



LAND

OBERÖSTERREICH

Trassenauswahlverfahren B122 WESTSPANGE STEYR

Endbericht
Trassenauswahlverfahren

Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Straßenbau und
Verkehr
Abteilung Straßenplanung und
Netzausbau

2. Dezember 2014

Inhalt

1.	Verlauf	3
2.	Zielsetzung.....	4
3.	Verkehrsuntersuchung	5
3.1.	Planfall A-2014: Bestand 2014.....	5
3.2.	Planfall A-2025-0: Prognose 2025 - Bestand.....	6
3.3.	Planfall P-2025-0: Prognose 2025 – Westspange Steyr	7
3.4.	Zusammenfassung der Verkehrsuntersuchung	8
4.	Methodik	9
4.1.	Fachbereich Raum & Umwelt.....	9
4.1.1.	Raubewertung (Sensibilität).....	9
4.1.2.	Variantenbewertung (Eingriffserheblichkeit).....	10
4.2.	Fachbereich Verkehr & Technik.....	11
5.	Raubewertung (Sensibilität).....	11
5.1.	Naturschutz	11
5.2.	Forstwirtschaft	12
5.3.	Grund- und Trinkwasserwirtschaft.....	12
5.4.	Oberflächengewässerwirtschaft	13
5.5.	Mensch – Nutzungen	13
5.6.	Boden.....	14
6.	Variantenentwicklung	15
6.1.	Variante Spirk „2009“ (Magenta)	15
6.2.	Variante 1 (Rot)	16
6.3.	Variante 2 (Grün).....	16
6.4.	Variante 3 (Blau).....	16
6.5.	Variante 4 (Gelb)	17
6.6.	Variante Spirk „2014“ (Violett).....	17
7.	Variantenbewertung (Eingriffserheblichkeit).....	18
7.1.	Fachbereich Raum & Umwelt.....	18
7.1.1.	Fachgebiet Naturschutz (Ökologie + Landschaftsbild)	18
7.1.2.	Fachgebiet Forstwirtschaft	22
7.1.3.	Fachgebiet Grund- und Trinkwasserwirtschaft	24
7.1.4.	Fachgebiet Oberflächengewässerwirtschaft.....	25
7.1.5.	Fachgebiet Mensch – Nutzungen	27
7.1.6.	Fachgebiet Lärmschutz.....	28
7.1.7.	Fachgebiet Luftgüte	29
7.1.8.	Fachgebiet Boden.....	29
7.2.	Fachbereich Verkehr & Technik.....	31
7.2.1.	Erreichbarkeit / Erschließungswirkung.....	31
7.2.2.	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	31
7.2.3.	Verlagerungseffekte.....	31
7.2.4.	Verkehrssicherheit (Gefahrenstellen).....	31
7.2.5.	Verkehrsqualität.....	32
7.2.6.	Energieverbrauch für Fahrbetrieb	32
7.3.	Entscheidungsprozess.....	33
7.3.1.	Vergleichende Betrachtung der Bewertungen.....	33
7.3.2.	Relevanzprüfung der Entscheidungskriterien.....	35
7.3.3.	Ausscheiden schlechter Varianten.....	36
7.3.4.	Auswahl der besten Variante	37
8.	Trassenempfehlung.....	38

1. Verlauf

Das vorliegende Trassenauswahlverfahren wurde entsprechend dem "Leitfaden für Planungsprozesse zur Trassenfestlegung bei Verkehrsprojekten" abgehandelt und dabei insgesamt 4 Projektteamsitzungen durchgeführt.

Beteiligte am Trassenauswahlverfahren Westspange Steyr:

Projektleitung:	Abteilung Straßenplanung und Netzausbau	DI Christian Dick Ing. Herbert Leitner Mag. Melanie Ullmann
Projektteam:	Abteilung Raumordnung	DI Franz Kampelmüller DI Katharina Schigutt
	Abteilung Naturschutz	DI Alfred Matzinger
	Abteilung Land- und Forstwirtschaft	DI Gerhard Aschauer DI Claudia Preinstorfer
	Abteilung Anlagen-, Umwelt und Wasserrecht (WPLO)	DI Stefan Schneiderbauer
	Abteilung Grund- und Trinkwasserwirtschaft	Mag. Markus Einberger
	Abteilung Oberflächengewässerwirtschaft	DI Mairanderl
	Abteilung Umweltschutz	DI Wolfgang Gruber
	Abt. Umwelt-, Bau u. Anlagentechnik	DI Christopher Giefing
	Abteilung Ländliche Neuordnung	DI Gerhard Froschauer
	Abt. GVÖEV	Ing. Berthold Pfeiffer
	Abt. Straßenerhaltung und Betrieb	Ing. Herbert Rechberger
Projektbegleitung:	Oö. Umweltschutz	DI Dr. Martin Donat
	Magistrat Steyr	BD DI Norbert Prantl DI Thomas Froschauer

2. Zielsetzung

Der geplante Umfahungskorridor der "Westspange Steyr" verläuft von der B 115 Eisen Straße, Zufahrt "Bauhaus", in Richtung Wolfener Landesstraße (Tischlerei Wögerer) und von dort zur B 122 Voralpen Straße, Stadtgrenze Steyr/Siering.

Die Westspange Steyr bildet eine Verbindung zwischen der B 115 Eisen Straße im Norden der Stadt und der B 122 im Westen und soll zur Entlastung des Landes- und Gemeindestraßennetzes im Stadtgebiet von Steyr beitragen.

In Verbindung mit der bestehenden Nordspange ergibt sich eine zweite leistungsfähige Ost-West-Verbindung nördlich des Stadtzentrums von Steyr.

Nach ersten Überlegungen soll die Westspange an drei Stellen mit den übergeordneten Landesstraßen B und L verbunden sein. Diese Knotenpunkte sind im Bereich der Voralpen Straße B 122/Kruglweg/Staffelmayrstraße im Westen, im Bereich der Wolfener Straße L 564/Dryhuberstraße im Nordwesten und im Bereich der Eisen Straße B 115/ Infangstraße im Norden geplant.

Projektsziele:

- eine Entlastung der B 115 Eisen Straße und der B 122 Voralpen Straße
- eine Entlastung des bestehenden untergeordneten Straßennetzes
- eine Verlagerung von dem großräumig Steyr umfahrenden Verkehr auf die Westspange im Zusammenwirken mit der bestehenden Nordspange Steyr
- eine wesentliche Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen durch die Verkehrsentlastung im innerstädtischen Bereich von Steyr

Daneben gelten für das Trassenauswahlverfahren auch noch folgende generelle Grundprinzipien:

- Schadensbegrenzungsprinzip
- Qualitätsprinzip
- Minimierungsprinzip
- Ausgleichsprinzip
- Wirtschaftlichkeitsprinzip

Das Schadensbegrenzungsprinzip gilt dabei absolut und ohne Einschränkungen. Die übrigen Prinzipien stehen im Wettstreit miteinander und sind nach dem Grundsatz der Ausgewogenheit anzuwenden. Dies gilt jedoch nur unter der Prämisse, dass im Sinne der Schadensbegrenzung eine positive Projektbeurteilung nur dann zulässig ist, wenn die Beeinträchtigung eines Schutzgutes nicht das kritische Ausmaß übersteigt. 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. Verkehrsuntersuchung

3.1. Planfall A-2014: Bestand 2014

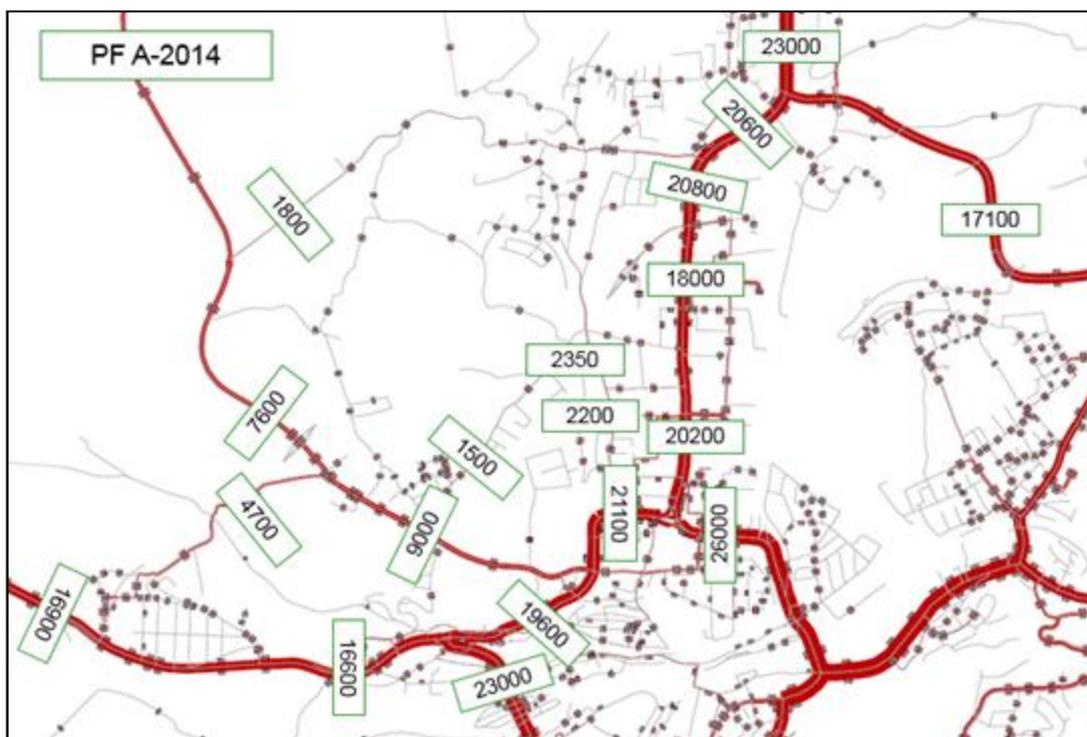


Abbildung 1: Belastungsplan Bestand 2014 [Kfz/Werktag]

Der in Abbildung 1 dargestellte Planfall beschreibt den Analysefall im Jahr 2014 mit Bestandsstraßennetz und bestehenden Nutzungen.

Die Belastungen mit KFZ-Verkehr im Hauptstraßennetz, für das Wirkungen durch die Westspange erwartbar sind, liegen derzeit

- in der östlichen B122 Sierninger Straße bei 16.600 KFZ / 24h,
- in der B122 Seifentruhe bei 21.100 KFZ / 24h,
- in der B122 Michael-Blümelhuber-Straße bei 26.000 KFZ / 24h,
- in der B115 im Norden bei 20.800 KFZ / 24h
- in der B309 bei 23.000 KFZ / 24h und
- in der L564 Wolfenerstraße Ost bei 9.000 KFZ / 24h.

Die Belastungen mit KFZ-Verkehr im Nebenstraßennetz, für das Wirkungen durch die Westspange erwartbar sind, liegen derzeit

- in der Staffelmayrstraße bei 4.700 KFZ / 24h,
- in der Feldstraße bei 1.500 KFZ / 24h,
- in der Waldrand-/Hasenrathstraße bei 1.800 KFZ / 24h und
- in der Steiner Straße bei 2.300 KFZ / 24h.

Diese Straßenzüge stellen die Hauptschleichwegrouten von Süd-West nach Nord-Ost dar.

3.2. Planfall A-2025-0: Prognose 2025 - Bestand

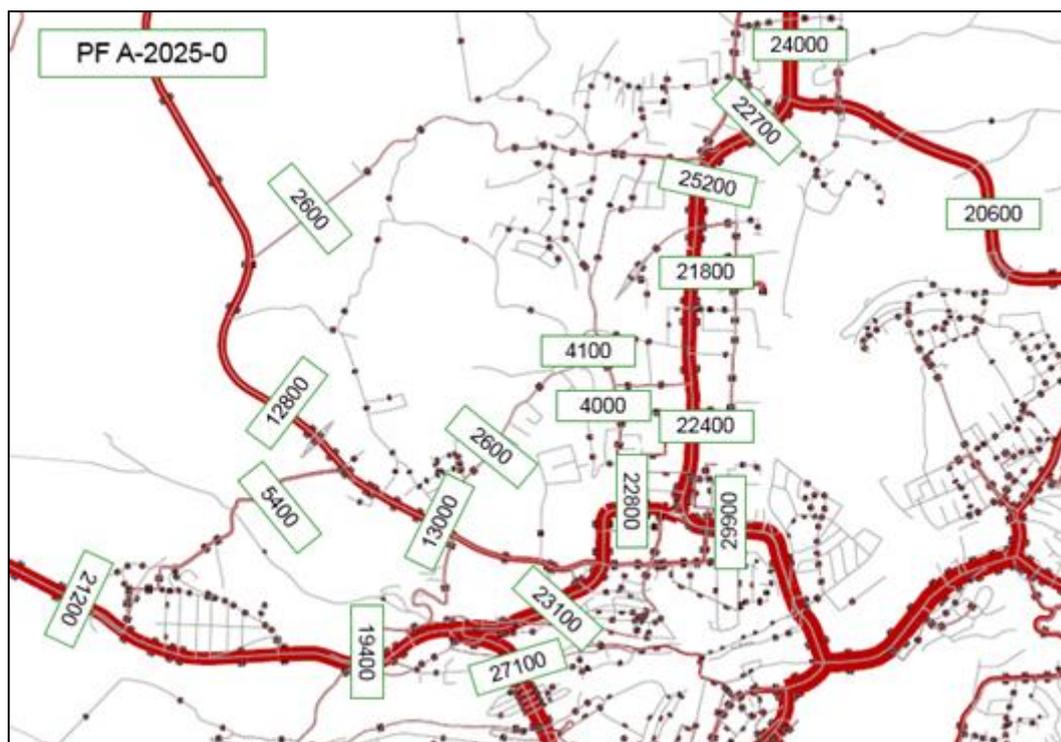


Abbildung 2: Belastungsplan Bestand 2025 [Kfz/Werktag]

Der Planfall A-2025-0 beschreibt den fortgeschriebenen Analysefall für das Jahr 2025 mit Bestandsnetz und zukünftigen Nutzungen und Strukturen, die jetzt schon bekannt sind. Die Belastungen mit KFZ-Verkehr im Hauptstraßennetz, für das Wirkungen durch die Westspange erwartbar sind, liegen für Prognose 2025

- in der B122 Sierninger Straße im Osten bei 19.400 KFZ / 24h,
- in der B122 Seifentruhe bei 22.800 KFZ / 24h,
- in der B122 Michael-Blümelhuber-Straße bei 29.900 KFZ / 24h,
- in der B115 im Norden bei 25.200 KFZ / 24h
- in der B309 bei 24.000 KFZ / 24h und
- in der L564 Wolfenerstraße Ost bei 13.000 KFZ / 24h.

Die Belastungen mit KFZ-Verkehr im Nebenstraßennetz, für das Wirkungen durch die Westspange erwartbar sind, liegen derzeit

- in der Staffelmayrstraße bei 5.400 KFZ / 24h,
- in der Feldstraße bei 2.600 KFZ / 24h,
- in der Waldrand-/Hasenrathstraße bei 2.600 KFZ / 24h und
- in der Steiner Straße bei 4.100 KFZ / 24h.

