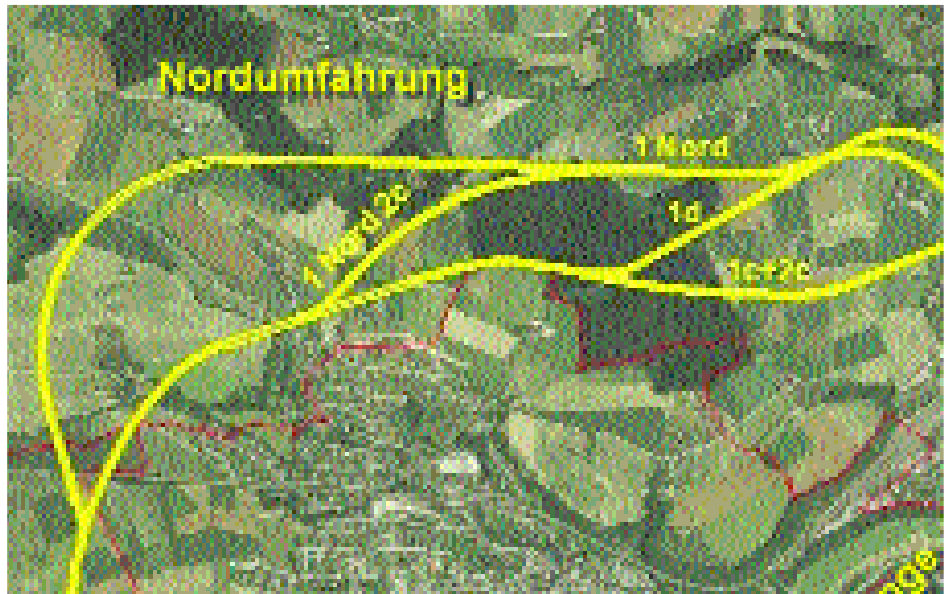


2.5

MOBILITÄT
& VERKEHR

KORRIDORUNTERSUCHUNG „UMFAHRUNG LAMBACH“

Mehrstufiger Planungs- und Entscheidungsprozess



Umfassende Analyse und Abstimmung von Schutzinteressen und Konflikten gegenüber der geplanten Straßeninfrastruktur, Erarbeitung von Lösungsansätzen unter Einbindung der Öffentlichkeit



Mehrstufiger Planungs- und Entscheidungsprozess

Die Planung neuer Straßen ist aufgrund der großen Raum- und Umweltwirksamkeit ein sehr komplexer Prozess, der in der Regel einen langen Planungszeitraum bis zur Realisierung aufweist. Mit dem Instrument der Korridoruntersuchung wurde im Land Oberösterreich ein neuer Weg in der Infrastrukturplanung entwickelt, der Planungsprozesse effektiver und schneller gestalten soll.

Die Korridoruntersuchung ist als gestufter Planungs- und Entscheidungsprozess aufgebaut.

