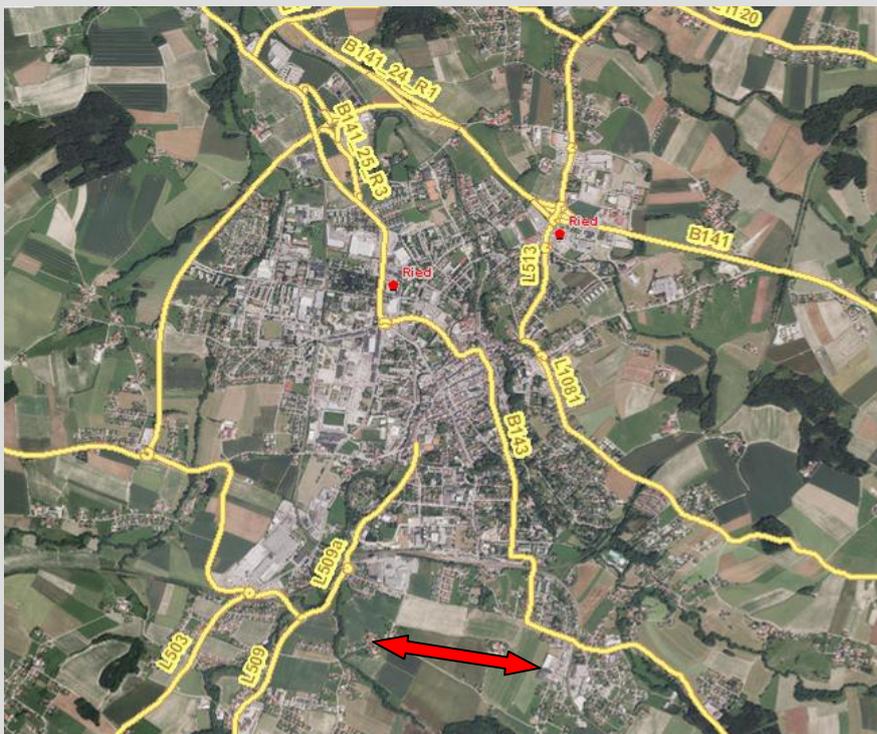




SPANGE RIED 3

TRASSENEMPFEHLUNG

L509 Frankenburger Straße – B143 Hausruckstraße



erstellt von:

Thomas Ortmayr, Bau N

März 2014

Inhaltsverzeichnis

1. ZIELE UND AUFGABENSTELLUNG	3
2. IST - ZUSTAND	5
3. PLANUNGSGESCHICHTE, PLANUNGSGRUNDLAGEN	7
4. ENTLASTUNGSWIRKUNG	8
5. ALTERNATIVENPRÜFUNG	9
6. VARIANTENÜBERSICHT	11
6.1. Variantenuntersuchung allgemein	11
6.2. Variantenbeschreibung	12
6.2.1 Variante 1 - gelb	12
6.2.2 Variante 2 - magenta	13
6.2.3 Variante 3 - grün	14
6.2.4 Variante 4 - blau	14
6.2.5 Variante 5 - orange	15
7. AUSWIRKUNGEN DER VARIANTEN, TRASSENBEWERTUNG	17
8. RESULTIERENDE EMPFEHLUNG	21

1. Ziele und Aufgabenstellung

Ziel der Spange Ried 3 ist die Entlastung des Rieder Stadtzentrums vom Durchzugsverkehr und damit verbunden eine Reduktion der Lärm- und Abgasimmissionen. Dabei ist auch die Wirtschaftlichkeit und der geringst mögliche Flächenverbrauch sicherzustellen und bestehende Widmungen zu berücksichtigen.

Diese Vorgaben werden durch die Fertigstellung der überregionalen Landesstraßenverbindung abseits des Rieder Stadtzentrums im Süden von Ried durch die Spange Ried 3 erreicht ("Südring").

Dieser Südring führt von der B 141 Rieder Straße im Bereich Aubach über die Spange Ried 1 und 2 und der Spange Ried 3 bis zur B 143 im Bereich Wegleiten östlich von Ried.

Die Grundlagen und Voraussetzungen für diesen Südring um Ried wurden vom Land OÖ. bereits mit der Errichtung der Spange Ried 1 und Ried 2 geschaffen. Durch das Fehlen des letzten Teilstückes zur B 143 – der Spange Ried 3 – konnte die volle Verkehrswirksamkeit, die Entlastung von Ried und eine leistungsfähige Landesstraßenverbindung abseits des Rieder Stadtzentrums noch nicht vollständig umgesetzt werden.



Zur Schaffung dieser überregionalen Landesstraßenverbindung südlich von Ried war die Festlegung eines abgegrenzten Korridors, der nachstehend noch näher beschrieben wird, notwendig. Es galt eine Trasse zu entwickeln, mit der die Ziele bestmöglich erreicht werden konnten.

Im Vorfeld wurde ein rund 1,5 km langer und bis zu 300 m breiter Korridor festgelegt. Innerhalb dieses Korridors wurden 5 mögliche Trassenführungen entwickelt und diese im Zuge eines Variantenvergleiches bewertet.

Bei diesem Variantenvergleich waren verschiedene Interessensabwägungen und Zwangspunkte aus den Bereichen Umwelt samt Lärmimmissionen, Verkehr, Flächennutzungen, Bau, Betrieb und Erhaltung udgl. gegenüberzustellen und eine Beurteilung vorzunehmen.

