

# 1 Steckbrief zur SUP

## A.1 Titel des Plans oder Programms, zu dem die SUP durchgeführt wurde:

Raumordnungsprogramme der Oö. Landesregierung über die Freihaltung von Grundstücksflächen  
 1) für die künftige Errichtung einer Linzer Osttangente (Oö. LGBl. Nr. 63/2019)  
 2) für straßenbauliche Vorhaben in der Planungsregion "Mattigtal-Süd" (Oö. LGBl. Nr. 61/2019)

## A.2 Kurzbeschreibung des Plans oder Programms:

Seitens des Landes Oberösterreich wurden grobe Planungen für verschiedene straßenbauliche Maßnahmen (Umfahrungen, Bestandsausbauten) mit einem jeweils langfristigen Umsetzungshorizont entwickelt. § 11 (3a) Oö. Raumordnungsgesetz 1994 bietet im Sinne einer vorausschauenden Landesplanung die Möglichkeit, bestimmte Grundstücksflächen der Errichtung von überörtlichen Verkehrswegen oder überregionaler Leitungsinfrastruktur vorzubehalten und „Freihaltebereiche“ zu schaffen. Innerhalb dieser Bereiche sind Widmungen und Bauführungen untersagt, die die Realisierung der jeweiligen Vorhaben verhindern, erheblich erschweren oder wesentlich verteuern könnten.

Für die oben genannten Programme wurden die Freihaltebereiche in der Form von ca. jeweils 150m breiten Korridoren festgelegt. Das bietet ausreichend Platz, um im Falle der Projektrealisierung die der Planung zugrunde liegenden Achsen noch geringfügig zu verschwenken oder Knotenbereiche auszubilden. Gegenstand der Verordnung kann jeweils nur ein Korridor sein.

## A.3 Neuerstellung oder Änderung bzw. Fortschreibung des Plans oder Programms:

bitte, kreuzen Sie an

Neuerstellung

Änderung bzw. Fortschreibung

## A.4 Planungssektor:

bitte, kreuzen Sie an , bei sektorenübergreifenden Planungen sind Mehrfachnennungen möglich

Örtliche Raumplanung, Stadtentwicklung

Überörtliche Raumplanung

Regionalpolitik und EU-Förderprogramme

Abfallwirtschaft

Wasserwirtschaft

Tourismus

Verkehr

Naturschutz

Bergbau, Rohstoffgewinnung

Lärm, Luft, Klima

Energie

Land- und Forstwirtschaft, Jagd, Fischerei

Industrie

Anderes: \_\_\_\_\_

## A.5 Rechtsgrundlage für die SUP:

Oö. Raumordnungsgesetz

## A.6 Für die SUP verantwortliche bzw. federführende Stelle(n):

Abteilung Raumordnung

## A.7 Beteiligte Umweltstellen:

Oö. Umweltschutz, andere Fachdienststellen des Landes

## A.8 Weitere Beteiligte im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und darüber hinaus:

z. B. weitere Dienststellen, Kammern, NGOs, breite Öffentlichkeit

**A.9 Weitere Informationen:**

z. B. Internetadressen oder Publikationen mit Informationen zu dieser SUP

Der Umweltbericht und die Zusammenfassende Erklärung wurden den Verfahrensbestimmungen entsprechend bei den zuständigen Stellen und im Internet zur Einsichtnahme aufgelegt. Informationen zu den fertigen Raumordnungsprogrammen finden sich auf der Homepage des Landes Oö. (<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/86551.htm>). Die SUP-Unterlagen werden aufgrund ihrer Größe nicht online zur Verfügung gestellt. Sollte Interesse daran bestehen, wird um Rücksprache mit der Abteilung Raumordnung (siehe Kontaktdaten unten) ersucht.

Methodik-Leitfaden des Landes: [https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/DokumenteAbt\\_BauN/Methodikleitfaden\\_Trassenauswahlverfahren.pdf](https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/DokumenteAbt_BauN/Methodikleitfaden_Trassenauswahlverfahren.pdf)

**A.10 Kontaktperson(en) für nähere Auskünfte:**

Name: Mag. Martin Plöchl

Stelle / Abteilung: Abteilung Raumordnung / Amt der Oö. Landesregierung

Telefonnummer: 0732 / 7720 - 125 11

Email-Adresse: [martin.ploechl@ooe.gv.at](mailto:martin.ploechl@ooe.gv.at)

## 2 Beschreibung der ausgewählten SUP-Elemente, der Erfahrungen und der Herausforderungen

**B.1 Was ist aus Ihrer Sicht bei dieser SUP nennenswert? Inwiefern?**

### 1. Beim Screening:

Aufgrund der Dimension der Vorhaben wurde im Vorfeld der Untersuchung bereits von der Erheblichkeit der Auswirkungen ausgegangen und aus verwaltungsökonomischen Überlegungen auf die Durchführung eines umfassenden Screenings verzichtet.

