

BMK - IV/E2 (Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge)  
[e2@bmk.gv.at](mailto:e2@bmk.gv.at)

**Mag. Michael Andresek**  
Sachbearbeiter:in

[MICHAEL.ANDRESEK@BMK.GV.AT](mailto:MICHAEL.ANDRESEK@BMK.GV.AT)  
+43 1 71162 652219  
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-Adresse zu richten.

Geschäftszahl:

Wien, 27.10.2023

## **ÖBB-Strecke 204.01, Linz-Selzthal**

### **Abschnitt Hinterstoder – Pießling Vorderstoder, km 67.418 – km 76,350, 2-gleisiger Ausbau und Trassenverschwenkungen**

### **Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000**

## **Verhandlungsschrift**

---

über die mündliche Verhandlung aufgenommen am 23. und 24. Oktober 2023 im Kulturhaus Römerfeld, Gleinkerseestraße 13, 4580 Windischgarsten.

#### **Verhandlungsteilnehmer:**

##### **Bundesministerium f. Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie:**

Mag. Michael ANDRESEK als Verhandlungsleiter,

Mag. Simon EBNER als Protokollführer,

Mag. Stefan BUGNITS,

Angelina DE LA CRUZ, alle Abt. IV/E2

Ing. Wilhelm LAMPEL, Abt E5 (Sachverständiger für Elektromagnetische Felder, Licht, Beleuchtung, Beschattung)

#### **UVP-Koordination, UVP-Sachverständige und deren Fachbereiche:**

Dipl.-Ing. Oliver RATHSCHÜLER (UVP-Koordination und Sachverständiger für Landschafts- und Ortsbild, Sach- und Kulturgüter, Raumplanung)

Dipl.-Ing. Thomas SETZNAGEL (Sachverständiger für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht, Straßenbau und -verkehr)

Ing. Peter HERTEG (Sachverständiger für Eisenbahnwesen – Eisenbahnbetrieb einschließlich betrieblicher Belange der Eisenbahnsicherungstechnik, nur am 23.10.2023)

Dipl.-Ing. Dr. Günther ACHS (Sachverständiger FB Lärm- und Erschütterungsschutz, am 23.10.2023 ab 13:00 Uhr)

Dr. Michael JUNGWIRTH (Sachverständiger für Humanmedizin)

Priv. Doz. Mag. Dr. Werner HOLZINGER (Sachverständiger für Biologische Vielfalt – Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume nur am 23.10.2023)

Dipl.-Ing. Reinhard BARBL (Sachverständiger für Forsttechnik, Wald- und Wildökologie sowie Boden – Agrarwesen)

Dipl.-Ing. Reinhard WIMMER (Sachverständiger für Gewässerökologie)

Dr.<sup>in</sup> Birgit STRENN (Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer)

Dr. Kurt SCHIPPINGER (Sachverständiger für Boden, Abfallwirtschaft und Grundwasserchemie)

**Antragstellerin ÖBB Infrastruktur AG:**

Dipl.-Ing. Thomas FRUHMANN (Projektleiter)

Ing. Roland WIESER (Projektkoordinator)

Erik SCHMID (23.10.2023)

Philipp RESCH

Mag.<sup>a</sup> Christina ROLL, BSc. (Rechtsabteilung)

Mag. Andreas NETZER (Rechtsabteilung am 23.10.2023 ab 18:00 Uhr)

Paul KAUFMANN

Bettina SUCKO

Sabine THALBAUER

RA Dr. Dieter ALTENBURGER, LL.M. (Rechtsvertretung)

RA Mag. Georg SCHWARZMANN (Rechtsvertretung, 23.10.2023)

**Planer**

Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Julia UMLAUF (23.10.2023)

Dipl.-Ing. Harald AMMERSDORFER (23.10.2023)

Dipl.-Ing. Hermann SIEBERER (23.10.2023)

Dipl.-Ing. Thomas PFAFFENWIMMER (23.10.2023)

Dipl.-Ing. Philip GABRIEL (23.10.2023)

Dipl.-Ing. Arnold THOMISCH (23.10.2023)

Dipl.-Ing. Daniel MARCHETTI (23.10.2023)

Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Brigitte HABERREITER (23.10.2023)

Dipl.-Ing. Dirk GETZEMEIER (23.10.2023)

Dipl.-Ing. Markus PRANTL (23.10.2023)

Dipl.-Ing. Gabriel BOZENA (23.10.2023)

Dipl.-Ing. Moritz MENGE (23.10.2023)

**§ 31a EisbG-Gutachter:innen**

Johanna RAMMER-WUTTE, BA, MA

Matthias BAUER

Dipl.-Ing Hanno TÖLL (23.10.2023)

**Weitere Verhandlungsteilnehmende:**

Herwig TRINKL (23.10.2023)

Friedrich AIGNER (23.10.2023)

Josef BANKLER (23.10.2023)

Dominik LÖSCHENKOHL (23.10.2023)

Ing. Wolfgang LEIDINGER, Netz OÖ GmbH

Stefan LEITNER, Netz OÖ GmbH

Monika SOHNY (23.10.2023)

Mag. Christian LEIDINGER, OÖ Landesumweltanwaltschaft (23.10.2023)

Mag.<sup>a</sup> Barbara ESCHLBÖCK, OÖ Landesumweltanwaltschaft (23.10.2023)

Erich HOPF (23.10.2023)

Andreas KREUTZHUBER (23.10.2023)

Ing. Christoph SCHIMPL, Bürgermeister Gemeinde St. Pankraz (23.10.2023)

Christian DESBROSSES (23.10.2023)

Willibald LICHTENWÖHRER (23.10.2023)

Mag.<sup>a</sup> Andrea ARBEITHUBER, Landwirtschaftskammer OÖ

Emanuel OBERHAUSER (23.10.2023)

Hubert SCHMEISSEL (23.10.2023)

Franz SCHMIED-BRAUNREITER (23.10.2023)

Ing. Lukas FALKENSAMMER (23.10.2023)

FLORIAN SCHMEISSL (23.10.2023)

Mag.<sup>a</sup> Bernadette HÜTTNER-AIGNER, Amtsleiterin Gemeinde Roßleithen (23.10.2023)

## **Mündliche Verhandlung am 23. Oktober 2023**

---

Der Verhandlungsleiter eröffnet am 23. Oktober 2023 um 11:00 Uhr, im Kulturhaus Römerfeld, Gleinkerseestraße 13, 4580 Windischgarsten die mit Edikt vom 21. August 2023 für den heutigen und morgigen Tag anberaumte öffentliche mündliche Verhandlung für das mit Schreiben vom 2. November 2023 von der ÖBB-Infrastruktur AG beantragte Vorhaben des zweigleisigen Ausbaus samt Trassenverschwenkungen der Pyhrnbahn im Abschnitt Hintersoder – Pießling Vorderstoder. Er begrüßt die Verhandlungsteilnehmer und Verhandlungsteilnehmerinnen. Im Anschluss stellt er sich und die weiteren Vertreter des BMK vor und skizziert den Verhandlungsablauf.

Die Anwesenheitslisten für beide Tage und die Rednerliste werden als **Beilage /01.** (Beilagenkonvolut) zur Verhandlungsschrift genommen.

Der Verhandlungsleiter fährt wie in **Beilage /02.** (Präsentation der Behörde) fort und weist vorab darauf hin, dass Film-, Foto- und Tonbandaufnahmen während der mündlichen Verhandlung sowie deren Verbreitung gemäß § 22 MedienG, BGBl. Nr. 314/1981 idgF behördlich untersagt sind. Dies erfolgt aufgrund des Persönlichkeitsrechts und des Datenschutzes.

Er legt weiters den Verhandlungsgegenstand dar, fasst die bisher erfolgten Verfahrensschritte zusammen und erläutert den rechtlichen Rahmen und die Aufgaben des gegenständlichen Verfahrens sowie die Behördenzuständigkeiten.

Er gibt bekannt, dass die Antragstellerin mit Anbringen vom 2. November 2023 um Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Genehmigung des Vorhabens gemäß §§ 23b, 24 und 24 f UVP-G 2000 (teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren) sowie gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 um Erteilung der Trassengenehmigung gemäß § 3 Abs 2 HIG, der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 ff EisbG, der wasserrechtlichen Bewilligung gemäß §§ 32,38 und 40 WRG, der forstrechtlichen Rodungsbewilligung gemäß §§ 17 ForstG sowie aller sonstiger für die Ausführung des Vorhabens allenfalls erforderlicher Genehmigungen gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 unter Mitanziehung der materiell-rechtlichen Bestimmungen, für alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen angesucht hat.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass das Vorhaben ordnungsgemäß im Großverfahren mit Edikt vom 26. April 2023 kundgemacht wurde und die während der öffentlichen Auflagefrist von 29. März 2023 bis 9. Juni 2023, eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen von den Sachverständigen fachlich beantwortet wurden (siehe Seite 302ff. der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom Juli 2023).

Er gibt außerdem bekannt, dass mit weiterem Edikt vom 21. August 2023 eine öffentliche Erörterung sowie die heute und morgen stattfindende mündliche Verhandlung anberaumt wurde und zum anderen die öffentliche Auflage der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom Juli 2023 inklusive dem Forsttechnischen Gutachten von Dipl.-Ing. Reinhard Barbl vom 30. Juni 2023 sowie weiterer vertiefender Auskünfte gemäß § 24c Abs 6 UVP-G 2000 der Projektwerberin kundgemacht wurden mit der Möglichkeit bis zum 13. Oktober 2023 schriftlich Stellung zu nehmen oder eine solche mündlich in der Verhandlung vorzutragen. Er weist ferner darauf hin, dass die mündliche Verhandlung als Amtshandlung den Zweck verfolgt, den für die Entscheidung maßgeblichen Sachverhalt festzustellen und den Parteien Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Rechte und rechtlichen Interessen zu geben.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die Identität bei dieser Verhandlung Anwesenden bereits im Rahmen der durchgeführten Einlasskontrolle festgestellt worden ist und etwaige Vertretungsbefugnisse im Zuge der Eintragung festgestellt wurden.

Er weist ausdrücklich darauf hin, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs 1 AVG öffentlich ist, jedoch nur Parteien und Beteiligten (bzw. deren Bevollmächtigten) das Recht zusteht, im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen und Einwendungen zu erheben und erinnert nochmals daran, dass Beteiligte im gegenständlichen Ediktverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig während der öffentlichen Auflage der Antragsunterlagen vom 29. März 2023 bis 12. Mai 2023 rechtserhebliche Einwendungen im Sinne des § 44b Abs 1 AVG gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verloren haben. Als Teilnehmer an der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretende Personen sind Zuhörer und haben keinerlei Mitwirkungsbefugnisse.

Er ersucht die Parteien ihre Wortmeldung entweder im Anschluss an jene, in einer Verhandlungspause oder gegebenenfalls am Ende der Verhandlung bei einer der Schreibkräfte im Verhandlungssaal – im Bedarfsfall unter Zuhilfenahme eines Vertreters der Behörde – zu diktieren und im Original zu unterfertigen (mit dem Hinweis, dass eine Kopie an den/die Redner:in ergeht). Er weist weiters darauf hin, dass nur mündlich im Zuge der Diskussion vorgebrachte und nicht protokollierte Stellungnahmen und Einwendungen im weiteren Verfahren nicht berücksichtigt werden können und dass die Verhandlungsschrift als Ergebnisprotokoll entsprechend den Bestimmungen des AVG abgefasst werden wird.

Der Verhandlungsleiter erklärt, das allfällige im Verfahren oder in der mündlichen Verhandlung aufgeworfene Rechtsfragen in der verfahrensabschließenden Entscheidung beantwortet werden, erinnert die Sachverständigen an ihre Wahrheitspflicht und an ihren Sachverständigeneid und macht auf die Folgen einer falschen Aussage eines Sachverständigen vor einer Verwaltungsbehörde (gerichtliche Strafbarkeit) aufmerksam.

Er gibt bekannt, dass am 25. August 2023 eine schriftliche Stellungnahme bei der Behörde eingelangt ist, in der festgehalten wird, dass eine Teilnahme eines Vertreters des Verkehrs-Arbeitsinspektorates aus Termingründen nicht möglich ist und daher gemäß § 12 Abs 2 ArbInspG um Übermittlung der Verhandlungsakten zur Stellungnahme ersucht wird.

