

**BMVIT - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
E-Mail: ivvs4@bmvit.gv.at  
Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.  
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)



GZ. BMVIT-820.317/0005-IV/IVVS4/2018    DVR:0000175

ÖBB-Infrastruktur AG  
Praterstern 3  
1020 Wien

Wien, am 3. Mai 2018

**HL-Strecke Wien-Salzburg  
Umbau Linz Hbf. Westseite einschließlich Linzer Lokalbahn  
km 188,643 – km 190,846  
Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren  
gem. §§ 23b Abs 2, 24 Abs 1 und 24f UVP-G 2000;  
fortgesetztes Verfahren**

## **Bescheid**

---

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entscheidet als Behörde gemäß § 24 Abs 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000) über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, vom 7. Dezember 2011 betreffend Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung der Genehmigung gem. §§ 23b Abs 2, 24 und 24f UVP-G 2000 unter Mitanziehung der im Spruch angeführten materiell-rechtlichen Genehmigungsbestimmungen unter Zugrundelegung der Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung, Planunterlagen für den Trassenverlauf, Bauentwurf) ergänzt mit Schreiben vom 25. April 2017, des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 13. Dezember 2011 mit Ergänzung vom 9. Februar 2017 sowie der im Verfahren erstellten und im fortgesetzten Verfahren 2017 und 2018 ergänzten zusammenfassenden Bewertung vom 7. Mai 2012, sowie den Ergebnissen des weiteren Ermittlungsverfahrens 2017 unter Vorschreibung der in Spruchpunkt III. angeführten Nebenbestimmungen wie folgt:

## **S p r u c h**

### **Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren**

#### **I. Genehmigung**

**I. 1.** Der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, 1020 Wien, Praterstern 3, wird nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für den Umbau der Westseite des Linzer Hauptbahnhofes einschließlich der Linzer Lokalbahn der ÖBB-Strecke Wien-Salzburg die Genehmigung nach dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeits-

prüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) nach Maßgabe der vorgelegten Projektunterlagen und Gutachten, der Umweltverträglichkeitserklärung, der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen samt ergänzendem Gutachten, des unter Spruchpunkt II angeführten Sachverhalts, der im Spruchpunkt III angeführten Auflagen, Bedingungen und Befristungen („Vorschreibungen“) sowie der unter Spruchpunkt IV angeführten mit angewendeten materiellen Genehmigungsbestimmungen (Rechtsgrundlagen) erteilt.

**I. 2.** Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.

**I. 3.** Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als die Nachteile, die den Parteien durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehen sowie der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entsteht.

**I. 4.** Das Erfordernis der gesonderten Abnahmeprüfung bzw. Betriebsbewilligung nach Vorlage der Fertigstellungsanzeige wird nicht berührt.

## **II. Beschreibung des Vorhabens**

**II. 1.** 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 LILLO 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.

**II. 2.** Die Genehmigung bezieht sich auf die Errichtung der in den Einreichunterlagen (Trassenehmigungsunterlagen, Bauentwurf und Umweltverträglichkeitserklärung) angeführten Maßnahmen.

Insbesondere ist von der Genehmigung umfasst:

### Eisenbahnanlagen:

- Trassierung der Westbahngleise, Strecke 130, HL1 (Gleise 3 und 4) und Strecke 101, HL2 (Gleise 1 und 2), km 188,643 – km 190,846
- Trassierung der Gleise der Pyhrnbahn, Strecke 204, Gleise 504 und 506, Seite l.d.B., ca km 189,830 – km 190,300
- Trassierung des Lilo Gleises, Seite r.d.B., LILO-km 1,215 (= ca km 189,250) bis LILO km 2, 832 (=ca km 190,870)
- Neubau der Fußgängerunterführung Untergaumberg, km 189,806
- Umbau und Erweiterung der Straßenunterführung Untergaumberg, km 190,253
- Ergänzung der Stützmauer Bohrpfehlwand Gaumberg, km 189,993 – km 190,235
- Neubau der Stützmauer Gaumbergstraße, km 190,254
- Neuerrichtung Bahnsteig LILO
- Bedienungswege
- Entwässerungsanlagen
- Oberleitung
- Sicherungsanlage, einschließlich Leit- und Telekommunikationstechnik
- Lärmschutzwände:
  - LSW 2 – Teil 1; km 189.356 – km 189.821; Länge 456 m, Höhe 4 m über SOK (Anschluss an das Widerlager der Westbrücke)
  - LSW 2 – Teil 2; km 189.814 – km 189.993; Länge 179 m, Höhe 5 m über SOK (etwa Bereich Bahnsteig Haltestelle Untergaumberg mit Zugangsschleusen)
  - LSW 2 – Teil 3; km 189.993 – km 190.153; Länge 160 m, Höhe 5 m über SOK (zusätzlich hochabsorbierende bahnseitige Verkleidung der bestehenden Stützmauer)
  - LSW 2 – Teil 4; km 190.153 – km 190.235; Länge 82 m, Höhe 2 m über MOK (Höhe über OK Stützmauer, entspricht Höhe  $\geq 5$  m über SOK, zusätzlich hochabsorbierende bahnseitige Verkleidung der bestehenden Stützmauer)
  - LSW 2 – Teil 5; km 190.235 – km 190.240; Länge 5 m, Höhe 4,5 m über SOK
  - LSW 2 – Teil 6; km 190.240 – km 190.825; Länge 578 m, Höhe 4 m über SOK
- Abtrag bestehender Bahnanlagen wie:
  - Gesamte Oberbau-Fahrweganlagen im Bereich der Neubauten
  - Schaltstationen (aufgeschlüsselt im Techn. Bericht Pkt. 7.1)
    - 4 Schaltstationen
    - WHZ 7
  - Bestehende Hst. Untergaumberg Lilo mit Bahnsteig usw. ca. km 189.625 – km 189.745 im Bereich von Gleis 3 und 4 neu
  - Fußgängerunterführung km 189.814, Auflassung bzw. (Teil)Abtrag
  - Fußgängerunterführung km 190.646, Auflassung bzw. (Teil)Abtrag

**Begleitmaßnahmen:**

- Wiederherstellung unterbrochener Verkehrsanlagen
  - Verlegung der Ing.-Etzelstraße
  - Absenkung der Gaumbergstraße
- Umlegung von bestehender bahnfremder Einbauten
- Ökologische Ausgleichsmaßnahmen gemäß Erfordernis der Umweltverträglichkeitsprüfung

**II. 3** Es wird festgestellt, dass das Eisenbahnunternehmen verpflichtet ist, auf seine Kosten bestehende Wege- und Straßenverbindungen, wie im Projekt dargestellt, auszuführen.

**II. 4.** Die der Genehmigung zugrunde liegenden eisenbahnrechtlichen Unterlagen ergeben sich insbesondere aus dem zugrunde liegenden Bauentwurf im Sinne des § 31b EISB idGF, gemäß dem Inhaltsverzeichnis Ordnungsnummer 201 vom 01.12.2011. Dies insoweit, als sich aus den von der Antragstellerin im weiteren Verfahren abgegebenen Erklärungen, oder aus diesem Bescheid selbst nichts Abweichendes ergibt.

**II. 5.** Durch das Vorhaben sind die Landeshauptstadt Linz und die Stadtgemeinde Leonding als Standortgemeinden berührt.

**II. 6.** Der Geländestreifen für das Vorhaben des Umbaus Linz Hbf. Westseite einschließlich Linzer Lokalbahn der Hochleistungsstrecke Wien-Salzburg im Bereich der Landeshauptstadt Linz und der Stadtgemeinde Leonding wird wie folgt bestimmt:

Beim gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um die viergleisige Durchbindung im Bereich des westlichen Bahnhofskopf des Bahnhofs Linz Hbf. auf einer Länge von rund 2.200 Metern. Der Ausbau beginnt in km 188,639. Die Trasse folgt lage- und höhenmäßig weitgehend dem Bestand. Bis ca. km 189.650 bewegt sich das Projekt im Bereich der bestehenden Bahnanlagen und innerhalb der bestehenden Bahngrundgrenze. Anschließend dehnt sich das Projekt rechts der Bahn über die bestehenden Bahnanlagen hinaus aus – um die 2 zusätzlichen Gleisachsen. Links der Bahn bleibt das Projekt auch nach km 189.650 innerhalb der Ausdehnung der bestehenden Bahnanlagen. Der Ausbaubereich endet bei km 190.890, wobei zwischen km 190.238 und km 190.890 die provisorische Anbindung des viergleisigen Ausbaus an den zweigleisigen Bestand (Westbahn Richtung Salzburg) erfolgt.

**II. 7.** Die Rechtswirkungen der Genehmigung im Sinne des § 5 HIG, wonach auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien errichtet oder erweitert werden dürfen, bezieht sich auf den in den beim Bundesministerium für Verkehr, beim Amt der Oberösterreichischen Landesregierung sowie bei den Standortgemeinden Linz und Leonding in den Plänen „Trassenverlaufsplan Blatt 1“ Ordnungsnummer 302, Plannum-

mer BFLW-TV-0000SP-02-0001-F00 und „Trassenverlaufsplan Blatt 2“ Ordnungsnummer 302, Plannummer BFLW-TV-0000SP-02-0002-F00 jeweils vom 11. November 2011 im Maßstab 1:1.000, welcher einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides darstellt, ausgewiesenen Geländestreifen in den Gemeinden Linz und Leonding.

**II.8.** Das Vorhaben ist innerhalb von 10 Jahren ab Bescheiddatum auszuführen und der Betrieb zu eröffnen.

### **III. Nebenbestimmungen**

Mit der Genehmigung werden der ÖBB-Infrastruktur AG die Einhaltung bzw. Erfüllung der nachstehend angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen und Bedingungen) nach dem Eisenbahngesetz vorgeschrieben:

#### **III. 1. Allgemeine Vorschrift**

III.1.1 Drainage-, Wasser-, Abwasserleitungen, Strom-, Telefon-, Datenkabel und Leerverrohrungen sind vor Baubeginn zu erheben und im Falle einer Berührung ist ein gleichwertiger Zustand der Leitungen wieder herzustellen. Baubedingte Unterbrechungen sind im technisch möglichen Umfang zeitlich zu minimieren und die Bauausführung ist den Betroffenen frühzeitig bekanntzugeben.

#### **III.2. Maßnahmen in der Bauphase**

III.2.1. Spundwände sind nach Fertigstellung des Bauwerkes soweit bauablauftechnisch möglich, wieder zu entfernen

III.2.1a Auf Grund der räumlichen Beengtheit und damit verbundener Risiken bei der Lagerung bzw. Manipulation dürfen grundwasser-gefährdende Stoffe wie Bauhilfsstoffe, Treibstoffe, Schmiermittel etc. nur auf befestigten Flächen gelagert werden. Hiefür ist auch eine adäquate Menge von Ölbindemitteln vorzuhalten.

III.2.1b Baufahrzeuge dürfen nur auf befestigten Flächen betankt werden. Wo dies nicht möglich ist, sind beim Tankvorgang Tropfassen zu verwenden.

III.2.1c Baustellenwässer sind vor Einleitung in eine Vorflut über eine Gewässerschutzanlage (GWA) zu führen.

III.2.1d Es dürfen grundsätzlich nur grundwasserschonende Bauhilfsstoffe eingesetzt werden. Dabei ist zu beachten, dass die Auswahl und Verwendung nach dem Stand der Technik zu erfolgen hat. (Hinweis: Die Kriterien für die Festlegung des Standes der Technik werden im Anhang G des Wasserrechtsgesetzes 1959 i.d.F. BGBl. I Nr. 58/2017 geregelt.)

III.2.1e Der Einsatz von Bauhilfsstoffen ist rechtzeitig vor Verwendung mit der örtlichen Bauaufsicht abzustimmen.

III.2.1f Die im Vorhabensbereich eingesetzten grundwassergefährdenden Bauhilfsstoffe sind listenmäßig zu erfassen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

III.2.1g Es dürfen bei allen Spritzbetonarbeiten nur alkalifreie Spritzbetonbeschleunigern eingesetzt werden.

Von einer Verwendung von Bauhilfsstoffen mit einer Wassergefährdungsklasse (WGK) 3 (= schwer grundwassergefährdend) ist grundsätzlich abzusehen.

Bauhilfsstoffe mit einer WGK 2 (wassergefährdend) dürfen nur dann eingesetzt werden, wenn für den konkreten Anwendungszweck keine technisch erprobten Bauhilfsstoffe mit einer WGK1 (= schwach wassergefährdend) vorliegen.

Sind Bauhilfsstoffe verfügbar, die auf Grund der analogen Anwendung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Wasserhaushaltsgesetz über die Einstufung wassergefährdender Stoffe in Wassergefährdungsklassen (Verwaltungsvorschrift wassergefährdende Stoffe - VwVwS) als „nicht wassergefährdend“ eingestuft werden können, sind diese zu verwenden.

Für jeden grundwassergefährdenden Bauhilfsstoff ist das aktuellste Sicherheitsdatenblatt, welches den Anforderungen der VERORDNUNG (EU) 2015/830 DER KOMMISSION vom 28. Mai 2015 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH) entspricht, bereitzuhalten.

- III.2.2. Wenn die Logistik es erlaubt sind Materialtransporte über die Bahn zu führen. Es sind zumindest die projektgemäß vorgesehenen 110.000 Tonnen Material, insbesondere bestehend aus den Hauptbaumassen Abtrag von Gleisschotter, Erdaushub, Errichtung Unterbau, Bodenstabilisierung, Frostschuttschicht, Tragschicht, Grabenaushub für Drainagen, Filterkiesschüttung für Drainagen und Vorschotterung und Restschotterung mit der Bahn aus dem Baufeld ab- bzw. anzutransportieren. Sämtliche Materialtransporte sind zu dokumentieren, diese Aufzeichnungen aufzubewahren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.
- III.2.3. In der Bauausführung sind dem Stand der Technik entsprechende geeignete Maßnahmen zur Vermeidung der Staubentwicklung im Bereich der befestigten Bauwege durch mechanische Reinigung (zB Kehrmaschinen) zu treffen.
- III.2.4. Bei Bauarbeiten außerhalb der regulären Arbeitszeiten (Tagsüber) sind die Anrainer vier Wochen vor Beginn dieser Bauarbeiten zu informieren und schriftlich in Kenntnis zu setzen. Die Durchführung sämtlicher Bauarbeiten außerhalb der regulären Arbeitszeiten und die rechtzeitige Verständigung der Anrainer darüber sind zu dokumentieren, aufzubewahren und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.
- III.2.5. Lärmende Bauarbeiten (>65 dB), die zwischen 19 und 6 Uhr oder am Samstagnachmittag oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, sind mindestens 4 Wochen vor Beginn (mit Begründung, Zeitpunkt und Dauer) den betroffenen Anrainern schriftlich anzukündigen. Diese Bauarbeiten dürfen sich bei den jeweils betroffenen unmittelbaren Anrainern maximal über zwei aufeinanderfolgende Wochenenden erstrecken. Die Durchführung von Bauarbeiten außerhalb der regulären Arbeitszeiten und die rechtzeitige Verständigung

gung der Anrainer darüber sind zu dokumentieren, aufzubewahren und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

- III.2.6. Die Verwendung von kraftstoffbetriebenen Maschinen beim Bau ist zu vermeiden, wenn nach dem Stand der Technik gleichwertige strombetriebene Maschinen in Österreich zur Verfügung stehen.
- III.2.7. Passive Schallschutzmaßnahmen sind vor Beginn der eigentlichen Bauphase auszuführen.
- III.2.8. beim Bahn- und LKW-Transport von staubendem Gut in loser Schüttung ist für eine fachgerechte Abdeckung des Ladeguts gegen Staubverfrachtungen Vorsorge zu treffen.

### **III.3. Maßnahmen der Betriebsphase**

- III.3.1 Die maximal zulässige lokale Emissionen von NO<sub>x</sub> aus Dieseltraktion im gegenständlichen Streckenabschnitt sind auf 175 kg/Tag im Jahresmittel zu beschränken.
- III.3.2. Für den Fall eines außerbetrieblichen Ereignisses mit Freisetzung grundwassergefährdender Stoffe, somit möglichen qualitativen Auswirkungen auf das Grundwasser ist vor Fertigstellung ein Maßnahmen- und Notfallplan auszuarbeiten und dieser mit den betroffenen Behörden / Einsatzorganisationen (z.B. Feuerwehr) etc. abzustimmen.
- III.3.3. 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 0,1 mg/l.

### **III.4. Maßnahmen zur Beweissicherung und Begleitenden Kontrolle**

#### **III.4.1. Bauphase**

1. Durchführung eines hydrogeologischen Beweissicherungsprogrammes:

Das von den Projektanten der Konsenswerberin beschriebene hydrogeologische Beweissicherungsverfahren ist wie folgt umzusetzen:

#### Quantitative Untersuchungen

Monatliche Abstichmessungen sämtlicher Pegelmessstellen der ÖBB sowie der Brunnen BR-LE01, BR-WA03 und BR-LI02.

Die Messungen sind mindestens zwei Jahre nach Ende der Erdbauarbeiten fortzusetzen.

Die ermittelten Wasserspiegelganglinien sind mit den Daten der nächstgelegenen amtlichen Niederschlagsmessstelle zu vergleichen und grafisch darzustellen

Die von den Projektanten der Konsenswerberin vorgeschlagenen zusätzlichen Messungen der neu errichteten Pegelmessstellen KB1/15 bis KB4/15 ist sinnvoll und wird ausdrücklich begrüßt. Ebenfalls sinnvoll sind die von den Projektanten vorgeschlagenen kontinuierlichen Aufzeichnungen des Druckniveaus für die im Nahebereich der geplanten Versickerungsbrunnen situierten Messstellen KB3/09, KB5/09, KB1/15, KB3/15 und KB4/15 mittels Datensamm-

ler über die vorbeschriebene Dauer der Beweissicherung hinaus bis ca. 5 Jahre nach Baufertigstellung.

#### Qualitative Untersuchungen:

Die Brunnen BR-LE01, BR-LI02, BR-WA02, BR-WA03, BR-WA04 und BR-WA05 sind qualitativ beweiszusichern.

Hinweis: Brunnen BR-LE01 liegt grundwasserstromaufwärts der Versickerungsbrunnen und kann als „Referenzmessstelle“ herangezogen werden.

Zur qualitativen Beweissicherung der nordöstlich der Westbrücke geplanten Versickerungsbrunnen ist am Areal des Hbf Linz, außerhalb der Gleisbereiche (Zugänglichkeit), zumindest ein zusätzlicher Beweissicherungspegel herzustellen und in das vorbeschriebene qualitative Untersuchungsprogramm einzubinden.

Hinweis: Hierfür wurde die Messstelle PNEU (Lage vgl. „Lageplan – möglicher quantitativer Einflussbereich“ in ON 019) eingeplant.

Die Beprobung hat in dreimonatlichen Intervallen zu erfolgen. Diese Proben sind nach den derzeit gültigen Rechtsnormen BGBl. Nr. 304/2001, Anlage II Teil A Ziffer 3 der Trinkwasserverordnung (BGBl. II 304/2001 in der Fassung der Verordnungen BGBl. II Nr.254/2006 und BGBl. II Nr. 121/2007 (Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch)) zu analysieren.

Der Umfang der qualitativen Untersuchungen hat gemäß TWVO Anhang II, Teil A „Standarduntersuchung“ (Ziffer 2.1) zu erfolgen.

Auf die Untersuchung der mikrobiologischen Parameter kann verzichtet werden. Das Untersuchungsprogramm hat somit folgende Parameter zu umfassen:

- Geruch
- Färbung
- Trübung
- Geschmack
- Temperatur
- Leitfähigkeit
- Wasserstoffionenkonzentration (pH-Wert)
- Gesamthärte °dH (Säurekapazität bis pH 4,3)
- Oxidierbarkeit (siehe Anmerkung in Anhang I Teil C)
- TOC mg/l C (Anmerkung 6) (siehe Anmerkung in Anhang I Teil C)
- Ammonium
- Nitrit
- Nitrat
- Chlorid

- Sulfat
- Eisen
- Mangan
- Aluminium
- Carbonathärte °dH

Diese Analysenergebnisse sind mit den Parameterwerten der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser zu vergleichen.

Der Erstbeprobungsdurchgang hat mindestens 3 Monate vor Baubeginn zu erfolgen und ist zusätzlich durch die Parameter „Summe der Kohlenwasserstoffe“ sowie des Pestizids Desethylatrazin zu ergänzen.

Wird im Zuge der Untersuchungen eine qualitative Beeinträchtigung (negative Veränderung des Ist-Zustandes durch die Baumaßnahme) durch Überschreitung eines oder mehrerer Parameter festgestellt, sind die qualitativen Untersuchungen des entsprechenden Brunnens auf zumindest monatliche Messintervalle (sofern nicht bereits kürzere Messintervalle vorgesehen sind) zu verkürzen und so lange intensiviert fortzuführen, bis an zwei aufeinander folgenden Untersuchungen keine Überschreitungen der entsprechenden Parameter mehr nachgewiesen werden können.

Die Beprobungen und Analysen sind zumindest zwei Jahre nach Fertigstellung der Baumaßnahmen fortzuführen.

#### **III.4.1a Umgang mit Bauwässern**

Die im Zug von Wasserhaltungsmaßnahmen in der Bauphase anfallenden Wässer sind soweit es zur Einhaltung der Schwellenwerte der ÖNORM S2088-1 erforderlich ist einer Vorreinigung mit den Komponenten-Absetzteil, Abscheideranlage für Leichtflüssigkeiten nach ÖNORM EN858-1, Aktivkohle, Neutralisation –zuzuführen. Ersatzweise kann das anfallende Wasser vor der Versickerung nach allfälliger Neutralisation auch über einen Bodenfilter(mindestens 30 cm Stärke) geführt werden. Es ist nachzuweisen, dass im Versickerungsbereich keine belasteten Böden anstehen.

#### **III.4.2 Betriebsphase**

1. Im Rahmen der Inbetriebsetzungen der elektrischen Anlagen und Ausrüstungen sind an den Bereichen der maximal berechneten Referenzwerte für die Allgemeinbevölkerung diese zu erheben (24 h Mittelwert-Messung) und mit dem vorliegenden Bestand bzw. den getroffenen Annahmen vergleichend zu bewerten (Kontrollmessungen).

2. In den ersten 5 Jahren nach Fertigstellung des Vorhabens ist die Entwicklung der ökologischen Maßnahmen in einem jährlichen „Monitoring“ (Zustandsüberprüfung) von Fachexperten zu überprüfen. Besonderes Augenmerk wird auf die Erreichung der gewünschten Artenzusammensetzung gelegt, das Aufkommen von invasiven Neophyten ist zu verhindern, da bei Aufkommen von Neophyten die Maßnahme eine negative Auswirkung auch auf andere Flächen haben kann. Dies gilt besonders für jene Flächen, die der Sukzession überlassen werden sollen.

3. Die Immissionsprognosen sind gemäß UVE und § 31a-Gutachten messtechnisch zu überprüfen. In Abhängigkeit von der Nutzung der Gebäude Nr. 35 und 91 ist ihre Magnetfeldbelastung messtechnisch zu überprüfen.

III.4.2 Nach Inbetriebnahme sind längstens binnen 6 Monaten die Schienenlärmprognosen im 2. oder 3. Obergeschoß an der NW-Fassade im Seniorenheim der Franziskusschwestern in Linz messtechnisch zu überprüfen und der Messbericht der Behörde unaufgefordert vorzulegen.

III.4.3 Umgang mit Bauwässern:

Die im Zug von Wasserhaltungsmaßnahmen in der Bauphase anfallenden Wässer sind soweit es zur Einhaltung der Schwellenwerte der ÖNORM S2088-1 erforderlich ist einer Vorreinigung mit den Komponenten-Absetzteil, Abscheideranlage für Leichtflüssigkeiten nach ÖNORM EN858-1, Aktivkohle, Neutralisation – zuzuführen. Ersatzweise kann das anfallende Wasser vor der Versickerung nach allfälliger Neutralisation auch über einen Bodenfilter (mindestens 30 cm Stärke) geführt werden. Es ist nachzuweisen, dass im Versickerungsbereich keine belasteten Böden anstehen.

III.4.4. Es dürfen nur solche Aufwuchsbekämpfungsmittel eingesetzt werden, die von der Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit (AGES) freigegeben werden.

II.4.5. Außerbetriebliches Ereignis:

Für den Fall eines außerbetrieblichen Ereignisses mit Freisetzung grundwassergefährdender Stoffe, somit möglichen qualitativen Auswirkungen auf das Grundwasser ist vor Fertigstellung ein Maßnahmen- und Notfallplan auszuarbeiten und dieser mit den betroffenen Behörden / Einsatzorganisationen (z.B. Feuerwehr) etc. abzustimmen.

Nach außerbetrieblichen Ereignissen mit Freisetzung grundwassergefährdender Stoffe sind die jeweiligen Aktivkohlefilter auszutauschen.

#### **IV. Entscheidung über Einwendungen**

Über die im Rahmen des Verfahrens erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen wird wie folgt entschieden:

IV.1. Alle gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen werden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Einwendungen handelt oder den Einwendungen durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf oder der Umweltverträglichkeitserklärung selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen wird, als unbegründet

**abgewiesen.**

IV.2. Zivilrechtliche Ansprüche werden

**zurückgewiesen**

und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

IV.3. Nicht verfahrensgegenständliche Einwendungen werden

**zurückgewiesen.**

Bestehende Vereinbarungen werden hievon nicht berührt bzw. steht dies der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen nicht entgegen bzw. werden hievon während der Verhandlung erfolgte Zusagen nicht berührt.

IV.4. Verspätete Einwendungen werden

**zurückgewiesen.**

## **V. Rechtsgrundlagen**

- § 23b Abs. 1 Z. 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr.111/2017  
§ 24 Abs 1 iVm § 46 Abs 23 und 24 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl 697/1993 idF BGBl. I Nr. 111/2017  
§ 24f Abs 1, Abs 1a, Abs 2, Abs 3 sowie Abs 5 iVm § 46 Abs 23 und 24 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl 697/1993 idF BGBl. I Nr. 95/2013

jeweils unter Mitwirkung von

- §§ 2, 3 und 5 Hochleistungsstreckengesetz -HIG, BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004
- § 31f und § 20 Eisenbahngesetz 1957 - EisbG, BGBl. Nr. 60 idF BGBl. I Nr. 137/2015
- § 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz - ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idF BGBl. I Nr. 147/2006 idF BGBl. I Nr. 126/2017
- §§ 44a ff und 59 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51 idF BGBl. I Nr. 161/2013

## **B e g r ü n d u n g:**

### **A. Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens**

#### **Verfahrensablauf**

#### **Antrag und Einleitung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens:**

Mit **Antrag vom 7. Dezember 2011** hat die ÖBB-Infrastruktur AG um die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b Abs 2, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 angesucht, sowie um Genehmigung gemäß den §§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000 in Verbindung mit § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 um die Erteilung der Trassengenehmigung, in Verbindung mit §§ 31 ff. Eisenbahngesetz (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für die vom Vorhaben umfassten Eisenbahnanlagen, aller Gesetze in der jeweils geltenden Fassung, angesucht.

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

Daraufhin wurde seitens der Behörde das Prüfungsverfahren im Sinne des § 24a Abs 2 UVP-G 2000 eingeleitet und die Ergänzungsbedürftigkeit des Genehmigungsantrages bzw. der Umweltverträglichkeitserklärung geprüft. Weiters wurden im Sinne des § 24a Abs 3 leg cit die Projektunterlagen aus fachlicher und rechtlicher Sicht im Hinblick auf ihre Vollständigkeit einer Prüfung unterzogen.

Zur fachlichen Prüfung des Antrages sowie zur Erstellung der zusammenfassenden Bewertung wurden seitens der Behörde Gutachter aus folgenden Fachbereichen bestellt bzw. herangezogen:

- Eisenbahnwesen und Verkehr
- Schalltechnik/Lärm sowie Erschütterungen/Körperschall
- Elektromagnetische Felder und Licht/Beleuchtung
- Luftschadstoffe
- Klima
- Humanmedizin
- Wasserbautechnik, Oberflächenwässer
- Geologie, Geotechnik, Hydrogeologie und Grundwasser
- Boden, Grundwasserchemie und Abfallwirtschaft
- Siedlungs- und Wirtschaftsraum, Freizeit und Erholung, Stadt- und Landschaftsbild, Tiere, Pflanzen, Lebensräume

Von der Behörde wurde auch ein UVP-Koordinator zur Unterstützung der Behörde sowie der Koordination der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens (Gesamtgutachten) beauftragt, wobei seitens der Koordination auch die letztgenannten Fachgebiete in der zusammenfassenden Bewertung behandelt wurden.

Im Sinne der Koordinationsverpflichtung des § 24f Abs 7 UVP-G 2000 erfolgten im Zuge des Verfahrens auch entsprechende Kontaktaufnahmen und Besprechungen der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G mit den Behörden gemäß § 24 Abs 3 und 24 Abs 4 (Landeshauptmann von Oberösterreich, Bezirkshauptmannschaft Linz-Umgebung).

Angemerkt wird, dass die ÖBB-Infrastruktur AG der UVP-Behörde bereits mit Schreiben vom 23. Juni 2010, angekündigt hat, die Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens und eines teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß § 23b iVm § 24 Abs 1 UVP-G 2000 für das gegenständliche Vorhaben zu wollen. Der Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG ist unter Vorlage eines Konzepts für die Umweltverträglichkeitserklärung (einschließlich Übersichtslageplan) erfolgt. Das beantragte Vorverfahren wurde mit Stellungnahme der UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 7 iVm § 4 Abs 2 UVP-G 2000 vom 17. September 2010, GZ. BMVIT-820.317/0002-IV/SCH2/2010 abgeschlossen. Seitens der Sachverständigen bestanden, bei entsprechender Berücksichtigung der Stellungnahmen und Empfehlungen keine Einwände gegen das damals vorliegende Konzept zur Umweltverträglichkeitserklärung.

#### **Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages und öffentliche Auflage:**

Der das gegenständliche Verfahren einleitende Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 7. Dezember 2010, GZ. BMVIT-820.317/0001-IV/SCH2/2012, sowie die öffentliche Auflage der Umweltverträglichkeitserklärung sind nach den Bestimmungen des Großverfahrens gemäß §§ 44a und 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) iVm §§ 24 Abs 8 iVm § 9 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) mittels Edikt vom 23. Jänner 2012 kundgemacht worden.

Unter Einem wurde in diesem Edikt die Anberaumung einer öffentlichen Erörterung im Großverfahren am 8. und 9. Mai 2012 sowie die Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung am 30. und 31. Mai 2012 kundgemacht.

Nach Abschluss der im UVP-G 2000 vorgesehenen Verfahrensschritte für die Prüfung der Vollständigkeit der Einreichunterlagen bzw. der Umweltverträglichkeitserklärung wurde das gegenständliche Vorhaben durch das oben angeführte Edikt im redaktionellen Teil der „Oberösterreichischen Nachrichten“, der Oberösterreich-Ausgabe der "Kronen Zeitung" sowie im Amtsblatt zur "Wiener Zeitung" sowie im Internet unter <http://www.bmvit.gv.at> kundgemacht und der Antrag samt Einreichprojekt und Umweltverträglichkeitserklärung im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie bei den Standortgemeinden zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt. Das

Edikt wurde auch an der Amtstafel der Landeshauptstadt Linz und der Stadtgemeinde Leonding angeschlagen.

Dem Edikt waren der Gegenstand des Antrages und eine Beschreibung des Vorhabens zu entnehmen. Es wurde festgelegt, dass bei der UVP-Behörde und den Standortgemeinden von Mittwoch, den 1. Februar 2012 bis einschließlich Freitag, den 16. März 2012 in die Unterlagen Einsicht genommen werden könne und dass bei der Behörde in diesem Zeitraum von jedermann schriftlich Einwendungen eingebracht werden können. Auf die Stellung als Beteiligte von Bürgerinitiativen gemäß § 19 UVP-G 2000 wurde hingewiesen. Ebenso wurde auf den Verlust der Parteistellung gemäß § 44b AVG hingewiesen, wenn nicht innerhalb der Auflagefrist bei der Behörde schriftlich Einwendungen erfolgten. Abschließend wurde darauf hingewiesen, dass weitere Kundmachungen und Zustellungen im Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Des Weiteren wurden auch die in § 24a Abs 3 und 4 UVP-G 2000 vorgesehenen Behörden und Dienststellen zu einer Stellungnahme eingeladen. In diesem Sinne wurden der Antrag und die Unterlagen den Standortgemeinden sowie dem Oberösterreichischen Umweltanwalt und dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft mit der Möglichkeit zur Stellungnahme übermittelt.

Diese gemäß § 24a Abs 3 bzw. 4 UVP-G 2000 erstatteten Stellungnahmen sowie alle während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen wurden im Wege der Koordination den von der Behörde bestellten Sachverständigen umgehend zur Kenntnis gebracht.

Unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 3 und 4 HIG hinsichtlich der beantragten Trassengenehmigung erfolgte auch die Befassung des Landes und der Standortgemeinden sowie der gesetzlichen Interessenvertretungen im Sinne des Anhörungsverfahrens nach dem Hochleistungsstreckengesetz.

**Folgende Stellungnahmen sind bei der Behörde während der o.a. Frist eingelangt:**

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

1. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat (nunmehr Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz), 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 Umweltschutz, Standortgemeinden und Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000:**

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

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

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:**

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 Jahaj, 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 Zejkagic, 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, Tizianstraße 7/3, 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 vom 05.09.2012
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 Puhringer, 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, Weesestraße 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, Weesestraße 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, Weesestraße 15, 4060 Leonding vom 08.03.2012
290. Mag. Walter Brunner, Lahholdstraße 26, 4060 Leonding vom 07.03.2012
291. Verena Bürger, Weesestraße 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, Weesestraße 33, 4060 Leonding vom 08.03.2012
295. Peter Komekno, Schiefersteinstraße 4, 4060 Leonding vom 02.03.2012
296. Erwin Rap, Weesestraße 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, Weesestraße 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. MMag. 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, Weesestraße 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**

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

Bereits während der öffentlichen Auflage des Antrags und der Unterlagen wurde der erste Entwurf des Prüfbuchs den Sachverständigen zur Ausarbeitung übermittelt.

Die Unterlagen bzw. das Vorhaben wurden durch die beteiligten Sachverständigen im Hinblick auf die Auswirkungen des Vorhabens in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau geprüft.

Die Stellungnahmen wurden auch der Projektwerberin zur Stellungnahme übermittelt und hat diese mit Datum vom 4. Dezember 2012 ihrerseits eine Stellungnahme abgegeben.

Aufgrund der von den Sachverständigen abgegebenen Gutachten und Stellungnahmen und der sonst vorliegenden Unterlagen wurde die in zwei Fragenbereiche gegliederte zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 24d UVP-G 2000 vom 7. Mai 2012 erstellt. Sämtliche im Rahmen der öffentlichen Auflage abgegebenen Stellungnahmen wurden im Fragenbereich 2 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen behandelt.

Mit Kundmachung vom 7. Mai 2012 wurde die öffentliche Auflage der zusammenfassenden Bewertung in den Standortgemeinden gemäß § 24e Abs 2 UVP-G 2000 verlautbart. Ab diesem Datum war die zusammenfassende Bewertung auch im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie abrufbar.

### **Öffentliche Erörterung**

Im Sinne der im UVP-Gesetz vorgesehenen mehrmaligen Einbindung der Öffentlichkeit, insbesondere durch die öffentliche Auflage des Antrags, der sonstigen Unterlagen, insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung fand am 8. und 9. Mai 2012 im Hotel Kolping, Gesellenhausstraße 5, 4020 Linz, eine öffentliche Erörterung gemäß § 44c AVG statt.

Die öffentliche Erörterung hat am Dienstag, 8. Mai 2012 mit Beginn um 10.00 Uhr, Ende 17:30 Uhr und Mittwoch 9. Mai 2012 mit Beginn um 9.00 Uhr, Ende 9:30 Uhr im Hotel Kolping, Gesellenhausstraße 5, 4020 Linz stattgefunden.

Zu der am 8. und 9. Mai 2012 anberaumten öffentlichen Erörterung sind außer den Vertretern der Stadtgemeinde Leonding und Vertretern der Bürgerinitiative „schön.hier.zu.wohnen“ sowie dem Umweltanwalt ca. 15 interessierte Bürger erschienen. Seitens der Rechtsvertretung der Gemeinde Leonding wurde die aus deren Sicht ungerechtfertigte Stückelung und Präjudizialität der Trassenauswahl für den dzt. in Planung befindlichen nächsten Abschnitt des Westbahnausbaus von Leonding nach Marchtrenk sowie insbesondere der mangelnde Lärmschutz moniert.

Am 29. Mai 2013 wurde eine schriftliche Stellungnahme, Urkundenvorlage und Anträge der Stadtgemeinde Leonding, vertreten durch HASLINGER / NAGELE & PARTNER RECHTSANWÄLTE GMBH, Mölker Bastei 5, 1010 Wien vorgelegt, in der die folgenden 2 Fachgutachten sowie ein Rechtsgutachten vorgelegt:

- 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

### **mündliche Verhandlung**

Am 30. Mai 2012 und 31. Mai 2012 wurde die öffentliche mündliche Verhandlung im Hotel Kolping, Gesellenhausstraße 5, 4020 Linz durchgeführt. Das Ergebnis der Verhandlung ist der einen integ-

rierenden Bestandteil dieses Bescheides darstellenden Verhandlungsschrift, GZ. BMVIT-820.317/0010-IV/SCH2/2012, zu entnehmen.

Aufgrund des Verhandlungsergebnisses (beantragte und eingeräumte Frist von drei Wochen der Stadtgemeinde Leonding zur Abgabe einer Stellungnahme zu den ergänzenden Stellungnahmen der Gutachter) konnte das Ermittlungsverfahren in der mündlichen Verhandlung nicht abgeschlossen werden.

Mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 1. Juni 2012, GZ. BMVIT-820.317/0010-IV/SCH2/2012, wurde die Auflage der Verhandlungsschrift gemäß § 44e Abs 3 AVG in den Standortgemeinden und bei der Behörde durch öffentlichen Anschlag in den Standortgemeinden und Veröffentlichung im Internet kundgemacht.

### **Ergänzendes Ermittlungsverfahren und Bescheiderteilung im ersten Rechtsgang**

Innerhalb offener Frist hat die Stadtgemeinde Leonding durch ihre rechtsfreundliche Vertretung mit Schreiben vom 29. Juni 2013, bei der Behörde eingelangt am 3. Juli 2012 zum bisherigen Verhandlungsstand Stellung genommen, trotz ergänzten Aufslagenvorschlägen, Projektmodifikationen und Konkretisierungen weiterhin ein beträchtliches Schutzdefizit moniert und den Antrag auf Abweisung des Genehmigungsantrages aufrechterhalten. Insbesondere wurde auf die durch die aus Sicht der Gemeinde unbestimmten Vorschreibungen hingewiesen.

Mit Schreiben der Behörde vom 6. Juli 2013, GZ. BMVIT-820.317/0012-IV/SCH2/2012 wurde der Antragstellerin die Stellungnahme der Stadtgemeinde Leonding mit der Möglichkeit zur Stellungnahme binnen 3 Wochen ab Zustellung übermittelt. Der Rechtsvertreter der ÖBB-Infrastruktur Bau AG hat hierauf mit Schreiben vom 27. Juli 2012, bei der Behörde eingelangt am 27. Juli 2012 um Verlängerung der Stellungnahmefrist bis zum 24. August 2012 angesucht. Dem Ansuchen wurde mit Schreiben der Behörde vom 30. Juli 2012, GZ. BMVIT-820.317/0013-IV/SCH2/2012, stattgegeben.

Mit Stellungnahme vom 24. August 2013, ho eingelangt am 28. August 2012 der rechtsfreundlichen Vertretung der Antragstellerin wurde auf die Vorbringen der Gemeinde Leonding eingegangen, wobei die Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG zur Anlage 4, Beilage 1 zur Verhandlungsschrift – Eisenbahntechnische Expertise von G. Abgottspon (TBF+Partner AG, Zürich) - vor dem weiteren Parteiengehör noch durch den eisenbahnfachlichen Sachverständigen fachlich zu bewerten war. Mit Schreiben der Behörde vom 29. August 2012 wurde daher der nichtamtliche Sachverständige für Eisenbahnwesen beauftragt zur oa eisenbahnrechtlichen Expertise binnen 14 Tagen ab Zustellung Stellung zu nehmen.

Mit Stellungnahme vom 15. September hat der nichtamtliche Sachverständige seine Stellungnahme zur ergänzenden Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG vom 24. August vorgelegt. Die Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG sowie die Stellungnahme des Sachverständigen wurde der

rechtsfreundlichen Vertretung der Stadtgemeinde Leonding mit ho. Schreiben vom 19. September 2012, GZ. BMVIT-820.317/0015-IV/SCH2/2012, übermittelt und dieser innerhalb einer Frist von drei Wochen ab Zustellung die Möglichkeit sich zur Angelegenheit zu äußern gegeben.

Mit Schreiben der rechtsfreundlichen Vertretung der Stadtgemeinde Leonding vom 15. Oktober 2012, am gleichen Tag bei der Behörde per E-Mail eingelangt, hat die rechtsfreundliche Vertretung die Aussetzung des Verfahrens gemäß § 38 AVG bis zur Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes im dort zu B 327/12 anhängigen Verfahren über die mit Bescheidbeschwerde gemäß Art 144 Abs 1 B-VG und den §§ 82 ff VfGG des Verfassungsgerichtshofes erfolgte Anfechtung der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) wegen Gesetz- und Verfassungswidrigkeit beantragt und im Übrigen ihr gesamtes bisheriges Vorbringen und den Antrag auf Abweisung der Genehmigung vollumfänglich aufrecht erhalten.

Dieser Antrag wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben der Behörde vom 16. Oktober 2012, GZ. BMVIT-820.317/0016-IV/SCH2/2012, zur Kenntnis gebracht und dieser die Möglichkeit zur Stellungnahme binnen dreier Wochen ab Zustellung eingeräumt.

Mit weiterem Schreiben der rechtsfreundlichen Vertretung der Stadtgemeinde Leonding hat diese nunmehr unter Verweis auf das kürzlich ergangene Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH) „Koralmbahn, Mittlern – Althofen“ vom 22.11.2012, Zl. 2010/03/0014, im gegenständlichen Verfahren allfällige Zweifel an der (generellen) Gültigkeit der Grenzwerte der SchIV aber jedenfalls mangelnde sachverständige Beurteilung durch insbesondere den humanmedizinischen Sachverständigen angenommen. Aus Sicht der Stadtgemeinde Leonding bedarf das Ermittlungsverfahren daher einer entsprechenden Ergänzung.

Auch diese ergänzende Stellungnahme wurde mit ho. Schreiben vom 12. Dezember 2012, GZ. BMVIT-820.317/0017-IV/SCH2/2012 der ÖBB-Infrastruktur AG zur Kenntnis gebracht und dieser die Möglichkeit zur Stellungnahme binnen dreier Wochen ab Zustellung eingeräumt.

