

Original

Vorlage an den Gemeinderat

ELAK-Zeichen
0019198/2023 BBV BeG

Geschäftszeichen
BBV/B-ST230001

Datum
22.08.2023

bearbeitet von
Mag.^a Katharina Pawel

Zimmer / Telefon
4021 / +43 (732) 7070-2450

elektronisch erreichbar
Katharina.Pawel@mag.linz.at

**Verordnung gemäß § 11 Abs. 1 und 3 Oö.
Straßengesetz 1991; ST230001
„Am Fünfundzwanziger Turm“
zum Bebauungsplan 06-013-01-02, „Lindemayrstraße-
Petzoldstraße“, KG Lustenau;
Erklärung von Grundflächen zur Gemeindestraße –
Widmung für den Gemeingebrauch;
Auflassung von Verkehrsflächen – Entziehung des
Gemeingebrauchs**

Auf Grund der Bestimmungen des Oö. Straßengesetzes 1991 hat die Erklärung von Grundflächen zur Gemeindestraße und deren Widmung für den Gemeingebrauch sowie die Auflassung von Verkehrsflächen mit Entziehung des Gemeingebrauchs gemäß §11 Abs.1 und 3 leg. cit. durch eine Verordnung des Gemeinderats zu erfolgen.

1. Örtlicher Geltungsbereich

Teilfläche der Lindemayrstraße (Grst. Nr. 1174/64)
Straßenzug Am Fünfundzwanziger Turm im Bereich zwischen Petzoldstraße und Ehrensteinweg (Grst. Nr. 1154/4)

2. Anlass der Erklärung von Grundflächen zur Gemeindestraße und deren Widmung für den Gemeingebrauch sowie der Auflassung von Verkehrsflächen mit Entziehung des Gemeingebrauchs

Anpassung der straßenrechtlichen Grundlagen an den ebenfalls zur Beschlussfassung im Gemeinderat vorgelegten Bebauungsplan 06-013-01-02 „Lindemayrstraße- Petzoldstraße“

3. Inhaltsübersicht der neuen Verordnung

Der Straßenzug „Am Fünfundzwanziger Turm“ wird im Bereich zwischen den Grst. Nr. 1174/2, Nr. 1172/4 und Nr. 1174/42 gänzlich aufgehoben und die Durchfahrt zwischen Petzoldstraße und Ehrensteinweg für den motorisierten Individualverkehr unterbunden.

Die Straßenfluchtlinien werden sowohl in der Petzoldstraße, als auch am Ehrensteinweg in der Flucht verlängert. Als Ersatzmaßnahme wird im südlichen Bereich des Planungsgebietes des Bebauungsplanes 06-013-01-02 „Lindemayrstraße - Petzoldstraße“ eine Dienstbarkeitsfläche definiert, in der eine durchgehende Verbindung mit einer Mindestbreite von 4,5 m zugunsten der Öffentlichkeit dinglich als Geh- und Radfahrrecht zu sichern ist. Diese Geh- und Radwegbeziehung ist aus Sicht der Abteilung Mobilitätsplanung essentiell.

Im Bereich der Lindemayrstraße wird das Grst. Nr. 1174/64 in das Öffentliche Gut übernommen, um einen Lückenschluss zu erreichen. Die Straßenfluchtlinien werden dabei in Flucht der bestehenden Straßenfluchtlinien übernommen.

Sonstige Straßenfluchtlinien wurden hinsichtlich ihres Verlaufes und ihrer Ausbaufigurierung vom rechtswirksamen Bebauungsplan O 106 und 06-013-01-01 unverändert übernommen.

Die Straßenzüge des Planungsgebietes sind in ihrer vorgesehenen Breite ausgebaut und genügen den gesetzten Anforderungen.

Die Straße dient vorwiegend der Aufschließung der an dieser Verkehrsfläche liegenden Grundstücke.

4. Umweltbericht gemäß § 13 Abs. 4 Oö. Straßengesetz 1991

Im Bauland nicht erforderlich

5. Stellungnahme der Oö. Umweltanwaltschaft

Im Bauland nicht erforderlich

6. Anregungen und Einwendungen

Während der öffentlichen Planaufgabe vom 17.04.2023 bis 15.05.2023 wurden folgende Anregungen und Einwendungen eingebracht:

6.1.

Einwendung von Rudolf und Andrea Weyermüller, Regina Karl und Christine Läßle vom 21.04.2023:

Rudolf und Andrea Weyermüller, Regina Karl und Christine Läßle wenden ein, dass sich bei Realisierung der beabsichtigten Planungen folgende Beeinträchtigungen ergeben würden:

- Durch Wegfallen der Ost/West-Verbindung Am 25er Turm ist der Weg zwischen den Grundstücken des Einwenders Rudolf Weyermüller um ein rund Zehnfaches länger, der Weg zum nächsten Nahversorger würde sich versechsfachen mit einem Kfz.

Dazu wird festgestellt:

Das Grundstück Nr. 1174/23 der KG Lustenau besitzt die Adresse Ehrensteinweg Nr. 8 und das Grundstück Nr. 1172/18 der KG Lustenau besitzt die Adresse Petzoldstraße Nr. 21.

Wird der Straßenzug Am fünfzwanziger Turm zwischen Ehrsteinweg und Petzoldstraße aufgelassen, so erhöht sich, wenn dieser Weg mit einem Kfz zurückgelegt wird, die Distanz zwischen dem Ehrsteinweg Nr. 8 zur Petzoldstraße Nr. 21 bei StVO-konformer Benutzung von bisher ca. 260 m auf 1,1 km, das entspricht einem absoluten längeren Weg von 840 m bzw. relativ einer Erhöhung des Weges um ca. die 4,2-fache Länge. Wird dieser Weg mit sanften Mobilitätsformen wie Zufußgehen oder Radfahren zurückgelegt, wird, da südlich am Grundstück des „Dynatrace-Projektes“ eine Benutzung durch Radfahren und Zufußgehen zukünftig erlaubt sein wird, der absolute Weg von bisher ca. 260 m auf ca. 170 m verringert, das entspricht eine Verkürzung des Weges um ca. 35%.

Beim Nahversorger wurde keine Adresse bzw. Bezeichnung angegeben, der nächstgelegene Lebensmittelmarkt wurde in der Lederergasse 68-70 – Hofer-Markt – identifiziert. Wird diese Strecke von der Adresse Ehrensteinweg Nr.8 mit einem Kfz angetreten, so wird bei StVO-konformer Benutzung und Fahrt über die Holzstraße – „konservativer Ansatz“ – die Wegstrecke von bisher ca. 800 m auf ca. 1,6 km verdoppelt werden. Von der Adresse Petzoldstraße Nr. 21 ist keine Änderung der Wegstreckenlänge zum Supermarkt für Kfz identifizierbar, diese Rahmenbedingungen sind für die Mobilitätsformen Zufußgehen als auch Radfahren identisch. Für den Ehrensteinweg Nr. 8 wird aufgrund der zukünftigen Möglichkeit der beschriebenen Benutzung zu Fuß als auch mit dem Rad der Weg zum beschriebenen Supermarkt kürzer sein.

Zusätzlich werden voraussichtlich 2024 – schon in Planung - in der Lederergasse durch bauliche Herstellung eines Radweges die Rahmenbedingungen auch zur Verbindung des beschriebenen Supermarktes in der Lederergasse verbessert werden.

-Die Einwender*innen befürchten eine Gefährdung der Gesundheit durch erhöhtes Verkehrsaufkommen.

Dazu wird festgestellt:

Durch schon vorhandene Planung und gegenständliches Projekt inklusive der geplanten Rahmenbedingungen wird verbesserte Verkehrsinfrastruktur für aktive Mobilität (Radfahren) geschaffen. Gemäß VCÖ kann zur Gesundheit und Verbesserung für aktive Mobilität folgende Aussage getroffen werden: „Das Risiko vorzeitiger Sterblichkeit sinkt für Radfahrende im Vergleich zu Nicht-Radfahrenden um 30 Prozent. Das bringt auch volkswirtschaftlichen Nutzen. Alleine das Mehr an Bewegung durch regelmäßige Fahrradnutzung, führt zu einer Senkung der Gesundheitskosten um bis zu 1.300 Euro pro Person und Jahr (Quelle: VCÖ-Magazin 2016-02 - Freude - Freiheit – Fahrrad, 2016)“.

Korrekt dargestellt ist, dass die Petzoldstraße an Verkehrsbedeutung gewinnen wird, daher sind dementsprechende Maßnahmen zu planen. Zusammenfassend muss festgestellt werden, dass im gegenständlichen Projektgebiet durch die prosperierende Entwicklung eine Superponierung der projektspezifischen Verkehrsströme identifizierbar ist. Daher wird eine dementsprechende leistungsfähige und attraktive verkehrstechnische Erschließung des Projektgebietes, wie dies im Protokoll der städtebaulichen Kommission Petzoldstraße beschrieben ist, ALLER Mobilitätsformen (Motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, sanfte Mobilitätsformen Zufußgehen und Radfahren, Ruhender Verkehr) notwendig sein.

-Die Einwender*innen wenden ein, dass die Gallanderstraße mit ihren Engstellen als Hauptzufahrt bzw. als einzige Zufahrt für große Einsatzfahrzeuge nicht geeignet ist (Feuerwehr).

