

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

**Umbau Linz Hbf. Westseite
einschließlich Linzer Lokalbahn
km 188,643 – km 190,846**

**Zusammenfassende Bewertung
der Umweltauswirkungen
gemäß § 24d UVP-G 2000 idgF**

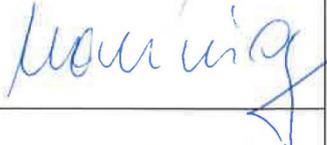
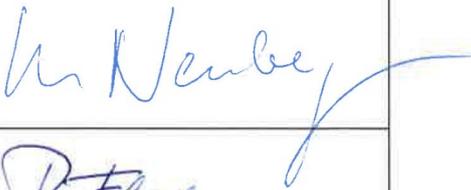
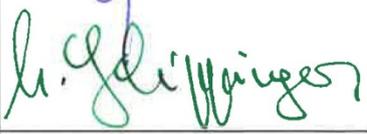
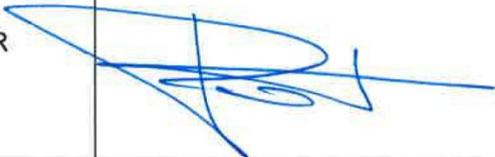
Auftraggeber:

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Gruppe Schiene, Abteilung IV/Sch 2
Radetzkystraße 2,
A - 1030 Wien

Verfasser:

Dipl. Ing. Oliver Rathschüler
Liechtensteinstraße 63,
A - 1090 Wien
DI Oliver RATHSCHÜLER
DI Annina HESSE

FACHGEBIETE / GUTACHTER

Fachgebiet	Gutachter	Unterschrift
Eisenbahnwesen und Verkehr	DI Markus MAYR	
Schalltechnik/Lärm, Erschütterungsschutz/Körperschall	Ing. Erich LASSNIG	
Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung)	Ing. Wilhelm LAMPEL	
Luftschadstoffe	A.o. Univ.-Prof. Dr. Hans PUXBAUM	
Klima	Univ. Prof. Dr. Erich MURSCH- RADLGRUBER	
Humanmedizin	Univ.-Prof. Dr. Manfred NEUBERGER	
Wasserbautechnik, Oberflächen- gewässer	DI Peter FLICKER	
Geologie, Geotechnik, Hydrogeologie/Grundwasser	Univ.-Prof. Dr. Leopold WEBER	
Boden, Grundwasserchemie, Abfallwirtschaft	DI Dr. Kurt SCHIPPINGER	
Siedlungs- und Wirtschaftsraum, Freizeit und Erholung, Stadt- und Landschaftsbild, Tiere, Pflanzen Lebensräume	DI Oliver RATHSCHÜLER	

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Einleitung	15
1.1.	Art und Ablauf des Verfahrens	15
1.2.	UVP-Pflicht.....	15
1.3.	Aufgabenstellung	16
1.4.	Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen	17
1.5.	Methodische Vorgehensweise	18
1.6.	Glossar.....	18
2.	Fachgebiete	20
3.	Beschreibung des Vorhabens	21
4.	Überprüfung nach bundesrechtlichen Materiengesetzen.....	24
5.	Überprüfung der Umweltverträglichkeitserklärung	25
6.	Beurteilung der Umweltauswirkungen.....	27
6.1.	Elektromagnetische Felder, Licht (Beschattung)	28
6.2.	Luftschadstoffe.....	31
6.3.	Gesundheit und Wohlbefinden.....	41
6.4.	Klima	46
6.5.	Raumplanung, Siedlungsraum, Freizeit und Erholung.....	48
6.6.	Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume.....	51
6.7.	Landschaft.....	57
6.8.	Sach- und Kulturgüter	60
7.	Schutzgutrelevante Ergebnisse gemäß § 31a Gutachten.....	62
7.1.	Eisenbahnbautechnik, Konstruktiver Ingenieurbau und Straßenbau	62
7.2.	Eisenbahnbetrieb	62
7.3.	Lärm.....	62
7.4.	Erschütterungsschutz.....	63
7.5.	Wasserbautechnik.....	63
7.6.	Boden-Grundwasserqualität und Abfallwirtschaft	64
7.7.	Geotechnik und Hydrologie.....	64
7.7.1.	Ergänzende Begutachtung.....	65
8.	Fachliche Auseinandersetzung mit Stellungnahmen	68
	A1 – Verkehrs-Arbeitsinspektorat, BMVIT, 01.02.2012	69
	A2 – Amt der OÖ Landesregierung Wasserrechtsbehörde, 14.03.2012	70
	A3 – Bezirkshauptmannschaft Linz-Land, 15.03.2012	74
	B1 – BMLFUW (Umweltbundesamt), 12.03.2012.....	76
	B2 – Bürgermeister der Stadt Linz, 14.03.2012.....	81
	B3 – Stadtgemeinde Leonding, 15.03.2012	82
	C1 – Landwirtschaftskammer Oberösterreich, 14.03.2012	91
	D1 – Ing. Mag. Manfred Froschauer MBA, 15.02.2012	96
	D2 – Leopold und Monika Vesely, 05.03.2012	101
	D3 – Johann Engleder, 05.03.2012	105
	D4 – Gisela Engleder, 05.03.2012.....	106
	D5 – Akad. VKfm. Ing. Markus Leibetseder, 05.03.2012.....	107
	D6 – Gottfried Bergsmann, 27.02.2012	110

D7 – Karin Puckmayr, 08.03.2012.....	111
D8 - Josef Puckmayr, 08.03.2012	114
D9 – Susanne Fiedler und Alexander Huber, 08.03.2012	114
D10 – Klaudia Feilmair, 07.03.2012	116
D11 – Dr. Gerlinde und Rodemund, 09.03.2012	117
D12 – Tabor Takacs, 07.03.2012	119
D13 – György Zsoldi, 07.03.2012.....	119
D14 – Dr. Helmut Gamsjäger, 03.03.2012	120
D15 – Erika Leitner, 08.03.2012.....	121
D16 – Güler Kaya, 07.03.2012	121
D17- Erika Gamsjäger, 03.03.2012	122
D18 – Dusan Stojcevic, 08.03.2012	124
D19 – Gerhard Burgstaller, 06.03.2012.....	125
D20 – Franz Pühringer, 07.03.2012	125
D21 – E. Binder, 06.03.2012	125
D22 – Anna Stögbauer, 07.03.2012	125
D23 – Nura Dogic, 08.03.2012	125
D24 – Susi Kumpflmüller, 06.03.2012	125
D25 – Gerold Pühringer, 07.03.2012.....	125
D26 – Elvira Groschner, 08.03.2012	125
D27 – Gottfried Schmid, 06.03.2012	125
D28 – Margaretha Pühringer, 07.03.2012	126
D29 – Helga Tobin, 05.03.2012.....	126
D30 – Theresia Hüttler, 07.03.2012.....	126
D31 – Alexandra Angael, 08.05.2012.....	126
D32 – Max Loher, 06.03.2012	126
D33 – Mag. Johann Schwarzbauer, 08.03.2012	127
D34 – Margit Hauer, 07.03.2012	127
D35 – Silvia Huber, ohne Datum	128
D36 – Petra Aumayer, 08.03.2012	128
D37 – Christian Gufler, ohne Datum.....	128
D38 – Anna Ortner, 07.03.2012.....	129
D39 – Robert Stütz, ohne Datum.....	129
D40 – Robert Ortner, 07.03.2012	129
D41 – Othmar Zimmerleitner, 06.03.2012	130
D42 – Luisa Amtaema, 08.03.2012	130
D43 – Emmerich Boxhofer, ohne Datum	130
D44 – Gertraud Fellingner, 08.03.2012	130
D45 – Wolfgang Havlicek, ohne Datum.....	130
D46 – Trude Mittermayr, 08.03.2012.....	130
D47 – Mario Pracher, 08.03.2012.....	130
D48 – Erika Innerlohinger, 08.03.2012	132
D49 – Johann Horner, 03.03.3012	133
D50 – Berna Erdem, 08.08.2012.....	133
D51 – Theresia Gattringer, 08.03.2012	133

D52 – Viktor Lieb, 08.03.2012	133
D53 – Erna Otte, 03.03.2012.....	133
D54 – Vincent Danilov, 08.03.2012	134
D55 – Alfred Otte, 03.03.2012.....	134
D56 – Kavenampasiko Diarusala Joseph, 08.03.2012.....	134
D57 – Peter Walter, 03.03.2012	134
D58 – Magdalena Gorecka, 08.03.2012.....	134
D59 – Sandra Liedl, 03.03.2012	134
D60 – Walter Ruppert, 08.03.2012.....	134
D61 – Branko Mares, 03.03.2012.....	134
D62 – Margarete Karl, 08.03.2012	134
D63 – Darinka Mares, ohne Datum	135
D64 – Dipl. –Ing. Hadyari, 10.03.2012.....	135
D65 – Elisabeth Weiss, 03.03.2012.....	135
D66 – Dragisa Tizmonar, 08.03.2012.....	135
D67 – Gerlinde Spindelberger, 08.08.2012	135
D68 – Andreas Platzler, 08.03.2012.....	135
D69 – Sascha Savic, 08.03.2012	135
D70 – Edith Kempl, 08.03.2012.....	135
D71 – Mariana Savic, ohne Datum.....	135
D72 – Fidan Jahai, 08.03.2012.....	136
D73 – Silvester Shompole, 08.03.2012	136
D74 – Elisabeth Mayer, 03.03.2012	136
D75 – Halilaj Idajet, 08.03.2012.....	136
D76 – Adel Elkaffas, 08.03.2012	136
D77 – Christa Traxler, ohne Datum.....	136
D78 – Leopoldine Pirklbauer, 08.03.2012	136
D79 – Nina Aistleitner, 08.03.2012.....	136
D80 – Anton Gattringer, 08.03.2012.....	136
D81 – Nicholas Oberzaucher, 08.03.3012.....	137
D82 – Zekira Zejnkagic, ohne Datum	137
D83 – Franz Höllwirth, 10.03.2012	137
D84 – MMag. Elisabeth Krenhuber, ohne Datum.....	137
D85 – Abdulhayat Kayat, 08.03.2012.....	137
D86 – Herbert Redtenbacher, 05.03.2012.....	137
D87 – Maria Höllwirth, 10.03.2012	137
D88 – Blerand Weza, 08.03.2012.....	137
D89 – Maria Mesic, 08.03.2012.....	137
D90 – Martin Weber, 05.03.2012.....	138
D91 – Mag. Franz Leutgob, 08.03.2012	138
D92 – Lobsang Tendor Jayangsang, 08.03.2012.....	138
D93 – Birgit Mühlegger, 05.03.2012.....	138
D94 – Foale Marioara, 08.03.2012.....	138
D95 – Norbert Schmidinger, 05.03.2012	138
D96 – Marlies Ammering, 05.03.2012	138

D97 – Burghard Woike, 08.03.2012	138
D98 – Gertrude Derndorfer, 05.09.2012.....	138
D99 – Hubert Harrer, ohne Datum.....	139
D100 – Horst Moser, 05.03.2012.....	139
D101 – Marta Wöstl, 08.03.2012.....	139
D102 – Christian Göls, 05.03.2012.....	139
D103 – Hansjörg Sammern-Frankenegg, 05.03.2012.....	139
D104 – Rosemarie Albert, 05.03.2012	139
D105 – Anna Hohl, ohne Datum.....	139
D106 – Ingrid Vihaus, 05.03.2012	139
D107 – Dietmar Kücher, 09.03.2012	139
D108 – Walter Maureder, 07.03.2012	140
D109 – Gerhard und Erika Käferböck, 08.03.2012.....	140
D110 – Andrea Zemmann, 04.03.2012	140
D111 – Monika Brandstetter, 05.03.2012	140
D112 – Gertrude Bezijak, 09.03.2012	140
D113 – Angela Pracher, 09.03.2012	140
D114 – Tamara Schmiedmaier, 04.03.2012.....	140
D115 – Ernst Feichtinger, 08.03.2012	140
D116 – Regina Schröder, 08.03.2012	140
D117 – Karoline Böhm, 08.03.2012.....	141
D118 – Andrea Potocura-Mihalache, 08.03.2012.....	141
D119 – Walter Voon, 04.02.2012	141
D120 – Eva Maria Hofler, 08.03.2012	141
D121 – Robert Schmidt, 04.03.2012	141
D122 – Harald Kapeller, 04.03.2012	141
D123 – Lena Alashe, 04.03.2012	141
D124 – Alic Salih, 08.03.2012	141
D125 – Solomon O. Alashe, 04.03.2012	141
D126 – Angela Weindl, 04.03.2012.....	142
D127 – Erwin Weindl, 04.03.2012	142
D128 – Gerhard Hrachowina, 04.03.2012	142
D129 – P. Hrachowina, 04.03.2012.....	142
D130 – Gerhard Liedl, 05.03.2012	142
D131 – Johanna Langthaler, 04.03.2012	142
D132 – Helmut Hochmair, 04.03.2012	142
D133 – Thomas Puhlinger, 05.03.2012.....	142
D134 – Heidelinde Liedl, 05.03.2012.....	142
D135 – Brankica Vidackovic, 09.03.2012	143
D136 – Thomas Riedler, 04.03.2012.....	143
D137 – Alice Olleschik, 07.03.2012.....	143
D138 – Josef Wagner, 06.03.2012.....	143
D139 – Richard Novak, 06.03.2012.....	143
D140 – Adelheid Holl, ohne Datum	143
D141 – Helga Novak, 06.03.2012.....	143

D142 – Karin Baldur, 07.03.2012	143
D143 – Veronika Böhm, 04.03.2012.....	143
D144 – Veronika Holly, 06.03.2012.....	144
D145 – Mario Bressler 04.03.2012.....	144
D146 – Marion Babka, 07.03.2012.....	144
D147 – Brigitte Danielczsk, 06.03.2012.....	144
D148 – Johanna Bressler, 04.03.2012	144
D149 – Mag. Birgit Baumgartner, 06.03.2012	144
D150 – Amt der OÖ Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht / Wasserwirtschaftliches Planungsorgan, 14.03.2012 ...	144
D151 – Erik Paul Papinski, 04.03.2012	145
D152 – Günter Ingruber, 03.03.2012.....	145
D153 – Ulrike Papinski, 04.03.2012	146
D154 – Michael Rieseneder, 06.03.2012	146
D155 – Istvan Spisaic, 06.03.2012.....	146
D156 – Berta Gahleitner, 03.03.2012	146
D157 – Bernhard Haderer, 04.03.2012	146
D158 – Andra Motoi, 03.03.2012.....	146
D159 – Renate Weingartner, 06.03.2012	146
D160 – Daniela Kapeller, 04.03.2012.....	146
D161 – Gerhard Lackner, 06.03.2012	146
D162 – Dr. Andrea Doblender, 04.03.2012	147
D163 – Ulrike Foschhum, 06.03.2012	147
D164 – Yusuf Ceük, 03.03.2012.....	147
D165 – Dipl. –Ing. Normann Fuchs, 04.03.2012	147
D166 – Franz Weberndorfer, 06.03.2012	147
D167 – Theodor Gstöttermayer, 04.03.2012	147
D168 – Hilde Weberndorfer, 06.03.2012	147
D169 – Hatice Ceük, 03.03.2012.....	147
D170 – Maria Gorkova, 06.03.2012.....	147
D171 – Michael Sams, ohne Datum	148
D172. Petra Bahn, 04.03.2012	148
D173 – Felix Feigl, 06.03.2012.....	148
D174 – Cornel Oniga, 03.03.2012.....	148
D175 – Gerhard Irrgeher, 06.03.2012	148
D176 – Elif Kacmaz, 04.03.2012	148
D177 – Judith Eder, 04.03.2012.....	148
D178 – Manuela Höll, 04.03.2012	148
D179 – Cornelia Oniga, 03.03.2012	148
D180 – Ruzica Lazic, 05.03.2012.....	149
D181 – Rüdiger Ertl, 04.03.2012	149
D182 – Elvis Kendic, 05.03.2012.....	149
D183 – Johann Brandner, 03.03.2012.....	149
D184 – Elena Kiseleva, 04.03.2012	149
D185 – Raluca Coroama, 05.03.2012	149
D186 – Alfred Holl, 04.03.2012.....	149

D187 – Maria Kobler, 07.03.2012.....	149
D188 – Eva Zsigo, 04.03.2012	149
D189 – Cekic Özkan, 05.03.2012.....	150
D190 – Sandra Tröbinger, MA, 04.03.2012.....	150
D191 – Waltraud Mayrbäurl, 07.03.2012.....	150
D192 – Josef Bergsmann, 04.03.2012	150
D193 – Erna Kaar, 03.03.2012.....	150
D194 – Sonja Ganser, 04.03.2012	150
D195 – Monika Bergsmann, 04.03.2012	150
D196 – Hamez Kastrati, 06.03.2012.....	150
D197 – Klaus Schneider, 09.03.2012.....	150
D198 – Hilbina Zelemkhanova, 05.03.2012	151
D199 – Karin Mayr, 04.03.2012.....	151
D200 – Haris Karazda, 05.03.2012	151
D201 – Uwe Deutschbauer, 10.03.2012.....	151
D202 – Huremovic, 05.03.2012	151
D203 – Ingrid Prucha, 04.03.2012.....	151
D204 – Kateryna Vostrykova, 05.03.2012.....	151
D205 – Irene Hochrieser, 04.03.2012.....	151
D206 – Arnela Mesinovic, 05.03.2012.....	151
D207 – Veronika Kellermeir, 04.03.2012.....	152
D208 – Claudia Schnauder, 29.02.2012.....	152
D209 – Irene Soliman, 05.03.2012.....	152
D210 – Michaela Hochrieser, 04.03.2012	152
D211 – Fouad Soliman, 05.03.2012.....	152
D212 – Iris Mühlecker, 04.03.2012.....	152
D213 – Johann Kaar, 03.03.2012.....	152
D214 – Birgit Hauer, 07.03.2012	152
D215 – Renate Marx, 02.03.2012.....	153
D216 – Adisa Curic, 05.03.2012.....	153
D217 – Silvia Führlinger, 05.03.2012	153
D218 – Leyla Cekic, 05.03.2012.....	153
D219 – Christa Ertl, 04.03.2012	153
D220 – Alois Kriegner, 04.03.2012.....	153
D221 – Josef Marx, 02.03.2012.....	153
D222 – Suzana Balog, 05.03.2012.....	153
D223 – Claudia Schnauder, 29.02.2012.....	153
D224 – Ingeborg Siegel, 04.03.2012.....	154
D225 – Jasmin Bertl, 02.03.2012	154
D226 – Peter Strasser, 05.02.2012	154
D227 – Nicole Egger, 04.03.2012.....	154
D228 – Edeltraud Stefani, 29.02.2012.....	154
D229 – Helga Hasengruber, 03.03.2012	154
D230 – Agron Dreiey, 03.03.2012	154
D231 – Christian Egger, 04.03.2012	154

D232 – Elvis Nalic, 03.03.2012.....	154
D233 – Philipp Greindl, 03.03.2012.....	155
D234 – Gisela Zach, 04.03.2012.....	155
D235 – Dat Nam Ha, 03.03.2012.....	155
D236 – Christian Ganser, 04.03.2012.....	155
D237 – Eseagdi Aktas, 03.03.2012.....	155
D238 – Bozena Slomska, 04.03.2012.....	155
D239 – Jürgen Habli, 29.02.2012.....	155
D240 – Edin Tahic, 04.03.2012.....	155
D241 – Regina Schiller, 03.03.2012.....	155
D242 – Thomas Schmidt, ohne Datum.....	156
D243 – Sonja Habli, 29.02.2012.....	156
D244 – Herbert Schiller, 03.03.2012.....	156
D245 – Markus Derntl, 04.03.2012.....	156
D246 – Klaus Untersberger, 03.03.2012.....	156
D247 – Sigrid Sageder, 04.03.2012.....	156
D248 – Karl Schlecht, 28.02.2012.....	156
D249 – Sabine Trojen, 04.03.2012.....	156
D250 – Franziska Rajche, 03.03.2012.....	156
D251 – Katharina Schiedberger, 03.03.2012.....	157
D252 – Christian Haderspöck, 04.03.2012.....	157
D253 – Franz Scharinger, 04.03.2012.....	157
D254 – Amile Mandara, 03.03.2012.....	157
D255 – Christine Kemptner, 04.03.2012.....	157
D256 – Thomas Wessely, 03.03.2012.....	157
D257 – Silvia Holy, 03.03.2012.....	157
D258 – Andreas Holy, 03.03.2012.....	157
D259 – Tunde Pascu, 03.03.2012.....	158
D260 – Hermine Riss, 3.3.2012.....	158
D261 – Alfred Cieplak, 03.03.2012.....	158
D262 – Harald Mühlecker, 03.03.2012.....	158
D263 – Jryny Cieplak, 03.03.2012.....	158
D264 – Nalic Lijza, 03.03.2012.....	158
D265 – Nicole Athes, 03.03.2012.....	158
D266 – Emina Memic, 03.03.2012.....	158
D267 – Dr. Herbert Haller, 05.03.2012.....	158
D268 – Zukra Holler, 05.03.2012.....	159
D269 – Rejhan Memic, 05.03.2012.....	159
D270 – Edmund Stummvoll, 12.03.2012.....	159
D271 – Karl Pfleger, 03.03.2012.....	159
D272 – Arnela Mesinovic, 05.03.2012.....	159
D273 – Claudia Hackl, 11.03.2012.....	159
D274 – Alexander Athes, 03.03.2012.....	159
D275 – Herma Bayer, 03.03.2012.....	159
D276 – Ulrich Mehringer, 13.03.2012.....	159

D277 – Iris Mehringer, 13.03.2012	160
D278 – Franz Feldbaum, 08.03.2012	160
D279 – Netise Özcan, 03.03.2012.....	160
D280 – Celod Özcan, 03.03.2012	160
D281 – Andrea Neuner, 08.03.2012.....	160
D282 – H. Quoc Ly, 03.03.2012	160
D283 – Hurye Kapan, 08.03.2012	160
D284 – Renate Neuner, 08.03.2012.....	160
D285 – Christine Hauer, 07.03.2012	160
D286 – Barbara Affenzeller, 03.03.2012	161
D287 – Hanspeter Oberzaucher, 08.03.2012.....	161
D288 – Medina Muratovic, 03.03.2012.....	161
D289 – Manuel Hochreiter, 08.03.2012.....	161
D290 – Mag. Walter Brunner, 07.03.2012	161
D291 – Verena Bürger, 08.03.2012 D	161
D292 – Monika Appel, 07.03.2012	161
D293 – Kurt Schlossmann, 03.03.2012	161
D294 – Mag. Robert Brandmair, 08.03.2012.....	162
D295 – Peter Komekno, 02.03.2012	162
D296 – Erwin Rap, 08.03.2012.....	162
D297 – Fletnep Arslan, 08.03.2012	162
D298 – Helga Schlossmann, 03.03.2012	162
D299 – Gerold Greindl, 08.03.2012.....	162
D300 – Erwin Knappich, 29.02.2012	162
D301 – Renate Knappich, 29.02.2012.....	162
D302 – Gerhard Hager, 05.03.2012	163
D303 – Johann Payreder, 07.03.2012.....	163
D304 – Manfred Gallhuber, 03.03.2012	163
D305 – Fanta Piccini, 05.03,2012.....	163
D306 – Thomas Knappich, ohne Datum.....	163
D307 – Dr. Hermann Pauli, 07.03.2012.....	163
D308 – Dieter Bratenstein, 05.03.2012	163
D309 – Eleonore Lidl, 07.03.2012	163
D310 – Vanniva Chea, 03.03.2012.....	163
D311 – Edda Ann Simonsberger, 05.03.2012	164
D312 – Mag. Heinrich Bindeus, 07.03.2012	164
D313 – Peter Aichern, 07.03.2012	165
D314 – Satyaroth Nou, 03.03.2012	165
D315 – Koboyhi Nusrebe, 03.03.2012.....	165
D316 – Kathrin Knappich, 29.02.2012.....	165
D317 – Mag. Silvia Brandmair, 08.03.2012	165
D318 – Christa Aichhorn, 07.03.2012.....	165
D319 – Quezar Sinani, 03.03.2012	165
D320 – Bajram Sinani, 03.03.2012.....	165
D321 – Christian Klohofer, 08.03.2012.....	165

D322 – Elma Sinani, 03.03.2012	166
D323 – Indira Kudic, 03.03.2012	166
D324 – Eva Gallhuber, 03.03.2012	166
D325 – Hasengrübler, 03.03.2012.....	166
D326 – Mag. Christine Bauer, 08.03.2012	166
D327 – Bettina Huemer, 03.03.2012	166
D328 – Emira Brkic, 03.03.2012.....	166
D329 – Maria Aichhorn, 07.03.2012.....	166
D330 – Hermann Hochreiter, 08.03.2012.....	166
D331 – Peter Lukeštik, 03.03.2012	167
D332 – Eldar Brkic, 03.03.2012.....	167
D333 – Imer Demiri, 03.03.2012.....	167
D334 – Özram Faruk Altunay, 03.03.2012	167
D335 – Mag. Brigitta Ajayi, 08.03.2012	167
D336 – Mag. Samuel Ajayi, 08.03.2012	167
D337 – Le Thy Hy, 03.03.2012.....	167
D338 – Idris A Husany, 03.03.2012.....	167
D339 – Cioran Maria-Maria, 03.03.2012	167
D340 – Anita Moser, 04.03.2012	168
D341 – Ester Pretschuh, 03.03.2012.....	168
D342 – Sengül Altunay, 03.03.2012.....	168
D343 – Manfred Thaller, 03.03.2012	168
D344 – Birgit Richard, 03.03.2012.....	168
D345 – Max Mair, 06.03.2012	168
D346 – Maria Nadas-Mittermayr, 08.03.2012.....	168
D347 – Elena Paster, 03.03.2012.....	168
D348 – Benjamin Aichhorn, 07.03.2012	168
D349 – Miga Boskan, 03.03.2012	169
D350 – Natalja Thaller, 03.03.2012	169
D351 – Franz Stummer, 03.03.2012	169
D352 – Voislav Boskan, 03.03.2012.....	169
D353 – Josef Gruber, 06.03.2012	169
D354 – Martin Berger, 08.03.2012	169
D355 – Luzia Berger, 08.03.2012.....	169
D356 – Elisabeth Voggeneder, 03.03.2012.....	169
D357 – Robert Voggeneder, 03.03.2012.....	169
D358 – Margarete Hebenstreit, 06.03.2012	170
D359 – Alexander Hofer, 06.03.2012	170
D360 – Martina Kalteis, 08.03.2012	170
D361 – Brunhilde Kuser, 06.03.2012.....	170
D362 – Ingrid Marie Christian, 06.03.2012	170
D363 – Nadschläger Maria, 06.03.2012	170
D364 – Martha Daurer, 06.03.2012.....	170
D365 – Jasmin Wimmer, 06.03.2012	170
D366 – Peter Sterrer, 03.03.2012.....	170

D367 – Ursula Brandner, 06.03.2012	171
D368 – Rosamunde Schild, 08.03.2012	171
D369 – Lukas Pröll, 06.03.2012	171
D370 – Mag. Jürgen Eder, 06.04.2012.....	171
D371 – Klaus Schild, 07.03.2012	171
D372 – Eleonore Swoboda, 03.03.2012.....	171
D373 – Eva Steipe, ohne Datum	171
D374 – Berwan Ates, 06.03.2012.....	171
D375 – Sabine Pesl, 05.03.2012	171
D376 – Bernhard Käferböck, ohne Datum.....	172
D377 – Christian Singer, 05.03.2012.....	172
D378 – Gerhard Steinmaurer, 06.03.2012	172
D379 – Manfred Käferböck, 03.03.2012.....	172
D380 – Vakif Ates, 06.03.2012	172
D381 – Sanita Jasarevic-Basic, 05.03.2012.....	172
D382 – Farzana Niazi, 06.03.2012	172
D383 – Alexander Doleschal, 06.03.2012	172
D384 – Bella Freudgivthaler, 03.03.2012	172
D385 – Rosalinde Hastik, 07.03.2012	173
D386. Leopoldine Wallner, ohne Datum.....	173
D387 – Christian Weiss, 07.03.2012	173
D388 – Wolfgang Schagerl, 09.03.2012.....	173
D389 – Bernard Beslagic, 03.03.2012.....	173
D390 – Attila Zsebedics, 07.03.2012	173
D391 – Reinhard Aumayr, 09.03.2012	173
D392 – Ulrike Aumayr, 09.03.2012.....	173
D393 – Jasmina Besjagic, 03.03.2012	173
D394 – Caroly György, 07.03.2012	174
D395 – Patrick Grabner, 03.03.2012	174
D396 – Ali Albadrt, 07.03.2012.....	174
D397 – Elisabeth Mircea, 07.03.2012.....	174
D398 – Herbert Steinbauer, 03.03.2012.....	174
D399 – Magda Veladiz, 07.03.2012	174
D400 – Aladin Tinul, 07.03.2012	174
D401 – Margareta Kuba, 07.03.2012	174
D402 – Josef Strobl, 07.03.2012	174
D403 – Nermina Mutakija, 07.03.2012	175
D404 – Peter Plüschkautz, 07.03.2012	175
D405 – Andreas Stangl, 11.03.2012.....	175
D406 – Günther Müller, 07.03.2012	175
D407 – Berta Schaur, 07.03.2012	175
D408 – Tonia Strbac, 06.03.2012.....	175
D409 – Alexander Pröll, 09.03.2012.....	175
D410 – Gertrude Nemetz, ohne Datum	175
D411 – Martina Stütz, 07.03.2012.....	176

D412 – Alfred und Margarethe Hammang, 07.03.2012.....	176
D413 – Gertrude Gasseleder, 08.03.2012.....	176
D414 – Alexander Harnung, 09.03.2012	176
D415 – Oliver Fallenegger, 07.03.2012.....	176
D416 – Gertrud Mitterbauer, 09.03.2012.....	176
D417 – Mag. Anna Morpurgo, 07.03.2012	176
D418 – Dr. Hermann Auzlmüller, 07.03.2012.....	176
D419 – Thomas Pakits, ohne Datum.....	176
D420 – Wanda Rupkiewiz, 08.03.2012	177
D421 – Höllhuber, ohne Datum	177
D422 – Amandus Romanin, 08.03.2012.....	177
D423 – Inge Poledna, ohne Datum	177
D424 – Elisabeth Ossberger, 08.03.2012.....	177
D425 – Alfred Ramaseder, 06.03.2012	177
D426 – Thomas Haidtbauer, 09.03.2012.....	177
D427 – Helga Mühlecker, 06.03.2012	177
D428 – Stefan Hintersteiner, ohne Datum.....	177
D429 – Franz Hauser, 06.03.2012	178
D430 – Moritz Wolf, ohne Datum.....	178
D431 – Rudolf Weissteiner, 06.03.2012	178
D432 – Reinhard Schadauer, 06.03.2012	178
D433 – Margit Trinkl, 06.03.2012	178
D434 – Simon Kinast, 06.03.2012	178
D435 – Claudia Hummer, 08.03.2012	178
D436 – Gerald Bräutigam, 07.03.2012	178
D437 – Dipl.-Ing. Heribert Novak, 05.03.2012.....	178
D438 – Kurt Kleinbauer, 03.03.2012	179
D439 – Josef Mairhofer, 03.03.2012	179
D440 – Roswitha Leed, 01.03.2012	179
D441 – Margitta Katzmayr, 01.03.2012.....	179
D442 – Karin Apfelthaler, 01.03.2012.....	179
D443 – Raimund Binčsik, 01.03.2012	179
D444 – Renate Solly, 01.03.2012.....	179
D445 – Ingrid Bruckner, 01.03.2012.....	179
D446 – Bernhard Sebingner, 01.03.2012	179
D447 – Rosa Peterbauer, 01.03.2012	180
D448 – Renate Romanin, ohne Datum.....	180
D449 – Ursula Kloner, 06.03.2012	180
D450 – Ulrike Schachner, ohne Datum	180
D451 – Georg Anderle, 01.03.2012.....	180
D452 – Hans Frauenhofer, ohne Datum.....	180
D453 – Karl Freudenschul, 01.03.2012	180
D454 – Manfred Stadlmann, 01.03.2012.....	180
D455 – Christian Enzenberger, 01.03.2012	180
D456 – Ingeborg Zorn, 01.03.2012.....	181

D457 – Karl Zölsz, ohne Datum.....	181
D458 – Helga Wrana, 08.03.2012	181
D459 – Rudolf Lengauer, 03.03.2012.....	181
D460 – Maria Magdalena Lindner, 10.03.2012	181
D461 – Kassa B. Maan, 07.03.2012.....	181
D462 – Walter Lindner, 10.03.2012.....	181
D463 – Mag. Günther Steinkellner, 12.03.2012	181
D464 – Mag Ursula, Mag. Margarete, Mag. Michael Huter, Leon und Hannah Dietscher, 08.03.2012.....	185
D465 – Alois Wurdinger, 07.03.2012.....	188
D466 – Ingrid Wurdinger, 07.03.2012.....	188
D467 – Dieter Getzinger, , 08.03.2012	188
D468 – Martina Ullmann, 08.03.2012	188
D469 – Heinrich Pauli, 07.03.2012	189
D470 – Andreas Kainberger, ohne Datum.....	189
E1 – Bürgerinitiative Impulse SCHIENE LEONDING, 13.03.2012	189
E2 – Bürgerinitiative „schön.hier.zu.wohnen“, 13.03.2012	192
F1 – Initiative FahrRad OÖ, 14.03.2012.....	194
9. Maßnahmenkatalog	198
9.1. Maßnahmen in der Bauphase.....	198
9.2. Maßnahmen der Betriebsphase.....	200
9.3. Maßnahmen zur Beweissicherung und Begleitenden Kontrolle.....	200
9.3.1. Bauphase	200
9.3.2. Betriebsphase	201
10. Integrative Gesamtbetrachtung.....	202
11. Verwendete Grundlagen	203
11.1. Elektromagnetische Felder, Licht (Beschattung)	203
11.2. Luftschadstoffe	204
11.3. Raumplanung, Siedlungsraum, Freizeit und Erholung, Landschaft, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Sach- und Kulturgüter	205
11.4. Eisenbahnwesen.....	206
11.5. Lärm- und Erschütterungsschutz	207
11.6. Humanmedizin	209

1. Einleitung

1.1. Art und Ablauf des Verfahrens

Für das Bauvorhaben „Viergleisiger Ausbau der Westbahn – Linz Hauptbahnhof Westseite inkl. LILO“ ist nach den Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz BGBl. Nr.697/1993 i.d.F, des Bundesgesetzes BGBl I Nr. 144/2011 (UVP-G 2000) eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im vereinfachten Verfahren nach §§ 23b Abs. 2 Z 1, 24 und 24f durchzuführen.

Mit Antrag vom 07. Dezember 2011 (BFLW-EB-0000AL-00-0001-F00), eingelangt im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie am 14. Dezember 2011, hat die ÖBB-Infrastruktur AG (Projektwerberin) für das Vorhaben „Viergleisiger Ausbau der Westbahn – Linz Hauptbahnhof Westseite inkl. LILO“ um Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G iVm § 3 HIG, §§ 31ff EisbG, §§ 38, 40f WRG angesucht.

Dem Antrag liegen folgende Unterlagen bei:

- Eisenbahnrechtliche Einreichunterlagen
 - Trassengenehmigungsunterlagen
 - Bauentwurf
 - Gutachten gemäß § 31a EisbG
- Materienrechtliche Einreichunterlagen (Arbeitnehmerschutz)
- Umweltverträglichkeitserklärung (UVE)

Im Zeitraum von Juni bis September 2010 wurde von der Bundesministerin (BM) für Verkehr, Innovation und Technologie für dieses Vorhaben bereits ein Vorverfahren gemäß den Bestimmungen des § 24 Abs. 7 iVm § 4 UVP-G 2000 auf Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG durchgeführt.

Die Kundmachung der öffentlichen Auflage der Einreichunterlagen (Projektunterlagen inkl. der UVE) erfolgte durch die BM für Verkehr, Innovation und Technologie am 23.01.2012 per Edikt.

Die öffentliche Auflage des Antrags mit den eingereichten Unterlagen erfolgte im Zeitraum vom 01.02. bis 16.03.2012 beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie in den Standortgemeinden – Landeshauptstadt Linz und Stadtgemeinde Leonding.

1.2. UVP-Pflicht

Bei dem von der Planung betroffenen Streckenabschnitt handelt es sich um eine Hochleistungsstrecke im Sinne des § 1 Hochleistungsstreckengesetzes (HIG), dementsprechend ergibt sich die UVP-Pflicht nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000.

Gegenstand dieses teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens ist die Erteilung der Genehmigung zur Sicherstellung des Trassenverlaufes im Sinne des § 3 Abs. 1 HIG, sowie im Sinne der §§ 31 ff (insbesondere § 31f) EisbG unter Mitbehandlung der wasserrechtlichen Belange gem. § 127 Abs. 1 lit. b WRG jeweils in Verbindung mit § 24f UVP-G 2000.

Gemäß § 23b Abs. 2 Z.1 UVP-G 2000 ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren für die Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse oder Zulegung eines Gleises, jeweils auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km durchzuführen.

Parallel zum UVP-Verfahren oder diesem nachfolgend wird ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren vom Landeshauptmann durchgeführt, in dem die übrigen bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, welche nicht von einem/r Bundesminister/in in erster Instanz zu vollziehen sind, anzuwenden sind. Darüber hinaus sind nach den Verwaltungsvorschriften des Landes Oberösterreich die nachfolgend angeführten Genehmigungen erforderlich.

Die für das Vorliegen dieser weiteren Genehmigungsvoraussetzungen entscheidenden Sachverhaltsfragen können im Sinne der Verwaltungsökonomie zur Verwirklichung von Synergieeff-

fekten auch im Rahmen der Erstellung des UVG/der zusammenfassenden Bewertung berücksichtigt werden, soweit dies aufgrund des für das UVP-Verfahren notwendigen Detaillierungsgrades der vorgelegten Unterlagen möglich ist. Es ist jedoch nicht die Genehmigungsfähigkeit nach diesen Materiengesetzen zu beurteilen, sondern nur Bezug auf die umweltrelevanten Themenstellungen zu nehmen.

Teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren BMVIT	Teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durch LH	Verfahren nach Landesrecht
Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 idgF (UVP-G 2000) Hochleistungsstreckengesetz 1989 idgF (HIG) Eisenbahngesetz 1957 idgF einschließlich wasserrechtlicher Belange (EisbG) ArbeitnehmerInnenschutzgesetz 1983 idgF (ASchG)	Wasserrechtsgesetz 1959 idgF (WRG)	Oberösterreichisches Naturschutzgesetz 2001 idgF (Öö. NSchG) (BH Linz Land) Oberösterreichisches Straßengesetz 1991 idgF (Öö StG) (Magistrat der Stadt Linz und BH Linz Land)

1.3. Aufgabenstellung

Grundsätzlich hat die Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 1 UVP-G 2000 folgende Aufgabe:

1. Unter Beteiligung der Öffentlichkeit sind auf fachlicher Grundlage die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten die ein Vorhaben
 - auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume
 - auf Boden, Wasser, Luft und Klima
 - auf die Landschaft
 - auf Sach- und Kulturgüter
 hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander mit einzubeziehen sind.
2. Es sind Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert bzw. günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden.
3. Es sind die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber bzw. von der Projektwerberin geprüften Alternativen, sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen.
4. Für Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder des Eingriffes in private Rechte vorgesehen ist, sind die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- und Trassenvarianten darzulegen.

Gegenstand des UVP-Verfahrens ist nach der in Österreich geltenden Rechtslage ausschließlich das vom Projektwerber zur Genehmigung beantragte Vorhaben („Antragsprinzip“). Genehmigungsgegenstand des gegenständlichen Verfahrens ist der „Viergleisiger Ausbau der Westbahn – Linz Hauptbahnhof Westseite inkl. LILO“ und die erforderlichen Begleitmaßnahmen wie Entwässerung, ökologische Ausgleichsmaßnahmen etc.

Da es sich bei gegenständlichem Vorhaben um ein vereinfachtes Verfahren nach § 23b Abs. 2 UVP-G 2000 handelt ist gemäß § 24 Abs. 9 UVP-G 2000 § 24c (Umweltverträglichkeitsgutachten, UVG) nicht anzuwenden. Stattdessen ist eine **zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen** gemäß § 24d UVP-G 2000 zu erstellen. Darin sind auch die im Verfahren erstellten oder vorgelegten Gutachten oder sonstigen zum selben Vorhaben der Behörde vorliegenden Gutachten und Unterlagen und die eingelangten Stellungnahmen, sowie die Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 zu berücksichtigen.

1.4. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

Angaben zur näheren Ausgestaltung der zusammenfassenden Bewertung, wie sie § 24c Abs. 4 bis 7 für das UVG vorgibt, sieht das UVP-Gesetz nicht vor (*Schmelz/Schwarzer, UVP-G, 2011*).

Fachlicher Konsens besteht in der Ansicht, dass es sich der Form nach bei der zusammenfassenden Bewertung nicht notwendigerweise um ein Gutachten handeln muss, sondern eine „zusammenfassende fachliche Würdigung“ der relevanten Gesichtspunkte, mit Konzentration „auf das Wesentliche“ als ausreichend erachtet wird (*Schmelz/Schwarzer, UVP-G, 2011; Baumgartner/Petek, Kurzkomentar UVP-G 2000, 2010*).

Jedenfalls in der zusammenfassenden Bewertung zu berücksichtigen sind jene Prüfpunkte, die für die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens (§ 24f sowie die mitanzuwendenden Verwaltungsvorschriften) erforderlich sind. Die Genehmigungsvoraussetzungen ergeben sich, wie beim UVG, aus den Beurteilungsgegenständen (*Schmelz/Schwarzer, UVP-G, 2011*).

Inhaltlich sieht § 24d UVP-G 2000 vor, dass die zusammenfassende Bewertung aufbauend auf den *im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung oder im Verfahren erstellten oder vorgelegten oder sonstigen zum selben Vorhaben oder zum Standort der Behörde vorliegenden Gutachten und Unterlagen sowie den eingelangten Stellungnahmen* (gemäß § 24c Abs. 5 lit. 2) zu erfolgen hat.

Ergibt sich darüber hinaus für die Genehmigungsfähigkeit das Erfordernis zusätzlicher Vorschläge für Maßnahmen (Nebenbestimmungen im Genehmigungsbescheid), sind diese in der zusammenfassenden Bewertung darzulegen (*Schmelz/Schwarzer, UVP-G, 2011*).

Liegt kein Erfordernis für die Genehmigungsfähigkeit vor, können „Vorschläge für Maßnahmen (§ 24c Abs. 5 Z 3), Darlegungen zu den geprüften Alternativen (§ 24c Abs. 5 Z 4) oder Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raums (§ 24c Abs. 5 Z 5) entfallen“ (*Schmelz/Schwarzer, UVP-G, 2011; iwS Baumgartner/Petek, Kurzkomentar UVP-G 2000, 2010*).

Erläuterung zu § 24c Abs. 5 lit. 2 UVP-G 2000:

§ 9 Abs. 5 UVP-G 2000 bezieht sich auf die schriftliche Stellungnahmen von Bürgern innerhalb der Auflagefrist zum Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung (UVE), § 24a Abs. 3 auf Stellungnahmen der mitwirkenden Behörden und der Standortgemeinde zu den Projektunterlagen und der UVE und § 24a Abs. 4 auf Stellungnahmen des Umweltschutzes und des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zur UVE.

Erläuterungen zu Genehmigungsvoraussetzungen:

Gemäß § 24f Abs. 1 UVP-G 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 ist hinsichtlich des Schienenlärms die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn der Z 2 lit. c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - Verordnung des Bundesministers für

öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen – SchIV, BGBl. Nr. 1993/415).

1.5. Methodische Vorgehensweise

Der vorliegende Bericht enthält die Prüfung und Beurteilung der vorliegenden Einreichunterlagen und weiterer der Behörde vorliegenden Unterlagen sowie die Würdigung der eingelangten Stellungnahmen unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des §24f UVP-G 2000.

Es wurde folgende Vorgehensweise gewählt:

- Überprüfung nach bundesrechtlichen Materiengesetzen (Kapitel 4)
- Überprüfung der Umweltverträglichkeitserklärung (generelle Inhalte) (Kapitel 5)
- Beurteilung der Umweltauswirkungen (Kapitel 6)
- Schutzgutrelevante Ergebnisse des Gutachten gemäß § 31a EisbG (Kapitel 7)
- Fachliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen (Kapitel 8)
- Maßnahmenkatalog (Kapitel 9)
- Integrative Gesamtbetrachtung (Kapitel 10)

1.6. Glossar

AB	Anschlussbahn
AschG	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
DeNOx	Entstickungsanlage
EG	Europäische Gemeinschaft
EisbG	Eisenbahngesetz
EMF	Elektromagnetische Felder
EU	Europäische Union
GVP-Ö	Generalverkehrsplan Österreich
Hbf.	Hauptbahnhof
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
HMW	Halbstundenmittelwert
Hst	Haltestelle
IG-L	Immissionsschutzgesetz – Luft
JMW	Jahresmittelwert
Kfz	Kraftfahrzeug
l.d.B.	links der Bahn (in Kilometrierungsrichtung gesehen)
LSW	Lärmschutzwand
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MW1	Einstundenmittelwert
MW3	Dreistundenmittelwert
MW8	Achtstundenmittelwert (gleitende Auswertung, Schrittfolge eine halbe Stunde)
NISV	Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (Schweiz)
NOx	Summe der Stickstoffoxide (NO+NO ₂)
OG	Obergeschoß
ÖAL	Österr. Arbeitsring für Lärmbekämpfung
ÖAW	Österr. Akademie der Wissenschaften
ÖV	öffentlicher Verkehr
PM2,5	Partikel mit massenmedianen aerodynamischem Durchmesser < 2,5 µm

PM10	Partikel mit massenmedianen aerodynamischem Durchmesser < 10 µm
PM30	Partikel mit massenmedianen aerodynamischem Durchmesser < 30 µm
PRM	Eingeschränkt mobile Personen (People with Reduced Mobility)
r.d.B.	rechts der Bahn (in Kilometrierungsrichtung gesehen)
R10	Schwerpunktkonzept aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes
SchIV	Schienenimmissionsschutzverordnung
SFK	Sicherheitsfachkraft
SP-V-Gesetz	Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich
SUP	strategische Umweltverträglichkeitsprüfung
SV	Sachverständige(r)
TA-L	TA-Luft, Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
TEN	Transeuropäische Netze
TMW	Tagesmittelwert
TSI ENE	Technische Spezifikation für die Interoperabilität, Teilsystem Energie
TSI	Technische Spezifikation für die Interoperabilität
UBA	Umweltbundesamt
UVE	Umweltverträglichkeitserklärung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-G	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
UW	Unterwerk
VAI	Verkehrsarbeitsinspektorat
VOLV	Verordnung Lärm und Vibrationen
WHO	World Health Organisation

2. Fachgebiete

Die Bearbeitung der Fachgebiete wurde von der UVP-Behörde wie folgt festgelegt:

Fachbereich	Sachverständiger
Eisenbahnwesen und Verkehr	DI Markus MAYR, naSV
Lärm, Erschütterungsschutz	Ing. Erich LASSNIG, naSV
Elektromagnetische Felder, Licht (Beschattung)	Ing. Wilhelm LAMPEL
Luftschadstoffe	A.o. Univ.-Prof. Dr. Hans PUXBAUM, naSV
Klima	Univ. Prof. Dr. Erich MURSCH-RADLGRUBER, naSV
Humanmedizin	Univ.-Prof. Dr. Manfred NEUBERGER, naSV
Wasserbautechnik,	DI Peter FLICKER, naSV
Geologie, Geotechnik Hydrogeologie, Grundwasser,	Univ.-Prof. Dr. Leopold WEBER, naSV
Boden, Grundwasserchemie, Abfallwirtschaft	DI Dr. Kurt SCHIPPINGER, naSV
Siedlungs- und Wirtschaftsraum, Freizeit und Erholung, Stadt- und Landschaftsbild, Tiere, Pflanzen Lebensräume	DI Oliver RATHSCHÜLER, naSV

naSV=nicht amtlicher Sachverständiger

Gemäß § 1 Abs. 1 UVP-G sind im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung die mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft sowie Sach- und Kulturgüter festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten.

Die Grundlagen Eisenbahnwesen/Verkehr und Geologie/Geotechnik sowie die Wirkungen auf die Schutzgüter Wasser und Boden und die Beeinflussung durch die Wirkfaktoren Schalltechnik, Erschütterungen und Abfall werden umfassend im Gutachten gemäß § 31a-EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H behandelt, welches den Einreichunterlagen der Projektwerberin beiliegt. Gemäß diesem Gutachten besteht kein Einwand gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EisbG 1957 idgF für das gegenständliche Vorhaben.

