I N F O R M A T I O N

zur Pressekonferenz

mit

Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl

am

11. Oktober 2011

zum Thema

"Startschuss der Korridoruntersuchung für eine Ostumfahrung von Linz"

Weitere Gesprächsteilnehmer:

-Dr. Gottfried Schindlbauer, Direktion Landesplanung, wirtschaftliche und ländliche Entwicklung

-DI Konrad Tinkler, Direktion Straßenbau und Verkehr

-DI Günther Bsirsky, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr

-DI Dr. Martin Donat, Umweltanwalt

-DI Dr. Günther Knötig, Direktion für Landesplanung, wirtschaftliche und ländliche Entwicklung, Abteilung Raumordnung

-Prof. DDr. Helmut Retzl, Institut für Gemeindeforschung u. Unternehmensberatung

Rückfragen-Kontakt:
Thomas Brandstetter MPA, 0732/7720 12679

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:
Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Präsidium
Abteilung Presse
Klosterstraße 7 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12
Fax: (+43 732) 77 20-115 88
landeskorrespondenz@ooe.gv.at
www.land-oberoesterreich.gv.at

DVR: 0069264

Linzer Ostumfahrung:
Das Trassenauswahlverfahren für die Verbindung der A1 Westautobahn mit der A7 Mühlkreisautobahn

Ende 2011 starten die Arbeiten am Trassenauswahlverfahren für eine Verbindung der A1 Westautobahn mit der A7 Mühlkreisautobahn. Ein dementsprechender Regierungsbeschluss soll am 17. Oktober herbeigeführt werden.

Folgende Ziele werden mit der Linzer Ostumfahrung verfolgt:

- Verbindung der A1 Westautobahn und der A7 Mühlkreisautobahn
- Entlastung der A7 im Linzer Stadtgebiet vom Durchgangsverkehr
- Bessere Anbindung des Ennshafens an das höchstrangige Verkehrsnetz
- Stärkung der Position des Oö. Zentralraumes im internationalen Wettbewerb um Unternehmen und Arbeitsplätze

In einem ersten Schritt wurde den Gemeinden mit Gemeindegebiet auf dem untersuchten Korridor heute bei einer Veranstaltung im Landesdienstleistungszentrum der untersuchte Korridor und das Korridorteam präsentiert bzw. mit den Gemeinden das weitere Vorgehen und die Schritte bis zu einer Festlegung einer Trasse besprochen.

Das Trassenauswahlverfahren: Ziele & Vorteile

Ziel dieses Verfahrens ist die vorausschauende und langfristige Flächensicherung für eine hochrangige Straßenverbindung durch ein Raumordnungsprogramm der oberösterreichischen Landesregierung. Das Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens wird sowohl der Regionalentwicklung, als auch den Gemeinden und den einzelnen Bürgern als Orientierung für ihr zukünftiges Handeln dienen.

"Ich habe Verständnis, dass manche Gemeinden verunsichert sind, aber das Land Oberösterreich sieht sich im Rahmen des Trassenauswahlverfahrens als Servicepartner und dadurch möchten wir ihnen die Unsicherheit nehmen. Hier wird nichts im stillen Kämmerlein entschieden, sondern aktiv und offen mit den Menschen gesprochen" verspricht LH-Stv. Franz Hiesl.

Der Prozess des Trassenauswahlverfahrens wurde in Oberösterreich in den letzten eineinhalb Jahrzehnten bei vielen Umfahrungsprojekten laufend weiterentwickelt und optimiert. Bei der Methodik des Trassenauswahlverfahrens wird die Öffentlichkeit sehr rasch beteiligt und das ermöglicht höchste Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Bewertung.

Das Trassenauswahlverfahren besteht im wesentlichen aus drei Ebenen:

1. **Verkehrsuntersuchung, Vorstudie:**
   Aufbauend auf eingehende Verkehrsuntersuchungen werden verkehrliche Ziele und Bedingungen für diese neue Straßenverbindung definiert. Auch die Frage, ob grundsätzliche Alternativen bestehen, wird dabei untersucht. Weiters wird eine Raumuntersuchung durchgeführt, die Raumwiderstände (z.B. Topographie, Siedlungsräume, Schutzgebiete,...) frühzeitig identifiziert und berücksichtigt.

