

## Oö. Umwelthanwaltschaft

4021 Linz • Kärntnerstraße 10-12

Geschäftszeichen:

UANw-900037/12-2015-Don

Amt der Oö. Landesregierung  
Direktion Straßenbau und Verkehr  
Abteilung Straßenplanung und Netzausbau  
Bahnhofsplatz 1  
4021 Linz

Bearbeiter: HR Dipl.-Ing. Dr. Martin Donat

Tel: (+43 732) 77 20-134 51

Fax: (+43 732) 77 20-2134 59

E-Mail: uanw.post@ooe.gv.at

[www.ooe-umwelthanwaltschaft.at](http://www.ooe-umwelthanwaltschaft.at)

Linz, 13. April 2015

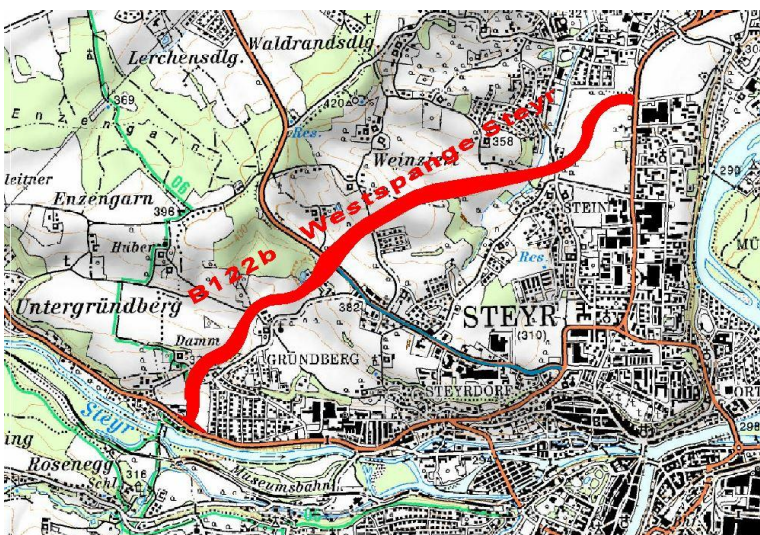
### B122 Voralpenstraße Baulos "Westspange Steyr" Trassenverordnungsverfahren nach § 11 Oö StrG 1991

#### Stellungnahme der Oö. Umwelthanwaltschaft

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Land OÖ beabsichtigt die Verordnung der Trasse der B122b Voralpenstraße – Westspange Steyr. Dazu nimmt die Oö. Umwelthanwaltschaft, wie folgt, Stellung:

Die Westspange Steyr mit einer Länge von rund 4,1 km stellt eine Verbindung zwischen der B122 Voralpenstraße im Westen und der B115 Eisenstraße im Norden dar und ist als nordwestlicher Viertelring um Steyr gedacht, der zusammen mit der B122a eine Nordumfahrung von Steyr ermöglichen soll. Als Projektziele wird eine Entlastung der B115 und B122 im innerstädtischen Bereich, eine Entlastung des untergeordneten Straßennetzes und eine wesentliche Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen im innerstädtischen Bereich angeführt.



Hinsichtlich der tatsächlichen Entlastungswirkung der Straßenzüge liegen unterschiedliche Daten (Stand 2010 und Stand 2014) vor, die aktualisierten Daten 2014 zeigen jedoch ein recht detailliertes und nachvollziehbares Bild der Lage:

Eine Entlastung der B122 Voralpenstraße westlich der Fa. BMD, der B115 Ennserstraße/Eisenstraße-Nord (Bereich Gleink) und der L 564 Wolfenerstraße nördlich der Kreuzung mit der Staffelmayerstraße wird nicht erfolgen, weil sich diese Strecken außerhalb des geplanten Nordrings befinden. Die Prognose 2025 mit und ohne Westspange zeigt, dass offenkundig die bereits angespannte Verkehrssituation – und damit auch Umweltsituation – im westlichen Steyrer Stadtbereich als verkehrsdämpfend wirkt (B122 Nullfall 2025: 21.2000 Kfz/24h mit Westspange 2015: 23.100 Kfz/24h). Im kritischen Bereich Taborknoten und Knoten Schwimmschulstraße tritt de facto keine wesentliche Änderung auf.

