



BMVIT - IV/SCH2 (Oberste Eisenbahnbaubehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen))

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: sch2@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-820.317/0010-IV/SCH2/2012 DVR:0000175

Linz, am 31. Mai 2012

HL-Strecke Wien-Salzburg

Umbau Linz Hbf. Westseite einschließlich Linzer Lokalbahn

km 188,643 – km 190,846

**Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren
gemäß §§ 23b Abs 2 Z1, 24 und 24f UVP-G 2000;**

Verhandlungsschrift

über die öffentliche mündliche Verhandlung aufgenommen am 30. und 31. Mai 2012 in Linz

Verhandlungsteilnehmer:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abt. IV/Sch2:

Mag. Michael ANDRESEK als Verfahrensleiter

Mag.^a Gabriele FIEDLER

Mag.^a Nina UNGER

Ing. Wilhelm LAMPEL als UVP-Sachverständiger für die Fachgebiete Elektromagnetische Felder,
Licht (Beleuchtung)

UVP-Koordination:

Dipl.-Ing. Oliver RATHSCHÜLER, Dipl.-Ing.ⁱⁿ Annina HESSE

Land Oberösterreich:

Ing. Hemma ADLUNG (nur 30.05.2012) als Vertreterin des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans

Oberösterreichische Umweltschutzanstalt:

Dr. Martin DONAT

Magistrat der Landeshauptstadt Linz:

DI Paul KROPF (nur 30.05.2012)

Stadtgemeinde Leonding:

BGM Mag. Walter BRUNNER (nur 30.05.2012); Stadtamtsdirektor Mag. Heinz BINDEUS (nur 30.05.2012), Mag. Thomas DIRNGRABNER, Adelheid EBENBERGER (nur 30.05.2012), Mag. Gerhart MARWAN (nur 30.05.2012)

Dr. Wilhelm BERGTHALER als rechtsfreundliche Vertretung

Nichtamtliche UVP-Sachverständige:

Dipl.-Ing. Markus MAYR für die Fachgebiete Eisenbahnwesen und Verkehr

Univ. Prof. Dr. Manfred NEUBERGER für das Fachgebiet Humanmedizin
Ing. Erich LASSNIG für das Fachgebiet Lärm- und Erschütterungsschutz
Univ. Prof. Dr. Hans PUXBAUM für das Fachgebiet Luftschadstoffe
Univ. Prof. Dr. Erich MURSCH-RADLGRUBER für das Fachgebiet Klima
Univ. Prof. Dr. Leopold WEBER für die Fachgebiete Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser
Dipl.-Ing. Peter FLICKER für die Fachgebiete Oberflächenwasser und Wasserbautechnik
Boden, Abfallwirtschaft, GW-Chemie Dipl.-Ing. Dr. Kurt SCHIPPINGER für die Boden, Abfallwirtschaft, GW-Chemie

Sachverständige gemäß § 31a EisbG:

Koordination Johanna RAMMER-WUTTE, BA, MA, Ing. Matthias BAUER
Wolfgang HAGER für das Fachgebiet Eisenbahnwesen
Dipl.-Ing Peter EILENBERGER (nur 30.05.2012) für die Fachgebiete
Ing. Hans FUCHS für das Fachgebiet Energietechnik

UVE-Erstellung und Projektanten:

DI Wilfried PISTECKY, DI Georg SPIEGL, DI Isabelle PAVESE, Ing. Gerhard LEEB, Univ- Prof. Dr. Peter STEINHAUSER, Dr. Sigrid STEINHAUSER (nur 31.05.2012), DI David MAYERHOFER, Dr. Verena A. KOWARC, DI Horst WEITSCHACHER; DI Reinhard PFLEGER (nur 30.05.2012), DI Christian EFFENBERGER (nur 30.05.2012), DI Matthias JANOTTA (nur 30.05.2012), DI Martin SIPSER, Univ. Prof. Ernst SCHMAUTZER, DI Markus KAPFERER, DI Christian LERCHNER, Mag. Karin MITTERHOFER (nur 31.05.2012)

ÖBB-Infrastruktur AG:

DI Werner PREM als Projektleiter, Mag. Andreas NETZER (nur 31.05.2012), Mag. Brigitte WINTER, Mag. Patricia SCHEUCH, Monika PUNKENHOFER, Ing. Roland WIESER (nur 30.05.2012), Renate GUSENBAUER (nur 30.05.2012), Oliver HELMLING, Birgit LEDITZNIG (nur 30.05.2012), , Ing. Anton STROHHÄUSL, Mag. Brigitte WINTER, DI Thomas FRUHMANN

Rechtsanwalt Dr. Dieter ALTENBURGER als Rechtsberater der ÖBB-Infrastruktur AG

Weitere Verhandlungsteilnehmer:

30.05.2012:

Mag. Margarete DIETSCHER, Mag. Ursula DIETSCHER, Ing. Mag. Manfred FROSCHAUER, Mag. Hermann LEHNER, Mag. Christine SCHADENHOFER, Mag. Lisa HASLINGER, Mag. Bernhard RIESE, Mag. Friedrich PÜHRINGER, Sabine PULUY, Edgar KALTENHAUSER, Ing. Leopold LECHNER, Erika GAMSJÄGER, Dr. Helmut GAMSJÄGER, Eduard STUMVOLL, Dr. Sabine NADERER, Ing. Mag.(FH) Karl Ferdinand VELECHOVSKY, Ing. Klaus GSCHWENDTNER, Peter WEIKINGER, Katrin HINTERREITER, BA Reinhard ALLE, Georg STERZ, Michaela KUBOVEC, Michael GUSENBAUER, Wilhelm RECHBERGER, Elfriede RECHBERGER

31.05.2012:

Mag. Lisa HASLINGER, Michaela KUBOVEC, Michael GUSENBAUER, Georg STERZ, RR Waltraud MAYRBÄURL, Peter WEIKINGER, Mag.(FH) Karl Ferdinand VELECHOVSKY, Herbert SCHACHHUBER

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung am 30. Mai 2012 um 10:00 Uhr im Hotel Kolping, Gesellenhausstraße 5, 4020 Linz und begrüßt die Teilnehmer, insbesondere die Sachverständigen sowie die Vertreter der Gebietskörperschaften, der mitwirkenden Behörden und der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin. Im Anschluss daran stellt er die UVP-Sachverständigen und deren Fachgebiete sowie die Vertreter der Eisenbahnbaubehörde vor.

Er weist darauf hin, dass der verfahrenseinleitende Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 7. Dezember 2012 gemäß den Bestimmungen der §§ 44a, 44b und 44d des Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 idgF, im Großverfahren mit Edikt der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 23. Jänner 2012 verlautbart wurde.

Dieses Edikt wurde jeweils im redaktionellen Teil der „Oberösterreichischen Nachrichten“ und der „Kronen Zeitung“ sowie im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ verlautbart. Die Veröffentlichung erfolgte weiters durch Kundmachung im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.

Ergänzend wurden die beiden Standortgemeinden ersucht, dieses Edikt an der jeweiligen Amtstafel anzuschlagen und die Unterlagen bis zum Ende der Einsichtsfrist aufzulegen und im Anschluss daran ein mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenes Edikt an die Behörde zu retournieren.

In diesem Edikt wurde auch die Anberaumung der öffentlichen Erörterung für den 8. und 9. Mai 2012 und der öffentlichen mündlichen Verhandlung für den 30. und 31. Mai 2012 kundgemacht.

Der Verhandlungsleiter stellt somit fest, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten zu der am 30. und 31. November stattfindenden Verhandlung rechtzeitig und ordnungsgemäß geladen wurden.

Neben dem Aufliegen des Antrags, der Umweltverträglichkeitserklärung und der weiteren Projektunterlagen (Bauentwurf, Gutachten gemäß § 31a EisbG, Trassengenehmigungsunterlagen), bei der UVP-Behörde und den Standortgemeinden Linz und Leonding wurde in diesem Edikt die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben im Zeitraum vom Mittwoch, den 1. Februar 2012 bis einschließlich Freitag, den 16. März 2012 kundgemacht.

Des Weiteren sind bereits in diesem Edikt die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit ihre Parteistellung verlieren. Ebenso wurde auf die Möglichkeit der Entstehung von Bürgerinitiativen und deren Teilnahme am Verfahren als Partei hingewiesen und, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Von der Möglichkeit zur Stellungnahme hat das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, das wasserwirtschaftliche Planungsorgan des Landes Oberösterreich sowie die Standortgemeinden Linz und Leonding Gebrauch gemacht. Des Weiteren sind binnen offener Frist Stellungnahmen von 461 Einzelpersonen eingelangt. Zudem sind von zwei Personenmehrheiten „Impuls SCHIENE LEONDING“ und „schön.hier.zu.wohnen“ Stellungnahmen samt Unterschriftenlisten abgegeben worden. Weiters hat die anerkannte Umweltorganisation „Initiative FahrRad OÖ“ eine schriftliche Stellungnahme abgegeben.

Nach Ende der Auflagenfrist sind noch zwei weitere Stellungnahmen bei der Behörde eingelangt.

Am 7. Mai 2012 wurde die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen fertiggestellt und die Fertigstellung im Zuge der öffentlichen Erörterung am 8. und 9. Mai bekannt gegeben. Weiters wurde die Fertigstellung und öffentliche Auflage sowie die Veröffentlichung im Internet in den Standortgemeinden Linz und Leonding durch Anschlag an den jeweiligen Amtstafeln kundgemacht.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist, weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass im Rahmen dieser Verhandlung nur Parteien und Beteiligten das Recht zusteht, Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen und Einwendungen zu erheben und erinnert nochmals daran, dass Beteiligte im gegenständlichen Ediktverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verlieren. Er präzisiert, dass somit bloß als Teilnehmer der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretende Personen Zuhörer sind und diese keinerlei Mitwirkungsbefugnisse haben.

Zuletzt weist der Verhandlungsleiter darauf hin, dass eine Teilnehmerliste für den Verhandlungstag aufliegt und ersucht zwecks Erfassung der Verhandlungsteilnehmer um eine vollständige Angabe von Vor- und Zuname, eventuell Titel und je nach Erfordernis Anführung der Anschrift, der Dienststelle bzw. Firma.

Anschließend fasst der Verhandlungsleiter die bisher erfolgten Verfahrensschritte zusammen und führt zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung Nachstehendes aus:

Antrag, Gegenstand:

Mit Antrag vom 7. Dezember 2011 hat die ÖBB-Infrastruktur AG unter Vorlage der erforderlichen Unterlagen um Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für das gegenständliche Bauvorhaben angesucht.

In diesem Zusammenhang wurde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs. 2 HIG um die Erteilung der Trassengenehmigung, iVm § 31 ff. EisbG um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für die vom Vorhaben umfassten Eisenbahnanlagen, einschließlich Mit Anwendung der wasserrechtlichen Bestimmungen gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG, sowie alle sonstigen für die Ausführung des Vorhabens allenfalls erforderlichen Genehmigungen, die in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie oder andere Bundesministerinnen und Bundesminister in erster Instanz fallen, angesucht.

Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf, Gutachten gemäß § 31a EisbG und Umweltverträglichkeitserklärung) angeschlossen.

Beschreibung des Vorhabens

Am Beginn des Planungsabschnittes erfolgt die Einbindung bzw. die Zusammenführung der Bahnsteiggleise in die vier Gleise der Westbahn. Es werden Güterzuggleise und Abstellgleise in das Gleis 1 der Westbahn eingebunden. Zwischen den Portalen des Nahverkehrstunnels der Strecke Linz-Selzthal werden die Gleise der Westbahn geringfügig nach Westen verschwenkt und in das Gleis 503 eingebunden. Bei km 189.500 ist die Verknüpfung der Westbahngleise mit der Linzer Lokalbahn und damit auch mit den Abstell- und Durchfahrtsgleisen 400 vorgesehen. Zwischen km 189,815 und km 189,935 wird die Haltestelle Untergaumberg der LILO als Randbahnsteig neu errichtet. Der Ausbau endet bei km 190,890, wobei zwischen km 190,283 und km 190,890 die provisorische Anbindung in den zweigleisigen Bestand der Westbahn erfolgt. Straßenbaulich sind die Errichtung von Bedienwegen rechts und links der Bahn, die Verlegung der Ing. Etzelstraße im Gemeindegebiet von Linz und die Absenkung der Gaumbergstraße vorgesehen. Die Entwässerung der Bahnanlage erfolgt nach mechanischer Vorreinigung über Versickerung in das Grundwasser. Weiters wird die Fußgängerunterführung Untergaumberg, die Verlängerung der Unterführung Gaumbergstraße, die Stützmauer Gaumbergstraße und die Stützmauer und Bohrpfahlwand Gaumberg samt Lärmschutzmaßnahmen errichtet.

Der Verhandlungsleiter weist auf die an die allgemeine Einführung folgende vorgesehene Vorstellung des Vorhabens durch Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG bzw. die Projektanten hin.

Rechtliche Grundlagen

Dieses Bauvorhaben ist gem. § 23b Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000 einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren zu unterziehen. § 24 Abs.1 UVP-G 2000 sieht vor, dass die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Gegenstand dieses teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens ist die Erteilung der Genehmigung zur Sicherstellung des Trassenverlaufes im Sinne des § 3 Abs. 1 HIG, sowie im Sinne der §§ 31 ff (insbesondere § 31f) EisbG unter Mitbehandlung der wasserrechtlichen Belange gem. § 127 Abs 1 lit b WRG jeweils in Verbindung mit § 24f UVP-G 2000.

Anzuwendende Genehmigungsbestimmungen:

1. Hochleistungsstreckengesetz

Gemäß § 3 Abs. 1 HIG bedarf es für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen - wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, einer Trassengenehmigung, die die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) mit Bescheid zu erteilen hat.

Gemäß § 3 Abs. 2 HIG ist **jedenfalls eine Trassengenehmigung erforderlich, wenn** für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke **eine UVP durchzuführen ist**. Die entsprechenden Unterlagen (Planunterlagen zur Darstellung des Trassenstreifens) im Sinne des § 4 HIG wurden vorgelegt.

2. Eisenbahngesetz

Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen um die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung anzusuchen.

Bei den gegenständlichen Anlagen handelt es sich um Eisenbahnanlagen im Sinne des § 10 EisbG.

Dem Antrag ist gemäß § 31a EisbG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein, projektrelevante Fachgebiete umfassendes Gutachten beizulegen. Dieses dient dem **Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht**.

Der Stand der Technik wird im § 9b EisbG normiert.

Dies bedeutet, dass die Antragstellerin das Gutachten bereits im Vorfeld einzuholen und mit dem Antrag der Behörde vorzulegen hat. Das Gutachten ist von der Antragstellerin aus dem in § 31a Abs. 2 EisbG angeführten Kreis qualifizierter Personen zu beauftragen.

Für das Gutachten gilt gemäß § 31a EisbG die widerlegbare Vermutung der inhaltlichen Richtigkeit. Somit ist beim derzeitigen Verfahrensstand davon auszugehen, dass das Projekt dem Stand der Technik gemäß § 9b EisbG und den Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Die Gutachter gemäß § 31a sind bei der mündlichen Verhandlung ebenfalls anwesend und werden das Gutachten im Zuge der mündlichen Verhandlung zu erläutern und allenfalls zu ergänzen haben.

Der Verhandlungsleiter weist kurz auf den Unterschied zwischen den **Beweisthemen** für die Gutachter gemäß **§ 24c UVP-G 2000** und die Gutachter gemäß **§ 31a EisbG** hin:

Das UVP-Gutachten hat im Wesentlichen die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens gemäß § 1 Abs. 1 vorgelegte **Umweltverträglichkeitserklärung** und andere relevante von der Projektwerberin vorgelegte Unterlagen **nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 aus fachlicher Sicht zu bewerten** und allenfalls zu ergänzen.

Somit ist verkürzt dargestellt, **Beweisthema des § 31a Gutachtens der Stand der Technik der Eisenbahnanlagen insbesondere in Bezug auf die Sicherheit des Verkehrs und Betriebs einschließlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes. Beweisthema der zusammenfassenden**

den Bewertung ist die Abschätzung der Umweltauswirkungen und die Umweltverträglichkeit des Vorhabens.

Hingewiesen wird vom Verhandlungsleiter noch auf die Bestimmung des § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 idgF, wonach die Fertigstellung des Vorhabens der Behörde von der Projektwerberin vor der Inbetriebnahme anzuzeigen ist, sowie auf die materiellrechtliche Genehmigungsbestimmung der §§ 34 ff. EisbG (eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung).

Somit wird nach Fertigstellung und vor Inbetriebnahme von der ÖBB-Infrastruktur AG eine entsprechende Fertigstellungsanzeige unter Beilage der erforderlichen Unterlagen (Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG oder eine dieser entsprechende § 40 Erklärung) erforderlich.

Mitanzuwendende Bestimmungen:

1. Wasserrechtsgesetz

Gemäß § 127 Abs. 1 lit. b WRG 1959 hat die Eisenbahnbehörde im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren, sofern die Bauten nicht mit einer Wasserentnahme aus oder einer Einleitung in ein öffentliches Gewässer oder obertägigen Privatgewässer oder dadurch die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers vorgesehen ist, die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG anzuwenden. (Konzentration der mit anzuwendenden wasserrechtlichen Bestimmungen im eisenbahnrechtlichen Verfahren).

Konkret wurde im Sinne des § 127 Abs. 1 lit. b WRG die Mitbehandlung der materiellrechtlichen Bestimmungen des § 38 (Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer sowie von Unterführungen unter Wasserläufen, schließlich von Einbauten in stehende öffentliche Gewässer) sowie des § 40 (Errichtung von Entwässerungsanlagen die eine zusammenhängende Fläche von mehr als 3 ha umfassen oder die eine nachteilige Beeinflussung der Grundwasserverhältnisse des Vorfluters oder fremder Rechte befürchten lassen).

Diese Tatbestände sind durch die Projektwerberin im Zuge der heute und morgen anberaumten Verhandlung noch näher zu präzisieren.

Jedoch bedürfen Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund gemäß § 127 Abs. 1 lit. a WRG 1959, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentliche Gewässer oder obertägigen Privatgewässer berührt werden, unter der Voraussetzung, dass diese Bauten mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden oder sie die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers bezwecken, neben der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung auch einer gesonderten wasserrechtlichen Bewilligung. Allfällige diesbezügliche Genehmigungsanträge werden im teilkonzentrierten Verfahren beim zuständigen Landeshauptmann gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 behandelt.

2. UVP-G 2000

Gemäß § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 ist es Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage

1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben
 - a) auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
 - b) auf Boden, Wasser, Luft und Klima,
 - c) auf die Landschaft und
 - d) auf Sach- und Kulturgüterhat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinzubeziehen sind,
2. Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden,
3. die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und
4. bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

Aufgabe des UVP-Verfahrens ist es somit nicht, die „umweltverträglichste“ Trasse beziehungsweise Ausführung des Vorhabens zu finden, sondern die Trassenauswahl beziehungsweise die Ausführung des Vorhabens auf ihre Plausibilität hin zu prüfen und sodann die ausgewählte Trasse beziehungsweise das Projekt auf ihre beziehungsweise seine Umweltverträglichkeit hin zu überprüfen, d. h., die Behörde – und damit auch die von ihr beigezogenen Sachverständigen – haben die von der Projektwerberin eingereichte Trasse beziehungsweise das vorgelegte Projekt ihrer Beurteilung zugrunde zu legen.

Genehmigungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und der übrigen für die Erteilung von Genehmigungen zuständigen Behörden dürfen nur erteilt werden, wenn die Voraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 - dies sind die Begrenzung der Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik, die Immissionsbelastung der zu schützender Güter möglichst gering zu halten und Abfälle nach dem Stand der Technik zu entsorgen und möglichst zu vermeiden - erfüllt sind.

Gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 ist die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bei Eisenbahnvorhaben besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Für die Begrenzung von Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist seit dem Jahr 1993 für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) die Schienenverkehrslärm- Immissionsschutzverordnung, (SchIV), BGBl. Nr. 415/1993, idgF anzuwenden.

Als Grundlage zur Beurteilung der zusätzlichen Luftbelastung am Vorhabensort dient das Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L, BGBl. I Nr. 115/1997, idgF.)

Bisheriger Verfahrensablauf:

Auf Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin wurde für das Vorhaben „**HL-Strecke Wien-Salzburg, Umbau Linz Hbf. Westseite einschließlich Linzer Lokalbahn, km 188,643 – km 190,846**“ seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im **vom 23. Juni 2010 bis zum 17. September 2010 ein Vorverfahren gemäß § 4 iVm § 24 Abs. 7 UVP-G 2000** durchgeführt.

Auf Basis der Ergebnisse dieses Vorverfahrens hat die ÖBB-Infrastruktur AG mit **Schreiben vom 7. Dezember 2011** unter Vorlage der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) und der nach den anzuwendenden Materiengesetzen erforderlichen Projektunterlagen bei der Behörde den Antrag auf Durchführung des Umweltverträglichkeitsprüfungs- und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für das gegenständliche Vorhaben gestellt.

Nach einer Erstprüfung der vorgelegten Unterlagen wurden diese mit Schreiben vom 23. Jänner 2011 den Bestimmungen des § 24a Abs. 3 bis 5 UVP-G 2000 entsprechend an die mitwirkenden Behörden, die Standortgemeinden, an die Oberösterreichische Umweltschutzbehörde und an das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (UBA), das Verkehrs-Arbeitsinspektorat, sowie an den Landeshauptmann und an das wasserwirtschaftlichen Planungsorgan übermittelt. Unter anderem erfolgte die Anhörung der Interessensvertretungen und der Gemeinden im Sinne des § 4 Abs. 1 HIG zur Erlangung einer Trassengenehmigung nach § 3 Abs. 2 HIG.

Der das gegenständliche Verfahren einleitende Antrag sowie die **öffentliche Auflage der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) vom 1. Februar 2012 bis einschließlich 16. März 2012** wurden gemäß den §§ 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und §§ 44a und 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) im Großverfahren durch Edikt vom **23. Jänner 2012** kundgemacht.

Die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen des AVG ergibt sich aus der Tatsache, dass den Projektunterlagen unzweifelhaft zu entnehmen ist, dass am gegenständlichen Verfahren mehr als 100 Personen beteiligt sind.

Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wurden nach den Bestimmungen des § 24c UVP-G 2000 ein UVP-Koordinator zur Unterstützung der Behörde sowie die vorgestellten Sachverständigen für die einzelnen betroffenen Fachgebiete mit der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen (Gesamtgutachten) beauftragt.

Bei der Auswahl der Sachverständigen waren neben der fachlichen Qualifikation auch die durch das UVP-G 2000 gestellten Anforderungen (Teamfähigkeit und Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit dem Ergebnis der Erstellung eines Gesamtgutachtens) und die im Sinne einer Verfahrensökonomie bzw. -kontinuität bzw. -koordination zu sehende Gutachtertätigkeit in dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 3 bzw. 4 UVP-G 2000 zu beachten.

Nach der Einleitung des Verfahrens sowie während der Einwendungsfrist vom 1. Februar 2012 bis einschließlich 16. März 2012 wurden beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie folgende schriftliche Stellungnahmen eingebracht:

A. Stellungnahmen der mitwirkenden Behörden gemäß § 24a Abs. 3 UVP-G 2000:

Die Unterlagen wurden den mitwirkenden Behörden bereits vor der öffentlichen Auflage übermittelt bzw. diese im Zuge des Vorverfahrens bei einer Bürobesprechung am 24. August 2010 über das Vorhaben und das Verfahren informiert.

Seitens der mitwirkenden Behörden sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

1. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Radetzkystraße 2, 1030 Wien vom 01.02.2012
2. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung als Wasserrechtsbehörde, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 14.03.2012
3. Bezirkshauptmannschaft Linz-Land, Kärntnerstraße 16, 4020 Linz vom 15.03.2012

B. Stellungnahmen von Umweltanwalt, Standortgemeinden und Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000:

Bereits im Zuge der Verfahrenseinleitung wurde gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 den Standortgemeinden der Genehmigungsantrag, die sie betreffenden Projektunterlagen (Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf) und die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt. Weiters wurde gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 der Oberösterreichischen Umweltanwaltschaft und dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft unverzüglich die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt und diesen die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Bis zum Ende der Auflagenfrist sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

1. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Referat Umweltbewertung, Spittelauer Lände 5, 1090 Wien vom 12.03.2012
2. Bürgermeister der Stadt Linz, Hauptstraße 1-5, 4041 Linz, vom 14.03.2012
3. Stadtgemeinde Leonding, Stadtplatz 1, 4060 Leonding, vertreten durch HASLINGER / NAGELE & PARTNER RECHTSANWÄLTE GMBH, Mölker Bastei 5, 1010 Wien, vom 15.03.2012

Seitens der Oberösterreichischen Umweltanwaltschaft ist bis dato keine Stellungnahme eingelangt.

C. Stellungnahmen der Länder und gesetzlichen Interessensvertretungen gemäß § 4 Abs. 1 HIG:

Im Zuge dieses Verfahrens wurde u. a. um Erteilung der Trassengenehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idgF für die Sicherstellung des Trassenverlaufes des im Betreff genannten Bauvorhabens angesucht. Den gesetzlichen Interessensvertretungen, den Ländern Wien und Niederösterreich sowie den Standortgemeinden wurde die Möglichkeit im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrages eingeräumt. Während der Auflagenfrist ist folgende Stellungnahme eingelangt:

1. Landwirtschaftskammer Oberösterreich, Auf der Gugl 3, 4021 Linz, vom 14.03.2012

D. Stellungnahmen gemäß § 24 Abs 8 UVP-G 2000 iVm. § 44a und b AVG:

Mit dem bereits zitierten Edikt vom 23. Jänner 2012 wurde der verfahrenseinleitende Antrag gemäß § 24 Abs. 8 UVP-G 2000 iVm § 9 leg. cit. kundgemacht und jedermann die Möglichkeit eingeräumt, bei der Behörde und den Standortgemeinden Linz und Leonding von Mittwoch, den 1. Februar 2012 bis einschließlich Freitag, den 16. März 2012 in die Projektunterlagen, insbesondere die Umweltverträglichkeitserklärung, Einsicht zu nehmen. Während dieses Zeitraumes konnte gemäß § 9 Abs. 1 UVP-G jedermann zum Verfahren und der Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme abgeben. Unter einem wurde unter Anwendung der Großverfahrensbestimmungen der §§ 44a ff AVG den Parteien und Beteiligten gemäß § 44a Abs 2 Z 2 die Möglichkeit zur Erhebung schriftlicher Einwendungen gegeben. Gemäß § 44b Abs 1 AVG verlieren Parteien, sofern der Antrag durch Edikt kundgemacht wird, ihre Stellung als Partei, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftliche Einwendungen erheben. Von dem Recht zur Stellungnahme haben innerhalb offener Frist die nachfolgend angeführten Personen Gebrauch gemacht:

1. Ing. Mag. Manfred Froschauer MBA, Schatterstraße 48a, 4060 Leonding vom 15.02.2012
2. Leopold Vesely und Monika Vesely, Liebermannweg 16e, 4060 Leonding vom 05.03.2012
3. Johann Engleder, Klimtstraße 28, 4060 Leonding vom 05.03.2012
4. Gisela Engleder, Klimtstraße 28, 4060 Leonding vom 05.03.2012
5. Akad. VKfm. Ing. Markus Leibetseder, Cranachstraße 5, 4060 Leonding, vom 05.03.2012
6. Gottfried Bergsmann, Cranachstraße 5, 4060 Leonding, vom 27.02.2012
7. Karin Puckmayr, Gerstmayrstraße 41, 4060 Leonding, vom 08.03.2012
8. Josef Puckmayr, Gerstmayrstraße 41, 4060 Leonding, vom 08.03.2012
9. Susanne Fiedler und Dr. Alexander Huber, Cranachstraße 1, 4060 Leonding vom 08.03.2011
10. Klaudia Feilmair, Liebermannweg 34, 4060 Leonding vom 07.03.2012
11. Dr. Gerlinde und Christian Rodemund, Alpenblickstraße 38, 4060 Leonding
12. Tabor Takacs, Paschinger Straße 1, 4060 Leonding
13. György Zsoldi, Paschinger Straße, 4060 Linz, vom 07.03.2012
14. Dr. Helmut Gamsjäger, Rottmayrstraße 29, 4060 Leonding, vom 03.03.2012
15. Erika Leitner, Larnhauserweg 5, 4020 Leonding, vom 08.03.2012
16. Güler Kaya, Paschinger Straße 31, 4060 Leonding vom 07.03.2012
17. Erika Gamsjäger, Rottmayrstraße 29, 4060 Leonding vom 03.03.2012
18. Dusan Stojcevic, Larnhauserweg 6, 4020 Leonding vom 08.03.2012
19. Gerhard Burgstaller, Rembrandtstraße 19, 4060 Leonding vom 06.03.2012
20. Franz Pühringer, Rottmayrstraße 24, 4060 Leonding vom 07.03.2012
21. E. Binder, Rembrandtstraße 15a, 4060 Leonding vom 06.03.2012
22. Anna Stögbauer, Rottmayrstraße 32, 4060 Leonding vom 07.03.2012
23. Nura Dogic, Larnhauserweg 6, 4060 Leonding vom 08.03.2012
24. Susi Kumpflmüller, Rembrandtstraße 17, 4060 Leonding vom 06.03.2012
25. Gerold Pühringer, Rottmayrstraße 24, 4060 Leonding vom 07.03.2012
26. Elvira Groschner, Larnhauserweg 6, 4060 Leonding vom 08.03.2012
27. Gottfried Schmid, Rembrandtstraße 15, 4060 Leonding, vom 06.03.2012

28. Margaretha Pühringer, Rottmayrstraße 24, 4060 Leonding vom 07.03.2012
29. Helga Tobin, Tizianstraße 17, 4060 Leonding vom 05.03.2012
30. Theresia Hüttler, Rottmayrstraße 30, 4060 Leonding vom, 07.03.2012
31. Alexandra Angael, Larnhauserweg 6, 4060 Leonding vom 08.05.2012
32. Max Loher, Rembrandtstraße 33a, 4060 Leonding vom 06.03.2012
33. Mag. Johann Schwarzbauer, Weesestraße 3/6, 4060 Leonding vom 08.03.2012
34. Margit Hauer, Rottmayrstraße 30, 4060 Leonding vom 07.03.2012
35. Silvia Huber, Larnhauserweg 5/5/42, 4060 Leonding ohne Datum
36. Petra Aumayer, (ohne Adresse) 4060 Leonding vom 08.03.2012
37. Christian Gufler, Weesestraße 3, 4060 Leonding ohne Datum
38. Anna Ortner, Rottmayrstraße 32, 4060 Leonding vom 07.03.2012
39. Robert Stütz, Larnhauserweg 5/7/55, 4060 Leonding ohne Datum
40. Robert Ortner, Rottmayrstraße 32, 4060 Leonding vom 07.03.2012
41. Othmar Zimmerleitner, Weesestraße 3/21, 4060 Leonding vom 06.03.2012
42. Luisa Amtaema, Larnhauserweg 6/278 4060 Leonding vom 08.03.2012
43. Emmerich Boxhofer, Weesestraße 14, 4060 Leonding ohne Datum
44. Gertraud Fellingner, Larnhauserweg 5/8/2, 4060 Leonding vom 08.03.2012
45. Wolfgang Havlicek, Weesestraße 10, 4060 Leonding ohne Datum
46. Trude Mittermayr, Larnhauserweg 6, 4060 Leonding vom 08.03.2012
47. Mario Pracher, Larnhauserweg 6, 4060 Leonding vom 08.03.2012
48. Erika Innerlohinger, Larnhauserweg 5, 4060 Leonding vom 08.03.2012
49. Johann Horner, Rottmayrstraße 19, 4060 Leonding vom 03.03.3012
50. Berna Erdem, Larnhauserweg 5, 4060 Leonding vom 08.08.2012
51. Theresia Gattringer, Larnhauserweg 4, 4060 Leonding vom 08.03.2012
52. Viktor Lieb, Larnhauserweg 5, 4060 Leonding vom 08.03.2012
53. Erna Otte, Rottmayrstraße 23, 4060 Leonding vom 03.03.2012
54. Vincent Danilov, Larnhauserweg 5/37, 4060 Leonding vom 08.03.2012
55. Alfred Otte, Rottmayrstraße 23, 4060 Leonding vom 03.03.2012
56. Kavenampasiko Diarusala Joseph, Larnhauserweg 6/212, 4060 Leonding vom 08.03.2012
57. Peter Walter, Rottmayrstraße 7, 4060 Leonding vom 03.03.2012
58. Magdalena Gorecka, Larnhauserweg 5, 4060 Leonding vom 08.03.2012
59. Sandra Liedl, Rottmayrstraße 7, 4060 Leonding, vom 03.03.2012
60. Walter Ruppert, Larnhauserweg 5/7/60, 4060 Leonding vom 08.03.2012
61. Branko Mares, Rottmayrstraße 7, 4060 Leonding vom 03.03.2012
62. Margarete Karl, Larnhauserweg 5, 4060 Leonding vom 08.03.2012
63. Darinka Mares, Rottmayrstraße 7, 4060 Leonding ohne Datum
64. Dipl. –Ing. Hadyari Larnhauserweg 5/90, 4060 Leonding vom 10.03.2012
65. Elisabeth Weiss, Rottmayrstraße 7, 4060 Leonding vom 03.03.2012
66. Dragisa Tizmonar, Larnhauserweg 6, 4060 Leonding vom 08.03.2012
67. Gerlinde Spindelberger, Larnhauserweg 4, 4060 Leonding vom 08.08.2012
68. Andreas Platzer, Larnhauserweg 5, 4060 Leonding vom 08.03.2012
69. Sascha Savic, Rottmayerstraße 5, 4060 Leonding vom 08.03.2012