Eine neuerliche Beurteilung der Fachbereiche Eisenbahnwesen/Verkehr, Schalltechnik/Lärm, Erschütterungsschutz/Körperschall, Wasserbautechnik/Oberflächengewässer, Geologie, Geotechnik, Hydrogeologie/Grundwasser sowie Boden, Grundwasserchemie und Abfallwirtschaft wurde daher aus Sicht der UVP-Behörde, basierend auf den Bestimmungen des § 24d UVP-G (siehe auch Kapitel 1.4), als grundsätzlich nicht erforderlich erachtet.

Die wesentlichen, umweltrelevanten Ergebnisse und Schlussfolgerungen auf die Schutzgüter werden in der gegenständlichen zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen dargestellt. Darüber hinaus dient das Gutachten gemäß § 31a EisbG als Grundlage für die Beurteilung anderer UVP-Sachverständiger.

Die Beantwortung der Stellungnahmen gemäß § 24c Abs.5 lit. 2 UVP-G 2000 erfolgt je nach fachlicher Relevanz von allen Sachverständigen, ebenso die Angabe allfällig erforderlicher zwingender Maßnahmen bzw. Kontrollen.

3. Beschreibung des Vorhabens

Die nachfolgende Beschreibung des Vorhabenszwecks ist im Wesentlichen den Seitens der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen entnommen:

Zweck des Vorhabens ist der Umbau des Westkopfs des Hauptbahnhofs Linz (Richtung Salzburg). Dieser 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 Weichenkopfs West des Hbf. Linz an den viergleisigen Ausbau der Westbahn
- Definitivlage der Linzer Lokalbahn im Bereich Linz Hbf. Westseite
- Neuerrichtung der Haltestelle Untergaumberg der Linzer Lokalbahn.

Das Projektgebiet befindet sich im Bereich des bestehenden Westkopfs des Linzer Hauptbahnhofs. Es beginnt bei km 188,643 an den westlichen Bahnsteigenden und erstreckt sich bis km 190,890. Im Projektgebiet befinden sich umfangreiche Gleisanlagen: die Bahnsteiggleise samt durchgehenden Hauptgleisen der Westbahn, Güterzugumfahrgleise und Lokgleise, Abstellgruppen, Traktionsstandort (TR) und Anlagen von Technischen Services (TS), die Gleise der Pyhrnbahn, das Gleis der Linzer Lokalbahn u.v.m. Die Anlagen sind im verbauten Stadtgebiet von Linz sowie in der Gemeinde Leonding situiert.

Bestehende Kunstbauten im Projektbereich umfassen die Westbrücke, Fußgängerunterführungen, Stützmauern und Bohrpfahlwände sowie die Unterführungen Gaumberg und Westbahngleise.

Der gegenständliche Planungsabschnitt Linz Hbf. Westseite besteht aus Bereichen der Westbahn zwischen km 188,639 und km 190,890 sowie der ab ca. km 189,260 größtenteils parallel dazu verlaufenden Linzer Lokalbahn (LILO), dem Einbindungsbereich der Güterzuggleise südlich der Bahn sowie den Abstellgleisen und den Gleisen aus der Wagenwaschanlage der Gleisgruppe 700.

Am Beginn des gegenständlichen Planungsabschnitts erfolgt die Einbindung bzw. die Zusammenführung der Bahnsteiggleise in die vier Gleise der Westbahn. Zwischen km 188,940 und km 189,260 verlaufen die Westbahngleise südöstlich des bestehenden abtauchenden Rampenbauwerks der Strecke Linz - Selzthal. In diesem Bereich erfolgt die Einbindung der Güterzuggleise und der Abstellgleise der Gleisgruppe 700 in das Gleis 1 der Westbahn. Die Weichenverbindungen zwischen den Gleisen der Pyhrnbahn und den Gleisen der Westbahn befinden sich ebenfalls in diesem Abschnitt.

Zwischen den beiden Portalen des Nahverkehrstunnels der Strecke Linz - Selzthal werden die Streckengleise der Westbahn geringfügig nach Westen verschwenkt. und in das Gleis 503 eingebunden.

Von km 189,455 bis km 189,765 verlaufen die Westbahngleise und die Linzer Lokalbahn nordwestlich des bestehenden aufsteigenden Rampenbauwerks der Pyhrnstrecke. In diesem Abschnitt liegen auch die Weichenverbindungen vom Gleis 1 zum Gleis 4 sowie vom Gleis 4 zum Gleis 1 der Westbahn. Bei ca. km 189,500 erfolgt die Verknüpfung der Westbahngleise mit der Linzer Lokalbahn und damit auch mit den Abstell- bzw. Durchfahrtsgleisen der Gleisgruppe 400 nördlich der Bahn. Nach dem Ende des Rampenbauwerks erfolgt die Verknüpfung zwischen den Gleisen der Westbahn und den Gleisen der Strecke Linz - Selzthal.

Zwischen km 189,815 und km 189,935 wird die Haltestelle Untergaumberg der Linzer Lokalbahn als Randbahnsteig neu errichtet.

Ab ca. km 189,720 verläuft die Trasse der Straßenbahnlinie auf das Harter Plateau parallel zum Gleis der Linzer Lokalbahn Richtung stadtauswärts. In diesem Bereich bestehen bereits zwei Haltestellen der Straßenbahnlinie, nämlich die Haltestelle Untergaumberg (nach der Fußgän-

gerunterführung Waldeggstraße, Verknüpfung mit der Haltestelle der Linzer Lokalbahn) und die Haltestelle Keferfeld (vor der Querung der Gaumbergstraße).

Der Ausbaubereich endet bei km 190,890, wobei zwischen km 190,283 und km 190,890 die provisorische Anbindung des viergleisigen Ausbaus an den zweigleisigen Bestand (Westbahn Richtung Wels) erfolgt. Der weitere viergleisige Ausbau ist nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts.

Als straßenbauliche Maßnahmen sind die Errichtung von Bedienwegen rechts und links der Bahn, die Verlegung der Ing.-Etzel-Straße im Gemeindegebiet von Linz und die Absenkung der Gaumbergstraße vorgesehen.

Die Entwässerung der Bahnanlagen erfolgt nach mechanischer Vorreinigung über Versickerung in das Grundwasser.

Folgende Objekte werden errichtet:

- Fußgängerunterführung Untergaumberg:
- Verlängerung Unterführung Gaumbergstraße:
- Stützmauer Gaumbergstraße:
- Stützmauer und Bohrfahlwand Gaumberg – Lärmschutzmaßnahmen.



Abbildung 1: Übersicht - Projektgebiet (Quelle DORIS)

Bauphase

Gemäß den Angaben der Projektwerberin ist eine Bauzeit von rd. 5 Jahren vorgesehen, welche in zwei Hauptbauphasen (19 und 23 Monate) erfolgt. Die Bauarbeiten erfolgen im Wesentlichen auf bestehendem Bahngrund, darüber hinaus sind vier Baustelleneinrichtungen entlang der Strecke vorgesehen.

Die Errichtung ist mit der Fertigstellung des Vorhabens Hbf. Linz Ostkopf gekoppelt. Der Baubeginn wird daher nicht vor 2017 angenommen.

Verkehrsprognose

Von der sind folgende Strecken betroffen:

- Strecke 101, Wien – Salzburg (HL Strecke 2): Gleis 1, Gleis 2
- Strecke 130, Wien – Salzburg (zukünftige HL Strecke 1): Gleis 3, Gleis 4
- Strecke LILO, Linz – Eferding – Neumarkt-Kallham: Linzer Lokalbahn, LILO
- Strecke 204, Linz – Selzthal: Gleis 506

Gemäß den Unterlagen erfolgte die Verkehrsprognose auf Basis des bestehenden Betriebsprogramms der ÖBB (2009), sowie auf eine Zugzahlenabschätzung für die Linzer Lokalbahn und die Linz Linien. Als Prognosehorizont wurde das Jahr 2025 angenommen. Nachfolgen eine auszugsweise Übersicht der relevanten Streckenabschnitte für die Zeiträume Tag (06:00-19:00 Uhr), Abend (19:00-22:00 Uhr) und Nacht (22:00-06:00 Uhr). Diese Angaben wurden auch als Grundlage für die Immissionsberechnung und -bewertung herangezogen.

Tabelle 1: Zugzahlen Bestand Fahrplan 2007/08 bzw. 2009/10 (Quelle UVE 401)

VzG-Nr./Linie	Streckenabschnitt	Anzahl der Züge pro 24 h			
		Tag	Abend	Nacht	Gesamt
10102	Linz Hbf. – Marchtrenk	193	50	125	368
20401	Linz Hbf. – Traun	90	14	25	129
LiLo	Linz Hbf. – Leonding	44	8	4	56
Linz Linien	Linz Hbf. – Harter Plateau		228	22	250

Tabelle 2: Betriebsprogramm Prognose 2025 (ÖBB) bzw. ohne Angabe (LILO, Linz Linien) (Quelle: UVE 401)

VzG-Nr./Linie	Streckenabschnitt	Anzahl der Züge pro 24 h			
		Tag	Abend	Nacht	Gesamt
10102	Linz Hbf. – Marchtrenk	104	31	69	204
13001	Linz Hbf. – Marchtrenk	172	53	126	351
20401	Linz Hbf. – Traun	126	23	24	173
LILO	Linz Hbf. – Leonding	65	11	6	82
Linz Linien	Linz Hbf. – Harter Plateau		228	22	250

Lärmschutz

Rechts der Bahn sind von km 189.365 (Gleis 1) bzw. km 1.332 (Gleis Lilo) bis km 190.825 (Gleis 1) bzw. km 2.786 (Gleis LILO) durchgehend Lärmschutzwände in der Höhe von 4 m bis 5 m über Schienenoberkante (SOK) bzw. 2 m über Maueroberkante (MOK) angeordnet (die MOK der Stützmauer zur Straßenbahn, entspricht etwa einer Höhe bis 5,5 m über SOK). Die Lärmschutzwände werden von km 189.365 bis km 190.500 beidseitig (auch straßenseitig) hochabsorbierend ausgestattet.

Die vertikale Fläche der Stützmauer zwischen LILO und Straßenbahn Harter Plateau wird im Bereich von km 189.993 bis km 190.153 (Gleis 1) hochabsorbierend verkleidet.

Die links der Bahn bestehende durchgehende Lärmschutzwand bleibt unverändert.

4. Überprüfung nach bundesrechtlichen Materiengesetzen

Die materienrechtlichen Genehmigungsbestimmungen des **Hochleistungsstreckengesetzes 1989 idgF (HLG)** sind in § 3 geregelt:

Das Vorhaben ist Teil der Westbahn im Streckenabschnitt Linz – Wels. Der Gesamte Abschnitt von Wien bzw. St. Pölten nach Attnang/Puchheim bzw. Salzburg ist mit Verordnung der Bundesregierung (BGBL Nr. 370/1989 vom 27.07.1989 i.d.F. BGBL II Nr. 397/1998 vom 17.11.1998) zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Mit der Umsetzung des gegenständlichen Projektes wird nicht nur eine kapazitätserhöhende Maßnahme realisiert, sondern es werden auch Prämissen für die Sicherheit und Verfügbarkeit der Anlagen geschaffen und Instandhaltungsaufwendungen, die mitunter betriebliche Einschränkungen mit sich ziehen wurden, reduziert.

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

Das Vorhaben entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn.

Die **sonstigen bundesrechtlichen Materiengesetze (EisbG, ASchG, WRG)** wurden bereits im Rahmen des § 31a Gutachtens geprüft und beurteilt. Das Ergebnis wird wie folgt zusammengefasst:

Der gegenständliche Bauentwurf entspricht 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.

Im Hinblick auf die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wurden insbesondere die Aspekte des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO-Verkehr unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau begutachtet und deren Einhaltung festgestellt.

Es besteht gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EisbG 1957 idgF für das Projekt „Linz Hbf-Westseite inkl. LILO“ kein Einwand.

5. Überprüfung der Umweltverträglichkeitserklärung

In der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) ist das Vorhaben nach Standort, Art und Umfang beschrieben. Ebenso werden die voraussichtlich beeinträchtigte Umwelt, voraussichtlich erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt, sowie Maßnahmen, mit denen wesentliche, nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt vermieden, eingeschränkt, oder, soweit möglich, ausgeglichen werden sollen, beschrieben. Die Einreichunterlagen sind wie folgt gegliedert:

TEIL 1 ÜBERSICHTEN

TEIL 2 EISENBAHNRECHTLICHE EINREICHUNTERLAGEN

- Streckenplanung
- Entwässerungsplanung
- SFE-Planung
- Kunstbautenplanung
- Straßenplanung
- Bauphase
- Grundeinlöse und Parteienverzeichnisse
- Arbeitssicherheit
- Landschaftspflegerische Begleitplanung
- § 31a Gutachten

TEIL 3 MATERIEENRECHTLICHE EINREICHUNTERLAGEN

- Unterlagen gemäß Eisenbahn-Hochleistungsstreckengesetz

TEIL 4 UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG

TEIL 5 UMWELT-FACHBEITRÄGE

- Klima- und Energiekonzept
- Schalltechnik
- Erschütterungen
- Elektromagnetische Felder
- Luftgüte
- Klima
- Licht und Beschattung
- Humanmedizin
- Geotechnik und Hydrogeologie
- Boden- und Grundwasserqualität
- Abfallwirtschaft
- Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume
- Raumplanung (Siedlungs- und Wirtschaftsraum, Freizeit und Erholung) Stadt- und Landschaftsbild
- Sach- und Kulturgüter

Die **Überprüfung der UVE** ergab folgende Ergebnisse:

- Sämtliche im § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 genannten Schutzgüter werden berücksichtigt und unmittelbare sowie mittelbare Auswirkungen festgestellt, beschrieben und bewertet.
- Das Einreichprojekt und die behördlich geforderten Ergänzungen weisen keine wesentlichen Mängel, die einer Beurteilung entgegenstehen, auf.
- Der Untersuchungsraum wird in jedem Fachbeitrag fachspezifisch und entsprechend der schutzgutspezifischen Angaben plausibel und ausreichend abgegrenzt und dargestellt. Damit wurde gewährleistet, dass mögliche maßgebliche Umweltbeeinträchtigungen erkannt

werden.

- Der zeitliche Untersuchungsrahmen entspricht den fachlichen Erfordernissen mit einem Prognosehorizont von 2025, entsprechend den Angaben des Betriebsprogramms. Darauf aufbauend erfolgte die Auswirkungsbetrachtung der Fachbereiche Lärm, Erschütterungen, Luft und Klima. Die Erhebung der Bestandssituation (Ist-Zustand) wurde im Jahr 2009 durchgeführt.
- Im Gutachten gemäß § 31a wurde die Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der Verkehrszahlen untersucht und bestätigt.
- Die inhaltlichen und methodischen Ansätze werden im Detail in den Fachbeiträgen sowie zusammenfassend im UVE-Bericht erläutert. Als Maßstab für die sektorale Beurteilung der Ent-/ Belastungen (verbleibende Auswirkungen) dient die Klassifizierung der RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen.
- Das Vorhaben befindet sich zum Teil in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D des Anhang 2 UVP-G 2000 – belastetes Gebiet Luft. Gemäß § 1 der Verordnung für belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000, BGBl. II Nr. 283/2008 sind die Katastralgemeinden (KG) Linz und Waldegg als belastetes Gebiet für den luftfremden Stoff Stickstoffdioxid (NO₂) und die KG Linz zusätzlich für Feinstaub (PM₁₀) ausgewiesen.
- Das Vorhaben befindet sich großteils im Nahebereich (Distanz ≤ 300 m) von dichtbebautem, städtischem Gebiet mit Wohnbauland-Flächen und zugehörigen Gemeinbedarfseinrichtungen in unmittelbarer Umgebung. Das Projekt liegt somit in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E Anhang 2 UVP-G 2000.
- Durch das Vorhaben ist weder ein Wasserschutz- und Schongebiet gemäß Kategorie C laut Anhang 2 UVP-G 2000, noch ein unter Naturschutz stehendes Gebiet betroffen.

6. Beurteilung der Umweltauswirkungen

Die Begutachtung wurde auf Basis eines Fragenkataloges durchgeführt. Die Fragestellungen in den einzelnen Fachbereichen entsprechen folgendem Muster:

Das Prinzip der Fragestellungen:

1. Sind die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus fachlicher Sicht **plausibel und nachvollziehbar**? Ergeben sich aus fachlicher Sicht maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin?
2. Sind die Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere hinsichtlich der relevanten Einflussfaktoren **ausreichend** dargestellt? Ist eine Ergänzung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens erforderlich?
3. Wie werden die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Unterlagen im Hinblick auf den **Stand der Technik** und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften bewertet?
4. a) Werden die **Genehmigungskriterien** des **§ 24f UVP-G** sowie die im Rahmen des nach **§ 24 Abs. 1** durchzuführenden Genehmigungsverfahrens anzuwendenden Verwaltungsvorschriften aus fachlicher Sicht eingehalten?
b) Werden die **Genehmigungskriterien** der sonstigen im Rahmen der nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchzuführenden Genehmigungsverfahren (**§ 24 Abs. 3 und Abs. 4**) anzuwendenden Verwaltungsvorschriften berücksichtigt?

6.1. Elektromagnetische Felder, Licht (Beschattung)

FRAGE 1

Sind die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus Sicht der Fachgebiete EMF, Licht/Beschattung **plausibel und nachvollziehbar**? Ergeben sich aus fachlicher Sicht maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin?

Befund - Sachverhalt:

Durch die erforderlichen elektrotechnischen Anlagen und Ausrüstungen ergeben sich Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet Elektromagnetische Felder und durch die vorgesehenen Beleuchtungsanlagen auch Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet Licht/Beschattung. Die elektromagnetischen Felder von Bahnanlagen sowie Lichtemissionen der geplanten Beleuchtungsanlagen können nachvollziehbar zugeordnet werden.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Die vorgelegten Unterlagen und Untersuchungsergebnisse sind aus Sicht des Fachbereiches plausibel und nachvollziehbar. Aus fachlicher Sicht ergeben sich aufgrund der vorgelegten Unterlagen keine Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin. Der Untersuchungsraum ist aus Sicht des Fachbereiches ausreichend gewählt und nachvollziehbar. Aus fachlicher Sicht sind die Beeinflussungen durch die elektromagnetischen Felder der Bahnanlagen sowie die Lichtemissionen der Beleuchtungsanlagen im Untersuchungsraum nach dem Stand der Technik abgegrenzt.

FRAGE 2

Sind die verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens (im Bau und Betrieb) **ausreichend** dargestellt? Ist eine Ergänzung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens erforderlich?

Befund - Sachverhalt:

Die verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens (im Bau und Betrieb) wurden ausreichend dargestellt und können nachvollzogen werden.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Die elektrotechnischen Grundsatzfestlegungen für das Vorhaben und welche Vorkehrungen zur Einhaltung dieser Kriterien getroffen werden, wurden grundsätzlich dargestellt. Die Beschreibung der zugrunde gelegten Entwurfparameter einschließlich der Sicherheitsanforderungen wurde für den Fragenbereich Elektrotechnik ausreichend dokumentiert. Eine Ergänzung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens ist nicht erforderlich.

FRAGE 3

Wie werden die zur Beurteilung der verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Unterlagen im Hinblick auf den **Stand der Technik** und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften bewertet?

- 3.1 Werden die dem Stand der Technik entsprechenden Immissionsgrenzwerte eingehalten? [GewO]

Befund - Sachverhalt:

In den vorgelegten Unterlagen der UVE, der Trassengenehmigung und den Unterlagen des eisenbahnrechtlichen Bauentwurfs sowie im Gutachten gemäß § 31a EisbG ist das Vorhaben umfassend dargelegt und bewertet.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Aus fachlicher Sicht werden die Darlegungen in der UVE und in den Technischen Unterlagen des Bauentwurfs im Hinblick auf den Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften positiv bewertet.

FRAGE 4a

Werden die **Genehmigungskriterien** des **§ 24f UVP-G** sowie die im Rahmen des nach **§ 24 Abs. 1** durchzuführenden Genehmigungsverfahren anzuwendenden Verwaltungsvorschriften aus fachlicher Sicht eingehalten?

- 4a 1** Wird die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten? [§ 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G]
- 4a 2** Werden Immissionen vermieden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden? [§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G]
- 4a 3** Werden Immissionen vermieden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der NachbarInnen führen? [§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G, § 77 GewO]
- 4a 4** Ist das Vorhaben (oder Teile davon) in einem Gebiet geplant, in dem bereits eine Überschreitung eines Grenzwerts vorliegt oder durch die Genehmigung zu erwarten ist? Falls ja:
 - 1. Leisten die Emissionen des Vorhabens keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung?
 - 2. Wird der zusätzliche Betrag durch emissionsbegrenzende Auflagen im technisch Möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß beschränkt und werden die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch Maßnahmen zur Senkung der Immissionsbelastung, insbesondere auf Grund eines Programms oder eines Maßnahmenkatalogs ausreichend kompensiert, so dass in einem realistischen Szenario langfristig keine weiteren Grenzüberschreitungen anzunehmen sind, sobald diese Maßnahmen wirksam geworden sind?

Werden andernfalls Immissions-/Depositionsgrenzwerte zum langfristigen Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten?

Befund - Sachverhalt:

Im Bauentwurf wurden die elektrotechnischen Grundsatzfestlegungen dargestellt. Durch das Projekt werden feldmindernde Maßnahmen entsprechend dem Stand der Technik bereits geplant. Die Auswirkungen auf den Bereich Licht /Beschattung wurde ausreichend dokumentiert.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Untersuchungsgebiet Elektromagnetische Felder

Technisch wird die geforderte Reduktion (gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01) umgesetzt und somit wird auch die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten.

Die aus den erforderlichen elektrotechnischen Anlagen und Ausrüstungen resultierenden Einflussfaktoren und Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet Elektrotechnik - Elektromagnetische Felder werden soweit dies aus heutiger Sicht möglich ist entsprechend dem Stand der Technik durch die im Projekt bereits dargelegten Maßnahmen begrenzt.

Es wird damit sichergestellt, dass es durch die geplanten Ausbaumaßnahmen lediglich zu einer sehr geringen Anhebung der elektromagnetischen Felder kommt. Damit kommt es in den allgemein zugänglichen Bereichen, wo eine dauerhafte Exposition von Personen möglich ist, weder hinsichtlich der magnetischen Ersatzflussdichte noch hinsichtlich der elektrischen Felder zu einer Überschreitung der Referenzwerte für die Allgemeinbevölkerung für einen zeitlich unbegrenzten Aufenthalt (Vergleich Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 – für die Exposition der Allgemeinbevölkerung (5 kV/m und 100 µT bei 50 Hz bzw. 10 kV/m und 300 µT bei 16,7 Hz).

Für berufliche Expositionen innerhalb der abgeschlossenen elektrischen Betriebsräume und Schaltstationen stellen die geplanten Ausführungen den aktuellen Stand der Technik dar. Im Rahmen der Inbetriebsetzungen der elektrischen Anlagen und Ausrüstungen sind die Referenzwerte zu erheben und mit den Referenzwerten gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 -für berufliche Exposition (10 kV/m und 500 µT bei 50 Hz bzw. 20 kV/m und 1.500 µT bei 16,7 Hz) wie sie auch Empfehlungen der WHO und EU entsprechen zu vergleichen und im Bedarfsfall organisatorische Maßnahmen für die Betriebsführung festzulegen.

Untersuchungsgebiet Licht (Blendung):

Um mögliche Auswirkungen infolge der Blendung der nächsten Anrainer zu vermeiden, wurde für die neuen technischen Anlagen der ÖBB in jedem Fall die blendungsärmste Variante projektiert und es kann eine Beeinträchtigung (Blendwirkung) bei den nächsten Anrainern ausgeschlossen werden.

Durch das Bauvorhaben werden keine neuen Beleuchtungsanlagen errichtet. Lediglich bei den technischen Anlagen werden schaltbare Beleuchtungen (z.B. Schaltgerüststandorte) als moderne, energiesparende und wartungsarme Beleuchtungsanlage entsprechend den Richtlinien der ÖBB geplant.

Für die Baustelleneinrichtungsflächen sind in der Bauphase Beleuchtungsanlagen erforderlich, damit die erforderlichen Mindestbeleuchtungsstärken hinsichtlich der technischen Funktionalitäten und der Arbeitssicherheit eingehalten werden können.

Für die Auslegung der Beleuchtung wurde die ÖNORM EN 12464 (Teil 1 Licht und Beleuchtung: Beleuchtung von Arbeitsstätten in Innenräumen Ausgabe 20030401 Teil 2 Licht und Beleuchtung: Beleuchtung von Arbeitsstätten im Freien Ausgabe 20071001) zu Grunde gelegt.

Im Fachbeitrag Beschattung und Beleuchtung wurde von Univ. Prof. Dr. Peter Steinhauser wurde auch die Verschattungssituation durch die geplante Errichtung von Lärmschutzwänden untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass es durch die Lage der Bahn zu den Wohnobjekten zu keiner Verschlechterung der Beschattungssituation kommt welche Beschattungsrelevant wäre. Es ist in allen Bereichen eine ausreichende Besonnung und Belichtung gegeben.

Ergänzung zu Maßnahmen der Beweissichtung und begleitenden Kontrolle

Befund - Sachverhalt:

Die nachstehend empfohlenen Maßnahmen stellen abschließende Kontrollmessungen dar und sind keine zusätzlichen Maßnahmen um die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens zu gewährleisten.

Untersuchungsgebiet Elektromagnetische Felder:

Im Bestandsbereich des Bauvorhabens ergibt sich keine Überschreitung des Referenzwerts für die Allgemeinbevölkerung für einen zeitlich unbeschränkten Aufenthalt und die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen (entsprechend gebündelte Verlegung von Kabeln, Umsetzung des Rückstrom- und Erdungskonzeptes stellen) stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt.

Für berufliche Expositionen innerhalb von abgeschlossenen elektrischen Betriebsräumen (die für die Allgemeinbevölkerung nicht zugänglich sind) sind sowohl technische und organisatorische Maßnahmen vorgesehen.

In der Bauphase ergeben sich aus elektrotechnischer Sicht keine Auswirkungen und ist mit dem Ist-Zustand vergleichbar. Es sind die Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen lediglich im Rahmen der Inbetriebsetzungen der neuen Anlagen durchzuführen.

Untersuchungsgebiet Licht (Blendung):

Durch das geplante Bauvorhaben verändern sich die Belichtungsverhältnisse nur geringfügig. Es werden (ausgenommen den schaltbaren Bereichen bei den technischen Anlagen) keine zusätzlichen Beleuchtungen in der Betriebsphase errichtet. In der Bauphase werden Baustelleneinrichtungsflächen beleuchtet. Die vorhandenen Beleuchtungsanlagen (u.a. im Stadtbereich

Linz) stellen allerdings bereits eine nächtliche Grundhelligkeit dar.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Aus elektrotechnischer Sicht werden sowohl für das Untersuchungsgebiet Elektromagnetische Felder und das Untersuchungsgebiet Licht (Blendung) Maßnahmen zur Beweissicherung und abschließenden Kontrolle vorgeschlagen:

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.

Für die Beleuchtung der Baustelleneinrichtungsflächen werden ebenfalls Beleuchtungsmessungen empfohlen, damit eine Blendwirkung bei den nächsten Anrainern minimiert bzw. ausgeschlossen werden kann.

6.2. Luftschadstoffe

Relevante Definitionen

Luftschadstoffe, Emissionen, Immissionen und Immissionsgrenzwerte werden nach IG-L § 2 wie folgt definiert:

§ 2. (1) Luftschadstoffe im Sinne dieses Bundesgesetzes sind Stoffe, die Veränderungen der natürlichen Zusammensetzung der Luft durch Partikel, Gase oder Aerosole bewirken.

(2) Emissionen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind von einer Quelle an die freie Atmosphäre abgegebene Luftschadstoffe.

(3) Immissionen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind die auf Schutzgüter (Abs. 6) einwirkenden Luftschadstoffe.

(4) Immissionsgrenzwerte im Sinne dieses Bundesgesetzes sind, sofern Abs. 5 nichts anderes bestimmt, höchstzulässige, wirkungsbezogene Immissionsgrenzkonzentrationen, bei deren Unterschreitung nach den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen keine schädigenden Wirkungen zu erwarten sind.

(5) Immissionsgrenzwerte für kanzerogene, mutagene und teratogene Stoffe im Sinne dieses Bundesgesetzes sind höchstzulässige Immissionskonzentrationen. Ebenso ist der Immissionsgrenzwert für PM₁₀ und PM_{2,5} jeweils eine höchstzulässige Immissionskonzentration.

(5a) PM₁₀ im Sinne dieses Bundesgesetzes bezeichnet die Partikel, die einen gröbselektierenden Lufteinlass passieren, der für einen aerodynamischen Durchmesser von 10 µm eine Abscheidewirksamkeit von 50 v.H. aufweist.

(5b) PM_{2,5} im Sinne dieses Bundesgesetzes bezeichnet die Partikel, die einen gröbselektierenden Lufteinlass passieren, der für einen aerodynamischen Durchmesser von 2,5 µm eine Abscheidewirksamkeit von 50 v.H. aufweist.

(6) Schutzgüter sind in Entsprechung der Ziele dieses Bundesgesetzes (§ 1) der Mensch, der Tier- und Pflanzenbestand, ihre Lebensgemeinschaften, Lebensräume und deren Wechselbeziehungen sowie Kultur- und Sachgüter.

(6a) Luft ist die Außenluft in der Troposphäre mit Ausnahme von Arbeitsstätten im Sinne der Richtlinie 89/654/EWG über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz in Arbeitsstätten, ABl. L 393 S. 1, geändert durch Richtlinie 2007/30/EG ABl. L 165, S. 21, an denen Bestimmungen für Gesundheitsschutz und Sicherheit am Arbeitsplatz gelten und an denen die Öffentlichkeit normalerweise keinen Zugang hat.

(7) Untersuchungsgebiet im Sinne dieses Bundesgesetzes ist das Bundesgebiet oder jener Teil des Bundesgebiets, für den eine gemeinsame Auswertung der Immissionsmessdaten, die nach diesem Bundesgesetz erhoben werden, erfolgt; sofern das Messkonzept gemäß § 4 nicht anderes bestimmt, ist das Untersuchungsgebiet ein Bundesland. [Anmerkung des Verfassers: Nicht gleichbedeutend mit dem Untersuchungsraum der UVP]

(8) *Sanierungsgebiet im Sinne dieses Bundesgesetzes ist das Bundesgebiet oder jener Teil des Bundesgebiets, in dem sich die Emissionsquellen befinden, die einen erheblichen Beitrag zur Immissionsgrenzwertüberschreitung geleistet haben und für die in einem Programm gemäß § 9a Maßnahmen vorgesehen werden können.*

(9) *Beurteilungszeitraum im Sinne dieses Bundesgesetzes ist jener Zeitraum, der für eine umfassende Beschreibung der Immissionssituation erforderlich ist; dieser ist getrennt nach Luftschadstoffen im Messkonzept gemäß § 4 festzulegen und beträgt ein Kalenderjahr oder das Winter- oder Sommerhalbjahr, sofern in einem der Halbjahre erfahrungsgemäß höhere Konzentrationen eines Luftschadstoffs auftreten. Das Winterhalbjahr umfasst die Monate Oktober bis März, das Sommerhalbjahr die Monate April bis September.*

(10) *Anlagen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind*

1. *ortsfeste Einrichtungen, die Luftschadstoffe emittieren, ausgenommen ortsfeste eisenbahntechnische Einrichtungen und Eisenbahnanlagen gemäß § 10 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60 in der jeweils geltenden Fassung, sofern es sich nicht um Heizungsanlagen in Eisenbahnanlagen handelt,*

2. *mobile technische Einrichtungen, Maschinen und Geräte, die Luftschadstoffe emittieren, soweit sie nicht als Kraftfahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (KFG 1967), BGBl. Nr. 267 in der jeweils geltenden Fassung, zur Fortbewegung auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden, ausgenommen*

a) *Schienenfahrzeuge im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, in der jeweils geltenden Fassung, und Luftfahrzeuge im Sinne des § 11 Abs. 1 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, in der jeweils geltenden Fassung,*

b) *Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft in Ausübung einer land- oder forstwirtschaftlichen Haupttätigkeit und*

c) *Fahrzeuge im Sinne des § 2 Z 1 des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. I Nr. 62/1997, in der jeweils geltenden Fassung,*

3. *Liegenschaften, auf denen Stoffe gelagert oder abgelagert oder Arbeiten durchgeführt werden oder sonstigen Tätigkeiten nachgegangen wird, die Emissionen von Luftschadstoffen verursachen, ausgenommen Verkehrswege.*

Emissionsstoffe sind jene gas- und partikelförmigen Stoffe, welche von dem Vorhaben im Laufe der Bau- und Betriebsphase, unter Umständen auch während Störfällen und während der Abbauphase in die Luft abgegeben werden und im Hinblick auf den Zustand der Umgebungsluft von Bedeutung („relevant“) sind.

FRAGE 1

Sind die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus Sicht des Fachbereiches Luft (Grundlagen, Ausbreitungsverhältnisse etc., nicht Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen) **plausibel und nachvollziehbar**? Ergeben sich aus fachlicher Sicht maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin?

Befund - Sachverhalt:

Die generelle Methodik der Erhebungen der Auswirkungen auf das Schutzgut Luft besteht in einer Beschreibung des Bestandes (bei der Luft „Ist-Zustand“); der Ermittlung der Zusatzbelastung aufgrund des Vorhabens einschließlich der Prüfung von allfälligen Kumulierungen und der Darstellung der Gesamtbelastung aufgrund von Vergleich des Ist-Zustandes und der Zusatzbelastung. Die Zusatzbelastung bei Verkehrsvorhaben wird aufgrund des Vergleiches der Entwicklung der Luftbelastung ohne Vorhaben („Bestand“, „Nullvariante“) mit der Belastung bei Realisierung des Vorhabens abgeleitet, und zwar in der „Bauphase“ und der „Betriebsphase“. Die Darstellung der Gesamtbelastung kann entfallen, wenn die Zusatzbelastung durch das Vorhaben unter den „Irrelevanz-Grenzen“ liegt.

Prognose-Zeithorizonte: Bestand 2007/2008
 Bauphase 2017-2021
 Betriebsphase 2025

Im UVE-Fachbeitrag Luftschadstoffe werden die lt. UVP-G vorgesehenen Punkte abgehandelt: Die Methodik der Untersuchungen ist in Kapitel 3, der Ist-Zustand in Kapitel 4, die Projektauswirkungen auf die Luft in Kapitel 5, Auswirkungen alternativer Lösungen bzw. bei Unterbleiben des Vorhabens in Kapitel 6, Maßnahmen in Kapitel 7 sowie Beweissicherung in Kapitel 8, Mögliche Wechselwirkungen zwischen Schutzgütern in Kapitel 9 und Schwierigkeiten in Kapitel 10 behandelt. Kapitel 11 enthält die Zusammenfassung, Kapitel 12 das Literaturverzeichnis, Kapitel 13, 14 und 15 Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis und Abkürzungen, Kapitel 16 enthält einen Anhang mit Ergebnissen der Ausbreitungsrechnung, Emissionstabellen und einer Fotodokumentation.

Die Auswirkungen sind für die Bauphase und die Betriebsphase dargestellt. Die Ermittlung des Untersuchungsraumes erfolgte nach Leitfaden UVP und IGL (Umweltbundesamt 2007) für die relevanten Hauptluftschadstoffe aus Bautätigkeit (NO₂, Partikel PM_{2,5}, Partikel PM₁₀, Staub) und Betrieb (NO₂, Partikel PM_{2,5}, Partikel PM₁₀, Staub).

Für die Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut Luft war zu berücksichtigen, dass das gegenständliche Vorhaben gem. BGBl. II Nr. 483/2008 auf Linzer Stadtgebiet in der Katastralgemeinde Linz in einem belasteten Gebiet von Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub PM₁₀; in der Katastralgemeinde Waldegg in einem belasteten Gebiet von Feinstaub PM₁₀ liegt.

Die Katastralgemeinde Leonding ist nicht als belastetes Gebiet ausgewiesen.

An Irrelevanzkriterien für die Genehmigungsfähigkeit wurde für die Betriebsphase das Konzept für Linienquellen (Schwellenwerte von 3% für JMW, 3% für Kurzzeitwerte) angewendet.

Für die Beurteilung des Ist-Zustandes wurden Daten von 5 Luftgütemessstellen des Amtes der oberösterreichischen Landesregierung (AOÖLR) und von 2 temporären Messstellen im Rahmen einer UVP (Projekt A 26 Linzer Autobahn) der ASFINAG herangezogen. Eine Auswahl der Ergebnisse für den Ist-Zustand der Messstellen „Neue Welt“ und „Post“ ist in Tabelle 3 zusammengefasst. Dazu ist fest zu stellen, dass „Neue Welt“ eine relativ stark beeinflusste Stadtmessstelle mit Industrieinfluss darstellt, und die Messstelle „Post“ hoch verkehrsexponiert an der B 139 (Unionstraße/Kremstal Straße) gelegen war.

Tabelle 3: Auswahl der Messergebnisse, Messstellen "Neue Welt" (AOÖLR) und "Post" (Asfinag)

Komponente	Mittelung	Einheit	Grenzwert/ Beurteilungswert	Messwert „Neue Welt“ max. 2007- 2010	Beurteilung	Messwert „Post“ 2007	Beurteilung
NO ₂	HMW _{max}	µg/m ³	200	157	GW eingehalten	197	GW eingehalten
NO ₂	TMW _{max}	µg/m ³	ZW 80	82	ZW überschritten	90	ZW überschritten
NO ₂	JMW	µg/m ³	30/40*	34	BW* eingehalten	46	BW* überschritten
PM ₁₀	TMW	Überschreitungstage	25/35**	36	BW** - Kriterium überschritten	59	BW** - Kriterium überschritten
PM ₁₀	JMW	µg/m ³	40	29	GW eingehalten	36	GW eingehalten
PM _{2,5}	JMW	µg/m ³	25	20	GW eingehalten	Ca. 25	GW wahr- scheinlich eingehalten

* Beurteilungswert nach IG-L §20 Abs.3.: 40 µg/m³

** Beurteilungswert nach IG-L §20 Abs.3.: 35 Überschreitungen

Die Ergebnisse der beiden in Tabelle 3 angeführten Messstellen entsprechen der Situation des „belasteten Gebietes“ für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub PM10 der Katastralgemeinde Linz. Die Katastralgemeinde Waldegg ist noch als „belasteten Gebiet“ für Feinstaub PM10 ausgewiesen. Das weniger dicht besiedelte Gebiet der Katastralgemeinde Leonding ist nicht als belastetes Gebiet ausgewiesen. Die Belastung in diesem Gebiet wäre der Situation an den Messstellen Kleinmünchen und Steyregg vergleichbar, an welchen die Grenzwerte für den max. HMW und den JMW von NO₂ eingehalten sind, bzw. in Steyregg die zulässigen Überschreitungstage und der JMW von Feinstaub PM10 (diesbezügliche Daten wurden in Kleinmünchen nicht berichtet).

Die Immissionsprognose erfolgt für die Bauphase und die Betriebsphase für die in Abbildung 43 abgebildeten Rechenpunkte (RP) des UVE-Fachbeitrags Luftschadstoffe. Die Auswahl der Rechenpunkte erfolgte v.a. im Hinblick auf vorhabensnahe Wohngebiete. Die Zuordnung der Rechenpunkte zu Immissionsbereichen ist auf S. 108 des UVE-Fachbeitrags Luftschadstoffe angeführt. In den Ergebnistabellen des UVE-Gutachtens (Tabellen 98 und 99) wurden die jeweils höchsten Prognosewerte in einem der dargestellten Bereiche angeführt, bezeichnen somit die maximal für Anrainer zu erwartenden Immissionsbelastungen.

Die höchst belasteten Rechenpunkte in der Bauphase sind RP12-15.

- RP12 – Linz, Waldeggstraße 65
- RP13 – Linz, Unionstraße 62
- RP14 – Linz, Waldeggstraße 81
- RP15 – Linz, Waldeggstraße 91

Für die Bauphase liegen die Zusatzbelastungen von NO₂ HMW_{max}, JMW; PM10 TMW_{max}, JMW; sowie von PM2,5 JMW jeweils unter 3% des Grenzwerts (Tabelle 4). Bei PM10 und PM2,5 JMW liegen die Werte an allen Rechenpunkten unter 1%; beim NO₂ JMW liegen die Werte der Rechenpunkte 1-11 und 16-20 unter 1%.

Tabelle 4: Zusatzbelastungen in der Bauphase (in % vom Grenzwert - IG-L)

	NO ₂ HMW _{max}	NO ₂ JMW	PM10 TMW _{max}	PM10 JMW	PM2,5 JMW
% von GW (µg/m ³)	% von 200	% von 30	% von 50	% von 40	% von 25
Irrelevanzschwelle	3%	3%	3%	3%	3%
RP 12	2,8	2,1	1,4	0,8	0,4
RP 13	2	1,6	1,6	0,5	0,3
RP 14	2,3	1,7	1,3	0,7	0,3
RP 15	1,3	1,2	1,0	0,4	0,2
RP 1-11; 16-20	0,4-1,3	0,4-1,0	0,3-0,9	0,2-0,4	0,1-0,2

Für die Bauphase liegen die Zusatzbelastungen von NO₂ HMW_{max}, JMW; PM10 TMW_{max}, JMW; sowie von PM2,5 JMW jeweils unter 3% des Grenzwerts (Tabelle 4). Bei PM10 und PM2,5 JMW liegen die Werte an allen Rechenpunkten unter 1%; beim NO₂ JMW liegen die Werte der Rechenpunkte 1-11 und 16-20 unter 1%.

Der höchste belastete Rechenpunkt in der Betriebsphase ist RP10.

- RP10 – Linz, Ing. Etzel Straße 21

Für die Bauphase liegen die Zusatzbelastungen von NO₂ HMW_{max}, JMW; PM10 TMW_{max}, JMW; sowie von PM2,5 JMW jeweils unter 3% des Grenzwerts (Tabelle 5). Bei PM10 und PM2,5 JMW sowie dem JMW NO₂ von liegen die Werte an allen Rechenpunkten unter 1% (Tabelle 5).

Tabelle 5: Zusatzbelastungen in der Betriebsphase (in % vom Grenzwert - IG-L)

	NO ₂ HMW _{max}	NO ₂ JMW	PM10 TMW _{max}	PM10 JMW	PM2,5 JMW
% von GW (µg/m ³)	% von 200	% von 30	% von 50	% von 40	% von 25
Irrelevanzschwelle	3%	3%	3%	3%	3%
RP 10	2,2%	0,8%	2%	0,8%	1,0%
RP 1-9; 11-20	< 3%	< 1%	< 3%	< 1%	< 1%

Die Zusatzdeposition von Stickstoffverbindungen im Nahbereich (umliegendes Grünland) liegt unter 0,4 kg N/ha.J (UVE-Fachbeitrag Luftschadstoffe S. 112 und 115).

Die Eingriffserheblichkeit auf Kulturgüter wird als gering eingestuft (UVE-Fachbeitrag Luftschadstoffe S. 115).

Auswirkungen von Schwermetallen (Konzentration, Deposition) werden als vernachlässigbar eingestuft (UVE-Fachbeitrag Luftschadstoffe S. 116).

Auswirkungen Alternativer Lösungen und bei Unterbleiben des Vorhabens werden im Kapitel 6 des UVE-Fachbeitrags Luftschadstoffe behandelt.

Das Ozonbildungspotential ist in der regionalen Betrachtung unter Berücksichtigung von Ausgleichseffekten vernachlässigbar gering, und weist numerisch eine geringe Verbesserung auf (UVE-Fachbeitrag Luftschadstoffe Kapitel 5.1.2.6.5).

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Die von der Projektwerberin vorgelegten Grundlagen und modelltechnischen Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind aus Sicht des Fachbereichs Luftschadstoffe plausibel und nachvollziehbar.

Es ergeben sich aus fachlicher Sicht keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

FRAGE 2

Sind die verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens (im Bau und Betrieb) auf die Luft (insb. Grundlagen, Ausbreitungsverhältnisse, etc.) **ausreichend** dargestellt? Ist eine Ergänzung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens erforderlich?

Befund - Sachverhalt:

In der Frage 1 wurden die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus Sicht des Fachbereiches Luft (Grundlagen, Ausbreitungsverhältnisse etc., nicht Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen) dargelegt und als plausibel und nachvollziehbar beurteilt. In der Frage 2 ist zu prüfen, ob die verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens (im Bau und Betrieb) auf die Luft (insb. Grundlagen, Ausbreitungsverhältnisse, etc.) ausreichend dargestellt sind und ob eine Ergänzung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens erforderlich ist. Die wesentlichen fachlichen Darstellungen der Auswirkungen im UVE Gutachten des Fachbereichs Luftschadstoffe wurden im Befund der Frage 1 analysiert und als plausibel und nachvollziehbar befunden worden. Es sind jedoch in 4 Bereichen welche die Auswirkungen direkt oder indirekt betreffen (im Folgenden unter den Punkten A-D angeführt) Ergänzungen erforderlich. Die Ergänzungen betreffen:

- Die Prognose des Ist-Zustandes
- Zusätzliche Maßnahmen in der Bauphase
- Eine Fehlerkorrektur bei Straßennahmen
- Eine Berücksichtigung des Anteils der Dieseltraktion im Bestand und im Planungsfall.

Die erforderlichen Ergänzungen werden im Folgenden begründet:

A) Entwicklung des Ist-Zustandes

Die Entwicklung des Ist-Zustandes der Luftqualität wird im UVE-Fachbeitrag Luftschadstoffe in Form von Graphen dargestellt. Ergänzend dazu wird hier zur Prognose des Ist-Zustandes bis 2025 (Prognosehorizont) festgestellt:

Ergänzung: Die Prognose für den Ist-Zustand von CO und SO₂ sowie von Benzol ist aufgrund von Trends der nationalen Emissionsinventuren sinkend. Die Prognose für PM10 aufgrund von nationalen und EU-weiten Maßnahmen ist voraussichtlich sinkend. Die Prognose für NO_x ist aufgrund von nationalen und EU-weiten Maßnahmen sinkend, für NO₂ aufgrund des komplexen Zusammenhangs mit NO_x – Emissionen nicht klar prognostizierbar. Eine Umkehr der kürzer

fristigen Trends, die auf Anstiege hinweisen scheint bereits statt zu finden, weitere Reduktionen sind durch Einführung der strengeren Emissionsgrenzen für Diesel-Kraftfahrzeuge (Euro 5, Euro 6) zu erwarten. Da ein tendenziell sinkender Trend für alle genannten Schadstoffe angenommen werden kann, der Zeitverlauf des Absinkens aber nicht genau bekannt ist, wird für den Zeitpunkt der Prognose für 2025 von einem Gleichbleiben der Belastung ausgegangen. Durch die Ergänzung ergeben sich keine Änderungen der Aussagen des UVE-Fachbeitrags Luftschadstoffe.

B) Zusätzliche Maßnahmen in der Bauphase

Die im UVE Fachbeitrag Luftschadstoffe vorgesehenen Maßnahmen in der Bauphase entsprechen dem Stand der Technik. Zur Präzisierung der Maßnahmen und zur begleitenden Kontrolle der Wirksamkeit der Maßnahmen werden ergänzend folgende weitere Maßnahmen vorgeschlagen:

Zwingende Maßnahmen:

- der Einsatz von Kehrmaschinen bei starker baustellenbedingter Verschmutzung von befestigten Fahrwegen (Erläuterung: Eine Reinigung von verschmutzten Wegen und Ein-/Ausfahrten ist vorgesehen, die Ergänzung betrifft die Präzisierung, dass hierzu eine maschinelle Reinigung einzusetzen ist).
- abgasarme LKW EURO 4 (Erläuterung: Abgasarme LKW sind vorgesehen, die Ergänzung betrifft die Präzisierung, dass mindestens der EURO 4 Standard anzuwenden ist),
- wenn es die Logistik erlaubt werden Materialtransporte über die Bahn geführt (Erläuterung: Der Materialtransport über die Bahn ist im Bauablauf aber nicht in den Maßnahmen angeführt, die Formulierung in den Maßnahmen „LUG-BA-04: Der An- und Abtransport von Material erfolgt so weit wie möglich über das hochrangige Verkehrsnetz und unter Vermeidung von Stadt- bzw. Ortsdurchfahrten“ ist so abgefasst, als ob der Materialtransport ausschließlich durch LKW erfolgt.)
- die längerfristig benützten Hauptbaustraßen sind befestigt auszuführen. (Erläuterung: Im UVE Fachbeitrag Luftschadstoffe ist vorgesehen: „LUG-BA-01: Zu- und Abfahrten zur Baustelle erfolgen auf staubfrei befestigten Wegen und werden regelmäßig gereinigt und befeuchtet.“ Diese Auflage ist sinngemäß auf Fahrwege im Baubereich auszudehnen, die während der Bauzeit regelmäßig und längerfristig benützt werden / „Hauptbaustraßen“.)

Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle:

- die Einrichtung eines Bauombudsmannes oder einer Bauombudsfrau und einer ökologischen Bauaufsicht. (Erläuterung: Die Prognose der Auswirkungen der Bauphase auf die Luft wurde unter zugrunde legen der Wirksamkeit der Auflagen für die Bauphase erstellt. Die gegenständliche zusätzliche Maßnahme dient der Kontrolle der Wirksamkeit der und der Erfüllung der Auflagen).

C) Korrektur

Auf S.101 des UVE-Fachbeitrags Luftschadstoffe ON 520 sind Straßennamen fehlerhaft angeführt und daher folgend zu korrigieren:

- RP17 Leonding, Rottmayrgasse 11, Ecke Cranachstraße
- RP18 Leonding, Rottmayrgasse 29

Die Straßennamen sind zu ändern in:

- RP17 Leonding, Rottmayrstraße 11, Ecke Cranachstraße
- RP18 Leonding, Rottmayrstraße 29

D) Dieseltraktion

Die Berechnungen des Planfalls 2025 und Betriebsfalls 2025 wurden als „Maximalszenario“ für 100% Anteil von Dieseltraktion berechnet. Bei diesem Rechenverfahren werden die Emissionen aus Dieselloks praktisch nicht verändert, die Zusatzbelastung wird durch geringe Änderungen des Fahrverhaltens (Geschwindigkeiten) und der geänderten Gleisführung verursacht. Die so-

mit ermittelten Prognosewerte gelten für eine unveränderte Anzahl von Diesellok-Einsätzen im Untersuchungszeitraum 2025), eine Zunahme infolge des Vorhabens wird nicht berücksichtigt, da das Nullszenario für 2025 bereits mit 100% Diesellok-Anteil angenommen wurde. Tatsächlich darf ein derzeitiger Diesellok-Anteil von unter 10% angenommen werden, wobei Dieselloks v.a. zu Sonderanwendungen, wie Verschub, Ersatzfahrten, Gleis- und Oberleitungskontrollen und Wartung, Dienstzüge, und ähnliche, benötigt werden. Eine Zunahme des Einsatzes von Dieseltraktion für den regulären Personen- und Güterverkehr ist in der Berechnungsmethode nicht vorgesehen worden, insbesondere wurde davon ausgegangen, dass die Vorbelastung für das Untersuchungsgebiet gleichbleibend ist. Eine Steigerung der Vorbelastung durch einen Anstieg der Dieseltraktion von derzeit unter 10% auf 100% wurde in der UVE nicht berücksichtigt. Daher ist vorzusehen, dass der Anteil der spezifischen Abgasemissionen der Dieseltraktion im Betriebsfall 2025 nicht höher liegt, als im Bestandsfall (Bestand 2007), und zwar im Hinblick auf die Zahl der Loks/Jahr (<10%) oder nachgewiesen als Emission von Partikel PM10 und NOx in kg/Jahr.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

A) Die Grundbelastung („Ist-Zustand“) wurde für vergangene Jahre dargestellt. Aufgrund der generellen Trends kann diese Grundbelastung auch für die Prognosejahre der Bau- und Betriebsphase als zukünftige Grundbelastung aus folgenden Gründen herangezogen werden:

Die Prognose für den Ist-Zustand von CO und SO₂ sowie von Benzol ist aufgrund von Trends der nationalen Emissionsinventuren sinkend. Die Prognose für PM10 aufgrund von nationalen und EU-weiten Maßnahmen ist voraussichtlich sinkend. Die Prognose für NO_x ist aufgrund von nationalen und EU-weiten Maßnahmen sinkend, für NO₂ aufgrund des komplexen Zusammenhangs mit NO_x – Emissionen nicht klar prognostizierbar. Eine Umkehr der kürzer fristigen Trends, die auf Anstiege hinweisen scheint bereits statt zu finden, weitere Reduktionen sind durch Einführung der strengeren Emissionsgrenzen für Diesel-Kraftfahrzeuge (Euro 5, Euro 6) zu erwarten. Da ein tendenziell sinkender Trend für alle genannten Schadstoffe angenommen werden kann, der Zeitverlauf des Absinkens aber nicht genau bekannt ist, wird für den Zeitpunkt der Prognose für 2025 von einem Gleichbleiben der Belastung ausgegangen. Durch die Ergänzung ergeben sich keine Änderungen der Aussagen des UVE-Fachbeitrags Luftschadstoffe.

B) Zur Verringerung der Staubemissionen in der Bauphase werden folgende weiteren Maßnahmen vorgesehen:

Zwingende Maßnahmen:

- der Einsatz von Kehrmaschinen bei starker baustellenbedingter Verschmutzung von befestigten Fahrwegen (Erläuterung: Eine Reinigung von verschmutzten Wegen und Ein-/Ausfahrten ist vorgesehen, die Ergänzung betrifft die Präzisierung, dass hierzu eine maschinelle Reinigung einzusetzen ist).
- abgasarme LKW EURO 4 (Erläuterung: Abgasarme LKW sind vorgesehen, die Ergänzung betrifft die Präzisierung, dass mindestens der EURO 4 Standard anzuwenden ist),
- wenn es die Logistik erlaubt werden Materialtransporte über die Bahn geführt (Erläuterung: Der Materialtransport über die Bahn ist im Bauablauf aber nicht in den Maßnahmen angeführt, die Formulierung in den Maßnahmen „LUG-BA-04: Der An- und Abtransport von Material erfolgt so weit wie möglich über das hochrangige Verkehrsnetz und unter Vermeidung von Stadt- bzw. Ortsdurchfahrten.“ Ist so abgefasst, als ob der Materialtransport ausschließlich durch LKW erfolgt.)
- die längerfristig benützten Hauptbaustraßen sind befestigt auszuführen. (Erläuterung: Im UVE Fachbeitrag Luftschadstoffe ist vorgesehen: „LUG-BA-01: Zu- und Abfahrten zur Baustelle erfolgen auf staubfrei befestigten Wegen und werden regelmäßig gereinigt und befeuchtet.“ Diese Auflage ist sinngemäß auf Fahrwege im Baubereich auszudehnen, die während der Bauzeit regelmäßig und längerfristig benützt werden / „Hauptbaustraßen“.)
- Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle:
- die Einrichtung eines Bauombudsmannes oder einer Bauombudsfrau und einer ökologischen Bauaufsicht. (Erläuterung: Die Prognose der Auswirkungen der Bauphase auf die Luft

wurde unter zugrunde legen der Wirksamkeit der Auflagen für die Bauphase erstellt. Die gegenständliche zusätzliche Maßnahme dient der Kontrolle der Wirksamkeit der und der Erfüllung der Auflagen).

C) Auf S.101 des UVE-Fachbeitrags Luftschadstoffe ON 520 lauten die Straßennamen von RP 17 und 18 folgend:

- RP17 Leonding, Rottmayrstraße 11, Ecke Cranachstraße
- RP18 Leonding, Rottmayrstraße 29

D) Die Berechnungen des Planfalls 2025 und Betriebsfalls 2025 wurden als „Maximalszenario“ für 100% Anteil von Dieseltraktion berechnet. Bei diesem Rechenverfahren werden die Emissionen aus Dieselloks praktisch nicht verändert, die Zusatzbelastung wird durch geringe Änderungen des Fahrverhaltens (Geschwindigkeiten) und der geänderten Gleisführung verursacht. Die somit ermittelten Prognosewerte gelten für eine unveränderte Anzahl von Diesellok-Einsätzen im Untersuchungszeitraum 2025), eine Zunahme infolge des Vorhabens wird nicht berücksichtigt, da das Nullszenario für 2025 bereits mit 100% Diesellok-Anteil angenommen wurde. Tatsächlich darf ein derzeitiger Diesellok-Anteil von unter 10% angenommen werden, wobei Dieselloks v.a. zu Sonderanwendungen, wie Verschub, Ersatzfahrten, Gleis- und Oberleitungskontrollen und Wartung, Dienstzüge, und ähnliche, benötigt werden. Eine Zunahme des Einsatzes von Dieseltraktion für den regulären Personen- und Güterverkehr ist in der Berechnungsmethode nicht vorgesehen worden, insbesondere wurde davon ausgegangen, dass die Vorbelastung für das Untersuchungsgebiet gleichbleibend ist. Eine Steigerung der Vorbelastung durch einen Anstieg der Dieseltraktion von derzeit unter 10% auf 100% wurde in der UVE nicht berücksichtigt. Daher ist vorzusehen, dass der Anteil der spezifischen Abgasemissionen der Dieseltraktion im Betriebsfall 2025 nicht höher liegt, als im Bestandsfall (Bestand 2007), und zwar im Hinblick auf die Zahl der Loks/Jahr (<10%) oder nachgewiesen als Emission von Partikel PM10 und NOx in kg/Jahr.

Daraus folgt folgende Auflage für den Bahnbetrieb:

Es ist vorzusehen, dass der Anteil der spezifischen Abgasemissionen der Dieseltraktion im Betriebsfall 2025 nicht höher liegt, als im Bestandsfall (Bestand 2007). Zur Vermeidung komplizierter Rechenvorgänge ist dafür zu sorgen, 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.

FRAGE 3

Wie werden die zur Beurteilung der verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Unterlagen im Hinblick auf den **Stand der Technik** und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften bewertet?

- 3.1** Werden die Emissionen von Luftschadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt?
[§ 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G, § 20 Abs. 2 IG-L, § 77 GewO]

Befund - Sachverhalt:

Die Emissionen von Kraftfahrzeugen, Baumaschinen, Dieselloks werden durch einschlägige EU-Normen begrenzt. Zur Vermeidung einer unerwünschten Staubentwicklung während der Bauphase werden entsprechende Auflagen erteilt.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Die Emissionen werden, soweit anwendbar, nach dem Stand der Technik begrenzt.

3.2 Werden die dem Stand der Technik entsprechenden Immissionsgrenzwerte eingehalten? [GewO]

Befund - Sachverhalt:

Für die Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut Luft war zu berücksichtigen, dass das gegenständliche Vorhaben auf dem Gebiet der KG Linz in einem belasteten Gebiet von Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub PM₁₀, und auf dem Gebiet der KG Waldegg von Feinstaub PM₁₀ liegt. In diesem Fall sind BGBl. I Nr. 77/2010 §20 Abs. 3 als Genehmigungsvoraussetzung für Anlagen heranzuziehen.

Tabelle 6: Prüfung der Genehmigungsfähigkeit in Bau- und Betriebsphase

Komponente	Bauphase Genehmigungsfähig infolge	Betriebsphase Genehmigungsfähig infolge
	KG Linz, Waldegg, Leonding	
NO ₂ -JMW	ZB irrelevant (<3%)*	ZB irrelevant (<1%)
NO ₂ -HMW	ZB irrelevant (<3%)	ZB irrelevant (<3%)
PM ₁₀ -JMW	ZB irrelevant (<1%)	ZB irrelevant (<1%)
PM ₁₀ -TMW	ZB irrelevant (<3%)	ZB irrelevant (<3%)
PM _{2,5} JMW	ZB irrelevant (<1%)	ZB irrelevant (<1%)

* an drei Rechenpunkten >1, <3%; Irrelevanzschwelle für Bauphase 3%

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Die Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen in Tabelle 6 für die Bauphase und die Betriebsphase ergibt, dass für die Zusatzbelastungen für nahe liegende Anrainer sowohl für die Bauphase als auch die Betriebsphase innerhalb der Irrelevanzschwellen liegen.

FRAGE 4a

Werden die **Genehmigungskriterien** des § 24f UVP-G sowie die im Rahmen des nach § 24 Abs. 1 durchzuführenden Genehmigungsverfahren anzuwendenden Verwaltungsvorschriften aus fachlicher Sicht eingehalten?

4a 1 Wird die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten? [§ 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G]

Befund - Sachverhalt:

In Bezug auf die Luftreinhaltung werden die Genehmigungskriterien des § 24hf UVP-G sowie der sonstigen anzuwendenden Verwaltungsvorschriften eingehalten bzw. berücksichtigt. Die Immissionsbelastung zu schützender Güter wird möglichst gering gehalten.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Es ergeben sich für den Fachbereich Luftschadstoffe keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

4a 2 Werden Immissionen vermieden, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, die Luft bleibend zu schädigen? [§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G]

Befund - Sachverhalt:

In Bezug auf die Luftreinhaltung werden Immissionen vermieden, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, die Luft bleibend zu schädigen. [§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G]

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Es ergeben sich für den Fachbereich Luftschadstoffe keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

- 4a 4** Werden Immissionen vermieden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der NachbarInnen führen? [§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G, § 77 GewO]

Befund - Sachverhalt:

In Bezug auf die Luftreinhaltung werden Immissionen vermieden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der NachbarInnen führen. [§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G, § 77 GewO]

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Es ergeben sich für den Fachbereich Luftschadstoffe keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

- 4a 5** Ist das Vorhaben (oder Teile davon) in einem Gebiet geplant, in dem bereits eine Überschreitung eines Grenzwerts vorliegt oder durch die Genehmigung zu erwarten ist? Falls ja:
1. Leisten die Emissionen des Vorhabens keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung?
 2. Wird der zusätzliche Betrag durch emissionsbegrenzende Auflagen im technisch Möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß beschränkt und werden die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch Maßnahmen zur Senkung der Immissionsbelastung, insbesondere auf Grund eines Programms oder eines Maßnahmenkatalogs ausreichend kompensiert, so dass in einem realistischen Szenario langfristig keine weiteren Grenzüberschreitungen anzunehmen sind, sobald diese Maßnahmen wirksam geworden sind?
 3. Werden andernfalls Immissions-/Depositionsgrenzwerte zum langfristigen Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten?

Befund - Sachverhalt:

Für die Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut Luft war zu berücksichtigen, dass das gegenständliche Vorhaben auf Linzer Stadtgebiet (KG Linz) in einem belasteten Gebiet von Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub PM₁₀, und auf dem Gebiet der KG Waldegg von Feinstaub PM₁₀ liegt. In diesem Fall sind BGBl. I Nr. 77/2010 §20 Abs. 3 als Genehmigungsvoraussetzung für Anlagen heranzuziehen.

Ad 1.: Die Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen in Tabelle 6 für die Bauphase und für die Betriebsphase ergibt, dass für jene Fälle, in welchen Grenzwerteüberschreitungen gem. IG-L bzw. Überschreitungen der Beurteilungswerte gem. IG-L § 20 Abs. 3 vorliegen, die Zusatzbelastungen innerhalb der Irrelevanzschwellen liegen. Die Zusatzbelastungen während der Bau- und in der Betriebsphase sind für alle naheliegenden Anrainer und damit auch für weitere Anrainer innerhalb der Irrelevanzschwellen.

Ad 2.: Das Vorhaben wirkt sich positiv auf die großräumige Situation der Immissionsbelastung aus, da der elektrisch betriebene öffentliche Verkehr gegenüber dem Individualverkehr mit Kfz die emissions-ärmste Variante darstellt. Der Bahnbetrieb stellt für die Immissionsbelastung in Linz eine sehr geringe Belastung dar und ist von Maßnahmen zur Senkung der Emissionen im Raum Linz nicht betroffen. Da der elektrisch betriebene öffentliche Verkehr die emissions-ärmste Variante darstellt, sind keine weiteren Auflagen oder Maßnahmen erforderlich. Es ist für den Personen- und Frachtverkehr darauf zu achten, dass dieser vorzugsweise mit elektrischer Traktion erfolgt.

Ad 3.: Die Zusatzbelastung von NO₂ und Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) im Betrieb ist irrelevant gering, die Deposition von Staub (Staubniederschlag) ist vernachlässigbar gering.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Es ergeben sich für den Fachbereich Luftschadstoffe keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

6.3. Gesundheit und Wohlbefinden

FRAGE 1

Sind die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus Sicht des Fachgebietes Gesundheit/Wohlbefinden **plausibel und nachvollziehbar**? Ergeben sich aus fachlicher Sicht maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin?

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin plausibel und nachvollziehbar. Aus fachlicher Sicht ergaben sich im Detail Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin, die aber nicht maßgeblich waren.

FRAGE 2

Sind die verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens (im Bau und Betrieb) hinsichtlich der gesundheitlichen Beeinflussung des Menschen **ausreichend** dargestellt? Ist eine Ergänzung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens erforderlich?

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Die verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens (im Bau und Betrieb) sind hinsichtlich der gesundheitlichen Beeinflussung des Menschen im Kapitel 08 der Einreichunterlagen soweit ausreichend dargestellt, dass keine Ergänzungen der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens erforderlich waren.

FRAGE 3

Wie werden die zur Beurteilung der verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Unterlagen im Hinblick auf den **Stand der Technik** und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften bewertet? Ist eine Ergänzung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens erforderlich?

Befund - Sachverhalt:

Die Einhaltung des Standes der Technik wurde im § 31a-Gutachten beschrieben und von den technischen UVP-SV überprüft. Der Stand der umweltmedizinischen Wissenschaft wurde in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G berücksichtigt, ebenso die Nachforderungen bei der Vollständigkeitsanalyse zur Detaillierung der Lärmbelastungen in der Bauphase, allerdings ohne Spezifizierung der ausnahmsweisen Arbeiten während der Nachtzeit und am Wochenende. Laut Angaben der Projektwerberin werden die erforderlichen Bautätigkeiten grundsätzlich werktags während der Tageszeit durchgeführt und Ausnahmen davon „auf das notwendige Ausmaß beschränkt bleiben“.

Bezüglich Luftschadstoffe ist die Katastralgemeinde Linz für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub PM₁₀ als belastetes Gebiet ausgewiesen. Die Katastralgemeinde Leonding ist nicht als belastetes Gebiet ausgewiesen. An der Station „Neue Welt“, die eine relativ stark beeinflusste Linzer Messstelle mit Industrieinfluss darstellt, wurden der Grenzwert für das Jahresmittel von PM_{2,5}, PM₁₀ und NO₂ sowie der Grenzwert für das Halbstundenmittel von NO₂ eingehalten, der für das Tagesmittel von PM₁₀ an 36 Tagen pro Jahr überschritten (zulässig: EU 35 Tage, Österreich 25 Tage). An der Messstelle „Post“, die hoch verkehrsexponiert an der B139 (Unionstra-

ße/Kremstal Straße) gelegen ist, wurde der Grenzwert für das Tagesmittel von PM_{10} an 59 Tagen pro Jahr überschritten und außerdem der Grenzwert für das Jahresmittel von NO_2 . Als Irrelevanzkriterien für die Genehmigungsfähigkeit wurde für die Betriebsphase das Konzept für Linienquellen (3% der Grenzwerte für JMW und Kurzzeitwerte) angewendet. Für Langzeit- und Kurzzeitmittelwerte erfolgte eine lineare Addition von Vorbelastung und Zusatzbelastung zur Ermittlung der Gesamtbelastung (sofern nicht vorhabensbedingt deren gleichzeitiges Auftreten ausgeschlossen werden konnte: in diesen Einzelfällen erfolgte eine quadratische Addition). In den Ergebnistabellen des UVE-Gutachtens (Tabellen 98 und 99) wurden die jeweils höchsten Summen dargestellt (Betriebsphase: Ing. Etzel Straße 21, Bauphase: Waldeggstraße 62-91). Auch für die Bauphase werden Zusatzbelastungen prognostiziert, die unter den Irrelevanzschwellen liegen, was vom UVP-SV für Luftreinhaltung bestätigt wird.

Schall- und Erschütterungsimmissionen wurden in Relation zu geltenden Grenzwerten und Normen dargestellt sowie im Vergleich zu Planungsrichtwerten im Freien und im Innenraum von Wohnungen bei offenem und geschlossenem Fenster. Als Grenzwerte für Bahnlärm wurden gemäß SchIV verwendet:

Tag:

- 60 dB, wenn $L_r \leq 50$ dB
- $L_r + 10$ dB, wenn $50 \text{ dB} \leq L_r \leq 55$ dB
- 65 dB, wenn $L_r \geq 55$ dB

Nacht:

- 50 dB, wenn $L_r \leq 40$ dB
- $L_r + 10$ dB, wenn $40 \text{ dB} \leq L_r \leq 45$ dB
- 55 dB, wenn $L_r \geq 45$ dB

Für die Unterschiedsempfindung beim unmittelbaren Vergleich ähnlicher Geräusche wurde angegeben:

- ± 10 dB Verdoppelung/Halbierung der empfundenen Lautstärke
- ± 3 dB wahrnehmbar
- ± 1 dB nicht wahrnehmbar (von sehr geübten Personen gerade wahrnehmbar)

2009 ergaben Messungen an 4 bahnnahe Wohnorten im Gemeindegebiet von Linz, dass der Grenzwert des vorbeugenden Gesundheitsschutzes für den Tagzeitraum (65 dB) an 2 Messpunkten (Waldeggstraße 73 und Unionstraße 69a) zeitweise bereits überschritten wurde. An der dauerregistrierenden Messstation in Leonding (Canongasse 1) wurde der Grenzwert des vorbeugenden Gesundheitsschutzes für den Tagzeitraum (65 dB) zeitweise und für den Nachtzeitraum (55 dB) meist überschritten.

Für 2025 errechnen sich für die Projektvariante Pegelabnahmen gegenüber der Nullvariante bis 8 dB (tags) bzw. 7 dB (nachts) und Pegelzunahmen bis 3 dB. Grenzwertüberschreitungen werden weiterhin vor allem nachts auftreten und bis zu 20 dB (RP 11, 3.OG) betragen. Für alle betroffenen Wohnobjekte sind im Fachbeitrag Schalltechnik Objektschutzmaßnahmen vorgesehen und im Fähnchenplan ausgewiesen (Einlage UVE 506).

Anlagengeräusche von sechs geplanten Technikgebäuden werden beim nächsten Wohnanraier (20 m) 35 dB nicht überschreiten. Von der geplanten Absenkung der Gaumbergstraße für die Bahnunterführung ist keine Verschlechterung der Straßenlärmbelastung zu erwarten. Für die Verlegung der Ing.-Etzel-Straße wurden die Veränderungen der Immissionspegel nur für den Tagzeitraum berechnet, da es sich um eine reine Wohnstraße handelt und der Nachtverkehr keine Veränderungen erfährt. Dabei ergaben sich keine projektbedingten Erhöhungen des Straßenlärms > 1 dB. Nur am RP 15 wird eine Erhöhung um 1,4 dB (von 56,4 dB auf 57,8 dB) prognostiziert, die sich aber nicht auf Wohnräume auswirkt, da diese bereits in den objektseitigen Maßnahmenplan (vor Bahnlärm) aufgenommen sind.

Die Gesamtbauzeit wird $4\frac{1}{2}$ Jahre betragen im Regelfall wochentags von 6:00 bis 20:00 statt-

finden. Bei einem geschätzten Baufortschritt von 40 m pro Tag sind die höchsten Baulärmpegel bei den jeweils betroffenen Anrainern nur 1 bis 2 Tage lang zu erwarten, denn es ist geplant, lärmintensive Bautätigkeiten in einem Zug und rasch abzuwickeln. Die relativ höchste Tagesbelastung wird mit 71 dB für MP 4 prognostiziert, im Übrigen wird der Baulärm alleine nicht mehr als 65 dB betragen und dort wo die Vorbelastung höher als 65 dB ist, wird die Gesamtlärmbelastung 70 dB nicht überschreiten. Nur beim Spunden, Bohren und Meißeln sind am MP-4 einen Tag lang 82 dB zu erwarten. Die höchsten Spitzenpegel werden für den Bereich MP-2 mit LA_{max} 76 bis 86 dB und für den Bereich RP-15 mit LA_{max} 78 bis 88 dB prognostiziert. Die Pegelanhebung durch den Bauverkehr wird maximal 3 dB betragen.

Projektbedingte Erschütterungen durch Bahn- und Straßenverkehr werden auch in den nächstgelegenen Wohnungen (verlegte Ing. Etzel Straße 27 und Unionstraße 112) unter der Fühlbarkeitsschwelle bleiben. In der Bauphase sind fühlbare Erschütterungen nicht auszuschließen, werden aber nur kurzzeitig tagsüber auftreten (z.B. beim Rammen). Durch umfangreiche technische Maßnahmen, die im Bedarfsfall auch Kontrollmessungen vorsehen, wird sichergestellt, dass Intensität und Dauer fühlbarer Erschütterungen im Wohnbereich begrenzt bleiben.

Die Grenzwerte der ÖNORM E 8850 für elektromagnetische Felder werden nur bei einem unbewohnten Objekt (Nr. 107, im Abstand von nur 3,4 m vom Gleis 505) überschritten. Schon auf Grund des Bauverbotes bis 12 m Entfernung von der Bahn sollten keine Ausnahmen für eine Wohnnutzung durch Familien mit Kindern in Bereichen erhöhter EMF-Belastung existieren. Mit Ausnahme des Objekts Nr. 107 werden die von der WHO und EU empfohlenen Grenzwerte unterschritten und mit Ausnahme der Wohnobjekte Nr. 35 und Nr. 91 auch die strengeren polnischen Grenzwerte.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Die von der Projektwerberin vorgelegten Berechnungen und Schlussfolgerungen sind plausibel und nachvollziehbar. Es ergaben sich aus humanmedizinischer Sicht keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin, dass die vorgesehenen Maßnahmen Gesundheitsgefährdungen und unzumutbare Belastungen der Anrainer in der Betriebsphase verhindern. In Schlafräumen wird mit den vorgesehenen Objektschutzmaßnahmen eine ausreichende Erholung und Schlafqualität und in Wohnräumen eine ausreichende Sprachkommunikation und Konzentration für geistige Tätigkeiten gewährleistet. Alle Wohnanrainer im Untersuchungsgebiet, denen objektseitiger Schallschutz nach SchIV angeboten wird, haben die Möglichkeit, die derzeitige und zukünftige Lärmbelastung in ihren Wohn- und Schlafräumen wesentlich zu reduzieren. Darüber hinaus werden bahnseitige Schallschutzmaßnahmen auch den Freiraumschutz an 21 Mess- und Rechenpunkten verbessern (in der Nacht um bis zu 7 dB), an 6 Punkten wird sich die Bahnlärmbelastung gegenüber der Nullvariante nicht ändern und an 18 Punkten kommt es zu leichten Zunahmen der Bahnlärmbelastung, die aber großteils nicht hörbar und nirgends auffällig (>3 dB) sein werden, da Frequenzspektrum und Pegel der Einzelgeräusche unverändert bleiben.

Weitere Ergänzungen der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens sind auch für die Bauphase nicht erforderlich, wenn die Beschränkung ausnahmsweiser Arbeiten während der Nachtzeit und am Wochenende näher spezifiziert (z.B. für durchgehende Betonierarbeiten oder Arbeiten an befahrenen Bestandsgleisen) oder in Auflagen des lärmtechnischen UVP-SV in dem Sinn aufgenommen werden, dass sie der Minimierung der Gesamtbauzeit im Sinne eines bestmöglichen Anrainerschutzes dienen, ohne die Ruhezeiten der Anrainer während der Bauzeit wesentlich zu beschneiden. Erforderlich ist jedenfalls eine rechtzeitige Ankündigung lärmender Bauarbeiten (>65 dB), die abends oder nachts (19 – 6 Uhr) oder am Samstagnachmittag oder an Sonn- und Feiertagen) durchgeführt werden müssen. Dabei wird empfohlen, Einvernehmen mit den betroffenen Anrainern (die bei einer fortschreitenden Baustelle jeweils andere sind) herzustellen und dabei zwischen dem Wunsch nach Verkürzung der Gesamtbauzeit des jeweiligen Bauabschnittes und dem Wunsch nach der uneingeschränkten Einhaltung erforderlicher Ruhezeiten einen gangbaren Kompromiss zu finden. Weiters wird empfohlen, die im Bereich MP-4 (Objekte 7575 -7577) geplanten objektseitigen Schallschutzmaßnahmen vor Beginn der Bauarbeiten durchzuführen und im Übrigen den betroffenen Anrainern besonders laute Bauphasen wie Spunden, Bohren und Meißeln sowie deren Dauer rechtzeitig vorher an-

zukündigen. Das Spunden sollte möglichst nicht durch Rammen, sondern durch Bohren erfolgen, damit fühlbare Erschütterungen und hohe Impulslärmpegel vermieden werden. Die vorliegenden Berechnungen und Maßnahmenpläne lassen auch in der Bauphase keine unzumutbar belästigenden Erschütterungen und Schallimmissionen im Wohnbereich erwarten. Eine meßtechnische Beweissicherung ist vorgesehen.

FRAGE 4

Werden die **Genehmigungskriterien** des **§ 24f UVP-G** sowie die im Rahmen des nach **§ 24 Abs. 1** durchzuführenden Genehmigungsverfahren anzuwendenden Verwaltungsvorschriften aus fachlicher Sicht eingehalten?

- 4a 1** Werden Immissionen vermieden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden? [§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G]
- 4a 2** Werden Immissionen vermieden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der NachbarInnen führen? [§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G, § 77 GewO]
- 4a 3** Werden Immissionen vermieden, die 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?
- 4a 4** Ist das Vorhaben (oder Teile davon) in einem Gebiet geplant, in dem bereits eine Überschreitung eines Grenzwerts vorliegt oder durch die Genehmigung zu erwarten ist? Falls ja:
 - 1. Leisten die Emissionen des Vorhabens keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung?
 - 2. Wird der zusätzliche Betrag durch emissionsbegrenzende Auflagen im technisch Möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß beschränkt und werden die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch Maßnahmen zur Senkung der Immissionsbelastung, insbesondere auf Grund eines Programms oder eines Maßnahmenkatalogs ausreichend kompensiert, so dass in einem realistischen Szenario langfristig keine weiteren Grenzüberschreitungen anzunehmen sind, sobald diese Maßnahmen wirksam geworden sind?

Werden andernfalls Immissions-/Depositionsgrenzwerte zum langfristigen Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten?

Befund - Sachverhalt:

Lärm und Erschütterungen: 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.

Luftschadstoffe und klimawirksame Gase: Die Emissionen von Kraftfahrzeugen, Baumaschinen, Dieselloks werden durch einschlägige EU-Normen begrenzt, was vom UVP-SV für Luftreinhaltung überprüft wurde. Die resultierenden Zusatzbelastungen bleiben sowohl in der Bau- wie in der Betriebsphase irrelevant. Großräumig trägt das Projekt durch Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zur Verbesserung der Luftqualität bei. Dasselbe gilt für klimawirksame Gase, da Schienentransport einen geringeren Energiebedarf hat und die Energie überwiegend durch Wasserkraft aufgebracht wird.

Elektromagnetische Felder: Der elektrotechnische UVP-SV stellte fest, dass feldmindernde Maßnahmen entsprechend dem Stand der Technik geplant wurden und damit sichergestellt ist,

dass elektromagnetische Felder durch die geplanten Ausbaumaßnahmen nur sehr gering zunehmen. Dadurch kommt es in den allgemein zugänglichen Bereichen, wo eine dauerhafte Exposition von Personen möglich ist, weder hinsichtlich der magnetischen Ersatzflussdichte noch hinsichtlich der elektrischen Felder zu einer Überschreitung der Referenzwerte für die Allgemeinbevölkerung (für zeitlich unbegrenzten Aufenthalt gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01). Die Grenzwerte 5 kV/m und 100 µT bei 50 Hz bzw. 10 kV/m und 300 µT bei 16⅔ Hz und entsprechen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU. Lediglich das leerstehende Gebäude 107 wird mit 570 µT im 24-Std.-Mittel von einer höheren Magnetfeldbelastung betroffen sein. Von den für Wohnzwecke genutzten Gebäuden wird die relativ höchste Zunahme der Magnetfeldbelastung beim Objekt Nr. 35 erwartet (von 6,4 auf 25,7 µT), während sie in anderen Gebäuden abnimmt (z.B. im Objekt Nr. 73 von 27,4 auf 4,2 µT) oder nur leicht zunimmt (z.B. im Objekt Nr. 91, in dem ein Pub untergebracht ist, von 32 auf 33,1 µT). Die übrigen Wohngebäude weisen auch nach dem Ausbau eine Magnetfeldbelastung im 24 Std.-Mittel von unter 20 µT auf. In 34 Wohngebäuden und 10 Geschäften und Gaststätten von insgesamt 111 bahnnahen Wohngebäuden wird nach dem Ausbau der Vorsorgewert der NISV überschritten, allerdings in der Regel auch schon vor dem Ausbau.

Für berufliche Expositionen innerhalb abgeschlossener elektrischer Betriebsräume und Schaltstationen attestiert der elektrotechnische UVP-SV den geplanten Ausführungen den aktuellen Stand der Technik. Im Rahmen der Inbetriebsetzungen der elektrischen Anlagen und Ausrüstungen sind die Referenzwerte zu erheben und mit den Referenzwerten gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 für berufliche Exposition (10 kV/m und 500 µT bei 50 Hz bzw. 20 kV/m und 1.500 µT bei 16,7 Hz) zu vergleichen und im Bedarfsfall organisatorische Maßnahmen für die Betriebsführung zu ihrer Einhaltung festzulegen.

Lichtimmissionen und Beschattung: Der lichttechnische UVP-SV bescheinigt der Planung die Einhaltung der ÖNORM EN 12464 (Teil 1 Licht und Beleuchtung: Beleuchtung von Arbeitsstätten in Innenräumen Ausgabe 20030401 Teil 2 Licht und Beleuchtung: Beleuchtung von Arbeitsstätten im Freien Ausgabe 20071001) sowie Blendfreiheit für die Anrainer. Eine Beweissicherung ist vorgesehen. Nach den Berechnungen von Univ.-Prof. Steinhauser ist auch in der Bauphase mit keinen Blendungen oder unzulässigen Aufhellungen im Wohnbereich zu rechnen und durch die geplante Errichtung von Lärmsschutzwänden mit keiner Beschattung von Wohnräumen.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Lärm und Erschütterungen: Der Fachbeitrag Humanmedizin von Univ.-Prof. Dr. Vutuc hat in Österreich geltende Normen, Richtlinien und insbesondere die SchIV richtig auf die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung angewendet. Die Schlussfolgerungen hinsichtlich der Entlastung im Innenbereich sind nachvollziehbar, wenn die angebotenen objektseitigen Schallschutzmaßnahmen angenommen werden. Für die Obergeschosse von Wohnungen in Bahnnähe sind diese (längst fälligen) Maßnahmen die einzig möglichen, wenn auf noch höhere Lärmsschutzwände verzichtet wird. Zusammen mit den bahnseitigen Schallschutzmaßnahmen bewirken sie, dass Schallimmissionen in Schlaf- und Wohnräumen, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden oder die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, vermieden werden. Projektbedingte Schallimmissionsänderungen im Freiraum werden nicht auffällig sein.

Luftschadstoffe und klimawirksame Gase: Immissionen, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden oder die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, werden vermieden, wenn die zur Vermeidung einer unerwünschten Staubentwicklung während der Bauphase vom lufttechnischen UVP-SV und in diesem Gutachten erteilten Auflagen umgesetzt werden. Um Feinstaubbelastungen möglichst gering zu halten, sollte außerdem der Einsatz von Dieselloks in der Betriebsphase auf Störfälle und Nostalgiefahrten beschränkt bleiben. Diese Maßnahmen sind vor allem im Sanierungsgebiet Linz erforderlich. Damit wird das Projekt zu einer uneingeschränkten Verbesserung für die großräumige Luftqualität und trägt großräumig zum Klimaschutz bei.

Elektromagnetische Felder: Wenn die oben angeführten messtechnischen Kontrollen und allfällig resultierende Nutzungsbeschränkungen für die Gebäude 35, 91 und 107 umgesetzt

werden, sind die Feldbelastungen gesundheitlich unbedenklich.

Lichtimmissionen und Beschattung: Eine negative Beeinflussung des Wohlbefindens der durch den Bau und den Betrieb des Vorhabens betroffenen Anrainer bezüglich Beschattung, Blendung und Ausleuchtung kann nach den mit der UVE vorgelegten und vom technischen UVP-SV geprüften Unterlagen ausgeschlossen werden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass:

- die Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G sowie anzuwendende Verwaltungsvorschriften aus fachlicher Sicht eingehalten werden.
- bei projektspezifischer Durchführung und Umsetzung der in diesem Gutachten als zwingend erforderlich bezeichneten Auflagen (siehe Kapitel 9), Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden.
- bei projektspezifischer Durchführung und Umsetzung der in diesem Gutachten als zwingend erforderlich bezeichneten Auflagen (siehe Kapitel 9), werden Immissionen vermieden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der NachbarInnen im Sinne von § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G, § 77 GewO führen.
- Lärmgrenzwerte bei bahnnahen Anrainern im Bestand überschritten werden, Grenzwerte für NO₂ und PM₁₀ auf dem Gebiet der Katastralgemeinde Linz überschritten werden.
 - Ad 1: Luftschadstoffemissionen des Vorhabens leisten keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung, Lärmemissionen schon, insbesondere in der Bauphase und im Freiraum.
 - Ad 2: Emissionsbegrenzende Maßnahmen laut UVE und §31a-Gutachten und die Auflagen im vorliegendem Gutachten senken die Immissionsbelastung im technisch möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß. Durch die Wirkung der im Projekt vorgesehenen Lärmschutzwände wird die durch die Erhöhung der Verkehrsstärke der Bahn zu erwartende Lärmerhöhung weitgehend kompensiert. In Wohnräumen werden Immissionsgrenzwerte zum langfristigen Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten, insbesondere durch passive Schallschutzmaßnahmen. Im Freien werden Planungsrichtwerte nicht eingehalten, aber gegenüber der Nullvariante ändert sich das Ausmaß der Grenzwertüberschreitung in der Betriebsphase nicht wesentlich.

6.4. Klima

FRAGE 1

Sind die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus Sicht des Fachbereiches Luft (Grundlagen, Ausbreitungsverhältnisse etc., nicht Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen) sowie Klima **plausibel und nachvollziehbar**? Ergeben sich aus fachlicher Sicht maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin?

Befund - Sachverhalt:

Die klimatologischen Bedingungen im Planungsgebiet wurden sehr ausführlich dargestellt.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Der Untersuchungsraum wurde aus für das Fachgebiet Klima nachvollziehbar dargestellt. Es entspricht dem Stand der Technik. Aus fachlicher Sicht ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen zur Einschätzung der Projektwerber.

FRAGE 2

Sind die verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens (im Bau und Betrieb) auf die Luft (insb. Grundlagen, Ausbreitungsverhältnisse, etc.) und Klima **ausreichend** dargestellt? Ist eine Ergänzung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens erforderlich?

Befund - Sachverhalt:

Die Grundlagen zur Beurteilung Klima wurden ausführlich dargelegt.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Mögliche Auswirkungen des Vorhabens auf Bau und Betrieb wurde ausreichend dargestellt. Die Ausbreitungsverhältnisse wurden anhand einer nachvollziehbaren Ausbreitungsklassenstatistik diskutiert. Aus fachlicher Sicht sind keine Ergänzungen Aussagen notwendig.

FRAGE 3

Wie werden die zur Beurteilung der verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Unterlagen im Hinblick auf den **Stand der Technik** und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften bewertet?

- 3.1 Werden die Emissionen von Luftschadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt? [§ 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G, § 20 Abs. 2 IG-L, § 77 GewO]
- 3.2 Werden die dem Stand der Technik entsprechenden Immissionsgrenzwerte eingehalten? [GewO]

Befund - Sachverhalt:

Es werden die verwendeten Methoden und Prozesse dargestellt und diskutiert.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Die verwendeten Methoden und Analysen entsprechen dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften aus klimatologischer Sicht.

FRAGE 4a

Werden die **Genehmigungskriterien** des **§ 24f UVP-G** sowie die im Rahmen des nach **§ 24 Abs. 1** durchzuführenden Genehmigungsverfahren anzuwendenden Verwaltungsvorschriften aus fachlicher Sicht eingehalten?

- 4a 1 Wird die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten? [§ 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G]
- 4a 2 Werden Immissionen vermieden, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, die Luft bleibend zu schädigen? [§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G]
- 4a 4 Werden Immissionen vermieden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der NachbarInnen führen? [§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G, § 77 GewO]
- 4a 5 Ist das Vorhaben (oder Teile davon) in einem Gebiet geplant, in dem bereits eine Überschreitung eines Grenzwerts vorliegt oder durch die Genehmigung zu erwarten ist? Falls ja:
 1. Leisten die Emissionen des Vorhabens keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung?
 2. Wird der zusätzliche Betrag durch emissionsbegrenzende Auflagen im technisch Möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß beschränkt und werden die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch Maßnahmen zur Senkung der Immissionsbelastung, insbesondere auf Grund eines Programms oder eines Maßnahmenkatalogs ausreichend kompensiert, so dass in einem realistischen Szenario langfristig keine weiteren Grenzüberschreitungen anzunehmen sind, sobald diese Maßnahmen wirksam geworden sind?

Werden andernfalls Immissions-/Depositionsgrenzwerte zum langfristigen Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten?

Befund - Sachverhalt:

Die Grundlagen zur Beurteilung Klima wurden ausführlich dargelegt.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Aus Sicht des Fachbereichs Klima bleiben Wirkungen aus dem Projekt vernachlässigbar gering. Das Potential zur Einsparung von CO₂ bei Realisierung des Projektes wird dargestellt und diskutiert.

Die für das Genehmigungsverfahren anzuwendenden Verwaltungsvorschriften werden aus fachlicher Sicht eingehalten.

6.5. Raumplanung, Siedlungsraum, Freizeit und Erholung

FRAGE 1

Sind die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus Sicht der Fachgebiete Raumplanung, Siedlungsraum, Freizeit und Erholung **plausibel und nachvollziehbar**? Ergeben sich aus fachlicher Sicht maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin?

Befund - Sachverhalt:

Für die Beurteilung der Umweltauswirkungen wird ein Untersuchungsraum von 300 m beidseitig der bestehenden Bahnanlage gewählt.

Die methodische Herangehensweise ergibt sich durch Beschreibung der Ist-Situation sowie der Darlegung der Auswirkungen, differenziert nach den Wirkfaktoren Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, Veränderungen der Belichtungsverhältnisse, Flächenbedarf, Trennwirkungen/ Zerschneidungseffekte und Änderungen des Erscheinungsbildes. Fachspezifische Parameter für die fünf Stufen der Beurteilung der Restbelastung (Tabelle 3, ON 565) werden nicht definiert, die Beurteilung erfolgt im Wesentlichen verbal argumentativ.

Die Beschreibung des Ist-Zustands für den Fachbereich Siedlungs- und Wirtschaftsraum besteht lediglich aus der Wiedergabe statistischer Daten der Wohnbevölkerung für die Standortgemeinden Linz und Leonding (insgesamt und nicht auf den Untersuchungsraum bezogen). Angaben zur tatsächlichen Nutzung sowie Aussagen zur bestehenden Flächenwidmungen fehlen in der Ist-Zustandsbeschreibung, die Flächenwidmung ist allerdings im Plan ON 567 dargestellt und wird in der Auswirkungsanalyse bilanziert.

Die Auswirkungsbetrachtung erfolgt im Wesentlichen aus Zitaten/Verweisen der entsprechenden Fachbeiträge getrennt zwischen Wirkungen der Bau- bzw. Betriebsphase.

Die örtlichen und überörtlichen Konzepte und Programme werden im Kapitel Ist-Zustand hinsichtlich der wesentlichen Inhalte und Zielvorgaben beschrieben sowie einer kurzen Aussage zur der Konformität mit dem gegenständlichen Bauvorhaben angeführt.

Freizeit- und Erholungseinrichtungen werden in der Beschreibung des Ist-Zustands kurz aufgelistet und planlich in ON 568 dargestellt. Auswirkungen werden nur für die Radroute Kulturradweg Linz-Steyr-Wels beurteilt.

Des Weiteren werden die Themen Grünraum, Waldnutzung, Jagd und Fischerei behandelt, wesentliche nachteilige Auswirkungen werden nicht festgestellt.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Die vorliegenden Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind im Wesentlichen plausibel und nachvollziehbar dargestellt. Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes wurde ausreichend dimensioniert.

Die Methode ist sehr oberflächlich, dennoch sind die relevanten Auswirkungen dargestellt und plausibel beurteilt.

Die No-Impact-Statements für die Themen Grünraum, Waldnutzung, Jagd und Fischerei sind plausibel und nachvollziehbar.

Aus Sicht des Gutachters ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

FRAGE 2

Sind die verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens (im Bau und Betrieb) hinsichtlich des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes sowie der Freizeit und Erholungsnutzung **ausreichend** dargestellt? Ist eine Ergänzung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens erforderlich?

Befund - Sachverhalt:

Insgesamt werden für die Fachbereiche Siedlungs- und Wirtschaftsraum sowie für Freizeit und Erholung keine relevanten verbleibenden Auswirkungen beurteilt (keine bis geringfügige Auswirkungen).

Für den Wirkfaktor Lärm werden in der Bauphase z.T. erhöhte Lärmemissionen festgestellt, insgesamt aber, unter Berücksichtigung der temporären Wirkung, vertretbare Auswirkungen beurteilt.

Auswirkungen der anderen Wirkfaktoren Erschütterungen, Luftschadstoffe, Elektromagnetische Felder (EMF), Veränderung Belichtungsverhältnisse und Änderungen des Erscheinungsbild werden, basierend auf den Ergebnissen der entsprechenden Fachbeiträge für den Siedlungs- und Wirtschaftsraum als „keine bis geringfügig“ beurteilt. Die temporäre Flächenbeanspruchung wird bilanziert und den Widmungskategorien zugeordnet. In der Bauphase beanspruchte Fläche: 2,16 ha (davon 0,47 ha gewidmete Verkehrsfläche), in der Betriebsphase davon dauerhaft beanspruchte Fläche: 1,3 ha (davon 394 m² gewidmete Verkehrsfläche). Trennwirkungen und Zerschneidungseffekte werden gegenüber dem Bestand nicht festgestellt bzw. wurde das Vorhaben so konzipiert, dass alle Wege und Verbindungen wieder hergestellt werden. In der Bauphase ergeben sich temporär geringfügige Umwege.

Auswirkungen auf Freizeit- und Erholungseinrichtungen werden in geringfügigem Ausmaß nur während der Bauphase beurteilt. Dabei handelt es sich um temporäre Umwege bzw. die tage- und wochenendweise Sperre des Kulturradwegs Linz-Steyr-Wels im Bereich der Unterführung Gaumbergstraße, wobei die Aufrechterhaltung des Radwegs immer gewährleistet wird. Darüber hinaus bzw. in der Betriebsphase werden keine relevanten Auswirkungen beurteilt.

Die Konformität mit allen geprüften raumplanerischen Plänen und Programmen wird bestätigt.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Die raumplanerischen Auswirkungen des Vorhabens sowie jene auf Freizeit und Erholung sind ausreichend dargestellt. Eine Ergänzung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens ist nicht erforderlich.

FRAGE 3

Wie werden die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Unterlagen im Hinblick auf den **Stand der Technik** und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften bewertet?

Befund - Sachverhalt:

Für die Wirkfaktoren Erschütterungen, Luftschadstoffe, Elektromagnetische Felder (EMF), Veränderung Belichtungsverhältnisse und Änderungen des Erscheinungsbildes werden nur die Ergebnisse aus den entsprechenden Fachbeiträgen zitiert und keine eigene Beurteilung vorgenommen.

Fachspezifische Parameter für die fünf Stufen der Beurteilung der Restbelastung (Tabelle 3, ON 565) fehlen. Die Beurteilung der Restbelastung erfolgt in Anlehnung an die RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Eine Beurteilung des Stands der Technik bzw. der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften für die Wirkfaktoren Erschütterungen, Luftschadstoffe, Elektromagnetische Felder (EMF), Veränderung Belichtungsverhältnisse und Änderungen des Erscheinungsbildes erfolgt durch die anderen fachlichen Sachverständigen und wird an dieser Stelle nicht weiter behandelt.

Die rein verbal-argumentative Beurteilung der anderen Wirkfaktoren ist aus gutachterlicher Sicht zwar nachvollziehbar und aufgrund der geringen Wirkungen für das gegenständliche Vorhaben ausreichend, grundsätzlich sollte die Einstufung in die Beurteilungsklassen mittels fachspezifischer Parameter/Kriterien transparenter dargelegt werden. Derzeit werden die fünf Klassen aus Tabelle 3, ON 565 nicht näher definiert.

FRAGE 4a

Werden die **Genehmigungskriterien** des **§ 24f UVP-G** sowie die im Rahmen des nach **§ 24 Abs. 1** durchzuführenden Genehmigungsverfahren anzuwendenden Verwaltungsvorschriften aus fachlicher Sicht eingehalten?

Diese Frage ist für die Fachbereiche Raumplanung und Freizeit und Erholung im Sinne der o.a. Ausführungen nicht relevant. Emissionen und Immissionsbelastungen werden bei den Fachgebieten Lärmschutz, Luftschadstoffe, Erschütterungen und Elektromagnetische Felder sowie Wasser behandelt.

