
107/SBI XXV. GP

Eingebracht am 09.11.2015

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Stellungnahme zu Bürgerinitiative

Amt der Oö. Landesregierung

Direktion Straßenbau und Verkehr
Abteilung Straßenneubau und -erhaltung
4021 Linz • Bahnhofplatz 1



Parlamentsdirektion
Per Email:
NR-AUS-PETBI.Stellungnahme@parlament.gv.at

Geschäftszeichen:
BauN-200.505/55-2015-Kev

Bearbeiterin: VB.I. Evelyn Kroiß
Tel: (+43 732) 77 20-12253
Fax: (+43 732) 77 20-212877
E-Mail: BauNE.Post@ooe.gv.at

www.land-oberoesterreich.gv.at

Linz, 6. August 2015

**Parlamentarische Bürgerinitiative betreffend
Beibehaltung der vorhandenen B151 und
Vermeidung einer neuen kostspieligen
Trassenführung durch verkehrsberuhigte
Wohngebiete und über landwirtschaftliche
Nutzfläche
Stellungnahme**

Zu 17010.0020/35-L1.3/2015

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zur vorliegenden parlamentarischen Bürgerinitiative wird von der Abt. Straßenneubau und -erhaltung folgende Stellungnahme abgegeben:

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

www.parlament.gv.at

ALLGEMEINES

Merkmale des Projektes Umfahrung Pichlwang

Die B151 Atterseeestraße stellt eine sehr wichtige Verkehrsverbindung zur A1 Westautobahn (Anschlussstelle Seewalchen) bzw. von der Autobahn in Richtung Bezirkshauptstadt Vöcklabruck dar.

Zwischen der bereits errichteten Umfahrung Lenzing (Verkehrsfreigabe 2009) und dem Knotenpunkt mit der B1 Wiener Straße ist die B151 zweistreifig ausgebaut und verläuft durch die Ortschaft Pichlwang.

Ziel des Projektes Umfahrung Pichlwang, mit einer Gesamtlänge von 2,6 km (1,4 km Umfahrung und 1,2 km 4-streifiger Ausbau) ist es, unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsmenge, eine leistungsfähige Verbindung zwischen dem Raum Vöcklabruck und der A1 Westautobahn bzw. dem Seengebiet herzustellen.

Die Errichtung einer Umfahrung bewirkt eine deutliche verkehrliche Entlastung der bestehenden B151 Atterseeestraße sowie auch der L538 Pichlwanger Straße und damit auch der entlang dieser Straßen liegenden Siedlungsgebiete.

Zusätzlich wird die Verkehrssicherheit enorm erhöht, da die problematischen und sehr ungünstigen Anlageverhältnisse (viele bestehende Straßenanbindungen und Grundstückszufahrten, sehr nahe Bebauung, enger Straßenraum) ausgeschaltet werden.

Durch die Umfahrung können ca. 73% des Verkehrs auf die neue Umfahrungsstraße verlagert werden. Die bestehende B151, die zukünftig Gemeindestraße wird, dient dann nur mehr lokalen Erschließungserfordernissen.

Das aktuelle Projekt sieht eine Umfahrungsstraße vor, welche auf Höhe des teilplanfreien Anschlusses B1/L538 beginnt, entlang der Bahnstrecke in Richtung Süden verläuft, diese in einem schleifenden Schnitt unterquert und ca. bei km 2,45 der derzeitigen B151 südlich von Pichlwang in den Bestand mündet. Zusätzlich soll der Kreisverkehr B1/B151 ausgebaut sowie die B1 zwischen diesem und dem teilplanfreien Knoten B1/L538 auf vier Fahrstreifen erweitert werden.