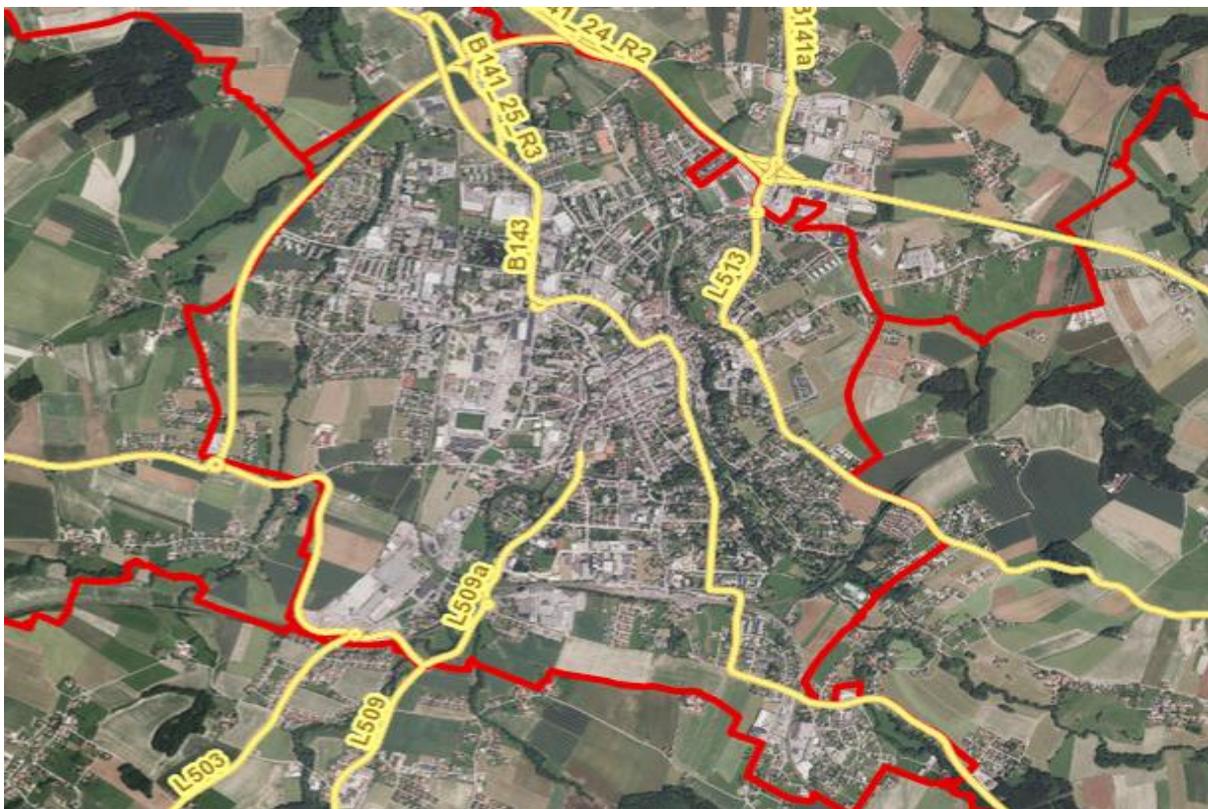
2. IST - Zustand

Das Gemeindegebiet von Ried ist, bezogen auf die umliegenden Nachbargemeinden, relativ klein. Es weist eine sehr dichte Verbauung auf und wird von mehreren, größtenteils stark belasteten Landesstraßen gequert bzw. berührt.

Es sind dies,

- die B 141 Rieder Straße an der nördlichen (9400 KFZ/24h) und westlichen (11310 KFZ/24h) Gemeindegrenze,
- die B 143 Hausruck Straße, die das Stadtgebiet von Ried beinahe diagonal von Südosten (6220 KFZ/24h) nach Nordwesten (11820 KFZ/24h) quert,
- die L 503 Oberinnviertler Straße - Spange Ried 1, (7960 KFZ/24h),
- die L 509 Frankenburger Straße - Spange Ried 2, (5590 KFZ/24h)
- die L 509a Frankenburger Straße - Ausäutung, (5810 KFZ/24h)

wobei alle 3 oben genannten Landesstraßen L im Südwesten verlaufen bzw. in das Zentrum von Ried führen. Die o.a. Verkehrsdaten beziehen sich auf den Werktagsverkehr im Jahr 2010.

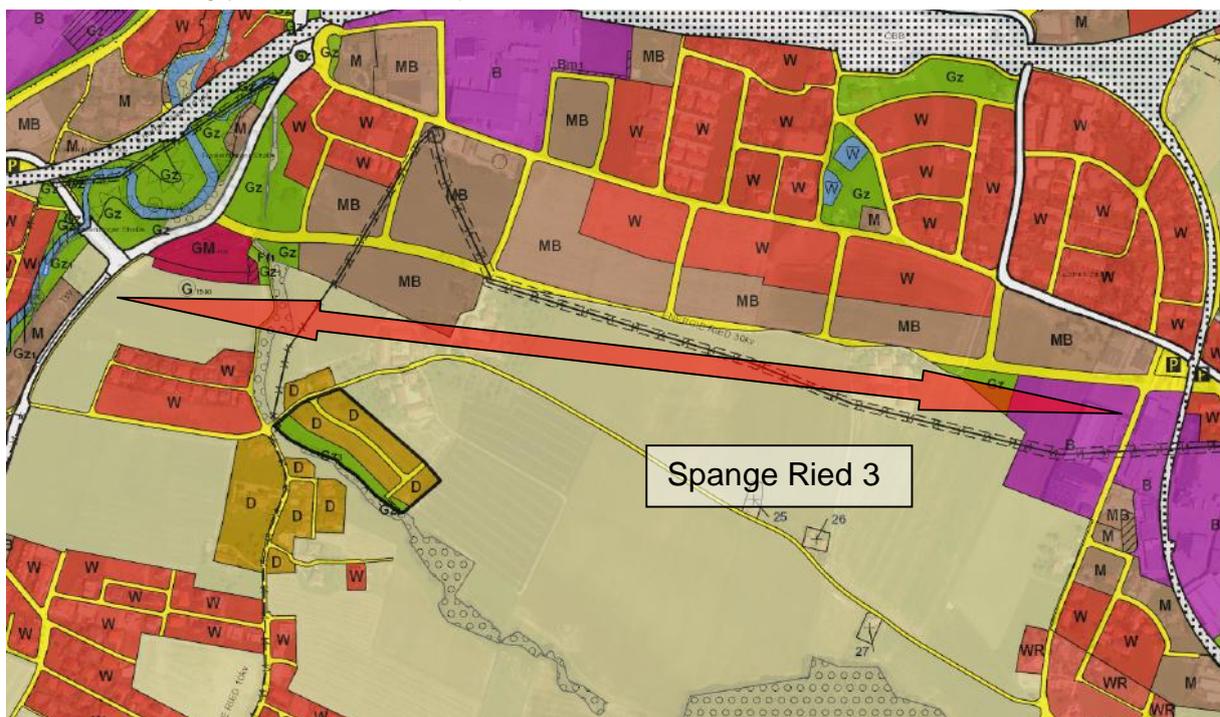


Die Region in und um Ried im Innkreis hat sich in den vergangenen Jahrzehnten wirtschaftlich sehr gut entwickelt und ist ein attraktiver Wirtschaftstandort. Dies hat zur Schaffung von Arbeitsplätzen und einer entsprechenden Siedlungstätigkeit geführt. Diese Entwicklungen bewirkten aber auch eine entsprechende Zunahme des Verkehrsaufkommens.