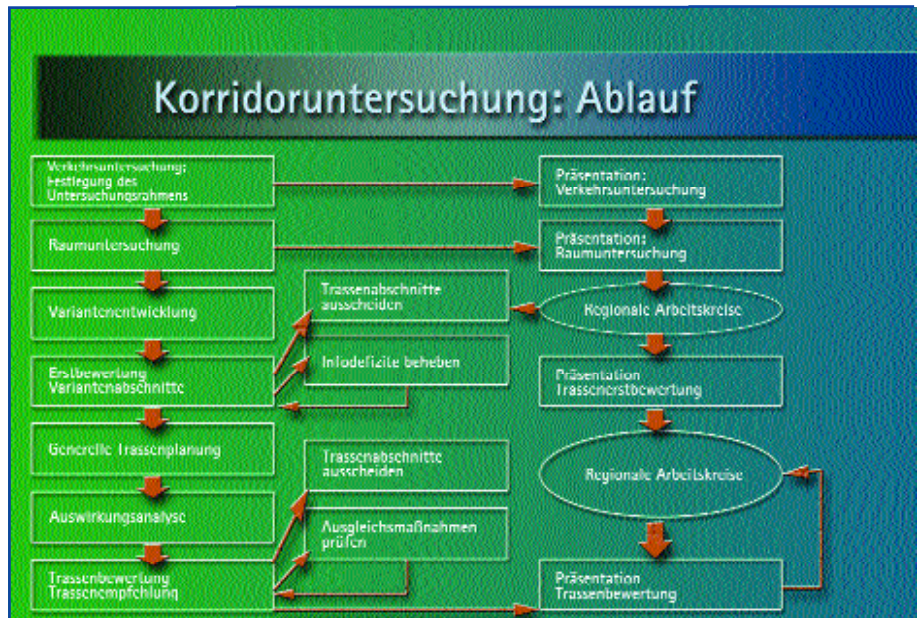
Die Untersuchung geht dabei nicht wie üblich von Trassenentwürfen aus, sondern von einer Verkehrsuntersuchung, welche den Bedarf an der Infrastruktur und deren erforderlicher Kapazität abschätzt.

In der nachfolgenden Raumuntersuchung werden Gebiete festgelegt, welche unterschiedliche Schutzinteressen aufweisen. Erst dann werden mögliche Korridorvarianten entwickelt, die möglichst außerhalb von Räumen mit höchstem Schutzinteresse liegen sollen. Von diesen Korridorvarianten werden schrittweise jene ausgeschieden, welche in den Einzelverfahren nicht genehmigungsfähig sind.

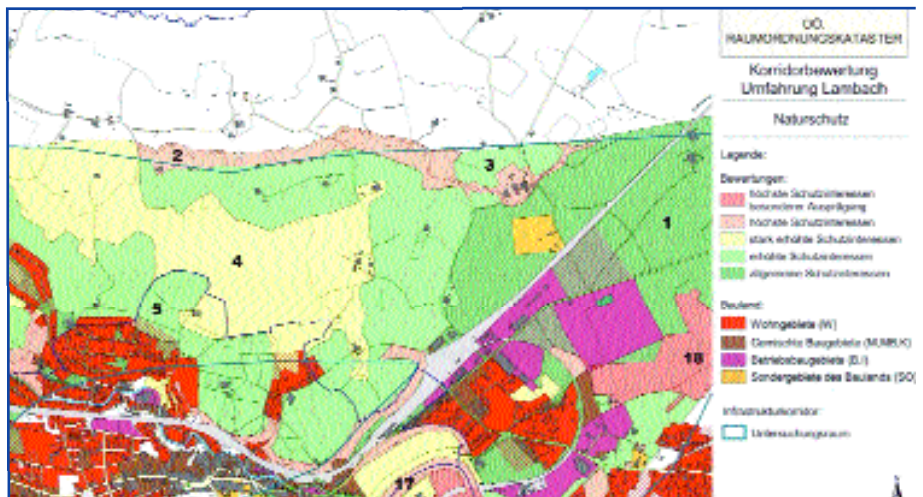
Die Bewertungsverfahren sind so aufgebaut, dass sie leicht verständlich und nachvollziehbar sind und kein Spezialwissen erfordern. Durch maximale Untersuchungstransparenz wird vermieden, dass mögliche Trassenalternativen unbegründet aus der Untersuchung ausgeklammert werden. Damit wird eine Versachlichung der Diskussion erreicht und einer Polarisierung verschiedener Interessen vorgebeugt.