70. Edith Kempl, Larnhauserweg 4/74, 4060 Leonding vom 08.03.2012
71. Mariana Savic, Rottmayrstraße 5, 4060 Leonding ohne Datum
72. Fidan Jahai, Larnhauserweg 6, 4080 Linz vom 08.03.2012
73. Silvester Shompole, Larnhauserweg 5, 4060 Leonding vom 08.03.2012
74. Elisabeth Mayer, Rottmayrstraße 5, 4060 Leonding vom 03.03.2012
75. Halilaj Idajet, Larnhauserweg 6, 4060 Leonding vom 08.03.2012
76. Adel Elkaffas, Larnhauserweg 5/3/21, 4060 Leonding vom 08.03.2012
77. Christa Traxler, Larnhauserweg 4, 4060 Leonding ohne Datum
78. Leopoldine Pirklbauer, Larnhauserweg 5 II 16, 4060 Leonding vom 08.03.2012
79. Nina Aistleitner, Larnhauserweg 6, 4060 Leonding vom 08.03.2012
80. Anton Gattringer, Larnhauserweg 4, 4060 Leonding vom 08.03.2012
81. Nicholas Oberzaucher, Larnhauserweg 5/1/8, 4060 Leonding vom 08.03.3012
82. Zekira Zejnkgagic, Larnhauserweg 6/5/255, 4060 Leonding ohne Datum
83. Franz Höllwirth, Larnhauserweg 4, 4060 Leonding vom 10.03.2012
84. MMag. Elisabeth Krenhuber, Rottmayrstraße 6/9, 4060 Leonding ohne Datum
85. Abdulhayat Kayat, Larnhauserweg 5/1/7, 4060 Leonding vom 08.03.2012
86. Herbert Redtenbacher Rottmayrstraße 8, 4060 Leonding vom 05.03.2012
87. Maria Höllwirth, Larnhauserweg 4, 4060 Leonding vom 10.03.2012
88. Blerand Weza, Larnhauserweg 6, 4060 Leonding vom 08.03.2012
89. Maria Mesic, Larnhauserweg 5, 4060 Leonding vom 08.03.2012
90. Martin Weber, Rottmayrstraße 20, 4060 Leonding vom 05.03.2012
91. Mag. Franz Leutgob, Larnhauserweg 5/91,4060 Leonding
92. Lobsang Tendor Jayangsang, Larnhauserweg 6/232, 4060 Leonding vom 08.03.2012
93. Birgit Mühlegger, Rottmayrstraße 20, 4060 Leonding vom 05.03.2012
94. Foale Marioara, Larnhauserweg 5/2, 4060 Leonding vom 08.03.2012
95. Norbert Schmidinger, Tizianstraße7/3, 4060 Leonding vom 05.03.2012
96. Marlies Ammering, Rottmayrstraße 20, 4060 Leonding vom 05.03.2012
97. Burghard Woike Larnhauserweg 6, 4060 Leonding vom 08.03.2012
98. Gertrude Derndorfer, Tizianstraße 7, 4060 Leonding vom05.09.2012
99. Hubert Harrer, Rottmayrstraße 20, 4060 Leonding ohne Datum
100. Horst Moser, Tizianstraße 7, 4060 Leonding vom 05.03.2012
101. Marta Wöstl, Larnhauserweg 6, 4060 Leonding vom 08.03.2012
102. Christian Göls, Tizianstraße 8, 4060 Leonding vom 05.03.2012
103. Hansjörg Sammern-Frankenegg, Tizianstraße 17, 4060 Leonding vom 05.03.2012
104. Rosemarie Albert, Weesestraße 39, 4060 Leonding vom 05.03.2012
105. Anna Hohl, Leonding
106. Ingrid Vihaus, Tizianstraße 5, 4060 Leonding vom 05.03.2012
107. Dietmar Kücher, Larnhauserweg 4, 4060 Leonding vom 09.03.2012
108. Walter Maureder, Weesestraße 35. 4060 Leonding vom 07.03.2012
109. Gerhard und Erika Käferböck, Larnhauserweg 4, 4060 Leonding vom 08.03.2012
110. Andrea Zemann, Gaumbergstraße 101, 4060 Leonding vom 04.03.2012
111. Monika Brandstetter, Rottmayrstraße 6, 4060 Leonding vom 05.03.2012

112. Gertrude Bezijak, Larnhauserweg 4, 4060 Leonding vom 09.03.2012
113. Angela Pracher, Larnhauserweg 4, 4060 Leonding vom 09.03.2012
114. Tamara Schmiedmaier, Gaumbergstraße 109, 4060 Leonding vom 04.03.2012
115. Ernst Feichtinger, Larnhauserweg 4, 4060 Leonding vom 08.03.2012
116. Regina Schröder, Larnhauserweg 4, 4060 Leonding vom 08.03.2012
117. Karoline Böhm, Larnhauserweg 4, 4060 Leonding vom 08.03.2012
118. Andrea Potocura-Mihalache, Larnhauserweg 4, 4060 Leonding vom 08.03.2012
119. Walter Voon, Gaumbergstraße 109, 4020 Leonding vom 04.02.2012
120. Eva Maria Hofler, Larnhauserweg 4, 4060 Leonding vom 08.03.2012
121. Robert Schmidt, Gaumbergstraße 109, 4060 Leonding vom 04.03.2012
122. Harald Kapeller, Gaumbergstraße 111, 4060 Leonding vom 04.03.2012
123. Lena Alashe, Gaumbergstraße 107/6 4060 Leonding vom 04.03.2012
124. Alic Salih, Larnhauserweg 4/11/64, 4060 Leonding vom 08.03.2012
125. Solomon O. Alashe, Gaumbergstraße 107/6, 4060 Leonding vom 04.03.2012
126. Angela Weindl, Gaumbergstraße 107, 4060 Leonding vom 04.03.2012
127. Erwin Weindl, Gaumbergstraße 107, 4060 Leonding vom 04.03.2012
128. Gerhard Hrachowina, Gaumbergstraße 103, 4060 Leonding vom 04.03.2012
129. P. Hrachowina, Gaumbergstraße 103, 4060 Leonding vom 04.03.2012
130. Gerhard Liedl, Rottmayrstraße 4, 4060 Leonding vom 05.03.2012
131. Johanna Langthaler, Gaumbergstraße 101, 4060 Leonding vom 04.03.2012
132. Helmut Hochmair, Gaumbergstraße 101, 4060 Leonding vom 04.03.2012
133. Thomas Puhlinger, Rottmayrstraße 6, 4060 Leonding vom 05.03.2012
134. Heidelinde Liedl, Rottmayrstraße 4, 4060 Leonding vom 05.03.2012
135. Brankica Vidackovic, Larnhauserweg 4/13, 4060 Leonding vom 09.03.2012
136. Thomas Riedler, Gaumbergstraße 99, 4060 Leonding vom 04.03.2012
137. Alice Olleschik, Weesestraße 35, 4060 Leonding vom 07.03.2012
138. Josef Wagner, Rembrandtstraße 5, 4060 Leonding vom 06.03.2012
139. Richard Novak, Rembrandtstraße 39, 4060 Leonding vom 06.03.2012
140. Adelheid Holl, Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding ohne Datum
141. Helga Novak, Rembrandtstraße 39, 4060 Leonding vom 06.03.2012
142. Karin Baldur, Canongasse 7, 4060 Leonding vom 07.03.2012
143. Veronika Böhm, Gaumbergstraße 82/219, 4060 Leonding vom 04.03.2012
144. Veronika Holly, Rembrandtstraße 22, 4060 Leonding vom 06.03.2012
145. Mario Bressler Gaumbergstraße, 82/1/28, 4060 Leonding vom 04.03.2012
146. Marion Babka, Canongasse 7, 4060 Leonding vom 07.03.2012
147. Brigitte Danielczsk, Rembrandtgasse 29, 4060 Leonding vom 06.03.2012
148. Johanna Bressler, Gaumbergstraße 82/1/28, 4060 Leonding vom 04.03.2012
149. Mag. Birgit Baumgartner, Rembrandtstraße 33, 4060 Leonding vom 06.03.2012
150. Amt der OÖ Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht / **Wasserwirtschaftliches Planungsorgan**, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz, vom 14.03.2012
151. Erik Paul Papinski, Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding vom 04.03.2012

152. Günter Ingruber, Canongasse 7/14, 4060 Leonding vom 03.03.2012
153. Ulrike Papinski, Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding vom 04.03.2012
154. Michael Rieseneder, Rembrandtstraße 31, 4060 Leonding vom 06.03.2012
155. Istvan Spisaic, Gaumbergstraße 82/2, 4060 Leonding vom 06.03.2012
156. Berta Gahleitner, Canongasse 7, 4060 Leonding vom 03.03.2012
157. Bernhard Haderer, Gaumbergstraße 111, 4060 Leonding vom 04.03.2012
158. Andra Motoi, Canongasse 7, 4060 Leonding vom 3.3.2012
159. Renate Weingartner, Rembrandtstraße 33, 4060 Leonding vom 06.03.2012
160. Daniela Kapeller, Gaumbergstraße 111, 4060 Leonding vom 04.03.2012
161. Gerhard Lackner, Rembrandtstraße 33, 4060 Leonding vom 06.03.2012
162. Dr. Andrea Doblander, Gaumbergstraße 83, 4060 Leonding vom 04.03.2012
163. Ulrike Foschhum, Rembrandtstraße, 4060 Leonding vom 06.03.2012
164. Yusuf Ceük, Canongasse 7, 4060 Leonding vom 03.03.2012
165. Dipl. -Ing. Normann Fuchs, Gaumbergstraße 83, 4600 Leonding vom 04.03.2012
166. Franz Weberndorfer, Rembrandtstraße 27, 4600 Leonding vom 06.03.2012
167. Theodor Gstöttermayer, Gaumbergstraße 84/55, 4600 Leonding, vom 04.03.2012
168. Hilde Weberndorfer, Rebrandtstraße 27, 4600 Leonding vom 06.03.2012
169. Hatice Ceük, Canongasse 7, 4060 Leonding vom 03.03.2012
170. Maria Gorkova, Gaumbergstraße 84, 4060 Leonding vom 06.03.2012
171. Michael Sams, Rembrandtstraße 29, 4060 Leonding ohne Datum
172. Petra Bahn, Gaumbergstraße 84, 4060 Leonding vom 04.03.2012
173. Felix Feigl, Rembrandtstraße 35, 4060 Leonding vom 06.03.2012
174. Cornel Oniga Canongasse 17/17, 4060 Leonding vom 03.03.2012
175. Gerhard Irrgeher, Robert Stolz Straße 8, 4020 Linz vom 6.3.2012
176. Elif Kacmaz, Gaumbergstraße 84/52, 4060 Leonding vom 04.03.2012
177. Judith Eder, Gaumbergstraße 84/48, 4060 Leonding vom 04.03.2012
178. Manuela Höll, Rembrandtstraße 18, 4060 Leonding vom 04.03.2012
179. Cornelia Oniga, Canongasse 7/17, 4060 Leonding vom 03.03.2012
180. Ruzica Lazic, Larnhauserweg 7, 4060 Leonding vom 05.03.2012
181. Rüdiger Ertl, Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding vom 04.03.2012
182. Elvis Kendic, Larnhauserweg, 4060 Leonding vom 05.03.2012
183. Johann Brandner, Canongasse 10, 4060 Leonding vom 03.03.2012
184. Elena Kiseleva, Gaumbergstraße 82/0, 4060 Leonding vom 04.03.2012
185. Raluca Coroama, ohne Anschrift vom 05.03.2012
186. Alfred Holl, Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding vom 04.03.2012
187. Maria Kobler, Gauermannweg 3, 4060 Leonding vom 07.03.2012
188. Eva Zsigo, Gaumbergstraße 68, 4060 Leonding vom 04.03.2012
189. Cekic Özkan, Larnhauserweg 7, 4060 Leonding vom 05.03.2012
190. Sandra Tröbinger, MA, Weesestraße 15, 4060 Leonding vom 04.03.2012
191. Waltraud Mayrbäurl, Gauermannweg 9, 4060 Leonding vom 07.03.2012
192. Josef Bergsmann, Gaumbergstraße 75, 4020 Leonding vom 04.03.2012
193. Erna Kaar, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012

194. Sonja Ganser, Gaumbergstraße 81, 4060 Leonding vom 04.03.2012
195. Monika Bergsmann, Gaumbergstraße 75, 4060 Leonding vom 04.03.2012
196. Hamez Kastrati, Larnhauserweg 7/136, 4060 Leonding vom 06.03.2012
197. Klaus Schneider, Heinrich Heine Weg 16, 4060 Leonding vom 09.03.2012
198. Hlbina Zelemkhanova, Larnhauserweg 7/151, 4060 Leonding vom 05.03.2012
199. Karin Mayr, Gaumbergstraße 68, 4060 Leonding vom 04.03.2012
200. Haris Karazda, Larnhauserweg 7/147, 4060 Leonding vom 05.03.2012
201. Uwe Deutschbauer, Stiefersteinstraße 20B, 4060 Leonding vom 10.03.2012
202. Huremovic, Larnhauserweg 7, 4060 Leonding vom 05.03.2012
203. Ingrid Prucha, Liebermannweg 15, 4060 Leonding vom 04.03.2012
204. Kateryna Vostrykova, Larnhauserweg 7, 4060 Leonding vom 05.03.2012
205. Irene Hochrieser, Gaumbergstraße 87, 4060 Leonding vom 04.03.2012
206. Arnela Mesinovic, Larnhauserweg 7, 4060 Leonding vom 05.03.2012
207. Veronika Kellermeir, Gaumbergstraße 37, 4060 Leonding vom 04.03.2012
208. Claudia Schnauder, Canongasse 3, 4060 Leonding vom 29.02.2012
209. Irene Soliman, Larnhauserweg 7/1/128, 4060 Leonding vom 05.03.2012
210. Michaela Hochrieser, Gaumbergstraße 87, 4060 Leonding vom 04.03.2012
211. Fouad Soliman, Larnhauserweg 7/1/128, 4060 Leonding vom 05.03.2012
212. Iris Mühlecker, Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding vom 04.03.2012
213. Johann Kaar, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
214. Birgit Hauer, Gauermannweg 4, 4060 Leonding vom 07.03.2012
215. Renate Marx, Larnhauserweg 4/12/71, 4060 Leonding vom 02.03.2012
216. Adisa Curic, Larnhauserweg 7, 4060 Leonding vom 05.03.2012
217. Silvia Führlinger, Gaumbergstraße 32, 4060 Leonding vom 05.03.2012
218. Leyla Cekic, Larnhauserweg 7, 4060 Leonding vom 05.03.2012
219. Christa Ertl, Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding vom 04.03.2012
220. Alois Kriegner, Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding vom 04.03.2012
221. Josef Marx, Larnhauserweg 4/12/71, 4060 Leonding vom 02.03.2012
222. Suzana Balog, Larnhauserweg 7, 4060 Leonding vom 05.03.2012
223. Claudia Schnauder, Canongasse 9, 4060 Leonding vom 29.02.2012
224. Ingeborg Siegel, Gaumbergstraße 84, 4060 Leonding vom 04.03.2012
225. Jasmin Bertl, Larnhauserweg 2, 4060 Leonding vom 02.03.2012
226. Peter Strasser, Larnhauserweg 7/114, 4060 Leonding vom 05.02.2012
227. Nicole Egger, Gaumbergstraße 84, 4060 Leonding vom 04.03.2012
228. Edeltraud Stefani, Breughelstraße 5, 4060 Leonding vom 29.02.2012
229. Helga Hasengruber, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
230. Agron Dreiey, Larnhauserweg 2, 4060 Leonding vom 03.03.2012
231. Christian Egger, Gaumbergstraße 84/EG/25, 4060 Leonding vom 04.03.2012
232. Elvis Nalic, Larnhauserweg 3/4/25, 4060 Leonding vom 03.03.2012
233. Philipp Greindl, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
234. Gisela Zach, Gaumbergstraße 84, 4060 Leonding vom 04.03.2012
235. Dat Nam Ha, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012

236. Christian Ganser, Gaumbergstraße 81, 4060 Leonding vom 04.03.2012
237. Eseagdi Aktas, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
238. Bozena Slomska, Gaumbergstraße 109/13, 4060 Leonding vom 04.03.2012
239. Jürgen Habli, Canongasse 3, 4060 Leonding vom 29.02.2012
240. Edin Tahic, Gaumbergstraße 109, 4060 Leonding vom 04.03.2012
241. Regina Schiller, Larnhauserweg3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
242. Thomas Schmidt, Gaumbergstraße 105, 4060 Leonding ohne Datum
243. Sonja Habli, Canongasse 3, 4060 Leonding vom 29.02.2012
244. Herbert Schiller, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
245. Markus Derntl, Gaumbergstraße 99/1, 4060 Leonding vom 04.03.2012
246. Klaus Untersberger, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
247. Sigrid Sageder, Gaumbergstraße 103, 4060 Leonding vom 04.03.2012
248. Karl Schlecht, Canongasse 3, 4060 Leonding vom 28.02.2012
249. Sabine Trojen, Gaumbergstraße 197, 4060 Leonding vom 04.03.2012
250. Franziska Rajche, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
251. Katharina Schiedberger, Canongasse 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
252. Christian Haderspöck, Gaumbergstraße 103, 4060 Leonding vom 04.03.2012
253. Franz Scharinger, Gaumbergstraße 111, 4060 Leonding vom 04.03.2012
254. Amile Mandara, Canongasse 5, 4060 Leonding vom 03.03.2012
255. Christine Kemptner, Gaumbergstraße 111, 4060 Leonding vom 04.03.2012
256. Thomas Wessely, Canongasse 5, 4060 Leonding vom 03.03.2012
257. Silvia Holy, Larnhauserweg 2, 4060 Leonding vom 03.03.2012
258. Andreas Holy, Larnhauserweg 2, 4060 Leonding vom 03.03.2012
259. Tunde Pascu, Larnhauserweg 2, 4060 Leonding vom 03.03.2012
260. Hermine Riss, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 3.3.2012
261. Alfred Cieplak, Larnhauserweg 2/2/28 4060 Leonding vom 03.03.2012
262. Harald Mühlecker, Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding vom 03.03.2012
263. Jryny Cieplak, Larnhauserweg 2, 4060 Leonding vom 03.03.2012
264. Nalic Lijza, Larnhauserweg 3/4/25, 4060 Leonding vom 03.03.2012
265. Nicole Athes, Canongasse 5, 4060 Leonding vom 03.03.2012
266. Emina Memic Larnhauserweg 2, 4060 Leonding vom 03.03.2012
267. Dr. Herbert Haller, Zehetlandweg 7, 4060 Leonding vom 05.03.2012
268. Zukra Holler, Lanhauserweg 7, 4060 Leonding vom 05.03.2012
269. Rejhan Memic, Lanhauserweg 2, 4060 Leonding vom 05.03.2012
270. Edmund Stummvoll, Waldeggstraße 124, 4060 Leonding vom 12.03.2012
271. Karl Pfleger, Larnhauserweg 2/3/33, 4060 Leonding vom 03.03.2012
272. Arnela Mesinovic, Larnhauserweg, 4060 Leonding vom 05.03.2012
273. Claudia Hackl, Weesestraße 26, 4060 Leonding vom 11.03.2012
274. Alexander Athes, Canongasse 5, 4060 Leonding vom 03.03.2012
275. Herma Bayer, Larnhauserweg 3/10/56, 4060 Leonding vom 03.03.2012
276. Ulrich Mehringer, Kollwitzstraße 9, 4060 Leonding vom 13.03.2012
277. Iris Mehringer, Kollwitzstraße 9, 4060 Leonding vom 13.03.2012

278. Franz Feldbaum, Larnhauserweg 6, 4060 Leonding vom 08.03.2012
279. Netise Özcan, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
280. Celod Özcan, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
281. Andrea Neuner, Weesstraße 3, 4060 Leonding vom 08.03.2012
282. H. Quoc Ly, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
283. Hurye Kapan, Larnhauserweg 6/245, 4060 Leonding vom 08.03.2012
284. Renate Neuner, Weesstraße 3, 4060 Leonding vom 08.03.2012
285. Christine Hauer Gauermannweg 11, 4060 Leonding vom 07.03.2012
286. Barbara Affenzeller, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
287. Hanspeter Oberzaucher, Larnhauserweg 6/4/242, 4060 Leonding vom 08.03.2012
288. Medina Muratovic, Larnhauserweg 2, 4060 Leonding vom 03.03.2012
289. Manuel Hochreiter, Weesstraße 15, 4060 Leonding vom 08.03.2012
290. Mag. Walter Brunner, Lahholdstraße 26, 4060 Leonding vom 07.03.2012
291. Verena Bürger, Weesstraße 15/20, 4060 Leonding 08.03.2012
292. Monika Appel, Gauermannweg 13, 4060 Leonding vom 07.03.2012
293. Kurt Schlossmann, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
294. Mag. Robert Brandmair, Weesstraße 33, 4060 Leonding vom 08.03.2012
295. Peter Komekno, Schiefersteinstraße 4, 4060 Leonding vom 02.03.2012
296. Erwin Rap, Weesstraße 15/18, 4060 Leonding vom 08.03.2012
297. Fletnep Arslan, Larnhauserweg 4, 4060 Leonding vom 08.03.2012
298. Helga Schlossmann, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
299. Gerold Greindl, Weesstraße 15/5, 4060 Leonding vom 08.03.2012
300. Erwin Knappich, Breughelstraße 11, 4060 Leonding vom 29.02.2012
301. Renate Knappich, Breughelstraße 11, 4060 Leonding vom 29.02.2012
302. Gerhard Hager, Tizianstraße 5, 4060 Leonding vom 05.03.2012
303. Johann Payreder, Larnhauserweg 5, 4060 Leonding vom 07.03.2012
304. Manfred Gallhuber, Larnhauserweg 2, 4060 Leonding vom 03.03.2012
305. Fanta Piccini, Tizianstraße 117, 4060 Leonding vom 05.03.2012
306. Thomas Knappich, Breughelstraße 11, 4060 Leonding ohne Datum
307. Dr. Hermann Pauli, Gauermannweg 17, 4060 Leonding vom 07.03.2012
308. Dieter Bratenstein, Tizianstraße 5, 4060 Leonding vom 05.03.2012
309. Eleonore Lidl, Gauermannweg 13, 4060 Leonding vom 07.03.2012
310. Vanniva Chea, Larnhauserweg 2/748, 4060 Leonding vom 03.03.2012
311. Edda Ann Simonsberger Tizianstraße 5, 4060 Leonding vom 05.03.2012
312. Mag. Heinrich Bindeus, Nöbauerstraße 27, 4060 Leonding vom 07.03.2012
313. Peter Aichern, Gauermannweg 15, 4060 Leonding vom 07.03.2012
314. Satyaroth Nou, Larnhauserweg 2/748, 4060 Leonding vom 03.03.2012
315. Koboyhi Nusrebe, Larnhauserweg 2, 4060 Leonding vom 03.03.2012
316. Kathrin Knappich, Breughelstraße 11, 4060 Leonding vom 29.02.2012
317. Mag. Silvia Brandmair, Weesstraße 33, 4060 Leonding vom 08.03.2012
318. Christa Aichhorn, Gauermannweg 15, 4060 Leonding vom 07.03.2012
319. Quezar Sinani, Larnhauserweg 1/5/56, 4060 Leonding vom 03.03.2012

320. Bajram Sinani, Larnhauserweg 1/5/56, 4060 Leonding vom 03.03.2012
321. Christian Klohofer, Weesestraße 3, 4060 Leonding vom 08.03.2012
322. Elma Sinani, Larnhauserweg 1/5/56, 4060 Leonding vom 03.03.2012
323. Indira Kudic, Larnhauserweg 6, 4060 Leonding vom 03.03.2012
324. Eva Gallhuber, Larnhauserweg 2, 4060 Leonding vom 03.03.2012
325. Hasengrübler, Larnhauserweg 2, 4060 Leonding vom 03.03.2012
326. Mag. Christine Bauer, Weesestraße 17/24, 4060 Leonding vom 08.03.2012
327. Bettina Huemer, Larnhauserweg 2, 4060 Leonding vom 03.03.2012
328. Emira Brkic, Larnhauserweg 1, 4600 Leonding vom 03.03.2012
329. Maria Aichhorn, Gauermannweg 15, 4060 Leonding vom 07.03.2012
330. Hermann Hochreiter, Weesestraße 3, 4060 Leonding vom 08.03.2012
331. Peter Lukeštik, Larnhauserweg 2/6/61, 4060 Leonding vom 03.03.2012
332. Eldar Brkic, Larnhauserweg 1, 4600 Leonding vom 03.03.2012
333. Imer Demiri, Larnhauserweg 1, 4600 Leonding vom 03.03.2012
334. Özram Faruk Altunay, Larnhauserweg 2/653, 4060 Leonding vom 03.03.2012
335. Mag. Brigitta Ajayi, Weesestraße 17/11, 4060 Leonding vom 08.03.2012
336. Mag. Samuel Ajayi, Weesestraße 17/11, 4060 Leonding vom 08.03.2012
337. Le Thy Hy, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
338. Idris A Husany, Larnhauserweg 1/653, 4060 Leonding vom 03.03.2012
339. Cioran Maria-Maria, Larnhauserweg 1/621, 4060 Leonding vom 03.03.2012
340. Anita Moser, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 04.03.2012
341. Ester Pretschuh, Canongasse 7, 4060 Leonding vom 03.03.2012
342. Sengül Altunay, Larnhauserweg 2/653, 4060 Leonding vom 03.03.2012
343. Manfred Thaller, Larnhauserweg 3/6/35, 4060 Leonding vom 03.03.2012
344. Birgit Richard, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
345. Max Mair, Waldeggstraße 120, 4060 Leonding vom 06.03.2012
346. Maria Nadas-Mittermayr, Weesestraße 15/9, 4060 Leonding
347. Elena Paster, Larnhauserweg 1/617, 4060 Leonding vom 03.03.2012
348. Benjamin Aichhorn, Gauermannweg 15, 4060 Leonding vom 07.03.2012
349. Miga Boskan, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
350. Natalja Thaller, Larnhauserweg 3/6/35, 4060 Leonding vom 03.03.2012
351. Franz Stummer, Larnhauserweg 2/27, 4060 Leonding vom 03.03.2012
352. Voislav Boskan, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
353. Josef Gruber, Waldeggstraße 120/4060 Leonding vom 06.03.2012
354. Martin Berger, Weesestraße 17 Top 12, 4060 Leonding vom 08.03.2012
355. Luzia Berger, Weesestraße 17 Top 12, 4060 Leonding vom 08.03.2012
356. Elisabeth Voggeneder, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
357. Robert Voggeneder, Larnhauserweg 3, 4060 Leonding vom 03.03.2012
358. Margarete Hebenstreit, Canongasse 1, 4060 Leonding vom 06.03.2012
359. Alexander Hofer, Weesestraße 17, 4060 Leonding vom 06.03.2012
360. Martina Kalteis, Weesestraße 17, 4060 Leonding vom 08.03.2012
361. Brunhilde Kusper, Waldeggstraße 125, 4060 Leonding vom 06.03.2012

362. Ingrid Marie Christian, Weesestraße 27, 4060 Leonding vom 06.03.2012
363. Nadschläger Maria, Larnhauserweg 3/8/45, 4060 Leonding vom 06.03.2012
364. Martha Daurer, Weesestraße 26, 4060 Leonding vom 06.03.2012
365. Jasmin Wimmer, Waldeggstraße 125, 4060 Leonding vom 06.03.2012
366. Peter Sterrer, Larnhauserweg 2/6/763, 4060 Leonding vom 03.03.2012
367. Ursula Brandner, Weesestraße 22, 4060 Leonding vom 06.03.2012
368. Rosamunde Schild, Rottmayrstraße 34, 4060 Leonding vom 08.03.2012
369. Lukas Pröll, Waldeggstraße 125, 4060 Leonding vom 06.03.2012
370. Mag. Jürgen Eder, Weesestraße 20, 4060 Leonding vom 06.04.2012
371. Klaus Schild, Rottmayrstraße 4, 4060 Leonding vom 07.03.2012
372. Eleonore Swoboda, Larnhauserweg 2, 4060 Leonding vom 03.03.2012
373. Eva Steipe, Weesestraße 20, 4060 Leonding ohne Datum
374. Berwan Ates, Waldeggstraße 125, 4060 Leonding vom 06.03.2012
375. Sabine Pesl, Rottmayrstraße 28, 4060 Leonding vom 05.03.2012
376. Bernhard Käferböck, Weesestraße 4, 4060 Leonding ohne Datum
377. Christian Singer, Larnhauserweg 7, 4060 Leonding vom 05.03.2012
378. Gerhard Steinmaurer, Weesestraße 6, 4060 Leonding, vom 06.03.2012
379. Manfred Käferböck, Larnhauserweg 2, 4060 Leonding vom 03.03.2012
380. Vakif Ates, Waldeggstraße 125, 4060 Leonding vom 06.03.2012
381. Sanita Jasarevic-Basic, Larnhauserweg 7, 4060 Leonding vom 05.03.2012
382. Farzana Niazi, Larnhauserweg 7/38, 4060 Leonding vom 06.03.2012
383. Alexander Doleschal, Waldeggstraße 125, 4060 Leonding vom 06.03.2012
384. Bella Freudgivthaler, Larnhauserweg 2, 4060 Leonding, vom 03.03.2012
385. Rosalinde Hastik, Waldeggstraße 123, 4060 Leonding vom 07.03.2012
386. Leopoldine Wallner, Waldeggstraße 123, 4060 Leonding ohne Datum
387. Christian Weiss, Waldeggstraße 123, 4060 Leonding vom 07.03.2012
388. Wolfgang Schagerl, Larnhauserweg 4, 4060 Leonding vom 09.03.2012
389. Bernard Beslagic, Larnhauserweg1, 4060 Leonding vom 03.03.2012
390. Attila Zsebedics, Paschinger Straße 1/8, 4060 Leonding vom 07.03.2012
391. Reinhard Aumayr, Cranachstraße 20, 4060 Leonding vom 09.03.2012
392. Ulrike Aumayr, Cranachstraße 20, 4060 Leonding vom 09.03.2012
393. Jasmina Besjagic, Larnhauserweg 1, 4060 Leonding vom 03.03.2012
394. Caroly György, Paschinger Straße 1, 4060 Leonding vom 07.03.2012
395. Patrick Grabner, Larnhauserweg 4, 4060 Leonding, vom 03.03.2012
396. Ali Albadrt, Paschinger Straße 5/2, 4060 Leonding vom 07.03.2012
397. Elisabeth Mircea, Paschinger Straße 5/1, 4060 Leonding vom 07.03.2012
398. Herbert Steinbauer, Larnhauserweg 1, 4060 Leonding vom 03.03.2012
399. Magda Veladiz, Paschinger Straße 33, 4060 Leonding vom 07.03.2012
400. Aladin Tinul, Waldeggstraße 121, 4060 Leonding vom 07.03.2012
401. Margareta Kuba, Paschinger Straße 73, 4060 Leonding vom 07.03.2012
402. Josef Strobl, Liebermannweg 42, 4060 Leonding vom 07.03.2012
403. Nermina Mutakija, Paschinger Straße 33, 4060 Leonding vom 07.03.2012

404. Peter Plüschkautz, Liebermannweg 42, 4060 Leonding vom 07.03.2012
405. Andreas Stangl, Leitergraben 1, 4060 Leonding vom 11.03.2012
406. Günther Müller, Liebermannweg 33, 4060 Leonding vom 07.03.2012
407. Berta Schaur, Kollwitzstraße 2, 4060 Leonding vom 07.03.2012
408. Tonia Strbac, Liebermannweg 33, 4060 Leonding vom 06.03.2012
409. Alexander Pröll, Kollwitzstraße 4, 4060 Leonding vom 09.03.2012
410. Gertrude Nemetz, Liebermannweg 38, 4060 Leonding ohne Datum
411. Martina Stütz, Liebermannweg 38, 4060 Leonding vom 07.03.2012
412. Alfred und Margarethe Hammang, Liebermannweg 38, 4060 Leonding vom 07.03.2012
413. Gertrude Gasseleder, Kollwitzstraße 6, 4060 Leonding vom 08.03.2012
414. Alexander Harnung, Kollwitzstraße 6, 4060 Leonding vom 09.03.2012
415. Oliver Fallenegger, Liebermannweg 30/107, 4060 Leonding vom 07.03.2012
416. Gertrud Mitterbauer, Kollwitzstraße 6, 4060 Leonding vom 09.03.2012
417. Mag. Anna Morpurgo, Liebermannweg 30/109, 4060 Leonding vom 07.03.2012
418. Dr. Hermann Auzlmüller, Liebermannweg 30, 4060 Leonding vom 07.03.2012
419. Thomas Pakits, Liebermannweg 30, 4060 Leonding ohne Datum
420. Wanda Rupkiewiz, Kollwitzstraße 6, 4060 Leonding vom 08.03.2012
421. Höllhuber Liebermannweg 34, 4060 Leonding ohne Datum
422. Amandus Romanin, Kollwitzstraße 5, 4060 Leonding vom 08.03.2012
423. Inge Poledna, Liebermannweg 36, 4060 Leonding ohne Datum
424. Elisabeth Ossberger, Kollwitzstraße 6, 4060 Leonding vom 08.03.2012
425. Alfred Ramaseder, Liebermannweg 36, 4060 Leonding vom 06.03.2012
426. Thomas Haidtbauer, Kollwitzstraße 6, 4060 Leonding vom 09.03.2012
427. Helga Mühlecker, Liebermannweg 36, 4060 Leonding vom 06.03.2012
428. Stefan Hintersteiner, Liebermannweg 36, 4060 Leonding ohne Datum
429. Franz Hauser, Liebermannweg 18A, 4060 Leonding vom 06.03.2012
430. Moritz Wolf, Liebermannweg 36, 4060 Leonding ohne Datum
431. Rudolf Weissteiner, Liebermannweg 18a, 4060 Leonding vom 06.03.2012
432. Reinhard Schadauer, Liebermannweg 18a, 4060 Leonding vom 06.03.2012
433. Margit Trinkl, Liebermannweg 18a, 4060 Leonding vom 06.03.2012
434. Simon Kinast, Liebermannweg 18a, 4060 Leonding vom 06.03.2012
435. Claudia Hummer, Liebermannweg 20, 4060 Leonding vom 08.03.2012
436. Gerald Bräutigam, Liebermannweg 7, 4060 Leonding vom 07.03.2012
437. Dipl.-Ing. Heribert Novak, Liebermannweg 5, 4060 Leonding vom 05.03.2012
438. Kurt Kleinbauer, Liebermannweg 18, 4060 Leonding vom 03.03.2012
439. Josef Mairhofer, Liebermannweg 18, 4060 Leonding vom 03.03.2012
440. Roswitha Leed, Liebermannweg 16a, 4060 Leonding vom 01.03.2012
441. Margitta Katzmayer, Liebermannweg 16, 4060 Leonding vom 01.03.2012
442. Karin Apfelthaler, Liebermannweg 16a, 4060 Leonding vom 01.03.2012
443. Raimund Bincsik, Liebermannweg 16a/41, 4060 Leonding vom 01.03.2012
444. Renate Solly, Liebermannweg 16a, 4060 Leonding vom 01.03.2012
445. Ingrid Bruckner, Liebermannweg 16a, 4060 Leonding vom 01.03.2012

- 446. Bernhard Sebinger, Liebermannweg 16/53 , 4060 Leonding vom 01.03.2012
- 447. Rosa Peterbauer, Liebermannweg 16, 4060 Leonding vom 01.03.2012
- 448. Renate Romanin, Kollwitzstraße 5, 4060 Leonding ohne Datum
- 449. Ursula Kloner, Liebermannweg 22, 4060 Leonding vom 06.03.2012
- 450. Ulrike Schachner, Liebermannweg 20, 4060 Leonding ohne Datum
- 451. Georg Anderle, Liebermannweg 16, 4060 Leonding vom 01.03.2012
- 452. Hans Frauenhofer, Liebermannweg 12a, 4060 Leonding ohne Datum
- 453. Karl Freudenschul, Liebermannweg 10, 4060 Leonding vom 01.03.2012
- 454. Manfred Stadlmann, Liebermannweg 3, 4060 Leonding vom 01.03.2012
- 455. Christian Enzenberger, Liebermannweg 3/5, 4060 Leonding vom 01.03.2012
- 456. Ingeborg Zorn, Liebermannweg 3/6, 4060 Leonding vom 01.03.2012
- 457. Karl Zölsz, Liebermannweg 3, 4060 Leonding ohne Datum
- 458. Helga Wrana, Kollwitzstraße 9, 4060 Leonding vom 08.03.2012
- 459. Rudolf Lengauer, Larnhauserweg 2, 4060 Leonding vom 03.03.2012
- 460. Maria Magdalena Lindner, Liebermannweg 28, 4060 Leonding vom 10.03.2012
- 461. Kassa B. Maan, Paschinger Straße 5/6, 4060 Leonding vom 07.03.2012
- 462. Walter Lindner, Liebermannweg 36, 4060 Leonding vom 10.03.2012
- 463. Mag. Günther Steinkellner, Maiergutstraße 10, 4060 Leonding vom 12.03.2012
- 464. Mag Ursula Dietscher, Mag. Margarete Dietscher, Mag. Michael Huter, Leon Dietscher und Hannah Dietscher, Maiergutstraße 18, 4060 Leonding vom 08.03.2012
- 465. Alois Wurdinger, Tizianstraße 6, 4060 Leonding vom 07.03.2012
- 466. Ingrid Wurdinger, Tizianstraße 6, 4060 Leonding vom 07.03.2012
- 467. Dieter Getzinger, Losensteinerstraße 41, 4020 Linz, vom 08.03.2012
- 468. Martina Ullmann, Tizianstraße 6, 4060 Leonding vom 08.03.2012
- 469. Heinrich Pauli, Gauermannweg 17, 4060 Leonding vom 07.03.2012

E. Weiters wurden Stellungnahmen und Unterschriftenlisten von den nachstehend angeführten Personengruppen vorgelegt und gemäß § 19 Abs. Z 6 UVP-G 2000 (Bürgerinitiativen) Parteistellung behauptet:

1. BÜRGERINITIATIVE Impulse SCHIENE LEONDING, vertreten durch Sprecher Rechtsanwalt Dr. Oliver Plöckinger, LL.M, Europaplatz 7/3, 4020 Linz, vom 13.03.2012
2. Bürgerinitiative „schön.hier.zu.wohnen“, Sprecher Mag. Hermann Lehner, Lambergstraße 2, 4060 Leonding, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Jürgen Nowotny, Obere Donaustraße 4, 4040 Linz vom 13.03.2012

F. Stellungnahme einer anerkannten Umweltorganisation gemäß § 19 Abs 6 und 10 UVP-G

1. Initiative FahrRad Oberösterreich, Waltherstraße 15, 4020 Linz vom 14. März 2012

Die innerhalb der Einwendungsfrist erstatteten Stellungnahmen wurden im Wege der Koordination den Sachverständigen zur Kenntnis gebracht. Diese haben sich gemäß § 24d UVP-G 2000 mit

den Vorbringen im Fragenbereich 2 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 7. Mai 2012 fachlich auseinandergesetzt.