Um auch künftig entsprechende Baulandreserven und wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten zu haben, hat man seitens der Stadt Ried bereits in den 70-iger Jahren in den Flächenwidmungsplänen an der südlichen Gemeindegrenze von Ried entsprechende Widmungen vorgesehen.

Darin ist die verkehrliche Erschließung dieser gewidmeten Flächen über entsprechende Aufschließungsstraßen der Gemeinde vorgesehen und im Flächenwidmungsplan planlich dargestellt.

(Abb.: Flächenwidmungsplan Ried und Neuhofen)



Die in diesem Flächenwidmungsplan dargestellten öffentlichen Verkehrsflächen der Gemeinde samt mehreren Einmündungen zu Aufschließungszwecken sind für eine Landesstraße mit überregionaler Verbindungsfunktion aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit nicht zulässig.

Es ist daher bei der Spange Ried 3 zwischen den beiden Kreisverkehren am Baulosbeginn bzw. Baulosende nur eine Anbindung vorgesehen, über die beidseits die Gemeindestraßen von Ried und Neuhofen anzubinden sind.

3. Planungsgeschichte, Planungsgrundlagen

Die Abteilung Straßenplanung und Netzausbau hat sich, aufbauend auf

- dem seit den 70-iger Jahren gültigen Rieder Flächenwidmungsplan,
- die Unterlagen und Planungsüberlegungen aus dem Jahr 2006,
- den vorgezogenen Widmungswünschen der Gemeinde Neuhofen,
- den Verkehrs- und Umlagerungsberechnungen für den Großraum und das Stadtgebiet Ried,
- eine lärmtechnische Vorbeurteilung,
- einen Variantenvergleich (Juni 2013) und
- den Ergebnissen des Lenkungsausschusses „Kooperativer Planungsprozess Verkehr“

mit Machbarkeitsstudien und Variantengegenüberstellungen der Spange Ried 3 auseinandergesetzt.

4. Entlastungswirkung

4.1 Entlastungswirkungen durch die Spange Ried 3

Alle innerhalb des Korridors liegenden 5 näher untersuchten und bewerteten Varianten haben hinsichtlich Entlastung des Rieder Stadtgebietes um etwa 24 % annähernd die gleiche verkehrliche Wirkung.

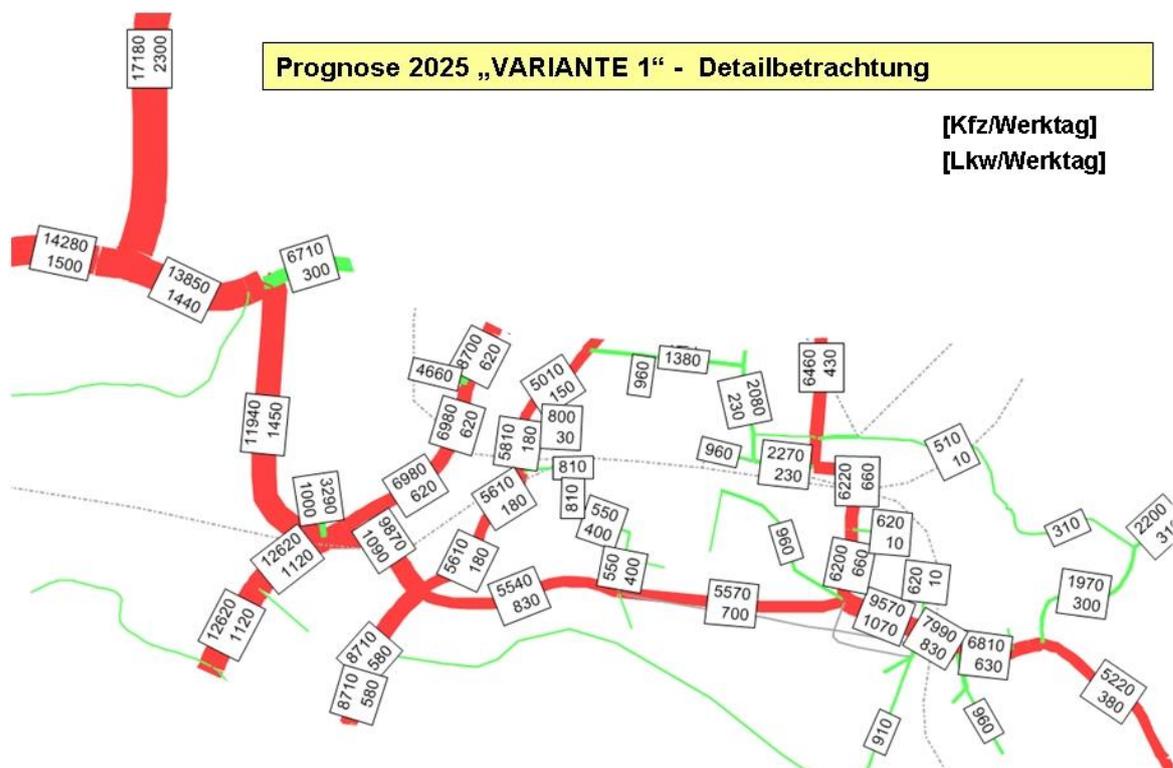
Ohne räumliche Nutzung (Widmungen) können auf die Spange Ried 3, hochgerechnet auf einen Werktag im Jahr 2025, ca. 5570 KFZ/24h, 13%LKW verlagert werden.

Am Bestand der B 143 im Bereich des Abschnittes 2 liegen an einem Werktag folgende Verkehrsbelastungen vor:

im Jahr 2010: 6220 KFZ/24h, 11% LKW

im Jahr 2025: 7700 KFZ/24h, 12%LKW (ohne eine Spange Ried 3)

im Jahr 2025: 9570 KFZ/24h, 11%LKW (mit einer Spange Ried 3)



Bei einer räumlichen Nutzung der auf den Gemeindegebiet von Ried seit den 70-iger Jahren bestehenden Widmungen mit einem Flächenausmaß von bis zu 7,5 ha und allfälliger sonstiger Widmungen am Gemeindegebiet von Neuhofen ist von einer entsprechenden Erhöhung der Verkehrsfrequenz auszugehen.

5. Alternativenprüfung

Zusätzlich zu den 5 in der Variantenuntersuchung betrachteten Trassen sind im Vorfeld auch außerhalb des festgelegten Korridorbereiches Alternativen untersucht bzw. überlegt worden.