Ausbau der B151 am Bestand

Sowohl von der Oö. Umweltschutzkommission als auch in vielen Stellungnahmen von Anrainern während des Planaufstellungsverfahrens wurde ein Ausbau der bestehenden B151 gefordert bzw. diesen Bestandsausbau als Alternative zu einer Umfahrung zu untersuchen. Das Ergebnis dieser Untersuchung war, dass bei zu erwartenden 20.000 Kfz/24h bis ca. 23.000 Kfz/24h im Prognosejahr 2025 die Leistungsfähigkeitsgrenze einer 2-streifigen Straße bereits erreicht wäre, insbesondere wenn der Verkehrsfluss durch zahlreiche Zufahrten gestört ist. Abgesehen von der Anfangs- und Endverknötung wären bei dem 1,7 km langen Bestandsausbau 4 lichtsignalgeregelte Knotenpunkte (Verbindung des Sekundärwegenetzes mit der B151) notwendig. Für den höchstfrequentierten Kreuzungspunkt der L538 Pichlwanger Straße mit der B151 wurde eine detaillierte Untersuchung durchgeführt. Die Untersuchung ergab, dass bei einigen Verkehrsrelationen für den Prognoseverkehr 2025 bereits ein sehr hoher Auslastungsgrad von annähernd 100 % erreicht wird.

Allein aus diesem Grund ist aus Sicht der Oö. Landesstraßenverwaltung die Variante Bestandsausbau abzulehnen, weil damit zu rechnen ist, dass in relativ kurzer Zeit nach einem Ausbau die erforderliche Leistungsfähigkeit nicht mehr gewährleistet ist. Dies ergibt sich bereits aus der Untersuchung nur eines einzigen Knotenpunktes. Bei Berücksichtigung aller 4 erforderlichen Knotenpunkte würde sich die Problematik sicherlich noch massiv verschärfen und würde, um die Leistungsfähigkeit im ausreichenden Maße zu erhalten, **einen 4-streifigen Ausbau erforderlich machen.**

Ergänzt wird, dass in Anbetracht der vorhin erwähnten Problemstellungen für die Erschließung der vorhandenen Siedlungen (re.i.S.d.Km.) unbedingt die Errichtung einer Nebenfahrbahn erforderlich ist.

Verkehrsdaten

Für die Umfahrung Pichlwang wurde im Vorfeld eine detaillierte Verkehrsuntersuchung durchgeführt und ein Verkehrsmodell erstellt, mithilfe dessen die zu erwartende Entlastung auf der bestehenden B151 und L538 durch die geplante Umfahrung ermittelt wurde. Dazu wurden die Anteile von Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr nach der Methode der Fahrzeugverfolgung durch Kennzeichenbeobachtung an einem durchschnittlichen Werktag erhoben. Zusätzlich wurden Knotenstromzählungen an den Knoten B1/L538 sowie B151/L538 und Seitenradarzählungen durchgeführt. Als Prognose für das Jahr 2025 wird mit einem Wachstum von 1,5% pro Jahr für Pkw- und Lkw-ähnliche Fahrzeuge und einem Wachstum von 1,0 % pro Jahr in der Spitzenstunde gerechnet. Die Kennzeichenerhebungen und Querschnittszählungen mittels Seitenradar wurden durch die Firma AXIS-Traffic Data durchgeführt. Die angeführten Knotenstromzählungen und weitere Querschnittszählungen mittels Seitenradar wurden als zusätzliche Kontrollzählungen vom Land Oberösterreich durchgeführt.

Die Auswertungen ergaben folgende Streckenbelastungen (alle Angaben JDTVw = jahresdurchschnittlicher täglicher Verkehr werktags):

ANALYSEJAHR 2012/2013			
B151 südlich vom Knoten B151/L538	B151 nördlich vom Knoten B151/L538 und südlich vom Geschäftsgebiet	B1 westlich vom Knoten B1/B151 und östlich vom Knoten B1/L538	L538 in Pichlwang
ca. 19.500 Kfz/24h, davon ca. 5,6% Lkw ähnliche Fahrzeuge	ca. 17.300 Kfz/24h, davon ca. 6,1% Lkw ähnliche Fahrzeuge	ca. 15.800 Kfz/24h, davon ca. 9,8% Lkw ähnliche Fahrzeuge	ca. 5.000 Kfz/24h, davon ca. 3,8% Lkw ähnliche Fahrzeuge

