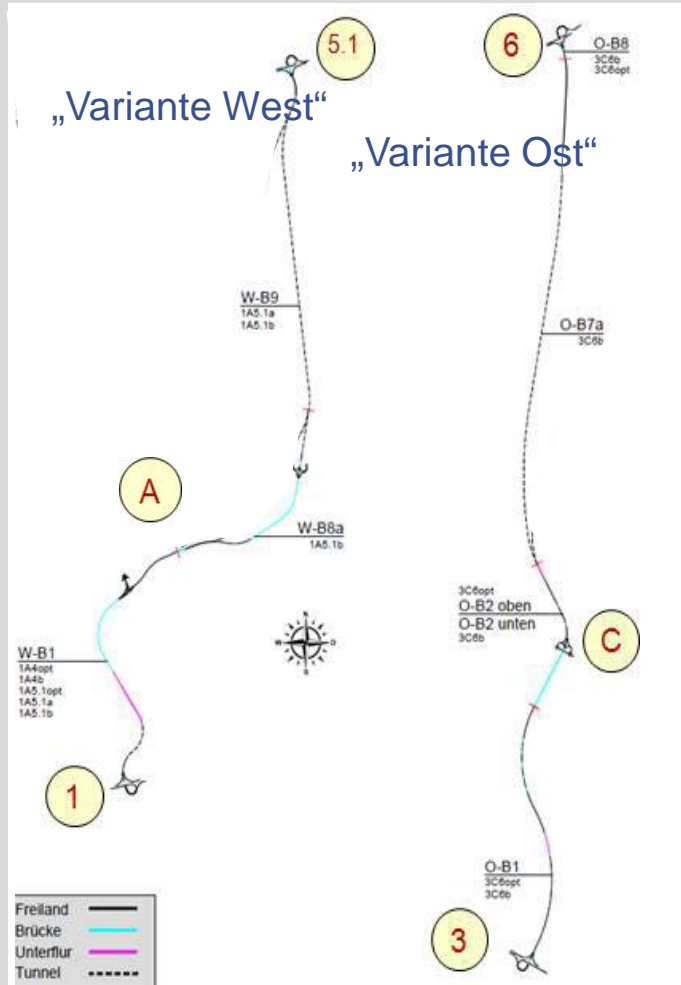
### Zusammenfassung Fachbereich Verkehr / Kosten:

- ▶ Variante West weist gegenüber Variante Ost durchgehend Vorteile im Bereich der Verkehrswirksamkeit auf.
- ▶ Die Variante erfüllt einerseits die verkehrlichen Ziele im Hinblick auf die Verlagerung des Durchgangsverkehres deutlich besser, zusätzlich ist eine wesentliche Verbesserung der Erschließungswirkung von Stadtbereichen von Linz und der Umlandgemeinden gegeben.
- ▶ Die Entlastung des untergeordneten Netzes ist bei Variante West von allen Varianten am höchsten.



## Variantenvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“

Ergebnisse fachliche Bewertung  
Fachbereich Kosten



Abschnitt	Kosten *)
Variante West	Ca. 650-750 Mio. €
Variante Ost	Ca. 550-650 Mio. €

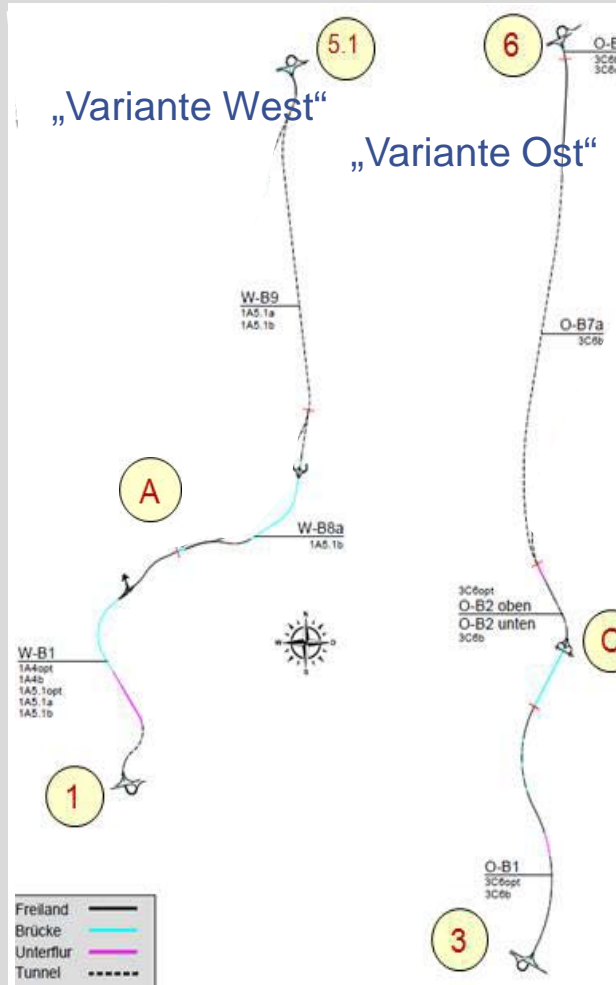
\*) Kostenangaben exkl. Preisgleitung, Projektierung und Projektmanagement