Unabhängig von den angestrebten Lösungswegen machen die vergleichenden Verkehrsuntersuchungen deutlich, dass die Stadt Steyr ein innerstädtisches Mobilitätsproblem hat, das sich durch die Westspange allein nicht lösen lässt, an dem die Westspange jedoch nicht schuld ist und bei dem die Westspange ein Teil der Lösung sein kann.

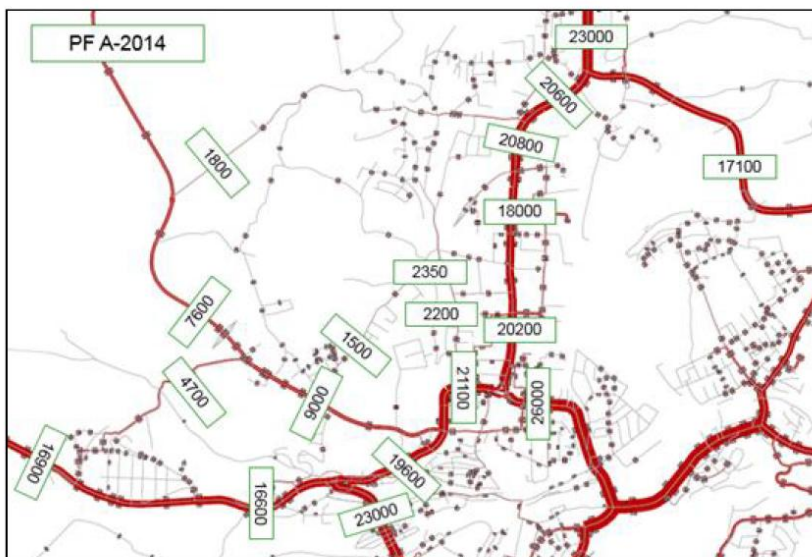


Abbildung 1: Belastungsplan Bestand 2014 [Kfz/Werktag]

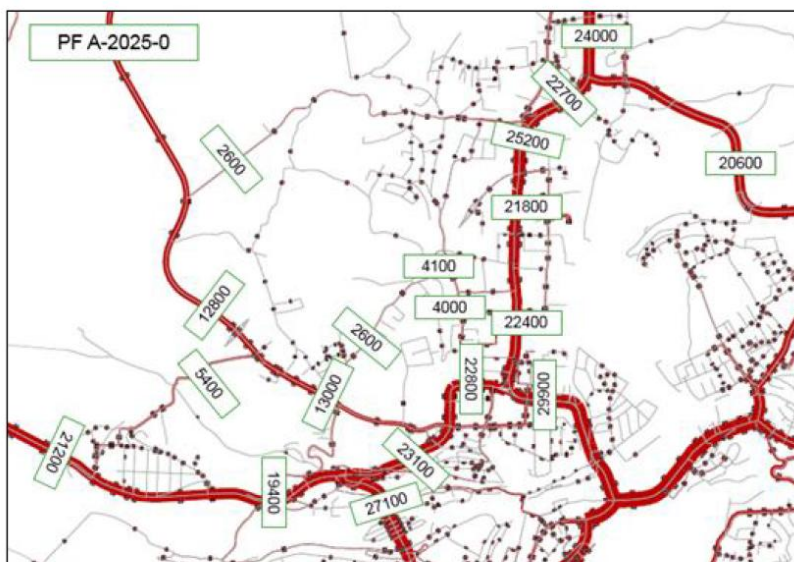


Abbildung 2: Belastungsplan Bestand 2025 [Kfz/Werktag]