Diese nunmehr vorliegende **Zusammenfassende Bewertung** kommt zu folgender **Gesamt-schlussfolgerung** zur Umweltverträglichkeit für das gegenständliche Vorhaben:

„Sofern die in der UVE dargestellten und die angeführten, unbedingt erforderlichen Maßnahmen umgesetzt werden, ist die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau gegeben. Die Wirkungen der Bau- und Betriebsphase sind als vertretbar einzustufen.“

Nach Ende der Einwendungsfrist sind beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung weitere schriftliche Stellungnahmen eingelangt:

1. Gerald Echerstorfer, Weesestraße 37, 4060 Leonding vom 09.04.2012
2. Barbara Meidl, Weesestraße 37, 4060 Leonding vom 09.04.2012
3. Stellungnahme der Linzer Lokalbahn AG, vertreten durch Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H, Kuferzeile 32, 4810 Gmunden vom 14.05.2012
4. Stellungnahme, Urkundenvorlage und Anträge der Stadtgemeinde Leonding, vertreten durch HASLINGER / NAGELE & PARTNER RECHTSANWÄLTE GMBH, Mölker Bastei 5, 1010 Wien vom 29.05.2012 in der die folgenden 2 Fachgutachten sowie ein Rechtsgutachten vorgelegt wurden:
 - Eisenbahntechnische Expertise von G. Abgottspon (TBF + Partner AG, Zürich)
 - Umweltmedizinisches Gutachten EMF von Prof. Oberfeld
 - Rechtliche Stellungnahme zum Schienenbonus von Univ.-Prof. Dr. Nicolas Raschauer und Mag. Florian Stangl

Der Verhandlungsleiter erklärt, dass das die **genannten Stellungnahmen der Verhandlungsschrift als Anlagen 1-4 angeschlossen** werden.

Gegenstand des Verfahrens und der für zwei Tage anberaumten Verhandlung ist somit die Prüfung der Umweltverträglichkeit sowie die Prüfung der zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich erforderlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000.

Weiters die Erteilung der Genehmigung im teilkonzentrierten Verfahren beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000. Es sind die materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen der §§ 3 und 4 HIG (Trassengenehmigung) und §§ 31 ff. (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung) jeweils im beantragten Umfang zu prüfen sowie die wasserrechtlichen Bestimmungen iSd § 127 Abs. 1 lit. b WRG mitzubehandeln.

Mit den gegenständlichen Projektsunterlagen wurde auch ein Grundeinlösungsverzeichnis vorgelegt, wobei jedoch eine einvernehmliche Einigung mit den betroffenen Grundeigentümern angestrebt wird. Im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung wurde kein Enteignungsantrag gestellt. Hierzu erfolgt seitens des Verfahrensleiters der Hinweis, wonach seitens der direkt betroffenen Grundeigentümer - unabhängig vom erforderlichen Erwerb von Grundstücksteilen bzw. Ein-

räumung eines Servituts - sämtliche Vorbringen zu dem Projekt im gegenständlichen Ediktalverfahren schriftlich vorzubringen waren beziehungsweise im Rahmen dieser Verhandlung allenfalls weiter auszuführen oder zu ergänzen sind.

Zum Verfahrensablauf der heute beginnenden und am folgenden Werktag fortgesetzten mündlichen Verhandlung erläutert der Verhandlungsleiter die im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung weiteren beabsichtigten einzelnen Verfahrensabschnitte.

Im Anschluss an die Einführung und Rechtsbelehrung erfolgt zunächst eine ausführliche Projektdarstellung durch den Projektleiter der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin. In diesem Zusammenhang wird auch auf die durch die Antragstellerin vor dem Verfahren durchgeführten Informationsveranstaltungen hingewiesen. Anschließend wird den Verhandlungsteilnehmern die Gelegenheit zu einer allgemeinen Stellungnahme gegeben. Danach besteht die Möglichkeit zur Erörterung von allgemeinen Fragen zum Vorhaben, die nicht im Detail in der Verhandlungsschrift festgehalten werden. Für deren Beantwortung stehen die jeweiligen Bearbeiter der Antragstellerin sowie die Behördenvertreter und Sachverständigen zur Verfügung.

Im Sinne der Verfahrensökonomie erfolgt durch den Verhandlungsleiter die Verfahrensanweisung dass die in der Diskussion vorgebrachten Einwendungen, Stellungnahmen und Argumente, bei Bedarf unter Hilfenahme der hierfür beigestellten Vertreterinnen des bmvit zu Protokoll zu diktieren und zu unterfertigen sind. Nur mündlich im Zuge der Diskussion vorgebrachte und nicht protokollierte Stellungnahmen und Einwendungen können im weiteren Verfahren nicht berücksichtigt werden. Sämtliche mündlich in das Protokoll diktierter Stellungnahmen werden den betreffenden Beteiligten unmittelbar nach der Protokollierung in schriftlicher Form ausgefolgt.

Der Verhandlungsleiter ersucht die Beteiligten, einschließlich der Projektwerberin und den Sachverständigen sachlich zu bleiben und sich bei Wortmeldungen auf Kürze und Prägnanz zu beschränken.

Als Abschluss des allgemeinen, einführenden Teiles des Verhandlungstages erfolgt seitens des Verhandlungsleiters die Erinnerung an die Verhandlungsteilnehmer, insbesondere der direkt betroffenen Grundeigentümer, sämtliche Vorbringen zum gegenständlichen Projekt im Rahmen dieser öffentlichen mündlichen Verhandlung vorzubringen.

Am 2. Verhandlungstag erfolgt nach der Eröffnung durch den Verhandlungsleiter um 9:00 Uhr die Fortsetzung der Protokollierung sowie der Befassung mit den Parteilvorbringen.

Stellungnahme der Stadtgemeinde Leonding, vertreten durch Herrn RA Dr. Wilhelm Bergthaler:

In Ergänzung der schriftlich eingebrachten Einwendungen, sowie der ebenfalls schriftlich gestern innerhalb der Amtsstunden erstatteten Urkundenvorlage, Stellungnahme und Anträge samt den vorgelegten Gutachten wird zum Ergebnis der heutigen Verhandlung folgendes vorgebracht:

1. Die vorgetragenen Einwendungen und Anträge werden in vollem Umfang aufrechterhalten. Insoweit nachfolgend zu einzelnen Punkten Vorschläge oder Forderungen zu Vorschreibungen und Sicherstellungen im Genehmigungsbescheid und zum Abschluss einer Vereinbarung oder zur einvernehmlichen Klärung einzelner Punkte vorgebracht werden, ändert

dies nichts an der grundsätzlichen Haltung der Stadtgemeinde Leonding, dass das Projekt in der vorgelegten Form nicht genehmigungsfähig ist. Der Antrag auf Abweisung des Genehmigungsantrags wird daher ausdrücklich aufrechterhalten.

2. Hinsichtlich der konkreten Projektausgestaltung fordert die Stadtgemeinde Leonding, dass jedenfalls folgende Schutzvorkehrungen zur Sicherstellung eines wirksamen Umwelt- und Nachbarschutzes – nicht nur im Sinne einer reinen Gefahrenabwehr, sondern auch im Sinne der Umweltvorsorge – getroffen werden:
 - 2.1. Die Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) sind über die formale Perimetergrenze hinaus auch über den gesamten Provisoriumsbereich zu erstrecken.
 - 2.2. Der bauliche Lärmschutz ist so zu dimensionieren, dass eine Verbesserung der Abschirmungswirkung entsprechend dem Fortschritt des Standes der Technik und der Wissenschaften (Wegfall des „Schienenbonus“), zB durch Erhöhung der Lärmschutzwand jederzeit möglich ist. In diesem Zusammenhang wird aus dem Titel der Umweltvorsorge bereits eine gegenüber dem Einreichprojekt technisch verbesserte Ausführung des Lärmschutzes (zB durch ergänzende Lärmschutzwände zwischen den Gleisen und/oder eine Anhebung der Lärmschutzwand auf die technisch mögliche Höhe von 6 Metern) gefordert. Dazu wird aus rechtlicher Sicht angemerkt, dass die Grenzwertfestlegung der SchIV zwar für die Beurteilung der Zumutbarkeit verbindlich ist, nicht aber für das darüber hinausgehende Immissionsminimierungs- und Umweltvorsorgegebot gemäß § 24f Abs 1 UVP-G 2000, das die Stadtgemeinde Leonding im Rahmen ihrer Parteistellung ebenfalls geltend zu machen berechtigt ist.
 - 2.3. Die vorgesehenen Arbeiten zur Nacht- und Wochenendzeit sind gegenüber der uns zuletzt vorgelegten, adaptierten Bauphasenbeschreibung wesentlich zu konkretisieren und einzuschränken. Grundsätzlich spricht sich die Stadtgemeinde Leonding gegen unbestimmte Formulierungen, die eine klare Kontrolle unmöglich machen, aus; die derzeitigen Angaben wie „betriebsbedingt“, „fallweise erforderlich“, „grundsätzlich“, „im Regelfall“, „soweit möglich“ sind nicht ausreichend bestimmt. Die Stadtgemeinde Leonding fordert eine klare und unmissverständliche Limitierung der Ausnahmefälle. Jedenfalls vorzukehren ist durch eine konkretisierte Vorschreibung, dass sich diese Ausnahmefälle nicht über mehrere Wochenenden hintereinander erstrecken können (nach derzeitigen Angaben sind voraussichtlich an 17 Wochenenden Arbeiten vorgesehen, was sich im Extremfall geblockt über ein gesamtes Vierteljahr erstrecken kann; dies wäre evidentmaßen unvertretbar und unzumutbar). In diesem Zusammenhang wird weiters gefordert, dass die im Einzelfall von Wochenendarbeiten betroffenen Nachbarkreise, zumindest ein Monat im vorhinein nachweislich schriftlich, von den bevorstehenden Arbeiten verständigt werden.
 - 2.4. Die Stadtgemeinde Leonding fordert weiters, dass die Vorgaben der behördlich bestellten Sachverständigen zur Minimierung der Luftschadstoffemissionen ohne Einschränkung im Bescheid vorgeschrieben werden. Ergänzend sind die Fahrwege durch Leondinger Gemeindegebiet sowohl hinsichtlich der Routen als auch hinsichtlich der Fre-

quenz der Befahrung näher festzulegen. Dabei sind auch die entsprechenden technischen Vorschriften in vollzugstauglicher Konkretisierung anzuordnen (wie zB das Verbot, Erdaushub in bloß loser Schüttung auf offenen Lade-LKWs zu transportieren; diesbezüglich ist in jedem Fall für eine fachgerechte Abdeckung des Ladeguts zur Vermeidung von Staubverfrachtungen Vorsorge zu treffen).

- 2.5. Die Stadtgemeinde Leonding besteht – aus dem Titel der Umweltvorsorge und des Immissionsminimierungsgebotes – auf der Einhaltung des Vorsorgewerts für elektromagnetische Felder von $1 \mu\text{T}$; zur rechtlichen Begründung siehe unter 2.2. Nach Aussagen der Sachverständigen in der heutigen Verhandlung bestünde zur Reduktion der elektromagnetischen Felder auf diesen Vorsorgewert die technische Möglichkeit, die Trasse im Bereich der besonders problematischen Abschnitte entsprechend einzuhausen bzw abzuschirmen. Im Sinne des § 24f UVP-G 2000 ist diese Minimierungsmaßnahme also „möglich“, dies jedenfalls in technischer Hinsicht und – bei Einschränkung dieser Maßnahme auf die relevanten Trassenabschnitte – wohl auch in wirtschaftlicher Hinsicht. Zu bedenken ist, dass es bei diesen Maßnahmen um Vorkehrungen zur vorsorglichen Vermeidung von gesundheitlichen Beeinträchtigungen geht; diesbezüglich ist – nach der Judikatur der Höchstgerichte zum Verhältnismäßigkeitsgrundsatz – eine entsprechende Vorschrift jedenfalls verhältnismäßig und hier – aufgrund der gesetzgeberischen Anordnung des § 24f UVP-G 2000 – geboten.
3. Aus Sicht der Stadtgemeinde Leonding besteht ein ergänzender Ermittlungsbedarf hinsichtlich der Umweltauswirkungen des gegenständlichen Vorhabens auf den nachgelagerten Streckenabschnitten, die durch Leonding führen. Im Zuge der heutigen mündlichen Verhandlung hat der eisenbahntechnische Sachverständige erläutert, dass es – aus rein technisch-logistischer Sicht – durchaus zu den von der Stadtgemeinde Leonding befürchteten „Flaschenhalseffekten“ (die aus dem ausgebauten Bahnhof resultierende Mehrkapazität von Zügen staut sich bei der Verengung von 4 auf 2 Gleisen) kommen kann, dass diese aus eisenbahnbetrieblicher Sicht aber nicht wünschenswert sind und in der Betriebsführung auch möglichst vermieden werden. Gleiches gilt hinsichtlich der Verlagerungseffekte, die G. Abgottspon in seiner Stellungnahme aufgezeigt hat.

Diese Aussage bietet aber für die Stadtgemeinde Leonding keine ausreichende Sicherheit, dass es in Folge des evidenten Missverhältnisses zwischen den ausgebauten Kapazitäten des Bahnhofs (der ja auch vermehrte Kapazitäten aus der Industriezone durch den bereits zuvor ausgebauten Bahnabschnitt Lastenstraße zu erwarten hat) einerseits und der bloß zweigleisigen Weiterführung auf den nachfolgenden Trassenabschnitten andererseits nicht doch immer wieder – wenn auch nicht dauerhaft – zu diesen Überlastungseffekten kommen wird. Auch diese betrieblichen Sonderfälle sind in der UVE hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen zu untersuchen; auch diesbezüglich sind zum Schutz der Gemeindebevölkerung vorsorglich die entsprechenden Vorkehrungen zu treffen. Zu Unrecht hat sich bislang weder die UVE noch die gutachtliche Bewertung durch die Sachverständigen der Behörde mit diesen Sonderbetriebsfällen, mit denen realistischerweise gerechnet werden

muss, auseinandergesetzt. Vielmehr wurden der Szenarienbetrachtung ausschließlich Betriebsfälle zugrunde gelegt, die auf unrealistisch optimistischen Betriebsbedingungen beruhen und die tatsächlich zu erwartenden Spitzen- und Sonderbelastungen damit nicht ausreichend widerspiegeln. Damit wird aber der Beurteilungsmaßstab des UVP-G verfehlt, weil sowohl nach den Vorgaben der UVP-Richtlinie als auch nach dem UVP-G 2000 alle voraussichtlichen Beeinträchtigungen zu beurteilen sind und nicht nur die Auswirkungen bei optimierter (plangemäßer) Betriebsweise.

Festgehalten wird, dass die Stadtgemeinde Leonding in diesem Zusammenhang sowohl der Projektwerberin als auch den weiteren zuständigen Konzernunternehmen der ÖBB den Abschluss einer Vereinbarung im Sinne des § 24 Abs 7 iVm § 16 Abs 2 UVP-G 2000 angeboten hat, im Rahmen welcher die derzeit prognostizierte, aber nicht verbindlich festgeschriebene Verkehrsentwicklung durch eine privatrechtliche Regelung entsprechend konkretisiert wird; diese Vereinbarung könnte gemäß den zitierten Gesetzesbestimmungen auch im Bescheid beurkundet werden.

Solange die Projektwerberin und die weiteren zuständigen Konzernunternehmen der ÖBB eine solche Zusage, mit der sie die geplante Auslastung der Strecke auf die in der UVE behandelten Prognosefälle limitieren, nicht abgeben, muss die Stadtgemeinde Leonding umso mehr befürchten, dass die angegebenen Prognoseszenarien die realistische Entwicklung nicht voll umfänglich beinhalten.

Der bereits im Schriftsatz vom 29.5.2012 gestellte Beweis- und Vertagungsantrag zur Ermittlung und Erörterung der aufgezeigten weiteren realistischen (Sonder)Betriebsfälle wird daher ausdrücklich wiederholt.

4. Die Stadtgemeinde Leonding wendet sich weiterhin gegen die Teilung des Trassenvorhabens in mehrere Abschnitte, die eine gesamthafte Beurteilung und Sicherstellung einer möglichst umweltverträglichen, dem Gebot der Umweltvorsorge entsprechenden Vorhabenskonzeption verhindert. In jedem Falle ist im gegenständlichen Verfahren sicherzustellen, dass nicht in den Randbereichen der eingereichten Strecke technische oder betriebliche „Zwangspunkte“ gesetzt werden, die die Weiterführung der Trasse über Leondinger Gemeindegebiet präjudizieren.
5. Um den von ihr beigezogenen Fachgutachtern eine Stellungnahme zu den heute in weiterer Folge abgegebenen Gutachten der behördlich bestellten Sachverständigen zu ermöglichen und das Parteiengehör der Stadtgemeinde Leonding zu wahren, wird beantragt, der Stadtgemeinde Leonding zur Abgabe einer Stellungnahme zu den heute erstatteten bzw. ergänzten Gutachten der behördlich bestellten Sachverständigen sowie zu den angekündigten Projektmodifikationen der Konsenswerberin, die – nach deren Mitteilung – erst im Rahmen der abschließenden Stellungnahme zu Protokoll gegeben werden, eine Frist von 3 Wochen ab Zugang der Verhandlungsschrift einzuräumen. Innerhalb der gleichen Frist wird die Stadtgemeinde Leonding auch mitteilen, ob es zum Abschluss einer Vereinbarung im Sinne von Punkt 3 oben kommt, die bejahendenfalls im Bescheid zu beurkunden ist.

Dr. Wilhelm Bergthaler e.h.

Stellungnahme der Stadt Linz - Stadtplanung/Verkehr , vertreten durch Herrn Dipl. –Ing Kropf:

Von der Stadtplanung/Verkehr wird darauf hingewiesen, dass der Flächenbedarf der verlegten Ing. Etzelstraße laut dem eingereichten Projekt nicht mit der im Bebauungsplan von 2.3.2010 (rechts-wirksam 6.7.2010) ausgewiesenen Verkehrsfläche zusammenstimmt. Das heißt, die aktuelle Trassierung überragt in Teilbereichen die ausgewiesene Verkehrsflächenabgrenzung. Diesbezüglich ist in der weiteren Planung noch ein entsprechender Abstimmungsbedarf mit etwaigen Modifizierungen des Straßenprojekts durch den Antragssteller (ÖBB) gegeben (Grundbesitzerzustimmungen, privatrechtliches Übereinkommen mit der Verwaltung des öffentlichen Gutes der Stadt Linz, etc)

Dipl.-Ing. Paul Kropf e.h.

Stellungnahme der oberösterreichischen Umweltschutzkommission, vertreten durch den Umwelt-anwalt Herrn Dr. Martin Donat:

Im Vorfeld der heutigen Verhandlung wurden mit der Konsenswerberin Detailpunkte diskutiert, aufgrund derer die ÖBB ihre Projektsunterlagen zum Teil ergänzt hat. Dies betrifft:

- Unterführung Untergaumberg – Querungsmöglichkeit auch für den Radverkehr: Aufgrund mehrerer Eingaben von Interessensgruppen wie zB der Initiative FahrRad OÖ vom 14.03.2012 hat die oö Umweltschutzkommission in der Projektvorstellung Anfang Mai 2012 die Forderung nach einer Adaptierung der Unterführung Untergaumberg auch für den Radverkehr erneut vorgebracht. Hierbei geht es um eine fahrradtaugliche Adaptierung des Stiegenaufgangs zB durch Ergänzung um eine Schieberinne. Diese radfahrtaugliche Querung ist auch deshalb erforderlich, weil sich die nächste Querung im Bereich der Paschinger Straße 700 Meter im Westen und jene bei der Wiener Straße 1800 Meter im Osten – gemessen von der Unterführung Untergaumberg – befindet.
Im Radroutenkonzept der Stadt Linz – so die Einwendungen – ist im gegenständlichen Bereich keine Querungsmöglichkeit ausgewiesen, dennoch wird diese de facto verwendet und stellt auf einer Länge von insgesamt 2500 Meter zukünftig die einzige Verbindung dar. Für die Bewertung der Querung ist demnach irrelevant, ob ein – unzureichendes – Radroutenkonzept der Städte Linz oder Leonding eine solche Querung ausweist oder nicht, sondern ob diese de facto verwendet wird – was der Fall ist – und ob diese verkehrstechnisch sinnvoll ist – was ebenso zutrifft.
Die ergänzenden Planungen der ÖBB hinsichtlich Radtauglichkeit der Unterführung Untergaumberg sind daher formell in die Projektsunterlagen aufzunehmen und somit Antragsgegenstand. Die oö Umweltschutzkommission merkt ausdrücklich an, dass diese – im Vergleich zum Gesamtinvestitionsvolumen geringe, jedoch für den Radverkehr essentielle – Ergänzung eine überaus positive Maßnahme der ÖBB darstellt.
- Lärmschutz zwischen Westbahnbrücke und Hauptbahnhof:
Wiederholt hat die oö Umweltschutzkommission zur Sprache gebracht, dass sich für den Fall

dass die A 26 (Linzer Westring) nicht verwirklicht wird und die Häuser zwischen Waldeggstraße und ÖBB-Trasse (zB aufgrund fortschreitender Baufähigkeit) abgerissen werden müssen, die Lärmimmissionsbelastung für Teile des Froschbergs erhöhen wird. Weder die Stadt Linz noch die ASFINAG sind in ihren Stellungnahmen auf diesen möglichen Planfall eingegangen, weil sie offenkundig vom Faktum ausgehen, dass der Linzer Westring umgesetzt wird. Für den Fall eines Nichtbaus und Abrisses der Häuser werden jedoch von der ÖBB als Lärmerzeugerin in Zusammenarbeit mit ASFINAG und der Stadt Linz Vorkehrungen zu treffen, die die möglichen Lärmimmissionsbelastungen abfangen und verpflichtend sind. Andernfalls wären die Hausbesitzer längs der Waldeggstraße (Südseite) dazu verpflichtet zu Gunsten der ÖBB den status quo (Gebäudehöhe und Breitenerstreckung vom Mauerwerk welches de facto die Funktion einer Lärmschutzwand teilweise übernimmt) aufrecht zu erhalten.

Es besteht die Rechtsansicht, dass vom status quo der Bebauung auszugehen ist und somit die Gebäudebesitzer längs der Waldeggstraße (Südseite) de facto die Verpflichtung zu einer Erhaltung des status quo bzw zu einer Schaffung eines gleichwertigen Ersatzes im Fall des Abbruchs haben. Im Fall des Abrisses wird auf die Möglichkeit ergänzender Lärmschutzmaßnahmen durch das Zusammenwirken zwischen ÖBB, Land Oberösterreich und Standortgemeinde verwiesen. Diese Rechtsansicht teilt die oö Umweltschutzbehörde nicht und bringt dazu vor:

Würde man obiger Argumentation folgen, wären die Besitzer der Häuser an der Südseite der Waldeggstraße zu einer Belastung (Erhalt von Gebäuden oder Gebäudeteilen bzw Wiedererrichtung derselben oder gleichwertiger Ersatzmaßnahmen) verpflichtet, von welcher sie keinen Nutzen ziehen. Nutzen ziehen würden allein die ÖBB und die bergauf liegende Bebauung. Überdies würde statt einer einklagbaren rechtlichen Verpflichtung nur die Möglichkeit einer freiwilligen möglichen Einigung zwischen ÖBB, Land Oberösterreich und Standortgemeinde über zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen angeboten.

Die oö Umweltschutzbehörde fordert daher ein, dass im Bescheid Vorkehrungen festgelegt werden müssen, welche auf mögliche Änderungen der Lärmimmissionssituation im Bereich des Froschbergs in Folge eines Abrisses der Bebauung an der Südseite der Waldeggstraße eingehen. Alternativ dazu könnte eine Verpflichtung der ASFINAG beigebracht werden, in welcher diese im Fall der Nichtverwirklichung der A 26 zwischen Westbahnbrücke und Ziegeleistraße zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, eine Sanierung der Bebauung oder eine Neuerrichtung von Gebäuden an der Waldeggstraße (Südseite) rechtsverbindlich zusagt.

- Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Stadt Leonding:

Hinsichtlich der Einwendungen zu Lärmimmissionen im Bereich der Stadt Leonding wird auf die Stellungnahme der Stadt bzw ihres Rechtsvertreters verwiesen. Dazu merkt die oö Umweltschutzbehörde jedoch an:

Die in Diskussion gebrachte Auffassung des Bahnhofs Leonding zur Reduktion von Zwangspunkten für den Lärmschutz im Stadtgebiet ist aus Sicht des Lärmimmissionsschutzes zwar verständlich, aus Sicht der Gesamtverkehrsplanung jedoch kurzfristig und verkehrsplanerisch nicht vertretbar:

durch den Entfall des Bahnhofs Leonding würde das Stadtgebiet Leonding schienenmäßig nur mehr über die Straßenbahnlinie 3 an das überregionale Schienennetz angeschlossen sein – in Zeiten von Überlegungen zu einer Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und der Sicherung eines Grundschiennetzes eine überholte Diskussion. Darüber hinaus stellt der Bahnhof Leonding im Verkehrskonzept des Großraumes Linz einen Knotenpunkt im Westteil des erweiterten Stadtgebiets dar. Es handelt sich damit also nicht nur eine nicht-verzichtbare Haltestelle, sondern um eine Verknüpfungsmöglichkeit mit dem Regionalverkehr – mit Ausbaupotential. Anstelle über ein Auflösen des Bahnhofs Leonding zu diskutieren, sollte eine Überplattung oder Überbauung des Bahnhofareals und eine Attraktivierung der Verknüpfung mit Regional- und Lokalbuslinien angedacht werden.

- **Generelle Senkung der Lärmbelastung:**
Unabhängig von der Diskussion darüber, ob der Schienenbonus beim Lärmschutz zeitgemäß ist, oder nicht und ob dieser in naher Zukunft obsolet sein wird, ist Allgemeingut, dass einen wesentlichen Faktor der Lärmbelastung die Qualität des Waggonmaterials darstellt. Der Ausbau im Westteil des Bahnhofs Linz erfolgt vornehmlich zur Verbesserung des Personenfernverkehrs und diese Zuggarnituren stellen im Regelfall die geringeren Lärmquellen dar. Die befürchtete Verdrängung des Güterverkehrs in die Nachtstunden ist durchaus plausibel, macht jedoch auch das schwelende Problem der „Lärmqualität“ des Wagenmaterials noch augenscheinlicher. Eine Lösung dazu stellen lediglich verbindliche Mindeststandards für die Qualität des Wagenmaterials dar („ein Pickerl für Waggons“), welche bundesweit – wahrscheinlich EU-weit – gelten müssten. Diese Forderung übersteigt das gegenständliche Verfahren, jedoch wird die Bundesregierung bzw die ressortzuständige Bundesministerin dazu aufgefordert, solche Mindeststandards für Wagenmaterial für Österreich festzulegen, auf europäischer Ebene vorzuschlagen und durch eine Verbindlichmachung dieser Standards für Österreich ein Vertragsverletzungsverfahren in Kauf zu nehmen, um die Diskussion auf europäischer Ebene voranzutreiben.
- **Raumordnerische Aspekte:**
Zweifelsohne stellt die ÖBB-Trasse mit den begleitenden Lärmwänden bereits jetzt eine deutliche Zäsur im Bebauungsgefüge der Stadt Leonding dar. Diese Trennwirkung wird sich durch die neue Trassenverbreiterung und Adaptierung der Lärmschutzmaßnahmen deutlich verstärken. Möglichkeiten, diese Trennwirkung zu mildern, bestehen nur begrenzt, wie dies aus vergleichbaren Straßenprojekten hinlänglich bekannt ist. Die einzigen Möglichkeiten einer Milderung sieht die oö Umweltanwaltschaft in einem Ausbau bestehender Querungen, der Schaffung zusätzlicher Querungen zB durch die Überbauung oder Überplattung des Bahnhofbereichs und durch begleitende Maßnahmen einer besseren Einbindung des Trassenbandes in die Landschaft durch Schaffung eines „grünen Bandes“. Städtebauliche Konzepte, welche auch umgesetzt worden sind, gibt es bereits und es ist auch aktueller Erfahrungsstand, dass eine durch Grünverbauung „kaschierte“ Zäsur für die anliegende Bebauung erträglich wird und sogar das Potential einer Neugestaltung des Wohnumfelds hat. Ein kleines, aber aufgrund der Lärm- und Nutzungssituation durchaus vergleichbares Beispiel sind Maßnahmen im Bereich der Napoleonsiedlung hin zu A 1 bzw

zum Einkaufszentrum Haid. Gewagtere und städtebaulich imposantere Beispiele gibt es in europäischen und nordamerikanischen Metropolen, an welchen auch die Stadt Leonding Maß nehmen könnte. Ähnliche Gestaltungsmaßnahmen wären auch bei einem Zusammenwirken der ÖBB mit der Stadt Leonding denkbar.

Dr. Martin Donat e.h.

Stellungnahme des Wasserwirtschaftlichen Planungsorgans, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz, vertreten durch Frau Ing.ⁱⁿ Hemma Adlung:

Beim gegenständlichen Projektvorhaben Umbau Linz Hbf. Westseite einschließlich Linzer Lokalbahn sind die Bahnwässer zu beseitigen. Im Einreichprojekt ist vorgesehen, die Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer über Sickerschächte mit eingebauten Aktivkohlematten durchzuführen.

Da im gegenständlichen Bereich eine Sondersituation durch beengte Platzverhältnisse sowie eine dichte Deckschicht herrscht, ist für die übliche, dem Stand der Technik entsprechende Versickerung der Oberflächenwässer über eine Rasenmulde und einer Bodenpassage keine Anwendung möglich.

Daher erscheint die projektsgemäße Ausführung der Versickerung durch Sickerschächte mit vorgeschaltetem Retentionsraum, Absperrvorrichtung und einer Passage der Bahnwässer durch eine Aktivkohleschicht nach Ansicht des WPLO für den Normalbetrieb ausreichend, im Falle eines Störfalles können aber Mengen austreten, die in der Aktivkohleschicht nicht zurückgehalten werden können. Es wird darauf hingewiesen, dass die ordnungsgemäße Funktion der Aktivkohlefilterschicht von der Geschwindigkeit der vertikalen Durchsickerung (Kontaktzeit innerhalb der Aktivkohlefilterschicht) abhängig ist und damit je nach Niederschlagsereignis unterschiedliche Wirkungsgrade auftreten.

Es ist daher jedenfalls eine Ölabscheidevorrichtung (z. B. Ölabscheideschacht mit Tauchwand) und eine stark gedrosselte Abgabe in die Sickerschächte vorzusehen sowie eine regelmäßige Beweissicherung und Kontrolle der Aktivkohlematten durchzuführen.

Im Falle eines Störfalles sind die Aktivkohlematten der betroffenen Sickerschächte unverzüglich zu überprüfen und gegebenenfalls zu erneuern, um deren Wirksamkeit dauerhaft zu gewährleisten. Die verunreinigten Wässer sind getrennt zu entsorgen.

Die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen zur Beweissicherung und die geplanten Maßnahmen zur Störfallvorsorge und zur Sicherung während der Bauphase und im laufenden Betrieb sind jedenfalls einzuhalten.

Im Bereich der Fußgängerunterführung Untergaumberg sind die Arbeiten im Grundwasser so auszuführen, dass keine bleibenden nachteiligen Auswirkungen auf die quantitativen Grundwasserhältnisse erfolgen. Auswirkungen auf die qualitativen Grundwasserhältnisse sind durch entsprechende Reinigungsverfahren während der Bau- und Betriebsphase auszuschließen.

Ing.ⁱⁿ Hemma Adlung e.h.