**=> Vorteile für die Variante 3-C-6**



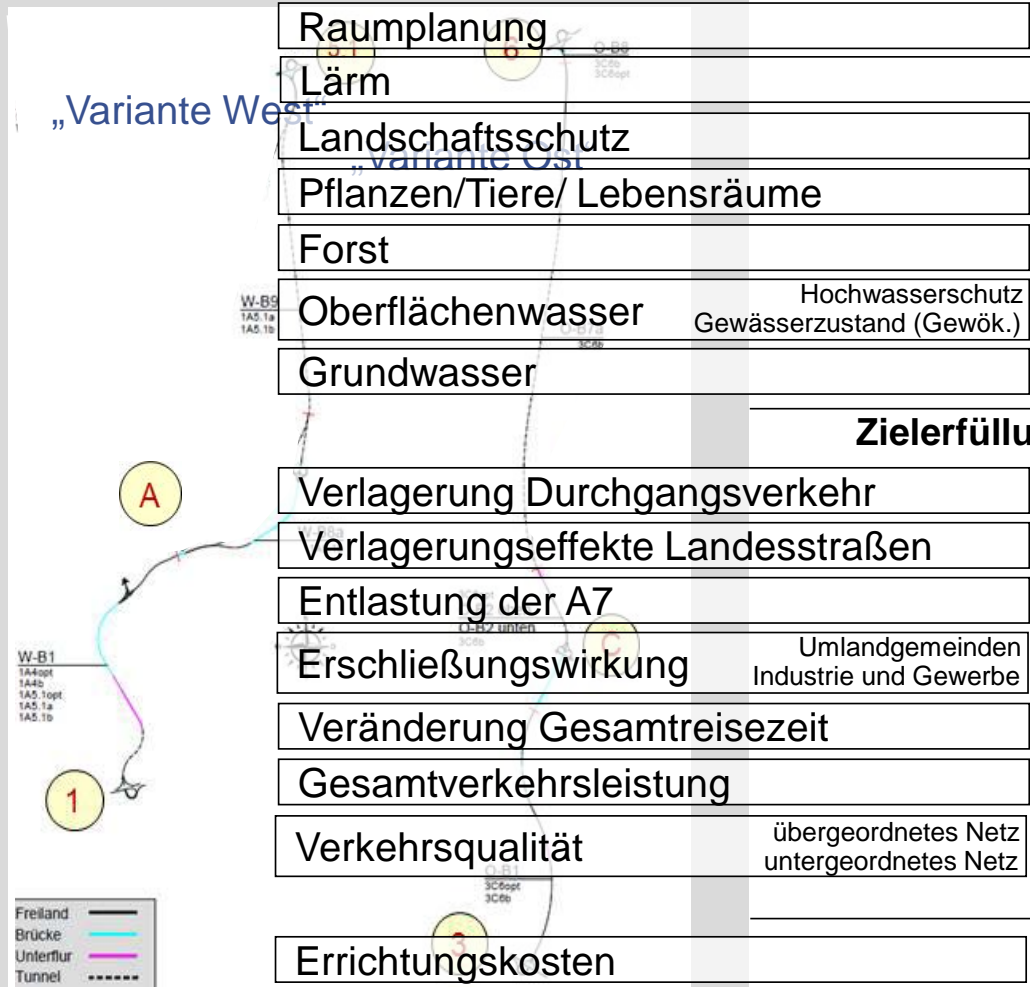
## Variantenvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“

Ergebnisse fachliche Bewertung  
Fachbereich Kosten



Thema	Kriterium	Teilkriterium	West	Ost	
Umwelt	Raumplanung			P	
	Lärm				
	Landschaftsschutz				
	Tiere Pflanzen Lebensräume		!	(!) DP	
	Forst			DP	
	Oberflächenwasser	Hochwasserschutz			
		Gewässerzustand (Gewök.)			
	Grundwasser				
Verkehr	Verkehrswirksamkeit	Verlagerungspotenzial DV	DP		
		Verlagerungseffekte Lstr. U.N			
		Entlastung der A7	DP		
	Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit	Umlandgemeinden			
		Industrie und Gewerbe			
	Veränderung Gesamtreisezeit				
	Energieverbrauch Gesamtverkehrsleistung				
	Verkehrsqualität	Übergeord. Netz			
Untergeord. Netz					
Kosten	Errichtungskosten		Ca. 650-750 Mio. €	Ca. 550-650 Mio. €	
	Laufende Kosten		GP		

## Variantenvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“



**Präferenz**

**Erheblichkeit**

**Zielerfüllung**

**UMWELT**

**VERKEHR**

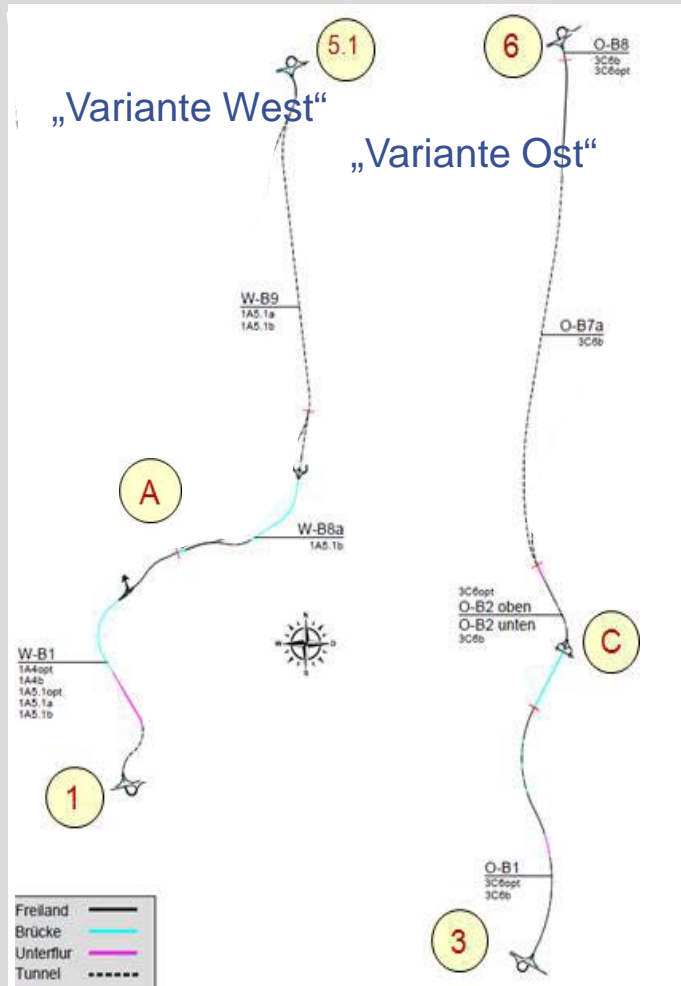
	West					Ost				
	>2 St	1 St	DP	P	GP	GP	P	DP	1 St	>2 St
	sg	g	m	h	sh	sh	h	m	g	sg
<b>UMWELT</b>										
Raumplanung										
Lärm										
Landschaftsschutz										
Pflanzen/Tiere/ Lebensräume						!				(!)
Forst										
Oberflächenwasser										
Grundwasser										
Hochwasserschutz Gewässerzustand (Gewök.)										
<b>VERKEHR</b>										
Verlagerung Durchgangsverkehr										
Verlagerungseffekte Landesstraßen										
Entlastung der A7										
Erschließungswirkung										
Veränderung Gesamtreisezeit										
Gesamtverkehrsleistung										
Verkehrsqualität										
Errichtungskosten										
	ca. 650-750 Mio. €					ca. 550-650 Mio. €				

## Gesamtvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“

Ergebnisse fachliche Bewertung  
Fachbereich Kosten

### Zusätzliche Entscheidungshilfen:

- ▶ Fokus auf die Verkehrswirksamkeit
- ▶ Fokus auf den volkswirtschaftlichen Nutzen
- ▶ Durchführung einer (vereinfachten) Nutzen-Kosten-Analyse gemäß RVS 02.01.22



Verkehrsplanung

Grundlagen

Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen

Blatt 0.0

**NUTZEN-KOSTEN-UNTERSUCHUNGEN IM VERKEHRSWESEN RVS 02.01.22**

Transport Planning

Basics

Economic Viability Analysis

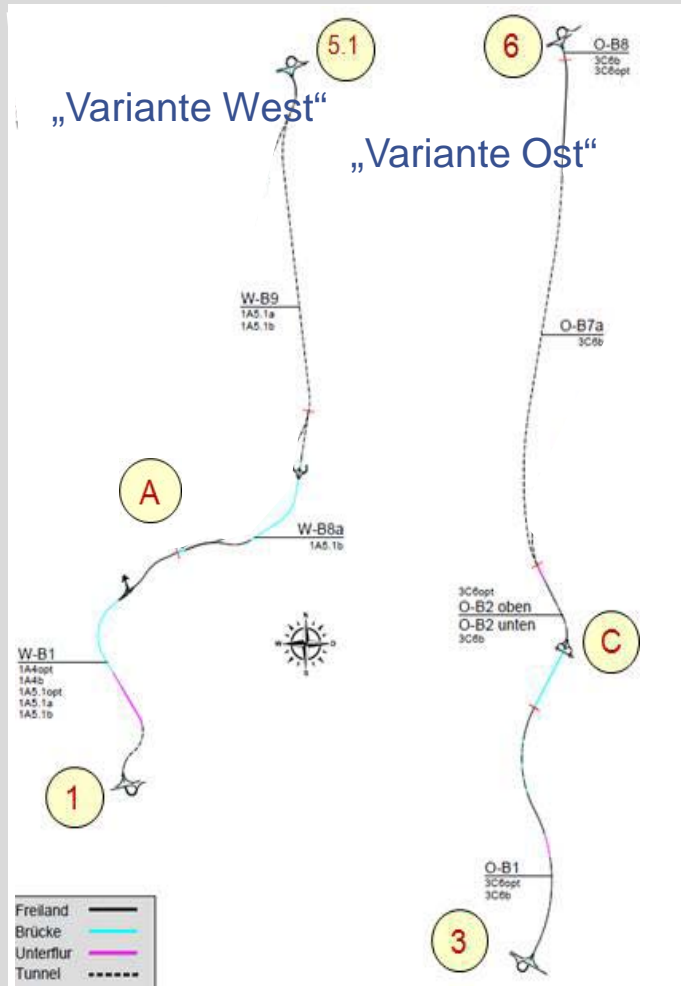
Transportation Cost and Benefit Analysis

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, GZ BMVIT-300.041/0038-II/ST-ALG/2010  
Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr

## Gesamtvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“

Ergebnisse fachliche Bewertung

Grundprinzip der Nutzen-Kosten-Analyse



### ...auf der Kostenseite

- ▶ Umrechnung der Investitionskosten unter Berücksichtigung der Nutzungsdauer in jährliche Annuitäten (Investitionskosten pro Jahr)

### ... auf der Nutzenseite

- ▶ Monetarisierung der jährlichen Nutzen wie Reisezeitersparnisse, Betriebskosten, Unfallkosten

### Gesamtergebnis (Wertsynthese):

- ▶ Bildung des Nutzen-Kosten Verhältnisses ( $>1$ )
- ▶ Vergleich der Alternativen

## Gesamtvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“

Ergebnisse fachliche Bewertung

Zusammenfassung Nutzen-Kosten-Betrachtung

### Wertsynthese (vereinfacht):

► **Variante „West“:**

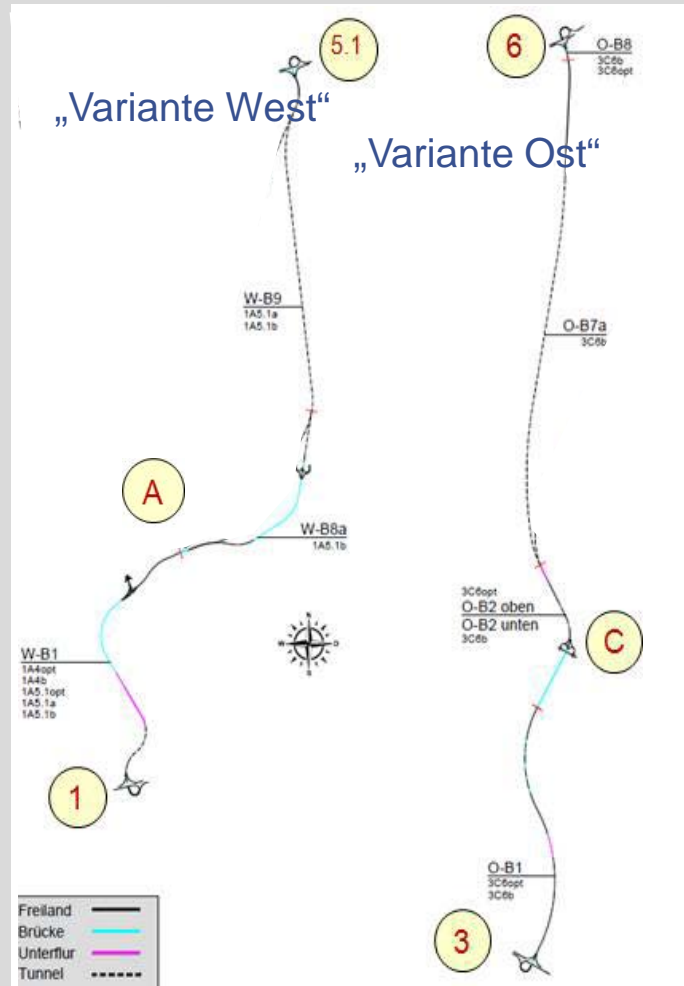
NKV = 50 Mio. € / 30 Mio. € = ca. 1,67

► **Variante „Ost“:**

NKV = 30 Mio. € / 25 Mio. € = ca. 1,20

► Die höheren Errichtungskosten der Variante West lassen sich im Vergleich zur Variante Ost durch einen deutlich höheren volkswirtschaftlichen Nutzen mehr als kompensieren.

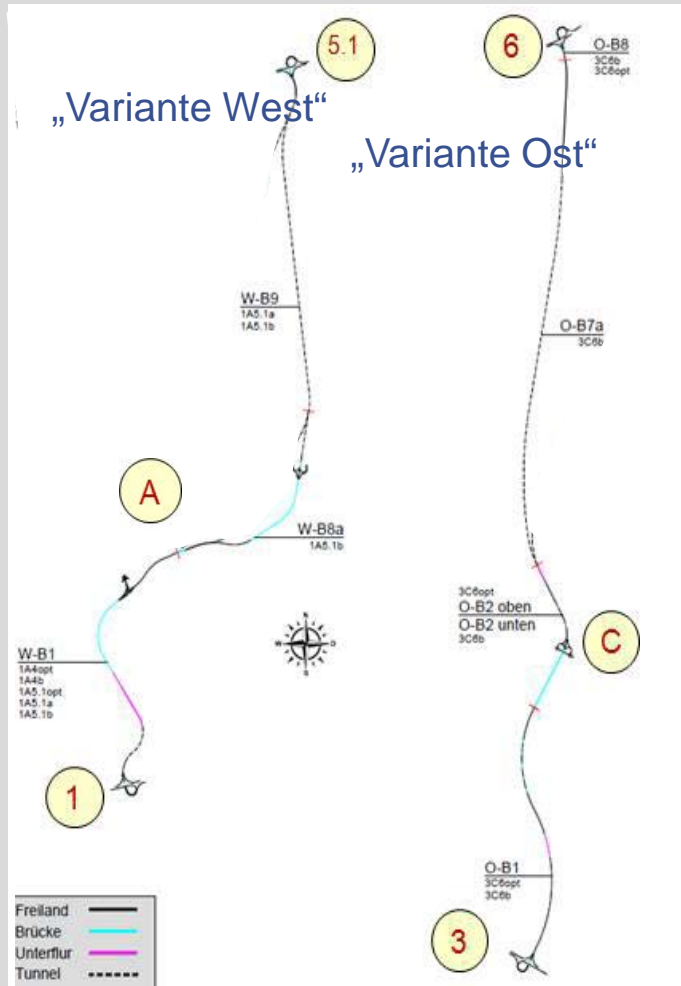
► Insgesamt ist daher aus rein verkehrlich / volkswirtschaftlicher Sicht der Variante West eindeutig der Vorzug zu geben.





## Gesamtvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“

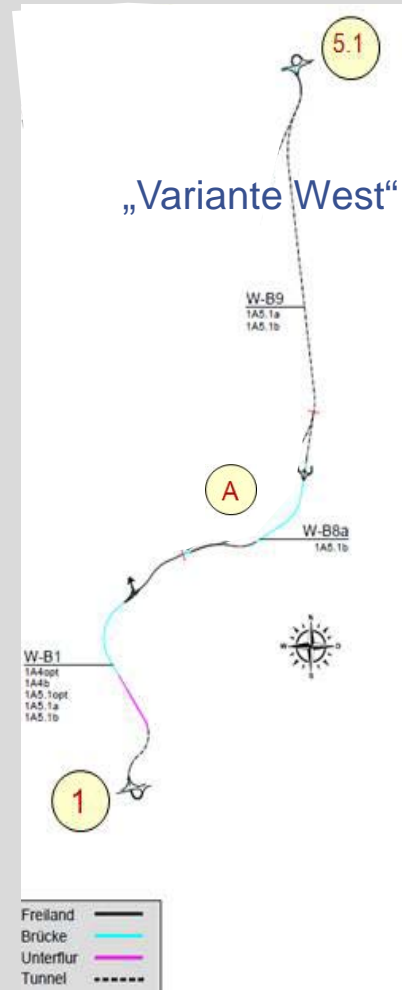
Ergebnisse fachliche Bewertung  
Gesamtbetrachtung



- ▶ Heterogenes Bewertungsergebnis im Fachbereich Raum / Umwelt. Beide Varianten weisen z.T. sehr hohe Eingriffserheblichkeiten auf. Im direkten Vergleich gilt:
  - ▶ Deutliche Vorteile für Variante Ost im Bereich Naturschutz
  - ▶ Bestehendes Genehmigungsrisiko Fa. Treul
  - ▶ Deutliche Vorteile für Variante West im Bereich Grundwasserschutz
- ▶ Im Fachbereich Verkehr / Kosten sind deutliche Vorteile für Variante West gegeben.
- ▶ Aufgrund der deutlich unterschiedlichen verkehrlichen Wirkungen der einzelnen Varianten wird dem Fachbereich Verkehr insgesamt eine sehr hohe Bedeutung beigemessen.

## Gesamtvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“

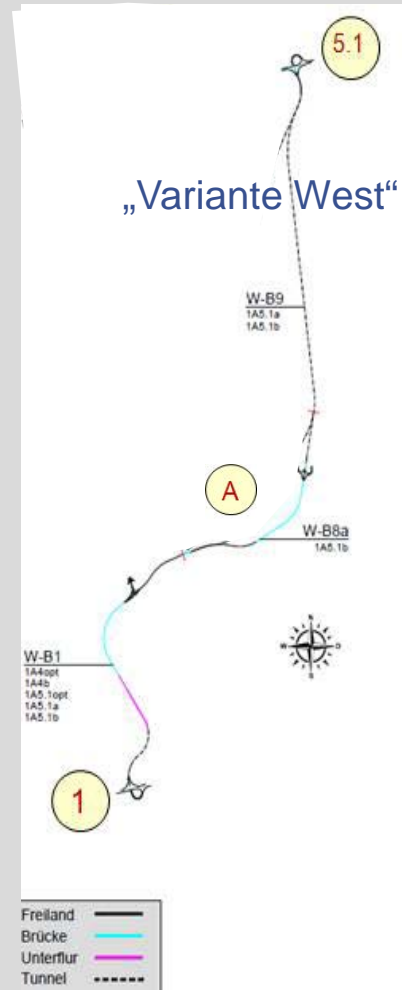
Ergebnisse fachliche Bewertung  
Resümee der Projektleitung (1)



- ▶ mit der Methode der Korridoruntersuchung sind jetzt keine zusätzlichen Entscheidungshilfen mehr zu erwarten- Einsatzgrenzen der Methode erreicht
- ▶ eindeutig schlechte Varianten konnten ausgeschieden werden (z.B. Reichenbachtal, östlich Mauthausen, offene Pfenningbergvariante,..)
- ▶ in beiden verbliebenen Korridoren (stadtnah, stadtfern) wurden sehr hohe Eingriffserheblichkeiten im Umweltbereich festgestellt – ein einfach "beherrschbarer" Korridor existiert nicht

## Gesamtvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“

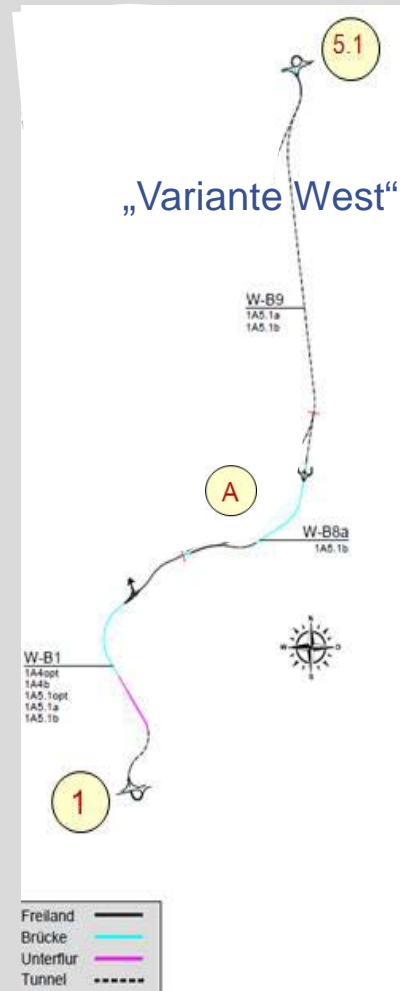
Ergebnisse fachliche Bewertung  
Resümee der Projektleitung (2)



- ▶ der stadtnahe Korridor weist eindeutige Vorteile bei den verkehrlichen Wirkungen auf, denen höhere Kosten gegenüberstehen
- ▶ eine Zusammenführung von Kosten und Nutzen zeigt, dass den höheren Kosten des stadtnahen Korridors auch ein deutlich höherer gesamtwirtschaftlicher Nutzen gegenüber steht
- ▶ das niedrige Nutzen / Kostenverhältnis des **stadtfernen Korridors** begründet ein öffentliches Interesse an der Sicherung dieses Korridors nur unzureichend – dieser Korridor sollte deshalb **jedenfalls nicht weiter verfolgt** werden

## Gesamtvergleich 1-A-5.1b / 3-C-6 „Variante West“ / „Variante Ost“

Ergebnisse fachliche Bewertung  
Resümee der Projektleitung (3)



- ▶ als Ergebnis der Korridoruntersuchung soll der **stadtnahe Korridor einer vertieften Untersuchung zugeführt** werden mit folgenden Zielen:
  - ▶ Genehmigungsrisiken weiter eingrenzen
  - ▶ Unterschiede in den Eingriffserheblichkeiten im Bereich Landschaft / Ökologie durch Optimierungen ausgleichen.
  - ▶ Maßnahmenvorschläge / Optimierungen im Bereich Siedlungsschutz, Erholungsschutz, Lärmschutz,...
- ▶ Eine **raumplanerische Korridorsicherung** soll jedenfalls erst nach diesen Untersuchungen erfolgen.

## Tagesordnung Regionskonferenz

1. Variantenvergleich „Raum und Umwelt“
2. Variantenvergleich „Verkehrliche Wirkungen“
3. Gesamtergebnis Variantenvergleich
4. **Ausblick auf die nächsten Schritte**