2. **Korridorentwicklung, Raumverträglichkeitsuntersuchung:**
   Basierend auf den Ergebnissen der Ebene 1 werden möglichst konfliktarme, zusammenhängende Zonen ermittelt, aus denen sich Korridore entwickeln lassen. Diese Korridore repräsentieren ein breites Band an möglichen Trassierungsalternativen.

3. **Trassenentwicklung:**
   In den ausgewählten Korridoren werden in größerer Detailschärfe konkrete Trassenführungen erarbeitet, die den verkehrlichen Zielsetzungen gerecht werden und auch bestehende Raumwiderstände berücksichtigen. Die Trassenvarianten werden einer detaillierten Auswirkungsanalyse unterzogen und untereinander verglichen.

Sowohl bei der Korridor- als auch bei der Trassenentwicklung werden jene Varianten, die verkehrlich oder technisch offensichtlich ungeeignet bzw. offensichtlich nicht raum- und umweltverträglich sind, identifiziert und aus dem weiteren Planungsprozess ausgeschieden. Durch die Unterscheidung der eindeutig schlechteren von den eindeutig besseren Varianten

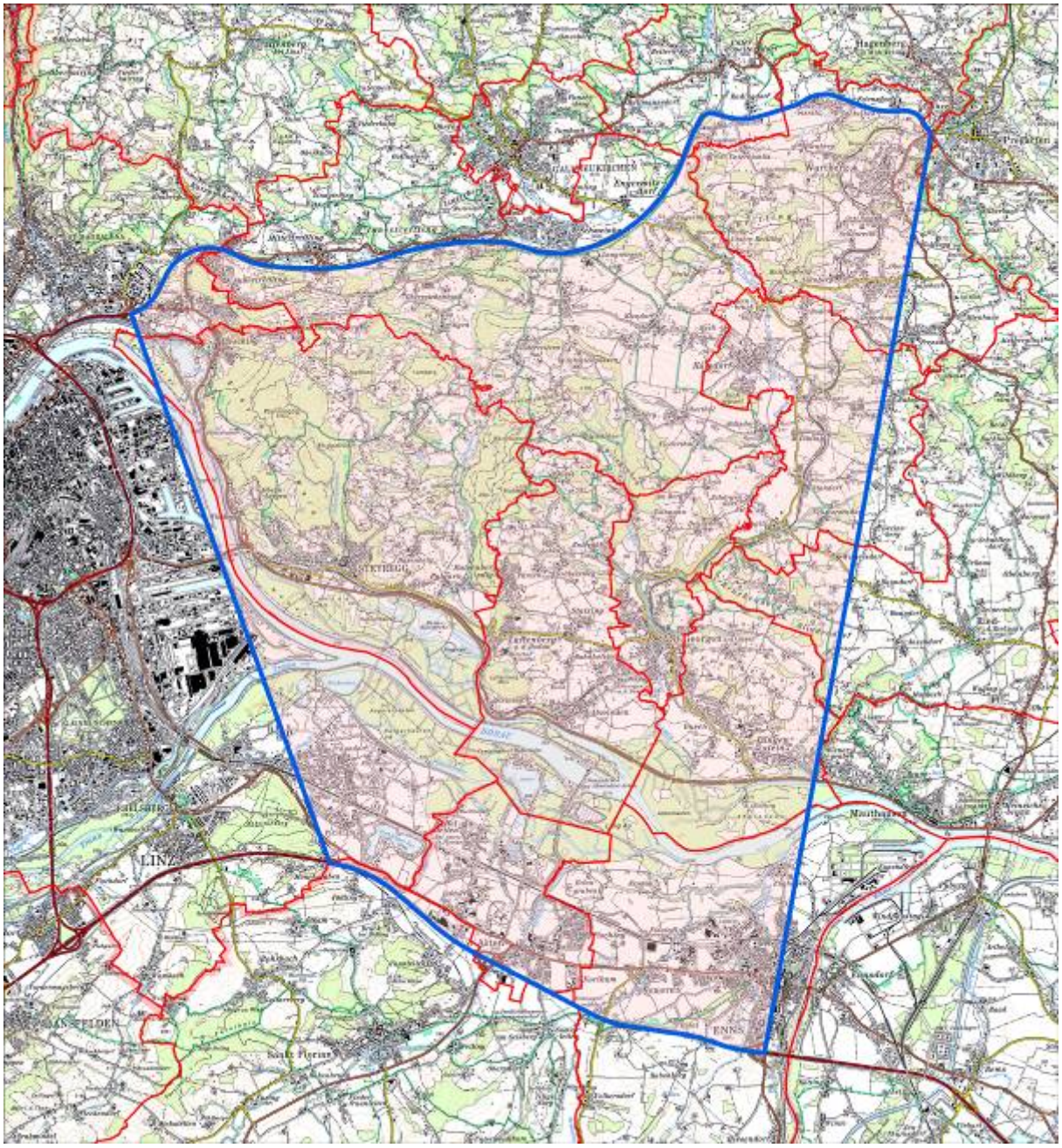
wird schrittweise die "beste" Trassenvariante identifiziert. Der Empfehlung dieser Trassenvariante an die oberösterreichische Landesregierung folgt die Verordnung eines Raumordnungsprogramms. Dieses stellt in weiterer Folge sicher, dass sämtliche Neuwidmungen und Baugenehmigungen im Trassenbereich unter dem Vorbehalt einer Zustimmung durch das Land Oberösterreich stehen.