Stellungnahme der LINZ AG für Energie, Telekommunikation, Verkehr und Kommunale Dienste, vertreten durch Herrn Ing. Mag. Friedrich Pühringer:

- In der gegenständlichen Angelegenheit vertritt die LINZ AG für Energie, Telekommunikation, Verkehr und Kommunale Dienste nachfolgende Gesellschaften:
 - LINZ SERVICE GmbH für Infrastruktur und Kommunale Dienste
 - LINZ STROM GmbH für Energieerzeugung, -verteilung und Telekommunikation
 - LINZ GAS/WÄRME GmbH für Erdgas- und Wärmeversorgung
 - LINZ LINIEN GmbH für öffentlichen Verkehr
- In den vom Projekt betroffenen sowie den angrenzenden Grundstücken befinden sich zahlreiche Leitungen und Anlagen der oben genannten Gesellschaften.
- Da aus den uns bekannte Projektunterlagen nicht klar ersichtlich ist, wie der Projektwerber die in unserem Eigentum stehenden Leitungen und sonstigen Anlagen vor jedweder Schädigung oder sonstiger Beeinträchtigung verlässlich zu schützen gedenkt, besteht durch das Vorhaben eine grundsätzliche Gefährdung für unser Eigentum, weshalb wir gemäß § 44b Abs 1 AVG Einwendungen gegen das Projekt erheben.

Zum Schutz unseres Eigentums wären folgende Auflagen geeignet:

- Sollten Leitungen, Einrichtungen oder Objekte jeglicher Art, welche sich im Eigentum der genannten Gesellschaften befinden, durch das oben angegebene Bauprojekt betroffen sein, ist mindestens vier Wochen vorher mit uns Kontakt aufzunehmen.
- Für jede eventuell notwendige Veränderungen an unseren Anlagen (z. B. Umlegung von Leitungen) ist unsere vorherige Zustimmung einzuholen. Die Bestimmungen der bestehenden Dienstbarkeitsverträge und anderer Verträge sind einzuhalten.
- Die tatsächliche Situierung der Leitungen kann von der planlichen Darstellung abweichen. Bei allen Grabungsaktivitäten ist durch Suchschlitze die tatsächliche Lage der Einbauten zu eruieren.
- Um mögliche Beschädigungen an den Anlagen zu vermeiden sind die Erschütterungen auf ein absolutes Minimum zu reduzieren.
- Die Bestimmungen für die Schutzzonen sind einzuhalten.
- Eine Beweissicherung an unseren Anlagen und Grundstücken durch einen unabhängigen Sachverständigen ist vor Baubeginn durchzuführen (Die Kosten der Beweissicherung sind vom Projektwerber zu tragen).

Ing. Mag. Friedrich Pühringer e.h.

Stellungnahme von Frau Mag.^a Ursula Dietscher, Maiergutstraße 18, 4060 Leonding, auch in Vetreterung für Herrn Mag. Michael Huter, Frau Mag.^a Margarete Dietscher, Leon und Hannah Dietscher:

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben als Anrainerin betroffen.

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

1. Wir halten unsere Einwendung vom 8.3.2012 vollinhaltlich aufrecht.
2. Wir schließen uns den von der Stadtgemeinde Leonding eingereichten Gutachten (lt. Mag. Andresek, Beilage 1-5 der Verhandlungsschrift) an.
3. Aufgrund der Höhenlage unseres Hauses am Imberg werden wir vom Lärm sowohl vom gegenständlichen Vorhaben als auch vom möglichen nachfolgenden Vorhaben betroffen. Wir ersuchen diese Tatsache bei der Prüfung der Voraussetzung der Genehmigung dieses Verfahrens zu berücksichtigen.
Weiters ersuchen wir dabei auch die durch die Höhenlage verursachte Lärmverteilung und verminderte Möglichkeit des Lärmschutzes zu beachten.
4. Bislang fanden keine schalltechnischen Untersuchungen unser Grundstück betreffend statt, daher beantragen wir entsprechende schalltechnische Untersuchungen bereits in diesem Verfahren.
5. Wir beantragen einen entsprechenden Lärmschutz auch im Bereich der provisorischen Einbindung in den Bestand.
6. Im Hinblick auf das von der Stadtgemeinde Leonding vorgelegte Gutachten von Prof. Dr. Oberfeld beantragen wir entsprechende Messungen für unser Grundstück und die Korrektur der zugrunde gelegten Werte im Sinn des obgenannten Gutachtens.
7. Die Darstellung der Nullvariante wurde von Prof. Abgottspon in dem von der Stadtgemeinde Leonding vorgelegten Gutachten nachvollziehbar bezweifelt. Das führt unter anderem zu erhöhtem Güterverkehr und damit zu einer erhöhten Lärmbelastung in der Nacht. Wir ersuchen diese Tatsache bei der Prüfung der Voraussetzung der Genehmigung dieses Verfahrens zu berücksichtigen.
8. Der Fußweg nördlich der Bahn (am Ende des gegenständlichen Vorhabensabschnitts) dient als Verbindung zu den öffentlichen Verkehrsmitteln (Straßenbahn und Busse). Dieser Weg sollte daher – auch während der Bauphase – erhalten werden.

Mag.^a Ursula Dietscher e.h.

Stellungnahme von Herrn Manfred Froschauer, Schafferstraße 48a, 4060 Leonding:

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen: Anrainer

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Die Teilung in 2 Bauabschnitte (UVP 1 und 2) empfinde ich als eine willkürliche Maßnahme und sehe dadurch den weiter Streckenausbau durch Leonding vorjudiziert.

Leonding ist nicht nur unser Wohnort sondern auch unser Lebensraum sowie Arbeitsplatz. Dadurch sind wir von diesem Eingriff massiv betroffen. In Leonding haben wir bereits jetzt schon ein sehr starkes Verkehrsaufkommen und eine äußerst starke Lärmentwicklung und Abgasen durch Bahn, Straße und Flugverkehr. Durch die Topographie von Leonding und durch thermische Einflüsse sind wir relativ stark von diesen Lärmbelastigungen betroffen.

Ich fordere daher:

Verbesserte Lärmschutzmaßnahmen, sprich Lärmschutzwände, Lärmwände zwischen den Gleisen, eine Absenkung der Bahntrasse bis hin zu einer Einhausung der Hochleistungsstrecke.

Leonding ist eine Wohnstadt und soll es auch bleiben.

Manfred Froschauer e.h.

Stellungnahme von Frau Sabine Naderer, Schafferstraße 48, 4060 Leonding:

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen: entfernte Anrainerin (nächster Projektabschnitt)

Es sollen die Einwendungen der Gemeinde betreffend Lärmbelastung, Schadstoffbelastung geprüft werden im Hinblick auf weiter entfernte Grundstücke. Die baurechtlichen Maßnahmen des gegenständlichen Verfahrens sollen keinen Einfluss auf die Trassenführung des nächsten Projektabschnitts, weil die unterirdische Führung der Trasse geprüft werden soll.

Sabine Naderer e.h.

Stellungnahme von Herrn Gerhard Kaspar, 4020 Linz, Ing. Etzel-Str. 25:

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen: Anrainer

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Parkplatzsituation:

Ich wohne in einem Mehrparteienhaus direkt an der Ing. Etzel-Str. 25. Laut Projektantin soll für die Ing-Etzel-Str. (gerade Verlängerung Richtung Westbrücke) ein Parkverbot verhängt werden, lediglich eine Feuerwehrezufahrt soll nur mehr möglich sein. Es bleiben nur mehr 10 Parkplätze westlich des Objektes Ing-Etzel-Str. 27 übrig. Somit stellt sich für mich die Frage wo die Autos in Zukunft parken sollen, da bereits jetzt die Parksituation angespannt ist.

Wie stellt sich die ÖBB Infrastruktur AG (bzw. Stadt Linz) in Zukunft die Lösung dieses Parkplatzmangels vor?

Ich fordere daher:

Der jetzt gesperrte Parkplatz hinter den gebauten Garagen soll in Zukunft freigegeben werden. Dieser ist im Eigentum der ÖBB Immobilien. Beziehungsweise sollen adäquate Parkmöglichkeiten geschaffen werden.

Gerhard Kaspar e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie, Herrn Univ. Prof. Dr. Leopold Weber zur Zusammenfassenden Bewertung, Punkt 1:

Die Vorschreibung:

- Spundwände sind nach Fertigstellung des Bauwerkes soweit bauablauftechnisch möglich, wieder zu entfernen.

Wird aus geologisch hydrogeologischer Sicht wie folgt abgeändert:

- Spundwände sind nach Fertigstellung des Bauwerkes nur dann zu ziehen, wenn bei Belastung derselben ein Grundwasseranstau mit Auswirkungen bis zur Geländeoberfläche (Bildung von Vernässungen) herbeigeführt wird.

Auf Grund der Tatsache, dass die Spundwände nicht bis in den Stauer einbinden, dadurch unterhalb der Spundwandunterkante ein Grundwasserabstrom möglich ist, sowie der Tatsache, dass die Spundwände subparallel zum Grundwasserabstrom verlaufen, ist nur eine geringe Wahrscheinlichkeit für einen unerwünschten Grundwasseranstau gegeben.

Dies ist durch Beobachtung des Pegels KB2/09 zu überprüfen. Sollte baubedingt dieser Pegel entfernt werden müssen, ist ein Ersatzpegel herzustellen.

Univ. Prof. Dr. Leopold Weber e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin, Herrn Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger zur zusammenfassenden Bewertung:

Die Auflage Nr. 23 (Seite 199) ist wie folgt zu ändern:

Die Verwendung von kraftstoffbetriebenen Maschinen beim Bau ist zu vermeiden, wenn nach dem Stand der Technik gleichwertige strombetriebene Maschinen in Österreich zu Verfügung stehen.

Prof. Dr. Manfred Neuberger e.h.

Maßnahmenvorschlag des Sachverständigen für Bodenqualität Abfallwirtschaft und Grundwasser, Herrn Dipl.-Ing. Dr. Kurt Schippinger:

Während der Bauphase ist für die richtige und nachvollziehbare Zuordnung der anfallenden Abfallströme eine abfallchemische Bauaufsicht durch ein akkreditiertes Büro vorzusehen bzw. zu bestellen.

Dadurch wird auch die Einhaltung des Abfalllogistikkonzeptes und die im Bereich der Verdachtsflächen erforderliche Beweissicherung sichergestellt.

Dipl.-Ing. Dr. Kurt Schippinger e.h.

Stellungnahme des Amtssachverständigen für EMF, Licht/Beschattung aus techn. Sicht, Herrn Ing. Wilhelm Lampel zur Stellungnahme von Herrn Gerald Eckersdorfer, Weesestraße 37, 4060 Leonding (schriftl. Stellungnahme vom 9.4.2012):

Im Fachbeitrag elektromagnetische Felder wurden Berechnungen vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz für die Hoch- und Niederspannungsanlagen der im Bauentwurf enthaltenen Bahnanlagen unter Annahme verschiedener Betriebsbedingungen ermittelt. Es wurden die Beeinflussungen an den nächsten Objekten links und rechts der Bahnanlage im Bestand sowie für den geplanten Ausbau berechnet. Die vorliegenden Ergebnisse der magnetischen Ersatzflussdichte und der elektrische Ersatzfeldstärke sowohl für die 50 Hz Anlagen als auch die 16,7 Hz Anlagen wurden an ausgewählten Bereichen die allgemein zugänglich sind bewertet. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus elektrotechnischer Sicht die derzeit in Österreich gültigen

Festlegungen für die Allgemeinbevölkerung für einen zeitlich unbegrenzten Aufenthalt (Vornorm ÖVE ÖNORM E 8850 „Elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder im Frequenzbereich von 0 Hz bis 300 GHz Beschränkung der Exposition von Personen – Ausgabe 2006 02 01) eingehalten werden. Die festgelegten Werte sind 5 kV/m und 100 μ T bei 50 Hz bzw. 10 kV/m und 300 μ T bei 16,7 Hz und entsprechen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU.

Bereits durch die vorhandenen Infrastrukturanlagen (insb. öffentliche Stromversorgungsleitungen) existieren Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Diese existierenden Beeinflussungen wurden nicht untersucht.

Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen (Reduktionsleiter, optimierte Leitungsführung) an den Bahnanlagen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt. Die berechneten elektrotechnisch maximalen Betriebsbedingungen stellen einen theoretischen Anlagengrenzwert dar, der auf Grund der eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebsprogramm, eingesetzte Triebfahrzeuge, Sicherungsanlagen, ..) in der Praxis nicht erreicht werden kann. Als relevanter Praxiswert ist bei Bahnanlagen aus technischer Sicht der 24 h Mittelwert maßgebend.

Der Referenzwert von 300 μ T bei 16,7 Hz wird aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten. Im untersuchten Bereich ergeben sich durch den Ausbau maximale Werte von rd. 30 μ T bei Wohnnutzungen und betragen somit rd. 1/10 der zulässigen Referenzwerte. Eine Überschreitung von Grenzwerten kann somit aus technischer Sicht ausgeschlossen werden. Es werden durch die bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen zusätzlich Vorsorgemaßnahmen umgesetzt. Festgehalten wird auch, dass eine Beurteilung dieser Berechnungen im Rahmen dieses Verfahrens durch einen Umweltmediziner erfolgt.

Ing. Lampel Wilhelm e.h.

Stellungnahme des Amtssachverständigen für EMF, Licht/Beschattung aus techn. Sicht, Herr Ing. Wilhelm Lampel zur Stellungnahme von Frau Barbara Meidl, Weesestraße 37, 4060 Leonding (schriftl. Stellungnahme vom 9.4.2012):

Im Fachbeitrag elektromagnetische Felder wurden Berechnungen vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz für die Hoch- und Niederspannungsanlagen der im Bauentwurf enthaltenen Bahnanlagen unter Annahme verschiedener Betriebsbedingungen ermittelt. Es wurden die Beeinflussungen an den nächsten Objekten links und rechts der Bahnanlage im Bestand sowie für den geplanten Ausbau berechnet. Die vorliegenden Ergebnisse der magnetischen Ersatzflussdichte und der elektrische Ersatzfeldstärke sowohl für die 50 Hz Anlagen als auch die 16,7 Hz Anlagen wurden an ausgewählten Bereichen die allgemein zugänglich sind bewertet. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus elektrotechnischer Sicht die derzeit in Österreich gültigen Festlegungen für die Allgemeinbevölkerung für einen zeitlich unbegrenzten Aufenthalt (Vornorm ÖVE ÖNORM E 8850 „Elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder im Frequenzbereich von 0 Hz bis 300 GHz Beschränkung der Exposition von Personen – Ausgabe 2006 02 01) eingehalten werden. Die festgelegten Werte sind 5 kV/m und 100 μ T bei 50 Hz bzw. 10 kV/m und 300 μ T bei 16,7 Hz und entsprechen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU.

Bereits durch die vorhandenen Infrastrukturanlagen (insb. öffentliche Stromversorgungsleitungen) existieren Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Diese existierenden Beeinflussungen wurden nicht untersucht.

Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen (Reduktionsleiter, optimierte Leitungsführung) an den Bahnanlagen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt. Die berechneten elektrotechnisch maximalen Betriebsbedingungen stellen einen theoretischen Anlagengrenzwert dar, der auf Grund der eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebsprogramm, eingesetzte Triebfahrzeuge, Sicherungsanlagen, ..) in der Praxis nicht erreicht werden kann. Als relevanter Praxiswert ist bei Bahnanlagen aus technischer Sicht der 24 h Mittelwert maßgebend.

Der Referenzwert von 300 μT bei 16,7 Hz wird aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten. Im untersuchten Bereich ergeben sich durch den Ausbau maximale Werte von rd. 30 μT bei Wohnnutzungen und betragen somit rd. 1/10 der zulässigen Referenzwerte. Eine Überschreitung von Grenzwerten kann somit aus technischer Sicht ausgeschlossen werden. Es werden durch die bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen zusätzlich Vorsorgemaßnahmen umgesetzt. Festgehalten wird auch, dass eine Beurteilung dieser Berechnungen im Rahmen dieses Verfahrens durch einen Umweltmediziner erfolgt.

Ing. Lampel Wilhelm e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Eisenbahnwesen, Herrn Dipl. Ing. Markus Mayr zur Stellungnahme von Herrn Gerald Eckersdorfer, Weesestraße 37, 4060 Leonding:

Die Text der Einwendung von Herrn Gerald Eckersdorfer ist identisch der Einwendung von Leibetseder Markus Akad. VKFM. Ing., Cranachstraße 5, 4060 Leonding und einer Reihe weiterer identischer Einwendungen.

Diese Einwendung wurde ausführlich in der zusammenfassenden Bewertung unter Pkt. D5 behandelt und ist auch hier vollinhaltlich gültig.

Folgende Äußerung zu Pkt. D5 wurde abgegeben:

Fachliche Bewertung

Der Streckenabschnitt Linz – Wels und somit das gegenständliche Vorhaben Linz Hbf. Westkopf, ist als Teil der Westbahn von Wien bzw. St. Pölten nach Attnang/Puchheim bzw. Salzburg mit Verordnung der Bundesregierung (BGBL Nr. 370/1989 vom 27.07.1989 idF. BGBL II Nr. 397/1998 vom 17.11.1998) zur Hochleistungsstrecke erklärt. Eine Hochleistungsstrecke hat eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen (Personen- und / oder Güterverkehr) oder für den Nahverkehr. Weiters ist das gegenständliche Vorhaben Linz Hbf. Westkopf ein Teil des durchgehenden viergleisigen Ausbaus gemäß dem Zielnetz 2025, welches eine langfristige Infrastrukturstrategie von Bund (BMF / BMVIT) und ÖBB-Infrastruktur AG darstellt.

Das Vorhaben entspricht den Intentionen der Bundesregierung, welche als einen der maßgebenden verkehrspolitische Grundsätze den Ausbau der Schiene als umweltfreundlichen Verkehrsträger vertritt um damit die Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Schiene im Personen- und Güterverkehr sowie die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene anzustreben. Dies entspricht auch den Intentionen der Europäischen Union, welche ein nachhaltiges Verkehrssystem auch unter Wiederbelebung des Schienenverkehrs anstrebt. Die Westbahn ist gemäß dem Leit-schema des Transeuropäischen Verkehrsnetzes auch ein Teil des TEN-Korridors 17 (Paris – Bratislava) und dem Hochgeschwindigkeitsnetz zugehörig.

Darüber hinaus ist die Westbahn auch Bestandteil des „Europäischen Übereinkommens über die Hauptlinien des Internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC)....“ BGBl Nr. 147 vom 9. Juli 2002 und in dem im BGBl integrierten „Verzeichnis der Eisenbahnlinien“ als Strecke E50 und E55 angeführt.

Das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich sieht ebenfalls im Grundsatz analoge verkehrspolitische Zielsetzungen mit Infrastrukturplanungen für nachhaltige Verkehrssysteme mit Stärkung des nationalen und internationalen öffentlichen Personenverkehrs und Güterverkehrs auf der Schiene vor.

Gemäß den in den Unterlagen (UVE, EB-Projekt; § 31a Gutachten) vorliegenden Angaben verkehrten gemäß Fahrplan 2007/2008 im Streckenabschnitt Linz Hbf. – Marchtrenk insgesamt 368 Züge (davon Nacht 125 Züge), im Streckenabschnitt Linz Hbf. – Traun insgesamt 129 Züge (davon Nacht 25 Züge) und auf der Lilo von Linz Hbf. – Leonding insgesamt 56 Züge (davon Nacht 4 Züge).

Entsprechend den Angaben des Betriebsprogramms Prognose 2025 sind als Grundlage für das Vorhaben im Streckenabschnitt Linz Hbf. – Marchtrenk insgesamt 204 + 351 = 555 Züge (davon Nacht 195 Züge), im Streckenabschnitt Linz Hbf. – Traun insgesamt 173 Züge (davon Nacht 24 Züge) und auf der Lilo von Linz Hbf. – Leonding insgesamt 82 Züge (davon Nacht 6 Züge) dargelegt.

Die Geschwindigkeiten im eingereichten Abschnitt „Projekt Linz Hbf. Westseite“ bleiben gegenüber dem Bestand unverändert mit ≤ 120 km/h.

Zwischen dem Bestandsverkehr 2007/2008 und dem im Vorhaben zugrundegelegten Dimensionierungsverkehr 2025 sind deutliche Steigerungen von 187 Zügen (davon Nacht 70 Züge) auf der Westbahn, von 44 Zügen (davon Nacht - 1 Zug) auf der Pyhrnbahn und von 26 Züge (davon Nacht 2 Züge) auf der Lilo vorgesehen.

Die angeführten Prognosezugzahlen zur Dimensionierung der Infrastrukturanlagen liegen auch der Bewertung der umweltrelevanten Auswirkungen (z.B. Lärm, Erschütterung, EMF, Luft, Humanmedizin usw.) zugrunde. Hinsichtlich dieser umweltrelevanten Bewertungen wird auf die Aussagen der dafür zuständigen Sachverständigen verwiesen.

Bei Unterbleiben des Vorhabens ist davon auszugehen, dass sich das Verkehrsaufkommen trotzdem weiter steigern und der Prognose 2025 entsprechen wird. Allerdings wären einerseits die Züge nur bei ausgesprochen schlechter Betriebsqualität fahrbar und andererseits ist davon auszuge-

hen, dass die bei Realisierung des Vorhabens geplanten Maßnahmen zum Schutz der Umwelt nicht umgesetzt werden.

Dipl. Ing. Markus Mayr e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für das Fachgebiet Eisenbahnwesen, Herrn Dipl. Ing. Markus Mayr zur Stellungnahme von Frau Barbara Meidl, Weesestraße 37, 4060 Leonding:

Die Text der Einwendung von Frau Barbara Meidl ist identisch der Einwendung von Leibetseder Markus Akad. VKFM. Ing., Cranachstraße 5, 4060 Leonding und einer Reihe weiterer identischer Einwendungen.

Diese Einwendung wurde ausführlich in der zusammenfassenden Bewertung unter Pkt. D5 behandelt und ist auch hier vollinhaltlich gültig.

Folgende Äußerung zu Pkt. D5 wurde abgegeben:

Fachliche Bewertung

Der Streckenabschnitt Linz – Wels und somit das gegenständliche Vorhaben Linz Hbf. Westkopf, ist als Teil der Westbahn von Wien bzw. St. Pölten nach Attnang/Puchheim bzw. Salzburg mit Verordnung der Bundesregierung (BGBL Nr. 370/1989 vom 27.07.1989 idF. BGBL II Nr. 397/1998 vom 17.11.1998) zur Hochleistungsstrecke erklärt. Eine Hochleistungsstrecke hat eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen (Personen- und / oder Güterverkehr) oder für den Nahverkehr. Weiters ist das gegenständliche Vorhaben Linz Hbf. Westkopf ein Teil des durchgehenden viergleisigen Ausbaus gemäß dem Zielnetz 2025, welches eine langfristige Infrastrukturstrategie von Bund (BMF / BMVIT) und ÖBB-Infrastruktur AG darstellt.

Das Vorhaben entspricht den Intentionen der Bundesregierung, welche als einen der maßgebenden verkehrspolitische Grundsätze den Ausbau der Schiene als umweltfreundlichen Verkehrsträger vertritt um damit die Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Schiene im Personen- und Güterverkehr sowie die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene anzustreben. Dies entspricht auch den Intentionen der Europäischen Union, welche ein nachhaltiges Verkehrssystem auch unter Wiederbelebung des Schienenverkehrs anstrebt. Die Westbahn ist gemäß dem Leit-schema des Transeuropäischen Verkehrsnetzes auch ein Teil des TEN-Korridors 17 (Paris – Bratislava) und dem Hochgeschwindigkeitsnetz zugehörig.

Darüber hinaus ist die Westbahn auch Bestandteil des „Europäischen Übereinkommens über die Hauptlinien des Internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC)...“ BGBL Nr. 147 vom 9. Juli 2002 und in dem im BGBL integrierten „Verzeichnis der Eisenbahnlinien“ als Strecke E50 und E55 angeführt.

Das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich sieht ebenfalls im Grundsatz analoge verkehrspolitische Zielsetzungen mit Infrastrukturplanungen für nachhaltige Verkehrssysteme mit Stärkung des nationalen und internationalen öffentlichen Personenverkehrs und Güterverkehrs auf der Schiene vor.

Gemäß den in den Unterlagen (UVE, EB-Projekt; § 31a Gutachten) vorliegenden Angaben verkehrten gemäß Fahrplan 2007/2008 im Streckenabschnitt Linz Hbf. – Marchtrenk insgesamt 368 Züge (davon Nacht 125 Züge), im Streckenabschnitt Linz Hbf. – Traun insgesamt 129 Züge (davon

Nacht 25 Züge) und auf der Lilo von Linz Hbf. – Leonding insgesamt 56 Züge (davon Nacht 4 Züge).

Entsprechend den Angaben des Betriebsprogramms Prognose 2025 sind als Grundlage für das Vorhaben im Streckenabschnitt Linz Hbf. – Marchtrenk insgesamt 204 + 351 = 555 Züge (davon Nacht 195 Züge), im Streckenabschnitt Linz Hbf. – Traun insgesamt 173 Züge (davon Nacht 24 Züge) und auf der Lilo von Linz Hbf. – Leonding insgesamt 82 Züge (davon Nacht 6 Züge) dargelegt.

Die Geschwindigkeiten im eingereichten Abschnitt „Projekt Linz Hbf. Westseite“ bleiben gegenüber dem Bestand unverändert mit ≤ 120 km/h.

Zwischen dem Bestandsverkehr 2007/2008 und dem im Vorhaben zugrundegelegten Dimensionierungsverkehr 2025 sind deutliche Steigerungen von 187 Zügen (davon Nacht 70 Züge) auf der Westbahn, von 44 Zügen (davon Nacht - 1 Zug) auf der Pyhrnbahn und von 26 Züge (davon Nacht 2 Züge) auf der Lilo vorgesehen.

Die angeführten Prognosezugzahlen zur Dimensionierung der Infrastrukturanlagen liegen auch der Bewertung der umweltrelevanten Auswirkungen (z.B. Lärm, Erschütterung, EMF, Luft, Humanmedizin usw.) zugrunde. Hinsichtlich dieser umweltrelevanten Bewertungen wird auf die Aussagen der dafür zuständigen Sachverständigen verwiesen.

Bei Unterbleiben des Vorhabens ist davon auszugehen, dass sich das Verkehrsaufkommen trotzdem weiter steigern und der Prognose 2025 entsprechen wird. Allerdings wären einerseits die Züge nur bei ausgesprochen schlechter Betriebsqualität fahrbar und andererseits ist davon auszugehen, dass die bei Realisierung des Vorhabens geplanten Maßnahmen zum Schutz der Umwelt nicht umgesetzt werden.

Dipl. Ing. Markus Mayr e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Luftreinhaltung, Herrn Univ. Prof. Dr. Hans Puxbaum zur Stellungnahme von Frau Barbara Meidl und Herrn Gerhard Eckerstorfer:

Die Beantwortung der Stellungnahme ist gleichlautend wie zur Stellungnahme D14 (zusammenfassende Stellungnahme).

Prof. Hans Puxbaum e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz, Herrn Ing. Erich Lassnig, zu den Stellungnahmen von Frau Barbara Meidl und Herrn Gerald Eckerstorfer, Weesestraße 37, 4060 Leonding:

Zu den Einwendungen vom 09.04.2012 wird auf die fachliche Stellungnahme D37 des UVP-Gutachtens verwiesen.

Ing. Erich Lassnig e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe, Herrn Univ. Prof. Dr. Hans Puxbaum zu Auflagenvorschlägen Kap 9.2 #3, #5 der zusammenfassenden Bewertung

Das Projektgebiet liegt zum Teil in belastetem Gebiet (nach BGBl II 483/2008 ist das Linzer Stadtgebiet, KG Linz belastetes Gebiet von Stickstoffdioxid [NO₂] und Partikel PM 10; KG Waldegg für PM 10). Dadurch sind projektbedingte Auswirkungen im Hinblick auf Luftschadstoffe so zu begrenzen, dass es zu keinen relevanten zusätzlichen Belastungen für Anrainer kommt. Aufgrund von Erfahrungen bei vergleichbaren Eisenbahnvorhaben und Ergebnissen des vorliegenden Verfahrens stellt NO_x (aus der Dieseltraktion) die zu beschränkende Komponente dar.

Aufgrund der Ergebnisse der Ergänzung zum Fachbeitrag Luftschadstoffe (ON 520) vom 31.05.2012 werden unzulässige Belastungen bei Anrainern vermieden, wenn die lokale Emission von NO_x aus Traktionen im Projektgebiet auf 175 kg/Tag im Jahresmittel beschränkt wird. Im Falle der Überschreitung der Emission sind Maßnahmen zu treffen, durch welche die künftige Einhaltung des Emissionswertes sichergestellt wird.

Univ. Prof. Dr. Hans Puxbaum e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Fachgebiet Eisenbahnwesen, Herrn Dipl. Ing. Markus Mayr zum HIG:

Zur Frage des Verhandlungsleiters, ob das Vorhaben den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn? [§ 3 Abs. 1 HIG] entspricht wird Folgendes ausgeführt:

Die Leistungsfähigkeit einer Strecke wird ausgedrückt durch die Anzahl der Züge, die in einem bestimmten Zeitraum unter Einhaltung bestimmter Qualitätsnormen jedes Gleis einer Strecke bzw. eines Bahnhofes befahren können. Die Gestaltung der in einem Bahnhof unter anderem maßgebenden Weichenverbindungen für die zur Abwicklung des Betriebsprogramms erforderlichen Verkehrsrelationen sind entsprechend den örtlichen Rahmenbedingungen sinnvoll und zweckmäßig gestaltet worden.

Mit dem Projekt Linz Hbf. Westseite wird eine leistungsfähige, wirtschaftliche und wettbewerbsfähige Strecke bzw. Streckenabschnitt für den Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr entsprechend dem Stand der Technik geschaffen.

Das Vorhaben entspricht aus der Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn.

Dipl. Ing. Markus Mayr e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin, Herrn Univ. Prof. Dr. Manfred Neuburger zur Stellungnahme der Stadtgemeinde Leonding:

Nach geltender Rechtslage ist der bauliche Lärmschutz so zu dimensionieren, dass die SchIV unter Berücksichtigung eines Bahnbonus von 5 dB eingehalten wird. Bei Änderungen der Gesetzeslage aufgrund des Fortschrittes des Standes der Technik und der Wissenschaften werden Nachbesserungen im Rahmen der Bestandsstreckensanierung erforderlich. Eine Anpassung des Schienenbonus an die Zug- bzw. Güterzugfrequenz ist auch aus humanmedizinischer Sicht wünschenswert, zur geforderten Erhöhung der Lärmschutzwand auf 6 m ist jedoch anzumerken, dass

aus Leonding Einwände gegen zu hohe Lärmschutzwände kamen. Zielführender erscheint die Investition in die Erneuerung des Wagenmaterials, mit der eine mögliche Senkung der Grenzwerte in Zukunft kompensiert werden könnte.

Die Forderung nach Konkretisierung der Arbeiten zu Nacht- und Wochenendzeit wurden auch in meinem Gutachten erhoben und ich verweise diesbezüglich auf meine Vorschriften auf Seite 10-11, 13 und 17. Selbstverständlich dürfen die an 17 Wochenende vorgesehenen Arbeiten nicht in Wochen hintereinander erfolgen, sondern werden sich über 5 ½ Jahre verteilen, wobei ich empfehle, die Nachbarn mindestens ein Monat im Vorhinein schriftlich zu informieren.

Die Übernahme der Auflagen von Prof. Puxbaum zur Minimierung der Luftschadstoffimmissionen während der Bauphase habe ich in meinem Gutachten empfohlen. Auch die Forderung nach der Abdeckung von staubenden Transportgütern ist aus umwelthygienischer Sicht zu unterstützen.

Erst bei Überschreitung von Grenzwerten für elektromagnetische Felder (300 μT für 16 2/3 Hz bzw. 100 μT für 50 Hz) sind gesundheitliche Risiken nachgewiesen. Für das Gebäude Nr. 107, das derzeit leer steht, ist die EMF-Belastung vor Benützungsbewilligung zu messen. Gegen die Benützung des Gebäudes Nr. 91 als Pub bestehen aus medizinischer Sicht keine Einwände. Im Gebäude Nr. 35 sollte vorsorglich kein Kinderzimmer im Dachgeschoss eingerichtet werden. Entlang der Wohngebäude Nr. 51, in denen die Magnetfeldbelastung voraussichtlich von 1,2 μT auf 3,6 μT zunehmen wird, empfehle ich vorsorglich verstärkte Rückleiter im Spannungsfeld sowie in den beiden benachbarten Spannungsfeldern zu installieren. Die von Dr. Oberfeld geforderten Vorsorgewerte sind utopisch, weltweit nirgends realisiert und aus medizinischer Sicht entbehrlich. Auch in der Schweiz führt eine Überschreitung des dort geltenden Vorsorgewertes von 1 μT als 24 Stunden-Mittelwert nur zur Ausschöpfung technisch möglicher Reduktionsmaßnahmen, aber nicht zur Versagung einer Genehmigung. Außerdem ist anzumerken, dass Dr. Oberfeld zur Unterstützung seiner Forderungen vorwiegend Studien mit 380 kV und 50/60 Hz zitiert, die im gegenständlichen Fall nicht relevant sind und zudem die Vorsorgewerte falsch interpretiert.

Bezüglich der Umweltauswirkungen des gegenständlichen Vorhabens auf den nachgelagerten Streckenabschnitten müssen die dem Projekt zugrundeliegenden Zug- und Güterzugzahlen sowie daraus abgeleitet Immissionen der Einreichung entsprechen.

Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger e.h.

Stellungnahme des Amtssachverständigen für EMF, Licht/Beschattung aus techn. Sicht, Herrn Ing. Wilhelm Lampel zur Stellungnahme der Stadtgemeinde Leonding vertreten durch Herrn RA Dr- Wilhelm Bergthaler (Teil Umweltmedizinisches Gutachten Teilbereich elektromagnetische Felder von Dr. med. univ. Gerd Oberfeld (schriftl. Stellungnahme vom 29.5.2012 und Stellungnahme Pkt. 2.5 im Rahmen der Verhandlung am 30.5.2012):

Die Stadtgemeinde Leonding besteht – aus dem Titel der Umweltvorsorge und des Immissionsminimierungsgebotes- auf der Einhaltung des Vorsorgewertes für elektromagnetische Felder von 1 μT .

Der Vorsorgewert von 1 μT würde aus technischer Sicht der NISV-Verordnung für Neutrassierungen entsprechen. Da es sich beim gegenständlichen Projekt allerdings um eine Ausbaumaßnahme

handelt (Gleiszulegung zu bestehender Trassierung) wäre aus technischer Sicht auch in der Schweiz nicht der $1\mu\text{T}$ -Vorsorgewert anzuwenden, sondern die Einhaltung entsprechenden WHO-Werte ($=300\mu\text{T}$ für 16,7Hz) maßgebend.

Auch im vorgelegten Gutachten von Dr. Oberfeld werden aus technischer Sicht extrem niedere Vorsorgewerte (Beurteilungswerte) gefordert, die in der Praxis kaum realisierbar sind und aus technischer Sicht nicht mit 16,7 Hz Bahnfeldern verglichen werden können. Beim überwiegenden Teil der von Dr. Oberfeld zitierten Studien war die technische Grundlage Hoch und Höchstspannungsleitungen mit 50 bzw. 60 Hz Feldern. Die elektrotechnischen Betriebsbedingungen einer Hoch und Höchstspannungsleitung kann aus technischer Sicht nicht mit Bahnüberleitungsanlagen verglichen werden.