Bei der Betrachtung dieser Alternativen wurden sowohl die Schaffung einer

5.1. "großräumigen" Umfahrung im Süden mit Verbindung der B 143 mit der B 141 samt Errichtung einer Spange im Bereich Hohenzell – Eberschwang und

5.2. eine "kleinräumige" Verbindung nördlich der Bahn mit Nutzung des bereits vorhandenen Gemeindestraßennetzes im Bereich des ehemaligen Bahnhofsbereiches (Molkereigelände) untersucht.

zu 5.1: großräumige Umfahrung im Süden bzw. zusätzliche Verbindung der B 143 mit der B 141 (Hohenzell – Eberschwang)

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass eine großräumige Umfahrungsspange im Süden durch die Bebauungs- und Siedlungsdichte auf bzw. im Nahbereich des Rieder Gemeindegebietes nicht mehr möglich bzw. sinnvoll ist. Je weiter eine Umfahrung bzw. in diesem Fall ein Lückenschluss vom jeweiligen Ortszentrum bzw. der Spange Ried 1 und 2 entfernt ist, desto geringer ist eine entsprechende Verkehrsumlagerbarkeit und damit verbunden die verkehrliche (Entlastungs)wirkung.

In einer verkehrlichen Detailbetrachtung bzw. einer Umlagerungsberechnung wurde geprüft, wie weit durch die Schaffung einer zusätzlichen Verbindung der B 143 mit der B 141 im Bereich Hohenzell – Eberschwang Auswirkungen auf die Spange Ried 3 eintreten.

Man kam zu dem Ergebnis, dass es durch die Schaffung einer zusätzlichen Spange zwischen der B 143 und der B 141 zu keiner Beeinflussung der Spange Ried 3 kommt. Darüber hinaus war auch keine maßgebliche Entlastungswirkung erzielbar.

Dies begründet sich damit, dass durch den Ausbau der L1075 Geiersberger Straße im Bereich Ötzling bereits eine leistungsfähige Verbindung zwischen der B 143 und der B 141 geschaffen wurde.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass eine weitere Straßenverbindung (z.B. zwischen Eberschwang und Hohenzell) auf Grund der geringen Verkehrsströme zwischen der B 143 und der B 141 östlich von Ried zu keiner maßgeblichen Verkehrsumlagerung bzw. Entlastung des Rieder Stadtgebietes führt. Umgekehrt hat die Errichtung der Spange Ried 3 aus verkehrlicher Sicht auf den Raum Eberschwang kaum Auswirkungen.

zu 5.2. kleinräumige Verbindungsmöglichkeit nördlich der Bahn mit Nutzung des Gemeindestraßennetzes



Im Zuge der Korridorfestlegung wurde auch die Anregung überlegt, durch den Ausbau bestehender Gemeindestraßen im Betriebsbau- bzw. Gewerbegebiet von Ried (Bereich Frankfurter Straße – Molkereistraße – Bahnhofstraße) als Alternative zur Spange Ried 3 eine leistungsfähige Verbindung zur B 143 zu schaffen.

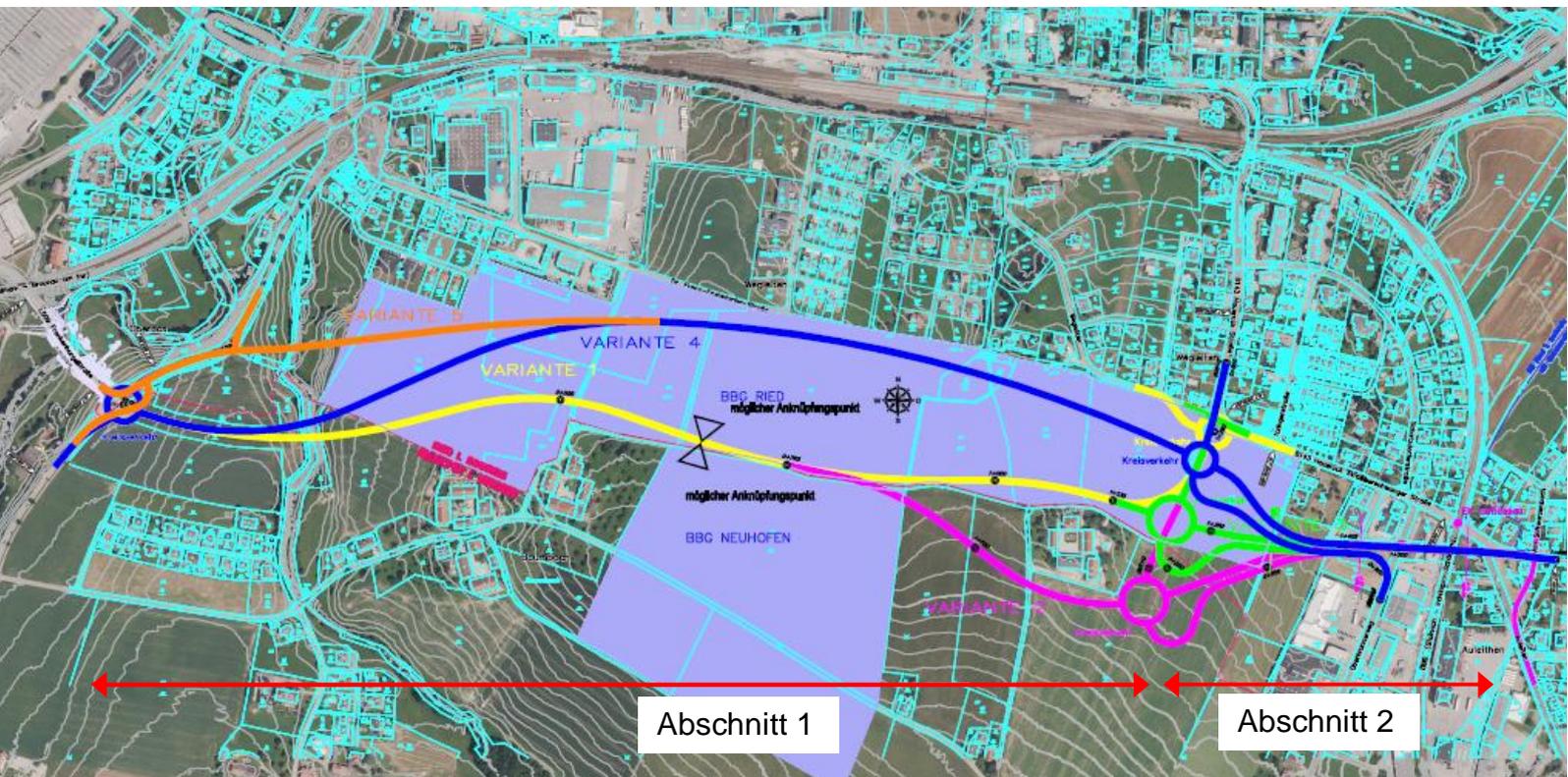
Dazu ist grundsätzlich festzuhalten, dass die Linienführung und das Straßenumfeld den Ansprüchen an die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf Landesstraßen nicht gerecht werden.