Dazu wird festgestellt:

Diese Beschreibung entspricht nicht der Realität und es wurden zusätzlich seitens der Abteilung Mobilitätsplanung extra auch die Einfahrtsprozesse durch Schleppkurvenanalysen untersucht, damit weiterhin, wie bisher die Feuerwehrezufahrt mit Löschfahrzeugen inkl. Korb gegeben ist. Folgender Punkt, muss berücksichtigt werden:

Es wird darauf hingewiesen, dass die Durchfahrtshöhe von 3,90 m für die Feuerwehr (mind. 4,0 Höhe gemäß Feuerwehrrichtlinie TRVB 134 F) unter der Autobahn nicht ausreichend ist und somit dieser Straßenzug Am Fünfwanziger Turm (zwischen Gallanderstraße und Ehrensteinweg) um 10 cm tiefer gelegt werden muss, damit auch zukünftig die Zufahrt zu den Häusern des Ehrensteinwegs durch die Feuerwehr gewährleistet ist.

-Die Einwender*innen befürchten eine Abgasbelastung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen.

Dazu wird festgestellt:

Im Ehrensteinweg ab der Einfahrt der Tiefgarage wird – da die Sackgasse weiterhin bestehen bleibt – keine Änderung der Verkehrsstärke (=Anzahl der Fahrzeuge) eintreten.

Wie schon beschrieben wird die Petzoldstraße an Verkehrsbedeutung gewinnen, notwendige Maßnahmen sind somit aus verkehrsplanerischer Sicht umzusetzen. Zur Abgasbelastung kann keine Aussage getroffen werden.

-Die Einwender*innen wenden ein, dass durch überlastete Parkmöglichkeit die Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben ist.

Dazu wird festgestellt:

Diese Aussage ist seitens der Abteilung Mobilitätsplanung nicht nachvollziehbar, weil der ruhende Verkehr nur dann zur Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit beiträgt, wenn z.B. vorhandene Sichtbeziehungen (Sichtkeile im Kreuzungsbereich) verstellt werden, dies ist jedoch keine StVO-konformes Abstellen von Kfz (vgl. Halteverbot 5 m im Kreuzungsbereich gem.§24 Abs. 1 lit.d StVO) und stellt somit eine Überwachungsaufgabe der Polizei dar.

Gemäß Informationen für das Projekt zum Antrag auf Änderung des Bebauungsplanes O106 und 06-013-01-01 (Projekt „Dynatrace“) ist auf Basis der vorhandenen Informationen über Stellplatzbewirtschaftung diese bisher schlüssig dargestellt und eine projektspezifisch injizierte Überlastung des ruhenden Verkehrs in den öffentlich Raum ist nicht identifizierbar.

Für das Projekt zum Antrag auf Änderung des BPI O106 (Projekt „Stütz“) liegen derzeit keine Informationen vor, um die Situation durch projektspezifische injizierte Auswirkungen beurteilen zu können.

-Die Einwender*innen befürchten vermehrte Feinstaubübertretungen durch zusätzliche Fahrzeuge.

Dazu wird festgestellt:

Im Ehrensteinweg ab der Einfahrt der Tiefgarage wird – da die Sackgasse weiterhin bestehen bleibt – keine Änderung der Verkehrsstärke (=Anzahl der Fahrzeuge) eintreten.

Wie schon beschrieben wird die Petzoldstraße an Verkehrsbedeutung gewinnen, notwendige Maßnahmen sind somit aus verkehrsplanerischer Sicht umzusetzen.

Zur Feinstaubentwicklung kann keine Aussage getroffen werden.

-Eine weitere Einwendung betrifft das erhöhte Risiko für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen durch vorliegenden Straßengegebenheiten (Straßenbreiten).

Dazu wird festgestellt:

Seitens der Abteilung Mobilitätsplanung werden in der Planung die Vorgaben wie z.B. Breiten gemäß den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen 03.02.12 Fußgängerverkehr (Oktober 2015) und Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen 03.02.13 Radverkehr (April 2022, letzte Änderung Juli 2022) berücksichtigt.

In den betroffenen Straßenzügen sind keine Unfallhäufungsstellen verschiedener Verkehrsteilnehmer*innen identifizierbar (Quelle Unfallanalyseberichte verschiedener Untersuchungsjahre für Linz von Sachverständigem Ao. Univ.-Prof. DI Dr. Ernst Pfleger).

-Die Einwender*innen wenden auch die fehlende Infrastruktur ein.

Dazu wird festgestellt:

Die Petzoldstraße wird an Verkehrsbedeutung gewinnen, daher sind dementsprechende Maßnahmen zu planen.

Zusammenfassend muss festgestellt werden, dass im gegenständlichen Projektgebiet durch die prosperierende Entwicklung eine Superponierung der projektspezifischen Verkehrsströme identifizierbar ist. Daher wird eine dementsprechende leistungsfähige und attraktive verkehrstechnische Erschließung des Projektgebietes, wie dies im Protokoll der städtebaulichen Kommission Petzoldstraße beschrieben ist, ALLER Mobilitätsformen (Motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, sanfte Mobilitätsformen Zufußgehen und Radfahren, Ruhender Verkehr – Projektübergreifende Sammelgaragen) notwendig sein.

Aus den angeführten Gründen konnte **die Einwendung nicht berücksichtigt werden.**

6.2.

Stellungnahme der ASFINAG Service GmbH vom 25.04.2023:

Die Asfinag Service GmbH führt in ihrem Schreiben aus, dass durch die zunehmende heranrückende Bebauung an das hochrangige Straßennetz, immer mehr Nutzungskonflikte entstehen. Die Problematik wird meist erst später, bei der erforderlichen Zustimmung (§§21 bzw. 25 Bundesstraßengesetz) bei künftigen Genehmigungen von Bauten im Bereich der Autobahnen und Schnellstraßen ersichtlich. Ziel sollte eine möglichst flächenschonende und sparsam durchgeführte Umwidmung sein, um aktiv auf die vorherrschende Verkehrssituation auch bei zukünftigen Planungsumsetzungen ausreichende Flächen vorzufinden bzw. den Bestand auch künftig absichern zu können.

Dazu wird festgestellt:

Im Zuge der Bearbeitung des Antrages auf Änderung der Bebauungspläne O106 und 06-013-01-01 Projekt „Dynatrace“ wurde seitens der Abteilung Mobilitätsplanung zur Verifizierung eine Makromodellierung durchgeführt. Es kann festgestellt werden, dass der durch gegenständliches Projekt mögliche, projektspezifisch injizierte Ziel- und Quellverkehr sehr gering ist, verglichen mit dem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV Werkverkehr) der A7 im Gesamtquerschnitt von ca. 100.000 Fahrzeug-Äquivalente pro Werktag. Der mögliche projektspezifisch injizierte Ziel- und Quellverkehr ist somit vernachlässigbar gering im Vergleich zum durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV Werkverkehr) der A7.

Korrekt ist, – auch gemäß §21 BStG – dass mittelfristig bei weiteren Projekten auch durch gegenständliches Projektgebiet durch die prosperierende Entwicklung eine Superponierung der projektspezifischen Verkehrsströme zu berücksichtigen ist und somit das Detail Rampenabfahrt- bzw. –auffahrt Hafenstraße mitberücksichtigt werden muss.

Einen Einfluss gem. §25 BStG von Werbeanlagen, die eine Auswirkung auf die A7 und zugehörigen Sonderbauten hat, werden, da dem Amtssachverständigen keine Informationen über Werbeanlagen vorliegen, keine Auswirkung auf die A7 haben. Informationen über Ankündigungen liegen in so weit vor, als dass der Firmenschriftzug und das Firmenlogo, wie derzeit schon von der A7 erkennbar, angebracht sein werden.

Die notwendigen Abstände zur Gewährleistung von Wartungs- bzw. Sanierungsarbeiten an der A7 sind durch die vorhandenen Straßen- bzw. Baufluchtlinien berücksichtigt worden.

Die Stellungnahme wurde **zur Kenntnis genommen**.

6.3.

Einwendung von DIⁱⁿ Christina und Dirk Butterling, Ingeborg und Gerhard Heidlberger, Ing. Franz und Annemarie Hofer, Johanna Jaksch, Karoline und Doris Reichl, Alois Andorfer vom 09.05.2023:

Die Einwender*innen lehnen die geplante Bebauungsdichte von 3,5 strikt ab, da im Bebauungsplan keine straßenbaulichen Maßnahmen (z.B. Durchfahrtssperre Lindemayrstraße Richtung nordöstliches Wohngebiet, sowie eine Vermeidung von zusätzlichem Verkehrsaufkommen in der Gallanderstraße und ampelgeregelter Kreuzung Hafenstraße/Petzoldstraße wie im Bericht der Städtebaulichen Kommission zur „Petzoldstraße“ empfohlen) festgeschrieben sind. In diesem Gebiet besteht zu Stoßzeiten bereits jetzt ein extrem hohes Verkehrsaufkommen. Die geplante, extreme Verdichtung des Standorts in Kombination mit einem fehlenden leistungsfähigen öffentlichen Verkehr für Pendler*innen wird zu unzumutbaren Verkehrsverhältnissen führen. Darauf haben die

Einwender*innen von Anfang an hingewiesen. Die Reduktion der Gebäudehöhen ändert daran leider nichts. Lösungen wurden bisher keine geliefert.

Konkrete Lösungen und Verbesserungsmaßnahmen, sowie ein glaubwürdiges und nachvollziehbares Mobilitätskonzept des Konzerns bzw. für das ganze Viertel von Seiten der Stadt wären aber Voraussetzung für eine Bebauungsplanänderung. Das von der Stadt Linz versprochene Verkehrskonzept für das Linzer Hafenviertel ist Voraussetzung für eine Bebauungsplanänderung. Das von der Stadt Linz versprochene Verkehrskonzept für das Linzer Hafenviertel ist Voraussetzung für jede weitere Entwicklung in diesem Gebiet, wird aber erst frühestens im Herbst 2023, also nach der Bebauungsplanänderung, vorliegen.