Die wesentlichen Ziele dieses Planungsprozesses waren damit zusammenfassend:

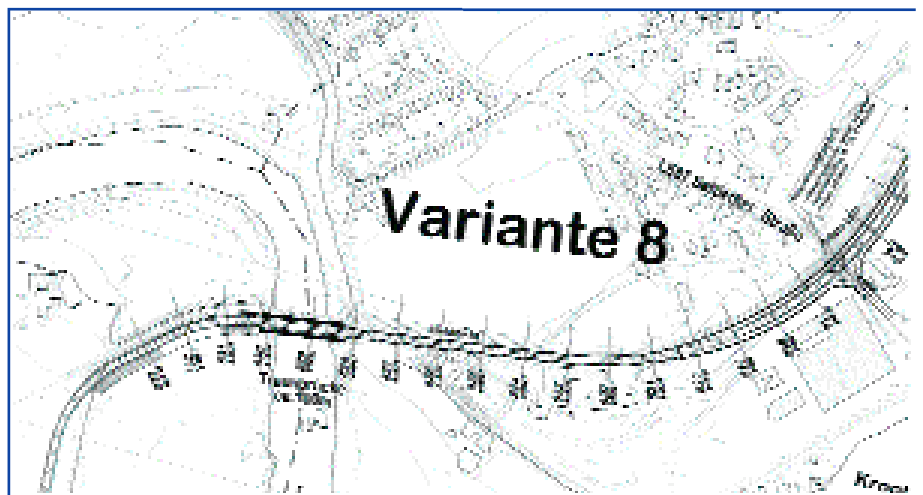
- die laufende Einbindung der Öffentlichkeit (Planungstransparenz)
- das übersichtliche Erfassen jener öffentlichen Schutzinteressen, die eine Infrastrukturplanung erschweren können (insbesondere Waldschutz, Naturschutz, Siedlungsschutz)
- das rasches Aufzeigen wesentlicher Konfliktbereiche
- die Erarbeitung von Lösungsansätzen, die in den notwendigen Genehmigungs-



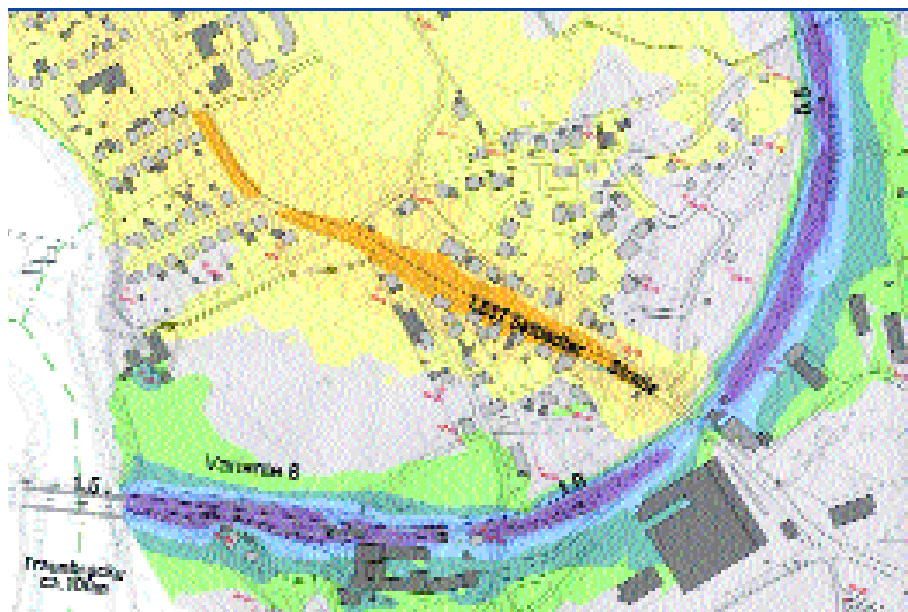
Schematischer Ablauf der Korridoruntersuchung (DI. Dr. Knötig, eigene Darstellung)



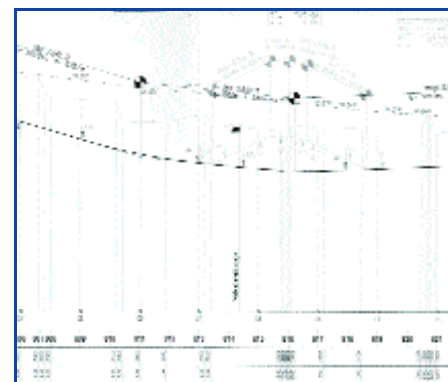
Ausschnitt aus einer Karte zur Raumbewertung aus dem Fachbereich Naturschutz (Grundkarte : DKM-BEV; Kartografie M. Peilsteiner)