Diese Gemeindestraßen weisen im betrachteten Bereich eine ungünstige Linienführung mit zahlreichen engen Radien und teils unübersichtlichen Betriebszufahrten, bestehenden Parkplatzausfahrten bzw. Parkplätzen, die direkt von den Gemeindestraßen befahren werden, auf.

Auf Grund dieser Anlageverhältnisse und des Straßenumfelds können die Anforderungen an eine sichere, leistungsfähige Landesstraße mit überregionaler Verbindungsfunktion durch Nutzung des Gemeindestraßennetzes nördlich der Bahn nicht erfüllt werden.

Erschwerend kommt hinzu, dass der Anknüpfungspunkt der angedachten Verbindungsstraße einen rund 600m langen "Versatz" der L509a zum Ausbauende der Spange Ried 2 aufweist. An seiner östlichen Einbindung in den Bestand der B 143 folgt er dieser bis Wegleiten auf eine Länge von ca. 650 m. Dieser Bereich ist großteils von Wohngebiet umgeben. Somit würde dieser Streckenabschnitt nicht, wie bei der Spange Ried 3, von Abgas- und Lärmimmissionen entlastet, sondern stärker belastet werden.

6. Variantenübersicht



(Abb.: Variantenübersicht)

6.1. Variantenuntersuchung allgemein

Mit Ausnahme der Variante 5 liegen alle untersuchten Varianten am Baulosbeginn am Gemeindegebiet Neuhofen innerhalb eines Trassenkorridors, der bereits in den Jahren 2005 bis 2007 festgelegt wurde. Damals wurde, um 2 Umwidmungsverfahren zu ermöglichen, auf Ersuchen der Gemeinde Neuhofen die Trassenlage auf die ersten etwa 300 Metern bereits einvernehmlich festgelegt.

Die im Variantenvergleich beurteilten Trassen 1 - 5 liegen innerhalb des unter Punkt 1 – Ziele und Aufgabenstellung - beschriebenen Korridors. Die 5 untersuchten Varianten wurden in einen Abschnitt 1 und einen Abschnitt 2 eingeteilt.

Bereits mit der Verwirklichung des Abschnittes 1 können alle Anforderung an eine Landesstraße mit überregionaler Verbindungsfunktion erfüllt werden.

Darüber hinaus wurde bei der Variantenuntersuchung auch ein 2. Abschnitt untersucht und dargestellt. Dieser stellt eine allfällige Verlängerung bzw. Erweiterung der Spange Ried 3 dar.

Der 2. Abschnitt beinhaltet die Verlegung der bestehenden B 143 im Bereich Wegleiten und in weiterer Folge die Auflassung und Neuerrichtung einer Eisenbahnquerung der ÖBB-Linie Stainach/Irdning – Schärding. Die Art der Eisenbahnquerung (niveaugleich oder niveaufrei) ist sehr stark von der Zukunft der Bahnlinie und der Entwicklung der Zugfrequenz abhängig und kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fixiert werden.

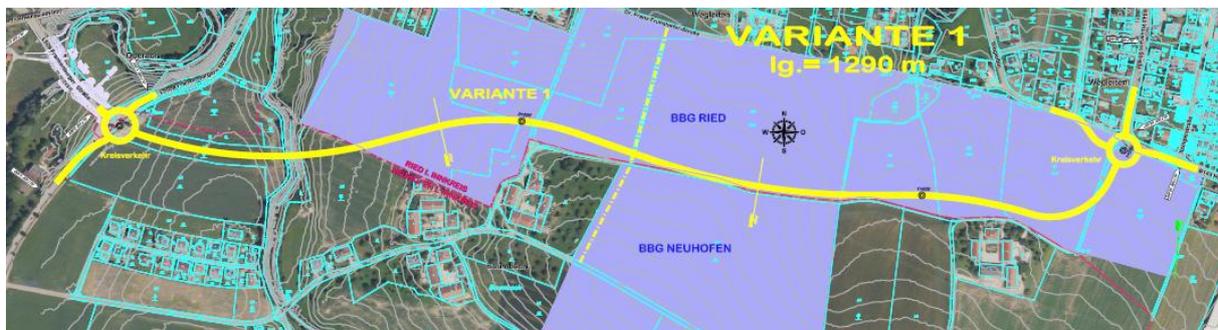
Zwei landwirtschaftlichen Betrieben, die durch die 5 Varianten der Spange Ried 3 sehr stark betroffen sind, gehört ein Großteil der für den Straßenbau benötigten Grundflächen. Diese Grundflächen sind derzeit für die biologische Landwirtschaft genutzt. Am Rieder Gemeindegebiet sind diese Flächen größtenteils als Bauland bzw. Betriebsbaugelände gewidmet.

Auf Grund der überregionalen Verbindungsfunktion der Landesstraße gibt es bei allen untersuchten Varianten nur eine zusätzliche Anbindung zwischen der L 509 und der B 143, die der beidseitigen Erschließung der angrenzenden Grundstücke und allfälliger Gemeindestraßen dient.

Die genaue Lage dieser Anbindung ist im Einvernehmen mit beiden Gemeinden bei der weiteren Planung festzulegen.

6.2. Variantenbeschreibung

6.2.1 Variante 1 - gelb



Die Variante 1 beginnt an der L 509 Frankenburger Straße (Spange Ried 2). Die Anbindung im Kreuzungsbereich der L509/509a ist mittels Kreisverkehr vorgesehen. Die Trasse verläuft anschließend mit einer Steigung von 2,5 bis 3,5 % in Dammlage am Gemeindegebiet von Neuhofen in östlicher Richtung in einem Linksbogen und quert den Baumbach. Etwa 90 Meter nach der Bachquerung wird das Gemeindegebiet von Ried erreicht. Im weiteren Verlauf werden 2 landwirtschaftliche Betriebe mittels Rechtsbogen in einem Abstand von etwa 50 bis 80 Meter im Norden umfahren. Bei Proj.km 0,650 befindet sich der Hochpunkt der Trasse.