Dazu wird festgestellt:

Der Darstellung bezüglich Verkehrsaufkommen durch gegenständliche Projekte als auch den notwendigen Maßnahmen kann inhaltlich zugestimmt werden und wurde in den Bebauungsplan Änderungsanträgen und deren fachlicher, verkehrstechnischer Beantwortung – auch als Umsetzungsvorgabe – mitaufgenommen.

Betreffend die Verkehrserzeugung kann folgende Stellungnahme abgegeben werden:

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die eingereichte Variante für das Projekt „Dynatrace“ mit der möglichen Ausfahrt der Sammelgarage auch über die Lindemayrstraße (entspricht Variante 1) Richtung Osten einen Mehrverkehr insgesamt in der Gallanderstraße von ca. insg. 400 Fahrzeugen pro Tag erzeugt. Die eingereichte Variante für das Projekt „Dynatrace“, wo die Ausfahrt über die Lindemayrstraße Richtung Gallanderstraße unterbunden ist, (entspricht Variante 2) injiziert einen zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr durch das gegenständliche Bauvorhaben von ca. insgesamt 210 Fahrzeugen in der Gallanderstraße. Variante 2 reduziert somit den Fahrzeugverkehr über die Gallanderstraße verglichen mit Variante 1 um ca. 50%.

Aus mobilitätsplanerischen Aspekten ist somit, damit möglicher Ziel- und Quellverkehr im Hafenviertel auf ein mögliches Minimum gelenkt wird, Variante 2 gegenüber der Variante 1 eindeutig zu favorisieren.

Um diese Forderung der Minimierung des Verkehrs in das Hafenviertel zu gewährleisten (= Durchfahrtssperre Lindemayrstraße), wurden folgende Rahmenbedingungen seitens des Geschäftsbereich Planung,-Technik-Umwelt , Abteilung Mobilitätsplanung formuliert: Um die favorisierte Variante 2 ausführen zu können, bedarf es der Situierung von zwei umklappbaren Pollern im Bereich unter der Autobahn, um die Durchfahrt über die Lindemayerstraße zur Gallanderstraße zu unterbinden. Die Verkehrsströme injiziert durch gegenständliche Projekte werden derzeit mit vorhanden Rahmenbedingungen ohne Schwierigkeiten zu bewältigen sein, jedoch korrekt dargestellt ist, dass mittelfristig bei weiteren Projekten auch durch gegenständliches Projektgebiet durch die prosperierende Entwicklung eine Superponierung der projektspezifischen Verkehrsströme zu berücksichtigen ist. Daher sind dementsprechende

Seite 8 linz.at

Lösungen, die auch derzeit noch durch das Mobilitätskonzept Linz-Ost ausgearbeitet werden, wie zusätzliche Lösungen des öffentlichen Verkehrs – vgl. auch Protokoll zur städtebaulichen Kommission „Petzoldstraße“ – wie z.B. Linie 13, 14, 47, 48 bzw. S6/S7 zu Verfügung zu stellen. Mittelfristig wird die Petzoldstraße an Verkehrsbedeutung gewinnen.

Das hohe Verkehrsaufkommen zu Stoßzeiten betrifft nicht den Straßenzug „Am fünfundzwanziger Turm“, sondern die Bereiche mit Einmündung in die Hafenstraße, wenn außergewöhnliche Ereignisse in der Unteren Donaulände auftreten und die Auswirkungen (Stauwurzelsbildung) sich Richtung Hafenstraße fortsetzen. Mittelfristig ist der Knoten Petzoldstraße/Hafenstraße – bei möglicher zusätzlicher Erhöhung der Verkehrsstärke – auch aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht, weil bei manchen Verkehrsteilnehmer*innen auch eine nicht StVO-konforme Nutzung dieses Knotens identifizierbar ist, zu optimieren bzw. Lösungen auszuarbeiten.

Aus den angeführten Gründen konnte **die Einwendung nicht berücksichtigt werden.**

6.4.

Einwendung von Hermine, Christoph und Mag.^a Barbara Peterseil und Mag.^a Edith Oberreiter, alle vertreten durch Mag. Dr. Helmut Blum, Rechtsanwalt vom 15.05.2023:

Die Einwender*innen wenden ein, dass auch die stadteigene „Städtebauliche Kommission“ in zwei Studien aus den Jahren 2019 und 2020 an der Petzoldstraße und rund um die Autobahn nur niedrige Verbauung vorgesehen hat.

Dazu wird festgestellt:

Es wird darauf hingewiesen, dass die städtebauliche Kommission einen empfehlenden Charakter hat. Weiters gibt es eine missverständliche Interpretation, da die Städtebaulichen Kommissionen „Hafenstraße/XXX Lutz“ und „Schlachthof Linz“ gegenständliches Projektgebiet (z.B. Petzoldstraße, Am fünfundzwanziger Turm) nicht im Detail bearbeitet haben und die Ränder (z.B. Petzoldstraße) nur vage Vorgaben einfließen haben lassen.

Weiters führen die Einwender*innen aus, dass im Gebiet zu Stoßzeiten bereits jetzt ein extrem hohes Verkehrsaufkommen besteht. Die geplante, extreme Verdichtung des Standortes in Kombination mit einem fehlenden leistungsfähigen Öffentlichen Verkehr für Pendler*innen wird zu unzumutbaren Verkehrsverhältnissen führen. Darauf haben die Einwender*innen von Anfang an hingewiesen. Die Reduktion der Gebäudehöhen ändert leider nichts. Lösungen wurden bisher keine angeboten oder bereitgestellt.

Konkrete Lösungen und Verbesserungsmaßnahmen, sowie ein glaubwürdiges und nachvollziehbares betriebliches Mobilitätskonzept des Konzerns bzw. für das Viertel von

Seiten der Stadt wären aber Voraussetzung für eine Bebauungsplanänderung. Ein Mobilitätskonzept für das Stadtviertel wurde mehrfach versprochen und bis heute nicht präsentiert. Dies ist aber Voraussetzung für jede weitere Entwicklung im Gebiet.

Dazu wird festgestellt:

Der Darstellung bezüglich Verkehrsaufkommen durch gegenständliche Projekte als auch den notwendigen Maßnahmen kann inhaltlich zugestimmt werden und wurde in den Bebauungsplan Änderungsanträgen und deren fachlicher, verkehrstechnischer Beantwortung – auch als Umsetzungsvorgabe – mitaufgenommen.

Betreffend die Verkehrserzeugung kann folgende Stellungnahme abgegeben werden:

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die eingereichte Variante für das Projekt „Dynatrace“ mit der möglichen Ausfahrt der Sammelgarage auch über die Lindemayrstraße (entspricht Variante 1) Richtung Osten einen Mehrverkehr insgesamt in der Gallanderstraße von ca. insg. 400 Fahrzeugen pro Tag erzeugt. Die eingereichte Variante für das Projekt „Dynatrace“, wo die Ausfahrt über die Lindemayrstraße Richtung Gallanderstraße unterbunden ist, (entspricht Variante 2) injiziert einen zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr durch das gegenständliche Bauvorhaben von ca. insgesamt 210 Fahrzeugen in der Gallanderstraße. Variante 2 reduziert somit den Fahrzeugverkehr über die Gallanderstraße verglichen mit Variante 1 um ca. 50%.

Aus mobilitätsplanerischen Aspekten ist somit, damit möglicher Ziel- und Quellverkehr im Hafenviertel auf ein mögliches Minimum gelenkt wird, Variante 2 gegenüber der Variante 1 eindeutig zu favorisieren.

Um diese Forderung der Minimierung des Verkehrs in das Hafenviertel zu gewährleisten (= Durchfahrtssperre Lindemayrstraße), wurden folgende Rahmenbedingungen seitens des Geschäftsbereich Planung,-Technik-Umwelt Abteilung Mobilitätsplanung formuliert: Um die favorisierte Variante 2 ausführen zu können bedarf es der Situierung von zwei umklappbaren Pollern im Bereich unter der Autobahn, um die Durchfahrt über die Lindemayerstraße zur Gallanderstraße zu unterbinden. Die Verkehrsströme injiziert durch gegenständliche Projekte werden derzeit mit vorhanden Rahmenbedingungen ohne Schwierigkeiten zu bewältigen sein, jedoch korrekt dargestellt ist, dass mittelfristig bei weiteren Projekten auch durch gegenständliches Projektgebiet durch die prosperierende Entwicklung eine Superponierung der projektspezifischen Verkehrsströme zu berücksichtigen ist. Daher sind dementsprechende Lösungen, die auch derzeit noch durch das Mobilitätskonzept Linz-Ost ausgearbeitet werden, wie zusätzliche Lösungen des öffentlichen Verkehrs – vgl. auch Protokoll zur städtebaulichen Kommission „Petzoldstraße“ – wie z.B. Linie 13, 14, 47, 48 bzw. S6/S7 zu Verfügung zu stellen. Mittelfristig wird die Petzoldstraße an Verkehrsbedeutung gewinnen.

Das hohe Verkehrsaufkommen zu Stoßzeiten betrifft nicht den Straßenzug „Am fünfundzwanziger Turm“, sondern die Bereiche mit Einmündung in die Hafenstraße, wenn außergewöhnliche Ereignisse in der Unteren Donaulände auftreten und die Auswirkungen (Stauwurzelbildung) sich Richtung Hafenstraße fortsetzen. Mittelfristig ist der Knoten Petzoldstraße/Hafenstraße – bei möglicher zusätzlicher Erhöhung der Verkehrsstärke – auch aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht, weil bei manchen Verkehrsteilnehmer*innen auch eine nicht StVO-konforme Nutzung dieses Knotens identifizierbar ist, zu optimieren bzw. Lösungen auszuarbeiten.