PROGNOSEJAHR 2025 (OHNE UMFABRUNG)			
B151 südlich vom Knoten B151/L538	B151 nördlich vom Knoten B151/L538 und südlich vom Geschäftsgebiet	B1 westlich vom Knoten B1/B151 und östlich vom Knoten B1/L538	L538 in Pichlwang
23.400 Kfz/24h, davon ca. 5,6% Lkw ähnliche Fahrzeuge	20.200 Kfz/24h, davon ca. 5,8% Lkw ähnliche Fahrzeuge	19.100 Kfz/24h, davon ca. 9,3% Lkw ähnliche Fahrzeuge	6.000 Kfz/24h, davon ca. 5,1% Lkw ähnliche Fahrzeuge

PROGNOSEJAHR 2025 (MIT UMFABRUNG)				
B151 südlich vom Knoten B151/L538, künftig Gemeindestraße	B151 nördlich vom Knoten B151/L538 und südlich vom Geschäftsgebiet, künftig Gemeindestraße	B151 als künftige Umfahrung	B1 westlich vom Knoten B1/B151 und östlich vom Knoten B1/L538, künftig 4-streifig	L538 in Pichlwang, künftig Gemeindestraße
ca. 4.500 Kfz/24h, davon ca. 4,0% Lkw ähnliche Fahrzeuge	ca. 5.300 Kfz/24h, davon ca. 3,8% Lkw ähnliche Fahrzeuge	ca. 18.800 Kfz/24h, davon ca. 5,9% Lkw ähnliche Fahrzeuge	ca. 33.000 Kfz/24h, davon ca. 7,2 Lkw ähnliche Fahrzeuge	ca. 3.100 Kfz/24h, davon ca. 5,0 Lkw ähnliche Fahrzeuge

Lärmanalyse (grob)

Auf Basis der Daten der durchgeführten Verkehrsuntersuchung (Juli 2014) wurde eine lärmtechnische Voruntersuchung, welche die Szenarien Bestand und Umfahrung bei Tag und Nacht im Jahr 2025 abbildet, durchgeführt. Anhand der vorliegenden Ergebnisse wurde eine

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Analyse betreffend die Wohnobjekte mit Grenzwertüberschreitungen vorgenommen. Als Grundlage bzgl. der Grenzwerte diente die Richtlinie „Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen“, Ausgabe Juni 2008 des Landes OÖ.

Die maßgebenden Immissionsgrenzwerte betragen:

60 dB für den Tag-Abend-Nachtzeitraum (Lden)

50 dB für den Nachtzeitraum (Lnight)

Im Status Quo, Prognose 2025, ohne Umfahrung sind an insgesamt 98 Wohnobjekten Grenzwertüberschreitungen insbesondere zur Nachtzeit zu verzeichnen. Im Planfall 2025 mit Umfahrung reduziert sich die von Grenzwertüberschreitungen betroffene Anzahl der Wohnobjekte auf 65, das heißt die Anzahl der überschrittenen Objekte wird um rund 1/3 reduziert. Weist man diese Überschreitungen unterschiedlichen Pegelkategorien zu, so zeigt sich für den aus schallschutztechnischer Sicht ungünstigeren Nachtzeitraum folgendes Bild, wobei die Kategoriezuordnung jeweils für die höchste am Objekt auftretende Überschreitung erfolgte:

Status Quo ohne Umfahrung (2025):		
51 - 55 dB	56 - 60 dB	> 61 dB
41 Objekte	42 Objekte	15 Objekte

Planfall mit Umfahrung (2025):		
51 - 55 dB	56 - 60 dB	> 61 dB
50 Objekte	15 Objekte	0 Objekte

Diese Darstellung verdeutlicht ganz klar, dass neben der insgesamt deutlich geringeren Anzahl von Überschreitungen im Planfall, es weiter zu einer Verschiebung in den Überschreitungshöhen kommt. So werden die hohen und sehr hohen Pegelüberschreitungen (ab 56 dB) an der Gesamtsumme (Objekte entlang der bestehenden Straße B151) gesehen überproportional entlastet. Für das gesamte Straßenprojekt wird jedenfalls unabhängig davon noch eine detaillierte lärmtechnische und lufttechnische Untersuchung ausgearbeitet und von Sachverständigen beurteilt. Bei Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte werden entsprechende Maßnahmen (aktiv oder passiv) gesetzt.