In weiterer Folge umfährt die Trasse in leichter Dammlage und einem Gefälle von 1,5 - 2,5 % bei Proj.km 1,1 in einem Abstand von ca. 30 Metern ein weiteres landwirtschaftliches Anwesen im Norden. Auf eine Länge von etwa 600 Metern verläuft die Trasse im Nahbereich der Gemeindegrenze. Damit entspricht sie im Wesentlichen der im Flächenwidmungsplan der Stadt Ried als öffentliches Gut ausgewiesenen Flächen, wobei im Bereich der landwirtschaftlichen Objekte Abrückungen vorgesehen sind. Daran anschließend führt die Trasse im Linksbogen im Nahbereich eines Privatweges bis zum Anschluss an die B143 Hausruckstraße im Bereich Wegleiten bei B143 km 16,33. Auch hier ist, wie am Baulosbeginn, die Anbindung an den Bestand der B 143 mittels Kreisverkehr vorgesehen.

6.2.2 Variante 2 - magenta



Die Variante 2 entspricht am Beginn auf ca. 750 Metern der Variante 1.

In weiterer Folge führt die Variante 2 südlich am Gemeindegebiet von Neuhofen i. Innkreis in einem Abstand von ca. 30 Metern an einem landwirtschaftlichen Betrieb vorbei. Südöstlich des landwirtschaftlichen Anwesens ist in einem Abstand von etwa 30 Metern die Errichtung eines Kreisverkehrs vorgesehen. An diesem erfolgt vom Norden kommend der ca. 200 Meter lange Anschluss an die bestehende B 143 (vom Ortszentrum Ried). Im Osten erfolgt die Anknüpfung des 2. Bauabschnittes zur B 143 Richtung Eberschwang. Zusätzlich wird auch der Oberbrunnerweg mit einer Länge von etwa 370 Meter mittels Parallelfahrbahn und südlichen Anknüpfungspunkt an den Kreisverkehr angebunden.

6.2.3 Variante 3 - grün



Die Variante 3 entspricht auf den ersten 1140 Metern der Variante 1 und den letzten 250 Metern der Variante 2.

Nordöstlich eines landwirtschaftlichen Anwesens ist in einem Abstand von etwa 60 Metern die Errichtung eines Kreisverkehrs vorgesehen. An diesem erfolgt vom Norden kommend die ca. 100 Meter lange Anbindung an die bestehende B 143 (vom Ortszentrum Ried). Im Osten erfolgt die Anknüpfung des 2. Bauabschnittes zur B 143 Richtung Eberschwang. Zusätzlich wird auch der Oberbrunnerweg mit einer Länge von etwa 320 Meter mittels Parallelfahrbahn und südlichen Anknüpfungspunkt an den Kreisverkehr angebunden.

6.2.4 Variante 4 - blau



Die Variante 4 (blau) entspricht am Beginn auf ca. 150 Metern der Variante 1 und auf den letzten 250 Metern der Variante 2.

Der Baubach wird gegenüber der Variante 1 etwa 15 Meter weiter nördlich gequert. Nach einem Linksbogen und darauffolgenden Rechtsbogen wird mit einer Steigung von etwa 2,3 % kurz nach Proj.km 0,54 der Hochpunkt der Trasse erreicht.

2 landwirtschaftliche Betriebe werden in einem Abstand von etwa 120 bis 150 Meter im Norden umfahren. Der Abstand zu einer Siedlung im Norden beträgt etwa 60 Meter.

Danach verläuft die Trasse mit einem Gefälle von ca. 1,3 % noch 120 Meter in Dammlage, bevor sie auf eine Länge von etwa 300 Metern im Einschnitt weiterführt.

In diesem Trassenabschnittsbereich beträgt der Abstand der Trasse zu den Siedlungsrandlagen von Ried (Bereich Wegleiten) etwa 30 Meter.

In weiterer Folge verläuft die Trasse in gestreckter Linienführung mit einem Gefälle von 0,7 % auf ca. 200 Meter in leichter Dammlage, bevor sie nach weiteren 150 Metern mit geringer Einschnittstiefe als westlicher Ast in den Kreisverkehr einbindet. An diesem Kreisverkehr ist vom Norden kommend die ca. 30 Meter lange Anbindung an die bestehende B 143 (vom Ortszentrum Ried) vorgesehen. Im Osten erfolgt die Anknüpfung des 2. Bauabschnittes zur B 143 Richtung Eberschwang. Zusätzlich wird auch der Oberbrunnerweg auf eine Länge von etwa 300 Meter mittels Parallelfahrbahn und südlichen Anknüpfungspunkt an den Kreisverkehr angebunden.

6.2.5 Variante 5 - orange



Die Variante 5 stellt grundsätzlich auf eine Länge von etwa 640 Metern eine Untervariante der Variante 4 dar. Ab Proj. km 0,8 entspricht die Variante 5 im gesamten Verlauf der Variante 4.

Die Variante 5 folgt am Baulosbeginn dem Bestand der L509a auf eine Länge von ca. 150 Metern.



Die bestehende, verkehrstechnisch kritisch zu beurteilende Anbindung der L 509 aus Richtung Neuhofen ist auf eine Länge von etwa 110 Metern umzubauen. Sie wird im Außenbogen östlich des Bestandes der L 509a mittels T-Knoten neu angebunden.

Die Variante 5 folgt auf etwa 120 Metern dem kurvigen Bestand (Radius von nur 25 m) der L 509a Richtung Ortszentrum Ried, bevor sie den Bestand der L 509a mit einem Rechtsbogen in östlicher Richtung verlässt. Bei diesem Absprungpunkt erfolgt auch die Anbindung der L509a aus dem Rieder Stadtzentrum durch einen weiteren T-Knoten. Auf der Haupttrasse sind im Bereich beider T-Knoten jeweils Linksabbiegestreifen vorzusehen.

Es sind bei dieser Variante, um die beiden mit jeweils etwa 6000KFZ/24 stark belasteten Landesstraßen an die Spange Ried 3 anzuschließen, 2 versetzte, als T-Knoten ausgebildete Einbindungen notwendig. Der kurvige Straßenverlauf bleibt erhalten.



Danach verläuft die Variante mit gestreckter Linienführung Richtung Osten und durchschneidet dabei ein bereits gewidmetes Geschäftsgebiet. Im Anschluss wird der Baumbach etwa 90 Meter nördlich der übrigen Varianten gequert.

Die Trasse verläuft auf den ersten 600 Metern mit einer Steigung von 2 % zum überwiegenden Teil in Dammlage. Der Abstand zum Siedlungsrand von Ried beträgt etwa 30 Meter. Bei Proj.km 0,650 erreicht die Trasse den Hochpunkt und mündet nach einem Gefälle von ca. 1,3 % in die Variante 4 ein.

