

Zusammenfassende Erklärung Regionales Raumordnungsprogramm RegioTram Linz – Pregarten

Nach § 11 Oö. ROG 1994 erfolgt die Umsetzung der Raumordnungsziele und -grundsätze sowie der Aufgaben der überörtlichen Raumordnung durch Raumordnungsprogramme (Verordnungen) der Landesregierung. Sie haben die angestrebten Ziele der Raumordnung und die zu ihrer Erreichung notwendigen Maßnahmen näher festzulegen. Demnach können Raumordnungsprogramme für das gesamte Landesgebiet (Landesraumordnungsprogramme) oder für Landesteile (regionale Raumordnungsprogramme) sowie für Sachbereiche der Raumordnung (Raumordnungsprogramme für Sachbereiche) erlassen werden. In Raumordnungsprogrammen kann insbesondere festgelegt werden, dass bestimmte Grundflächen - unbeschadet der jeweiligen Planungskompetenz - der Errichtung überregionaler Leitungsinfrastrukturen oder überörtlicher Verkehrswege vorzubehalten sind.

1. Ausgangssituation:

Den Bewohnern der Umlandgemeinden im Nordosten von Linz soll ein schnelles und attraktives öffentliches Verkehrsmittel in Form einer RegioTram als Alternative zum Auto angeboten werden. Die Verkehrsprognosen zeigen, dass der Verkehr bis 2030 weiterhin deutlich zunehmen wird. Da es bereits derzeit in den Spitzenzeiten zu massiven Überlastungen im bestehenden Straßennetz kommt, soll versucht werden, den prognostizierten Zuwachs zumindest zum Teil durch ein entsprechend attraktives Angebot im ÖV (Öffentlichen Verkehr) zu bewältigen.

Die OÖ. Landesregierung hat daher den Grundsatzbeschluss gefasst, eine Straßenbahn in den Raum Gallneukirchen – Pregarten zu errichten. Entsprechende Planungsleistungen zur Ermittlung einer möglichst gut geeigneten Trasse wurden in Auftrag gegeben. Aufgrund der hohen Dynamik der Siedlungsentwicklung und den damit verbundenen bereits vorhandenen umfangreichen Nutzungsinteressen im gegenständlichen Planungsraum wurde für die Trassenfindung bewusst die Methode der Korridoruntersuchung angewendet, die eine gleichberechtigte Berücksichtigung der unterschiedlichen Schutzgüter und Interessen transparent und nachvollziehbar abbildet. Nach einer definierten und öffentlich einsehbaren Methodik (Methodikleifaden Korridoruntersuchung) wird unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger aus einem breiten, interdisziplinären Blickwinkel, der eine Vielzahl von Einzelkriterien aus den Fachbereichen Raum & Umwelt und Verkehr & Technik, aber auch die Kosten berücksichtigt, der bestmögliche Trassenkorridor ermittelt.

Oberste Zielsetzung des Projekts ist die Schaffung einer schnellen, attraktiven und stauunabhängigen ÖV-Verbindung für die Bewohner der Umlandgemeinden im Nordosten von Linz in das städtische Zentrum. Dabei sollen vor allem bevölkerungsreiche Siedlungsgebiete direkt durch die RegioTram erschlossen werden. Die Siedlungsnähe der Haltestellen und eine gute fußläufige Erreichbarkeit sind daher von zentraler Bedeutung.

Zur Vermeidung von Konfliktpunkten mit anderen Verkehrsträgern soll die RegioTram soweit möglich auf einem eigenen Gleiskörper geführt werden. Zusätzlich ist auf eine möglichst geringe Anzahl an Eisenbahnkreuzungen zu achten. Da jedoch die Haltepunkte der

RegioTram möglichst siedlungsnah situiert werden sollen, können allerdings vereinzelte Konflikte (Führung in Straße, Eisenbahnkreuzungen) nicht zur Gänze vermieden werden.