# Ostumfahrung Linz

## Ergebnis der Korridoruntersuchung

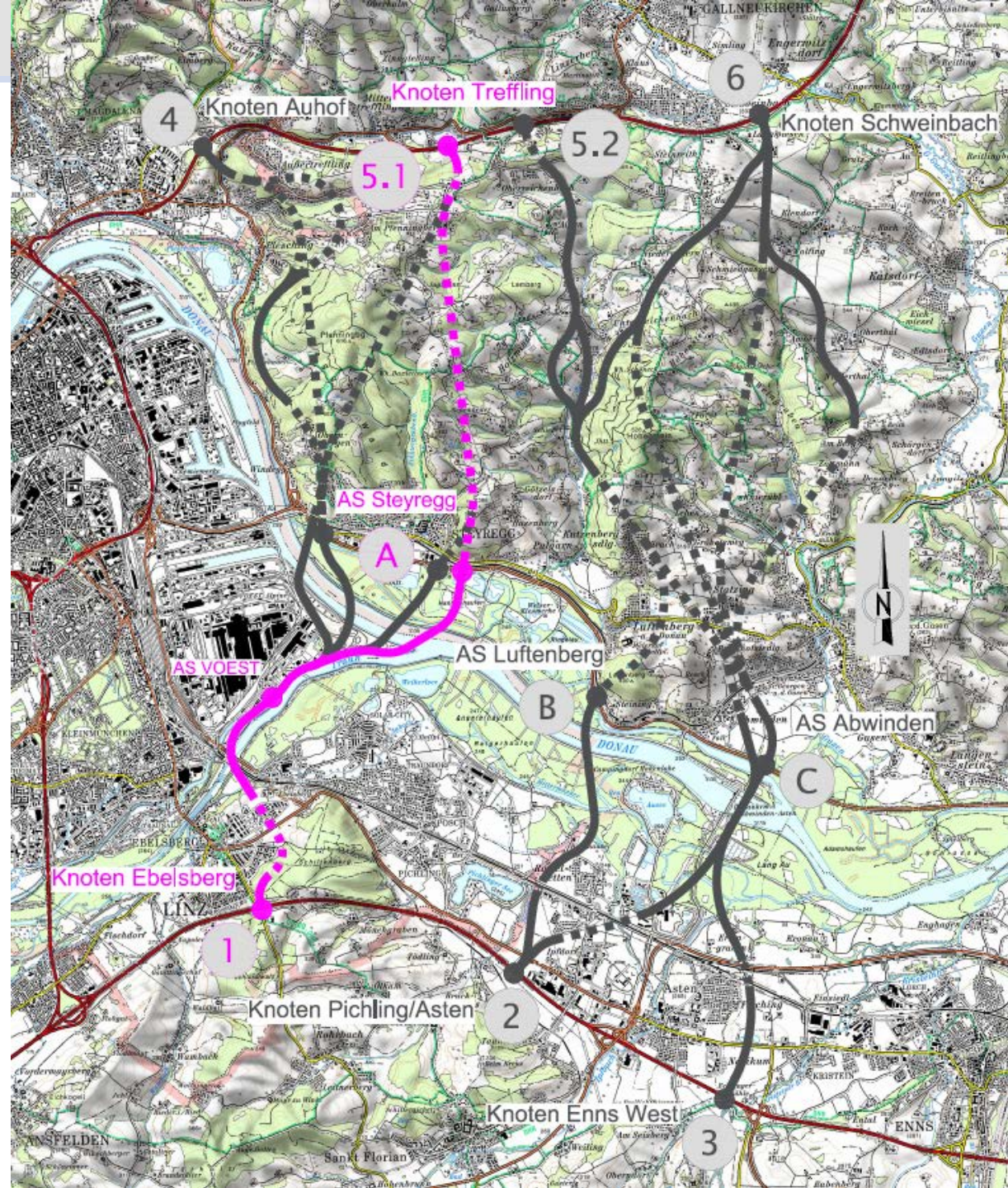
10. Regionskonferenz  
09.02.2015

### Legende:



Freilandstrecke  
Tunnelstrecke

- |                     |            |
|---------------------|------------|
| 1. Regionskonferenz | 24.09.2012 |
| 2. Regionskonferenz | 14.11.2012 |
| 3. Regionskonferenz | 22.01.2013 |
| 4. Regionskonferenz | 20.06.2013 |
| 5. Regionskonferenz | 21.11.2013 |
| 6. Regionskonferenz | 20.01.2014 |
| 7. Regionskonferenz | 06.03.2014 |
| 8. Regionskonferenz | 08.05.2014 |
| 9. Regionskonferenz | 26.11.2014 |