UVP-Pflicht

Die Umfahrung Pichlwang wäre lt. Z9 Anhang 1, Spalte 1 und 2, des UVP-G 2000 nicht UVP-pflichtig, da sie die ausgewiesenen Längenkriterien, auch unter Berücksichtigung der unmittelbar angrenzenden 1,5 km langen Umfahrung Lenzing, nicht überschreitet.

Da die Trasse der Umfahrung Pichlwang allerdings ein, lt. Anhang 2, Spalte 3 des UVP-G 2000, schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E (= Siedlungsgebiet) berührt und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung am Bestand von bereits derzeit ca. 19.500 Kfz/24 h (2012/2013) aufweist, wird für die Umfahrung Pichlwang in weiterer Folge eine UVP-Einzelfallprüfung erforderlich sein.

Nachdem derzeit noch nicht feststeht, wann mit der Umsetzung der Umfahrung Pichlwang begonnen werden soll, wird rechtzeitig vor diesem Zeitpunkt bei der UVP-Behörde die erforderliche Einzelfallprüfung beantragt werden.

Die UVP-Behörde wird dabei zu entscheiden haben, ob der Schutzzweck, für welchen das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Sollte die Einzelfallprüfung eine UVP-Pflicht ergeben, wird nach der derzeitigen Rechtslage eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen sein. Für diesen Fall wird die Grundlage der Trassenverordnung auch einer Strategischen Umweltprüfung unterzogen werden.

Zu den einzelnen Punkten:

- *keine detaillierte Untersuchung zum Bestandsausbau*
Siehe obige Ausführungen zum „Ausbau der B151“.
- *Zerstörung des beliebten Feldweges und dessen umliegende Flächen*
Es ist richtig, dass im Zuge der Errichtung einer Umfahrung Pichlwang ua. ein Feldweg durchschnitten wird. Werden durch den Bau der Umfahrung Pichlwang andere Straßen, Feldwege, Grundstückzufahrten, udgl. unterbrochen oder unbenutzbar, so muss die Oö. Landesstraßenverwaltung gemäß Oö. Straßengesetz die erforderlichen Vorkehrungen treffen, dass diese Verkehrswege aufrechterhalten bleiben. Die erforderlichen Nebenwege werden im Zuge der weiteren Detailplanungen im engen Einvernehmen mit den betroffenen Gemeinden erstellt und durch den jeweiligen Gemeinderat verordnet.
- *Starke Beeinträchtigung des Lebensraums diverser Tiere*
Die Beeinträchtigung des Lebensraumes verschiedener Tiere wird Gegenstand im erforderlichen Naturschutzrechtsverfahren sein.
- *Gärten in Blickrichtung Umfahrung*
Im Zuge der weiteren Detailplanung wird auch ein gesondertes lärmtechnisches Projekt erstellt, in welchem die Auswirkungen einer Umfahrung Pichlwang auf die angrenzenden Grundstücke dargestellt werden. In den weiteren Verfahren wird die zu erwartende Lärmbelastung von einem lärmtechnischen Sachverständigen beurteilt. Bei einer allfälligen Überschreitung der Immissionsgrenzwerte werden entsprechende Maßnahmen (aktiv oder passiv) gesetzt.
- *Spielplatz, welcher nicht mehr ruhig und familienfreundlich ist*
siehe Beantwortung zum vorigen Punkt
- *Ortskern Pichlwang nicht vorhanden – Abwanderung der Nahversorger*
Diese Befürchtungen bzw. Diskussionen betreffend Abwandern von Nahversorgern gibt es schlichtweg bei jedem Umfahrungsprojekt. Ob im Fall von Pichlwang die beiden Nahversorger, wie der Begriff schon aussagt, nicht ausreichend von den nahegelegenen Haushalten frequentiert werden, sondern vom Durchzugsverkehr bzw. von jenen Kraftfahrzeuglenkern leben, die dort halten, bleibt dahingestellt.
- *Entlastung der bestehenden B151 fragwürdig, Verkehrszahlen fragwürdig*
Grundsätzlich wird auf den unter Allgemeines angeführten Punkt „Verkehrsdaten“ verwiesen. Detaillierte Verkehrsuntersuchungen werden bei Straßenprojekten standardgemäß durchgeführt. Die Erfahrung zeigt, dass die Prognosewerte relativ genau stimmen, wie das zB auch bei den Umfahrungen von Lenzing und Timelkam der Fall war.
- *Unfallhäufungsstelle*
Die Bewertung einer Unfallstelle als Unfallhäufungsstelle beruht auf zwei Kriterien, von denen eines erfüllt sein muss. Ein Knoten oder ein Streckenbereich bis zu einer Länge von 250 m ist als Unfallhäufungsstelle zu bezeichnen, wenn sich an einer Stelle mindestens drei gleichartige Unfälle mit Personenschaden in drei Jahren ereignet haben oder sich mindestens 5 Unfälle mit Personen- und Sachschaden in einem Jahr ereignet haben. Diese Kriterien sind auf der B151 erfüllt. Es wird aber angemerkt, dass dieser Umstand bei weitem nicht der einzige Grund ist, eine Umfahrung zu planen. Die B151 Atterseestraße ist eine sehr wichtige verkehrliche Verbindung zwischen dem Raum Vöcklabruck und der A1 Westautobahn sowie dem Seengebiet.