Ausschnitt aus dem Lageplan zur Variante 8 einer Südumfahrung von Lambach (TBV-PlanungsGmbH)



Beispiel der Differenzlärmkarte zur Variante 8 der Südostspange – Prognose für 2015, Nacht; dargestellt wird hier die Lärmdifferenz zwischen dem prognostizierten Straßenverkehrslärm und der Nullvariante (TAS Schreiner GmbH)



Ausschnitt aus einem Längenschnitt zur Variante 8 einer Südumfahrung von Lambach (TBV-PlanungsGmbH)

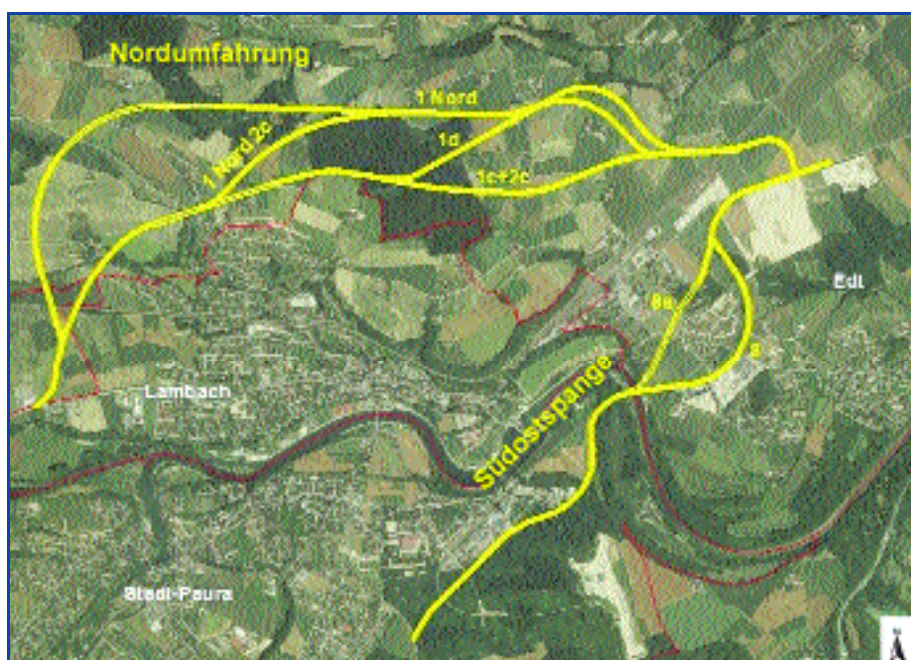
verfahren erfolgreich umgesetzt werden können (schnellere Behördenverfahren)

„Gordischer Knoten“ überregionaler Verkehrsströme

Die Verkehrssituation im Raum Lambach ist gekennzeichnet durch zwei überregionale Verkehrsströme, die sich in der Gemeinde Lambach kreuzen: der Verkehrsstrom vom Vöcklabrucker in den Welser Raum entlang der B1 und der Verkehrsstrom in den Gmundner Raum entlang der B144. Mit prognostizierten Verkehrszuwächsen zwischen 15–30 Prozent bis 2015 sind an einzelnen Querschnitten der B1 im Prognosejahr bis zu 17.000 Kfz/Tag zu erwarten. Der Auftrag für die Korridoruntersuchung war demgemäß auch die Entwicklung wirkungsvoller und genehmigungsfähiger Umfahrungsvarianten, die bezüglich beider überregionaler Verkehrsströme eine Verbesserung der Verkehrssituation und eine Entlastung der Siedlungsgebiete bewirken.