Mit Schreiben der rechtsfreundlichen Vertretung der ÖBB-Infrastruktur AG vom 2. Jänner 2013, am gleichen Tag bei der Behörde eingelangt, wurde zum Antrag der Stadtgemeinde Leonding auch festgehalten, dass sich der VwGH kürzlich im Verfahren "Koralmbahn" mit der SchIV und dem dort normierten Schienenbonus auseinandergesetzt hat. Der VwGH stütze sich dabei nach Ansicht der Einwenderin im Wesentlichen auf deren bisheriges Vorbringen. Dies wird von der Projektwerberin ausdrücklich bestritten, allerdings wird den Ausführungen der Einwenderin insofern nicht entgegen getreten, als aufgrund des zitierten Verfahrens "Koralmbahn" eine sachverständige Beurteilung zur Anwendbarkeit der SchIV (i.e. der Grenzwerte und des Schienenbonus) geboten sei. Abgesehen davon, dass ein solches Gutachten ohnedies ins Parteiengehör zu ziehen ist, behält sich die Konsenswerberin aber auch eine (rechtliche) Stellungnahme zum ergänzenden Vorbringen der Stellungnahme Leonding ausdrücklich vor.

Mit Schreiben der rechtsfreundlichen Vertretung der Stadtgemeinde Leonding vom 19. Juni 2013 wurde auf den Prüfbeschluss des VfGH vom 12. März 2013 V30, 31/30 hingewiesen, wo er Bedenken ob der Gesetzmäßigkeit des § „ Abs 1,2 und 3 der SchIV habe und er diesbezüglich ein Normenprüfungsverfahren eingeleitet habe“. Anschließend erfolgen Ausführungen warum auch aus der Sicht der Stadtgemeinde Leonding eine gesetzwidrige Verordnung vorliegt und werden zum Beweis dieser Rechtsmeinung Urkunden vorgelegt. Aus Sicht der Einwenderin bedarf das Verfahren daher einer Ergänzung nach dem Stand der Technik und der Wissenschaften und wird der Unterbrechungsantrag vom 15. Oktober 2012 ausdrücklich aufrechterhalten.

Folgende Urkunden wurden zum angeführten Schreiben seitens der Stadtgemeinde Leonding vorgelegt:

1. Beschluss des VfGH B 327/12-13, B373/12-8 vom 12. März 2013
2. Studie der AG Qualität, Fachbereich Mathematik der Universität Hannover, von Dr. Dirk Windelberg betreffend Mittelwertbildung bei Lärmmessungen
3. N. Raschauer/Stangl, Der Schienenbonus zwischen Unions- und nationalem Recht: Ist eine Privilegierung von Eisenbahnvorhaben noch sachlich gerechtfertigt? (aus FS Kerschner zum 60. Geburtstag (2013) 503 ff
4. Beschlussfassung des Deutschen Bundestages (Vermittlungsausschuss) vom 26.04.2013
5. Beschlussfassung des Deutschen Bundestages vom 03.05.2013

Auch diese Stellungnahme wurde der Antragstellerin mit ho. Schreiben vom 21. Juni 2013, BMVIT-820.317/0001-IV/SCH2/2013, zur Kenntnis gebracht und dieser binnen drei Wochen die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben.

Mit Schreiben der Behörde vom 18. September 2013, GZ. BMVIT-820.317/0002-IV/SCH2/2013 wurden der Antragstellerin und der Einwenderin mitgeteilt, dass zwischenzeitig seitens der Behörde für das angeführte Verfahren vor dem Verfassungsgerichtshof als auch im gegenständlichen Verfahren lärmtechnischen und humanmedizinischen Gutachten und Stellungnahmen eingeholt, wurden und diese der Antragstellerin zur Kenntnisnahme und Möglichkeit zur Stellungnahme vorgelegt werden. Es handelt sich dabei um folgende Gutachten bzw, gutachterliche Stellungnahmen:

1. Gutachten von Ing. Erich Lassnig und Ing. Werner Talasch vom 10. Mai 2013 zur Frage inwieweit sich bei den in der SchIV angeführten Normtexten zwischenzeitig Änderungen am Stand der Technik ergeben haben.
2. Stellungnahme des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen (BAV) vom 29. April 2013 zur VO des BEV vom 29.6.1979 mit den Bewertungsfunktionen für objektive Schallpegelmessungen samt Bezugswert festgelegt werden.

3. Gutachten von Ing Erich Lassnig und Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger vom 29. August 2013 zur Frage ob die in der SchIV getroffenen Grenzwerte (§ 4 SchIV) einschließlich des Schienenbonus (§ 2 Abs 4 SchIV) (noch) dem Stand der Technik entsprechen.

Die angeführten Gutachten und Stellungnahmen wurden der Antragstellerin und der Einwenderin mit der Möglichkeit zur Stellungnahme binnen 3 Wochen ab Zustellung übermittelt.

Mit Schreiben der rechtsfreundlichen Vertretung der Stadtgemeinde Leonding vom 14. Oktober 2013, bei der Behörde eingelangt am 16. Oktober 2013 wurde eine schriftliche Ausfertigung eines Vortrages von Univ.-Prof. Dr. Lercher zur psychoakustischen Bewertung von Schienenverkehrslärm in englischer Sprache vorgelegt und unter Aufrechterhaltung aller bisher im Verfahren gestellter Anträge beantragt, die Unterlagen beizuschaffen und diese den im Verfahren beigezogenen Sachverständigen für Lärmtechnik und Humanmedizin vorzuhalten. Die schriftliche Fassung des Vortrags wurde in englischer Sprache vorgelegt, wobei die Einschreiterin sich bereit erklärt hat, auch eine deutsche Übersetzung des Vortrags nachzureichen.

Der Einwenderin wurde hierauf mit Schreiben der Behörde vom 21. Oktober 2013 aufgetragen, den bezug habenden Vortrag binnen zwei Wochen auch in deutscher Übersetzung vorzulegen.

Zwischenzeitig wurde der oa Vortragstext dem lärmtechnischen und dem humanmedizinischen Sachverständigen mit dem Ersuchen um Stellungnahme vorgelegt die beiden Sachverständigen kamen dieser Aufforderung mit Stellungnahmen vom 3. November 2013 (Lärmtechnik) und vom 6. November (Humanmedizin) nach. Diese Stellungnahmen wurden der Antragstellerin und der Einwenderin mit Schreiben der Behörde vom 7. November 2013, GZ. BMVIT-820.317/0004-IV/SCH2/2013 zur Kenntnis gebracht und diesen auch diesbezüglich die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben,

Mit Schreiben der rechtsfreundlichen Vertreterin der Stadtgemeinde Leonding vom 8. November 2013, bei der Behörde eingelangt am 11. November 2013 wurde eine nicht beglaubigte und nicht von den Verfassern autorisierte Arbeitsübersetzung der Unterlagen des Kongresses inter-noise 2013 in Innsbruck vom 15.-18.9.2013 vorgelegt und zur Vorlage einer autorisierten Übersetzung um einer weiteren Fristerstreckung bis zum 30. November 2013 angesucht. Mit Schreiben der Behörde vom 13. November 2013, GZ. BMVIT-820.317/0005-IV/SCH2/2013 wurde die Frist zur Vorlage der autorisierten Übersetzung antragsgemäß bis zum 30. November 2013 verlängert.

Mit weiterem Schreiben der rechtsfreundlichen Vertretung der Stadtgemeinde Leonding vom 22. November 2013 wurde um den ergänzenden Stellungnahmen der nichtamtlichen Sachverständigen für Lärmtechnik und Humanmedizin auf gleicher fachlicher Ebene entgegenzutreten zu können um Verlängerung der Stellungnahmefrist bis zum 30. November 2013 angesucht. Diese Fristverlängerung wurde der Einwenderin mit Schreiben der Behörde vom 26. November 2013, GZ. BMVIT-820.317/0006-IV/SCH2/2013, gewährt.

Diese Stellungnahme wurde der ÖBB-Infrastruktur AG sowie dem humanmedizinischen Sachverständigen unverzüglich per E-Mail weitergeleitet, wobei der Antragstellerin die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben wurde und der Sachverständige zur fachlichen Stellungnahme aufgefordert wurde. Die bei der Behörde eingelangte Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG vom 6. Dezember 2013 sowie die Stellungnahme des humanmedizinischen Sachverständigen vom 11. Dezember 2013 wurden mit Schreiben der Behörde vom 11. Dezember 2013 an die rechtsfreundliche Vertretung der Stadtgemeinde Leonding mit der Möglichkeit zur Stellungnahme bis zum 18. Dezember 2013 weitergeleitet.

Mit Stellungnahme der rechtsfreundlichen Vertretung vom 2. Dezember 2013, bei der Behörde eingelangt am 4. Dezember 2013 wurde eine Stellungnahme hinsichtlich der aus ihrer Sicht gegebenen Verpflichtung der Behörde den Stand der Technik des Schienenlärm zu ermitteln, die Beischaffung sämtlicher Unterlagen des Kongresses inter-noise und deren Vorhalt an die Sachverständigen zu veranlassen und der diesbezügliche Beweisantrag ausdrücklich wiederholt. Des Weiteren wurde ein weiterer Fristerstreckungsantrag zur Erstellung eines Gegengutachtens von weiteren 6 Wochen beantragt.

Das Schreiben der Stadtgemeinde Leonding wurde der Projektwerberin mit E-Mail vom 5. Dezember 2013 mit der Möglichkeit zur Stellungnahme übermittelt. Weiters wurde eine Stellungnahme des humanmedizinischen Sachverständigen hiezu eingeholt. Es erfolgte hierauf eine Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG vom 6. Dezember 2013 sowie eine Stellungnahme des humanmedizinischen Sachverständigen vom 11. Dezember 2013. Diese Schreiben wurden der rechtsfreundlichen Vertretung der Stadtgemeinde Leonding mit Schreiben vom 11. Dezember 2013, GZ. BMVIT-820.317/0007-IV/SCH2/2013, zur Kenntnis gebracht und ihr eine Frist bis zum 18. Dezember 2013 eingeräumt.

Mit Schreiben der rechtsfreundlichen Vertretung vom 18. Dezember 2013, bei der Behörde eingelangt am 13. Dezember 2013 wurden die Anträge im Schriftsatz vom 2. Dezember 2013 ausdrücklich wiederholt und um Fristverlängerung bis zum 31. Jänner 2014 angesucht.

Nachdem aus der Sicht der Behörde der Sachverhalt einschließlich der Ermittlung des aktuellen Standes der Technik im Zusammenhang mit Schienenverkehrslärm ausreichend geklärt war, konnte das Ermittlungsverfahren abgeschlossen werden und wurden keine weiteren Verfahrensschritte gesetzt und der das Verfahren vorerstabschließende Genehmigungsbescheid vom 23. Dezember 2013, GZ. BMVIT-820.317/0008-IV/SCH2/2013, erlassen.

#### **fortgesetztes Verfahren**

Mit dem am 11. Jänner 2017 im ho. Bundesministerium eingelangten Erkenntnis vom 20. Dezember 2016, Zl. Ro 2014/03/0035-6, hat der Verwaltungsgerichtshof den UVP-rechtlichen Genehmigungsbescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 23. Dezember 2013, GZ. BMVIT-820.317/0008-IV/SCH2/2013, wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

ben und war daher das Verfahren auf der Basis dieses Erkenntnisses von der Behörde fortzusetzen.

Im Rahmen der aufgrund der Entscheidungsgründe dieses Erkenntnisses erforderlichen Ergänzung des Ermittlungsverfahrens wurde die Vorhabenswerberin im Sinne des Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofs von der Behörde mit Schreiben vom 9. Februar 2017 daher zur Vorlage eines den Anforderungen des § 31a EisbG genügendes Gutachtens dahin gehend zum einem aufgefordert, dass auch die an der Erstellung dieses Gutachtens beteiligten Gutachter für die Fachbereiche Wasserbautechnik sowie Geologie und Hydrogeologie die Anforderungen des § 31a EisbG erfüllen.

Zum anderen wurde die Antragstellerin um Ergänzung der Umweltverträglichkeitserklärung bzw. der Antragsunterlagen gemäß den Vorgaben des Erkenntnisses des Gerichtshofs aufgefordert. So war hinsichtlich der Ist-Belastung durch Lärm auszuführen, ob es sich bei den ausgewählten Immissionspunkten tatsächlich um nach § 2 Abs 5 SchIV maßgebende Immissionspunkte handelt. Weiters war zu begründen, weshalb es zur Beurteilung betreffend die Lärmbelastung keiner weiteren Messpunkte entlang des vorhabensgegenständlichen Streckenabschnitts bedarf und welche vor Lärm zu schützenden Freiflächen und besonders schützenswerten Objekte von dem Vorhaben betroffen sein können.

Für die Vorlage dieser ergänzenden Unterlagen wurde der Antragstellerin eine Frist bis zum 28. April 2017 gesetzt.

Mit Schreiben vom 25. April 2017 hat die Antragstellerin in Erfüllung des Verbesserungsauftrages insbesondere folgende ergänzende Unterlagen vorgelegt:

- Gutachten gemäß § 31a („Verbesserungsauftrag vom 9. Februar 2017) der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien vom 24 April 2017
- Ergänzung der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) sowie der Allgemein verständlichen UVE-Zusammenfassung Ordnungsnummer 404, Plannr:/Version: BFLW-UV-0000AL-00-0004-F
- Ergänzungsbericht zum Fachbeitrag Schalltechnik vom 14. April 2017 der TAS, Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV-GmbH, Emil-Rathenau-Str 1, 4030 Linz, Ordnungsnummer 509, Plannr:/Version: BFLW-UV-0000LT-00-0003-F00 samt weiteren Beilagen
- Ergänzungsbericht zum Fachbeitrag Humanmedizin von Dr. Michael Jungwirth, Utzstraße 7/6a, 3500 Krems an der Donau vom 14. April 2017, Ordnungsnummer 509, Plannr:/Version: BFLW-UV-0000AL-00-0013-F00

Weiteres wurden Projektänderungen betreffend das durch den Landeshauptmann gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 abgeführte Verfahren wasserbautechnische Ergänzungen vorgelegt.

Die Unterlagen und das Gutachten gemäß § 31a EISbG wurden mit Schreiben vom 3. Mai 2017 an die fachlich betroffenen UVP-Sachverständigen zur Prüfung übermittelt und dies der Antragstellerin zur Kenntnis gebracht.

Die UVP-Sachverständigen haben in der Folge eine Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens zu den Fachbereichen Wasserbautechnik (17.05.2017), Geologie (03.05.2017), Lärmschutztechnik (13.06.2017) und Humanmedizin (31.05.2017) erstellt.

Mit Edikt vom 21. Juni 2017, GZ. BMVIT-820.317/0004-IV/IVVS4/2017 wurde die öffentliche Auflage des zu diesem Vorhaben ergänzend erstellten Gutachtens (Ergänzung) gemäß § 31a EISbG vom 24. April 2017 sowie der Austausch- und Ergänzungsunterlagen gemäß „Einlageverzeichnis Verbesserungsauftrag bmvit, April 2017“ davon insbesondere dem Ergänzungsbericht Schalltechnik, dem Ergänzungsbericht Humanmedizin und der Projektänderung Entwässerungsmaßnahmen und der dazu von der Behörde veranlassten Ergänzung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen bestehend aus den Gutachten für die Fachgebiete Wasserbautechnik, Geologie, Lärmschutztechnik und Humanmedizin vom 29. Juni 2017 bis 28. Juli 2017 kundgemacht sowie eine Stellungnahme- bzw. Einwendungsfrist in diesem Auflagezeitraum (ebenfalls vom 29. Juni 2017 bis 28. Juli 2017) kundgemacht.

Im Zuge der öffentlichen Auflage sind folgende schriftliche Stellungnahmen innerhalb offener Frist bei der Behörde eingegangen:

1. Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 22.06.2017
2. Stellungnahme der Stadt Linz, vertreten durch Bürgermeister Klaus Luger, Altes Rathaus, Hauptplatz 1, 4041 Linz vom 20.07.2017
3. Stellungnahme des Landeshauptmanns von Oberösterreich als wasserwirtschaftlichen Planungsorgan, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 25.07.2017 (+ 2 Beilagen)
4. Stellungnahme der Stadt Leonding, vertreten durch die Haslinger / Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH vom 28.07.2017 (Beilage „Städtebauliche Analyse“)

Die Stellungnahmen wurden der Antragstellerin zur Kenntnis gebracht und dieser mit Schreiben vom 2. August 2017, GZ. BMVIT-820.317/0005-IV/IVVS4/2017, gemäß § 45 Abs. 3 AVG die Möglichkeit gegeben binnen drei Wochen ab Zustellung dieses Schreibens zu diesen Stellungnahmen zu nehmen.

Unter anderem wurden die Sachverständigen für die Fachgebiete Raumplanung und Lärmschutz mit Schreiben vom 2. August 2017, GZ. BMVIT-820.317/0005-IV/IVVS4/2017, beauftragt zur Stellungnahme der Stadt Leonding (Nr. 4 in obiger Aufzählung) aus der Sicht Ihres Fachgebietes bis zum 4. September 2017 gutachterlich Stellung zu nehmen.

Seitens der ÖBB wurde hierauf mit Schreiben vom 22. August 2017 zu den oa Stellungnahmen Stellung genommen („Replik“).

Am 4. September 2017 wurde die ergänzende Stellungnahme des Sachverständigen für Raumplanung vorgelegt, am 27. November 2017 die ergänzende Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz.

Mit Schreiben der Behörde vom 30. November 2017, GZ. BMVIT-820.317/0007-IV/IVVS4/2017, wurde der Antragstellerin und der Stadtgemeinde Leonding zu Händen ihrer rechtsfreundlichen Vertretung binnen 2 Wochen die Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme eingeräumt.

Mit Schriftsatz vom 21. Dezember 2017 wurde seitens der rechtsfreundlichen Vertretung der Stadtgemeinde Leonding von ihrem Stellungnahmerecht Gebrauch gemacht und ergänzend die fachliche Stellungnahme von Dipl.-Ing. Alois Öllinger, Schreiner Consulting GmbH vom 18. Dezember 2017 vorgelegt.

Mit Schreiben der Behörde vom 8. Jänner 2018, GZ. BMVIT-820.317/0001-IV/IVVS4/2018, wurden dem humanmedizinischen Sachverständigen folgende ergänzende Fragen gestellt, welche bis zum 15. Februar 2018 zu beantworten waren.

- Ist auf Grund der von der Stadt Leonding behaupteten besonderen Situation aus humanmedizinischer Sicht eine vertiefendere Auseinandersetzung als derzeit vorliegend mit den Schallemissionen und deren Auswirkungen in der UVE bzw. der zusammenfassenden Bewertung erforderlich?
- Wurde hinsichtlich der nach der Rechtsprechung der Höchstgerichte im Einzelfall allenfalls gebotenen Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV die behauptete besondere Situation der Stadtgemeinde Leonding (Punkt 3./Seite 2 des Gutachtens der Schreiner Consulting), die topographische Lage in einem Kessel sowie auch die Belastung durch Flug- und Straßenlärm (Punkt 4.6/Seite 6 des Gutachtens der Schreiner Consulting) berücksichtigt
- Ist es aus humanmedizinischer Sicht erforderlich, den Abendzeitraum (seitens der Stadtgemeinde Leonding wird hier ein noch von verstärkten Personenzugverkehr und schon stärkeren Güterverkehr ausgegangen) aus humanmedizinischer Sicht vertieft darzustellen (Punkt 4.6/Seite 6 des Gutachtens der Schreiner Consulting)?
- Wurden die Night Noise Guidelines for Europe der WHO entsprechend berücksichtigt? (Punkt 4/Seite 2 und Punkt 4.1/Seite 3 des Gutachtens der Schreiner Consulting)

- Ergeben sich durch die Heranziehung des „Schienenbonus“ (§ 2 Abs 4 SchIV) im Einzelfall aus humanmedizinischer Sicht allenfalls gebotenen Unterschreitungen der dort festgelegten Grenzwerte?

Mit Schreiben vom 6. März 2018, GZ. BMVIT-820.317/0003-IV/IVVS4/2018, die Stellungnahme des humanmedizinischen Sachverständigen vom 21. Februar 2018 - welche der Behörde vom Sachverständigen am 6. März 2018 übermittelt worden war – der Antragstellerin und der Stadtgemeinde Leonding zu Handen ihrer rechtsfreundlichen Vertretung zum rechtlichen Gehör binnen 2 Wochen vorgelegt.

Mit Schriftsatz der rechtsfreundlichen Vertretung der ÖBB-Infrastruktur AG wurde mit Schreiben vom 12. März 2018 der Behörde mitgeteilt, dass sie auf ihr Stellungnahmerecht verzichte.

Mit Schriftsatz der rechtsfreundlichen Vertretung der Stadtgemeinde Leonding vom 15. März 2018 wurde auf die Stellungnahme des humanmedizinischen Sachverständigen repliziert und eine ergänzende Stellungnahme von Herrn Dipl.-Ing. Alois Öllinger, Schreiner Consulting GmbH vorgelegt.

Der Schriftsatz der rechtsfreundlichen Vertretung der Stadtgemeinde Leonding wurde zuletzt der Antragstellerin mit Schreiben vom 16. März 2018, GZ. BMVIT-820.317/0004-IV/IVVS4/2018, zur Kenntnis gebracht und dieser binnen einer Woche ab Zustellung die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben. Seitens der Antragstellerin ist bis dato keine Stellungnahme erfolgt.

### **Vorhaben**

Der Umbau des Westkopfes des Linzer Hauptbahnhofes (Richtung Salzburg) dient der Einbindung der künftig viergleisigen Westbahn (HL-Strecken 1 und 2) in den Linzer Hauptbahnhof mit folgenden Rahmenbedingungen:

- Durchbindung der viergleisigen Westbahn zwischen dem Hbf. Linz und der bestehenden Überleitstelle Jetzing,
- Anpassung des Weichenkopfes West des Hbf. Linz an den viergleisigen Ausbau der Westbahn,
- Definitivlage der Linzer Lokalbahn im Bereich Linz Hbf. Westseite und
- Neuerrichtung der Haltestelle Untergaumberg der Linzer Lokalbahn.

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.

### **Ergebnis der zusammenfassenden Bewertung**

Die vorliegende zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen wurde auf Basis der Umweltverträglichkeitserklärung einschließlich der in dieser angeführten Unterlagen erstellt. Die Grundlagen Eisenbahnwesen/Verkehr und Geologie/Geotechnik sowie die Wirkungen auf die Schutzgüter Wasser und Boden und die Beeinflussung durch die Wirkfaktoren Lärm, Erschütterungen und Abfall wurden aus dem vorliegenden Gutachten gemäß § 31a übernommen.

### **Die Gutachter kommen zu folgendem Ergebnis:**

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.

### **Sachverhalt**

Die Projektunterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung samt technischen Grundlagen, Bauentwurf, Planunterlagen für das Trassengenehmigungsverfahren, Gutachten gemäß § 31a EISbG) stellen die Beurteilungsgrundlage für die Erstellung der zusammenfassenden Bewertung sowie der ergänzenden Gutachten und Stellungnahmen der Sachverständigen dar und werden die sich aus der zusammenfassenden Bewertung ergebenden Beschreibungen des Projektes und der Umwelt als maßgebender, entscheidungsrelevanter Sachverhalt der rechtlichen Beurteilung zugrunde gelegt. Somit kann als entscheidungsrelevanter Sachverhalt hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des Vorhabens insbesondere auf die Beschreibungen der zusammenfassenden Bewertung in den Kapiteln „Beschreibung des Vorhabens“, S 21-23 und „Überprüfung der Umweltverträglichkeitserklärung“, S 25-26 und „Zusammenfassung“ S 1-30 verwiesen werden.

Der Umfang der Genehmigung ergibt sich insbesondere aus den einzelnen Unterlagen des Projektes. Diesbezüglich wird auf das vorliegende Einlagenverzeichnis bzw das Inhaltsverzeichnis nach dem EISbG verwiesen.

Kein Bestandteil der Genehmigung gemäß § 31f EISbG sind insbesondere das Betriebsprogramm, maschinen-, haustechnische- und elektrotechnische Anlagen und Infrastrukturelle Ver- und Entsorgungsleitungen sofern diese keine Bauten darstellen.

### **Beweiswürdigung und rechtliche Beurteilung**

Die Entscheidung gründet sich auf das im ersten Rechtsgang Ermittlungsverfahren und insbesondere auf die im fortgesetzten Verfahren ergänzend vorgenommenen Ermittlungen, insbesondere auf das im fortgesetzten Verfahren ergänzte Einreichprojekt (Umweltverträglichkeitserklärung samt technischen Beilagen, Planunterlagen für den Trassenverlauf, Bauentwurf) das im fortgesetzten Verfahren ergänzte Gutachten gemäß § 31a EisbG und auf die im UVP-Verfahren erstellte zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen samt den im fortgesetzten Verfahren eingeholten ergänzenden fachlichen Stellungnahmen, unter Einbeziehung der vorgelegten Gutachten, Stellungnahmen und Erklärungen der Parteien, Beteiligten und sonst beizuziehenden Stellen.

Das von der Projektwerberin vorgelegte Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 13. Dezember 2011 sowie die im Zuge des Verfahrens eingeholte zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vom 7. Mai 2012, ergänzt durch die im Rahmen des fortgesetzten Verfahrens eingeholten fachlichen Stellungnahmen werden von der Behörde als richtig, vollständig, schlüssig und nachvollziehbar bewertet.

### **Rechtliche Grundlagen**

#### **1. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz:**

Gemäß § 23b Abs 1 Z1 UVP-G 2000 ist bei Vorhaben für Hochleistungsstrecken u. a. für den Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen.

Wenn ein Vorhaben gemäß § 23a oder § 23b einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 idgF die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. In diesem Genehmigungsverfahren hat sie gemäß der Übergangsbestimmung des § 46 Abs 23 UVP-G 2000 alle jene nach den bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, die ansonsten von ihr oder einem/einer anderen Bundesminister/in in erster Instanz zu vollziehen sind.

Gemäß § 24f Abs 1 UVP-G 2000 idgF dürfen Genehmigungen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
  - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder

- b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
  - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und
3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

Bei Eisenbahnvorhaben im Sinne des § 23b UVP-G 2000 idgF ist gemäß § 24f Abs 2 UVP-G 2000 letzter Satz die Gefährdung der Gesundheit und Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinne des Abs 1 Z 2 lit. c nach bestehenden 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, BGBl. Nr. 415/1993, anzuwenden.

Gemäß § 24f Abs 1a UVP-G 2000 idgF ist die Zustimmung Dritter insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

Gemäß § 24f Abs 3 sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10 UVP-G 2000, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

## **2. Hochleistungsstreckengesetz**

Gemäß § 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG) idgF iVm § 13 Abs 1 EisbG erteilt die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als gemäß § 12 Abs 3 EisbG für Hauptbahnen zuständige Behörde die zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn erforderlichen Genehmigungen. 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 HIG) mit Bescheid zu erteilen hat.

Sofern für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke oder für eine Begleitmaßnahme eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 durchzuführen ist, bedarf die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer solchen Hochleistungsstrecke gemäß § 3 Abs 2 HIG ebenfalls einer Trassengenehmigung, die durch Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zu erteilen ist.

Gemäß § 2 Abs 3 HIG ist im Trassengenehmigungsbescheid der Trassenverlauf insoweit sicher zu stellen, als hierfür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Die Breite dieses Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen festzulegen und darf das Ausmaß nicht überschreiten, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, wobei für den Bahnkörper die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten darf.

Gemäß § 5 Abs 1 HIG dürfen nach Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides auf den vom künftigen Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet), Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, die in rechtlich zulässiger Weise vor Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides begonnen wurden, werden hievon nicht berührt. Gemäß den Absätzen 3 und 4 leg cit können Ausnahmen von der Rechtswirkung eines erlassenen Trassengenehmigungsbescheides gewährt werden.

Gemäß § 24 Abs 10 UVP-G 2000 hat die grundsätzliche Genehmigung im Verfahren nach § 24 Abs 1 UVP-G 2000 jedenfalls über die für die Trassenentscheidung nach dem Hochleistungsstreckengesetz vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen abzusprechen.

### **3. Eisenbahngesetz:**

Gemäß § 31 EibG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen um die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung anzusuchen. Dem Antrag ist gemäß § 31a EibG 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. Wenn das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinausgehend auch eine vernetzte Nebenbahn betrifft, ist nur ein Gutachten beizulegen, das alle projektrelevanten Fachgebiete zu umfassen hat. Werden für die Erstattung dieses

Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten.

Zu diesem Gutachten ist festzuhalten, dass die in dieser Bestimmung für dieses Gutachten gesetzlich statuierte gesetzliche, widerlegbare Vermutung der inhaltlichen Richtigkeit infolge der mit Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofs vom 2.10.2013, G 118/2012, erfolgten Aufhebung des letzten Satzes der Bestimmung des § 31a Abs 1 EisbG außer Kraft getreten ist.

Im Falle beantragter Abweichungen vom Stand der Technik sind auch die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet sind.

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist gemäß § 31f EisbG zu erteilen, wenn:

1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht, wobei vom Stand der Technik beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig sind, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.
2. vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und
3. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

### **3a. ArbeitnehmerInnenschutzgesetz:**

Bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem Eisenbahngesetz 1957 sind nach § 94 Abs 1 Z. 4 ASchG die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen, sofern nicht § 93 anzuwenden ist. Gemäß § 93 Abs 2 ASchG sind u. a. im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92 Abs 3 ASchG genannten Unterlagen anzuschließen. Die genannten Anlagen dürfen nur genehmigt werden, wenn sie den Arbeitnehmerschutzvorschriften entsprechen und zu erwarten ist, dass

überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden geeigneten Bedingungen und Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 12 Abs. 4 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 – ArbIG, BGBl. Nr. 27/1993 idgF, ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer berühren das zuständige Arbeitsinspektorat, somit das Verkehrs-Arbeitsinspektorat als Partei beizuziehen.

Die Vorgangsweise und Kriterien zur Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes wird in der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2011 – AVO Verkehr 2011, BGBl. II Nr. 17/2012 der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, festgelegt. Insbesondere in den §§ 11 und 12 der zitierten Norm ist die Prüfung der Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren festgelegt.

### **Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren Anzuwendende Fassung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000**

Am 2. August 2012 wurde mit BGBl. I Nr. 77/2012 sowie am 17. Juni 2013 mit BGBl. I Nr. 95/2013 die beiden Novellen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes kundgemacht und ist die Novelle 2012 am 3. August 2012, die Novelle 2013 am 18. Juni 2013 in Kraft getreten.

Antragsdatum war der 7. Dezember 2011 und ist das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 mit Ausnahme der Bestimmungen der §§ 24 Abs. 1, 3, 3a und 7, des § 24a Abs. 3, und des § 24f Abs. 6 und 7, welche weiterhin in der Fassung BGBl. I Nr. 2009/87 anzuwenden sind, in der geltenden Fassung anzuwenden. Die Bestimmungen des § 1 Abs. 2, § 3 Abs. 6, 7 und 7a, § 16 Abs. 3, § 19 Abs. 1 Z 4, § 19 Abs. 3, 4 und 10, § 24 Abs. 5, 5a und 7, § 24f Abs. 8, § 26 Abs. 3, § 27 Abs. 2, § 28 Abs. 2, § 39 Abs. 3, § 40 samt Überschrift, § 42 Abs. 3, § 42a sowie § 43 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 95/2013, treten erst mit 1. Jänner 2014 in Kraft.

Die Novelle 2013 ist für die gegenständliche Entscheidung daher noch nicht maßgeblich, da die Entscheidung im ersten Rechtsgang noch vor dem 1. Jänner 2014 erfolgt ist.

### **Prüfung der UVP-Pflicht und Zuständigkeit**

Die Eisenbahnstrecke Wien Salzburg wurde im Abschnitt St. Pölten – Attnang/Puchheim mit Verordnung der Bundesregierung vom 27. Juli 1989, BGBl. 1989/370, die abzweigende Strecke Linz-Selzthal mit Verordnung der Bundesregierung vom 9. November 1989, BGBl. 1989/675 jeweils gemäß § 1 Abs 1 HIG zur Hochleistungsstrecke erklärt. Es handelt sich somit bei der gegenständlichen Eisenbahnstrecke um eine Hochleistungsstrecke. Vorhaben an Hochleistungsstrecken fallen bei Vorliegen der UVP-Pflicht gemäß § 23b UVP-G 2000 unter den 3. Abschnitt des UVP-G 2000.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke Wien-Salzburg ist weiters Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gemäß den Beschluss Nr. 661/2010/EU vom 7. Juli 2010 des

Europäischen Parlaments und des Rates zur Kodifizierung der TEN-V-Leitlinien. In diesem Beschluss wurde die Entscheidung Nr. 1692/96/EG in der Fassung der Entscheidung Nr. 884/2004/EG kodifiziert und ein neuer Anhang mit den Karten der 27 Mitgliedstaaten eingefügt und als Zeithorizont für den Aufbau des Netzes für alle Mitgliedstaaten das Jahr 2020 festgelegt. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang auch, dass das gegenständliche Vorhaben Teil der prioritären Achse 17, Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava „Magistrale für Europa“ ist.

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.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke stellt somit unzweifelhaft eine Fernverkehrsstrecke dar.

Das Vorhaben sieht an Stelle der bisherigen zweigleisigen Durchbindung die Durchbindung der viergleisigen Westbahn zwischen dem Hbf. Linz und der bestehenden Überleitstelle Jetzing samt der provisorischen Einbindung in den Bestand vor. Die Länge des Vorhabens (Umorganisation im Bahnhofskopf und Gleiszulegung) beträgt 2,287 km. Gemäß § 23b Abs 1 Z. 1 UVP-G 2000 ist für Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die den Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte bezwecken und nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchzuführen.

Das gegenständliche Vorhaben war daher antragsgemäß einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen. Zuständige Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 ist gemäß § 47 Abs 2 UVP-G 2000 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Außerhalb des UVP-Verfahrens ist die Trassengenehmigung nach § 3 Abs. 1 HIG vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Bescheid zu erteilen.

Gemäß § 12 Abs. 3 Z 1 EisbG ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Eisenbahnbehörde zuständig für alle Angelegenheiten der Hauptbahnen. Hauptbahnen sind nach § 4 Abs. 1 Z 1 EisbG Schienenbahnen, die gemäß § 1 HIG zu Hochleistungsstrecken erklärt sind.

Die obzitierten, im gegenständlichen UVP-Verfahren mitanzuwendenden materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen, nämlich der Trassengenehmigung, der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung (samt den mitanzuwendenden des Arbeitnehmerschutzes) fallen sohin aufgrund der Bestimmung des § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 in der hier anzuwenden Fassung vor der Novelle 2012 allein in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

### **Teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren**

Wie oben ausgeführt ist für Vorhaben nach dem 3. Abschnitt ist kein vollständig konzentriertes Verfahren wie nach dem 2. Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen, sondern in einem teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren wo alle von einem Bundesminister zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden sind.

Aufgrund dieser Einschränkung auf die Mitwirkung der materiellrechtlichen Bestimmungen der bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften ergibt sich auch, dass die Verfahrensvorschriften der Materiegesetze durch die Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G nicht anzuwenden sind. Es liegt somit eine „echte“ Verfahrens- und Entscheidungs(teil)konzentration vor, d.h. die sonst außerhalb des UVP-Verfahrens erforderlichen Genehmigungen, die im Zuge des UVP-Verfahrens in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie fallen, werden durch die Genehmigung des § 24 Abs 1 UVP-G ersetzt.

### **Vereinfachtes Verfahren**

Die Vereinfachungen erstrecken sich gegenüber dem „normalen“ UVP-Verfahren auf einige Punkte, die mit der Straffheit des Verfahrens in Verbindung stehen. Im Wesentlichen seien hier genannt:

- An die Stelle des Umweltverträglichkeitsgutachtens (§ 24c) tritt eine zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 24d, § 24 Abs 9);
- Damit entfällt auch die öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens (§ 24e);
- Bürgerinitiativen haben keine Parteistellung, sondern Beteiligtenstellung (§ 19 Abs 1 Z 6 und § 19 Abs 2).

### **Anwendung der Bestimmungen über Großverfahren**

Im gegenständlichen Verfahren wurden die Bestimmungen über das Großverfahren angewendet. Nach § 44a Abs 1 AVG kann die Behörde die Anträge durch Edikt kundmachen, wenn an einer Verwaltungssache oder an verbundenen Verwaltungssachen voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind. Im konkreten Fall sind durch das Vorhaben jedenfalls mehr als 100 Personen betroffen. Dies ergibt sich aus den Antragsunterlagen, insbesondere aus der Umweltverträglichkeitserklärung und der darin vorgenommenen Abgrenzung des Untersuchungsraumes. Die entsprechenden im Zuge des Verfahrens erfolgten Kundmachungen durch Edikt sind der Schilderung des Verfahrensherganges zu entnehmen.

### **Zeitplan**

Festzuhalten ist, dass die Bestimmungen über den Zeitplan durch die Bestimmung des § 24f Abs 7 UVP-G 2000 insofern ergänzt werden, als die UVP-Behörde auch eine Koordinationspflicht trifft, die über das Verfahren gemäß § 24 Abs 1 UVP-G hinausgeht.

Die gesetzliche Entscheidungsfrist, nach der die Entscheidung gemäß § 24b Abs 2 UVP-G 2000 ohne unnötigen Aufschub, spätestens jedoch innerhalb von zwölf Monaten zu erfolgen hat, ist wegen der durchgeführten ergänzender Ermittlungen in Zusammenhang mit zeitgleich laufenden Beschwerdeverfahren beim VfGH, insbesondere der Einholung umfangreicher schalltechnischer und medizinischer Gutachten hinsichtlich der Anwendbarkeit der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) im Zusammenhang insbesondere auch im Zusammenhang mit dem beim VfGH anhängigen Verordnungsprüfungsverfahren B 327/12 betreffend § 2 SchIV überschritten worden.

### **Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzungen:**

#### **A .Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Hochleistungsstreckengesetz**

Mit dem Antrag sind von der Bewilligungswerberin zum Zwecke der Anhörung im Sinne des § 4 HIG bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf („Trassenverlaufspläne Blatt 1“ Ordnungsnummer 302, Plannummer BFLW-TV-0000SP-02-0001-F00 und „Trassenverlaufspläne Blatt 2“ Ordnungsnummer 302, Plannummer BFLW-TV-0000SP-02-0002-F00 jeweils vom 11. November 2011 im Maßstab 1:1.000) übermittelt worden.

Der zusammenfassenden Bewertung ist zu entnehmen, dass die gesetzliche Vorgabe der Darstellung eines entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegten erforderlichen Geländestreifens des Trassenverlaufs durch die Vorlage von Trassenverlaufsplänen erfüllt wurde. Die Breite des Geländestreifens für den Bahnkörper ist geringer als 150 m und erfüllt auch diesbezüglich die gesetzlichen Vorgaben. Darüber hinaus ist der festgelegte Geländestreifen platzsparend ausgewiesen und umfasst nur die für den Bau und Betrieb der Eisenbahn erforderlichen Anlagen.

Der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ist zu entnehmen, dass die Trasse den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn entspricht (Seite 24).

Gemäß § 4 Abs 1 HIG sind vor Erlassung eines Trassengenehmigungsbescheides die Länder, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird, sowie die in ihrem Wirkungsbereich berührten gesetzlichen Interessenvertretungen zu hören. Zum Zwecke der Anhörung hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom Eisenbahnunternehmen zu erstellende, ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf zu übermitteln. Bei der Übermittlung sind die Anzuhörenden zur Stellungnahme innerhalb der von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegenden angemessenen Fristen zu ersuchen.

Zur Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Oberösterreich, die als Interessensvertretung gemäß § 4 Abs 1 HIG zu hören war wird auf die entsprechenden fachlichen Ausführungen verwiesen. Es wird darauf hingewiesen, dass den Interessensvertretungen und somit der Landwirtschaftskammer Oberösterreich im Verfahren nach dem HIG ein Anhörungsrecht, jedoch keine Parteistellung zukommt.

Zu den geforderten Auflagenvorschlägen ist auszuführen, dass diese großteils nicht verfahrensgenständig sind und in der österreichischen Judikatur und in den Entschädigungsrichtlinien ihre Deckung finden und somit von der Behörde nicht als Nebenbestimmungen in den Spruch des Bescheides erfolgt übernommen wurden.

Ausnahmen von der Rechtswirkung des 5 Abs 1 HIG erlassenen Trassengenehmigungsbescheides sind gemäß § 5 Abs 2 zulässig, wenn sie den geplanten Trassenverlauf nicht erheblich erschweren oder wesentlich verteuern oder zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen notwendig sind. Abweichend davon sind Ausnahmen von dem Verbot, die Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufzunehmen, auch dann zulässig, wenn das öffentliche Interesse an der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe das öffentliche Interesse nach Vermeidung einer erheblichen Erschwerung oder wesentlichen Verteuerung des geplanten Trassenverlaufes überwiegt

Hinsichtlich der Grundinanspruchnahme ist darauf hinzuweisen, dass diese nicht Gegenstand des UVP-Genehmigungsverfahrens ist (§ 24f Abs 1a UVP-G iVm § 1 EisbEG) und diesbezüglich jedenfalls noch entsprechende zivilrechtliche Vereinbarungen zu treffen sein werden. Seitens der Projektwerberin wurde ausdrücklich festgehalten, dass eine Grundeinlöse bereits vor Erlass des Trassengenehmigungsbescheides sowohl aus rechtlichen als auch aus finanziellen Erwägungen nicht in Betracht gezogen wird. Durch die Kontaktaufnahme der Planer mit den Anrainern und den Behördenvertretern wurde jedoch auf deren Bedürfnisse eingegangen und wurden diese teilweise in den Planungsprozess mit einbezogen.

## **B. Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Eisenbahngesetz**

Gemäß § 31f EisbG ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen, wenn die darin angeführten Voraussetzungen erfüllt sind:

### **1. Stand der Technik - Gutachten gemäß § 31a EisbG:**

Seitens der Antragstellerin wurde ein Gemeinschaftsgutachten gemäß § 31a EisbG vom 13. Dezember 2011 vorgelegt. Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn betrifft, enthält das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

- Eisenbahnbautechnik, Konstruktiver Ingenieurbau und Straßenbau
- Eisenbahnbetrieb
- Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikation
- Energietechnik
- Schalltechnik und Erschütterungen
- Geotechnik und Hydrogeologie
- Wasserbautechnik
- Boden-Grundwasserqualität und Abfallwirtschaft
- Interoperabilität Non-EG-Prüfung

Die aufgezählten Fachgebiete umfassen nach Aussage der Gutachter alle aus eisenbahnfachlicher Sicht projektrelevanten Aspekte.