FRAGE 4b

Werden die **Genehmigungskriterien** der sonstigen im Rahmen der nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchzuführenden Genehmigungsverfahren (**§ 24 Abs. 3 und Abs. 4**) anzuwendenden Verwaltungsvorschriften berücksichtigt?

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Für die Fachbereiche Raumplanung und Freizeit und Erholung liegen im Sinne der o.a. Ausführungen keine Genehmigungskriterien gemäß § 24 Abs. 3 und Abs. 4 vor.

Die Prüfung der relevanten überörtlichen und örtlichen Raumordnungspläne und -programme zeigt, dass das gegenständliche Vorhaben in keinem Widerspruch dazu steht und den Zielsetzungen nicht entgegenwirkt.

Die Verlegung der Ing.-Etzel.-Straße steht ebenfalls in keinem Widerspruch zum § 14 Abs. 1 des Oberösterreichischen Straßengesetzes (OÖ StG 1991), da die Interessen der Nachbarn gewahrt werden (bzgl. Immissionsschutz siehe entsprechende Fachbereiche).

Das Vorhaben steht in keinem Widerspruch zum raumplanerischen Ziel gemäß § 1 Abs.1 Oberösterreichische Raumordnungsgesetz (OÖ ROG 1994) „den Gesamtraum und seine Teilräume vorausschauend planmäßig zu gestalten und die bestmögliche Nutzung und Sicherung des Lebensraumes im Interesse des Gemeinwohles zu gewährleisten; dabei sind die abschätzbaren wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, die freie Entfaltung der Persönlichkeit in der Gemeinschaft sowie der Schutz der natürlichen Umwelt als Lebensgrundlage des Menschen zu beachten“.

6.6. Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

FRAGE 1

Sind die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus Sicht der Flora und Fauna und deren Lebensräume **plausibel und nachvollziehbar**? Ergeben sich aus fachlicher Sicht maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin?

Befund - Sachverhalt:

Die Darstellungen werden untergliedert in terrestrische und aquatische Lebensräume und Arten. Untersucht werden:

- Biotope und Biotopstrukturen
- Vegetationskundliche Aufnahmen (Pflanzen)
- Herpetofauna (Amphibien/Reptilien)
- Kleinsäuger
- Fledermäuse
- Vögel
- Heuschrecken
- Lepidoptera
- Odonata
- Fließgewässer und Stillgewässer im Überblick

Der **Untersuchungsraum** wird auf einen etwa 500m breiten Bereich beidseits der geplanten Trasse beschränkt (weiterer Untersuchungsraum), detaillierte Erhebungen von Pflanzenarten (Braun-Blanquet-Aufnahmen) und begleitende Tierbeobachtungen erfolgen nur im engeren Untersuchungsraum (Bahntrasse und angrenzende Bereiche, Abbildung 1). Für die Betrachtungen der Tierarten, die einen weiteren Aktionsradius aufweisen (Fledermäuse, Vögel) wird der Untersuchungsraum (500m Puffer) erweitert auf weitere Teile des Stadtgebietes von Linz und dessen westliches Umland in der Stadtgemeinde Leonding.

Die Beschreibung der Beurteilungsmethode bleibt sehr oberflächlich. Es werden nur die Methoden zur Bestandserhebung dargestellt. Für die Erhebungen zu Biotopstrukturen werden noch einige Aspekte zur Beurteilung der Sensibilität angeführt, die für Tierarten fehlen. Ausführungen zur Vorgangsweise bei Eingriffsbeurteilung, Beurteilung der Maßnahmen und Ermittlung der verbleibenden Auswirkungen (fachspezifische Indikatoren, etc.) fehlen.

Die Beurteilung des Ist-Zustandes basiert auf Geländeerhebungen (September 2009 und April 2010). Die Einheiten zur Vegetationsbeschreibung werden selbst gewählt, die Beschreibungen sind sehr ausführlich, die Vegetationsaufnahmen sind im Anhang vollständig dokumentiert. Es wird teilweise ein Bezug zu den Einheiten der Roten Liste der Biotoptypen Österreichs (Essl et al. 2002, 2004, 2005 und 2008) hergestellt, wie die dort angegebenen Gefährdungen in die Beurteilung des naturschutzfachlichen Wertes eingeflossen sind, bleibt offen.

Die Beurteilung des naturschutzfachlichen Wertes erfolgt auf Basis der Biotoptypen als auch der Pflanzenarten mit Schutzstatus nach dem OÖ NSchG (kein Vorkommen im engeren Untersuchungsraum) bzw. einer Gefährdung nach der Roten Liste Oberösterreich oder der Roten Liste Österreich. Ob und wie einzeln angeführte Informationen (Unkrauttypen nach Holzner & Glauning (2005), (invasive) Neophyten) in die Beurteilung eingeflossen sind bleibt offen. Die Beurteilung der „naturschutzfachlichen Wertigkeit“ erfolgt verbal argumentativ zusammenfassend jeweils für den engeren und weiteren Untersuchungsraum.

Die Darstellung und Beurteilung der terrestrischen und semiterrestrischen Tierarten beruht auf vorhandenen Literaturdaten und Einzelpublikationen, Erhebungen zu Amphibien und Odonaten und Zufallsfunde im Zuge der Erhebung der Vegetation und Pflanzenarten.

Die Beschreibung der terrestrisch lebenden Tierarten erfolgt für den weiteren und engeren Un-

tersuchungsraum gemeinsam. Das engere Untersuchungsgebiet bietet eine geringe Lebensraumeignung für die meisten Tierarten, vor allem wenig anspruchsvolle, euryöke Tierarten wurden nachgewiesen oder ihr Vorkommen wird als möglich eingestuft: Heuschrecken, Tagfalter, Amphibien, Reptilien, Vogelarten, Kleinsäuger und Fledermäuse. Im Bericht wird angegeben, dass es sich durchwegs um nicht gefährdete Arten, bzw. Arten, die nicht in der OÖ ArtenschutzVO genannt werden, handelt. Libellen werden im weiteren Untersuchungsraum dokumentiert, keine der Arten ist in Österreich gefährdet, nach der OÖ ArtenschutzVO geschützt, oder in den Anhängen der FFH-RL erwähnt. Laichgewässer sind nur außerhalb des engeren Untersuchungsraums vorhanden.

Für Säugetiere wird explizit angeführt: Die hinsichtlich des Artenschutzes relevanten Säuger wie Ziesel, Feldhamster oder Biber sind weder im engeren noch im weiteren Untersuchungsraum nachweisbar. Für Fledermäuse ist das engere Untersuchungsgebiet lediglich als Jagdhabitat geeignet.

Der Untersuchungsraum spielt für jagdbare Wildtiere nur mehr eine sehr untergeordnete Rolle. Die Vogelarten, die im Zuge der Brutvogelkartierung (Weissmair et al. 2000/2001) festgestellt wurden und im weiteren Untersuchungsraum als Brutvögel anzusehen werden in einer übersichtlichen Tabelle mit Gefährdungsgrad aufgelistet.

Im Kapitel „Aquatische Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume“ werden Fließgewässer / Bäche und Stillgewässer dargestellt. Im weiteren Untersuchungsraum existieren wenige naturnahe Fließgewässer (Grundbach, Fuchselbach, Nußböckaubach, Erlbach), es existieren keine natürlichen Stillgewässer, und nur wenige künstliche Fischteiche bzw. Teiche in Parkanlagen. Im engeren Untersuchungsraum existieren keine natürlichen oder künstlichen Stillgewässer, alle Fließgewässer sind verrohrt.

Die Beurteilung der Auswirkungen, der Maßnahmenwirkung und der verbleibenden Auswirkungen (Restbelastung) erfolgt für die relevanten Wirkfaktoren für die Bau- und Betriebsphase getrennt für terrestrische und aquatische Tier- und Pflanzenarten und Lebensräume. Die Beurteilung erfolgt verbal argumentativ, beurteilungsrelevante Ergebnisse aus anderen Fachbeiträgen werden teilweise wörtlich zitiert bzw. werden Verweise angeführt.

Die verbleibenden Auswirkungen werden für alle Tier- und Pflanzenarten und Lebensräume und alle Wirkfaktoren für die Bau- und Betriebsphase als „geringfügig nachteilig“ oder „keine Auswirkungen“ beurteilt. Lediglich für den Wirkfaktor Lärm wird für die Betriebsphase für „terrestrische Tier und ihre Lebensräume eine Verbesserung durch die Errichtung zusätzlicher Lärmschutzwände beurteilt.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Die vorliegenden Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind im Wesentlichen plausibel und nachvollziehbar dargestellt. Die Abgrenzung des Untersuchungsraums wurde ausreichend dimensioniert.

Die Beurteilungsmethode ist sehr oberflächlich beschrieben und daher in einigen Aspekten nicht nachvollziehbar. Die Abbildungen sind teilweise aussagekräftig, teilweise ist die Auflösung gering und Beschriftungen schwer lesbar. Insgesamt weicht die verbal argumentative Beurteilung im Fachbeitrag nicht wesentlich von der Beurteilung des Fachgutachters ab. Daher und aufgrund der insgesamt geringen Eingriffe wird die Methode als ausreichend beurteilt.

Eine einheitliche Bestandsbeschreibung für alle Tierarten in ähnlich gestalteten Tabellen wie für Heuschrecken und Vögel, aus denen übersichtlich und eindeutig ein Vorkommen im engeren und weiteren Untersuchungsraum herauszulesen wäre, könnte die Nachvollziehbarkeit erhöhen.

Die Angabe, dass alle genannten Fledermausarten in Anhang IV der FFH-RL genannt werden fehlt. Da jedoch alle Fledermausarten auch in der OÖ ArtenschutzVO genannt werden, der engere Untersuchungsraum ausschließlich als Jagdhabitat genutzt wird und aufgrund der vorhandenen Belastung im Ist-Zustand, der geringen Eingriffswirkung, ergibt sich dadurch keine abweichende Beurteilung des Gutachters.

Weiters fehlt im Fachbeitrag die Angabe, dass Wechselkröte und Springfrosch in Anhang IV der FFH-RL genannt werden. Da ein Vorkommen beider Arten im engeren Untersuchungsraum jedoch „sehr unwahrscheinlich“ oder „weitgehend auszuschließen“ ist, und keine direkten oder indirekten Auswirkungen auf die Vorkommen im weiteren Untersuchungsraum gegeben sind, ergibt sich dadurch keine abweichende Beurteilung des Gutachters.

Eine deutlichere Begründung der Indikatoren zur Beurteilung des naturschutzfachlichen Wertes hätte die Nachvollziehbarkeit erhöhen können, so werden bei den sehr ausführlichen Beschreibungen der Biotoptypen Aspekte wie „blütenreich“ („blütenreiche Arten wie Robinia pseudacacia, Prunus avium und Sorbus aucuparia“) oder „wärmeliebend“ („wärmeliebende Arten Ailanthus altissima und Ligustrum vulgare“) genannt, ohne die naturschutzfachlich relevanten Aspekte wie „invasive Neophyten“ hervorstreichend.

Aus Sicht des Gutachters würde das Vorkommen von gefährdeten Pflanzenarten einen zumindest mäßigen naturschutzfachlichen Wert bedingen. Zusätzlich wird im Fachbericht angeführt, dass die trocken warmen Standorte in OÖ nicht so häufig angetroffen werden. Da die Flächen mit Vorkommen von gefährdeten Pflanzenarten jedoch nur mit Flächen 15 und 15a vom Vorhaben durch Flächenverlust betroffen sind, ergeben sich keine wesentlichen Abweichungen in der Gesamtbeurteilung der verbleibenden Auswirkungen.

Die Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Wertigkeit in den Flächenbilanzen hätte die Nachvollziehbarkeit erhöht. Da jedoch die Flächen, die durch das Vorhaben in der Bau- und Betriebsphase beansprucht werden, fast ausschließlich auch aus Sicht des Gutachters nur geringen naturschutzfachlichen Wert haben, und die Beanspruchung der Flächen 15 und 15a nur einen geringen Flächenanteil ausmachen, ergeben sich keine unterschiedliche Einschätzung des Gutachters.

Die (direkte und indirekte) Beeinträchtigung von Natura 2000 Gebieten wird im Fachbericht lediglich als „nicht nachweisbar“ beurteilt. Aus Sicht des Fachgutachters ist eine Beeinträchtigung aufgrund der großen Entfernung und der Art der Eingriffe auszuschließen, was aus den verbalen Ausführungen im Fachbericht hervorgeht. Daher ergibt sich auch hier keine unterschiedliche Einschätzung des Gutachters.

FRAGE 2

Sind die verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens (im Bau und Betrieb) auf Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume **ausreichend** dargestellt? Ist eine Ergänzung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens erforderlich?

Befund - Sachverhalt:

Es wird angeführt, dass keine naturschutzrechtlichen Schutzgebiete vom Vorhaben beeinträchtigt werden, Auswirkungen auf Natura 2000 Gebiete sind „nicht nachweisbar“.

Die Beurteilung der Auswirkungen, der Maßnahmenwirkung und der verbleibenden Auswirkungen (Restbelastung) erfolgt für die relevanten Wirkfaktoren für die Bau- und Betriebsphase getrennt für terrestrische und aquatische Tier- und Pflanzenarten und Lebensräume. Die Beurteilung erfolgt verbal argumentativ, beurteilungsrelevante Ergebnisse aus anderen Fachbeiträgern werden teilweise wörtlich zitiert bzw. werden Verweise angeführt.

Die wesentlichen Wirkfaktoren in der Bau- und Betriebsphase sind für Tiere Lärm, Erschütterung und für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume Luftschadstoffe, Flächenverlust und Trennwirkung.

In der Betriebsphase ergeben sich bei den angeführten Wirkfaktoren keine wesentlichen Veränderungen zum Ist-Zustand. Lediglich durch den zusätzlichen Flächenverlust ergeben sich geringfügige Auswirkungen.

Die Auswirkungen in der Bauphase sind durch die andersartigen Auswirkungen teilweise höher als im Ist-Zustand. Es werden Minimierungsmaßnahmen gesetzt, es sind keine Tier- oder Pflanzenarten, die besonders sensibel gegenüber einem dieser Wirkfaktoren im Untersuchungsgebiet nachgewiesen oder ein Vorkommen wahrscheinlich, teilweise wird ein Gewöhnungseffekt eintreten, teilweise werden Irrelevanzschwellenwerte unterschritten. Daraus ergibt

sich auch für diese Wirkfaktoren jeweils eine geringfügige nachteiligen verbleibende Auswirkung.

Durch die Wirkfaktor Veränderung der Belichtungsverhältnisse ergeben sich für Pflanzenarten und Lebensräume geringfügig nachteilige Auswirkung durch die Errichtung der LSW. Für Tierarten werden die nachteiligen Auswirkungen durch die Maßnahme „Natriumdampfhochdrucklampen“ und die Einschränkung der Betriebszeiten in der Bauphase auf geringfügig nachteilige Auswirkungen in der Bau- und Betriebsphase minimiert.

Durch Vermeidungsmaßnahmen ergeben sich in der Bau- und Betriebsphase keine bzw. geringfügige verbleibende Auswirkungen durch die Wirkfaktoren Abfälle, Rückstände, Aushub sowie qualitative und quantitative Veränderungen des Wasserhaushalts.

Durch die bereits vorhandene starke Zerschneidung des Naturraums durch Straße, Bahngleise und Lärmschutzwand kommt es zu keinen relevanten zusätzlichen Zerschneidungseffekten durch das Vorhaben.

Für den Wirkfaktor Flächenbedarf werden Flächenbilanzen für die Bau- und Betriebsphase auf Quadratmeter genau für die Biotoptypen dargestellt, es fehlt ein Bezug zu den Flächennummern der Vegetationsaufnahmen bzw. zum naturschutzfachlichen Wert. In der Bauphase werden 1,16 ha temporär für Baustelleneinrichtungen beansprucht, davon sind rund 0,07 ha Vegetation. In der Betriebsphase werden etwa 10,4 ha beansprucht, davon rund 3,5 ha, die nicht bereits Bahnanlage sind. Die Teilsumme „Gesamtfläche Vegetation“ bleiben unklar.

Die Angaben zu den Höhen der LSW sind im Text (2 bis 4 m) und in Tabelle 15 (2 bis 5m) widersprüchlich.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Die Auswirkungen des Vorhabens auf Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume sind ausreichend dargestellt.

Eine Flächenbilanz mit Bezug zu den Aufnahmeummern und dem naturschutzfachlichen Wert hätte die Nachvollziehbarkeit erhöht. Es ergibt sich daraus aber keine unterschiedliche Einschätzung des Gutachters.

Die (direkte und indirekte) Beeinträchtigung von Natura 2000 Gebieten wird im Fachbericht lediglich als „nicht nachweisbar“ beurteilt. Aus Sicht des Fachgutachters ist eine Beeinträchtigung aufgrund der großen Entfernung und der Art der Eingriffe auszuschließen, was aus den verbalen Ausführungen im Fachbericht hervorgeht. Daher ergibt sich auch hier keine unterschiedliche Einschätzung des Gutachters.

FRAGE 3

Wie werden die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Unterlagen im Hinblick auf den **Stand der Technik** und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften bewertet?

Befund - Sachverhalt:

Zur Beurteilung der Auswirkungen werden ausführliche Darstellungen mit theoretischem Hintergrund, Zitaten aus anderen Fachbeiträgen und konkreten Bezug auf den Bestand dargestellt. Es werden die relevanten, vorhandenen Richtlinien und Grenzwert angeführt.

Fachspezifische Parameter für die Beurteilung der Auswirkungen und der verbleibenden Auswirkungen (Restbelastung) fehlen. Die Beurteilung der Restbelastung erfolgt in Anlehnung an die RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Eine Beurteilung des Stands der Technik bzw. der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften für die Wirkfaktoren Erschütterung, Luftschadstoffe, Elektromagnetische Felder und Lärm erfolgt durch die anderen Sachverständigen und wird an dieser Stelle nicht weiter behandelt.

Die verbal-argumentative Beurteilung einzelner Wirkfaktoren ist aus gutachterlicher Sicht zwar

nachvollziehbar und aufgrund der geringen Wirkungen für das gegenständliche Vorhaben ausreichend, grundsätzlich sollte die Einstufung der Beurteilungsklassen mittels fachspezifischer Parameter/Kriterien transparenter dargelegt werden.

FRAGE 4a

Werden die **Genehmigungskriterien** des **§ 24f UVP-G** sowie die im Rahmen des nach **§ 24 Abs. 1** durchzuführenden Genehmigungsverfahren anzuwendenden Verwaltungsvorschriften aus fachlicher Sicht eingehalten?

- 4a 1 Werden Immissionen (zB durch Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, flüssige Emissionen etc.) vermieden, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Pflanzen und Tierbestand bleibend zu schädigen? [§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G]
- T 4a 2 Werden die Immissionsgrenzwerte der Verordnung zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation eingehalten? [VO BGBl. Nr. 298/2001]

Befund - Sachverhalt:

Es werden für alle Wirkfaktoren die relevanten Auswirkungen angeführt.

Es werden auf der gesamten Länge des Vorhabens Lärmschutzwände situiert. Dadurch ergibt sich für die Betriebsphase für Tiere eine Verbesserung des Ist-Zustandes. Die Lärmbelastung in der Bauphase wird durch den Einsatz lärmarmen Maschinen und Geräte, der Beschränkung der Arbeitszeit auf den Tag (bis auf im Baugeschehen unumgängliche Ausnahmen) minimiert. Zusätzlich finden die Arbeiten „*im innerstädtischen Bereich im Schutze bestehender Lärmschutzwände*“ statt. Aufgrund dieser Minimierungsmaßnahmen, des Fehlens von lärmsensiblen Arten im Bestand, dem Gewöhnungseffekt bei Wildtieren und der zeitlich beschränkten Eingriffe werden geringfügige (terrestrische Tiere) bis keine (aquatische Tier) verbleibende Auswirkungen beurteilt.

Für Erschütterungen in der Betriebsphase wird durch Erfahrung bei gleichwertigen Vorhaben angenommen, dass sie unter den Grenzwerten der ÖNORM S9020 liegen. Daher ergeben sich für terrestrische Tiere geringfügige und für aquatische Tiere keine Auswirkungen.

In der Bauphase treten nur bei bestimmten Arbeiten erschütterungsbedingte Irritationen bei Tieren auf. Da bereits im Bestand durch vorbeifahrende Züge Erschütterungen entstehen wird angenommen, dass sich besonders sensible Tierarten bereits gewöhnt haben, bzw. Tiere in der Bauphase den Bereich meiden, nach Beendigung der Bauarbeiten den Lebensraum wieder annehmen werden. Daher werden die verbleibenden Auswirkungen als geringfügig (terrestrische Tiere) bis keine (aquatische Tier) Auswirkungen beurteilt.

Das geplante Vorhaben befindet sich hinsichtlich Stickstoffoxid und Feinstaub PM₁₀ teilweise im belasteten Gebiet. Für Luftschadstoffe werden bezüglich der Ozonbelastung und der Deposition von Stickstoffverbindungen für die Betriebsphase geringfügige Zusatzbelastungen für die Betriebsphase beurteilt, die jedoch auf Straßen- und Bahnbereich beschränkt. Der Untersuchungsraum liegt im Ballungsraum Linz, keine Pflanzenarten oder Lebensräume sind hinsichtlich Stickstoffdeposition sensibel. Es werden für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume geringfügige (terrestrisch) bis keine (aquatisch) beurteilt.

Für die Bauphase unterschreiten die Belastungen durch Staub die Irrelevanzschwelle der „baustellenbedingten Zusatzimmission von 3%“ für Gebiete, in denen die Grenzwerte bereits überschritten sind. Für relevante Luftschadstoffe (NO₂, NO_x, SO₂) werden nur irrelevante Zusatzbelastungen zum Jahresmittelwert erwartet. Es werden für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume geringfügige (terrestrisch) bis keine (aquatisch) beurteilt.

Durch die elektromagnetischen Felder werden Referenzwerte, nach denen nach heutigem Wissenstand eine gesundheitliche Gefährdung des Menschen nicht zu erwarten wird, eingehalten. Daher wird analog davon ausgegangen, dass es auch zu „keiner Gefährdung“ von kommt. Es werden geringfügig nachteilige verbleibende Auswirkungen für terrestrische Tierarten beurteilt.

In der Bauphase sind keine Auswirkungen zu erwarten.

Durch die Veränderung der Beleuchtungsverhältnisse ergeben sich in der Betriebsphase geringfügige verbleibende Auswirkungen auf Tierarten durch Blendwirkung und auf Pflanzenarten durch Beschattung durch die Lärmschutzwände. Es ist keine Beleuchtung der Bahntrasse auf der freien Strecke vorgesehen, die Scheinwerfer der Triebwagen werden durch die Lärmschutzwände „abgefangen“, notwendige Beleuchtungskörper werden als nach oben geschlossene Natriumdampf-Hochdrucklampen eingesetzt. Trotz der neu errichteten Lärmschutzwand ist zu erwarten, dass „zumindest stundenweise große Bereiche entlang der Strecke eine große Beschattung erfahren“, es sind aber keine hochwertigen Biotopstrukturen betroffen

In der Bauphase werden durch Minimierungsmaßnahmen – Arbeiten bis auf unvermeidbare Ausnahmen am Tag, Einsatz von oben geschlossene Natriumdampf-Hochdrucklampen – die Auswirkungen auf Tierarten verringert, durch die Errichtung von Absperrungen und der Lärmschutzwand ergeben sich geringe Auswirkungen auf wenig sensible Pflanzenarten und Lebensräume. Insgesamt verbleiben geringfügige (terrestrisch) bis keine (aquatische) Auswirkungen für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume.

Durch die ordnungsgemäße Entsorgung von Abfällen, Rückständen und Aushub in der Bau- und Betriebsphase kommt es zu keinen Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume.

Flüssige Emissionen aus dem Bereich der Bahnanlage werden gesammelt und kontrolliert zur Versickerung gebracht. Nur bei Extremniederschlägen wird teilweise über zusätzlich nachgeleitete Schluckbrunnen versickert. Es kommt daher in der Betriebsphase zu keinen Auswirkungen qualitativen oder quantitativen Veränderungen des Wasserhaushaltes auf Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume.

In der Bauphase kommt es durch die Versickerung vorgereinigter Wässer nur zu nicht messbaren qualitativen keine quantitative Veränderungen des (Grundwasser)haushaltes. Daher werden für terrestrische Tier und Pflanzenarten und Biotopstrukturen geringfügige verbleibende Auswirkungen beurteilt, und keine Auswirkungen auf aquatische Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Aus Sicht des Fachgutachters werden Immissionen vermieden, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Pflanzen- und Tierbestand bleibend zu schädigen.

Beim Ballungsgebiet Linz handelt es sich um ein vorbelastetes Gebiet. Da die vom Vorhaben verursachten Zusatzbelastungen nicht geeignet sind, den Pflanzen- und Tierbestand bleibend zu schädigen, wird gutachterlich festgestellt, dass die Vorgaben der „Verordnung zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation“ eingehalten werden.

Aus Sicht des Fachbereiches Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung im Fachbeitrag.

FRAGE 4b

Werden die **Genehmigungskriterien** der sonstigen im Rahmen der nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchzuführenden Genehmigungsverfahren (**§ 24 Abs. 3 und Abs. 4**) anzuwendenden Verwaltungsvorschriften berücksichtigt?

Hinweis: Die nachfolgenden Fragestellungen zum Naturschutzrecht sind Gegenstand des naturschutzrechtlichen Verfahrens beim Land. Im UVP-Verfahren soll nur die Berücksichtigung dieser Materie durch eine grundsätzliche Prüfung erfolgen. Das Ergebnis des naturschutzrechtlichen Verfahrens soll damit keinesfalls präjudiziert werden. Auch hat die Prüfung nur unter Hinzuziehung der derzeit vorliegenden Unterlagen (UVE, Einreichunterlagen für das teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren beim BMVIT, nicht der naturschutzrechtlichen Einreichunterlagen) zu erfolgen. Aussagen im Detail sind nur im naturschutzrechtlichen Verfahren möglich.

- 4b 1 Ist zu erwarten, dass die Ausführung des Vorhabens weder den Naturhaushalt noch die Grundlagen von Lebensgemeinschaften von Pflanzen-, Pilz- und Tierarten wesentlich beeinträchtigt? [§ 14 Abs. 1 lit. 1 Oberösterreichisches Naturschutzgesetz]

- 4b 2 Erscheinen zusätzliche Bedingungen, befristet oder mit Auflagen erforderlich, um Schädigungen, Beeinträchtigungen bzw. Störungen des Naturhaushaltes oder Lebensgemeinschaften von Pflanzen-, Pilz- oder Tierarten auszuschließen oder auf ein möglichst geringes Ausmaß zu beschränken? [§ 14 Abs. 2 Oberösterreichisches Naturschutzgesetz]

Befund - Sachverhalt:

In der Bestandsbeschreibung wird ausführlich dargestellt, dass keine Tier- oder Pflanzenarten oder Lebensräume im Vorhabensbereich dokumentiert wurden, die gegenüber den Eingriffen besonders sensibel sind. Hochwertige Tier- oder Pflanzenarten oder Lebensräume, die im weiteren Untersuchungsraum vorkommen, werden durch das Vorhaben weder in der Bau- noch in der Betriebsphase wesentlich beeinträchtigt.

Die Eingriffe werden ausführlich für verschiedene Wirkfaktoren für die Bau- und Betriebsphase beschrieben und beurteilt. Insgesamt ergeben sich für alle Wirkfaktoren keine bis geringfügige verbleibende Auswirkungen, lediglich für den Wirkfaktor Lärm ergibt sich für terrestrisch Tierarten für die Betriebsphase durch die Errichtung der Lärmschutzwände eine Verbesserung.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Die Eingriffe finden kleinflächig und in unmittelbarer Nähe zum Bestand statt. Es sind keine besonders sensiblen Flächen oder Tier- oder Pflanzenarten im Vorhabensgebiet vorhanden. Es werden keine (sehr) hochwertigen Flächen oder Tier- oder Pflanzenarten im weiteren Untersuchungsraum wesentlich beeinträchtigt.

Aus Sicht des Fachgutachters ist zu erwarten, dass die Ausführung des Vorhabens weder den Naturhaushalt noch die Grundlagen von Lebensgemeinschaften von Pflanzen-, Pilz- und Tierarten wesentlich beeinträchtigt.

Aus Sicht des Fachgutachters ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung im Fachbeitrag.

Zur Konkretisierung bereits in den Fachbeiträgen formulierter Maßnahmen werden zwei zwingend erforderliche Maßnahmen formuliert (siehe Maßnahmenkatalog Kapitel 9).

6.7. Landschaft

FRAGE 1

Sind die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus Sicht des Fachgebietes Landschaft **plausibel und nachvollziehbar**? Ergeben sich aus fachlicher Sicht maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin?

Befund - Sachverhalt:

Für die Beurteilung der Umweltauswirkungen wird ein Untersuchungsraum von 300 m beidseitig der bestehenden Bahnanlage gewählt.

Die methodische Herangehensweise ergibt sich durch Beschreibung der Ist-Situation (Beschreibung der Raumweiten und Blickbeziehungen bzw. bestehende Sichtbarrieren sowie Raumkanten etc.) sowie der Darlegung der Auswirkungen, differenziert nach den Wirkfaktoren Abfälle, Rückstände, Aushub, Flächenbedarf, Trennwirkungen und Zerschneidungseffekte sowie Änderungen des Erscheinungsbildes.

Die Beschreibung des Ist-Zustandes erfolgt verbal argumentativ und wird durch eine umfangreiche Fotodokumentation ergänzt.

Die Änderungen durch den Planzustand bzw. während der Bauphase werden beschrieben, die Beurteilung erfolgt verbal argumentativ für die oben angeführten Wirkfaktoren.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Die vorliegenden Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind im Wesentlichen plausibel und nachvollziehbar dargestellt. Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes wurde ausreichend

dimensioniert. Die Methode ist sehr oberflächlich, dennoch sind die relevanten Auswirkungen dargestellt und plausibel beurteilt.

Aus Sicht des Gutachters ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

FRAGE 2

Sind die verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens (im Bau und Betrieb) auf das Erscheinungsbild der Landschaft **ausreichend** dargestellt? Ist eine Ergänzung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens erforderlich?

Befund - Sachverhalt:

Für das Landschaftsbild werden, aufgrund der Vorbelastung max. geringfügig negative Auswirkungen durch die veränderte Situation der Lärmschutzwände beurteilt. Bestehende Lärmschutzwände rechts der Bahn werden abgerissen und in abgerückter Lage neu, aber in ähnlicher Höhe errichtet und um rd. 500 m verlängert. Die Lärmschutzwände links der Bahn werden nur im Bereich der neuen Fußgängerunterführung Untergaumberg erneuert, darüber hinaus sind dort keine Baumaßnahmen vorgesehen. Neue relevante Raumkanten, Änderungen bzw. Einschränkungen bestehender Blickbeziehungen werden nicht festgestellt.

Durch den Flächenbedarf in der Bau- und Betriebsphase gehen keine ästhetisch wertvollen bzw. landschaftsbildprägenden Elemente verloren bzw. wird der Verlust eine keinen Gehölzgruppe durch entsprechende Rekultivierungen ausgeglichen. Weiters sind Bepflanzung entlang der Lärmschutzwand vorgesehen.

Neue, zusätzliche Trennwirkungen bzw. Zerschneidungseffekte werden als geringfügig beurteilt. Die Lärmschutzwände stellen bereits im Bestand beidseitig der Bahn eine Barriere dar, Blickbeziehungen sind nicht möglich und werden auch durch das Vorhaben nicht maßgeblich verändert. Der neue Abschnitt der Lärmschutzwand (Teil 6, zwischen Bahn-km 190.236 - 190.800) stellt einen neuerlichen Störfaktor dar, gliedert sich jedoch in die bestehenden Strukturen ein.

Negative Wirkungen durch Abfälle, Rückstände und Aushub werden nicht festgestellt.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Aus fachlicher Sicht werden die Wirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild ausreichend dargestellt und beurteilt. Die Vorbelastungen durch die bestehenden Gleisanlagen, Oberleitungen bzw. das Lärmschutzwände werden entsprechend berücksichtigt und das Vorhaben nachvollziehbar in den Gesamtkontext eingeordnet.

Die Fotodokumentation veranschaulicht die getroffene Beurteilung und Abschätzung der Wirkungen.

Dementsprechend ergeben sich aus Sicht des Fachbereiche Stadt- und Landschaftsbild keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

FRAGE 3

Wie werden die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Unterlagen im Hinblick auf den **Stand der Technik** und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften bewertet?

Befund - Sachverhalt:

Die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens folgt im Wesentlichen dem Schema der RVS 04.01.11 Umweltuntersuchung. Die einzelnen Beurteilungsstufen und -kriterien werden fachspezifisch definiert. Die Beurteilungen werden verbal beschrieben und in Tabellen dargestellt.

Die relevanten normativen Grundlagen und sonstigen Unterlagen sind dargestellt und entsprechend erläutert.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Aus Sicht des Gutachters werden die für das Fachgebiet Stadt- und Landschaftsbild relevanten Unterlagen der Umweltverträglichkeitserklärung und die Beurteilungen der Auswirkungen als „dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften entsprechend“ bewertet.

FRAGE 4a

Werden die **Genehmigungskriterien** des **§ 24f UVP-G** sowie die im Rahmen des nach **§ 24 Abs. 1** durchzuführenden Genehmigungsverfahren anzuwendenden Verwaltungsvorschriften aus fachlicher Sicht eingehalten?

Für das Fachgebiet Landschaftsbild nicht relevant.

FRAGE 4b

Werden die **Genehmigungskriterien** der sonstigen im Rahmen der nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchzuführenden Genehmigungsverfahren (**§ 24 Abs. 3 und Abs. 4**) anzuwendenden Verwaltungsvorschriften berücksichtigt?

Hinweis: Die nachfolgenden Fragestellungen zum Naturschutzrecht sind Gegenstand des naturschutzrechtlichen Verfahrens bei den Bezirksverwaltungsbehörden. Im UVP-Verfahren soll nur die Berücksichtigung dieser Materie durch eine grundsätzliche Prüfung erfolgen. Das Ergebnis des naturschutzrechtlichen Verfahrens soll damit keinesfalls präjudiziert werden. Auch hat die Prüfung nur unter Hinzuziehung der derzeit vorliegenden Unterlagen (UVE, Einreichunterlagen für das teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren beim BMVIT, nicht der naturschutzrechtlichen Einreichunterlagen) zu erfolgen. Aussagen im Detail sind nur im naturschutzrechtlichen Verfahren möglich.

- 4b 1** Ist zu erwarten, dass die Ausführung des Vorhabens weder den Erholungswert noch das Landschaftsbild wesentlich beeinträchtigt? [§ 14 Abs. 1 lit. 1 Oberösterreichisches Naturschutzgesetz]
- 4b 2** Erscheinen zusätzliche Bedingungen, befristet oder mit Auflagen erforderlich, um Schädigungen, Beeinträchtigungen bzw. Störungen des Erholungswertes oder des Landschaftsbildes auszuschließen oder auf ein möglichst geringes Ausmaß zu beschränken? [§ 14 Abs. 2 Oberösterreichisches Naturschutzgesetz]

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Wie bereits in Frage 2 dargelegt sind keine wesentlichen Auswirkungen auf den Erholungswert bzw. das Landschaftsbild festzustellen. Im relevanten Untersuchungsraum befinden sich keine hinsichtlich der Erholung sensiblen Nutzungen bzw. landschaftsästhetischen Strukturelemente. Durch den Ausbau der Gleisanlagen wird die Bestandsituation kleinräumig verändert, nachteilige Wirkungen für den Gesamttraum sind nicht festzustellen. Bestehende Sichtbeziehungen werden nicht verändert, da die Gleisanlagen bereits im Bestand eine Barriere darstellen. Der Landschaftsraum wird in seinem Charakter nicht verändert. Unter Berücksichtigung der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Bepflanzung der Lärmschutzwände, Rekultivierungen etc.) sind keine zusätzlichen Bedingungen oder Auflagen erforderlich.

6.8. Sach- und Kulturgüter

FRAGE 1

Sind die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen aus Sicht der Fachgebiete Sach- und Kulturgüter **plausibel und nachvollziehbar**? Ergeben sich aus fachlicher Sicht maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin?

Befund - Sachverhalt:

Für die Beurteilung der Umweltauswirkungen wird ein Untersuchungsraum von 300 m beidseitig der bestehenden Bahnanlage gewählt.

Der Untersuchungsgegenstand (Abgrenzung des Schutzgutes) wird wie folgt abgegrenzt: Als relevante Sachgüter werden nur bauliche Objekte behandelt, welche durch das Vorhaben beeinträchtigt werden. Sonstige Infrastruktureinrichtungen (z.B. Strom- und Gasleitungen) werden im Rahmen des technischen Projektes berücksichtigt und im Fachbeitrag nicht weiter behandelt. Als Kulturgüter werden Denkmäler und archäologische Fundstellen erfasst.

Die methodische Herangehensweise ergibt sich durch die Beschreibung der Ist-Situation sowie der Darlegung der Auswirkungen, differenziert nach den Wirkfaktoren Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, Flächenbedarf, Trennwirkungen/ Zerschneidungseffekte und Änderungen des Erscheinungsbildes. Fachspezifische Parameter für die fünf Stufen der Beurteilung der Restbelastung (Tabelle 3, ON 565) werden nicht definiert, die Beurteilung erfolgt im Wesentlichen verbal argumentativ. Es wird zwischen Wirkungen der Bau- und Betriebsphase unterschieden.

Durch das Vorhaben werden sieben Sachgüter (gemäß Definition) durch das Bauvorhaben berührt, welche sich alle auf Bahngrund und damit im Eigentum der Projektwerberin befinden. Einziges Kulturgut ist ein Bildstock an der Unionstraße direkt neben der Bahnstrecke 204 (Linz – Selzthal).

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Die vorliegenden Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind im Wesentlichen plausibel und nachvollziehbar dargestellt. Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes wurde ausreichend dimensioniert. Die Methode ist sehr oberflächlich, dennoch sind die relevanten Auswirkungen dargestellt und plausibel beurteilt.

Aus Sicht des Gutachters ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

FRAGE 2

Sind die verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens (im Bau und Betrieb) auf Sach- und Kulturgüter **ausreichend** dargestellt? Ist eine Ergänzung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens erforderlich?

Befund - Sachverhalt:

Für die beiden Schutzgüter werden keine Auswirkungen festgestellt. Der Bildstock an der Unionstraße wird weder durch bauliche Maßnahmen berührt noch durch Erschütterungen beeinträchtigt.

Die betroffenen baulichen Objekte (Sachgüter) stehen im direkten Zusammenhang mit dem Bahnvorhaben und sind für die Umsetzung des Projektes erforderlich. Die Objekte werden zT abgerissen, neu errichtet oder verlängert, bleiben aber in ihrer Funktion erhalten (Ausnahme Auffassung Fußwegunterführung Gaumberg, welche aufgrund der Auffassung der Haltestelle Gaumberg (LILO) nicht weiter erforderlich ist).

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Der Beurteilung, dass keine relevanten nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter durch das Vorhaben auftreten, kann aus Sicht des Fachgutachters zugestimmt werden. Eine Ergän-

zung der fachlichen Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens ist nicht erforderlich.

FRAGE 3

Wie werden die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Unterlagen im Hinblick auf den **Stand der Technik** und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften bewertet?

Befund - Sachverhalt:

Für die Wirkfaktoren Erschütterungen, Luftschadstoffe, Elektromagnetische Felder (EMF), Veränderung Belichtungsverhältnisse und Änderungen des Erscheinungsbildes wird auf die Ergebnisse aus den entsprechenden Fachbeiträgen zurückgegriffen und keine eigene Beurteilung vorgenommen.

Fachspezifische Parameter für die fünf Stufen der Beurteilung der Restbelastung (Tabelle 3, ON 565) fehlen. Die Beurteilung der Restbelastung erfolgt in Anlehnung an die RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen.

Gutachten - Schlussfolgerungen:

Eine Beurteilung des Stands der Technik bzw. der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften für die Wirkfaktoren Erschütterungen, Luftschadstoffe, Elektromagnetische Felder (EMF), Veränderung Belichtungsverhältnisse und Änderungen des Erscheinungsbildes erfolgt durch die anderen Sachverständigen und wird an dieser Stelle nicht weiter behandelt.

Die rein verbal-argumentative Beurteilung der anderen Wirkfaktoren ist aus gutachterlicher Sicht zwar nachvollziehbar und aufgrund der geringen/nicht vorhandenen Wirkungen für das gegenständliche Vorhaben ausreichend, grundsätzlich sollte die Einstufung in die Beurteilungsklassen mittels fachspezifischer Parameter/Kriterien transparenter dargelegt werden. Derzeit werden die fünf Klassen aus Tabelle 3, ON 565 nicht näher definiert.

FRAGE 4a

Werden die **Genehmigungskriterien** des **§ 24f UVP-G** sowie die im Rahmen des nach **§ 24 Abs. 1** durchzuführenden Genehmigungsverfahren anzuwendenden Verwaltungsvorschriften aus fachlicher Sicht eingehalten?

Diese Frage ist für die Fachbereiche Sach- und Kulturgüter im Sinne der o.a. Ausführungen nicht relevant.

7. Schutzgutrelevante Ergebnisse gemäß § 31a Gutachten

7.1. Eisenbahnbautechnik, Konstruktiver Ingenieurbau und Straßenbau

Aufgrund der Sachzwänge aus den Vorgaben der Umgebung des Projektgebietes (Gleisanlagen Westkopf Linz Hbf. sowie der Siedlungsgebiete Linz und Leonding) und der bestehenden Zwangspunkte im Bereich der Bahnanlagen lassen für das Vorhaben nur eine Trassierung in faktisch gleicher Lage und in gleicher Höhenlage wie der derzeitige Bestand zu. Eine andere realistische Trassenvariante ist im gegenständlichen Vorhabensbereich nicht möglich.

Die generelle Gestaltung des Vorhabens (Trassierung und Fahrweggestaltung) ist aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar, die fachlich relevanten technischen Richtlinien und gesetzlichen Vorgaben werden eingehalten.

Gleiches gilt für die vorgesehene Abwicklung der Baumaßnahmen (Grobkonzept), welches aus fachlicher Sicht als praktikabel, sinnvoll und zweckmäßig angesehen und daher insgesamt als positiv gewertet wird.

Das Erfordernis der temporären Sperren des Fußgänger- bzw. Straßenverkehrs ist für die Objekte Fußgängerunterführung Untergaumberg und Straßenunterführung Untergaumberg während der Bauphase, unter Berücksichtigung der Zwangspunkte sowie der Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs, plausibel und die vorgesehenen Umleitungsmöglichkeiten sind nachvollziehbar. Aus gutachterlicher Sicht bestehen keine Einwände oder Bedenken.

7.2. Eisenbahnbetrieb

Mit der Umsetzung des gegenständlichen Projektes wird nicht nur eine kapazitätserhöhende Maßnahme realisiert, sondern es werden auch Prämissen für die Sicherheit und Verfügbarkeit der Anlagen geschaffen und Instandhaltungsaufwendungen, die mitunter betriebliche Einschränkungen mit sich ziehen würden, reduziert.

Die Herstellung der geplanten Infrastrukturanlagen ist Voraussetzung für die – gemäß vorliegendem Betriebsprogramm – zukünftige Betriebsabwicklung.

Die im Bau- und Betriebsprogramm dargestellten Inhalte stellen sich aus betrieblicher Sicht nach dem heutigen Wissens- und Bearbeitungsstand als nachvollziehbar dar.

7.3. Lärm

In der schalltechnischen Untersuchung wurde die Höhe der Schienenverkehrslärmimmissionen für den Bestand, die Nullvariante und für die Projektvariante (Prognose), gemäß dem Stand der Technik und den relevanten gesetzlichen Bestimmungen ermittelt.

Schalltechnische Maßnahmen an der Westbahn und zusätzliche Objektschutzmaßnahmen wurden zur Erfüllung der Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV berücksichtigt. Aufgrund der Vorbelastung wurden Grenzwerte für den Beurteilungspegel des Schienenverkehrslärms nach SchIV von 65 dB (Tag) und 55 dB (Nacht) angenommen.

Hinsichtlich des mittleren Baulärms wurden, unter Berücksichtigung der Vorbelastung, an den untersuchten lärmexponierten Nachbarschaftsbereichen Zielwerte für den äquivalenten Dauerschallpegel von 65 dB Tags festgelegt. Für einzelne, jeweils örtlich nur kurzzeitig auftretende Tätigkeiten, wie Spunden, Bohren für LSW-Fundamente wurden die Kurzzeit-Dauerschallpegel sowie Spitzenpegel berechnet und ein Zielwert von 80 dB angenommen.

Die Berechnung der Straßenverkehrslärm-Immissionen vom verlegten Teil der Ing. Etzel-Straße erfolgte entsprechend der Richtlinie RVS 04.02.11. Gemeinsam mit den sonst in der Umgebung einwirkenden Straßenverkehrslärmimmissionen wurde als Planungsziel die Einhaltung eines äquivalenten Straßenverkehrslärmpegels von 55 dB (Tag) im Freien vor Wohnfassaden oder die Anhebung des Verkehrslärmpegels um nicht mehr als 1 dB vorgesehen.

Die Berechnungen ergaben für den Ist-Zustand, vor allem für die zur Beurteilung von Bahnlärm maßgebliche Nachtzeit, teils deutliche Überschreitungen des Grenzwertes von 55 dB nach SchIV.

Als Ergebnis für die Prognose der Nullvariante zeigen sich durch die prognostizierte Verkehrszunahme gegenüber der Bestandssituation Pegelerhöhungen um 2-3 dB und damit vor allem für die zur Beurteilung von Bahnlärm maßgebliche Nachtzeit noch deutlichere Überschreitungen des Grenzwertes von 55 dB nach SchIV.

Demgegenüber kann während der Bauzeit, mit wenigen Ausnahmen, der festgelegt Zielwert eingehalten werden.

Im Vergleich der Pegelwerte für die Vorhabensprognose – mit Berücksichtigung der Lärmschutzmaßnahmen – zur Prognose für die Nullvariante zeigen sich weiters, abhängig von der Lage, zu erwartende Pegelerhöhungen um 1-3 dB bis Pegelminderungen um 1-7 dB.

Da der Grenzwert für den Beurteilungspegel des Schienenverkehrslärms nach SchIV von 55 dB nachts an vielen Immissionspunkten, vor allem in höheren Geschosslagen überschritten wird, wird nach den Bestimmungen der SchIV zusätzlich der Einsatz von Objektschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Höhe der durch die Verlegung der Ing. Etzel-Straße zu erwartende Änderung des Straßenverkehrslärms zeigt, dass nur für einen Nachbarschaftsbereich (RP-15) eine Überschreitung der Zielkriterien (Pegelerhöhung rd. 1,4 dB) zu erwarten ist. Für diesen Nachbarschaftsbereich ist allerdings ohnehin zur Abwehr der Bahnlärmimmissionen der Einsatz von Objektschutzmaßnahmen vorgesehen.

Zusammenfassend können die Unterlagen und Berechnungen aus fachlicher Sicht als vollständig und plausibel betrachtet werden. Die Angaben entsprechen dem Stand der Technik, der Sicherheit und Ordnung des Betriebes. Aus gutachterlicher Sicht bestehen keine Einwände oder Bedenken.

7.4. Erschütterungsschutz

Die Beurteilung der bestandmäßigen Erschütterungsmissionen nach ÖNORM S 9012 zeigt an den ausgewählten zwei Messpunkten sowohl für die Tagzeit als auch für die Nachtzeit die gesicherte Einhaltung der Kriterien für „guten Erschütterungsschutz“.

Als Ergebnis der Berechnungen bei Vorhabensrealisierung wird für den Zugverkehr 2025 sowohl für den Tag- als auch für den Nachtzeitraum die Einhaltung eines „guten Erschütterungsschutzes“ nach den Kriterien der ÖNORM D 9012 prognostiziert. Voraussetzung ist die Ausführung des im Vorhaben vorgesehenen guten Unter- und Oberbaus der Streckengleise. Kontrollmaßnahmen sind vorgesehen.

Gleiches gilt für die Bauphase bzw. mögliche Erschütterungen durch den Straßenverkehr.

Zusammenfassend können die Unterlagen und Berechnungen aus fachlicher Sicht als vollständig und plausibel betrachtet werden. Die Angaben entsprechen dem Stand der Technik, der Sicherheit und Ordnung des Betriebes. Aus gutachterlicher Sicht bestehen keine Einwände oder Bedenken.

7.5. Wasserbautechnik

Das vorgesehene Entwässerungssystem ist in qualitativer Hinsicht sehr leistungsfähig, da durch die Retention in den Speicherrohren (DN1000) die gesamte Niederschlagsfracht über die Aktivkohlefilter gerührt werden. Durch die Sammlung und Reinigung der Niederschlagswässer wird vorgesorgt, dass es im Regelbetrieb zu keinen mehr als geringfügigen qualitativen Belastungen des Grundwassers kommt.