Raumuntersuchung als Grundlage

Bevor jedoch die ersten Variantenentwürfe in die Karten eingetragen wurden, wurde eine Raumuntersuchung durchgeführt. Dadurch konnte frühzeitig erkannt werden, dass in Lambach eine durchgängige Südumfahrung vor allem westlich der bestehenden B144 in nahezu allen Belangen vorhandene öffentliche



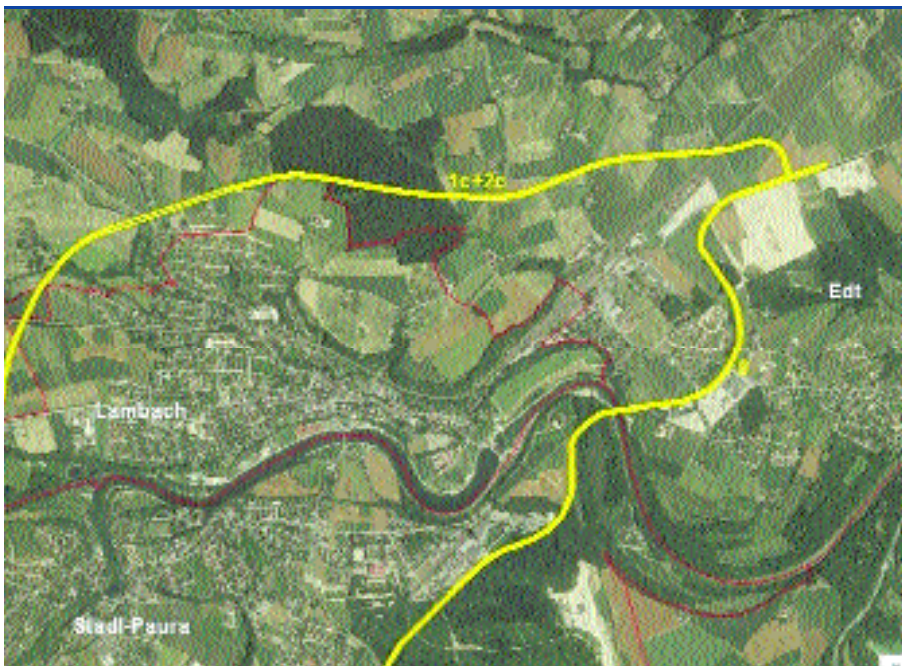
Ausgewählte Varianten für eine Nordumfahrung bzw. eine Südostspange

Schutzinteressen massiv beeinträchtigen würde (Naturschutz, Grundwasserschutz, Forstwirtschaft etc.). Es war deshalb klar, dass eine wirkungsvolle Verbesserung der Verkehrssituation nur in der Kombination einer Nordumfahrung (um den West-Ost-Verkehrsstrom auf der B1 zu verlagern) mit einer Südostspange (um die Verkehrsbeziehung B1–B144 zu verlagern) bestehen konnte.

Variantenerstbewertung

Auf der Grundlage dieser Raumuntersuchung wurden die Umfahrungsvarianten entwickelt und einer Bewertung unterzogen. Dabei wurde eine dreistufige Vorgangsweise gewählt:

1. Ausscheiden nicht-umweltverträglicher Varianten
Offensichtlich nicht genehmigungsfähige



Diese Aufnahme zeigt das fachliche Ergebnis der Korridoruntersuchung: für die Nordumfahrung die Variante 1c+2c (Optimierung der Variante 1c+2b) sowie die Variante 8 für eine Südostspange (Luftbildaufnahme: BMLV; Kartografie M. Peilsteiner)

Varianten wurden aus dem weiteren Untersuchungsprozess ausgeschieden. Dies waren vor allem die durchgängigen Südvarianten sowie eine Variante, die zwischen Hagenberg und Klaus (im Nordwesten des Untersuchungsgebietes) mit einem 300 m langen und bis 30 m hohen Talübergang einen inakzeptablen Eingriff in die Landschaft bewirkt hätte.