Klar ist, dass durch den Nordring eine klare Trennung zwischen überregionalen Verbindungen (Zuständigkeit Land OÖ) und innerstädtischen Verbindungen (Zuständigkeit Stadt Steyr) möglich wird. Es liegt somit zukünftig primär in der Zuständigkeit der Stadt Steyr, ob und in welchem Ausmaß die „Umfahrung Steyr“ ihre Umlagerungswirkung erzielen kann oder nicht. Auf dem Hintergrund der angespannten, aber durch offizielle Messungen nicht abgeklärten innerstädtischen Luftsituation läge es in der Folge in der Zuständigkeit der Stadt Steyr, durch Ausweisung einer innerstädtischen Umweltzone und Neuordnung des innerstädtischen öffentlichen und privaten Verkehrs (inklusive Park&Ride-Anlagen) die Mobilität innerhalb der Stadt neu zu organisieren. Passieren solche begleitenden und lenkenden Maßnahmen nicht, dann ist – wie in anderen Fällen auch – eine ubiquitäre Verkehrsbelastung der alten und neuen Straßenzüge zu erwarten und die Entlastungswirkung – wie immer hoch oder niedrig man sie ansetzen möge – wird verpuffen. Dieser „Verpuffungseffekt“ würde durch Ausbaumaßnahmen an der B42 Haagerstraße noch beschleunigt, da es durchaus möglich ist, dass die Route A1 – B42 – B122 – A9 als Umgehungsroute stärker genutzt werden könnte. Gleichzeitig ist offenkundig, dass die Anbindung bestehender und neuer Betriebsflächen Richtung Norden (zur A1) über die B309 erfolgt, ein vergleichbarer Anschluss Richtung Westen (zur A9) derzeit nur durch die B122 erfolgt. Bei verstärkter Orientierung der Transportverbindungen von Steyrer Betrieben Richtung Südachse wird die Bedeutung der Westspange als Umfahrung des Innenstadtbereichs steigen, die Verkehrsfrequenz auf der B122 West naturgemäß zunehmen (vgl. Regionalwirtschaftliches Entwicklungskonzept Steyr – Kirchdorf“ aus 2003). Dies bildet das Verkehrsmodell 2014 als Grundlage des Trassenverordnungsverfahrens ab, wenn es die außerstädtische Belastung auf der B122 (westlich der Fa. BMD) von 16.900 Kfz/Tag auf 23.1000 Kfz/Tag anwachsen lässt.

Das Verkehrsmodell macht auch deutlich, dass ohne lenkende Maßnahmen im innerstädtischen Bereich die Belastung der Wolfenerstraße (innerhalb der Westspange) ansteigt (9.000 auf 11.900 Kfz/24h), die der Ennsenerstraße (Eisenstraße innerhalb der Westspange, also zwischen Bauhaus und Taborknoten) de facto unverändert bleibt (18.000 zu 17.5000 Kfz/24h) bzw. die Belastung des Taborknoten ansteigt (20.2000 auf 23.1000 Kfz/24h), dies alles bei einer prognostizierten Belastung der Westspange von 15.800 Kfz/24h.

Die Belastung von Taborknoten Richtung Osten (zur Ennsbrücke hin) steigt (26.000 auf 29.5000 Kfz/24h), während die Belastung des Nordoststrings (B 309 auf der B122a Richtung Osten) nach ersten Prognosen mit 17.1000 Kfz/24h gleich bleibt, bei Berücksichtigung eines stärkeren Ost-West-Verkehrs auf 22.000 Kfz/24h steigt.