Die Einwender*innen lehnen die geplante Bebauungsdichte (GFZ) von 3,5 strikt ab, da im Bebauungsplan keine straßenbaulichen Maßnahmen (z.B. Durchfahrtssperre Petzoldstraße und ampelgeregelter Kreuzung Hafenstraße / Petzoldstraße wie in der Städtebaulichen Studie empfohlen) vorgesehen sind. Es ist zu erwarten, dass ein großer Teil der Benutzer*innen der Hochgarage in der Lindemayrstraße über die Petzoldstraße nach Süden ausfahren.

Es sollte also die Petzoldstraße (wie von Stadtrat Markus Hein bei der provisorischen Öffnung für die ASFINAG-Baustelle versprochen) wieder geschlossen werden, um den Durchzugs- und Schleichverkehr zu unterbinden. In den wenigen Jahren seit der Öffnung ist der Verkehr in der Petzoldstraße deutlich angestiegen, insbesondere auch von LKWs und Lieferwagen. Eine weitere signifikante Steigerung des Verkehrs in der Petzoldstraße, eine „Durchzugsstraße Petzoldstraße“ ist nicht zumutbar, da die Einwender*innen schon jetzt durch die Autobahn stark durch Lärm und Emissionen belastet sind.

Eine Riesenfirma mit 1700 Mitarbeiter*innen, kleine Gassen, bereits jetzt täglich Superstau auf der Hafenstraße, dazu kommt dann noch der XXX Lutz, der Verkehrskollaps ist vorprogrammiert.

Die Einwender*innen fordern daher die Erstellung eines umfassenden Verkehrskonzepts und das Abwarten der Verkehrsstudie Linz Ost

Sie fordern, dass auf dem geplanten Geh- und Radweg keinesfalls motorisierte Fahrzeuge fahren dürfen und aufgrund der Gefahrenstelle bei der Einmündung in die Petzoldstraße Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen sind (z.B. Stoppschild für Radfahrer am Geh- und Radweg)

Dazu wird festgestellt:

Es wird darauf hingewiesen, dass in der Städtebaulichen Kommission „Petzoldstraße“ nicht von einer Sperre der Petzoldstraße gesprochen wird, sondern auf die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs ins Hafenviertel (Wohngebiet östlich der Autobahn: „Um den injizierten Ziel- und Quellverkehr der gegenständlichen Projekte nicht in das Wohngebiet des Hafenviertels zu verlagern und somit die zukünftige Wohnqualität für Bewohner*innen im

Hafenviertel zu erhöhen, sollen darüber hinaus Verkehrsverbindungen für den motorisierten Individualverkehr vom und in das Hafenviertel von der Petzoldstraße gesperrt werden (Lindemayrstraße, Am Fünfundzwanziger Turm)." hingewiesen wird. Dieser sinnvollen fachlichen Auslegung, um den motorisierten Individualverkehr im Hafenviertel nur sehr geringfügig zu erhöhen, wird auch durch die Sperre Lindemayrstraße entsprochen

Eine fachliche Prognose, dass der „große Teil der Benutzer*innen der Hochgarage“ nach Süden ausfahren, ist nicht nachvollziehbar, weil die Verkehrsströme durch deren Ziele definiert werden. Sinnvoll ist bei einer zukünftigen Logistik des „Projektes Dynatrace“ Kfz-Stellplätze, die z.B. ein Ziel Mühlviertel haben, in die neue Sammelgarage zu situieren. Dieser Weg von der Lindemayrstraße über die Petzoldstraße in die Hafenstraße ist relativ kurz. Mit dieser internen Logistikaufgabe kann ein projektspezifisch injizierter Ziel- bzw. Quellverkehr über Petzoldstraße und Lederstraße/Köglstraße minimiert werden.

So wie in der Städtebaulichen Kommission beschrieben, wird durch gegenständliche Projekte derzeit der Verkehr mit vorhanden Rahmenbedingungen ohne Schwierigkeiten zu bewältigen sein, jedoch korrekt dargestellt ist, dass mittelfristig bei weiteren Projekten auch durch gegenständliches Projektgebiet durch die prosperierende Entwicklung eine Superponierung der projektspezifischen Verkehrsströme zu berücksichtigen ist. Daher wird eine dementsprechende leistungsfähige und attraktive verkehrstechnische Erschließung des Projektgebietes, wie dies im Protokoll der städtebaulichen Kommission Petzoldstraße beschrieben ist, ALLER Mobilitätsformen (Motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, sanfte Mobilitätsformen Zufußgehen und Radfahren, Ruhender Verkehr) notwendig sein.

Die Anzahl der Mitarbeiter*innen korreliert in der Praxis nur zum Teil zu den aus verkehrstechnischer Sicht notwendigen Kfz-Stellplätzen, auch projektspezifisch kann durch Maßnahmen der firmeneigene Modal Split des motorisierten Individualverkehrs gesteuert werden. Solche Maßnahmen liegen zum Teil schon vor, z.B. durch Förderung der sanften Mobilitätsformen (Fahrradfahren) oder durch firmeninterne monetäre Anreizsysteme zur Nutzung von sanfter Mobilität (=Umweltverbund: Gehen, Radfahren, öffentlicher Personennahverkehr).

Der Bereich, der Geh- und Radwegverbindung zwischen Petzoldstraße und Ehrensteinweg auf dem Grundstück des Projektes „Dynatrace“, wird für die dargestellte Nutzung vorgesehen sein, um die Querverbindungen für sanfte Mobilitätsformen zu verbessern. Verkehrssicherheitstechnische Details zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden in anderen Behördenverfahren mitberücksichtigt werden.

Die Einwender*innen wenden ein, dass sie keine Notwendigkeit der Auflassung der Verkehrsflächen Am 25er Turm einseitig zugunsten der Firmen Neuson REAL / Dynatrace sehen. Als Grundlage diene offenbar eine Verkehrszählung vom 13.07.2022

Seite 12 linz.at

(jeweils 1 Stunde am Morgen und am Nachmittag). Es handelte sich um einen besonders heißen Ferientag mit so wenig Verkehr wie selten im Jahr. Von dieser einzigen Verkehrszählung eine Hochrechnung anzustellen, halten die Einwender*innen für nicht seriös und fordern daher eine Verkehrszählung ganztätig an ganz normalen und durchschnittlichen Tagen während des Arbeitsjahres. Es mag zwar für die Fa. Dynatrace bequem sein, wenn alte und neue Bauteile im Erdgeschoss verbunden sind, zwingend notwendig ist das allerdings nicht. Eine Überbauung könnte sehr wohl auch ohne direkte Bebauung und Auflassung der Straße Am 25er Turm erfolgen, nämlich indem sie mindestens 4m hoch bzw. erst über den ersten beiden Geschossen erfolgt, wie dies zum Beispiel beim Bruckner Büro Center, Fa. Fabasoft in der Fabrikstraße der Fall ist.

Damit wäre sowohl eine ausreichende Zufahrt als auch Feuerwehrezufahrt für den Ehrensteinweg gegeben, der aufgrund der Engstelle in der Gallanderstraße und der mangelnden Durchfahrtshöhe unter der Autobahn im Notfall nicht erreichbar wäre.

Die Straße Am 25er Turm verbindet die Petzoldstraße mit der Gallanderstraße und damit mit der Hafenstraße und dem Areal des Winterhafens, Wege, die die Einwender*innen seit Jahrzehnten benützen. Da von der Petzoldstraße in die Hafenstraße nur rechts in die 1. Spur eingebogen werden kann, ist eine Ausfahrt nach links stadteinwärts oder auf die Autobahn nach Süden nur über die Gallanderstraße möglich. Die Einwender*innen wollen sich nicht vertrösten lassen auf eine Kreuzung in ferner Zukunft.

Die gesetzlichen Voraussetzungen des §11 Abs. 3 Oö. Straßengesetz für die Zulässigkeit einer öffentlichen Straße („...wenn die öffentliche Straße wegen mangelnder Verkehrsbedeutung für den Gemeingebrauch entbehrlich geworden ist...“) sind im gegenständlichen Fall nicht erfüllt. Die Auflassung der öffentlichen Straße „Am 25er Turm“ wäre daher gesetzwidrig.

Die Einwender*innen verwehren sich ausdrücklich gegen die Auflassung der Verkehrsfläche „Am 25er Turm“.

Dazu wird festgestellt:

Fachlich falsch eingeordnet wird der tatsächlich verkehrstechnisch durchgeführte Prozess der Verkehrszählung, Modellierung und Bewertung. Die Verkehrszählung ist eine Stichprobe, die gemäß Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen 02.01.12 Verkehrszählung (2015) durchgeführt wurde. Seitens der Abteilung der Mobilitätsplanung wurde klar erkenntlich gemacht, dass der Zähltag einen Ferientag darstellt. Die durchgeführte Zählung stellt gemäß Kapitel 6.3 der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (kurz RVS) 02.01.12 eine einmalige Zählung dar, die gemäß Kapitel 6.4 der zeitlichen Aggregation folgendermaßen auf eine Kurzzeitzählung zur Ermittlung der sogenannten Morgen- bzw. Abendspitze eingeordnet werden kann. Die durchgeführte Verkehrszählung wurde mit dementsprechender Beschreibung somit richtlinienkonform gemäß RVS 02.01.12 durchgeführt. Gegenständliche Verkehrszählung wurde nicht als Basis für eine Hochrechnung genommen, sondern zur

Verifizierung der makroskopischen Verkehrsmodellierung (= 24h-Modellierung) verwendet, um die Plausibilität der Ergebnisse abzuschätzen. Eine 24h-Zählung ist in der Verkehrsplanung nicht unbedingt notwendig, da auf Basis von Erfahrungswerten in der Verkehrsplanung das Verhältnis zwischen Spitzenstunde und 24h-Wert abschätzbar/einordenbar ist. Die Gesamtzahl der Fahrzeuge (Streng genommen Äquivalenzwerte zur Umrechnung in PKW-Einheiten gemäß Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen 03.05.11 Planungsgrundlagen Tabelle 1 bzw. 05.04.31 Verkehrslichtsignalanlagen Tabelle 1.) im Straßenzug „Am fünfundzwanziger Turm“ ist gering. Es wird darauf hingewiesen, dass die Abteilung Mobilitätsplanung zur Auswertung die Grundlagen gemäß 05.04.31 heranzieht. Im Straßenzug „Am fünfundzwanziger Turm“ ist die Verkehrsstärke (Fahrzeugfahrten) sehr gering, weswegen auch eine zusätzliche Verkehrszählung durchgeführt wurde. Dieses geringe Verkehrsaufkommen konnte somit – trotz der Einschätzung eines Ferientages – bestätigt werden.