3.3. Planfall P-2025-0: Prognose 2025 – Westspange Steyr

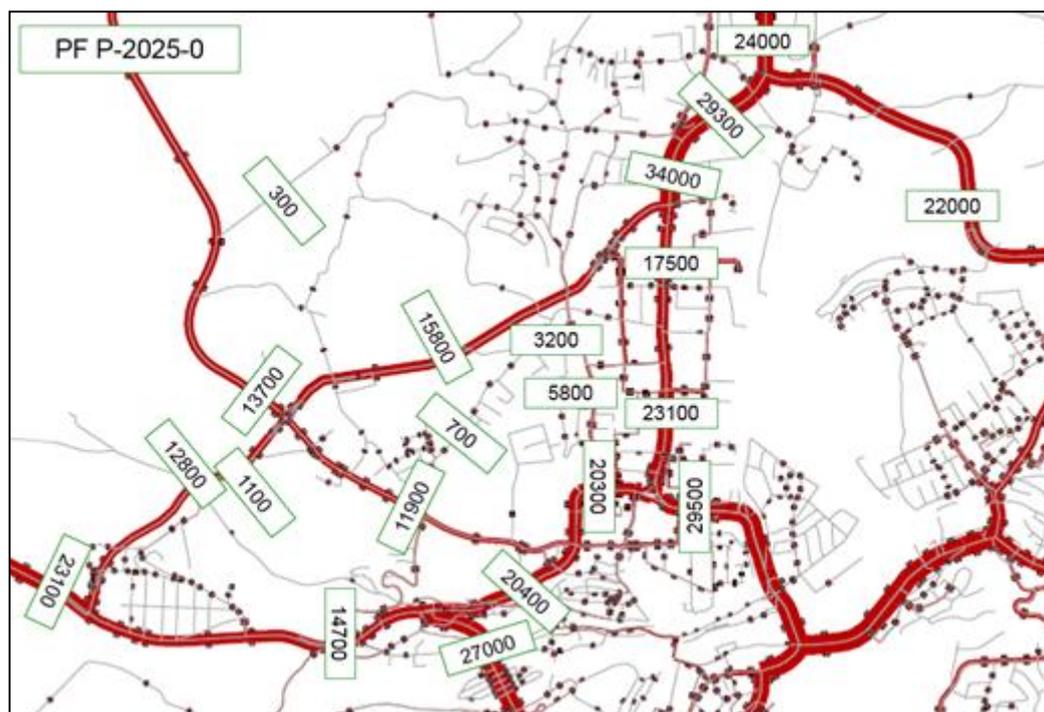


Abbildung 3: Belastungsplan Prognose 2025 – Westspange Steyr [Kfz/Werktag]

Der Planfall P-2025-0 spiegelt den Prognosefall 2025 mit Bestandsstraßennetz ergänzt durch die Westspange und Mannlicher Straße wieder. Es fließen zukünftige Nutzungen und Strukturen, die jetzt schon bekannt sind mit ein.

Die Belastungen mit KFZ-Verkehr im Hauptstraßennetz, für das Wirkungen durch die Westspange ausweisbar sind, liegen für Prognose 2025 mit Westspange

- in der B122 Sierninger Straße im Osten bei 14.700 KFZ / 24h,
- in der B122 Seifentruhe bei 20.300 KFZ / 24h,
- in der B122 Michael-Blümelhuber-Straße bei 29.500 KFZ / 24h,
- in der B115 im Norden bei 17.500 KFZ / 24h
- in der B309 bei 24.000 KFZ / 24h und
- in der L564 Wolfenerstraße Ost bei 11.900 KFZ / 24h.

Die Belastungen mit KFZ-Verkehr im Nebenstraßennetz, für das Wirkungen durch die Westspange erwartbar sind, liegen bei

- in der Staffelmayerstraße bei 1.100 KFZ / 24h,
- in der Feldstraße bei 700 KFZ / 24h,
- in der Waldrand-/Hasenrathstraße bei 300 KFZ / 24h und
- in der Steiner Straße bei 5.800 KFZ / 24h.

3.4. Zusammenfassung der Verkehrsuntersuchung

Grundlage für die Bestimmung des Verlagerungseffekts der Westspange bildet ein Verkehrsmodell für die Stadt Steyr. Ergebnis dieses Verkehrsmodells ist die Ermittlung des zukünftigen KFZ-Verkehrsaufkommens und dessen Verteilung im Straßennetz. Im vorliegenden Bericht zur verkehrlichen Wirkungsanalyse werden folgende Planfälle einander gegenübergestellt:

- Planfall A-2014: Analysefall im Jahr 2014 mit Bestandsstraßennetz und Bestehenden Nutzungen.
- Planfall A-2025-0: Fortgeschriebener Analysefall für das Jahr 2025 mit Bestandsstraßennetz und zukünftigen Nutzungen und Strukturen, die schon jetzt bekannt sind.
- Planfall P-2025-0: Prognosefall 2025 mit Bestandsstraßennetz ergänzt durch Westspange und Mannlicher Straße und zukünftigen Nutzungen und Strukturen, die schon jetzt bekannt sind

Während im Vergleich von PF A-2014 und A-2025-0 sich die Entwicklung von Steyr und dessen Umland darstellt, kann beim Vergleich der Planfälle A-2025-0 mit PF P-2025-0 die verkehrliche Wirkung der Westspange festgemacht werden. Im Folgenden wird zweiter Vergleich verwendet.

Im Planfall PF P-2025-0 wird für die Westspange

- im südwestlichen Teil 12.800 KFZ / 24h (zwischen B122 und L564)
- im Mittelteil 15.800 KFZ / 24h (zwischen L564 und Mannlicher Str.) und
- im nordöstlichen Teil 14.300 KFZ / 24h (zwischen Mannlicher Str. und B115) ausgewiesen.

Die höchsten Entlastungen vom KFZ-Verkehr sind im Hauptstraßennetz

- in der B115 Mitte um rd. -20% von 21.800 auf 17.400 KFZ / 24h (-4.400),
- in der B122 Sierninger Straße Ost um rd. -24% von 19.400 auf 14.700 KFZ/24h (-4.700),
- in der B122 Seifentruhe West um rd. -12% von 23.100 auf 20.400 KFZ / 24h (-2.700),
- in der B122 Seifentruhe Ost um rd. -11% von 22.800 auf 20.300 KFZ / 24h (-2.500) und
- in der L564 Wolfernerstraße Ost um rd. -9% von 13.000 auf 11.900 KFZ / 24h (-1.100).

Die höchsten Entlastungen vom KFZ-Verkehr sind im Nebenstraßennetz

- in der Waldrand-/Hasenrathstraße um rd. -90% von 2.600 auf 300 KFZ / 24h (-2.300),
- in der Staffelmayerstraße um rd. -80% von 5.400 auf 1.100 KFZ / 24h (-4.300) und
- in der Feldstraße um rd. -74% von 2.600 auf 700 KFZ / 24h (-1.900).

Die drei letztgenannten Straßenzüge gelten als die Hauptschleichwegrouten von Süd-West nach Nord-Ost im Verlauf der zukünftigen Westspange.

Die höchsten Belastungen mit KFZ-Verkehr sind im Hauptstraßennetz

- in der B115 zwischen der Westspange und der Kreuzung Gleink um rd. +35% von 25.200 auf 34.000 KFZ / 24h (+8.800),
- in der B115 zwischen der Kreuzung Gleink bis zur Nordspange um rd. +29% von 22.700 auf 29.300 KFZ / 24h (+6.600) und
- in der B122a Nordspange um rd.7% von 20.600 auf 22.000 KFZ / 24h (+1.400) zu verzeichnen.

Die verkehrliche Wirkungsanalyse zeigt, dass die Westspange einen deutlichen Beitrag zur Verlagerung des KFZ-Durchgangsverkehrs und der Unterbindung von KFZ-Schleichverkehr im untergeordneten Straßennetz der Stadt Steyr leisten kann. Weitere verkehrliche Wirkungen, wie die Entlastung vom Schwerverkehr, die Entlastung der Wohngebiete vom ortsfremden KFZ-Verkehr und die Bündelung von großräumigen Umfahrungsrouten, werden durch die Westspange „gut“ erfüllt. Durch die Westspange können Kreuzungsbereiche entlang von vom KFZ-Verkehr entlasteten Straßenabschnitten ebenfalls entlastet werden, eine weitere Entwicklung wird hier aus verkehrlicher Sicht möglich.

Insgesamt kann die Westspange zu einer Verbesserung der verkehrlichen Situation in Steyr einen deutlichen Beitrag leisten.

4. Methodik

Die Variantenbewertung des vorliegenden Projektes "Westspange Steyr" wurde gemäß dem "Leitfaden für Planungsprozesse zur Trassenfestlegung bei Verkehrsprojekten" vorgenommen.

4.1. Fachbereich Raum & Umwelt

4.1.1. Raumbewertung (Sensibilität)

Die zentrale Fragestellung der Raumuntersuchung ist es, abzuklären, in welchen Gebieten des Untersuchungsraumes Trassen zu offensichtlich (rechtlich) unzulässigen Auswirkungen auf öffentliche Schutzinteressen führen bzw. in welchen Gebieten die Trassen zu schwerwiegenden bzw. nicht beherrschbaren Auswirkungen führen werden. Ziel der Raumuntersuchung ist es deshalb, den Raum bezüglich jener öffentlicher Schutzinteressen zu bewerten, die im Planungsprozess (Genehmigungsverfahren) besonders relevant sind. Dies betrifft insbesondere Bereiche deren Schutz in der Detailplanung nur eingeschränkt beeinflusst werden kann (z.B. durch Trassenoptimierung) sowie Bereiche, die für die Lebensqualität der Bevölkerung relevant sind.

Im Zuge der späteren Straßenplanung sind zusätzlich zu den engeren Planungsverfahren jedenfalls Verfahren nach dem Naturschutzgesetz und nach dem Wasserrechtsgesetz erforderlich. Werden auch Waldflächen in Anspruch genommen, sind auch Rodungsverfahren nach dem Forstgesetz notwendig. Für den Immissionsschutz der Wohngebiete sind vor allem die verschiedenen Richtlinien und Dienstweisungen über den Lärmschutz an Straßen für das straßenrechtliche Bewilligungsverfahren maßgeblich.

Die Parameter zur Einstufung der Sensibilität von Teilräumen sind im Handlungsleitfaden spezifisch für jedes Fachgebiet definiert. Die darin beschriebenen Teilbewertungsmodelle dienen als Orientierungshilfe und decken typische Situationen ab, wobei Sonderfälle im Einzelfall bewertet werden. Nachfolgend werden die inhaltlichen Aspekte je Fachgebiet in Kurzform aufgelistet:

Fachgebiet	Inhaltliche Aspekte
Mensch – Nutzungen	Siedlungsraum, Raum- und Wirtschaftsentwicklung, Nutzungsansprüche an die Landschaft, Sach- und Kulturgüter
Pflanzen, Tiere, Lebensräume	Lebensraumtypen, Biotoptypen
Landschaftsschutz	Landschaftsbild
Forst	Waldschutz, forstliche Planungen
Grundwasser	Grundwasservorkommen, Schutz- und Schongebiete
Oberflächengewässer	Hochwasserschutz, Zustand der Oberflächengewässer (gem. Wasserrahmenrichtlinie)
Lärm	Vorbelastung, Planungsrichtwerte Flächenwidmung
Luft	Vor- und Zusatzbelastung, Sanierungsgebiete
Boden	Nutzungsansprüche der Landwirtschaft (Agrarstruktur), Funktionen des Boden (als unwiederbringliches Gut)

Gemäß dieser inhaltlichen Aspekte werden je Fachgebiet in Abhängigkeit von vorhandenen Schutzbereichen und –interessen Teilräume abgegrenzt. Dabei wird über alle Fachgebiete hinweg folgende einheitliche Bewertungsskala verwendet, die Auskunft über die Sensibilität des jeweiligen Teilraumes aus Sicht des jeweiligen Fachgebietes gibt. Damit die Bedeutung der Schutzinteressen als Restriktion für Trassenüberlegungen auch kartografisch leicht nachvollziehbar ist, werden diese Bewertungskategorien mit einer Farbskala versehen, die den Ampelfarben entspricht. Während Teilraumeinstufungen in Stufe 1 und 2 in der Regel beherrschbare Schutzinteressen anzeigen, sollte mit Bereichen ab Stufe 3 bei Trassenüberlegungen – wenn möglich - zurückhaltend umgegangen

werden. Besonders in der Stufe 4 muss damit gerechnet werden, in den erforderlichen Genehmigungsverfahren keine Genehmigungen bzw. eine Genehmigung nur unter der Bedingung aufwändiger Begleitmaßnahmen zu erhalten.

Sensibilität	
Wertstufe	Wertbezeichnung
1	gering
2	mäßig
3	hoch
4	sehr hoch

4.1.2. Variantenbewertung (Eingriffserheblichkeit)

Die Bewertung der Trassenvarianten ist so gestaltet, dass Verkehr & Technik sowie Umwelt & Menschen gleichrangig behandelt werden. Kein Einzelbereich darf auf Kosten eines anderen über- oder unterbewertet werden. Dies ist auch deshalb notwendig, da für den Bau einer Straße sowohl eine naturschutzrechtliche Bewilligung als auch Bewilligungen nach dem Wasserrecht, Forstrecht und Straßenrecht (welches auch den Lärmschutz umfasst) erforderlich sind. Dabei kann eine unzulässige Überschreitung von Lärmgrenzwerten (negativer Bescheid Straßenrecht) nicht durch eine ökologische Musterplanung (positiver Bescheid Naturschutzrecht) ausgeglichen werden. Die Variantenbewertung orientiert sich demnach maßgeblich an den nachfolgenden Genehmigungsverfahren.

Bei der Variantenerstbewertung werden in den einzelnen Fachbereichen die Eingriffserheblichkeiten (Ausmaß, in dem durch einzelne Varianten in die Schutzinteressen eingegriffen wird) der entwickelten Trassen ermittelt. Dies erfolgt durch Betrachtung der auf Teilräumen basierenden Raumuntersuchung (Sensibilität) und der abgeschätzten Auswirkungen der Trassen (Intensität) auf die jeweiligen Teilräume. Diese beiden Einstufungen werden in allen Fachbereichen nach derselben Matrix miteinander verknüpft und daraus für jeden einzelnen Variantenabschnitt die Eingriffserheblichkeit ermittelt.

Erheblichkeit		Intensität			
		gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität	gering	keine / sehr gering	gering	gering	mittel
	mäßig	gering	gering	mittel	hoch
	hoch	gering	mittel	hoch	sehr hoch
	sehr hoch	mittel	hoch	sehr hoch	sehr hoch

Bei der Einstufung der Trassen wird nach der "Worst-Case-Regel" vorgegangen, das heißt, dass grundsätzlich in jedem Fachgebiet die höchste vorkommende Eingriffserheblichkeit eines Variantenabschnittes für die Einstufung der gesamten Variante maßgeblich ist. Ist der Abschnitt mit höchster Eingriffserheblichkeit im Verhältnis zur Gesamtlänge der Variante jedoch sehr kurz, kann mit entsprechender Begründung von dieser Regel abgegangen werden.