Im Fachbeitrag elektromagnetische Felder wurden Berechnungen vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz für die Hoch- und Niederspannungsanlagen der im Bauentwurf enthaltenen Bahnanlagen unter Annahme verschiedener Betriebsbedingungen ermittelt. Bereits durch die vorhandenen Infrastrukturanlagen (insb. öffentliche Stromversorgungsleitungen) existieren Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Diese existierenden externen Beeinflussungen sowie das permanent existierende Erdmagnetfeld wurden nicht untersucht.

Die im Bauentwurf bereits geplanten Maßnahmen (entsprechend den Rückstromführungs- und Erdungsmaßnahmen der ÖBB) an den Bahnanlagen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt. Die berechneten elektrotechnisch maximalen Betriebsbedingungen stellen einen theoretischen Anlagengrenzwert dar, der auf Grund der eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebsprogramm, eingesetzte Triebfahrzeuge, Sicherungsanlagen, ..) in der Praxis nicht erreicht werden kann. Als relevanter Praxiswert ist bei Bahnanlagen aus technischer Sicht der 24 h Mittelwert maßgebend.

Der Referenzwert von $300\mu\text{T}$ bei 16,7 Hz bzw. $100\mu\text{T}$ bei 50 Hz wird aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten. Im untersuchten Bereich ergeben sich durch den Ausbau maximale Werte von rd. $30\mu\text{T}$ bei 16,7 Hz bei Wohnnutzungen und betragen somit rd. 1/10 der zulässigen Referenzwerte. Eine Überschreitung von Grenzwerten kann somit aus technischer Sicht ausgeschlossen werden.

Aus technischer Sicht wird zur möglichen technischen Reduktion der elektromagnetischen Felder angemerkt:

Die bereits umgesetzten Maßnahmen (Je Gleis ein Reduktionsleiter, optimierte Leitungsführung, Rückleitungsquerverbinder;..) stellen aus technischer Sicht die technisch und wirtschaftlich optimalsten Maßnahmen dar.

Einhausungen der Bahnstrecke bzw. Schirmmaßnahmen könnten zwar aus abschirmenden Material (sog. Mu-Metall) hergestellt werden und wurden bei Einzelobjekten von Energieversorgungsunternehmen (z.B. Schirmung von Arztpraxen mit MR-Untersuchungen) umgesetzt. Großflächige Schirmmaßnahmen an Bahntrassen wurden bis dato nicht angewendet und können daher auch nicht als Stand der Technik angesehen und beurteilt werden.

Ebenso kann festgehalten werden, dass zusätzliche Reduktionsleiter je Gleis keine nennenswerte weitere Reduktion darstellen und die bereits getroffene Maßnahme je Gleis ein Reduktionsleiter die technisch optimalste und wirksamste Lösung ist.

Eine Einhaltung dieser extrem niederen Vorsorgewerte (Beurteilungswerte $0,1 \mu\text{T}$ als 24 h-Mittelwert und $1,0 \mu\text{T}$ als Spitzenwert innerhalb des ausgewiesenen Bauverbotsbereiches wie diese im Gutachten von Dr. Oberfeld gefordert werden), ist auch durch eine wesentliche Beschränkung des für die elektrische Betriebsführung notwendigen Oberleitungsstromes technisch möglich. Auf einer Bahnstrecke hat eine wesentliche Beschränkung der Oberleitungsstromes allerdings erhebliche Auswirkungen auf die Betriebsführung (Reduktion ca. 60 % der elektrisch geführten Züge) und den konzeptionierten Zugsgattungen (Reduktion der Zugsgewichte) und würden somit einen Ausbau elektrisch betriebener Bahnstrecken vom elektrotechnischen Standpunkt grundsätzlich in Frage stellen.

Ing. Lampel Wilhelm e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe, Herrn Univ. Prof. Dr. Hans Puxbaum zur Stellungnahme von Stadtgemeinde Leonding, vertreten durch Herrn RA Dr. W. Bergthaler:

Zum Punkt 2.4:

Die Bauphase, einschließlich der Aushubarbeiten ist im Bauablaufplan dokumentiert (in der Hauptbauphase 2 erfolgt der Transport überwiegend über die Bahn). Die entsprechenden Lkw Bewegungen sind im Rechenmodell für die Bauphase berücksichtigt (UVE Fachbeitrag Luftschadstoffe, Kapitel 5.1 und 5.2), die Transportwege der Lkw Fahrten in Abb.36, S. 79, UVE Fachbeitrag Luftschadstoffe; sowie die voraussichtliche Aufschlüsselung der Fahrbewegungen im Straßennetz in Tab. 66 des o.g. Fachbeitrags dargestellt. Die immissionsseitige Berechnung der Feinstaubbelastung durch Bauaktivitäten und Transportvorgänge wurde mit einem Rechenmodell entsprechend dem Stand der Technik durchgeführt und ist UVE Fachbeitrag Luftschadstoffe tabellarisch (Tab. 99) und in Form von Ausbreitungskarten (Abb. 44-47) dokumentiert.

Tabelle 1: Tab. 66 aus UVE Fachbeitrag Luftschadstoffe

Fahrtrichtung	Aufteilung der externen Lkw-Fahrbewegungen
Ing. Etzelstraße	10 %
Cranachstraße	55%
Gaumbergstraße	35 %

Die weitere Zu- und Abfahrt erfolgt über Rottmayrstraße, Waldeggstraße, und weiter über die B139.

Zur Vermeidung der Staubentwicklung sind folgende Auflagen vorgesehen:

a) seitens der Projektwerber

Tabelle 2: Aus Kapitel 5.4 Maßnahmen zur Luftreinhaltung in der Bauphase UVE ON401

Code	Kurzbeschreibung
LUG-BA-01	Zu- und Abfahrten zur Baustelle erfolgen auf staubfrei befestigten Wegen und werden regelmäßig gereinigt und befeuchtet.
LUG-BA-02 GWQ-BA-08	Staubschutzmaßnahmen werden zwingend vorgesehen (z.B. Feuchthaltung des Aushubmaterials und aller unbefestigten und befestigten Fahrwege, Reinigung asphaltierter Fahrwege etc.), um einer stärkeren Staubentwicklung vorbeugen zu können.
LUG-BA-03	Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch den baubedingten Verkehr werden nach dem Stand der Technik vermieden.
LUG-BA-03	Verschmutzungen im Nahbereich der Baustelle (Ausfahrtsbereich) auf der öffentlichen Straße werden ehestens beseitigt.
LUG-BA-04	Der An- und Abtransport von Material erfolgt so weit wie möglich über das hochrangige Verkehrsnetz und unter Vermeidung von Stadt- bzw. Ortsdurchfahrten.
LUG-BA-05	Verunreinigte Straßenflächen beim Übergang von den Baustellenausfahrten ins öffentliche Straßennetz werden nass (nur bei Vereisungsgefahr trocken) gereinigt.
LUG-BA-06	Es werden emissionsarme LKW und Baumaschinen eingesetzt.

b) zusätzliche Auflagen zur Bauphase (aus „Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen“):

- Wenn es die Logistik erlaubt sind Materialtransporte über die Bahn durchzuführen.
- Bei starker baustellenbedingter Verschmutzung von befestigten Fahrwegen sind Kehrrmaschinen einzusetzen.
- LKW und sonstige schwere Nutzfahrzeuge haben mindestens dem Standard EURO 4 zu entsprechen.
- Die längerfristig benützten Hauptbaustraßen sind befestigt auszuführen.

Eine Abdeckung bei staubendem Gut ist Stand der Technik. Zur Überwachung der Einhaltung der Auflagen wird als weitere Maßnahme zur Bauphase vorgeschlagen (aus „Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen“):

- Die Einrichtung einer Bauombudsperson und einer ökologischen Bauaufsicht ist vorzusehen.

- Die Bauaufsicht hat dafür zu sorgen, dass im Bereich der Zufahrtsstraßen (der Ing. Etzelstraße, der Waldeggstraße, der Kollwitzstraße, der Canongasse, der Cranachstraße, der Gaumbergstraße und der Rottmayrstraße) keine Staus und längeren Haltezeiten von zu- und abfahrendem Schwerverkehr während der Bauphase auftritt.

Zum Punkt 3:

Die Verengung befindet sich in einem Gebiet von Leonding, für welches mit hoher Wahrscheinlichkeit Grenzwerte (NO₂, Partikel PM_{2,5}; PM₁₀) eingehalten werden. Damit sind keine immissionsseitigen Beschränkungen ("Irrelevanzkriterien") einzuhalten. Eine immissionsseitige Simulation von Stauvorgängen würde mit Sicherheit keine unzulässige Belastung durch Luftschadstoffe ergeben.

Univ. Prof. Dr. Hans Puxbaum e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz, Herrn Ing. Erich Lassnig, zur Stellungnahme der Stadtgemeinde Leonding, vertreten durch Herrn RA Dr. Wilhelm Bergthaler:

a) Schriftliche Einwendungen vom 15.03.2012:

Zu den Punkten wird aus fachlicher Sicht folgendes ausgeführt:

Zu 1a: Die der UVE zum vorliegenden Einreichprojekt zugrunde liegende schalltechnische Untersuchung, ausgeführt von der TAS SV-GmbH, Linz, entspricht unter Anwendung einschlägiger österreichischer Normen und Richtlinien für die Messung und Berechnung dem einschlägigen Stand der Technik. Darüber hinaus wurden für die Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen und für die Dimensionierung von Lärmschutzmaßnahmen die Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) berücksichtigt.

Grundlage für die Untersuchung des Schienenverkehrslärms ist sowohl für die Nullvariante (Auswirkung bei Unterbleiben des Vorhabens) als auch für die Projektvariante das jeweils gleiche prognostizierte Verkehrsaufkommen der Westbahn für das Jahr 2025 (Betriebsprogramm 2025). Hierzu wird auf die Stellungnahme des Gutachters für den Eisenbahnbetrieb hingewiesen.

Der Vergleich der Höhe der Lärmimmissionen für die Nullvariante und für die Projektvariante wird üblich zur Darstellung einer möglichen Änderung mit und ohne Berücksichtigung von bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen für das Projekt verwendet, sie hat für die Beurteilung der Immissionen keine fachlichen Konsequenzen.

Für die lärmschutztechnische Beurteilung des Vorhabens relevant ist die Einhaltung der Kriterien der SchIV, wobei die Festlegung der Lärmimmissionsgrenzwerte nach SchIV abhängig von der Höhe der Bestandslärmbelastung (nicht von der Belastung bei Nullvariante) erfolgt.

Die in der Stellungnahme vermeinte unrichtige Darstellung der Ist-Belastung, der Nullvariante und der Auswirkungsprognose ist aus lärmschutztechnischer Sicht nicht zu erkennen.

b) Stellungnahme vom 30. Mai 2012:

Zu den Punkten wird aus fachlicher Sicht folgendes ausgeführt:

Zu 2.1.: Die Ausdehnung der Lärmschutzwand LSW-2 rechtsseitig der Bahn ist im Bereich der provisorischen Einbindung in einer Höhe von 4 m über Schienenoberkante (SOK) bis km 190,825 im Einreichprojekt vorgesehen, der weitergehende Lärmschutz bis zum Ende des Provisoriums wird durch eine im Gelände vorhandene Böschungskante erreicht. Eine Ausdehnung der Lärmschutzwand um weitere 75 m bis zum Ende des Provisoriums (km 190,890) wäre im Bereich der bestehenden Wohnobjekte der Nachbarschaft nicht wirkungsrelevant und ist aus lärmschutztechnischer Sicht nicht zu begründen.

Zu 2.2.: Die im vorliegenden Einreichprojekt vorgenommene Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen entspricht den Kriterien der maßgebenden Rechtsnorm der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV).

Die Möglichkeit, zu einem späteren Zeitpunkt eine Erhöhung der Schutzwirkung erreichen zu können, soll in vertretbarem Umfang in Form der Berücksichtigung von Reserven in der verantwortungsvollen Planung ihren Niederschlag finden. Auf die entsprechenden Reserven wäre im Falle einer bei der Beweissicherungsmessung festgestellten Überschreitung der Immissionsprognose zurückzugreifen. Konkrete Vorgaben über das Ausmaß der zu berücksichtigenden Verbesserungsmöglichkeiten, wie z.B. zur Berücksichtigung einer eventuell in späterer Zukunft möglichen Änderung der Lärmbeurteilungskriterien (Wegfall Schienenbonus, etc.) sind für das derzeitige Projekt unter Berücksichtigung der derzeitigen Beurteilungskriterien nicht zu begründen.

Zu 2.3.: Auch bei detaillierter Planung des Baublaufes zeigt die Erfahrung, dass bei der konkreten Baudurchführung anlassbedingte Abänderungen vorkommen können. Die von der Genehmigungswerberin vorgenommene Darstellung der Art und des Umfanges von Ausnahmeständen des Regelbetriebes kann daher in der Planungsphase nur grob erfolgen. Die geforderte klarere Darstellung der Ausnahmen erscheint aus lärmschutztechnischer Sicht zum Schutz der Bevölkerung vor überhöhten Baulärmauswirkungen nicht zielführend.

Mit dem im Einreichprojekt vorgesehenen Einsatz einer Ansprechperson (Ombudsmann) für den Bau wird die zeitgerechte Verständigung der betroffenen Bevölkerung über den Bauablauf und über eventuelle Ausnahmen erfolgen. Darüber hinaus werden bei Beschwerden schalltechnische Kontrollmessungen organisiert und abhängig vom Ergebnis der Kontrollmessungen wird Einfluss auf die Art, den Umfang und die Dauer der störenden Bautätigkeiten genommen.

Der im Einreichprojekt vorgesehene Einsatz einer Ansprechperson (Ombudsmann) für den Bau hat sich vielfachen bei ähnlichen Vorhaben sehr gut bewährt.

Ing. Erich Lassnig e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Bodenqualität Abfallwirtschaft und Grundwasser, Herrn Dipl. Ing. Dr. Kurt Schippinger zur Stellungnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans vertreten durch Frau Ing.ⁱⁿ Hemma Adlung:

Hinsichtlich allfälliger Auswirkungen auf die quantitativen Grundwasserverhältnisse im Zuge der Errichtung der Fußgängerunterführung Untergaumberg wird auf das Gutachten des Sachverständigen für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser verwiesen. Daraus ist zu entnehmen, dass keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse zu erwarten sind.

Hinsichtlich der qualitativen Grundwasserverhältnisse im Zusammenhang mit der Errichtung der Fußgängerunterführung Untergaumberg und den damit verbundenen Wasserhaltungsmaßnahmen wird noch ergänzend angeführt, dass für die Arbeiten im Grundwasserspiegelschwankungsbereich bzw. unter dem Grundwasserspiegel nach Möglichkeit nur Bauhilfsstoffe der WGK 1 verwendet werden.

Dipl. Ing. Dr. Kurt Schippinger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik, Herr Dipl. Ing. Peter Flicker zur Stellungnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorganes:

Ölabscheider (Abscheideanlagen für Leichtflüssiganlagen) sind für stark mit Kohlenwasserstoffen belastete Abwässern (zB von Betankungsflächen) konzipiert und reduzieren die KW-Gesamt Konzentration im Ablauf auf 5-10mg/l und erlauben die nachfolgende Einleitung in Oberflächengewässer oder die öffentliche Kanalisation. Die hier vorliegende KW-Gesamt Konzentration im Zulauf zu den Aktivkohlematten (gering belastete Niederschlagsgewässer) liegt aber um ca. den Faktor 100 unter dem garantierten Ablauf der Abscheideanlagen und noch wesentlich stärker unter dem zugehörigen Zufluss. In den letzten Jahren wurden zahlreich Beprobungen an vergleichbaren Bahnstrecken durchgeführt und ergaben folgende KW-Gesamt Werte im Zulauf zu der Reinigungsanlage:

BF Prinzersdorf (Beprobungen 1999): Gesamt-KW stets unter 0,05 mg/l

HBF Linz Ostkopf (Beprobungen aus den Jahren 1998-2002): Gesamt-KW unter 0,09mg/l

BF Hörsching (Beprobungen 1999): Gesamt-KW 0,09mg/l, bzw < 0,05mg/l

Terminal Freudenau (Beprobung 2005): Gesamt-KW unter 0,05mg/l

Containerterminal Graz/Werndorf (Beprobung 2005): Gesamt-KW < 0,05mg/l

Westbahnbereich Amstetten (Beprobungen aus dem Jahr 2003): Gesamt-KW <0,06-0,10mg/l

Bei derartigen geringen Konzentrationen im Zulauf ist eine weitere Reinigungsleistung durch einen Ölabscheider nicht zu erwarten. Die erforderliche Reinigung, um den Schwellenwert der QZV Chemie Grundwasser von 0,1mg/l einzuhalten, erfolgt durch die vorgesehenen Aktivkohlefilter. Dabei wird berücksichtigt, dass auch etwas höhere als die gemessenen Werte auftreten können. Für den Störfall mit Austritt hochkonzentrierter Schadstoffe in größerer Menge ist eine Abscheideanlage für Leichtflüssigkeiten nicht geeignet und würde keine merkliche Reduktion der Schadstoffkonzentration bewirken. Dieser Belastungsfall ist nur durch rasches Schließen des Schiebers zu beherrschen und es wurden im Projekt die erforderlichen Maßnahmen nach Stand der Technik bereits angeführt und im Detail wird der Störfallplan bis zur Inbetriebnahme ausgearbeitet. Der Einbau eines zusätzlichen Ölabscheiders vor den Versickerungsschächten ist deshalb aus fachlicher Sicht nicht erforderlich bzw. nicht hilfreich.

Die Versickerungsbrunnen sind auf eine Wasserabgabe von 3l/s in den Untergrund ausgelegt. Dies ist bereits eine massive Drosselung und eine zusätzliche darüber hinaus gehende mechanische Drosselung im Zulauf ist nicht erforderlich bzw. nicht praktikabel. Bei wesentlich stärkerer Drosselung würde die Entleerzeit der Retentionsräume proportional ansteigen und die hydraulische

sche Sicherheit der Entwässerungsanlage im Hinblick auf zwei knapp aufeinanderfolgende Regenereignisse unzulässig reduziert. Bei einer hydraulischen Überlastung und gleichzeitigem Störfall würden überdies austretende Schadstoffe eine qualitative Gefährdung ergeben. Eine mechanische Drosselung wird deshalb aus fachlicher Sicht für nicht erforderlich bzw. nicht vorteilhaft gehalten.

Die Belastung der Niederschlagswässer mit Kohlenwasserstoffen ist auf Grund der zahlreichen Beprobungen relativ gut abzuschätzen und auf Basis dieser Ansätze, der Jahreswasserfracht die tatsächlich zum Versickerungsschacht gelangt (kleinere Ereignisse führen erfahrungsgemäß nicht zu einer Dotierung der Sammelbecken) und der Adsorptionsfähigkeit von Aktivkohle wurde konservativ mit hoher Sicherheit die Standzeit von 10 Jahren im Projekt angesetzt. Es erscheint aber zweckmäßig Nachweise in Auflagenform vorzuschreiben, die abgestellt auf das konkret eingesetzte Produkt, die Reinigungsleistung absichern. Auflagenvorschlag:

„Die Dimensionierung der Aktivkohlefilter hat im Hinblick auf die mögliche Adsorptionsfracht und die erforderliche Kontaktzeit für das konkret vorgesehene Material bis zur Inbetriebnahme zu erfolgen. Dabei ist die Standzeit unter Ansatz eines Sicherheitsfaktors von zumindest 2 (am Ende der Standzeit ist zumindest noch die halbe rechnerische Adsorptionsfracht vorhanden) festzulegen. Zugrunde zu legen sind realistische Ansätze der Jahreswasserfracht, die bis zum Filter gelangt, und KW-Konzentrationen an der oberen Grenze der gemessenen Werte von 0,1mg/l.“

Bei einer derartig deutlich auf der sicheren Seite liegenden Bemessung ist eine Überprüfung der noch vorhandenen Adsorptionsfähigkeit, die technisch schwer durchzuführen ist oder die Überprüfung der Konzentration im Ablauf des Aktivkohlefilters, die gleichfalls technisch schwierig und überdies bei der sehr geringen Belastung im Zulauf nur bedingt aussagekräftig ist, nicht erforderlich.

Die Überprüfung der Entwässerungsanlagen und insbesondere der Aktivkohlematten nach einem Störfall und der erforderliche Austausch belasteter Matten und die ordnungsgemäße Entsorgung ausgetretener Schadstoffe sind bereits im Projekt angeführt und werden im Detail im Störfallprogramm bis zur Inbetriebnahme ausgearbeitet.

Dipl. Ing. Peter Flicker e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb, Herrn Wolfgang Hager zur Stellungnahme von Frau Mag. Ursula Dietscher, Punkt 7:

In der UVE wurde nachvollziehbar dargestellt, dass die Grenzwerte nach der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) auch dann eingehalten werden, wenn das Folgeprojekt nicht umgesetzt wird.

Eine Erhöhung der Lärmbelästigung (unabhängig der Anzahl verkehrender Güterzüge) in der Nacht - wie von der Einwänderin Mag. Dietscher vorgebracht – über den Grenzwerten ist nicht zu erwarten.

Wolfgang Hager e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Fachgebiet Eisenbahnwesen, Herrn Dipl. Ing. Markus Mayr zur Stellungnahme von Frau Mag. Ursula Dietscher, Huter, Maiergutstraße 18, 4060 Leonding:

Zu Pkt. 8:

Der Fußweg nördlich der Bahn wird auch während der Bauzeit erhalten, da seitens der ÖBB die Bauabwicklung so vorgesehen ist, dass der Bedienungsweg 3 in diesem Baubereich zuerst errichtet wird.

Dipl. Ing. Markus Mayr e.h.

Stellungnahme des Amtsachverständigen für EMF, Licht/Beschattung aus techn. Sicht, Ing. Wilhelm Lampel zur Stellungnahme von Frau Mag.^a Ursula DIETSCHER auch in Vertretung von Mag. Michael Hutter, Mag.^a Margarete Dietscher, Leon und Hannah Dietscher, Meiergutstraße 18, 4060 Leonding, (Stellungnahme im Rahmen der Ortsverhandlung am 30.5.2012):

Pkt. 6 der Stellungnahme: Im Hinblick auf das von der Stadtgemeinde Leonding vorgelegte Gutachten von Dr. Oberfeld beantragen wir entsprechende Messungen für unser Grundstück und die Korrektur der zugrunde gelegten Werte im Sinn des obgenannten Gutachtens.

Aus technischer Sicht wird festgestellt, dass das Objekt Meiergutstraße 18 rd. 140m von den LILLO – Gleisen entfernt und rd. 400m vom ÖBB Projektsende entfernt liegt. Bedingt durch diese Entfernungen wurde für das Objekt bis dato keine Beeinflussungsberechnung durchgeführt. (Siehe auch Einwendung D464).

Aus technischer Sicht wird allerdings angemerkt, dass bedingt durch die Entfernung von rd. 400 m vom ÖBB-Projektsende extrem niedere Beeinflussungen durch die Bahnanlagen am Grundstück auftreten werden und diese Beeinflussungen den von Dr. Oberfeld geforderten Werten entsprechen werden.

Beeinflussungsmessungen wurden vom Gutachter bereits im Rahmen der Inbetriebsetzungen der elektrischen Anlagen und Ausrüstungen an den Bereichen der maximal berechneten Referenzwerte für die Allgemeinbevölkerung gefordert. Weitere Messungen bei extrem niedere Beeinflussungen werden vom Gutachter nicht gefordert und wären mit der Projektwerberin abzuklären.

Ing. Lampel Wilhelm e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin, Herr Prof. Manfred Neuberger zur Stellungnahme von Frau Mag.^a Ursula Dietscher:

Das Wohnhaus in 4060 Leonding, Maiergutstraße 18 liegt 400 m westlich außerhalb des Projektgebietes in ca. 140 m Entfernung von der Bahn. Schallimmissionsänderungen in Folge des gegenständlichen Projektes werden auch bei der Beurteilung des Folgeprojektes, von dem Frau Mag.^a Dietscher betroffen ist berücksichtigt werden, ebenso die Höhenlage des Hauses. Derzeit sind aus humanmedizinischer Sicht keine schalltechnischen Untersuchungen außerhalb des Projektgebietes erforderlich. Im Hinblick auf das von der Stadtgemeinde Leonding vorgelegte Gutachten von Herrn Dr. Oberfeld ist festzuhalten, dass an keinem Wohnhaus, auch nicht in unmittelbarer Bahn-

nähe, Grenzwerte für elektromagnetische Felder überschritten werden. In 140 m Entfernung von der Bahn ist auch eine Überschreitung von Vorsorgewerten sicher auszuschließen.

Prof. Manfred Neuberger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz, Herr Ing. Erich Lassnig, zur Stellungnahme von Frau Mag.^a Ursula Dietscher, Maiergutstraße 18, 4060 Leonding:

Zu den Punkten wird aus fachlicher Sicht folgendes ausgeführt:

Zu 1.: Zu den Einwendungen vom 08.03.2012 wird auf die fachliche Stellungnahme D464.3 des UVP-Gutachtens verwiesen.

Zu 3.: Bei einer Lage des Wohnobjekts Maiergutstraße 18 am Imberg in einer seitlichen Entfernung von ca. 140 m zum rechten Gleis der LILO und in einer längenmäßigen Entfernung von ca. 400 m zum Projektende der provisorischen 4-gleisigen Einbindung in den 2-gleisigen Bestand bzw. in einer längenmäßigen Entfernung von ca. 900 m vom Projektbeginn (Gaumbergstraße) des geplanten Folgeprojekts Linz-Marchtrenk des 4-gleisigen Ausbaus der Westbahn lässt sich erkennen, dass das Wohnobjekt ausschließlich durch Schienenverkehrslärmimmissionen des Folgeprojekt-Abschnitts betroffen ist.

Bei der Umweltverträglichkeitsprüfung des Folgeprojekts wird in lärmschutztechnischer Sicht die Einhaltung der Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) zu prüfen sein. Zur Einhaltung der SchIV-Immissionskriterien werden im Einreichprojekt der UVE für den zutreffenden Projektabschnitt inklusive dem Bereich der bisher vorgesehenen provisorischen Einbindung entsprechende bahnsseitige und gegebenenfalls darüber hinaus auch objektseitige Lärmschutzmaßnahmen zu treffen sein.

Zum Hinweis, dass aufgrund der höheren örtlichen Lage des Wohnhauses gegenüber der Bahn, eine verminderte Lärmschutzwirkung durch Lärmhindernisse möglich ist, wird fachlich ausgeführt, dass dies grundsätzlich zutrifft. Das Rechenmodell für die Schallausbreitung nach ÖNORM ISO 9613-2 sieht die dreidimensionale Berücksichtigung des Geländes sowie die Mitwindlage für günstige Schallausbreitung vor, sodass die vorgebrachten Bedenken ausreichend berücksichtigt sind. Darüber hinaus werden – voraussichtlich auch für das Folgeprojekt – Kontrollmessungen der Schienenlärmimmissionen vorgesehen.

Zu 4.: Die gewünschten schalltechnischen Untersuchungen werden beim zutreffenden Folgeprojekt des 4-gleisigen Ausbaus der Westbahn Linz-Marchtrenk vorzunehmen sein.

Zu 5.: Der gewünschte Lärmschutz auch im Bereich der provisorischen Einbindung ist im gegenständlichen Projekt durch die Lärmschutzwand LSW-2 rechtsseitig der Bahn, welche im Bereich der provisorischen Einbindung in einer Höhe von mind. 4 m über Schienenoberkante (SOK) vorgesehen ist, erreicht.

Zu 7.: Grundlage für die Untersuchung des Schienenverkehrslärms ist sowohl für die Nullvariante (Auswirkung bei Unterbleiben des Vorhabens) als auch für die Projektvariante das jeweils gleiche

prognostizierte Verkehrsaufkommen der Westbahn für das Jahr 2025 (Betriebsprogramm 2025). Hierzu wird auf die Stellungnahme des Gutachters für den Eisenbahnbetrieb hingewiesen.

Der Vergleich der Höhe der Lärmimmissionen für die Nullvariante und für die Projektvariante wird üblich zur Darstellung einer möglichen Änderung mit und ohne Berücksichtigung von bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen für das Projekt verwendet.

Für die lärmschutztechnische Beurteilung des Vorhabens ist die Einhaltung der Kriterien der SchIV für das Projekt mit schalltechnischen Maßnahmen maßgeblich, wobei die Festlegung der Lärmimmissionsgrenzwerte nach SchIV abhängig von der Höhe der Bestandslärmbelastung (nicht von der Belastung bei Nullvariante) erfolgt. Diese Vorgangsweise wurde in der UVE des vorliegenden Einreichprojekts bei den lärmschutztechnischen Untersuchungen durch die TAS SV-GmbH voll berücksichtigt.

Ing. Erich Lassnig e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe, Herrn Univ- Prof. Dr. Hans Puxbaum zur zusammenfassenden Bewertung Punkt 9.1.12:

Der Auflagenvorschlag wird in Abstimmung mit der Projektwerberin dahingehend präzisiert, dass er wie folgt zu lauten hat:

In der Bauausführung sind geeignete Maßnahmen zur Vermeidung der Staubentwicklung im Bereich der befestigten Bauwege durch mechanische Reinigung zu treffen.

Dr. Hans Puxbaum e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb, Herrn Wolfgang Hager zur Schlussstellungnahme der ÖBB:

[Zu Punkt 23 der ÖBB-Schlussstellungnahme (Zur Stellungnahme der Stadtgemeinde Leonding, Punkt 3)]

Mit den Ausbaumaßnahmen des Projektes „Viergleisiger Ausbau der Westbahn Linz Hauptbahnhof-Westseite inklusive LILO“ werden aus eisenbahnbetrieblicher Sicht unter anderem jene Voraussetzungen geschaffen, die eine flexiblere Betriebsabwicklung zum Knotenbahnhof Linz Hauptbahnhof, vom Knotenbahnhof Linz Hauptbahnhof und im Knotenbahnhof Linz Hauptbahnhof zulassen.

Durch die Möglichkeiten parallele Zug- und / beziehungsweise Verschiebfahrten abzuwickeln, besteht jederzeit die Option dispositive Maßnahmen in der Betriebsführung zu ergreifen, um die Flüssigkeit der Verkehre von den viergleisigen in die zweigleisigen Bereiche und umgekehrt aufrechtzuerhalten.

Auf Anfrage des Verhandlungsleiters nach der zukünftigen Entwicklung des Schienenverkehrs bei Unterbleiben des Vorhabens wird seitens des Fachgebietes Eisenbahnbetrieb angemerkt, dass in

diesem Falle gemäß dem Betriebsprogramm 2025 der gleiche Schienenverkehr im Schienennetz induziert wird wie bei Realisierung des gegenständlichen Projektes.

Die Stellungnahme der Projektwerberin ist aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnbetrieb plausibel und nachvollziehbar.

Wolfgang Hager e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb, Herrn Wolfgang Hager zur Schlussstellungnahme der ÖBB:

[Zu Punkt 25 der ÖBB-Schlussstellungnahme (Zur Stellungnahme der Stadtgemeinde Leonding, Anhang zur Beilage 1, Autor: Prof. G. Abgottspon), Seite 3 (2 Absätze vor „Fazit“)]

Das Betriebsprogramm 2025 in der Einlage 202 der Unterlagen zum UVP-Verfahren repräsentiert das prognostizierte Verkehrsaufkommen in dem gegenständlichen Projektbereich und den anschließenden Streckenbereichen und basiert auf Prognosedaten, die dem heutigen Wissens- und Bearbeitungsstand entsprechen.

Aufgrund der Dynamik der Rahmenbedingungen von Prognosen kann aus dem Betriebsprogramm 2025 nicht abgeleitet werden, ob und mit welcher Wahrscheinlichkeit die prognostizierten Verkehre auch tatsächlich eintreffen.

Die Gegenstellungnahme der Projektwerberin zur Stellungnahme der Stadtgemeinde Leonding, Anhang zur Beilage 1 (Autor: Prof. G. Abgottspon), Seite 3 (2 Absätze vor „Fazit“) ist aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnbetrieb plausibel und nachvollziehbar.

Ergänzend sei noch zu erwähnen, dass nach Auskunft des Unternehmens ÖBB eine Verschiebung der dokumentierten Anzahl von Zügen zwischen den einzelnen Zeitfenstern (6 Uhr bis 19 Uhr, 19 Uhr bis 22 Uhr, 22 Uhr bis 6 Uhr) nicht erfolgt.

Wolfgang Hager e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Fachgebiet Eisenbahnwesen Herrn Dipl. Ing. Markus Mayr zur Stellungnahme von der Stadtgemeinde Leonding, vertreten durch Herrn RA Dr. Bergthaler:

Zur Stellungnahme vom 30.05.2012

Zu Pkt. 3:

Informell wird festgehalten, dass die Aussage in der mündlichen Verhandlung nicht vom eisenbahntechnischen Sachverständigen sondern vom eisenbahnbetrieblichen Sachverständigen erfolgte.

Im Übrigen wird auf die diesbezügliche Äußerung des eisenbahnbetrieblichen Sachverständigen und die Stellungnahme der ÖBB verwiesen, welche vollinhaltlich geteilt wird.

Zu Pkt. 4:

Hinsichtlich der Abgrenzung des eingereichten Vorhabens am Projektende in Richtung Marchtrenk wird auf die fachliche Bewertung der Stellungnahme Nr. B3.6 der Stadtgemeinde Leonding in der zusammenfassenden Bewertung der UVP verwiesen, welche vollinhaltlich aufrecht bleibt.

Zur Beilage 1 (vom 02.05.2012), „Urkundenvorlage“ vom 29.05.2012

Zu Pkt. 1 „Ausgangslage“:

Informell wird festgehalten, dass zwar markante Wachstumszahlen gemäß Betriebsprogramm 2025 im Bezug zum Bestand 2007/2008 vorgesehen sind, diese aber nicht wie behauptet eine Verdoppelung ergeben, sondern eine Steigerung um etwa 50% vorsehen.

Zu Pkt. 3.1, „Allgemeine Anmerkungen“:

Die Feststellung, dass das Bahnprojekt in sich vollständig ist und nach den anerkannten Regeln der Technik (Gemäß EisebG der Stand der Technik) und den jeweiligen Planungen richtig zu Grunde gelegt sind, wird seitens des Sachverständigen zustimmend zur Kenntnis genommen und bestätigt.

Zu Pkt. 3.2, „Anmerkung zur Abgrenzung Ausbau Westbahn von 2 auf 4 Gleise (Verfahrenstrennung)“:

Einleitend wird auf die Beantwortung der Einwendung der Stadtgemeinde Leonding Pkt. B3.6 in der zusammenfassenden Bewertung verwiesen, welche vollinhaltlich aufrecht bleibt.