Die Makromodellierung war Basis zur Bewertung der vorgestellten Variante 1 (Durchfahrt Lindemayrstraße) und Variante 2 (Sperre der Lindemayrstraße), womit seitens der Abteilung Mobilitätsplanung Variante 2 eindeutig favorisiert wurde, weil somit die Verkehrsbelastung gegenüber Variante 1 im Wohngebiet Hafenviertel reduziert werden kann. Variante 2 injiziert einen zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr durch das gegenständliche Bauvorhaben von ca. insgesamt 210 Fahrzeugen in der Gallanderstraße. Variante 2 reduziert somit den Fahrzeugverkehr über die Gallanderstraße verglichen mit Variante 1 um ca. 50%.

Aus mobilitätsplanerischen Aspekten ist somit, damit möglicher Ziel- und Quellverkehr im Hafenviertel auf ein mögliches Minimum gelenkt wird, Variante 2 gegenüber der Variante 1 eindeutig zu favorisieren.

Um diese Forderung der Minimierung des Verkehrs in das Hafenviertel zu gewährleisten (= Durchfahrtssperre Lindemayrstraße), wurden folgende Rahmenbedingungen seitens des Geschäftsbereich Planung,-Technik-Umwelt, Abteilung Mobilitätsplanung formuliert: Um die favorisierte Variante 2 ausführen zu können bedarf es der Situierung von zwei umklappbaren Pollern im Bereich unter der Autobahn, um die Durchfahrt über die Lindemayrstraße zur Gallanderstraße zu unterbinden.

Die Beschreibung, dass keine ausreichende Zufahrt als auch Feuerwehrezufahrt für den Ehrensteinweg gegeben ist und dieser aufgrund der Engstelle in der Gallanderstraße und der mangelnden Durchfahrtshöhe unter der Autobahn im Notfall nicht erreichbar wäre entspricht nicht der Realität und es wurden zusätzlich seitens der Abteilung Mobilitätsplanung extra auch die Einfahrtsprozesse durch Schleppkurvenanalysen untersucht, damit weiterhin, wie bisher die Feuerwehrezufahrt mit Löschfahrzeugen inkl. Korb gegeben ist. Folgender Punkt, muss berücksichtigt werden: Es wird darauf hingewiesen, dass die Durchfahrtshöhe von 3,90 m für die Feuerwehr (mind. 4,0 Höhe gemäß Feuerwehrrichtlinie TRVB 134 F) unter der Autobahn nicht ausreichend ist und somit dieser Straßenzug Am Fünfundzwanziger Turm (zwischen
Seite 14 linz.at

Gallanderstraße und Ehrensteinweg) um 10 cm tiefer gelegt werden muss, damit auch zukünftig die Zufahrt zu den Häusern des Ehrensteinwegs durch die Feuerwehr gewährleistet ist.

Aus den angeführten Gründen konnte **die Einwendung nicht berücksichtigt werden.**

6.5.

Einwendung von Stütz ImmA GmbH, vertreten durch BEURLE Rechtsanwälte GmbH & Co KG vom 15.05.2023:

Es wird eingewendet, dass der beabsichtigte neue Bebauungsplan nicht beschlossen werden darf, weil die einschreitende Partei hinsichtlich der Errichtung oberirdischer Garagen Abstellplätze grundlos und unsachlich anders behandelt wird als die Eigentümerin des Nachbargrundstückes Nr. 1174/62: Die beabsichtigte Änderung des Bebauungsplanes dient dazu, der Eigentümerin des Grundstückes Nr. 1174/62 die Errichtung einer oberirdischen Garage zu ermöglichen. Der einschreitenden Partei hingegen untersagt der vorliegende Entwurf eines Bebauungsplanes auf einer Fläche von ca. einem Drittel der bebaubaren Fläche von Gst. Nr. 1174/63 die Errichtung oberirdischer Abstellplätze, oberirdischer Garagen und oberirdischer überdachter baulicher Anlagen für Kfz. Ein plausibler Grund für diese Ungleichbehandlung konnte der einschreitenden Partei selbst auf Nachfrage nicht genannt werden. Es ist daher davon auszugehen, dass diese Ungleichbehandlung gänzlich grundlos erfolgt.

Dazu wird festgestellt:

Der dargestellte Sachverhalt entspricht der Begründung seitens der Mobilitätsplanung und ist folgendermaßen begründet worden: „Derzeit liegen keine Informationen und Unterlagen vor, die es ermöglichen eine Abschätzung über den projektspezifischen injizierten Quell- und Zielverkehr des Projektes „Stütz“ zu treffen. Für ein zukünftiges Projekt wird es notwendig sein, dies auszuarbeiten. Auf Grund der vorliegenden Rahmenbedingungen wird mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen, dass der projektspezifische injizierte Quell- und Zielverkehr – auch bei maßgeblicher projektspezifischer Planung bzw. Förderung für sanfte Mobilitätsformen – signifikant für die Petzoldstraße zunehmen wird. Aus diesen Rahmenbedingungen ist eine zukünftige Ausfahrt einer möglichen Tiefgarage bzw. Sammelgarage (Hochgarage) aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen zur Petzoldstraße zur Minimierung von verkehrssicherheitstechnischen Konflikten zu unterbinden. Eine Anbindung muss über die Lindemayerstraße erfolgen.“ Aus verkehrsplanerischer Sicht gab es KEINE Vorgabe, ob eine Tiefgarage oder Hochgarage erstellt werden muss. Die zukünftige Verlegung der Ausfahrt von der Petzoldstraße in die Lindemayerstraße wurde somit aus verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen durchgeführt. Eine zusätzliche Ausfahrt über die Petzoldstraße wäre relativ nah an der Kreuzung Lindemayerstraße / Petzoldstraße, was wiederum zu

einem „langgezogenen“ Kreuzungsbereich führt. Auf Grund von Erfahrungen aus dem Unfallbereich sollten in der Verkehrsplanung solche Situation vermieden werden. Daher gibt es aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen eine Vorgabe einer zukünftigen Ein- und Ausfahrt über die Lindemayrstraße.

Weiters wird eingewendet, dass durch die beabsichtigte umfangreiche Erweiterung von Dynatrace und die beabsichtige zusätzliche Garage eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens, welches für die Petzoldstraße nicht bewältigbar ist erfolgt.

Die beabsichtigte Auflassung der Verkehrsfläche „Am Fünfundzwanziger Turm“ wird die Situation zusätzlich verschärfen. Diese Auflassung einer Verkehrsfläche dient nicht den Interessen des Verkehrs. Sie dient einzig und allein der Vergrößerung des Grundstücks Nr. 1174/2, welche wiederum nur dem einen Zweck dient, die GFZ auf Gst. Nr. 1174/62 (zukünftig vereinigt mit Gst. Nr. 1174/2) formal zu verringern, um noch mehr Bebauung zu ermöglichen. Die Lindemayrstraße ist als Zu- und Abfahrt für eine Garage in der für Gst. Nr. 1174/62 geplanten Größe völlig ungeeignet. Bislang herrscht auf dieser Straße Fahrverbot. Es ist nicht einzusehen, weshalb dieselbe Straße nun als Zufahrt zur zukünftigen Parkgarage für hunderte Fahrzeuge täglich dienen soll. Zu beachten ist auch die erhebliche Lärmbelastung, welche dadurch entsteht, dass anstatt der aus gutem Grund mit einem Fahrverbot belegten und somit kaum befahrenen Straße die einzige Zufahrt zu einem Garagenbau mit mehreren hundert Stellplätzen wird.

Dazu wird festgestellt:

Für die Erklärung des Verkehrsaufkommens wird auf die Beantwortung der Einwendung unter Punkt 6.3 verwiesen, welche diese Darstellung präzise beantwortet und somit zeigt, dass auf Basis von Makromodellierung, die dargestellten Varianten 1 und 2 analysiert wurden. Aus dieser Modellierung ist eindeutig erkennbar, dass durch die Lösung über die Zufahrt Lindemayrstraße in die neue Sammelgarage „Projekt Dynatrace“ projektspezifisch injiziert Verkehr minimiert werden kann. Andere Lösungen führen zu mehr Verkehr.

Die Lösung der Variante 2 vermeidet eine zusätzliche Belastung durch die neue Sammelgarage in das Wohngebiet Hafenviertel östlich der Autobahn und vermindert/vermeidet somit daraus resultierende Emissionen. Die gegenständliche Lindemayrstraße bis zur Autobahnunterführung stellt einen Bereich mit Gewerbebetrieben ohne Häuser mit Wohnbebauung dar. Eine Durchfahrt durch die Lindemayrstraße ist östlich der Autobahnunterführung auf Grund der vorhandenen geringen Breite nicht empfehlenswert. Verkehrssicherheitstechnische Konfliktsituationen können somit unterbunden werden (Durchfahrtsperre Lindemayrstraße). Die vorhandene Lindemayrstraße erfüllt eindeutig die erforderlichen Vorgaben gemäß Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen 03.04.12

Planung und Entwurf von Innerortsstraßen (2020) gemäß Kapitel 5.2. Querschnittsgestaltung und ist somit gemäß den gültigen technischen Richtlinien korrekt ausgelegt.