Er gibt weiters bekannt, dass noch sieben weitere schriftliche Stellungnahmen in der mit Edikt vom 21. August 2023 festgesetzten Frist bis zum 13. Oktober 2023 bei der Behörde eingelangt sind und dass diese gemäß § 44 Abs 2 AVG der Verhandlungsschrift als Beilagen angeschlossen und im Rahmen der Verhandlung mündlich erörtert werden:

- **Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat** (Schienenbahnen), Stubenring 1, 1010 Wien bzw. Favoritenstraße 7, 1040 Wien vom 25.08.2023 (**Beilage /05.**)
- **Landeshauptmann von Oberösterreich**, Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung Wasserwirtschaft als **Wasserwirtschaftliches Planungsorgan** (B4 – iW Wiederholung der Stn vom 07.06.2023), Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 26.09.2023 (**Beilage /06.**);
- **Amt der Oberösterreichischen Landesregierung**, Direktion Straßenbau- und Verkehr, **Abteilung Straßenneubau- und -erhaltung**, Bahnhofplatz 1 (LDZ), 4021 Linz vom 09.10.2023 (**Beilage /07.**)
- Herr **Ing. Lukas Falkensammer**, 4572 St. Pankraz 95 vom 13.10.2023 (**Beilage /08.**)
- ergänzende Stellungnahme der **Energie AG Oberösterreich Telekom GmbH** (D 11), Böhmerwaldstraße 3, 4020 Linz vom 12.10.2023 (**Beilage /09.**)
- ergänzende Stellungnahme der **Energie AG Netz Oberösterreich GmbH**, Energiestraße 1, 4020 Linz (D 16) vom 12.10.2023 (**Beilage /10.**)
- ergänzende Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Oberösterreich, Auf der Gugl 3, 4021 Linz (C 2) vom 6.10.2023 (**Beilage /11.**)
- und ergänzende Stellungnahme von **Herrn Andreas und Frau Gerlinde Grill, Frau Stefanie Grill und Herrn Philipp Groß**, Pießling 45, 4575 Roßleithen vom 12.10.2023 (**Beilage /12.**).

Er gibt des Weiteren bekannt, dass die Verhandlung für den heutigen und morgigen Tag anberaumt ist, wobei sich die Gestaltung der Verhandlungspausen, des Verhandlungsendes und allfällige - im Zuge des Verhandlungsverlaufs erforderlich werdende - Änderungen des Zeitplans vom Verhandlungsleiter in der mündlichen Verhandlung bekannt gegeben werden.

Er nimmt ferner die ihm persönlich von Herrn Dominik Löschenkohl übergebenen Vollmacht, mit der dieser Herr Josef Bankler zu seiner (allfälligen) Vertretung während der Verhandlung bevollmächtigt, entgegen. Diese wird als **Beilage /13.** zur Verhandlungsschrift genommen.

Der Verhandlungsleiter fragt die Verhandlungsteilnehmenden, ob es organisatorische Fragen gibt. Eine Frage wird vom ihm beantwortet, weitere Fragen gibt es nicht.

Der Verhandlungsleiter erteilt anschließend den Vertretern der ÖBB-Infrastruktur AG das Wort zu einer kurzen Vorstellung des Vorhabens. Die Projektvorstellung zum gegenständlichen Vorhaben wurde durch den Projektleiter, Dipl.-Ing. Fruhmann, betreffend die technischen Belange durch Dipl.-Ing. David Mayerhofer und betreffend die Umweltverträglichkeitsklärung durch Dipl.-Ing.<sup>in</sup> Julia Umlauf jeweils anhand einer Präsentation vorgenommen. Diese werden als **Beilage /03.** zur Verhandlungsschrift genommen.

Anschließend an die Projektvorstellung übergibt der Verhandlungsleiter das Wort an den UVP-Koordinator zur kurzen Vorstellung der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (siehe **Beilage /04.**).

**Daran anschließend erfolgt die Aufnahme von Stellungnahmen in die Verhandlungsschrift:**

Bezüglich der Stellungnahme des Bundesministers für Arbeit und Wirtschaft, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, BMAW-A – II/C/11 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat Schienenbahnen), Stubenring 1, 1010 Wien, vom 25. September 2023, führt der Verhandlungsleiter nochmals aus, dass das Verkehrs-Arbeitsinspektorat nicht an der heutigen Verhandlung nicht teilnehmen kann. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ersucht gemäß § 12 Abs 2 ArbIG um Übersendung der Verhandlungsakten vor Erlassung des Bescheides zur Stellungnahme. Die Stellungnahme wird als **Beilage /05.** zur Verhandlungsschrift genommen.

### Stellungnahmen der Parteien und Beteiligten:

#### **Stellungnahme von Herrn Herwig Trinkl, St. Pankraz 51, 4572 St. Pankraz:**

*Ergänzend zum Einspruch vom 08.06.2023 möchte ich noch Folgendes hinzufügen:*

#### Fachgebiet Lärmschutz:

*Das Wohnhaus liegt innerhalb von 100 m zum geplanten Gleiskörper und nicht – wie vom SV behauptet – über 100 m entfernt.*

*Aus diesem Grund fordere ich, dass die Lärmschutzwand nicht – wie geplant – 2 m über SOK errichtet wird, sondern 5,50 m hoch gebaut wird. Da wir die Erfahrung haben, dass durch die zu niedrige LSW der Pyhrnautobahn A9 die flatternden LKW-Planen einen enormen Lärm verursachen, soll dies beim ÖBB-Projekt für uns nicht erneut der Fall sein. Die geplante Trasse rückt noch näher an unseren Lebensraum, womit sich diese Situation noch wesentlich verschärft. Ein weiterer Grund, warum ich diese Höhe fordere, ist, weil es technisch und baulich aus meiner Sicht später nicht mehr möglich ist, die LSW – sollte der Lärmpegel über 60 dB betragen – zu erhöhen.*

#### Fachgebiet Agrarwesen:

*Bislang waren wir auf dem Grundstück nicht mit dem Verlauf einer Eisenbahn betroffen, wodurch für unsere Weidetiere auch nie eine Gefahr bestand. Da die ÖBB die Trasse über meinen Grund planen, sehe ich diese in der Verantwortung, für den Schutz der auf den Weideflächen grasenden Tiere zu sorgen. Da u.a. auch Pferde auf diesen Flächen weiden, die Fluchttiere sind, fordere ich einen unüberwindbaren Schutz entlang der Weiden. Durch die geplante Trasse entsteht für die Haltung von Tieren eine enorme Betriebseinschränkung, insbesondere in Bezug auf die Einstellung von Pferden durch Dritte. Deshalb sind hier von Seiten der Projektwerberin Maßnahmen zu ergreifen, um diese Einschränkung abzuwenden, insbesondere die genannte Errichtung eines unüberwindbaren Sichtschutzes auf die gesamte Länge der Weide.*

*Die Behauptung des SV für Agrarwesen, dass ihm keine Fälle aus dem In- oder Ausland in den letzten Jahren bekannt seien, bei denen Kühe oder Pferde durch eine Kollision mit einem Schienenfahrzeug zu Schaden gekommen sind, weise ich zurück und führe folgende Artikel als Beweismittel ins Treffen:*

- <https://vorarlberg.orf.at/stories/3123967/>
- <https://www.blick.ch/schweiz/bern/tierisches-pech-im-emental-kuh-fluechtet-vor-metzger-und-wird-von-zug-ueberfahren-id17167786.html>
- <https://www.wp.de/staedte/siegerland/siegen-schwangere-kuh-von-zug-erfasst-totbahn-faellt-aus-id235392189.html>
- <https://www.bauernzeitung.ch/artikel/tiere/zug-erfasst-sechs-rinder-tiere-tot-zwei-personen-verletzt-354909>
- <https://ooe.orf.at/stories/3153139/>
- <https://www.swr3.de/aktuell/nachrichten/pferd-unfall-zug-wendlingen-100.html>

- <https://www.meetingpoint.jl.de/neuigkeiten/artikel/134900--pferde-von-zug-erfasst-bahnverkehr-lahmgelegt-update-3-30-uhr-das-letzte-pferd-wurde-gefunden>

*Ein Elektrozaun ist keine 100%ige Sicherheit für Kühe. Ich habe schon des Öfteren die Erfahrung gemacht, dass bei Rangkämpfen der Tiere der Weidezaun durchbrochen wurde. Selbst in St. Pankraz gab es bereits Zwischenfälle mit den ÖBB, wo Tiere zu Schaden kamen.*

*Auch Pferde werden mit Elektrozaun auf Weiden gehalten. Für die Erhaltung der Weideprämie, alle Flächen zu betreiben, ist es unmöglich, diese Weideflächen „pferdetauglich“ mit einem Bretterzaun einzuzäunen. Da es sich bei Pferden um Fluchttiere handelt, ist die Gefahr für diese Tiere, sich bei Flucht auf die Eisenbahngleise zu verirren, noch wesentlich höher, ich verweise hier auf oben genannte Google-Recherchen.*

*Da dem SV anscheinend keine Unfälle mit Tieren bekannt sind, gehe ich davon aus, dass einige Kollisionen mit Tieren gar nicht gemeldet werden. Hierzu möchte ich mich auf den Vorfall vom 18.09.2023 beziehen, bei dem ein Tier vom Zug erfasst wurde. Ein bildlicher Beweis liegt vor. Dieser Vorfall wurde demnach weder vom ausführenden noch von einem später vorbeifahrenden Lokführer gemeldet. Ich ziehe daher die Schlussfolgerung, dass viele Vorfälle mit Tieren den ÖBB gar nicht bekannt sind.*

#### Umtrassierung der zweigleisigen Pyhrnbahn:

*Ich fordere, die Trasse zwischen den Grundeigentümern Bankler und Schmeißl zu ändern:*

#### *Begründung:*

*Die von mir vorgeschlagene Trasse, die dem Planungsteam bekannt ist, wurde mit der Begründung abgewiesen, dass der Radius der Kurvenböen zu klein sei und kein gerades Zwischenstück beinhaltet, wodurch die Fahrzeit nicht erreicht werden kann.*

*Hätte sich das Planungsteam ernsthaft mit dieser Trassenführung beschäftigt, wären Sie zum Ergebnis gekommen, dass die von mir geforderte Trassenführung sogar mit einem Kurvenradius von 1,2 km und dem geforderten, geraden Zwischenstück nur einem Zeitverlust von 0,9 Sekunden betragen würde.*

*Da seitens der Gutachter (Punkt D 14.4) erwähnt wird, dass sorgfältig mit Steuergeldern umgegangen wird, möchte ich einige Punkte aufzählen, dass auch durch die von mir geforderte Trasse die Steuergelder berücksichtigt, werden:*

1. *Es braucht nur 2 Brückenwiderlager, 2 weitere bleiben erspart.*
2. *Ersparnis der Querung 2 Hochdruckgasleitungen, welche hohe Kosten verursachen*
3. *Ersparnis eine Stromleitung neu zu verlegen*
4. *Ersparnis der enormen Aufschüttung im Bereich Grundstück Schmeißl*
5. *Ersparnis des enormen Einschnittes über die Grundstücke der Eigentümer Kreuzhuber, Oberhauser und Schmeißl durch viel Materialverfrachtung*
6. *Ersparnis einer Stützmauer auf Grundstück der ASFINAG unterhalb meines Grundstückes*

*All diese Punkte sind Kostenersparnisse.*

*Viele Ausführungen des SV sind meiner Meinung verfälscht und nicht realistisch. Meine Behauptungen begründe ich wie folgt:*

- *Zur wildökologischen Raumplanung: wie ich beim ersten Zusammentreffen bereits hingewiesen habe, führen durch sämtliche Brücken der Teichl und des Redtenba-*

*ches keine Wildwechsel und werden diese daher vom Wild auch nicht benutzt. Daher wird die Unfallhäufung mit wechselndem Wild noch mehr zunehmen. Dies habe ich bereits im letzten Gespräch erläutert. Durch die erhöhte Geschwindigkeit des Zuges (160 km/h) erhöht sich das Risiko für alle Tiere zusätzlich und ist es beschämend, dass hier nicht auf Lebewesen Rücksicht genommen wird und keine Wildüberführung errichtet wird.*

- *Ich möchte darauf hinweisen, dass mein Betrieb biologisch geführt wird und daher eine höhere Biodiversität besteht. Außerdem hat der SV bei einer persönlichen Begehung festgestellt, dass die Steifläche in Richtung Autobahn einen besonderen Schutzstatus einnimmt, es gibt dort verschiedene Sträucher, die als Nahrungs- u. Nistplätze für viele Vogelarten zur Verfügung steht.*

*All diese Begründungen sind aus meiner Sicht Kostenersparnisse.*

*Ich nehme Bezug auf das UVP-Verfahren:*

*Ich möchte darauf hinweisen, dass der Gutachter die von mir vorgeschlagene Trasse nicht kennt. Ich fühle mich nicht verpflichtet, meinen Trassenverlauf fertig auf Papier zu projektieren.*

*Eine Reduzierung des Flächenverlustes für die Eigentümer Bankler, Trinkl, Oberhauser und Schmeißl kann durch meine vorgeschlagene Trassenführung erreicht werden, ebenso würde die schützenswerte Fläche der ASFINAG verschont bleiben. Für alle Beteiligten wäre die von mir vorgeschlagene Trassenführung wesentlich erträglicher.*

*Herwig Trinkl e.h.*

***Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, DI Dr. Günther Achs (UVP) und DI Hanno Töll (§ 31a EisbG- Gutachter) zur Stellungnahme von Herwig Trinkl, St. Pankraz 51, 4572 St. Pankraz:***

*Zur Stellungnahme von Herrn Herwig Trinkl, St. Pankraz 51, 4572 St. Pankraz, ist aus lärmtechnischer Sicht folgende Stellungnahme abzugeben:*