Der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln wurde im Projekt in geeigneter Weise festgelegt, sodass mehr als geringfügige Auswirkungen aus diesem Einsatz auszuschließen sind. Durch die dichte Ausbildung der Versickerungsbrunnen im Bereich der künstlichen Anschüttungen und Deckichten wird die Gefahr der Eluierung von Schadstoffen von vorne herein ausgeschaltet.

Auch aus quantitativer Sicht ist unter Berücksichtigung der vorgesehenen Anpassungen im Zuge der Detailplanung bzw. Ausführung eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Entwässerungsanlage gegeben.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Entwässerung der Bahntrasse ausreichend di-

mensioniert ist, um einen sicheren Bahnbetrieb im Hinblick auf die geordnete Niederschlagswasserableitung zu gewährleisten und es werden die erforderlichen konstruktiven Maßnahmen gesetzt, um im Regelfall einen mehr als geringfügigen Schadstoffeintrag ins Grundwasser zu vermeiden und für den Störfall wird im technisch möglichen Umfang vorgesorgt und der Stand der Technik eingehalten. Im Übergangsbereich zur Bestandsstrecke ist eine temporäre Beibehaltung der flächigen Versickerung zulässig, da diese in der Vergangenheit weder zu erheblichen qualitativen oder quantitativen Belastungen führte und die Beibehaltung zeitlich auf wenige Jahre begrenzt ist. Die Herstellung einer neuen Entwässerungsanlage nach Stand der Technik in diesem Bereich im Zuge des gegenständlichen Projektes wäre für den endgültigen Ausbau großteils nicht zu verwenden und der verlorene Aufwand unverhältnismäßig.

Weiters ist eine ordnungsgemäße Entwässerung bei den Sonderbauwerken und bei den Straßenverlegungen durch Ableitung der Niederschlagswässer und Einleitung in die Trassenlängsentwässerung bzw. in das bestehende Kanalnetz der Linz AG gewährleistet, es kommt zu keinen verstärkten Einleitungen.

Während der Bauzeit ist die Beibehaltung der bestehenden flächigen Entwässerung – bis im jeweiligen Bauabschnitt der Unterbau erneuert und die Entwässerungsanlagen errichtet werden – zulässig, da diese Entwässerung seit Jahrzehnten besteht und, wie die qualitative Beprobung zeigt, nur zu geringen qualitativen Belastungen des Grundwasserkörpers führt und entsprechend den zahlreichen, vorliegenden Beprobungen von Niederschlagswasser nur gering qualitativ belastet ist.

7.6. Boden-Grundwasserqualität und Abfallwirtschaft

Die vorgenommenen Untersuchungen reichen für eine Beurteilung aus; gegen das Untersuchungsprogramm bestehen keine Einwände. Im Zuge der Detailplanung wird ein Abfallmanagement für die Bauphase erstellt, dass nach detaillierter Ausarbeitung mit dem § 34b-GuA abgestimmt und umgesetzt wird.

Vom gegenständlichen Vorhaben wird eine Verdachtsfläche gequert (Ablagerung in Form verfüllter Bombentrichter) und ein Weiterer (Altstandort) reicht an das Vorhabensgebiet heran. Während der Aushubarbeiten in diesem Bereich wird die abfallchemische Bauaufsicht eine Zuordnung des Aushubmaterials auf die jeweiligen Abfallkategorien vornehmen.

Die vorgesehenen Maßnahmen zur qualitativen Beweissicherung werden sowohl vor als auch bis ca. zwei Jahre nach Baufertigstellung durchgeführt und sind als ausreichend zu betrachten.

Hinsichtlich Abfallwirtschaft sind die durchgeführten Bestandserhebungen als ausreichend umfangreich zu werten. Die Materialzuordnung wurde sowohl hinsichtlich der möglichen Verwertung als auch hinsichtlich der notwendigen Entsorgung dem Stand der Technik und den geltenden Vorschriften entsprechend vorgenommen.

Es ist festzuhalten, dass für die, während der Bauphase anfallenden Baustellenabfälle (z.B. Verpackungen jeglicher Art und Form, Rest von Baustoffen und -materialien, Baustellenhilfsmaterialien, Schalungshölzer, Metallrest etc. aber auch hausmüllähnliche Abfälle) haben die beauftragten Firmen eigene Abfallwirtschaftskonzepte vorzulegen. Damit die richtige Zuordnung der Abfallströme auch baubegleitend vorgenommen werden kann, ist eine chemische Bauaufsicht bzw. ein Abfallmanagement vorgesehen.

Generell lässt die abfallwirtschaftliche Planung nach Prüfung der Materialströme ein Einhalten des § 1 AWG (i.d.F. BGBl I Nr. 9/2011) im Sinne des Nachweises gemäß § 17 UVP-G 2000 ersehen.

7.7. Geotechnik und Hydrologie

Das gegenständliche Bauvorhaben entspricht 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.

Für das Fachgebiet Geologie – Hydrogeologie sowie Geotechnik ergeben sich keine Abwei-

chungen vom Stand der Technik. Die Ergebnisse der geologischen und hydrogeologischen Untersuchungen, wie sie aus den Projektunterlagen zu entnehmen sind, und auf die sich der gefertigte Sachverständige stützen konnte, sind nachvollziehbar und plausibel.

Das quantitative bzw. qualitative hydrogeologische Beweissicherungsprogramm ist sinnvoll und ausreichend.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass eine Beeinträchtigung von Gewässern durch Bahnwässer nicht zu befürchten ist. Durch Setzung von zusätzlichen Maßnahmen insbesondere für außerbetriebliche Ereignisse („Störfälle“), die jedoch auch für den Regelbetrieb wirksam sind, kann die Restbelastung weiter reduziert werden, sodass Bahnwässer nach der Bodenfilterpassage im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf Grundwasser als „vernachlässigbar gering belastet“ bezeichnet werden können.

7.7.1. Ergänzende Begutachtung

Aus den vorgelegten Unterlagen geht hervor, dass auf eine ausreichende geologische und hydrogeologische Grundlage zurückgegriffen wurde, deren Erfassung dem Stand der Technik und der geologischen Wissenschaften entspricht, und in sich stimmig ist.

Die Beurteilung der Restbelastung auf den Grundwasserhaushalt erfolgte für die Bauphase, den Regelbetrieb sowie für außerbetriebliche Ereignisse sowohl in quantitativer als auch qualitativer Sicht auf Basis systemanalytischer Methoden, wie sie auch bei anderen vergleichbaren Vorhaben durchgeführt wurden, und entspricht gleichfalls dem Stand der Technik.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Bahnwässer nach dem natürlichen Lauf der Dinge so beschaffen sind, dass eine Beeinträchtigung von Gewässern, die über ein geringfügiges Ausmaß hinausgeht, nicht zu befürchten ist. Durch Setzung von zusätzlichen Maßnahmen insbesondere für außerbetriebliche Ereignisse („Störfälle“), die jedoch auch für den Regelbetrieb wirksam sind, kann die Restbelastung weiter reduziert werden, sodass Bahnwässer nach der Spruchpraxis der Wasserrechtsbehörde nach der Bodenfilterpassage im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf Grundwasser als „vernachlässigbar gering belastet“ bezeichnet werden können.

Beim gg. Vorhaben gelangen die Bahnwässer anstelle eines Bodenfilters über Aktivkohlefiltermatten zur Versickerung. Diese Maßnahme ist im Hinblick auf die Schadstoffrückhaltung zumindest gleichwertig und gelangte bereits bei vergleichbaren Vorhaben zum Einsatz.

Die quantitativen bzw. qualitativen Auswirkungen auf den Grundwasserkörper während der Bauphase, der Betriebsphase bzw. eines außerbetrieblichen Ereignisses können abschnittsweise / objektweise wie folgt beschrieben werden:

Bauphase:

Quantitative Beeinträchtigungen:

Baumaßnahmen unterhalb des Grundwasserdruckniveaus erstrecken sich auf die Herstellung der Liftschächte bzw. die Bodenauswechslung beim Objekt "Fußgängerunterführung Untergaumberg", wo in der Bauphase offene Wasserhaltungsmaßnahmen innerhalb der Deckschicht ergriffen werden müssen. Aufgrund der geringen Durchlässigkeit der Deckschichtmaterialien sind auf Grund der Art der Wasserabsenk- und Wasserhaltungsmethoden in Übereinstimmung mit den Projektanten quantitative Auswirkungen auf das hydrogeologische Umfeld maximal in einem Umkreis von ca. 20 m zu erwarten. In diesem möglichen Einflussbereich würden keine Grundwassernutzungen existieren.

Durch das Einbinden von Spundwänden in den Grundwasserkörper der quartären Kiese und Sande zur Baugrubensicherung bei den Objekten "Fußgängerunterführung Untergaumberg" und "Unterführung Gaumberg" ist eine Beeinflussung des Grundwasserdruckniveaus in Form von Stau- bzw. Senkeffekten möglich. In Übereinstimmung mit den Projektanten liegen die Größenordnungen dieser Effekte aufgrund der beschränkten Längsausdehnung der Spundwände, selbst bei einem vollständigen Absperrern des Grundwasserabstroms, lediglich im cm-Bereich und sind auf das nähere Bauwerksumfeld beschränkt.

Qualitative Auswirkungen:

In Übereinstimmung mit den Projektanten sind während der Bauphase qualitative Beeinträchtigungen des hydrogeologischen Umfeldes durch das Zusickern getrubter Bauwässer bei Erdbe-

wegungen und Aushubarbeiten grundsätzlich möglich. Darüber hinaus kommt es durch einen Kontakt von Grundwasser mit Frischbeton im Zuge von Betonier- bzw. Fundierarbeiten zu Aufhärtungsprozessen sowie zu einer Erhöhung des pH-Wertes im Grundwasser. Da die Baumaßnahmen aber im Regelfall über dem Grundwasserdruckniveau zu liegen kommen, bleibt die Reichweite derartiger Beeinträchtigungen infolge der retardierenden Funktion der ungesättigten Bodenzone bzw. aufgrund der natürlichen Filter- bzw. Pufferwirkung des Untergrunds auf den engen Abstrombereich (wenige Zehnermeter) des Bauvorhabens begrenzt.

Bei der "Fußgängerunterführung Untergaumberg" sind temporäre Wasserhaltungsmaßnahmen zur Absenkung des Druckniveaus vorgesehen. Aufgrund des dadurch bedingten Zustroms zur Baugrube ist in Übereinstimmung mit den Projektanten mit keiner Beeinflussung des umgebenden Grundwasserregimes durch Trübungen zu rechnen.

Unter Heranziehung des von den Projektanten ausgearbeiteten hydrogeologischen Modells ist bei den Brunnen BR-LE01, BR-LE02 und BR-WA03, aufgrund deren Lage im nahen Grundwasserabstrombereich der Trasse, eine geringfügige qualitative Beeinflussung in der Bauphase in Form von Trübungen als möglich zu erachten.

Die im Zuge von Wasserhaltungsmaßnahmen anfallenden Wässer können nach Angaben der Projektanten durch Trübungen bzw. durch erhöhte pH-Werte belastet sein und bei einer Einleitung in natürliche Gewässer zu entsprechenden Beeinträchtigungen führen. Aus diesem Grund sind derartige Baustellenwässer vor der Einleitung in eine Vorflut einer Gewässerschutzanlage zuzuführen.

Regelbetrieb:

Quantitative Beeinträchtigungen:

In Übereinstimmung mit den Projektanten binden die gegenständlichen Bauwerke lediglich lokal, d.h. im Bereich von Objekten bzw. kleinräumiger Bauwerksteile, unter hohe Grundwasserdruckniveaus ein. Dabei kommt es zu keiner Einschränkung des Durchflussquerschnitts im maßgebenden Grundwasserleiter (quartärer Kies und Sand).

Die im Bahnbereich anfallenden Oberflächenwässer werden gesammelt und im Projektsareal an mehreren Örtlichkeiten, d.h. flächig verteilt, in Versickerungsbrunnen im Untergrund verbracht. Im Falle von Niederschlagsereignissen wird dabei das Grundwasserdruckniveau im näheren Umfeld der Versickerungsbrunnen temporär angehoben. Unter Berücksichtigung des geplanten Entwässerungssystems werden dabei in den Brunnen vorübergehend Spiegellagen erwartet, die maximal ca. 2,0 m bis ca. 3,0 m unter GOK verlaufen. Vernässungen sind daher nicht zu erwarten.

Qualitative Beeinträchtigungen:

Die Bauwerksteile, die unter GOK einbinden bzw. im Grundwasserschwankungsbereich zu liegen kommen, üben während der Betriebsphase in Übereinstimmung mit den Projektanten keinen Einfluss auf die hydrochemische Beschaffenheit der Grundwasservorkommen aus.

Die am Gleisplanum abgeleiteten Oberflächenwässer werden, aufgrund der nach unten abgedichteten Ausführung von Unterbau und Drainageleitungen zur Gänze erfasst und über Versickerungsbrunnen punktuell dem Grundwasserkörper zugeführt. Die flächige Versickerung im Teilabschnitt zwischen km 190,238 und km 190,890 stellt ein zeitlich befristetes Provisorium dar. In diesem Bereich liegen über dem Aquifer mehrere Meter mächtige Deckschichten mit retardierender Wirkung.

Eine qualitative Beeinträchtigung im Regelbetrieb ist in Übereinstimmung mit Projektanten nicht zu erwarten, da die anfallenden Niederschlagswässer im Bahnbetrieb gemäß der gängigen Spruchpraxis der Wasserrechtsbehörde nach Bodenfilterpassage als "vernachlässigbar gering belastet" eingestuft werden.

Beim gg. Vorhaben gelangen die Bahnwässer anstelle eines Bodenfilters über Aktivkohlefiltermatten zur Versickerung. Diese Maßnahme ist im Hinblick auf die Schadstoffrückhaltung zumindest gleichwertig und gelangte bereits bei vergleichbaren Vorhaben zum Einsatz.

In diesem Zusammenhang wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Weichenschmierung beim gg. Projekt zur Gänze durch Umsteighilfen (Rollenvorrichtungen) erfolge. Die Weichen seien demzufolge schmierungsfrei und würden daher kein qualitatives Gefährdungspoten-

tial für das Grundwasser darstellen.

Außerbetriebliches Ereignis:

Quantitative Beeinträchtigungen: keine

Qualitative Beeinträchtigungen:

Durch die konstruktiven Maßnahmen (BT Fahrbahn zwischen Projektbeginn bei Bahn-km 188,639 und Bahn-km 190,238) sowie die konstruktiven Entwässerungsmaßnahmen wird ein freies Versickern von Kontaminaten in das Grundwasser wirksam hintangehalten.

Im Störfall kann durch die im Projekt vorgesehenen Absperrmöglichkeiten zudem verhindert werden, dass belastete Wässer in die Versickerungsbrunnen gelangen.

Die Versickerungsbrunnen sind im Speicherabschnitt dicht ausgeführt. Wässer müssen zudem vor ihrer Versickerung in den aufnahmefähigen Untergrund erst die Aktivkohlefilter passieren.

Zudem sind entsprechende organisatorische Maßnahmen in einem Maßnahmennotfallplan festgelegt.

Zwischen Bahn-km 190,238 und Bahn-km 190,890 sind die Versickerungen über die Dammschulter aus der Sicht des qualitativen Grundwasserschutzes tolerabel, da im Falle eines außerbetrieblichen Ereignisses angesichts der ausreichend hohen Mächtigkeit der retardierend wirkenden Deckschichten zeitgerecht organisatorische Maßnahmen gesetzt werden können, um ein Versickern von Kontaminaten in den Aquifer zu verhindern

Der Einschätzung der Konsenswerberin, wonach die quantitativen Auswirkungen auf den Grundwasserkörper sowohl während der Bauphase als auch während der Betriebsphase keine bis sehr geringe verbleibende Auswirkungen hätten, sowie die

qualitativen Auswirkungen auf den Grundwasserkörper während der Bauphase keine bis sehr geringe Auswirkungen, sowie während der Betriebsphase keine bis geringe verbleibende Auswirkungen hätten,

kann gefolgt werden. Bei Umsetzung der vom Gefertigten formulierten zwingenden Maßnahmen können die qualitativen Auswirkungen auf den Grundwasserkörper während der Betriebsphase sogar auf (vernachlässigbar) gering rückgestuft werden.

Flächenbeanspruchung (Rohstoffvorkommen):

Durch das Vorhaben werden auf Grund des bestandsnahen Ausbaues keine nutzbaren Vorkommen mineralischer Rohstoffe berührt. Ebenso werden keine Bergbaugebiete gequert.

Funktionszusammenhänge (z.B. Auswirkungen auf die Vegetation):

Auf Grund der hohen Flurabstände im Vorhabensbereich und der Tatsache, dass durch das Vorhaben weder während der Bau- noch der Betriebsphase nennenswerte Veränderungen des Druckniveaus des Grundwassers eintreten, können auch Auswirkungen auf die Bodenfeuchte, somit auch die Vegetation ausgeschlossen werden.

Das von den Projektanten der Konsenswerberin beschriebene Ergebnis, wonach aufgrund der geringfügigen bzw. nicht relevanten Wirkungen in der Betriebs- bzw. Bauphase das gegenständliche Vorhaben ist aus Sicht des Fachbereichs Grundwasser unter Setzung von zwingenden Vorschriften umweltverträglich.

8. Fachliche Auseinandersetzung mit Stellungnahmen

Die Gutachter haben sich gemäß § 24c Abs. 5 Z 2 UVP-G mit den zur UVE abgegebenen Stellungnahmen der Bürger (§ 9 Abs. 5), der mitwirkenden Behörden und der Standortgemeinden (§ 24a Abs. 3) sowie des Umweltschutzwalters, des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (§ 24a Abs. 4) fachlich auseinanderzusetzen. Dabei ist von den Gutachtern aus fachlicher Sicht darzustellen, inwiefern die in den Stellungnahmen zum Ausdruck kommenden Äußerungen zutreffen.

Die öffentliche Auflage der UVE erfolgte zwischen dem 01.02. bis 16.03.2012. Jedem Sachverständigen wurde der Originaltext der Stellungnahmen einschließlich allfälliger Beilagen in Kopie zur fachlichen Auseinandersetzung zur Verfügung gestellt.

Sämtliche Stellungnahmen, die im Rahmen der öffentlichen Auflage der Umweltverträglichkeitserklärung abgegeben wurden, werden im Nachfolgenden wiedergegeben und sofern umweltrelevant von den entsprechenden Fachgutachtern gewürdigt. Persönliche Daten werden nicht wiedergegeben.

Die Stellungnahmen sind wie folgt gegliedert

- A – Stellungnahmen der mitwirkenden Behörden gemäß § 24a Abs. 3 UVP-G 2000
- B – Stellungnahmen von Umweltschutzwalt, Standortgemeinden und Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000
- C – Stellungnahmen der Länder und gesetzlichen Interessensvertretungen gemäß § 4 Abs. 1 HIG
- D – Stellungnahmen gemäß § 24 Abs. 8 UVP-G 2000 iVm. § 44a und b AVG
- E – Stellungnahmen und Unterschriftenlisten von Personengruppen (Bürgerinitiativen) gemäß § 19 Abs. 1 Z 6 UVP-G 2000
- F – Stellungnahmen anerkannter Umweltorganisationen gemäß § 19 Abs. 1 Z 7 UVP-G 2000

Allgemeine Fragen, die keinem Fachgutachter zugeteilt werden konnten, werden von der UVP Behörde im folgenden Absatz zusammengefasst beantwortet:

Im Rahmen des gegenständlichen UVP-Verfahrens wird das vorgelegte Projekt auf seine Umweltverträglichkeit untersucht. Finanzielle Fragen betreffend Entschädigungen und Grundablösen sind nicht Gegenstand des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens.

Im Rahmen der fachlichen Begutachtungen durch die UVP-Fachgutachter wurden vorhabensrelevante Auswirkungen auf alle Schutzgüter in dem Untersuchungsraum betrachtet, in welchem relevante Auswirkungen erwartet werden können. Eine Belastung der Umwelt in Bereichen, die über diesen Untersuchungsraum hinausgehen, kann daher für jedes Schutzgut sowohl im Bau als auch Betriebszustand ausgeschlossen werden. Stellungnahmen, welche sich mit außerhalb dieser Untersuchungsräume liegenden Schutzgütern befassen, werden hier wohl wiedergegeben, jedoch nicht weiter behandelt.

Aufgabe der Sachverständigen bei der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens war es, aufgrund ihrer besonderen Fachkunde, Befund aufzunehmen und Schlussfolgerungen zu ziehen, um der Behörde das notwendige Fachwissen hinsichtlich des Vorliegens bzw. Nichtvorliegens entscheidungsrelevanter Tatsachen zu verschaffen und damit einen Beitrag im Rahmen der Feststellung des maßgeblichen Sachverhaltes zu leisten.

Das Lösen von Rechtsfragen gehört nicht zur Aufgabe der Sachverständigen. Es wird daher im vorliegenden Kapitel der fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen nur auf fachliche Fragen eingegangen.

Die rechtliche Beurteilung und die Behandlung von Rechtsfragen obliegen der Behörde im Rahmen ihrer Entscheidungskompetenz.

A1 – Verkehrs-Arbeitsinspektorat, BMVIT, 01.02.2012

Radetzkystraße. 2, 1030 Wien

A1.1	MM	Gemäß § 9 Abs. 1 AVO Verkehr ist im Rahmen eines Genehmigungsantrages gemäß § 5 Abs. 1 oder § 24a Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes nachzuweisen.
A1.2		Gemäß § 9 Abs. 2 AVO Verkehr ist, soweit im Rahmen des Genehmigungsantrages gemäß Abs. 1 eisenbahnrechtliche Verwaltungsvorschriften berührt sind und daher Gutachten gemäß §§ 31a Abs. 1, 32a Abs. 3 und 33a Abs. 1 des Eisenbahngesetzes vorzulegen sind, zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes § 5 Abs. 2 Z 1 bis Z 6 AVO Verkehr anzuwenden.
A1.3		Gemäß §§ 31a Abs. 1, 32a Abs. 3 und 33a Abs. 1 EisebG ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens durch die vom Antragsteller beizugebenden Gutachten auch zu beweisen , dass das Bauvorhaben, das Eisenbahnfahrzeug oder die eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung den Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes muss in den Gutachten vollständig, schlüssig und nachvollziehbar nachgewiesen sein.
A1.4		Gemäß § 11 Abs. 2 AVO Verkehr müssen Gutachten gemäß §§ 31a Abs. 1, 32a Abs. 3 und 33a Abs. 1 EisebG insbesondere umfassen: <ul style="list-style-type: none"> - die Prüfung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente gemäß § 5 ASchG, - die Prüfung der Unterlage für spätere Arbeiten gemäß § 8 BauKG, - die Prüfung der Explosionsschutzdokumente gemäß VEXAT, - die Prüfung der Einhaltung der Arbeitnehmerschutzvorschriften (insbesondere ASchG und Verordnungen in Durchführung des ASchG), - die Prüfung der Einhaltung der sonstigen Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer (insbesondere Rechtsvorschriften gemäß § 33 Abs. 3 Z 2 ASchG sowie gemäß Anhang A und Anhang B der AM-VO), - die Prüfung des Vorliegens der Voraussetzungen für Ausnahmegenehmigungen gemäß § 95 Abs. 3 Z 2 ASchG. Über die Prüfung und Einhaltung dieser Punkte muss das Gutachten eine konkrete Aussage enthalten.
A1.5		Gemäß § 34b EisebG und § 6 Abs. 1 AVO Verkehr ist im Rahmen des Betriebsbewilligungsverfahrens durch eine vom Antragsteller beizugebende Prüfbescheinigung zu überprüfen und nachzuweisen , dass die Eisenbahnanlagen und eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und damit auch den Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechen.
A1.6		Gemäß § 6 Abs. 2 AVO Verkehr muss eine Prüfbescheinigung oder Erklärung gemäß § 34b EisebG insbesondere umfassen: <ul style="list-style-type: none"> - die Prüfung der Prüfbefunde über die Abnahmeprüfungen, insbesondere gemäß § 7 AM-VO und gemäß § 38 EisebAV, - die Prüfung der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung gemäß KennV, - die Prüfung der Aktualisierung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente gemäß § 5 ASchG, der Unterlage für spätere Arbeiten gemäß § 8 BauKG und der Explosionsschutzdokumente gemäß VEXAT, - die Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der Arbeitnehmerschutzvorschriften (insbesondere ASchG und Verordnungen in Durchführung des ASchG), - die Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der sonstigen Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer (insbesondere Rechtsvorschriften gemäß § 33 Abs. 3 Z 2 ASchG sowie gemäß Anhang A und Anhang B der AM-VO), - die Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der Voraussetzungen für Ausnahmegenehmigungen gemäß § 95 Abs. 3 Z 2 ASchG. Über die Prüfung und Einhaltung dieser Punkte muss die Prüfbescheinigung bzw. Erklärung eine konkrete Aussage enthalten.
A1.7		Gemäß §§ 93 Abs. 1 Z 4 und Abs. 2 sowie 94 Abs. 1 Z 4 und Abs. 2 ASchG sind die Belange des Arbeitnehmerschutzes von der Genehmigungsbehörde im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen und dürfen die eisenbahnrechtlichen Genehmigungen nur erteilt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.
A1.8		Ergänzend dazu bietet die Arbeitsaufsichtsbehörde (Verkehrs-Arbeitsinspektorat) für den Anwender aufbereitete Zusammenstellungen der wichtigsten Rechtsvorschriften für Eisenbahnan-

		lagen und Eisenbahnfahrzeuge an (Schwerpunktkonzept Eisenbahnanlagen, Schwerpunktkonzept Eisenbahnfahrzeuge), die als Informationsbroschüren erhältlich bzw. auf der Homepage des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (www.bmvit.gv.at/vai) abrufbar sind.
--	--	--

EISENBAHNWESEN

Aus Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen können die angeführten Punkte zusammenfassend beantwortet werden.

Das Bauvorhaben ist unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und den diesbezüglichen technischen Regelungen erstellt und berücksichtigt die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes. Die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes sind im AschG generell geregelt und in weiteren auf dem AschG basierenden Verordnungen, wie beispielsweise die Eisenbahn-Arbeitnehmerschutzverordnung (EisbAV), die Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr), die Arbeitsstättenverordnung, die Arbeitsmittelverordnung usw. genauer spezifiziert.

Ergänzend dazu erfolgt eine weitere Präzisierung in der modularartig aufgebauten R10, Eisenbahnanlagen, Schwerpunktkonzept aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes der Versicherungsanstalt für Eisenbahn- und Bergbau, welche vom VAI erarbeitet wurde (siehe Pkt. A 1.8 vom VAI).

Die fachlichen Vorgaben der AVO Verkehr sind eingehalten, die erforderlichen Unterlagen liegen dem Technischen Projekt für das eisenbahnrechtliche Bauverfahren bei.

Die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes ist in den diesbezüglichen Unterlagen des Technischen Projekts nachgewiesen.

Gemäß § 31a EisbG ist in dem projektrelevante Fachgebiete umfassenden Gutachten auch zu beurteilen, ob das Bauvorhaben den Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. In diesem Gutachten wurden die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben und des Schwerpunktkonzeptes R10 geprüft und das Bauvorhaben auch diesbezüglich als zur Ausführung geeignet befunden.

Die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes ist aus Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen vollständig, schlüssig und nachvollziehbar und jedenfalls gegeben. Weiters wird hinsichtlich der Arbeitnehmerschutzbestimmungen die Plausibilität und Widerspruchsfreiheit des Technischen Projekts für das eisenbahnrechtliche Bauverfahren mit dem § 31a Gutachten und der UVE bestätigt.

Das Bauvorhaben ist unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und den diesbezüglichen relevanten technischen Regelungen so erstellt, dass die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefahren für die Sicherheit der Arbeitnehmer auf Eisenbahnanlagen während des Baues und des Eisenbahnbetriebes vermieden werden. [§ 92 Abs. 2 und § 93 Abs. 2 ASchG]

A2 – Amt der OÖ Landesregierung Wasserrechtsbehörde, 14.03.2012

Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz

A2	PF LW KS	<p>Hinsichtlich der vorgelegten Unterlagen ist anzumerken, dass die zum Schutz des Grundwassers getätigten Ausführungen keinen Bezug auf allfällige im Rahmen der Unkrautbekämpfung eingesetzten Wirkstoffe bzw. deren Anwendungsart nehmen. Gleiches gilt für die Einleitung in Oberflächenwässern.</p> <p>Nach derzeitigem Wissensstand werden jedoch Unkrautbekämpfungsmittel nach wie vor eingesetzt. Es erscheint daher zielführend zu beurteilen welche Auswirkungen von den eingesetzten Wirkstoffen grundsätzlich auf beide Medien möglich sind und die Beseitigung der anfallenden Wässer darauf aufbauend zu planen.</p> <p>Hinsichtlich der Versickerung in den Untergrund wurde auf Seite 149 der Ordnungsnummer 401 unter GWQ-BA-06 ausgeführt, dass diese Wässer, sofern keine Verunreinigungen ermittelt werden, auch in Schluckbrunnen geleitet werden sollen. Nach Möglichkeit erscheint hier die Beseitigung von im Bereich von Wasch- und Reparaturarbeiten anfallenden Manipulationswässern grundsätzlich in eine Kanalisationsanlage zielführend.</p> <p>Im Hinblick auf allfällige Störfälle wird schon jetzt darauf hingewiesen, dass bei Schluckbrunnen im detailkonzentrierten Genehmigungsverfahren mit erheblichen Problemen im Hinblick auf die Bewilligungsfähigkeit derartiger Anlagen zu rechnen sein wird.</p>
-----------	-------------------------	--

WASSERBAUTECHNIK

Der Einsatz von Unkrautbekämpfungsmitteln ist allenfalls in geringem Umfang erforderlich, da erfahrungsgemäß bei oft und mit hoher Geschwindigkeit befahrenen Strecken der Unkrautbewuchs nur spärlich ist. Da der Einsatz von Unkrautbekämpfungsmitteln im Projektbereich nicht auszuschließen ist, wurde der Einsatz dieser Mittel im Projekt – TB Pkt. 5 sonstige Festlegungen – in geeigneter Weise eingeschränkt bzw. festgelegt. Es werden nur Herbizide auf Glyphosatbasis entsprechend Zulassungsliste der Agentur für Gesundheit und Ernährungsschutz eingesetzt und die Herbizidausbringung erfolgt nur bei absehbar trockener und windarmer Witterung. Da sich glyphosatbasierte Mittel unter UV-Strahlung rasch zersetzen, ist im technisch möglichen Umfang sichergestellt, dass ein Eintrag ins Niederschlagswasser minimiert wird. Es wird der gesamte Niederschlagsabfluss vor der Einleitung ins Grundwasser über Aktivkohlefilter geführt (für deren regelmäßige Auswechslung wird gesorgt), sodass eine mehr als geringfügige Belastung des Grundwassers vermieden wird.

Wasch- und Reparaturarbeiten werden auf den projektsgegenständlichen Gleisen bzw. im Einzugsgebiet der Entwässerungsanlage nicht durchgeführt, sodass eine besondere Behandlung dieser speziellen Abwässer nicht relevant ist. Es wird lediglich Niederschlagswasser versickert, das nach zahlreichen bisherigen Beprobungen nur gering qualitativ belastet ist.

Unter Störfall ist im gegenständlichen Zusammenhang die Freisetzung von wassergefährdenden Stoffen (Transportgut, Treibstoff der Triebfahrzeuge) im Zuge von Unfällen oder undichten Behältern zu verstehen. Im Zuge des UVP-Projektes Pottendorferlinie Hengersdorf – München-dorf wurde eine detaillierte Risikoanalyse Grundwasserschutz im Hinblick auf Störfälle ausgearbeitet, die sinngemäß auch für den gegenständlichen Fall verwendet werden kann. Dieser Studie wurden (neben anderen Datengrundlagen) die tatsächlich aufgetretenen Schadensfälle im gesamten Bereich der ÖBB über einen Zeitraum von mehr als 10 Jahren zugrunde gelegt, sodass die Repräsentativität der Belastungen gegeben ist. Es werden unterschiedliche Szenarien des Störfalles untersucht. Für das Szenario „Undichte Transportgefäße“ ist typisch, dass Gefahrgutaustritte infolge dieser Schadensursache zwar relativ häufig sind, die freigesetzte Menge aber in der Regel sehr gering ist. Z.B. wurde im gesamten Netz der ÖBB in den Jahren 1990 bis 1997 ca. 4 derartige Ereignisse pro Jahr mit Freisetzung einer relevanten Menge (Größenordnung 100 l) beobachtet. Bei undichten Verschlussorganen wird Gefahrgut kontinuierlich (tropfend-rinnend) freigesetzt. Die pro Längeneinheit freigesetzte Menge ist so gering, dass ein Ab-rinnen über die Bahntwässerungsanlagen nicht zu erwarten ist, sondern die Verunreinigungen auf den unmittelbaren Gleisbereich beschränkt bleiben. Der Austrag dieser diffusen Belastung im Zuge von Niederschlägen ist durch zahlreiche Beprobungen der abgeleiteten Niederschlagswässer belegt; die Belastung ist gering und es erfolgt projektsgemäß eine Sammlung der Niederschläge auf der Trasse und nachfolgend eine Ableitung über Aktivkohlematten vor der Einleitung ins Grundwasser. Die Szenarien „Brand/Explosion“ wurden im Beobachtungszeitraum in Österreich nie beobachtet und sind äußerst selten. Beim Szenarium „Einfache Entgleisung“ ist mit einer nennenswerten Gefahrgutfreisetzung in der Regel nicht zu rechnen. Beim Szenarium „Schwere Entgleisung“ und „Zusammenstoß“ ist mit nennenswerten Freisetzungen zu rechnen aber derartige Ereignisse treten äußerst selten auf. Im Weiteren wurde in der o.a. Studie die Wahrscheinlichkeit für derartige Ereignisse in Abhängigkeit von Zugfrequenzen und Streckenlängen ermittelt. Sowohl die Häufigkeit der Zugbewegung als auch die Streckenlänge geht ca. proportional in die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintrittes ein. Für eine Zugfrequenz von 324 Zügen und einer Streckenlänge von 13,13 km wurde für schwere Zugsunfälle eine Wahrscheinlichkeit von ca. 1 Ereignis in 100 Jahren ermittelt, für massive Austritte aus undichten Transportgefäßen ca. 1 Ereignis in 30 Jahren. Im gegenständlichen Fall ist die Frequenz mit ca. 500 Zugsfahrten und 200 Verschubfahrten ca. mit dem Faktor 2 größer, die Streckenlänge mit ca. 2,2 km mit dem Faktor 6 kleiner, sodass insgesamt die Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintrittes deutlich mit dem Faktor 3 geringer einzuschätzen ist (einmal in 300 Jahren bzw. einmal in 100 Jahren). Ein Ereignis mit erheblichem Schadstoffaustrag ist somit als äußerst seltenes Ereignis zu werten. Im Wasserrecht als dem UVP diesbezüglich zugrundeliegendes Materiengesetz ist primär von den projektsbedingten Auswirkungen auszugehen, d.h. mit Auswirkungen mit denen aller Voraussicht nach realistisch zu rechnen ist. Äußerst unwahrscheinliche Störfälle sind hingegen nach Stand der Technik bestmöglich zu entschärfen bzw.

die Folgen zu mindern. Das Projektgebiet liegt nicht in einem Grundwasserschutz- oder –schongebiet. Durch die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen wird das Niederschlagswasser und in gleicher Weise im Störfall austretende flüssige Schadstoffe in den Drainagen gesammelt und in die dichten Retentionsrohre (Betonrohre DN1000) eingeleitet, die vor der Ableitung in die Versickerungsbrunnen mit Schiebern verschlossen werden können. Im Projekt wurden im TB Punkt 5 „Sonstige Festlegungen“ bereits die Eckpunkte des vorgesehenen Maßnahmennotfallplanes festgelegt:

- Informationskette festlegen
- Einvernehmen mit den mitwirkenden externen Stellen herstellen
- Lageplan mit den Absperrmöglichkeiten und den zugeordneten Einzugsgebieten
- Rasches Absperrn bei Störfällen, chemisches Binden und/oder Abpumpen von ausgetretenen Schadstoffen / Austausch stark belasteter Böden und Filter, Durchspülen der Leitungen

Dieser Plan ist bis zur Inbetriebnahme im Detail auszuarbeiten und mit den betroffenen Behörden und Einsatzkräften abzustimmen. Diese Vorsorgemaßnahmen entsprechen dem Stand der Technik und verhindern nach fachlicher Einschätzung selbst beim Störfall mit Austritt erheblicher Mengen von Schadstoffen einen massiven Eintrag ins Grundwasser. Die Absperrstellen sind außerhalb der Bahntrasse angeordnet und leicht erreichbar, sodass von einer Zugänglichkeit bei Störfällen auszugehen ist. Generell ist zum Stand der Technik bezüglich der Vorsorge gegen Störfälle festzustellen, dass auch bei der am häufigsten eingesetzten technischen Lösung – Sammlung der Niederschlagswässer auf der Trasse mit Drainagen und Sammelleitungen und nachfolgende Ableitung in ein Versickerungsbecken mit vorgeschaltetem dichten Absetzbecken (Querdamm und Schieber zwischen den Becken) - der Rückhalt von Schadstoffen im Störfall davon abhängt, dass der Schieber rechtzeitig geschlossen wird, das Absetzbecken tatsächlich dicht ist und hydraulisch nicht überlastet wird. Bezüglich des Schließens des Schiebers ist bei der Standardlösung und der gewählten Lösung kein Unterschied festzustellen, bezüglich des dichten Retentionsraumes ist das gegenständliche System sogar leistungsfähiger. Da die Versickerungsleistung der Brunnen gering ist, waren zur Herstellung der erforderlichen hydraulischen Leistungsfähigkeit für den Regelfall große Retentionsvolumen im Zulauf zu den Brunnen erforderlich, die mit Betonrohren hergestellt wurden. Jedes einzelne Teileinzugsgebiet ist auf die Retention eines 10-jährlichen – 60-min-Regens ausgelegt, der in den Betonrohren zwischengespeichert werden kann. Das Volumen beträgt für sehr kleine Entwässerungsabschnitte von ca. 150 m Trassenlänge in der Regel 110 bis 170 m³, einmal 93 m³ und ist wesentlich größer als das Volumen dichter Absetzbecken. Nach Stand der Technik wird lediglich auf einen einjährigen 15-min-Regen bemessen und bei kleinen Einzugsgebieten nur 50 m³ Mindestvolumen angesetzt. Eine Überlastung der Retentionsräume bei gleichzeitigen Schadstoffaustritt und Regenereignis ist im gegenständlichen Fall weniger kritisch als bei der üblichen Lösung mit Absetzbecken und Versickerungsbecken. Eine Auslegung der Entwässerung auf eine Absicherung ohne aktives Handeln im Störfall ist nicht wirtschaftlich möglich und wird nirgends verwendet. Dazu müsste bei Verzicht auf im Anlassfall zu schließende Schieber der Retentionsraum, der sowohl normale Regenereignisse als auch im Störfall die Schadstoffe aufnimmt, tiefer gelegt werden und keinen Abfluss im freien Gefälle ermöglichen, sodass sämtliche Regenereignisse mittels Pumpen in die Vorflut zu heben wären. Derartige Auslegungen werden nach Stand der Technik auch nicht bei größerem Gefährdungspotential als gegenständlich (kein Grundwasserschutz- oder Schongebiet) angewendet.

Eine Einleitung in die öffentliche Kanalisation hat bezüglich des Störfalles unbestreitbar Vorteile, setzt aber voraus, dass die Kanalisation entsprechende Reserven aufweist. Nachteile sind die grundsätzlich erwünschte Grundwasseranreicherung und die Vermeidung der Einleitung von Niederschlagswässern in Mischwasserkanäle. Im gegenständlichen Fall wurde eine Zustimmung des Kanalisationsunternehmens (Stadt Linz) zur Einleitung von Niederschlagswässern aus dem Bahnhofsbereich nicht erteilt, da die Kapazität der Kanalisation erschöpft ist. Die Errichtung von kombinierten Absetzbecken / Versickerbecken scheidet aus Platzgründen aus und sichert den Störfall auch nur dann ab, wenn die Schieber rechtzeitig geschlossen werden und die Absetzbecken hydraulisch nicht überlastet werden. Weitere Probleme wären, dass in weiten

Bereichen des Bahnhofs der Grundwasserträger mit einer dichten Deckschicht überlagert ist, sodass eine Versickerung in der klassischen Form nicht möglich ist sondern unterhalb der Versickerungsmulden bzw. Versickerungsbecken eine Bodenauswechslung oder durchlässige Schottersäulen eingebracht werden müssten. Ein weiteres Problem einer flächigen Versickerung im gegenständlichen Fall ist, dass weite Bereiche des Bahnhofs Verdachtsflächen sind, sodass bei einer oberflächennahen Versickerung die Gefahr der Eluierung von bereits im Boden vorhandenen Schadstoffen besteht.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass eine Vorsorge für den Störfall nach Stand der Technik im Projekt vorgesehen wurde und keine praktikablen, besser geeigneten Möglichkeiten vorhanden sind. Bezüglich des Standes der Technik ist darauf zu verweisen, dass beim jüngst fertig gestellten Anschlussbaulos - Linz-Hbf. / Einbindung der 4-gleisigen Westbahn / km 186,681 bis 188,384 - eine ähnliche Lösung mit Versickerung über Brunnen mit Aktivkohlefilter im Einvernehmen mit dem Magistrat Linz als Wasserrechtsbehörde eisenbahnrechtlich unter Einschluss der wasserrechtlichen Belange bewilligt wurde (Verhandlung vom 21.11.2006).

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Der Einsatz von Aufwuchsbekämpfungsmittel ist erforderlich und entspricht dann dem Stand der Technik, wenn grundwasserschonende Herbizide eingesetzt werden. Aus diesem Grunde wird auf die nachstehende zwingende Maßnahme verwiesen:

Zur Aufwuchsbekämpfung dürfen nur zugelassene Herbizide entsprechend Zulassungsliste der Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit (ARGES) auf Glyphosatbasis eingesetzt werden

Eine freie Versickerung von (allfällig) belasteten Wässern über Schluckbrunnen ist nicht vorgesehen. Den Versickerungsbrunnen ist eine Absperrvorrichtung vorgeschaltet. Der Ringraum der Versickerungsbrunnen ist bis zur Unterkante der Aktivkohleschicht dicht. Wässer können somit erst nach Passage der Aktivkohle-Filterschicht in den Aquifer versickern.

Diese Methode ist auch im Störfall hochwirksam entspricht dem Stand der Technik.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass Bahnwässer nach dem natürlichen Lauf der Dinge so beschaffen sind, dass eine Beeinträchtigung von Gewässern, die über ein geringfügiges Ausmaß hinausgeht, nicht zu befürchten ist. Durch Setzung von zusätzlichen Maßnahmen insbesondere für außerbetriebliche Ereignisse („Störfälle“), die jedoch auch für den Regelbetrieb wirksam sind, kann die Restbelastung weiter reduziert werden, sodass Bahnwässer nach der Spruchpraxis der Wasserrechtsbehörde nach der Bodenfilterpassage im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf Grundwasser als „vernachlässigbar gering belastet“ bezeichnet werden können. Beim gg. Vorhaben gelangen die Bahnwässer anstelle eines Bodenfilters über Aktivkohlefiltermatten zur Versickerung. Diese Maßnahme ist im Hinblick auf die Schadstoffrückhaltung zumindest gleichwertig und gelangte bereits bei vergleichbaren Vorhaben zum Einsatz.

BODENQUALITÄT, ABFALLWIRTSCHAFT UND GRUNDWASSERCHEMIE

Zur Frage der eingesetzten Unkrautbekämpfungsmittel und deren Auswirkung auf das Grundwasser und der Versickerung der Bahnwässer über Schluckbrunnen in den Untergrund wird – um Wiederholungen zu vermeiden - auf die sehr detaillierten Stellungnahmen des Wasserbautechnischen Sachverständigen (DI Flicker), des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie (Univ. Prof. Dr. Weber) und auf die Stellungnahme der Projektwerberin (Kapitel 6) verwiesen. Den Ausführungen ist auch aus dem Fachgebiet der Grundwasserchemie nichts hinzuzufügen.

A3 – Bezirkshauptmannschaft Linz-Land, 15.03.2012

Kärntnerstraße 16, 4020 Linz

A3.1		<u>Gewerberecht (Betriebsanlagen)</u> Es liegen keine nennenswerten Berührungspunkte mit Gewerbe- bzw. Industriebetrieben der Stadtgemeinde Leonding vor. Auch die Sicherheitszone des Flughafens Linz / Hörsching ist nicht betroffen.
A3.2	PF LW KS	<u>Wasserrecht:</u> - Oberflächenwasser: Lt. Projekt wird es zu keiner Beeinträchtigung der vorhandenen Gerinne / Bäche in Bau und Betriebsphase kommen. - Grundwasser: Da es durch den hoch gelegenen Grundwasserspiegel zu Beeinträchtigungen des Grundwassers kommen kann, sind die im Projekt vorgesehene Beweissicherung und die geplanten Maßnahmen zur Sicherung jedenfalls einzuhalten. - Abwasserentsorgung: Die Versickerung der Bahnwässer soll über Versickerungsbrunnen erfolgen. Seitens der Amtssachverständigen des Landes OÖ wird aufgrund einer besseren Filterwirkung generell eine Versickerung über Sickermulden gefordert. Denkbar wäre auch die Einleitung in den Fuchselbachkanal oder in den öffentlichen Kanal, soweit ein Trennsystem vorhanden ist (Stadtgebiet Linz).
A3.3	OR	<u>Naturschutz:</u> - Lärmschutzwände: Die neu zu errichtenden Lärmschutzwände sind zu begrünen. Dies betrifft auch bestehende Lärmschutzwände, falls diese im Zuge des Ausbauprojekts erneuert werden. Feldgehölz / Baumgruppe: Bei km 190,65 – 190,67 wird ein Bereich der unversiegelten Fläche, mit Gehölzen bzw. Bäumen bewachsenen Fläche für die Betriebsphase beansprucht. Es ist, wie auch im Projekt erwähnt, einen ebenso großen Flächenteil als Ausgleich ökologisch zu gestalten (im Nahbereich der Flächenbeanspruchung). - Schutzzaun für Wildtiere: Zwischen Baulosende und der Haltestelle Leonding ist ein Schutzzaun zu errichten. Für die nähere Beschreibung der geforderten Maßnahmen wird auf beiliegendes o.a. Protokoll vom 11.07.2011 verwiesen.
A3.4	OR	<u>Forstdienst:</u> Falls bewaldete Gebiete betroffen sein sollten, sind Ersatzaufforstungen in flächengleichem Ausmaß vorzusehen.
A3.5	MM	<u>Verkehrsrecht:</u> Aus verkehrsrechtlicher Sicht bestehen gegen das vorliegende Projekt keine Bedenken.

EISENBAHNWESEN UND VERKEHRAd A3.5

Aus Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen wird diese Äußerung zustimmend zur Kenntnis genommen.

WASSERBAUTECHNIKAd A3.2

Eine Versickerung über Versickerungsbecken mit vorgeschalteten dichten Absetzbecken ist die klassische Lösung für die Entsorgung von Niederschlagswässern von Bahntrassen im freien Gelände, scheidet hier aber wegen des fehlenden Platzes aus. Die konkret angeführten Sickermulden scheidet gleichfalls aus Platzgründen aus und hätten zusätzlich den Nachteil, dass ohne vorgeschalteten dichten Absetzbereich der Störfall schlechter abgesichert ist. Ein weiterer Nachteil einer derartigen oberflächennahen Versickerung wäre, dass Eluierungen bereits im Boden vorhandener Schadstoffe (großräumig Verdachtsflächen im Bahnhofsbereich) zu besorgen sind, während bei der gewählten Lösung eine Versickerung erst im gewachsenen Boden jedenfalls außerhalb der Verdachtsbereiche stattfindet. Ein weiteres technisches Problem bei oberflächennaher Versickerung über Mulden ist die in weiten Bereichen vorliegende dichte Deckschicht. Die Einleitung in die öffentliche Kanalisation der Stadt Linz scheidet aus, weil die bestehende Kanalisation bis an die Grenze ausgelastet ist und eine Zustimmung des Kanalbetreibers (Indirekteinleitung) nicht zu erlangen war. Das Kanalsystem, der Fuchselbachkanal ist Teil davon, ist ein Mischwassersystem, bei dem Regenwassereinleitungen generell (und auch von der BH Linz Land selbst) kritisch gesehen werden.