### 2. Bei der Organisation des SUP-Prozesses inkl. Beteiligung der Umweltstellen und der Öffentlichkeit:

Für beide Vorhaben wurden seitens des Landes Korridoruntersuchungen durchgeführt. Am Beginn dieser Untersuchungen stand der politische Auftrag, verschiedene Trassenverläufe für Umfahrungstrassen zu entwickeln und unter diesen eine Vorzugsvariante zu identifizieren. Die Untersuchungen wurden anhand eines amtsinternen Leitfadens durchgeführt, der sich hinsichtlich der Schutzgüter an den Vorgaben des Umweltverträglichkeitsprüfungs-Gesetzes orientiert ([https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/DokumenteAbt\\_BauN/Methodikleitfaden\\_Trassenauswahlverfahren.pdf](https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/DokumenteAbt_BauN/Methodikleitfaden_Trassenauswahlverfahren.pdf)). Die Vorzugsvariante muss neben der grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit auch die im Vergleich beste Alternative in einer Zusammenschau von Umweltverträglichkeit, technischer Zielerreichung und Kosten-Nutzen-Verhältnis darstellen.

Im Zuge der Untersuchung wurden Informationsveranstaltungen in der Region durchgeführt, die betroffenen Gemeinden regelmäßig konsultiert und Postwurfsendungen verschickt. Die Oö. Umweltanwaltschaft hat die Korridoruntersuchung von Beginn an fachlich begleitet. Der SUP-Prozess wurde daher entsprechend adaptiert, da bereits vor Beginn der Umweltprüfung eine Vielzahl an Vorarbeiten sowie eine umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit stattfanden. Die SUP knüpft unmittelbar an die Ergebnisse der Korridoruntersuchung an, wobei der Fokus vorrangig auf den Bereich „Umwelt“ gelegt wurde.

### 3. Beim Scoping:

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes sowie die Entwicklung der Alternativen erfolgten hauptverantwortlich durch die für Straßenplanung und -errichtung zuständigen Fachabteilungen. Als fachliche Basis dienten eine grobe Raumanalyse sowie eine langfristige Verkehrsprognose. Da noch kein Zeitpunkt für die Umsetzung der Vorhaben feststeht, wurden die voraussichtlich erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter für den Ist-Stand bewertet. Bereits absehbare Entwicklungen im Umweltbereich (Errichtung von Hochwasserdämmen, Festlegung von Schutzgebieten etc.) wurden

entsprechend gewürdigt. Die zu berücksichtigenden Umweltziele, die zu betrachtenden Umweltauswirkungen, der Detaillierungsgrad, wie auch die gewählte Untersuchungsmethodik ergaben sich aus den Vorgaben des Methodikleitfadens der Korridoruntersuchung, der wiederum vorab mit allen relevanten Fachabteilungen abgestimmt wurde.

Da nur die groben Trassenverläufe Gegenstand der SUP sind, kann die Detailtiefe der Untersuchung nicht mit jener der späteren (UVP- oder) Genehmigungsverfahren für die konkreten Straßenprojekte verglichen werden.

Hinsichtlich der Alternativenprüfung ist anzumerken, dass aufgrund der Ausgangssituation (z.B. „zu enge Ortsdurchfahrten“, „fehlende Verbindungsfunktion im Landesstraßennetz“) und den darauf basierenden, landespolitischen Zielvorgaben („Verbreiterung der bestehenden oder Errichtung einer neuen Straße“) die Ausarbeitung von Maßnahmen im Bereich des Öffentlichen Verkehrs keine zielführende Alternative darstellt. Im Rahmen der SUP wurden daher ausschließlich verschiedene Straßenverläufe, die jeweils leistungsfähig und umweltverträglich, aber deutlich voneinander unterscheidbar sind (z.B. östlich und westlich einer Siedlung verlaufend), einander gegenübergestellt. Die Nullvariante ermöglicht aus den genannten Gründen ebenfalls keine Erreichung der Ziele.