*Der Abstand des Wohngebäudes im Bereich der Objekte St. Pankraz 51 (Herr Herwig Trinkl) wurde aus den Rasterlärnkarte ermittelt. Das Wohngebäude wird durch die Lärmschutzwand LSW Nr. 5 links der Bahn geschützt. Durch die LSW Nr. 5 werden die Schutzziele der Schienenverkehrs-lärm-Immissionschutzverordnung eingehalten.*

*Die Prognose der Lärmimmissionen und damit die Auslegung bzw. Dimensionierung der Schutzmaßnahmen wurde in dem vorliegenden UVE Fachbericht Schalltechnik dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt.*

*Eine Erhöhung der geplanten Lärmschutzwand LSW Nr. 5 ist aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich, um die Schutzziele einzuhalten.*

*Dr. Günther Achs e.h.*

*DI Hanno Töll e.h.*

***Stellungnahme des Sachverständigen für Forst- Jagd- und Agrarwesen, DI Reinhard Barbl zur Stellungnahme von Herrn Trinkl:***

*In Ergänzung zur zusammenfassenden Bewertung D14.5 und D14.6 Seite 120 halte ich folgendes fest:*

*Die von Herrn Trinkl heute vorgelegten Zeitungsartikel, wo Kühe oder Pferde durch eine Kollision mit Schienenfahrzeugen zu Schaden gekommen sind, sind nach Durchsicht aller Ereignisse, wo Kühe oder Pferde durch nicht sachgemäße Haltung oder Schadensereignisse erst sekundär zu Schaden gekommen sind und nicht unmittelbar durch die Weidehaltung.*

*Der von Herrn Trinkl angeführte Einfluss durch den Wolf ist nicht Gegenstand des Verfahrens.*

*Es wird nochmals auf das Beispiel Schleife Ebenfurth hingewiesen, wo neben der Bahn völlig problemlos ein Weidebetrieb durchgeführt wird.*

*Als weiteres Beispiel wird die Bahnstrecke des Night Jet Wien-Amsterdam angeführt (vergleichbare Geschwindigkeiten zu diesem Projekt), wo im holländischen Teil durchwegs Weidehaltung mit Kühen seit Jahren problemlos durchgeführt wird und keine Vorkommnisse bekannt sind.*

*In Ergänzung zur zusammenfassenden Bewertung D14.4 Seite 118 gebe ich folgende zusätzliche Auflage für die Projektwerberin in Bezug auf Wildschutz/ Wildzaun zu Protokoll:*

*Im Abschnitt KM 72,6 bis 73,3 ist die Strecke beidseitig durchgehend zu zäunen, um die Annahmewahrscheinlichkeit der Teichl-Unterführung zu erhöhen. Dort wo auf diesem Abschnitt bereits eine Lärmschutzwand vorgesehen ist, ersetzt diese die Zäunung. Dort wo auf diesem Abschnitt die Steinschlagschutznetze angeordnet sind, ersetzt dies die Zäunung dann, wenn diese durchgehend ausgeführt werden.*

*Reinhard Barbl e.h.*

***Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht sowie Straßenbau und Straßenverkehr, DI Thomas Setznagel zur Stellungnahme von Herrn Herwig Trinkl vom 23.10.2023:***

***Betreffend Umtrassierung der zweigleisigen Pyhrnbahn:***

*Seitens Projektwerberin wurde im Zuge der Projekterstellung eine Variantenuntersuchung durchgeführt. Diese Variantenuntersuchung mit der Variantenauswahl ist aus eisenbahntechnischer und straßenbautechnischer Sicht plausibel und nachvollziehbar. Zu beurteilen war die ausgewählte und eingereichte Trasse.*

***Betreffend „flatternder LKW-Planen“:***

*Auf Grund der Vorgaben zur Verladung von LKW auf die rollende Landstraße und der Tatsache, dass die LKW-Züge in einem viel engeren Abstand verladen sind, als sie auf der Straße verkehren können, ist aus ho. Sicht nicht erwartbar, dass bei sachgemäßer Verladung erhöhte Lärmemissionen durch die rollende Landstraße auftreten werden. Weiters wird auf die projektmäßig zwingend vorgesehenen Lärm-Kontrollmessungen nach Betriebsaufnahme verwiesen.*

*DI Thomas Setznagel e.h.*

***Stellungnahme von Herr Bankler Josef, 4572 St. Pankraz, Schalchgraben 8, Einlagezahl 41***

*Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen: Grundabtretung Straßenverkehr*

*Ich wende zum Vorhaben ergänzend zu meiner schriftlichen Stellungnahme vom 15.05.2023 ein:*

*Ich möchte nochmal festhalten, dass die Unterführung zur Zufahrt zum Hof eine lichte Höhe von 4,50 m aufweist. Da sich die Unterführung in einer Senke befindet, kann dies insbesondere bei langen Fahrzeugen dazu führen, dass die lichte Höhe der Unterführung trotz Einhaltung der maximal zulässigen Fahrzeughöhe gemäß KFG dennoch nicht ausreichend ist. Angesichts der Tatsache, dass die technische Nutzungsdauer der gegenständlichen Unterführung mehrere Jahrzehnte, wenn nicht sogar Jahrhunderte beträgt, muss auch in Betracht gezogen werden, dass sich die höchstzulässige Fahrzeughöhe vergrößern könnte. Daher sollte die Planung des Unterführungsbauwerkes einen Sicherheitspuffer vorsehen und dementsprechend adaptiert werden.*

*Ich fordere zum Schutz meiner Familie u. meines Tierbestandes einen stabilen, festen Zaun mit Betonfundament und einer Mindesthöhe von 1,50m, da die Eisenbahn 10m neben Wohn- u. Hofstätte und in Zukunft mit 160 km/h vorbeirauscht.*

*Die Zufahrt zum Hof muss während der Bauzeit jederzeit möglich sein, um die uneingeschränkte Aufrechterhaltung des Betriebs zu gewährleisten. Bei nicht Einhaltung behalte ich mir rechtliche Schritte vor.*

*Ich fordere die Erhaltung der südlichen Zufahrt für landwirtschaftliche Geräte zur Bewirtschaftung der Wiesen im Bereich St. Pankraz, da sonst ein Umweg von mindestens 3 km gefahren werden muss und dies mitten durch den Ortskern von St. Pankraz. Dies bewerte ich als unzumutbar und unsicher.*

*Josef Bankler e.h.*

***Stellungnahme des Sachverständigen für Agrarwesen, DI Reinhard Barbl zur Stellungnahme von Herrn Bankler:***

*In Ergänzung zur zusammenfassenden Bewertung D1.1 Seite 113 halte ich folgendes fest:*

*Aus fachlicher Sicht wird empfohlen bezüglich des Stabmattenzaun ein Einvernehmen mit der Konsenswerberin herzustellen.*

*In Ergänzung zur zusammenfassenden Bewertung D1.9 Seite 113 halte ich folgendes fest:*

*Zur Vermeidung von Stehzeiten während der Bauphase wird empfohlen ein Baustellenampelsystem einzuführen.*

*Reinhard Barbl e.h.*

***Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht sowie Straßenbau und Straßenverkehr, DI Thomas Setznagel zur Stellungnahme von Herrn Josef Bankler vom 23.10.2023:***

*Betreffend Lichter Höhe Straßenunterführung km 72,563:*

*Siehe Stellungnahme zu Pkt. D1.5 in der Zusammenfassenden Bewertung*

*Betreffend Höchstzulässige Fahrzeughöhe:*

*Aus fachlicher Sicht kann nicht davon ausgegangen werden, dass die max. zulässige größte Höhe von Kraftfahrzeugen von 4,00 m (KFG 1967 § 4 Abs. 6) zukünftig vergrößert werden wird, da dies österreichweit erhebliche Auswirkungen auf die gesamte Verkehrsinfrastruktur hätte.*

*DI Thomas Setznagel e.h.*

***Stellungnahme von Herrn Dominik Löschenkohl, 4572 St. Pankraz Nr.11.***

*Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:*

*Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:*

*Im Bereich unseres Hofes, 4572 St. Pankraz Nr.11, wird die natürliche Lärmschutzwand, eine Fichtenhecke, entfernt, jedoch weder durch eine bauliche Lärmschutzwand noch durch eine gleichwertige Hecke erneuert. Damit bin ich absolut nicht einverstanden.*

*Ich fordere daher eine Lärmschutzwand, wie sie auch bei anderen Anrainern dieses Projekts vorgesehen ist.*

*Zuzüglich möchte ich anmerken, dass sich der Abstand unserer Hofkapelle zu den neuen Gleisen von zehn auf drei Meter verringert und daher eine wesentliche Einschränkung bei der Ausübung der Religion, bei Andachten und Gebeten zu erwarten ist. Eine neue Hecke/ Lärmschutzwand ist daher unabdingbar.*

*Die neuen Gleise befinden sich um einiges näher zu unserer Liegenschaft (Hof und Stallungen) als das jetzige, weshalb ich auch einen Zaun entlang des bewohnten Bereiches meiner Liegenschaft zum Schutz von Tier und Mensch, fordere.*

*Im Bereich der Ausschlitzungen muss nach diesem baulichen Projekt die Sicherheit gegeben sein, dass der Feldweg entlang meiner Liegenschaft mit 40 Tonnen befahrbar ist. (Geologisches Gutachten)*

*Alle Punkte wurden bereits in der schriftlichen Stellungnahme vom 16.05.2023 dargelegt.*

*Dominik Löschenkohl e.h.*

***Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht sowie Straßenbau und Straßenverkehr, DI Thomas Setznagel zur Stellungnahme von Herrn Dominik Löschenkohl vom 23.10.2023:***

***Betreffend Feldwegaufbau:***

*Die geplanten Wirtschaftswege sind dem Stand der Technik entsprechend dimensioniert und daher auch für das Befahren für landwirtschaftliche Fahrzeuge und Lastkraftfahrzeuge mit dem laut KFG 1967 max. zulässigen Gesamtgewicht ausgelegt.*

*DI Thomas Setznagel e.h.*

***Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, DI Dr. Günther Achs zur Stellungnahme von Dominik Löschenkohl, St. Pankraz 11, 4572 St. Pankraz:***

*Zur Stellungnahme von Herrn Dominik Löschenkohl, St. Pankraz 11, 4572 St. Pankraz, ist aus lärmtechnischer Sicht folgende Stellungnahme abzugeben:*

Wie bereits in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 362 und Seite 363) ausgeführt, wird zum Thema der Verschlechterung der Immissionssituation im Bereich der Kapelle auf die Immissionssituation, dargestellt in den Rasterlärmkarten verwiesen.

Aus der Gegenüberstellung der Immissionssituation Nullvariante zu jener in der Projektvariante ist ersichtlich, dass es zu einer Verschlechterung von bis zu 10 dB kommen kann. Für das Wohnobjekt St. Pankraz 11 wurden aus diesem Grund Objektschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) empfohlen.

Die Beurteilung von Freiflächen hat gemäß Schienenverkehrslärmimmissions-Schutzverordnung SchIV § 2 (5) in 1,5 m über Boden zu erfolgen. Aus den Rasterlärmkarten ist ersichtlich, dass für das angesprochene Grundstück (92/1) sowie für die Kapelle ein Beurteilungspegel  $L_r < 65$  bis maximal 70 dB abgelesen werden kann. Da dieser Bereich weder eine Erholungs-, Park- oder Gartenanlage darstellt, ist ein Freiraumschutz gemäß SchIV nicht anzuwenden.

Eine Lärmschutzwand zum Schutz des Objekts ist gemäß den Grundlagen der SchIV und der DB SchIV aus schalltechnischer Sicht nicht begründbar.

Dr. Günther Achs e.h.

**Stellungnahme von Herr Aigner Friedrich St. Pankraz 69; Grundstücksnummer 117:**

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen: Anrainer

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Der Lärmschutz ist meiner Meinung nach für diese Liegenschaft nicht gegeben.

Ich fordere einen erhöhten Lärmschutz auf der Redtenbachbrücke oder zumindest passive Lärmschutzmaßnahmen auf meiner Liegenschaft.

Aigner e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, DI Dr. Günther Achs (UVP) und DI Hanno Töll (§ 31a EisbG-Gutachter) zur Stellungnahme von Friedrich Aigner, St. Pankraz 69, Grundstücksnummer 117:**

Zur Stellungnahme von Herrn Friedrich Aigner, St. Pankraz 69, Grundstücksnummer 117, ist aus lärmtechnischer Sicht folgende Stellungnahme abzugeben:

Das Wohngebäude im Bereich der Objekte St. Pankraz 69 wird durch die Lärmschutzwand LSW Nr. 5 links der Bahn geschützt. Durch die LSW Nr. 5 werden die Schutzziele der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung eingehalten, weitere Maßnahmen, insbesondere die angesprochene Förderung von passiven Maßnahmen (Schallschutzfenster) sind aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich.

Dr. Günther Achs e.h.

DI Hanno Töll e.h.

**Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 13:00 Uhr für eine Mittagspause. Er setzt die Verhandlung um 14:20 Uhr fort.**

**Stellungnahme von Herr Willibald Lichtenwöhler, Schalchgraben 5, 4572 St. Pankraz**

*Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen: Betroffener*

*Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:*

*Zu Punkt D8.1 in der zusammenfassenden Bewertung, Seite 375: Es ist sicherzustellen, dass die Umsetzung der Maßnahmen zum passiven Schallschutz (Schallschutzfenster) mit ausreichend Zeit für die dazu nötigen Baumaßnahmen, unter Berücksichtigung der Witterung, vor Beginn der Bauarbeiten der Pyhrnbahn geklärt ist.*

*Hinsichtlich der Kostenübernahme wird auf die Punkte B1.2, B1.4, B1.5, B1.6 und B1.12 in der zusammenfassenden Bewertung, Seite 311 verwiesen. Es ist die komplette Kostenübernahme aller mit der Umsetzung der Maßnahmen zum passiven Schallschutz durch die Bauwerberin sicherzustellen.*

*Zu Punkt D8.3 in der zusammenfassenden Bewertung, Seite 375: Aufgrund der historischen Bausubstanz des Wohnhauses wird die empfohlene Beweissicherung und die begleitende Kontrolle gefordert. Es ist die komplette Kostenübernahme zur Behebung der, durch die Bauarbeiten entstandenen Schäden, durch die Bauwerberin sicherzustellen*

*Punkt D8.2 in der zusammenfassenden Bewertung, Seite 376: wird zur Kenntnis genommen*

*Punkt D8.4 in der zusammenfassenden Bewertung, Seite 376: wird zur Kenntnis genommen*

*Willibald Lichtenwöhler e.h.*

**Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, DI Dr. Günther Achs zur Stellungnahme von Herrn Willibald Lichtenwöhler, Schalchgraben 5, 4572 St. Pankraz:**

*Zur Stellungnahme von Herrn Willibald Lichtenwöhler, Schalchgraben 5, 4572 St. Pankraz, ist aus lärmtechnischer Sicht folgende Stellungnahme abzugeben:*

*Bei der von Herrn Lichtenwöhler zu Punkt D8.1 angegeben Forderungen ist aus schalltechnischer Sicht keine Stellungnahme erforderlich. Die Ausführung der Schallschutzfenster ist gemäß Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV) herzustellen, die Koordination zum Einbau ist seitens der Projektwerberin mit den betroffenen Anrainern durchzuführen.*

*Hinsichtlich der von Herrn Lichtenwöhler geforderten Kostenübernahme wird auf die Grundlagen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) und den Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV) verwiesen, eine darüberhinausgehende Kostenübernahme ist aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich.*

*Bei der von Herrn Lichtenwöhler zu Punkt D8.3 angegeben Forderungen zur Kostenübernahme zur Behebung allfälliger Schäden kann keine Stellungnahme aus erschütterungstechnischer Sicht abgegeben werden.*

*Dr. Günther Achs e.h.*

**Stellungnahme von Herr Christian Desbrosses, Roithenstraße 96, 4600 Wels. Ich vertrete meine Gattin Dr. Petra Desbrosses-Falkensammer, Roithenstraße 96, 4600 Wels.**

*Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen: Partei, Anrainer, neue Bahn geht durch unsere Wiesenfläche durch*

*Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:*

*Die alte Bahntrasse soll als Wartungszufahrt zur neu zu errichtenden Krenngraben Brücke umgewandelt / bzw. umgestaltet werden. Aus Gründen der Umweltverträglichkeit ist eine zweifache Durchschneidung zwischen der Bundesstraße 138 und der Teichl aus meiner Sicht nicht sinnvoll.*

*Ich fordere daher:*

*Dass die provisorisch errichtete, für 40-Tonner zugelassene, Straße, die zum Baustellenbetrieb der neuen Brücke und zum Baustellenbetrieb der neuen Trasse nach Projektfertigstellung als dauerhafte Wartungszufahrt parallel zur neuen Trasse genutzt wird und die alte Trasse als landwirtschaftliche Fläche oder schlichtweg zur Renaturierung umgewidmet wird.*

*Bei gemeinsamer Führung der Bahntrasse und der Wartungszufahrt wäre die Fläche nur einmalig durchschnitten. Dazu würden wir als Grundstückseigentümer unsere Zustimmung geben. Weiters wäre auch die dauerhafte Zufahrt zur Krenngraben Brücke gegeben.*

*Christian Desbrosses e.h.*

***Stellungnahme des Sachverständigen für Agrarwesen, DI Reinhard Barbl zur Stellungnahme von Herrn Desbrosses:***

*Zur Stellungnahme des Herrn Desbrosses wird ergänzend angemerkt: Der Konsenswerberin wird empfohlen, diesen Planungsvorschlag bei der Detailplanung zu berücksichtigen um die Flächen-inanspruchnahme zu verringern.*

*Reinhard Barbl e.h.*

***Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht sowie Straßenbau und Straßenverkehr, DI Thomas Setznagel zur Stellungnahme von Herrn Christian Desbrosses vom 23.10.2023:***

*Betreffend Wartungszufahrt Krenngraben Brücke:*

*Aus ho. Sicht spricht nichts gegen die seitens Herrn Desbrosses vorgeschlagene Änderung der Wartungszufahrt.*

*DI Thomas Setznagel e.h.*

***Stellungnahme des Sachverständigen für Biologische Vielfalt (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume), Priv. Doz. Dr. Werner Holzinger, zur Stellungnahme zur Stellungnahme von Herrn Christian Desbrosses vom 23.10.2023:***

*Naturschutzfachlich ist in diesem Zusammenhang lediglich die Biotopfläche 18 der Biotopkartierung (Feldgehölze aus Pionierbaumarten, siehe Einlage Nr. 311.4 des Einreichprojekts sowie Beschreibung in Einlage 311.1, S.47). Unter der Voraussetzung, dass gleichwertige Flächen in gleichem Flächenausmaß südlich angrenzend an die neue Bahntrasse entstehen, ist es aus naturschutzfachlicher Sicht problemlos möglich, den Bereich der alten Trasse zukünftig auch als*

*landwirtschaftliche Fläche der als Renaturierungsfläche (und nicht als Wartungszufahrt unter Beibehaltung der bestehenden Böschungen) zu nutzen.*

*Werner Holzinger e.h.*

**Stellungnahme von Herr Emanuel Oberhauser, Pießling 60, 4575 Roßleithen**

*Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen: Eigentümer*

*Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:*

*Bei Bahn-km 75 wurde die Gemeindestraße aufgrund von einer alten Grenze geplant. Ich habe einen veralteten Plan von der Bauwerberin bekommen. Die Grenze wurde November 2022 neu vermessen. Uns wurde nicht einmal Bescheid gegeben, dass sie schon im Grundkataster eingetragen wurde. Die Gemeindestraße muss neu geplant werden damit diese genau auf der Achse mittig vom Pießlinger Grund gebaut wird. Ich habe mich mit meinem Nachbarn Hubert Schmeißl schon zusammen geredet und er ist auch damit einverstanden. Im Rahmen der heutigen Verhandlung hat die Bauwerberin diesem Vorgehen zugestimmt.*

*Bei Bahn-km 75 gehört eine Lärmschutzwand auf meinem Grund errichtet. Bei den Nachbarn ist die Bahntrasse durch das umliegende Erdreich besser abgeschirmt, als dies auf meinem Grund der Fall ist. Im Bereich meines Grundstückes sind die Bahntrasse und mein Wohngebäude auf der gleichen Höhe. Ich fordere von der Bauwerberin die Errichtung einer bepflanzbaren Lärmschutzwand bzw. eine entsprechende Auflage im Bescheid. Da es sich bei einer bepflanzbaren Lärmschutzwand um eine ökologische Ausgleichsfläche handelt und folglich die Herstellung einer Böschung entfallen könnte, könnte im Ergebnis näher zur Bahntrasse gebaut werden. Erde von mir ist genug vorhanden. Es wird kein Beton benötigt – ist günstiger. Kurze Wege da Material vor Ort genommen werden kann. Ergebnis: viel mehr CO2 Ersparnis.*

*Ich fordere die Aufnahme entsprechender Auflagen im Bescheid*

*Emanuel Oberhauser e.h.*

**Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, DI Dr. Günther Achs zur Stellungnahme von Emanuel Oberhauser, Pießling 60, 4575 Roßleithen:**

*Zu den eingebrachten Einwendungen von Herrn Emanuel Oberhauser, Pießling 60, 4575 Roßleithen, ist aus lärmtechnischer Sicht folgende Stellungnahme abzugeben:*

*Die Einwendung, dass bei km 75 eine Lärmschutzwand zu errichten sei, ist aus schalltechnischer Sicht nicht begründbar. Die Schutzziele am Wohnobjekt von Herrn Emanuel Oberhauser, Pießling 60, 4575 Roßleithen werden ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen eingehalten.*

*Dr. Günther Achs e.h.*

**Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht sowie Straßenbau und Straßenverkehr, DI Thomas Setznagel zur Stellungnahme von Herrn Emanuel Oberhauser vom 23.10.2023:**

*Betreffend Gemeindestraßenüberführung bei km 75,100:*

*Aus ho. Sicht spricht nichts gegen die seitens Herrn Oberhauser geforderte Verlegung der Gemeindestraße.*

DI Thomas Setznagel e.h.

**Stellungnahme von Herrn Albert Kreutzhuber, Pießling 62, 4575 Roßleithen:**

*Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben betroffen und wende zum Vorhaben ergänzend ein: Grundinanspruchnahme*

Zu D15.1

*Ich fordere eine Verlegung der geplanten Streckenführung im Bereich km 75,0 um ca. 25 m Richtung Nordosten bzw. der gesamten Lengau. Dadurch entsteht eine natürliche Auffahrtsrampe für eine Einhausung in diesem Bereich. Diese ist für mich notwendig, um einen gefahrlosen Viehtrieb von der einen Seite auf die andere Seite der Eisenbahnstrecke zu gewährleisten. Dadurch würde sich auch die Überfahrt des Güterweges anbieten.*

Zu D15.3

*Entlang des projektierten Begleitweges Lengau ist ab Bahn-km 74,45 (Bereich Redtenbacher) ein Fahrzeugrückhaltesystem oder eine gleichwertige Abrollsicherheit = auch ein Tierschutzzaun auszuführen, dies nicht erst von Bahn-km 75,05 bis ca. Bahn-km 75,8!*

*Bezüglich Änderung der Straßenquerneigung mit Entwässerung über Bahngraben:*

*Wenn wir die Begleitstraße neben der Bahntrasse von derzeit linker Seite auf die rechte Seite der Bahntrasse ändern würden, dann würde auch nur der Bahngraben zur Verfügung stehen und könnte ohne Probleme entwässert werden!*

*Hier würde nun ein doppelter Graben entlang meines Grundstückes geführt, der zu Lasten meiner bereits geschädigten Wiese geht. Denn mit diesem Straßengraben würde ich aufgrund des Wiesenumbruches eine Staunässe in meiner Wiese haben, was ich nicht akzeptieren werde.*

Luft und Klima:

Zu D15.9

*Meine Liegenschaft ist nicht nur im Zusammenhang mit dem Rückbau der Bestandstraße von baustellenbedingten Staubimmissionen betroffen, sondern auch von der Errichtung der Dammaufschüttung im Bereich km 74,5. Es führt eine Schotterstraße über meine Liegenschaft. Hier ist es nicht möglich, wie in der zusammenfassenden Bewertung steht, unbefestigte Baustraßen regelmäßig zu befeuchten und einer allfälligen Schmutzverfrachtung auf das öffentliche Straßennetz durch regelmäßige Nasskehrung zu minimieren (dabei entsteht nur Schlamm und bei Regenwetter ist der Schlamm in meiner Wiese). Da ich derzeit mit der ASFINAG ähnliche Probleme habe, reichen diese Vorkehrungen nicht aus! Es muss eine befestigte Straße entstehen.*

Agrarwesen:

Zu D15.4:

*Vom SV wurde zu diesem Punkt meiner schriftlichen Stellungnahme keine Stellungnahme abgegeben.*

*Ich wiederhole: Auf meinen landwirtschaftlichen Bio-Flächen bzw. auf den arrondierten Rückbauflächen werde ich keine Bepflanzung mit Sträuchern und Staudengewächsen, die eine Bewirtschaftung der betroffenen Flächen erschweren, zulassen bzw. spreche ich mich dagegen aus.*

Zu D15.5:

*Die vorübergehende Grundinanspruchnahme muss nach vorheriger Rücksprache vom Grundeigentümer genehmigt werden. Eine Nutzung der Flächen 192/2 (20/214.3 V) für Lagerzwecke werde ich nicht genehmigen. Eine Nutzung weniger wertvoller, in meinem Eigentum befindlichen Flächen wäre aus meiner Sicht vorstellbar. Diesbezüglich wäre mit mir seitens der Bauwerberin Kontakt aufzunehmen.*

Zu D15.6:

*Bei der Rekultivierung des alten Trassenabschnittes im Bereich km 74,8 muss ein harmonischer Übergang von der rekultivierten Fläche zu bestehender Wiesenfläche gegeben sein und es darf keine öffentliche Steifläche inmitten meiner landwirtschaftlichen Nutzfläche entstehen. Im gegebenen Fall muss die Gasleitung tiefer verlegt werden.*

*Albert Kreuzhuber e.h.*

**Stellungnahme des Sachverständigen für Luft u. Klima, Dr. Andreas Amann zur Stellungnahme von Albert Kreuzhuber, Pießling 62:**