Zur Frage der ausreichenden Reinigung im Regelfall der projektspezifischen Einwirkungen ist festzustellen, dass Niederschlagswässer von Bahntrassen nur gering qualitativ belastet sind. An zahlreichen Trassenabschnitten der ÖBB unter Einschluss von stark belasteten Bahnhofsbereichen wurden in den Jahren 1998 bis 2005 Beprobungen bezüglich der Parameter: Temperatur, pH-Wert, elektr. Leitfähigkeit, absetzbare Stoffe, CSB, BSB5, TOC (gesamter organischer Kohlenstoff), ges. Kohlenwasserstoffe, Al, Pb, Cad, Cr, ges.Fe, ges.Cu, Ni, Zn, durchgeführt. Die Belastung der Niederschlagswässer der Bahntrassen war gering und Überschreitungen der Grenzwerte nach der Grundwasserschwellenwert-VO, der Trinkwasser-VO bzw. Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch und der ÖNORM S2088 – 1 traten nur vereinzelt und mit Ausnahme der wenig kritischen Parameter Al und Fe nur in geringem Ausmaß auf. Für die erforderliche Reinigung der nur gering belasteten Niederschlagswässer sorgt der Aktivkohlefilter in den Brunnen. Durch die Sammlung und Reinigung der Niederschlagswässer wird vorgesorgt, dass es im Regelbetrieb zu keinen mehr als geringfügigen qualitativen Belastungen des Grundwassers kommt.

Bezüglich quantitativen Veränderungen der Grundwassersituation ist festzuhalten, dass die Einleitung extrem kleinteilig erfolgt, die einzelnen Entwässerungsabschnitte betragen lediglich ca. 150 m bzw. sind auf einem Trassenabschnitt von ca. 2,2 km Länge 15 Versickerungsbrunnen vorgesehen. Die Brunnen weisen nur eine geringe Schluckfähigkeit auf und der Niederschlag wird stark retentiert abgegeben. Merkliche quantitative Veränderungen gegenüber dem Istzustand sind nicht zu erwarten.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Ad A3.2

Grundwasser: Eine konkrete quantitative / qualitative hydrogeologische Beweissicherung ist als zwingende Maßnahme vorgeschrieben (siehe zwingende Maßnahmen).

Abwasserentsorgung: Die Beantwortung dieser Frage fällt in den Aufgabenbereich des SV für Wasserbautechnik.

Aus geologischer – hydrogeologischer Sicht wird jedoch darauf hingewiesen, dass eine freie Versickerung über weite Bereiche des Projektabschnittes durch die hohe Mächtigkeit der Deckschichten nicht möglich ist. In diesem Falle müssten Sickerschlitze eingebaut werden, wodurch die Filterwirkung empfindlich herabgemindert wird.

BODENQUALITÄT, ABFALLWIRTSCHAFT UND GRUNDWASSERCHEMIE

Ad A3.2

Durch die Oberflächenabdichtungen im Gleisbereich (bituminöse Tragschicht) reduziert sich das Grundwasserneubildungspotenzial wodurch qualitativ keine Beeinflussung des Grundwassers zu erwarten ist.

Flüssige Emissionen aus dem Betrieb des Gleisbereiches (z.B. geringfügige Kohlenwasserstoff-Schäden), gelangen über das Entwässerungssystem nicht ins Grundwasser, da sie im Störfall durch Absperrschieber im System gehalten und einer Entsorgung (Saugwagen) zugeführt werden können.

Die vorgesehenen Aktivkohlematten wirken adsorptiv für allfällige organische Schadstoffe und lassen daher eine Verbesserung der Grundwasserqualität erwarten.

Bei einer Umsetzung des dem Stand der Technik entsprechenden AWK sind unsachgemäße Manipulationen und Lagerungen von Abfällen weder in der Bau- noch in der Betriebsphase möglich und ergeben sich daher keine nachteiligen Auswirkungen auf die Grundwasserqualität.

Hinsichtlich der Versickerung über Sickermulden und der Einleitung der Bahnwässer in den Fuchslbachkanal wird auf die detaillierte Stellungnahme des wasserbautechnischen Sachverständigen (DI Flicker) und die Stellungnahme des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie (Univ. Prof. Dr. Weber), sowie auf die Stellungnahme der Projektwerberin (Kapitel 6) verwiesen.

TIERE, PFLANZEN, LEBENSÄRÄUME

Ad B3.3

Begrünung Lärmschutzwände: Die Begrünung der neuerrichteten LSW nördlich der Bahn mit rankenden Pflanzen wird durch die Maßnahmen G1, G2 und G3 umgesetzt.

Die (Wieder)Begrünung der bestehenden LSW, deren Elemente ausgetauscht werden, ist nicht Projektbestandteil, ist aber aus dem Protokoll vom 11.7.2011 auch nicht eindeutig herauszulesen. Im Rahmen der ergänzenden Maßnahmen wird die Wiederherstellung der bestehenden Begrünungen bei LSW, die im Zuge des Projekts erneuert werden, formuliert.

Feldgehölz / Baumgruppe: Der Flächenverlust von 599 m² an Gehölzen/Gebüschchen wird durch die Kompensationsmaßnahmen Ö1 und Ö2 im Ausmaß von 1.188 m² ausgeglichen. Der Ausgleich erfolgt mit heimischen, standortgerechten Arten in räumlicher Nähe. Auch die ökologische Funktion als kleines Feldgehölz zwischen Bahn und Fahrweg bzw. Straßenbahn ist vergleichbar mit jener der vom Vorhaben beanspruchten Fläche. Aus Sicht des Gutachters ist der Ausgleich ausreichend.

Schutzzaun für Wildtiere: Aus Sicht des Gutachters ist aus zwei Gründen die Errichtung eines Schutzzaunes für Wildtiere im Bereich des Baulosendes bis zur Haltestelle Leonding nicht sinnvoll:

- Bereits im Bestand ist durch die bestehenden Lärmschutzwände, die Siedlungen und die Straße eine Vollbarriere vorhanden. Die Wahrscheinlichkeit, dass sich Wildtiere auf den Schienenbereich „verirren“, obwohl dieser von beiden Seiten durch Lärmschutzwände abgetrennt sind, wird als gering eingestuft.
- Maßnahmen, die über das Baulosende Richtung Haltestelle Leonding weiterführen würden, sind sinnvollerweise direkt im absehbaren Projekt des Weiteren viergleisigen Ausbaus der Strecke vorzunehmen. Eine Realisierung von Maßnahmen in diesem Maßnahmenraum im Rahmen des ggst. Vorhabens wird als nicht sinnvoll angesehen.

Ad B3.4

Im Untersuchungsraum des Fachbereichs Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume liegen mehrere Flächen, die Wald im Sinne des Forstgesetzes sind. Teilweise sind diese Flächen Wald laut Kataster (Aufnahmenummer 19, bzw. die Waldflächen südlich von Gaumberg), teilweise handelt es sich um Wald in der Natur.

Die Flächen mit den Aufnahmenummern 21 und 22, die vom Vorhaben beansprucht werden, und im Fachbericht Tiere, Pflanzen Lebensräume als 599 m² Flächenverlust „*Feuchtbüsch/Wald im ökologischen Sinn*“, sind zwar teilweise mit Gehölzen bestockt, aufgrund der geringen Flächengröße sind sie jedoch kein Wald im Sinne des Forstgesetzes.

Alle Flächen, die Wald im Sinne des Forstgesetzes sind, werden vom Vorhaben nicht berührt. Daher ergibt sich auch kein Bedarf an Ersatzaufforstungen.

B1 – BMLFUW (Umweltbundesamt), 12.03.2012

Spittelauer Lände 5, 1090 Wien

B1.1	KS	<p>Rückstände und Emissionen</p> <p><u>ad Ist-Zustand</u></p> <p>Im Bericht 555 Abfallwirtschaft (S. 18) wird angeführt, dass ein Überschuss an verwertbarem Bodenaushubmaterial vorliegt und eine dementsprechende Verwertung forciert wird. Es ist nicht dargelegt, welche Anteile innerhalb bzw. außerhalb des Bauloses verwertet werden. Dazu sind Ergänzungen erforderlich. Aus der Beschreibung der Massenlogistik (S. 18) geht nicht hervor, wie und wo die sachgemäße Zwischenlagerung von Boden- und Erdaushub bzw. von Gleis-schotterabtrag in der Bauphase bis zum Abtransport erfolgen wird. Weiters wird angegeben, dass für alle Aushubmaterialien im nahen Umfeld ausreichende Kapazitäten zur Beseitigung zur Verfügung stehen. Eine Auflistung der Behandlungs- und Beseitigungsanlagen im nahen Umfeld, die für eine Entsorgung in Frage kommen, ist anzuführen.</p> <p>Im Bericht 555 Abfallwirtschaft (S. 23) wird angeführt, dass Sanitärwässer direkt in das bestehende Kanalnetz geleitet oder in mobilen Kunststoffsenkgruben bzw. speziellen Behältern (Miet-toiletten) gesammelt und ordnungsgemäß entsorgt werden. Der weitere Verbleib der Wässer im letzteren Falle ist nicht beschrieben und ist daher zu ergänzen. Weiters ist in dem Bericht eine</p>
------	----	--

		<p>Abschätzung der Menge unter Angabe der entsprechenden Schlüsselnummer gemäß Abfallverzeichnisverordnung¹ anzugeben.</p> <p>Auf S. 12 bzw. S. 20 werden die abfallwirtschaftlichen Projektauswirkungen in der Betriebsphase beschrieben. Es sind Ergänzungen zu den fehlenden Angaben zu Abfallmengen (t/a) je Abfallart und Angaben zur Entsorgung und/oder Verwertung je Abfallart erforderlich.</p> <p><u>ad Empfehlung</u></p> <p>Im Bericht 555 Abfallwirtschaft (S. 20) wird angeführt, dass die ordnungsgemäße Einhaltung des Abfallkonzeptes in der Betriebsphase durch das Abfallwirtschaftskonzept des Hauptbahnhofes Linz gewährleistet ist, welches kontinuierlich basierend auf geänderten Rahmenbedingungen fortgeschrieben wird. Aus Gründen einer verbesserten Nachvollziehbarkeit ist zu empfehlen das derzeit bestehende Abfallwirtschaftskonzept des Bahnhofes Linz als Annex dem Fachbericht Abfallwirtschaft beizulegen.</p>
B1.2	KS	<p>Boden</p> <p><u>ad Auswirkungen</u></p> <p>Es fehlt eine Übersicht über die im Untersuchungsraum vorkommenden Böden (Anteile an versiegelten Flächen, an Grünflächen, etc.) sowie eine überblickartige Beschreibung ihrer Eigenschaften und Funktionen, dies ist insbesondere hinsichtlich der Rekultivierung wesentlich.</p> <p><u>ad Maßnahmen</u></p> <p>Im Bericht 550 Bodenqualität (S. 33) bzw. Bericht 401 Umweltverträglichkeitserklärung (S. 149) wird unter den Maßnahmen zur Erhaltung der Bodenqualität angeführt: „Die Kombination von einer ökologisch nachhaltigen Bauabwicklung und einer sorgfältigen, die Bodenfunktionen erhaltenden Schüttarbeit stellt eine Maßnahme mit hoher Wirksamkeit dar...“. Prinzipiell kann die Maßnahme die angegebene hohe Wirksamkeit erfüllen. Dazu ist jedoch eine Ermittlung und Bewertung der Bodenfunktionen erforderlich. Weiters ist die Einhaltung von Rekultivierungsstandards (BMLFUW, 20092) und eine bodenkundlich geschulte Bauaufsicht zur sachgerechten Umsetzung erforderlich. Die Einhaltung dieser Standards ist darzustellen oder andernfalls die Bewertung zu überarbeiten. Dazu ist nachzuweisen auf welchen Flächen dies von Relevanz ist.</p> <p>Die Erhebung von Verdachtsflächen und Altlasten aus dem Altlastenatlas und dem Verdachtsflächenkataster des Umweltbundesamtes wird im Bericht Geotechnik und Hydrogeologie eingehend dargestellt. Eine Erhebung beim zuständigen Amt der Oberösterreichischen Landesregierung ist jedoch nicht dokumentiert. Das Bauvorhaben sieht die Querung der Altablagerung UBA-Nr. 33550, „Linzer Bahnhof“ vor. Der Altstandort UBA-Nr. 31618, „Trench Austria“ befindet sich in einer Entfernung von nur 80 m von der geplanten Bahntrasse.</p> <p>Es sind Erhebungen allfälliger weiterer Altstandorte und Altablagerungen beim Amt der Oberösterreichischen Landesregierung vorzunehmen sowie Beschreibungen der Maßnahmen und der Vorgehensweise zur Beweissicherung im Falle des Antreffens erhöhter Kontaminationen im Untergrund bzw. im Grundwasser anzuführen. Insbesondere bezüglich des Altstandorts „Trench Austria“, UBA-Nr. 31618 ist sicherzustellen, dass es zu keiner erhöhten Mobilisierung von Schadstoffen kommt.</p>
B1.3	OR	<p>Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume</p> <p><u>ad Auswirkungen</u></p> <p>Auf Grund der zahlreich vorliegenden Daten der Stadt Linz wurde die Fauna (ausgenommen Herpetofauna und Libellen) nur „fallweise“ im Zuge der Biotop- und Vegetationsaufnahmen aufgenommen (Bericht 560 „Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume“, S. 22). Es ist fachlich darzulegen, dass diese Erhebungen gemeinsam mit den verwendeten Daten aus der Literatur für eine repräsentative Erfassung dieser Tierarten ausreichen. Für Herpetofauna und Odonaten sind die Erhebungsmethoden sowie die Beprobungsintensität zu beschreiben.</p> <p><u>ad Maßnahmen</u></p> <p>In Bericht 560 „Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume“ ist anzuführen, dass für großflächige Glasflächen, die im Rahmen des Vorhabens zum Einsatz kommen, die ON-Regel 191040 „Vogelschutzglas“³ anzuwenden ist.</p> <p><u>ad Empfehlung</u></p> <p>Bereits bei der Planung großer Glasflächen wird empfohlen Ornithologen beizuziehen, um Vogelfallen bzw. Vogelschlag zu vermeiden.</p>
B1.4	LW PF	<p><u>Grundwasser</u></p> <p>Es ist den Unterlagen nicht zu entnehmen, ob Pflanzenvertilgungsmittel im Gleisbereich eingesetzt werden und ob es dadurch zu Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser kommt bzw. wie dem allenfalls entgegengetreten wird.</p>
B1.5	EL	<p><u>Lärm</u></p> <p>Hinsichtlich der Beurteilung von Baulärm werden in Fachbericht 505 Schalltechnik (S. 22) Grenzwerte angeführt, die in vergleichbaren Projekten herangezogen wurden, beziehungsweise werden auch vom medizinischen Sachverständigen Richtwerte für Baulärm definiert. Für die Beurteilung von Baulärm ist in Oberösterreich aber auch die Oberösterreichische Bautechnik-</p>

		<p>verordnung heranzuziehen, welche in §18 Grenzwerte für Baulärm festlegt. Die Unterlagen sind um entsprechende Ausführungen zu ergänzen.</p> <p>Bei der Ermittlung der voraussichtlichen Auswirkungen durch Lärm auf die Umwelt in Fachbericht 505, S. 23 wird nicht berücksichtigt, dass es mit dem im Jahr 2009 eingereichten UVP-pflichtigen Vorhaben „A 26 Linzer Autobahn Abschnitt Süd (Knoten Linz/Hummelhof (A7) bis AST Donau Nord)“ zu Änderungen der Situation in der unmittelbaren Nachbarschaft des Bahnhofs Linz kommt. Insbesondere scheint im Bereich zwischen Westbrücke und Bahnhof westlich der Bahngleise (unmittelbar nördlich des Messpunkts MP-2) der Abtrag von Gebäuden vorgesehen zu sein, für welche im gegenständlichen Projekt die schallabschirmende Wirkung berücksichtigt wurde. Schon für den Nullplanfall, jedenfalls aber für den Prognosefall ist auch zu untersuchen, welche Auswirkungen bei Realisierung des Vorhabens A26 gegeben sind.</p> <p>Im Fachbericht 505 (S. 23 bzw. S. 52ff) wird angeführt, dass in der Betriebsphase für die Nullvariante das gleiche Zugverkehrsaufkommen zugrunde gelegt wurde wie für den Prognoseplanfall, im Unterschied zum Prognoseplanfall aber bei Unterbleiben des Vorhabens eine Verschlechterung der Betriebsqualität vorliegt. Darüber hinaus wird für die Ermittlung der Emissionen im Nullplanfall eine Fahrgeschwindigkeit von 90 km/h zugrunde gelegt (Bereich A), während für den Prognoseplanfall die Entwurfsgeschwindigkeit von 60 km/h zugrunde gelegt wird (Bereiche F und H). Es wird also trotz schlechterer Betriebsqualität im Nullplanfall mit einer höheren Fahrgeschwindigkeit und somit um mehr als 3 dB höheren Emissionen gerechnet. Es ist jedenfalls nachvollziehbar darzustellen, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen auch mit den bestehenden Anlagen abgewickelt werden kann und dass die Annahme - im Ausbauzustand würde langsamer gefahren - gerechtfertigt ist.</p>
B1.6	HP	<p><u>Luft</u></p> <p>Im Bericht 520 Fachbeitrag Luftschadstoffe werden zur Feinstaubreduktion Maßnahmen vorgesehen, mit denen die Zusatzbelastung unter den Irrelevanzkriterien bleibt. Es fehlen jedoch Angaben, wie die Einhaltung und die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüft werden. Die ist fachlich darzulegen.</p>

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Ad B1.5

Die im Fachbeitrag Schalltechnik in Abhängigkeit von der Höhe der bestehenden Lärmsituation getroffene Festlegung von Baulärmgrenzwerten für Tagzeit von 60 dB oder 65 dB entspricht der in vielen vergleichbaren österreichischen Großverfahren (z.B. Wien Hauptbahnhof) angewandten und zum Schutz der Nachbarn gut bewährten Methode. Eine Baulärmbeurteilung nach den Bestimmungen der Oberösterreichischen Bautechnikverordnung, welche abhängig von der Flächenwidmung Baulärmgrenzwerte bei Tagzeit bis 70 dB und darüber hinaus noch Ausnahmen vorsieht, ist für das gegenständliche Bauvorhaben nicht angezeigt, da die Bestimmungen der Oberösterreichischen Bautechnikverordnung nur für den eigenen Wirkungsbereich gelten.

Die derzeit laufende vertiefte Planung des Projekts der A26 sieht die Einreichung in mehreren Projektabschnitten vor, wobei für den Abschnitt mit der Brücke über die Bahn aus Kostengründen derzeit kein Realisierungszeitpunkt festgelegt wird. Für das gegenständliche Einreichprojekt der ÖBB erscheint daher die Nichtberücksichtigung eines anderen Projekts ohne konkreten Realisierungshintergrund begründet.

Die im Fachbericht Schalltechnik für die Emissionsberechnung des Schienenverkehrslärms enthaltenen Grundlagen hinsichtlich der für die Nullvariante und für die Projektvariante festgelegten Verkehrsprognosen erscheinen aus fachlicher Sicht nachvollziehbar. Die Unterschiede der maximalen Streckengeschwindigkeiten auf Höhe der Westbrücke (B139) sind dadurch begründbar, dass wegen der Tunnellänge der Pyhrnbahn bei der derzeitigen 2-gleisigen Westbahn aufgrund der größeren Kurvenradien mit höheren Geschwindigkeiten (90 km/h) gefahren werden kann, während beim projektbezogenen 4-gleisigen Ausbau der Westbahn im gleichen Abschnitt kleinere Kurvenradien notwendig werden, die eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 60 km/h bedingen.

LUFTSCHADSTOFFE

Ad B1.6

Für Kontrollmaßnahmen in der Bauphase wird die Einrichtung einer Bauombudsperson und einer ökologischen Bauaufsicht als Auflage erteilt.

WASSERBAUTECHNIK

Ad B1.4

Ein intensiver Einsatz von Pflanzenvertilgungsmitteln ist auf stark befahrenen Strecken nicht erforderlich. Da der Einsatz aber nicht vollkommen auszuschließen ist wurden entsprechende Vorgaben bei der Auswahl und dem Einsatz der Unkrautbekämpfungsmittel im Projekt vorgesehen. Siehe TB Punkt 5 – sonstige Festlegungen und die Ausführungen zur Frage A2. Sämtliche Niederschlagswässer werden über Aktivkohlefilter vor der Einleitung ins Grundwasser geführt, sodass mehr als geringfügige negative Auswirkungen auf das Grundwasser nicht gegeben sind.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Ad B1.4

Der Einsatz von Aufwuchsbekämpfungsmittel ist erforderlich und entspricht dann dem Stand der Technik, wenn grundwasserschonende Herbizide eingesetzt werden. Aus diesem Grunde wird auf die nachstehende zwingende Maßnahme verwiesen: *„Zur Aufwuchsbekämpfung dürfen nur zugelassene Herbizide entsprechend Zulassungsliste der Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit (ARGES) auf Glyphosatbasis eingesetzt werden“*.

BODENQUALITÄT, ABFALLWIRTSCHAFT UND GRUNDWASSERCHEMIE

Ad B1.1

Der Ort der Verwertung, innerhalb oder außerhalb des Bauloses, ist ganz wesentlich vom Entsorgungskonzept des jeweiligen Auftragnehmers abhängig und kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht definiert werden. Die Verwertungshierarchie ist unabhängig vom Ort der Verwertung einzuhalten. Im Falle einer externen Verwertung wird selbstverständlich auf die Einhaltung der prognostizierten Fahrbewegungen zu achten sein.

Die Zwischenlagerung von Aushubmaterial erfolgt vorwiegend im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen (siehe FB Abfallwirtschaft, Punkt 7, Seite 23). Die genaue Definition der Flächen erfolgt im Zuge der Detailplanung und der Erstellung des Baustellenlogistikkonzeptes. Bei der Ausgestaltung der Zwischenlager sind die Vorschriften des Wasserrechtsgesetzes und die Einhaltung der Grenzwerte zu beachten.

Die Prüfung der Kapazitätsplanung ließ ausreichende Möglichkeiten zur Aufnahme von Aushubmaterial erkennen. Eine Auflistung der Anlagen mit den bewilligten Abfallarten für den Raum Linz ist dem EDM (elektronisches Datenmanagement des Lebensministeriums) zu entnehmen.

Die Entleerung der Kunststoffsenkgruben bzw. Miettoiletten erfolgt üblicherweise mittels Saugwagen. Die Wässer werden in Abwasserreinigungsanlagen entsorgt.

Dem Sachverständigen sind keine Schlüsselnummern für Sanitärabwässer bekannt.

Eine Abschätzung der Menge der anfallenden Wässer ist zurzeit nicht möglich, da die Menge wesentlich von dem auf der Baustelle eingesetzten Personal abhängt. Details sind dem Abfallwirtschaftskonzept der ausführenden Firmen zu entnehmen.

Eine Abschätzung der Abfallmengen in der Betriebsphase nach Abfallart und Verwertungs- bzw. Entsorgungsmöglichkeiten kann nur durch den Konsenswerber erfolgen.

Das Abfallwirtschaftskonzept des Bahnhofes Linz ist dem Fachbeitrag Abfallwirtschaft als Anhang anzuschließen.

Ad B1.2

Zum ersten Absatz wird auf den Fachbeitrag Landwirtschaft verwiesen.

Zum zweiten Absatz ist aus der Sicht der Bodenchemie festzuhalten, dass auf die möglichst weitgehende Beibehaltung der Bodenfeuchte und der Bodenporosität abgezielt wird. Durch gleichbleibende Bedingungen für die autochthone Mikrobiologie ist das gleiche Schadstoffmetabolisierungspotential zu erwarten.

Der Fachbeitrag Bodenchemie bezieht sich stets auf den Untergrund unterhalb des humosen Oberbodens. Die Einhaltung der Rekultivierungsstandards erfolgt durch Abschieben und Zwischenlagern des humosen Oberbodens unter der fachkundigen, bodenkundlichen Bauaufsicht.

Zur Erhebung von Altstandorten und Altablagerungen beim Amt der Oberösterreichischen Lan-

desregierung wird ausgeführt, dass durch den Projektanten im März 2012 eine ergänzende Erhebung vorgenommen wurde.

Demnach sind zwei weitere Verdachtsflächen innerhalb eines ca. 100 m breiten Korridors beidseitig der geplanten Trasse situiert. Dabei handelt es sich um die Altstandorte „Wasmayer&Co“ (Nr. 38662), Unionstraße und „Jäger Ursula“ (Nr. 38686), Textilreinigung.

Die Minimalentfernungen der beiden vorangeführten, parzellenscharf abgegrenzten Verdachtsflächen zu den geplanten Baumaßnahmen sind mit ca. 20 m (Nr. 38686) bzw. ca. 70 m (Nr. 38662) anzugeben. Demnach erfolgen durch das gegenständliche Bauvorhaben keine direkten Eingriffe in diese Flächen. Darüber hinaus kommen die nacherhobenen Verdachtsflächen außerhalb der möglichen quantitativen Einflussbereiche infolge der Baumaßnahmen (Wasserhaltungen, wasserdichte Baugrubenumschließungen etc.) zu liegen. Dementsprechend sind auch keine indirekten Auswirkungen auf die vorangeführten Verdachtsflächen zu erwarten.

Neben den beiden vorbeschriebenen Altstandorten trifft dies außerdem auf die Verdachtsfläche Nr. 31618 (Trench Austria Leonding) zu, die gemäß dem Einreichprojekt 2011 ca. 80 m von den geplanten Baumaßnahmen entfernt ist.

Demgegenüber wird die Verdachtsfläche Nr. 33550 (Altablagerungen am Areal des Linzer Bahnhofes), wie im Einreichprojekt 2011 dargestellt, durch das Projekt gequert. Eine dadurch bedingte, allfällige, qualitative Beeinträchtigung des Grundwasserhaushalts durch eine Mobilisierung bzw. Freisetzung von Schadstoffen (hohe Eingriffsintensität bzw. mittlere Eingriffserheblichkeit) kann durch Maßnahmen reduziert werden.

Dementsprechend sollen in den von den Bautätigkeiten betroffenen Bereichen der Ablagerungen vor Baubeginn im Beisein des Bodengutachters und eines Bodenchemikers Sondierschlitzte durchgeführt und im Verdachtsfall bodenchemische Untersuchungen an repräsentativen Proben vorgenommen werden. Entsprechend den Ergebnissen dieser Erkundungen sind die betroffenen Flächen zu Beginn der geplanten Baumaßnahmen zu sanieren bzw. erforderlichenfalls der Umfang des baubegleitenden qualitativen Beweissicherungsprogramms anzupassen.

TIERE, PFLANZEN, LEBENSÄRÄUME

Ad B1.3

Auswirkungen: Ein Vorkommen von Arten der Herpetofauna und Odonaten ist im Vorhabensgebiet sehr unwahrscheinlich, da keine geeigneten Lebensräume vorhanden sind und auch keine potenziellen Lebensräume im weiteren Untersuchungsraum vom Vorhaben beeinträchtigt werden. Der Erhebungsumfang ist aus Sicht des Fachgutachters aufgrund des fehlenden bis sehr geringen Lebensraumpotenzials und der projektbedingten geringen Auswirkungen (Bestandsausbau) ausreichend. Im Rahmen der UVE sind nach UVP-G 2000 idgF § 6 Abs. 3 „*vo-raussichtlich vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt*“ zu behandeln. Es ist nicht Gegenstand einer UVE alle denkbaren, potenziellen oder sehr geringen Auswirkungen zu beurteilen. In diesem Sinne ist auch die sehr allgemein gehaltene Beschreibung von Erhebungsmethode und -zeitpunkt aus Sicht des Fachgutachters ausreichend.

Maßnahmen: Die Formulierung im Fachbericht Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume zur Gestaltung möglicherweise errichteter Glasflächen ist sehr allgemein gehalten. Der Gutachter geht davon aus, dass die Gestaltung dieser Maßnahmen – wie auch aller anderen Maßnahmen – nach Stand der Technik erfolgt. Aus Sicht des Fachgutachters ist die Gestaltung großflächiger Glasflächen nach ON-Regel (ONR) „191040 Vogelschutzglas – Prüfung der Wirksamkeit“ Stand der Technik und somit implizit in der UVE-Maßnahmenplanung erhalten. Um die Eindeutigkeit zu erhöhen wird vom Gutachter eine ergänzende Maßnahme formuliert.

Empfehlung: Es wird aufgrund der geringen Auswirkungen und der daher auch sehr geringen Maßnahmenflächen keine eigene ökologische Bauaufsicht bestellt. Der Gutachter schließt sich dieser Meinung an. Aus Sicht des Gutachters ist es ausreichend, wie in der Stellungnahme formuliert, im Rahmen der Detailplanung die entsprechenden Maßnahmen unter Beiziehung von Fachexperten zu formulieren und die Umsetzung der Maßnahmen von der örtlichen Bauaufsicht koordiniert und überwacht werden. Um die Eindeutigkeit zu erhöhen wird vom Gutachter eine ergänzende Maßnahme formuliert.

B2 – Bürgermeister der Stadt Linz, 14.03.2012

Hauptstraße 1-5, 4041 Linz

B2.1	MM	<p>Umlegung der Ing.-Ettel-Straße</p> <p>Die im vorliegenden Erschließungskonzept nördlich der Straßenbahnrampe dargestellte Anbindung der Ing.-Ettel-Straße wird seitens der Stadt Linz nicht befürwortet.</p> <p>Im Sinne einer möglichst sparsamen Verwendung von Grund und Boden soll die "neue" Ing.-Ettel-Straße (Beibehalten der bisherigen Lage) entlang der Schallschutzwand geführt werden. Die im vorliegenden Erschließungskonzept nördlich der Straßenbahnrampe dargestellte Anbindung der Ing.-Ettel-Straße wird nicht befürwortet.</p> <p>Das durch den ÖBB-Ausbau zukünftig reduzierte Straßenprofil soll möglichst in einer Mindestbreite von 5 m ausgeführt werden.</p> <p>Dazu ist es unbedingt erforderlich, für den im Lageplan HL-Strecke Wien-Salzburg – unmittelbar nach der Kreuzung mit der Straßenbahn - dargestellten ÖBB-Trafo einen Alternativstandort zu finden.</p> <p>Änderungen dieser Planung sind nicht unwesentlich für das ggst. UVP-Verfahren, sodass dieser Einwand im Rahmen dieses Verfahrens erhoben wird.</p> <p>Allfällige Alternativen zur Umlegung sind mit dem zuständigen Vertreter der städtischen Verkehrsplanung (Hr. DI Gerhard KARL, Tel: 0732/ 7070 – DW 3166, gerhard.karl@mag.linz.at) zu koordinieren.</p>
B2.2	EL	<p>Schallschutztechnischer Aspekt</p> <p>Das beantragte Projekt dient als Grundlage für den weiteren Ausbau der HL-Strecke Richtung Wels. Für dieses anstehende Projekt sollten Möglichkeiten einer umfassenden lärmtechnischen Sanierung der Wohnbereiche südöstlich der Westbahn bzw. der Unionstrasse und insbesondere der Wohnhäuser zwischen Bahn und B 169 überlegt werden.</p> <p>Aus schallschutztechnischer Hinsicht wird daher angeregt, einen zweckmäßigen Schallschutz zu schaffen, der für die Bewohner nicht nur in Bezug auf die Westbahn sondern auch in Bezug auf die Unionstrasse wirkt. Vielleicht könnten in einem Gesamtkonzept Möglichkeiten gefunden werden, die Schallschutzwand zwischen Unionstrasse und den Wohnhäusern zu errichten.</p> <p>Bei diesbezüglichen Fragen steht Ihnen Hr. Ing. Mayr des städtischen Umwelt- und Technik Centers (Tel: 0732/7070 – 3917, harald.mayr@mag.linz.at) zur Verfügung.</p>

EISENBAHNWESENAd B2.1

Zur Planungsentwicklung:

Im relevanten Planungsgebiet des gegenständlichen Vorhabens „Linz Hbf. Westseite inkl. LILO“ mit dem viergleisigen Ausbau der Westbahn wurde auch die Straßenbahnlinie auf das Harter Plateau geplant und zwischenzeitig verwirklicht.

Im Zuge der beidseitigen Planungen wurde bereits 2007/ 2008 ein erheblicher wechselseitiger Abstimmungsbedarf der Planungen untereinander erkannt und auch getätigt. Einer dieser wesentlichen Abstimmungspunkte war der durch den viergleisigen Ausbau der Westbahn erforderliche Platzbedarf, wodurch infolge Platzmangels die Verlegung der Ing.-Ettel-Straße erforderlich ist.

Die Verlegung der Ing.-Ettel-Straße wurde gemäß den wechselseitigen Abstimmungen auf den Straßenbahntunnel geplant und wurde im „Übereinkommen über die Errichtung der Straßenbahnlinie Harter Plateau im Nahebereich der ÖBB-Strecke Wien – Salzburg“ fixiert. Dieses Übereinkommen wurde nach Mitteilung der ÖBB am 16.09.2010 vom Gemeinderat der Stadt Linz einstimmig beschlossen und vom Bürgermeister der Stadt Linz am 28.09.2010 unterzeichnet. Ebenso wurde das Übereinkommen vom Bürgermeister der Stadt Leonding gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 21.10.2010 am 29.10.2010 unterzeichnet.

Weiters wurde die verlegte Ing.-Ettel-Straße im Bebauungsplan der Stadt Linz vom 02.03.2010 als öffentliche Verkehrsfläche ersichtlich gemacht. Im Zuge der Einreichplanung für das ggst Vorhaben wurde am 12.07.2011 für die Umlegung der Ing.-Ettel-Straße eine fachliche Abstimmung im Magistrat der Stadt Linz durchgeführt und die vorgestellte Straßenführung fachlich akzeptiert. Die Abstimmung ist in der Gesprächsnotiz Nr. 1 vom 22.07.2011 festgehalten, die Gesprächsnotiz ist Beilage im eingereichten Straßenprojekt.

Wie bereits in den Planungsphasen ab 2007/ 2008 klar erkannt wurde, ist der nach Ausbau der Westbahn verbleibende Platz bei der Hausecke von Haus Nr. 27 Ing.-Ettel-Straße zur LSW bei der Bahn zu gering um eine Straßenführung der Ing.-Ettel-Straße dort zu ermöglichen. Diese Tatsache hat im oben genannten und allseitig - auch vom Bürgermeister der Stadt Linz - unter-

zeichneten Übereinkommen mit der Verlegung der Ing.-Etsel-Straße den Niederschlag gefunden.

Der verbleibende Zwischenraum gemäß eingereichtem Vorhaben von 3,46 m bei der Hausecke von Haus Nr. 27 Ing-Etsel-Straße zur LSW ist zu gering um die in der Einwendung des Bürgermeisters angeregte Führung der Straße mit einer Mindestbreite von 5 m zu ermöglichen. Somit erscheint auch die angeregte Verlegung des Technikgebäudes (ein solcher Standort ist bedarfsgerecht zu den diesbezüglichen Eisenbahnanlagen zu wählen) nicht mehr relevant.

Die zur Genehmigung eingereichte Straßenführung wird aus Sicht des Sachverständigen als zweckmäßig und sinnvoll gewertet, zumal diese auch die Querung der Straßenbahngleise direkt am Rampenende des Straßenbahntunnels vermeidet, was als sehr vorteilhaft angesehen wird.

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Ad B2.2

Zur Minderung des Bahnlärms wurden im Zuge einer im Jahre 2001 durchgeführten Bestandsstreckensanierung umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen linksseitig (südostseitig) der Bahn ausgeführt. Diese Maßnahmen bleiben vom gegenständlichen Projekt unberührt bestehen. Zusätzliche Lärmschutzwände südöstlich der Unionstraße würden primär nur den Straßenlärm, jedoch wegen der großen Entfernung zur Bahntrasse nicht für den Schienenlärm wirksam werden.

B3 – Stadtgemeinde Leonding, 15.03.2012

Stadtplatz 1, 4060 Leonding

Vertreten durch Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH, Mölker Bastei 5, 1010 Wien

B3.1	EL WL MN	Die Stadtgemeinde Leonding ist vom Vorhaben in mehrfacher Hinsicht betroffen: Zum einen führt die Trasse unmittelbar über Gemeindegebiet und löst dort schwerwiegende Belastungen für Bevölkerung und Umwelt aus. Schon jetzt ist die Bevölkerung durch den bestehenden Eisenbahnverkehr unverträglich hohen Immissionen, vor allem durch Lärm und elektromagnetische Felder, ausgesetzt. Eine Sanierung dieser extremen Belastungssituation ist längst überfällig, wäre nach § 68 Abs. 3 AVG rechtlich unmittelbar geboten, wurde aber bis heute nicht einmal in Angriff genommen. Stattdessen wird nunmehr die partielle Nachholung einzelner Sanierungsmaßnahmen als projektintegrale Verbesserung dargestellt. Bei richtiger Betrachtung bewirkt das Vorhaben allerdings eine Verfestigung und Verschärfung der schon bestehenden Überbelastung, die weder umweltverträglich noch genehmigungsfähig ist.
B3.2	EL MN	Lärm: a) Unrichtige Darstellung der Ist-Belastung, der Nullvariante und der Auswirkungsprognose b) Ungenügende Beurteilung zur Vermeidung der Gesundheitsgefährdung und zur Sicherstellung einer wirksamen Umweltvorsorge (Details siehe Originalstellungnahme)
B3.3	HP	Luftschadstoffe: Die Darstellung der vorhabensbedingten Luftschadstoffemissionen leidet unter demselben Mangel wie die Lärmbeurteilung. Seitens der Fachplaner wird schlichtweg vorausgesetzt, die bestehende Überbelastung würde durch die verantwortlichen Behörden nicht saniert, sodass sich die Auswirkungen des nunmehrigen Projekts – verglichen mit der Vorbelastung - als "irrelevant" darstellen. Auch hier ist die Szenarienbildung gesetzwidrig: Richtigerweise ist zugrunde zu legen, dass die bestehende Überbelastung durch wirksame Maßnahmen der Behörden gesenkt wird; dieser Sanierungserfolg darf durch das Vorhaben nicht torpediert werden (vgl. Erk VfSlg 15.552; Erk VfSlg 10.292). Im vorliegenden Fall ist dies keineswegs sichergestellt; die UVE blendet wesentliche Emissionsquellen einfach aus: So wird zwar zugestanden, dass ein erheblicher Bodenaushub-Überschuss anfällt, der mittels LKW abtransportiert werden muss. Die Auswirkungen dieses Transports, der aller Voraussicht nach zum Teil mitten durch Siedlungsgebiet führen wird (konkrete Angaben zu den Transportrouten fehlen, was ebenfalls einen gravierenden Mangel der UVE darstellt), werden aber nicht näher dargestellt. Insbesondere fehlt jedwede Angabe zu den Staubverfrachtungen, die während des Transports des Aushubmaterials auf offenen Kipper- und Ladeflächen zwangsläufig auftreten. Auf dieser unvollständigen Faktenbasis kann das Vorhaben nach den Genehmigungsstatbeständen nicht beurteilt werden; es ist - mangels ausreichender Datengrundlage, die eine Erörterung wesentlicher Fragen verhindert - nicht einmal verhandlungsreif, geschweige denn genehmigungsfähig.

B3.4	WL MN	<p>Elektromagnetische Felder <u>Anspruch auf Umweltvorsorge</u> <i>(Details siehe Originalstellungnahme)</i></p> <p><u>Keine Einhaltung der Vorsorgewerte</u> <i>(Details siehe Originalstellungnahme)</i></p>
B3.5	WL EL PF	<p><u>Sonstige Auswirkungen</u> Weitere Umweltauswirkungen durch das Vorhaben sind durch Erschütterungen und Lichtimmissionen sowie die Ableitung und Versickerung verschmutzter Oberflächenwässer - vor allem in der Bauphase - zu erwarten. Hier krankt die Darstellung in der UVE wiederum daran, dass - wie schon in Zusammenhang mit den Luftschadstoffen bemängelt - wesentliche Szenarien der Bauphase (Transportrouten, Materialumschlag udgl) gar nicht beleuchtet werden. Die Einwendungen zur Thematik der Luftbelastung gelten daher <i>mutatis mutandis</i> auch für die sonstigen Auswirkungen.</p>
B3.6		<p>Zum zweiten werden mit dieser Trassenführung auch wesentliche Vorentscheidungen für die - in dieser Form nicht umweltverträgliche - Weiterführung des Eisenbahnverkehrs quer durch das Gemeindegebiet von Leonding getroffen. Das betrifft sowohl die Steigerung des Eisenbahnverkehrs auf der bestehenden, schon jetzt für erhebliche Überbelastungen der Bevölkerung ursächlichen Trasse - diese durch das Vorhaben induzierte Zusatzbelastung überschreitet selbst die sehr "bahnfreundlichen" Grenzwerte der SchIV (dazu unter 11.1) - als auch den künftigen Ausbau der Trasse Richtung Westen bis Marchtrenk. Der vorhabensgegenständliche Ausbau wird auf einer Höhenlage an die Bestandstrasse herangeführt, sodass die zum Schutz der Bevölkerung optimalste Alternative - nämlich die Tieferlegung und unterirdische Führung der Trasse - von vornherein ausgeschlossen wird. Damit werden die Realisierungsalternativen für den weiteren Verlauf de facto - durch den so geschaffenen technischen "Zwangspunkt" - ausschließlich auf oberirdische lärm- und emissionsintensive Trassenführungen eingeschränkt. Das UVP-Verfahren über den weiteren Streckenverlauf, das jedenfalls im Regelverfahren mit Parteistellung von Bürgerinitiativen abgeführt werden muss, wird dadurch präjudiziert - und zwar in einem Verfahren, das nur nach den Regeln des vereinfachten Verfahrens abgeführt wird. Im Ergebnis bedeutet dies, dass Vorentscheidungen über ein Vorhaben, das zwingend einem Genehmigungsverfahren mit Parteistellung der Bürgerinitiativen zu unterwerfen ist, schon zuvor in einem Verfahren ohne Parteistellung der Bürgerinitiativen getroffen werden. Die Vorhabensteilung, welche dies ermöglicht, ist rechtsmissbräuchlich, dient sie doch nur dazu, in einem "heiklen", weil vorentscheidenden Verfahrensabschnitt die Parteistellung der Bürgerinitiativen zu unterlaufen.</p>
B3.7	EL HP WL	<p>Fehlende Auswirkungsprognosen; drohende Überschreitung von Grenz- und Vorsorgewerten <i>(Details siehe Originalstellungnahme)</i></p>
B3.8		<p>Zur Unzulässigkeit der Teilung und der „Flucht“ in ein vereinfachtes Verfahren <i>(Details siehe Originalstellungnahme)</i></p>
B3.9	MM	<p>Von der Stadtgemeinde Leonding wurde die Abtrennung des Bahnhofsumbaus "Linz Hauptbahnhof Westseite" vom Ausbauprojekt Linz - Marchtrenk bereits ab dem Beginn des Öffentlichkeitsbeteiligungsprozesses kritisiert:</p> <p>...</p> <p>Das Projekt Bahnhofsumbau "Linz Hauptbahnhof Westseite" bestimmt aus eisenbahntechnischer Sicht v.a., auf welcher Seite die zusätzlichen HL-Gleise zugelegt werden und damit die "Startbedingungen" der Trassenführung und den möglichen Spielraum für (lokale) Trassenvarianten auf Leondinger Gemeindegebiet für den 4-gleisigen Ausbau ab Bahn-km 190,3.</p> <p>...</p> <p>Das Vorhaben „4-gleisiger Ausbau der Westbahnstrecke Linz - Marchtrenk" ist aufgrund der Ausbaulänge und der Lage der geplanten Trasse ohne Zweifel UVP-pflichtig. Ob dieses Projekt im Lichte des Vorhabensbegriffes des UVP-G 2000 getrennt vom Projekt "Bahnhofsumbau Linz Hauptbahnhof Westseite" behandelt werden kann, ist aus meiner Sicht primär danach zu beurteilen, ob eine Stückelung des Ausbaus in 2 Projekte sachlich gerechtfertigt ist.</p> <p>...</p> <p>Als sachliche Rechtfertigung für die Trennung der beiden Projekte könnten die unterschiedlichen planungstechnischen Anforderungen ins Treffen geführt werden: Beim Bahnhofsausbau dominieren Fragen der bahnhofsinternen Verkehrsabwicklung (Logistik), während beim Streckenausbau die Fragen der Trassenführung, der Lärmschutzmaßnahmen, etc. im Vordergrund stehen. Selbst wenn man die unterschiedlichen Planungsanforderungen als sachliche Rechtfertigung für eine "Stückelung" akzeptiert, erscheint aber die Planungsschnittstelle bei km 190,3 (Abzweigung der Pyhrnbahnstrecke) keinesfalls zwingend: Genauso gut könnte ein Planungsbeginn in etwa im Bereich der Westbrücke (am westlichen Ende der "Auffächerung" der Gleisanlagen des Linzer Hauptbahnhofes) argumentiert werden (was bereits den Leondinger Interessen wesentlich entgegen kommen würde).</p>

	<p>Aus meiner Sicht sprechen aber ohnehin mehr Argumente gegen als für eine sachliche Rechtfertigbarkeit der "Stückelung" der Projekte „4-gleisiger Ausbau Linz - Marchtrenk" und "Bahnhofs-umbau Linz Hauptbahnhof Westseite";</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der räumliche Zusammenhang ist evident, die beiden Projekte grenzen unmittelbar aneinander; - die beiden Projekte sind in eisenbahn- und trassierungstechnischer Hinsicht zwingend voneinander abhängig, es kann das eine Projekt nicht ohne das andere realisiert werden (zwingender sachlicher Zusammenhang); - die Auswirkungen (Lärmimmissionen) der beiden Projekte kumulieren, wobei es durchaus möglich ist, dass zur Gewährleistung eines ausreichenden Lärmschutzes auf Leondinger Gemeindegebiet bereits Maßnahmen im Zuge des Projektes "Bahnhofsumbau Linz Hauptbahnhof Westseite" gesetzt werden müssen. <p><i>(Details siehe Originalstellungnahme)</i></p>
--	---

EISENBAHNWESEN

Ad B3.9

Einleitend ist festzustellen, dass der Aktenvermerk (Beilage 1 zur Stellungnahme der Stadtgemeinde Leonding) von Dipl. Ing. Wimmer, Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz, vom 4. Jänner 2009 stammt. Das hier zu begutachtende Vorhaben hat den Projektstand der Einreichung auf Genehmigung bei der Behörde vom 7.12.2011, also fast 3 Jahre später.

Weiters ist hinsichtlich der im Aktenvermerk von Dipl. Ing. Wimmer festgehaltenen rechtlichen Einschätzung, mit vielen bewertenden Rechtsfragen, auf die allfälligen Aussagen der Behörde zu verweisen.

Die nachfolgende eisenbahnfachliche Bewertung bezieht sich somit auf das Technische Projekt und deren Aspekte.

Die im Aktenvermerk angeführte Diskussion im Jahr 2004 über die Schnittstellen zu anderen Projekten ist nicht mehr relevant, da das gegenständliche Einreichprojekt in km 190,890 an den Bestand anbindet, wobei in km 190,237 (etwa Abzweigung Pyhrnbahn) die definitive Gleislage endet und ab hier die provisorische Anbindung erfolgt.

Die Darlegung der Position der Stadtgemeinde Leonding von den Jahren 2004 bis 2006 im Aktenvermerk wird zur Kenntnis genommen.

Die ÖBB haben das dem generellen viergleisigen Ausbau der Westbahn von Wien bis Wels zugehörige Projekt Linz Hbf. Westseite, km 188,639 – km 190,890, mit Antrag vom 07.12.2011 auf Erteilung der Genehmigung beim BMVIT eingereicht, dieses ist hier gegenständlich und liegt der fachlichen Bewertung zugrunde.

Der weitere Ausbauabschnitt(e) in Richtung Wels soll(en) nachfolgend gesondert auf Erteilung der Genehmigung beim BMVIT eingereicht werden, wobei dazu dem Sachverständigen für Eisenbahnwesen keine diesbezüglichen Terminvorstellungen vorliegen, dies aber auch nicht als erforderlich erscheint.

Projekt Linz Hbf. Westseite:

Der eingereichte und hier gegenständliche Abschnitt „Projekt Linz Hbf. Westseite“ umfasst im Überblick den Bereich vom Ende der Inselbahnsteige (km 188,639) bis zur Abzweigung der Pyhrnbahn in Gaumberg (km 190,237) bzw. der Unterführung Gaumbergstraße mit der endgültigen Gleislage des viergleisigen Ausbaus. Der anschließende Bereich von km 190,238 bis zur Einbindung in den Bestand in km 190,890 ist die provisorische Anbindung an den Bestand, welche im Zuge der Errichtung des anschließenden Abschnittes in Richtung Wels entsprechend zu adaptieren bzw. auszubauen ist.