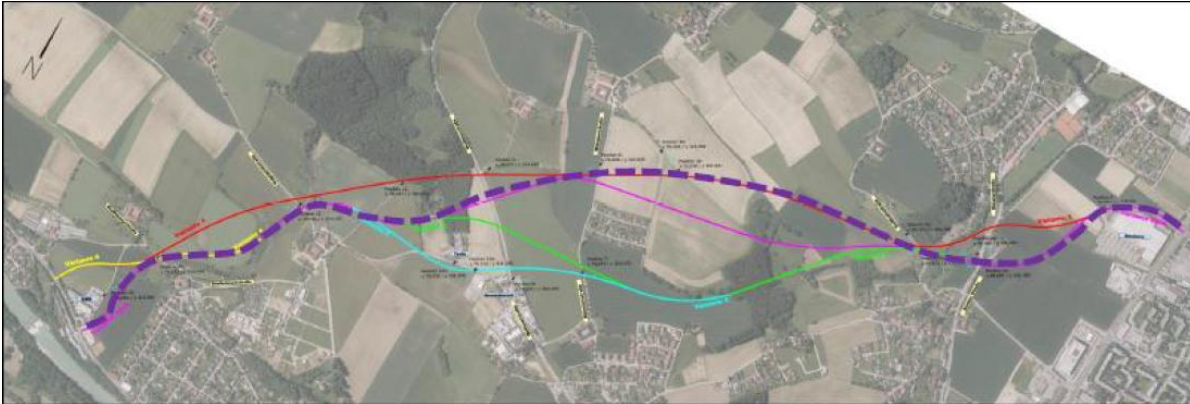
Das Verkehrsmodell zeigt deutlich, dass die Steyrer Westspange ohne konkrete, verkehrslenkende und den innerstädtischen Individualverkehr beschränkende Maßnahmen (vgl. oben) seine Umlagerungswirkung nicht voll entfalten kann. Durch einen verstärkten Ost-West-Verkehr (B42-B122) kann die Situation noch verschärft werden. Ohne solche begleitenden und lenkenden Maßnahmen – so zeigt das Verkehrsmodell mit der Belastungsdarstellung 2025 deutlich – kommt es zu keiner wesentlichen Entlastung der innerstädtischen Hauptstraßenzüge. Lediglich in Wohngebieten kommt es zu einer Reduktion des Schleichverkehrs.

Es ist Aufgabe des **Trassenverordnungsverfahrens (Zuständigkeit Land OÖ)**, eine bestmögliche Trasse für eine spätere Verkehrsverbindung zu sichern. Mit dem Instrument der Trassenverordnung kann jedoch nicht die **Mobilitätsplanung innerhalb der Stadt Steyr** und die notwendige Neuorientierung des ÖV und Privatverkehrs im innerstädtischen Bereich bewerkstelligt werden. Diese Neuordnung liegt in der **Kompetenz der Stadt Steyr**.

**Es wird also notwendig sein, dass neben den Planungen zur Steyrer Westspange konkrete und verbindliche Planungen der Neuordnung der innerstädtischen Mobilität erfolgen.**

## Trassenauswahlverfahren

Im Rahmen eines Trassenauswahlverfahrens wurden - ausgehend von früheren Planungen, aber auch neue Überlegungen – Varianten erstellt. Die Trassen wurden auf Basis des „Leitfadens für Planungsprozesse zur Trassenfestlegung bei Verkehrsprojekten“ nach einer standardisierten Vorgangsweise für die Fachbereiche „Mensch-Nutzungen“, „Pflanzen, Tiere, Lebensräume“, „Landschaftsschutz“, „Forst“, „Grundwasser“, „Oberflächengewässer“, „Lärm“, „Luft“ und „Boden“ bewertet und miteinander verglichen.