Der Untersuchungsraum für eine Ostumfahrung von Linz:

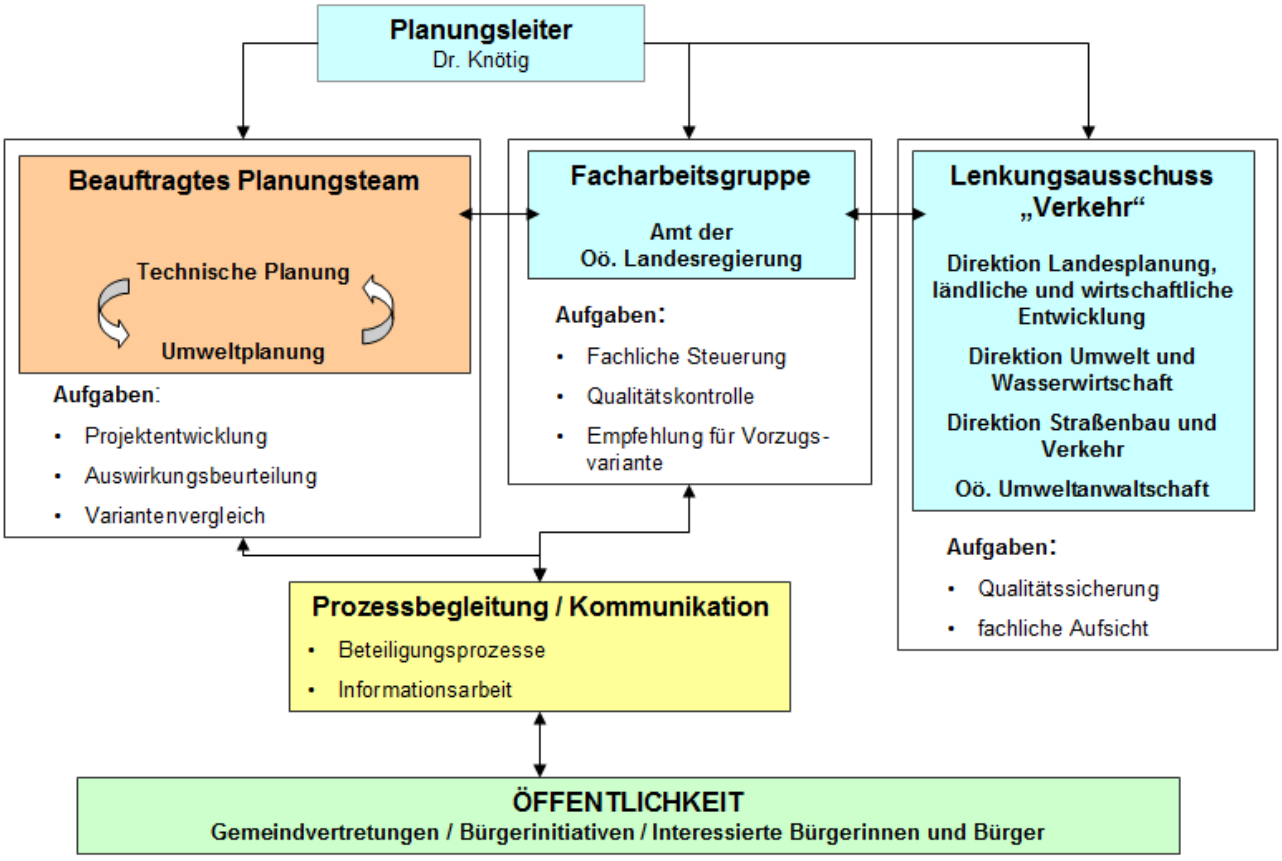
Der Untersuchungsraum befindet sich östlich der Landeshauptstadt Linz und wird im Norden durch die A7 Mühlkreisautobahn bzw. im Süden durch die A1 Westautobahn begrenzt. Im Westen bildet die Donau und im Osten eine gedachte Achse zwischen den Stadtgemeinden Pregarten und Enns die Abgrenzung.