Das Vorhaben Linz Hbf. Westseite wird gemäß dem gegenständlichen Projekt bis zum km 190,237 in endgültiger und definitiver Lage errichtet. Ab hier bzw. ab der Unterführung der Straßenbahn unter der Westbahn in km 190,458 sind für den weiterführenden 4-gleisigen Ausbau gegebenenfalls Varianten in der Trassierung denkbar.

Ein weiterer künftiger Umbau des Westkopfes im Zusammenhang mit dem viergleisigen Ausbau in Richtung Marchtrenk von dem in endgültiger Lage errichteten Bereich Linz Hbf. Westkopf ist aus derzeitiger Sicht nicht vorgesehen.

Zu Pkt. 3.3.1, „Formale Perimetergrenze versus Bauvorhabengrenze“:

Wie dem Projekt entnommen werden kann umfasst das zur Genehmigung eingereichte Projekt den Bereich von km 188,643 bis km 190,846. Bis km 190,237 (nicht km 190,300) wird das Vorha-

ben in endgültiger Lage ausgeführt, von hier bis zum Projektende wird die sogenannte provisorische Einbindung hergestellt, da einerseits in den Bestand einzubinden ist und andererseits dieser Bereich mit dem nachfolgenden Projekt der Weiterführung des viergleisigen Ausbaus neu zu betrachten sein wird.

Die Behauptung, dass der „Perimeter“ nur bis km 190,300 ausgeführt ist, ist nicht richtig.

Zu Pkt. 3.3.3, „Querprofil“ und Hst.“ Zugang LILO“:

Die Darlegung der Bahnsteigkante im Querprofil entspricht den diesbezüglichen ÖBB Dienstvorschriften und den ÖBB Regelplanungen und somit der österreichweiten Gestaltung der Bahnanlagen. Eine in der Einwendung angeführte Ausnahmegenehmigung ist nicht erforderlich.

Der Hinweis auf eine vorgesehene lichte Breite von nur 1,1 m bei den Rampen zum LILO Bahnsteig ist dem Plan falsch entnommen. Die tatsächlich geplante Breite beträgt etwa 3 m.

Zu Pkt. 3.3.4, Vorschlag für weiteres Vorgehen:

Aus der technischen Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen sind keine formalen und keinesfalls technische Fehler im Projekt enthalten.

Zum Anhang: Beurteilung Kapazitätsnachweis, „Urkundenvorlage“ vom 29.05.2012

Zu Frage 1, Pkt. b):

Informell wird angemerkt, dass teilweise die angeführten Gleisnummern weder im Betriebsprogramm noch im Betriebs- und SFE-Schema enthalten sind sowie offensichtlich die Bahnsteigzeichnungen nicht richtig sind.

Zu Frage 2, ad. 3):

Der im Betriebsprogramm als Ergänzung zur schlechten Betriebsqualität enthaltene Hinweis in bestimmten Spitzenzeiten keine Güterzüge zu führen rechtfertigen die getroffene Annahme in den Spitzenzeiten über 5 Stunden keine Güterzüge zu führen nicht.

Ebenso ist die generelle Annahme zurückgehaltene Güterzüge in der Nacht zu fahren nicht nachvollziehbar.

Diesbezüglich wird auch auf die Äußerung des eisenbahnbetrieblichen Sachverständigen und die Stellungnahme der ÖBB verwiesen, welche vollinhaltlich geteilt wird.

Der Hinweis, dass der Abschnitt der Pyhrnbahn höhere Geschwindigkeiten zulässt ist nicht richtig.

Die Geschwindigkeit auf der Pyhrnbahn im relevanten Abschnitt ist niedriger als auf der Westbahn mit maximal 120 km/h. Dies gilt vor allem für die Güterzüge, welche nur über Weichenverbindungen mit Abzweiggeschwindigkeiten von 60 km/h in die Gleise der Pyhrnbahn einbinden können.

Zusammenfassend ist aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnwesen wird für die Nullvariante kein Anpassungs- oder weiterer Untersuchungsbedarf gesehen.

Dipl. Ing Marks Mayr e.h.

STELLUNGNAHME der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin

Einleitend wird vollinhaltlich auf die verfahrensleitenden Anträge und die dazu erstatteten Beilagen, insbesondere die UVE, sowie das bisher erstattete Vorbringen der Projektwerberin und der von ihr beauftragten Gutachter gemäß § 31a EisbG 1957 idgF verwiesen. Diese werden aufrechterhalten und wiederholt.

Die Anträge nach §§ 38 und 40 WRG werden zurückgezogen.

Soweit von einzelnen Parteien oder Beteiligten gegen das zur Genehmigung beantragte Vorhaben Einwendungen oder widersprechende Anträge erstattet wurden und denselben von der Projektwerberin in der gegenständlichen Schlussstellungnahme nicht ausdrücklich zugestimmt wird, mögen diese abgewiesen bzw hinsichtlich der zivilrechtlichen Belange auf den Zivilrechtsweg verwiesen werden.

Es wird um antragsgemäße Entscheidung unter gleichzeitiger Zurück- in eventu Abweisung entgegenstehender und verspätet eingebrachter Anträge sowie Verweisung privatrechtlicher Ansprüche auf den Zivilrechtsweg ersucht.

A. Zu den einzelnen von den Sachverständigen geforderten Maßnahmen, wiedergegeben in der zusammenfassenden Bewertung ab Seite 198:

Die Projektwerberin erklärt sich mit den Maßnahmen für die Bauphase Pkt 9.1., 1-28, einverstanden und werden diese zum Projektbestandteil. Zu den Punkten 11. und 24. zweiter Satz wird eine Präzisierung der Projektwerberin getroffen (siehe unten Pkt C.). Pkt 1., 12. und 23. sind in der von Univ.Prof. Dres. Weber, Puxbaum und Neuberger in der Verhandlung präzisierten Form zu verstehen.

Weiters erklärt sich die Projektwerberin mit den Maßnahmen für die Betriebsphase, Pkt 9.2., 1., 2., und 4. einverstanden und werden diese zum Projektbestandteil.

Überschießend und gegen Europarecht (Stichwort „Liberalisierung der Eisenbahn“) verstoßend sind die Maßnahmenpunkte 3. und 5 für die Betriebsphase. Hierzu wird von DI Sipser eine ergänzende Stellungnahme abgegeben, welche der Schlussstellungnahme beiliegt und einen integrierenden Bestandteil bildet, aus der die derzeitigen Emissionen NOx aus der Dieseltraktion ersichtlich sind. Angeregt wird eine Festlegung auf den dort berechneten Wert von NOx/Jahr, wobei auf die diesbezüglich in der Verhandlung erstatteten Stellungnahmen der Gutachter SV Prof. Neuberger und Puxbaum verwiesen wird.

Soweit sonstige Maßnahmen seitens der Sachverständigen vorgeschlagen werden, denen die Projektwerberin nicht zugestimmt hat, werden diese von der Projektwerberin als nicht zweckentsprechend bzw überschießend abgelehnt und folglich seitens der Behörde von einer Vorschreibung mittels Auflage abzusehen sein.

B. Zu den Themenkreisen nach Einwendungen:1

1. Lärmschutz

Im Vorhaben sind hinreichende Schutzvorkehrungen auf dem Stand der Technik nach den geltenden und anwendbaren Bestimmungen über den Lärm- bzw Erschütterungsschutz sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase vorgesehen. Im Weiteren wird auf die Gutachten der Sachverständigen verwiesen, darüber hinausgehende Forderungen mögen abgewiesen werden.

Die Zumutbarkeit der Belästigung der Nachbarn bemisst sich gemäß § 24f Abs 2 UVP-G 2000 idgF nach den „bestehenden besonderen Immissionsvorschriften“, deren Beurteilung bei Eisenbahnvorhaben nach den materiellen Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, BGBl I 415/1993 idgF (kurz: SchIV) erfolgt.

Die Grenzwerte der SchIV stellen damit den, zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens anzuwendenden Standard dar. Bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmbeeinträchtigungen der Nachbarn durch das gegenständliche Eisenbahnbauvorhaben hat sich die Behörde an den Grenzwerten der SchIV zu orientieren.

Das Vorhaben kann naturgemäß nur die geltenden Rechtsvorschriften berücksichtigen (Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der Entscheidung) und nicht, wie von der Stadtgemeinde Leonding gefordert, auf nicht einmal absehbare Rechtsentwicklungen („Wegfall des Schienenbonus“) Rücksicht nehmen.

Die Anwendung der Kriterien der SchIV widerspricht nach der Rsp des VfGH auch nicht unionsrechtlichen Vorgaben in Form der Richtlinie 85/337/EWG vom 27.6.1985 idgF über die UVP bei bestimmten öffentlichen Projekten (nunmehr: Richtlinie 2011/92/EU). Die Richtlinie bestimmt in Art 3, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens ua auf den Menschen identifiziert, beschreibt und bewertet. Die Richtlinie selbst normiert keine spezifischen Vorgaben hinsichtlich der anzuwendenden Kriterien oder einzuhaltender Grenzwerte.

Ob eine Handlungspflicht der Behörde nach § 68 Abs 3 AVG besteht, ist für die Durchführung des gegenständlichen UVP-Verfahrens irrelevant. Im Übrigen kann eine solch eine amtswegige Vorgehensweise nur angeregt und nicht beantragt werden. In den Gutachten wurde in diesem Zusammenhang im Übrigen zu Recht der Ist-Zustand berücksichtigt und nicht ein von den Einwendern offensichtlich erhoffter Zustand. Das Zitat der Stadtgemeinde Leonding besagt genau das Gegenteil vom jenem Vorbringen, das es stützen soll; siehe

¹ Da die meisten Themen von mehreren Personen eingewendet wurden, werden die Einwendungen grundsätzlich keiner bestimmten Person zugeordnet.

VwGH 27.05.1997, 97/04/0026: „Bei der Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit einer Betriebsanlage hat die Behörde ... **nicht konkret absehbare Entwicklungen außer Betracht zu lassen. Liegen aber bereits konkrete Anhaltspunkte dafür vor, daß es in absehbarer Zeit zu einer Änderung des Sachverhaltes kommen wird, ... , dann ist auf derartige Entwicklungen bei der Entscheidung über die Genehmigung der Betriebsanlage Bedacht zu nehmen.**“ (Hervorhebungen nicht im Original) Solche konkreten Entwicklungen liegen aber gerade nicht vor, sondern werden von der Einwenderin bloß als amtswegige Abänderung nach § 68 AVG „begehrt“.

Die Guidelines der WHO haben grundsätzlich lediglich empfehlenden Charakter und sind nicht unmittelbar anwendbar. Die Heranziehung der in der SchIV normierten Grenzwerte steht nicht in Widerspruch zur Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärm) oder dem darauf beruhenden nationalen Umsetzungsgesetz (Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen, Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz, BGBl I 60/2005), da aufgrund des von der Richtlinie bzw dem Gesetz verfolgten Zieles keine konkreten Grenzwerte im Hinblick auf die Zulässigkeit bzw Umweltverträglichkeit von Lärmimmissionen vorgegeben werden.

Wenn die Stadtgemeinde Leonding in diesem Zusammenhang auf ein allenfalls über die durch Gesetz bzw Verordnung hinausgehenden Immissionsminimierungs- und Umweltvorsorgebot verweist, so ist ihr entgegen zu halten, dass dieses nach einhelliger Ansicht im Sinne des Verhältnismäßigkeitsprinzips auszulegen ist, sodass jeweils zu prüfen ist, ob die Anwendung zusätzlicher Maßnahmen noch im Verhältnis zu der damit insgesamt erreichten Verringerung der Immissionsbelastung steht (zB *Baumgartner/Petek* 271 f). Darüber hinaus gilt hinsichtlich des Belästigungsschutzes aufgrund ausdrücklicher Anordnung in § 24f Abs 2) auch das Wirtschaftlichkeitskriterium der SchIV (§ 5 Abs 3 SchIV). Ist das Verhältnis von bahnseitigem Lärmschutz zu objektseitigen aus Sicht der Kosten schlechter als 3:1, so kann von einer Verhältnismäßigkeit der Wirtschaftlichkeit von bahnseitigen Maßnahmen in Hinblick auf dem damit erzielbaren Effekt keine Rede sein.

Jedenfalls ist das Vorhaben in der eingereichten Form mitsamt den vorgesehen Maßnahmen, die den Vorgaben der SchIV voll entsprechen, als umweltverträglich zu beurteilen.

2. Bauzeiten

Laut Angaben der Projektwerberin werden die erforderlichen Bautätigkeiten grundsätzlich werktags während der Tageszeit durchgeführt. Zur Minimierung der Gesamtbauzeit im Sinne eines bestmöglichen Anrainerschutzes ist aber mitunter unvermeidbar, dass bestimmte Arbeiten auch während der Nachtzeiten oder auch an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden. Solche Arbeiten und die mit ihnen verbundenen Lärmemissionen werden aber auf das notwendige Ausmaß beschränkt bleiben. Im Übrigen ist festzuhalten, dass sich allein schon aus wirtschaftlichen Überlegungen eine Beschränkung der Nacht-, Sonn- und Feier-

tagsarbeit von selbst ergibt, da diese einerseits teurer und andererseits im Allgemeinen weniger produktiv ist.

Die Projektwerberin konkretisiert die Anzahl der erforderlichen Baumaßnahmen zur Nacht- und Wochenendzeit mittels unten stehender Präzisierung.

Zur Stellungnahme der Stadtgemeinde Leonding, Pkt 2.3., ist ergänzend festzuhalten: Diese 17 Wochenenden beziehen sich auf die gesamte Bauzeit von insgesamt 6 Jahren, dh insgesamt mehr als 310 Wochenenden. Zu berücksichtigen ist zudem, dass infolge des Fortschreitens der Baustelle jeweils andere Anrainer betroffen sein werden und nur ein Teil der Wochenendarbeiten lärmintensiv ist. Eine Verständigung der betroffenen Anrainer ist für einen Zeitraum von vier Wochen vor den geplanten Maßnahmen vorgesehen.

Die bescheidmäßige Auflage von über die in der UVE beschriebenen, hinausgehenden Arbeitszeitbeschränkungen scheidet sowohl aus rechtlichen als auch aus faktischen Erwägungen aus.

Wie im Fachbeitrag Schalltechnik (Einlage 505) ausgeführt, dienen die messtechnischen Bestandserhebungen zum Zwecke der Beweissicherung und andererseits als Grundlage für die in weiterer Folge durchzuführenden Berechnungen. Die Auswahl der Messpunkte erfolgt entsprechend diesen Kriterien.

Die wesentlichen messtechnischen Erhebungen zielen auf die Erfassung der Schienenverkehrslärm-Immissionen zur Messzeit ab. Aufgrund der Vielzahl der weiteren Lärmquellen im Stadtgebiet wurden die im Projekt dargelegten Messpunkte im Schienennahbereich ausgewählt.

Größere Entfernungen sowie die Abschirmung durch bestehende Lärmschutzwände entlang der Bahn und Bebauungen zwischen dem gegenständlichen Bereich und den Schienen bewirken Schallpegelminderungen der Schienenverkehrslärm-Immission. Der Einfluss der Umgebungsgeräusche von anderen Verkehrsträgern (städtisches Straßennetz und Stadtautobahn A 7) steigt im Vergleich zu gleisnahen Messpunkten somit an.

Jede messtechnische Erhebung sowohl über kürzere als auch längere Zeiträume, insbesondere auch in größeren Entfernungen zur Schallquelle, ist durch die täglich wechselnde Meteorologie sowie unterschiedliche Zuganzahlen bzw. Zugtypen während der jeweiligen Messperiode beeinflusst. Auch eine Langzeitmessung mit Abbildung der Windrichtung kann diese messtechnischen Einflussgrößen nicht eliminieren.

Um diesen Randbedingungen Rechnung zu tragen, wird entsprechend den anzuwendenden Normen und Vorschriften in den Berechnungen eine generelle Mitwindsituation (Wind in allen Abstrahlrichtungen) berücksichtigt.

Während Berechnungen in aller Regel auf nachvollziehbaren Ausgangsdaten beruhen, flächenbezogene Aussagen liefern und nach den gültigen Rechenverfahren immer unter der

Annahme von Mitwindsituationen (Wind in alle Abstrahlrichtungen) durchgeführt werden, stellen Messungen immer nur punktuelle Momentaufnahmen dar und können zudem nur bei definierten Witterungsbedingungen durchgeführt werden.

Darüber hinaus gestatten Berechnungen durch Simulation von Prognosezuständen einen Ausblick auf künftige Schallsituationen, sei es zur Darstellung der Auswirkungen von Schallschutzmaßnahmen oder um Informationen durch Visualisierung der Pegelzonen von Prognoseszenarien nach Realisierung z. B. neuer Infrastruktur u. a. m. zu gewinnen.

Betreffend die Lärmschutzwände ist festzuhalten, dass deren Höhen im Projekt an die Höhen der seit Jahren bestehenden Lärmschutzwände der Bestandsstreckensanierung angelehnt und somit in großen Abschnitten mit der Bestandssituation vergleichbar sind. Veränderungen der Ausführungshöhe ergeben sich nördlich der Bahn beginnend bei der Gaumbergstraße in Richtung Wels, da in diesem Abschnitt aus der Bestandslärmsanierung keine Lärmschutzwände existieren. Die Höhe mit 4 m über Schienenoberkante ist vergleichbar mit der Lärmschutzwand entlang der Ing.-Etsel-Straße und etwas niedriger als die Lärmschutzwand entlang der Klimtstraße.

Bahnseitige (aktive) Maßnahmen im Sinne der SchIV sind insbesondere Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle und dgl. mehr. Die aktiven Maßnahmen wurden zudem mit schalltechnisch erforderlichen Überlängen dimensioniert. Zusätzliche objektseitige Schallschutzmaßnahmen sind für betroffene Wohnobjekte im Objektschutz- und Fähnchenplan (Einlage 506) des Fachbeitrags ersichtlich.

Die konkreten Schallimmissionen (Pegelzonen) für die unterschiedlichen Szenarien (Bestand, Nullvariante, Prognose) im Bereich einzelner Gebäude bzw. Siedlungen können den Rasterlärmkarten im Fachbeitrag (Einlagen 507) entnommen werden.

Es wurden die schalltechnischen Auswirkungen im Zuge der Bauphasen untersucht und mit Ausnahme der Objekte 7575 bis 7577 (Bereich Ing.-Etsel-Straße Stadtgebiet Linz) sind keine Überschreitungen der Zielwerte während der Bauphasen zu erwarten. Die hohen Spitzenpegel werden vor allem bei Spund-, Bohr- und Meiselarbeiten hervorgerufen. Wegen der begrenzten Dauer und weil sie nicht in den Nachtstunden oder an den für die Erholung wichtigen Wochenenden auftreten werden, sind die Pegelanhebungen während der Bauphase als zumutbar einzustufen.

Zur Einwendung Mag.^a Ursula Dietscher, Pkt 5.:

Zum beantragten Lärmschutz im Bereich der provisorischen Einbindung in den Bestand wird darauf hingewiesen, dass dieser Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand Projektbestandteil ist.

3. Erschütterungsschutz

In der Erschütterungsuntersuchung wurden in der Bestandsanalyse das Schwingungsverhalten des Untergrunds, die Erschütterungen des derzeitigen Schienen- und Straßenverkehrs und auch die Schwingungsanfälligkeit der streckennahen Gebäude ausführlich untersucht, da die Erschütterungswirkung durch einen Rückkopplungsprozess zwischen diesen Faktoren gesteuert wird.

Für die Erschütterungsbelastung der Menschen ist die ÖNORM S 9012, für die Beurteilung von Gebäudeschäden ist die ÖNORM S 9020 heranzuziehen.

Für sämtliche Gebäude, die mehr als 82 m vom nächstgelegenen Gleis entfernt sind gilt, dass unabhängig vom Zustand des Gebäudes (und seiner Erschütterungsanfälligkeit) bei Tag und bei Nacht auf alle Fälle guter Erschütterungsschutz erreicht wird. Es werden keine spürbaren Erschütterungen durch den Bahnverkehr auftreten.

Für alle weiteren Gebäude, bis auf jene in der Paschinger Straße 1 und 5 wird ebenfalls guter Erschütterungsschutz erreicht.

Unter Berücksichtigung des Zustands der Gebäude in der Paschinger Straße 1 und 5 wird festgestellt, dass die Planungsvorgabe ausreichender Erschütterungsschutz bei Tag und bei Nacht erreicht wird.

Die Immissionen durch den Zugverkehr im Fundamentbereich der nächstgelegenen Häuser betragen höchstens $v_{R,max} = 0,5$ bis $1,00$ mm/s. Dieser Wert ist für Bauwerke aller Art unbedenklich.

Um die befürchteten Gebäudeschäden und unzumutbare Belästigungen der Menschen während der Bauarbeiten zu vermeiden, sind in der Erschütterungsuntersuchung Maßnahmen zur Erschütterungsminderung und Überwachung angeführt. Die messtechnische Erschütterungsüberwachung kann überdies so gestaltet werden, dass die zuständigen Baubehörden mittels online-Anschluss selbst die Grenzwerteinhaltung überwachen können.

Das entscheidende Kriterium bildet die Einhaltung der Erschütterungsrichtwerte, die durch Erschütterungsmessungen als Beweismittel abgesichert werden.

Sollten bei bestimmten Bauverfahren spürbare Erschütterungen bei den Anrainern auftreten, sind diese wegen der geringen Intensität und wegen der begrenzten Dauer als zumutbar einzustufen.

4. Zur Stellungnahme der OÖ Umweltschutzbehörde

- Die Unterführung Untergaumberg wird mit einer Schieberinne ausgestattet (siehe unten Pkt C.).

- Derzeit liegen keine rechtskräftigen Bescheide für einen Abbruch von Objekten Dritter zwischen Westbahnbrücke und Hauptbahnhof vor. Erforderliche Anpassungen im Lärmschutz wären nach Vorliegen solcher Akte zu klären.
- Im Bereich der Stadt Leonding liegende Baumaßnahmen sind Teil eines gesonderten Projekts. Die erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung der Umweltverträglichkeit auch in jenem Abschnitt sind beim hier gegenständlichen Projekt aber berücksichtigt.
- Zum Schienenbonus wird auf die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadtgemeinde Leonding verwiesen.
- Die Wiederherstellung unterbrochener Wegeverbindungen erfolgt gemäß § 20 EisbG. Darüber hinausgehende Maßnahmen fallen in die Zuständigkeit der Stadt Linz und des Trägers der Straßenbaulast.

5. Elektromagnetische Felder

Im Fachbeitrag Elektromagnetische Felder (Einlage 515) werden zum Schutz der Bevölkerung vor gesundheitlichen Gefährdungen Richtlinien der WHO und ICNIRP (1998) bzw. die in Österreich als Stand der Technik und Wissenschaft geltende Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 herangezogen. Werden die in der Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 festgelegten Beschränkungen der Exposition, d.h. der Basisgrenzwerte bzw. der Referenzwerte für das elektrische und das magnetische Feld eingehalten, ist der Schutz gegen bekannte schädliche Effekte auf die Gesundheit sichergestellt. Diese Werte werden bei ggst. Projekt in allen der Allgemeinbevölkerung zugänglichen Bereichen unterschritten. Eine Gefährdung der Gesundheit des Menschen ist daher mit Sicherheit auszuschließen. Die entgegen stehenden Einwendungen sind aus fachlicher Sicht nicht nachvollziehbar.

Im Sinne einer umsichtigen Vermeidung der elektromagnetischen Emissionen durch die gegenständliche Eisenbahnanlage wurden feldreduzierende Maßnahmen wie z.B. Schienen als Rückleiter, Reduktionsleiter und die Beachtung von Mindestabständen bereits in der Planung des Projekts berücksichtigt. Bei der Berechnung der elektromagnetischen Felder wurde von maximalen Belastungen, d.h. Lastspitzen im Betrieb der Anlage, ausgegangen und somit der Nachweis geführt, dass die zulässigen Grenzen jedenfalls eingehalten werden. Diese Lastspitzen treten in der Praxis im Normalbetrieb der Bahnanlage nicht auf, sondern nur in Ausnahmesituationen des Betriebs.

Im Fachbeitrag „Elektromagnetische Felder“ wird die Ermittlung und Beurteilung der Emissionen und Immissionen niederfrequenter elektrischer und magnetischer Felder aufgrund von Berechnungen und Messungen für den Bestand, die Bauphase und für die Situation nach Projektfertigstellung durchgeführt.

Zum in der Verhandlung vorgelegten Gutachten von Dr. Oberfeld ist auf die ebenfalls in der Verhandlung abgegebene zusätzliche Stellungnahme von DI Dr. Schmutzner zu verweisen.

Zur Forderung, die Trasse zur Abschirmung von elektromagnetischen Strahlen im Sinne des Minimierungsgebotes einzuhausen, ist auf die unter Pkt 1. ausgeführten Erwägungen zum Vorsorgegebot zu verweisen.

Zur Einwendung Mag.^a Ursula Dietscher, Pkt 6:

Das ggst. Wohnobjekt befindet sich in einer Entfernung von ca. 140 m von der nächstgelegenen Bahnstromleitung. Der im zitierten Gutachten von Prof. Oberfeld angegebene Vorsorgewert für die magnetische Flussdichte von 1 μT wird in einer Entfernung von maximal 100 m erreicht, in größerer Entfernung (wie im Fall des ggst. Objekts) wird dieser unterschritten. Eine Messung der magnetischen Flussdichte im Bereich dieses Objekts erscheint daher nicht sinnvoll.

Zur ausführlichen Stellungnahme wird auf die Stellungnahme von Dr. Schmutzner verwiesen (siehe Anhang), die einen integrierten Bestandteil der Schlussstellungnahme der Projektwerberin bildet.

6. Luftschatstoffe

Der lufttechnischen Untersuchung (Einlage 520) kann entnommen werden, dass durch das gegenständliche Vorhaben in der Bau- als auch Betriebsphase die resultierende Zusatzbelastung innerhalb des jeweiligen Schwellenwerts für Irrelevanz liegt. Aufgrund der irrelevanten Zusatzbelastungen ist ein nennenswerter Einfluss auf die künftigen NO_2 -, PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$ -Gesamtbelastungen auszuschließen. Toxische Wirkungen von Luftschatstoffen auf Menschen durch die Bauphase des Vorhabens sind mit Sicherheit auszuschließen, ebenso negative Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Anrainer.

Die Irrelevanz wurde am Schwellenwert und nicht an der Ist-Belastung gemessen. Das Vorbringen, wonach durch die derzeitige (zu hohe) Ist-Belastung auch die Irrelevanzgrenze unzulässiger Weise angehoben wurde, ist daher verfehlt.

Unabhängig davon handelt es sich bei Leonding um kein belastetes Gebiet, weder hinsichtlich NO_2 noch PM_{10} .

In Kapitel 5.1.2 des Fachbeitrags Luftschatstoffe (Einlage 520) wurden die LKW-Transporte in der Bauphase ausreichend berücksichtigt.

7. Geotechnik und Hydrogeologie

Die möglichen Auswirkungen der geplanten Trassenführung auf das hydrogeologische Umfeld sind im Einreichprojekt detailliert und nachvollziehbar dargestellt. Demnach sind, unter

Berücksichtigung von Reduktions- bzw. Kompensationsmaßnahmen, allenfalls geringfügig nachteilige Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt zu erwarten.

Die – im Übrigen – unbegründeten Befürchtungen, wonach es infolge der geplanten Trassenführung im Hinblick auf den Grundwasserschutz zu erheblichen Gesundheitsgefährdungen, unzumutbaren Belästigungen sowie wesentlichen Umweltbeeinträchtigungen kommt, können seitens der Projektwerberin daher nicht nachvollzogen werden.

Darüber hinaus steht die Trassenführung nicht im Widerspruch zu den Interessen des Grundwasserschutzes, vielmehr wurden diese der Maßnahmenplanung – dem Stand der Technik entsprechend – zugrunde gelegt.

Eine ergänzende Erhebung von Verdachtsflächen und Altlasten beim AMT DER OBERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht, wurde innerhalb des im Einreichprojekt, Fachbeitrag Geotechnik und Hydrogeologie (Einlage 540), ausgewiesenen Erhebungsbereiches im März 2012 durchgeführt.

Demnach sind zwei weitere Verdachtsflächen innerhalb eines ca. 100 m breiten Korridors beidseitig der geplanten Trasse situiert. Dabei handelt es sich um die in der nachstehenden Tabelle angeführten Altstandorte. Dieser Tabelle können außerdem die seitens des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung zur Verfügung gestellten Informationen zu den Verdachtsflächen entnommen werden.

Verdachtsfläche Nr.	Art der Fläche	Bezeichnung der Fläche	Lage der Fläche Ca. Bahn km / KG Name / Gst. Nr.
38662	Altstandort	Wasmayer & Co Unionstraße	Ca. Bahn-km 190,28 (links der Bahn) / KG Waldegg (45210) / Gst. Nr. 1246/5
38686	Altstandort	Jäger Ursula Textilreinigung	Ca. Bahn-km 189,88 (links der Bahn) / KG Waldegg (45210) / Gst. Nr. 1180

Die Minimalentfernungen der beiden vorangeführten, parzellenscharf abgegrenzten Verdachtsflächen zu den geplanten Baumaßnahmen sind mit ca. 20 m (Nr. 38686) bzw. ca. 70 m (Nr. 38662) anzugeben. Demnach erfolgen durch das gegenständliche Bauvorhaben keine direkten Eingriffe in diese Flächen. Darüber hinaus kommen die nacherhobenen Verdachtsflächen außerhalb der möglichen quantitativen Einflussbereiche infolge der Bau-

maßnahmen (Wasserhaltungen, wasserdichte Baugrubenumschließungen etc.) zu liegen. Dementsprechend sind auch keine indirekten Auswirkungen auf die vorangeführten Verdachtsflächen zu erwarten.

Neben den beiden vorbeschriebenen Altstandorten trifft dies außerdem auf die Verdachtsfläche Nr. 31618 (Trench Austria Leonding) zu, die gemäß dem Einreichprojekt ca. 80 m von den geplanten Baumaßnahmen entfernt ist.

Demgegenüber wird die Verdachtsfläche Nr. 33550 (Altablagerungen am Areal des Linzer Bahnhofes), wie im Einreichprojekt dargestellt, durch das Projekt gequert. Eine dadurch bedingte, allfällige, qualitative Beeinträchtigung des Grundwasserhaushalts durch eine Mobilisierung bzw. Freisetzung von Schadstoffen (hohe Eingriffsintensität bzw. mittlere Eingriffserheblichkeit) kann durch entsprechende Maßnahmen reduziert werden.

Das Einreichprojekt sieht ein auf die geplanten Baumaßnahmen abgestimmtes, repräsentatives, hydrogeologisches Beweissicherungsprogramm in quantitativer und qualitativer Hinsicht in der Bau- bzw. Betriebsphase vor. Dementsprechend sind neben Beweissicherungsmaßnahmen an Grundwasserpegeln drei Brunnen im quantitativen Messprogramm enthalten. Das qualitative Beweissicherungsprogramm umfasst insgesamt sechs Brunnen sowie einen neu zu errichtenden Beobachtungspegel und eine WGEV-Messstelle.

Eine definitive Festlegung des Umfangs der hydrogeologischen Beweissicherung erfolgt durch den zuständigen Sachverständigen der Behörde im Zuge des Genehmigungsverfahrens.

8. Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität

Wie in den Einreichunterlagen beschrieben, werden die Abfälle ordnungsgemäß, den Regelwerken entsprechend entsorgt. In der Bauphase sorgt eine abfallchemische Bauaufsicht für die ordnungsgemäße Abwicklung der Baustelle und die zentrale Sammlung der Abfälle.

Zur Sicherstellung der Stabilität des Schotterbettes und damit zur Gewährleistung der Betriebssicherheit von Eisenbahnanlagen muss Pflanzenbewuchs im Gleisbereich bekämpft werden. Beim gegenständlichen Projekt ist daher für die Erhaltung eines ordnungsgemäßen Betriebszustandes der Gleisanlagen eine Ausbringung von Herbiziden vorgesehen.

Bei der Entkrautung der Trasse sollen dabei – dem Stand der Technik entsprechend – umweltverträgliche, biologisch abbaubare Blattherbizide auf Glyphosat-Basis, die eigens für die Ausbringung auf Gleisanlagen zugelassen sind, zum Einsatz kommen. Die Herbizide werden dabei lediglich dort, wo tatsächlich Unkrautbewuchs auftritt, d.h. selektiv (Teilbesprengung), auf der Basis eigens erstellter Spritzpläne aufgebracht. Neben der biologi-

schen weisen die vorgesehenen Entkrautungsmittel auch eine rasche Abbaubarkeit unter dem Einfluss von UV-Strahlung auf. Außerdem liegt ein hohes Adsorptionsvermögen vor.

Gemäß dem Einreichprojekt werden die am Gleisplanum anfallenden Oberflächenwässer, aufgrund der nach unten abgedichteten Ausführung von Unterbau und Drainageleitungen, zur Gänze erfasst und über Versickerungsbrunnen punktuell dem Grundwasserkörper zugeführt. Die Versickerungsbrunnen sind mit Aktivkohlematten ausgestattet, die allfällig verfrachtete Herbizide adsorptiv zurückhalten. Demzufolge ist kein Eintrag von Herbiziden in das Grundwasser zu erwarten.

Gesamtheitlich betrachtet kann daher davon ausgegangen werden, dass beim gegenständlichen Projekt durch den geplanten Einsatz von Entkrautungsmitteln keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserqualität resultieren.

Im Fall des Austritts wassergefährdender Substanzen auf dem Gleiskörper verhindern Absperrschieber die Versickerung dieser Wässer in den Untergrund.

Eine Einleitung von Regenwässern in Kanäle der Stadt Linz wurde von dieser abgelehnt, da die Kanäle der Stadt Linz generell überlastet sind.

9. Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

Die Begrünung der Lärmschutzwände ist dort, wo dies möglich ist, vorgesehen. In der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Einlage 291, Kapitel 3.2.3) ist dies detailliert dargestellt. Es sind dies im Detail die Flächen G1, G2 und G2 im Lageplan zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung.

Der Ausgleich für die Fläche bei km 190,65 – km 190,67 wird im Bereich der Unterführung ausgeglichen. Es handelt sich dabei um die Flächen Ö1 und Ö“ im Lageplan der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Einlage 292.01).

Beim ggst. Vorhaben handelt es sich NICHT um den Neubau einer Bahnlinie auf weitgehend unberührter Fläche, sondern um die Anpassung des Westkopfes des Linzer Hauptbahnhofes an den viergleisigen Ausbau der Westbahn sowie die Hinzulegung von zwei Gleisanlagen und der damit verbundenen Definitivlage der Linzer Lokalbahn. Die Trassenführung muss sich daher an der bereits vorhandenen Bahntrasse orientieren. Hierbei wurden keine naturschutzfachlich relevanten Flächen beansprucht. Es werden vor allem die vorhandene Bahnanlage sowie Ruderalflächen beansprucht. Für ein beanspruchtes Gehölz wird ein Ausgleich geschaffen.