7. Auswirkungen der Varianten, Trassenbewertung

Variante		Nr.		VAR. 1	VAR. 2	VAR. 3	VAR. 4	VAR. 5		
Verkehr + Technik (RVS 01.02.22)	Verkehrliche Wirkung + Anlageverhältnisse	1.1	Zielerreichung	++	+	+	+	+		
		1.2	Erweiterungsmöglichkeit in gesondertem Abschnitt	+	-	o	o	o		
		1.3	Entlastungswirkung	+	+	+	+	+		
		1.4	Leistungsfähigkeit (mit Eisenbahnquerung)	+	+	+	+	o		
		1.5	Verkehrssicherheit	+	+	+	+	-		
		1.6	Verkehrsqualität	+	+	+	+	-		
		1.7	Länge Haupttrasse	o	-	o	o	o		
		1.8	Länge Neben- und Erschließungswege	+	o	o	o	o		
		1.9	Grundbedarf	+	-	o	-	-		
		1.10	Erschließungs-/Anbindungsmöglichkeiten	+	+	+	+	-		
		1.11	Sicherheit Unterführung	+	+	+	+	+		
		1.12	Sicherheit niveaufreier Bahnübergang	+	+	+	o	o		
		Bau	Bau	2.1	Objekteinlöse	o	1	1	1	1
				2.2	Bauzeit	+	o	o	o	-
2.3	Kosten			+	o	o	-	-		
2.4	Erschwernisse			o	o	o	o	-		
2.5	wasserbauliche Maßnahmen			+	+	+	-	-		
2.6	Kosten/Baugrundrisiko			o	o	o	o	o		
Betrieb, Erhaltung	Betrieb, Erhaltung	2.7	Instandhaltungs-/Erhaltungskosten	o	o	o	-	-		
		2.8	Störungsanfälligkeit	o	o	o	o	o		
		2.9	laufende Wartungs-/Betriebskosten	o	o	o	o	o		
Raum + Umwelt	Lebensraum Mensch (Nutzung)	3.1	Siedlungsraum, Anwohnerschutz	+	+	+	o	-		
		3.2	Wirtschaftsraum, Entwicklungsmöglichkeit	+	o	+	+	+		
		3.3	landwirtschaftliche Bewirtschaftung	+	-	o	-	-		
		3.4	Auswirkung auf landwirtschaftliche Objekte	-	--	-	o	+		
		3.5	Durchschneidungen, Ausformungen	o	-	o	-	-		
		3.6	Verträglichkeit mit der örtlichen Raumplanung	+	o	o	-	-		
	Wasser	Wasser	3.7	Geländewasser	+	+	+	o	o	
			3.8	Grundwasser	o	o	o	o	o	
	Lärm + Luft	Lärm + Luft	3.9	Lärmimmissionen Einzelobjekte, Aufwand f. Schutz	+	o	o	++	++	
			3.10	Lärmimmissionen Siedlungsbereiche	+	+	+	-	--	
			3.11	Luftschadstoffe in Bezug auf betroffene Anrainer	o	o	o	-	-	
	Landschaft	Landschaft	3.12	Orts- und Landschaftsbild	+	o	o	+	+	
			3.13	Natur- und Gewässerschutz	o	o	o	+	+	
			3.14	Eingriffswirkungen allgemein	+	o	o	+	+	

Verkehrliche Wirkung und Anlageverhältnisse:

- zu 1.1: Ist grundsätzlich mit allen Varianten möglich, mit der Variante 1 ist jedoch die Verkehrsentslastung von Ried und die Schaffung einer überregionalen Verbindung (Lückenschluss "Südring") bereits mit der Errichtung des 1. Abschnittes mit einer Länge von 1,3 km möglich
- zu 1.2: Bei der Variante 1 kann zu einem späteren Zeitpunkt in einer 2. Bauphase eine weitere Verlegung der B 143 und der Eisenbahnquerung erfolgen. Bei den übrigen Varianten ist eine getrennte Errichtung in 2 Abschnitten nicht bzw. nur mit sehr großem Aufwand möglich, da die Anknüpfungspunkte nicht am Bestand der B 143 liegen
- zu 1.3: Die Entlastungswirkung des Rieder Stadtgebietes ist bei allen 5 Varianten mit etwa 24% gleich
- zu 1.4: Einen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit haben die Knotenausbildung, die Linienführung und eine allfällige Eisenbahnquerung (Schrangen oder Unterführung). Durch die geringen Schrankenschließzeiten und der niedrigen Zugfrequenz ist bei den derzeitigen Verkehrsmengen mit keinen massiven Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit zu rechnen
- zu 1.5: Bei der Verkehrssicherheit sind auch die einbindenden, stark belasteten Landesstraßen zu berücksichtigen, d.h. ein Versatz von 2 stark belasteten T-Knoten (Var.5) ist für die Verkehrssicherheit negativ zu bewerten
- zu 1.6: Im Hinblick auf die Betriebsgeschwindigkeiten, Knotengestaltung und Fahrkomfort gibt es keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Varianten 1 – 4, lediglich die Knotengestaltung und Linienführung am Baulosbeginn der Variante 5 weist gravierende Nachteile auf Grund der äußerst engen Radien von $R=25m$ und versetzten Einbindungen mit Linksabbiegestreifen auf
- zu 1.7: Es gibt keine wesentlichen Unterschiede, die Länge der Variante 2 ist am Größten
- zu 1.8: Auch hier gibt es keine wesentlichen Unterschiede. Ein Erschließungskonzept wird im Einreichprojekt detailliert ausgearbeitet
- zu 1.9: Abhängig von der Trassenlänge und entwässerungstechnischen Maßnahmen (Wasseranfall und damit verbunden Dimension der Entwässerungsanlagen)
- zu 1.10: Bis auf Variante 5, bei der die mit jeweils ca. 6000 KFZ/24 stark belastete L509 bzw. L509a mittels T-Knoten an die Spange Ried 3 anzuschließen wären, sind grundsätzlich alle Varianten nahezu gleichwertig
- zu 1.11: Ein Gefälle von 6% in der Unterführung hat negative Auswirkungen auf die (Begegnungs)sichtweiten
- zu 1.12: Durch eine Schrankenanlage besteht bei Rückstau die Gefahr von Auffahrunfällen, es ist jedoch eine gute Annäherungssicht vorhanden