Ein weiteres Planungsziel ist die Wirtschaftlichkeit der RegioTram. Die Kosten für die einzelnen Varianten wurden auf Basis des derzeitigen Planungsstands ermittelt und im Auswahlprozess berücksichtigt. Ziel des Trassenauswahlverfahrens ist die Auswahl einer grundsätzlich genehmigungsfähigen Variante, die die verkehrstechnischen Zielsetzungen bestmöglich erfüllt sowie möglichst geringe Eingriffe in die Umwelt aufweist. Dabei ist in der Gesamtschau aller Kriterien die „beste“ Trassenvariante auszuwählen, wobei besonderes Gewicht auf die Erschließungswirkungen gelegt wird.

2. Ausgewählte Planungsvariante:

Im Abschnitt Mitte wurden in den einzelnen Teilabschnitten die Varianten A1, B5 und C3 bei einer Gesamtbetrachtung aller Kriterien als die am besten geeigneten ermittelt. Während im Teilabschnitt A aufgrund der räumlichen Rahmenbedingungen (Anschlusspunkt im Bereich der Universität, geplanter Halbanschluss der A7, bestehende Nutzungen, Geländesituation) nur eine sinnvoll realisierbare Variante ausgearbeitet werden konnte, wurde in den Teilabschnitten B und C eine Vielzahl an Varianten geplant und einer entsprechenden Bewertung zugeführt.

Aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse, der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen (B125 und A7) und der teilweise in erheblichem Ausmaß vorhandenen Siedlungstätigkeit waren sowohl die angestrebte Anbindung der Winkler Siedlung bzw. der Siedlung Baumgarten und von Mittertreffling schwierig.

Die empfohlene Variante im Bereich der Winkler Siedlung setzt eine Neugestaltung im Bereich der erforderlichen Eisenbahnkreuzungen und von Teilen des Straßenraumraums sowie die Ablöse von zumindest zwei Objekten voraus.

Alternativvarianten der Bürgerinitiative LEBE sahen im Wesentlichen eine Verschiebung der Trasse südlich der A7 vor, auch die Weiterführung Richtung Mittertreffling erfolgt südlich der Autobahn. Die verkehrstechnische Umsetzung des Vorschlags sowie die fachlichen Bewertungen zeigten jedoch, dass diese Trasse als nicht genehmigungsfähig (Naturschutz) bzw. mit hohem Genehmigungsrisiko (Oberflächenwasser) eingestuft werden musste, aufgrund aufwändiger Kunstbauten kostenintensiv ist und keinen klar erkennbaren Vorteil gegenüber der empfohlenen Variante aufweist.

In Mittertreffling ist neben der Anbindung der Siedlungen auch eine möglichst optimale Anbindung der vorhandenen sozialen Einrichtungen wie des Altersheims, der Schule und des Kindergartens eine wesentliche Zielsetzung. Die empfohlene Variante bindet nicht nur das Ortszentrum und die genannten Einrichtungen optimal an, sondern erschließt auch die im ÖEK der Gemeinde Engerwitzdorf festgelegten Baulanderweiterungsflächen im Nordwesten von Mittertreffling. In jenem Abschnitt, wo die RegioTram im derzeitigen Straßenraum der B125 verläuft bzw. den Autobahnzubringer quert, ist eine umfassende Neugestaltung des Straßenraums erforderlich.

Alternativvarianten der Bürgerinitiative LEBE sahen eine Verlagerung der Trasse an die Autobahn vor, die Haltestellen liegen damit am Ortsrand. Das übergeordnete Ziel der möglichst guten Anbindung der Siedlungen wird damit nur unzureichend erfüllt.

Von Mittertreffling führt die empfohlene Variante zunächst entlang der B125 und dann über den Linzer Berg zum Beginn des Abschnitts Ost. Die ausgewählte Variante bietet in Kombination mit der Stichtanbindung von Gallneukirchen die beste Erschließungswirkung und weist keine relevanten Nachteile in den übrigen Kriterien auf.