Da für die Bereiche Landwirtschaft-Agrarstruktur und Boden im Rahmen des Straßenbaues keine gesonderten Genehmigungsverfahren existieren, finden diese auch im Rahmen der konkreten Entscheidungsfindung des Trassenauswahlverfahrens nur in eingeschränktem Maße Berücksichtigung. Sie sind deshalb nur in folgenden Fällen entscheidungsrelevant:

- bei niedrigen Eingriffserheblichkeiten in anderen Kriterien nur dann, wenn in den Kriterien Boden bzw. Agrarstruktur sehr hohe Eingriffserheblichkeiten gegeben sind.
- Bei hohen Eingriffserheblichkeiten in anderen Sachbereichen nur dann, wenn in der Gesamtbetrachtung über alle Fachbereiche keine Entscheidung getroffen werden kann.

4.2. Fachbereich Verkehr & Technik

Im Fachbereich Verkehr & Technik erfolgt die Bewertung der Varianten durch Beurteilung der Zielerfüllung hinsichtlich nachfolgend aufgelisteter Kriterien.

Hauptkriterium	Indikatoren
Erreichbarkeit, Erschließungswirkung	Reisezeit, Veränderung der Verkehrsanbindung
Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	Art, Qualität und Bedeutung der Verknüpfung
Verlagerungseffekte	Veränderung des Verkehrsaufkommen, Veränderung Modal Split
Verkehrssicherheit	Gefahrenstellen, Unfallhäufigkeit, Unfallschwere
Verkehrsqualität	Auslastungsgrad, Betriebsgeschwindigkeit
Energieverbrauch für Fahrbetrieb	Verbrauch an Primärenergie

Dabei wird die Bewertung analog der Eingriffserheblichkeitsbewertung im Fachbereich Raum & Umwelt in einem einheitlichen 5-stufigen Klassifikationsschema abgebildet. Dies gilt sowohl für qualitative als auch für quantitative Kriterien.

Zielerfüllung	
Wertstufe	Wertbezeichnung
1	sehr gut
2	gut
3	mäßig
4	neutral
5	Verschlechterung

5. Raumbewertung (Sensibilität)

In diesem Kapitel werden je Fachgebiet die Teilräume, die höhere Schutzinteressen und daraus abgeleitet höhere Sensibilitäten aufweisen, in Kurzform erläutert.

5.1. Naturschutz

Der vorliegende Untersuchungsraum stellt sich als überwiegend agrarisch intensiv genutzter Landschaftsraum in Randlage zum Hauptsiedlungsraum der Bezirkshauptstadt dar. Naturschutzfachlich bedeutende Flächenelemente im Planungsabschnitt östlich der Wolfener Straße finden sich in der vernässten Talzone westlich der Feldstraße, die als Gemengelage von Waldflächen (teils Fichte, teils Laub- Nadel- Mischwald), extensiv bewirtschafteten Feuchtwiesen, Sukzessionsflächen in der Bachaue (Aufkommen von Erlen) und Bachufergehölzen beschrieben werden kann. Die Bedeutung dieses Teilraums als Lebensraum im agrarisch intensiv genutzten Umland begründet eine sehr hohe Wertigkeit.

Im Planungsabschnitt westlich der Wolfener Straße weist der südliche Ausläufer des Großwaldgebietes Enzengarn mit 2 hier eingelagerten Teichen eine erhöhte Sensibilität auf. Als weiteres Raumelement mit hoher landschaftlicher wie auch ökologischer Wertigkeit ist eine markante eiszeitliche Flussterrassenkante im Ortsbereich Damm hervorzuheben.

5.2. Forstwirtschaft

Der vorliegende Untersuchungsraum beinhaltet mehrere kleine Waldflächen und den Randbereich eines größeren Waldgebietes. Er liegt im Stadtgebiet von Steyr, das eine Waldausstattung von lediglich 10,39 % aufweist (Quelle: Waldentwicklungsplan).

Der Waldentwicklungsplan weist für die betroffenen Waldflächen die Wertziffer 122 auf, wodurch eine erhöhte Wohlfahrtswirkung aufgrund der geringen Waldausstattung und der Bedeutung für den Klimaausgleich dokumentiert ist. Darüber hinaus erfüllen die Waldflächen im Großraum Steyr eine erhöhte Erholungsfunktion.

Durch die Ausweisungen im Waldentwicklungsplan ist daher ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung begründet und dokumentiert.

Bei Anwendung des Leitfadens für Planungsprozesse zur Trassenfestlegung bei Verkehrsprojekten für den Fachbereich Waldschutz resultiert aufgrund der geringen Waldausstattung und der Ausweisungen im Waldentwicklungsplan jedenfalls eine hohe Sensibilität der betroffenen Waldflächen im Untersuchungsraum.

Im Zuge der Trassenbewertung wurden die beiden betroffenen Waldflächen einer genaueren Beurteilung unterzogen:

Waldgebiet östlich des Siedlungssplitters Weinzierl:

Es handelt sich um ein sehr feuchtes Waldgebiet mit Gräben und Bächen mit einer sehr hohen Seltenheit der potenziellen natürlichen Waldgesellschaft (Schwarzerlen-Eschen-Standorte, Bergahorn-Eschenwald bzw. zum Teil Schwarzerlen-Bruchwald). Diese sind im Bereich der Varianten 2 und 3 mit einem standortsfremden Fichten-Baumholz bestockt.

Im Bereich der Variante „Spirk“ wurde der Bewuchs größtenteils vorübergehend entfernt. Der nördliche Bereich des Waldgebietes ist sehr naturnah bestockt.

Die **Sensibilität** des Waldgebietes östlich des Siedlungssplitters Weinzierl ist trotz der teilweise standortswidrigen Bestockung aufgrund des sehr hohen Standortpotenzials infolge der Seltenheit der natürlichen Waldgesellschaft „**sehr hoch**“.

Waldgebiet Enzengarn:

Das Waldgebiet Enzengarn wird von den vorliegenden Varianten im Bereich der Hochspannungsleitung und südlich davon durchschnitten. Es stockt hier überwiegend ein standortfremdes Fichten-Stangenholz auf einem edellaubholzreichen Eichen-Hainbuchenstandort. Die **Sensibilität** ist aufgrund der geringen Waldausstattung und der hohen Seltenheit der natürlichen Waldgesellschaft „**hoch**“.

5.3. Grund- und Trinkwasserwirtschaft

Im Untersuchungsraum befinden sich keine Trinkwasserschutzgebiete. Im nordwestlichen Teil befindet sich die geplante Randzone des Wasserschongebietes Steyr – Dietach (blau schraffierte Fläche in der Beilage 2) sowie das mit LGBl.Nr. 40/1965 verordnete Wasserschongebiet Steyr (blau hinterlegte Fläche in der Beilage 2). Entsprechend dieser Verordnung bedürfen u. a

-die Errichtung und die Erweiterung von Bauten jeder Art sowie
-überhaupt Eingriffe in den Boden über 5 m Tiefe einer wasserrechtlichen Bewilligung.

Zukünftig ist allerdings geplant, dass das mit LGBl.Nr. 40/1965 verordnete Schongebiet überarbeitet und in eine Kern- und Randzone geteilt wird. Der ggst. Untersuchungsraum würde nach dieser Überarbeitung nur mehr die Randzone berühren.

Die Vereinbarkeit der Trasse mit grundwasserwirtschaftlichen Zielsetzungen in der zukünftigen Randzone des Wasserschongebietes Steyr wäre entsprechend der „Leitlinie Vorrang Grundwasser je nach Trassierung (z. B. Einschnitttiefe, ...) einer Einzelfallprüfung zu unterziehen.

Jedenfalls ist der Untersuchungsraum in der Randzone des Wasserschongebiets entsprechend dem Leitfaden für Planungsprozesse zur Trassenfestlegung bei Verkehrsprojekten mit der Sensibilität hoch zu beurteilen.

5.4. Oberflächengewässerwirtschaft

Der Untersuchungsraum grenzt im südlichsten Teil an die Steyr und berührt in diesem Bereich sehr kleinräumig den 30-jährlichen Hochwasserabflussbereich der Steyr (siehe Darstellung der Überflutungsbereiche in der Beilage). Diese 30-jährlichen Hochwasserabflussbereiche sind entsprechend dem Leitfaden für Planungsprozesse zur Trassenfestlegung bei Verkehrsprojekten jedenfalls als hoch sensibel einzustufen. Bei Einbauten in diesem Bereich würde jedenfalls zu fordern sein, dass es im Hochwasserfall zu keiner maßgeblichen Beeinträchtigung fremder Rechte kommt.

Aus gewässerökologischer Sicht sind die ersten 10 m außerhalb der Böschungsoberkante als Uferstreifen von besonderer Bedeutung. Jegliche Eingriffe parallel oder schräg zur Gewässerachse wären in diesem Bereich von sehr hoher Intensität.

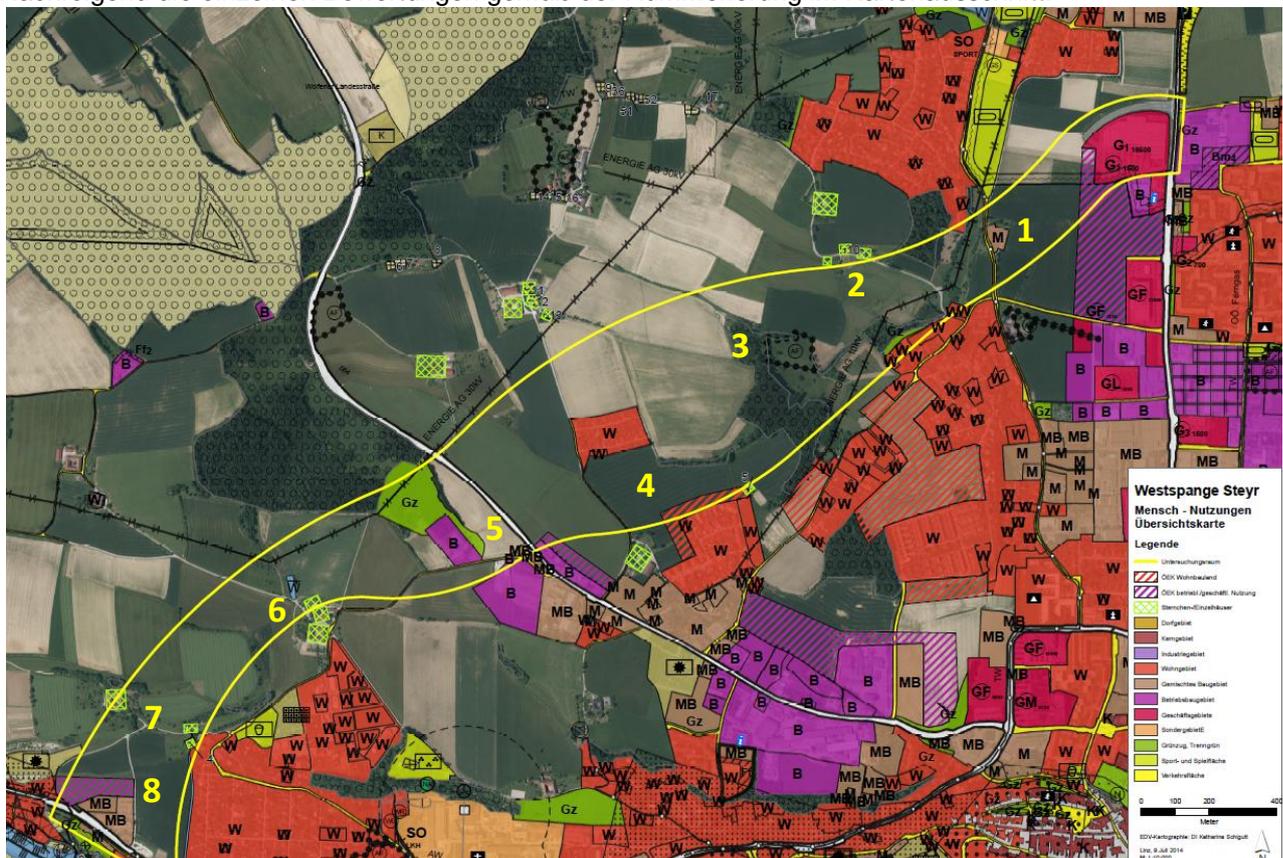
Ca. in der Mitte des Untersuchungsraumes entspringt der Gleinkerbach. Dieser ist laut ÖK auf den ersten rund 600 m intermittierend wasserführend.

Aus Sicht des Hochwasserschutzes wären Querungen vom Gleinkerbach mit ausreichend dimensionierten Durchlässen bzw. Brücken (HQ 100 plus Freibord) auszugestalten. Aus gewässerökologischer Sicht wäre im ständig wasserführenden Bereich des Gerinnes jedenfalls Gewässerverlegungen, Totalverluste von Gewässerabschnitten bzw. Eingriffe parallel oder schräg zur Gewässerachse in weniger als 10 m Abstand vom Gewässer eher kritisch zu sehen und einer Einzelfallbeurteilung zu unterziehen.

5.5. Mensch – Nutzungen

Allgemein ist zum Planungsraum anzumerken, dass dieser zu großen Teilen mit der Widmung „Grünland, Land- und Forstwirtschaft, Ödland“ überlagert ist. Vorhandene Baulandwidmungen stehen zwar teils in Widerspruch zu einzelnen, bereits bestehenden Variantenüberlegungen. Aus raumordnungsfachlicher Sicht kann der Eingrenzung des Untersuchungsraumes jedoch zugestimmt werden.