*Stellungnahme Luft und Klima zur Einwendung von Herrn Albert Kreuzhuber, Pießling 62*

*Die Umweltverträglichkeitserklärung enthält eine Selbstverpflichtung zur Minimierung der Staubemissionen im Zusammenhang mit der Bauphase (unter Anderem Befeuchtung von Transportrouten und Schüttflächen, Nasskehrung von befestigten Fahrstrecken, Einsatz von modernen emissionsarmen Antriebseinheiten von LKW und Baugeräten). Dies ist ein fixer Projektbestandteil. Für den Fall der Missachtung dieser Vorgaben für die Baufirmen kann die für die Bauphase vorgesehene Ombudsperson kontaktiert werden, welche umgehend die Behebung der Nichtkonformität zu veranlassen hat.*

*Unter Berücksichtigung der vorgesehenen emissionsmindernden Maßnahmen sind grenzwertverletzende Immissionen im Bereich des Wohnhauses Pießling 62 sowie erhebliche Verschmutzungen der angrenzenden Wiesenflächen ausgeschlossen.*

*Dr. Andreas Amann*

**Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, DI Dr. Birgit Strenn, zur Stellungnahme von Hr. Kreuzhuber:**

*Entwässerungsmaßnahme Begleitweg Lengau l.d.Bahn*

*Der Begleitweg Lengau l.d.B. ist großteils mit 2,5% zur Hangseite hingeneigt. Zur Aufnahme der Hang- und der Straßenwässer wird der Weg über seine gesamte Länge mit einer Entwässerungsmulde ausgestattet. Die Entwässerungsmulde wird gemäß Stand der Technik mit einer 30 cm starken Humusschichte, die als Bodenfilter fungiert, und einem darunterliegenden Kieskörper (16/32) lt. Regelprofil Begleitweg Lengau li.d.Bahn, EZ 421.14.4, ausgeführt.*

*Im Technischen Bericht Begleitweg Lengau, EZ 412.14.01, sind die Bemessungen zur geplanten Versickerungsmulde erläutert. Die Mulde kann bei der vorgesehenen Tiefe von 20 cm lt. Berechnung ein 5 jährliches Regenereignis aufnehmen und dieses innerhalb von weniger als 24h abführen.*

*Aus Sicht des Sachverständigen entsprechen die geplanten Entwässerungsmaßnahmen dem Stand der Technik.*

*Birgit Strenn e.h.*

**Stellungnahme des Sachverständigen für Agrarwesen, DI Reinhard Barbl zur Stellungnahme von Herrn Kreuzhuber:**

*In Ergänzung zur zusammenfassenden Bewertung D15.3 Seite 123 halte ich folgendes fest:*

*Eine empfohlene Maßnahme wird in diesem Fall zur Errichtung einer Leitschiene abgegeben. Wenn gleich eine Leitschiene RVS-gemäß erst ab 4 Meter Absturzhöhe vorgesehen ist, wird aus landwirtschaftlicher Sicht empfohlen diesen Abrollschutz durchgehend zu errichten.*

*In Ergänzung zur zusammenfassenden Bewertung D15.4 Seite 123 halte ich folgendes fest:*

*Die Festlegung von Ausgleichsflächen erfolgt erst im Naturschutzverfahren. Legt dort die Behörde eine Ausgleichsfläche auf den Kreuzhuberschen Flächen planmäßig als verpflichtend fest, hat Herr Kreuzhuber dies zu dulden, weil die Fläche zu einer enteignungsfähigen Fläche wird. In allen anderen Fällen haben diese Ausgleichsflächen Pool-Status und muss der Eigentümer seine Bioflächen nur bei Zustimmung zur Verfügung stellen.*

*Reinhard Barbl e.h.*

**Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht sowie Straßenbau und Straßenverkehr, DI Thomas Setznagel zur Stellungnahme von Herrn Albert Kreuzhuber vom 23.10.2023:**

Betreffend D15.3:

*Siehe Stellungnahme zu Pkt. D15.3 in der Zusammenfassenden Bewertung*

*DI Thomas Setznagel e.h.*

**Stellungnahme von Herr Hubert Schmeißl, Pießling 46, 4575 Roßleithen**

*Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen: Partei, Anrainer*

*Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:*

*Ergänzend zu der bereits schriftlich am 1.6.2023 eingereichten Stellungnahmen halte ich folgendes fest:*

*Im Bereich der Dammschüttungen ca. KM 74,3 und 74,5, fordere ich das Servitut des Wegerechts im dahinterliegenden Waldbereich Grundstücksnummer 206 (?).*

*Ich fordere die Begleitstraße KM 75,1 bis ca. 76 zur neu zu errichtenden Servicestation der ÖBB ins öffentliche Gut zu übernehmen.*

*Bei den Dammschüttungen wurde mir noch keine Massenbilanz vorgelegt und ich fordere eindringlich zu beweisen, dass für den Rückbau der bestehenden Bahntrasse innerhalb meiner Liegenschaft genügend Material eingeplant ist.*

*Die von mir geforderte Umplanung der notwendigen Errichtung meiner Einbindung in Form einer Schleppkurve Holztransporte (LKW-Zug mind. 40-Tonnen Fahrzeug) der Forststraße Brandt wurde bis dato mit mir als Grundbesitzer nicht erörtert. Ich fordere daher eine schriftliche Stellungnahme.*

*Im Zuge dessen fordere ich nachdrücklich die Prüfung einer Einhausung in diesem Bereich.*

*Ich fordere im Zuge der Grundstückstausche Gutachten der bereits geforderten Bodenproben aller Flächen, die davon betroffen sind.*

*Ich gebe meine Zustimmung zur Neuvermessung der Grundstücke zur Errichtung der Gemeindefstraße inklusive Überführung im Bereich Oberhauser/ Pießlinger/ Schmeißl.*

*Weiters fordere ich im oben benannten Bereich die Errichtung eines planbefestigten Rillenbanketts der Einfahrts- bzw. Ausfahrtstropeten der öffentlichen Straßen.*

*Hubert Schmeißl e.h.*

**Stellungnahme des Sachverständigen für Boden, Abfallwirtschaft und Grundwasserchemie, DI Dr. Kurt Schippinger zur Stellungnahme von Hubert Schmeißl, Pießling 46, 4575 Roßleiten:**

Thema Massenbilanz:

*Es gibt in den Einreichunterlagen mehrere Hinweise zu den Massen.*

*Im Baukonzept ON 460.1 wird auf Seite 11, im Kapitel 2.3.2.3 Massenlogistik auf die anfallenden Massen Bezug genommen. Daraus ist ersichtlich, dass ca. 700.000 m<sup>3</sup> Aushubmaterial (Aushub und Humusabtrag exkl. Gleisschotterabtrag) anfallen. Zusätzlich wird auch in den Fachbeiträgen ON 314.1 „Abfallchemische Bodenbeurteilung“ und ON 312.1 „Geotechnik und Hydrogeologie“ auf die anfallenden Massen und deren Verwertung eingegangen. Daraus ist ersichtlich, dass ca. 80 % der Aushubmassen im Baulos verwertet werden sollen. Voraussetzung dafür ist, dass dieses Material abfallchemisch und geotechnisch für die Erdbaumaßnahmen (Dammschüttungen, Geländeverfüllungen und -modellierungen, etc.) geeignet ist.*

*Baustelleinrichtungs- und Zwischenlagerflächen sind im Projekt vorgesehen, müssen aber im Zuge der Detailplanung sicher noch präzisiert und mit den betroffenen Grundeigentümern abgestimmt werden.*

*Da der Rückbau der Bestandsstrecke und deren Rekultivierung erst erfolgen kann, wenn die neue Strecke bereits in Betrieb genommen wurde, wird es erforderlich sein, das dafür benötigte Rekultivierungsmaterial bis zu diesem Zeitpunkt bauseits vorzuhalten. Dazu wird folgende zwingende Maßnahme formuliert:*

*„Für die nachfolgende Rückbaumaßnahme der Bestandsstrecke und die anschließende Rekultivierung dieser Flächen ist geeignetes Material in ausreichender Menge vorzuhalten.“*

*Dr. K. Schippinger e.h.*

**Stellungnahme des Sachverständigen für Forstwirtschaft, DI Reinhard Barbl zur Stellungnahme von Herrn Schmeißl:**

*In Ergänzung zur zusammenfassenden Bewertung D10.4 Seite 113 halte ich folgendes fest:*

*Die Detailplanung und Optimierung der Forststraße bei KM 75,5 und 75,6 ist in jedem Fall durchzuführen. Dabei ist ein Kurvenmindestradius von 10-11 Meter zu berücksichtigen, der eine Befahrung mit einem 40-Tonnen-Holztransportfahrzeug ermöglicht. Die Längsneigungsverhältnisse dürfen 14% nicht überschreiten und müssen im Kurvenbereich stark verflacht ausgeführt werden. Ein Abrollbereich (Leitschiene) ist zu prüfen.*

*Reinhard Barbl e.h.*

**Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht sowie Straßenbau und Straßenverkehr, DI Thomas Setznagel zur Stellungnahme von Herrn Hubert Schmeißl vom 23.10.2023:**

Betreffend Schleppkurve Holztransporte:

Siehe Stellungnahme zu Pkt. D10.4 und D10.5 in der Zusammenfassenden Bewertung

Betreffend Befestigung von Banketten:

Grundsätzlich werden Straßen so geplant, dass ein Befahren von Banketten im Regelfall nicht erforderlich ist. Gegen eine zusätzliche Befestigung von Banketten an exponierten Stellen besteht aus ho. Sicht kein Einwand.

DI Thomas Setznagel e.h.

**Stellungnahme von Herrn Schmied-Braunreiter Franz, Möderndorferstraße 82/1, 4540 Pfarrkirchen**

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen: Landwirtschaftliche Zufahrt

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Im Bestand nutze ich die Bundesstraße B138 und die südliche Zufahrt von St. Pankraz zu meinem Grundstück. Diese Zufahrt würde bei Umsetzung des gegenständlichen Bauvorhabens wegfallen. Eine alternative Zufahrt führt über den sogenannten „Radweg“ bzw. Wirtschaftsweg „alte B138“. Es konnte in der Verhandlung nicht geklärt werden, ob der genannte Weg mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen bzw. PKW befahren werden darf, oder ob es sich um einen reinen Radweg handelt.

Die Bauwerberin ist verpflichtet, durch das Bauvorhaben gestörte bzw. unterbrochene Wegeverbindungen in geeigneter Weise wiederherzustellen. Sollte mir die Benützung des genannten Wirtschaftswegs mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen bzw. PKW nicht möglich sein, würden für mich unzumutbare Umweglängen entstehen, gegen die ich mich hiermit ausspreche.

Ich fordere daher, dass der genannte Wirtschaftsweg dem PKW bzw. dem landwirtschaftlichen Verkehr zur Verfügung gestellt wird. Ein Einwirken der Bauwerberin auf den Straßenerhalter wäre in diesem Zusammenhang notwendig und ersuche ich daher darum.

Franz Schmied-Braunreiter e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht sowie Straßenbau und Straßenverkehr, DI Thomas Setznagel zur Stellungnahme von Herrn Franz Schmied-Braunreiter vom 23.10.2023:**

Betreffend Landwirtschaftliche Zufahrt:

Der angesprochene Weg ist nach derzeitigem Wissenstand ein Wirtschaftsweg, über den auch die Radwegwegroute R8 führt. Eine ausgewiesene Verordnung, dass dieser Weg nur als Radweg nutzbar wäre, ist nicht vorhanden. Der Weg kann daher auch durch landwirtschaftliche Fahrzeuge bzw. PKW befahren werden.

DI Thomas Setznagel e.h.