Bezogen auf die Stellungnahmen B1 vom Umweltbundesamt wird angeführt, dass maßgebliche Stillgewässer wie auch offene Gerinne (Bäche) in ca. 480 m Entfernung zur Bahnlinie liegen, wo die bestehende Bahnlinie noch nicht beidseitig mit einer LSW versehen wurde.

Hinsichtlich der Erhebung von Amphibien und Odonaten wurden Standardmethoden angewandt. Für Amphibien wurden im Frühjahr 2009 und 2010 die Laichgewässer nach Laich, Jugendstadien oder Adulten abgesucht bzw. Rufende Tiere verhört. Larven wurden, so vorhanden gekeschert, Adulte gefangen, vor Ort bestimmt und wieder in die Freiheit entlassen. Odonaten wurden im Frühjahr bis zum Herbst mittels Kescher gefangen, bestimmt und wieder freigelassen, bzw. mittels Fernglas bestimmt. Besondere Maßnahmen sind weder für die Herpetofauna noch für die Odonaten notwendig, da keine Laichgewässer beansprucht und entlang der gesamten Trasse eine LSW vorgesehen ist, die gleichzeitig verhindert, dass Tiere auf die Bahnanlage gelangen und für Libellen die nötigen Strukturen innerhalb der Gleisanlagen fehlen.

Im Bereich der Lärmschutzwände sind keine transparenten Elemente geplant. Eine Detailplanung der Haltestellen liegt noch nicht vor. Sollten hier großflächige Glaselemente zum Einsatz kommen, so werden sie der ON-Regel 191949 "Vogelschutzglas"3 entsprechen. Eine diesbezügliche Maßnahme wurde bereits im Fachbeitrag Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume Ord.Nr. 560 im Kapitel 6.1.2 "Maßnahmen während der Betriebsphase" vorgesehen.

10. Stadt- und Landschaftsbild

Im Zuge der schalltechnischen Sanierung der Eisenbahnbestandsstrecke wurden in den Jahren 2000 bis 2002 sowohl in Linz als auch in Leonding entlang der Bahnstrecke (Westbahn, Pyhrnbahn) Lärmschutzwände mit Höhen von 4 m bis 5,5 m über Schienenoberkante errichtet. Der Einschnitt ins Ortsbild ist somit bereits im Bestand gegeben.

Das gegenständliche Projektgebiet befindet sich im Bereich des Westkopfs des Linzer Hauptbahnhofs im verbauten Stadtgebiet von Linz (westliche Bahnsteigenden des Hauptbahnhofs Linz – Bahn km 189.639) sowie in der Gemeinde Leonding – KG Imberg Bahn km 190.890).

Die bestehenden Lärmschutzwände (links der Bahn) bleiben durch das gegenständliche Projekt in Lage und Form unverändert.

Rechts der Bahn wird die bestehende Lärmschutzwand versetzt bzw. neu errichtet. Wo dies möglich ist, wird die Lärmschutzwand rechts der Bahn mit kletternden Pflanzen begrünt und so noch besser in die Landschaft eingebunden. Zusätzlich wird zwischen der Unterführung Gaumbergstraße bis zum Projektende bei Bahn km 190.890 eine neue Lärmschutzwand errichtet. Diese Lärmschutzwand ist rd. 578 m lang und die Höhe beträgt 4,00 m über Schienenoberkante. Hier sind im Zuge der landschaftspflegerischen Begleitplanung Gehölzpflanzungen und die Anlage von Wiesenböschungen vorgesehen, um die Lärmschutzwand noch besser in das bestehende Orts- und Landschaftsbild einbinden zu können.

Das bestehende Orts- und Landschaftsbild wird sich durch das vorliegende Bauvorhaben nur unwesentlich verändert.

Eine Trennwirkung besteht bereits im Bestand (Die Westbahnstrecke ist seit 1860 von Wien Westbahnhof bis Salzburg in Betrieb). Diverse Unterführungen und Querungen sind ebenfalls im Bestand vorhanden und bleiben weiterhin im gegenständlichen Projektgebiet aufrecht (Fußgängerunterführung Untergaumberg, Unterführung Gaumbergstraße, Unterführung Westbahnstrecke).

11. Raumplanung

Der Ausbau der ÖBB Westbahn im festgelegten Untersuchungsraum (Verlegung eines 4. Bahngleises, Verlegung der Linzer Lokalbahn LILO) steht in keinem Widerspruch zu den Inhalten überörtlicher, örtlicher Zielvorstellungen und Rechtsvorgaben (Transeuropäische Netze, Hochleistungsstreckengesetz, Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, OÖ Landesraumordnungsprogramm 1998, Verordnung betreffend das regionale Raumordnungsprogramm für die Region Linz-Umland, OÖ Raumordnungsgesetz 1994, OÖ Bau-technikgesetz 1994, Örtliches Entwicklungskonzept Stadt Linz, Bebauungsplan Stadt Linz, Flächenwidmung Stadt Linz, Stadtgemeinde Leonding, Örtliches Entwicklungskonzept Stadtgemeinde Leonding, Bebauungsplan Leonding).

Im Bestand ist im Bereich der Unterführung Gaumberg nur das Schieben von Fahrrädern möglich. In Abstimmung der ÖBB Projektplanung mit den Gemeinden Linz und Leonding wird hier auch nach Umsetzung des Projektes nur das Schieben des Fahrrades durch die Unterführung möglich sein. Zusätzlich ist ein Aufzug zum Transport der Fahrräder im Bereich der Straßenbahnhaltestelle geplant.

Über das bestehende untergeordnete Straßennetz wird die Radwegverbindung zum Hbf. Linz aufrechterhalten.

12. Entwässerungsplanung

Bei dem ggst. Entwässerungssystem handelt es sich um das gleiche Prinzip, das beim Umbau Linz Hbf. Ostseite genehmigt wurde. Es wurden ausreichende Vorkehrungen für den Schutz des Grundwassers im Störfall getroffen: Rückhaltevolumen, Absperrschieber und Aktivkohlefilter im Schluckbrunnen. Die Maßnahmen wurden im Vorfeld mit den § 31a-Gutachtern sowie den UVP-Sachverständigen abgestimmt. Für die Betriebsphase ist ein entsprechendes Störfallkonzept in der Betriebsstellenbeschreibung vorgesehen.

Das dichtverbaute Gebiet um den Bahnhof würde bei Anordnung von platzintensiven Versitzbecken umfassende Ablösen bedingen, die weder für die Projektwerberin von Interessen wären, noch auf Akzeptanz seitens der Betroffenen stoßen würden.

13. Umlegung der Ing.-Etzel-Straße

Im Zuge des Einreichprojektes Straßenbahnverlängerung Harter Plateau 2007, wurde ein Kompatibilitätsplan (Stand 28.03.2008) mit dem 4-gleisigen Ausbau der Westbahn erstellt. Hierbei ist klar ersichtlich, dass die bestehende Ing.-Etzel-Straße aufgrund des 4-gleisigen Ausbaus der Westbahn umgelegt werden muss. Dieser Plan war auch Bestandteil der Eisenbahnrechtlichen Verhandlung und Bewilligung.

Im Zuge der Übereinkommensschrift vom 07.07.2010 abgeschlossen zwischen den Linz Linien, der Stadt Linz, der Stadtgemeinde Leonding einerseits und den ÖBB-Infrastruktur AG andererseits wurde unter Absatz V. Baumaßnahmen Punkte 4. des Übereinkommens nachfolgendes beschlossen:

„Mit dem 4-gleisigen Westbahnausbau wird die bestehende Ing.-Etzel-Straße von ca. ÖBB-km 189,65 bis ca. 189,8 für die Verbreiterung der Gleisanlagen beansprucht und muss daher umgelegt werden. Dabei soll die neue Straße, abzweigend von der Waldeggstraße, zunächst rechts der Straßenbahnlinie geführt werden und quert in ca. SBH-km 1,279 das 2-gleisige Tunnelbauwerk der Straßenbahn. Im zukünftigen Querungsbereich wird das Tunnelbauwerk so dimensioniert, dass die Belastung aus der künftigen Straßenführung und den zugehörigen Geländeänderungen ohne Zusatzmaßnahmen aufgenommen werden können. Für diese vorkehrenden Maßnahmen werden von den Linz Linien keine Kosten an die ÖBB verrechnet und stimmen die Linz Linien der geänderten Straßenführung und der Reduktion der Aufstellflächen rechts des Rampenbauwerks schon jetzt zu.“

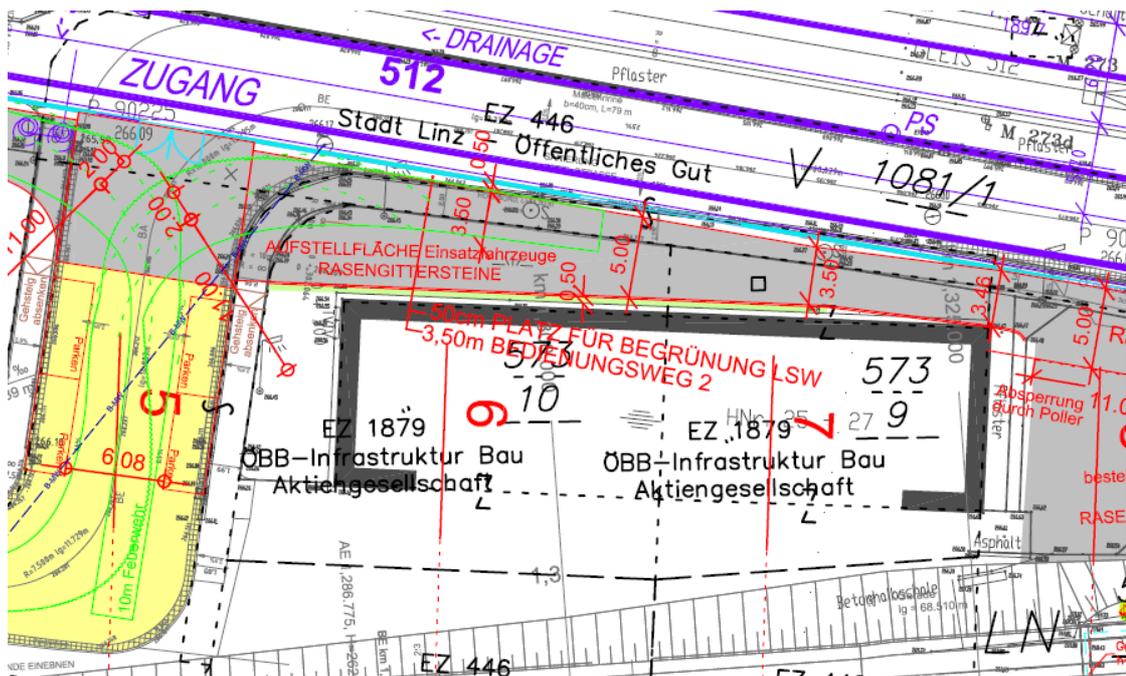
Der Gemeinderat der Stadt Linz hat am 16.09.2010 dieses Übereinkommen einstimmig beschlossen.

Die erforderlichen Grundstücke zur Verlegung der Ing. Etzel Strasse wurden bereits im Zuge der Planungen der Straßenbahnverlängerung Harter Plateau auf Projektkosten der Stadtgemeinde Leonding und Land Oberösterreich gekauft und der Stadt Linz kostenlos zur Verfügung gestellt.

Die Flächenwidmung wurde im Bereich der Verlegung Ing.-Etzel-Straße bereits als öffentliche Verkehrsfläche für den fließenden Verkehr definiert. Des Weiteren ist im Bebauungsplan der Stadt Linz vom 02.03.2010 die Verlegung der Ing.-Etzel-Straße als öffentliche Verkehrsfläche ersichtlich gemacht.

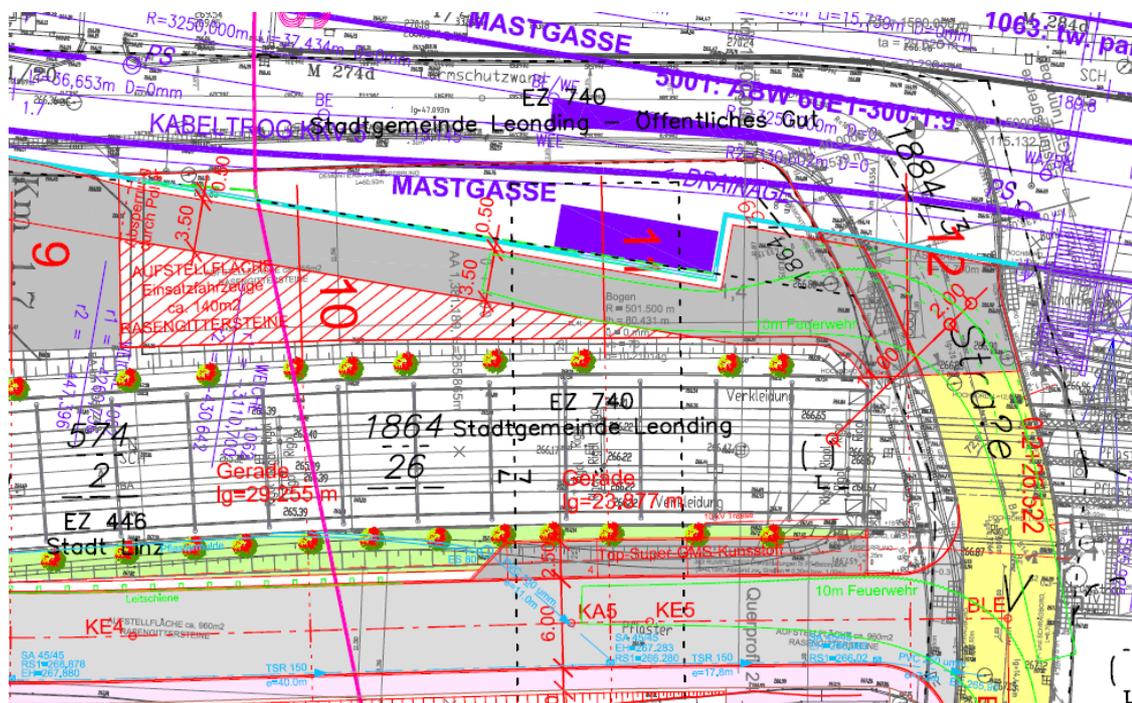
Im Zuge der Einreichplanung 4-gleisiger Ausbau der Westbahn für die Umlegung der Ing.-Etzel-Straße, wurde am 12.07.2011 mit dem Magistrat der Stadt Linz eine Projektvorstellung in Länge und Höhe durchgeführt. Hierbei wurde die Straßenführung fachlich akzeptiert und in der Gesprächsnotiz Nr.1 vom 22.07.2011 dem Technischen Bericht zur Einreichung der Verlegung Ing. Etzel Strasse beigelegt.

Das von Stadt Linz vorgeschlagene reduzierte Straßenprofil mit einer Mindestbreite von 5,0 m in Bestandslage ist aufgrund der Situierung der Lärmschutzwand nicht möglich. Im vorliegenden Projekt ist an der Hausecke Haus 27 nur mehr eine Mindestbreite vom 3,46 m vorhanden.



Ohne Abbruch Haus 25 bis 27 ist ein Führen der Ing.-Etzel-Straße am Bestand mit einer Mindestbreite von 5,0 m nicht möglich. Ein Verschieben der Weichenheizung WHZ 9 neu wurde deshalb nicht weiter untersucht.

Im Übrigen wird verwiesen auf die Präzisierung laut Punkt C. unten.



14. Eisenbahnbetrieb

Das Betriebsprogramm (Einlage 202), dem die ministeriell abgestimmte Verkehrsprognose zugrunde liegt, sieht für die prognostizierte Anzahl der Züge eine Steigerung von 497 (2008) auf 728 (2025+) Züge vor. Der Anteil der Güterzüge, laut geltendem Betriebsprogramm 2025+, wird um ca. 54 % gesteigert werden. Eine überproportionale Steigerung des Güterverkehrs während der Nachtstunden von 20:00 Uhr bis 06:00 Uhr ist nicht vorgesehen. Die Steigerungsrate für Güterzüge während der Nachtstunden beträgt gemäß Prognose 2025+ ca. 56 %.

Bei Unterbleiben des Vorhabens (zweigleisige Westbahn zwischen Linz Hbf. und Wels Hbf.) wird davon ausgegangen, dass das Verkehrsaufkommen jenem der Prognose 2025+ entsprechen wird.

Das ggst. Projekt ist für eine wirtschaftliche und marktkonforme Abwicklung der zu erwartenden Verkehrssteigerungen erforderlich. Es können aber im Falle der Nichtrealisierung des Projekts die prognostizierten Züge in schlechterer Betriebsqualität gefahren werden. Fahrplantechnisch bedeutet das eine gleichmäßigere Verteilung der Güterzüge innerhalb der Zeitfenster, die im Betriebsprogramm dargestellt sind und die Berücksichtigung der fahrdynamischen Effekte der suboptimalen Infrastruktur in Form von Zeitreserven und Zeitzuschlägen. Daraus resultieren auch Einschränkungen in der kundengerechten Fahrplangestaltung, sowohl im Personen- aber verstärkt im Güterverkehr.

Die Geschwindigkeiten, die trassierungstechnisch im Planfall erreicht werden können, sind in kurzen Bereichen geringer als im Bestand, weil aufgrund der neuen Weichen- und Gleiskonfigurationen andere Gleisradien erforderlich werden. Gleichzeitig wird aber der Weichenbereich des Bahnhofes Linz Hbf. weiter Richtung Westen erweitert, wodurch wiederum die Fahrt- und Dispositionsmöglichkeiten kapazitativ erweitert werden. Dadurch kann der Zugverkehr in knapperen Zeitintervallen abgewickelt werden. Dieser Effekt wirkt der Geschwindigkeitsreduktion von 90 km/h auf 60 km/h auf Teilstücken entgegen. Es kann nicht angenommen werden, dass im Falle der Nullvariante die 90 km/h generell nicht erreicht werden können. Es wird in zahlreichen Fällen Verzögerungen bei Ein- und Ausfahrten aufgrund der Zugdichte geben. Beziffert oder zeitlich lokalisiert kann dies nur insofern werden, als dies hauptsächlich die Züge, die in der Hauptverkehrszeit verkehren, betreffen wird.

15. Information über die Bauabwicklung

Diesbezüglich wird festgehalten, dass über die Bauabwicklung entsprechend informiert wird und im Zuge der Baumaßnahmen Ansprechpersonen vor Ort namhaft gemacht werden.

16. Grundeinlöse

16.1. Allgemeines

Eingangs wird festgehalten, dass die Grundeinlöse hauptsächlich zivilrechtliche Belange betrifft und diese von der Projektwerberin auf der Basis von Gutachten gerichtlich beeideter Sachverständiger durchgeführt wird.

Vermessungen und erforderliche Berichtigungen des Katasters werden im erforderlichen Umfang auf Kosten der Projektwerberin veranlasst.

Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen werden nach Maßgabe der getroffenen Vereinbarungen rekultiviert zurückgestellt. Im Hinblick auf allfällige Schäden wird auf den nachstehenden Punkt 4 verwiesen.

Grenzzeichen werden, soweit sie nicht bereits koordinatenmäßig bestimmt sind, im Baubereich gesichert und allenfalls nach Baufertigstellung wiederhergestellt. Die zu versetzenden Grenzzeichen werden nach Maßgabe des bisherigen Bestandes und nach den Vorgaben des Vermessungsgesetzes ausgewählt.

16.2. Umfang der Dienstbarkeit

Das Ausmaß der Einschränkungen, welche von den betroffenen Eigentümern zu dulden sind, ist durch die jeweilige Dienstbarkeitsdefinition klar beschränkt. Außerhalb dieser eingeräumten Dienstbarkeitsbeschreibungen verfügt der Eigentümer weiterhin über sein Vollrecht.

16.3. Bauverbotsbereich

Der Bauverbotsbereich nach dem Eisenbahngesetz 1957 idgF erfließt direkt aus dem Gesetz auf Grundlage der erteilten eisenbahnrechtlichen Genehmigungen. Es handelt sich hierbei jedoch keineswegs um einen absoluten Bauverbotsbereich, sondern um eine Schutzbestimmung, welche die Abstimmung von Bauvorhaben Dritter mit der bestehenden Eisenbahnanlage sicherstellen soll. Die Erlangung einer Ausnahme aus dem Bauverbotsbereich ist sowohl durch privatrechtliche Vereinbarung mit der ÖBB-Infrastruktur AG als auch über das BMVIT als oberste Eisenbahnbehörde möglich; sofern das Bauvorhaben keine Einschränkung für die Eisenbahnanlage darstellt, ist die ÖBB-Infrastruktur AG auch verpflichtet, diese Ausnahmebewilligung zu erteilen und kann eben auch über das BMVIT nötigenfalls ersetzt werden.

16.4. Entschädigung Grundeinlöse

Die Projektwerberin hat zur Information der direkt betroffenen Grundeigentümer mehrere Informationsveranstaltungen abgehalten, bei welchen sowohl eine generelle Projektsinformation, eine Vorstellung der Ansprechpartner und eine Information über den Ablauf der Grundeinlöse einschließlich des Generellen Gutachtens unabhängiger Sachverständiger stattgefunden hat.

Die Entschädigung der vom Projekt direkt betroffenen Grundeigentümer erfolgt auf Basis der Entschädigungsgutachten unabhängiger gerichtlich beeideter und allgemein zertifizierter Sachverständiger, welche die ÖBB ihren Vertragsangeboten zu Grunde legt. Auch Fragen hinsichtlich der Entschädigungsfähigkeit etwaiger Beeinträchtigungen der Jagd werden von der Projektwerberin den Sachverständigen vorgelegt bzw. einer juristischen Prüfung unterzogen und wird ebenfalls eine privatrechtliche Einigung von der Projektwerberin angestrebt.

Bezüglich der von mehreren Grundeigentümern geforderten Einlösen, welche über die geplanten Grundeinlöse hinausgehen, weist die Projektwerberin hin, dass sie gemäß § 4 EisbEG verpflichtet ist, die wirtschaftlichen Nachteile gemäß § 365 ABGB zu ersetzen. Unter diese Entschädigungsverpflichtung fallen selbstverständlich auch die von mehreren Parteien angeführten befürchteten Flurschäden. Die im Zuge der Grundeinlöse zu berücksichtigenden Faktoren umfassen selbstverständlich auch mittelbare Nachteile wie die Durchschneidung von Flächen, Formverschlechterungen und weitere Faktoren, deren Bewertung sich an der laufenden Judikatur in Entschädigungsfragen orientiert.

16.5. Grundstücksnummer/-ausmaße

Seitens der Projektwerberin wird darauf hingewiesen, dass allfällige Eigentumsänderungen während des Verfahrens – soweit dazu nicht eine gesonderte Stellungnahme erforderlich wurde – keine Änderungen im Projekt bzw. den vorzukehrenden Maßnahmen erforderlich machen. Auch die Ausführungen im Einreichoperat bleiben daher aufrecht und hält die Pro-

jektwerberin fest, dass aus ihrer Sicht die eingeholten Gutachten keiner Ergänzung bedürfen.

16.6. Vermessung

Die ebenfalls von mehreren Grundeigentümern geforderte Heraustrennung von durch das Projekt mit Dienstbarkeiten belasteten Liegenschaftsteilen ist weder aus rechtlichen noch aus technischen Gründen notwendig und daher nicht vorgesehen. Die Dienstbarkeiten werden mit Grundeinlöseverzeichnis und Grundeinlöseplan sowie der Duldungsverpflichtung jeweils ausreichend und gemäß den gesetzlichen Bestimmungen (beispielsweise § 12 EisbEG) ausgewiesen und beschrieben.

17. Schäden

Im Vorhaben sind ausreichende Schutzvorkehrungen zur Vermeidung von Schäden im Sinne der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes berücksichtigt. Allfällige Schäden werden nach Maßgabe der allgemein verbindlichen zivilrechtlichen Bestimmungen abgegolten.

18. Hochbaubeweissicherung

Von der ÖBB-Infrastruktur AG werden Hochbaubeweissicherungen von Objekten im Baubereich innerhalb des von den Sachverständigen im Verfahren vorgeschlagenen Nahbereiches durch gerichtlich beeidete Sachverständige durchgeführt. Auf die diesbezüglichen Auflagen der Sachverständigen wird verwiesen. Diese Beweissicherungen werden den jeweils Betroffenen zeitgerecht nach Durchführung zur Verfügung gestellt.

19. Lichtverhältnisse

Negative Auswirkungen aufgrund der Veränderung der Lichtverhältnisse werden von den Einwendungen D463 (Diese Adresse befindet sich ca. 500 m vom Ende unseres Projekts sowie 200 m von der dortigen Westbahntrasse entfernt.) und E1 thematisiert.

Gemäß dem Fachbeitrag Beschattung und Beleuchtung ergeben sich durch die Errichtung der Lärmschutzwände nahezu idente Beschattungsverhältnisse im Vergleich zur Gegenwart. „Die Beschattungszunahmen der benachbarten Wohnbauten liegen vorwiegend im Minutenbereich und sind daher generell irrelevant.“ Lediglich beim Haus Ing.-Etzel-Straße 27 werden die Auswirkungen als gering eingestuft. Hier erreicht der Besonnungsverlust in den Wintermonaten im Bereich zwischen 21 und 34 Minuten.

Ebenso gering sind die Auswirkungen durch Beleuchtungskörper im Trassenbereich. Die Beschränkung der Störwirkung der Beleuchtung gemäß ÖNORM EN 12464-2 wird in vollem Umfang erfüllt. Eine geringfügige zusätzliche Horizontaufhellung ist jedoch möglich.

20. Brunnen

Im Baubereich sind im erforderlichen Umfang Beweissicherungen für Brunnen vorgesehen. Auf die diesbezüglichen Auflagen der Sachverständigen wird verwiesen.

Es wird in diesem Zusammenhang außerdem darauf verwiesen, dass ein umfangreiches Beweissicherungsprogramm geplant ist, um festzustellen, ob und inwieweit es durch die Durchführung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens zu einer quantitativen und qualitativen Beeinflussung von Wassernutzungen kommt. Soweit dies der Fall ist, wird dafür im Rahmen der geltenden Rechtslage Ersatz geleistet.

Sofern durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben – soweit es wasserrechtlich bewilligungspflichtig ist – in wasserrechtlich geschützte Rechte (siehe § 12 WRG) eingegriffen wird, sind der Projektwerberin die erforderlichen Zwangsrechte im Sinne der Bestimmungen der §§ 60 ff WRG zu ermöglichen.

21. Einbauten

Die erforderlichen Einbautenverlegungen werden veranlasst. Die Kostentragung hat hierfür nach Maßgabe der jeweils für die Einbauten bestehenden Rechte zu erfolgen.

22. Zufahrten und Wege

Berührte Zufahrten und Wege werden gemäß § 20 Eisenbahngesetz, BGBl Nr. 60/1957 idgF (kurz: EisbG) aufrechterhalten bzw. wieder hergestellt. Bezüglich möglicher Einschränkungen während der Bauphase erfolgt jedenfalls eine Abstimmung mit dem jeweiligen Grundeigentümer.

23. Flaschenhalseffekt

Der in der Stellungnahme der Stadtgemeinde Leonding, Punkt 3, befürchtete „Flaschenhalseffekt“ im Bereich der provisorischen Anbindung an den Bestand wird durch das ggst. Vorhaben vermindert, da zwischen den westlichen Bahnsteigenden des Linzer Hauptbahnhofs und dem Absprung der Pyhrn-Bahn ein 4 gleisiger Bahnverkehr auf der Westbahn möglich ist. Dies ermöglicht das parallele Fahren von Zügen in diesem Abschnitt, die andernfalls beim Einfahrsignal des Hbf. Linz anhalten müssen, sodass hier kein „Flaschenhalseffekt“ entsteht.

Das Betriebsprogramm 2025 sieht sowohl bei Realisierung des ggst. Vorhabens als auch bei dessen Unterbleiben (Null-Variante) identische Zugzahlen auf der Westbahn (555 Züge pro Tag) vor. Diese Zugzahlen gelten für den gesamten Streckenabschnitt zwischen Linz Hbf. und Marchtrenk. Da das ggst. Vorhaben somit Teil dieses Streckenabschnitts ist, hat

die Realisierung oder das Unterbleiben des ggst. Vorhabens keinen Einfluss auf die Zugfrequenzen im westlich anschließenden Streckenteil vom Vorhabensende bis Marchtrank.

24. Oberflächenabflussverhältnisse

Die Aufrechterhaltung der Oberflächenabflussverhältnisse bzw. die schadlose Abfuhr der anfallenden Oberflächenwässer ist projektgemäß sichergestellt.

25. Sonstige Themenkreise

Zur vorgeworfenen Stückelung

Sofern in Einwendungen geltend gemacht wird, dass unzulässiger Weise ein Teilabschnitt aus einem Gesamtvorhaben ausgegliedert wurde, so ist dem entgegenzuhalten: Derzeit besteht seitens der Projektwerberin der Umsetzungswille nur hinsichtlich des eingereichten Vorhabens /zur eisenbahnbetrieblichen Notwendigkeit siehe bereits oben Punkt 12.). Ob es in der Folge zu einer „Verlängerung“ des Trassenausbaus kommt, bedarf vor allem ökonomischer und politischer Überlegungen, und ist daher zum heutigen Zeitpunkt unklar.

Die Tatsache, dass das Projekt Linz Westseite als Vorbereitung für den weiterführenden 4-gleisigen Ausbau der Strecke Linz – Marchtrenk vorher und getrennt davon ausgeführt werden soll, ist aus betrieblicher Sicht kein Negativum. Dadurch kann bereits in Umsetzung dieses Vorhabens eine kapazitative Steigerung der Streckendurchlässigkeit der Strecke Linz – Marchtrenk erreicht werden, weil durch die Verlängerung und Vermehrung der Ein- bzw. Ausfahrgleise im Bahnhof Linz Hbf. eine Qualitätssteigerung der Betriebsabwicklung einhergeht.

Es werden dadurch die Dispositionsmöglichkeiten vermehrt und die Bahnhof- und Streckengleise können dadurch zeitlich optimiert genutzt werden, weil der Übergangsbereich für anfahrende Züge bis zum Erreichen der fahrplanmäßigen Streckengeschwindigkeiten schon durch dieses Projekt eine höhere Kapazität erhält. Desgleichen gilt für Züge in entgegengesetzter Richtung, die aus der fahrplanmäßigen Streckengeschwindigkeit auf die Einfahrgeschwindigkeiten reduzieren oder den vorgesehenen Haltepunkt ansteuern, auch dieser Dispositionsvorteil, weil der Abschnitt des Bahnhofs, in dem die Geschwindigkeitsreduktion stattfindet, eine verbesserte Kapazität aufweist.

Eine zeitliche Abfolge der beiden getrennten Projekte in der Richtung Linz nach Marchtrenk ist aus betrieblicher Sicht durchaus sinnvoll und vertretbar. Eine Umkehrung dieser Reihenfolge würde keine Effizienz bringen, weil durch den dadurch entstehenden „Flaschenhals“ Linz Westseite die erhöhte Kapazität der 4-Gleisigkeit durch diesen Engpass konterkariert werden würde.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Splittung des Projekts auf zwei Projekte betrieblich nicht nachteilig ist, wenn das Projekt Linz Westseite zeitlich vor dem anschließenden Projekt umgesetzt wird.

Das gegenständliche Projekt funktioniert unabhängig von einem etwaigen weiteren Ausbau Linz-Wels. Es kann daher nicht von einer Unterteilung eines Projekts in 2 Abschnitte gesprochen werden. Die Linienführung des gegenständlichen Projekts ist durch zahlreiche Zwangspunkte gekennzeichnet: Gleislage im Bahnsteigbereich Linz Hbf., bestehender Nahverkehrstunnel, Ausbindung der Phyrnbahn, Querung der Gaumbergstraße; weiters die Trassenführung und Vorleistungen der Straßenbahnlinie auf das Harter Plateau, welche mit Stadt Linz und Gemeinde Leonding abgestimmt und letztendlich genehmigt wurden.

Für das gegenständliche Projekt wurden im Rahmen der UVP die erforderlichen Schutzmaßnahmen für die Anrainer (u.a. gegen Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder) untersucht und festgelegt.

Insofern bestehen sachliche Interessen für die Einreichung in der vorliegenden Form. Keinesfalls war beabsichtigt, die Flucht ins vereinfachte Verfahren anzutreten. Eine solche „Flucht“ müsste auch als wenig zielführend betrachtet werden, sind doch neben (potentiellen) Bürgerinitiativen ohnedies zahlreichen Legalparteien im Verfahren beteiligt, die umfassend Umweltrechte als subjektive Rechte geltend machen können. Gerade für die Stadtgemeinde Leonding, die diesen Punkt ausführlich darlegt, ist es ein Leichtes, die Interessen ihrer Bürger zu kanalisieren. Insofern ist auch nicht ersichtlich, inwiefern die Stadtgemeinde darauf einen Nachteil haben sollte, dass Bürgerinitiative bestehend aus ihrem Gemeindebürgern keine Parteistellung zukommt.

Zur Stellungnahme der Stadtgemeinde Leonding, Anhang zur Beilage 1 (Autor: Prof. G. Abgottspon), Seite 3 (2 Absätze vor „Fazit“):

In Einlage 202 der Einreichunterlagen zum UVP-Verfahren wird auf Seite 15 im Hinweis festgehalten, dass die genannte Anzahl von Zügen in der Null-Variante nur mit sehr schlechter Betriebsqualität fahrbar ist. So können z.B. Fernverkehrszüge nicht mit 200 km/h fahren (Fahrzeitverlängerung), Überholungen von Zügen sind kaum möglich und Güterzüge können zu bestimmten Spitzenzeiten im Nahverkehr nicht verkehren. Zudem ist mit vermehrter Führung von Westbahnzügen über Traun zu rechnen.

Prof. Abgottspon geht in seiner Hypothese davon aus, dass von den 117 Güterzügen pro Tag in der Zeit von 07:00 bis 09:00 Uhr und von 16:00 bis 19:00 Uhr kein einziger Zug im ggst. Streckenabschnitt verkehrt und diese Güterzüge ausschließlich in der Zeit zwischen 19:00 und 07:00 Uhr fahren. Er geht zusätzlich von einer mittleren Zugfrequenz von 9 Zügen pro Stunde aus, wodurch sich eine Erhöhung der Güterzugfahrten im Zeitraum zwischen 19:00 und 07:00 Uhr von 45 (bei gleichbleibender Tagesfrequenz) ergibt.

Die Projektwerberin führt dazu aus, dass

- Eine Mittelung der Güterzugfrequenz über 24 Stunden, wie von Herrn Prof. Abgottspon angenommen, ist nicht realistisch, da das Betriebsprogramm 2025 (Einlage 202) zeigt, dass die stündliche Güterzugfrequenz im Tag- und Abendzeitraum (06:00 bis 22:00 Uhr) die Hälfte der Güterzugfrequenz im Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr) beträgt.
- Jene Güterzüge, die gemäß Hinweis im Betriebsprogramm 2025 in den Nahverkehrs-Spitzenzeiten nicht verkehren dürfen, können daher im Zeitraum zwischen 09:00 und 16:00 Uhr den ggst. Streckenabschnitt passieren.
- Daraus ist eindeutig ableitbar, dass die von Prof. Abgottspon befürchtete Verschiebung von 45 Güterzügen aus dem Tagzeitraum in den Nachtzeitraum nicht zu erwarten ist.