Nachfolgend die einzelnen Bewertungen gemäß der Nummerierung im Kartenausschnitt:



• **Abbildung 2: Übersichtskarte Mensch-Nutzungen / Siedlungsschutz**
Quelle: Aktueller Flächenwidmungsplan sowie Örtliches Entwicklungskonzept Steyr

- (1) Das bestehende, nördlich gelegene Wohngebiet sowie das Gemischte Baugebiet liegen in äußerst geringem Abstand zueinander. Eine Trassenführung im Süden erscheint hier als zweckmäßig, wobei in diesem Fall dem Abstand zu dem unmittelbar an den Untersuchungsraum angrenzenden Wohngebiet entsprechende Bedeutung zukommt.
- (2) In diesem Bereich befinden sich ein Sternchenhaus sowie weitere Gebäude im Grünland. Zwar handelt es sich, auch nicht in Ansätzen, um einen Weiler oder einen sonstigen Typ zusammenhängenden Siedlungsgebietes, dennoch wird diese Bebauung bei der Trassenbewertung entsprechend berücksichtigt werden müssen.
- (3) Im Flächenwidmungsplan wird ein Areal als „Archäologisches Fundhoffnungsgebiet“ ausgewiesen. Eine Abklärung der Bedeutung dieses Gebiets mit dem Denkmalamt wird empfohlen.
- (4) Angesichts der bestehenden Wohnbebauung (Löwengutsiedlung) sowie der südlich davon gelegenen ÖEK-Erweiterungsflächen bestehen Bedenken hinsichtlich einer Trassenführung im südlichen Bereich.
- (5) Der Bereich nördlich des Betriebsbaugebietes ist als Grünzug ausgewiesen und lt. Festlegungen im Flächenwidmungsplan „von Bebauung auszuschließen“. Derzeit wird diese Fläche für eine mögliche Trassenführung als nur bedingt geeignet betrachtet, eine nähere Untersuchung vonseiten des Naturschutzes bzw. entsprechende Aussagen der Stadt sind hier erforderlich. Im Falle der Realisierung des geplanten niveaufreien Anschlusses muss unter Umständen mit einer erhöhten Nachfrage nach Betriebsbauland gerechnet werden. Eine Linienführung zwischen den bestehenden Betriebsbaugebietes scheint auf den ersten Blick möglich, muss jedoch im weiteren Verfahren anhand der konkreten Varianten geprüft werden.
- (6) Der Staffelmayrhof liegt unmittelbar an der Grenzen des Untersuchungsraumes, nördlich davon sind Nebengebäude wie auch ein Fischteich situiert. Inwieweit eine Zerschneidung dieser Liegenschaft aus raumordnungsfachlicher Sicht vertretbar ist, muss im weiteren Verfahren anhand der konkreten Varianten geprüft werden.
- (7) In diesem Abschnitt des Untersuchungsraumes befinden sich ein Sternchenhaus bzw. ein Gebäude im Grünland (östlicher Bereich) sowie ein landwirtschaftliches Gebäude (westlich). Zwischen den beiden Bauungen besteht ein Abstand von weniger als 200m. Ein Trassenverlauf im östlichen Bereich betrifft zusätzlich – je nach Lage – Teile eines großen, zusammenhängenden Siedlungsgebietes, welches direkt neben dem Untersuchungsgebiet liegt.
- (8) Die Anknüpfung an die Sierninger Straße wird östlich oder westlich des bestehenden Gemischten Baugebiets entstehen. Im letztgenannten Fall bedeutet dies gleichzeitig die Durchschneidung betrieblicher ÖEK-Flächen sowie eine Belastung der Wohnbereiche. Allgemein lässt sich dazu feststellen, dass die Bewohner entlang der Sierninger Straße bereits jetzt einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt sind.

5.6. Boden

Der nordöstliche und südwestliche Bereich des Untersuchungsraumes stellt sich in der Sensibilitätskarte „Trassenbewertung“ mit hohen Sensibilitäten und der mittlere Bereich überwiegend mit Sensibilität „mäßig“ dar.

Die detailliertere Bewertung sowohl des Untersuchungsraumes, als auch der zu bewertenden Trassen erfolgt im Kapitel 7.1.8 Fachgebiet Boden.

6. Variantenentwicklung

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Raumuntersuchung und des festgelegten Untersuchungsraumes werden hinsichtlich ihrer Linienführung unterscheidbare Trassenvarianten entwickelt, welche grundsätzlich auch den straßenbaulichen und verkehrsplanerischen Zielsetzungen entsprechen sollen. Die Entwicklung dieser Grobtrassen folgt dabei den nachstehenden Planungsgrundsätzen:

- Die Trassenvarianten sollen Bereiche mit hoher und höchster Schutzwürdigkeit möglichst meiden.
- Sofern die Bereiche hoher und höchster Schutzwürdigkeit nicht ausgespart werden können, sollten diese nur am Rande berührt oder auf kürzestem Weg durchschnitten werden.
- Bei der Entwicklung der Varianten ist vom üblichen technischen Stand der Trassierung und grundsätzlichen Wirtschaftlichkeitsüberlegungen auszugehen.
- Innerhalb dieser Rahmenbedingungen sollten möglichst viele Trassenvarianten entwickelt werden, um den Spielraum der Entscheidung möglichst groß zu gestalten.

Für das Trassenauswahlverfahren Westspange Steyr wurden von der Abteilung Straßenplanung und Netzausbau in Abstimmung mit dem Projektteam noch 4 weitere Trassenvarianten zu der bestehenden Variante Spirk 2009 entwickelt.

-Variante Spirk 2009 (magenta)

-Variante 1 (rot)

-Variante 2 (grün)

-Variante 3 (blau)

-Variante 4 (gelb)

Im Zuge des laufenden Bewertungsverfahrens zeigte sich im Fachbereich Raum & Umwelt insbesondere bei den Fachgebieten Naturschutz und Forstwirtschaft, dass eine Kombination der Variante Spirk 2009 mit der Variante 1 im Bereich der Goldhahnstraße bis Weinzierl Straße eine Verbesserung der Eingriffsintensität und somit Verringerung der Gesamterheblichkeit mit sich bringt. Aus diesem Grund wurde eine neue durchgängige Variante Spirk 2014 definiert und auch bei der weiteren Gesamtbeurteilung zu Grunde gelegt.

-Variante Spirk 2014 (violett)

6.1. Variante Spirk „2009“ (Magenta)

Gesamtlänge: 4,100 km

Von der B 115 (Bereich Bauhaus) führt die Trasse mit ca. 0,5% Längsneigung ca. 1,5m über Gelände. Ab ca. 300m vor der Steiner Straße taucht die Trasse in Einschnitt max. Tiefe ca. 7,5m. Die Steiner Straße wird am Bestand überführt. Nach einem Einschnittsbereich steigt Trasse mit ca. 3,1%. Der Dorninger Bach wird anschließend mit einem ca. 3m hohen Damm in einem Durchlass gequert. Die Goldhahnstraße wird gegenüber dem Bestand um ca. 6m über Gelände angehoben und überführt.

Die Trasse verläuft dann auf Dammlage ca. 4 bis 4,5 m bis zur Waldquerung und anschließend in einem tiefen Einschnitt max. 11,5 bis 12m und die Längsneigung der Trasse steigt auf 3,6%.

Im Bereich der Löwengutsiedlung verläuft Trasse ca. 6,5 bis 7m im Einschnitt. Nach der Löwengutsiedlung (südlichster Rand) beginnt nach ca. 80m wieder eine Dammlage mit max. ca. 6,5m. Ca. 80 m vor der Wolfener Straße beginnt ein Einschnitt, die Trasse quert unter der L 564 ca. 6,5m im Einschnitt.

Hier ist auch der Hochpunkt der Westspange. Anschließend fällt die Trasse mit 4,2%. Ca. 90m nach der Wolfener Straße kommt wieder eine Dammlage max. ca. 7m.

Vor dem Anwesen „Staffelmayr“ verläuft die Trasse auf Dammlage. Die Kegelpriselstraße wird unterführt, max. Damm ca. 5m. Ab der bestehenden Terrassenkante führt die Trasse im Einschnitt

max. 12m. Der Längenschnitt zwischen Staffelmayr und der Terrassenkante beträgt hier kurz 3% und dann anschl. 4% bis kurz vor der Anbindung an die bestehende B122.

Ab der Überführung der Staffelmayrstraße verläuft die Trasse auf Dammlage mit max. ca. 3m bis zum Anschlussknoten der B122.

6.2. Variante 1 (Rot)

Gesamtlänge: 4,014 km

Die Variante 1 verläuft von der B 115 wie die Variante Spirk. Ab der bestehenden Zufahrt zum Bauhaus führt die Trasse in nordwestliche Richtung und taucht dann in einen Einschnitt max. ca. 4,7 bis 5m und unterfährt die Klosterstraße (Steinerstraße). Die Klosterstraße müsste um ca. 3m gegenüber dem Bestand angehoben werden.

Anschließend ergibt sich ein Trassenverlauf zwischen dem bestehenden Wohngebiet.

Ab der Goldhahnstraße steigt die Trasse mit 4% und verläuft nordwestlich des bestehenden Waldgebietes bis zur Wolfener Straße. Ab diesem Bereich führt die Trasse in einem großen Linksbogen zur Kegelprielstraße und quert auf einer Länge von rund 300m das in diesem Bereich liegende Waldgebiet. Die Trasse würde hier abwechselnd auf Damm, Einschnitt, Damm mit Höhen zwischen 5,50 und 7,50 m zu liegen kommen. Ab der Kegelprielstraße ergibt sich aufgrund der Topographie ein Einschnitt mit einer max. Höhe von 24m bis zur Staffelmayrstraße. Von diesem Bereich verläuft die Trasse dann in westliche Richtung und bindet im Westen des bestehenden Betriebes „BMD“ in die B 122 ein. Die Längsneigung dieser Variante beträgt max. 4,75% und die Einschnittstiefen liegen zwischen 6 und max. 14,50 m.

6.3. Variante 2 (Grün)

Gesamtlänge: 4,124 km

Die Variante 2 weicht im Bereich der Goldhahnstraße von der Var. Spirk in südliche Richtung entlang eines bestehenden Graben und quert anschließend das Waldgebiet auf einer Länge von rund 150m. Anschließend verläuft die Trasse in einem Rechtsbogen in Richtung Wolfener Straße und führt in diesem Bereich zwischen den bestehenden Siedlungsgebieten durch. Die Längsneigung beträgt 3 bis 4% und die Einschnittstiefen liegen zwischen 3 und 8m.

Die Wolfener Straße wird schräg unterfahren und quert nordwestlich des bestehenden Betriebes einen Waldbereich auf einer Länge von rund 100m. Im anschließenden Bereich bindet die Variante 2 wieder in den Trassenverlauf der Var. Spirk ein.

6.4. Variante 3 (Blau)

Gesamtlänge: 4,130 km

Die Variante 3 verläuft von der B 115 wie die Variante 2 und weicht im Bereiche der Weinzierlstraße nach Südosten ab und unterfährt in weiterer Folge unmittelbar nordwestlich an der bestehenden Bebauung (Betriebsbaugebiet) die Wolfener Straße. Die Längsneigungen betragen 3 bzw. 4% und die Einschnittstiefen liegen bei ca. 5 bis max. 11m. Im anschließenden Bereich kommt die Trasse in etwa auf der bestehenden Staffelmayrstraße zu liegen und bindet vor dem Anwesen „Staffelmayr“ in einem Linksbogen in die Variante Spirk ein. In diesem Abschnitt würde die Trasse auf Dammlage mit max. Höhen zwischen 6 bzw. 7 m verlaufen.

6.5. Variante 4 (Gelb)

Gesamtlänge: 4,100 km

Die Variante 4 stellt im Anschlussbereich zur B 122 eine Untervariante auf einer Länge von rund 750m dar. Von der B 115 bis zum Bereich Staffelmayrstraße verläuft die Trasse wie die Variante Spirk. Von diesem Bereich verläuft die Variante 4 dann in westliche Richtung und bindet im Westen des bestehenden Betriebes „BMD“ in die B 122 ein. Die Längsneigung dieser Variante beträgt max. 4,75% und die Einschnittstiefen liegen zwischen 6 und max. 14,50 m.

6.6. Variante Spirk „2014“ (Violett)

Gesamtlänge: 4,100 km

Von der B 115 (Bereich Bauhaus) führt die Trasse mit ca. 0,5% Längsneigung ca. 1,5m über Gelände. Ab ca. 300m vor der Steiner Straße taucht die Trasse in Einschnitt max. Tiefe ca. 7,5m. Die Steiner Straße wird am Bestand überführt. Nach einem Einschnittsbereich steigt Trasse mit ca. 4,0%. Der Dorninger Bach wird anschließend mit einem Damm in einem Durchlass gequert.

Die Goldhahnstraße wird gegenüber dem Bestand angehoben und überführt.

Ab der Goldhahnstraße steigt die Trasse mit 4% und verläuft nordwestlich des bestehenden Waldgebietes bis zur Wolfener Straße.

Hier ist auch der Hochpunkt der Westspange. Anschließend fällt die Trasse mit 4,2%. Ca. 90m nach der Wolfener Straße kommt wieder eine Dammlage max. ca. 7m.

Vor dem Anwesen „Staffelmayr“ verläuft die Trasse auf Dammlage. Die Kegelprielstraße wird unterführt, max. Damm ca. 5m. Ab der bestehenden Terrassenkante führt die Trasse im Einschnitt max. 12m. Der Längenschnitt zwischen Staffelmayr und der Terrassenkante beträgt hier kurz 3% und dann anschl. 4% bis kurz vor der Anbindung an die bestehende B122.

Ab der Überführung der Staffelmayrstraße verläuft die Trasse auf Dammlage mit max. ca. 3m bis zum Anschlussknoten der B122.

7. Variantenbewertung (Eingriffserheblichkeit)

Nachfolgend wird je Fachbereich und Fachgebiet für jede Variante die Einstufung der Gesamterheblichkeit inhaltlich erläutert. Das zugehörige Bewertungsschema wurde bereits in Kapitel 4 näher ausgeführt.

7.1. Fachbereich Raum & Umwelt

Im Fachbereich Raum & Umwelt erfolgte eine Beurteilung der Eingriffserheblichkeit der Varianten in Bezug auf festgelegte und bestehende Schutzgüter. Die Tabellen zeigen je Fachgebiet für jeden Trassenabschnitt die Sensibilitätseinstufung des zugrundeliegenden Teilraumes sowie die aus der Eingriffsintensität der Trasse resultierende Eingriffserheblichkeit.

Die im vorangegangenen Kapitel beschriebene Variante „Spirk 2014“ stellt eine Modifizierung und Optimierung der Variante Spirk in Kombination der Variante 1 dar und ist in weiterer Folge auch der Gesamtbeurteilung beigezogen.

7.1.1. Fachgebiet Naturschutz (Ökologie + Landschaftsbild)

Variante Spirk 2009 (magenta):

Im ersten Teilabschnitt VS09_1 bis km 0,8 führt die Trasse auf Feldflächen in Randlage zum östlich gelegenen Betriebsbaugelände. Es werden keine naturschutzrelevanten Flächenelemente berührt. Auch die landschaftlichen Rückwirkungen werden als gering eingestuft. In Abschnitt VS09_2 zwischen km 0,8 und 1,0 wird ein Bach mit begleitenden Gehölzstrukturen und aufkommenden Sukzessionsflächen in der rechtsufrig verlaufenden Böschung gequert. In der Folge tangiert die Trasse bis zu km 1,3 eine den Bach begleitende Feuchtwiesenzone. Die Eingriffserheblichkeit wird mit hoch angesetzt. Zwischen km 1,3 und 1,6 beansprucht die Trasse den Teilraum VS09_3, der als Gemengelage von Waldflächen (teils Fichte, teils Laub- Nadel- Mischwald), extensiv bewirtschafteten Feuchtwiesen, Sukzessionsflächen in der Bachau (Aufkommen von Erlen) und Bachufergehölzen beschrieben werden kann. Die Wertigkeit dieses Teilraums als Lebensraum im agrarisch intensiv genutzten Umland wird mit sehr hoch beurteilt. Die mittige Durchschneidung dieses Gebietes und Einlagerung einer Gewässerschutzanlage begründet eine Unverträglichkeit.