**Stellungnahme von Herrn Lukas Falkensammer, 4572 St. Pankraz Nr. 95:**

*Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen: Anrainer*

*Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:*

*Ich Sorge mich, dass die Lage der Lärmmessung in der Realität (Punkt, an dem das Mikrofon aufgestellt wurde) von dem im Lärmgutachten eingezeichneten Messpunkt abweicht und die darin enthaltenen Ergebnisse somit abweichen.*

*Nach der Befundaufnahme durch den SV für Lärmschutz wurde eine landwirtschaftliche Halle errichtet und konnte diese daher in Befund und Gutachten nicht berücksichtigt werden. Sollte sich zwischen der genannten Halle und der Lärmschutzwand ein Spalt ergeben, würde sich dies auf die Wahrnehmung des durch die Bahn entstehenden Immissionen (Schall und Licht) auswirken. Dies wäre in der weiteren Planung entsprechend zu berücksichtigen.*

*Ich fordere daher, dass die Lärmschutzwand und die landwirtschaftliche Halle einander überlappen.*

*Ich wünsche einen unfallfreien Bauablauf.*

*Lukas Falkensammer e.h.*

**Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, DI Dr. Günther Achs zur Stellungnahme von Lukas Falkensammer, St. Pankraz 95, 4572 St. Pankraz:**

*Zu den eingebrachten Einwendungen von Herrn Lukas Falkensammer, St. Pankraz 95, 4572 St. Pankraz, ist aus lärmtechnischer Sicht folgende Stellungnahme abzugeben:*

*Zur Einwendung, dass die Lärmmessung in der Realität nicht mit den in Unterlagen des Fachberichts Schalltechnik übereinstimmt, wird darauf verwiesen, dass die messtechnische Untersuchung in erster Linie nur zur Bestandsaufnahme, Beweissicherung und Kalibrierung des Modells dient. Die Prognose der Lärmimmissionen und damit die Auslegung bzw. Dimensionierung der Schutzmaßnahmen wurde in dem vorliegenden UVE Fachbericht Schalltechnik dem Stand der Technik entsprechend mit Hilfe eines dreidimensionalen Rechenmodells durchgeführt.*

*Zur Einwendung von Herrn Falkensammer (vorgelegte Fotos der landwirtschaftlichen Halle) ist aufgrund der Lage des Objekts aus Sicht des Sachverständigen festzustellen, dass es durch die landwirtschaftliche Halle zu einer zusätzlichen Abschirmung für das betroffene Wohnobjekt von Herrn Falkensammer kommt und keine negative Beeinflussung der Immissionssituation zu erwarten ist.*

*Da die Schutzziele aufgrund der geplanten Maßnahme der LSW 2 links der Bahn am Wohngebäude von Herrn Falkensammer eingehalten werden, sind keine zusätzlichen Schutzmaßnahmen oder eine Verlängerung der geplanten Lärmschutzmaßnahme aus schalltechnischer Sicht begründbar.*

*Dr. Günther Achs e.h.*

**Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin, Dr. Michael Jungwirth zur Stellungnahme von Lukas Falkensammer:**

*Eingewendet wird, dass die neue Strecke so geplant wird, dass sie näher am Wohnhaus (Sankt Pankraz 95) vorbeiführen wird.*

*Durch die Begradigung der Strecke wird befürchtet, dass der Lichtkegel der Loks auf das Fenster geworfen wird.*

*Es wird eingewendet, dass kein ausreichend Lärm- und Sichtschutz geplant ist. Wegen des befürchteten Lärms und Lichts werden Auswirkungen auf den gesunden Schlaf befürchtet.*

*Gefordert wird eine Lärmschutzwand, die auch als Sichtschutz dienen soll.*

*Stellungnahme des SV für Humanmedizin:*

*Wie die Unterlagen zeigen, wird das gegenständliche Projekt an der Adresse St. Pankraz 95 ohne Lärmschutzwand mit 56 dB am Tag (SW EG) und 59 dB in der Nacht einwirken. Durch die projektierte Lärmschutzwand wird diese Einwirkung auf 46 dB am Tag und 49 dB in der Nacht verringert. Diese deutliche Reduktion führt zu verbleibenden Immissionen, die aus fachlicher Sicht weder als erheblich belästigend noch als Gefahr für die Gesundheit zu beurteilen sind.*

*Die Schallschutzwand und die Begradigung der Strecke in diesem Bereich wird auch nicht dazu führen, dass Blendwirkungen im Bereich des Hauses auftreten werden.*

*Eine unzulässige Aufhellung im Wohnbereich durch die Beleuchtung des Bahnhofs ist nicht zu erwarten, dies verhindern die Lärmschutzwand sowie die modernen Leuchtmittel die zur Anwendung kommen.*

*Dr. Michael Jungwirth e.h.*

***Stellungnahme des Sachverständigen für Elektromagnetische Felder, Licht, Beleuchtung, Beschattung, Ing. Wilhelm Lampel zur Stellungnahme von Lukas Falkensammer vom 13.10.2023 und 23.10.2023:***

*Aus fachlicher Sicht wird zur Stellungnahme von Lukas Falkensammer (St. Pankraz 95) hinsichtlich Beeinflussungen durch die Lichtkegel der Lokomotiven durch die Begradigung festgehalten:*

*Im gegenständlichen Projektbereich des Wohnobjektes von Lukas Falkensammer (St. Pankraz 95) wird die Lärmschutzwand 2 (LSW2 von km 67,908 bis km 68,198) mit einer Höhe von 3 m (über SOK) errichtet.*

*Im Fachbericht Licht, Blendung und Beschattung wurden im gegenständlichen Projektbereich die nächsten Wohnobjekte links der Bahn (St. Pankraz 65) und rechts der Bahn (St. Pankraz 67) betrachtet. Dieses Objekt (St. Pankraz 67) liegt nordöstlich der Bahn im Abstand von ca. 40,0 m zur geplanten Lärmschutzwand. Das Wohnobjekt von Lukas Falkensammer (St. Pankraz 95) liegt weiter von der Bahntrasse entfernt als das betrachtete Objekt St. Pankraz 67.*

*Generell kann festgehalten werden, dass Lärmschutzwände zu einer Reduktion der Blendungsmöglichkeit bzw. Reduktion von Aufhellung von Aufenthaltsräumen führen, da die Lichtemissionen der Züge durch die Lärmschutzwände abseits der Bahntrasse verhindert werden. Durch die gewählte Trassenführung (Vergrößerung der Bogenradien) werden auch mögliche Blendungen durch die Lichtkegel der Züge minimiert, da die Lichtkegel seltener Bereiche abseits der Bahntrasse aufhellen.*

*Höhere Geschwindigkeiten erfordern auch keine „bessere Beleuchtung“ der Schienenfahrzeuge.*

*Aus fachlicher Sicht ist entlang des Projektes der Abstand der Bebauung mit Aufenthaltsräumen so groß, dass nicht von einer relevanten Blendung auszugehen ist. Eine Blendung von Wohnobjekten im Bereich von Lärmschutzwänden kann ausgeschlossen werden.*

*Ing. Wilhelm Lampel e.h.*

**Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 15:35 Uhr für eine Pause zum Protokollieren. Er setzt die Verhandlung um 16:00 Uhr fort.**

Seitens der Projektwerberin, wird von der Planerin Dipl.-Ing. Brigitte Haberreiter, wird ein Schriftstück vorgelegt, das Maßnahmen des Sachverständigen für Ökologie, Dr. Werner Holzinger, betrifft. Die Stellungnahme wird als **Beilage /14.** zur Verhandlungsschrift gegeben.

***Stellungnahme des Sachverständigen für Biologische Vielfalt (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume), Priv. Doz. Dr. Werner Holzinger, zur Stellungnahme der ÖBB / Land in Sicht:***

*Einwendung zur Maßnahme TPL-BA-08: Der Einwendung kann, soweit es sich um Bereiche handelt, deren Pflege tatsächlich gleisgebunden erfolgt, akzeptiert werden. Die Konkretisierung der Maßnahme wird daher ergänzt um folgenden Satz:*

*(15) Konkretisierung Maßnahme TPL-BA-08: Verpflanzung von Soden des Halbtrockenrasens 68 in Ö61 oder Ö62: Die erfolgte Verpflanzung ist zu dokumentieren und die erfolgreiche Entwicklung der Zielfläche(n) ist zwei, fünf und zehn Jahre nach der Verpflanzung zu dokumentieren. Die künftige Pflege der Fläche ist als 1 - 2 x malige Mahd pro Jahr mit Abtransport des Mähgutes (!) vorzunehmen. Für die Mahd ist im Falle maschineller Mäharbeiten ausschließlich ein Balkenmäherwerk (Fingermäherwerk oder Doppelmesser) zulässig. Kreiselmäherwerke sowie Mäherwerke mit Konditionieren und Mulchgeräte sind nicht zulässig. Eine Düngung der Fläche ist nicht zulässig. Für jene Bereiche der Maßnahmenfläche, deren Pflege gleisgebunden erfolgt, ist eine gleisgebundene Mulchmahd zulässig.*

*Einwendung zur Maßnahme TPL-BE-04: Der Einwendung kann nicht gefolgt werden. Waldflächenverluste sind, auch wenn es sich nur um befristete Rodungen handelt, maßnahmensseitig dann zu kompensieren, wenn dadurch Lebensräume für streng geschützte Arten erheblich beeinträchtigt werden oder verloren gehen. Dies findet sich als Begründung auch bereits in meinem Fachgutachten.*

*Ich darf allerdings darauf hinweisen, dass bei der Suche nach geeigneten Flächen der Radius durchaus weit gefasst werden kann, da ja die Maßnahme dem Schutz der lokalen Populationen der jeweiligen Waldarten dient und deren Lebensräume relativ große Räume umfassen. Wenn man sich nach den Oberösterreichischen Raumeinheiten richtet, so betrifft dies zumindest das gesamte Windischgarstner Becken und die südliche Hälfte des Steyr- und Teichtals, aber auch die untersten Lagen der Salzkammergut-Voralpen im Süden, jene des Sengengebirges im Norden und jene der Enns- und Steyrtaler Voralpen im Osten.*

*Einwendung zu den Maßnahmen TPL-BE-05 bis TPL-BE-10:*

*In meiner Maßnahmenpräzisierung fordere ich, dass die Grünlandrenaturierung nach dem Leitfaden „Grünlandrenaturierung mit autochthonem/regionalem Saatgut“, 2. Auflage 2019, erfolgen muss. Dieser Leitfaden wurde von der ASFINAG und ÖBB erstellt und bietet verschiedene technische Möglichkeiten der Renaturierung. In meiner Maßnahmenformulierung gebe ich keiner dieser Möglichkeiten den Vorzug. Es bleibt somit eine Entscheidung der Konsenswerberin*

*bzw. ihrer AuftragnehmerInnen, ob nun natürliche Kolonisation, Ansaat mit autochthonem Saatgut, Heudrusch oder eine andere Methode zum Einsatz kommt. Wesentlich ist, dass der Zielbiotoptyp definiert ist und durch ein geeignetes Monitoring dokumentiert wird, dass die Zielerreichung auch tatsächlich erfolgt und nicht beispielsweise Neophyten nach einigen Jahren die Fläche dominieren. Die Zielbiotoptypen werden in der Planung der ÖBB für jede Fläche angeführt, zur Flächenpflege finden sich Ausführungen in der Maßnahmenkonkretisierung. Auch hier wird von meiner Seite zum Maßnahmentext ergänzt werden, dass für jene Bereiche der Maßnahmenfläche, deren Pflege gleisgebunden erfolgt, ist eine gleisgebundene Mulchmäh zulässig.*

*PD Dr. W. Holzinger e.h.*

Der Verhandlungsleiter verliert nunmehr die bis zur Verhandlung eingelangten schriftlichen Stellungnahmen und ersucht die zuständigen Sachverständigen um Stellungnahme:

***Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat (Schienenbahnen), Stubenring 1, 1010 Wien bzw. Favoritenstraße 7, 1040 Wien vom 25.08.2023 (Beilage /05.)***

Der Verhandlungsleiter führt dazu aus, dass Seitens des Verkehrs-Arbeitsinspektorates keine Teilnahme an der Verhandlung möglich ist, aber um Übermittlung der Verhandlungsschrift ersucht wird. Inhaltlich ist dazu von den Sachverständigen nichts zu sagen.

***Landeshauptmann von Oberösterreich, Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung Wasserwirtschaft als Wasserwirtschaftliches Planungsorgan (B4 – iW Wiederholung der Stn vom 07.06.2023), Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 26.09.2023 (Beilage /06.)***

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass es sich bei dieser Stellungnahme um eine wortgleiche Stellungnahme handelt und von den Sachverständigen dazu nicht zu beantworten ist. Es wird auf die Beantwortung in der Zusammenfassenden Bewertung verwiesen.

***Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, DI Dr. Birgit Strenn, zur Stellungnahme von Wasserwirtschaftliches Planungsorgan:***

*Die Stellungnahme des Wasserwirtschaftlichen Planungsorgans vom 26. September 2023 entspricht jener vom 07. Juni 2023.*

*Die im Weiteren seitens des Wasserwirtschaftlichen Planungsorganes angeführten Themenpunkte sind im Fragenbereich 3 der zusammenfassenden Stellungnahme behandelt worden.*

*Die in der Stellungnahme angeführten sicherzustellenden Punkte mit Relevanz für das Fachgebiet Wasserbautechnik und Oberflächenwässer sind in der Begutachtung berücksichtigt worden.*

*Für das Fachgebiet Wasserbautechnik und Oberflächenwässer sind ergänzende Maßnahmen ausgearbeitet worden, die diese Themen berücksichtigen, und im Maßnahmenkatalog festgeschrieben sind.*

Birgit Strenn e.h.

**Ergänzende Stellungnahme von Herrn Andreas und Frau Gerlinde Grill, Frau Stefanie Grill und Herrn Philipp Groß, Pießling 45, 4575 Roßleithen vom 12.10.2023 (Beilage /12.).**

**Stellungnahme der Sachverständigen für Lärmschutz, DI Dr. Günther Achs (UVP) und DI Hanno Töll (§ 31a EibG-Gutachter) zur Stellungnahme von Andrea und Gerlinde Grill, Stefanie Grill und Philip Grill, Pießling 45 4575 Roßleithen:**

Zur Stellungnahme von Andrea und Gerlinde Grill, Stefanie Grill und Philip Grill, Pießling 45 4575 Roßleithen, wird aus lärmtechnischer Sicht auf die Ausführungen in der Stellungnahme des Humanmedizinischen Sachverständigen verwiesen.