Die Einwender*innen wenden ein, dass das Verkehrsaufkommen im betroffenen Gebiet bereits jetzt erheblich ist, sodass die Verkehrssituation der Bebauungsplanänderung entgegensteht. Die offenbar von den Umwidmungswerbern vorgelegte Verkehrsuntersuchung vermag dies nicht zu widerlegen: Bereits in der Stellungnahme der Abteilung Verkehrsplanung der Stadt Linz vom 22.12.2021 zur damals vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde festgestellt, dass die für die Hafenstraße angegebenen Verkehrsstärken zu niedrig angenommen seien. Die Belastungszahlen der Leistungsberechnung seien sowohl für den Bestand als auch die Prognose nicht korrekt, die Zahlen für die Richtung R1 fehlten in der Abbildung und wurde folgerichtig festgestellt, dass die Ergebnisse nicht nachvollziehbar waren. Überdies sei die Verkehrserzeugung mit ca. 900 motorisierten Individualverkehrs-Fahrten wesentlich zu optimistisch und somit zu niedrig angesetzt. Für die neuen Mitarbeiter*innen können täglich bis zu 2.805 Wege allein durch die Mitarbeiter*innen angenommen werden. Von der Behörde wurde angenommen, dass die vorliegende Verkehrsuntersuchung das Mobilitätsverhalten von 70% der künftig neuen Beschäftigten unberücksichtigt lasse und der motorisierten Individualverkehrs -Anteil am Berufspendlerverkehr bei ca. 67% liege. Außerdem wurde auf den für das Projekt fehlenden bzw unattraktiven öffentlichen Verkehr hingewiesen. Auch mehrere Leistungsfähigkeitsberechnungen der damaligen Verkehrsuntersuchung stimmten laut dieser Stellungnahme nicht. Schlussendlich wurde auf die Unfallauffälligkeit der Kreuzung Hafenstraße – Gallanderstraße hingewiesen: „Diesen Bereich mit zusätzlichem Verkehr zu belasten, würde die verkehrssicherheitstechnische Situation wesentlich verschlechtern und auch zusätzlich merkbare negative Auswirkungen für die Anrainer und den Bewohnerverkehr bewirken und diese somit benachteiligen.“

Die vor der Einschätzung vom 21.07.2022 erfolgte Verkehrszählung wurde am 13.07.2022 durchgeführt. Aus ihr ergeben sich daher ausschließlich Daten über den Ferienverkehr. Für die Nicht-Ferienzeit liegen daher nach wie vor keine brauchbaren Daten vor. Ein Verkehrskonzept, welches plausibel darlegt, wie der aufgrund der Erweiterung der Dynatrace samt Errichtung eines Parkhauses zwangsläufig entstehende zusätzliche Autoverkehr bewältigt werden sollte, fehlt nach wie vor. Mit den geplanten Veränderungen im Geviert entfallen auch zahlreiche Parkmöglichkeiten, einerseits auf der zur Auflassung vorgesehenen Verkehrsfläche „Am Fünfundzwanziger Turm“, aber auch an der Petzoldstraße. Ein Ersatz für diese Parkplätze ist nicht bekannt, da kein Zweifel daran besteht, dass Dynatrace die zusätzlichen Garagenplätze für eigene Mitarbeiter*innen benötigen wird.

Dazu wird festgestellt:

Es wird darauf hingewiesen, dass die in der Einwendung zitierte Stellungnahme eine Verkehrsuntersuchung beurteilt hat, die eine Hochgarage inklusive Kindergarten an der Ecke Petzoldstraße / Am Fünfunzwanziger Turm situiert hatte. Die Hauptverkehrsführung war in dieser Verkehrsuntersuchung hauptsächlich über die Gallanderstraße geführt. Diese Darstellung der Verkehrsuntersuchung entspricht nicht mehr der aktuellen Planung und kann somit zur Beurteilung des gegenständlichen Sachverhalts fachlich nicht mehr herangezogen werden. Obwohl die damalige Verkehrsuntersuchung nicht mehr herangezogen wird, wird trotzdem die Begründung erklärt, weil die Zitierung als auch die fachliche Interpretation teilweise missinterpretiert wurde und die fachliche Ableitung nicht schlüssig ist. Die Ergebnisse waren prinzipiell nachvollziehbar, jedoch mussten Ergebnisse noch korrigiert werden. Daher wurde für die weitere Vorgehensweise „Adaptierung und Ergänzung der Verkehrsuntersuchung, damit korrekte, aussagekräftige Ergebnisse vorliegen“ vorgeschlagen. Der Modal Split Ansatz des projektspezifischen motorisierten Individualverkehrs von 30% wurde als sehr optimistisch eingeordnet und die notwendigen projektspezifischen Mobilitätsmaßnahmen zur Verkehrslenkung waren in der Verkehrsuntersuchung noch nicht dargestellt. Generell ist seitens der Mobilitätsplanung auf den Modal Split der Linzer Wohnbevölkerung von 49,1% bzw. 67,6% der gesamten oberösterreichischen Wohnbevölkerung (Quelle: Ergebnis der Verkehrserhebung 2012. Das Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung und das Verkehrsaufkommen in der Landeshauptstadt Linz, Land Oö, 2014) hingewiesen worden. Somit war die Notwendigkeit eines projektspezifischen Mobilitätskonzeptes auf Basis der Verkehrsuntersuchung ableitbar und wurde in der weiteren Vorgehensweise „Erstellung eines Mobilitätskonzeptes, das Verkehrslenkungsmaßnahmen darstellt zur Änderung des Mobilitätsverhaltens der Beschäftigten als auch Lösungsansätze, die realistisch die Situation des motorisierten Individualverkehrs darstellen (z.B. Verkehrsführung), die durch das gegenständliches Projekt zum injizierten Ziel- und Quellverkehr beitragen“ vorgeschlagen. Die Kreuzung Hafenstraße / Gallanderstraße wurde auf Basis der Verkehrsuntersuchung Anhang 5 „Vorfahrtknoten – Leistungsfähigkeitsberechnung nach Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen 03.05.12“ der Prognose für 2026 und der Relation R2LR mit angeführtem Zitat beurteilt. Diese ergibt eine für die Abendspitze (in der Tabelle Nachmittag) Kategorienbeurteilung D für gegenständliche Kreuzung, womit in diesem Fall – bei damals geplanter hauptsächlich Verkehrsführung über die Gallanderstraße – zur Vermeidung von verkehrssicherheitstechnischen Konfliktsituationen eine Signalisierung (Verkehrslichtsignalanlage) ableitbar gewesen wäre, diese Lösung wurde in der Verkehrsuntersuchung nicht angeführt.

Interessanterweise wird angeführt, dass keine brauchbaren Daten vorliegen, obwohl die zitierte Verkehrsuntersuchung mit Daten in der Hafenstraße angeführt wird. Es wird davon

Seite 18 linz.at

ausgegangen, dass hier unpräzise formuliert wurde und der Straßenzug „Am Fünfundzwanziger Turm“ gemeint ist. In diesem Fall wird auf die Beantwortung der Einwendung unter 6.4., wo der verkehrstechnisch durchgeführte Prozess der Verkehrszählung, Modellierung und Bewertung beschrieben wurde, verwiesen.

Betreffend dem Entfall von Parkmöglichkeiten wird festgestellt, dass der ruhende Verkehr nur dann zur Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit beiträgt, wenn z.B. vorhandene Sichtbeziehungen (Sichtkeile im Kreuzungsbereich) verstellt werden, dies ist jedoch keine StVO-konformes Abstellen von Kfz (vgl. Halteverbot 5 m im Kreuzungsbereich gem. §24 Abs. 1 lit.d StVO) und stellt somit eine Überwachungsaufgabe der Polizei dar.

Gemäß Informationen für das Projekt zum Antrag auf Änderung des Bebauungsplanes O106 und 06-013-01-01 (Projekt „Dynatrace“) ist auf dieser Basis der Informationen über Stellplatzbewirtschaftung diese bisher schlüssig dargestellt und eine projektspezifisch injizierte Überlastung des ruhenden Verkehrs in den öffentlich Raum ist nicht identifizierbar.

Für das Projekt zum Antrag auf Änderung des BPI O106 (Projekt „Stütz“) liegen derzeit keine Informationen vor, um die Situation durch projektspezifische injizierte Auswirkungen beurteilen zu können.

Aus den angeführten Gründen konnte **die Einwendung nicht berücksichtigt werden.**

6.6.

Einwendung von Mag.^a Edith Oberreiter vom 15.05.2023:

Mag.^a Edith Oberreiter wird einerseits von Rechtsanwalt Mag. Dr. Blum vertreten und erhebt selbst auch noch eine Einwendung.

Dazu wird festgestellt:

Die Einwendung ist identisch zur Einwendung unter Punkt 6.4 von Hermine, Christoph und Mag.^a Barbara Peterseil und Mag.^a Edith Oberreiter, alle vertreten durch Rechtsanwalt Mag. Dr. Blum vom 15.5.2023. Es gibt keine neuen Aspekte, sodass auf die fachliche verkehrstechnische Stellungnahme unter Punkt 6.4. verwiesen wird.