Da der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 20. Dezember 2016 ausgesprochen hat, dass hinsichtlich der Sachverständigen für die Fachbereiche Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Wasserbautechnik, Oberflächenwässer von der Vorhabenswerberin Zweifel daran nicht ausgeräumt werden konnten, dass dieser die Voraussetzungen des § 31a Abs 2 EisbG erfüllt, hat die Antragstellerin im Rahmen des fortgesetzten Verfahrens auftragsgemäß ein Gutachten (Ergänzung) gemäß § 31a EisbG vorgelegt, in dem zum einen die betroffenen Sachverständigen durch neue Sachverständige für die betroffenen Fachbereiche ersetzt wurden, die den Anforderungen des § 31a Abs 2 EisbG entsprechen und zum anderen von sämtlichen übrigen Sachverständigen gemäß § 31a EisbG für den jeweiligen Fachbereich bestätigt wird, dass das von der Projektwerberin mit dem Bauentwurf vorgelegte Fachgutachten gemäß § 31a EisbG vollinhaltlich aufrecht bleibt und keiner Ergänzungen bedarf.

Von den Gutachtern gemäß § 31a EisbG wird bestätigt, dass sie die Voraussetzung für die Erstattung des Gutachtens gemäß § 31a Abs 2 Z 1 bis 5 erfüllen.

Von den Gutachtern gemäß § 31a EisbG wird ausdrücklich weiters bestätigt, dass sie bisher nicht mit der Planung betraut waren und dass auch keine sonstigen Umstände vorliegen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde in Zweifel ziehen. Von den Gutachtern wird weiters ausdrücklich festgehalten, dass die gegenständliche Begutachtung in fachlicher Hinsicht weisungsfrei durchgeführt wurde.

Das Gutachten gemäß § 31a EisbG beinhaltet die im Folgenden angeführten projektrelevanten Fachgebiete:

- Eisenbahnbautechnik, Konstruktiver Ingenieurbau und Straßenbau
- Eisenbahnbetrieb
- Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikation
- Energietechnik
- Schalltechnik und Erschütterungen
- Geotechnik und Hydrogeologie
- Wasserbautechnik
- Boden-Grundwasserqualität und Abfallwirtschaft
- Interoperabilität Non-EG-Prüfung

Die aufgezählten Fachgebiete umfassen nach Aussage der Gutachter gemäß § 31a EisbG alle projektrelevanten Aspekte.

Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn betrifft, enthält das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

Dem nunmehr ergänzten Gutachten gemäß § 31a EisbG ist zu entnehmen, dass der gegenständliche Bauentwurf den sich aus den Bestimmungen der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) ergebenden Anforderungen entspricht.

Zusammenfassend wird im nunmehr ergänzten Gutachten gemäß § 31a EisbG ausgeführt, dass der gegenständliche Bauentwurf 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 und sich aus Sicht der projektrelevanten Fachgebiete keine Abweichungen vom Stand der Technik ergeben.

Dem nunmehr ergänzten Gutachten ist zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet wurden und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt wurde.

Seitens der Gutachter gemäß § 31a EisbG besteht gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 ff. EisbG kein Einwand.

Die Behörde hat das vorgelegte nunmehr ergänzte Gutachten nach § 31a EisbG zusammen mit allen anderen Ermittlungsergebnissen als Beweismittel betrachtet bzw. geprüft um festzustellen, ob alle Genehmigungsvoraussetzungen nach § 31f Z 1 bis 3 EisbG vorliegen. Seitens der Behörde erscheint das § 31a EisbG Gutachten schlüssig, vollständig und nachvollziehbar. Die UVP-Sachverständigen haben sich in der zusammenfassenden Bewertung auch mit den jeweils für ihre Fachgebiete wesentlichen Teilen des UVP-Gutachtens auseinandergesetzt. Da sämtliche Einwendungen zum Vorhaben zumindest indirekt auch die Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a in Frage stellen wurden zur fachlichen Bewertung dieser Einwendungen grundsätzlich die von der Behörde als nichtamtliche Sachverständige herangezogenen UVP-Gutachter beauftragt. Die fachliche Auseinandersetzung mit den einzelnen Einwendungen ist der zusammenfassenden Bewertung, der Verhandlungsschrift sowie den Stellungnahmen der Gutachter im ergänzenden Ermittlungsverfahren zu entnehmen. Seitens der UVP-Gutachter wurden im Zuge des Verfahrens keine Widersprüche zu den Aussagen im Gutachten gemäß § 31a festgestellt. Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ergibt sich somit, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes dem Stand der Technik entspricht.

## **2. Berührte Interessen von Gebietskörperschaften**

Auf Grund des Verfahrensergebnisses ist davon auszugehen, dass das unten dargestellte überwiegende öffentliche Interesse an der Errichtung des Vorhabens berührten Interesse der Gebietskörperschaften, insbesondere der Gemeinden, überwiegen.

Hinsichtlich der Einwendungen bzw. Stellungnahmen der Gemeinden wird in fachlicher Hinsicht auf die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, insbesondere auf die fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen in Fragenbereich 2 sowie auf die Verhandlungsschrift vom 31. Mai 2012 verwiesen.

Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass nach Aussage des Sachverständigen für Raumplanung die Prüfung der relevanten überörtlichen und örtlichen Raumordnungspläne und –programme gezeigt hat, dass das gegenständliche Vorhaben in keinem Widerspruch dazu steht und den Zielsetzungen nicht entgegenwirkt (Zusammenfassende Bewertung S 50).

Die einzelnen Stellungnahmen der Gebietskörperschaften werden unter dem Punkt „Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen“ unten abgehandelt.

## **3. Eingewendete subjektiv öffentliche Rechte**

Stellungnahmen und Einwendungen von Parteien erfolgten im Zuge des gesamten UVP-Verfahrens. Auf die fachliche Replik zu den Einwendungen und Stellungnahmen im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrags und der Projektunterlagen in der zusammenfassenden Bewertung, insbesondere in deren Fragenbereich 2 betreffend fachliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen wird hingewiesen.

Auf diese sowie auf die Parteien- und Beteiligtenvorbringen im weiteren Verfahren wird unten unter dem Punkt „Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen“ im Einzelnen näher eingegangen.

Wie dem Spruchpunkt IV. zu entnehmen ist, waren sämtliche Einwendungen, soweit es sich überhaupt um Einwendungen im Rechtssinne gehandelt hat, ab- bzw. zurückzuweisen.

Zum Überwiegen des Öffentlichen Interesses siehe weiter unten.

## **4. Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes - ArbeitnehmerInnenschutzgesetz**

Genehmigungen gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 dürfen, wenn dabei eisenbahnrechtliche Verwaltungsvorschriften berührt sind, nur erteilt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 11 Abs 2 der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr 2011), BGBl. II Nr. 17/2012 iVm § 5 Abs 2 Z 1 bis Z 6 leg. cit, ist im Rahmen von Gutachten gemäß § 31a Abs 1 EisbG jeweils auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen und nachzuweisen und haben die Gutachten hiezu insbesondere die in Abs 2 der zitierten Bestimmung angeführten Prüfungen zu enthalten.

Seitens der Sachverständigen wurde festgehalten, dass Arbeitnehmerschutzbestimmungen gemäß der AVO-Verkehr unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (Schwerpunkt-konzept aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes) herausgegeben von der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau eingehalten wurden.

Dem Gutachten gemäß § 31 a EisbG ist somit zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr (2006) unter Berücksichtigung des Schwerpunkt-konzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt wurde.

Das Ermittlungsverfahren hat keine Anhaltspunkte ergeben, dass durch das Vorhaben gegen zwingende Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes verstoßen würde. Unter Berücksichtigung des vorliegenden Gutachtens ist vielmehr davon auszugehen, dass das Vorhaben den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht und die Genehmigungsvoraussetzungen nach dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes eingehalten werden.

### **Öffentliches Interesse**

Ziel dieses Vorhabens ist die Einbindung der künftig viergleisigen Westbahn (HL-Strecken 1 und 2) in den Westkopf des Linzer Hauptbahnhofes. Anzumerken ist hier, dass die Strecke von Wien bis Linz schon fast durchgehend 4-gleisig ausgebaut wurde und in weiterer Folge der viergleisige Ausbau bis Wels fortgesetzt werden soll. Bei Unterbleiben des Vorhabens wird davon ausgegangen, dass das Verkehrsaufkommen trotzdem jenem der Prognose 2025 entsprechen wird. Diese Anzahl an Zügen wäre auf einer zweigleisigen Westbahn jedoch nur mit sehr schlechter Betriebsqualität fahrbar.

Das eingereichte Vorhaben ist notwendiger Bestandteil des Ausbaus der gegenständlichen HL-Strecke und ist Teil des prioritären transeuropäischen Netzes (TEN 17 „Magistrale für Europa“) und Hauptlinie (E50, E55) des Internationalen Eisenbahnverkehrs womit auch das öffentliche Interesse am gegenständlichen Vorhaben ausgewiesen ist. Des Weiteren dient das Vorhaben auch der Einbindung der Hochleistungsstrecke Linz-Selzthal, die ebenfalls einen Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems darstellt. Darüber hinaus erlaubt das gegenständliche Vorhaben auch die Attraktivierung des Nahverkehrs auf den genannten Eisenbahnstrecken sowie durch die im Vorhaben dargelegten Maßnahmen auf der Trasse der Linzer Lokalbahn.

Bei der erfolgten Interessensabwägung nach § 31f Z 2 EisbG war davon auszugehen, dass der durch die Genehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als die allfälligen Nachteile, die den Parteien durch die Genehmigung des Vorhabens erwachsen (Siehe dazu auch das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 14. November 2006, ZI. 2004/03/0053, zu § 35 Abs 3 EisbG aF).

Aufgrund der ausgeführten Punkte ist daher zur Frage des öffentlichen Interesses am gegenständlichen Projekt zu bemerken, dass aufgrund des gesamten Verfahrensergebnisses jedenfalls davon auszugehen ist, dass die Interessen der Allgemeinheit am gegenständlichen Projekt die subjektiven Interessen Einzelner überwiegen. Somit ist jedenfalls das öffentliche Interesse am vorliegenden Projekt gegeben.

### **Bauausführungsfrist**

Gemäß § 24f Abs. 5 UVP-G 2000 idgF können in der Genehmigung angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Gemäß der materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmung des § 31g EisbG ist eine angemessene Frist festzusetzen, in der das Bauvorhaben auszuführen und der Betrieb zu eröffnen ist. Die Behörde kann die Fristen gemäß § 24f Abs 5. UVP-G 2000 aus wichtigen Gründen verlängern, wenn die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Verfahrens gemäß § 24g UVP-G 2000 können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

Den Unterlagen ist ein 5 ½ - 6 Jähriger Realisierungszeitraum mit vorgesehenem Baubeginn im Jahr 2017 zu entnehmen und wurde daher im Spruch eine Frist von 10 Jahren festgelegt.

### **Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems**

Da die gegenständliche Hochgeschwindigkeitsstrecke Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist bedeutet dies, dass auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils des EisbG (§§ 86 ff) anzuwenden sind.

Hinsichtlich der Interoperabilität wurde durch die Benannte Stelle Bahn-Consult TEN Bewertungsgesellschaft (BCTen, notified body Nr. 1604) eine Evaluierung der Teilsysteme Infrastruktur und Energie auf Basis der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des europäischen Hochgeschwindigkeitssystems durchgeführt und entsprechende IOP Zwischenberichte für die Teilsysteme Infrastruktur (INS) und Energie (ENE) vorgelegt.

Zweck der oben angeführten Bestimmungen ist die Sicherstellung der Interoperabilität des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems mit dem übrigen transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem.

Die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen richtet sich nach § 101 EisbG.

Gemäß § 101 EisbG müssen die Teilsysteme nach § 100 leg. cit. den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Sofern eine einschlägige anzuwendende Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) im Sinne des § 89 leg. cit. vorliegt, ist die Interoperabilität eines Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand dieser festzustellen.

### **CSM-Verordnung**

Mit der Verordnung Nr. 352/2009/EG der Europäischen Kommission vom 24.04.2009 wurde eine „Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates“ im ABl. Nr. L108 vom 29.04.2009 erlassen (CSM-Verordnung).

Diese Verordnung wurde durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 aufgehoben.

Gemäß Artikel 1 Abs 1 Z6 der zitierten Verordnung gilt die Verordnung (EG) Nr. 352/2009 weiterhin für Projekte, die zum Geltungsbeginn der vorliegenden Verordnung Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium im Sinne von Artikel 2 Buchstabe t der Richtlinie 2008/57/EG sind.

Die hier somit weiter anzuwendende CSM-Verordnung beinhaltet Vorgaben für ein harmonisiertes Verfahren für die Evaluierung und Bewertung von Risiken in Bezug auf „signifikante“ Änderungen im Eisenbahnsystem, einschließlich der Bewertung der Anwendung des Verfahrens und der Ergebnisse durch eine unabhängige Bewertungsstelle. Diese „signifikanten Änderungen“ betreffen sicherheitsrelevante Änderungen technischer, betrieblicher oder organisatorischer Art.

Die verpflichtende Anwendung der CSM-Verordnung ist ab 01.07.2012 für den gesamten Anwendungsbereich (für technische, betriebliche, organisatorische Änderungen) bei signifikanten Änderungen vorgesehen.

Gemäß Art 7 der CSM-Verordnung unterbreitet die Bewertungsstelle den Sicherheitsbericht dem Vorschlagenden. Der Sicherheitsbewertungsbericht wird von der nationalen Sicherheitsbehörde bei ihrer Entscheidung über die Genehmigung von Teilsystemen und Fahrzeugen berücksichtigt. Die CSM-Verordnung ist grundsätzlich auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen anzuwenden.

Ein Sicherheitsbewertungsbericht („Risk Assessment Report“) zum „Einreichprojekt Viergleisige Westbahn Linz Hbf. Westseite inkl. LiLo“ der ÖBB -Infrastruktur AG wurde mit dem Antrag der Behörde vorgelegt. Dieser kommt zum Schluss, dass die sich aus der Errichtung des Projektes ergebenden Sicherheitsanforderungen durch angemessene Maßnahmen erfüllt werden.

**zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs 1 UVP-G 2000**

§ 24f Abs 1,2 und 4 UVP-G 2000 legt die im UVP-Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 anzuwendenden zusätzlichen Genehmigungskriterien fest. Diese Genehmigungskriterien gelten für die teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 1 und Abs 3 UVP-G 2000.

Die Prüfung, ob das Vorhaben den zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen nach § 24f Abs 1, 2 und 4 UVP-G 2000 entspricht, ist jeweils zusammen mit der Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen der einzelnen materiellen Genehmigungsbestimmungen erfolgt. Überdies ist die Einhaltung dieser Genehmigungsvoraussetzungen aus fachlicher Sicht jeweils durch die Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen überprüft worden. Hierbei konnten keine Widersprüche zu den besonderen Genehmigungsvoraussetzungen nach dem UVP-2000 festgestellt werden.

Im Einzelnen wird in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen die Erfüllung bzw. Einhaltung der zusätzlichen Genehmigungskriterien des § 24f Abs 1 bestätigt.

Demnach werden Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt und wird die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten.

Im Verfahren sind keine Umstände hervorgekommen, die bei konsensgemäßer Durchführung zu einer Gefährdung von Leben oder Gesundheit von Menschen durch Immissionen führen würden. Auch eine Gefährdung von Eigentum oder sonstigen dinglichen Rechte der Nachbarn/ Nachbarinnen durch Immissionen sind beim gegenständlichen Vorhaben nicht gegeben.

Das Ermittlungsverfahren hat ergeben, dass keine wesentlichen zusätzlichen Umweltbeeinträchtigungen aus dem Umbau und Betrieb der Westseite des Linzer Hauptbahnhofes einschließlich der Linzer Lokalbahn unter Berücksichtigung der Art der Nutzung des benachbarten Geländes zu erwarten sind. Der zusammenfassenden Bewertung ist weiters zu entnehmen, dass beim vorliegenden Projekt Immissionen, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen oder solche, die geeignet sind, den Tierbestand bleibend zu schädigen, jedenfalls vermieden werden.

Durch die vorgesehenen Maßnahmen werden jedenfalls unzumutbare Belästigungen der Nachbarn/Nachbarinnen durch Immissionen im Sinn des § 77 Abs 2 der Gewerbeordnung 1994 hintangehalten.

Hinsichtlich des Schienenlärms werden die Vorgaben der Schienenverkehrslärm- Immissionsschutzverordnung, BGBl. Nr. 415/1993, einschließlich der sich aus der durch die im fortgesetzten verfahren ergänzten zusammenfassenden Bewertung samt der im fortgesetzten verfahren erfolgten Ergänzungen diesbezüglich ergebenden Anforderungen eingehalten. Seitens des humanmedi-

zistischen Sachverständigen war im Einzelfall keine Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV erforderlich. Über die Kriterien der SchIV hinaus wurden im Projekt auch zusätzliche Festlegungen in Bezug auf den mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattung getroffen und vom humanmedizinischen Sachverständigen bewertet. Der Einfluss des Baulärms wurde ebenfalls gemäß § 77 GewO geprüft. Zusammengefasst kommt der humanmedizinische Sachverständige zum Schluss, dass die betroffenen Anrainer durch (Schienen- und Bau) Lärmimmissionen des gegenständlichen Vorhabens nicht in ihrer Gesundheit gefährdet oder unzumutbar belästigt werden.

Der zusammenfassenden Bewertung ist weiters zu entnehmen, dass Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt werden.

Das Ermittlungsverfahren und die ergänzenden Ermittlungen im fortgesetzten verfahren hat sohin ergeben, dass bei konsensgemäßer Durchführung unter Einhaltung der im Projekt angeführten Maßnahmen sowie der Nebenbestimmungen die zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen nach dem UVP-G 2000 eingehalten werden und daher die Genehmigungen unter diesem Gesichtspunkt nicht versagt werden können.

### **Inbetriebnahme**

Die Fertigstellung des Vorhabens ist gemäß § 24h Abs 1 UVP-G 2000 der Behörde vom Projektwerber anzuzeigen. Gemäß § 24h Abs 2 UVP-G 2000 kann die Behörde nach Einlangen der Fertigstellungsanzeige das Vorhaben darauf überprüfen, ob es der Genehmigung entspricht oder in Anwendung des § 24g Abs 1 geringfügige Änderungen genehmigen.

Gemäß Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft entscheidet jeder Mitgliedstaat über die Genehmigung für die Inbetriebnahme von strukturellen Teilsystemen, die Bestandteil des Eisenbahnsystems sind und in seinem Hoheitsgebiet installiert oder betrieben werden. Gemäß Absatz 38 der Erwägungen der zitierten Richtlinie sind die Teilsysteme des Eisenbahnsystems einer Prüfung zu unterziehen. Diese Prüfung muss den für die Inbetriebnahmegenehmigung zuständigen Behörden die Gewähr bieten, dass die Ergebnisse auf der Planungs-, Bau- und Inbetriebnahmestufe den geltenden ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Vorschriften entsprechen. Von der Antragstellerin ist somit nach Fertigstellung des Vorhabens unter Anwendung der materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen der §§ 34 ff EibG sowie des ua in Umsetzung der zitierten Richtlinie normierten § 105 Abs 1 EibG Abs 1 um Inbetriebnahmegenehmigung anzusuchen.

Änderungen der erteilten Genehmigung gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 nach Genehmigung aber noch vor Errichtung und Inbetriebnahme des Vorhabens sind im Sinne des § 24g UVP-G 2000 noch durch die teilkonzentriert zuständige Behörde zu behandeln. Der Zuständigkeitsübergang an

die nach den Materiegesetzen zuständigen Behörden erfolgt erst mit Verkehrsfreigabe des Vorhabens.

## **Nebenbestimmungen**

### **Allgemeines**

Nebenbestimmungen müssen möglichst klar bestimmten, nach Materien gegliederten Spruchpunkten zugeordnet werden können. Es muss nach Zuständigkeitsübergang eindeutig feststellbar sein, welcher Bescheidteil und welche Nebenbestimmungen von welcher Behörde zu vollziehen sind. Diesbezüglich ist anzumerken, dass die Vorschreibung sämtlicher Nebenbestimmungen im Rahmen der Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G und somit aufgrund der Grundlage des UVP-G 2000 sowie des EisbG erfolgt sind. Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ist nach dem UVP-G 2000 somit zuständig für die Erlassung von Nebenbestimmungen in Bezug auf wichtige Hauptauswirkungen des Vorhabens, etwa durch Lärm und Luftschadstoffe. Aber auch auf Grundlage des § 19 Abs 2 EisbG ist die Vorschreibung dem Schutz von privatem und öffentlichem Gut dienender Auflagen möglich, durch die ein allenfalls entstehender Nachteil verhindert oder auf das unbedingt notwendige Maß herabgesetzt wird. Diese Nebenbestimmungen schließen eine neuerliche bzw. aufgrund der dort anzuwendenden materiellrechtlichen Bestimmungen präzisierende Vorschreibung durch die zuständigen Behörden im teilkonzentrierten Verfahren beim Landeshauptmann oder den Materieverfahren nach Landesrecht nicht aus.

Soweit von den Parteien und Beteiligten und insbesondere den Sachverständigen die Aufnahme von Nebenbestimmungen (Vorschreibungen, Bedingungen und Auflagen) in den Genehmigungsbescheid gefordert wurde, ist darauf hinzuweisen, dass durch den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG auch der Gegenstand des Verwaltungsverfahrens klar und eindeutig vorgegeben wird.

Nebenbestimmungen können von der Behörde nur dann vorgeschrieben werden, wenn sie sich auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben beziehen.

Überdies müssen Nebenbestimmungen hinreichend bestimmt sein. Vorschreibungen haben darüber hinaus eine rechtliche Bedingung oder ein Sollen zum Ausdruck zu bringen.

Zuletzt ist festzuhalten, dass die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen sowie die Verhandlungsschrift vom 30. und 31. Mai 2012 Bestandteil des gegenständlichen Bescheides sind. Allfällige dort enthaltene Erläuterungen und Begründungen sind somit insbesondere bei der Auslegung des Spruches heranzuziehen.

### **Gutachten gemäß § 31a**

Hinsichtlich des Aspekts der Einhaltung des Standes der Technik unter Berücksichtigung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes im Sinne

des § 31a EibG ist die Aufnahme von Nebenbestimmungen grundsätzlich nicht möglich, da aufgrund des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EibG, an dessen Vollständigkeit, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit nach erfolgter Prüfung durch die Behörde keine Bedenken bestehen, jedenfalls von der Einhaltung der angeführten Kriterien auszugehen ist. Das nunmehr ergänzte Gutachten bestätigt auch die Einhaltung der Grenzwerte der SchIV, welches durch den von der Behörde bestellten nichtamtlichen lärmtechnischen Sachverständigen in den Stellungnahmen zu den einzelnen Einwendungen auch bestätigt wurde.

### **Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen**

Hinsichtlich der zusammenfassenden Bewertung und deren Ergänzungen im fortgesetzten Verfahren ist grundsätzlich auf die bereits oben getätigte Aussage hinzuweisen, dass dieser eindeutig zu entnehmen ist, dass das Bauvorhaben bei Einhaltung der zur Erreichung der Schutzziele zusätzlich zu den bereits im Projekt enthaltenen Maßnahmen als zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen auch den zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen nach dem UVP-G 2000 entsprechen.

Die von den Sachverständigen vorgeschlagenen Maßnahmen wurden als Auflagen und Vorschriften in den Bescheid übernommen. Hinsichtlich der erforderlichen zusätzlichen Maßnahmen wird auf die zusammenfassende Bewertung sowie auf entsprechende Ausführungen in der Begründung dieses Bescheides verwiesen.

Im Allgemeinen ist darauf hinzuweisen, dass bei Maßnahmen, zu denen bereits das Gesetz unmittelbar verpflichtet, es keiner Bescheidaufgabe bedarf (siehe die Erkenntnisse des VwGH vom 26. März 1980, Zl. 1571/77, VwSlg. 10078 A/1980, und vom 3. Juni 1997, Zl. 97/06/0055). Die bloße Wiederholung von Vorschriften (Rechtsfolgen), die bereits durch das Gesetz festgelegt sind, kann nicht als solche Nebenbestimmung angesehen werden.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sämtliche Bescheidvoraussetzungen durch die Projektwerberin einzuhalten sind. Diese stellen neben den in den Spruch des Bescheides übernommenen Vorschriften der Sachverständigen vor allem auch sämtliche in der Umweltverträglichkeitserklärung, dem Bauentwurf, der zusammenfassenden Bewertung sowie den sonstigen in den Unterlagen enthaltenen Bedingungen hinsichtlich Bau- und Betrieb des gegenständlichen Vorhabens dar, sofern diese in diesem Bescheid nicht ausdrücklich ausgeschlossen oder abgeändert werden.

Die Aufnahme von Auflagenvorschlägen, die bereits im Projekt enthalten und somit Projektsbestandteil sind ist daher ebenfalls entbehrlich. Diesbezüglich ist auf die von der Antragstellerin bereits in der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellten Maßnahmen sowie auf die in der Verhandlung erfolgte Erklärung der Antragstellerin, dass die nach der zusammenfassenden Bewertung erforderlichen Maßnahmen für die Bauphase Pkt 9.1., 1-28, sowie den Maßnahmen für die Betriebsphase, Pkt 9.2., 1., 2., und 4. zum Projektsbestandteil erklärt werden. Diese wurden, da

nunmehr Projektbestandteil, soweit sie nicht im weiteren Verfahren durch die Sachverständigen oder die Behörde abgeändert oder präzisiert wurden, nicht als Nebenbestimmungen in den Spruch übernommen.

Unter Berücksichtigung der Erklärungen der Antragstellerin sowie der Sachverständigen ist zu den in den Spruch aufgenommenen Nebenbestimmungen festzuhalten:

### **1. Allgemeine Vorschreibung:**

Durch diese Vorschreibung soll die ordnungsgemäße Abwicklung des Bauablaufs mit den betroffenen Einbautenträgern gesichert werden.

### **2. Vorschreibungen nach dem UVP-G 2000 iVm dem EisbG:**

Zu den Punkten 11. und 24. zweiter Satz wurde eine Präzisierung der Projektwerberin getroffen und wurden die Punkte 1., 12. und 23. in der von Univ. Prof. Dres. Weber, Puxbaum und Neuberger in der Verhandlung präzisierten Form als Nebenbestimmungen in den Spruch aufgenommen.

III.1.1 Diese Auflage wurde samt der vom Sachverständigen präzisierten Kontrollmaßnahme in der, der Verhandlungsschrift entnehmbaren, letztgültigen Fassung des Sachverständigen in den Spruch aufgenommen. Auf die Begründung des Sachverständigen in der Verhandlungsschrift (Seite 35) wird verwiesen.

Die Auflage III.2.2. wurde in der im Zuge in der Verhandlung erstellten Fassung des Sachverständigen in den Bescheid übernommen und nach der von der Antragstellerin in der Verhandlung erfolgten Stellungnahme präzisiert.

Auflage III.2.3. wurde in der, der Verhandlungsschrift entnehmbaren, letztgültigen Fassung des Sachverständigen in den Spruch aufgenommen. Dadurch wurde die sachlich nicht gerechtfertigte Einschränkung der Maßnahmen für die Baustraßenreinigung durch Kehrmaschinen durch sonstige mechanische Reinigungsmaßnahmen nach dem Stand der Technik ersetzt. Diesbezüglich wird auch auf die korrespondierende Maßnahme LUG-BA-05 in der UVE verwiesen, wonach verunreinigte Straßenflächen beim Übergang von den Baustraßen ins öffentliche Straßennetz nass (nur bei Vereisungsgefahr trocken) gereinigt werden.

Bei den Vorschreibungspunkten III.2.4. und III.2.5. wurde der Begriff „frühzeitig“ entsprechend dem Gutachten des medizinischen Sachverständigen mit einem Monat (entspricht 4 Wochen) vor Eintritt des Lärmereignisses präzisiert. Weiters wurde zur Vermeidung von lärmenden Arbeiten an mehreren Wochenenden in einem Bereich hintereinander die maximale Folge auf 2 Wochenenden hintereinander beschränkt. Zur Kontrolle der Einhaltung dieser Maßnahme ist das Lärmereignis sowie die erfolgte Verständigung der Anrainer für die Behörde entsprechend zu dokumentieren, aufzubewahren und auf Verlangen vorzulegen.

Spruchpunkt III.2.6. wurde in der im Zuge in der Verhandlung erstellten Fassung des Sachverständigen in den Bescheid übernommen, wobei der Sachverständige aus Gründen der Verhältnismäßigkeit aber auch zur Vermeidung von entbehrlichen Transportwegen das Erfordernis des Einsatzes elektrisch betriebener Maschinen auf in Österreich verfügbare Maschinen eingeschränkt hat.

Spruchpunkt III.3.1. Die Gebäude Nr. 35 und 91 dürfen künftig nur eingeschränkt, und Nr.107 darf auch künftig nicht für Wohnzwecke genutzt werden. Objekt Nr. 35 (Grundstücksnummer 573/9): liegt gerade nicht mehr auf Bahngrund, jedoch im Bauverbotsbereich (Wohngebäude – Referenzwert gem. ÖVE/ÖNORM E 8850 eingehalten). Objekt Nr. 91 (Grundstücksnummer 1204): liegt auch gerade nicht mehr auf Bahngrund, jedoch ebenfalls im Bauverbotsbereich (Wohngebäude-PUB - Referenzwert gem. ÖVE/ÖNORM E 8850 eingehalten). Objekt Nr. 107 (Grundstücksnummer 557): liegt auf Bahngrund und ist im Eigentum der ÖBB (keine Widmung für Wohnzwecke!). Alle Grundstücke liegen in der KG Waldegg - 45210. Die Gewähr der Einhaltung bzw. Durchsetzung der Maßnahme ist somit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG jedenfalls als Eigentümerin bzw gemäß § 42 Abs 3 EisbG möglich.

III.3.2. Seitens des medizinischen Sachverständigen wurde in der zusammenfassenden Bewertung unter den Punkten 9.2.3 festgehalten, dass dafür zu sorgen ist, dass der reguläre Personen- und Güterverkehr über elektrische Traktion erfolgt und nur in Sonderfällen (Verschub, Wartungsarbeiten, Dienstzüge, Ersatzverkehr, Störungen u.a. Notfälle) mit Dieseltraktion erfolgt. Der Übernahme dieses Auflagenvorschlages steht das Gemeinschaftsrecht, insbesondere die Richtlinie 2001/14/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur entgegen, wo für alle Eisenbahnunternehmen ein nichtdiskriminierender Zugang zu den Eisenbahnfahrwegen gegeben sein muss. § 56 EisbG legt richtlinienkonform fest, dass zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen der Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von Zugtrassen diskriminierungsfrei einzuräumen ist. Ein diskriminierungsfreier Zugang zum Schienennetz schließt auch die freie Traktionswahl ein. Seitens der Antragstellerin wurde in der Verhandlung eine Ergänzung zum Fachbeitrag Luftschadstoffe (ON 520) vom 31.05.2012 vorgelegt und seitens des Sachverständigen für Luftschadstoffe dazu ausgeführt, dass wenn die lokale Emission von NOx aus Traktionen im Projektgebiet auf 175 kg/Tag im Jahresmittel beschränkt wird es zu keinen relevanten zusätzlichen Belastungen für die Anrainer kommt. Die emittierten Schadstoffwerte können in der Betriebsphase anhand des tatsächlich gefahrenen Fahrplanes berechnet und überprüft werden. Bei der Gefahr von Überschreitungen von festgesetzten Immissionsgrenzwerten im Betrieb hat die Antragstellerin gemäß § 19 Abs 1 und 2 EisbG entsprechende Vorkehrungen zu treffen.

Zum Punkt III.4.1. (hydrogeologisches Beweisprogramm) weist der Sachverständige ausdrücklich darauf hin, dass die Einbeziehung der angeführten Wassernutzungen nicht zwingend bedeutet, dass für diese die Gefahr einer nachhaltigen quantitativen bzw. qualitativen Beeinträchtigung be-

steht. Die Einbeziehung in das Beweissicherungsprogramm dient lediglich der Sammlung von Fakten im Sinne einer Streitvermeidung.

## **Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen im ersten Rechtsgang**

### **Allgemeines**

Gemäß § 24d UVP-G 2000 hat sich die zusammenfassende Bewertung auch mit den eingelangten Stellungnahmen fachlich auseinander zu setzen, wobei gleichgerichtete oder zum gleichen Themenbereich eingelangte Stellungnahmen zusammen behandelt werden können. Nicht im Umweltverträglichkeitsgutachten wurden Fragestellungen behandelt, die einer fachlichen Auseinandersetzung nicht zugänglich sind, wie z.B. Fragen zur Finanzierung, Forderungen auf zivilrechtliche Vereinbarungen oder Übernahme sonstiger Kosten sowie sonstige reine Rechtsfragen.

Hinsichtlich sämtlicher zum Zeitpunkt der Verfahrenseinleitung bzw. der öffentlichen Auflage vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen ist auf die vorliegende, einen integrativen Bestandteil dieses Bescheides bildende zusammenfassende Bewertung und die darin enthaltenen gutachtlichen Äußerungen der Sachverständigen aus fachlicher Sicht zu verweisen. Die Auseinandersetzung mit den im Rahmen der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen erfolgte in der zusammenfassenden Bewertung auf den Seiten 68 bis 194. Auf die so behandelten Stellungnahmen und Einwendungen wird an dieser Stelle daher nur insoweit eingegangen, als zu den Ausführungen im Umweltverträglichkeitsgutachten aus rechtlicher Sicht oder in Folge des weiteren Ermittlungsverfahrens unmittelbarer Ergänzungsbedarf besteht.

Bei dieser Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen werden jeweils die von den Sachverständigen als zwingend angesehenen Maßnahmen als gegeben vorausgesetzt. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage in den Stellungnahmen und Einwendungen Kritik an Inhalt der Antragsunterlagen geübt wurde, die von den Sachverständigen in weiterer Folge grundsätzlich geteilt bzw. als nachvollziehbar angesehen wurde, diese Kritik aber durch die Forderungen oder Darstellung der Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten (vgl. § 24c Abs 5 Z 1 UVP-G 2000: „aus fachlicher Sicht zu bewerten und allenfalls zu **ergänzen**“) oder durch ergänzende Angaben oder die Zusicherung der Umsetzung von zusätzlichen Maßnahmen durch die Antragstellerin als überholt anzusehen ist. Die Auseinandersetzung mit den im Rahmen der öffentlichen Auflage oder der öffentlichen mündlichen Verhandlung abgegebenen Stellungnahmen muss daher bei solchen Stellungnahmen, die zum Zeitpunkt der Einbringung derselben nachvollziehbare und berechtigte Kritik am Vorhaben äußerten, die Kritikpunkte aber in der Folge durch Anpassungen ausgeräumt wurden, zum Ergebnis, dass die Kritikpunkte aus der Sicht zum Zeitpunkt der Entscheidung entweder gar nicht mehr oder nicht im vorgebrachten Ausmaß zutreffen.

Soweit sich aus dem Ermittlungsverfahren (zusammenfassende Bewertung oder sonstigen Ausführungen der Sachverständigen unter Berücksichtigung der zwingenden Maßnahmen) ergibt,

dass trotzdem Restbelastungen verbleiben werden, so wird dies im Anschluss an die Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und den Sachverständigengutachten im Rahmen einer Gesamtbetrachtung entsprechend berücksichtigt.

### **Parteien**

Im gegenständlichen Verfahren haben gemäß § 19 Abs 1 UVP-G neben der Projektwerberin Nachbarn, die nach den geltenden Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Parteien sofern ihnen nicht schon als Nachbarn Parteistellung zukommt, die Umweltschutzorganisation, das wasserwirtschaftliche Planungsorgan, die Standortgemeinden sowie die an diese angrenzenden Gemeinden sofern diese von wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt berührt sein können und anerkannte Umweltorganisationen Parteistellung.

Im gegenständlichen Großverfahren haben die Parteien grundsätzlich gemäß § 44b ihre Parteistellung verloren, soweit sie nicht innerhalb der Auflagefrist bei der Behörde schriftliche Einwendungen erhoben haben.

Bürgerinitiativen erlangen erst nach entsprechender Konstituierung gemäß § 19 Abs 4 UVP-G 2000 während der öffentlichen Auflage im vereinfachten Verfahren Beteiligtenstellung. Im gegenständlichen Verfahren haben zwei Personenmehrheiten ihr Beteiligtenstellung als Bürgerinitiativen behauptet.

Eine mit Bescheid des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft anerkannte Umweltorganisation gemäß § 19 Abs 7 UVP-G 2000 erlangt im UVP-Verfahren Parteistellung, soweit sie während der Auflagefrist schriftliche Einwendungen erhebt.

Im Zuge der Auflagefrist erfolgte die Stellungnahme der Initiative FahrRad OÖ. Diese war zum Zeitpunkt der Stellungnahme mit Bescheid des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vom 7. Oktober 2009, GZ.BMLFUW-UW.1.4.2/0067-V/1/2009 anerkannte Umweltorganisation. Der Name des Vereins lautet nunmehr Radlobby Oberösterreich (ZVR-Zahl 692717280).

Als geltende Verwaltungsvorschriften waren die materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen des HIG und des EisbG anzuwenden.

Beim Verfahren gemäß § 4 HIG handelt es sich um ein Anhörungs- und Stellungnahmerecht, welches jedoch nur der Antragstellerin Parteistellung verleiht. Gemäß § 31e EisbG sind im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren neben der Antragstellerin, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten und die Eigentümer der in den Bauverbotsbereich kommenden Liegenschaften Parteien. Weiters ist auf die Parteistellung von weiteren Formalparteien, z.B. dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat hinzuweisen.

Dem Bauentwurf für das gegenständliche Vorhaben sind jeweils gemäß § 31b Abs 1 Z 4 EisbG Unterlagen hinsichtlich der betroffenen Liegenschaften sowie die Eigentümer dieser Liegenschaften zu entnehmen.

### **Einwendung**

Im Allgemeinen ist darauf hinzuweisen, dass durch die Erledigung des verfahrenseinleitenden Antrages Einwendungen gemäß § 59 Abs 1 AVG als mit erledigt gelten. Diese Bestimmung trägt den Umstand Rechnung, dass sich aus der Erteilung einer Bewilligung mittelbar die Abweisung der gegen diese Bewilligungserteilung gerichteten Einwendungen ergibt. Es ist daher rechtlich bedeutungslos, wenn im Spruch des Bewilligungsbescheides nicht förmlich über alle Einwendungen abgesprachen wird. Die im Zuge des Verfahrens vorgebrachten Einwendungen sind somit im Rahmen der gegenständlichen Genehmigung abschließend behandelt.

Dem Begriff Einwendung ist die Behauptung einer Rechtsverletzung mit Bezug auf ein bestimmtes Recht immanent. Eine Einwendung ist sohin, allgemein formuliert, ihrer begrifflichen Bestimmung nach ein Vorbringen einer Partei des Verfahrens, welches seinem Inhalt nach behauptet, das Vorhaben des Bauwerbers entspricht entweder zur Gänze oder hinsichtlich eines Teiles nicht den Bestimmungen der Rechtsordnung (VwGH v. 09.12.1986; Zl. 86/05/0126). Das verletzte Recht ist durch die Partei hinreichend zu konkretisieren, eine Begründung ist hingegen nicht erforderlich.

Eine Einwendung im Rechtssinne liegt nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nur dann vor, wenn das Vorbringen der Behauptung der Verletzung eines subjektiven Rechtes durch das den Gegenstand des Verfahrens bildende Vorhaben zum Inhalt hat. Ist eine Rechtsverletzung aus dem Vorbringen nicht erkennbar, liegt keine Einwendung im Rechtssinne vor (vgl. Heuer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens 4, 1990, S 277 f).

Nicht als die Parteistellung wahrende Einwendung sind daher Vorbringen anzusehen, mit denen gegen den Antrag unspezifisch „Einspruch“ erhoben wird oder mit denen lediglich erklärt wird, mit dem Vorhaben nicht oder nur unter bestimmten Bedingungen (z.B. Vorliegen einer rechtsgültigen Vereinbarung) einverstanden zu sein. Bloß allgemeine, nicht auf die konkreten Verhältnisse abgestellte Vorbringen stellen ebenso wenig taugliche Einwendungen dar, wie eine allgemein gehaltene Aufzählung von Beeinträchtigungsmöglichkeiten, welche sich aus dem Bauvorhaben ergeben könnten. Auch die Aufforderung an die Behörde bestimmte bzw. alle notwendigen Maßnahmen festzusetzen oder die bloße Aufzählung von gesetzlichen Bestimmungen vermag die Präklusionswirkung nicht zu verhindern.

### **Grundeinlöse**

Generell ist zur Grundeinlöse folgendes festzuhalten:

Die Erteilung der Genehmigung durch die Behörde erfolgt unter der Voraussetzung des Erwerbes der erforderlichen Grundstücke und Rechte.

Im gegenständlichen Genehmigungsbescheid liegt aber gemäß § 24f Abs 1 a UVP-G 2000 iVm § 2 HIG auch die Feststellung, dass das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt. Darin eingeschlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des Bauvorhabens erforderlichen Grundstücke im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

### **Enteignung**

Fragen der Grundeinlösung, der Einräumung von Servituten, etc. sind grundsätzlich nicht Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens. Sofern keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, hat die Konsenswerberin als Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, die Enteignung auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahnteignungsentschädigungsgesetzes (EisbEG) zu beantragen.

Anzumerken ist noch, dass für die Verwirklichung des Bauvorhabens neben der erforderlichen Genehmigung auch noch die Erlangung der Verfügungsberechtigung über die vom gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist. Dies kommt im Spruch des Bescheides auch entsprechend zum Ausdruck. Dem Antrag ist zu entnehmen, dass zum Teil Fremdgrund beansprucht wird. Die ÖBB-Infrastruktur AG erwartet für den Erwerb der benötigten Grundflächen eine vertragliche Einigung.

Enteignungen wurden von der Antragstellerin nicht beantragt. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat als Eisenbahnunternehmen jedoch das Recht, im Bedarfsfall auch die Enteignung von für das Vorhaben erforderlichen Grundstücken zu beantragen. Enteignungen sind somit im Sinne der Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes, des HIG und des UVP-G 2000 in allfällig gesondert zu führenden Verfahren zu behandeln. Durch die Erteilung der gegenständlichen Genehmigung werden erforderliche privatrechtliche Einigungen nicht ersetzt. Sofern jedoch die ernsthaften Bemühungen des Eisenbahnunternehmens auf privatrechtliche Einigung zum Erwerb der erforderlichen Grundstücke und Rechte scheitern sollten, müsste das Eisenbahnunternehmen somit zusätzlich zur erteilten Genehmigung noch die Enteignung beantragen, um die erforderlichen Rechte zu erlangen. Da mit der Erteilung der Genehmigung das Überwiegen des öffentlichen Interesses über die widerstreitenden privaten Interessen nachgewiesen wurde, ist es einem Eigentümer verwehrt, sich in einem allfälligen nachfolgenden Enteignungsverfahren gegen die Enteignung mit dem Argument zu wehren, die Enteignung läge nicht im öffentlichen Interesse.