Bau

- zu 2.1: Bei einer ÖBB-Unterführung und daher notwendigen Verlegung der „Auleiten Gemeindestraße“ wird die Einlöse eines Wohnobjektes erforderlich
- zu 2.2: Maßgeblichen Einfluss hat die Ausführung der ÖBB-Querung (Schranken oder Unterführung) sowie bei Variante 5 – Bauen unter Verkehr am Bestand der L 509a
- zu 2.3: Maßgeblicher Kostenfaktor ist die Ausführung der ÖBB-Querung, der Umfang entwässerungstechnischer Maßnahmen, Lärmschutzmaßnahmen, Bauprovisorien usw.
- zu 2.4: ÖBB-Unterführung und Erschütterungen während des Baues im Bereich des 2. Bauabschnittes (lasergesteuerte Produktion Fa. Knoblinger)
- zu 2.5: je weiter nördlich die Trasse verläuft, desto umfangreicher sind die Rückhaltemaßnahmen (durch anfallende Geländewässer); die Wasserableitung bzw. das Grundwasser im Unterführungsbereich erfordern möglicherweise eine weiße Wanne und ein Pumpwerk
- zu 2.6: Durch Gründungsarbeiten bei der Unterführung kann es zu Auswirkungen auf den Produktionsbetrieb der Fa. Knoblinger kommen; Untergrund- und Grundwasserrisiko im Bereich der Unterführung sind noch nicht bekannt

Betrieb, Erhaltung

- zu 2.7: wesentlichen Einfluss haben die Erhaltungskosten eines Unterführungsbauwerkes sowie laufende Erhaltungs- und Betreuungskosten für die Pumpanlage bei Errichtung einer Unterführung
- zu 2.8: Gefahr der Überflutung der Unterführung bei Pumpenausfall bzw. Starkregen
- zu 2.9: Wartungs- und Instandhaltungskosten des Unterführungsbauwerkes und der Pumpanlage

Lebensraum Mensch (Nutzung)

- zu 3.1: Je weiter nördlich die Trasse verläuft, desto größer sind die Auswirkungen auf die Siedlungsrandlagen von Ried. Bei den Varianten, die weiter südlich verlaufen, sind einzelne landwirtschaftliche Objekte betroffen.
- zu 3.2: Je größer die zusammenhängenden Flächen sind, desto geringer ist die Durchschneidung und desto besser sind die Flächen für allfällige Betriebsansiedelungen nutzbar
- zu 3.3: Je größer die zusammenhängenden Flächen sind und je weniger kleine Restflächen entstehen, desto besser ist die landwirtschaftliche Bewirtschaftung; durch die Nähe zu bestehenden Straßen/Wegen können neue Durchschneidungen vermieden bzw. reduziert werden. Die landwirtschaftliche Erschließung ist zu gewährleisten. Die Variante 1 orientiert sich in weiten Bereichen an den im Flächenwidmungsplan ausgewiesenen öffentlichen Verkehrsflächen

- zu 3.4: Je weiter südlich die Trassen verlaufen, desto größer sind die Lärmimmissionen bei den Gehöften; voraussichtlich werden Lärmschutzmaßnahmen erforderlich
- zu 3.5: Bei den Varianten 4 und 5 sind die entstehenden nördlichen Restflächen nicht mehr bzw. nur schlecht nutzbar/verwertbar, bei Variante 2 ist eine massive Beeinträchtigung eines landwirtschaftlichen Betriebes im Südosten gegeben
- zu 3.6: Die im Flächenwidmungsplan der Stadt Ried eingetragenen Verkehrsflächen der Gemeinde entsprechen in großen Bereichen im Wesentlichen der Haupttrasse der Variante 1

Wasser

- zu 3.7: Je weiter nördlich die Trassen verlaufen, desto größer sind die abzuleitenden (Gelände)wassermengen und damit der Aufwand für die Entwässerungsmaßnahmen
- zu 3.8: Der Grundwasserstand und die Bodenbeschaffenheit sowie die anfallenden Wassermengen sind maßgeblich für die Dimensionierung der Entwässerungsmaßnahmen; dies ist besonders wichtig bei Errichtung eines Unterführungsbauwerkes

Lärm und Luft:

- zu 3.9: Bei den 3 landwirtschaftlichen Objekten sind aktive bzw. (bei Beteiligung Dritter) passive Lärmschutzmaßnahmen möglich
- zu 3.10: Die Lärmschutzmaßnahmen in Siedlungsnähe sind auf Grund der Bebauungsdichte aufwendiger und damit kostenintensiver
- zu 3.11: Die Grenzwerte Luft werden erfahrungsgemäß bei keiner der Varianten überschritten

Landschaftsbild

- zu 3.12: Es gibt keine wesentlichen Unterschiede, alle Varianten liegen größtenteils im intensiv landwirtschaftlich genutzten bzw. gewidmeten Bereich
- zu 3.13: grundsätzlich gibt es zwischen den Varianten kaum Unterschiede, nur bei Variante 4 bzw. 5 wird die Querung des Baumbaches durch den Naturschutz besser bewertet
- zu 3.14: abhängig von der Länge bzw. dem Ausmaß der Versiegelung bzw. der für die Straße samt Neben- und Entwässerungsmaßnahmen beanspruchten Flächen

8. Resultierende Empfehlung

Aus der Trassenbewertung geht die Variante 1 (gelb) klar als beste hervor.

Sie ermöglicht mit einer Haupttrassenlänge von rund 1,3 km in einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen eine Entlastung des Rieder Stadtgebietes vom Durchzugsverkehr. Die Variante 1 ist, obwohl sie die kürzeste aller untersuchten Varianten ist, durch den Lückenschluss zwischen der B 141 und der B 143 bereits voll verkehrswirksam.

Langfristig ist in einem weiteren Abschnitt die Verlegung der bestehenden B 143 auf eine Länge von weiteren 400 Metern samt Neuerrichtung einer Eisenbahnquerung möglich. Der verlorene Aufwand bleibt in einem vertretbaren Rahmen.

Bei der Variante 1 kommt es zu Lärmimmissionen bei landwirtschaftlichen Einzelobjekten. Diese sind jedoch durch Lärmschutzmaßnahmen leichter in den Griff zu bekommen als für Siedlungsbereiche, die bisher kaum durch Verkehrslärm betroffen waren. Außerdem lassen die großen zusammenhängenden Flächen nördlich der Haupttrasse sämtliche Nutzungsmöglichkeiten, besonders für die Landwirtschaft, aber auch für spätere Betriebsbaugebiete, zu.

Aus diesem Grund wird die Umsetzung der Variante 1 (gelb) empfohlen.

Linz, März 2014