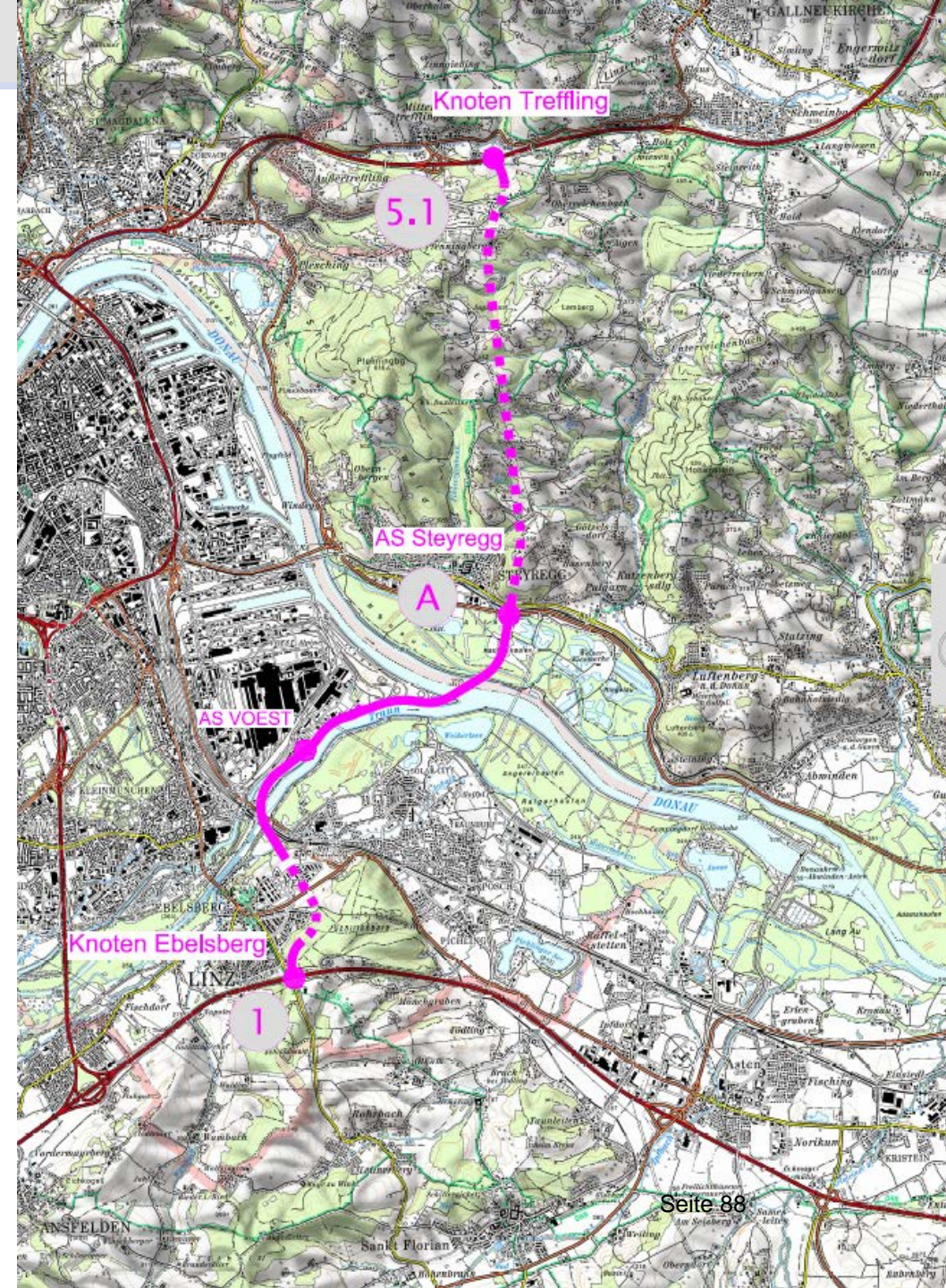
## Ergebnis der Korridoruntersuchung

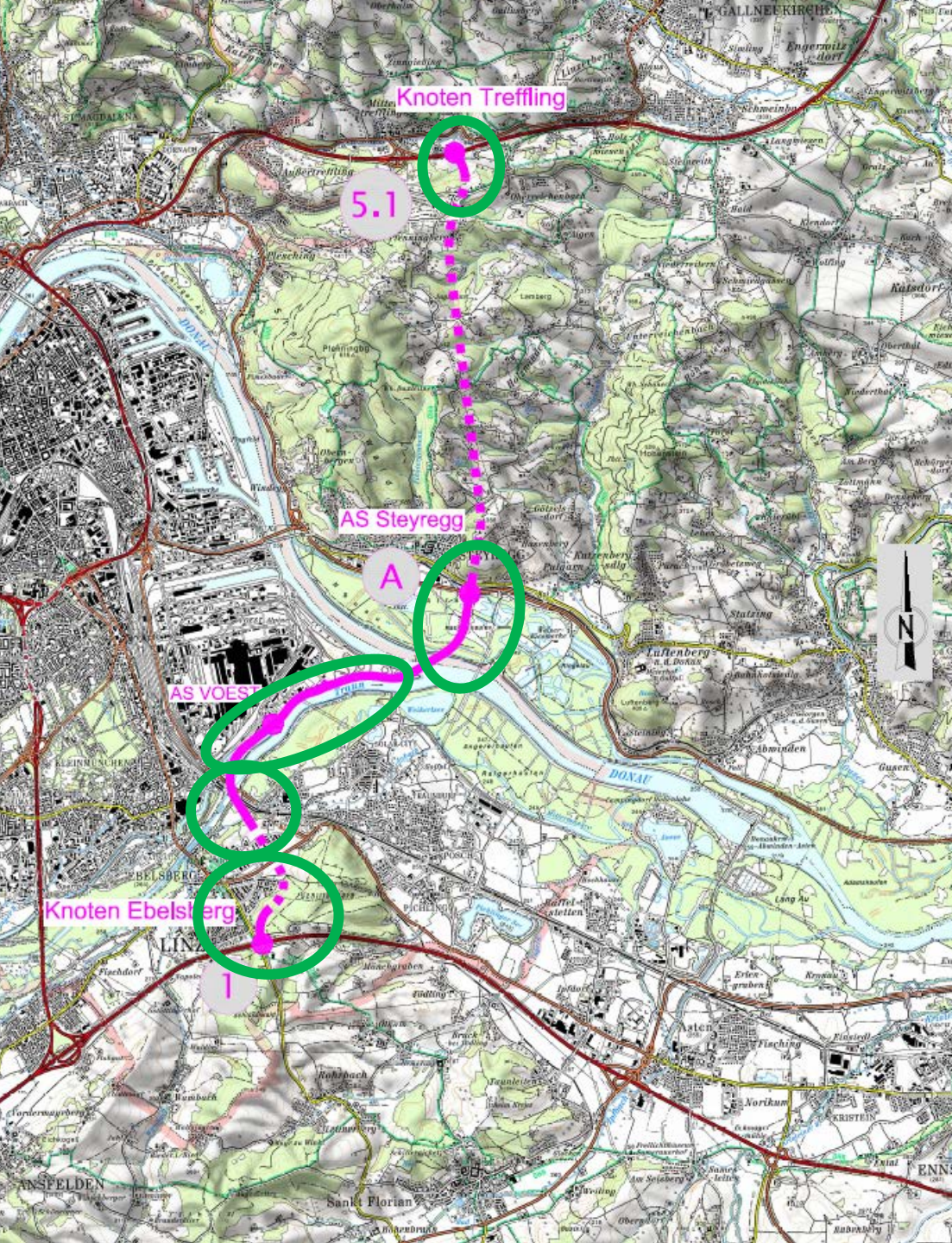
10. Regionskonferenz  
09.02.2015

### Legende:



Freilandstrecke  
Tunnelstrecke





Optimierung des Knotens, Siedlungsschutz Treffling

Siedlungsschutz / Erholungsschutz Steyregg, Pulgarn; Eingrenzung des Genehmigungsrisikos „Treu“, Ausgleichsmaßnahmen

Techn. Detailabstimmungen zur Trassenführung, Ausgleichsmaßnahmen / Gestaltung Traunufer

Optimierung Traunquerung

Optimierung des Knotens, Siedlungsschutz / Erholungsschutz Ebelsberg





Ostumfahrung Linz – 10. Regionskonferenz

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

---

09.02.2015