Nach § 4 EisbEG ist das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, den Enteigneten für alle durch die Enteignung verbundenen Nachteile gemäß § 365 ABGB schadlos zu halten. Zur Ermittlung der Enteignungsentschädigung sind in Enteignungsverfahren Sachverständige zu bestellen. Vor Einleitung des Enteignungsverfahrens ist das Eisenbahnunternehmen überdies verpflichtet, mit dem Eigentümer entsprechende Verhandlungen über eine privatrechtliche Einigung zu führen. Ohne ernsthafte Bemühungen um eine privatrechtliche Einigung kann eine Enteignung nicht ausgesprochen werden. Diese Pflicht zur Führung von ernsthaften Bemühungen um eine privatrechtliche

Einigung für die Grundeinlöse vor der Antragstellung gilt freilich nur für das Enteignungsverfahren, nicht aber für das gegenständliche UVP- und teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren. Genehmigungsverfahren können eingeleitet und die Genehmigung erteilt werden, auch wenn mit den Grundeigentümern noch keine Einlöseverhandlungen geführt wurden bzw. noch keine Einigung erzielt wurde. Dies gilt gemäß § 24a Abs 1 dritter Satz UVP-G 2000 im Hinblick auf das eingeräumte Enteignungsrecht insbesondere auch bei solchen Genehmigungsverfahren, bei denen sonst die Nachweise über Berechtigungen bereits bei Antragstellung erforderlich wären.

Abschließend ist darauf zu verweisen, dass im Hinblick auf allfällige spätere Enteignungsanträge der Eigentümer sein sämtliches Vorbringen zu den Projekten im gegenständlichen teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren anzubringen hat. Eine diesbezügliche Rechtsbelehrung durch den Verhandlungsleiter erfolgte ausdrücklich im Zuge der öffentlichen mündlichen Verhandlung.

### **Privatrechtliche Einwendungen**

Keine Einwendungen im Sinne des Verwaltungsverfahrensrechts sind grundsätzlich Einwendungen, mit denen bloß die Geltendmachung privatrechtlicher oder zivilrechtlicher Ansprüche erfolgt (*Hengstschläger/Leeb*, AVG § 42 Rz 32).

Soweit von Einwendern daher in den Stellungnahmen auf nicht bestehende, aber erforderliche privatrechtliche Übereinkommen zwischen Antragstellerin und Einwendern Bezug genommen wird, wird dies im Rahmen der Würdigung des Vorbringens im Sinne der Einwender so ausgelegt, als wäre damit allgemein eingewendet worden, dass die Nachteile, die der Partei aus der Realisierung des Vorhabens erwachsen, die öffentlichen Interessen an der Errichtung des Vorhabens überwiegen. Bei dieser Auslegung ist aber zu berücksichtigen, dass eine Einwendung in dieser Form der allgemein geltenden Konkretisierungspflicht nicht genügt. Es reicht nicht aus, bloß auf „offensichtliche“ Nachteile bzw. auf bestehende Vertragsverhältnisse mit Dritten zu verweisen. In derartigen Fällen kann die Behörde bei der Beurteilung der Nachteile der Fremdgrundinanspruchnahme nur jene Nachteile zu Grunde legen, die mit einer Fremdgrundinanspruchnahme grundsätzlich verbunden sind.

Beachtlich wäre für die Behörde im Genehmigungsverfahren insbesondere auch, wenn von Einwendern darauf hingewiesen wird, dass das beantragte Vorhaben auch auf andere Weise, vor allem ohne die vorgesehene oder mit weniger umfangreichen Eingriff in die Rechte der Einwender verwirklicht werden hätte können.

Hiebei wäre aber zu beachten, dass sich dieser Einwand auf eine Abweichung des eingereichten Projektes und nicht auf ein anderes Projekt beziehen müsste. Die Forderung, überhaupt die Trasse oder einen Standorte von notwendigen Anlagen zu verlegen, betrifft in der Regel ein anderes Vorhaben und damit einen anderen Genehmigungsgegenstand.

Schadenersatzforderungen von Beteiligten für Schäden und Beeinträchtigungen, deren Eintritt vom Genehmigungsantrag nicht umfasst werden, die aber trotzdem nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, sind im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nicht zu behandeln. Sollte der befürchtete Schaden entgegen der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens später doch eintreten, so wären zur Entscheidung über die Schadenersatzforderungen grundsätzlich die ordentlichen Gerichte berufen. Dies umfasst z.B. auch die Entscheidung über allfällige gerichtliche Verfahrenskosten.

### **Immissionen**

Emissionen von Schadstoffen sind gemäß § 24 f Abs 1 Z 1. nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Dies bedeutet, dass dort, wo die Projektwerberin keinen Einfluss auf den Fuhrpark der BenutzerInnen des jeweiligen Vorhabens hat, die baulichen Anlagen so gestaltet sein müssen, dass Emissionen aus der Anlage selbst und in der Bauphase (Staub, Abgase) nach dem Stand der Technik zu beschränken sind.

Die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten (§ 24f Abs 1 Z 2 UVP-G 2000). Bei Eisenbahnvorhaben ist die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bestehenden, besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Für die Begrenzung der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken(teilen) die Schienenverkehrs-Immissionsschutzverordnung (SchIV) anzuwenden. Diese Verordnung enthält einen aus Sicht des Nachbarnschutzes tragfähigen Kompromiss zwischen dem Schutz der Nachbarn vor Belästigungen durch Bahnlärm und den Interessen der Öffentlichkeit an der Verwirklichung des Bahnvorhabens. Diese Verordnung wurde vom (damaligen) Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf Grund eingehender medizinischer und lärmtechnischer Studien erlassen. Deren Anwendung ist daher für den Bereich des Lärmschutzes vor dem Schienenlärm an Eisenbahnstrecken auch im Verfahren gemäß UVP-G 2000 geboten.

Zum gemäß § 31b Abs. 1 Z. 2 EISbG vorzulegenden Bau- und Betriebsprogramm ist anzumerken, dass dieses den Bau und Betrieb als „Programm“ bzw. „Prognose“ insoweit beschreibt, als dies insbesondere für die Verkehrseinschätzung erforderlich ist. So erfolgt die Dimensionierung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsschutzkriterien für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall auf Basis der dem Projekt zugrundeliegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen.

Das vorgelegte Bau- und Betriebsprogramm und die darin enthaltenen Zugzahlen selbst sind somit kein Bestandteil der Genehmigung, wogegen die im Projekt festgelegten (bzw allenfalls im Bescheid vorgeschriebenen) konkreten Immissionsschutzgrenzwerte einen Bestandteil der Genehmigung gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 darstellen.

Somit hat die Projektwerberin unbeschadet des tatsächlichen gefahrenen Betriebsprogramms die im Projekt festgelegten Immissionsschutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten. Mögliche Kapazitäts-

ausweitungen, mit denen die der gegenständlichen Genehmigung zugrunde liegenden Emissions- und Immissionsgrenzwerte überschritten werden, lösen gemäß § 19 EisbG eine rechtliche Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung im späteren Betrieb aus, entsprechende zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.

**Zu den Stellungnahmen während der Auflage- und Stellungnahmefrist, während der mündlichen Verhandlung sowie im ergänzenden Ermittlungsverfahren wird ausgeführt:**

**A1 zur Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie(nunmehr Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz) - Verkehrs Arbeitsinspektorates vom 1. Februar 2012**

Zur Parteistellung als Formalpartei und Allgemein zum Arbeitnehmerschutz wird auf die Aussagen zum Arbeitnehmerschutz oben verwiesen. Einwendungen wurden vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat nicht erhoben und wird inhaltlich auf die fachlichen Aussagen der Sachverständigen gemäß § 31a EisbG und des Sachverständigen für Eisenbahnwesen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 70) verwiesen.

**A2 zur Stellungnahme des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung als Wasserrechtsbehörde, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 14. März 2012**

Hinsichtlich der Stellungnahme der mitwirkenden Behörde wird auf die entsprechenden Aussagen der Sachverständigen für Wasserbautechnik (Seite 71), Geologie und Hydrogeologie sowie Bodenqualität, Abfallwirtschaft und Grundwasserchemie in der zusammenfassenden Bewertung verwiesen.

**A3 zur Stellungnahme der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land, Kärntnerstraße 16, 4020 Linz vom 15. März.2012:**

Zu den wasserrechtlichen Ausführungen der mitwirkenden Behörde wird auf die fachlichen Aussagen der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung verwiesen, Zu den naturschutzrechtlichen Ausführungen wird auf die Aussage des Sachverständigen für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (Seite 76) in der zusammenfassenden Bewertung verwiesen.

**B1 Zur schriftlichen Stellungnahme des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Sektion V, Umweltbundesamt, allgemeine Umweltpolitik, Referat Umweltbewertung vom 12. März 2012 zu der übermittelten Umweltverträglichkeitserklärung:**

Hinsichtlich der Stellungnahme des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft als Formalpartei gemäß § 24 UVP-G 2000 wird auf die in dem einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildenden zusammenfassenden Bewertung (Seiten 78 bis 80) festgehaltenen Aussagen der Sachverständigen verwiesen.

Zur Anwendung der Oberösterreichischen Bautechnikverordnung ist darauf hinzuweisen, dass im Verfahren gemäß § 24 Abs 4 UVP-G 2000 die Bundesministerin nur die erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden hat, die ansonsten von ihm/ihr oder einem/einer anderen Bundesminister/in in erster Instanz zu vollziehen sind. Weiters führt der Sachverständige für Lärmschutz diesbezüglich aus, dass diese Verordnung abhängig von der Flächenwidmung höhere Grenzwerte und mehr Ausnahmen vorsieht, als die im Projekt festgelegten, welche für Eisenbahnprojekte dem Stand der Technik entsprechen.

**B2 Zur schriftlichen Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadt Linz, Hauptstraße 1-5, 4041 Linz, vom 14.03.2012 sowie zur ergänzenden Stellungnahme der Stadt Linz - Stadtplanung/Verkehr in der mündlichen Verhandlung am 30. Mai 2012, vertreten durch Herrn Dipl. – Ing Kropf:**

Die Stadt Linz ist Standortgemeinde und kommt ihr daher gemäß § 19 Abs 3 UVP-G 2000 Parteilstellung zu.

Zur Verlegung der Ing. Etzel-Straße wird vom eisenbahnfachlichen Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung auf die erfolgten Abstimmungsschritte zwischen der Stadt Linz und der ÖBB hingewiesen, Aus der Sicht des Sachverständigen wird die zur Genehmigung eingereichte Straßenführung als zweckmäßig und sinnvoll gewertet, zumal diese auch die Querung der Straßenbahngleise direkt am Rampenende des Straßenbahntunnels vermeidet, was als sehr vorteilhaft angesehen wird. Den Unterlagen und der Aussage des Sachverständigen ist somit die Wiederherstellung unterbrochener Wegeverbindungen gemäß § 20 EisbG zu entnehmen.

Zum in der Verhandlung erfolgten Hinweis, dass der Flächenbedarf der verlegten Ing. Etzel-Straße laut dem eingereichten Projekt nicht mit der im Bebauungsplan von 2. März 2010 (rechtswirksam 6. Juli 2010) ausgewiesenen Verkehrsfläche zusammenstimmt ist anzumerken, dass eine allfällige Frage der Widmung nach landesrechtlichen Vorschriften im gegenständlichen Genehmigungsverfahren kein rechtliches Ausschlusskriterium ist. Allfällige erforderliche Grundflächen werden von der Antragstellerin in Erfüllung des § 20 EisbG zu beschaffen sein. Auf das noch abzuführende Genehmigungsverfahren gemäß OÖ StrG wird verwiesen, welches im Anschluss an das gegenständliche teilkonzentrierte UVP-Verfahren gemäß § 24 Abs 1 UVP-G durchgeführt werden wird.

Nach Aussage des nichtamtlichen Sachverständigen für Lärmschutztechnik in der zusammenfassenden Bewertung ist im angesprochenen Bereich bereits jetzt ein entsprechender Lärmschutz gegeben, wobei die Grenzwerte auch durch die Realisierung und den Betrieb des gegenständlichen Projektes nicht überschritten werden.

**B3 zur Stellungnahme der Stadtgemeinde Leonding vom 15.03.2012, Stadtplatz 1, 4060 Leonding, vertreten durch Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH, (Hon-Prof. Dr. Wilhelm Bergthaler) Mölker Bastei 5, 1010 Wien, zur ergänzenden Stellungnahme der Stadt**

**Linz - Stadtplanung/Verkehr in der mündlichen Verhandlung am 30. Mai 2012 sowie den im ergänzenden Ermittlungsverfahren eingelangten schriftlichen Stellungnahmen:**

Die Stadtgemeinde Leonding ist Standortgemeinde und kommt dieser somit gemäß § 19 Abs 3 UVP-G 2000 Parteistellung zu.

**Zur schriftlichen Stellungnahme vom 15. März 2013:**

**1. Lärm**

**a) Zur behaupteten unrichtigen Darstellung der Ist-Belastung**

Die auf § 68 Abs 3 AVG gestützte Forderung zur Behebung der aus der Sicht der Einwenderin rechtswidrigen Ist-Belastung ist im gegenständlichen UVP-Verfahren irrelevant und steht der Einwenderin diesbezüglich auch keine Antragslegitimation zu. Vielmehr wird diesbezüglich informativ auf § 19 Abs 2 EisbG verwiesen, wonach das Eisenbahnunternehmen Vorkehrungen zu treffen hat, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut, worunter jedenfalls auch Leben und Gesundheit zu subsumieren sind, entstehen. Den Unterlagen ist diesbezüglich zu entnehmen, dass sowohl in Linz als auch in Leonding bereits vor einigen Jahren eine schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken umgesetzt wurde. Es wird daher davon ausgegangen, dass das Eisenbahnunternehmen seinen diesbezüglichen Verpflichtungen nachgekommen ist.

Der zusammenfassenden Bewertung ist weiters zu entnehmen, dass aus dem im gegenständlichen Streckenabschnitt vor Jahren durchgeführten Projekt der schalltechnischen Bestandstreckensanierung bereits eine Vielzahl von Wohnhäusern für die Förderung von objektseitigen Maßnahmen anspruchsberechtigt war. Wie die Maßnahmen von den einzelnen Eigentümern in Anspruch genommen wurden, war den Planern jedoch nicht bekannt, sodass im gegenständlichen Projekt alle Anspruchsberechtigten, also auch bereits durch objektseitige Maßnahmen im Zuge der erfolgten schalltechnischen Bestandstreckensanierung sanierten Wohnräume ausgewiesen sind.

Seitens des Sachverständigen für Elektrotechnik wird zu den elektromagnetischen Feldern ausgeführt dass 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 µT bei 50 Hz bzw. 10 kV/m und 300 µT bei 16,7 Hz und entsprechen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU. So stellt dann auch der humanmedizinische Sachverständige fest, dass die Bevölkerung von Leonding keinesfalls „schwerwiegend“, „extrem“ oder „unvertretbar hoch“ belastet sei, da der Grenzwert zum Schutz der Gesundheit nur in einem einzigen Gebäude überschritten wird, das nicht bewohnt ist.

Die Behauptung der Einwenderin, dass die Bevölkerung durch (Bahn-) Lärm und elektromagnetische Felder einer extremen Belastungssituation ausgesetzt ist, deren Sanierung längst überfällig ist kann somit seitens der Behörde nicht nachvollzogen werden.

Hinsichtlich der Ist-Situation beim Schienenlärm wird auch auf die Stellungnahme des humanmedizinischen Sachverständigen verwiesen, wonach hier offensichtlich Fehler bei Widmung und Bebauung erfolgt sind, indem knapp an die seit dem Jahr 1860 bestehende Bahnstrecke herangebaut wurde und dort auch höhere Häuser errichtet wurden, deren Obergeschoße durch Lärmschutzwände kaum geschützt werden können. Weiters wurde zum Teil verabsäumt, die Nebenräume zu den Verkehrsträgern zu orientieren und die Fenster der Schlaf- und Wohnräume an der verkehrsabgewandten Seite der Wohnhäuser zu platzieren.

### **b. Zum Vorwurf der ungenügenden Beurteilungsmaßstäbe zur Vermeidung der Gesundheitsgefährdung und zur Sicherstellung einer wirksamen Umweltvorsorge**

Zur Anwendung der SchIV wird auf die auch nach der Normenprüfung durch den VfGH während des gegenständlichen Verfahrens und zum Entscheidungszeitpunkt unverändert geltende Rechtslage sowie auf die weiteren Ausführungen hiezu unten verwiesen.

Der VfGH hat den lediglich empfehlenden Charakter der Guidelines der WHO, wie von der Antragstellerin dargelegt bestätigt (ZI V87/06 vom 13.12.2007).

Nach dem sich aus § 24f Abs 1 UVP-G ergebenden Vorsorgeprinzip sind potenzielle künftige Gefahren für Mensch und Umwelt zu vermeiden, wenn die Möglichkeiten dazu gegeben sind. Dies ist im Sinne des Verhältnismäßigkeitsprinzips auszulegen, sodass jeweils zu prüfen ist, ob die Anwendung zusätzlicher Maßnahmen noch im Verhältnis zu der damit insgesamt erreichten Verringerung der Immissionsbelastung steht. Diesbezüglich ist neben den Wirtschaftlichkeitskriterien gemäß § 5 Abs 1 und 3 der SchIV auch auf die gemäß § 3 Abs 1 HIG gegebene Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn abzustellen.

### **2. Luftschadstoffe**

Bei Leonding handelt es sich um kein belastetes Gebiet, weder hinsichtlich der NO<sub>2</sub> noch PM10. Wie den Unterlagen zu entnehmen ist, liegt beim gegenständlichen Vorhaben die resultierende Zusatzbelastung in der Bau- als auch Betriebsphase innerhalb des jeweiligen Schwellenwerts für Irrelevanz. Die Irrelevanz wurde am Schwellenwert und nicht wie von der Stadtgemeinde Leonding vorgebracht, an der Ist-Belastung gemessen.

Ansonsten wird diesbezüglich auf die schlüssigen Aussagen des Sachverständigen für Luftschadstoffe (S 88) und des humanmedizinischen Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (S 90) verwiesen.

### **3. Elektromagnetische Felder**

In Österreich bestehen keine verbindlichen Grenzwerte für elektromagnetische Felder bzw Immissionen, sodass eine umweltmedizinische und rechtliche Beurteilung im Einzelfall erforderlich ist (Altenburger/Berger, UVP-G2, Anhang 1 Rz 159).

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. Es wird diesbezüglich auf die entsprechenden Aussagen des humanmedizinischen Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung verwiesen, wonach der Grenzwert zum Schutz der Gesundheit nur in einem einzigen Gebäude überschritten wird, das nicht bewohnt ist.

Es wird diesbezüglich auch auf die Rechtsprechung des VwGH (Zlen. 2008/05/0115 und 2008/05/0119) vom 6. Juli 2010 verwiesen, wonach ein Gesundheitsrisiko bei Einhaltung des Immissionsgrenzwertes von 100  $\mu\text{T}$  (bei Bewilligung einer 50 Hz 380 kV-Hochspannungsleitung) und des anlagebezogenen Vorsorgewerts von 1  $\mu\text{T}$  bei maximalem Dauerstrom an allen Orten mit sensibler Nutzung (Wohnnutzung) auch für die empfindlichsten Bevölkerungsgruppen (Kinder und Ungeborene) durch projektbedingte EMF auszuschließen sei.

Angemerkt wird, dass der vom VwGH angeführte Immissionsgrenzwert für 50 Hz-Anlagen in Deutschland mit der „Verordnung über elektromagnetische Felder – 26. BimSchV in der Bekanntmachung vom 14. August 2013 (deutsches BGBl I S. 3266“ – [http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/bimschv\\_26/gesamt.pdf](http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/bimschv_26/gesamt.pdf)) von 100  $\mu\text{T}$  auf 200  $\mu\text{T}$  angehoben wurde. (Anhang 1 Tabelle 50 Hz 200  $\mu\text{T}$  - und für Bahnstrom 16,7 Hz unverändert 300  $\mu\text{T}$  – 5000/16,7)

#### **4. Sonstige Auswirkungen**

Hinsichtlich der Erschütterungen ist auf die Umweltverträglichkeitserklärung und die Fachbeiträge der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung sowie den ergänzenden Aussagen in der Verhandlung hinzuweisen. 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.

Hinsichtlich der Lichtbeeinträchtigungen wird die Beschränkung der Störwirkung der Beleuchtung gemäß ÖNORM EN 12464-2 in vollem Umfang erfüllt, wobei eine geringfügige zusätzliche Hori-

zontaufhellung jedoch möglich ist. Grundsätzlich ist auch anzumerken, dass durch das gegenständliche Vorhaben keine neuen Beleuchtungsanlagen errichtet werden. Lediglich bei den technischen Anlagen werden schaltbare Beleuchtungen (z.B. Schaltgerüststandorte) als moderne, energiesparende und wartungsarme Beleuchtungsanlage entsprechend den Richtlinien der ÖBB geplant. Zusätzliche Beleuchtungsanlagen sind nur für die Bauphase zur Beleuchtung der Baustelleneinrichtungsflächen erforderlich, die nach Aussage der Sachverständigen ebenfalls dem Stand der Technik entsprechen.

Zur Behandlung allenfalls verschmutzter Oberflächenwässer in der Bau- und Betriebsphase wird auf die Aussage des wasserbautechnischen Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 91) verwiesen. Eine mehr als geringfügige qualitative Belastung ist auch in der Bauphase nicht zu erwarten und es wurde diesbezüglich eine umfassende Beweissicherung im Projekt vorgesehen. In der Betriebsphase ergibt sich sogar eine Verbesserung zum gegenwärtigen Zustand.

#### **Zur Einwendung fehlender Auswirkungsprognosen und drohender Überschreitung von Grenz- und Vorsorgewerten**

Wie den Unterlagen zu entnehmen ist sieht das Betriebsprogramm 2025 sowohl bei Realisierung des gegenständlichen 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. Die Realisierung oder Nicht-Realisierung des gegenständlichen Vorhabens hat somit keinen Einfluss auf die Zugfrequenzen im westlich anschließenden Streckenteil vom Vorhabensende bis Marchtrenk. Darüber hinaus wird auf die dauernde Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens gemäß §19 Abs 1 und 2 EisebG allfälligen Überschreitungen von Immissionen durch entsprechende (betriebliche oder bauliche) Vorkehrungen zu begegnen hingewiesen.

#### **Zur vorgeworfenen Stückelung und der „Flucht“ in ein vereinfachtes Verfahren**

Schon nach dem Wortlaut des § 23b UVP-G ist es unstrittig, dass „Teilabschnitte“ einer geplanten Hochleistungsstrecke eigenständige „Vorhaben“ im Sinne des UVP-G 2000 darstellen können. Ein Neu- bzw. Ausbau einer Gesamtstrecke ist aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen kaum möglich und erfolgt der Ausbau der Westbahn diesbezüglich bereits seit Jahrzehnten in mehreren Teilabschnitten.

Nach ständiger Rechtsprechung der Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts ist die Stückelung eines Eisenbahnvorhabens in mehrere Projekte dann zulässig, wenn diese eine sachliche Rechtfertigung hat und nicht dem Zweck der UVP-Umgehung dient.

Der räumliche Zusammenhang zwischen dem gegenständlichen Vorhaben und dem weiteren Ausbau nach Marchtrenk wird als gegeben anzunehmen sein.

Ein sachlicher Zusammenhang liegt jedoch unter Bezugnahme auf die Aussagen des eisenbahnfachlichen Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung nicht vor. Die Abgrenzung des gegenständlichen Projektes am Westende beruht auf der Trennung der eisenbahnfachlich charakteristischen Bereiche „Bahnhof“ (mit der Verknüpfung der Strecken Westbahn, Pyhrnbahn, Lilo) zur sogenannter „freie Strecke“ (nur noch 4gl-Westbahn-im Vorhaben derzeit nur die provisorische Einbindung in den Bestand). Diese fachliche Aussage ist aus Sicht der Behörde nachvollziehbar und verstößt nicht gegen die Denkgesetze oder das allgemeine menschliche Erfahrungsgut.

Eine Trassierungsvariante im Bereich des eingereichten Abschnittes „Projekt Linz Hbf. Westseite“ ist aus technischer Sicht auf Grund der Vorgaben der Umgebung des Projektgebietes und der Zwangspunkte nicht möglich, wodurch für den weiterführenden Abschnitt in Richtung Wels die Ausgangslage vorgegeben ist und eine Änderung der Niveaulage erst ab der Unterführung der Straßenbahn unter der Westbahn am Projektende, die offensichtlich auch im Einvernehmen mit der Stadt Leonding errichtet wurde, denkbar wäre. Eine andere Trassierungsvariante wäre erst ab der Unterführung der Straßenbahn nur unter unrealistisch hohem technischem und finanziellem Aufwand möglich. Von der Behörde wird aufgrund der Vorgabe der Errichtung einer Hochleistungsstrecke nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn dieser Aussage gefolgt. Auf die bereits grundsätzlich mit den Standortgemeinden im Zuge der Errichtung der Straßenbahn auf das Harter Plateau getroffenen Abstimmungen, auch über den künftigen Verlauf der Westbahn ist hinzuweisen. Zum zeitlichen Zusammenhang ist davon auszugehen, dass die nachfolgenden Ausbaumaßnahmen sich in einem unterschiedlichen Planungs- bzw. Verfahrensstand befinden. Nach Auskunft der Projektwerberin bedarf es zu einer „Verlängerung“ des Trassenausbaus vor allem weiterer ökonomischer und politischer Überlegungen, und waren diese zum Zeitpunkt des Antrags aber auch der mündlichen Verhandlung noch unklar.

Aus Sicht der Behörde trifft daher die Aussage zu, dass aus den Vorgaben der Umgebung des Projektgebietes und durch die Zwangspunkte im Bereich der Bahnanlagen sich ergebenden Sachzwänge für das Projekt im gegenständlichen Abschnitt nur eine Trassierung in faktisch gleicher Lage und in gleicher Höhenlage möglich ist.

Den Unterlagen ist weiters zu entnehmen, dass das eingereichte Vorhaben „Linz Hbf. Westseite“ jedenfalls für sich verkehrswirksam ist, da der neu gestaltete Westkopf bis zum Abzweig der Pyhrnbahn zu einer Qualitätssteigerung der Betriebsabwicklung führt und eine kapazitative Steigerung der Streckendurchlässigkeit der Strecke Linz – Marchtrenk insgesamt erreicht wird. Die genannten Vorteile treten somit auch ohne Realisierung des benachbarten Vorhabens Linz-Marchtrenk ein. Die geschilderten Vorteile des gegenständlichen Vorhabens wirken somit unabhängig von einem etwaigen weiteren Ausbau des Abschnittes Linz-Marchtrenk.

Die Lärmimmissionen beider Vorhaben kumulieren nicht, da auch bei Nichtrealisierung des Vorhabens des viergleisigen Ausbaus Linz-Marchtrenk von keinen geänderten Zugzahlen ausgegangen wird.

Sachliche Gründe für die getrennte Einreichung sind insbesondere dann anzunehmen, wenn beide Vorhaben UVP-pflichtig sind und allfällige Überlagerungen der Umweltauswirkungen in diesen Verfahren ohnehin berücksichtigt werden müssen. Für das gegenständliche Verfahren trifft dies zu. Es wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt und wird bei Beantragung weiterer einschlägiger Ausbauvorhaben westlich von Linz der gegenständlichen Eisenbahnstrecke eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sein. Diese Vorhaben wären bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als zuständige Behörde jedenfalls zur Genehmigung vorzulegen, sei es als UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G oder als Eisenbahnbehörde gemäß § 12 Abs 3 EisbG und wird eine Vermeidung eines UVP-Verfahrens für den weiteren 4-gleisigen Ausbau bis Wels seitens der Behörde somit jedenfalls ausgeschlossen.

Hinsichtlich der „Flucht“ in das vereinfachte Verfahren wird auf die geltende Rechtslage hinsichtlich der Streckenlänge sowie aus technischer Sicht auf den Zwangspunkt des Abzweigs der Pyhrnbahn und die nachfolgende provisorische Anbindung hingewiesen. Dadurch, dass einer Bürgerinitiative bestehend aus ihren Gemeindebürgern keine Parteistellung zukommt liegt kein rechtlicher Nachteil der Gemeinde vor und ist diese diesbezüglich auch nicht beschwert.

### **Zur Stellungnahme und Urkundenvorlage vom 29. Mai 2013:**

#### **1. Zur eisenbahntechnischen Beurteilung: Expertise von G. Abgottspon (TBF + Partner AG, Zürich) sowie zur Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG vom 24. August 2012 sowie der gutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen vom 15. September 2013**

Diesbezüglich wird auf die Aussagen des nichtamtlichen Sachverständigen für Eisenbahnwesen in der mündlichen Verhandlung (Seite 54f der Verhandlungsschrift) verwiesen, wonach keine formalen und keinesfalls technische Fehler im Projekt enthalten sind und somit auch keine Verbesserung des Projekts erforderlich sei. Auch seitens des von der Einwenderin herangezogenen Sachverständigen wird diesbezüglich ausgeführt, dass das Bahnprojekt grundsätzlich in sich vollständig ist und die anerkannten Regeln der Technik den jeweiligen Planungen richtig zu Grunde gelegt sind. Die Annahme der uneinheitlichen Angaben zur Streckenlänge und Verfahrensgegenstand des durch die Einwenderin herangezogenen Sachverständigen beruht aus Sicht des nichtamtlichen Sachverständigen für Eisenbahnwesen auf offensichtlichen Irrtümern bzw Missverständnissen des von der Einwenderin herangezogenen Sachverständigen und sind die aus Sicht der Einwenderin falschen bzw. fehlenden Daten den Projektunterlagen eindeutig zu entnehmen. Auch sind im eingereichten Projekt im Provisoriumsgebiet (Übergang vom viergleisigen Ausbau zum zweigleisigen Bestand; Bahn-km 190,238 bis Bahn-km 190,889) vorhabensgemäß Lärmschutz-

maßnahmen vorgesehen, die für die Anrainer einen ausreichenden Lärmschutz gemäß SchIV gewährleisten.

Seitens des von der Einwenderin herangezogenen Sachverständigen wird bestätigt, dass die dem Bauvorhaben zu Grunde gelegten Verkehrsfälle in den Unterlagen prinzipiell sachlich wie auch methodisch korrekt geprüft und beurteilt wurden. Offene Fragen gibt es jedoch hinsichtlich der Nullvariante. Aus Sicht des Privatsachverständigen der Einwenderin werden die betrieblichen Erschwernisse zwar pauschal erwähnt, das Betriebskonzept zeigt aber die zu erwartenden Auswirkungen wie dass zwischen 7:00 Uhr und 9:00 Uhr sowie zwischen 16:00 Uhr bis 19:00 Uhr keine Ferngüterzüge geführt werden können deutlich auf. Die damit einhergehenden betrieblichen Erschwernisse wie Verlagerung Güterverkehr in andere Zeitabschnitte, Verkehrsverlagerung auf den Streckenabschnitt Pyhrnbahn etc. seien in der Nullvariante unberücksichtigt geblieben. Dies sei im Hinblick auf die Tatsache, dass die wesentlichen Lärmemissionen von den Güterzügen verursacht werden und diese nun noch zusätzlich in den sensiblen Nachstunden verkehren müssen, nicht nachvollziehbar.

Der Fall Nullvariante müsse daher entsprechend angepasst und nochmals untersucht werden.

Zu dieser befürchteten Verlagerung des Güterverkehrs noch stärker in die Nachtzeit und den fehlenden Darlegungen über die durch diese Änderungen in den Zugumläufen bewirkten Emissionen wurde seitens des betrieblichen § 31a EisbG Sachverständigen in der Verhandlung ausgeführt, dass auch bei Unterbleiben des Vorhabens gemäß dem Betriebsprogramm 2025 der gleiche Schienenverkehr im Schienennetz induziert wird wie bei Realisierung des gegenständlichen Projektes. Dieses Betriebsprogramm (Einlage 202 der Unterlagen) repräsentiert das prognostizierte Verkehrsaufkommen in dem gegenständlichen Projektbereich und den anschließenden Streckenbereichen. Es basiert auf den heutigen Wissens- und Bearbeitungsstand entsprechenden Prognosedaten. Der Sachverständige gemäß § 31a EisbG bestätigt die Aussage der Projektwerberin in der Verhandlung, dass

- eine Mitteilung der Güterzugfrequenz über 24 Stunden, wie vom Sachverständigen der Einwenderin angenommen, nicht realistisch ist, 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, im Zeitraum zwischen 09:00 und 16:00 Uhr den ggst. Streckenabschnitt passieren können.
- daraus eindeutig ableitbar ist, dass die vom Sachverständigen der Einwenderin befürchtete Verschiebung von 45 Güterzügen aus dem Tagzeitraum in den Nachtzeitraum nicht zu erwarten ist;

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

Seitens des nichtamtlichen Sachverständigen für Eisenbahnwesen wird die zitierte Äußerung des eisenbahnbetrieblichen Sachverständigen vollinhaltlich geteilt. Der im Betriebsprogramm als Ergänzung zur schlechten Betriebsqualität enthaltene Hinweis in bestimmten Spitzenzeiten keine Güterzüge zu führen rechtfertigt die getroffene Annahme in den Spitzenzeiten über 5 Stunden keine Güterzüge zu führen nicht. Ebenso sei die generelle Annahme zurückgehaltene Güterzüge in der Nacht zu fahren nicht nachvollziehbar.

Seitens der Behörde kann dem Betriebsprogramm nicht entnommen werden, dass zu bestimmten Zeiten keine Ferngüterzüge geführt werden können bzw. eine Verlagerung des Güterverkehrs in die Nachtstunden erfolgt sondern stellt dies die fachliche Wertung der dort aufgezeigten Modellzugdaten durch den Sachverständigen der Einwenderin dar. Die Behörde geht von der Richtigkeit der Aussage der ÖBB-Infrastruktur AG in der mündlichen Verhandlung, welche vom § 31a Sachverständigen für den Eisenbahnbetrieb sowie vom nichtamtlichen Sachverständigen für Eisenbahnwesen bestätigt wurde aus. Die Argumentation ist aus Sicht der Behörde schlüssig und nachvollziehbar wobei auch auf die durch den Sachverständigen aufgezeigten Fehler in der von der Einwenderin vorgelegten gutachterlichen Stellungnahme bei der Abwägung der fachlichen Aussagen berücksichtigt wurden.

In der Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG vom 24. August 2012 wird zur Aussage der Einwenderin insbesondere darauf hingewiesen, dass

- Unter dem Betriebsprogramm für die Nullvariante sind nicht die heutigen Zugfrequenzen bzw die Zugfrequenzen wie offensichtlich seitens der Stadtgemeinde Leonding angenommen wurde laut Betriebsprogramm 2007/2008 zu verstehen, sondern das Betriebsprogramm 2025 bei Nichtverwirklichung des Projekts. Dies geht auch aus der Expertise von G. Abgottspan hervor. So ist im Bestand von 368 Zugfahrten auf der Westbahn, 129 Zugfahrten auf der Pyhrnbahn und 129 Zugfahrten-LILO-Zugfahrten auszugehen.
- Die Nullvariante 2025 berücksichtigt die Prognosezahlen 2025, deren Eintritt mit und ohne Projektrealisierung angenommen wird und die auch in der Nullvariante, allerdings bei schlechter Betriebsqualität betrieblich abgewickelt werden können von Westbahn 555 Zugfahrten, Pyhrnbahn 173 Zugfahrten und 82 LILO-Zugfahrten.
- Züge, die in einem bestimmten Zeitraum zu führen sind, können nicht beliebig verschoben werden. So wie in der Hauptverkehrszeit bei Bedarf auch zusätzliche Personenzüge zu führen sind, müssen, wenn dies Zubringer- bzw. Anschlussfunktionen erfordern, in diesem

Zeitraum auch weitere Güterzüge geführt werden. Dies ergibt sich aus den Sperrzeiten von Verschubknoten und Güterterminals. Die im Betriebskonzept getätigten Aussagen bezüglich der schlechteren Betriebsqualität wie Fahrzeitverlängerung, eingeschränkte Möglichkeiten beim Überholen und in Spitzenzeiten, im Extremfall sogar Führung von Zügen über Traun, bezogen sich jedenfalls nur auf den außerplanmäßigen Betrieb bei Nichtumsetzung des Projekts.

- Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass eine Umleitung der Züge über Traun jedenfalls nur im Rahmen der Disposition, nicht aber als geplante Trassierung erfolgen würde, wenn die daraus resultierende Verspätung geringer ausfallen würde als die zu erwartende Verzögerung auf der Westbahn. Derartige Dispositionen sind aber elementare Bestandteile betrieblicher Abwicklung im nicht planmäßigen Zugverkehr und können daher in keinem Betriebsprogramm abgebildet werden.
- Im Projektbereich werden bei Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte der SchIV überall im Wohnbereich eingehalten und kommt es auch im Außenbereich, unabhängig von der Projektrealisierung nirgends zu signifikanten Verschlechterungen. Im Innenbereich werden für viele Anrainer sogar deutliche Verbesserungen prognostiziert (Zusammenfassende Bewertung, Seite 44).
- Außerhalb des Projektbereiches werden sowohl an der Westbahn als auch an der Pyhrnbahn dieselben Auswirkungen erwartet wie in der Nullvariante.

Der nichtamtliche Sachverständige für Eisenbahnwesen führt in seiner Stellungnahme vom 15. September 2012 hierzu aus:

- Das von G. Abgottspon angenommene faktische Fahrverbot von Güterzügen zu den Spitzenzeiten des Nahverkehrs ist nach den Unterlagen (Betriebsprogramm, UVE) nicht plausibel nachvollziehbar. Der Verweis in der Fußnote der vermehrten „Führung von Westbahnzügen über Traun“ spiegelt sich jedenfalls nicht in den planmäßigen Zugzahlen des Betriebsprogramms wieder und bezieht sich offensichtlich auf die gelegentlich außerplanmäßige Disposition wie von den ÖBB plausibel und nachvollziehbar dargelegt wurde. Eine solche außerplanmäßige Disposition findet derzeit auch statt und hat schon immer stattgefunden.

Der Sachverständige kommt zu folgenden Schlüssen

- Die Aussagen der ÖBB-Infrastruktur AG zum Vorbringen der Stadtgemeinde Leonding sind aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar.

- Die gewählte Projektabgrenzung zwischen dem gegenständlichen Vorhaben und den allenfalls künftig zur UVP-Genehmigung vorzulegenden Vorhaben „4 gl. Ausbau Linz-Wels“ ist nicht willkürlich gewählt.
- Der untersuchte Projekttraum ist ausreichend, ein weiterer Prognosefall ist nicht zu prüfen.
- Im Außenbereich des Projekttraumes ist mit keinen signifikanten Verschlechterungen zu rechnen.

Den Folgerungen des eisenbahnbautechnischen Sachverständigen wird gefolgt. Die Fußnote das die „Führung von Westbahnzügen über Traun“ nur den Hinweis auf außerplanmäßige Disposition, welche bereits jetzt stattfindet und auch in der Vergangenheit stattgefunden hat ist aufgrund der im Betriebsprogramm für die einzelnen Strecken angeführten Zugzahlen nachvollziehbar und plausibel. Von G. Abgottspon wurde diese Fußnote offensichtlich ohne Zusammenhang mit den im Betriebsprogramm angeführten Zugzahlen nur auf die Nullvariante bezogen.

## **2. Zur Belastung durch Elektromagnetische Felder: Umweltmedizinisches Gutachten von Dr. G. Oberfeld**

Der von der Einwenderin herangezogene Sachverständige kommt zum Ergebnis, dass sowohl bei der Ist-Situation, als auch verschärfend im Ausbaufall, eine Gesundheitsgefährdung von Bewohnern im Nahbereich des Vorhabens vorliegt. Begründet wird dies insbesondere damit, da der aus Sicht des Sachverständigen schon derzeit sowohl der in Österreich in aktuellen UVP-Verfahren herangezogene Beurteilungswert von 1  $\mu\text{T}$  (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  $\mu\text{T}$  für den 24-Stunden-Mittelwert massiv überschritten wird.

Es ist hier grundsätzlich auf die ausführliche technische Stellungnahme des Planers in der Verhandlung (Verhandlungsschrift Seite 90-95) zu verweisen. Der Amtssachverständige für Elektrotechnik kommt in seiner Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung (Seite 42 - 44) zum Ergebnis, dass im von der Einwenderin vorgelegten Gutachten aus technischer Sicht extrem niedere Vorsorgewerte (Beurteilungswerte) gefordert werden, 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 Bahnoberleitungsanlagen verglichen werden. 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.

Überdies wird seitens des elektrotechnischen Sachverständigen ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Vorsorgewert der NISV-Verordnung für Neutrassierungen entsprechen würde. 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 entsprechender WHO-Werte ( $=300\mu\text{T}$  für 16,7Hz) maßgebend.

Seitens des Humanmedizinischen Sachverständigen wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass die von Dr. Oberfeld geforderten Vorsorgewerte utopisch, weltweit nirgends realisiert und aus medizinischer Sicht entbehrlich sind. Auch in der Schweiz führt eine Überschreitung des dort geltenden Vorsorgewertes von  $1\mu\text{T}$  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 er zudem die Vorsorgewerte falsch interpretiert.

Unter Abwägung der in der Verhandlung zum von der Einwenderin vorgelegten Gutachten erfolgten technische und medizinischen Stellungnahmen wird auch seitens der Behörde bei Einhaltung der im Projekt festgelegten und hier vorgeschriebenen Maßnahmen von keiner Gesundheitsgefährdung und einer entsprechenden Umweltvorsorge durch das gegenständliche Vorhaben ausgegangen. Die Behörde ist hier den schlüssigen und nachvollziehbaren Aussagen des Amtssachverständigen für Elektrotechnik sowie des nichtamtlichen Sachverständigen für Humanmedizin gefolgt. Ausschlaggebend war hierbei dass die zum Schutz der Bevölkerung vor gesundheitlichen Gefährdungen existierenden Vorgaben der 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 jedenfalls eingehalten bzw. deutlich unterschritten werden und der von der Einwenderin beauftragte Sachverständige überwiegend auf Studien in Zusammenhang mit Hoch und Höchstspannungsleitungen mit 50 bzw. 60 Hz Feldern zurückgreift. Auch durch die von den Planern aufgezeigten und von den Sachverständigen bestätigten Fehlinterpretationen im Gutachten des von der Einwenderin herangezogenen Sachverständigen hegt die Behörde Zweifel an dessen Richtigkeit.