#### 4. Beim SUP-Umweltbericht:

Der Umweltbericht basiert auf den Ergebnissen der durchgeführten Korridoruntersuchung, bei der die Prüfung der umweltrelevanten Aspekte bereits einen zentralen Platz einnahm. Mit der SUP wird sichergestellt, dass schlussendlich jener Freihaltebereich verordnet wird, der im Vergleich mit anderen Alternativen die beste Eignung für die jeweiligen Vorhaben aus Umweltsicht aufweist.

Die Erheblichkeit der voraussichtlichen Auswirkungen der geplanten Straßenprojekte auf die Umwelt wurde basierend auf Grobtrassierungen und unter Berücksichtigung möglicher Schutzmaßnahmen ermittelt. Die Detailtiefe wurde so festgelegt, dass – zum Zeitpunkt der Untersuchung – aus fachlicher Sicht festgestellt werden kann, ob die relevanten gesetzlichen Grenzwerte voraussichtlich eingehalten und die schlechter geeignete Varianten ausgeschieden werden können. Eine detaillierte Darstellung und Prüfung der Auswirkungen des späteren Straßenprojekts ist aufgrund des frühen Planungsstadiums nicht möglich und auch nicht Aufgabe der gegenständlichen SUP.

#### 5. Bei der zusammenfassenden Erklärung:

Es wurde umfassend auf die Bedenken und Einwände eingegangen, die im Rahmen der öffentlichen Auflage des Umweltberichts vorgebracht wurden. So wurde ausdrücklich festgehalten, dass die Raumordnungsprogramme zwar einen Rahmen für konkrete, standortbezogene Projekte bilden, die davon zu erwartenden negativen Umweltauswirkungen jedoch erst im Zuge der weiteren Planungsschritte seriös bewertet werden können. Ebenso sind die Entwicklung bzw. Auswahl von Schutzmaßnahmen Gegenstand der weiteren Verfahren (z.B. Situierung und Gestaltung von Lärmschutzwänden).

Zudem wurde, basierend auf den Ergebnissen der SUP, auf jene Vorhabensteile bzw. -abschnitte hingewiesen, die zwar grundsätzlich genehmigungsfähig sind, aber im Zuge der Projektumsetzung voraussichtlich eine Herausforderung darstellen und daher besonderer fachlicher Anstrengungen bedürfen werden.

#### 6. Bei der Wirksamkeit der SUP:

Wie oben beschrieben wurden die Vorzugsvarianten bereits vor Beginn der SUP identifiziert. Die SUP bot jedoch die Möglichkeit, die Ergebnisse der Korridoruntersuchung bei Bedarf zu aktualisieren, erneut Stellungnahmen seitens der Öffentlichkeit zu erhalten und der Politik das Vorhaben strukturiert darzustellen.

Die im Zuge der SUP durchgeführte Naturverträglichkeitsprüfung hat sich im Detail mit möglichen Auswirkungen auf betroffene Europaschutzgebiete auseinandergesetzt.

#### 7. Beim Monitoring:

Es gibt noch keine Erfahrungen mit dem Monitoring.

#### 8. Anderes:

Es gibt keine sonstigen Anmerkungen.

## B.2 Was hat das Gelingen dieser SUP-Elemente gefördert? Wodurch?

**B.3 Was haben Sie bei dieser SUP gelernt? Welche Erfahrungen können Sie weitergeben?**

Bei Programmen, die einen abstrakten Rahmen für ein konkretes Vorhaben vorgeben, dessen zeitlicher Umsetzungshorizont noch nicht bekannt ist, sind (wiederholte) Hinweise auf das frühe Planungsstadium von großer Bedeutung. Der beteiligten Öffentlichkeit ist zu vermitteln, dass die Detailplanung erst in späteren Verfahren erfolgen kann (und sinnvoll ist) und diesbezügliche Bedenken oder Einwände in den gegenständlichen SUP-Verfahren nicht behandelt werden können.

**B.4 Welche besonderen Herausforderungen haben sich bei dieser SUP gestellt? Ergeben sich daraus offene Fragen, die noch zu klären sind?**

Bei vielen Straßenbauprojekten ist die lange Dauer zwischen ersten Projektüberlegungen und konkretem Baubeginn charakteristisch. Die Kommunikation mit betroffenen BürgerInnen und Gemeinden ist herausfordernd, da – wie oben mehrfach erwähnt – zumeist viele offene Fragen zu Detailplanungen bestehen, die zum Zeitpunkt der SUP mangels näheren Wissens darüber nicht seriös beantwortet werden können.