Das eisenbahnfachliche Charakteristikum dieses Abschnittes ist, dass es sich dabei um einen Bahnhofsbereich mit relativ niedrigen Geschwindigkeiten von ≤ 120 km/h handelt, in welchem die entsprechenden Verknüpfungen der Bahnstrecken untereinander (wie Westbahn, Pyhrnbahn, Lilo) sowie die Verknüpfungen mit den betrieblich erforderlichen Gleisen des Bahnhofes (mit betrieblich unterschiedlichen Funktionen wie durchfahren, halten, beginnen, enden, abstellen – somit dem Erfordernis von Bahnsteiggleisen, Durchfahrtsgleisen, Abstellgleisen usw.) erfolgen.

Der Abschnitt ist im Bereich der Bahnanlagen geprägt von wesentlichen Zwangspunkten, wie

beispielsweise dem sogenannten Nahverkehrstunnel, welcher im Bereich der Westbrücke die Westbahn kreuzt, die Westbrücke selbst und die Ausbindung der Pyhrnbahn sowie die Einbindungen in die Bestandsgleise, Werkstätten usw.

Ein weiterer wesentlicher Zwangspunkt ist die Unterführung der Straßenbahnlinie 3 auf das Harter Plateau unter der Westbahn in km 190,458, welcher am weitesten südwestlich nahe am Vorhabensende von Linz Hbf. Westseite liegt.

Das Vorhaben der Straßenbahnlinie 3 wurde vom Amt der OÖ Landesregierung mit Bescheid vom 31.07.2008 GZ Verk-740.020/37-2008-Aum/Re eisenbahnrechtlich genehmigt. Seitens der Stadtgemeinde Leonding wurden diesbezüglich keine Einwendungen erhoben. Zusätzlich wurde das Unterführungsbauwerk unter der Westbahn mit Bescheid des BMVIT vom 6. November 2008, GZ. BMVIT-820.291/0004-IV/SCH2/2008 genehmigt. Seitens der Stadtgemeinde Leonding und dem Land Oberösterreich wurde das Vorhaben ohne Abgabe einer Stellungnahme zustimmend zur Kenntnis genommen.

Weiters ist der Abschnitt aus den Vorgaben der Umgebung des Projektgebietes geprägt, wie beispielsweise dem städtischen Bereich mit entsprechenden Objekten (Wohn- und Geschäftsbauten), Straßen, Unterführungen, Straßenbahn usw.

Die aus den Vorgaben der Umgebung des Projektgebietes und der Zwangspunkte im Bereich der Bahnanlagen sich ergebenden Sachzwänge für das Projekt lassen nur eine Trassierung in faktisch gleicher Lage und in gleicher Höhenlage zu. Eine andere realistische Trassenvariante ist im gegenständlichen Projektbereich nicht möglich. Allenfalls am Projektende im Bereich der provisorischen Anbindung an den Bestand wäre ab der Unterführung der Straßenbahn unter der Westbahn der Beginn einer Änderung der Höhenlage der Westbahn möglich.

Dies wird in gleicher Art und Weise auch in der UVE, dem § 31a Gutachten und den technischen Unterlagen des Verkehrsprojektes festgestellt.

Künftiges Projekt 4-gleisiger Ausbau Richtung Wels:

Das eisenbahnfachliche Charakteristikum eines solchen hier nicht gegenständlichen Abschnittes ist, dass es sich dabei um eine sogenannte freie Strecke zwischen Bahnhöfen handelt, welche im Mischverkehr betrieben wird und auch auf hohe Geschwindigkeiten, meist ≤ 250 km/h (mit entsprechenden für Hochgeschwindigkeit gebauten Personenzügen) ausgelegt wird. Die Einbindungen in bedeutsame Bahnhöfe, in welchen auch hochrangige schnelle Reisezüge generell halten, erfolgt immer mit entsprechenden Geschwindigkeitsabstufungen.

Schlussfolgerung zur Projektabgrenzung:

Die Abgrenzung des eingereichten Abschnittes „Projekt Linz Hbf. Westseite“ am Projektende mit km 190,237 für die endgültige Gleislage des viergleisigen Ausbaus und mit km 190,890 mit der provisorischen Anbindung an den Bestand beruht auf der Trennung der eisenbahnfachlich charakteristischen Bereiche Bahnhof zu sogenannter freier Strecke und ist nicht willkürlich gewählt.

Weiters ist eine Trassierungsvariante im Bereich des eingereichten Abschnittes „Projekt Linz Hbf. Westseite“, wie oben dargelegt, auf Grund der Vorgaben der Umgebung des Projektgebietes und der Zwangspunkte nicht möglich, wodurch nur eine Trassierung in faktisch gleicher Lage und in gleicher Höhenlage realistisch möglich ist.

Somit ist für den weiterführenden Abschnitt in Richtung Wels die Ausgangslage vorgegeben. Eine Änderung der Niveaulage wäre erst ab der Unterführung der Straßenbahn unter der Westbahn am Projektende denkbar.

Das eingereichte Vorhaben „Linz Hbf. Westseite“ ist jedenfalls für sich verkehrswirksam.

Die gewählte Projektabgrenzung ist aus Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen jedenfalls plausibel und nachvollziehbar.

In der Einwendung gemäß dem AV von Dipl. Ing. Wimmer werden die oben genannten unterschiedlichen eisenbahnfachlichen Charakteristiken des Bahnhofes und der freien Strecke richtigerweise „Als sachliche Rechtfertigung für die Trennung der beiden Projekte könnten die unterschiedlichen planungstechnischen Anforderungen ins Treffen geführt werden:“ darge-

legt.

Die in der Einwendung nachfolgenden Überlegungen, dass genauso gut ein Planungsbeginn bei der Westbrücke – also willkürlich innerhalb des Bahnhofes - argumentiert werden kann, ist auf Grund der oben dargelegten unterschiedlichen eisenbahnfachlichen charakteristischen Bereiche Bahnhof und freie Strecke für den Sachverständigen für Eisenbahnwesen nicht nachvollziehbar und auch nicht richtig.

Zu dem in der Einwendung angeführten räumlichen Zusammenhang auf Grund der Tatsache, dass beide Projekte unmittelbar aneinander grenzen, ist festzuhalten, dass dies bei einer Bahnstrecke als linienförmige Infrastrukturanlage keine Besonderheit ist. Ausbauten bei linienförmigen Infrastrukturanlagen können nur in Ausbauabschnitten durchgeführt werden, so wie dies beim Ausbau der Westbahn von Wien nach Linz ja laufend geschehen ist.

Die in der Einwendung angeführte Überlegung, dass beide Projekte in eisenbahn- und trassierungstechnischer Hinsicht zwingend voneinander abhängig sind, ist aus Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen nicht nachvollziehbar und auch nicht richtig. Wie bereits oben dargelegt ist das eingereichte Vorhaben „Linz Hbf. Westseite“ jedenfalls für sich verkehrswirksam. Trassierungstechnisch ist – wie ebenfalls bereits oben dargelegt – bis etwa in den Bereich Abzweigung Pyhrnbahn / Unterführung Gaumbergstraße bzw. Unterführung der Straßenbahnlinie auf das Harter Plateau in km 190,458 - keine realistische Trassenvariante in Lage und Höhenlage möglich. Ab hier sind für eine weitere Trassierung in Richtung Wels Möglichkeiten zur Untersuchung von Trassenvarianten vorhanden, wobei dies bereits der Bereich im eingereichten Vorhaben ist, in welchem von km 190,238 – km 190,890 die provisorische Anbindung an den Bestand erfolgt.

Auf die obige zusammenfassende Aussage „Schlussfolgerung zur Projektabgrenzung“, in welcher die gewählte Projektabgrenzung aus Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen jedenfalls als plausibel und nachvollziehbar bewertet wird, wird nochmals verwiesen

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Ad B3.1

Die Höhe der durch den Eisenbahnverkehr in der Nachbarschaft zu erwartenden Schienenverkehrslärmimmissionen wurde in der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung ausgehend von den Schallemissionen des Schienenverkehrs, der Vershubtätigkeiten und der sonstigen Bahnanlagen unter Berücksichtigung der örtlichen Schallausbreitungsbedingungen für den Ist-Bestand, für die Nullvariante und für die Projektvariante berechnet. Neben der flächenhaften Darstellung in Form von um 5 dB abgestuften Rasterlärmkarten für den Beurteilungspegel des Schienenverkehrslärms wurden die Immissionswerte für ausgewählte Immissionspunkte numerisch ausgewiesen.

Die Untersuchungsergebnisse zeigen für 5 Immissionspunkte in Leonding in Höhen von 1,5 m / 5,0 m / höchstes OG für die Bestandssituation Beurteilungspegel bei Tagzeit von 56-61 dB / 60-63 dB / 66-67 dB und bei Nachtzeit von 58-62 dB / 62-64 dB / 64-68 dB. Im Vergleich mit den Grenzwerten für Schienenverkehrslärmimmissionen nach der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) von 65 dB für die Tagzeit und 55 dB für die Nachtzeit zeigen sich bei Tagzeit nur relativ geringe Überschreitungen (bis 3 dB) in den jeweils höchsten Geschossen von Wohnobjekten, während in 1,5 m und 5 m Höhe keine Überschreitungen vorliegen. Während der für die Beurteilung von Schienenverkehrslärm maßgeblichen Nachtzeit ergeben sich in allen Empfangshöhen Überschreitungen des Grenzwertes und zwar in 1,5 m Höhe um 3-7 dB, in 5 m Höhe um 7-9 dB und in den höchsten OG um 12-13 dB.

Durch die im Projekt vorgesehene Lärmschutzwand LSW-2 rechtsseitig der Bahn in einer Länge von 1460 m und in einer Höhe von 5 m bis 5,5 m über Schienenoberkante (SOK) wird eine Lärminderung von bis zu 14 dB in 1,5 m Höhe von bis zu 7 dB in 5 m Höhe, jedoch keine Lärminderung in den höchsten OG erreicht.

Entsprechend den Bestimmungen der SchIV sind für die Bereiche mit verbleibenden Grenzwertüberschreitungen (Fassaden / Geschosse von Wohnobjekten) Objektschutzmaßnahmen (Förderung von Lärmschutzfenstern) vorgesehen.

Ad B3.2

Die in der schalltechnischen Untersuchung der UVE berücksichtigte Vorgangsweise ist im Geltungsbereich im § 1 Abs. 1 und 2 der SchIV begründet.

Die Darstellung der Ist-Belastung, der Belastung bei der Nullvariante (Bestandsstrecke bei Unterbleiben des Vorhabens, jedoch unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose 2025) und der Projektvariante ohne und mit Berücksichtigung der vorgesehenen bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen erfolgt im vorliegenden Fachbeitrag Schalltechnik eindeutig und fachlich nachvollziehbar.

Die Darstellung der Ist-Belastung und der Belastung bei der Nullvariante unter Berücksichtigung der Wirksamkeit von bestehenden bahnseitigen Schallhindernissen entspricht der üblichen Vorgangsweise. Die vermutete „unrichtige“ Darstellung einer Verbesserung oder Verschlechterung durch das Projekt gegenüber dem Bestand oder der Nullvariante ist aus lärmschutztechnischer Sicht nicht von Bedeutung. Maßgeblich für die lärmschutztechnische Beurteilung des Projekts ist die Einhaltung der lärmschutztechnischen Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV, Grenzwerte und Maßnahmenkriterien für bahnseitigen und objektseitigen Lärmschutz). Diese Kriterien werden im vorliegenden Projekt erfüllt.

Ad B3.5

Die Untersuchungen der Schienenverkehrserschütterungen zeigen für die Bestandssituation im Wohnhaus Ing. Etzel Straße Nr. 27 nach den Kriterien der ÖNORM S 9012 bei Tag- und Nachtzeit das Beurteilungsergebnis „guter Erschütterungsschutz“. Bei Ausführung des neuen Unter- und Oberbaus der neu verlegten Gleise ist mit keiner Verschlechterung der Situation bzw. mit der gesicherten Einhaltung des „guten Erschütterungsschutzes“ zu rechnen. Zur Beweissicherung sind entsprechende Kontrollmessungen nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der Strecke vorgesehen.

Für die Bauphase sind zur Vermeidung von Schäden umfangreiche Maßnahmen, wie Risskartierung, Berücksichtigung von Unbedenklichkeitsentfernungen für verschiedene Geräteeinsätze und gegebenenfalls messtechnische Überprüfungen der Erschütterungsimmisionen vorgesehen.

Ad B3.7

Ergänzend zu den Ausführungen zu B3.2 wird darauf hingewiesen, dass im Einreichprojekt die Durchführung von umfangreichen repräsentativen schalltechnischen Kontrollmessungen nach Fertigstellung und Inbetriebnahme vorgesehen sind. Die Ergebnisse sollen als Nachweis für die ausreichende Wirksamkeit der lärmschutztechnischen Maßnahmen nach den Kriterien der SchIV dienen.

ELEKTROMAGNETISCHE FELDER, BELEUCHTUNG / BESCHATTUNG

Ad B3.1, B3.7

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

Ad B3.4, B3.7

Bereits durch die vorhandenen Infrastrukturanlagen (insb. öffentliche Stromversorgungsleitun-

gen) existieren Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Im Fachbeitrag elektromagnetische Felder wurden Berechnungen vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz für die Hoch- und Niederspannungsanlagen der im Bauentwurf enthaltenen Anlagen unter Annahme verschiedener Betriebsbedingungen ermittelt. Es wurden die Beeinflussungen an den nächsten Objekten links und rechts der Bahnanlage im Bestand sowie für den geplanten Ausbau berechnet. Die vorliegenden Ergebnisse der magnetischen Ersatzflussdichte und der elektrische Ersatzfeldstärke sowohl für die 50 Hz Anlagen als auch die 16,7 Hz Anlagen wurden an ausgewählten Bereichen die allgemein zugänglich sind bewertet. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus elektrotechnischer Sicht die derzeit in Österreich gültigen Festlegungen für die Allgemeinbevölkerung für einen zeitlich unbegrenzten Aufenthalt (Vornorm ÖVE ÖNORM E 8850 „Elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder im Frequenzbereich von 0 Hz bis 300 GHz Beschränkung der Exposition von Personen – Ausgabe 2006 02 01) eingehalten werden. Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt. Die berechneten elektrotechnisch maximalen Betriebsbedingungen stellen einen theoretischen Anlagengrenzwert dar, der auf Grund der eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebsprogramm, eingesetzte Triebfahrzeuge, Sicherungsanlagen, ..) in der Praxis nicht erreicht werden kann. Als relevanter Praxiswert ist bei Bahnanlagen aus technischer Sicht der 24 h Mittelwert maßgebend.

Festgehalten wird auch, dass eine Beurteilung dieser Berechnungen im Rahmen dieses Verfahrens durch einen Umweltmediziner erfolgt.

Ad B3.5 Stellungnahme zu Lichtemissionen:

Um mögliche Auswirkungen infolge der Blendung der nächsten Anrainer zu vermeiden, wurde bei den neuen Beleuchtungsanlagen der ÖBB die blendungsärmste Variante projektiert damit kann eine Blendwirkung bei den nächsten Anrainern nahezu ausgeschlossen werden. Hierzu werden bereits vom Gutachter entsprechende Kontrollmessungen gefordert.

Die Disposition der Baustelleneinrichtungsflächen wurde noch nicht endgültig festgelegt. Bei der Planung der Beleuchtung dieser Flächen ist zu berücksichtigen, dass eine Blendwirkung bei den nächsten Anrainern grundsätzlich ausgeschlossen wird. Im Rahmen der Inbetriebsetzung der Beleuchtungsanlagen bei den Baustelleneinrichtungsflächen werden bereits vom Gutachter entsprechende Kontrollmessungen gefordert, die einerseits die Einhaltung der gewählten erforderlichen Mindestbeleuchtungsstärken hinsichtlich der technischen Funktionalitäten und der Arbeitssicherheit bestätigen und andererseits bei reproduzierbaren Wohnobjekten im Projektbereich eine Blendwirkung bei den nächsten Anrainern ausschließen.

Sollte trotzdem eine unzumutbare Blendwirkung (Vergleich mit dem Istzustand der bestehenden öffentlichen Beleuchtung) bei den nächsten Anrainern auftreten, können technische Maßnahmen (Schirm- oder Lamellenblenden) auf Kosten der Projektwerberin nachträglich nachgerüstet werden.

LUFTSCHADSTOFFE

Ad B3.3

Für die Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut Luft war zu berücksichtigen, dass das gegenständliche Vorhaben auf dem Gebiet der KG Linz in einem belasteten Gebiet von Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub PM₁₀, und auf dem Gebiet der KG Waldegg von Feinstaub PM₁₀ liegt. In diesem Fall sind BGBl. I Nr. 77/2010 §20 Abs. 3 als Genehmigungsvoraussetzung für Anlagen heranzuziehen. Die KG Leonding liegt nicht in einem belasteten Gebiet, daher kann von keiner Überbelastung hinsichtlich der Luftschadstoffe in Leonding gesprochen werden. Die Anlage ist nach §20 Abs. 3 jedenfalls genehmigungsfähig, da unbeschadet der Vorbelastung die Zusatzbelastung der wesentlichen Emissionsstoffe in Bauphase und Betriebsphase irrelevant gering ist (siehe Tabelle 4, Tabelle 5, Tabelle 6).

Überdies trägt der Bahnverkehr großräumig zu einer Reduktion der Emissionen (aus dem Kfz Verkehr) bei und wird den angesprochenen Sanierungserfolg nicht torpedieren sondern in der Betriebsphase unterstützen.

Die Bauphase, einschließlich der Aushubarbeiten ist im Bauablaufplan dokumentiert (in der

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

HUMANMEDIZIN

Ad B3.1

Dass die Bevölkerung von Leonding schon jetzt durch Bahnlärm belastet ist, liegt primär an Fehlern, die bei der Raumplanung und Bebauung gemacht wurden, als knapp an die 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. Bahnseitige Lärmschutzmaßnahmen sind sehr wohl bereits in Angriff genommen worden, einerseits durch leisere Waggon und Lokomotiven und andererseits durch Lärmschutzwände. Letztere sind allerdings in ihrer Wirksamkeit für höhergelegene Wohnungen begrenzt. Durch die im Projekt vorgesehene Lärmschutzwand LSW-2 rechtsseitig der Bahn in einer Länge von 1460 m und in einer Höhe von 5-5,5 m wird eine Lärminderung von bis zu 14 dB in 1,5 m Höhe von bis zu 7 dB in 5 m Höhe erreicht, jedoch keine Lärminderung in den höchsten Obergeschoßen. Das Projekt bietet aber die Möglichkeit, wenigstens den passiven Schallschutz für Wohn- und Schlafräume wesentlich zu verbessern, sowohl gegenüber der Ist-Situation wie gegenüber der Nullvariante. Damit kann für viele Anrainer (auch für solche, die auf Grund ihrer Hochlage nicht ausreichend durch bahnseitige Maßnahmen geschützt werden können) eine dzt. unzumutbar belästigende und z.T. langfristig sogar gesundheitsgefährdende Situation beseitigt werden. Anzumerken ist, dass sowohl in Linz als auch in Leonding bereits vor einigen Jahren eine schalltechnischen Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken umgesetzt wurde, aus der eine Vielzahl von Wohnhäusern bereits für die Förderung von objektseitigen Maßnahmen anspruchsberechtigt war. In wie weit diese Maßnahmen von den einzelnen Eigentümern in Anspruch genommen wurden, war den Planern nicht bekannt, sodass im gegenständlichen Projekt alle Anspruchsberechtigten ausgewiesen sind.

Auch bahnseitige Lärmschutzmaßnahmen des Projektes werden zu einer Entlastung beitragen und auch bis in weiter von der Bahn entfernte Siedlungen (wie z.B. um den Liebermannweg) wirksam werden. Anrainer, die auf Grund der SchIV nicht in den Genuss passiver Schallschutzmaßnahmen kommen und die im ggst. Projekt nicht durch zusätzliche bahnseitige Maßnahmen entlastet werden können, werden keinen gesundheitsgefährdenden Pegeln ausgesetzt, sondern den schon bisher gewohnten Bahnlärm etwas häufiger hören. Gegenüber der Nullvariante sind aber keine Unterschiede zu erwarten und auch gegenüber dem Bestand bleiben die Unterschiede in der Nacht unauffällig.

Durch Bahnstrom-Felder ist die Bevölkerung von Leonding keinesfalls „schwerwiegend“, „extrem“ oder „unvertretbar hoch“ belastet, da der Grenzwert zum Schutz der Gesundheit nur in einem einzigen Gebäude überschritten wird, das nicht bewohnt ist.

Ad B3.2

a) Wo bereits derzeit der Immissionsgrenzwert für den Nachtzeitraum von Lr 55 dB durch den Bahnlärm überschritten wird, besteht bereits ein Sanierungsbedarf, um Gesundheitsgefährdungen bei langjährigem Fortbestand zu vermeiden. Dem Einwand der Stadtgemeinde und der Aussage von Univ.-Prof. Vutuc, dass die Wohngebäude wegen dieser Überschreitung einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen haben, ist daher zuzustimmen. Dagegen kann die Ist-Situation nicht fiktiv als bereits sanierter Wert angegeben werden, sondern muss die tatsächliche Bestandssituation abbilden, um die Veränderungen bei Eingriffen realistisch darzustellen.

b) Das Vorsorgeprinzip kann nicht auf eine Minimierung jeder Umweltbelastung reduziert werden, sondern der Umweltmediziner sollte eine nachhaltige Verbesserung der Umweltsituation für eine möglichst große Population anstreben. Wie das positive Beispiel der Schweiz zeigt, hat der Schienenbonus weiterhin seine Berechtigung. Zwar ist der Einwand berechtigt, dass der Bonus bei seltenen und kurzen Zug-Vorbeifahrten höher und bei hoher Zugfrequenz und –länge geringer sein sollte, aber seine völlige Abschaffung wäre kontraproduktiv, weil dadurch der lästigere Straßenlärm und die gesundheitsgefährdenderen Abgase zunehmen. Die vorliegende lärmhygienische Beurteilung hat auch Zugfrequenz und Güterzuganteil berücksichtigt, musste sich aber gleichzeitig an den gesetzlichen Vorgaben der SchIV orientieren. Dagegen war die Meinung von Dr. Wolfgang Babisch, der übrigens kein Arzt ist, nicht maßgeblich, zumal eine ausgewogene umweltmedizinische Beurteilung neben Lärmwirkungen auch andere Aspekte in einer integrativen Gesamtsicht zu berücksichtigen hat. Die Night Noise Guidelines der WHO haben vor allem Ergebnisse zu Flug- und Straßenlärm zusammengefasst und weisen ausdrücklich auf Unterschiede zu Bahnlärm hin. Schon in der Einleitung werden Ergebnisse einer holländischen Studie graphisch dargestellt, die für Bahn-, Flug- und Straßenlärm die geringste Prävalenz an Schlafstörungen für Bahnlärm ausweist. Die Häufigkeit von Schlafstörungen durch Bahnlärm war 1998 und 2003 mit 3% gleich niedrig, während die Häufigkeit von Schlafstörungen durch Straßenlärm in derselben Zeit von 10% auf 14% zunahm. Diese Beobachtungen stimmen auch mit den Ergebnissen von Studien überein, die ich schon im UVP-Teilgutachten Hygiene & Umweltmedizin (Anhang E1, Seite 8-38) zur Güterzugumfahrung St. Pölten und im UVP-Teilgutachten Hygiene & Umweltmedizin (Anhang E1, Seite 9-44) zur Hochleistungsstrecke Wien-St. Pölten zusammenstellte, sowie mit den Ergebnissen später erschienener Vergleichsstudien zu Auswirkungen verschiedener Verkehrslärmarten (z.B. Griefahn B et al., 2000: Physiological, subjective and behavioural responses during sleep to noise from rail and road traffic, *Noise & Health*, 3: 59–71; Passchier-Vermeer W et al., 2004: Motility and road and rail traffic noise. TNO-Inro, Delft, TNO report). Die Richtwerte der Night Noise Guidelines sind, wie gesagt, geprägt durch Studien über Auswirkungen von Fluglärm (z.B. Basner M et al., 2004: Effects of nocturnal aircraft noise. Raumfahrt Bericht 2004-07/E) und Straßenverkehrslärm. Als zwischenzeitlicher Zielwert wird 55 dB angegeben, bei dessen Überschreitung Belästigungen und Schlafstörungen in der Gesamtbevölkerung deutlich zunehmen und kardiovaskuläre Effekte befürchtet werden, die von der Art des Lärms weniger abhängig sind, allerdings als Spätfolgen und dzt. noch nicht statistisch abgesichert. EEG-Veränderungen waren zwar schon bei Fluglärm-Innenpegeln ab 35 dB objektivierbar, aber ohne nachgewiesenen Krankheitswert und subjektiv erlebte Aufwachreaktionen erst bei wesentlich höheren Pegeln und bei Bahnlärm deutlich seltener als bei Flug- und Straßenlärm. Auch gibt es nur eine sehr begrenzte Evidenz für eine Nachtlärmwirkung auf das Herz-Kreislauf-System und die Zusammenhänge bei Tag sind größtenteils durch Feinstaub aus Autoabgasen konfundiert.

Ad B3.2

Dass der Untersuchungsraum bezüglich Stickstoffdioxid und Feinstaub (PM10) als belastetes Gebiet einzustufen ist, da in einzelnen Jahren an verschiedenen Messstationen Überschreitungen der Grenzwerte für NO₂, PM₁₀, (O₃ und BaP) registriert wurden, ist weder dem Projekt noch einer Vorbelastung durch die Bahn anzulasten. Eine Sanierung der Bestandssituation wird im Gegenteil versuchen müssen, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, ist aber nicht Projektsgegenstand.

Die UVE blendet keine Emissionsquellen aus, sondern hat auch Baustäube detailliert abgeschätzt. Im Baukonzept sind für 2017/18 300 Tage, für 2019/2020 285 Tage Abtrags- und Aushub- Arbeiten vorgesehen, mit einem JDTV für LKW von 35 für 2017. Die Aufteilung der Fahrzeugbewegungen mit genauer Angabe der Transportrouten zeigt Abb. 36 des Fachgutachtens Luftschadstoffe.

In der 1. Hauptbauphase werden deshalb überwiegend LKW eingesetzt, weil die vorhandenen Gleise für den bestehenden Zugsverkehr benötigt werden; in der 2. Hauptbauphase erfolgt überwiegend Bahntransport, weil da schon mehr Gleise zur Verfügung stehen werden.

WASSERBAUTECHNIK

Ad B3.5

Es werden keine verschmutzten Oberflächenwässer versickert sondern qualitativ gering belastete Niederschlagswässer und diese werden über Aktivkohlefilter geführt, sodass mit keinen mehr als geringfügigen negativen Auswirkungen zu rechnen ist. Im Vergleich zum Bestand ergibt sich sogar eine Verbesserung, da derzeit eine Sammlung und Reinigung der Niederschlagswässer nicht erfolgt.

Die vorgesehenen Maßnahmen in der Bauphase zur Minimierung des Schadstoffeintrags wurden im Fachbericht Geotechnik und Hydrogeologie unter Punkt 6 in geeigneter Weise nach Stand der Technik festgelegt. Dies betrifft die Auswahl der Baustoffe – generelle Vermeidung der Wassergefährdungsklasse WGK3, nach Möglichkeit Einsatz nur von Produkten der Klasse WGK1. Für unvorhersehbare Störfälle wurden Sofortmaßnahmen (Einsatz von auf der Baustelle vorgehaltenen Öbindemittel) vorgesehen. Im Zuge von Wassererhaltungsmaßnahmen anfallende Wässer werden in einen Kanal eingeleitet. Eine mehr als geringfügige qualitative Belastung ist auch in der Bauphase nicht zu erwarten und es wurde eine umfassende Beweissicherung im Projekt vorgesehen.

C1 – Landwirtschaftskammer Oberösterreich, 14.03.2012

Auf der Gugl 3, 4021 Linz

C1.1	MM	<p>Der geplante Umbau ist mit einem Eingriff in die land- und forstwirtschaftlichen Eigentums- und Bewirtschaftungsverhältnisse verbunden. Die Landwirtschaftskammer Oberösterreich fordert daher:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bereits vor Erlass des Trassengenehmigungsbescheides sollen die Verträge mit den Grundeigentümern über die Grundinanspruchnahme abgeschlossen. - Es handelt sich um einen Ausbau bestehender Infrastruktur. Der festzulegende Geländestreifen gemäß § 3 Abs. 3 HIG soll möglichst flächensparend ausgewiesen werden. Es dürfen nur die unbedingt für den unmittelbaren Bau, den Schutz der Anrainer, die Abwehr von Nachteilen für benachbarte Grundstücke (zB Führung der Trassenwässer oder Sammlung von Hangwässern) sowie die Erschließung der Grundstücke erforderlichen Flächen ausgewiesen werden. Nicht jedoch Flächen, die zB für Naturschutzausgleichsmaßnahmen usw. möglicherweise vorgesehen sind. Hier wird u.a. auf das verfassungsrechtliche Prinzip verwiesen, dass Enteignungen und Eigentumsbeschränkungen nicht auf Vorrat erfolgen dürfen. - Im Genehmigungsbescheid klarzustellen, dass von einem möglichen Bauverbot in der Bauverbotszone Um- und Zubauten, insbesondere Erhaltungsmaßnahmen von Bauten und Anlagen, ausgenommen sind.
C1.2		<p>Hinsichtlich des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens sowie des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens verlangt die Landwirtschaftskammer Oberösterreich, dem Antragsteller die Einhaltung bzw. Erfüllung der nachstehend angeführten Auflagen und Bedingungen vorzuschreiben:</p>
C1.3	OR MM PF	<p><u>Allgemein</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sollte die Abwendung von Nachteilen nicht möglich sein, hat der Projektwerber und dessen Rechtsnachfolger die betroffenen Grundeigentümer bzw. Bewirtschafter und deren Rechtsnachfolger für alle Schäden im Zusammenhang mit Bau, Bestand, Betrieb und Wartung schad- und klaglos zu halten und alle vermögensrechtlichen Nachteile abzugelten. 2. Nachteile, die dem Grundeigentümer bzw. dem tatsächlichen Bewirtschafter oder dessen Rechtsnachfolger durch dieses Projekt hinsichtlich flächen- und betriebsbezogener Förderungen und/oder Tierprämien entstehen, sind durch den Projektwerber zu ersetzen. 3. Der Projektwerber hat auch für Unternehmen und Dritte, die im Auftrag tätig sind, zu haften. Sollten etwa auch Entschädigungsleistungen (Ernteschäden, Folgeschäden, Abgeltung von Reaktivierungsarbeiten), die im Verantwortungsbereich der bauausführenden Firma liegen, von dieser nicht erbracht werden können (Insolvenz etc.), sind alle diese Entschädigungsansprüche vom Projektwerber abzudecken bzw. der Grundeigentümer hinsichtlich dieser Forderungen schad- und klaglos zu halten. 4. Maßnahmen sowie Bescheidauflagen sind den bauausführenden Firmen nachweislich zur Kenntnis zu bringen. 5. Die Grundinanspruchnahmen haben sich bei den land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücken auf das unumgänglich notwendige Ausmaß zu beschränken. 6. Die Grundinanspruchnahmen sind so auszuformen, dass eine Nutzung möglichst gering eingeschränkt wird (z.B. bei Rückhaltebecken).

C1.4	PF LW	<p><u>Wasser</u></p> <p>7. Oberflächen- und Bahnwässer sind vorrangig zu sammeln, zu filtern und schadstofffrei so abzuleiten, dass Vernässungen von Grundstücken sowie die Belastung von Böden und Grundwasser mit Schadstoffen vermieden werden.</p> <p>8. Vorhandene Abflussverhältnisse, Wasserläufe, -durchlässe, Drainagen sind in geeigneter Weise wiederherzustellen.</p> <p>9. Neu geschaffene Abflussgerinne, -querschnitte und Ableitungsanlagen sind durch den Projektwerber auf dessen Kosten auf Bestandsdauer funktionstüchtig und frei zu halten bzw. zu erhalten. Gleiches gilt zumindest anteilig für zur Einleitung genutzte Fremdanlagen.</p> <p>10. Allfällig bestehende Wasserversorgungsanlagen im Nahbereich sind hinsichtlich Quantität und Qualität - auch hinsichtlich CKW (Mineralöl, Schmiermittel) und Schwermetalle - beweiszusichern. Im Falle der Beeinträchtigung bestehender Wasserversorgungsanlagen ist unverzüglich eine Ersatzwasserversorgung herzustellen. Die beeinträchtigten Wasserbezieher sind vom Projektwerber schad- und klaglos zu halten.</p>
C1.5		<p><u>Leitungen</u></p> <p>11. Leitungen (zB Wasser, Abwasser, Strom, Telefon, Datenkabel, Leerverrohrungen usw.) sind vollständig zu erheben; auch jene privaten Leitungsanlagen, die nur selten in öffentlichen Verzeichnissen aufscheinen. Die Funktionen von Ver- und Entsorgungsleitungen sind stets zu gewährleisten.</p>
C1.6	MM	<p><u>Verkehrswege und Erschließung</u></p> <p>12. Die Zufahrt zu jedem Grundstück ist durch ein geeignetes Begleitwegekonzept dauerhaft sicherzustellen.</p> <p>13. Die Erschließung der Grundstücke hat mindestens die gleiche Qualität wie vor Baubeginn aufzuweisen.</p> <p>14. Wege haben eine Fahrbahnbreite von mindestens 3 m und eine ausgeschiedene Gesamtbreite inkl. Bankett von mindestens 4 m aufzuweisen: Die Wege sind jedenfalls zu schottern, bei Gefälle oder höherer Verkehrsbelastung zu versiegeln.</p> <p>15. Kurvenradien, Steigungsverhältnisse und Ausweichmöglichkeiten sind so auszuführen, dass eine Beeinträchtigung des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs ausgeschlossen werden kann.</p>
C1.7		<p><u>Vorübergehende Grundinanspruchnahme und Geländemodellierungsflächen, Rekultivierung</u></p> <p>16. Bei vorübergehenden Grundinanspruchnahmen von Flächen ist tunlichst das Einvernehmen mit dem Grundeigentümer herzustellen.</p> <p>17. Die Bedingungen sowie die Dauer sind vertraglich vor Inanspruchnahme zu regeln.</p> <p>18. Die Oberbodenschicht und die Zwischenbodenschichten sind jeweils getrennt abzutragen, ordnungsgemäß zu lagern und getrennt wieder aufzubringen.</p> <p>19. Die Inanspruchnahme und Wiederherstellung der Bodenoberfläche sind nach den Rekultivierungsrichtlinien der Landwirtschaftskammer Oberösterreich durchzuführen.</p> <p>20. Es sind geeignete Maßnahmen zum Schutz vor Verdichtungen (zB Verwendung von Geotextilien oder bei Baustraßen die Anlage von Schottertrassen mit Vlies nach Humusabhub) zu setzen.</p>
C1.8	OR	<p><u>Ökologische Ausgleichsflächen</u></p> <p>21. Begleitmaßnahmen, insbesondere ökologische Ausgleichsmaßnahmen und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen, sind auf das absolute Mindestmaß zu beschränken und eine örtliche Flexibilität für die Realisierung vorzusehen.</p>
C1.9	OR	<p><u>Trassenbegleitflächen</u></p> <p>22. Die Trassenbegleitflächen sind vom Projektwerber derart anzulegen und zu pflegen, dass keinerlei negative Auswirkungen auf Nachbargrundstücke eintreten können.</p> <p>23. Die Flächen sind so anzulegen, dass die Pflegemaßnahmen von den Eigenflächen des Projektwerbers aus durchgeführt werden können.</p>
C1.10	EL HP	<p><u>Lärm-, und Staubschutzmaßnahmen</u></p> <p>24. Lärmemissionen sind möglichst gering zu halten. Zur Abwendung von Lärmemissionen durch Bau und Betrieb sind in Abstimmung mit den Grundeigentümern geeignete Lärmschutzmaßnahmen zu treffen. Lärmerregende Tätigkeiten in den Nachtstunden sind insbesondere in der Bauphase möglichst zu vermeiden.</p> <p>25. Die tatsächliche Lärmsituation ist nach Aufnahme des Normalbetriebes durch Messungen festzustellen. Sollte sich bei diesen Messungen herausstellen, dass die tatsächliche Lärmbeeinträchtigung die prognostizierten und zulässigen Werte übersteigt, hat eine entsprechende Nachrüstung zu erfolgen.</p> <p>26. Staubbelastungen sind während der Bauzeit auf das geringstmögliche Ausmaß zu reduzieren (zB ständiges Befeuchten der betroffenen Wege). Es ist Sorge zu tragen, dass Staubschäden an landwirtschaftlichen Kulturen, insbesondere an für die Vermarktung vorgesehen Kulturen,</p>

		vermieden werden.
C1.11		<p><u>Beweissicherung und Wiederherstellung</u></p> <p>27. Beweissicherungsmaßnahmen sind durch Sachverständige oder befugte Ziviltechniker durchzuführen. Die Beweissicherungsgutachten sind den Grundeigentümern unaufgefordert vor Baubeginn zur Verfügung zu stellen. Es soll als Grundlage für eine mögliche Schadensbeurteilung, -ermittlung und die Wiederherstellung dienen.</p> <p>28. Grundsätzlich sind alle Bauwerke und Anlagen in den ursprünglichen oder den mit dem Grundeigentümer vereinbarten Zustand zu versetzen und der verursachte Schaden abzugelten.</p>
C1.12		<p><u>Grenzen</u></p> <p>29. Vor Inanspruchnahme der Grundflächen sind die Grenzen der dauerhaften sowie der vorübergehenden Beanspruchung geeignet zu kennzeichnen und auszupflocken.</p> <p>30. Der Abschlussvermessungsplan ist in einer Form zu erstellen, dass das Vermessungsergebnis in den Grenzkataster eingetragen werden kann.</p>
C1.13		<p><u>Bauabwicklung</u></p> <p>31. Während der Bauarbeiten ist durch den Projektwerber ein ständiger Ansprechpartner für die Grundeigentümer zu bestellen, der die örtliche Bauaufsicht durchführt, als Beschwerdestelle bei Problemen während des Baues fungiert, auf Wunsch des Grundeigentümers direkt vor Ort Maßnahmen überwacht und abnimmt bzw. verbindliche Zusagen im Auftrag des Projektwerbers treffen kann.</p> <p>32. Die Grundeigentümer sind spätestens 14 Tage vor Beginn der Bauarbeiten schriftlich zu verständigen.</p> <p>33. Die Bauaufsicht ist weiters behördlich zu begleiten ("amtlicher Ombudsmann").</p> <p>34. Die Personen und die Kontaktmöglichkeiten (zB Parteienverkehr, Telefon, Fax oder E-Mail) sind den Grundeigentümern schriftlich bekannt zu geben.</p>

EISENBahnWESEN

Ad C1.1

Hinsichtlich der Grundeinlöse ist lediglich auf die dazu allfälligen Äußerungen der ÖBB bzw. der Behörde zu verweisen.

Entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen ist unter Bezug auf das Hochleistungsstreckengesetz HIG eine Trassengenehmigung zu erteilen. Gemäß § 3 (3) HIG ist „Im Trassengenehmigungsbescheid der Trassenverlauf insoweit sicherzustellen, 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.“

In den beiden Lageplänen „Trassenverlaufsplan“ (hier im Wesentlichen der Lageplan Blatt 2) sind für das Vorhaben Linz Hbf. Westseite die Eisenbahnanlagen und der entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegte dafür erforderliche Geländestreifen mit den in Anspruch genommenen Flächen dargestellt.

Die gesetzliche Vorgabe der Darstellung eines entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegten erforderlichen Geländestreifens des Trassenverlaufs wurde durch die Vorlage von Trassenverlaufsplänen erfüllt. 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.

Aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnwesen kann zum Bauverbotsbereich gemäß EisbG (Eisenbahngesetz) nachfolgende allgemeine Klarstellung getroffen werden:

- Gemäß § 42 (1) EisbG ist bei Haupt- und Nebenbahnen die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu 12 Meter von der Mitte des äußersten Gleises, bei Bahnhöfen (hier relevant) innerhalb der Bahnhofsgrenze und bis zu 12 Meter von dieser, verboten (Bauverbotsbereich).
- Gemäß § 42 (3) EisbG kann die Behörde Ausnahmen von der Bestimmung Abs. 1 erteilen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Eine solche Bewilligung ist nicht erforderlich, wenn es über die Errichtung der bahnfremden Anlagen zwischen

dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer zu einer Einigung gekommen ist.

Diese gesetzliche Regelung bedeutet, dass

- der Bauverbotsbereich gemäß EisbG kein absolutes Bauverbot bedeutet, sondern eine Errichtung von Bauten im betroffenen Grundstücksbereich an eine einvernehmliche Abstimmung mit dem Eisenbahnunternehmen gebunden ist.
- Sollte keine einvernehmliche Abstimmung mit dem Eisenbahnunternehmen erzielt werden können, so ist erst dann bei der Behörde eine Ausnahme von den Bestimmungen des Bauverbots zu beantragen, welche diesbezüglich die Entscheidung trifft.
- In der Praxis bedeutet dies entsprechend den bisherigen Erfahrungen, dass in der weitaus überwiegenden Anzahl der Fälle eine einvernehmliche Einigung mit dem Eisenbahnunternehmen erzielt wird und nur in relativ wenigen Fällen eine Behördenentscheidung erforderlich wird, welche unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen gefällt wird.

Ad C1.3

Bei der Einwendung handelt es sich überwiegend um Rechtsfragen welche durchwegs die ÖBB als Konsenswerber betreffen, daher ist lediglich auf die dazu allfälligen Äußerungen der ÖBB bzw. der Behörde zu verweisen.

Hinsichtlich der Grundinanspruchnahme ist festzuhalten, dass diese aus Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen im Rahmen des Projekts bereits minimiert wurde.

Ad C1.6

Die offensichtlich angesprochenen Grundstücke befinden sich von etwa km 190,3 bis km 190,9 rechts der Bahn. Dieser Bereich ist derzeit von einem in näherungsweise Parallellage situierten Weg aufgeschlossen. Von etwa der Unterführung Gaumberg in km 190,253 bis etwa zur Straßenbahnunterführung in km 190,458 wurde die Zufahrt im Zuge der Errichtung der Straßenbahnlinie 3 auf das Harter Plateau bereits neu gestaltet.

Anschließend wird von km 190,447 bis km 190,731 der 283 m lange Bedienungsweg 3 im Zuge des Bahnausbaus errichtet. Das Ende des Bedienungsweges 3 schließt an den bestehenden nach Nordwesten abzweigenden Feldweg an. Der Weg wird mit einer Fahrbahnbreite von 3 m mit beidseitigem Bankett von jeweils 0,5 m mit Schotterdecke gestaltet.

Aus Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen ist mit der vorgesehenen Gestaltung des Bedienungsweges 3 die Zufahrt zu den Grundstücken zumindest wie bisher gegeben, die Qualität des Bedienungsweges 3 gegenüber dem Bestand jedoch deutlich verbessert und die in der Einwendung gestellten Forderungen erfüllt worden.

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Ad C1.10

Alle in der Stellungnahme gestellten Anforderungen werden im vorliegenden Projekt berücksichtigt. Emissionen werden in der Bauphase durch Berücksichtigung der Kriterien für einen lärmarmen Baubetrieb nach ÖAL möglichst gering gehalten. Darüber hinaus ist ein Baubetrieb nur während der Tagzeit (mit seltenen begründeten Ausnahmen) vorgesehen.

Lärmschutzmaßnahmen werden nach den Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) hergestellt. Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme werden an repräsentativen Nachbarschaftspunkten schalltechnische Kontrollmessungen durchgeführt. Die Ergebnisse sollen als Nachweis für die ausreichende Wirksamkeit der lärmschutztechnischen Maßnahmen nach den Kriterien der SchIV dienen.

LUFTSCHADSTOFFE

Ad C1.10 und C1.11

Staubbelästigungen sind während der Bauzeit auf das geringste mögliche Ausmaß zu reduzieren: Dementsprechende Auflagen werden erteilt. Für die Kontrolle der Einhaltung der Maßnahmen in der Bauphase wird die Einrichtung einer Bauombudsperson und einer ökologischen Bauaufsicht vorgesehen.

WASSERBAUTECHNIK

Ad C1.3

Die projektsbedingten Auswirkungen werden bzgl. der wasserbautechnischen Maßnahmen (Entwässerung der Trasse) im technisch möglichen Umfang minimiert. Die Projektwerberin stellt fest (vgl. Stellungnahme der ÖBB zu den Einwendungen), dass den Eigentümern der betroffenen Grundstücke alle projektsgemäßen wirtschaftlichen Nachteile ersetzt werden und die Bewertung durch unabhängige Sachverständige erfolgen wird. Dies ist die übliche und geeignete Vorgangsweise bei Entschädigungen. Die konkrete Forderung geht darüber hinaus, und bezieht sich auf Schäden, die durch nicht sachgerechtes Arbeiten von Auftragnehmern (Erfüllungsgehilfen) entstehen, und bei diesen mangels Vermögen nicht einzutreiben sind. Die Ausführungen der ÖBB dazu unter Pkt. 15: „Sie (die ÖBB) haftet dabei auch für die von ihr eingesetzten Auftragnehmerinnen und deren Leute nach den allgemeinen zivilrechtlichen Regelungen“, erscheinen vollkommen ausreichend.

Rückhaltebecken oder Versickerungsbecken kommen nicht zum Einsatz, die Versickerung erfolgt mittels Brunnen auf Bahngrund, der erforderliche Retentionsraum wird durch Rohre unter Gelände-OK auf Bahngrund bereitgestellt. Eine möglichst geringe Grundinanspruchnahme ist im Projekt bereits vorgesehen, sodass eine zusätzliche Auflage nicht erforderlich ist.

Ad C1.4

Die Niederschlagswässer auf die Bahntrasse werden gesammelt und vor der Einleitung ins Grundwasser über einen Aktivkohlefilter geführt. Da die qualitative Belastung bereits im Zulauf entsprechend zahlreichen Beprobungen an vergleichbaren Abschnitten gering ist, ist nach der Reinigung von keinen mehr als geringfügigen Belastungen auszugehen. Durch die kleinräumige, retendierte Versickerung – für jeweils ca. 150 m Trasse ein Versickerungsbrunnen – sind Vernässungen auszuschließen. Die insgesamt anfallende Niederschlagsmenge wird nicht verändert.

Es werden keine Gerinne gequert oder verlegt, die Abflussverhältnisse von Oberflächengewässern werden projektsgemäß nicht berührt. Die Baumaßnahmen finden weit überwiegend auf ÖBB-Grund statt, lediglich bei Querungen der Bahntrasse mit Straßen wird in geringem Umfang Fremdgrund berührt. Eine projektsgemäße Berührung von Drainagen-, Wasser-, Abwasserleitungen oder sonstigen Leitungen ist dementsprechend unwahrscheinlich. Es könnte aber vorsorglich in einer Auflage vorgeschrieben werden: „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.“

Es werden keine Oberflächengerinne geschaffen oder verlegt, sodass sich die Frage einer Instandhaltung diesbezüglich nicht stellt. Die Instandhaltung der Entwässerungsanlagen der Bahn obliegt bereits Kraft Gesetz auch ohne spezielle Vorschreibung dem Konsensträger.

Durch die Sammlung und Reinigung der ohnedies gering belasteten Niederschlagswässer mittels Aktivkohlefilter wird eine mehr als geringfügige qualitative Belastung im Betrieb ausgeschaltet und eine Beeinträchtigung von Wasserversorgungsanlagen ist nicht zu besorgen. Ein umfangreiches und ausreichendes Beweissicherungsprogramm wurde im Projekt vorgesehen.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Ad C1.4

zu 7: die berechtigten Forderungen werden bei projektsgemäßer Umsetzung erfüllt.

zu 8 und 9: keine Frage für den Fachbereich Geologie - Hydrogeologie

zu 10: Ein hydrogeologisches Beweissicherungsverfahren wurde als zwingende Maßnahme vorgeschrieben. Dieses ist geeignet, allfällige Beeinträchtigungen des Grundwasserkörpers bzw. von Wassernutzungen zuerkennen, um allfällige Maßnahmen zur Minderung oder Kompensation setzen zu können.

LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT

Ad C1.3

Aus fachlicher Sicht ist festzuhalten, dass die Grundinanspruchnahmen von landwirtschaftlichen Flächen im Wesentlichen miniert bzw. gering gehalten werden. Durch die Erweiterung der bestehenden Gleisanlagen entstehen keine relevanten Gefangenenflächen/Zwickelflächen. Die Zugänglichkeit ist über die neuen Bedienwege gegeben.

Forstwirtschaftliche Nutzflächen sind nicht betroffen, für ein beanspruchtes Gehölz wird ein Ausgleich geschaffen.

TIERE, PFLANZEN, LEBENSÄUME

Ad C1.8

Bei den formulierten Maßnahmen handelt es sich um Maßnahmen, die an Restflächen gebunden sind, deshalb ist keine Flexibilität in der Lage bei der Realisierung möglich: Begrünung der LSW, Wiederherstellung beanspruchter Flächen, Begrünung von Böschungsfächen, Gestaltung von Restflächen.