Der Untersuchungsraum hat eine Fläche von ca. 163 km² und umfasst folgende Gemeinden:

- Asten
- Engerwitzdorf
- Enns
- Katsdorf
- Langenstein
- Linz
- Luftenberg
- Ried in der Riedmark
- St. Florian
- St. Georgen an der Gusen
- Steyregg
- Unterweitersdorf
- Wartberg ob der Aist


LINZ
ENNS

Die Beteiligten des Trassenauswahlverfahrens stellt folgende Abbildung dar. Einen geregelten Informationsfluss und die strukturierte Einbindung der Öffentlichkeit stellt ein unabhängiger, externer Mediator sicher.



Offensive Kommunikation mit den Gemeinden und Bürgern:

Neben der fachlichen Planung steht die Bürgerorientierung und die offensive Kommunikation mit der Öffentlichkeit im Mittelpunkt des Projektes. Als Vermittler und Unterstützer der Gemeinden und deren Bevölkerung wird Prof. DDr. Helmut Retzl fungieren. Das Institut Retzl GmbH - Gemeindeforschung und Unternehmensberatung hat mehr als 20 Jahre Erfahrung im Bereich der Konfliktvermittlung und der bürgerorientierten Planung in Oberösterreich.

Dr. Helmut Retzl sieht sich als aktiver Vermittler und direkte Ansprechperson: “Wesentlicher Schwerpunkt unserer Arbeit liegt in der Entwicklung einer innovativen Dialogkultur. Wir werden alle Ideen und Wünsche aufgreifen. Denn das Beispiel der S10 Mühlviertler Schnellstra-

ße hat uns gezeigt, dass durch die Einbeziehung vieler Interessen und Initiativen die Planung auch an Qualität gewinnen kann.“

"Laufende Informations- und Diskussionsveranstaltungen, offensiv mit den Menschen kommunizieren und ihnen die Ängste nehmen. Das ist der Weg den wir bei der Korridoruntersuchung für die Linzer Ostumfahrung gehen werden", so LH-Stv. Franz Hiesl.

Zu den bekanntesten Projekten des Instituts Retzl zählen die Vermittlung beim Kraftwerk Lambach, die Moderation des URIS-Beirates des Flughafen Linz, der erfolgreiche Moderations- und Vermittlungsprozess zur Trassenfindung der Mühlviertler Schnellstraße und die 20-jährige Vermittler- und Ombudsfunktion bei der Welser Müllverbrennung.

Zeitplan:
Mit einem Abschluss der Korridoruntersuchung ist nach derzeitigem Stand nicht vor dem Jahr 2015 zu rechnen. Ein möglicher Baubeginn ist aufgrund der Dimension des Projektes nicht vor dem Jahr 2020 zu erwarten. "Ein derart großes Projekt hat eine sehr lange Planungsphase und mir ist wichtig, dass bereits bei der Korridoruntersuchung und in weiterer Folge bei der Festlegung des Trassenverlaufs ein möglichst breiter Konsens auf politischer Ebene besteht", so LH-Stv. Hiesl.