2. Bestimmung von Varianten mit offenkundigen Nachteilen

Beispielsweise wurden aufgrund der Empfehlung eines beigezogenen Geologen sämtliche Tunnelvarianten im Bereich Hagenberg als deutlich nachteilig bewertet, welche unter Wohnbebauung durchführen würden. Ebenso wurden die Varianten über die Hofau aufgrund ihrer deutlich geringeren Entlastungseffekte und der massiven Eingriffe in das Landschaftsbild als nicht empfehlenswert erachtet.

3. Vergleich der verbleibenden Varianten

Die verbleibenden Varianten wären jede für sich alleine betrachtet grundsätzlich

genehmigungsfähig. Ziel des Vergleiches war es daher, jene Varianten zu bestimmen, die sämtlichen öffentlichen Interessen am besten entsprechen können. In diesem Vergleich wurden von den Fachgutachtern im Projektteam die Vor- und Nachteile in der jeweiligen Disziplin aufgezeigt. Am runden Tisch wurde dann gemeinsam nach Varianten gesucht, die eine ausreichende Beachtung aller Fachinteressen ermöglichen. Im Dialog mit den Regionsvertretern wurden die Ergebnisse dieser Arbeit vorgestellt und die Wünsche und Anforderungen der Region in den Optimierungsprozess eingebunden.

Im Juni 2003 wurde ein wesentlicher Meilenstein in der Korridoruntersuchung Lambach erreicht, als der zuständige Landesrat die Entscheidung traf, die vom Planungsteam empfohlene Nordvariante 1c+2c zu optimieren und den Variantenvergleich für eine Südostspange zu vertiefen.

Im März 2005 wurde, nach intensivem fachlichem Abwägen aller Pro- und Kontraargumente, diese Entscheidung klar bestätigt.

Elemente der Strategischen Umweltprüfung (SUP) bereits enthalten

Beteiligte am Planungsprozess waren GemeindevertreterInnen, LandesrätIn-

nen, Landesdienststellen, Umweltschutz, Bürgerinitiativen, Privatinitiativen Betroffener und GemeindegliederInnen im Planungsraum. Über den Planungsprozess wurde in Gemeindezeitzungen, Presseausgaben, BürgerInnenforen, Präsentationen und Diskussionen in den Gemeinden ausführlich berichtet.

Das Projekt kann damit auch als „Vorläufer“ der Strategischen Umweltprüfung (SUP) in Oberösterreich angesehen werden, da es wesentliche Elemente der SUP bereits enthält (z. B. mit den umweltrelevanten Fachdienststellen des Landes akkordierter Untersuchungs- und Bewertungsrahmen; Ausarbeitung und Bewertung von Planungsalternativen; breiter öffentlicher Dialog im Planungsprozess).

Der Nutzen für Planung und Umsetzung

Die Korridoruntersuchung bietet der Politik die Möglichkeit, wesentliche Probleme bei der Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten bereits früh/rechtzeitig und gemeinsam mit den Betroffenen zu identifizieren und darauf Planungsalternativen aufzubauen. Mit dieser Vorgangsweise sollen die eigentlichen Behördenverfahren wesentlich beschleunigt und entscheidungssicherer gestaltet werden. ■

Projektträger

Amt der OÖ. LR,
Überörtliche Raumordnung

Ansprechpartner/Bearbeitung

Dipl.-Ing. Dr. Günther Knötig,
+43 (0) 732/7720-14830
guenther.knoetig@ooe.gv.at

Beteiligte Partner

Fachabteilungen im Amt
der OÖ Landesregierung,
Umweltschutz,
Betroffene Gemeinden,
Bürgerinitiativen, BürgerInnen

Laufzeit des Projektes/Projektstand

2003–2004/2005
Raumuntersuchung,
Variantenentwicklung,
Erstbewertung der Varianten-
abschnitte abgeschlossen

Impressum

Herausgeber: **OEK** Österreichische
Raumordnungskonferenz

Konzept/Redaktion: DI Richard Resch,
regionalentwicklung.at

Bildnachweise: siehe Abbildungen

Grundlayout: Pinkhouse Design

Artwork: medien & mehr

Stand: April 2005