### **3. Unzumutbare Lärmimmissionen**

Zur behaupteten Verfassungswidrigkeit bzw. Gesetzeswidrigkeit der gemäß § 24f Abs 2 UVP-G anzuwendenden SchIV ist auf das kürzlich ergangene Erkenntnis des VfGH B327/2012-19, B 373/2012-13 vom 2. Oktober 2013 hinzuweisen, wonach der VfGH „anlässlich der Beschwerden keine Bedenken gegen die Verfassungsmäßigkeit des § 24 Abs. 1 und 2 UVP-G bzw. keine – über die bereits erfolgte Verordnungsprüfung hinausgehenden - Bedenken gegen die SchIV (siehe zu diesen Bestimmungen zB VSlg. 18.322/2007) hegte. Die Sonderregelung für Eisenbahnvorhaben nach § 24f Abs. 2 UVP-G sowie die Regelung des § 2 Abs. 4 SchIV liegt angesichts des Interesses der Öffentlichkeit an der Verwirklichung solcher Infrastrukturvorhaben und angesichts der unter-

schiedlichen Sachlage (zB größere Anzahl betroffener Personen, unterschiedliche Art der Lärmausbreitung und geringere Störwirkung von Schienenverkehrslärm) im rechtspolitischen Ermessen und wirft weder im Hinblick mit den Gleichheitsgrundsatz noch im Hinblick mit andere verfassungsgesetzlich gewährleistete Rechte (insbesondere Art. 8 EMRK) verfassungsrechtliche Bedenken auf, zumal die SchIV zahlreiche – vorrangig bahnseitige - Lärmschutzmaßnahmen vorsieht.“

Im diesem Erkenntnis zugrundeliegenden Ordnungsprüfungsverfahren V30/2013 hat der VfGH zwar infolge Gesetzwidrigkeit von nicht mehr dem Stand der Technik entsprechenden Verweisungen der Schienenverkehrslärm-Emissionsschutzverordnung auf bestimmte technische Normen und Standards infolge Unterlassung einer Überprüfung durch den Ordnungsgeber über einen Zeitraum von knapp zwanzig Jahren die Aufhebung der Wortfolge ", S 5004 (Ausgabe 1985) und S 5005 (Ausgabe 1992)" in § 2 Abs1 sowie des § 2 Abs2 der SchIV mit Ablauf des 30. April 2014 verfügt, jedoch die den „Schienenbonus“ normierende Bestimmung des § 2 Abs 4 SchIV nicht geprüft. Die Aufhebung der zitierten Bestimmungen tritt erst mit Ablauf des 30. April 2014 in Kraft und sind die zitierten Bestimmungen derzeit noch in vollem Umfang anzuwenden.

**Zur Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung am 30. Mai 2012:**

Zu den unter Punkt 2. Angeführten Forderungen ist folgendes anzumerken:

Zur Forderung 2.1, die Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) über die „formale Perimetergrenze“ hinaus auch über den gesamten Provisoriumsbereich zu erstrecken ist dem eingereichten Projekt im Provisoriumsbereich (Übergang vom viergleisigen Ausbau zum zweigleisigen Bestand; Bahn-km 190,238 bis Bahn-km 190,889) als Lärmschutzmaßnahmen zu entnehmen, dass die Ausdehnung der Lärmschutzwand LSW-2 rechtsseitig der Bahn im Bereich der provisorischen Einbindung in einer Höhe von 4 m über Schienenoberkante (SOK) bis km 190,825 vorgesehen ist. Nach Aussage des nichtamtlichen Sachverständigen für Lärmschutz in der Verhandlung wird der weitergehende Lärmschutz bis zum Ende des Provisoriums durch eine im Gelände vorhandene Böschungskante erreicht. Eine Ausdehnung der Lärmschutzwand um weitere 75 m bis zum Ende des Provisoriums (km 190,890) ist im Bereich der bestehenden Wohnobjekte der Nachbarschaft nicht wirkungsrelevant und ist aus lärmschutztechnischer Sicht nicht zu begründen.

Es ist nach der Aussage des lärmschutztechnischen Sachverständigen somit auch für die Anrainer im Provisoriumsbereich ein ausreichender Lärmschutz gemäß der SchIV gegeben, da gemäß § 5 Abs 3 SchIV davon auszugehen ist, dass die für die bahnseitigen Maßnahmen aufzuwendenden Kosten das Dreifache der Herstellungskosten objektseitiger Maßnahmen übersteigen. Die Gewähr der Einhaltung der Grenzwerte der SchIV in Wohnräumen zu durchführenden Objektschutzmaßnahmen im Provisoriumsbereich wie Dokumentation der Lage der Berechnungspositionen etc. sind den Projektunterlagen (Ordnungsnummer 506, Objektschutz- und Fähnchenplan) zu entnehmen.

Zur Forderung 2.2. dafür zu sorgen das eine Abschirmungswirkung entsprechend dem Fortschritt des Standes der Technik und der Wissenschaften (Wegfall des „Schienenbonus“), zB durch Erhöhung der Lärmschutzwand jederzeit möglich ist wird auf die geltenden Rechtsnormen, insbesondere die SchIV verwiesen, die, wie oben ausgeführt in Geltung sind und deren Grenzwerte eingehalten werden. Bei Einhaltung der Grenzwerte der SchIV wird nach einer entsprechender Verhältnismäßigkeitsabwägung hinsichtlich den Erfordernissen einer wirtschaftlichen und leistungsfähigen Eisenbahn grundsätzlich davon ausgegangen, dass damit auch dem Immissionsminimierungs- und Vorsorgegebot des § 24 f Abs 1 entsprochen wird, sofern deren Unterschreitung im Einzelfall nicht geboten ist. Entsprechende Einzelfälle sind dem Projekt nicht zu entnehmen und wurden diese seitens der Einwenderin auch nicht konkretisiert. Darüber hinaus kann es durch die beispielhaft angeführten Maßnahmen wie die Erhöhung von Lärmschutzwänden oder deren Erhöhung bis auf 6m zu allenfalls nicht umweltverträglichen Wechselwirkungen mit anderen Schutzgütern, zB dem Orts- oder Landschaftsbild kommen.

Zu Punkt 2.3. wurden in Bezug auf die vorgesehenen Arbeiten zur Nacht- und Wochenendzeit seitens des medizinischen Sachverständigen entsprechende Maßnahmen formuliert, die durch die Behörde auch im Sinn der Forderung der Einwenderin noch weiter konkretisiert in den Bescheid als Nebenbestimmungen übernommen wurden.

Diesbezüglich wird auch auf die der Verhandlungsschrift zu entnehmende „Allgemein verständliche Bauphasenbeschreibung für die Wochenendarbeit“ (Seite 81 der Verhandlungsschrift) sowie die Äußerung der Antragstellerin verwiesen, wonach die voraussichtlich 17 Wochenenden sich auf die gesamte Bauzeit von insgesamt 6 Jahren beziehen, 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 schriftliche Verständigung der betroffenen Anrainer ist für einen Zeitraum von vier Wochen vor den geplanten Maßnahmen vorgesehen.

Zu Punkt 2.4 – Bereits in der UVE sind entsprechende Maßnahmen zur Luftreinhaltung (ON 401, Maßnahmen LUG-BA-01, LUG-BA-02, GWQ-BA-08, LUG BA-03, LUG-BA-04, LUG-BA-05, LUG-BA-06) Projektbestandteil. Die vorgeschlagenen Maßnahmen 10., 13., 14.,18., der UVP-Sachverständigen zur Minimierung der Luftschadstoffemissionen wurden von der Antragstellerin zum Projektbestandteil erklärt und war eine weitere Vorschreibung somit nicht erforderlich. Die im Zuge der Verhandlung modifizierten bzw. präzisierten Auflagenvorschläge der Sachverständigen wurden unter den Spruchpunkten III.2.2., III.2.3., III.3.1. als Nebenbestimmungen in den Bescheid übernommen. Die LKW-Transporte in der Bauphase werden in Kapitel 5.1.2 des Fachbeitrags Luftschadstoffe (Einlage 520) ausreichend berücksichtigt. Die Vorschreibungen sind entsprechend vollzugstauglich formuliert. Die fachgerechte Abdeckung des Ladeguts zur Vermeidung von Staubverfrachtungen ist aus Sicht des Sachverständigen für Luftschadstoffe Stand der Technik und wäre nicht gesondert vorzuschreiben; seitens des medizinischen Sachverständigen wurde die Aufnah-

me dieses Auflagenvorschlages begrüßt und wurde die Auflage wie von der Einwenderin gefordert, in den Bescheid aufgenommen.

2.5. Wie bereits oben zum Gutachten von Dr. Oberfeld ausgeführt, wird der Referenzwert von 300  $\mu\text{T}$  bei 16,7 Hz bzw. 100  $\mu\text{T}$  bei 50 Hz aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten und ist keine Gesundheitsgefährdung zu befürchten. Es sind somit auch unter Anwendung des Vorsorgeprinzips keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Eine Einhausung der Trasse ist daher nicht erforderlich und auch nicht vorgesehen. Des Weiteren würde eine, wenn auch nur in den relevanten Bereichen eingehauste Trasse wohl ein alium zum eingereichten Vorhaben darstellen und könnte nur durch einen entsprechenden Änderungsantrag der Antragstellerin in das Verfahren einfließen. Seitens des elektrotechnischen Amtssachverständigen wird auch darauf hingewiesen, dass großflächige Abschirmmaßnahmen an Bahnanlagen nicht dem Stand der Technik entsprechen und wären diese Maßnahmen auch nicht verhältnismäßig.

3. Zum „Flaschenhals“ sowie den betrieblichen Fragen wird auf die Aussagen des § 31a-Sachverständigen für Betrieb in der mündlichen Verhandlung (Seite 52 – 53) sowie des nichtamtlichen eisenbahnfachlichen Sachverständigen (S 53- 56) verwiesen. Durch die künftige viergleisige Betriebsführung wird der Flaschenhalseffekt im Bereich der provisorischen Anbindung vermindert, da dies das parallele Führen von Zügen in diesem Abschnitt ermöglicht, die sonst beim Einfahrtssignal des Bahnhofes Linz Hbf. anhalten müssten. Die Realisierung oder das Unterbleiben des gegenständlichen Vorhabens hat keinen Einfluss auf die Zugfrequenzen im westlich anschließenden Streckenteil vom Vorhabensende bis Marchtrenk.

4. Zur behaupteten unzulässigen Stückelung und „Flucht“ in das vereinfachte Verfahren werden nur die bereits vorgebrachten Einwendungen wiederholt. Diese Vorwürfe sind aus der Sicht der Behörde nicht zutreffend und wird diesbezüglich auf die bereits getätigten Ausführungen verwiesen.

### **Zur schriftlichen Stellungnahme vom 29. Juni 2013**

2, **Abfalllogistikkonzept:** (S 35) Der Einwendung der Stadtgemeinde Leonding hinsichtlich der sachlich nicht gerechtfertigten Einschränkung auf Österreich bei der Verwendung von strombetriebenen Baumaschinen kann nicht gefolgt werden. Die Antragstellerin wird jedem Anbieter, unabhängig davon ob sein Firmensitz innerhalb oder außerhalb Österreichs ist, die Einhaltung der Bescheidaufgaben übertragen müssen. Von der Frage des Firmensitzes eines Auftragnehmers ist aber die Frage woher die Baumaschinen kommen zu unterscheiden. Eine Auflage, sich "im europäischen Raum um strombetriebene Maschinen zu kümmern", wäre angesichts der damit verbundenen Transportwege überschießend und würde ökologischen Überlegungen ebenso wie einer wirtschaftlichen Bauführung zuwiderlaufen.

Mit der unter Punkt 7.6 der Zusammenfassenden Bewertung beschriebenen Maßnahme (Erstellung von Abfallwirtschaftskonzepten durch die beauftragten Firmen) sowie dem ergänzenden Maßnahmenvorschlag des Sachverständigen für Bodenqualität, Abfallwirtschaft und Grundwasser (Bestellung einer abfallchemischen Bauaufsicht durch ein akkreditiertes Büro) ist die Einhaltung der abfallrechtlichen Normen sichergestellt. Die Fahrtrouten und Fahrfrequenzen sind in der Bauablaufplanung bereits berücksichtigt; die entsprechenden Einreichunterlagen finden sich unter Ordnungsnummer 271 bzw. Ordnungsnummer 272-274 (Plandarstellungen). Ein detailliertes Abfallwirtschaftskonzept bereits in der Planungsphase ist weder erforderlich noch zweckmäßig, weil die Festlegung der Abfallbehandlungsart erst nach Vorliegen von Beprobungsergebnissen erfolgen kann.

**NOx-Emissionen während der Betriebsphase:** (S 41, 57) Beim Gemeindegebiet von Leonding handelt es sich um kein vorbelastetes Gebiet im Sinne des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-Luft). Gemäß § 2 IG-Luft fallen ortsfeste eisenbahntechnische Einrichtungen und Eisenbahnanlagen gemäß § 10 EisbG, sofern es sich nicht um Heizungsanlagen in Eisenbahnanlagen handelt, sowie Schienenfahrzeuge im Sinn des Eisenbahngesetzes nicht unter den Anlagenbegriff des IG-Luft. Es sind daher weder § 13 noch § 20 Abs. 3 leg cit für den Betrieb von Eisenbahnanlagen oder Schienenfahrzeugen (ausgenommen Heizungsanlagen in Eisenbahnanlagen) anwendbar.

Die Auflage ist im Rahmen der Vorgaben der Betriebspflicht der Antragstellerin und des diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur entsprechend bestimmt. Die dauerhafte Einhaltung des angeführten Grenzwertes von 175 kg/d kann jederzeit anhand des Fahrplans und auch der tatsächlich erfolgten Zugfahrten rechnerisch überprüft werden. Bei der Gefahr von Überschreitungen des nunmehr festgelegten Wertes wird die Antragstellerin gemäß § 19 Abs 1 und 2 EisbG entsprechende Vorkehrungen zu treffen haben, wobei diese Maßnahmen erst bei Gefahr des Überschreitens der Grenzwerte gesetzt werden können. Wenn entsprechende Vorkehrungen seitens des Eisenbahnunternehmens nicht erfolgen sollten, sind sie von der Behörde gemäß der §§ 19 Abs 1 und 19b EisbG bescheidmäßig vorzuschreiben.

Der nunmehr dem europarechtlich gebotenen diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz entsprechende Spruchpunkt III.3.1 stellt eine gleich wirksame Maßnahme zur Sicherstellung des vorgegebenen Schutzniveaus dar. Diesbezüglich ist auf die Stellungnahmen des Sachverständigen für Luftschadstoffe sowie des medizinischen Sachverständigen in der Verhandlungsschrift zu verweisen.

**Lärm:** (S 41/42) Zur geforderten Reduktion der Lärmimmissionen ist festzuhalten, dass die Grenzwerte der SchIV in den Wohnräumen im gesamten Bereich des Vorhabens eingehalten werden. Der Vorschlag zur Erneuerung des Wagenmaterials wurde im Bescheid nicht vorgeschrieben. Aufgrund des Grundsatzes des diskriminierungsfreien Zuganges zur Infrastruktur kann Eisenbahnverkehrsunternehmen, soweit ihr verwendetes Wagenmaterial über die erforderlichen behördlichen Zulassungen verfügt, die Benutzung der Infrastrukturanlagen gar nicht verwehrt werden. Ausländi-

sche Rechtsakte sind dabei inländischen Bewilligungen gemäß § 41 EisbG gleichzuhalten. Diesbezüglich ist aber anzumerken, dass neue, erneuerte oder umgerüstete Eisenbahnfahrzeuge im Raum der Europäischen Union nur zugelassen werden können, wenn sie ua die Anforderungen der „Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI)“ zum Teilsystem „Fahrzeuge — Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems, Beschluss der Kommission vom 4. April 2011 entsprechen. Durch die dort festgelegten fahrzeugseitigen Emissionswerte ist künftig, wenn auch langfristig mit einer Senkung der Schienenlärmimmissionen auszugehen. Da es beim Vorschlag des medizinischen Sachverständigen einerseits um eine fahrzeug- und nicht anlagenspezifische Maßnahme handelt und diese auch nur als Empfehlung formuliert war, sie nicht als Nebenbestimmung in den Bescheid aufzunehmen.

Die Wochenendausnahme für Arbeiten wurde von der Antragstellerin im Zuge der Verhandlung von der Antragstellerin ausreichend präzisiert und wurde diese Präzisierung somit zum Projektbestandteil. Darüber hinausgehende Präzisierungen wären bei einem Bauvorhaben von mehr als 5 Jahre als überschießend anzusehen. Von der Behörde wurde allerdings im Spruchpunkt III.2.5. die maximale Begrenzung der Wochenendarbeitszeiten auf maximal 2 aufeinanderfolgende Wochenenden in einem Bereich festgelegt, womit die von der Einwenderin befürchteten durchgängigen Arbeitsmonate jedenfalls nicht möglich sind.

**Elektromagnetische Felder:** Die Gebäude Nr. 35 und 51 befinden sich im Bauverbotsbereich und steht der Antragstellerin hinsichtlich der Durchsetzung der angeführten Nutzungsbeschränkungen allenfalls ein Durchgriffsrecht gemäß § 42 Abs 3 EisbG zu.

Die Installation verstärkter Rückleiter im Spannungsfeld sowie den benachbarten Spannungsfeldern entlang der Wohngebäude Nr. 51 stellt bloß eine Empfehlung des Sachverständigen dar und wurde aufgrund der Tatsache, dass der Grenzwert von 300  $\mu\text{T}$  auch in diesem Bereich bei Weitem unterschritten wird und somit eine Gesundheitsgefährdung auszuschließen ist, diese Empfehlung nicht als zwingende Maßnahme in den Bescheid aufgenommen.

**Luft (S44/45/46/47/52)** Seitens der Antragstellerin ist eine jederzeit erreichbare Ansprechperson (Ombudsperson) einzurichten, wobei dies schon seitens der Antragstellerin in der Umweltverträglichkeitserklärung festgehalten und somit Vorhabensbestandteil ist. Diese hat die betroffenen Anrainer über den Bauablauf zu informieren und auch auf Beschwerden und Anregungen entsprechend zu reagieren und tatsächliche Missstände abzustellen. Sie ist mit entsprechenden Befugnissen ausgestattet und kann nach Bedarf auch Maßnahmen veranlassen. Dadurch ist grundsätzlich das rasche Abstellen allfälliger Verletzungen von Pflichten aus diesem Bescheid durch bauausführende Unternehmen gewährt. Weiters steht den Betroffenen die Möglichkeit zu, sich gegebenenfalls an die Behörde zu wenden, die die Beschwerden ebenfalls aufgrund ihrer Aufsichtspflicht zu behandeln hat.

Die Auflagenvorschläge des Sachverständigen für Luftschadstoffe wurden entsprechend konkretisiert. Die Fahrtrouten und Fahrfrequenzen sind in der Bauablaufplanung bereits berücksichtigt; die entsprechenden Einreichunterlagen finden sich unter Ordnungsnummer 271 bzw. Ordnungsnummer 272-274 (Plandarstellungen). Der zusätzliche Baustellenverkehr der Hauptbauphase 2018 ist der Verkehrsuntersuchung „ÖBB -Westseite Hauptbahnhof Linz“ zu entnehmen und ist diesbezüglich von keinen verkehrsbedingten Staus oder Halten auszugehen. Allfällige verladebedingte Staus und Halte außerhalb der Verladebereiche sind durch das in der Detailplanung noch zu erstellende Baustellenlogistikkonzept zu vermeiden und ist die Ansprechperson (Bauombudsperson) gemäß Spruchpunkt III.4.1. – 5. in der in die Überwachung und Kontrolle der Umsetzung der Maßnahmen des Baustellenlogistikkonzeptes zu integrieren. Der Auflagenvorschlag des Sachverständigen wurde, da bereits als allgemeine Maßnahme hinsichtlich der Bauaufsicht und der Ansprechperson enthalten, nicht in den Spruch des Bescheides aufgenommen.

3. Unter dem Gesichtspunkt der Erfordernisse einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sind die von der Einwenderin geforderten Maßnahmen jedenfalls unverhältnismäßig.

Inwieweit das Vorsorgeprinzip ein eigenes Genehmigungskriterium darstellt ist in der Lehre umstritten. So führen Schmelz/Schwarzer UVP-G-ON 1.00 § 17 Rz 88 ([www.rdb.at](http://www.rdb.at)), Stand: Juli 2011 hiezu aus: „Daraus ist aber interpretatorisch nicht zu folgern, dass das „Vorsorgeprinzip“ die im Abs 2 geregelten Genehmigungsvoraussetzungen „überstrahlt“. Umweltvorsorge ist so weit getroffen, wie die Regelungen des § 24 f Abs 1 und 2 reichen. Auch aus rechtsstaatlicher Sicht muss das Ziel der Umweltvorsorge durch gesetzliche Vorgaben ausgefüllt werden und darf nicht zu einem eigenständigen Genehmigungsmaßstab umgedeutet werden.“

#### **zum Antrag auf Aussetzung des Verfahrens bis zur rechtskräftigen Entscheidung des VfGH B327/12 vom 15. Oktober 2012**

Der VfGH hat in der angeführten Rechtssache noch vor Abschluss des ergänzenden Ermittlungsverfahrens entschieden (Ablehnung der Beschwerde mit Beschluss vom 2.10.2012, B327/12) und wurde somit faktisch dem Antrag der Einwenderin entsprochen.

Eine Vorfrage liegt nur vor, wenn die betreffende Rechtsfrage von einer anderen Behörde als Hauptfrage zu entscheiden ist. Nach ständiger Rechtsprechung des VfGH kann Gegenstand einer präjudiziellen Rechtsfrage nur ein konkretes Rechtsverhältnis sein, niemals aber die Auslegung einer anzuwendenden generellen Norm und verneint der VfGH aus diesem Grund ausnahmslos die Überprüfung einer Verordnung vor dem VfGH abzuwarten (VwGH 15.12.1988, Zl. 87/08/0139, 29.5.1995 Zl. 91/10/0227). Weiters besteht weder ein subjektives Recht noch ein Anspruch auf Aussetzung des Verfahrens.

#### **Zur ergänzenden Stellungnahme vom 7. Dezember 2012 und 19. Juni 2013**

Aufgrund der Stellungnahmen vom 15. Oktober 2012, 7. Dezember 2012 und 19. Juni 2013 wurde der lärmtechnische und medizinische Sachverständige beauftragt, zur Frage ob die in der SchIV

getroffenen Grenzwerte (§ 4 SchIV) einschließlich des Schienenbonus (§ 2 Abs 4 SchIV) (noch dem Stand der Technik entsprechen Befund und Gutachten zu erstatten.

### **Zur ergänzenden Stellungnahme vom 14. Oktober 2013**

**2. Stand der Technik** Der Verweis auf die ÖNORMEN in § 2 Abs 1 der SchIV und § 2 Abs 2 leg cit wurden zwischenzeitig vom VfGH mit Erkenntnis vom 2. Oktober 2013, V30/2013 ua mit Wirkung vom 30. April 2014 verfügt. Somit sind die ÖNORMEN S 5004 (Ausgabe 1985) und S 5005 (Ausgabe 1992) sowie ab dem Aufhebungsdatum nicht mehr anzuwenden. Ausdrücklich nicht aufgehoben wurde in § 2 Abs 1 SchIV der Verweis auf die ÖNORMEN S 5002 (Ausgabe 1973), S 5003, Teile 1 und 2 (Ausgabe 1974) sowie § 2 Abs 3 SchIV. (Sämtliche Schallpegel sind unter Anwendung der Bewertungsfunktion A gemäß Verordnung des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen vom 29. Juni 1979, veröffentlicht im Amtsblatt für das Eichwesen Nr. 6/79, zu bewerten)

Die Aufhebung mit 30. April 2013 bedeutet, dass die SchIV zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung vollinhaltlich anzuwenden ist. Hinsichtlich des Stands der Technik ist anzumerken, dass nach Aussage des lärmtechnischen und humanmedizinischen Sachverständigen vom 3. und 6. November 2013 bei den in der Zwischenzeit erfolgten Änderungen auch bei den verwiesenen Regelwerken wie ÖNORMEN und ÖAL-Richtlinien für das gegenständliche Projekt „Umbau Linz Hbf. Westseite einschließlich LILLO“ schalltechnisch inhaltlich für die Ergebnisse von Schallpegelmessungen keine Unterschiede und für die Ergebnisse von Schallberechnungen nur geringfügige Unterschiede innerhalb der Wahrnehmbarkeitsgrenzen von weniger als 1 dB zu erwarten sind. Auf die schalltechnische und die humanmedizinische Beurteilung des gegenständlichen Projekts trotz Anwendung der erst mit Wirkung vom 30. April 2014 aufgehobenen Bestimmungen der SchIV sind demnach keine Auswirkungen zu erwarten.

Durch die bis zum 30. April 2013 und somit auch zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung in der SchIV noch jedenfalls anzuwendenden Regelwerke zur Schallpegelmessung und Schallberechnung ist der diesbezüglich anzuwendende Stand der Technik jedenfalls festgelegt und bedarf dieser keiner weiteren Ermittlungen. Auf die nur geringfügigen Auswirkungen im gegenständlichen Vorhaben zu den Mess- und Berechnungsmethoden der aktuellen technischen Regelwerke und Normen wird hingewiesen.

3. § 2 Abs 2 SchIV ist zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung weiterhin anzuwenden. Auch diesbezüglich wird auf die Aussagen der Sachverständigen, dass für die Ergebnisse von Schallberechnungen nur geringfügige Unterschiede innerhalb der Wahrnehmbarkeitsgrenzen von weniger als 1 dB zu erwarten sind hingewiesen. Im gegenständlichen Abschnitt verkehren auch keine Reisezüge mit 200 -250 km/h.

4. § 2 Abs3 SchIV wurde vom VfGH ausdrücklich nicht aufgehoben. Der VfGH verweist im zitierten Erkenntnis ausdrücklich darauf, dass die verordnungserlassende Behörde unter Hinweis auf die

Mitteilung des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen, wonach mit der Verweisung auf die Bewertungsfunktion A gemäß der Verordnung des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen vom 29. Juni 1979, Amtsblatt für das Eichwesen Nr. 6/79, auf geltendes Recht verwiesen wird, nachvollziehbar dargetan hat, dass § 2 Abs. 3 SchIV dem Stand der Technik entspricht.

5. Zusätzliche Festlegungen sind nach der Rechtsprechung des VwGH zumindest im Einzelfall möglich, wenn sie vom humanmedizinischen Sachverständigen als erforderlich erachtet werden.

6. Der Vortrag von Prof. Lercher wurde den Sachverständigen für Lärmschutz und Humanmedizin mit dem Auftrag sich damit fachlich auseinanderzusetzen übermittelt und haben die Sachverständigen darauf mit gutachterlichen Stellungnahmen vom 3. und 6. November auseinandergesetzt.

Nur nebenbei wird seitens der Behörde angemerkt, dass sich der Vortrag von Prof. Lercher auf Schallmessungen bzw. die Auswirkungen des Schienenlärms im Gasteinertal, somit zu einer in Hanglage trassierten Eisenbahnstrecke im alpinen Bereich bezieht. Es ist daher schon nach den allgemeinen Denkgesetzen anzunehmen, dass die Erkenntnisse aufgrund der anderen geografischen Situation im gegenständlichen Vorhabensbereich grundsätzlich nicht zutreffen werden. Auf die inhaltliche Kritik der nichtamtlichen Sachverständigen für Lärmschutz und Humanmedizin wird verwiesen.

### **Zur ergänzenden Stellungnahme vom 2. Dezember 2013**

1. Der nichtamtliche medizinische Sachverständige widmet sich in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 6. November 2013 in Pkt 1 dem Vortrag an sich, in Pkt 2 aber sämtlicher im Vortrag verwiesener, relevanter Literatur. Inwiefern die ergänzende gutachterliche Stellungnahme des medizinischen SV die Ergebnisse des Kongresses internoise sowie alle dem Vortrag dienenden zitierten Beiträge nicht vollständig erfasst, ist nicht erkennbar. Auch seitens der Einwenderin wird darauf nicht näher eingegangen, sondern bloß behauptet, dass es nach ihrer Kenntnis nicht zutrefte, dass von den Sachverständigen sämtliche maßgeblichen Studien berücksichtigt worden seien. Der Antrag ist folglich ein reiner Erkundungsbeweis. Ein solcher ist anders als im Zivilprozessrecht nicht per se unzulässig, allerdings ist er nach der Rechtsprechung des VwGH auch im Verwaltungsverfahren unzulässig, wenn der Beweisantrag nicht erkennen lässt, welchen Beitrag der aufzunehmende Beweis für das Verfahren konkret liefern soll. Die Notwendigkeit weiterer Ermittlungen wird seitens der Einwenderin damit begründet, dass diese erforderlich sind, dem Stand der Technik im Sinne des § 9b EisbG zu ermitteln.

Hinsichtlich des Schienenlärms bzw. der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen wird der Stand der Technik in der SchIV zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung festgelegt und die Einhaltung der dort festgelegten Grenz- und Vorsorgewerte durch die Sachverständigen bestätigt. Auch wurden seitens des humanmedizinischen Sachverständigen keine zusätzlichen Festlegungen im Einzelfall für erforderlich erachtet.

2. Durch das angeführte Erkenntnis des VfGH vom 2. Oktober 2013 wurde lediglich § 31a Abs. 1 letzter Satz EisbG aufgehoben. Gegen sonstige Bestimmungen des § 31a EisbG bestanden keine Bedenken. Damit besteht weiterhin die Pflicht zur Vorlage von Gutachten nach § 31a EisbG durch das antragstellende Eisenbahnunternehmen. Dieses im unionsrechtlichen Zusammenhang zu sehende, besonderen Anforderungen unterliegende Gutachten kann daher von der Behörde weiterhin grundsätzlich der Entscheidung über die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu Grunde gelegt werden. Durch die Aufhebung wird jedoch klargelegt, dass für das Ermittlungsverfahren und die Beweiswürdigung das Gutachten nach § 31a EisbG abgesehen von der Kontrolle, ob dieses von Sachverständigen im Sinne des § 31a Abs. 2 EisbG erstellt wurde, die nicht mit der Planung beauftragt waren und hinsichtlich der auch keine sonstigen Gründe vorliegen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde in Zweifel ziehen, von der Behörde jedenfalls auch entsprechend der von der Judikatur der Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts aufgestellten Grundsätze für Gutachten zu würdigen ist. Wenn in einem Verfahren keine widersprechenden Gutachten vorgelegt wurden, hat die Behörde im Sinne der Pflicht zur amtswegigen Erforschung der materiellen Wahrheit zu prüfen, ob das vorgelegte Gutachten vollständigen Beweis hinsichtlich der Genehmigungsvoraussetzungen nach § 31f EisbG liefert und erforderlichenfalls das Ermittlungsverfahren durch weitere Beweise zu ergänzen. Im gegenständlichen Verfahren wurden hinsichtlich der erhobenen Einwendungen entsprechende Stellungnahmen von den nichtamtlichen Sachverständigen eingeholt.

Im vorliegenden Gutachten gemäß § 31a wird von den Sachverständigen bestätigt, dass der gegenständliche Bauentwurf 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. Hinsichtlich des Schienenverkehrslärms, ist dem Gutachten die vorhabensgemäße Einhaltung der Grenzwerte der SchIV, welche diesbezüglich gemäß § 19 Abs 4 EisbG dem Stand der Technik entspricht, in sämtlichen Wohnräumen zu entnehmen und wird dies auch durch den im UVP-Verfahren bestellten nichtamtlichen Sachverständigen für Lärmschutztechnik bestätigt. Auch seitens der Einwanderin wurde dies im Verfahren nicht bestritten. Inwiefern die Ergebnisse des Kongresses diesbezüglich einen weiteren Erkenntnisgewinn bringen sollen, kann seitens der Behörde nicht nachvollzogen werden.

3.1 Zur Abschaffung des Schienenbonus in Deutschland ergibt sich aus den Materialien, dass es sich dabei um eine rein politische Entscheidung und nicht um eine fachlich fundierte handelte.

3.2 Eine Gesundheitsgefährdung durch Schienenlärm wurde im gesamten Verfahren nicht belegt.

3.3 – 3.5 Wie bereits oben ausgeführt, hob der VfGH jene Teile der SchIV auf, die auf veraltete technische Richtlinien verwiesen hat. Wie die Sachverständigen zum gegenständlichen Vorhaben ausführen, wäre es bei Anwendung der aktuellen technischen Normen (ÖNORMEN, ÖAL-Richtlinie 30) für die Ergebnisse von Schallpegelmessungen zu keinen Unterschieden und für die Ergebnisse von Schallberechnungen nur zu geringfügigen Unterschieden innerhalb der Wahr-

nehmbarkeitsgrenzen von weniger als 1 dB zu erwarten gewesen. Unabhängig davon sind die Bestimmungen der SchIV zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung vollinhaltlich anzuwenden.

Eine Gesundheitsgefährdung wurde im Verfahren nie belegt und wird diese auch durch den medizinischen Sachverständigen ausgeschlossen. Nach der SchIV ist wenn ein aktiver Lärmschutz nicht möglich oder nach den Wirtschaftlichkeitskriterien nicht erforderlich ist, der entsprechende Wohnraumschutz maßgeblich. Besonders schutzwürdige Objekte wurden seitens der Einwenderin nicht genannt.

Auch zur Rechtsprechung des VfGH, dass es sich bei den Grenzwerten der SchIV um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann ist im gegenständlichen Verfahren seitens der Sachverständigen in keinem (Einzel-) Fall die Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV als erforderlich angesehen worden bzw. wurde auch seitens der Einwenderin kein dementsprechender Einzelfall angeführt.

Der von der Einwenderin vorgelegte Kongressvortrag bezieht sich auf die Anwendung des Schienenbonus und kommt auch zum Schluss, dass auf Grundlage der durchgeführten Analysen die klassischen und psychoakustischen Erkenntnisse eine Abschaffung des Schienenbonus für trans-europäische Netze, auf denen Güterzüge nachts verkehren nachdrücklich unterstützen. Gerade im zitierten Erkenntnis des VfGH hat dieser ausgeführt, dass ua die Regelung des § 2 Abs 4 SchIV zum Schienenbonus angesichts des Interesses der Öffentlichkeit an der Verwirklichung solcher Infrastrukturmaßnahmen und angesichts der unterschiedlichen Sachlage wie zB größerer Kreis betroffener Personen, unterschiedliche Art der Lärmbelästigung und geringere Störwirkung von Schienenverkehrslärm im rechtspolitischen Interesse liegt.

Gemäß § 46 AVG kommt als Beweismittel alles in Betracht, was zur Feststellung des maßgebenden Sachverhalts geeignet und nach Lage des einzelnen Falls zweckdienlich ist. Die Behörde hat Beweisanträgen zu entsprechen, wenn die Aufnahme des darin begehrten Beweises im Interesse der Wahrheitsfindung notwendig erscheint (VwSlg 13.560 A/1992). Beweisanträge dürfen nur dann abgelehnt werden, wenn die Beweistatsachen als wahr unterstellt werden, es auf sie nicht ankommt oder das Beweismittel - ohne unzulässige Vorwegnahme der Beweiswürdigung - untauglich ist. (VwGH Zl.89/08/0237). Der VfGH hat im Erkenntnis vom 22. Oktober 2012, 2010/03/0014 festgehalten, dass sich „schon aus der gesetzlichen Verordnungsermächtigung ergibt, dass die in der SchIV 1993 aufgestellten Grenzwerte (einschließlich der Annahme des in § 2 Abs 4 SchIV 1993 festgelegten sogenannten "Schienenbonus", wonach der für die Beurteilung des Schienenverkehrslärm) maßgebliche Beurteilungspegel  $L_r$  der um fünf dB verminderte A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel  $L_A, eq$  sei) dem Stand der Technik entsprechen müssen. Der VfGH hat zuletzt mit Erkenntnis vom 2. Oktober 2013, B327/2012 ausgeführt, dass dieser „anlässlich der Beschwerden keine Bedenken gegen die Verfassungsmäßigkeit des § 24f Abs1 und 2 UVP-G bzw. keine – über die bereits erfolgte Ordnungsprüfung hinausgehenden – Bedenken gegen die SchIV (siehe zu diesen Bestimmungen zB VfSlg 18.322/2007) hegt. Die Sonderregelung für Eisenbahnvorhaben nach § 24f Abs2 UVP-G sowie die Regelung des § 2 Abs 4 SchIV liegt ange-

sichts des Interesses der Öffentlichkeit an der Verwirklichung solcher Infrastrukturvorhaben und angesichts der unterschiedlichen Sachlage (zB größere Anzahl betroffener Personen, unterschiedliche Art der Lärmausbreitung und geringere Störwirkung von Schienenverkehrslärm) im rechtspolitischen Ermessen und wirft weder im Hinblick auf den Gleichheitsgrundsatz noch im Hinblick auf andere verfassungsgesetzlich gewährleistete Rechte (insbesondere Art 8 EMRK) verfassungsrechtliche Bedenken auf, zumal die SchIV zahlreiche – vorrangig bahnseitige – Lärmschutzmaßnahmen vorsieht. Ein Gebot, Eisenbahnvorhaben einerseits und andere umweltverträglichkeitsprüfungspflichtige Vorhaben andererseits gleich zu behandeln, ist aus dem Gleichheitsgrundsatz nicht abzuleiten. Die Sonderregelung des § 24f Abs2 UVP-G in der zum Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides geltenden Fassung (BGBl I 87/2009) greift ausschließlich dort, wo es um die Zumutbarkeit möglicher Belästigungen der Nachbarn iSd § 24f Abs1 Z2 lit c UVP-G geht; zu einer Gesundheitsgefährdung darf es nach § 24f Abs1 Z2 lit a UVP-G in keinem Fall kommen. Das Vorhaben entspricht jedenfalls dem zuletzt durch den VfGH hinsichtlich der Grenzwerte und des „Schienenbonus“ nicht in Zweifel gezogenen Stand der Technik. Weder die Vorlage der Unterlagen zum Kongress inter-noise noch das diesbezüglich von der Einwenderin zur Vorlage beabsichtigte Gutachten können somit hinsichtlich des Standes der Technik der in der SchIV festgelegten Grenzwerte bzw. der Anwendbarkeit des „Schienenbonus“ zu einem weiteren Erkenntnisgewinn führen. Der Stand der Technik hinsichtlich des Belästigungs- und Gesundheitsschutzes zum Schienenlärm steht aufgrund der in der SchIV festgelegten Grenzwerte sowie der im Verfahren eingeholten Stellungnahmen und Gutachten der lärmtechnischen und humanmedizinischen Sachverständigen, fest. Auf den von der Einwenderin gestellten Beweisantrag kommt es daher nicht mehr an und war dieser abzuweisen.

Eine Gesundheitsgefährdung durch den Schienenlärm kann ausgeschlossen werden. Naturgemäß ist bei Schallimmissionen grundsätzlich davon auszugehen, dass wenn schon keine unzumutbaren Belästigungen vorliegen es auch zu keiner Gesundheitsgefährdung kommt.

4. Nach der Rechtsprechung des VfGH steht die Heranziehung der in der SchIV vorgeschriebenen Grenzwerte nicht in Widerspruch zur Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärm) oder dem darauf beruhenden nationalen Umsetzungsgesetz (Bundes-UmgebungslärmschutzG, BGBl I 60/2005), da aufgrund des von der Richtlinie bzw dem Gesetz verfolgten Zieles gar keine konkreten Grenzwerte im Hinblick auf die Zulässigkeit bzw Umweltverträglichkeit von Lärmimmissionen vorgegeben werden. (VfGH v 13.12.2007, V87/06)

#### **B4 Zur Stellungnahme der oberösterreichischen Umwelthanwaltschaft, vertreten durch den Umwelthanwalt Herrn Dr. Martin Donat**

**Unterführung Untergaumberg** - Zur Forderung einer Querungsmöglichkeit für den Radverkehr auch in der Unterführung Untergaumberg wird diese nunmehr mit einer Schieberinne für Radfahrer ausgestattet.

**Lärmschutz zwischen Westbahnbrücke und Hauptbahnhof** – Der Abbruch der Objekte Dritter ist weder Projektbestandteil noch liegen diesbezügliche Abrissbescheide vor. Wie von der Antrag-

stellerin ausgeführt, wären erforderliche Anpassungen im Lärmschutz nach Vorliegen solcher Akte zu klären.

**Lärmschutz im Bereich der Stadt Leonding** – Im Projektbereich ist ein ausreichender Lärmschutz vorgesehen. Die Grenzwerte der SchIV für Wohnräume werden eingehalten und ist auch aus humanmedizinischer Sicht mit keiner Gesundheitsgefährdung oder unzumutbaren Belästigung zu rechnen. Ansonsten wird auf die Ausführungen zu Lärmschutz zur Stadtgemeinde Leonding verwiesen.

**Auflassung des Bahnhofes Leonding** – Der Bahnhof Leonding liegt außerhalb des gegenständlichen Vorhabensbereiches. Die erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung der Umweltverträglichkeit auch in jenem Abschnitt sind beim hier gegenständlichen Projekt aber berücksichtigt.

**Raumordnerische Aspekte** – Die Stellungnahme bezieht sich offensichtlich primär nicht auf den gegenständlichen Abschnitt. Hinsichtlich des gegenständlichen Abschnittes hat die Prüfung der relevanten überörtlichen und örtlichen Raumordnungspläne und –programme gezeigt, dass das gegenständliche Vorhaben in keinem Widerspruch dazu steht und den Zielsetzungen nicht entgegenwirkt (Zusammenfassende Bewertung S 50). Die Wiederherstellung unterbrochener Wegeverbindungen erfolgt gemäß § 20 EisbG. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind im gegenständlichen Vorhaben nicht erforderlich.

**C1 Zur Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Oberösterreich, Auf der Gugl 3, 4021 Linz, vom 14. März 2012**

Der Landwirtschaftskammer Oberösterreich kommt im gegenständlichen Verfahren keine Parteistellung sondern ein Anhörungsrecht im Sinne des § 4 Abs 1 HIG zu – siehe hierzu unter Punkt „Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Hochleistungsstreckengesetz“ oben.

Hinsichtlich der Grundeinlöse wird auf die allgemeinen Ausführungen oben verwiesen. Ergänzend ist anzumerken, dass landwirtschaftlich genutzte Flächen nur im geringen Ausmaß in Anspruch genommen werden und sämtliche landwirtschaftlich genutzte Flächen der KG Waldegg sich im Eigentum der Antragstellerin bzw. der Stadt Linz (öffentliches Gut) befinden. Im Bereich der KG Leonding sind zwei landwirtschaftlich genutzte Grundstücke betroffen.

Zur Trassengenehmigung wird auf die allgemeinen Ausführungen oben sowie aus fachlicher Sicht auf die Aussage der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 93) verwiesen.

Schadenersatzforderungen von Beteiligten für Schäden und Beeinträchtigungen, deren Eintritt vom Genehmigungsantrag nicht umfasst werden, die aber trotzdem nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, sind im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nicht zu behandeln. Sollte der

befürchtete Schaden entgegen der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens später doch eintreten, so wären zur Entscheidung über die Schadenersatzforderungen grundsätzlich die ordentlichen Gerichte berufen. Dies umfasst zB auch die Entscheidung über allfällige gerichtliche Verfahrenskosten. Hinsichtlich der Forderung auf Entschädigung wird auf die allgemeinen Ausführungen zu privatrechtlichen Einwendungen verwiesen. Die nachweisliche Information der bauausführenden Firmen hinsichtlich Maßnahmen und Bescheidauflagen ist Projektbestandteil. Zu den Grundinanspruchnahmen siehe die Anmerkung oben zur Trassengenehmigung.