Zusätzliche Schutzmaßnahmen bzw. aktive Schutzmaßnahmen sind aus schalltechnischer Sicht auf Basis der SchIV und DB SchIV nicht begründbar.

Dr. Günther Achs e.h.

DI Hanno Töll e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin, Dr. Michael Jungwirth zur Stellungnahme von Andrea und Gerlinde Grill, Stefanie Grill und Philip Grill, Pießling 45 4575 Roßleithen:**

Eingewendet wird, dass die zu erwartenden Lärmpegel auch am Balkon und im Garten einwirken werden und die auch weiter genutzt werden möchten.

Die geplanten Maßnahmen werden als nicht ausreichend angesehen.

Stellungnahme des medizinischen SV:

Den schalltechnischen Unterlagen ist zu entnehmen, dass zu Pießling 45 in Roßleithen die zu erwartenden Betriebslärmpegel ermittelt wurden.

Für die NO-Fassade im EG werden für den Tag 55 dB als Beurteilungspegel ausgewiesen, für die Nacht sind es 58 dB. Für das 1.OG NO sind es 57 dB am Tag und 59 dB in der Nacht.

Für die SO Fassade werden im EG für den Tag 55 dB als Beurteilungspegel ausgewiesen, für die Nacht sind es 58 dB. Für das 1.OG SO sind es 56 dB am Tag und 59 dB in der Nacht.

Für die SW-Fassade werden im EG für den Tag 43 dB als Beurteilungspegel ausgewiesen, für die Nacht sind es 46 dB. Für das 1.OG SO sind es 44 dB am Tag und 47 dB in der Nacht.

Zusätzlich werden für diese Fassade noch für den Tag 46 dB und für die Nacht 49 dB für das EG und für das 1.OG 43 dB und 46 dB für Tag und Nacht ausgewiesen.

Für die NW-Fassade sind im EG 52 dB am Tag und 55 dB in der Nacht zu erwarten, im 1.OG sind 53 dB am Tag und 55 dB zu erwarten.

Was Spitzenpegel betrifft, so sind im Bereich Pießling 45 an der NO-Fassade im EG max. 82 dB möglich, im 1.OG sind es 84 dB.

An der SO Fassade im EG und 1.OG und an der NW-Fassade sind maximal 81 dB zu erwarten.

An diesem Objekt ist passiver Lärmschutz erforderlich, dieser ergibt sich bereits aus dem Baulärm.

*Das Schalldämmmaß der Fenster hat zumindest 38 dB zu betragen.*

*Eine Gesundheitsgefahr ist daher im Wohnbereich nicht zu befürchten, ebenfalls keine erhebliche Belästigung.*

*Die befürchtete erhebliche Belästigung im Freien (Bedenken, dass der Balkon und der Garten nicht mehr benützt werden kann) kann aus fachlicher Sicht nicht geteilt werden. Am Balkon bzw. im Garten und damit im Freien ist eine Störwirkung während einer Zugvorbeifahrt möglich, diese wird im konkreten Fall durch den Spitzenpegel der lautesten Zuggattung dargestellt. Im konkreten Fall sind das maximal 84 dB, im Garten (EG) 81 bis 82 dB. Hierbei ist aber festzuhalten, dass nicht alle Züge Spitzenpegel in dieser Größe am gegenständlichen Objekt aufweisen werden. Moderne Personenzüge sind nicht so laut wie Güterzüge mit älteren Waggons.*

*Ohne Zweifel können diese Einwirkungen die Betroffenen stören und belästigen, dem Beurteilungsmaßstab des gesunden, normal empfindenden Erwachsenen und des gesunden, normal empfindenden Kindes folgend, sind diese Einwendungen aber nicht als erheblich belästigend zu beurteilen.*

*Grenzwerte für Spitzenpegel gibt es in Österreich nicht, es darf in diesem Zusammenhang aber auf die oberösterreichische Bautechnikverordnung hingewiesen werden, wo festgehalten ist, dass wiederkehrende Lärmspitzen 85 dB nicht überschreiten dürfen.*

*Werden diese 85 dB unterschritten, was im konkreten Fall sichergestellt ist, ist aus fachlicher Sicht jedenfalls davon auszugehen, dass erheblich belästigende Einwirkungen nicht zu erwarten sein werden.*

*Zur befürchteten Staubbelastung verweise ich auf die Ausführungen des SV für Luftreinhaltung im Rahmen der heutigen Verhandlung. Erhebliche Belästigungen sind auch in der Bauphase nicht zu erwarten da Maßnahmen zur Staubminderung vorgesehen und diese umzusetzen sind (allfällige Beschwerden durch Staub sind der Ombudsperson mitzuteilen, diese hat die Beschwerden zu prüfen, sind diese berechtigt, hat die Ombudsperson zu sorgen, dass die erforderlichen Maßnahmen eingehalten werden).*

*Dr. Michael Jungwirth e.h.*

**Stellungnahme des Sachverständigen für Luft u. Klima, Dr. Andreas Amann zur Stellungnahme von Andreas u. Gerlinde Grill, Pießling 45:**

*Stellungnahme Luft und Klima zur Einwendung von Herrn u. Frau Andreas u. Gerlinde Grill, Pießling 45*

*Die Umweltverträglichkeitserklärung enthält eine Selbstverpflichtung zur Minimierung der Staubemissionen im Zusammenhang mit der Bauphase (unter Anderem Befeuchtung von Transportrouten und Schüttflächen, Nasskehrung von befestigten Fahrstrecken, Einsatz von modernen emissionsarmen Antriebseinheiten von LKW und Baugeräten). Dies ist ein fixer Projektbestandteil. Für den Fall der Missachtung dieser Vorgaben für die Baufirmen kann die für die Bauphase vorgesehene Ombudsperson kontaktiert werden, welche umgehend die Behebung der Nichtkonformität zu veranlassen hat.*

*Unter Berücksichtigung der vorgesehenen emissionsmindernden Maßnahmen sind grenzwertverletzende Immissionen im Bereich des Wohnhauses Pießling 45 sowie erhebliche Verschmutzungen der dazugehörigen Gartenfläche ausgeschlossen.*

*Dr. Andreas Amann*

**Stellungnahme der Sachverständigen für Lärmschutz, DI Dr. Günther Achs (UVP) und DI Hanno Töll (§ 31a EibG-Gutachter) zur Stellungnahme von Andrea und Gerlinde Grill, Stefanie Grill und Philip Grill, Pießling 45 4575 Roßleithen:**

Zur Stellungnahme von Andrea und Gerlinde Grill, Stefanie Grill und Philip Grill, Pießling 45 4575 Roßleithen, wird aus lärmtechnischer Sicht auf die Ausführungen in der Stellungnahme des Humanmedizinischen Sachverständigen verwiesen.

Zusätzliche Schutzmaßnahmen bzw. aktive Schutzmaßnahmen sind aus schalltechnischer Sicht auf Basis der SchIV und DB SchIV nicht begründbar.

Dr. Günther Achs e.h.

DI Hanno Töll e.h.

**Ergänzende Stellungnahme der Energie AG Oberösterreich Telekom GmbH (D 11), Böhmerwaldstraße 3, 4020 Linz vom 12.10.2023 (Beilage /09.) und der ergänzende Stellungnahme der Energie AG Netz Oberösterreich GmbH, Energiestraße 1, 4020 Linz (D 16) vom 12.10.2023 (Beilage /10.)**

Die Projektwerberin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

**Ergänzende Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Oberösterreich, Auf der Gugl 3, 4021 Linz (C 2) vom 6.10.2023 (Beilage /11.)**

**Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht sowie Straßenbau und Straßenverkehr, DI Thomas Setznagel zur Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Oberösterreich vom 06.10.2023:**

Betreffend Verkehrswege:

Eine Beurteilung erfolgt immer dem aktuellen Stand der Technik entsprechend der in Gesetzen, Verordnungen, Normen, Richtlinien etc. dokumentiert ist.

Die Planungen von Gemeindestraßen und Wirtschaftswegen erfolgten entsprechend der Vorgaben der RVS 03.03.81 Ländliche Straßen und Güterwege wobei sich die geplanten lichten Weiten und lichten Höhen an den Bestandsanlagen orientierten. In den meisten Fällen erfolgt mit dem Projekt eine Vergrößerung der lichten Weiten und Höhen wie in der nachfolgenden Aufstellung ersichtlich ist:

Bahn-km	Straße	Querungsbauwerk	Maßnahme im Projekt
67,531	Gemeindestraße	Straßenunterführung Bestand: LW = 4,00 m LH = 4,87 m	bleibt unverändert
68,086	Gemeindestraße	Straßenunterführung Bestand: LW = 5,98 m LH = 4,50 m	Abtrag und Neubau LW = 7,50 m LH > 4,57 m Fahrbahn = 6,00 m

69,271	Gemeindestraße	Straßenunterführung Bestand: LW = 4,97 m LH = 4,03 m	Abtrag und Neubau LW = 5,00 m LH > 4,25 m Fahrbahn = 4,50 m
70,100	Gemeindestraße	Eisenbahnkreuzung	Auflassung; Ersatz: Neue Straßenunterführung bei km 70,090 LW = 11,55 m LH > 4,70 m Fahrbahn = 6,50 – 7,15 m Gehweg = 2,00 – 2,65 m
70,956	Gemeindestraße	Straßenunterführung Schalchgrabenbrücke Bestand: LW = 3,99 m LH = 3,42 m	Abtrag und Neubau der Schalchgrabenbrücke LW = 5,00 m LH > 4,00 m Fahrbahn = 4,00 m
71,062	Gemeindestraße	Straßenunterführung Schalchgrabenbrücke	Abtrag und Neubau der Schalchgrabenbrücke LW = 5,00 m LH > 4,00 m Fahrbahn = 4,00 m
71,490	Gemeindestraße	Straßenunterführung Bestand: LW = 3,96 m LH = 4,29 m	Abtrag und Neubau LW = 4,00 m LH > 4,35 m Fahrbahn = 3,50 m
71,912	Gemeindestraße	Straßenunterführung Palmgrabenbrücke	Abtrag und Neubau der Palmgrabenbrücke LW, LH = Bestand (> 10 m) Fahrbahn = Bestand
72,563	Gemeindestraße	Straßenunterführung Bestand: LW = 4,00 m LH = 4,10 m	Abtrag und Neubau LW = 7,50 m LH > 4,14 m Fahrbahn = $\geq$ 3,50 m
73,298	Zufahrt Südportal Lainbergtunnel A9	Straßenunterführung Teichlbrücke	Abtrag und Neubau der Teichlbrücke LH > 4,70 m Fahrbahn = 3,00 m (Bestand)
73,944	Wirtschaftsweg	Straßenunterführung Rettenbachbrücke	Abtrag und Neubau der Rettenbachbrücke LH > 20 m Fahrbahn = Bestand
74,399	Wirtschaftsweg	Straßenunterführung Bestand: LW = 3,77 m LH = 3,20 m	Abtrag und Neubau LW = 5,00 m; LH > 4,50 m Fahrbahn = 4,00 m
75,100	Gemeindestraße	Straßenüberführung	Neubau; Ersetzt Straßenunterführung der Bestandstrasse bei km Bestands- km 75,151 Fahrbahn = 5,00 m
76,082	Wirtschaftsweg (Viehtrieb)	Wegunterführung Bestand: LW = 1,52 m	Abtrag und Neubau LW = 2,00 m; LH = 2,50 m Weg = 2,00 m

		LH = 1,95 m	
--	--	-------------	--

DI Thomas Setznagel e.h.

**Herr Ing. Lukas Falkensammer, 4572 St. Pankraz 95 vom 13.10.2023 (Beilage /08.)**

Der Verhandlungsleiter verweist betreffend die vorliegende Stellungnahme auf die Stellungnahme von Herrn Ing. Lukas Falkensammer vom heutigen Tag.

**Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Straßenbau- und Verkehr, Abteilung Straßenneubau- und -erhaltung, Bahnhofplatz 1 (LDZ), 4021 Linz vom 09.10.2023 (Beilage /07.)**

**Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht sowie Straßenbau und Straßenverkehr, DI Thomas Setznagel zur Stellungnahme von Amt der OÖ Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr vom 09.10.2023:**

Betreffend Blendwirkung:

Betreffend Blendwirkungen wird angemerkt, dass entsprechend ÖBB ZSB 32, Dienst auf Triebfahrzeugen, bei parallel führenden Verkehrswegen der Lokführer zur Verwendung des Abblendlichtes auf der Lok verpflichtet ist. Bauliche Maßnahmen sind daher aus ho. Sicht nicht erforderlich.

Betreffend Unterführung B138 bei Bahn-km 70,090:

Die angeführten Punkte sind aus ho. Sicht grundsätzlich im nachfolgend erforderlichen straßenrechtlichen Verfahren nach Oö. Straßengesetz 1991 abzuhandeln.

Aus Sicht der Fachbereiche Straßenbau und Straßenverkehr spricht nichts gegen die Verlängerung des Gehsteiges entlang der Gemeindestraßenrampe an der Innenkurve bis zur Fahrgastwartefläche. Ebenso kann der Errichtung eines Fahrbahnteilers samt Beleuchtung aus fachlicher Sicht zugestimmt werden.