Aus den angeführten Gründen konnte **die Einwendung nicht berücksichtigt werden.**

7. Nachhaltige Stadtentwicklung

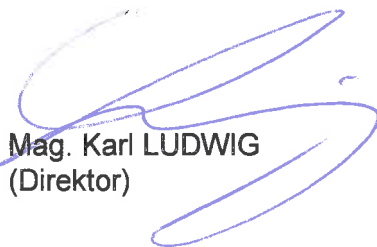
Die beantragte straßenrechtliche Verordnung bzw. der ihr zu Grunde liegende Bebauungsplan 06-013-01-02 „Lindemayrstraße- Petzoldstraße“ wurde hinsichtlich der vom Gemeinderat am 21.09.1995 beschlossenen Grundsätze zur nachhaltigen Stadtentwicklung einer Prüfung

unterzogen. Die Prüfung ergab eine Übereinstimmung mit den Grundsätzen zur nachhaltigen Stadtentwicklung.

8. Zuständigkeit zur Beschlussfassung

Die Zuständigkeit des Gemeinderats zur Beschlussfassung ergibt sich aus § 11 Abs.1 und 3 Oö. Straßengesetz 1991 in Verbindung mit § 46 Abs. 1 Z. 3 StL 1992.

Dem entsprechend wird der angeschlossene Antrag zur Beschlussfassung vorgelegt.



Mag. Karl LUDWIG
(Direktor)

Beilage:
Verordnung

BBV

Antrag

Verordnung gemäß § 11 Abs. 1 und 3 Oö.

Straßengesetz 1991; ST230001

„Am Fünfundzwanziger Turm“

zum Bebauungsplan 06-013-01-02, „Lindemayrstraße-

Petzoldstraße“, KG Lustenau;

Erklärung von Grundflächen zur Gemeindestraße –

Widmung für den Gemeingebrauch;

Auflassung von Verkehrsflächen – Entziehung des

Gemeingebrauchs

Der Gemeinderat beschließe:

„Die beiliegende Verordnung gemäß § 11 Abs. 1 und 3 Oö. Straßengesetz 1991, ST230001

„Am Fünfundzwanziger Turm“ zum Bebauungsplan 06-013-01-02, „Lindemayrstraße-

Petzoldstraße“, KG Lustenau, Erklärung von Grundflächen zur Gemeindestraße – Widmung

für den Gemeingebrauch sowie die Auflassung von Verkehrsflächen – Entziehung des

Gemeingebrauchs, wird erlassen.“



Vbgm Mag. Hajart, MBA
(gemäß § 32 Abs. 6 StL 1992)

Ergeht an:

- 1) alle Fraktionsvorsitzende
- 2) GR Brandstetter
- 3) MDion/Kzl (4-fach)

Verordnung

des Gemeinderates der Landeshauptstadt Linz vom gemäß § 11 Abs. 1 und 3 Oö. Straßengesetz 1991, ST230001 „Am Fünfundzwanziger Turm“ zum Bebauungsplan 06-013-01-02, „Lindemayrstraße- Petzoldstraße“, KG Lustenau , Erklärung von Grundflächen zur Gemeindestraße – Widmung für den Gemeingebruch sowie die Auflassung von Verkehrsflächen – Entziehung des Gemeingebruchs

Nach § 11 Oö. Straßengesetz 1991 wird verordnet:

§ 1

Gemäß § 11 Abs. 1 und 3 Oö. Straßengesetz 1991 wird die im Straßenplan „ST230001“ der Planung, Technik und Umwelt vom 28.02.2023, der einen wesentlichen Bestandteil dieser Verordnung bildet, dargestellte Erklärung von Grundflächen zur Gemeindestraße und deren Widmung für den Gemeingebruch sowie die Auflassung von Verkehrsflächen mit Entziehung des Gemeingebruchs genehmigt.

Die Straße dient vorwiegend der Aufschließung der an dieser Verkehrsfläche liegenden Grundstücke.

§ 2

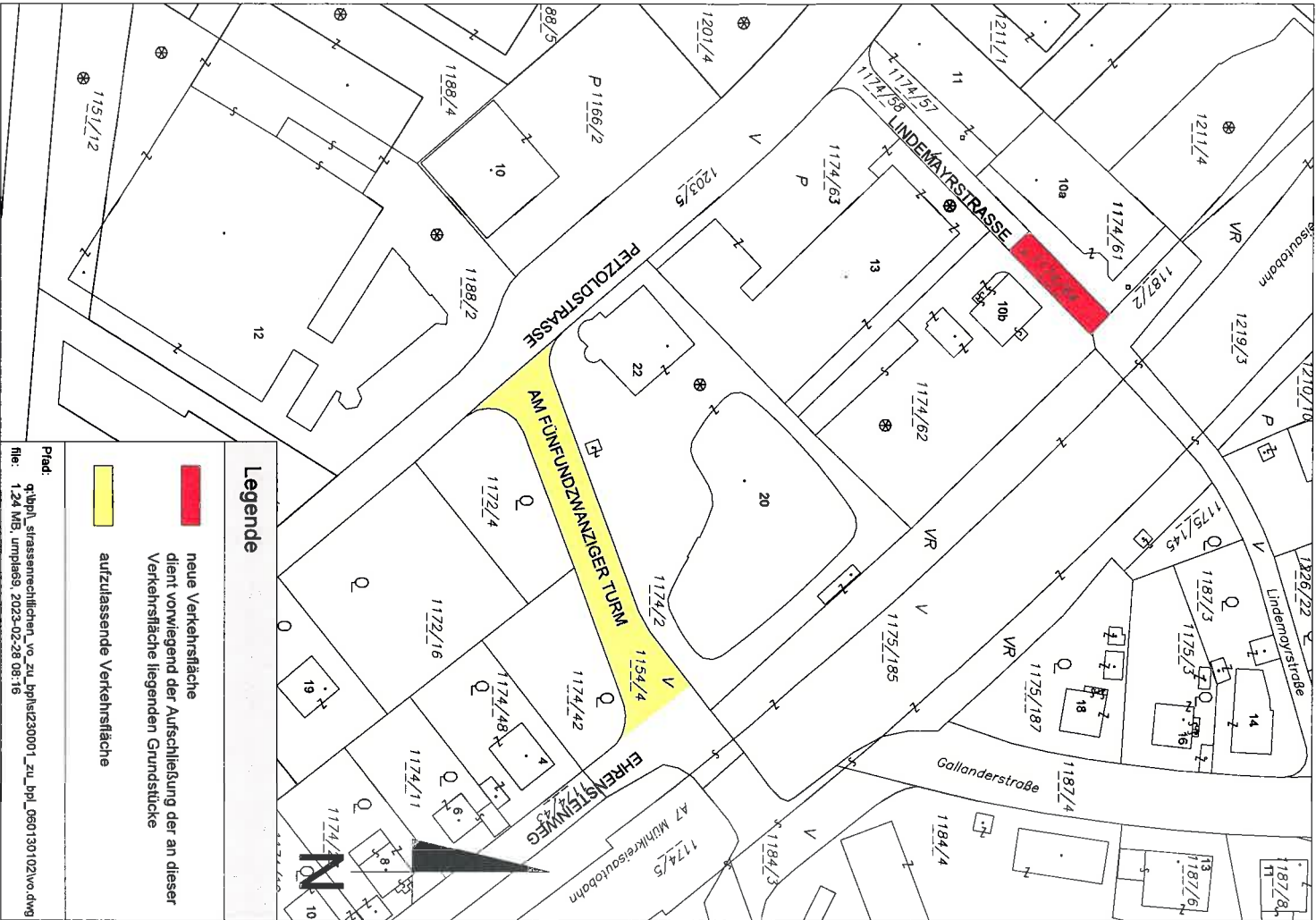
Die Lage und das Ausmaß der zur Gemeindestraße erklärten Grundflächen sowie der als Verkehrsfläche aufzulassenden Grundflächen sind aus dem beim Magistrat Linz, Bau und Bezirksverwaltung, Neues Rathaus, 4041 Linz, Hauptstraße 1 - 5, 4. Stock, Info-Center, während der Amtsstunden vom Tag der Kundmachung dieser Verordnung an zur öffentlichen Einsicht aufliegenden Plan ersichtlich.

§ 3

Die Verordnung tritt mit dem ihrer Kundmachung im Amtsblatt der Landeshauptstadt Linz folgenden Tag in Kraft. Der zu Grunde liegende Plan wird überdies während 14 Tagen nach seiner Kundmachung an der Amtstafel des Geschäftsbereiches Bau und Bezirksverwaltung, Neues Rathaus, 4041 Linz, Hauptstraße 1 - 5, 4. Stock, zur öffentlichen Einsicht angeschlagen.