Somit ist festzuhalten, dass die auf Basis des Betriebsprogramms (Einlage 202) für die Null-Variante zu Grunde gelegten Zugfrequenzen und die daraus resultierenden Emissionen korrekt dargestellt sind.

Der Regelfahrplan 2025 sieht auch in der Nullfall keine Zuführung des Westbahnverkehrs über Traun vor. Von dieser Option wird nur in Ausnahmefällen Gebrauch gemacht.

Darüber hinaus übersieht Abgottspon, dass in der zusammenfassenden Bewertung von einem worst-case-Szenario für Leonding ausgegangen wurde und dieses als umweltverträglich beurteilt wurde. Jede Verlagerung auf eine – von Leonding weiter entfernte Strecke – würde der Entlastung von Leonding dienen.

Zur Einwendung von Frau Mag.^a Ursula Dietscher, Pkt 8:

Der Fußweg nördlich der Bahn wird in der Bauphase (mit Ausnahme kurzfristiger Einschränkungen, die den betroffenen Anrainern angekündigt werden) erhalten bleiben. In der Betriebsphase wird dieser Weg um einige Meter nach Norden verlegt sein. Diese Verlegung erfolgt zu Beginn der Bauarbeiten in diesem Abschnitt, sodass mit keinen nachhaltigen Beeinträchtigungen dieser Weg-Verbindung zu rechnen ist.

Zur Stellungnahme der Stadtplanung/Verkehr der Stadt Linz, vertreten durch Herrn Dipl.-Ing. Kropf:

Zur Diskrepanz des Flächenbedarfs der verlegten Ing.-Etzels-Straße mit der im Bebauungsplan ausgewiesenen Verkehrsfläche wird auf das Genehmigungsverfahren gemäß OÖ StrG verwiesen, welches im Anschluss an das ggst. UVP-Verfahren (teilkonzentriertes Verfahren) durchgeführt werden wird.

Zur Stellungnahme von Gerhard Kaspar:

Die Projektwerberin wird sich bemühen, Ersatzparkplätze auf Bahngrund zur Verfügung zu stellen.

Zur Stellungnahme der LINZ AG:

Die Sicherung der Leitungsanlagen wird gemäß den bestehenden Dienstbarkeitsverträgen und gesetzlichen Vorgaben erfolgen.

Zur Forderung nach einer zivilrechtlichen Vereinbarung mit der Stadtgemeinde Leonding:

Der Vorschlag einer zivilrechtlichen Vereinbarung zur Beschränkung der Zugzahlen bedürfte in Hinblick auf die die Projektwerberin betreffenden Betriebspflichten gemäß § 18 und § 56 EisbG einer Einbindung der Obersten Eisenbahnbehörde.

DI Werner Prem e.h. (Projektleiter)
Mag. Andreas Netzer e.h.(URE VR/GL)
Mag. Brigitte Winter e.h. (URE VR)
Dr Dieter Altenburger e.h. (Jarolim, Flitsch RAe)

C. Zur Präzisierung einzelner Bestandteile des Projektes durch die Projektwerberin

1. Allgemein verständliche Bauphasenbeschreibung für die Wochenendarbeit

Betreffend die Frage zum Umfang der Arbeiten in Nacht- und Wochenendsperrungen, wird zur Konkretisierung die Aussage aus der Bauablaufbeschreibung des Einreichprojekts, Einlage 271.

Grundsätzlich werden die Bauarbeiten in der Regelarbeitszeit von Montag bis Freitag durchgeführt. Die Regelarbeitszeit wird vor Baubeginn mit der bauausführenden Firma festgelegt (ca. 07:00 bis 17:00 Uhr).

Für Arbeiten die nur im Zuge einer Gleissperre durchgeführt werden können, ist es betriebsbedingt fallweise erforderlich, diese an Wochenenden durchzuführen. Aufgrund der vorliegenden Bauphasenplanung und auf Basis des derzeitigen Fahrplanes wird dies voraussichtlich an 17 Wochenenden der Fall sein. Während dieser Gleissperren (Freitag ca. 20:00 Uhr bis Montag ca. 04:30 Uhr) werden umfangreiche, jedoch wenig lärmintensive Bauarbeiten in mehreren Schichten durchgeführt, um den betrieblich vorgegebenen Rahmen einhalten zu können.

Lärmintensive Arbeiten werden grundsätzlich, so weit möglich, in der Regelarbeitszeit durchgeführt und sind im Allgemeinen nur von kurzer Dauer (max. mehrere Tage). An ca. 14 Wochenenden werden Gleisabtrags- u. Gleisverlegearbeiten mit Portalkran, Gleisbagger, Weichenkran und Gleisstopfmaschine durchgeführt und an ca. 3 Wochenenden werden Hilfsbrücken und Spundwände mit Gleiskran, Rammen und Hydraulikbagger eingebaut.

2. Bahnab- /-Antransport in der Bauphase

Zur Frage des Ausmaßes des möglichen An- und Abtransports von Baumassen auf der Schiene kann folgende Aussage getätigt werden. Die Zahlen beruhen auf der Massenermittlung, welche auch Teil des Einreichoperats ist (Einlage 271).

Es ist geplant, über die beiden Hauptbauphasen in Summe **zumindest 110.000 Tonnen** Material mit der Bahn aus dem Baufeld ab- bzw. anzutransportieren.

In dieser Berechnung wurden die folgenden Hauptbaumassen berücksichtigt:

- Abtrag von Gleisschotter
- Erdaushub
- Errichtung Unterbau: Bodenstabilisierung, Frostschutzschicht, Tragschicht
- Grabenaushub für Drainagen
- Filterkiesschüttung für Drainagen
- Vorschotterung und Restschotterung

Der Gesamtanfall dieser Materialien über die beiden Hauptbauphasen beträgt ca. 280.000 Tonnen.

In dieser Aufstellung sind folgende Arbeiten, die jedenfalls gleisgebunden erfolgen, nicht berücksichtigt:

- Gleis- und Weichenabtrag
- Gleisneubau
- Weichenverlegung

In der gesamten Aufstellung nicht berücksichtigt sind Massen, die nur in verhältnismäßig geringer Menge anfallen bzw. ein gleisgebundener Transport technisch und wirtschaftlich nicht sinnvoll möglich wäre (Aufzählung nur beispielhaft):

- Lieferung von Schalung und Bewehrung, Spundwänden u. dgl.
- Errichtung von Lärmschutzwänden
- Lieferung von Ortbeton und Fertigteilelementen
- Asphaltierungsarbeiten
- Kabelarbeiten
- Errichtung der Oberleitung

3. Lärmschutzwände im Provisoriumsbereich

Im eingereichten Projekt sind im Provisoriumsbereich (Übergang vom 4-gleisigen Ausbau zum 2-gleisigen Bestand; Bahn-km 190,238 bis Bahn-km 190,889) Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, die für die Anrainer einen ausreichenden Lärmschutz gemäß SchIV gewährleisten.

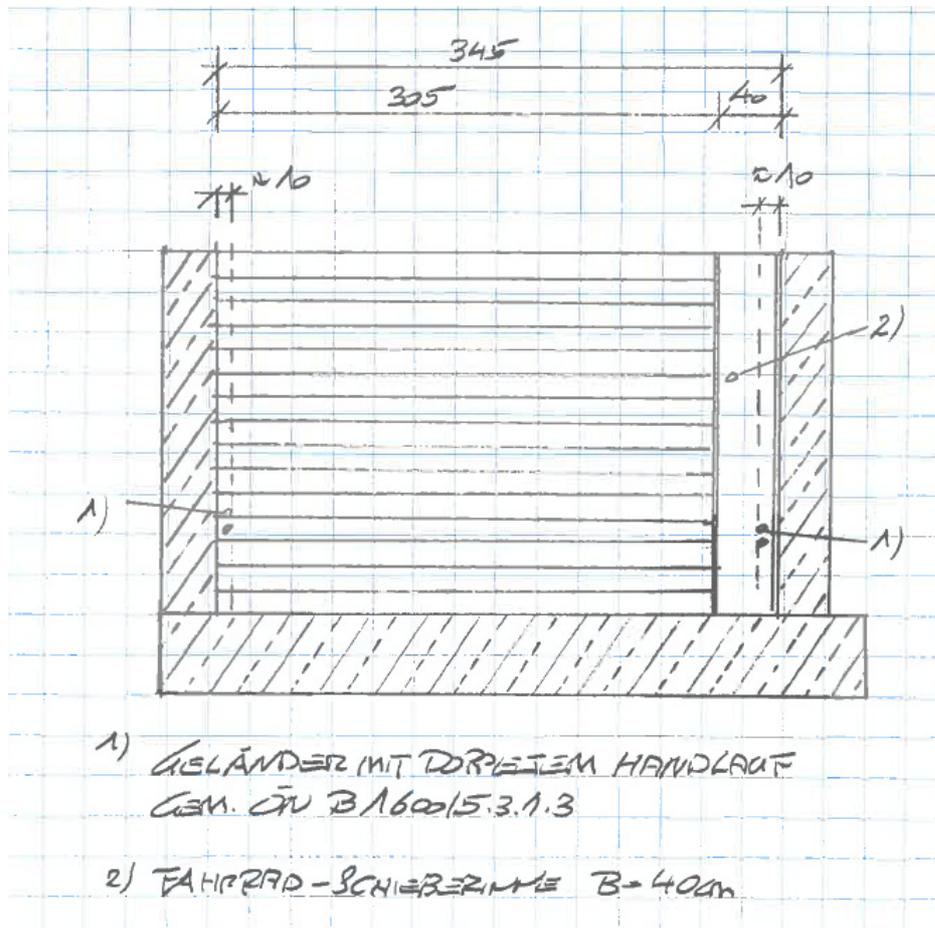
Sollte zu Baubeginn des ggst. Vorhabens das westliche Anschlussprojekt (4-gleisiger Ausbau Linz – Marchtrenk) bereits in Bau sein, werden im genannten Provisoriumsbereich die im Projekt „4-gleisiger Ausbau Linz – Marchtrenk“ vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen vorab errichtet, so dass dadurch ein ausreichender Lärmschutz gemäß SchIV für den 4-gleisigen Ausbau im gesamten Provisoriumsbereich gewährleistet ist und die im ggst. Vorhaben „Linz Hbf. Westseite inkl. LI-LO“ vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen daher obsolet werden.

4. Fußgängerunterführung Untergaumberg Stiege rechts der Bahn – Ausbildung einer Fahrradschieberinne Technische Beschreibung

Ergänzend zum Einreichprojekt 2011 Fußgängerunterführung Untergaumberg (Plannummer BFLW-EB-1001KI-02-0002-F00, Ordnungsnummer 251.02) wird die Stiege rechts der Bahn mit einer Fahrrad-Schieberinne ausgeführt. Die Fahrradschieberinne mit einer Breite von 40cm wird auf der Nordostseite der Stiege angeordnet.

Die Stiege an sich weist ein Steigungsverhältnis von 16 / 30 cm auf – dies entspricht einem Gefälle von ca. 53%. Die Fahrradschieberinne wird in derselben Neigung ausgeführt.

Ab einer Neigung von ca. 25% besteht die Gefahr, dass im Übergangsbereich von großer Neigung auf einen horizontalen Abschnitt die Fahrräder mit dem Zahnkranz hängenbleiben. Aus diesem Grund werden die Fahrradschieberinnen in den genannten Übergangsbereichen ausgerundet.



**5. Fußgängerunterführung Untergaumberg
Aufzug rechts der Bahn
Technische Beschreibung**

Der Aufzug r.d.B. wird für einen Durchladebetrieb ausgeführt.
Erforderliche Kapazität: 1.600 kg oder 21 Personen
Die Schachtgeometrie im Grundriss wird mit 3,00 x 2,25m ausgeführt.
Der Aufzug ist auch für den Transport von Fahrrädern geeignet.
Beschreibung der Aufzuanlage vom Salzburger Aufzugdienst:

EN 81 / 2

26. Juli 2011

BESCHREIBUNG DER AUFZUGANLAGE

Aufstellungsort: ÖBB Haltestelle
Unterführung Untergaumberg, Waldeggstraße
A-4020 Linz

Aufzugeigentümer: Österreichische Bundesbahnen
Infrastruktur AG

Personenaufzug zur hauptsächlichen Personen- & Lastenbeförderung
Antriebsart: hydraulisch 1:1 **Betriebsgeschwindigkeit:** 0,60m/s
Nennlast: 1.600 kg oder 21 Personen **Baujahr:** XXXX
Aufzugerbauer: Salzburger Aufzugdienst GmbH **Fabr. Nr.:** XXXX
Förderhöhe: 4,3m

Fahrbahn: Führt von 0 bis -1 2 Haltestellen 2 Ladestellen - gegenüber
Umwehrung: Stahlbeton im Tunnel, sonst Stahlschacht verglast
Puffer: Fahrkorb 2 × ACLA 300 403 ø 165 × 80mm EG Bm. 08/208/AP 001/300 403
Fahrschachttüren: Selcom Serie 3201, Typ 41
Art: 2 Stück 4-flügelige zentralöffnende Teleskopschiebetüren 1.200/2.100mm
Betätigung: Kraftantrieb
Verriegelung: Hakenriegel EG-Baumusterprüfbescheinigung ATV 441/1
Triebwerksraum: unten – neben dem Schacht
Triebwerk: Hydraulikaggregat Typ AZHN – 1.0-50/300
3 × 400V AC, Motor 29,00kW
Steuerung: 24V DC, 230V AC, Sammelsteuerung
Feineinstellung: Feinfahrventil
Sonstige Steuerung: Inspektionssteuerung am Kabinendach
Notendschaltung: Steuerstrom, Verzögerungskontrollschalter
Tragmittel: 2 Stück Hydraulikheber TAZBZ-2.1-42G12 dE
Führungsschienen: Profil T 90/75/16 gehobelt, Werkstoff S275JR
Fahrkorb: Stahlblech + VSG Fahrkorbgrundfläche: 3,56m²
Anzahl der Fahrkorböffnungen: 2 gesichert durch: Kabinentüre + Lichtvorhang
Verriegelung der Kabinentüre: Baumusterprüfung TÜV-A-AT-1/05/133 FKTV/1
Maßnahmen gemäß Pkt. 9.5.: Rohrbruchventil RBV E-50-G1½° EG Bm. 4420807352703
Beleuchtung: Dauerlicht in der Kabine
Notrufvorrichtung: Signalsirene 12 V mit Notstromversorgung & Notrufkommunikationssystem
Fahrkorbstellungsanzeige: durch öffnen der Türen
Ausführung der Aufzuganlage: gemäß EN 81 Teil 2 Ausgabe 2010
ASV 2008

**6. Führung der Ing.-Etzels-Straße entlang der Schallschutzwand
Beibehaltung der bisherigen Lage versus Planungsentwurf „Verlegung der Ing.-Etzels-Straße nördlich der Straßenbahnrampe“
Technische Beschreibung**

Seitens der Standortgemeinde Stadt Linz soll eine alternative Straßenführung der Ing.-Etzels-Straße entlang der künftigen Schallschutzwand unter Beibehaltung der bisherigen Lage mit einer Mindestbreite von 5,0 m untersucht werden.

Generell ist dazu zu sagen, dass bereits im Zuge des Einreichprojekts Straßenbahnverlängerung Harter Plateau 2007 ein Kompatibilitätsplan mit dem 4-gleisigen Ausbau der Westbahn erstellt wurde, bei dem auch die Verlegung der Ing.-Etzels-Straße nördlich der Straßenbahnrampe klar ersichtlich war. Diese Planung wurde auch in der Übereinkommensschrift vom 07.07.2010 zwischen der Stadt Linz und den Linz Linien entsprechend berücksichtigt und dokumentiert und unterfertigt. Die derzeit bestehende Ing.-Etzels-Straße zwischen Haus NR. 25 und der Waldeggstraße weist einen Gehsteig mit einer mittleren Breite von ca. 2,0 m und einer Fahrbahnbreite von ca. 5,0 bis 6,0 m (im Bereich Hausecke NR. 27) bzw. 7,0 m (im Bereich Hausecke NR. 25) auf. Der Kurvenradius im Bereich der Einmündung in die Waldeggstraße beträgt ca. 12,0 m. Die Aufstelllänge außerhalb des Kurvenbereichs vor der Schienenkreuzung beträgt ca. 14,0 m (ca. 3 Pkw-Längen). Derzeit ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung erlaubte Geschwindigkeit von 30 km/h per §52-10a verordnet.

Die geplante Ing.-Etzels-Straße nördlich der Straßenbahnrampe weist eine Fahrbahnbreite von 6,0 m und eine Gehsteigbreite von 1,5 m auf und entspricht nach RVS 03.04.12 – Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen einer Anliegerstraße mit der Funktion der Erschließung für den lokalen Verkehr. Die Verkehrsbelastung liegt derzeit bei einem DTVw = 1.100 Kfz/24h und einer maßgeblichen stündlichen Verkehrsbelastung von ca. 45 Kfz/Spitzenstunde und Fahrtrichtung. Für einen MSV < 100 Kfz/h ist als Begegnungsfall „Pkw-Pkw mit Schrittgeschwindigkeit“ bzw. Lkw-Pkw mit Ausweichen maßgebend und bedingt eine Fahrfläche von 4,50 m und somit eine Fahrbahnbreite von mind. 5,0 m.

Eine alternative Verkehrsführung der Ing.-Etzels-Straße entlang der künftigen Schallschutzwand unter der Beibehaltung der bisherigen Lage würde nicht über die gesamte Länge die erforderliche Mindestbreite von 5,0 m aufweisen. An der engsten Stelle zwischen der Schallschutzwand und dem Hauseck NR. 25 würde die Straße nur eine Breite von ca. 3,0 m aufweisen. Eine weitere Engstelle ergäbe sich bei der künftigen Schaltstation der Weichenheizung (Profil 11). Hier hätte die Anliegerstraße eine Breite von ca. 3,5 m. Da für die Schaltstation eine Zufahrtsmöglichkeit über einen Bedienweg erforderlich ist und in diesem Bereich ein Schwerpunkt der Weichenanlagen ist, ist die Lage der Station vorgegeben. Die Kurvenradien für den Bereich zwischen Haus NR. 23 und Haus NR. 25 würden ein zusätzliches Heranrücken an das Hauseck NR. 25 bewirken. Darüberhinaus müsste die EK der Straßenbahnlinie verbleiben und eine Aufstelllänge von Pkw außerhalb des Kurvenradius wäre nicht mehr gegeben. Unmittelbar an der Häuserfront der Häuser NR. 25-27 würde der gesamte Anliegerverkehr vorbeifahren müssen.

Stellungnahme der

Technischen Universität Graz
Institut für Elektrische Anlagen
Inffeldgasse 18
8010 Graz

zum Umweltmedizinischen Gutachten

„UVP-Verfahren
Viergleisiger Ausbau der Westbahn
Linz Hbf-Westseite inkl. LILO
km 188.639 – km 190.890
Teilbereich elektromagnetische Felder

Verfasser:
Dr. med. univ. Gerd Oberfeld“

Vorgelegt am 30. Mai 2012

Oberfeld, 1.9 Vorbemerkung, letzter Satz

„...Diese ersten Ergebnisse wurden in den nunmehr letzten 30 Jahren in einer Vielzahl von weiteren Beobachtungsstudien bestätigt.“

Stellungnahme der TU Graz aus technischer und normativer Sicht:

.. und in aktuellen Studien auch in Frage gestellt (siehe Schmutzger, E.; Silny, J. et al; Elektromagnetische Felder im Bereich elektrifizierter Bahnanlagen und ihre gesundheitlichen Risiken, Technische Universität Graz, 2011)

Oberfeld, Seite 21

„Hinweis: Typische Hintergrundwerte in Gebäuden in ländlichen Bereichen liegen bei etwa 0,01 bis 0,02 μT und werden durch die eigene Stromversorgung des Hauses verursacht.“

Stellungnahme der TU Graz aus technischer und normativer Sicht:

Abgesehen von der Tatsache, dass der Begriff „Hintergrundwerte“ unklar bleibt schreibt Dr. Oberfeld im Abschnitt „Zielwertaspekte“ einen Zielwert von 0,1 μT vor. Dieser Wert liegt unter den von ihm angeführten Hintergrundwerten. Diese Zielvorgabe ist daher nach dem Stand der Technik unrealistisch.

Oberfeld, Seite 22

„Statistische Verteilung magnetischer Wechselfelder“

Stellungnahme der TU Graz aus technischer und normativer Sicht:

Die „Statistische Verteilung“ basiert wie im Text von Dr. Oberfeld weiter unten angeführt, auf Aussagen über die Lastverteilung von 50-Hz-Systemen, die in ihrer Verteilung über den Tag nichts mit der Lastverteilung von 16,7-Hz-Bahnstromsystemen gemeinsam haben. Schlüsse, die sich auf dieses Kapitel beziehen, sind daher nicht zutreffend, es muss vielmehr die Lastcharakteristik der Bahnstromanlagen herangezogen werden, ein Umstand dem im Fachbeitrag Elektromagnetische Felder der TU Graz Rechnung getragen wird.

Oberfeld, Seite 33

„Beurteilungen von Fachgremien

Im Entwurf des Nationalen Strahlenschutzkomitees (NCRP) der USA im Frequenzbereich von nahe 0 Hz bis 3 kHz als „Option 2“ finden sich ...

Stellungnahme der TU Graz aus technischer und normativer Sicht:
Dieser nichtautorisierte Entwurf der NCRP wurde zurückgezogen.

Oberfeld, Seite 50

„Zielwertaspekte

Die epidemiologische Forschung hat in einer Vielzahl von Studien eine Risikoerhöhung im Zusammenhang mit erhöhten Expositionen beobachten können. Bias, Confounding oder Zufall können dieses Risikomuster, das bei unterschiedlichen Studien in unterschiedlichen Populationen gefunden wurde, nicht plausibel erklären (Greenland 2005).“

Stellungnahme der TU Graz aus technischer und normativer Sicht:

ICNIRP evaluiert laufend alle relevanten Publikationen hinsichtlich akuter oder Langzeit-Wirkungen und ist zum Schluss gekommen, dass eine Reduktion der Grenzen nicht begründbar ist

Oberfeld, Seite 56

„Die höchsten Immissionen durch magnetische Wechselfelder, angegeben als magnetische Flussdichten, ergeben sich beim Objekt Nr. 51, Grundstücksnummer 815/1, 45306 KG Leonding (Wohngebäude, Klimtstraße 10, 4060 Leonding) sowohl für den Bestand als auch den Ausbau. Für den 24-Stunden-Mittelwert ergeben sich für den Bestand Immissionen von 1,2 μ T bzw. für den Ausbau von 3,6 μ T. Dies entspricht einer Erhöhung um den Faktor 3 bzw. umgerechnet 200 Prozent.“

Stellungnahme der TU Graz aus technischer und normativer Sicht:

Die Grenzen gemäß WHO, EU-Ratsempfehlung, ICNIRP, Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 (2006) und namhafter Mediziner werden jedoch weit unterschritten. Der gegenwärtige Stand der Wissenschaft weist auf ein Bestehenbleiben der oa Grenzen bei 16,7-Hz-Bahnfrequenz hin (ICNIRP 2010).

Oberfeld, Seite 58

. Es gibt kaum Zweifel daran, dass die Expositionen gegenüber niederfrequenten Magnetfeldern Kinderleukämie verursacht.

Stellungnahme der TU Graz aus technischer und normativer Sicht:

Gemäß IARC und WHO müsste es heißen: „möglicherweise verursachen kann“

Oberfeld, Seite 59

„... im Bereich zwischen 0,2 μT und 0,4 μT mit einem erhöhten Risiko für Kinder verbunden sind, wird für Neubauten in Wohngebieten ein Grenzwert von 0,1 μT empfohlen. Obgleich es schwierig und teuer ist, bestehende Wohnungen so zu sanieren, dass 0,1 μT nicht überschritten wird, ist dieser Richtwert ebenfalls für bestehende Wohnungen und Orte anzustreben, an denen sich Kinder und schwangere Frauen dauerhaft aufhalten.“

Stellungnahme der TU Graz aus technischer und normativer Sicht:

Aus technischer Sicht kann ein Risiko niemals gänzlich ausgeschlossen werden. Die Forderung nach einem Grenzwert von 1 μT (für 16,7-Hz-Felder) für bestehende Bauten ist nach dem Stand der Technik nicht erreichbar (wie Dr. Oberfeld schwierig und teuer) und gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM VE 8850 nicht sinnvoll und notwendig, da der Schutz der Bevölkerung gewährleistet ist.

Im gegenständlichen Projekt wird die Bahnanlage mit Kompensationsleitern ausgestattet um die magnetischen Emissionen unter Beachtung der „Umsichtigen Vermeidung“ gemäß gültiger Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 technisch und wirtschaftlich sinnvoll deutlich unter die zulässigen Grenzen /300 μT für 16,7-Hz-Bahnanlagen) zu senken.

Oberfeld, Seite 59

„Während neue Grenzwerte für den Niederfrequenzbereich entwickelt und eingeführt werden, wäre es vernünftig, einen Planungsgrenzwert anzustreben: 0,1 μT für Wohnbereiche in der Umgebung von allen neuen und aufgerüsteten Stromversorgungsleitungen und 0,2 μT für alle anderen neuen Anlagen.“

Stellungnahme der TU Graz aus technischer und normativer Sicht:

Es ist unklar ob es sich um einen Spitzenwert, 24-h-Mittelwert oder Medianwert handelt. Weiters ist es unrealistisch in städtischen Gebieten eine Grenze von unter 100 nT (0,1 μT) zu fordern, insbesondere deshalb, weil niederfrequente Magnetfelder, die durch eigene oder fremde Haushaltsgeräte verursacht werden, diese Grenze bereits deutlich überschreiten können (siehe Oberfeld Seite 20, Quellen für magnetische Wechselfelder).

Oberfeld, Seite 59

„In diesem Kontext wäre es sehr begrüßenswert, wenn zuständige Gesundheitsämter eine offizielle Warnung aussprechen würden. Während es nicht realistisch wäre, das gesamte elektrische Verbundnetz umbauen zu wollen, müssen kurzfristig Schritte eingeleitet und gefördert werden, um die Exposition gegenüber bestehenden Anlagen zu reduzieren - besonders an Orten, an denen Kinder viel Zeit verbringen.“

Stellungnahme der TU Graz aus technischer und normativer Sicht:

Es besteht nach dem Stand der Technik kein Grund eine „Warnung“ auszusprechen, da der Schutz der Bevölkerung vor akuten Gefahren jedenfalls sichergestellt ist und die sogenannten „Hinweise auf eine mögliche Langzeitwirkung“ niedrigere Grenzen nicht rechtfertigen (ICNIRP 1998).

Der Hinweis auf den Umbau elektrischer „Verbundnetze“ ist im gegenständlichen Projekt unklar.

Oberfeld, Seite 61

„Von zentraler Bedeutung für die Einordnung der ICNIRP Empfehlung 1998 und 2010 ist, dass Langzeitexpositionen durch die in ihr enthaltenen Richtwerte nicht abgedeckt sind.“

Stellungnahme der TU Graz aus technischer und normativer Sicht:

Zitat aus Health Physics, 1998, Volume 74, Number 4 (ICNIRP 1998)

“ ... these guidelines are based on short-term, immediate health effects such as stimulation of peripheral nerves and muscles, shocks and burns caused by touching conducting objects, and elevated tissue temperatures resulting from absorption of energy during exposure to EMF. In the case of potential long-term effects of exposure, such as an increased risk of cancer, ICNIRP concluded that available data are insufficient to provide a basis for setting exposure restrictions, although epidemiological research has provided suggestive, but unconvincing, evidence of an association between possible carcinogenic effects and exposure at levels of 50/60 Hz magnetic flux densities substantially lower than those recommended in these guidelines”

Zitat aus Health Physics, December 2010, Volume 99, Number 6

“Chronic effects.

The literature on chronic effects of low frequency fields has been evaluated in detail by individual scientists and scientific panels. WHO’s cancer research institute, IARC (International Agency for Research on Cancer), evaluated low frequency magnetic fields in 2002 and classified them in category 2 B, which translates to “possibly carcinogenic to humans.” The basis for this classification was the epidemiologic results on childhood leukemia.

It is the view of ICNIRP that the currently existing scientific evidence that prolonged exposure to low frequency magnetic fields is causally related with an increased risk of childhood leukemia is too weak to form the basis for exposure guidelines. In particular, if the relationship is not causal, then no benefit to health will accrue from reducing exposure.“

Es ist somit klar, dass ICNIRP 1998 und auch 2010 Langzeiteffekte berücksichtigt hat, aber zum Schluss gekommen ist, dass kein Grund besteht, die Grenzen zu ändern.

Oberfeld, Seite 62

„Beim derzeit am stärksten betroffenen Wohngebäude, Objekt Nr. 51, Grundstücksnummer 815/1, 45306 KG Leonding, Klimtstraße 10, 4060 Leonding, ergeben sich für den Bestand Immissionen von 1,2 μ T bzw. für den Ausbau von 3,6 μ T. Dies entspricht einer Erhöhung um das Dreifache.“

Stellungnahme der TU Graz aus technischer und normativer Sicht:

Die Erhöhung ergibt sich hier durch das Heranrücken der Gleise der Linzer Lokalbahn an die Gebäude, die auftretenden magnetischen Felder liegen jedoch unter den in der Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 angegebenen Grenzen, die bereits einen Sicherheitsfaktor von 50 beinhalten (300 μ T für 16,7 Hz, Allgemeinbevölkerung, ICNIRP 1998).

Oberfeld, Seite 62

„Diese Erhöhung ist aus umweltmedizinischer Sicht als deutlich einzustufen, da schon derzeit sowohl der in Österreich in aktuellen UVP-Verfahren herangezogene Beurteilungswert von 1 μ T (als Maximalwert beim n-1 Kriterium) als auch der vom gefertigten Gutachter vorgeschlagene und fachlich im Kapitel 1.9 (Aktueller umweltmedizinischer Stand des Wissens bei magnetischen Wechselfeldern) umfangreich begründete Beurteilungswert von 0,1 μ T für den 24-Stunden-Mittelwert massiv überschritten wird.“

Stellungnahme der TU Graz aus technischer und normativer Sicht:

Die Erhöhung der Werte für die magnetische Ersatzflussdichte beträgt zwar 300% bezogen auf (100%.3,6/ 1,2). Bezogen auf den Grenzwert (300 μ T erhöht sich die Grenzwertausschöpfung aber nur von 0,4% (100%.1,2/300) auf 1,2% des Grenzwerts (100%.3,6/300).

Das (n-1)-Kriterium ist im gegenständlichen Fall nicht von Belang, es bezieht sich im Wesentlichen auf die Nichtverfügbarkeit von 50-Hz-Höchstspannungsfreileitungen 110 kV und darüber. Bei 15-kV-Bahnanlagen gilt der thermische Strom.

Dipl.-Ing. Dr. techn. Ernst Schmutzer e.h.
Institut für Elektrische Anlagen
Technische Universität Graz
Inffeldgasse 18
8010 Graz

Schlussstellungnahme des Verhandlungsleiters:

Die im Zuge der Verhandlung von der Projektwerberin vorgelegte Ergänzung zum Fachbereich Luftschadstoffe der IC Consultants, Schönbrunner Straße 297, 1120 Wien wird als Anlage 5 dieser Verhandlungsschrift angeschlossen.

Durch Umfrage wird festgestellt, dass keine weiteren Wortmeldungen vorliegen.

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

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

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.

Diese Verhandlungsschrift wird bei der Behörde und den Standortgemeinden nach Abschluss der Verhandlung über mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufliegen und gemäß § 44e Abs. 3 AVG auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht.

Dem Begehren der Stadtgemeinde Leonding auf Einräumung einer Stellungnahmefrist von 3 Wochen ab Zugang der Verhandlungsschrift wird stattgegeben.

Die Verhandlung wird am 31. Mai 2012 um 14:45 Uhr geschlossen.

Dauer der öffentlichen Erörterung einschließlich anschließender SV-Besprechung am 8. Mai 2012: 10:00 Uhr – 16:00 Uhr = 6 Stunden = 12 Halbstunden = 48 Halbstunden für 4 Amtsorgane des bmvit.

Dauer der öffentlichen mündlichen Verhandlung:

30.12.2012, 10:00 - 17:00 Uhr = 7 Stunden = 14 Halbstunden = 56 Halbstunden für 4 Amtsorgane des bmvit

31.12.2012, 09:00 – 14:45 Uhr = 6 Stunden = 12 Halbstunden = 48 Halbstunden für 4 Amtsorgane des BMVIT

= insgesamt 152 Halbstunden

Beilagen;

- 1) Stellungnahme von Gerald Echerstorfer, Weesestraße 37, 4060 Leonding vom 09.04.2012
- 2) Stellungnahme von Barbara Meidl, Weesestraße 37, 4060 Leonding vom 09.04.2012
- 3) Stellungnahme der Linzer Lokalbahn AG, vertreten durch Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H, Kuferzeile 32, 4810 Gmunden vom 14.05.2012

- 4) Stellungnahme der ASFINAG Baumanagement GmbH, Traunuferstraße 9; 4052 Ansfelden, vom 3. Mai 2012
- 5) Stellungnahme, Urkundenvorlage und Anträge der Stadtgemeinde Leonding, vertreten durch HASLINGER / NAGELE & PARTNER RECHTSANWÄLTE GMBH, Mölker Bastei 5, 1010 Wien vom 29.05.2012 in der die folgenden 2 Fachgutachten sowie ein Rechtsgutachten vorgelegt wurden:
 - Eisenbahntechnische Expertise von G. Abgottspon (TBF + Partner AG, Zürich)
 - Umweltmedizinisches Gutachten EMF von Dr. Oberfeld
 - Rechtliche Stellungnahme zum Schienenbonus von Univ.-Prof. Dr. Nicolas Raschauer und Mag. Florian Stangl
- 6) Fachbeitrag Luftschadstoffe, Ergänzung Dieseltraktion in der Betriebsphase, von IC-Konsulenten, vorgelegt von der ÖBB-Infrastruktur AG

Für die Bundesministerin:
Mag. Michael Andresek

Ihr Sachbearbeiter:
Mag. Michael Andresek
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 2219
E-Mail: michael.andresek@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2012-06-04T07:59:36+02:00
	Seriennummer	437268
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	Sg2yfkVQ6ul5sg5bpUnRITGoLXZNBh1vFkEfXNCR6HvtK3W50JU8k8XJhLEcu2HPawb9V7VDuJj0+TAUrh7Jvtt9I6nKHvJD58n2KwjCSqTVDrH164MHfG91gO5iJL3KzEvEQg1MHTZctha/gClq2Y0XbG66ayZxo=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	