In Abschnitt VS09_4 zwischen km 1,3 und der niveaufreien Kreuzung mit der Wolfener Straße (incl. Anschlussrampen) werden keine schutzwürdigen Flächenelemente betroffen, die Tiefe der Einschnittslage (ca. 13m) begründet im Hinblick auf das Landschaftsbild aber zum Teil eine hohe Erheblichkeit.

Bei km 2,6 (VS09_5) wird eine Waldfläche durchschnitten. Die Trasse kommt in Randlage zu 2 Teichen mit umgebenden Gehölzbestand zu liegen. Dieser Bereich ist im Flächenwidmungsplan als Grünzug gewidmet. Nur unter der Voraussetzung, dass zur Vernetzung zwischen Wald und Offenlandschaft in der gegebenen Dammlage eine Wildtierquerungsmöglichkeit in ausreichender Breite und mit ergänzenden Leitstrukturen vorgesehen wird, ist die Erheblichkeit mit hoch anzusetzen. Im folgenden Abschnitt VS09_6 bis km 3,3 wird das Umfeld eines Gehölfs beansprucht. In Abschnitt VS09_7 zwischen km 3,3 und 3,8 beansprucht die Trasse eine hochwertige Trockenböschung und quert in der Folge eine raumprägende Terrassenkante in einem bis zu ca. 16m tiefen Einschnitt. Die landschaftlichen Auswirkungen werden mit sehr hoch eingeschätzt. Die Beanspruchung der ca. 10 m hohen, extensiv bewirtschafteten, teils bestockten Böschung begründet auch aus ökolog. Sicht eine hohe Erheblichkeit. Im verbleibenden Abschnitt VS09_8 begründen die Dammlage und Flächeninanspruchnahme eine mittlere Erheblichkeit.

Gesamterheblichkeit / Optimierungspotenzial:

Im Abschnitt zw. km 1,3 und 1,6 ergibt sich eine **Unverträglichkeit. Erheblichkeit: sehr hoch mit !**

Diese könnte nur durch eine Verlagerung der Trasse aus den beschriebenen Wertflächen (Verschiebung Richtung Norden) eliminiert werden, wobei zwischen km 2,7 und 2,8 als Voraussetzung für eine vertretbare Lösung in diesem Abschnitt ein Wildtierdurchlass vorzusehen wäre.

Variante V1(rot)

Im ersten Teilabschnitt V1_1 bis km 0,45 führt die Trasse auf Feldflächen in Randlage zum östlich gelegenen Betriebsbaugelände. Es werden keine naturschutzrelevanten Flächenelemente berührt.

Zwischen km 0,45 und 0,7 (V1_2) wird ein Bach mit begleitenden Gehölzstrukturen und aufkommenden Sukzessionsflächen in der Talsenke schleifend gequert. Die Erheblichkeit wird mit hoch angesetzt.

Im folgenden Abschnitt V1_3 zwischen km 0,7 und der Kreuzung mit der Wolfener Straße wird ein weitgehend unstrukturierter Teilraum mit vorherrschender Ackernutzung beansprucht. Bei km 1,3 wird ein höchstwertiger Teilraum nur randlich berührt. Unter der Voraussetzung, dass die Trasse hier geringfügig nach NW verschoben wird und ein Wildtierdurchlass zur Vernetzung zwischen Feuchtgebiet und Offenlandschaft in die Dammlage integriert wird, ist die Erheblichkeit mit mittel zu beurteilen (geringere Einschnittstiefen als Var. Spirk).

Bei km 2,4 (Abschnitt V1_4) wird eine Waldfläche durchschnitten. Die Trasse kommt in Randlage zu 2 Teichen mit umgebenden Gehölzbestand zu liegen. Dieser Bereich ist im Flächenwidmungsplan als Grünzug gewidmet. Aufgrund der Geländebedingungen ist mit einem maßgeblichen Flächenverlust, einer entsprechenden Umformung des Geländes und einer Zäsurwirkung der Trasse zu rechnen. Die Eingriffserheblichkeit ist in sehr hoch einzustufen. Im Abschnitt V1_5 zw. km 2,6 und 3,0 ist die Erheblichkeit mit mittel einzustufen. Im Abschnitt V1_6 zw. km 3,0 und 3,5 durchschneidet die Trasse Ackerflächen mit einer Einschnittstiefe von bis zu ca. 26m und eine extensiv bewirtschaftete, raumpregende Terrassenböschung. Die Eingriffserheblichkeit wird, ausgehend von einem gravierenden Landschaftseingriff, mit sehr hoch eingeschätzt.

Gesamterheblichkeit/ Optimierungspotenzial:

Die Eingriffserheblichkeit der Abschnitte V1_4 bei km 2,4 und V1_6 zw. km 3,0 und 3,5 schlagen auf die Gesamtbewertung durch; **Erheblichkeit: sehr hoch.**

Die Einstufung des Abschnittes V1_3 zw. km 0,7 und der Querung der Wolfener Straße in mittel wird von der Anlage eines Wildtierdurchlasses abhängig gemacht.

Durch Anlage einer Wildquerungshilfe im Dammschnitt bei km 2,4 kann die Trennwirkung der Trasse im Waldbereich nur geringfügig abgemindert werden.

Eine substantielle Verbesserung der Gesamteinstufung ist nur durch Änderung der Trassenlage im letzten Abschnitt (Wolfener Straße bis AS) zu erreichen.

Variante V2 (grün)

Im ersten Teilabschnitt V2_1 bis km 0,45 führt die Trasse auf Feldflächen in Randlage zum östlich gelegenen Betriebsbaugelände. Es werden keine naturschutzrelevanten Flächenelemente berührt.

In Abschnitt V2_2 zwischen km 0,45 und 0,7 wird ein Bach mit begleitenden Gehölzstrukturen und aufkommenden Sukzessionsflächen in der Talsenke schleifend gequert. Die Erheblichkeit wird mit hoch angesetzt.

Im folgenden Abschnitt V2_3 zw. km 1,0 und ca. km 1,8 tangiert die Trasse eine den Bach begleitende Feuchtwiesenzone und beansprucht im weiteren einen Teilraum, der als Gemengelage von Waldflächen (teils Fichte, teils Laub- Nadel- Mischwald), extensiv bewirtschafteten Feuchtwiesen, Sukzessionsflächen in der Bachau (Aufkommen von Erlen), Bachufergehölzen und einem Heckenzug beschrieben werden kann. Die Wertigkeit dieses Teilraums als Lebensraum im agrarisch intensiv genutzten Umland wird mit sehr hoch beurteilt. Die mittige Durchschneidung des gesamten Gebietes begründet eine Unverträglichkeit.

Die Beanspruchung des ackerbaulich geprägten Folgeabschnittes V2_4 in leichter Senkenlage begründet eine geringe Erheblichkeit.

Nach der Querung der Wolfener Straße wird in Abschnitt V2_5 eine Waldfläche durchschnitten. Die Trasse kommt in Randlage zu 2 Teichen mit umgebenden Gehölzbestand zu liegen. Dieser Bereich ist im Flächenwidmungsplan als Grünzug gewidmet. Nur unter der Voraussetzung, dass zur Vernetzung zwischen Wald und Offenlandschaft in der gegebenen Dammlage eine Wildtierquerungsmöglichkeit in ausreichender Breite und mit ergänzenden Leitstrukturen vorgesehen wird, ist die Erheblichkeit mit hoch anzusetzen.

Im weiteren Verlauf wird entspricht die Linienführung jener von Var. Spirk. Auf die Einstufung der korrespondierenden Abschnitte wird verwiesen.

Gesamterheblichkeit / Optimierungspotenzial:

In Abschnitt V2_3 zw. km 1,0 und 1,8 ergibt sich eine **Unverträglichkeit**, die nur durch eine Verlagerung der Trasse aus den beschriebenen Wertflächen eliminiert werden kann.
Erheblichkeit: sehr hoch mit !

Variante V3 (blau):

Diese Variante stellt eine Untervariante von V2 dar und unterscheidet sich von dieser durch eine geänderte Linienführung im Bereich Staffelmayrstraße. Die Trassierung betrifft in diesem Abschnitt einen ackerbaulich geprägten Teilraum. Naturschutzrelevante Flächenelemente werden in geringem Ausmaß betroffen. Ausgehend von einer geringen Sensibilität des Teilabschnitts und einer zufolge der Einschnittstiefe hohen Wirkungsintensität ergibt sich eine mittlere Erheblichkeit. Hinsichtlich der Beurteilung der übrigen Teilabschnitte kann auf Var. 2 verwiesen werden.

Gesamterheblichkeit / Optimierungspotenzial:

Die zentrale Durchschneidung eines höchstwertigen Teilraumes in Abschnitt V3_3 schlägt auf die Gesamtbewertung durch und begründet (trotz Entfalls der gem. Variante V2 erforderlichen Waldquerung) eine **Unverträglichkeit**. **Erheblichkeit: sehr hoch mit !**

Variante V4 (gelb):

Diese Untervariante im Abschnitt zwischen Staffelmayrstraße und AS an die B 122 (Länge: ca.750 m) weist gegenüber der alternativen Linienführung (gem. Var. Spirk 2009) im Fachbereich Natur- und Landschaftsschutz keine nennenswerten Vor- od. Nachteile auf. Auf die Beurteilung der korrespondierenden Abschnitte der Vergleichsvarianten wird verwiesen.

Erheblichkeit: sehr hoch mit !

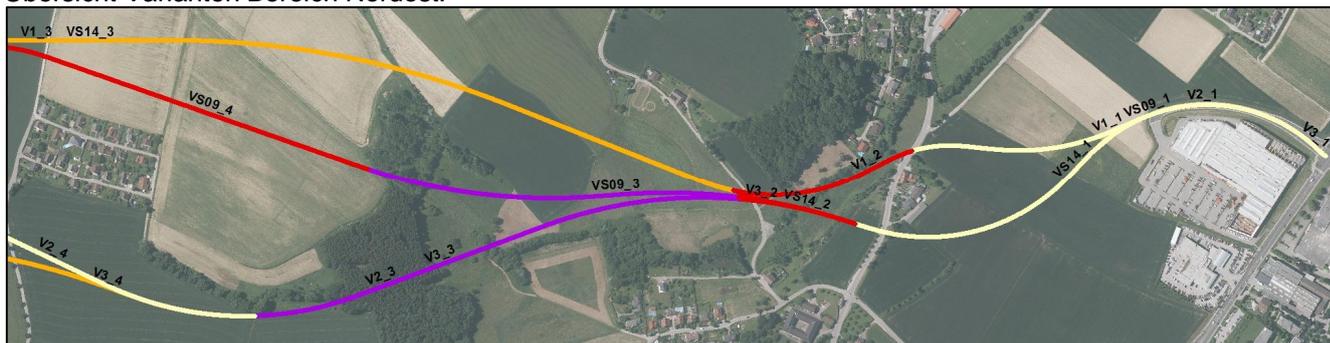
Variante Spirk 2014 (violett):

Diese Kombinationsvariante aus V1 und Var. Spirk 2009 vermeidet eine Beanspruchung ökologisch höchstwertiger Flächenelemente und reduziert die landschaftsspezifische Eingriffserheblichkeit bestmöglich. Hinsichtlich der detaillierten Beurteilung wird auf jene der korrespondierenden Abschnitte von Variante 1 und Variante Spirk 2009 verwiesen.

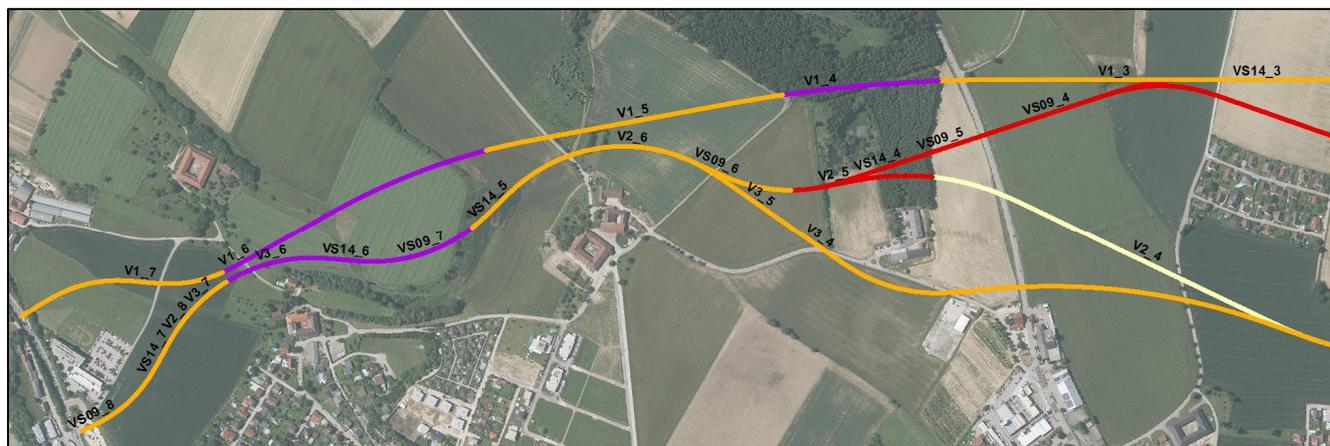
Gesamterheblichkeit / Optimierungspotenzial:

Die eingriffsintensiven Abschnitte VS14_4 (Waldbeanspruchung im Bereich Staffelmayrstraße) und die mit Erheblichkeit sehr hoch einzustufende Inanspruchnahme bzw. Querung der eiszeitlichen Flussterrassenkante in Abschnitt VS14_6 begründen in der Gesamtschau eine **hohe Erheblichkeit**.
Erheblichkeit: hoch

Übersicht Varianten Bereich Nordost:

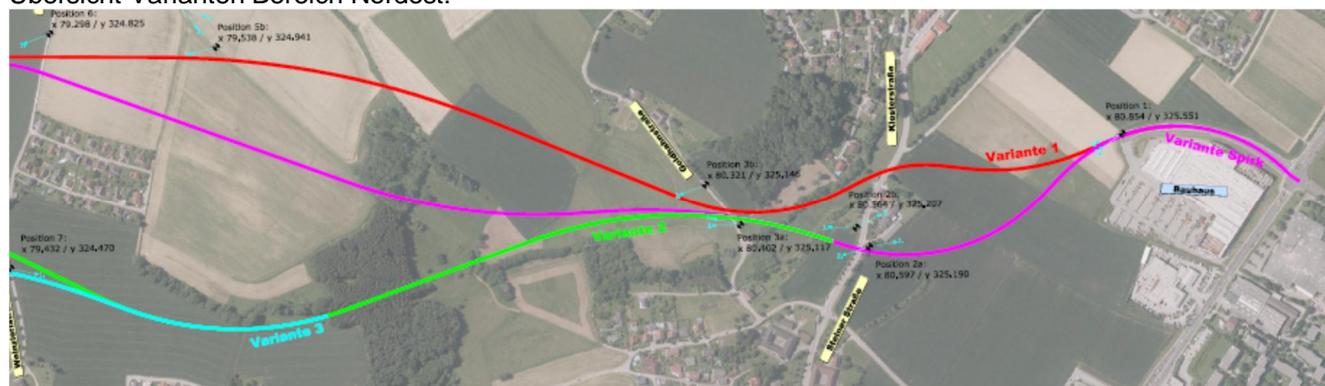


Übersicht Varianten Bereich Südwest:

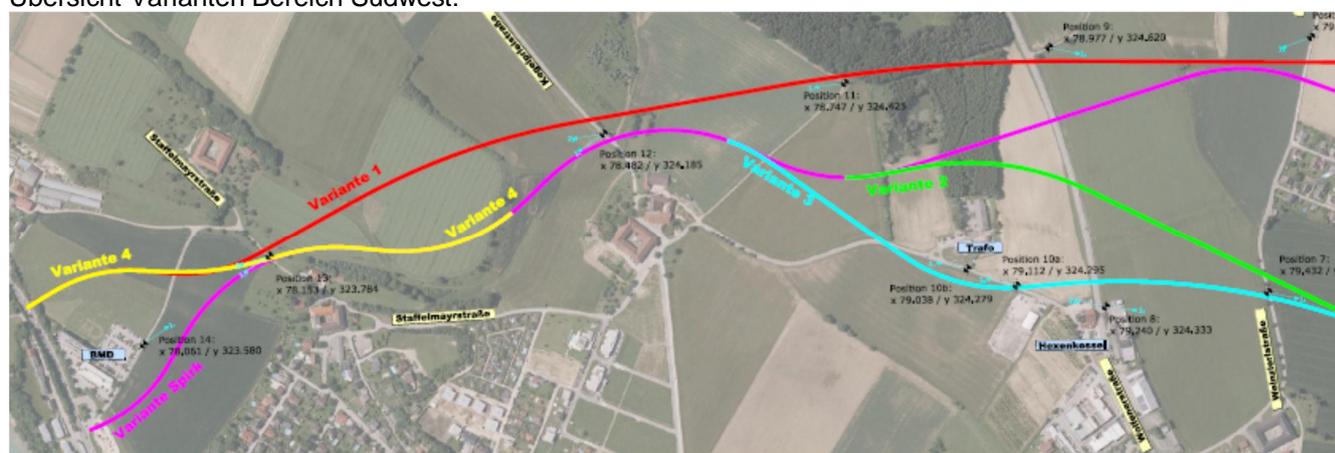


7.1.2. Fachgebiet Forstwirtschaft

Übersicht Varianten Bereich Nordost:



Übersicht Varianten Bereich Südwest:



Variante Spirk (violett):

Waldgebiet	Sensibilität	Intensität	Erheblichkeit	Anmerkungen
östl. Weinzierl	Sehr hoch	Mäßig	Hoch	ca. 60 lfm im Wald; Querung des Waldgebietes an schmalster Stelle; Fläche derzeit größtenteils unbestockt; Waldflächenverbrauch ca. 0,2 Hektar
Enzengarn	Hoch	Mäßig	Mittel	ca. 75 lfm im Wald; Waldflächenverbrauch ca. 0,3 Hektar; lokale Windwürfe im östlich liegenden Fi-Stangenholz im Ausmaß von ca. 0,3 Hektar zu erwarten;
Gesamtbewertung			hoch	135 lfm im Wald, ca. 0,5 ha Waldbeanspruchung bei mittlerer bis hoher Erheblichkeit; lokal Windwürfe im Ausmaß von ca. 0,3 Hektar zu erwarten;

Variante 1 (rot):

Waldgebiet	Sensibilität	Intensität	Erheblichkeit	Anmerkungen
Enzengarn	Hoch	Hoch	Hoch	ca. 240 lfm im Wald; Waldflächenverbrauch ca. 0,7 Hektar; erhebliche Windwürfe im östlich angrenzenden Fi-Stangenholz zu erwarten;
Gesamtbewertung			Hoch	

Variante 2 (grün):

Waldgebiet	Sensibilität	Intensität	Erheblichkeit	Anmerkungen
östl. Weinzierl	Sehr hoch	Hoch	Sehr hoch	ca. 170 lfm im Wald; Querung des Waldgebietes an breitester Stelle; Bachbereich; erhebliche Windwurfgefährdung im östlich angrenzenden Fi-Baumholz; Waldflächenverbrauch ca. 0,3 Hektar
Enzengarn	Hoch	Mäßig	Mittel	ca. 75 lfm im Wald; Waldflächenverbrauch ca. 0,3 Hektar; lokale Windwürfe im östlich liegenden Fi-Stangenholz im Ausmaß von ca. 0,2 Hektar zu erwarten;
Gesamtbewertung			Sehr hoch	245 lfm im Wald, ca. 0,6 ha Waldbeanspruchung bei mittlerer und sehr hoher Erheblichkeit; erhebliche Windwürfe zu erwarten;

Variante 3 (cyan):

Waldgebiet	Sensibilität	Intensität	Erheblichkeit	Anmerkungen
östl. Weinzierl	Sehr hoch	Hoch	Sehr hoch	ca. 170 lfm im Wald; Querung des Waldgebietes an breitester Stelle; Bachbereich; erhebliche Windwurfgefährdung im östlich angrenzenden Fi-Baumholz; Waldflächenverbrauch ca. 0,3 Hektar
Gesamtbewertung			Sehr hoch	

Variante 4 (gelb):

Bewertung ident mit Variante Spirk, da unterschiedliche Streckenführung außerhalb des Waldes liegt. → Gesamtbewertung Hoch

Bewertungsübersicht und Präferenzierung:

Variante	Gesamterheblichkeit
Variante „Spirk“	Hoch
Variante 1	Hoch
Variante 2	Sehr hoch
Variante 3	Sehr hoch
Variante 4	Hoch

Präferenzbewertung:

Varianten mit Erheblichkeit „Hoch“:

Variante	hP	P	gP	gP	P	hP	Variante
Var. Spirk							Var. 1
Var. Spirk							Var. 4
Var. 1							Var. 4

Es besteht keine Präferenz für eine der 3 Varianten.

Varianten mit Erheblichkeit „Sehr Hoch“:

Variante	hP	P	gP	gP	P	hP	Variante
Var. 2							Var. 3

Es besteht eine hohe Präferenz für Variante 3, da im Vergleich zu Variante 2 das Waldgebiet Enzengarn nicht durchschnitten wird. Variante 2 ist daher aus forstfachlicher die schlechteste aller Varianten.

Optimierungsvorschlag: (Bezeichnung neu Variante Spirk 2014)

Es wird vorgeschlagen, den nordöstlichen Teil der Variante 1 mit dem südwestlichen Teil der Variante „Spirk“ zu verknüpfen. Dadurch könnte dem Waldgebiet östlich des Siedlungsplitters Weinzierl ausgewichen werden. Diese Kombinationsvariante hätte eine Gesamterheblichkeit „mittel“ und wäre aus forstfachlicher Sicht somit die beste der vorliegenden Varianten.

7.1.3. Fachgebiet Grund- und Trinkwasserwirtschaft

Erheblichkeitsbeurteilung Grundwasser

Im Untersuchungsraum befinden sich keine Trinkwasserschutzgebiete. Im nordwestlichen Teil befindet sich die geplante Randzone des Wasserschongebietes Steyr – Dietach (blau schraffierte Fläche in der Beilage 2) sowie das mit LGBl.Nr. 40/1965 verordnete Wasserschongebiet Steyr (blau hinterlegte Fläche in der Beilage 2). Entsprechend dieser Verordnung bedürfen u. a.

-die Errichtung und die Erweiterung von Bauten jeder Art sowie
-überhaupt Eingriffe in den Boden über 5 m Tiefe einer wasserrechtlichen Bewilligung.

Zukünftig ist geplant, dass das mit LGBl.Nr. 40/1965 verordnete Schongebiet überarbeitet und in eine Kern- und Randzone geteilt wird. Der ggst. Untersuchungsraum würde nach dieser Überarbeitung nur mehr die Randzone berühren.

Entsprechend dem Leitfaden werden die Teilstücke aller Trassen, die im geplanten Schongebiet liegen, mit einer hohen Sensibilität beurteilt. Aufgrund der im geplanten Schongebiet teils tiefen Einschnitten bei allen Trassen wird die Eingriffsintensität mit hoch beurteilt. Daraus ergibt sich eine hohe Eingriffserheblichkeit für die Teilstücke GW_1_1, GW_2_1, GW_3_1, GW_4_1 und Spirk2009_GW_01.

Im westlichen Bereich sind bei der Durchschneidung der eiszeitlichen Flussterrassen (jüngere Deckenschotter und Hochterrasse) tiefe Einschnitte erforderlich (GW_1_4, GW_2_6, GW_3_6, GW_4_4 und Spirk2009_GW_04). Diese werden mit der Erheblichkeit mäßig beurteilt (Sensibilität mäßig, Intensität mäßig). Ansonsten werden jene Bereiche der Trassen, die im Schlier liegen (GW_1_2, GW_2_2, GW_2_4, GW_3_2, GW_3_4, GW_4_2 und Spirk2009_GW_02), mit der Erheblichkeit kein/sehr gering beurteilt. Die Bereiche, die in den Flussterrassen liegen (GW_1_3, GW_2_3, GW_2_5, GW_3_3, GW_3_5, GW_4_3 und Spirk2009_GW_03), wurden mit einer geringen Erheblichkeit beurteilt.

Daraus ergibt sich für alle Varianten eine **hohe Eingriffserheblichkeit**. Da die geplanten Einschnittstiefen im Schongebiet bei den Varianten 2, 3, 4, Spirk 2009 und 2014 tiefer sind wie bei der Variante 1, ergibt sich im Fachbereich Grundwasser folgende Präferenzierung:

- 1) Variante 1
- 2) Variante 2, 3, 4, Spirk 2009 und 2014

7.1.4. Fachgebiet Oberflächengewässerswirtschaft

Erheblichkeitsbeurteilung Oberflächengewässer

Die Beurteilung Oberflächengewässer setzt sich aus den Teilbereichen Hochwasserschutz und Zustand Oberflächengewässer zusammen, wobei gemäß Leitfaden die ungünstigere Bewertung als maßgebend im weiteren Bewertungsprozess weitergeführt wird. Falls im Folgenden nicht näher angegeben, wird nur der für den Bewertungsprozess relevante Teilbereich angegeben.

Durch Linienbauwerke können sich durch die Sammlung von anfallenden Oberflächenwässern geänderte Einzugsgebiete und damit auch geänderte Entwässerungen und Abflussverschärfungen ergeben. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht sind gesammelte Oberflächenwässer zu retentieren und entsprechend dem derzeitigen natürlichen Abfluss auszuleiten. Jedenfalls ist sicherzustellen, dass keine Verschärfung der Abflussverhältnisse für Ober- und Unterlieger auftritt.

Sämtliche mit sehr gering beurteilten Varianten verlaufen nach dem derzeitigen Wissenstand außerhalb von Überflutungsbereichen- und Gefahrenzonen bzw. auch außerhalb von gewässerökologisch und -morphologisch relevanten Bereichen. Diese Abschnitte werden im Folgenden nicht mehr gesondert erläutert:

Variante 1: Die Querung des Gleinkerbaches östlich der Goldhahnstraße (OGW_1_2) erfolgt im schleifenden Schnitt bzw. erfolgt eine Längsführung im bachnahen Bereich in sehr geringem Abstand.

Eingriffe parallel oder schräg zur Gewässerachse im Hochwasserabflussbereich auf geringer Länge sind im Hochwasserschutz entsprechend dem Leitfaden mit einer mittleren Erheblichkeit zu bewerten. Eingriffe parallel oder schräg zur Gewässerachse in geringem Abstand (< 10 m) vom Gewässer sind aus Sicht der Gewässerökologie mit einer sehr hohen Eingriffsintensität zu bewerten. Dies trifft auf diese Querung ca. auf einer Länge von 70 m zu. Die Sensibilität des Gewässers wird in diesem Bereich mit mäßig eingestuft. Daraus erfolgt für die Beurteilung dieses Abschnittes eine hohe Eingriffserheblichkeit.

Die Gesamterheblichkeit der Variante 1 wird mit hoch beurteilt

Variante 2: Die Querung des Gleinkerbaches östlich der Goldhahnstraße (OGW_2_3) erfolgt im nahezu rechten Winkel (daher ist diese Querung im Fachbereich Oberflächengewässer eindeutig eingriffssärmer als Var. 1) und wird daher mit einer mittleren Eingriffserheblichkeit bewertet. Der Gleinkerbach ist im Bereich der Längsführung zu dieser Trasse (OGW_2_4) gemäß ÖK als intermittierend eingezeichnet. Daher ist er im Sinne der Gewässerökologie kein Bach und wurde gewässerökologisch nicht bewertet. Aus Sicht des Hochwasserschutzes wird die Eingriffsintensität aufgrund der Nahelage zum Gewässer in diesem Abschnitt mit hoch beurteilt.

Hochwasseranschlaglinien bzw. Gefahrenzonen liegen für diesen Bereich des Gleinkerbaches nicht vor. Die Erheblichkeit des Teilstücks (OGW_2_4) wird daher mit mittel bewertet. Jedenfalls ist bei Ausführung dieser Variante die Sicherstellung eines naturnahen Hochwasserabflusses bzw. die Kompensation eines allfälligen Retentionsraumverlustes sicherzustellen.

In Gründberg im westlichen Bereich des Untersuchungsraums (OGW_2_6) verläuft die Trasse im 100-jährlichen Hochwasserabflussbereich des Reindlbaches (siehe Abbildung 1). Daher wird dieses Teilstück mit der Erheblichkeit mittel (Sensibilität=mäßig und Intensität=mäßig) beurteilt. Jedenfalls ist bei Ausführung dieser Variante die Sicherstellung eines naturnahen Hochwasserabflusses bzw. die Kompensation eines allfälligen Retentionsraumverlustes sicherzustellen.

Die Gesamterheblichkeit der Variante 2 wird mit mittel beurteilt.