### Trassenvarianten

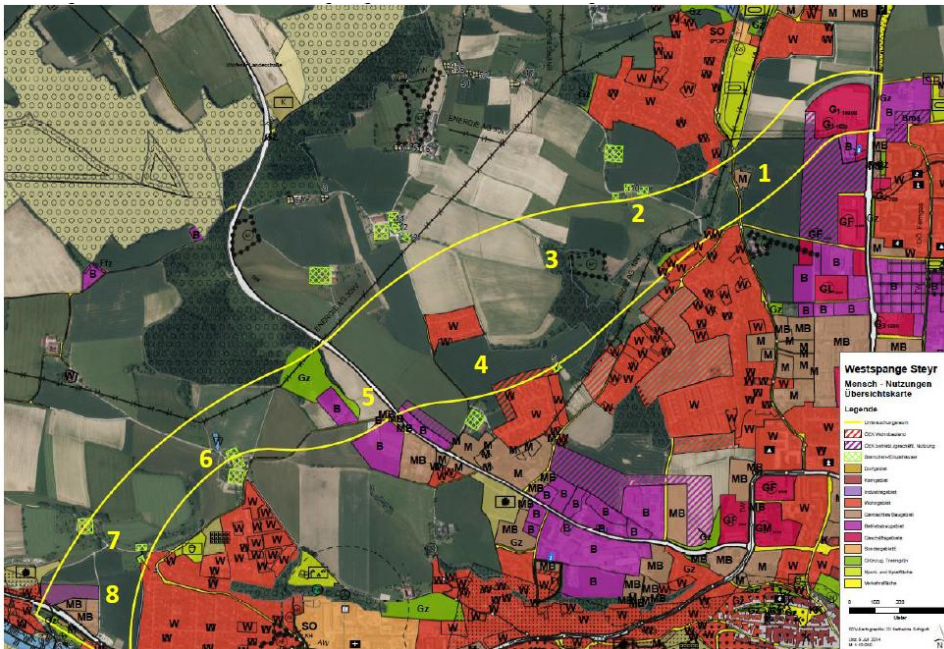
Aus Sicht des Naturschutzes/Landschaftsbildes liegen die sensibelsten Zonen im Westen im Bereich des Gleinkerbachs und seiner Einhänge (Wald- und Wiesenflächen, Bachaue, Ufergehölze). Diese Grünachse führt noch bis in den zentralen Bereich von Gleink und ist auch von wasserwirtschaftlicher Relevanz (Oberflächenabfluss). Die sensibelsten Zonen im Osten sind die Teiche und Waldausläufer des Enzgarner Waldes und die Konglomeratabbrüche nördlich der Voralpenstraße. Im landwirtschaftlich geprägten Hinterland zwischen Wolfernerstraße und Eisenstraße stellt die großräumige Durchschneidung der Landschaft den Haupteingriff dar. Durch diese Zerschneidung wird der ökologische Austausch zwischen Stadtrandbereichen und Umland verringert und werden neue Nutzungsintensivierungen gefördert (vgl. dazu auch Mensch und Nutzungen /Raumordnung, Landwirtschaft). Diese Barrierewirkung ist im Rahmen der Bewilligungsverfahren (UVP oder Materienrechtlicher Einzelverfahren) durch Grünverbindungen, Wilddurchlässe, Begleitstrukturen, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen, die Projektbestandteil sein müssen, zu reduzieren.

Eingriffe in das Schutzgut Boden wurden in ihrer Sensibilität zwischen hoch und mäßig bewertet. Mangels effektivem rechtlichem Bodenschutz – das Bodenschutzgesetz sieht keinerlei quantitativen Bodenschutz vor und im Raumordnungsverfahren ist Bodenschutz meist irrelevant – sind Fragen des dauerhaften Verlust von Boden lediglich im ABB-Verfahren bzw. im Rahmen der Grundeinlöseverhandlungen konkretes Thema.

Der Fachbereich „Mensch – Nutzungen“ stellt vornehmlich auf die vom Vorhaben konkret betroffenen und derzeit festgelegten Flächennutzungen ab. Grundlage sind primär die Festlegungen des Örtlichen Entwicklungskonzeptes und des Flächenwidmungsplans.