Die Auflagenvorschläge sind entweder schon Projektbestandteil oder nicht verfahrensgegenständlich und wurden nicht in den Spruch des Bescheides übernommen. Inhaltlich wird auf die Aussage der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 93-96) verwiesen.

**D1 Zu den Stellungnahmen von Ing. Mag. Manfred Froschauer MBA, 15.02.2012 Schafferstraße 48a, 4060 Leonding und ergänzender Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung am 30.05.2012, D11 Dr. Gerlinde Rodemund, 09.03.2012 Alpenblickstraße 38, 4060 Leonding, D290 Mag. Walter Brunner, 07.03.2012 Laholdstraße 26, 4060 Leonding, D295 Peter Komekno, 02.03.2012 Schiefersteinstraße 4, 4060 Leonding, D295 Peter Komekno, 02.03.2012 Schiefersteinstraße 4, 4060 Leonding, D405 Andreas Stangl, 11.03.2012 Leitergraben 1, 4060 Leonding**

Aufgrund der Lage der von Ing. Mag. Manfred Froschauer MBA angegebenen Adresse in etwa bei km 193,5, somit ca. 2,5 km vom derzeitigen Ende des gegenständlichen Projekts, auf der Seite rechts der Bahn in einem Abstand von in etwa > 1 km von der Bahnstrecke ist eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums auszuschließen und liegt somit keine Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z1 vor.

Die Lage der von Dr. Gerlinde Rodemund angegebenen Adresse befindet sich in etwa bei km 191,7, somit ca. 0,8 km vom derzeitigen Ende des gegenständlichen Vorhabens Linz Hbf. Westkopf, auf der Seite rechts der Bahn in einem Abstand von in etwa 0,85 km von der Bahnstrecke im mit Einfamilienhäusern dicht verbauten Wohngebiet. Auch hier ist eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums auszuschließen und liegt somit keine Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z1 vor.

Die Lage der von Mag. Walter Brunner angegebenen Adresse befindet sich in etwa 3,4 km südlich des Vorhabensbereiches und somit völlig außerhalb des Untersuchungsbereiches. Auch hier ist eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums auszuschließen und liegt somit keine Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z1 vor.

Die Lage der von Peter Komenko angegebenen Adresse befindet sich in etwa 1,7 km vom Vorhabensbereiches entfernt sowie 470 m von der Westbahntrasse und ist somit völlig außerhalb des Untersuchungsbereiches. Auch hier ist eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums auszuschließen und liegt somit keine Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z1 vor.

Die Lage der von Günter Müller angegebenen Adresse befindet sich in etwa 4,4 km vom Vorhabensbereiches entfernt sowie 1,9 km von der Westbahntrasse und ist somit völlig außerhalb des Untersuchungsbereiches. Auch hier ist eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums auszuschließen und liegt somit keine Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z1 vor.

Inhaltlich wird auf die Ausführungen der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 97 ff) verwiesen.

Zur behaupteten unzulässigen Stückelung wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Stadt Leonding oben verwiesen.

Im Vorhaben ist in den geltenden und anwendbaren Bestimmungen über den Lärm- bzw Erschütterungsschutz für die Bau- als auch für die Betriebsphase vorgesehen. Näheres ist den Ausführungen zum Lärm und insbesondere zum Schienenlärm zur Stellungnahme der Stadt Leonding oben zu entnehmen.

Zum ergänzenden Vorbringen von Mag. Froschauer in der mündlichen Verhandlung ist auf die oben getätigten Aussagen zu verweisen.

**D2 Zur Stellungnahme von Leopold und Monika Vesely, 05.03.2012 Liebermannweg 16e, 4060 Leonding, D10 Klaudia Feilmair, 07.03.2012 Liebermannweg 34, 4060 Leonding, D15 Erika Leitner, 08.03.2012 Larnhauserweg 5, 4020 Leonding, D16 Güler Kaya, 07.03.2012 Paschinger Straße 31, 4060 Leonding, D19 Gerhard Burgstaller, 06.03.2012 Rembrandtstraße 19, 4060 Leonding, D42 Luisa Amtaema, 08.03.2012 Larnhauserweg 6/278 4060 Leonding, D53 Erna Otte, 03.03.2012 Rottmayrstraße 23, 4060 Leonding, D55 Alfred Otte, 03.03.2012 Rottmayrstraße 23, 4060 Leonding, D61 Branko Mares, 03.03.2012 Rottmayrstraße 7, 4060 Leonding, D63 Darinka Mares, ohne Datum Rottmayrstraße 7, 4060 Leonding, D78 Leopoldine Pirklbauer, 08.03.2012 Larnhauserweg 5 II 16, 4060 Leonding, D81 Nicholas Oberzauer, 08.03.2012 Larnhauserweg 5/1/8, 4060 Leonding, D84 MMag. Elisabeth Krenhuber, ohne Datum Rottmayrstraße 6/9, 4060 Leonding, D85 Abdulhayat Kayat, 08.03.2012 Larnhauserweg 5/1/7, 4060 Leonding, D91 Mag. Franz Leutgob, 08.03.2012 Larnhauserweg 5/91, 4060 Leonding, D104 Rosemarie Albert, 05.03.2012 Weesestraße 39, 4060 Leonding, D110 Andrea Zemann, 04.03.2012 Gaumbergstraße 101, 4060 Leonding, D121 Robert Schmidt, 04.03.2012 Gaumbergstraße 109, 4060 Leonding, D127 Erwin Weindl, 04.03.2012**

Gaumbergstraße 107, 4060 Leonding, D129 P. Hrachowina, 04.03.2012, Gaumbergstraße 103, 4060 Leonding, D140 Adelheid Holl, ohne Datum Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding, D154 Michael Rieseneder, 06.03.2012 Rembrandtstraße 31, 4060 Leonding, D160 Daniela Kapeller, 04.03.2012 Gaumbergstraße 111, 4060 Leonding, D171 Michael Sams, ohne Datum Rembrandtstraße 29, 4060 Leonding, D175 Gerhard Irrgeher, 06.03.2012 Robert Stolz Straße 8, 4020 Linz, D180 Ruzica Lazic, 05.03.2012 Larnhauserweg 7, 4060 Leonding, D181 Rüdiger Ertl, 04.03.2012 Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding, D197 Klaus Schneider, 09.03.2012 Heinrich Heine Weg 16, 4060 Leonding, D200 Haris Karazda, 05.03.2012 Larnhauserweg 7/147, 4060 Leonding, D202 Huremovic, 05.03.2012 Larnhauserweg 7, 4060 Leonding D217 Silvia Führlinger, 05.03.2012 Gaumbergstraße 32, 4060 Leonding, D218 Leyla Cekic, 05.03.2012 Larnhauserweg 7, 4060 Leonding, D219 Christa Ertl, 04.03.2012 Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding, D231 Christian Egger, 04.03.2012 Gaumbergstraße 84/EG/25, 4060 Leonding, D243 Sonja Habli, 29.02.2012 Canongasse 3, 4060 Leonding, D248 Karl Schlecht, 28.02.2012 Canongasse 3, 4060 Leonding, D249 Sabine Trojen, 04.03.2012 Gaumbergstraße 197, 4060 Leonding, D252 Christian Haderspöck, 04.03.2012 Gaumbergstraße 103, 4060 Leonding, D257 Silvia Holy, 03.03.2012 Larnhauserweg 2, 4060 Leonding, D259 Tunde Pascu, 03.03.2012 Larnhauserweg 2, 4060 Leonding, D268 Zukra Holler, 05.03.2012 Larnhauserweg 7, 4060 Leonding, D271 Karl Pfleger, 03.03.2012 Larnhauserweg 2/3/33, 4060 Leonding, D278 Franz Feldbaum, 08.03.2012 Larnhauserweg 6, 4060 Leonding, D288 Medina Muratovic, 03.03.2012 Larnhauserweg 2, 4060 Leonding, D292 Monika Appel, 07.03.2012 Gauer-  
mannweg 13, 4060 Leonding, D304 Manfred Gallhuber, 03.03.2012 Larnhauserweg 2, 4060 Leonding, D305 Fanta Piccini, 05.03.2012 Tizianstraße 117, 4060 Leonding, D307 Dr. Her-  
mann Pauli, 07.03.2012 Gauer-  
mannweg 17, 4060 Leonding, D313 Peter Aichern, 07.03.2012 Gauer-  
mannweg 15, 4060 Leonding, D314 Satyarothe Nou, 03.03.2012 Larnhauserweg 2/748, 4060 Leonding, D324 Eva Gallhuber, 03.03.2012 Larnhauserweg 2, 4060 Leonding, D328 Emira Brkic, 03.03.2012 Larnhauserweg 1, 4060 Leonding D332 Eldar Brkic, 03.03.2012 Larnhauserweg 1, 4060 Leonding, D333 Imer Demiri, 03.03.2012 Larnhauserweg 1, 4060 Le-  
onding, D335 Mag. Brigitta Ajayi, 08.03.2012 Weesestraße 17/11, 4060 Leonding, D336 Mag. Samuel Ajayi, 08.03.2012 Weesestraße 17/11, 4060 Leonding, D385 Rosalinde Hastik, 07.03.2012 Waldeggstraße 123, 4060 Leonding, D386 Leopoldine Wallner, ohne Datum Waldeggstraße 123, 4060 Leonding, D387 Christian Weiss, 07.03.2012 Waldeggstraße 123, 4060 Leonding, D395 Patrick Grabner, 03.03.2012 Larnhauserweg 4, 4060 Leonding, D419 Thomas Pakits, ohne Datum Liebermannweg 30, 4060 Leonding, D421 Höllhuber, ohne Da-  
tum Liebermannweg 34, 4060 Leonding, D423 Inge Poledna, ohne Datum Liebermannweg 36, 4060 Leonding, D425 Alfred Ramaseder, 06.03.2012 Liebermannweg 36, 4060 Leonding D427 Helga Mühlecker, 06.03.2012 Liebermannweg 36, 4060 Leonding, D428 Stefan Hinter-  
steiner, ohne Datum, Liebermannweg 36, 4060 Leonding, D429 Franz Hauser, 06.03.2012 Liebermannweg 18A, 4060 Leonding, D430 Moritz Wolf, ohne Datum, Liebermannweg 36, 4060 Leonding, D431 Rudolf Weissteiner, 06.03.2012 Liebermannweg 18a, 4060 Leonding, D438 Kurt Kleinbauer, 03.03.2012 Liebermannweg 18, 4060 Leonding, D439 Josef Mairhofer, 03.03.2012 Liebermannweg 18, 4060 Leonding, D440 Roswitha Leed, 01.03.2012 Lieber-

**mannweg 16a, 4060 Leonding, D442 Karin Apfelthaler, 01.03.2012 Liebermannweg 16a, 4060 Leonding, D443 Raimund Bincsik, 01.03.2012 Liebermannweg 16a/41, 4060 Leonding, D444 Renate Solly, 01.03.2012 Liebermannweg 16a, 4060 Leonding, D445 Ingrid Bruckner, 01.03.2012 Liebermannweg 16a, 4060 Leonding, D470 Andreas Kainberger, ohne Datum Liebermannweg 36, 4060 Leonding**

Die Adressen von Leopold und Monika Vesely, Klaudia Fellmair befinden sich in einer Entfernung von ca. 270m vom gegenständlichen Vorhaben entfernt. Die Adressen am Larnhauserweg (Leitner) befinden sich westlich der Abzweigung der Pyhrnbahn südlich der Westbahn in einer Entfernung von ca 280 m von dieser und ist somit Parteistellung der Einwender gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G anzunehmen. Das Wohnhaus Paschinger Straße 31 (Kaya) liegt im Nahbereich der Bahn am Projektsende der viergleisigen Einbindung in den Bestand und ist somit Parteistellung der Einwender gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G anzunehmen. Die Adressen in der Rembrandtstraße (Burgstaller) befinden sich ca 270 m nördlich des Vorhabens, auch hier ist von der Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G auszugehen. Die Weesestraße befindet sich 400m nördlich des Vorhabens. Die Adresse Gaumbergstraße 101,109 liegen ca 280m nördlich des gegenständlichen Vorhabens. Eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums ist nicht auszuschließen und ist somit Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G anzunehmen.

Inhaltlich wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 101 -104) verwiesen, wonach eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums durch das Vorhaben nicht eintritt.

**D3 Zu den Stellungnahmen von Johann Engleder, 05.03.2012 Klimtstraße 28, 4060 Leonding, D4 Gisela Engleder, 05.03.2012 Klimtstraße 28, 4060 Leonding, D33 Mag. Johann Schwarzbauer, 08.03.2012 Weesestraße 3/6, 4060 Leonding, D114 Tamara Schmiedmaier, 04.03.2012 Gaumbergstraße 109, 4060 Leonding, D125 Solomon O. Alashe, 04.03.2012 Gaumbergstraße 107/6, 4060 Leonding, D132 Helmut Hochmair, 04.03.2012 Gaumbergstraße 101, 4060 Leonding, D172. Petra Bahn, 04.03.2012 Gaumbergstraße 84, 4060 Leonding, D207 Veronika Kellermeir, 04.03.2012 Gaumbergstraße 37, 4060 Leonding, D210 Michaela Hochrieser, 04.03.2012 Gaumbergstraße 87, 4060 Leonding, D280 Celod Özcan, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D298 Helga Schlossmann, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D351 Franz Stummer, 03.03.2012 Larnhauserweg 2/27, 4060 Leonding, D352 Voislav Boskan, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D356 Elisabeth Voggeneder, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D357 Robert Voggeneder, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D375 Sabine Pesl, 05.03.2012 Rottmayrstraße 28, 4060 Leonding, D382 Farzana Niazi, 06.03.2012 Larnhauserweg 7/38,4060 Leonding, D388 Wolfgang Schagerl, 09.03.2012 Larnhauserweg 4, 4060 Leonding, D390 Attila Zsebedics, 07.03.2012 Paschinger Straße 1/8, 4060 Leonding, D394 Caroly György, 07.03.2012 Paschinger Straße 1, 4060 Leonding, D413 Gertrude Gasseleder, 08.03.2012 Kollwitzstraße 6, 4060 Leonding,**

**D420 Wanda Rupkiewiz, 08.03.2012 Kollwitzstraße 6, 4060 Leonding, D422 Amandus Romanin, 08.03.2012 Kollwitzstraße 5, 4060 Leonding, D424 Elisabeth Ossberger, 08.03.2012 Kollwitzstraße 6, 4060 Leonding, D448 Renate Romanin, ohne Datum Kollwitzstraße 5, 4060 Leonding, D458 Helga Wrana, 08.03.2012 Kollwitzstraße 9, 4060 Leonding, D469 Heinrich Pauli, 07.03.2012 Gauermannweg 17, 4060 Leonding**

Die Klimtstraße verläuft im Nahbereich der Bahn. Die Weesestraße befindet sich 400m nördlich des Vorhabens. Die Adressen Gaumbergstraße 101 und 107 liegen ca 280m nördlich des gegenständlichen Vorhabens. Eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums sind nicht auszuschließen und ist somit Parteistellung gem. 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 anzunehmen.

Zur behaupteten unzulässigen Stückelung wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Stadt Leonding oben verwiesen.

Inhaltlich wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 101 -104, 106) verwiesen, wonach eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums durch das Vorhaben nicht eintritt.

**D5 Zu den Stellungnahmen von Akad. VKfm. Ing. Markus Leibetseder, 05.03.2012, Cranachstraße 5, 4060 Leonding, D22 Anna Stögbauer, 07.03.2012 Rottmayrstraße 32, 4060 Leonding, D31 Alexandra Angael, 08.05.2012 Larnhauserweg 6, 4060 Leonding, D44 Gertraud Fellingner, 08.03.2012, Larnhauserweg 5/8/2, 4060 Leonding, D60 Walter Ruppert, 08.03.2012 Larnhauserweg 5/7/60, 4060 Leonding, D62 Margarete Karl, 08.03.2012 Larnhauserweg 5, 4060 Leonding, D73 Silvester Shompole, 08.03.2012 Larnhauserweg 5, 4060 Leonding, D83 Franz Höllwirth, 10.03.2012 Larnhauserweg 4, 4060 Leonding, D86 Herbert Redtenbacher, 05.03.2012 Rottmayrstraße 8, 4060 Leonding, D87 Maria Höllwirth, 10.03.2012 Larnhauserweg 4, 4060 Leonding, D94 Foale Marioara, 08.03.2012 Larnhauserweg 5/2, 4060 Leonding D106 Ingrid Vihaus, 05.03.2012 Tizianstraße 5, 4060 Leonding, D112 Gertrude Bezijak, 09.03.2012 Larnhauserweg 4, 4060 Leonding, D128 Gerhard Hrachowina, 04.03.2012 Gaumbergstraße 103, 4060 Leonding, D136 Thomas Riedler, 04.03.2012 Gaumbergstraße 99, 4060 Leonding, D164 Yusuf Ceük, 03.03.2012 Canongasse 7, 4060 Leonding, D169 Hatice Ceük, 03.03.2012 Canongasse 7, 4060 Leonding, D195 Monika Bergsmann, 04.03.2012 Gaumbergstraße 75, 4060 Leonding, D209 Irene Soliman, 05.03.2012 Larnhauserweg 7//128, 4060 Leonding, D216 Adisa Curic, 05.03.2012 Larnhauserweg 7, 4060 Leonding, D235 Dat Nam Ha, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D256 Thomas Wessely, 03.03.2012 Canongasse 5, 4060 Leonding, D265 Nicole Athes, 03.03.2012 Canongasse 5, 4060 Leonding, D270 Edmund Stummvoll, 12.03.2012 Waldeggstraße 124, 4060 Leonding, D272 Arnela Mesinovic, 05.03.2012 Larnhauserweg, 4060 Leonding, D283 Hurye Kapan, 08.03.2012 Larnhauserweg 6/245, 4060 Leonding, D293 Kurt Schlossmann, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding D303 Johann Payreder, 07.03.2012 Larnhauserweg 5, 4060 Leonding, D310 Vanniva Chea,**

**03.03.2012 Larnhauserweg 2/748, 4060 Leonding, D329 Maria Aichhorn, 07.03.2012 Gauer-  
mannweg 15, 4060 Leonding, D362 Ingrid Marie Christian, 06.03.2012 Weesestraße 27, 4060  
Leonding D460 Maria Magdalena Lindner, 10.03.2012 Liebermannweg 28, 4060 Leonding,  
D462 Walter Lindner, 10.03.2012 Liebermannweg 36, 4060 Leonding**

Die Cranachstraße befindet sich im Nahbereich der Bahn. Die Rottmayrstraße befindet sich im Nahbereich der Bahn und ist auch als Route für den Baustellen LKW-Verkehr vorgesehen. Die Adressen am Larnhauserweg befinden sich westlich der Abzweigung der Pyhrnbahn südlich der Westbahn in einer Entfernung von ca 280 m von dieser. Die Adressen Gaumbergstraße 99 und 103 liegen ca 280m nördlich des gegenständlichen Vorhabens. Ebenso liegt die Canongasse nördlich im Nahebereich des Vorhabens. Eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums ist nicht auszuschließen und ist somit Parteistellung gem. §19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 anzunehmen.

Inhaltlich wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 107-110) verwiesen, wonach eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums durch das Vorhaben nicht eintritt.

**D6 Zu den Stellungnahmen von Gottfried Bergsmann, 27.02.2012, Cranachstraße 5, 4060  
Leonding, D23 Nura Dogic, 08.03.2012 Larnhauserweg 6, 4060 Leonding, D30 Theresia Hütt-  
ler, 07.03.2012, Rottmayrstraße 30, 4060 Leonding, D34 Margit Hauer, 07.03.2012 Rottmayr-  
straße 30, 4060 Leonding, D38 Anna Ortner, 07.03.2012 Rottmayrstraße 32, 4060 Leonding  
D40 Robert Ortner, 07.03.2012 Rottmayrstraße 32, 4060 Leonding, D52 Viktor Lieb,  
08.03.2012 Larnhauserweg 5, 4060 Leonding, D54 Vincent Danilov, 08.03.2012 Larnhauser-  
weg 5/37, 4060 Leonding, D65 Elisabeth Weiss, 03.03.2012 Rottmayrstraße 7, 4060 Leonding  
D95 Norbert Schmidinger, 05.03.2012 Tizianstraße 7/3, 4060 Leonding, D97 Burghard Woike,  
08.03.2012 Larnhauserweg 6, 4060 Leonding, D108 Walter Maureder, 07.03.2012 Weesestra-  
ße 35. 4060 Leonding, D119 Walter Voon, 04.02.2012 Gaumbergstraße 109, 4020 Leonding,  
D121 Robert Schmidt, 04.03.2012 Gaumbergstraße 109, 4060 Leonding, D123 Lena Alashe,  
04.03.2012 Gaumbergstraße 107/6 4060 Leonding, D126 Angela Weindl, 04.03.2012 Gaum-  
bergstraße 107, 4060 Leonding, D131 Johanna Langthaler, 04.03.2012 Gaumbergstraße 101,  
4060 Leonding, D137 Alice Olleschik, 07.03.2012 Weesestraße 35, 4060 Leonding, D145 Ma-  
rio Bressler 04.03.2012 Gaumbergstraße, 82/1/28, 4060 Leonding, D157 Bernhard Haderer,  
04.03.2012 Gaumbergstraße 111, 4060 Leonding, D165 Dipl. -Ing. Normann Fuchs,  
04.03.2012 Gaumbergstraße 83, 4600 Leonding, D168 Hilde Weberndorfer, 06.03.2012 Remb-  
randtstraße 27, 4600 Leonding, D191 Waltraud Mayrbäurl, 07.03.2012 Gauer-  
mannweg 9,  
4060 Leonding, D203 Ingrid Prucha, 04.03.2012 Liebermannweg 15, 4060 Leonding  
D213 Johann Kaar, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D223 Claudia Schnauder,  
29.02.2012 Canongasse 9, 4060 Leonding, D225 Jasmin Bertl, 02.03.2012 Larnhauserweg 2,  
4060 Leonding, D232 Elvis Nalic, 03.03.2012 Larnhauserweg 3/4/25, 4060 Leonding D234  
Gisela Zach, 04.03.2012 Gaumbergstraße 84, 4060 Leonding, D285 Christine Hauer,**

**07.03.2012 Gauermannweg 11, 4060 Leonding, D286 Barbara Affenzeller, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D294 Mag. Robert Brandmair, 08.03.2012 Weesestraße 33, 4060 Leonding, D317 Mag. Silvia Brandmair, 08.03.2012 Weesestraße 33, 4060 Leonding, D337 Le Thy Hy, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D364 Martha Daurer, 06.03.2012 Weesestraße 26, 4060 Leonding, D366 Peter Sterrer, 03.03.2012 Larnhauserweg 2/6/763, 4060 Leonding, D392 Ulrike Aumayr, 09.03.2012 Cranachstraße 20, 4060 Leonding D393 Jasmina Besjagic, 03.03.2012 Larnhauserweg 1, 4060 Leonding, D400 Aladin Tinul, 07.03.2012 Waldeggstraße 121, 4060 Leonding, D402 Josef Strobl, 07.03.2012 Liebermannweg 42, 4060 Leonding, D404 Peter Plüschkautz, 07.03.2012 Liebermannweg 42, 4060 Leonding, D408 Tonia Strbac, 06.03.2012 Liebermannweg 33, 4060 Leonding, D410 Gertrude Nemetz, ohne Datum Liebermannweg 38, 4060 Leonding, D411 Martina Stütz, 07.03.2012 Liebermannweg 38, 4060 Leonding, D412 Alfred und Margarethe Hammang, 07.03.2012 Liebermannweg 38, 4060 Leonding, D415 Oliver Fallenegger, 07.03.2012 Liebermannweg 30/107, 4060 Leonding, D417 Mag. Anna Morpurgo, 07.03.2012 Liebermannweg 30/109, 4060 Leonding, D418 Dr. Hermann Auzlmüller, 07.03.2012 Liebermannweg 30, 4060 Leonding D465 Alois Wurdinger, 07.03.2012 Tizianstraße 6, 4060 Leonding, D467 Dieter Getzinger, , 08.03.2012 Losensteinerstraße 41, 4020 Linz, D468 Martina Ullmann, 08.03.2012 Tizianstraße 6, 4060 Leonding**

Die Cranachstraße befindet sich im Nahbereich nördlich der Bahn. Die Rottmayrstraße befindet sich auch im Nahbereich der Bahn und ist auch als Route für den Baustellen LKW-Verkehr vorgesehen. Die Adressen Gaumbergstraße 101, 107 und 117 liegt ca 280m nördlich des gegenständlichen Vorhabens. Das Wohnhaus Weesestraße 35 befindet sich in einer Entfernung von ca. 400 m rechtsseitig der projektgegenständlichen Bahnstrecke. Der Gauermannweg befindet sich im Nahbereich rechts der Bahn – die Losensteinerstraße im Nahbereich links der Bahn. Eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums ist nicht auszuschließen und ist somit Parteistellung gem. 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 anzunehmen.

Die Adressen am Larnhauserweg (Dogic) befinden sich westlich der Abzweigung der Pyhrnbahn südlich der Westbahn in einer Entfernung von ca 280 m von dieser und ist somit Parteistellung der Einwender gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G anzunehmen.

Inhaltlich wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 110-111) verwiesen, wonach eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums durch das Vorhaben nicht eintritt.

**D7 Zu den Stellungnahmen von Karin Puckmayr, 08.03.2012 Gerstmayrstraße 41, 4060 Leonding,, D8 Josef Puckmayr, 08.03.2012 Gerstmayrstraße 41, 4060 Leonding, D12 Tabor Takacs, 07.03.2012, Paschinger Straße 1, 4060 Leonding, D13 György Zsoldi, 07.03.2012, Paschinger Straße 1, 4060 Leonding, D18 Dusan Stojcevic, 08.03.2012 Larnhauserweg 6,**

4020 Leonding, D27 Gottfried Schmid, 06.03.2012 Rembrandtstraße 15, 4060 Leonding, D51 Theresia Gattringer, 08.03.2012 Larnhauserweg 4, 4060 Leonding, D67 Gerlinde Spindelberger, 08.08.2012 Larnhauserweg 4, 4060 Leonding, D68 Andreas Platzer, 08.03.2012 Larnhauserweg 5, 4060 Leonding, D70 Edith Kempl, 08.03.2012 Larnhauserweg 4/74, 4060 Leonding, D77 Christa Traxler, ohne Datum Larnhauserweg 4, 4060 Leonding, D80 Anton Gattringer, 08.03.2012 Larnhauserweg 4, 4060 Leonding, D109 Gerhard und Erika Käferböck, 08.03.2012 Larnhauserweg 4, 4060 Leonding, D113 Angela Pracher, 09.03.2012 Larnhauserweg 4, 4060 Leonding, D116 Regina Schröder, 08.03.2012 Larnhauserweg 4, 4060 Leonding, D117 Karoline Böhm, 08.03.2012 Larnhauserweg 4, 4060 Leonding, D118 Andrea Potocura-Mihalache, 08.03.2012 Larnhauserweg 4, 4060 Leonding, D120 Eva Maria Hofler, 08.03.2012 Larnhauserweg 4, 4060 Leonding, D122 Harald Kapeller, 04.03.2012 Gaumbergstraße 111, 4060 Leonding, D124 Alic Salih, 08.03.2012 Larnhauserweg 4/11/64, 4060 Leonding, D135 Brankica Vidackovic, 09.03.2012 Larnhauserweg 4/13, 4060 Leonding, D153 Ulrike Papinski, 04.03.2012 Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding, D238 Bozena Slomska, 04.03.2012 Gaumbergstraße 109/13, 4060 Leonding, D240 Edin Tahic, 04.03.2012 Gaumbergstraße 109, 4060 Leonding, D245 Markus Derntl, 04.03.2012 Gaumbergstraße 99/1, 4060 Leonding, D260 Hermine Riss, 3.3.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D273 Claudia Hackl, 11.03.2012 Weesestraße 26, 4060 Leonding, D297 Fletnep Arslan, 08.03.2012 Larnhauserweg 4, 4060 Leonding, D363 Nadschläger Maria, 06.03.2012 Larnhauserweg 3/8/45, 4060 Leonding, D368 Rosamunde Schild, 08.03.2012 Rottmayrstraße 34, 4060 Leonding, D371 Klaus Schild, 07.03.2012 Rottmayrstraße 4, 4060 Leonding, D377 Christian Singer, 05.03.2012 Larnhauserweg 7, 4060 Leonding, D381 Sanita Jasarevic-Basic, 05.03.2012 Larnhauserweg 7, 4060 Leonding, D396 Ali Albadrt, 07.03.2012 Paschinger Straße 5/2, 4060 Leonding, D397 Elisabeth Mircea, 07.03.2012 Paschinger Straße 5/1, 4060 Leonding, D407 Berta Schaur, 07.03.2012 Kollwitzstraße 2, 4060 Leonding, D409 Alexander Pröll, 09.03.2012 Kollwitzstraße 4, 4060 Leonding, D414 Alexander Harnung, 09.03.2012 Kollwitzstraße 6, 4060 Leonding, D416 Gertrud Mitterbauer, 09.03.2012 Kollwitzstraße 6, 4060 Leonding, D426 Thomas Haidtbauer, 09.03.2012 Kollwitzstraße 6, 4060 Leonding, D461 Kassa B. Maan, 07.03.2012 Paschinger Straße 5/6, 4060 Leonding

Das Wohnhaus Puckmayr Gerstmayrstraße 41 befindet sich in einer Entfernung von ca. 120 m rechtsseitig der LILo und der Westbahn, ca. 400 m außerhalb des Projektendes „provisorische Anbindung an den Bestand“. Insbesondere auf Grund der Nähe zur Bahntrasse außerhalb des Vorhabensbereiches ist eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums nicht auszuschließen und ist somit Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G anzunehmen.

Das Wohnhaus Paschinger Straße 1 (Takacs, Zsoldi) und 31 (Kaya) liegt im Nahbereich der Bahn am Projektsende der viergleisigen Einbindung in den Bestand und ist somit Parteistellung der Einwender gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G anzunehmen.

Die Rembrandstraße befindet sich ca 270 m nördlich des Vorhabens, Die Adressen am Larnhauserweg (Stojeviv) befinden sich westlich der Abzweigung der Pyhrnbahn südlich der Westbahn in einer Entfernung von ca 280 m von dieser und ist somit Parteistellung der Einwender gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G anzunehmen. Die Adresse Gaumbergstraße 101, 117 liegt ca 280m nördlich des gegenständlichen Vorhabens und ist ebenfalls Parteistellung anzunehmen. Auch die Kollwitzstraße liegt bahnahe nördlich im Projektbereich.

Inhaltlich wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 110-111) verwiesen, wonach eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums durch das Vorhaben nicht eintritt.

**D9 – Zur Stellungnahme von Susanne Fiedler und Alexander Huber, 08.03.2012, Cranachstraße 1, 4060 Leonding**

Die Cranachstraße befindet sich im Nahbereich der Bahn und ist eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums nicht auszuschließen und ist somit Parteistellung von gem. von Susanne Fiedler und Alexander Huber 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 anzunehmen.

Inhaltlich wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 114-116) verwiesen, wonach eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums durch das Vorhaben nicht eintritt.

**D14 Zu den Stellungnahmen von Dr. Helmut Gamsjäger, 03.03.2012 Rottmayrstraße 29, 4060 Leonding, D17 Erika Gamsjäger, 03.03.2012 Rottmayrstraße 29, 4060 Leonding, D20 Franz Pühringer, 07.03.2012 Rottmayrstraße 24, 4060 Leonding, D21 E. Binder, 06.03.2012, Rembrandtstraße 15a, 4060 Leonding, D24 Susi Kumpflmüller, 06.03.2012 Rembrandtstraße 17, 4060 Leonding, D26 Elvira Groschner, 08.03.2012 Larnhauserweg 6, 4060 Leonding, D28 Margaretha Pühringer, 07.03.2012 Rottmayrstraße 24, 4060 Leonding, D29 Helga Tobin, 05.03.2012 Tizianstraße 17, 4060 Leonding, D35 Silvia Huber, ohne Datum Larnhauserweg 5/5/42, 4060 Leonding, D39 Robert Stütz, ohne Datum Larnhauserweg 5/7/55, 4060 Leonding, D46 Trude Mittermayr, 08.03.2012 Larnhauserweg 6, 4060 Leonding, D58 Magdalena Gorecka, 08.03.2012 Larnhauserweg 5, 4060 Leonding, D64 Dipl. –Ing. Hadyari, 10.03.2012 Larnhauserweg 5/90, 4060 Leonding, D66 Dragisa Tizmonar, 08.03.2012 Larnhauserweg 6, 4060 Leonding, D72 Fidan Jahai, 08.03.2012 Larnhauserweg 6, 4080 Linz, D75 Halilaj Idajet, 08.03.2012 Larnhauserweg 6, 4060 Leonding, D79 Nina Aistleitner, 08.03.2012 Larnhauserweg 6, 4060 Leonding, D82 Zekira Zejnkgagic, ohne Datum Larnhauserweg 6/5/255, 4060 Leonding, D88 Blerand Weza, 08.03.2012 Larnhauserweg 6, 4060 Leonding, D89 Maria Mesic, 08.03.2012 Larnhauserweg 5, 4060 Leonding, D92 Lobsang Tendor Jayangsang, 08.03.2012 Larnhauserweg 6/232, 4060 Leonding, D98 Gertrude Derndorfer, 05.09.2012 Tizianstraße 7,**

4060 Leonding, D100 Horst Moser, 05.03.2012 Tizianstraße 7, 4060 Leonding, D101 Marta Wöstl, 08.03.2012 Larnhauserweg 6, 4060 Leonding, D102 Christian Göls, 05.03.2012 Tizianstraße 8, 4060 Leonding, D130 Gerhard Liedl, 05.03.2012 Rottmayrstraße 4, 4060 Leonding D134 Heidelinde Liedl, 05.03.2012 Rottmayrstraße 4, 4060 Leonding, D141 Helga Novak, 06.03.2012 Rembrandtstraße 39, 4060 Leonding, D143 Veronika Böhm, 04.03.2012 Gaumbergstraße 82/219, 4060 Leonding, D148 Johanna Bressler, 04.03.2012 Gaumbergstraße 82/1/28, 4060 Leonding, D149 Mag. Birgit Baumgartner, 06.03.2012 Rembrandtstraße 33, 4060 Leonding, D151 Erik Paul Papinski, 04.03.2012 Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding, D163 Ulrike Foschhum, 06.03.2012 Rembrandtstraße, 4060 Leonding, D173 Felix Feigl, 06.03.2012 Rembrandtstraße 35, 4060 Leonding, D178 Manuela Höll, 04.03.2012 Rembrandtstraße 18, 4060 Leonding, D182 Elvis Kendic, 05.03.2012 Larnhauserweg, 4060 Leonding, D184 Elena Kiseleva, 04.03.2012 Gaumbergstraße 82/0, 4060 Leonding, D186 Alfred Holl, 04.03.2012 Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding, D189 Cekic Özkan, 05.03.2012 Larnhauserweg 7, 4060 Leonding, D194 Sonja Ganser, 04.03.2012 Gaumbergstraße 81, 4060 Leonding D196 Hamez Kastrati, 06.03.2012 Larnhauserweg 7/136, 4060 Leonding, D204 Kateryna Vostrykova, 05.03.2012 Larnhauserweg 7, 4060 Leonding, D206 Arnela Mesinovic, 05.03.2012 Larnhauserweg 7, 4060 Leonding , D212 Iris Mühlecker, 04.03.2012 Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding, D228 Edeltraud Stefani, 29.02.2012 Breughelstraße 5, 4060 Leonding, D236 Christian Ganser, 04.03.2012 Gaumbergstraße 81, 4060 Leonding, D262 Harald Mühlecker, 03.03.2012 Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding, D266 Emina Memic, 03.03.2012 Larnhauserweg 2, 4060 Leonding, D269 Rejhan Memic, 05.03.2012 Larnhauserweg 2, 4060 Leonding, D274 Alexander Athes, 03.03.2012 Canongasse 5, 4060 Leonding , D281 Andrea Neuner, 08.03.2012 Weesestraße 3, 4060 Leonding, D287 Hanspeter Oberzaucher, 08.03.2012 Larnhauserweg 6/4/242, 4060 Leonding, D289 Manuel Hochreiter, 08.03.2012 Weesestraße 15, 4060 Leonding, D291 Verena Bürger, 08.03.2012 Weesestraße 15/20, 4060 Leonding, D296 Erwin Rap, 08.03.2012 Weesestraße 15/18, 4060 Leonding, D299 Gerold Greindl, 08.03.2012 Weesestraße 15/5, 4060 Leonding, D300 Erwin Knappich, 29.02.2012 Breughelstraße 11, 4060 Leonding, D301 Renate Knappich, 29.02.2012 Breughelstraße 11, 4060 Leonding, D319 Quezar Sinani, 03.03.2012 Larnhauserweg 1/5/56, 4060 Leonding, D327 Bettina Huemer, 03.03.2012 Larnhauserweg 2, 4060 Leonding, D331 Peter Lukestik, 03.03.2012 Larnhauserweg 2/6/61, 4060 Leonding, D340 Anita Moser, 04.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D343 Manfred Thaller, 03.03.2012 Larnhauserweg 3/6/35, 4060 Leonding, D345 Max Mair, 06.03.2012 Waldeggstraße 120, 4060 Leonding, D350 Natalja Thaller, 03.03.2012 Larnhauserweg 3/6/35, 4060 Leonding, D353 Josef Gruber, 06.03.2012 Waldeggstraße 120/4060 Leonding, D358 Margarete Hebenstreit, 06.03.2012 Canongasse 1, 4060 Leonding, D361 Brunhilde Kusper, 06.03.2012 Waldeggstraße 125, 4060 Leonding, D367 Ursula Brandner, 06.03.2012 Weesestraße 22, 4060 Leonding, D369 Lukas Pröll, 06.03.2012 Waldeggstraße 125, 4060 Leonding, D370 Mag. Jürgen Eder, 06.04.2012 Weesestraße 20, 4060 Leonding, D373 Eva Steipe, ohne Datum Weesestraße 20, 4060 Leonding, D380 Vakif Ates, 06.03.2012 Waldeggstraße 125, 4060 Leonding, D399 Magda Veladiz, 07.03.2012 Paschinger Straße 33, 4060 Leonding, D401 Margareta Kuba, 07.03.2012 Pa-

**schinger Straße 73, 4060 Leonding, D403 Nermina Mutakija, 07.03.2012 Paschinger Straße 33, 4060 Leonding, D441 Margitta Katzmayr, 01.03.2012 Liebermannweg 16, 4060 Leonding, D446 Bernhard Sebinger, 01.03.2012 Liebermannweg 16/53, 4060 Leonding, D447 Rosa Peterbauer, 01.03.2012 Liebermannweg 16, 4060 Leonding, D451 Georg Anderle, 01.03.2012 Liebermannweg 16, 4060 Leonding, D452 Hans Frauenhofer, ohne Datum Liebermannweg 12a, 4060 Leonding, D453 Karl Freudenschul, 01.03.2012 Liebermannweg 10, 4060 Leonding, D454 Manfred Stadlmann, 01.03.2012 Liebermannweg 3, 4060 Leonding, D455 Christian Enzenberger, 01.03.2012 Liebermannweg 3/5, 4060 Leonding, D456 Ingeborg Zorn, 01.03.2012 Liebermannweg 3/6, 4060 Leonding, D457 Karl Zölsz, ohne Datum Liebermannweg 3, 4060 Leonding, D466 Ingrid Wurdinger, 07.03.2012 Tizianstraße 6, 4060 Leonding**

Die Rottmayrstraße befindet sich im Nahbereich der Bahn und ist auch als Route für den Baustellen LKW-Verkehr vorgesehen. Die Rembrandtstraße befindet sich ca 700 m nördlich des Vorhabens. Der Larnhauserweg befindet sich westlich der Abzweigung der Pyhrnbahn südlich der Westbahn in einer Entfernung von ca 280 m von dieser. Die Tizianstraße befindet sich ca 700 m nördlich des Vorhabensbereiches. Der Larnhauserweg befindet sich westlich der Abzweigung der Pyhrnbahn südlich der Westbahn in einer Entfernung von ca 280 m von dieser. Eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums ist nicht auszuschließen und ist somit Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 anzunehmen.

Inhaltlich wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 120-121, 122-124) verwiesen, wonach eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums durch das Vorhaben nicht eintritt.

**D32 Zu den Stellungnahmen von Max Loher, 06.03.2012 Rembrandtstraße 33a, 4060 Leonding, D56 Kavenampasiko Diarusala Joseph, 08.03.2012 Larnhauserweg 6/212, 4060 Leonding, D57 Peter Walter, 03.03.2012 Rottmayrstraße 7, 4060 Leonding, D59 Sandra Liedl, 03.03.2012 Rottmayrstraße 7, 4060 Leonding, D76 Adel Elkaffas, 08.03.2012 Larnhauserweg 5/3/21, 4060 Leonding, D103 Hansjörg Sammern-Frankenegg, 05.03.2012 Tizianstraße 17, 4060 Leonding, D107 Dietmar Kücher, 09.03.2012 Larnhauserweg 4, 4060 Leonding, D111 Monika Brandstetter, 05.03.2012 Rottmayrstraße 6, 4060 Leonding, D115 Ernst Feichtinger, 08.03.2012 Larnhauserweg 4, 4060 Leonding, D139 Richard Novak, 06.03.2012 Rembrandtstraße 39, 4060 Leonding, D144 Veronika Holly, 06.03.2012 Rembrandtstraße 22, 4060 Leonding, D147 Brigitte Danielczsk, 06.03.2012 Rembrandtgasse 29, 4060 Leonding, D159 Renate Weingartner, 06.03.2012 Rembrandtstraße 33, 4060 Leonding, D166 Franz Weberndorfer, 06.03.2012 Rembrandtstraße 27, 4600 Leonding, D208 Claudia Schnauder, 29.02.2012 Canongasse 3, 4060 Leonding, D215 Renate Marx, 02.03.2012 Larnhauserweg 4/12/71, 4060 Leonding, D220 Alois Kriegner, 04.03.2012 Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding, D222 Suzana Balog, 05.03.2012 Larnhauserweg 7, 4060 Leonding, D224 Ingeborg Siegel, 04.03.2012 Gaumbergstraße 84, 4060 Leonding, D227 Nicole Egger, 04.03.2012 Gaumbergstraße 84,**

4060 Leonding, D229 Helga Hasengruber, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D237 Eseagdi Aktas, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D239 Jürgen Habli, 29.02.2012 Canongasse 3, 4060 Leonding, D253 Franz Scharinger, 04.03.2012 Gaumbergstraße 111, 4060 Leonding, D255 Christine Kemptner, 04.03.2012 Gaumbergstraße 111, 4060 Leonding, D275 Herma Bayer, 03.03.2012 Larnhauserweg 3/10/56, 4060 Leonding, D282 H. Quoc Ly, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D301 Renate Knappich, 29.02.2012 Breughelstraße 11, 4060 Leonding, D308 Dieter Bratenstein, 05.03.2012 Tizianstraße 5, 4060 Leonding, D311 Edda Ann Simonsberger, 05.03.2012 Tizianstraße 5, 4060 Leonding, D321 Christian Klohofer, 08.03.2012 Weesestraße 3, 4060 Leonding, D326 Mag. Christine Bauer, 08.03.2012 Weesestraße 17/24, 4060 Leonding, D365 Jasmin Wimmer, 06.03.2012 Waldeggstraße 125, 4060 Leonding, D374 Berwan Ates, 06.03.2012 Waldeggstraße 125, 4060 Leonding, D379 Manfred Käferböck, 03.03.2012 Larnhauserweg 2, 4060 Leonding, D383 Alexander Doleschal, 06.03.2012 Waldeggstraße 125, 4060 Leonding, D384 Bella Freudgivthaler, 03.03.2012 Larnhauserweg 2, 4060 Leonding, D391 Reinhard Aumayr, 09.03.2012 Cranachstraße 20, 4060 Leonding, D432 Reinhard Schadauer, 06.03.2012 Liebermannweg 18a, 4060 Leonding, D433 Margit Trinkl, 06.03.2012 Liebermannweg 18a, 4060 Leonding, D434 Simon Kinast, 06.03.2012 Liebermannweg 18a, 4060 Leonding, D435 Claudia Hummer, 08.03.2012 Liebermannweg 20, 4060 Leonding, D436 Gerald Bräutigam, 07.03.2012 Liebermannweg 7, 4060 Leonding, D437 Dipl.-Ing. Heribert Novak, 05.03.2012 Liebermannweg 5, 4060 Leonding, D449 Ursula Klöner, 06.03.2012 Liebermannweg 22, 4060 Leonding, D450 Ulrike Schachner, ohne Datum Liebermannweg 20, 4060 Leonding, Das Wohnhaus Rembrandtstraße 33a befindet sich in einer Entfernung von ca. 700 m rechtsseitig der projektgegenständlichen Bahnstrecke. Der Larnhauserweg befindet sich westlich der Abzweigung der Pyhrnbahn südlich der Westbahn in einer Entfernung von ca 280 m von dieser. Die Rottmayrstraße befindet sich im Nahbereich der Bahn und ist auch als Route für den Baustellen LKW-Verkehr vorgesehen. Die Tizianstraße befindet sich ca 700 m nördlich des Vorhabensbereiches. Eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums nicht auszuschließen und ist somit Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 anzunehmen.