Mit der Umfahrung von Pichlwang soll unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsmengen, welche für die direkten Anrainer der B151 eine immer größer werdende Unzumutbarkeit darstellen, eine leistungsfähige Verbindung hergestellt werden. Ebenso wird durch die Umfahrung auch die maßgebliche Betriebsgeschwindigkeit für die funktionelle Bedeutung der B151 (Klasse III) sichergestellt.

- *Teile der Anwohner des Ortsteil Pichlwang werden entlastet, erheblich größerer Teil belastet*

Wie unsere Untersuchungen zeigen, ist es richtig, dass durch die Umfahrung einige Anwohner etwas mehr belastet werden als ohne, allerdings werden durch die Umfahrung insgesamt deutlich mehr Anwohner entlastet. Es wird auf die einleitenden Punkte „Lärm-analyse“ und „Verkehrsdaten“ hingewiesen und angemerkt, dass für das gesamte Straßenprojekt eine detaillierte lärmtechnische und lufttechnische Untersuchung ausgearbeitet wird. Maßnahmen werden dann gesetzt, wenn es bei Gebäuden zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte kommt. Die Bewertung ist Gegenstand im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren.

- *Zunahme des Durchzugsverkehrs auf der Gallaberger Straße*

Grundsätzlich ist anzumerken, das bis dato auch ein Kreisverkehr als Verknüpfung der B1 mit der B151 vorhanden ist. Es ist daher nicht nachzuvollziehen, warum gerade dieser neue Kreisverkehr nicht funktionieren bzw. die Verkehrsteilnehmer zu Schleichwegfahrten animieren soll. Die genaue Ausformung des Kreisverkehrs wird Gegenstand im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren ein.

Darüber hinaus liegt es im eigenen Wirkungsbereich der beiden Gemeinden, im Gemeindestraßennetz verkehrslenkende Maßnahmen zu setzen, um einen Ausweichverkehr zu verhindern.

- *Günstigere Immobilien- und Grundpreise an der B151 vs. ruhige Lage*

Wie und zu welchen Preisen Grundstücke oder Immobilien erworben wurden, hat keine Auswirkungen auf die Verkehrsplanung ganz allgemein bzw. in diesem Fall auf die Planung der Umfahrung Pichlwang.

- *Erhebliche Belastung durch Lärm, Staub, ... während der Bauzeit*

Die Belastung durch Staub, Lärm, ... während der Bauzeit sollen grundsätzlich so gering als möglich gehalten werden. Allerdings kann dazu erst eine Aussage im Zuge der weiteren Detailplanung getroffen werden bzw. werden diese Punkte auch in den weiteren Bewilligungsverfahren behandelt.

- *Emissionen werden auch nach Fertigstellung des Projektes Auswirkungen auf Anwohner haben*

Wie bereits bei einigen vorstehenden Punkten erwähnt, wird für das gesamte Straßenprojekt eine detaillierte lärmtechnische und lufttechnische Untersuchung ausgearbeitet und von Sachverständigen beurteilt. Bei Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte werden entsprechende Maßnahmen (aktiv oder passiv) gesetzt. Die Bewertung ist Gegenstand im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren.