Die Bewertungen stellen jedoch lediglich auf die aktuell vorhandene Flächenwidmung bzw. Flächennutzung ab. Im Zuge der Umsetzung der Westspange sind jedoch im Bereich der Verknüpfung mit verkehrlichen Hauptachsen (B115, L 564, B122) massive und ausgedehnte Umwidmungen (Betriebsbaugebiet) zu erwarten. Der Landschaftscharakter im Bereich zwischen Bauhaus und Gleinkerbach, im Bereich Wolfernerstraße und im Bereich Voralpenstraße wird sich grundlegend ändern und der Bereich innerhalb des Straßengürtels wird sich mit Wohnbebauung auffüllen. Diese Auswirkungen sind nicht Teil der Bewertung. Hinsichtlich Landschaftsbild/Landschaftscharakter und Bodenschutz sind diese „Folgenutzungen“ meist viel

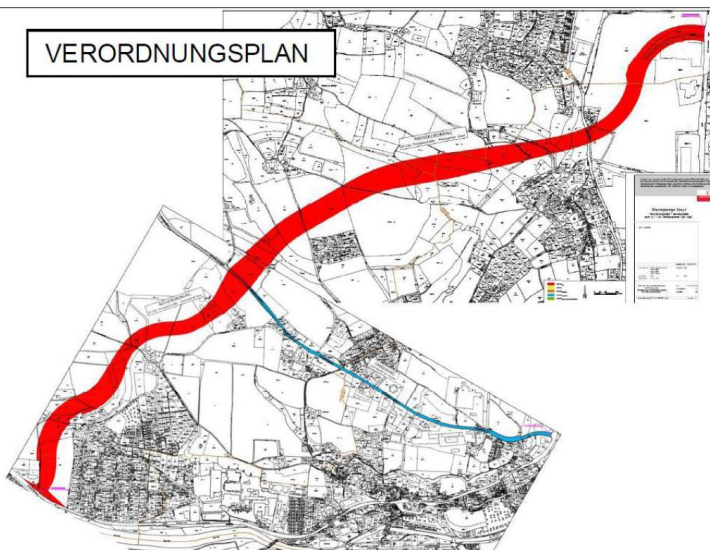
grundlegender und wesentlicher als die Auswirkungen der Trasse allein für sich genommen. Hier liegt es in der Zuständigkeit der Stadt Steyr als Raumordnungsbehörde, durch begleitende und lenkende Raumplanungen die Sicherung von Grünzonen, Erholungsbereichen, Grünachsen und Pufferbereichen zwischen betrieblicher Nutzung und Wohn- und Erholungsnutzung verbindlich zu machen. Außerhalb der Westspange wären im ÖEK und Flächenwidmungsplan als Agrarische Vorrangfläche dauerhaft zu sichern.



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

Fragen des Grund- und Oberflächenwasserschutzes reduzieren sich auf wenige Einzelfragen.

Summa summarum stellt die Zerschneidung großer zusammenhängender landwirtschaftlicher Flächen den wesentlichsten Eingriff in Schutzgüter dar. Diese Zerschneidungswirkung und die zu erwartenden Folgenutzungen bilden sich in der gegenständlichen Bewertung nur bedingt ab. Hinsichtlich der Schutzgüter im Sinne des Trassenauswahlverfahrens haben die Untersuchungen jedoch keinerlei Aspekte offengelegt, die auf Basis geltenden Rechts eine völlige Ablehnung des Vorhabens rechtfertigen würden.



Die Oö. Umwelthanwaltschaft hat klargelegt, dass das Trassenverordnungsverfahren für die Straße „Westspange Steyr“ Teil verkehrlicher Planungen im Raum Steyr ist, dass durch eine Westspange Steyr jedoch nicht alle Mobilitätsprobleme – insbesondere die innerstädtischen nicht - gelöst werden können. Bei Fragen der innerstädtischen Mobilität (inklusive Verkehrsbeschränkungen) und flächenbezogener (Folge-)Nutzungen liegt es in den Händen der Stadt Steyr selber, nachhaltig gestalterisch tätig zu werden.

Mit freundlichen Grüßen!

Der Oö. Umwelthanwalt:

Dipl.-Ing. Dr. Martin Donat

**Hinweis:**

Wenn Sie mit uns schriftlich in Verbindung treten wollen, richten Sie Ihr Schreiben bitte an die / Oö. Umwelthanwaltschaft, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz, und führen Sie das Geschäftszeichen dieses Schreibens an.