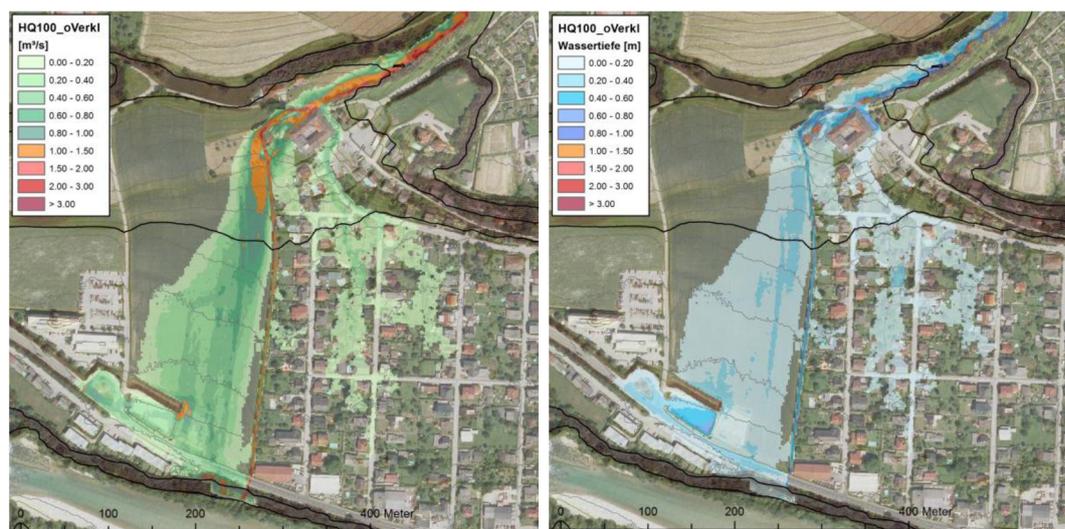


Abbildung 1: Durchflüsse (links) und Wassertiefen (rechts) bei einem 100 jährlichen Hochwasserereignis

Variante 3: Die Querung des Gleinkerbaches östlich der Goldhahnstraße (OGW_3_2) erfolgt im nahezu rechten Winkel (daher ist diese Querung im Fachbereich Oberflächengewässer eindeutig eingriffssärmer als Var. 1) und wird daher mit einer mittleren Eingriffserheblichkeit bewertet (analog Var. 2).

Der Gleinkerbach ist im Bereich der Längsführung zu dieser Trasse (OGW_3_4) gemäß ÖK als intermittierend eingezeichnet. Daher ist er im Sinne der Gewässerökologie kein Bach und wurde gewässerökologisch nicht bewertet. Aus Sicht des Hochwasserschutzes wird die Eingriffsintensität aufgrund der Nahelage zum Gewässer in diesem Abschnitt mit hoch beurteilt.

Hochwasseranschlaglinien bzw. Gefahrenzonen liegen für diesen Bereich des Gleinkerbaches nicht vor. Die Erheblichkeit des Teilstücks (OGW_3_4) wird daher mit mittel bewertet. Jedenfalls ist bei Ausführung dieser Variante die Sicherstellung eines naturnahen Hochwasserabflusses bzw. die Kompensation eines allfälligen Retentionsraumverlustes sicherzustellen.

In Gründberg im westlichen Bereich des Untersuchungsraums (OGW_3_6) verläuft die Trasse im 100 jährlichen Hochwasserabflussbereich des Reindlbaches (siehe Abbildung 1). Daher wird dieses Teilstück mit der Erheblichkeit mittel (Sensibilität=mäßig und Intensität=mäßig) beurteilt

Jedenfalls ist bei Ausführung dieser Variante die Sicherstellung eines naturnahen Hochwasserabflusses bzw. die Kompensation eines allfälligen Retentionsraumverlustes sicherzustellen.

Die Gesamterheblichkeit der Variante 3 wird mit mittel beurteilt.

Variante 4: Die Querung des Gleinkerbaches östlich der Goldhahnstraße erfolgt im nahezu rechten Winkel (daher ist diese Querung im Fachbereich Oberflächengewässer eindeutig eingriffssärmer als Var. 1) und wird daher mit einer mittleren Eingriffserheblichkeit bewertet (analog Var. 2). Ansonsten sind von dieser Variante keine Gewässer betroffen.

Die Gesamterheblichkeit der Variante 4 wird mit mittel beurteilt.

Spirk 2009: Die Querung des Gleinkerbaches östlich der Goldhahnstraße (Spirk2009_OGW02) erfolgt im nahezu rechten Winkel und wird daher mit einer mittleren Eingriffserheblichkeit bewertet.

In Gründberg im westlichen Bereich des Untersuchungsraums (Spirk2009_OGW04) verläuft die Trasse im 100 jährlichen Hochwasserabflussbereich des Reindlbaches. Daher wird dieses Teilstück mit der Erheblichkeit mittel (Sensibilität=mäßig und Intensität=mäßig) beurteilt. Jedenfalls ist bei Ausführung dieser Variante die Sicherstellung eines naturnahen Hochwasserabflusses bzw. die Kompensation eines allfälligen Retentionsraumverlustes sicherzustellen.

Die Gesamterheblichkeit der Variante Spirk 2009 wird mit mittel beurteilt.

Spirk 2014: Die von Oberflächengewässern betroffenen Bereiche sind identisch mit jenen der Variante Spirk 2009. **Die Gesamterheblichkeit der Variante Spirk 2014 wird daher ebenfalls mit mittel beurteilt.**

Aus Oberflächengewässersicht ergibt sich daher folgende Präferenz

- 1) Variante 4: Erheblichkeit mittel
- 2) Variante Spirk 2009 und Spirk 2014: Erheblichkeit mittel
- 3) Variante 2 und 3: Erheblichkeit mittel
- 4) Variante 1: Erheblichkeit hoch

7.1.5. Fachgebiet Mensch – Nutzungen

Alle Trassen verlaufen – zumindest abschnittsweise – in unmittelbarer Nähe zu siedlungsstrukturell relevanten Bereichen (insb. größere, geschlossene Baulandgebiete). Daher finden sich in jeder Variante Teilstücke, die eine „sehr hohe“ Eingriffserheblichkeit aufweisen:

Variante	Gesamterheblichkeit	Länge der mit „sehr hoch“ bewerteten Abschnitte
Variante 1	sehr hoch	942 m
Variante 2	sehr hoch	1216 m
Variante 3	sehr hoch	1196 m
Variante 4	sehr hoch	971 m
Spirk 2009	sehr hoch	974 m
Spirk 2014	sehr hoch	989 m

Aufgrund der Länge der mit „sehr hoch“ bewerteten Abschnitte werden alle vier Varianten gemäß „worst case“-Kriterium mit der Gesamterheblichkeit „sehr hoch“ bewertet. Eine Reduzierung der Eingriffserheblichkeit dieser Abschnitte ist im gegebenen Untersuchungsraum aus raumordnungsfachlicher Sicht nicht möglich.

Es wird daher die Umsetzung einer kombinierten Variante empfohlen. Aus fachlicher Sicht bestehen folgende Präferenzen :

- Im ersten Abschnitt (beginnend im Nordosten) wird der Verlauf der Varianten 2-4 präferiert, da dabei die Belastungen für das bestehende Wohngebiet im nördlichen Bereich reduziert werden können. Bei einer Verschwenkung der Trasse sollte, falls angedacht, auf hinreichend Abstand zu dem weiter südlich gelegenen Wohngebiet geachtet werden.
- Ab der Kreuzung mit der Goldhanstraße garantiert der Verlauf der Variante 1 aufgrund des relativ großen Abstands zur Löwengutsiedlung höchstmöglichen Siedlungsschutz. Die Varianten 2 und 3 belasten nicht nur das Wohngebiet Löwengutsiedlung sondern auch die weiter südlich gelegene Wohnsiedlung bzw. deren Erweiterungsflächen. Es wird erneut auf die im Untersuchungsraum gelegene „Archäologische Fundhoffnungszone“ hingewiesen. Im Falle der Realisierung eines Trassenabschnitts der Varianten 2-4 wird eine Abklärung der Bedeutung dieses Gebiets mit dem Denkmalamt empfohlen.
- Im Bereich des großflächigen Grünzugs bzw. Betriebsbaugebiets westlich der Wolfener Straße wird ebenfalls der Verlauf im nördlichen Bereich bevorzugt. Aufgrund der bestehenden Nutzung (Kfz-Werkstatt, Lagerplatz) ist der Abstand zum Betriebsbaugebiet aus fachlicher Sicht von untergeordneter Bedeutung. Ein Verlauf südlich des Betriebes wird kritisch gesehen, da hier eine deutliche Trennwirkung zwischen den bestehenden, betrieblichen Nutzungen entsteht.
- Sämtliche Trassenvarianten führen nördlich des Staffelmayrhofes vorbei. Es wird hinsichtlich des benötigten Abstandes insbesondere auf die Stellungnahmen zu den Themenbereichen Lärm/Luft verwiesen.
- Die Trassierung des nächsten Trassenabschnitts sollte derart gestaltet sein, dass die Schall- bzw. Emissionsbelastung für die im unmittelbaren Nahbereich befindlichen landwirtschaftlichen Einzel- bzw. Sternchenhäuser möglichst gering gehalten wird.
- Im Bereich des letzten (südwestlichen) Abschnitts besteht eine Präferenz für den Trassenverlauf parallel zum Wohngebiet. Ein Verlauf westlich des betrieblich genutzten Gebiets schränkt aufgrund der Durchschneidung der ÖEK-Flächen Erweiterungsmöglichkeiten ein; ebenso scheinen Topographie wie auch die Einmündungssituation in die B122 problematisch.

7.1.6. Fachgebiet Lärmschutz

Die nachfolgenden Einschätzungen werden auf Basis der Lage der verschiedenen Varianten inklusive der angedachten Verschneidungen mit dem Gelände und den Abständen zu maßgeblichen Siedlungsbereichen erstellt. Dabei wird vor allem auf Bereiche mit einer möglichen Eingriffserheblichkeit "hoch" bzw. „sehr hoch“ eingegangen.

Eine genau schalltechnische Berechnung und darauf basierende Betrachtungen sind für diese Einschätzungen nicht durchgeführt worden.

Variante 1:

- Im Bereich des Wohngebietes Löwengutsiedlung beträgt die Entfernung maximal 150 m. Nördlich dieses Bereiches gibt es Sternchenhäuser und ein landwirtschaftliches Gebäude. Dieser Bereich ist grundsätzlich mit sehr hoch einzustufen. Ab dem Staffelmayrhof führt die Trasse an einzelnen Gebäuden relativ nahe vorbei und im Bereich kurz vor der Einbindung in die B122 befindet sich östlich ein großes zusammenhängendes Siedlungsgebiet. Diese Bereiche sind mit hoch einzustufen. insgesamt ergibt sich für die Variante 1 eine Eingriffserheblichkeit von **hoch**.

Variante 2:

- Diese Variante verläuft zwischen der Löwengutsiedlung (nördlich der Variante 2 gelegen) und einer südlich gelegenen Siedlung. Dieser Bereich ist mit sehr hoch zu bewerten. Ab dem Staffelmayrhof liegt die Variante 2 näher an relevanten Siedlungsbereichen und ist daher in diesem Bereich mit sehr hoch zu bewerten. Es ergibt sich gesamt betrachtet eine Eingriffserheblichkeit von **sehr hoch**

Variante 3:

- Diese Variante verläuft Großteils wie Variante 2 und wird daher ebenfalls mit **sehr hoch** bewertet.

Variante 4:

- Diese Variante ist im Grunde eine Kombination aus Variante 1 und Variante 2, wobei vor allem die Bereiche Löwengutsiedlung und der Einbindungsbereich in die B122 in etwa der Variante 1 entsprechen und sich somit gesamt eine Eingriffserheblichkeit von **hoch** ergibt.

Variante Spirk 2009:

- Der Bereich Löwengutsiedlung entspricht in etwa Variante 1, wobei die Entfernung bei der Variante Spirk 2009 etwas geringer ist. Der Bereich kurz vor der Einbindung in die B122 ist auf Grund der Topographie besser als bei Variante 2 zu bewerten. Somit ergibt sich gesamt eine Eingriffserheblichkeit von **hoch**

Variante Spirk 2014:

- Der Bereich Löwengutsiedlung entspricht in etwa Variante 1. Der Bereich kurz vor der Einbindung in die B122 ist auf Grund der Topographie besser als bei Variante 2 zu bewerten. Somit ergibt sich gesamt eine Eingriffserheblichkeit von **hoch**

Zusammenfassend ergibt sich aus Sicht des Lärmschutzes folgendes Bild der Eingriffserheblichkeiten für die verschiedenen Varianten:

Variante	Lärm
Variante Spirk 2009	hoch
Variante Spirk 2014	hoch
Variante 1	hoch
Variante 2	Sehr hoch
Variante 3	Sehr hoch
Variante 4	hoch

7.1.7. Fachgebiet Luftgüte

Die nun vorliegenden Varianten – Stand September 2014 - wurden gemäß dem aktuellen Leitfaden für Planungsprozesse zur Trassenfestlegung bei Verkehrsprojekten einer Relevanzprüfung unterzogen.

Allgemein kann festgestellt, dass keine Sanierungs- und/oder Belastungsgebiete gem. IG-L tangiert werden. Weiters kann ausgeführt werden, dass die dargestellten Varianten auf Grund der gewählten Entfernungen zu bewohnten Gebieten und der derzeit zu erwartenden Frequenz von 10000 – 12000 DTV keine Genehmigungsrisiken, die mit „!“ zu beurteilen wären, verursachen dürften.

Dennoch darf zu folgenden einzelnen Abschnitten bemerkt werden, dass diese nicht irrelevante Zusatzbelastungen bei den nächsten Wohngebieten – Stand Flächenwidmungsplan aus Protokoll 2 - verursachen werden und somit unter Umständen die Auswirkungen im Zusammenhang mit der Vorbelastung im erheblichen Ausmaß sein könnten:

Variante 1: Abschnitt im Bereich „Klosterstraße – Goldhahnstraße“

Variante 2: Abschnitt im Bereich „östlich der Weinzierlstraße zwischen den Siedlungsgebieten“

Variante 3: Abschnitt im Bereich „östlich der Weinzierlstraße zwischen den Siedlungsgebieten“

7.1.8. Fachgebiet Boden

Erheblichkeitsbeurteilung Boden

Variante 1

Summe der Erheblichkeiten "hoch" und "sehr hoch": 45 %

Eingriffserheblichkeit

Die **Variante 1** wird insgesamt mit der **Eingriffserheblichkeit "mittel"** bewertet.

Variante 2

Summe der Erheblichkeiten "hoch" und "sehr hoch": 58 %

Eingriffserheblichkeit

Die **Variante 2** wird insgesamt mit der **Eingriffserheblichkeit "mittel"** bewertet.

Variante 3

Summe der Erheblichkeiten "hoch" und "sehr hoch": 55 %

Eingriffserheblichkeit

Die **Variante 3** wird insgesamt mit der **Eingriffserheblichkeit "mittel"** bewertet.

Variante 4

Summe der Erheblichkeiten "hoch" und "sehr hoch": 45 %

Eingriffserheblichkeit

Die **Variante 4** wird insgesamt mit der **Eingriffserheblichkeit "mittel"** bewertet.

Variante Spirk 2009

Summe der Erheblichkeiten "hoch" und "sehr hoch": 45 %

Eingriffserheblichkeit

Die **Variante Spirk 2009** wird insgesamt mit der **Eingriffserheblichkeit "mittel"** bewertet.

Variante Spirk 2014

Summe der Erheblichkeiten "hoch" und "sehr hoch": 44 %

Eingriffserheblichkeit

Die **Variante Spirk 2014** wird insgesamt mit der **Eingriffserheblichkeit "mittel"** bewertet.