Inhaltlich wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 126) verwiesen, wonach eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums durch das Vorhaben nicht eintritt.

#### **D36 Zur Stellungnahme von Petra Aumayer, 08.03.2012 (ohne Adresse) 4060 Leonding**

Da keine Adresse angeführt wurde können auch keine Aussagen zur Parteistellung getätigt werden. Inhaltlich wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 101 -104) sowie zu den Luftschadstoffen (Seite 128) verwiesen.

**D37 Zu den Stellungnahmen von Christian Gufler, ohne Datum Weesestraße 3, 4060 Leonding D41 Othmar Zimmerleitner, 06.03.2012, Weesestraße 3/21, 4060 Leonding, D43 Emerich Boxhofer, ohne Datum Weesestraße 14, 4060 Leonding, D45 Wolfgang Havlicek, ohne Datum Weesestraße 10, 4060 Leonding, D90 Martin Weber, 05.03.2012 Rottmayrstraße 20, 4060 Leonding, D93 Birgit Mühlegger, 05.03.2012 Rottmayrstraße 20, 4060 Leonding, D96 Marlies Ammering, 05.03.2012 Rottmayrstraße 20, 4060 Leonding, D99 Hubert Harrer, ohne Datum Rottmayrstraße 20, 4060 Leonding, D152 Günter Ingruber, 03.03.2012 Canongasse 7/14, 4060 Leonding, D156 Berta Gahleitner, 03.03.2012 Canongasse 7, 4060 Leonding, D158 Andra Motoi, 03.03.2012 Canongasse 7, 4060 Leonding, D174 – Cornel Oniga, 03.03.2012 Canongasse 17/17, 4060 Leonding, D176 Elif Kacmaz, 04.03.2012 Gaumbergstraße 84/52, 4060 Leonding, D214 Birgit Hauer, 07.03.2012 Gauermannweg 4, 4060 Leonding, D226 Peter Strasser, 05.02.2012 Larnhauserweg 7/114, 4060 Leonding, D254 Amile Mandara, 03.03.2012 Canongasse 5, 4060 Leonding, D320 Bajram Sinani, 03.03.2012 Larnhauserweg 1/5/56, 4060 Leonding, D322 Elma Sinani, 03.03.2012 Larnhauserweg 1/5/56, 4060 Leonding, D348 Benjamin Aichhorn, 07.03.2012 Gauermannweg 15, 4060 Leonding, D376 Bernhard Käferböck, ohne Datum Weesestraße 4, 4060 Leonding, D378 Gerhard Steinmaurer, 06.03.2012 Weesestraße 6, 4060 Leonding,**

Inhaltlich wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 132 -133) verwiesen, wonach eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums durch das Vorhaben nicht eintritt.

**D47 Zu den Stellungnahmen von Mario Pracher, 08.03.2012 Larnhauserweg 6, 4060 Leonding, D133 Thomas Pühringer, 05.03.2012 Rottmayrstraße 6, 4060 Leonding, D142 Karin Baldur, 07.03.2012 Canongasse 7, 4060 Leonding, D146 Marion Babka, 07.03.2012 Canongasse 7, 4060 Leonding, D161 Gerhard Lackner, 06.03.2012 Rembrandtstraße 33, 4060 Leonding, D188 Eva Zsigo, 04.03.2012 Gaumbergstraße 68, 4060 Leonding, D190 Sandra Tröbinger, MA, 04.03.2012 Weesestraße 15, 4060 Leonding, D192 Josef Bergsmann, 04.03.2012 Gaumbergstraße 75, 4020 Leonding, D193 Erna Kaar, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D199 Karin Mayr, 04.03.2012 Gaumbergstraße 68, 4060 Leonding, D201 Uwe Deutschbauer, 10.03.2012 Stiefersteinstraße 20B, 4060 Leonding, D205 Irene Hochrieser, 04.03.2012 Gaumbergstraße 87, 4060 Leonding, D179 Cornelia Oniga, 03.03.2012 Canongasse 7/17, 4060 Leonding, D221 Josef Marx, 02.03.2012 Larnhauserweg 4/12/71, 4060 Leonding, D233 Philipp Greindl, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D241 Regina Schiller, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D242 Thomas Schmidt, ohne Datum Gaumbergstraße 105, 4060 Leonding, D244 Herbert Schiller, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D246 Klaus Untersberger, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D247 Sigrid Sageder, 04.03.2012 Gaumbergstraße 103, 4060 Leonding, D250 Franziska Rajche, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D261 Alfred Cieplak, 03.03.2012 Larnhauserweg 2/2/28 4060 Leonding, D263 Jiny Cieplak, 03.03.2012 Larnhauserweg 2, 4060 Leonding, D266 Emina Memic, 03.03.2012 Larnhauserweg 2, 4060 Leonding,**

ding, D276 Ulrich Mehringer, 13.03.2012 Kollwitzstraße 9, 4060 Leonding, D277 Iris Mehringer, 13.03.2012 Kollwitzstraße 9, 4060 Leonding, D306 Thomas Knappich, ohne Datum Breughelstraße 11, 4060 Leonding, D316 Kathrin Knappich, 29.02.2012 Breughelstraße 11, 4060 Leonding, D318 Christa Aichhorn, 07.03.2012 Gauermannweg 15, 4060 Leonding, D325 Hasengrübler, 03.03.2012 Larnhauserweg 2, 4060 Leonding, D330 Hermann Hochreiter, 08.03.2012 Weesestraße 3, 4060 Leonding, D339 Cioran Maria-Maria, 03.03.2012 Larnhauserweg 1/621, 4060 Leonding, D342 Sengül Altunay, 03.03.2012 Larnhauserweg 2/653, 4060 Leonding, D344 Birgit Richard, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D349 Mi-ga Boskan, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding, D372 Eleonore Swoboda, 03.03.2012 Larnhauserweg 2, 4060 Leonding, D459 Rudolf Lengauer, 03.03.2012 Larnhauserweg 2, 4060 Leonding,

Das Wohnhaus Larnhauserweg 6 befindet sich in einer Entfernung von ca. 150 m linksseitig der provisorischen Anbindung an den Westbahnbestand. Die Rottmayrstraße befindet sich im Nahbereich nördlich der Bahn (ca 140m) und ist auch als Route für den Baustellen LKW-Verkehr vorgesehen. Ebenso liegt die Canongasse nördlich im Nahebereich des Vorhabens. Eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums ist nicht auszuschließen und ist somit Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 anzunehmen. Die Adresse Gaumbergstraße 68 liegt ca 680m nördlich des gegenständlichen Vorhabens und ist ebenfalls Parteistellung anzunehmen.

Inhaltlich wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 130 -132) verwiesen, wonach eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums durch das Vorhaben nicht eintritt.

**D48 Zu den Stellungnahmen von Erika Innerlohinger, 08.03.2012 Larnhauserweg 5, 4060 Leonding, D50 Berna Erdem, 08.08.2012 Larnhauserweg 5, 4060 Leonding, D69 Sascha Savic, 08.03.2012 Rottmayrstraße 5, 4060 Leonding, D71 Mariana Savic, ohne Datum Rottmayrstraße 5, 4060 Leonding, D74 Elisabeth Mayer, 03.03.2012 Rottmayrstraße 5, 4060 Leonding, D138 Josef Wagner, 06.03.2012 Rembrandtstraße 5, 4060 Leonding, D155 Istvan Spisaic, 06.03.2012 Gaumbergstraße 82/2, 4060 Leonding, D162 Dr. Andrea Doblender, 04.03.2012 Gaumbergstraße 83, 4060 Leonding, D167 Theodor Gstöttermayer, 04.03.2012 Gaumbergstraße 84/55, 4600 Leonding, D170 Maria Gorkova, 06.03.2012 Gaumbergstraße 84, 4060 Leonding, D177 Judith Eder, 04.03.2012 Gaumbergstraße 84/48, 4060 Leonding, D183 Johann Brandner, 03.03.2012 Canongasse 10, 4060 Leonding, D187 Maria Kobler, 07.03.2012 Gauermannweg 3, 4060 Leonding, D198 Hlbina Zelemkhanova, 05.03.2012 Larnhauserweg 7/151, 4060 Leonding, D211 Fouad Soliman, 05.03.2012 Larnhauserweg 7/128, 4060 Leonding, D230 Agron Dreiey, 03.03.2012 Larnhauserweg 2, 4060 Leonding, D251 Katharina Schiedberger, 03.03.2012 Canongasse 3, 4060 Leonding, D258 Andreas Holy, 03.03.2012 Larnhauserweg 2, 4060 Leonding, D264 Nalic Lijza, 03.03.2012 Larnhauserweg 3/4/25, 4060 Leonding, D279 Netise Özcan, 03.03.2012 Larnhauserweg 3, 4060 Leonding,**

**D309 Eleonore Lidl, 07.03.2012 Gauermannweg 13, 4060 Leonding, D315 Koboyhi Nusrebe, 03.03.2012 Larnhauserweg 2, 4060 Leonding, D323 Indira Kudic, 03.03.2012 Larnhauserweg 6, 4060 Leonding, D334 Özram Faruk Altunay, 03.03.2012 Larnhauserweg 2/653, 4060 Leonding, D338 Idris A Husany, 03.03.2012 Larnhauserweg 1/653, 4060 Leonding, D341 Ester Pretschuh, 03.03.2012 Canongasse 7, 4060 Leonding, D346 Maria Nadas-Mittermayr, 08.03.2012 Weesestraße 15/9, 4060 Leonding, D347 Elena Paster, 03.03.2012 Larnhauserweg 1/617, 4060 Leonding, D354 Martin Berger, 08.03.2012 Weesestraße 17 Top 12, 4060 Leonding, D355 Luzia Berger, 08.03.2012 Weesestraße 17 Top 12, 4060 Leonding, D359 Alexander Hofer, 06.03.2012 Weesestraße 17, 4060 Leonding, D360 Martina Kalteis, 08.03.2012 Weesestraße 17, 4060 Leonding, D389 Bernard Beslagic, 03.03.2012 Larnhauserweg 1, 4060 Leonding, D398 Herbert Steinbauer, 03.03.2012 Larnhauserweg 1, 4060 Leonding ,**

Der Larnhauserweg befindet sich westlich der Abzweigung der Pyhrnbahn südlich der Westbahn in einer Entfernung von ca 280 m von dieser. Die Rottmayrstraße befindet sich im Nahbereich der Bahn und ist auch als Route für den Baustellen LKW-Verkehr vorgesehen. Das Wohnhaus Rembrandtstraße 33a befindet sich in einer Entfernung von ca. 700 m rechtsseitig der projektgegenständlichen Bahnstrecke. Eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums ist nicht auszuschließen und ist somit Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 anzunehmen.

Inhaltlich wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 132 -133) verwiesen, wonach eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums durch das Vorhaben nicht eintritt.

#### **D105 Zur Stellungnahme von Anna Hohl, ohne Datum Leonding**

Da keine Adresse angeführt wurde können auch keine Aussagen zur Parteistellung getätigt werden. Inhaltlich wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 122 -124) verwiesen.

#### **D150 Zur Stellungnahme des Amtes der OÖ Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht / Wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz vom 14.03.2012 und Stellungnahme in der Verhandlung am 30.05.2012**

Die vorgesehenen Maßnahmen durch die Sammlung und Retention der Niederschlagswässer in Versickerungsbrunnen entspricht dem Stand der Technik und stellt auch aus der Sicht des wasserbautechnischen Sachverständigen die beste Lösung dar.

Zu den im Zuge der Verhandlung getroffenen Forderungen nach Einbau einer Ölabscheidevorrichtung (z. B. Ölabscheideschacht mit Tauchwand) und einer stark gedrosselten Abgabe in die Sickerschächte sowie einer regelmäßigen Beweissicherung und Kontrolle der Aktivkohlematten werden im Falle eines Störfalles die Aktivkohlematten der betroffenen Sickerschächte unverzüglich zu

überprüfen und gegebenenfalls zu erneuern sein. Hier ist auf die Stellungnahme des wasserbau-technischen Sachverständigen zu verweisen, wonach nur gering belastete Niederschlagwässer versickert werden und geringen KW-Konzentrationen im Zulauf eine weitere Reinigungsleistung durch einen Ölabscheider nicht zu erwarten ist. Auch 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. Auch eine mechanische Drosselung ist nicht erforderlich und praktikabel.

Die Ausführungen des Sachverständigen (Verhandlungsschrift S48) sind schlüssig, nachvollziehbar und ausführlich begründet und kommt die UVP-Behörde gemäß § 24 Abs 1 UVP-G damit zum Schluss, dass der von der Vertreterin des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans geforderten Einbau einer Ölabscheideeinrichtung unbegründet ist.

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.

Der Auflagenvorschlag des Sachverständigen zur Dimensionierung der Aktivkohlefilter wurde unter Spruchpunkt III.3.3. als Nebenbestimmung in den Bescheid aufgenommen.

Im Bereich der Fußgängerunterführung Untergaumberg ist den Aussagen der Sachverständigen für Abfallwirtschaft und Geologie zu entnehmen, dass keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse zu erwarten sind.

#### **D185 Zur Stellungnahme von Raluca Coroama, 05.03.2012 ohne Anschrift**

Da keine Adresse angeführt wurde können auch keine Aussagen zu Betroffenheit und Parteistellung getätigt werden. Inhaltlich wird auf die Stellungnahme der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 120-121) verwiesen.

#### **D312 Zur Stellungnahme von Mag. Heinrich Bindeus, 07.03.2012 Nöbauerstraße 27, 4060 Leonding**

Das Wohnhaus Nöbauerstraße 27 befindet sich in einer Entfernung von ca. 800 m rechtsseitig der Westbahnstrecke Linz-Marktneukirchen. Bahnseitig liegt es ca. 1000 m außerhalb des Projektendes „provisorische Anbindung an den Bestand“ und lagemäßig ca. 1300 m vom nächstgelegenen Projektbereich Linz Hbf. Westseite entfernt und ist demgemäß auch von keiner Parteistellung auszugehen.

Es wird auf die Stellungnahmen der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung verwiesen (Seite 210) wo bestätigt wird, dass die projektbedingten Emissionen dort zu keiner Ver-

änderung der genannten Umweltbelastungen führen, sodass hier auch keinerlei projektbedingte Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen zu erwarten sind.

**D463 Zur Stellungnahme von Mag. Günther Steinkellner vom 12.03.2012 Maiergutstraße 10, 4060 Leonding**

Das Wohnhaus in 4060 Leonding, Maiergutstraße 10 liegt mehr als 400 m westlich außerhalb des Projektendes „provisorische Anbindung an den Bestand“ in ca. 150 m Entfernung von der Bahn. Durch die Nähe und Lage oberhalb der Westbahntrasse außerhalb des Vorhabensbereiches sind projektbedingte Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen nicht grundsätzlich auszuschließen und ist daher Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 anzunehmen.

Auf die entsprechenden Aussagen der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (S 181-185) wird verwiesen.

a) Durch die prognostizierte Verkehrserhöhung für das Jahr 2025 ist eine Erhöhung der Lärmbelastung unabhängig von der Realisierung des gegenständlichen Vorhabens im Ausmaß von ca. 3 dB gegenüber dem Bestand zu rechnen. Dieser nicht vorhabensbedingten Zunahme des Schienenlärms bis zum Jahr 2025 wird, da nicht vorhabensbedingt, mit erforderlichen Maßnahmen außerhalb des Vorhabens zu begegnen sein. Eine Gefahr der Belästigung oder der Gesundheitsgefährdung durch Erschütterungen oder elektromagnetische Felder ist aufgrund der Entfernung zur Bahntrasse auszuschließen. Eine Blendwirkung durch Baustellenbeleuchtung ist nur bei den nächsten Anrainern zu erwarten. Auswirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffe werden im nicht merklichen Bereich liegen. Projektbedingte Emissionen werden somit im Bereich der Liegenschaft des Einwenders zu keiner Veränderung der genannten Umweltbelastungen gegenüber der Nullvariante führen, sodass hier auch keine projektbedingten Belästigungen, Gesundheitsgefährdungen oder Verschlechterungen der Wohn- und Lebensqualität zu erwarten sind.

b) Bezüglich Luftqualität ist Leonding kein Sanierungsgebiet wie Linz und durch das Projekt wird sich an seiner Luftqualität auch nichts ändern, wenn man von vorübergehenden Staubbelastungen in der Bauphase und von nachhaltigen Entlastungen von Feinstaub in der Betriebsphase absieht.

c) Zur Stückelungsproblematik wird auf die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Leonding oben verwiesen, wonach das Vorhaben in sich abgeschlossen und für sich verkehrswirksam ist.

Eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums durch das Vorhaben wird somit nicht eintreten.

**D464 Zur gemeinsamen Stellungnahme von Mag Ursula Dietscher, Mag. Margarete Dietscher, Mag. Michael Huter, Leon und Hannah Dietscher, 08.03.2012 Maiergutstraße 18, 4060 Leonding und ergänzender Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung am 30.05.2012**

Das Wohnhaus in 4060 Leonding, Maiergutstraße 10 liegt ca 380 m westlich außerhalb des Projektendes „provisorische Anbindung an den Bestand“ in ca. 140 m Entfernung von der Bahn. Da

die Sachverständigen von gering unterschiedlichen Entfernungen zum Projektende und zu den Gleisen der LiLo ausgehen (offensichtlich geschätzte Werte, da die Liegenschaft der Einwender außerhalb des Vorhabensbereiches liegt und in den Unterlagen und Plänen nicht mehr dargestellt ist) hat die Behörde die o, a, Werte mit Hilfe des digitalen Systems DORIS gemessen ([www.doris.at](http://www.doris.at)) Durch die Nähe und Lage oberhalb der Westbahntrasse außerhalb des Vorhabensbereiches sind projektbedingte Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen nicht grundsätzlich auszuschließen und ist daher Parteistellung gemäß § 19 Abs 1 Z1 UVP-G 2000 anzunehmen.

Das Grundstück an der Wohnadresse der Einwender stellt jedoch keine betroffene Liegenschaft im Sinne des § 31e EisbG dar, da es weder durch den Bau selbst in Anspruch genommen wird noch in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich liegt bzw. auch nicht zu liegen kommt, sowie auch nicht im Gefährdungsbereich der Bahn liegt und zu liegen kommt und deshalb auch keinen Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden muss. Diese nicht gegebene Parteistellung nach dem EisbG ist jedoch in ihrer Konsequenz durch den weitergehenden Kreis der Parteien sowie der Parteienrechte nach dem UVP-G 2000 unbeachtlich.

1. Zur Stückelungsproblematik wird auf die Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Leonding verwiesen, wonach sich für die Behörde aufgrund der Angaben im Projekt sowie den Ergebnissen der weiteren Ermittlungsschritte zweifelsfrei ergibt, dass das Vorhaben in sich abgeschlossen und für sich verkehrswirksam ist.

2. Auch hier wird auf die Aussagen zu den gleichlautenden Einwendungen der Stadt Leonding verwiesen. Eine andere Trassierungsvariante wäre aufgrund der vorgegebenen Zwangspunkte erst ab der Unterführung der Straßenbahn nur unter unrealistisch hohem technischem und finanziellem Aufwand möglich. Die „Lärmbelastung beider Abschnitte“ kann sich nur auf den Baustellenlärm beziehen, da die Belastung an der bestehenden Westbahn durch den Schienenlärm mit oder ohne Projektrealisierung gemäß der Prognose 2025 im gleichen Maß zunehmen wird und somit die Realisierung des Vorhabens hinsichtlich des künftig emittierten Schienenlärms unwesentlich ist.

3. Wie oben ausgeführt wird künftig eine Zunahme des Schienenlärms mit oder ohne Realisierung des gegenständlichen Vorhabens in gleicher Weise prognostiziert und hat das Vorhaben somit hinsichtlich des Schienenlärms keine Auswirkungen auf die außerhalb des Vorhabensbereiches situierten Liegenschaft der Einwender. Im Bereich der Liegenschaft der Einwender erfolgt keine Zulegung von zwei Gleisen mehr, da diese vorhabensgemäß provisorisch bei km 190,890 in den Bestand eingebunden wird, deren Liegenschaft jedoch im Bereich bei km 191,3 situiert ist und dort der Bestand unverändert erhalten bleibt.

Es wird auf die Stellungnahme des medizinischen Sachverständigen verwiesen, wonach es für eine Beeinträchtigung der Erholung von 8- bis 10-jährigen Kindern durch Schienenverkehrslärm in über 100 m von einer Bahnstrecke entfernten Garten keinerlei wissenschaftliche Evidenz gibt.

4. Baulärmmissionen sind (schon innerhalb des Vorhabensbereiches) deutlich innerhalb der vorgesehenen Baulärmgrenzwerte, zu erwarten. Warneinrichtungen sind erforderlichenfalls nach den Vorgaben der Arbeitnehmerschutzbestimmungen zu verwenden und kann deren Verwendung im Projekt weder durch die Antragstellerin noch durch Vorschreiben einer Nebenbestimmung ausgeschlossen werden. Eine Blendwirkung durch Baustellenbeleuchtung ist nur bei den nächsten Anrainern zu erwarten.

5. Seitens des Sachverständigen wird zum Landschaftsbild festgehalten, dass die Charakteristik des bestehenden Stadt- bzw. Landschaftsbildes durch das Vorhaben nur unwesentlich bzw. kleinräumig verändert wird. Die Westbahnstrecke prägt bereits seit Mitte/Ende des 19. Jhdt. das Erscheinungsbild und ist mitgewachsen. Von einer neuen massiven optischen Barrierewirkung kann daher nicht die Rede sein. Hinsichtlich der Raumplanung wird festgehalten, dass der Ausbau der Westbahn in verschiedensten internationalen und nationalen, örtlichen und überörtlichen Plänen und Programmen enthalten ist.

Eine Gefahr der Belästigung oder der Gesundheitsgefährdung durch Erschütterungen oder elektromagnetische Felder ist aufgrund der Entfernung zur Bahntrasse auszuschließen. Auswirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffe werden im nicht merklichen Bereich liegen.

6. Zu den behaupteten Frequenzsteigerungen ist nochmals anzumerken, dass die Zunahme der Zugsfahrten unabhängig von der Vorhabensrealisierung eintreten wird. Die maximalen Geschwindigkeiten im eingereichten Abschnitt „Projekt Linz Hbf. Westseite“ bleiben von km 189.380 bis km 190.890 (Ende) gegenüber dem Bestand unverändert mit  $\leq 120$  km/h. Aufgrund der Entfernungen vom Baufeld und der Entfernung von der Bahn sind nachteilige Erschütterungsauswirkungen nicht zu erwarten

7. Im Bereich der Liegenschaft der Einwender erfolgen, da außerhalb des Vorhabensbereiches gelegen keine Änderungen. Der Referenzwert von  $300 \mu\text{T}$  bei 16,7 Hz wird im Vorhabensbereich aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten. Beeinträchtigungen durch Abfälle und Abwässer sind, da die Liegenschaft der Einwender außerhalb des Vorhabensbereiches liegt nicht zu erwarten.

Projektbedingte Emissionen werden somit im Bereich der Liegenschaft der Einwender zu keiner Veränderung der genannten Umweltbelastungen gegenüber der Nullvariante führen, sodass hier auch keine projektbedingten Belästigungen, Gesundheitsgefährdungen oder Verschlechterungen der Wohn- und Lebensqualität zu erwarten sind.

Zur Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung:

1. Zu den von der Stadtgemeinde Leonding vorgelegten Gutachten siehe die Ausführungen zu den Stellungnahmen der Stadtgemeinde Leonding oben.

2. Wie bereits oben ausgeführt ist den Unterlagen sowie den Gutachten zu entnehmen, dass die Belastung an der bestehenden Westbahn durch den Schienenlärm zwischen Linz und Wels mit oder ohne Projektrealisierung gemäß der Prognose 2025 im gleichen Maß zunehmen wird und somit die Realisierung des Vorhabens hinsichtlich des künftig emittierten Schienenlärms unwesentlich ist.
3. Eine Zunahme des Schienenlärms um ca. 3dB bis 2025 im Bereich Linz-Wels wird mit oder ohne Realisierung des gegenständlichen Vorhabens in gleicher Weise prognostiziert und hat das Vorhaben somit hinsichtlich des Schienenlärms keine Auswirkungen auf die außerhalb des Vorhabensbereiches liegende Liegenschaft der Einwender. Baulärmimmissionen sind (schon innerhalb des Vorhabensbereiches) deutlich innerhalb der vorgesehenen Baulärmgrenzwerte, zu erwarten.
4. Da vorhabensbedingt keine zusätzlichen Schallimmissionen auftreten werden und jedenfalls auch die Baulärmgrenzwerte eingehalten werden wäre die Auflage schalltechnischer Messungen bei dem außerhalb des Vorhabensbereiches liegenden Objekt überschießend.
5. Wie den Unterlagen zu entnehmen und vom lärmtechnischen Sachverständigen bestätigt wird der gewünschte Lärmschutz auch im Bereich der provisorischen Einbindung erfolgen und zwar 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.
6. Wie der Stellungnahme des Amtssachverständigen für elektromagnetische Felder zu entnehmen ist, werden durch elektromagnetische Felder aufgrund der Entfernung zum Vorhaben und zur Bahntrasse nur extrem niedere Beeinflussungen durch die Bahnanlagen am Grundstück auftreten und diese Beeinflussungen den von Dr. Oberfeld geforderten Werten entsprechen. Auch aus Sicht des medizinischen Sachverständigen ist eine Überschreitung von Vorsorgewerten sicher auszuschließen. Eine Messung der elektromagnetischen Felder bei dem außerhalb des Vorhabensgebietes liegenden Objektes wäre somit überschießend.
7. Das angeführte Gutachten wurde von der Behörde einer entsprechenden Beweiswürdigung unterzogen und kommt die Behörde zum Schluss, dass das gegenständliche Vorhaben zu keinem erhöhten Güterverkehr und damit zu einer erhöhten Lärmbelastung in der Nacht führt. Näheres hierzu ist den Ausführungen zu den Einwendungen der Stadt Leonding zu entnehmen.
8. Wie der Stellungnahme der Antragstellerin und des nichtamtlichen eisenbahnfachlichen Sachverständigen zu entnehmen ist, wird der Fußweg nördlich der Bahn auch während der Bauzeit erhalten, da seitens der ÖBB die Bauabwicklung so vorgesehen ist, dass der Bedienungsweg 3 in diesem Baubereich zuerst errichtet wird.

**D465 Zur Stellungnahme der LINZ AG für Energie, Telekommunikation, Verkehr und Kommunale Dienste, vertreten durch Herrn Ing. Mag. Friedrich Pühringer in der mündlichen Verhandlung am 30.05.2012**

Wie von der Antragstellerin erklärt, wird die Sicherung der Leitungsanlagen gemäß den bestehenden Dienstbarkeitsverträgen und gesetzlichen Vorgaben erfolgen und waren daher keine weiteren Auflagen in den Bescheid aufzunehmen.

**D466 Zur Stellungnahme von Frau Sabine Naderer, Schafferstraße 48, 4060 Leonding in der mündlichen Verhandlung am 30.05.2012**

Seitens der Einwenderin sind während der Einwendungsfrist zwischen dem 1. Februar 2012 bis einschließlich Freitag, den 16. März 2012 keine Stellungnahmen erfolgt und liegt somit keine Parteistellung vor. Weiters liegt die von der Einwenderin angegebene Adresse ca 2,9 km vom Projektsende entfernt bzw 1,3 km von der bestehenden Westbahntrasse. Eine Gefährdung durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens oder eine Belästigung bzw. die Gefährdung des Eigentums durch das gegenständliche Vorhaben ist auszuschließen und läge somit auch bei rechtzeitiger Einbringung keine Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z1 UVP-G vor.

Zu den angesprochenen Themen ist auf die Ausführungen zum Vorbringen der Gemeinde Leonding zu verweisen.

**D467 Zur Stellungnahme von Gerhard Kaspar, 4020 Linz, Ing. Etzel-Str. 25 in der mündlichen Verhandlung am 30.05.2012**

Es liegt keine Parteistellung vor, da während der Einwendungsfrist zwischen 1. Februar 2012 bis einschließlich Freitag, den 16. März 2012 keine Stellungnahme des Einwenders erfolgt ist.

Wie der Verhandlungsschrift zu entnehmen ist, wird sich die Projektwerberin bemühen, Ersatzparkplätze auf Bahngrund zur Verfügung zu stellen.

**D468 zur schriftlichen Stellungnahme von Gerald Echerstorfer, Weesestraße 37, 4060 Leonding vom 09.04.2012**

Seitens des Einwenders sind während der Einwendungsfrist zwischen 1. Februar 2012 bis einschließlich Freitag, den 16. März 2012 keine Stellungnahmen erfolgt und liegt somit eine verspätete Stellungnahme und keine Parteistellung im Sinne des § 19 Abs 1 Z1 UVP-G vor.

Inhaltlich wird auf die Aussagen der Sachverständigen in der Verhandlungsschrift vom 30. Mai 2012 verwiesen.

**D469 zur schriftlichen Stellungnahme von Barbara Meidl, Weesestraße 37, 4060 Leonding vom 09.04.2012**

Seitens der Einwenderin sind während der Einwendungsfrist zwischen 1. Februar 2012 bis ein-

schließlich Freitag, den 16. März 2012 keine Stellungnahmen erfolgt und liegt somit keine Parteilstellung vor.

Inhaltlich wird auf die Aussagen der Sachverständigen in der Verhandlungsschrift vom 30. Mai 2012 verwiesen,

**D470 zur schriftlichen Stellungnahme der Linzer Lokalbahn AG, vertreten durch Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H, Kuferzeile 32, 4810 Gmunden vom 14.05.2012**

Die offensichtlich noch abzuschließenden zivilrechtlichen Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnunternehmen sind nicht Gegenstand des Genehmigungsverfahrens.

**E1 – Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative Impulse SCHIENE LEONDING, 13.03.2012, vertreten durch Sprecher Dr. Oliver Plöckinger, LL.M, Europaplatz 7/3, 4020 Linz**

Bei dieser Bürgerinitiative wurde überprüft, ob mindestens 200 der in der Unterschriftenliste enthaltenen Personen zum Zeitpunkt der Unterstützung in einer der Standortgemeinden des gegenständlichen Vorhabens oder in einer der an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinden für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren. Diese Kriterien haben zugetroffen und hat die Bürgerinitiative daher gemäß § 19 Abs 4 Beteiligtenstellung erlangt.

Inhaltlich wird auf die Ausführungen der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 189 – 192) sowie auf die Ausführungen oben zu den Einwendungen der Stadt Leonding verwiesen.

**E2 – Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative „schön.hier.zu.wohnen“, 13.03.2012  
Sprecher Mag. Hermann Lehner, Lambergstraße 2, 6040 Leonding Vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Jürgen Nowotny, Obere Donaustraße 4, 4040 Linz**

Auch bei dieser Personenmehrheit wurde überprüft, ob mindestens 200 der in der Unterschriftenliste enthaltenen Personen zum Zeitpunkt der Unterstützung in einer der Standortgemeinden des gegenständlichen Vorhabens oder in einer der an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinden für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren. Diese Kriterien haben zugetroffen und hat die Bürgerinitiative daher gemäß § 19 Abs 4 Beteiligtenstellung erlangt.

Inhaltlich wird auf die Ausführungen der Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 189 – 192) sowie auf die Ausführungen oben zu den Einwendungen der Stadt Leonding verwiesen.

**F1 – Zur Stellungnahme der Initiative FahrRad OÖ, 14.03.2012**

Mit Bescheid vom 18. Dezember 2008, GZ BMLFUW-UW.1.4.2/0067-V/1/2009 wurde der Verein Initiative FahrRad OÖ Walthersstraße 15, 4020 Linz als Umweltorganisation mit dem Wirkungsbereich Oberösterreich, Niederösterreich, Salzburg und Steiermark anerkannt und ist somit Parteilstellung im Verfahren gemäß § 19 Abs 10 UVP-G 2000 anzunehmen.

Angemerkt wird, dass sich der Verein im Juni 2013 in RADLOBBY Oberösterreich umbenannt hat.

Wie der Stellungnahme der Antragstellerin in der Verhandlungsschrift zu entnehmen ist, 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.

### **Zum aufhebenden Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes**

Hinsichtlich der Revisionspunkte Ist-Belastung (Luftschadstoffe) und Umweltauswirkungen durch Erschütterungen und Lichtimmissionen, Belastung durch elektromagnetische Felder, Anwendung des vereinfachten Verfahrens und der Konkretisierung und Vollzugstauglichkeit der Auflagen ist der Verwaltungsgerichtshof von keiner Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides ausgegangen.

Hinsichtlich der Ist-Belastung durch Lärm hat der Verwaltungsgerichtshof bestätigt, dass der Projektwerber bei der Beschreibung der voraussichtlich vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt nach § 6 Abs 1 Z 3 UVPG 2000 von den tatsächlich bestehenden Immissionswerten auszugehen hat, auch wenn er selbst nach Maßgabe der Rechtsordnung bereits zum Zeitpunkt der Abgabe seiner Umweltverträglichkeitserklärung zur Herstellung einer niedrigeren Immissionssituation verpflichtet gewesen wäre.

Zur Frage des Maßgeblichen Ortes für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung und der Zumutbarkeit der Lärmbelastung wurden im fortgesetzten Verfahren ergänzende Ermittlungen durchgeführt. So wurden an insgesamt fünf weiteren Messpunkten schalltechnische Messungen vorgenommen. Die Messungen wurden an vier neu positionierten Punkten in Leonding (am DMP-6 – Gauermannweg 17, Spielplatz Untergaumberg - in zwei Höhen; am MP-7 - Liebermannweg 42; MP-8 - Paschinger Straße 15 und MP-9 Larnhauserweg 6 – Spielplatz Larnhauserweg) sowie zur Referenzierung der aktuellen Messungen im Vergleich zu den Messungen der Einreichunterlagen 2011 wiederum am bereits damals erfassten DMP-5 in der Canongasse 1 4060 Leonding, vorgenommen. Zusätzlich wurden auch die Messungen des Messpunkt MP-3N (Gaumberg 6, 4060 Leonding) des Nachbarvorhabens Linz-Marchtrenk im Bereich der Projektüberschneidung der provisorischen Einbindung in die schalltechnische Beurteilung mit einbezogen.

Die ergänzenden Messungen haben die bisherigen Annahmen bestätigt.

Grundsätzlich geht der Verwaltungsgerichtshof davon aus, dass für den Fall, dass eine Messung am entscheidenden Immissionspunkt möglich ist, es - von Ausnahmefällen abgesehen - unzuläs-

sig ist, die dort zu erwartenden Immissionen aus den Ergebnissen einer Messung an einem anderen Ort zu prognostizieren (VwGH vom 19.12.2013, ZI 2011/03/0160).

Auch im Anwendungsbereich der SchIV ist die bestehende Immissionsbelastung grundsätzlich auf Basis von lärmtechnischen Messungen zu bestimmen, zumal in weiterer Folge aus der bestehenden Immissionsbelastung die in § 4 SchIV normierten Grenzwerte abgeleitet werden. (VwGH vom 09.09.2015, ZI. 2013/03/0120).

Der Verwaltungsgerichtshof hat aber mit Erkenntnis vom 09.09.2015, (ZI. 2013/03/0120) auch ausgesprochen, dass er nicht verkennt, dass bei einem sich über etliche Kilometer ziehenden lärmemittierenden Linienvorhaben die Durchführung von Messungen an einer Vielzahl von Immissionspunkten die Verwirklichung eines derartigen Vorhabens unangemessen erschweren würde. Derart ist es bei einem solchen Vorhaben nicht von vornherein erforderlich, an jedem möglichen Immissionspunkt eine entsprechende Messung durchzuführen. Dies setzt aber voraus, dass nach dem maßgeblichen Stand der Technik für die Lärmbeurteilung und den Immissionsschutz die relevanten repräsentativen Immissionspunkte identifiziert werden, dort gemessen und dann auf der Grundlage dieser Messungen mittels geeigneter Berechnungen die Lärmbeurteilung durchgeführt werden kann. Ergibt sich dann in diesem Zusammenhang bei einem Vorhaben für einen Immissionspunkt, dass der dabei durch bloße Berechnung erzielte Wert in unmittelbarer Nähe zu dem Wert liegt, der nach (medizinischer) sachverständiger Beurteilung nach Verwirklichung des Vorhabens zusätzliche Schallschutzmaßnahmen auf der Liegenschaft einer betroffenen Partei notwendig machen würde, kann auf Basis eines substantiierten Parteivorbringens auch dieser Punkt einen entscheidenden Immissionspunkt darstellen, an dem eine entsprechende Messung zu erfolgen hat.

Seitens des Sachverständigen für Lärmschutz wird bestätigt, dass die Auswahl der bisherigen Referenz-Rechenpunkte und der ergänzenden Messpunkte für die auch punktuell die Immissionsberechnung des Schienenverkehrslärms für den Bestand, für die Nullvariante und das Projekt vorgenommen wurde, jeweils lärmexponierten Bereichen von betroffenen Wohnobjekten bzw. Siedlungen entspricht. Aus Sicht des Sachverständigen entspricht die in der Untersuchung angewandte Methode der rechnerischen Ermittlung der Lärmimmissionen, untermauert durch repräsentative Messungen zur Plausibilitätsprüfung des Rechenmodells für lärmtechnische Großprojekte dem Stand der Technik.

Die Behörde geht daher davon aus, dass von der Antragstellerin nach dem maßgeblichen Stand der Technik für die Lärmbeurteilung und den Immissionsschutz die relevanten repräsentativen Immissionspunkte identifiziert wurden, dort ebenfalls nach dem Stand der Technik gemessen wurde und dann auf der Grundlage dieser Messungen mittels geeigneter, dem Stand der Technik entsprechender Berechnungen die Lärmbeurteilung durchgeführt wurde. Das einzig in diesem Zusammenhang vorliegende substantiierte Parteivorbringen betrifft Wohnobjekte im Stadtgebiet von Linz für welche die Höhe des Beurteilungspegels des Schienenverkehrslärms mit weniger als

45 dB ersichtlich ist. Aus Sicht des medizinischen Sachverständigen sind für diesen, weit unter den Grenzwerten der SchIV liegenden Wert keine Schallschutzmaßnahmen und somit aus Sicht der Behörde keine zusätzlichen Messungen erforderlich. Die von der Antragstellerin gewählte Vorgangsweise entspricht somit der in der zitierten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes festgesetzten Vorgangsweise.

Gemäß § 5 Abs 2 SchIV befindet sich der maßgebliche Immissionspunkt bei Gebäuden 0,50 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters. Bei Freiflächen (Erholungs-, Park- und Gartenanlagen), die vor Lärm zu schützen sind, ist der Immissionspunkt 1,50 m über Boden an der maßgebenden Stelle anzunehmen.

In den Fassadenberechnungen zur Ermittlung erforderlicher Objektschutzmaßnahmen wurden die unterschiedlichen Fassadenausrichtungen und die Geschosshöhen der Wohnobjekte berücksichtigt. Die Ergebnisse entsprechen aus Sicht des lärmtechnischen Sachverständigen den Vorgaben nach § 2 Abs 5 der SchIV. Bei den Freiflächen sind die nunmehr zusätzlich erfolgten Messungen jedenfalls 1,50 m über den Boden und somit ebenfalls gemäß § 2 Abs 5 der SchIV erfolgt.