Die von der Bürgerinitiative LEBE bevorzugte Alternativvariante schlägt eine autobahnparallele Lage vor, der Schweinbach soll südlich der A7 verlegt werden. Die Variante wird im Kriterium Lärm, Raumordnung und Erreichbarkeit schlechter beurteilt und weist höhere Kosten auf. Dem gegenüber stehen geringe Vorteile bei der Reisezeit bzw. beim Energieverbrauch.

Im Abschnitt Ost, der von Gallneukirchen über Engerwitzdorf bis zum Bahnhof Pregarten reicht, wurde ebenfalls eine Vielzahl von Varianten ausgearbeitet und entsprechend bewertet, einige Optimierungen wurden durchgeführt. Im Bereich der Siedlung Klaus wurde von den Bürgern eine Verlegung der Trasse Richtung Grundwasserschutzgebiet vorgeschlagen. Nach fachlicher Prüfung konnte diesem Anliegen soweit nachgekommen werden, als die grundwasserwirtschaftlichen Rahmenbedingungen zum Schutz des Brunnens eingehalten werden. Die Trasse wurde in diesem Abschnitt entsprechend optimiert.

Entscheidend für die Lage der Trasse im Bereich der Ortschaft Engerwitzdorf war vor allem die Frage der Erschließungswirkung, weil sich entlang der Gusentalstraße ausgedehnte Siedlungserweiterungsflächen der Gemeinde befinden und diese miterschlossen werden sollten. Bei der von einzelnen Bürgern gewünschten Alternativvariante weist die Haltestelle eine deutlich schlechtere Erreichbarkeit auf, die Zielsetzung der möglichst guten Anbindung der Siedlungen wird damit klar verfehlt, diesem Vorschlag konnte daher nicht gefolgt werden. Im Bereich des Gewerbeparks Unterweikersdorf ist die genaue Lage der künftigen Trasse unter Berücksichtigung der vorgegebenen Anschlussstellen westlich und östlich des Parks im Rahmen des Prüfraumes durchaus noch variabel und kann in Abstimmung mit dem Land OÖ. den Bedürfnissen der Gestaltung des Gewerbeparks angepasst werden, die Entstehung von Mehrkosten für das Land OÖ. (z.B: Ablöse eines derzeit noch bestehenden landwirtschaftlichen Objekts im gegenständlichen Bereich) ist dabei jedoch jedenfalls auszuschließen. Im Bereich Bahnhof Pregarten wurden ebenfalls mehrere Varianten geprüft, wobei insbesondere auch die Einbindung der Hagenbergstraße in die Landesstraße zu berücksichtigen war.

Der voraussichtliche Flächenbedarf für die Nebenanlagen, insbesondere für Bike & Ride, Kiss & Ride und Park & Ride Anlagen sowie für die Verknüpfung mit den Bussen, wurde anhand der durchgeführten Verkehrsuntersuchung sowie aufgrund des vorhandenen Expertenwissens in Bezug auf die derzeitigen Busverkehre abgeschätzt und in die Planung integriert. Der ausgewählte Planungskorridor inkl. Flächen für die Nebenanlagen (Prüfraum SUP) ist den Plananlagen (Anlagen 1, 2/1, 2/2 und 2/3) zu entnehmen.

3. Strategische Umweltprüfung:

Vor Erlassung dieses Raumordnungsprogrammes über die Freihaltung von Grundstücksflächen für die Errichtung einer RegioTram von Linz nach Pregarten war gemäß § 13 Oö. ROG 1994 die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) erforderlich, wofür ein Planungsbericht und ein Umweltbericht auszuarbeiten waren. Über die Umweltprüfung soll sichergestellt werden, dass Umwelterwägungen bereits bei der Ausarbeitung von Plänen und Programmen miteinbezogen werden. Ziel ist die Ermittlung, Bewertung und Beschreibung der Umweltauswirkungen auf der Ebene, auf der Entscheidungen über Maßnahmen und Vorhaben getroffen werden.