Für die Bauphase ist ein zweistreifiges Bauprovisorium vorgesehen.

Betreffend Bereich Schalchgraben:

Laut Projektunterlagen bindet die neue Unterführung Gemeindestraße km 70,956 ca. bei B138-km 56,320 in die B138 ein.

Die geforderte gemeinsame Anbindung beim Güterweg Trinkl bei ca. B138-km 56,420 bedeutet eine Verlängerung der Wegverlegung um ca. 70 m wobei möglicherweise auch andere Grundeigentümer als bei der jetzigen Planung betroffen sind. Inwieweit hier die geforderte geänderte Weganbindung umsetzbar ist, wäre seitens Projektwerberin zu überprüfen.

DI Thomas Setznagel e.h.

**Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 16:40 Uhr für eine Pause zum Protokollieren. Er setzt die Verhandlung um 17:10 Uhr fort.**

**Stellungnahme der Vertreter der OÖ. Umweltschutzorganisation, Frau Mag.<sup>a</sup> Barbara Eschlböck und Herr Mag. Christian Leidinger:**

*Grundsätzlich verweisen wir auf unsere schriftliche Stellungnahme vom 31.05.2023.*

*Insbesondere wird Bezug genommen zu den Ausführungen betreffend grundbücherliche Eintragung der ökologischen Ausgleichsflächen (Seite 4), deren Sicherstellung von Seiten der OÖ. Umweltschutzorganisation besonders relevant für das nachfolgende naturschutzbehördliche Bewilligungsverfahren ist.*

*Im Zuge der heutigen Verhandlung wurde mit dem Projektleiter DI Thomas Fruhmann einvernehmlich vereinbart, dass eine dauerhafte Wirksamkeit der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen durch eine grundbücherliche Eintragung (z.B. ökologische Ausgleichsfläche) im Lastenblatt C festzuhalten ist.*

*Mag. Barbara Eschlböck e.h.*

*Mag. Christian Leidinger e.h.*

Der Verhandlungsleiter übergibt betreffend die Diskussion des Maßnahmenkataloges an die UVP-Koordination, Dipl.-Ing. Oliver Rathschüler. Dieser geht alle Änderungsvorschläge der Sachverständigen mit der Möglichkeit zur Stellungnahme für alle Verhandlungsteilnehmer durch. Der überarbeitete Maßnahmenkatalog wird als **Beilage /15.** zur Verhandlungsschrift gegeben.

**Ergänzung zur Stellungnahme des Sachverständigen für Fachgebiet Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Dr. Werner Holzinger zur Maßnahme 94:**

*„Um typischen Waldarten, die alte als Lebensraum benötigen, auch während der Entwicklungsphase der neuen Waldflächen Ersatzlebensraum zu bieten, sind weitere ökologische Aufwertungsflächen im Ausmaß von 10 ha erforderlich...“*

*Frage der ÖBB zu Maßnahme 94: Können die 10 ha „weitere ökologische Ausgleichsflächen“ auch aus dem Pool der Aufforstungsflächen (sowohl für temporäre als auch Ersatzflächen für permanente Rodungen), die bereits feststehen, stammen?*

*Antwort: Ja, das ist möglich. Hier müssen ggf. entsprechende Totholzstrukturen in jenem Ausmaß, das in der Maßnahme beschrieben wird (40 m<sup>3</sup> Totholz pro Hektar, BHD mind. 30 cm, davon ca. 20 m<sup>3</sup> stehend, zB in Form von Totholzpyramiden), eingebracht und so lange gesichert werden, bis der Bestand auf die geforderten 10 nutzbare Höhlenbäume/ha kommt.*

*Dr. Werner Holzinger e.h.*

**Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht sowie Straßenbau und Straßenverkehr, DI Thomas Setznagel zum Maßnahmenkatalog:**

*Die für den Fachbereich Straßenverkehrswesen angeführten Maßnahmen sind Maßnahmen für die Betriebsphase und daher von der Bauphase zur Betriebsphase zu verschieben.*

*DI Thomas Setznagel e.h.*

**Stellungnahme des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik Priv. Doz. Dr. Fritz Kopf zum Maßnahmenkatalog zu Maßnahme 47 (per E-Mail):**

*Der Bedarfsfall ist z.B. gegeben, wenn der pH-Wert der anfallenden Wässer den Grenzwert Allgemeiner Abwasseremissionsverordnung – AAEV (Emissionsbegrenzungen gemäß § 4, pH-Wert 6,5-8,5 bzw. 6,5-9,5 für Einleitung in ein Fließgewässer bzw. in den Kanal) erreicht oder überschreitet.*

*Dr. Fritz Kopf e.h.*

**Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 18:00 Uhr für eine Pause zum Protokollieren. Er setzt die Verhandlung um 18:30 Uhr fort.**

**Der Verhandlungsleiter vertagt die Verhandlung um 18:40 Uhr auf den nächsten Verhandlungstag, Dienstag, 24. Oktober 2023, um 9:00 Uhr.**

### **Fortsetzung der mündlichen Verhandlung am 23. Oktober 2023**

---

Der Verhandlungsleiter setzt die Verhandlung am 24. Oktober 2023 um **9:00 Uhr** fort und weist die Sachverständigen und die ÖBB-Infrastruktur an, Ihre Stellungnahmen bei den Schreibplätzen zu protokollieren.

#### **Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG**

*Die ÖBB verweist auf die bisher von ihr abgegebenen Stellungnahmen und führt ergänzend aus.*

#### Zur Umweltschutz

*Eine Verpflichtung der ÖBB zur dauerhaften Sicherung der Ausgleichsflächen ergibt sich aus dem Bescheid. Die ÖBB wird sich bemühen, im Rahmen der Grundeinlöse die Eintragung als Servitut zu erwirken. Dafür ist aber auch die Zustimmung des Grundeigentümers notwendig. Wenn sich keine einvernehmliche Lösung zur Grundinanspruchnahme mit den Grundeigentümern finden lässt, wird die ÖBB verpflichtet sein, das Servitut im Enteignungswege sicherzustellen.*

#### Zu Trinkl

*Bedingung für den Transport von Fzg auf der ROLA ist, das Fzg ordnungsgemäß gesichert und verzurrt zu übergeben. Zur Sicherstellung erfolgt bei jedem Einzelnen Zugverband eine Ladeeinkontrollenkontrolle, bei der der ordnungsgemäße Zustand der verladenen Straßenfzg durch Bahnbedienstete überprüft und sichergestellt wird.*

*Überdies muss bei jedem Straßenfzg heckseitig zusätzlich zur Sicherung im Straßenverkehr ein weiterer Spanngurt angebracht werden, der insbesondere die Planen weiter stabilisiert (vor allem auch für einen allfälligen Transport gegen die Fahrtrichtung auf der Straße).*

*Weiters wird festgehalten, dass der Abstand, mit dem die Straßenfzg auf der ROLA verladen und transportiert werden, wesentlich dichter ist, als der im Straßenverkehr zulässige, sodass insgesamt aufgrund der höheren aerodynamischen Stabilität und Kontinuität mit weit weniger Lärmemissionen zu rechnen ist als im Straßenverkehr, und zwar auch dann, wenn ROLA-Züge mit einer geringfügig höheren Geschwindigkeit geführt werden als LKW im Straßenverkehr.*

*Letztlich wird darauf hingewiesen, dass gemäß dem Inhalt der zusammenfassenden Bewertung (Pkt 6.4.2. Betriebsphase), aus Anlass der Inbetriebnahme eine Kontrollmessung stattzufinden hat, bei der die Effizienz der Lärmschutzmaßnahmen zu kontrollieren ist. Sollte dabei ein erhöhter Lärmpegel aus dem ROLA-Transport festgestellt werden, wird dem mit geeigneten betrieblichen Maßnahmen begegnet werden können.*

#### Zu Kreutzhuber

##### D15.1

*Im Zuge der Planung wurden gemeinsam mit den betroffenen Grundanrainern (Kreutzhuber, Oberhauser u. Schmeißl) 3 Varianten der Trassenführung geplant. Aufgrund des errechneten Grundstücksverlustes der betr. Parteien bei den 3 unterschiedlichen Varianten wurde die eingereichte (Mittellage) Variante in Abstimmung mit den betroffenen Grundeigentümern gewählt. Bei den beiden anderen Varianten war entweder die Durchtrennungswirkung der einzelnen Grundstücke zu groß oder der Flächenverlust durch längere Böschungen größer als bei der gewählten Variante.*

#### Zu Schmeißl

*Zum Wegerecht:*

*Auf dem Wirtschaftsweg abspringend von der Gemeindestraße durch die neu zu errichtende Unterführung in km 74,4 weiterführend entlang des Forstweges der neu zu errichtenden Böschung bis ca km 74,3 kann ein Wegerecht eingeräumt werden. Betreffend der weiteren Wegführung ab km 74,3 Richtung Norden bedarf es einer privatrechtlichen Vereinbarung mit der Grundstückseigentümerin Monika Redtenbacher.*

*Der neu zu errichtende Begleitweg links der Bahn von km 75,1 bis km 75,8 wird in das öffentliche Gut (Gemeinde Roßleithen) übertragen.*

*Zu den geforderten Bodenproben betr. der Tauschflächen wird auf das Grundeinlöseverfahren verwiesen.*

#### Zu Oberhauser

*Die Umplanung der neu zu errichtenden Gemeindestraße wird entsprechend dem aktuellen Kataster auf die Zentralachse der Grundstücke des Grundeigentümers Pießlinger durchgeführt.*

#### Zu Desbrosses

*Die Wartungszufahrt derzeit geplant auf der ehemaligen Bahntrasse kann rekultiviert werden, sofern eine entsprechende andere Wartungszufahrt errichtet werden kann. Diese wird entsprechend dem Vorschlag des Grundeigentümers auf dem bestehenden Feldweg links der neuen Bahn und einer zusätzlichen Verlängerung und Errichtung eines Wendehammers geplant. Der bestehende Feldweg wird ohnehin im Zuge des Neubaus der Krenngrabenbrücke als Baustellenzufahrt verwendet.*

*Dieter Altenburger e.h.*

*Thomas Fruhmann e.h.*

*Roland Wieser e.h.*

#### **Schlusserklärung des Verhandlungsleiters:**

Durch Umfrage wird festgestellt, dass keine weiteren Wortmeldungen vorliegen.

Sämtliche Stellungnahmen wurden bei den Schreibplätzen zu Protokoll gegeben. Es sind somit die im Sinne des § 44 Abs 3 AVG zulässigen Vorbringen aller Beteiligten aufgenommen.

Die protokollierten Stellungnahmen und Äußerungen der Beteiligten wurden diesen in einer schriftlichen Ausfertigung übergeben. Die Verbesserung orthographischer und stilistischer Fehler in dieser Verhandlungsschrift bleibt vorbehalten.

Folgende Präsentationen und vorgelegte Schriftstücke werden als Beilagen der Verhandlungsschrift angeschlossen:

- Beilage 01: Anwesenheitslisten und Rednerlisten;
- Beilage 02: Präsentation der Behörde;
- Beilage 03: Präsentation der Projektwerberin;
- Beilage 04: Präsentation der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen durch die UVP-Koordination und der Sachverständigen;
- Beilage 05: Stellungnahme des Bundesministers für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat (Schienenbahnen) vom 25.08.2023;
- Beilage 06: Stellungnahme des Landeshauptmanns von Oberösterreich als Wasserwirtschaftliches Planungsorgan vom 26.09.2023;
- Beilage 07: Stellungnahme des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung, Abteilung Straßenneubau- und -erhaltung vom 09.10.2023;
- Beilage 08: Stellungnahme von Herrn Ing. Lukas Falkensammer, 4572 St. Pankraz 95 vom 13.10.2023;
- Beilage 09: ergänzende Stellungnahme der Energie AG Oberösterreich Telekom GmbH, Böhmerwaldstraße 3, 4020 Linz vom 12.10.2023;
- Beilage 10: ergänzende Stellungnahme der Energie AG Netz Oberösterreich GmbH vom 12.10.2023;
- Beilage 11: ergänzende Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Oberösterreich vom 6.10.2023;

GZ.

- Beilage 12: ergänzende Stellungnahme von Herrn Andreas und Frau Gerlinde Grill, Frau Stefanie Grill und Herrn Philipp Groß vom 12.10.2023;
- Beilage 13: Vollmacht von Dominik Löschenkohl für Josef Bankler vom 23.10.2023;
- Beilage 14: Schriftstück der Projektwerberin vom 23.10.2023;
- Beilage 15: Überarbeiteter Maßnahmenkatalog

Auf die Wiedergabe der Verhandlungsschrift wird gemäß § 14 Abs 3 AVG verzichtet.

Das Ermittlungsverfahren wird gemäß § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 geschlossen. Diese Erklärung bewirkt, dass neue Tatsachen und Beweismittel nicht mehr vorgebracht werden können.

Der Bescheid wird ehestmöglich in schriftlicher Form ergehen.

Die Verhandlung wird um **11:31 Uhr** geschlossen.

Der Verhandlungsleiter:

Mag. Michael Andresek