Zur allfällig erforderlichen Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV führt der humanmedizinische Sachverständige aus, *dass die Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV im Einzelfall geboten sein kann, z.B. bei sehr geringer Vorbelastung bzw. großer Differenz zwischen Bestands- und Prognoselärm, bei kumulierenden Wirkungen (z.B. in Kombination mit Erschütterungen) oder bei vorgeschädigter Population (z.B. Nervenheilstalt). In den vom Vorhaben betroffenen Wohnräumen treffen solche Voraussetzungen nicht zu. Außerdem wird unabhängig von der SchIV auch überprüft, ob Schlafstörungen durch Lärmspitzen vermieden werden. Dieses Kriterium ist wegen der höheren Vulnerabilität im Schlaf besonders streng und seine Einhaltung gewährleistet daher nicht nur einen erholsamen Schlaf, sondern schützt gleichzeitig vor Belästigungen während der Wachzeit.*

Hinsichtlich der behaupteten fehlenden Berücksichtigung durch anderen Verkehrslärm führt der lärmtechnische Sachverständige aus, *dass die in den fachlichen Grundlagen der UVE gewählte Form der Erhebungen der Beurteilungspegel  $L_r$  des Schienenverkehrslärms für die Bestandsituation mit den daraus abzuleitenden Grenzwerten des Schienenlärms für das Projekt eindeutig den Vorgaben der in § 4 der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV entspricht, wonach die Immissionsgrenzwerte abhängig vom jeweiligen Beurteilungspegel  $L_r$  vor Realisierung der baulichen Maßnahmen getrennt für die Tagzeit und die Nachtzeit festzulegen sind.*

*Die Beurteilung von anderen in einer Umgebung eventuell vorliegenden Geräuschverursachern erfolgt nach den jeweils für diese Geräuschverursacher gültigen Rechtsnormen, wie z.B. für Industrie und Gewerbeanlagen nach der Gewerbeordnung, für Bundesstraßen nach der Bundesstraßen- Lärmimmissionsschutzverordnung, für den Flugverkehr nach der Luftverkehr-*

*Lärmimmissionsschutzverordnung usw.. Eine Kumulierung der Verantwortung bzw. der Beurteilung ist nicht vorgesehen.“*

Dem Befund des ergänzenden humanmedizinischen Gutachtens hinsichtlich der Vorbelastung bzw. Differenz zwischen Bestands- und Prognoselärm zu entnehmen, dass *„bei Realisierung des Projekts es im Bereich mehrerer Immissionspunkte zu teils deutlich niedrigeren Pegeln kommen wird als bisher, da diese Bereiche zukünftig durch Lärmschutzwände geschützt werden. Teilweise wirkt das gegenständliche Projekt immissionsneutral und bei einigen Immissionspunkten sind geringfügig höheren Pegel als bisher zu erwarten, was, bei gleichbleibend aktiven Lärmschutz auf das zukünftig höhere Bahnverkehrsaufkommen zurückzuführen ist.“*

Aus humanmedizinischer Sicht liegen bei dem gegenständlichen Vorhaben somit keine Voraussetzungen zur Festlegung strengerer Grenzwerte als in der SchIV vorgesehen vor, insbesondere wegen der grundsätzlich gegebenen Neutralität der Belastung durch Schienenlärm. Zusätzlich wurde jedoch auch Lärmspitzen hinsichtlich der Vermeidung von Schlafstörungen untersucht und entsprechende Maßnahmen im Projekt selbst bzw. in den vorgeschriebenen Maßnahmen vorgesehen.

Hinsichtlich der zu schützenden Freiflächen wurden seitens der Antragstellerin an den oa. weiteren Messpunkten gemessen. Es wurden folgende Öffentliche Spielplätze, Park- oder Gartenanlagen im Vorhabensbereich erhoben und die Lärmbelastung berechnet: Spielplatz Untergaumberg, Spielplatz Larnhauserweg, Spielplatz, Spiel- und Liegewiese Grundbachweg, Park Landwiedstraße, Jugendspielplatz Hummelhofstraße, Kinder- und Jugendspielplatz Winklerwald, Kinderspielplatz Kudlichstraße und der Kinder- und Jugendspielplatz Ziegeleistraße. Ebenso wurden die Freiräume der im Vorhabensgebiet befindlichen Kindergärten berechnet. Für Spielplätze und Kindergarten-Freiflächen sind die Beurteilungspegel L, des Schienenlärms in 1,5 m Höhe im Freien bei Tagzeit, angeführt.

Seitens des lärmtechnischen Sachverständigen wird ausgeführt, dass sich *„als Ergebnis bei einem Spielplatz in Leonding (SpGa1) ein Beurteilungspegel von 62 dB mit einem Spitzenwert durch Güterzug bis 80 dB zeigt. An einem Spielplatz in Linz (SpGa7) zeigt sich ein Beurteilungspegel von 61 dB mit einem Spitzenwert durch Güterzug bis 80 dB. An allen übrigen werden Beurteilungspegel von < 55 dB bis < 60 dB mit Spitzenpegel von 65-74 dB ausgewiesen. Für die untersuchten Freiräume (Spielplätze) bei Kindergärten werden durchwegs Beurteilungspegel von < 55 dB mit Spitzenpegel von 65 dB bis maximal 74 dB ausgewiesen.“*

Da die Beurteilungspegel der relevanten Freiflächen bei Tag unter den Grenzwerten der SchIV liegen war diesbezüglich kein weiterer Handlungsbedarf gegeben.

Als Objekten mit besonderem Schutzbedürfnis wurden im Vorhabensraum die folgenden Bauten identifiziert: Volksschule 32 Keferfeldschule; Städt. Kindergarten Larnhauserweg Leonding; Pfarr-

caritaskindergarten St. Theresia; Städt. Hort Edlbacherstraße; Pfarrcaritaskindergarten Herz Jesu; Städt. Kindergarten Brucknerstraße; Städt. Kindergarten Hofmeindlweg und das Seniorenheim der Franziskusschwestern.

Da die Beurteilungspegel für die Tagzeit deutlich unter dem Tag-Grenzwert der SchIV von 65 dB, und an den exponierten Fassaden des Altenheims unter dem Nacht-Grenzwert der SchIV liegen, sowie auch die Spitzenpegel deutlich unter dem für den Einsatz von Objektschutzmaßnahmen anzuwendenden Grenzwert von 80 dB liegen werden seitens der Antragstellerin keine zusätzlichen Schutzmaßnahmen vorgesehen. Der lärmschutztechnische Sachverständige stimmt dieser Vorgangsweise zu.

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wurde dazu ausgeführt, dass *„die ergänzenden Schallmessungen bzw. –berechnungen sowie die Lärmwirkungsliteratur zur betroffenen Population keine Notwendigkeit erkennen ließen, strengere Grenzwerte zu fordern, als sie die durch das Spitzenlärmkriterium ergänzte SchIV vorsieht. Allerdings wurde vorsorglich für ein Seniorenheim eine messtechnische Überprüfung der Prognose nach Inbetriebnahme empfohlen.“*

Die Empfehlung des humanmedizinischen Sachverständigen wurde als zwingende Auflage als Nebenbestimmungen in den Bescheid aufgenommen.

Zum nunmehr von der Antragstellerin verbesserten bzw. ergänzt vorgelegten Gutachten gemäß § 31a EibG wird auf die Ausführungen in Punkt 1. Oben, „Stand der Technik - Gutachten gemäß § 31a EibG“ verwiesen.

#### **Zu den Projektänderungen bei der Trassenentwässerung**

Da nach der bisherigen Planung die Gefahr eines möglichen Einstaues von Kellergeschossen nicht ausgeschlossen werden konnten wurden Umplanungen der Entwässerungsmaßnahmen zu deren Vermeidung durchzuführen.

Seitens des geologisch/hydrogeologischen und wasserbautechnischen Sachverständigen wird bestätigt, dass das nunmehr ergänzte Vorhaben den Vorgaben des § 24f Abs. 1 bis 5 UVP-G 2000 nicht widerspricht.

Die Auflagenvorschläge des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie wurden als Nebenbestimmungen in den Bescheid übernommen bzw. entsprechend dem geologischen Gutachten angepasst.

#### **Zur Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im fortgesetzten Verfahren vom 22.06.2017**

Seitens des Verkehrs-Arbeitsinspektorates wurde auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer hingewiesen, die von der Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen sind. Konkrete

Einwendungen wurden vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat nicht erhoben und wird inhaltlich auf die fachliche Aussagen der Sachverständigen gemäß § 31a EisbG im nunmehr ergänzten Gutachten und des Sachverständigen für Eisenbahnwesen in der zusammenfassenden Bewertung (Seite 70) verwiesen.

#### **Zur Stellungnahme der Stadt Linz, vertreten durch Bürgermeister Klaus Luger im fortgesetzten verfahren vom 20.07.2018**

Seitens der Stadt Linz wird hinsichtlich des bereits im ersten Rechtsgang erfolgten Vorbringen auf die Würdigung oben unter Punkt B2 verwiesen. Die Pyhrnbahn ist in diesem UVP-Verfahren nicht-gegenständlich.

#### **Zur Stellungnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans im fortgesetzten Verfahren vom 25.07.2017**

Zu den ergänzend zum ursprünglichen UVP-rechtlichen Genehmigungsantrag vom 7. Dezember 2011 vorgelegten Unterlagen wird seitens des Wasserwirtschaftlichen Planungsorganes mitgeteilt, dass im fortgesetzten Verfahren die im Zuge des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens (Antrag auf wasserrechtliche Bewilligung) abgegebenen Stellungnahmen (WPLO-2014-213224/2 Sb vom 22. Dezember 2014 und WPLO-2014-213224/4 Sb vom 22. August 2016) vollinhaltlich aufrecht bleiben. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen oben unter D150 verwiesen.

#### **Zum ergänzenden Vorbringen der Stadtgemeinde Leonding im fortgesetzten Verfahren**

Seitens der rechtsfreundlichen Vertretung der Stadtgemeinde Leonding wurden Schriftsätze vom 28.07.2017, 21.12.2017 und vom 15.03.2018 vorgelegt. Auf diese bzw. den dort vorgebrachten Punkten wird nachfolgend in zusammengefasster Form eingegangen.

Auf die von der Einwenderin vorgelegten Gutachten und gutachterlichen Stellungnahmen von Arch. Dipl.-Ing. Günter Reissner, Msc der Schreiner Consulting, Dipl.-Ing. Öllinger 12. März 2018 wird nachfolgend ebenfalls eingegangen.

#### **Nicht realistische Zugzahlen für die Nullvariante – Unrichtige Ermittlung der Bestandslärm-situation**

Wie oben bereits ausgeführt, beschreibt das Bau- und Betriebsprogramm, welches gemäß § 31b Abs. 1 Z. 2 EisbG vom antragstellenden Eisenbahnunternehmen vorzulegenden ist insoweit den Bau und Betrieb als „Programm“ bzw. „Prognose“, als dies insbesondere für die Verkehrseinschätzung erforderlich ist. So erfolgt die Dimensionierung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsschutzkriterien für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall auf Basis der dem Projekt zugrundeliegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen.

Das vorgelegte Bau- und Betriebsprogramm und die darin enthaltenen Zugzahlen selbst sind somit kein Bestandteil der Genehmigung, wogegen die im Projekt festgelegten (bzw allenfalls im Be-

scheid vorgeschriebenen) konkreten Immissionsschutzgrenzwerte einen Bestandteil der Genehmigung gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 darstellen.

Es ist hier der Antragstellerin zu folgen, wonach die Nullvariante in Bezug auf die erforderlichen Immissionsschutz- und insbesondere Lärmschutzmaßnahmen de facto keine Auswirkungen hat und diese lediglich die derzeit absehbare Entwicklung auf der Bestandstrecke ohne Realisierung des Vorhabens darstellt. Auch aus humanmedizinischer Sicht ist im Hinblick auf den erforderlichen Lärmschutz die Differenz zwischen Ist-Zustand und der Prognose nach dem Bau- und Betriebsprogramm relevant. Der humanmedizinische Sachverständige würde auch bei anderen Werten für die Nullvariante zu keinem anderen Ergebnis kommen.

Auch aus Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen wird für die Nullvariante kein Anpassungs- oder weiterer Untersuchungsbedarf gesehen. (Verhandlungsschrift Seite 56) Im ergänzenden Gutachten vom 15. September 2012 hat der Sachverständige die nachstehenden Angaben der Antragstellerin als korrekt verifiziert:

*„Das den Projektunterlagen beiliegende Betriebskonzept (Einlage 202) mit den Angaben des Betriebsprogramms 2025 (Prognosezugzahlen) ist eine der maßgebenden Grundlagen für die Dimensionierung und Gestaltung der zur Genehmigung eingereichten Infrastrukturanlagen - Eisenbahnanlagen.*

*Diese darin angeführten Prognosezugzahlen liegen auch der Bewertung der umweltrelevanten Auswirkungen (2.5. Lärm, Erschütterung, EMF, Luft, Humanmedizin usw.) zugrunde. Siehe dazu z.B. die fachliche Bewertung des SV für Eisenbahnwesen zur Stellungnahme D2 (und zu einer Reihe weiterer Stellungnahmen) in der „Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen“ vom 07.05.2012.*

*Das Betriebskonzept mit den Prognosezugzahlen des Betriebsprogramms 2025 wurde daher von den ÖBB dem zur Genehmigung eingereichten Vorhaben Umbau Linz Hbf. Westseite für die eisenbahnrechtlichen Unterlagen und die Unterlagen der UVP zugrundegelegt.*

*Das Betriebskonzept mit den Prognosezugzahlen des Betriebsprogramms 2025 wurde daher von den ÖBB dem zur Genehmigung eingereichten Vorhaben Umbau Linz Hbf. Westseite für die eisenbahnrechtlichen Unterlagen und die Unterlagen der UVP zugrundegelegt.*

*Weiters wurde davon ausgegangen, dass auch bei Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante) das Verkehrsaufkommen trotzdem weiter steigen und der Prognose 2025 entsprechen wird.*

*Somit sind die Prognosezugzahlen des Betriebsprogramms 2025 sowohl für den Umbau Linz Hbf. Westseite und für die Nullvariante identisch.“*

Auch aus der Sicht der Behörde widersprechen die nahezu identischen Zugzahlen für die Nullvariante und die Realisierung nicht der allgemeinen Lebenserfahrung – wird diese europäische Hauptachse doch neben den Eisenbahnverkehrsunternehmen des ÖBB-Konzerns auch von einer Vielzahl von weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen (Güter- und Personenverkehr) genützt, so wird zB auf die Verdoppelung der Züge des Unternehmens „Westbahn“ in der nunmehrigen Fahrplanperiode hingewiesen – trotz noch nicht erfolgtem Ausbau in diesem Abschnitt der Westbahn.

Die aus Sicht der Stadt Leonding „geschönte“ Nullvariante stellt ebenso wie das angenommene Betriebsprogramm eine Prognose dar, die aus Sicht der Behörde und bestätigt durch den eisenbahnfachlichen Sachverständigen als realistisch und plausibel angesehen wird. Die Auswirkungen des Vorhabens konnten somit auch hinsichtlich des Vergleichs zur Nullvariante korrekt beurteilt werden und wurde dies von den Sachverständigen durch die Bestätigung der Vollständigkeit der Unterlagen und die explizite Aussage in der zusammenfassenden Bewertung auch bestätigt.

Zur behaupteten besondere Situation der Stadtgemeinde Leonding und den daraus abgeleiteten unzureichende Lärmschutzmaßnahmen wird darauf verwiesen, dass die Prüfung des Vorliegens einer Gesundheitsgefährdung und der Zumutbarkeit der Belästigung durch den Schienenlärm gemäß § 24f Abs 2 UVP-G 2000 nach der SchIV als besondere Immissionsschutzvorschrift zu erfolgen hat.

Die nach der SchIV erforderlichen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen sind den Projektunterlagen zu entnehmen. Im fortgesetzten Verfahren wurden auch die relevante Freiflächen und Objekte mit besonderem Schutzbedürfnis erhoben.

Seitens des lärmschutztechnischen Sachverständigen wurde bestätigt, dass *„für das vorliegende Projekt die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der SchIV als ausreichend beurteilt wurden“*.

Über die Kriterien der SchIV hinaus wurden von der Antragstellerin auch zusätzliche Festlegungen in Bezug auf den mittleren Spitzenpegel der lautesten Zuggattung getroffen.

Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen war im Einzelfall keine Unterschreitung der Grenzwerte der SchIV erforderlich.

Zur behaupteten fehlenden Berücksichtigung des Abendzeitraumes wird auf § 4 SchIV verwiesen, wo die Grenzwerte für die Tag- und Nachtzeit festgelegt werden. Seitens des humanmedizinischen Sachverständigen wird darauf hingewiesen, dass *„die messtechnische Überprüfung neben den SchIV-Kriterien die Abendstunden von 19 bis 22 Uhr gesondert ausweisen kann, doch sind bei dem Fahrplan und bei dem auf den Nachtzeitraum dimensionierten Lärmschutz keine Änderungen der erforderlichen Schutzmaßnahmen zu erwarten.“* Auch seitens des lärmtechnischen Sachverständigen wird bemerkt, dass *die Einführung einer zusätzlichen Beurteilung für die Abendzeit hin-*

*sichtlich der anzuwendenden Schutzmaßnahmen gegen Schienenverkehrslärm keinen besseren Schutz für die Nachbarschaft erwarten ließe.“*

Zu der von der Stadt Leonding behaupteten unrichtigen Rasterberechnungen bzw. unrichtigen Darstellung der Rasterlärmkarten wird darauf hingewiesen, dass diese keine Grundlage für die Dimensionierung der bahnseitigen oder objektseitigen Maßnahmen darstellen. Diese erfolgt ausschließlich auf Basis der gemäß § 2 Abs 5 SchIV maßgeblichen Immissionspunkten an den Fassaden der betroffenen Wohnobjekte (0,5 m außerhalb des geöffneten Fensters). Ergänzend wird auf die Aussage der Sachverständigen verwiesen, wonach die Einreichunterlagen für das gegenständliche Vorhaben vollständig und plausibel sind.

Hinsichtlich der insbesondere der teilweise unrichtigen Annahme rechtlicher Vorgaben vermag das Gutachten der Schreiner Consulting GmbH die vorliegende Umweltverträglichkeitserklärung einschließlich der Replik der Antragstellerin sowie das Umweltverträglichkeitsgutachten nicht zu wiederlegen.

#### **Nicht (ausreichende) Berücksichtigung der Night Noise Guidelines und nicht zulässige Anwendbarkeit des „Schienenbonus“**

Nach der Ständigen Rechtsprechung der Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts haben die Guidelines der WHO grundsätzlich lediglich empfehlenden Charakter und sind nicht unmittelbar anwendbar. (VwGH 26.4.2006, 2003/04/0097 und VfGH 26.4.2006, 2003/04/0097).

Der humanmedizinische Sachverständige hat die „Night-Noise-Guidelines for Europe“ der WHO in seinem Gutachten zitiert und mitberücksichtigt. Zu Ihrer begrenzten Anwendbarkeit beim gegenständlichen Projekt verweist er auf seine Ausführungen auf Seite 229 und 230 der Verhandlungsschrift zum Nachbarprojekt Linz-Marchtrenk, welche auf der Homepage des bmvit öffentlich einsehbar ist.

Wie vom Sachverständigen ausgeführt sind die Night Noise Guidelines der WHO bzw. der dort präsentierte Schallpegelwert für die Nachtstunden im Sinne eines idealen Wertes zu verstehen, der, wenn er eingehalten wird, jedenfalls auch besonders vulnerable Menschen bestens zu schützen in der Lage ist. Dabei wird eine Dämmung zwischen innen und außen im Ausmaß von 21 dB angenommen. Hinsichtlich dieses Wertes kann man davon ausgehen, dass dieser Wert im Normalfall in Österreich überschritten wird.

Somit ist insbesondere in Wohn- und Schlafräumen von der Einhaltung oder nur geringfügigen Überschreitung des niedrigsten Wertes der Guidelines von 40 dB auszugehen. Gemäß § 5 Abs 5 SchIV ist bei der Dimensionierung der objektseitigen Maßnahmen von einem Richtwert des Beurteilungspegels im Rauminnen von 30 dB und somit auch vom Schutz besonders vulnerabler Menschen nach den Guidelines auszugehen.

Kardiovaskuläre Effekte und somit gesundheitsschädigende Auswirkungen treten nach den Guidelines ab einem Wert von 55 dB (nachts) auf und decken sich die Guidelines hier mit der SchIV. Hinsichtlich einer unzumutbaren Belästigung treffen die Guidelines keine Aussage.

Wie vom humanmedizinischen Sachverständigen bestätigt, zeigen alle namhaften epidemiologischen Studien zum Beurteilungslärm, dass Schienenlärm weniger belastet als Straßen- und Fluglärm. Zur Anwendbarkeit des Schienenbonus auf LA<sub>eq</sub>-Werte verweist der Sachverständige auf die oben genannte österreichische Studie von Neuberger & Lassnig (Umwelt & Technik 11: 35-51) und darauf, dass bei der Prüfung des Spitzenlärmkriteriums kein „Schienenbonus“ zur Anwendung gebracht werden darf. Damit ist die Berücksichtigung des „Schienenbonus“ gemäß § 2 Abs 4 SchIV zu vertreten und auch beim gegenständlichen Vorhaben zulässig und, da Bestandteil der Rechtsordnung, auch anzuwenden. Der Verfassungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 2. Oktober 2013 zwar Teile der SchIV als gesetzwidrig aufgehoben, der „Schienenbonus“ war von dieser Aufhebung jedoch nicht umfasst. Auch der Ausspruch des Verwaltungsgerichtshofes, dass es sich bei den Grenzwerten der SchIV um Mindeststandards handelt, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann sagt nicht aus, dass der Schienenbonus nicht anwendbar wäre.

#### **Notwendigkeit weiterer emissionsseitiger Maßnahmen**

Die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) wurde für den Bereich der Deutschen Bahn AG im März 1998 durch das Eisenbahn-Bundesamt zugelassen. Es handelt sich somit um keine Österreichische Rechtsnorm und ist diese daher gegenständlich nicht anwendbar. Diesbezüglich wird auf die Bestimmung des § 19 Abs 1 und 2 EisbG hingewiesen, wonach das Eisenbahnunternehmen verpflichtet ist die Eisenbahn einschließlich der zugehörigen Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörigen unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebes der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen und Bewilligungen zu betreiben und diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen sowie Vorkehrungen zu treffen, dass durch den Bau, Bestand oder Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen.

Die aufgrund § 19 Abs 4 EisbG erlassenen Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung – EisbBBV konkretisiert dies in § 4 EisbBBV dahingehend, dass ua Betriebsanlagen so gebaut sein müssen, dass ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder vermeidbar gefährdet. Sie müssen insbesondere so gebaut sein, dass ua die im Betrieb auftretenden Beanspruchungen mechanischer, elektrischer und thermischer Art ohne Betriebsgefährdung aufgenommen werden können. § 8 EisbBBV enthält allgemeine Bestimmungen für die Instandhaltung. Gemäß § 8 Abs 2 EisbBBV und § 21 Abs 2 Eisenbahnverordnung 2003 - EisbVO 2003 haben sich Art, Umfang und Häufigkeit der Wartung und der Inspektionen nach Bauart und Belastung der Betriebsanlagen und der Schienenfahrzeuge zu richten. Gefährdete Stellen sind so zu überwachen, dass Betriebsgefährdungen rechtzeitig erkannt und Gegenmaßnahmen getroffen werden können. Aufgrund der zitierten

Rechtsvorschriften wird seitens der Behörde auch für diesen Streckenabschnitt einer internationalen Fernverkehrsstrecke bzw. Hochleistungstrecke in einem dicht besiedelten Gebiet von einer regelmäßigen Instandhaltung nach ähnlichen Standards wie beim „besonders überwachten Gleis“ in Deutschland ausgegangen.

Lärmarme Bremsen sind als fahrzeugseitige Komponente nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens. Es wird diesbezüglich jedoch auf die Rechtsvorschriften zur Zulassung neuer Eisenbahnfahrzeuge nach der TSI Noise (Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU) bzw auf die Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung – SchLV, BGBl. Nr. 414/1993 verwiesen, welche langfristig zu einer Absenkung und zu einer Reduktion des fahrzeugseitigen Schienenlärms führen werden.

Geschwindigkeitsbegrenzungen sind bei der Eisenbahn durch die dadurch bedingten Fahrzeitverlängerungen und Kapazitätsverluste (weniger Trassen) betrieblich problematisch. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der gegenständlichen Eisenbahnstrecke um eine prioritäre Achse des europäischen Hochgeschwindigkeitssystems handelt. Bei Einhaltung der im Vorhaben selbst vorgesehenen und vom humanmedizinischen Sachverständigen vorgeschriebenen Maßnahmen ist auch ohne die geforderte Geschwindigkeitseinschränkung von keiner Gesundheitsgefährdung oder unzumutbaren Lärmbelästigung auszugehen. Das Vorschreiben einer Geschwindigkeitsbegrenzung wäre hier somit jedenfalls als überschießend anzusehen.

Fahrverbote für zugelassene Fahrzeuge widersprechen dem Grundsatz des diskriminierungsfreien Zugangs zur Schieneninfrastruktur gem § 56 EisbG.

Insbesondere hinsichtlich der unrichtigen Annahme rechtlicher Vorgaben vermag das Gutachten der Schreiner Consulting GmbH somit die vorliegende Umweltverträglichkeitserklärung einschließlich der Replik der Antragstellerin sowie die zusammenfassende Bewertung samt ergänzend eingeholter Gutachten nicht zu widerlegen.

#### **Nicht gegebene Berücksichtigung anderer Verkehrsträger**

Entsprechende Unterlagen zum Straßenverkehrslärm und auch zum Lärm durch den Flugverkehr zum Flughafen Hörsching wurden von der Antragstellerin vorgelegt und diese von den UVP-Gutachtern als vollständig befunden.

Die Kriterien der SchIV sehen eine getrennte Betrachtung des Schienenverkehrslärms vor.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in der Entscheidung „Spange Götzensdorf“ (W 102 2000176-1/23E) zur Forderung nach einer Gesamtlärmbeurteilung darauf hingewiesen, dass die Forderung

zwar nachvollziehbar sei, jedoch keine hinreichenden Erkenntnisse vorliegen, die eine Beurteilung ermöglichen würden.

Zu der zuletzt vorgelegten fachlichen Stellungnahme der Schreiner Consulting (Dipl.-Ing. Öllinger) ist anzumerken, dass diese kein neues Vorbringen enthält. Siehe dazu die entsprechenden Aussagen zur WHO-Richtlinie oben sowie zu der aus Sicht des Privatsachverständigen unrealistischen Nullvariante.

Weites wird davon ausgegangen, dass Dipl.-Ing. Öllinger weder humanmedizinischer noch eisenbahnbetrieblicher Sachverständiger ist und somit den vorliegenden Gutachten und gutachterlichen Stellungnahmen hinsichtlich humanmedizinischer und eisenbahnbetrieblicher Aussagen nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten ist.

Die von der Stadtgemeinde Leonding bzw. der Schreiner Consulting/DI Öllinger vorgeschlagenen emissionsseitigen Maßnahmen betreffen keine Sach- sondern Rechtsfragen und wurden von der Behörde oben unter dem Punkt „Notwendigkeit weiterer emissionsseitiger Maßnahmen“ entsprechend gewürdigt, Ebenso wurde die Vorbelastung durch andere Verkehrsträger unter dem Punkt „Nicht gegebene Berücksichtigung anderer Verkehrsträger“ gewürdigt und wird hinsichtlich des vorgebrachten „Vorsichtsprinzip der Sicherheitstechnik“ nochmals auf das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes „Spange Götzendorf“ (W 102 2000176-1/23E) hingewiesen.

Darüber hinaus wird auf die Aussage des humanmedizinischen Sachverständigen verwiesen, wonach Projektbedingte Schallimmissionsänderungen im Freiraum nicht auffällig sein werden.

#### **Zur vorgelegten städtebaulichen Analyse von Arch Dipl.-Ing. Günter Reissner**

Zum von der Stadtgemeinde Leonding vorgelegten Gutachten „Stadt Leonding, Neutrassierung Westbahnstrecke, Städtebauliche Analyse“ vom 30. Juni 2017 von Stadt Raum Umweltplanung, Arch Dipl.-Ing. Günther Reissner, Msc, Radetzkystraße 31/1, 8010 Graz vom 30.06.2017 ist darauf hinzuweisen, dass bei Vorliegen divergierender Sachverständigenmeinungen die Behörde auf Grund eigener Überlegungen einem Gutachten wegen dessen größerer Glaubwürdigkeit bzw. Schlüssigkeit bei entsprechender Begründung den Vorzug zu geben hat (VwGH 30. 10. 1991, 91/09/0047; 20. 11. 2001, 2001/09/0072; 25. 4. 2003, 2002/12/0109).

In diesem Sinne hat die Behörde den von ihr bestellten Gutachter beauftragt, zu jedem einzelnen Punkt des Vorbringens der Stadt Leonding und des Privatsachverständigen Stellung zu nehmen. Diesem Auftrag ist der Sachverständige in der „Beantwortung der Stellungnahme der Stadtgemeinde Leonding / deren Vertreter und Gutachter“ vom 4. September 2017 nachgekommen.

Der nichtamtliche Sachverständige der Behörde, Dipl.-Ing. Oliver Rathschüler, kommt unter teilweiser Nachvollziehbarkeit der Argumente des Privatsachverständigen und der Ableitung des Flächenbedarfes bzw. der städtebaulichen Verdichtung und Verbindung der Siedlungsbereiche Leon-

ding und Hart im Trassenbereich von übergeordneten Leitplanungen zu keiner konkrete Begründung für die Tieferlegung der Bahntrasse.

Auch für die Behörde ist es nachvollziehbar, dass die Beispielhaft vorgebrachten Referenzbeispiele für Überplattungen (Linz Bindermichl, Unterführung Grabengürtel Graz, Max-Hirschenberg - Weg München, Südeinfahrt Plabutsch Graz, S 1 Wiener Außenring Schnellstraße – Rannersdorf) welche Teilabschnitte von (meist) Straßen darstellen in Länge und Aufwand keinem Verhältnis zu der vorgeschlagenen Lösung der Einhausung stehen. Ebenso plausibel und nachvollziehbar ist auch, dass der Korridor von 50 m eine Barriere darstellt, die allerdings bereits heute in wesentlichen Teilabschnitten aufgrund des Grundeigentums der ÖBB besteht bzw. bereits seit deren Errichtung und Inbetriebnahme der gegenständlichen Eisenbahnstrecke im Jahre 1860/1870 grundsätzlich in diesem Ausmaß besteht. Nachvollziehbar ist auch dass der von der Gemeinde Leonding vorgelegten städtebaulichen Analyse zur Vollständigkeit noch wesentliche Begleitfragen beantwortet werden müssen - die Ausführungen sind generell gehalten und ohne eine planliche Konkretisierung. Die vom Privatsachverständigen der Gemeinde behauptete irreparable Wirkung durch die Verbreiterung der Bestandstrasse ist – schon alleine wegen der bestehenden Situation und der fehlenden planlichen Konkretisierung sowie der sonstigen vom nichtamtlichen Sachverständigen angeführten Gründe – nicht vorliegend. Durch das vorgelegte Gutachten wurde die Annahme der UVP-Sachverständigen das eingereichte Projekt sei umweltverträglich bzw. dass die öffentlichen Interessen der Bahn die öffentlichen Interessen der Gemeinde überwiegen nicht erschüttert.

Darüber hinaus wurde seitens der Antragstellerin keine Tieferlegung und Einhausung beantragt und eine solche auch nicht als Alternative geprüft, da von der Behörde sind nur die von der Antragstellerin vorgelegten Alternativen zu prüfen sind. Eine Tieferlegung und Einhausung würde wegen der umfangreichen geänderten Auswirkungen auch bei gleicher Trasse eine antragsbedingte Änderung zum beantragten Vorhaben darstellen.

### **Keine Zulässigkeit von allfälligen Nachbesserungen des Schallschutzes**

Die Angaben zum Schallschutz wurden vom Sachverständigen für Lärmschutz als plausibel und nachvollziehbar sowie dem Stand der Technik entsprechend beurteilt.

Der Sachverständige kommt zum Schluss:

*„Da die höheren Stockwerke nur durch objektseitige Maßnahmen vor Bahnlärm geschützt werden können, ist ein umfangreiches passives Schallschutzprogramm vorgesehen. Bestehende Lärmschutzwände werden z.T. nur versetzt und nicht wesentlich erhöht. Der Schutz der tiefer gelegenen Wohnungen und auch der Freiraumschutz bleiben daher gegenüber der Nullvariante in weiten Bereichen unverändert.*

*Die geplanten Maßnahmen gewährleisten, dass die Grenzwerte der SchIV überall im Wohnbereich eingehalten werden und dass es im Außenbereich nirgends zu auffälligen Verschlechterungen kommt. Im Innenbereich werden für viele Anwohner deutliche Verbesserungen prognostiziert.“*

*„Durch die entsprechend vorgegebene Auswahl der Qualitätskategorie wird sichergestellt, dass in Wohn- und Aufenthaltsräumen unter Einsatz der Objektschutzmaßnahmen der im § 5 Abs 5 der SchIV festgelegte Beurteilungspegel im Rauminnen von 30 dB gesichert eingehalten wird.“*

Von der Einhaltung der prognostizierten Grenzwerte und dem dadurch gegebenen Schutz der Anrainer in den betroffenen Wohn- und Schlafräumen ist somit mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auszugehen.

Die im Operat „Fachbeitrag Schalltechnik“ Ordnungsnummer 505 im Kapitel „Nachkontrolle Bahnbetrieb“ angeführten Kontrollmessungen dienen der Kontrolle und Beweissicherung zur Einhaltung der festgelegten Grenzwerte. Falls diese Grenzwerte im Einzelfall eine Änderung des Objektschutzes erforderlich machen sollte, ist dieser entsprechend nachzurüsten. Durch diese allfällig erforderliche Maßnahme – Einbau von Schallschutzfenstern und Türen sowie Schalldämmlüftern bei betroffenen Wohn- und Schlafräumen, die jederzeit technisch möglich sein wird, ändert sich nichts an der Aussage des Sachverständigen hinsichtlich der Einhaltung der Grenzwerte.

Würde man der Rechtsansicht der Einwenderin folgen, dass sämtliche Kontroll- und Monitoringmaßnahmen, von denen anzunehmen ist, dass diese auch zu einzelnen Nachbesserungen führen können, unzulässig sind widerspricht dies dem klaren Wortlaut des § 24f UVP-G 2000 der hier gerade Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten als wesentliche Vorschriften erwähnt.

Die behauptete Verknüpfung der Genehmigung mit dem Ergebnis des nach Fertigstellung der Lärmschutzmaßnahmen vorgesehenen Monitorings liegt somit nicht vor.

#### **Zu den von der Stadtgemeinde Leonding geforderten Vorschriften**

Das Immissionsminimierungsgebot des § 24f Abs 2 Z 2 stellt kein generelles, absolutes, sondern ein relatives Gebot dar, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten (VwGH 6. 7. 2010, 2008/05/0115; 24. 6. 2009, 2007/05/0101). Die Vorschrift zusätzlicher Auflagen muss noch im Verhältnis zu der damit erreichbaren Verringerung der Belastung stehen (Verhältnismäßigkeitsgrundsatz; VwGH 31. 3. 2005, 2004/07/0199 und 0202; US 16. 1. 2007, 1A/2006/12-31; 3. 8. 2000, 3/1999/5-109). Wenn die Prüfung ergibt, dass die vorgeschlagenen Verbesserungen technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar sind, so können diese Verbesserungen vorgeschrieben werden. Ein absolutes Gebot enthält diese Bestimmung nur hinsichtlich der Vermeidung der in lit a bis c genannten Immissionen. So auch Raschauer (Hrsg), Umweltrecht Kommentar (2013) zu § 17 UVP-G, Seite 748 wenn sich durch das Vorhaben der Abstand zwischen den tatsächlich bestehenden Immissionen und den für den dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerten verringert, kann darin noch keine Gefährdung der Gesundheit der Nachbarn gesehen werden, wenn die nach dem Stand der medizinischen Wissenschaft festgesetzten Grenzwerte selbst nicht überschritten werden (VwGH 29. 3. 2006, 2004/04/0209).

Hinsichtlich der Forderung den Baustellenverkehr nach Möglichkeit über die bestehende Bahntrasse zu führen ist auszuführen, dass dies im Projekt sowieso weitgehend vorgesehen ist und sich die Vorschreibung somit erübrigt.

Ebenso sind entsprechende Maßnahmen zur Luftreinhaltung sind im Projekt (Umweltverträglichkeitserklärung) LUG-BA-01 bis LUG-BA-06 bereits enthalten.

Auch der Einsatz strombetriebener Baumaschinen wurde schon im ersten Rechtsgang unter Spruchpunkt III.2.6 der Nebenbestimmungen vorgeschrieben.

Hinsichtlich der lärmenden Bauarbeiten sind zum Schutz der Anrainer und Umwelt bereits ausreichende Maßnahmen im Projekt selbst sowie den Nebenbestimmungen (III.2.4. III.2.8.-enthalten). Da die Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung durch die Immissionen der Bauphase von keiner Gefährdung des Lebens oder die Gesundheit von Menschen oder des Eigentums oder sonstiger dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen, von keiner erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen, jedenfalls solchen, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen und keiner unzumutbaren Belästigung der Nachbarn ausgehen wäre die Aufnahme weiterer Vorschreibungen überschießend.

### **Zusammenfassung**

#### **Beteiligung der Öffentlichkeit:**

Seitens der Projektwerberin wurde das Vorhaben begleitend zur Einreichplanung bei Informationsveranstaltungen vorgestellt, so zB am 29. April 2011 in der Landeshauptstadt Linz und am 2. Mai 2011 in der Stadtgemeinde Leonding.

Seitens der Behörde wurde der Öffentlichkeit in den im Folgenden angeführten Verfahrensschritten die Möglichkeit zur Information (Einsichtnahme) und Stellungnahme gegeben:

- von Mittwoch, den 1. Februar 2012 bis einschließlich Freitag, den 16. März 2012 **öffentliche Auflage** und Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme des Antrags und **der Projektunterlagen** (Umweltverträglichkeitserklärung, Trassengenehmigungspläne, Bauentwurf und Gutachten gem. §31a EibG) gem. § 24 Abs 8 UVP-G 2000 iVm § 9 leg. cit. und §§ 44a und 44b AVG
- **öffentliche Erörterung** am Dienstag den 8. Mai 2012 und Mittwoch den 9. Mai 2012 in Linz
- **Öffentliche mündliche Verhandlung am Mittwoch den 30. Mai 2012 und Donnerstag, den 31. Mai 2012**

#### **Umweltverträglichkeit**

Die Beschreibung der zahlreichen und umfangreichen Maßnahmen ist der Umweltverträglichkeitserklärung und der schlüssigen und nachvollziehbaren zusammenfassenden Bewertung der Um-

weltauswirkungen zu entnehmen bzw. ist auf diese zu verweisen. Bei Einhaltung der in der Umweltverträglichkeitserklärung angeführten und der in der zusammenfassenden Bewertung angeführten zwingenden Maßnahmen bzw. Maßnahmen zur Beweissicherung, sowie den von der Behörde zusätzlich als Nebenbestimmungen in den Bescheid übernommen Bedingungen und Auflagen ist jedenfalls von der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens auszugehen.

### **Zusammenfassung der Entscheidungsgründe**

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis dem gegenständlichen Projekt unter Zugrundelegung der vorgelegten Unterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung samt Unterlagen, Trassenverordnungspläne, Bauentwurf), des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EisbG und der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie den seitens der Parteien und Beteiligten erstatteten Vorbringen im Verfahren, insbesondere während der öffentlichen Auflage und in der öffentlichen mündlichen Verhandlung die im Spruch angeführte Genehmigung unter Mitwirkung der im Spruch angeführten materiellen Genehmigungsbestimmungen erteilt werden konnten. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die im Zuge des Verfahrens durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ergeben hat und unter Einhaltung der in der zusammenfassenden Bewertung enthaltenen zwingenden Maßnahmen sowie der in den Nebenbestimmungen vorgeschriebenen Maßnahmen die zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 24 f Abs 1 UVP-G 2000 erfüllt werden. Die vorgelegte Trasse entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn gemäß § 3 HIG und standen die Ergebnisse der Anhörung der Erteilung der Genehmigung nicht entgegen. Hinsichtlich der Mitwirkung der materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen des Eisenbahngesetzes ergibt sich aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG, dass die Projekterstellung dem Stand der Technik zum Antragszeitpunkt unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenbahnen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen unter Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Dem wurde auch durch die Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung sowie den im Zuge der mündlichen Verhandlung vorgebrachten Stellungnahmen nicht entgegengetreten. Hierbei wurde auf die im Spruch zitierten gesetzlichen Bestimmungen abgestellt und sind die solcher Art beschriebenen gesetzlichen Anforderungen bei der Erlassung des Bescheides erfüllt worden. Dies ergibt sich jedenfalls aus dem im Rahmen dieses Bescheides festzustellenden Sachverhalte samt den zugrunde liegenden Projektunterlagen, insbesondere der zusammenfassenden Bewertung, dem Gutachten gemäß § 31a EisbG, den Stellungnahmen der Sachverständigen im Zuge der mündlichen Verhandlung sowie den sonstigen Vorbringen im Zuge des Verfahrens.

Der Beweisantrag der Stadtgemeinde Leonding war abzuweisen.

Im Zuge des fortgesetzten Verfahrens wurden die Projektunterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung nach den Vorgaben des aufhebenden Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshof bzw. der geänderten Trassenentwässerung ergänzt. Seitens des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und des wasserwirtschaftlichen Planungsorgan wurde zum Vorhaben Stellung genommen aber

keine (neuerlichen) Einwände erhoben. Nach Würdigung der Stellungnahmen und der vorgelegten Gutachten der Stadtgemeinde Leonding ist die Behörde zum Schluss gekommen, dass weiterhin sämtliche Genehmigungsvoraussetzungen des UVP-G 2000 und der mitanzuwendenden Materiegesetze erfüllt sind. Sämtliche Einwendungen der Gemeinde Leonding waren abzuweisen.

Aufgrund der Ergebnisse des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, insbesondere der vorliegenden Gutachten und der zusammenfassenden Bewertung sowie aufgrund der erfolgten Beweiswürdigung konnte das Vorliegen der Umweltverträglichkeit und der Genehmigungsvoraussetzungen der anzuwendenden gesetzlichen Bestimmungen festgestellt werden und das gegenständliche Vorhaben in dem im Spruch zitierten Umfang genehmigt werden.

### **Kosten**

Auf Grund der abgabenrechtlichen Begünstigung des § 50 Bundesbahngesetz, BGBl. I 825/1992 idgF, sind von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG weder Bundesverwaltungsabgaben noch Gebühren nach dem Gebührengesetz zu entrichten, soweit sich diese Abgaben aus der Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß dem Bundesbahngesetz ergeben.

### **Rechtsmittelbelehrung**

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einzubringen. Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat aufschiebende Wirkung, das heißt, der Bescheid kann bis zur abschließenden Entscheidung nicht vollstreckt werden.

Die Beschwerde kann in jeder technisch möglichen Form übermittelt werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind.

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<http://www.bmvit.gv.at/ministerium/impressum/policy.html>) bekanntgemacht.

### **Hinweis:**

Gemäß BuLVwG-Eingabengebührverordnung – BuLVwG-EGebV, BGBl II Nr 387/2014 idgF, ist bei der Einbringung einer solchen Beschwerde (samt Beilagen) eine Pauschalgebühr von EUR 30,00

zu entrichten. Die Pauschalgebühr für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde beträgt EUR 15,00.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen; dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

**Weiterer Hinweis:**

Dieser Bescheid wird auch durch Edikt zugestellt. Ein solcher Bescheid gilt mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung gemäß § 44f des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (insbesondere Verlautbarung im redaktionellen Teil zweier im Bundesland weit verbreiteter Tageszeitungen und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“) als zugestellt.

Wird das gleiche Schriftstück mehrmals gültig zugestellt (zB telegrafisch, fernschriftlich, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung, durch Edikt), so ist gemäß § 6 des Zustellgesetzes die erste Zustellung maßgebend.

**Für den Bundesminister:**

Mag. Michael Andresek

**Ihr Sachbearbeiter:**

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