- *Wertverlust angrenzender Häuser und Grundstücke*

Eventuelle Wertverluste werden in den notwendigen Grundeinlöseverfahren behandelt und von Sachverständigen beurteilt.

- *Erhebliche Beeinträchtigungen für Anwohner östlich der Bahngleise*

Auch hier gilt, dass für das gesamte Straßenprojekt eine detaillierte lärmtechnische und lufttechnische Untersuchung ausgearbeitet und von Sachverständigen beurteilt wird. Bei Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte werden entsprechende Maßnahmen (aktiv oder pas-siv) gesetzt. Die Bewertung ist Gegenstand im straßenrechtlichen Bewilligungsverfahren.

- *Rückbau des bestehenden Kreisverkehrs - Steuergeldverschwendung*
Auf Basis der durchgeführten Verkehrsuntersuchung ist die Neuausrichtung der Verkehrsströme durch eine VLSA-Steuerung sinn- und zielführend, zumal eine perfekte Integration in die bestehende „Grüne Welle“ möglich ist. Eine Verkehrslichtsignalanlage ermöglicht auch den steuernden Eingriff in die Kapazität der Zufahrten und kann somit bei Bedarf die Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Ortsgebiet unterstützen. Die endgültige Knotenpunktfestlegung wird im Zuge der weiteren Planungen bzw. Verfahren behandelt.
- *Technische Lösungen sind mangelhaft*
Die genaue Festlegung der Haupttrasse in Lage und Höhe sowie die Knotenpunktausformungen und die Festlegung der Gemeindestraßen (Überführungen) erfolgt in der weiteren Detailplanung.
- *Erhebliche Stauerscheinungen wurden noch nicht beobachtet*
Es wird auf die einleitenden Punkte „Bestandsausbau“ und „Verkehrsdaten“ verwiesen. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsdaten ist jedenfalls mit erheblichen Behinderungen und vermehrten Stausituationen (vor allem am Sekundärwegenetz) zu rechnen. Lange Wartezeiten für das Einfahren vom Sekundärwegenetz in das Landesstraßennetz stehen bereits jetzt auf der Tagesordnung und werden auch in den Stellungnahmen während des Planaufstellungsverfahrens erwähnt.
- *Beeinträchtigung der Lebens- und Aufenthaltsqualität, Verlängerung der Wege für Kinder und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer*
Die bestehende B151 weist auf Grund der prognostizierten Verkehrszunahme mit Sicherheit eine deutlich größere Zäsur für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer auf, als dies bei der Errichtung einer Umfahrung Pichlwang der Fall wäre. Die Planungen für das Sekundärwegenetz (Gemeindestraßen) werden im engen Einvernehmen mit den Gemeinden durchgeführt.
- *Zerstückelung von Umfahrungsprojekte zur Umgehung von UVP-Verfahren*
Die Umfahrungen von Lambach und Schwanenstadt sind auf Grund ihrer Entfernung zur geplanten Umfahrung Pichlwang nicht relevant. Die Umfahrung Timelkam wurde bereits 2003 für den Verkehr freigegeben und ist ebenfalls für die Ermittlung der UVP-Pflicht nicht maßgeblich.
Zur UVP-Pflicht allgemein siehe Punkt „Umweltverträglichkeitsprüfung“.
- *Verkehrsprognose für das Jahr 2025 ist anzuzweifeln*
Siehe Punkte „Verkehrsdaten“ und „Lärm“.

Mit freundlichen Grüßen
für das Land Oberösterreich:

Dipl.-Ing. Dick eh.

Hinweise:

Wenn Sie mit uns schriftlich in Verbindung treten wollen, richten Sie Ihr Schreiben bitte an das Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr / Abteilung Straßenneubau und -erhaltung, Bahnhofplatz 1, 4021 Linz, und führen Sie das Geschäftszeichen dieses Schreibens an. Sie erreichen uns mit öffentlichen Verkehrsmitteln über die Nahverkehrsdrehscheibe (Regional- und städtische Busse, Straßenbahn, Bahnen). Fahrplanauskunft: <http://www.ooevg.at> Im Landesdienstleistungszentrum (LDZ) gibt es ca. 1000 überdachte Fahrrad-Abstellplätze.