Für die Landeshauptstadt Linz

Klaus Luger
Bürgermeister



neue Verkehrsfläche
dient vorwiegend der Aufschießung der an dieser
Verkehrsfläche liegenden Grundstücke

aufzulassende Verkehrsfläche

Plat:

q:\bpl_strassenplan_vo_zu_bpl\st230001_zu_bpl_060130102\vo.dwg

file:

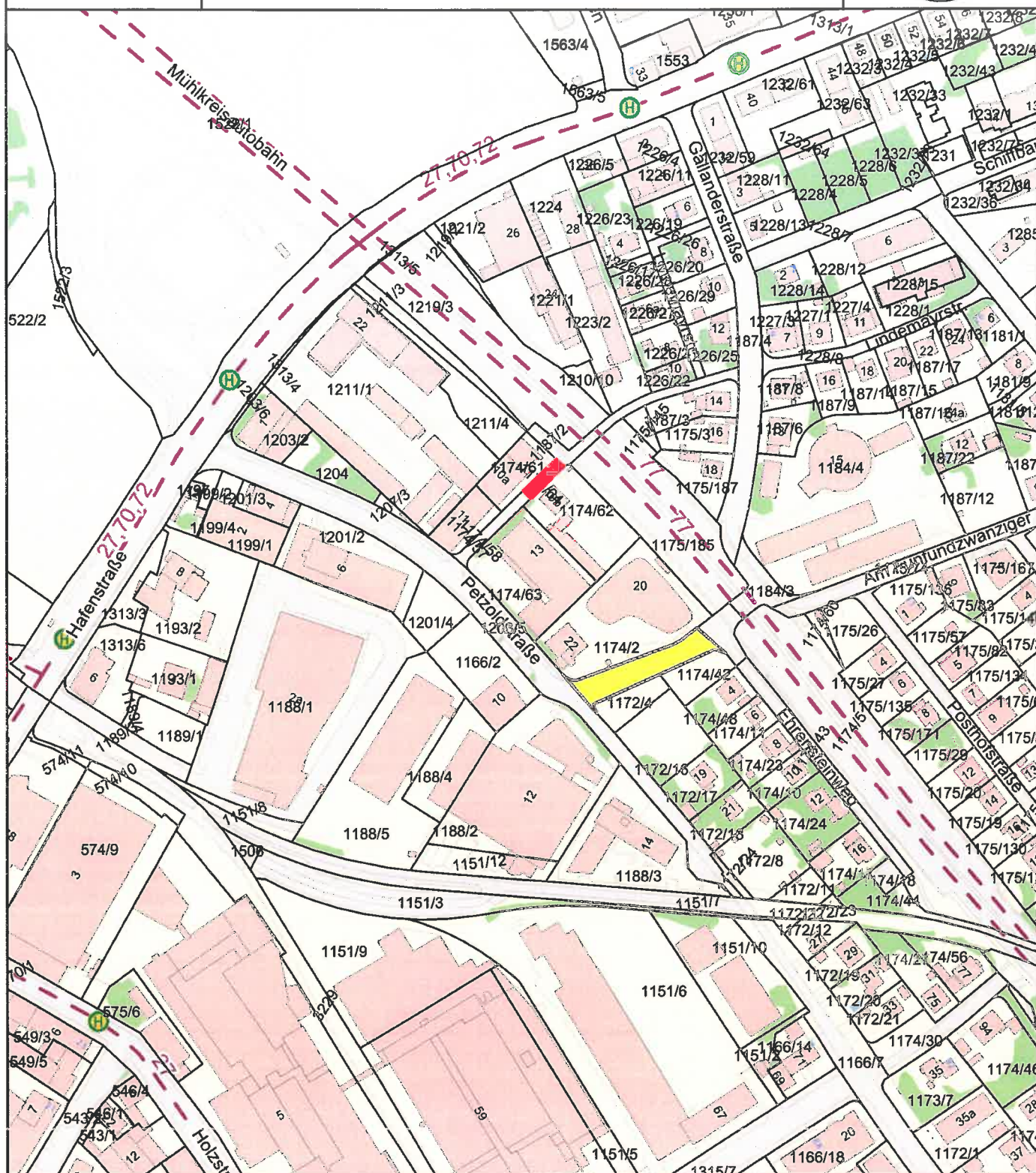
1_24 MB, umplaes, 2023-02-28 08:16

STRASSENPLAN STADT LINZ		Am Fünfundzwanziger Turm	
ST 230001			
(zu BPI 06-013-01-02)			
KG: Lustenau		M 1:1000	
ÖFFENTLICHE AUFLAGE		BESCHLUSS DES GEMEINDERATES	
Auflage	von	bis	Zahl
			Datum
RUNDSEIGEL		RUNDSEIGEL	
BÜRGERMEISTER		BÜRGERMEISTER	
GENEHMIGUNG DER OÖ. LANDESREGIERUNG		KUNDMACHUNG	
		Kundmachung	von
		Anschlag	am
		Abnahme	am
		Rechtswirksam	ab
VERORDNUNGSPRÜFUNG DURCH DAS AMT DER OÖ. LANDESREGIERUNG		RUNDSEIGEL	
		BÜRGERMEISTER	
PLANVERFASSER		MAGISTRAT DER LANDESHAUPTSTADT LINZ PLANUNG, TECHNIK UND UMWELT	
Bearbeiter Ing. Moser, March. eh.		gezeichnet Jakubek	
Abteilungsleiter Stadtplanung		am 28.02.2023	
DI Kolouch eh.		am	
Direktor Planung, Technik und Umwelt			
Dr.-Ing. Neumann eh.			

L_nz

Magistrat der Landeshauptstadt Linz

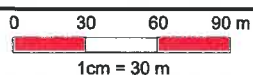
PTU / Vermessung und Geoinformation
Hauptstr. 1- 5, 4040 Linz



Anmerkung: Übersichtsplan

Erstellt unter Verwendung der
Grunddaten des Magistrat Linz

Maßstab 1 : 3.000



Kataster DKM Sept2022

□ Grundstück

Stadtplan_schnell

■ Gesamtplan_schnell

Arbeitsebenen je Werkzeug

■ Zeichnen

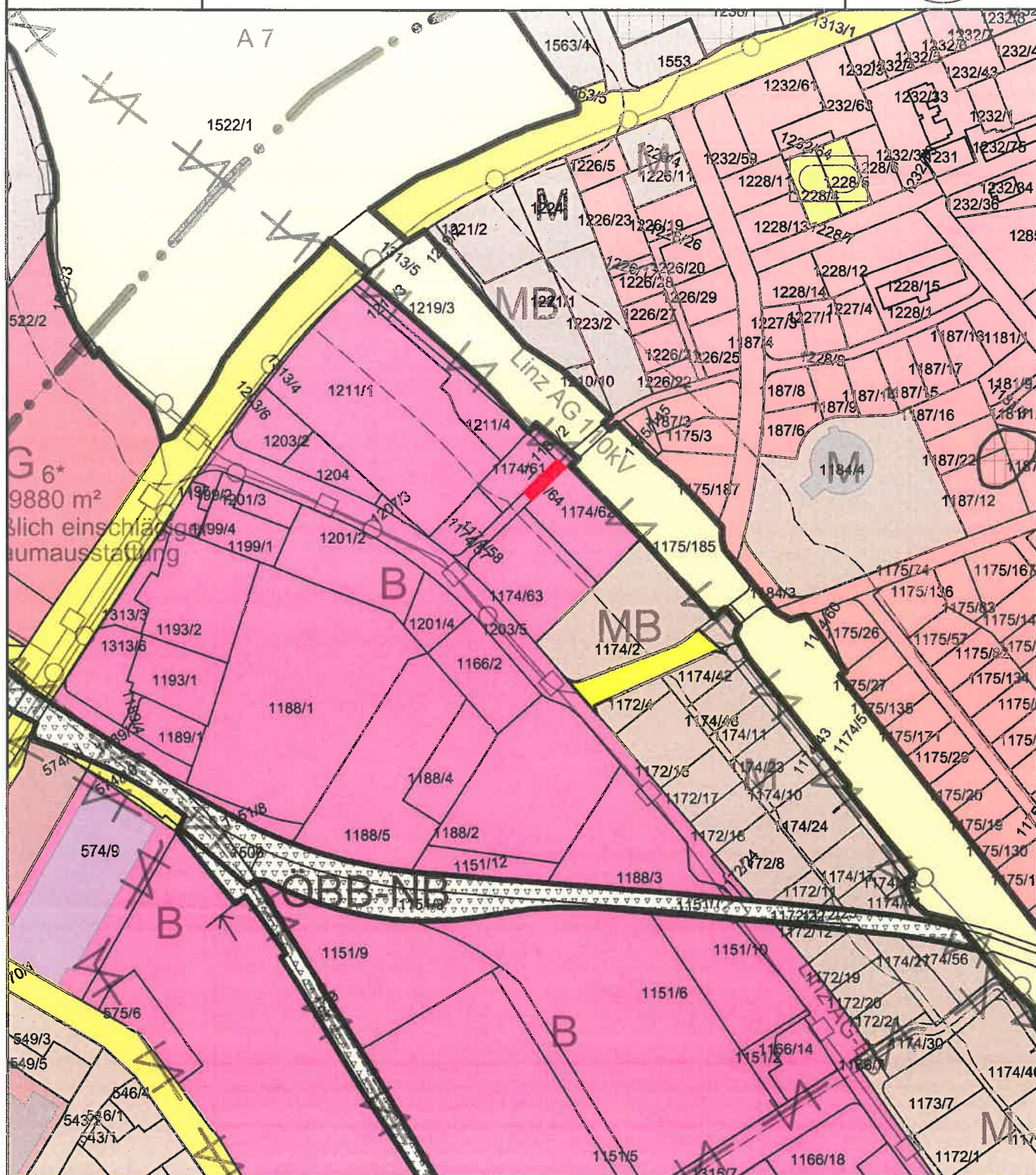
gedruckt am: 22.03.2023

L_nz

Magistrat der Landeshauptstadt Linz

PTU / Vermessung und Geoinformation

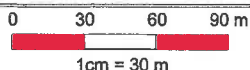
Hauptstr. 1- 5, 4040 Linz



Anmerkung: FI4

Erstellt unter Verwendung der
Grunddaten des Magistrat Linz

Maßstab 1 : 3.000



Kataster DKM Sept2022

Grundstück

FLWPL Nummer 4

Auswertbar

FlaeWiFlaechen

Ersichtlichmachungen

Widmungen

Zonen

Flugsicherheitszone

FLWPL_Darstellung

Texte

T Texte

Linien_und_Symbole

Linien

Default

Filled

gedruckt am: 22.03.2023