Im Zuge der Umweltprüfung wurden der Planungsbericht und der Umweltbericht im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt.

Insgesamt langten sechs Stellungnahmen ein, auf die in einem Antwortschreiben ausführlich eingegangen wurde. Inhaltlich waren sie aber nicht geeignet, auf die vorgesehene Trassenführung Einfluss zu nehmen. Ausdrücklich wurde nochmals festgehalten, dass oberste Zielsetzung der RegioTram die Schaffung einer schnellen, attraktiven und stauunabhängigen ÖV-Verbindung für die Bewohner der Umlandgemeinden im Nordosten von Linz in das städtische Zentrum ist. Die Anbindung der bevölkerungsreichen Siedlungsgebiete und die gute fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen sind für die Trassenauswahl der RegioTram von ganz zentraler Bedeutung; darüber hinaus ist u.a. die

Anbindung von sozialen Einrichtungen (Altersheim, Schule, Kindergarten) eine wesentliche Zielsetzung.

4. Anhörungsverfahren bzw. Verfahren betreffend den Konsultationsmechanismus:

Gemäß § 13 Abs. 3 Oö. ROG 1994 hat die Oö. Landesregierung vor Erlassung oder Änderung der Raumordnungsprogramme innerhalb einer angemessenen Frist ein Stellungnahmeverfahren durchzuführen, bei dem die Wirtschaftskammer für Oö., die Landwirtschaftskammer für Oö., die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Oö., die Oö. Umweltschutzanstalt, das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, der Österreichische Gemeindebund, der Oberösterreichische Gemeindebund, der Österreichische Städtebund sowie die Regionalverbände zu beteiligen waren. Im Anhörungsverfahren sind insgesamt sechs Stellungnahmen eingelangt:

Die Gemeinde Wartberg ob der Aist verweist auf die in den Jahren 2013, 2014 und 2015 abgegebenen und im Rahmen der Korridoruntersuchung bereits geprüften Stellungnahmen. Daraus abgeleitete Optimierungen der Trassenführung sind bereits in den dem Anhörungsverfahren zugrunde liegenden Verordnungsentwurf eingeflossen. Die von der Gemeinde Wartberg ob der Aist nach wie vor abgelehnte Trassenführung zwischen der Ortschaft Scheiben/Obervisnitz bis zum Bahnhof Pregarten wird jedoch aufgrund der Ergebnisse der Korridoruntersuchung unverändert beibehalten und führt daher zu keiner Veränderung der Verordnung.

Die Gemeinde Unterweikersdorf verweist auf eine Stellungnahme aus dem Jahr 2014, deren Forderungen bereits im Laufe der Korridoruntersuchung geprüft und entsprechend behandelt wurden. Die Stellungnahme führt daher zu keiner Veränderung der Verordnung.

Die Gemeinden Engerwitzdorf und Gallneukirchen sowie die WKO Oberösterreich weisen in ihren Stellungnahmen auf die ihrer Meinung nach zu großzügigen Flächenfreihaltungen im Bereich der Anton-Riepl-Straße in der Gemeinde Gallneukirchen bzw. der Gemeinde Engerwitzdorf hin. Sie ersuchen um entsprechende Optimierungen, weil durch die Flächenfreihaltung andere Entwicklungsmöglichkeiten behindert würden. Da die Überlegungen der Gemeinden für eine mögliche gemeinsame Weiterentwicklung dieses Teilraums bereits im Planungsprozess der Korridoruntersuchung bekannt waren, wurde eine entsprechende Optimierung bereits bei der Entwicklung der Trassenführung in diesem Abschnitt berücksichtigt. Ein darüber hinausgehendes Optimierungspotenzial besteht allerdings nicht mehr.

Das Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft nimmt den Entwurf des Raumordnungsprogramms zur Kenntnis.

Zusammenfassend ist nach eingehender Prüfung festzustellen, dass die eingegangenen Stellungnahmen zu keiner Veränderung des Entwurfes des Raumordnungsprogramms führten.