7.2. Fachbereich Verkehr & Technik

Im Fachbereich Verkehr & Technik erfolgt eine Beurteilung der Zielerfüllung (vgl. Kapitel 2) der einzelnen Varianten für die nachfolgend aufgelisteten Hauptkriterien:

7.2.1. Erreichbarkeit / Erschließungswirkung:

Fahrzeitstunden - Räumliche Reisezeit:

In Anbetracht dessen, dass bei allen vorliegenden Varianten die Knotenformen, wie VLSA B115 und B122 sowie der niveaufreier Knoten L564, gleich bleiben und die Gesamtlängen der Varianten nur geringfügig abweichen wurden alle Varianten mit dem gleichen Zielerfüllungsgrad „sehr gut“ bewertet.

7.2.2. Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern:

Die Verknüpfungswirkung der Trassenvarianten sind mit Ausnahme der Variante 1 und 4 mit „sehr gut“ bewerte, da die Verknüpfung der Westspange Steyr mit der B122 direkt an der bestehenden Busumkehrschleife und –haltestelle zu liegen kommt. Die Variante 1 und 4 wurden aufgrund der Abrückung von diesem bestehenden öffentlichen Verknüpfungspunkt um eine Stufe abgewertet und mit „gut“ beurteilt.

7.2.3. Verlagerungseffekte:

Hier weisen sämtliche Varianten keine Unterschiede auf, da die wesentlichen Anknüpfungspunkte wie, VLSA B115 und B122 sowie der niveaufrei Knoten L564, bei allen Variante gleich angenommen sind. Aufgrund dieser gleichbleibenden Verhältnisse sind auch keine Unterschiede im Bereich der Verkehrsumlagerung zu erwarten. Es sind aus diesem Grund alle Varianten mit einem „sehr gut“ bewertet.

7.2.4. Verkehrssicherheit (Gefahrenstellen):

Die Variante 1 und 4 wurde beim Zielerfüllungsgrad als "mäßig" eingestuft, und somit um eine Stufe schlechter bewertet als die restlichen Varianten, welche mit „gut“ beurteilt sind. Der Grund für die Abstufung der Variante 1 und 4 liegt darin, dass diese teils sehr tiefe Einschnittsbereiche (15 bis 24m) aufweisen und somit ein erhöhtes Sicherheitsrisiko aufweisen.

7.2.5. Verkehrsqualität:

Die Varianten 1,2 und 3 weisen aufgrund der schleifenden und schrägen Querung der Westspange mit der L564 Wolfener Straße ungünstige und schlechte Anlageverhältnisse für einen niveaufreien Knoten auf.

Ebenso sind bei der Variante 1 und 4 im Bereich der Anbindung der Westspange mit der B 122 aufgrund der topographischen Verhältnisse sehr ungünstige Gegebenheiten vorhanden und scheint daher die technische Machbarkeit äußerst kritisch.

Insgesamt sind somit die Variante 1bis 4 mit "mäßig" und die Variante Spirk "2009" und Variante Spirk "2014" mit "gut" bewertet.

7.2.6. Energieverbrauch für Fahrbetrieb:

Im Hinblick auf die Auswirkungen des Energieverbrauches für den Fahrbetrieb ist festzustellen, dass die Varianten 1 und 4 vor allem im Bereich von der L 564 Wolfener Straße bis zur B 122 Steigungen von 4 bis 4,75 % aufweisen. Im Gegensatz dazu liegen die Steigungstrecken bei den restlichen Varianten in diesem Abschnitt zwischen 3 bis 4%. Aus diesem Grund wurden die Variante 1 und 4 mit „mäßig“ eingestuft und die restlichen Varianten mit „gut“ bewertet.

7.3. Entscheidungsprozess

7.3.1. Vergleichende Betrachtung der Bewertungen

Für das Trassenauswahlverfahren Westspange Steyr wurden von der Abteilung Straßenplanung und Netzausbau in Abstimmung mit dem Projektteam noch 4 weitere Trassenvarianten zu der bestehenden Variante Spirk 2009 entwickelt.

-Variante Spirk 2009 (magenta)

-Variante 1 (rot)

-Variante 2 (grün)

-Variante 3 (blau)

-Variante 4 (gelb)

Im Zuge des laufenden Bewertungsverfahrens zeigte sich im Fachbereich Raum & Umwelt insbesondere bei den Fachgebieten Naturschutz und Forstwirtschaft, dass eine Kombination der Variante Spirk 2009 mit der Variante 1 im Bereich der Goldhahnstraße bis Weinzierl Straße eine Verbesserung der Eingriffsintensität und somit Verringerung der Gesamterheblichkeit mit sich bringt. Aus diesem Grund wurde eine neue durchgängige Variante Spirk 2014 definiert und auch bei der weiteren Gesamtbeurteilung zu Grunde gelegt.

-Variante Spirk 2014 (violett)

Eingriffserheblichkeit im Fachbereich Raum & Umwelt:

Variante	Mensch - Nutzungen	Pflanzen, Tiere, Lebensräume Landschaftsbild	Forst, Waldschutz	Grundwasser	Oberflächengewässer	Lärm	Luft	Boden
Variante Spirk „2009“	sehr hoch	sehr hoch	hoch	hoch	mittel	hoch	mittel	mittel
Variante Spirk „2014“	sehr hoch	hoch	mittel	hoch	mittel	hoch	mittel	mittel
Variante 1	sehr hoch	sehr hoch	hoch	hoch	hoch	hoch	hoch	mittel
Variante 2	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch	hoch	mittel	sehr hoch	hoch	mittel
Variante 3	sehr hoch	sehr hoch	sehr hoch	hoch	mittel	sehr hoch	hoch	mittel
Variante 4	sehr hoch	sehr hoch	hoch	hoch	mittel	hoch	mittel	mittel

Zielerfüllungsgrade im Fachbereich Verkehr & Technik sowie Kosten*:

Variante	Erreichbarkeit / Erschließungswirkung	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	Verlagerungseffekte	Verkehrssicherheit	Verkehrsqualität	Energieverbrauch	Grobkostenschätzung Errichtung	Grobkostenschätzung Erhaltung
Variante Spirk“2009“	sehr gut	sehr gut	sehr gut	gut	gut	gut	gut	gut
Variante Spirk“2014“	sehr gut	sehr gut	sehr gut	gut	gut	gut	gut	gut
Variante 1	sehr gut	gut	sehr gut	mäßig	mäßig	mäßig	neutral	neutral
Variante 2	sehr gut	sehr gut	sehr gut	gut	mäßig	gut	gut	gut
Variante 3	sehr gut	sehr gut	sehr gut	gut	mäßig	gut	gut	gut
Variante 4	sehr gut	gut	sehr gut	mäßig	mäßig	mäßig	mäßig	mäßig

*eine genauere Kostenuntersuchung wurde nicht vorgenommen, aufgrund der tiefen Einschnitten bei der Variante 1 (ca.24m) wurden diese mit neutral (somit am höchsten) bewertet und bei der Variante 4 mit Einschnittstiefen von ca. ca. 15 m mit mäßig beurteilt

7.3.2. Relevanzprüfung der Entscheidungskriterien

Die in Kapitel 4.4.1.2 beschriebenen Einschränkungen zur Entscheidungsrelevanz sowie der Umstand, dass in der Gesamtbetrachtung der Fachgebiete im Fachbereich Raum & Umwelt eine Entscheidungsfindung möglich ist führt dazu, dass in den weiteren Arbeitsschritten das Kriterium Boden ausgeblendet werden kann.

Raum und Umwelt

Erheblichkeiten

Variante	Mensch - Nutzungen	Pflanzen, Tiere, Lebensräume Landschaftsbild	Forst, Waldschutz	Grundwasser	Oberflächengewässer	Lärm	Luft
Variante Spirk2009	sehr hoch	sehr hoch ↓	hoch	hoch	mittel	hoch	mittel
Variante Spirk2014	sehr hoch	hoch	mittel	hoch	mittel	hoch	mittel
Variante 1	sehr hoch	sehr hoch	hoch	hoch	hoch	hoch	hoch
Variante 2	sehr hoch	sehr hoch ↓	sehr hoch	hoch	mittel	sehr hoch	hoch
Variante 3	sehr hoch	sehr hoch ↓	sehr hoch	hoch	mittel	sehr hoch	hoch
Variante 4	sehr hoch	sehr hoch ↓	hoch	hoch	mittel	hoch	mittel

Verkehr und Technik

Zielerfüllungsgrade

Variante	Erreichbarkeit / Erschließungswirkung	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	Verlagerungseffekte	Verkehrssicherheit	Verkehrsqualität	Energieverbrauch
Variante Spirk2009	sehr gut	sehr gut	sehr gut	gut	gut	gut
Variante Spirk2014	sehr gut	sehr gut	sehr gut	gut	gut	gut
Variante 1	sehr gut	gut	sehr gut	mäßig	mäßig	mäßig
Variante 2	sehr gut	sehr gut	sehr gut	gut	mäßig	gut
Variante 3	sehr gut	sehr gut	sehr gut	gut	mäßig	gut
Variante 4	sehr gut	gut	sehr gut	mäßig	mäßig	mäßig

7.3.3. Ausscheiden schlechter Varianten

Im Zuge des Variantenvergleichs zeigt sich dass die Variante 2 und 3 im Fachbereich Raum & Umwelt in vier Fachgebieten mit einer sehr hohen Erheblichkeit bewertet sind. In weiterer Folge sind die Variante 1, Variante 4 und die Variante Spirk 2009 mit zwei sehr hohen Erheblichkeiten beurteilt.

Es verbleibt somit die Variante Spirk 2014, welche in der Gesamtbetrachtung für den Fachbereich „Raum & Umwelt“ die beste Variante, gegenüber allen anderen Varianten darstellt.

Ebenso zeigt die Variante Spirk 2014 ein gutes Ergebnis in den Zielerfüllungsgraden beim Bereich Verkehr und Technik bzw. Kosten und ist auch hier in keinem Kriterium schlechter als die anderen Varianten.

Im Zuge des paarweisen Variantenvergleichs sind somit die Varianten 1-4 und die Variante Spirk 2009 auszuschneiden.

Raum und Umwelt

Erheblichkeiten

Variante	Mensch - Nutzungen	Pflanzen, Tiere, Lebensräume Landschaftsbild	Forst, Waldschutz	Grundwasser	Oberflächengewässer	Lärm	Luft
Variante Spirk2009	sehr hoch	Sehr Hoch	hoch	hoch	mittel	hoch	mittel
Variante Spirk2014	sehr hoch	hoch	mittel	hoch	mittel	hoch	mittel
Variante 1	sehr hoch	sehr hoch	hoch	hoch	hoch	hoch	hoch
Variante 2	sehr hoch	Sehr Hoch	sehr hoch	hoch	mittel	sehr hoch	hoch
Variante 3	Sehr hoch	Sehr Hoch	sehr hoch	hoch	mittel	Sehr hoch	hoch
Variante 4	sehr hoch	Sehr Hoch	hoch	hoch	mittel	hoch	mittel

Verkehr und Technik

Zielerfüllungsgrad

Variante	Erreichbarkeit / Erschließungswirkung	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	Verlagerungseffekte	Verkehrssicherheit	Verkehrsqualität	Energieverbrauch
Variante Spirk2009	sehr gut	sehr gut	sehr gut	gut	gut	gut
Variante Spirk2014	sehr gut	sehr gut	sehr gut	gut	gut	gut
Variante 1	sehr gut	gut	sehr gut	mäßig	mäßig	mäßig
Variante 2	sehr gut	sehr gut	sehr gut	gut	mäßig	gut
Variante 3	sehr gut	sehr gut	sehr gut	gut	mäßig	gut
Variante 4	sehr gut	gut	sehr gut	mäßig	mäßig	mäßig

Kosten

Grobkostenschätzung Errichtung	Grobkostenschätzung Erhaltung
gut	gut
gut	gut
neutral	neutral
gut	gut
gut	gut
mäßig	mäßig

7.3.4 Auswahl der besten Variante

Raum und Umwelt

	Mensch - Nutzungen	Pflanzen, Tiere, Lebensräume Landschaftsbild	Forst, Waldschutz	Grundwasser	Oberflächengewässer	Lärm	Luft
Variante Spirk2014	sehr hoch	hoch	mittel	hoch	mittel	hoch	mittel

Verkehr und Technik

	Erreichbarkeit / Erschließungswirkung	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	Verlagerungseffekte	Verkehrssicherheit	Verkehrsqualität
Variante Spirk2014	sehr gut	sehr gut	sehr gut	gut	gut

Kosten

	Grobkostenschätzung Errichtung	Grobkostenschätzung Erhaltung
	gut	gut

Als Ergebnis des Punktes 7.3.3. zeigt sich das als beste Variante die im Zuge des Trassenauswahlverfahrens entstandene Variante „Spirk 2014“ hervorgeht.

Die Variante Spirk 2014 stellt im Fachbereich Raum und Umwelt die beste Variante dar und erreicht auch im Bereich Verkehr und Technik, bzw. Kosten die Zielerfüllungsgrade.

8. Trassenempfehlung

Das Projektteam des Trassenauswahlverfahrens spricht sich in der Sitzung vom 02.12.2014 in Zusammenführung der Fachbereiche Raum & Umwelt und Verkehr & Technik sowie der voraussichtlichen Kosten für die Realisierung der **Variante Spirk 2014** aus.

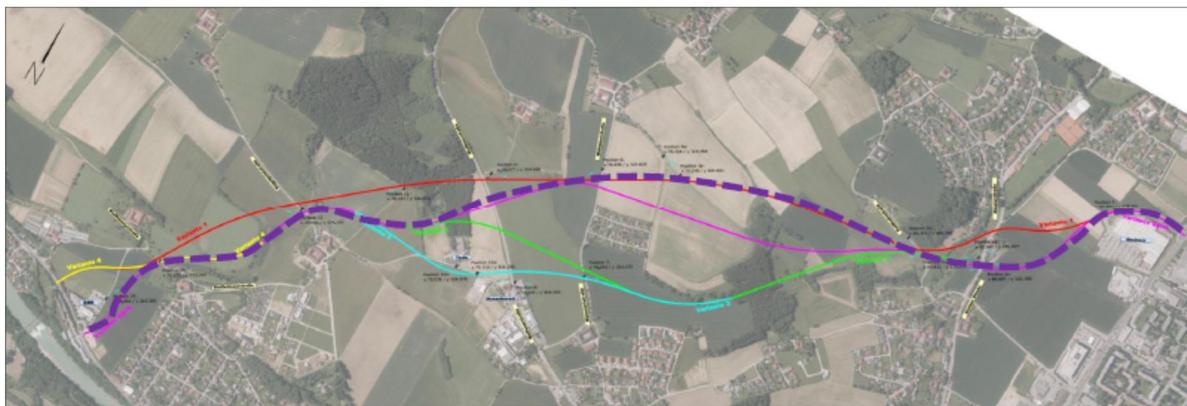


Abbildung 3: Darstellung Vorzugsvariante Spirk 2014 (violett) auf Orthofoto