Es gehen in der Betriebsphase ca. 1,4 ha an Flächen mit Vegetation verloren, die allerdings Großteils nur eine geringe naturschutzfachliche Wertigkeit besitzen. Da Ausmaß der Kompensationsmaßnahmen mit naturschutzfachlichem Wert beträgt nach Angaben im Landschaftspflegerischen Begleitplan 4.822 m² (ca. 0,48 ha). Aus Sicht des Gutachters wurde das Ausmaß der Maßnahmen tatsächlich auf ein Minimum beschränkt, durch die Nutzung von Restflächen, Böschungen, etc. wurden die Maßnahmen auf den unmittelbaren Eingriffsbereich beschränkt.

Ad C1.9

Durch die Vorgabe der Artenlisten von Wiesensaat und Gehölzen wird gewährleistet, dass keine negativen Auswirkungen auf die Nachbargrundstücke auftreten können.

D1 – Ing. Mag. Manfred Froschauer MBA, 15.02.2012

Schatterstraße 48a, 4060 Leonding

D1.1	MM	<p>Die ÖBB wird die Umsetzung des Hochleistungsstreckenausbaues in 2 Etappen durchführen. Der Erste Bauabschnitt geht vom Hauptbahnhof Linz bis zur Abzweigung Pyhrnbahn, der zweite Bauabschnitt von der Pyhrnbahn bis zum Bahnhof Wels, dabei ist die Anbindung des Flughafens Hörsching ein wesentliches Faktum.</p> <p>Der Bauabschnitt 1 wurde von den Österreichischen Bundesbahnen noch Ende 2011 zum Umweltverträglichkeitsprüfungs(UVP)-Verfahren eingereicht und der Bauabschnitt 2 soll ab Mitte 2012 zu einem weiteren UVP-Verfahren eingereicht werden. Über den Bauabschnitt 1 wurde ich als Leondinger Bürger von den ÖBB in keiner Weise vorinformiert!</p> <p>Die Westbahnstrecke durchquert insgesamt auf beiden Abschnitten auf einer Länge von rund 5 km das Gemeindegebiet von Leonding und muss meiner Meinung nach als ein Bauabschnitt gesehen werden, da der von der ÖBB eingereichte erste Teil eine optimierte, nachhaltige Lösung des zweiten Abschnittes verhindert!! Ich fechte hiermit diese willkürliche Aufteilung der Genehmigungen in zwei Bauabschnitte an!</p>
D1.2	EL WL	<p>Weiters haben wir in Leonding ohnehin schon größere Probleme mit Lärm, Feinstaub, Elektromagnetismus und Umweltbelastungen.</p> <p>Die Hauptlärmquellen im Gemeindegebiet Leonding sind die ÖBB Westbahnstrecke und die ÖBB Pyhrnbahnstrecke sowie die Bundesstraße B139 Kremstal Straße und die Bezirksstraßen 1388 Rufflingerstraße, 1227 Paschingerstraße und 1386 Leondingerstraße. Zusätzlich fällt Lärm durch den Flughafen und die umliegenden Industrie- und Gewerbegebiete an.</p> <p>Die Kreuzung Kremstalerstraße/Paschingerstraße ist einer der meist frequentierten Verkehrsknotenpunkte im Bezirk Linz-Land. Hier fahren pro Tag bis zu 50.000 Fahrzeuge.</p> <p>Laut der Abteilung für Straßenverkehrsmessungen beim Land Oberösterreich gehört die B139 neben der A1, A26 und B1 zu den am meisten befahrenen Straßen im Bundesland!</p> <p>Zusätzlich belastet der Schienenverkehr mit geplanten 1.000 Zügen täglich unser Arbeits-, Lebens- und Wohngebiet. Der Knoten Larnhauserweg ist somit die am meisten vom Verkehrslärm und -emissionen belastete Strecke.</p> <p>Zum Vergleich: Am Knoten Bindermichl verkehren täglich bis zu 100.000 Fahrzeuge. Diese Belastung war ausschlaggebend für den Bau des Bindermichl-Tunnels mit seinen drei Spuren in beide Fahrrichtungen. Rechnet man die Lärmbelastung des Bahnverkehrs dazu, sind die Anrainer im Bereich Larnhauserweg einer noch höheren Belastung ausgesetzt als bei dem</p>

		<p>Vergleichsprojekt. Eine Untertunnelung dieses Abschnittes ist also durch das immense Verkehrsaufkommen mehr als gerechtfertigt!</p> <p>Was uns bevorsteht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitserhöhung auf der Strecke und damit erhöhte Lärmbelästigung. - Verdreifachung des Güterverkehrs (vor allem in der Nacht). - "Chinesische Mauer" auf einer Länge von 5 Kilometern durch ganz Leonding. - Ich und meine Familie suchen eine optimierte Lösung im Sinne der gesamten Stadtgemeinde! <p>Wesentliche Erkenntnisse aus Sicht der ÖBB:</p> <p>Für ein genehmigungsfähiges Projekt sind Lärmschutzwände mit 4 Metern Höhe ausreichend. Mit hohen Lärmschutzwänden (6m) sind ähnliche Wirkungen erzielbar wie mit Einhausungen. Die größte relative Verbesserung ist durch die Optimierung konventioneller Lärmschutzmaßnahmen erreichbar.</p> <p>Um weitere Verbesserungen zu erzielen, müssen lt. ÖBB unverhältnismäßig hohe Kosten in Kaufgenommen werden,</p>
D1.3	OR	Neben der Schutzwirkung sind auch visuelle Wirkungen der Maßnahmen und das Thema der Raumordnung zu berücksichtigen.
D1.4	EL HP MN	<p>Schon jetzt ist mein Lebens-, Wohn-, und Arbeitsbereich durch überhöhte Lärm- und Luftschadstoffimmissionen besonders belastet. Durch den Bau und Betrieb des HL-Vorhabens werden diese Belastungen weiter erhöht und ich vermute Grenzwerte überschritten; hinzu kommen Erschütterungen, verstärkte elektromagnetische Felder, Gefährdungen durch Abfälle, die Versickerung von Schmutzwässern sowie zusätzliche Verkehrsbelastungen zu Tages- und Nachtzeiten.</p> <p>Ich befürchte dadurch gesundheitliche Gefährdungen, unzumutbare Belästigungen sowie Gefährdungen meines/unseres Eigentums.</p>

EISENBAHNWESEN

Ad D1.1

Hinweis: Die Lage der angegebenen Adresse befindet sich 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 etwa am Fuße des Kürnbbergs.

Die ÖBB haben das dem generellen viergleisigen Ausbau der Westbahn von Wien bis Wels zugehörige Projekt Linz Hbf. Westseite, km 188,639 – km 190,890, mit Antrag vom 07.12.2011 auf Erteilung der Genehmigung beim BMVIT eingereicht, ist hier gegenständlich und liegt der fachlichen Bewertung zugrunde.

Der weitere Ausbauabschnitt(e) in Richtung Wels soll(en) nachfolgend gesondert auf Erteilung der Genehmigung beim BMVIT eingereicht werden, wobei dazu dem Sachverständigen für Eisenbahnwesen keine diesbezüglichen Terminvorstellungen vorliegen, dies aber auch nicht als erforderlich erscheint.

Die Art und Weise der allenfalls der Einreichung auf Genehmigung vorhergehenden und zu begrüßenden Öffentlichkeitsinformation über vorgesehene Projekte der ÖBB, somit eventuell auch in Bezug auf die geplanten Ausbauabschnitte, obliegt den ÖBB. Dazu kann seitens des Sachverständigen keine Äußerung erfolgen.

Zum gegenständlichen Abschnitt „Projekt Linz Hbf. Westseite“ wurde im Rahmen des Behördenverfahrens gemäß dem Edikt vom 23.01.2012 eine öffentliche Auflage des Projekts durchgeführt, wobei diesbezüglich auf das BMVIT als Behörde verwiesen wird.

Projekt Linz Hbf. Westseite:

Der eingereichte und hier gegenständliche Abschnitt „Projekt Linz Hbf. Westseite“ umfasst im Überblick den Bereich vom Ende der Inselbahnsteige (km 188,639) bis zur Abzweigung der Pyhrnbahn in Gaumberg (km 190,237) bzw. der Unterführung Gaumbergstraße mit der endgültigen Gleislage des viergleisigen Ausbaus. Der anschließende Bereich von km 190,237 bis zur Einbindung in den Bestand in km 190,890 ist die provisorische Anbindung an den Bestand, welche im Zuge der Errichtung des anschließenden Abschnittes in Richtung Wels entsprechend zu adaptieren bzw. auszubauen ist.

Das eisenbahnfachliche Charakteristikum dieses Abschnittes ist, dass es sich dabei um einen Bahnhofsbereich mit relativ niedrigen Geschwindigkeiten von ≤ 120 km/h handelt, in welchem

die entsprechenden Verknüpfungen der Bahnstrecken untereinander (wie Westbahn, Pyhrnbahn, Lilo) sowie die Verknüpfungen mit den betrieblich erforderlichen Gleisen des Bahnhofes (mit betrieblich unterschiedlichen Funktionen wie durchfahren, halten, beginnen, enden, abstellen – somit dem Erfordernis von Bahnsteiggleisen, Durchfahrtsgleisen, Abstellgleisen usw.) erfolgen.

Der Abschnitt ist im Bereich der Bahnanlagen geprägt von wesentlichen Zwangspunkten, wie beispielsweise der sogenannte Nahverkehrstunnel, welcher im Bereich der Westbrücke die Westbahn kreuzt, die Westbrücke selbst und die Ausbindung der Pyhrnbahn sowie die Einbindungen in die Bestandsgleise, Werkstätten usw.

Ein weiterer wesentlicher Zwangspunkt ist die Unterführung der Straßenbahnlinie 3 auf das Harter Plateau unter der Westbahn in km 190,458, welcher am weitesten südwestlich nahe am Vorhabensende von Linz Hbf. Westseite liegt.

Das Vorhaben der Straßenbahnlinie 3 wurde vom Amt der OÖ Landesregierung mit Bescheid vom 31.07.2008 GZ Verk-740.020/37-2008-Aum/Re eisenbahnrechtlich genehmigt. Seitens der Stadtgemeinde Leonding wurden diesbezüglich keine Einwendungen erhoben. Zusätzlich wurde das Unterführungsbauwerk unter der Westbahn mit Bescheid des BMVIT vom 6. November 2008, GZ. BMVIT-820.291/0004-IV/SCH2/2008 genehmigt. Seitens der Stadtgemeinde Leonding und dem Land Oberösterreich wurde das Vorhaben ohne Abgabe einer Stellungnahme zustimmend zur Kenntnis genommen.

Weiters ist der Abschnitt aus den Vorgaben der Umgebung des Projektgebietes geprägt, wie beispielsweise dem städtischen Bereich mit entsprechenden Objekten (Wohn- und Geschäftsbauten), Straßen, Unterführungen, Straßenbahn usw.

Die aus den Vorgaben der Umgebung des Projektgebietes und der Zwangspunkte im Bereich der Bahnanlagen sich ergebenden Sachzwänge für das Projekt lassen nur eine Trassierung in faktisch gleicher Lage und in gleicher Höhenlage zu. Eine andere realistische Trassenvariante ist im gegenständlichen Projektbereich nicht möglich. Allenfalls am Projektende im Bereich der provisorischen Anbindung an den Bestand wäre ab der Unterführung der Straßenbahn unter der Westbahn der Beginn einer Änderung der Höhenlage der Westbahn möglich.

Dies wird in gleichen Art und Weise auch in der UVE, dem § 31a Gutachten und den technischen Unterlagen des Verkehrsprojektes festgestellt.

Künftiges Projekt 4-gleisiger Ausbau Richtung Wels:

Das eisenbahnfachliche Charakteristikum eines solchen hier nicht gegenständlichen Abschnittes ist, dass es sich dabei um eine sogenannte freie Strecke zwischen Bahnhöfen handelt, welche im Mischverkehr betrieben wird und auch auf hohe Geschwindigkeiten, meist ≤ 250 km/h (mit entsprechenden für Hochgeschwindigkeit gebauten Personenzügen) ausgelegt wird. Die Einbindungen in bedeutsame Bahnhöfe, in welchen auch hochrangige schnelle Reisezüge generell halten, erfolgt immer mit entsprechenden Geschwindigkeitsabstufungen.

Schlussfolgerung zur Projektabgrenzung:

Die Abgrenzung des eingereichten Abschnittes „Projekt Linz Hbf. Westseite“ am Projektende mit km 190,237 für die endgültige Gleislage des viergleisigen Ausbaus und mit km 190,890 mit der provisorische Anbindung an den Bestand beruht auf der Trennung der eisenbahnfachlich charakteristischen Bereiche Bahnhof zu sogenannter freier Strecke und ist nicht willkürlich gewählt.

Weiters ist eine Trassierungsvariante im Bereich des eingereichten Abschnittes „Projekt Linz Hbf. Westseite“, wie oben dargelegt, auf Grund der Vorgaben der Umgebung des Projektgebietes und der Zwangspunkte nicht möglich, wodurch nur eine Trassierung in faktisch gleicher Lage und in gleicher Höhenlage realistisch möglich ist.

Somit ist für den weiterführenden Abschnitt in Richtung Wels die Ausgangslage vorgegeben. Eine Änderung der Niveaulage wäre erst ab der Unterführung der Straßenbahn unter der Westbahn am Projektende denkbar.

Das eingereichte Vorhaben „Linz Hbf. Westseite“ ist jedenfalls für sich verkehrswirksam.

Die gewählte Projektabgrenzung ist aus Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen jedenfalls plausibel und nachvollziehbar.

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Ad D1.2

Das Objekt des Einschreiters Ing. Manfred Froschauer, Schafferstraße 48a in Leonding befindet sich vom gegenständlichen Projektbereich Linz Hbf. Westseite ca. 3 km und von der Westbahnstrecke Linz-Marchtrenk ca. 1,1 km entfernt.

Die vorliegenden Einwendungen beziehen sich offenbar auf Bewohner am Larnhauserweg, welche sich im Einflussbereich der provisorischen Anbindung an den Westbahnbestand befinden. Im Bestand sind sowohl linksseitig der Westbahn als auch rechtsseitig der Pyhrnbahn 2 m hohe Lärmschutzwände vorhanden. Wegen der Überschreitung der SchIV-Grenzwerte werden auch für die provisorische Einbindung Objektschutzmaßnahmen an den Objekten am Larnhauserweg und an der Paschinger Straße vorgesehen.

Für das spätere Anschlussprojekt der ÖBB zum 4-gleisigen Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz-Marchtrenk werden unter Berücksichtigung der endgültigen Lage der Westbahngleise neue schalltechnische Untersuchungen vorgenommen und Schallschutzmaßnahmen nach den Kriterien der SchIV geplant.

Die geforderte Untertunnelung des Abschnitts ist nach den Kriterien der SchIV aus lärmschutztechnischer Sicht nicht zu begründen.

Ad D1.4

Projektbezogene Erschütterungen sind weder beim eigentlichen Wohnhaus in der Schafferstraße noch für den Siedlungsbereich Larnhauserweg (Entfernung mehr als 100 m) zu erwarten.

ELEKTROMAGNETISCHE FELDER, BELEUCHTUNG / BESCHATTUNG

Ad D1.2

Bereits durch die vorhandenen Infrastrukturanlagen (insb. öffentliche Stromversorgungsleitungen) existieren Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Im Fachbeitrag elektromagnetische Felder wurden Berechnungen vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz für die Hoch- und Niederspannungsanlagen der im Bauentwurf enthaltenen Bahnanlagen unter Annahme verschiedener Betriebsbedingungen ermittelt. Es wurden die Beeinflussungen an den nächsten Objekten links und rechts der Bahnanlage im Bestand sowie für den geplanten Ausbau berechnet. Die vorliegenden Ergebnisse der magnetischen Ersatzflussdichte und der elektrische Ersatzfeldstärke sowohl für die 50 Hz Anlagen als auch die 16,7 Hz Anlagen wurden an ausgewählten Bereichen die allgemein zugänglich sind bewertet. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus elektrotechnischer Sicht die derzeit in Österreich gültigen Festlegungen für die Allgemeinbevölkerung (100 μ T bei 50 Hz bzw. 300 μ T bei 16,7 Hz) 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 und entsprechen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU. Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt. Die berechneten elektrotechnisch maximalen Betriebsbedingungen stellen einen theoretischen Anlagengrenzwert dar, der auf Grund der eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebsprogramm, eingesetzte Triebfahrzeuge, Sicherungsanlagen, ..) in der Praxis nicht erreicht werden kann. Als relevanter Praxiswert ist bei Bahnanlagen aus technischer Sicht der 24 h Mittelwert maßgebend. Der Referenzwert von 300 μ T bei 16,7 Hz wird aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten.

LUFTSCHADSTOFFE

Ad D1.4

Da bereits nahe liegende Anrainerpunkte (z.B. Leonding, Rottmayrstraße 29) sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase irrelevant geringe Zusatzbelastungen von Luftschadstoffen (in diesem Fall <1% des Grenzwerts bei Langzeitwerten, <3% bei Kurzzeitwerten) aufweisen, kann geschlossen werden, dass die Auswirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffe in der Schat-

terstraße jedenfalls im nicht merklichen Bereich liegen werden. Die KG Leonding ist kein „belastetes Gebiet“ bezüglich Luftschadstoffe, die derzeitige Luftbelastung stammt im weitaus überwiegenden Fall nicht vom Bahnbetrieb, welcher hinsichtlich der Luftschadstoffe eine Entlastungsfunktion hat.

HUMANMEDIZIN

Ad D1.4

Das Wohnhaus von Ing. Froschauer liegt ca. 2,9 km vom Projektende (km 190,890) entfernt. Die projektbedingten Emissionen werden dort zu keiner Veränderung der genannten Umweltbelastungen führen, sodass hier auch keinerlei projektbedingte Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen zu erwarten sind.

LANDSCHAFT, RAUMPLANUNG

Ad D1.3

Entlang der Gleisanlagen des Linz Hauptbahnhof Westkopf befinden sich bereits im Bestand 4 bis teilweise 5 m hohen Lärmschutzwände, welche eine optische Barrierewirkung darstellen, jedoch aufgrund der Lage im städtischen Gebiet zum Schutz der Anrainer zwingend erforderlich sind.

Die Höhe der neuen Lärmschutzwände und damit die visuelle Wirkung (Störpotential) werden durch den 4gleisigen Ausbau nicht maßgeblich verändert (Höhe weiterhin 4-5,5 m).

Durch die „Verschiebung“ der Lärmschutzwände (rechts der Bahn) gehen keine sensiblen bzw. positiven Landschaftselemente (mit Ausnahme einer Gehölzstruktur) verloren. Die bestehende hohe Wohnbebauung in unmittelbarer Trassenahelage sowie die neue Trassenführung der Straßenbahnlinie beeinträchtigen bereits im Bestand mögliche Sichtbeziehungen in Richtung Gleisanlagen, sodass die Störwirkung der Lärmschutzwände nur sehr lokal/kleinräumig wirksam ist. Sonstige Blickbeziehungen werden nicht beeinträchtigt.

Die Neuerrichtung der Lärmschutzwand rechts der Bahn (Teil 6, zwischen Bahn-km 190.236 - 190.800) stellt aufgrund der bestehenden Lärmschutzwand links der Bahn ebenfalls keine relevante neue Barriere dar. Sichtbeziehungen werden lediglich auf die Gleisanlagen eingeschränkt, was auch fachlicher Sicht nicht als negative Einschränkung auf das Landschaftsbild zu werten ist.

Es ist vorgesehen, die Lärmschutzwände mit kletternden Pflanzen zu begrünen und damit optisch ansprechender zu gestalten bzw. außerhalb der städtischen Bebauung mit begleitenden Gehölzpflanzungen und Böschungen entsprechend dem Bestand herzustellen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Charakteristik des bestehende Stadt- bzw. Landschaftsbildes nur unwesentlich bzw. kleinräumig verändert wird. Es wird darauf hingewiesen, dass die Westbahnstrecke bereits seit Mitte/Ende des 19. Jhdt. das Erscheinungsbild prägt und mitgewachsen ist. Von einer neuen massiven optischen Barrierewirkung kann daher nicht die Rede sein.

Hinsichtlich der Raumplanung ist festzuhalten, dass der Ausbau der Westbahn in verschiedensten internationalen und nationalen, örtlichen und überörtlichen Plänen und Programmen enthalten ist.

Sämtliche Wegeverbindungen bleiben erhalten und werden in ihrer Nutzung nicht beeinträchtigt. Das Vorhaben steht in keinem Widerspruch zu bestehenden Entwicklungszielen der Stadt Linz bzw. Leonding.

D2 – Leopold und Monika Vesely, 05.03.2012

Liebermannweg 16e, 4060 Leonding

D2	EL MN WL MN MM PF KS OR LW	Wie Sie meiner Wohnadresse, entnehmen können, lebe ich im Einflussgebiet, des geplanten Streckenausbaus der ÖBB. Dazu ist zu sagen, dass mir und meiner Familie schon heute extreme Lärm- und Luftschadstoffimmissionen zugemutet werden! Meine Erkundigungen haben außerdem ergeben, dass mit dem geplanten, Ausbau weitere Verschlechterungen ins Haus stehen: Mehr Güterverkehr (vor allem auch in der Nacht!), schneller fahrende Züge, und nur unzureichende Schutzmaßnahmen durch die ÖBB die obendrein unser Ortsbild massiv beeinträchtigen, schaden der Lebensqualität aller hier wohnenden Menschen und gefährden unser Eigentum! Hinzu kommen Erschütterungen und, verstärkte elektromagnetische Felder, Abfälle und Schmutzwässer. Von den außerordentlichen Belastungen in der Bauphase zu schweigen. Aus Angst ,um meine Gesundheit und mein Eigentum bitte ich daher, den Genehmigungsantrag abzuweisen,
-----------	---	---

EISENBAHNWESEN

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

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

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

Das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich sieht ebenfalls im Grundsatz analoge verkehrspolitische Zielsetzungen mit Infrastrukturplanungen für nachhaltige Verkehrssysteme mit Stärkung des nationalen und internationalen öffentlichen Personenverkehrs und Güterverkehrs auf der Schiene vor. Der Ausbau von Linz nach Wels ist auch im Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich genannt.

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

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

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

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

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

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

Hinsichtlich der zu erwartenden Belastungen während der Bauabwicklung ist festzustellen, dass die diesbezüglichen umweltrelevanten Auswirkungen auf Basis des geplanten und im EB-Projekt vorliegenden Baukonzeptes (Bauablauf, Bauphasen usw.) in der UVE bei den betroffenen Fachgebieten berücksichtigt und gesondert bewertet wurde. Hinsichtlich dieser umweltrelevanten Bewertungen für die Bauphasen wird auf die Aussagen der dafür zuständigen Sachverständigen verwiesen.

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Im Wirkungsbereich der im Projekt rechtsseitig der Westbahn bis km 190,825 vorgesehenen 4-5,5 m hohe Lärmschutzwand LSW-2 wird trotz der prognostizierten Erhöhung der Verkehrsstärke der Bahn gegenüber dem Bestandslärm eine Lärminderung um 3-5 dB eintreten. Die schalltechnischen Untersuchungen zeigen beim Haus Liebermannweg 16a die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, sodass am Objekt Liebermannweg 16a keine Objektschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) erforderlich sind. In lärmexponierteren Bereichen der Siedlung Liebermannweg sind Objektschutzmaßnahmen nur in den bahnseitigen oberen Geschossen (Liebermannweg Nr. 18a, und Nr. 30-34) oder an den gesamten bahnseitigen Fassaden (Liebermannweg Nr. 38-42) vorgesehen.

Wegen der großen Entfernung der Siedlung zum Baufeld (mehr als 400 m) können einzelne Bautätigkeiten des nur bei Tagzeit vorgesehenen Baubetriebes zwar schwach hörbar sein, die Baulärmimmissionen werden jedoch deutlich innerhalb zumutbarer Grenzen liegen.

Auswirkungen durch Erschütterungen sind jedenfalls völlig auszuschließen.

ELEKTROMAGNETISCHE FELDER, BELEUCHTUNG / BESCHATTUNG

Bereits durch die vorhandenen Infrastrukturanlagen (insb. öffentliche Stromversorgungsleitungen) existieren Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Im Fachbeitrag elektromagnetische Felder wurden Berechnungen vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz für die Hoch- und Niederspannungsanlagen der im Bauentwurf enthaltenen Bahnanlagen unter Annahme verschiedener Betriebsbedingungen ermittelt. Es wurden die Beeinflussungen an den nächsten Objekten links und rechts der Bahnanlage im Bestand sowie für den geplanten Ausbau berechnet. Die vorliegenden Ergebnisse der magnetischen Ersatzflussdichte und der elektrische Ersatzfeldstärke sowohl für die 50 Hz Anlagen als auch die 16,7 Hz Anlagen wurden an ausgewählten Bereichen die allgemein zugänglich sind bewertet. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus elektrotechnischer Sicht die derzeit in Österreich gültigen Festlegungen für die Allgemeinbevölkerung (100 μ T bei 50 Hz bzw. 300 μ T bei 16,7 Hz) 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 und entsprechen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU. Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt. Die berechneten elektrotechnisch maximalen Betriebsbedingungen stellen einen theoretischen Anlagengrenzwert dar, der auf Grund der eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebsprogramm, eingesetzte Triebfahrzeuge, Sicherungsanlagen, ..) in der Praxis nicht er-

reicht werden kann. Als relevanter Praxiswert ist bei Bahnanlagen aus technischer Sicht der 24 h Mittelwert maßgebend. Der Referenzwert von 300 μT bei 16,7 Hz wird aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten.

LUFTSCHADSTOFFE

Da bereits nahe liegende Anrainerpunkte (z.B. Leonding, Rottmayrstraße 29 oder Linz, Uni-onstr. 84, 98, Linz, Waldeggstraße 65, 81, 91, 124, 125; Ing. Etzel Straße 25-27, Leonding, Rottmayrstraße 11, Ecke Cranachstraße) sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase irrelevant geringe Zusatzbelastungen von Luftschadstoffen (in diesem Fall <1% des Grenzwerts bei Langzeitwerten, <3% bei Kurzzeitwerten in der Bauphase, <1% des Grenzwerts bei Langzeitwerten, <3% bei Kurzzeitwerten in der Betriebsphase) aufweisen, kann geschlossen werden, dass die Auswirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffe am Liebermannweg jedenfalls im nicht merklichen Bereich liegen werden. Die KG Leonding ist kein „belastetes Gebiet“ bezüglich Luftschadstoffe, die derzeitige Luftbelastung stammt im weitaus überwiegenden Fall nicht vom Bahnbetrieb, welcher hinsichtlich der Luftschadstoffe eine Entlastungsfunktion hat. Auflagen zur Reduktion der Staubentwicklung im Baustellen- und Zufahrtbereich werden erteilt. Für die Kontrolle der Einhaltung der Maßnahmen in der Bauphase wird die Einrichtung einer Bauombuds-person und einer ökologischen Bauaufsicht vorgesehen.

HUMANMEDIZIN

Die Luftqualität an den Wohnorten der Einwender ist besser als in Linz und wird sich durch das Projekt nicht relevant verändern. Die Katastralgemeinde Leonding ist nicht als luftbelastetes Gebiet ausgewiesen. Wenn die im Projekt vorgesehenen und die zusätzlich von Univ.-Prof. Puxbaum vorgeschriebenen Staubschutzmaßnahmen durchgeführt werden, ist auch in der Bauphase mit keinen relevanten Luftschadstoffzunahmen zu rechnen.

Auch zu Abfallwirtschaft, Boden-/ Grundwasserqualität liegt ein positives UVP-Gutachten vor und der hydrogeologische UVP-SV Univ.-Prof. Weber schließt Beeinträchtigungen durch Schmutzwässer aus, u.a. wegen der Richtung des Grundwasserstromes, die qualitative Belastungen des Grundwassers nördlich des Bauvorhabens verunmöglicht (Waldeggstraße, Gauer-mannweg, Gaumbergstraße, Tizianstraße, Weesestraße, Liebermannweg, Rembrandtstraße, u.a.). Baustellenwässer sind vor der Einleitung in eine Vorflut einer Gewässerschutzanlage zu-zuführen. Bahnwässer gelangen über Aktivkohlefiltermatten zur Versickerung, Weichen sind schmierungsfrei. Für außerbetriebliche Ereignisse liegt ein Notfallplan vor, Abwässer werden über Aktivkohlefilter geleitet und im Störfall kann durch die im Projekt vorgesehenen Absperr-möglichkeiten zudem verhindert werden, dass belastete Wässer in die Versickerungsbrunnen gelangen.

Der elektrotechnische UVP-SV bestätigte, dass sich an den genannten Adressen die Belastun-gen durch elektromagnetische Felder projektbedingt kaum verändern und jedenfalls keine Grenzwerte zum Gesundheitsschutz von Risikogruppen überschreiten werden.

Die Zugzahl, -geschwindigkeit und -länge sowie der höhere Güterzuganteil in der Nacht wurden bei den Schallpegelberechnungen berücksichtigt. Unter allen Wohnhäusern (Abgabe einer gleichlautenden Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Auflage der Einreichunterlagen) ist der relativ höchste nächtliche Beurteilungspegel mit 68 dB beim Haus Nr. 7607 (Gauer-mannweg 17) zu erwarten, doch geht aus dem Objektschutzplan (Einlagezahl 506) hervor, dass ein ausreichender Schallschutz für die Fenster dieses Hauses vorgesehen ist. Damit ist ein unge-störter Nachtschlaf gewährleistet und unzumutbare Lärmbelästigungen im Wohnbereich sind auszuschließen. Das gleiche gilt für die weniger belasteten Häuser der übrigen Einwender, die den Kriterien der SchIV nicht entsprechen. In weiter entfernten Wohnhäusern, für die im Objekt-schutzplan (Einlagezahl 506) kein passiver Schallschutz vorgesehen ist, werden keine gesund-heitsgefährdenden oder unzumutbar belästigenden Lärmpegel erreicht werden und der Unter-schied zur Bestandssituation wird nicht auffällig sein.

Unzumutbare Belästigungen nahegelegener Anrainer durch Erschütterungen in der Betriebs-phase sind nach den vorliegenden Befunden auszuschließen und bei Einhaltung der vorgese-henen Maßnahmen zur Erschütterungsminderung und -überwachung auch in der Bauphase nicht zu befürchten.

Aus den genannten Fakten ist abzuleiten, dass es an obigen Adressen zu keiner projektbedingten Verschlechterung der Lebensqualität kommen wird.

WASSERBAUTECHNIK

In allen Stellungnahmen wird in gleicher Weise in allgemeiner Form die Thematik Schmutzwässer angesprochen. Die diesbezüglichen Ausführungen in der Beantwortung der Frage A3 gelten in gleicher Weise.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Auf Grund der örtlichen hydrogeologischen Gegebenheiten (der Grundwasserabstrom erfolgt von Norden nach Süden), sind qualitative Belastungen des Grundwassers nördlich des Bauvorhabens grundsätzlich auszuschließen.

Dies betrifft insbesondere alle Einwendungen mit den Adressen:

Klimtstraße, Waldeggstraße, Kollmitzstraße, Canongasse, Cranachstraße, Gauermannweg, Rottmayrstraße, Gaumbergstraße, Tizianstraße, Weesestraße, Liebermannweg, Breughelstraße, Rembrandtstraße, Robert Stolz Straße, Gerstmayerstraße, Mauergutstraße, Schiefersteinstraße, Nobauerstraße, Alpenblickstraße.

Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass der überwiegende Teil der Bahnwässer aus Niederschlagswässern resultiert. Ein zusätzlicher Anfall von Wässern erfolgt nicht. Die Bahnwässer werden über ein dem Stand der Technik entsprechendes Entwässerungssystem zur Versickerung gebracht. Jedem Versickerungsbrunnen ist eine Absperrvorrichtung vorgeschaltet. Der zur Aufnahme der Wässer vorgesehene Brunnenringraum ist bis zur Unterkante des Aktivkohlefilters dicht hergestellt. Erst nach Passage des Aktivkohlefilters können die Wässer in den Aquifer versickern.

Grundsätzlich ist auch darauf hinzuweisen, dass Bahnwässer nach dem natürlichen Lauf der Dinge so beschaffen sind, dass eine Beeinträchtigung von Gewässern, die über ein geringfügiges Ausmaß hinausgeht, nicht zu befürchten ist. Durch Setzung von zusätzlichen Maßnahmen insbesondere für außerbetriebliche Ereignisse („Störfälle“), die jedoch auch für den Regelbetrieb wirksam sind, kann die Restbelastung weiter reduziert werden, sodass Bahnwässer nach der Spruchpraxis der Wasserrechtsbehörde nach der Bodenfilterpassage im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf Grundwasser als „vernachlässigbar gering belastet“ bezeichnet werden können. Beim gg. Vorhaben gelangen die Bahnwässer anstelle eines Bodenfilters über Aktivkohlefiltermatten zur Versickerung. Diese Maßnahme ist im Hinblick auf die Schadstoffrückhaltung zumindest gleichwertig und gelangte bereits bei vergleichbaren Vorhaben zum Einsatz.

BODENQUALITÄT, ABFALLWIRTSCHAFT UND GRUNDWASSERCHEMIE

In allen Stellungnahmen wird gleichlautend und in allgemeiner Formulierung auf eine Zunahme von Schmutzwässern und Abfällen durch den geplanten Ausbau und die daraus resultierenden Belastungen verwiesen.

Generell kann auch durch den geplanten Ausbau von keinen Beeinträchtigungen infolge einer Zunahme der Schmutzwässer und Abfälle ausgegangen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass durch die Baumaßnahmen eine Reduktion der derzeit bestehenden diffusen Versickerung stattfindet. Die Bahnwässer werden über ein dem Stand der Technik entsprechendes Entwässerungssystem zur Versickerung gebracht.

In diesem Zusammenhang wird auch auf die detaillierten Stellungnahmen des Wasserbautechnischen Sachverständigen (DI Flicker), des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie (Univ. Prof. Dr. Weber) und die Stellungnahme der Projektwerberin (Kapitel 6) verwiesen.

Für die in der Bauphase anfallenden Abfälle wird unter Beachtung des AWG § 1 eine vollständige Verwertung für die gemäß dem Bundesabfallwirtschaftsplan 2011 verwertbaren Aushubmaterialien innerhalb und außerhalb des Bauloses angestrebt. Durch die projektbegleitende akkreditierte, chemische Bauaufsicht ist die nachvollziehbare Zuordnung auch in der Bauphase gewährleistet.

Die abfallwirtschaftlich relevanten Belange in der Betriebsphase werden durch das noch vorzulegende und dem Stand der Technik entsprechende Abfallwirtschaftskonzept in der Betriebs-

phase erfasst. Die ordnungsgemäße Einhaltung des Abfallwirtschaftskonzeptes des Hauptbahnhofs Linz wird von einer Fachperson am Standort überwacht.

Das Abfallwirtschaftskonzept verpflichtet sich der Abfallvermeidung und so diese nicht möglich ist der ressourcenschonenden Verwertung. Das Abfallwirtschaftskonzept wird kontinuierlich, basierend auf geänderten Rahmenbedingungen, fortgeschrieben, ein Einhalten der Vorgaben des Abfallwirtschaftsgesetzes ist somit absehbar.

Es wird eine zentrale Sammlung eingerichtet wo eine ökologisch nachhaltige Sammlung der einzelnen Abfallfraktionen möglich ist. Diese so gesammelten Abfälle werden vom Entsorgungspartner der ÖBB regelmäßig abgeholt und entsorgt.

LANDSCHAFT, RAUMPLANUNG

Siehe Antwort D1

D3 – Johann Engleder, 05.03.2012

Klimtstraße 28, 4060 Leonding

D3.1	MM	Bei uns als im Einzugsgebiet des geplanten Vorhabens lebende Leondinger ist das oben bezeichnete Projekt und seine absehbaren nachteiligen Auswirkungen auf Gesundheit und Vermögen aller Betroffenen derzeit Gesprächsthema Nr. 1. Übereinstimmend haben wir das Gefühl, dass die ÖBB in dieser Sache über die Bürger hinweg rollen will. Das beginnt schon damit, dass die Streckenführung in zwei Abschnitte und somit auch zwei UVP-Verfahren geteilt wurde, wobei wir im ersten UVP-Verfahren keine Parteienstellung und somit auch keinerlei Möglichkeiten hatten unsere Befürchtungen darzulegen. Dies hat zur Folge, dass die ÖBB in diesem Streckenabschnitt bereits technische Grundlagen vorgibt, die eine verträgliche Streckenführung mit entsprechenden Schutzmaßnahmen für die Bevölkerung im darauf folgenden Abschnitt stark einschränkt! Inwiefern dies rechtens ist, darf angezweifelt werden. Denn in der Tat sind die Bedrohungen, denen ich mich durch dieses Projekt ausgesetzt sehe vielfältig und bedingen eine zukunftsfähige Planung dieser Strecke!
D3.2	EL KS WL LW PF	Als Anrainer im Einflussgebiet dieser Strecke sehe ich mich jedenfalls konfrontiert mit den nachstehenden negativen Auswirkungen, die durch den Hochleistungsbetrieb und die Verdoppelung der Gleisanlagen unausweichlich sind: - mehr Abfall und Schmutzwässer - extreme Verkehrsbelastung und Lärm - Zunahmen an elektromagnetischen Feldern - ständige Erschütterungen und allfällige Gebäudeschäden

EISENBAHNWESEN

Ad D3.1

Antwort siehe D1

Hinsichtlich der rechtlichen Fragen wird auf die allfällige Aussage der Behörde verwiesen.

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Ad D3.2

Durch die Wirkung der im Projekt rechtsseitig der Westbahn in einer Höhe bis 5,5 m über Schienenoberkante vorgesehenen Lärmschutzwand LSW-2 wird die durch die Erhöhung der Verkehrsstärke der Bahn zu erwartende Lärmerhöhung weitgehend kompensiert. Entsprechend den Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) sind darüber hinaus aufgrund der lärmexponierten Lage am Haus allseitig Objektschutzmaßnahmen vorgesehen.

Im Fachbeitrag Erschütterung des Einreichprojekts wird aufgrund der Bewertung der Gebäudeklasse und der Erschütterungsanfälligkeit des Wohnhauses hinsichtlich der Bahnerschütterung die Einhaltung der Beurteilungskriterien für den Menschen in Aufenthaltsräumen nach ÖNORM S 9012 für „guten Erschütterungsschutz“ prognostiziert. Für die Bauarbeiten sind zur Vermeidung von Gebäudeschäden umfangreiche erschütterungsschutztechnische Maßnahmen vorgesehen.

ELEKTROMAGNETISCHE FELDER, BELEUCHTUNG / BESCHATTUNG

Ad D3.2

Bereits durch die vorhandenen Infrastrukturanlagen (insb. öffentliche Stromversorgungsleitungen) existieren Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Im Fachbeitrag elektromagnetische Felder wurden Berechnungen vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz für die Hoch- und Niederspannungsanlagen der im Bauentwurf enthaltenen Bahnanlagen unter Annahme verschiedener Betriebsbedingungen ermittelt. (Bsp.: Parz.Nr.:807/42 Bestand I(therm) 6,7 μ T, I(max) 2,4 μ T, I(24h) 0,9 μ T; Ausbau I(therm) 12,7 μ T, I(max) 7,2 μ T, I(24h) 2,2 μ T) Es wurden die Beeinflussungen an den nächsten Objekten links und rechts der Bahnanlage im Bestand sowie für den geplanten Ausbau berechnet. Die vorliegenden Ergebnisse der magnetischen Ersatzflussdichte und der elektrische Ersatzfeldstärke sowohl für die 50 Hz Anlagen als auch die 16,7 Hz Anlagen wurden an ausgewählten Bereichen die allgemein zugänglich sind bewertet. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus elektrotechnischer Sicht die derzeit in Österreich gültigen Festlegungen für die Allgemeinbevölkerung (100 μ T bei 50 Hz bzw. 300 μ T bei 16,7 Hz) 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 und entsprechen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU. Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt. Die berechneten elektrotechnisch maximalen Betriebsbedingungen stellen einen theoretischen Anlagengrenzwert dar, der auf Grund der eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebsprogramm, eingesetzte Triebfahrzeuge, Sicherungsanlagen, ..) in der Praxis nicht erreicht werden kann. Als relevanter Praxiswert ist bei Bahnanlagen aus technischer Sicht der 24 h Mittelwert maßgebend. Der Referenzwert von 300 μ T bei 16,7 Hz wird aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten.

WASSERBAUTECHNIK

In allen Stellungnahmen wird in gleicher Weise in allgemeiner Form die Thematik Schmutzwasser angesprochen. Die diesbezüglichen Ausführungen in der Beantwortung der Frage A3 gelten in gleicher Weise.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Siehe Antwort zu Frage D2

BODENQUALITÄT, ABFALLWIRTSCHAFT UND GRUNDWASSERCHEMIE

Siehe Antwort D2

D4 – Gisela Engleder, 05.03.2012

Klimtstraße 28, 4060 Leonding

D4.1		Ident mit D3.1
D4.2		Ident mit D3.2
D4.3	MN	Wegen der zu befürchtenden negativen Auswirkungen auf meine Gesundheit und jene meiner Familie sowie auf die Grundstückswerte in der betroffenen Gegend ersuche Sie um Abweisung des Antrags auf Bewilligung, damit im weiteren Verfahren eine allseits verträgliche Lösung gefunden werden kann.

HUMANMEDIZIN

Negative Auswirkungen des Projektes auf die Gesundheit von Familien, welche diese Stellungnahme unterzeichnet haben, sind wegen der vorgesehenen Maßnahmen auszuschließen. Belästigungen sind vor allem durch Lärm möglich. Der relativ höchste Beurteilungspegel in der Nacht ist mit 72 dB am Haus Nr. 7606 (Klimtstraße 28) zu erwarten, doch geht aus dem Objektschutzplan (Einlagezahl 506) hervor, dass ein ausreichender Schallschutz für die Fenster die-

ses Hauses vorgesehen ist. Damit ist ein ungestörter Nachtschlaf gewährleistet und unzumutbare Lärmbelastigungen im Wohnbereich sind auszuschließen. Das gleiche gilt für die auf Grund größerer Entfernung oder Abschirmung von der Bahn weniger belasteten Häuser obiger Einwender, die nach SchIV einen zusätzlichen passiven Schallschutz benötigen. Schon auf Grund der hohen Lärmbelastung im Bestand wird dringend empfohlen, diesen kostenlosen Einbau von Schallschutzfenstern für Schlaf- und Wohnzimmer in Anspruch zu nehmen. Für die Bauphase haben Univ.-Prof. Puxbaum und ich der Behörde zusätzliche Auflagen vorgeschlagen, damit unzumutbare Staub- und Lärmbelastigungen vermieden werden. In Aufenthaltsräumen des bahnnächsten Wohnhauses (Nr. 7606) wird für die Betriebsphase „guter Erschütterungsschutz“ nach ÖNORM S 9012 prognostiziert, was unzumutbare Belastigungen durch fühlbare Vibrationen ausschließt. Solche sind auch (bei Einhaltung der vorgesehenen Maßnahmen zur Erschütterungsminderung und -überwachung) in der Bauphase nicht zu befürchten.

D5 – Akad. VKfm. Ing. Markus Leibetseder, 05.03.2012

Cranachstraße 5, 4060 Leonding

D5	MN EL HP PF KS MM WL LW	Der sogenannte "Umbau Linz Hauptbahnhof Westseite einschließlich Linzer Lokalbahn" ist ein Frontalangriff auf Leben, Gesundheit und Eigentum aller, die wie ich im Einflussbereich dieses Wahnsinnsprojekts leben! Mit den bereits bestehenden Lärm und Schadstoffimmissionen muss man sich als Anrainer ja abfinden. nicht jedoch mit den zu erwartenden Erhöhungen durch Bau und Betrieb der geplanten Hochleistungsstrecke: - mehr Schutzwässer - mehr Abfall - mehr Verkehrsbelastung - mehr elektromagnetische Felder mit gesundheitsgefährdenden Auswirkungen - mehr Erschütterungen und allfällige Gebäudeschäden
-----------	--	---

EISENBAHNWESEN

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

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

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

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

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

368 Züge (davon Nacht 125 Züge), im Streckenabschnitt Linz Hbf. – Traun insgesamt 129 Züge (davon Nacht 25 Züge) und auf der Lilo von Linz Hbf. – Leonding insgesamt 56 Züge (davon Nacht 4 Züge).

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

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

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

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

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

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Durch die Wirkung der im Projekt rechtsseitig der Westbahn in einer Höhe bis 5,5 m über Schienenoberkante vorgesehenen Lärmschutzwand LSW-2 wird die durch die Erhöhung der Verkehrsstärke der Bahn zu erwartende Lärmerhöhung weitgehend kompensiert. Entsprechend den Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) sind darüber hinaus aufgrund der lärmexponierten Lage im Obergeschoss dreiseitig Objektschutzmaßnahmen vorgesehen.

Im Fachbeitrag Erschütterung des Einreichprojekts wird für das Wohnhaus in ca. 90 m vom nächsten Gleis hinsichtlich der Bahnerschütterung die Einhaltung der Beurteilungskriterien für den Menschen in Aufenthaltsräumen nach ÖNORM S 9012 für „guten Erschütterungsschutz“ prognostiziert. Für die Bauarbeiten sind zur Vermeidung von Gebäudeschäden umfangreiche erschütterungsschutztechnische Maßnahmen vorgesehen.

ELEKTROMAGNETISCHE FELDER, BELEUCHTUNG / BESCHATTUNG

Bereits durch die vorhandenen Infrastrukturanlagen (insb. öffentliche Stromversorgungsleitungen) existieren Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Im Fachbeitrag elektromagnetische Felder wurden Berechnungen vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz für die Hoch- und Niederspannungsanlagen der im Bauentwurf enthaltenen Bahnanlagen unter Annahme verschiedener Betriebsbedingungen ermittelt. Es wurden die Beeinflussungen an den nächsten Objekten links und rechts der Bahnanlage im Bestand sowie für den geplanten Ausbau berechnet. Die vorliegenden Ergebnisse der magnetischen Ersatzflussdichte und der elektrische Ersatzfeldstärke sowohl für die 50 Hz Anlagen als auch die 16,7 Hz Anlagen wurden an ausgewählten Bereichen die allgemein zugänglich sind bewertet. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus elektrotechnischer Sicht die derzeit in Österreich gültigen Festlegungen für die Allgemeinbevölkerung (100 μ T bei 50 Hz bzw. 300 μ T bei 16,7 Hz) 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 und entsprechen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU. Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch

die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt. Die berechneten elektrotechnisch maximalen Betriebsbedingungen stellen einen theoretischen Anlagengrenzwert dar, der auf Grund der eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebsprogramm, eingesetzte Triebfahrzeuge, Sicherungsanlagen, ..) in der Praxis nicht erreicht werden kann. Als relevanter Praxiswert ist bei Bahnanlagen aus technischer Sicht der 24 h Mittelwert maßgebend. Der Referenzwert von 300 μ T bei 16,7 Hz wird aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten.

LUFTSCHADSTOFFE

Da höchst belastete Anrainerpunkte (z.B. Linz, Waldeggstraße 65, 81, 91, 124, 125; Ing. Etzel Straße 25-27, Leonding, Rottmayrstraße 11, Ecke Cranachstraße) sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase irrelevant geringe Zusatzbelastungen von Luftschadstoffen (in diesem Fall <3% des Grenzwerts bei Langzeitwerten, <3% bei Kurzzeitwerten in der Bauphase, <1% des Grenzwerts bei Langzeitwerten, <3% bei Kurzzeitwerten in der Betriebsphase) aufweisen, kann geschlossen werden, dass die Auswirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffe in der Cranachstraße 5 ebenso im geringfügigen Bereich liegen werden. Die KG Leonding ist kein „belastetes Gebiet“ bezüglich Luftschadstoffe, die derzeitige Luftbelastung stammt im weitaus überwiegenden Fall nicht vom Bahnbetrieb, welcher hinsichtlich der Luftschadstoffe eine Entlastungsfunktion hat. Auflagen zur Reduktion der Staubentwicklung im Baustellen- und Zufahrtsbereich werden erteilt. Für die Kontrolle der Einhaltung der Maßnahmen in der Bauphase wird die Einrichtung einer Bauombudsperson und einer ökologischen Bauaufsicht vorgesehen.

HUMANMEDIZIN

Leben und Gesundheit sind durch dieses Projekt nicht gefährdet. Die Katastralgemeinde Leonding ist nicht als luftbelastetes Gebiet ausgewiesen. Die Luftqualität an den Wohnorten der Einwender (im Bestand besser als in Linz) wird sich durch das Projekt nicht relevant verändern. Wenn die im Projekt vorgesehenen und die zusätzlich von Univ.-Prof. Puxbaum vorgeschriebenen Staubschutzmaßnahmen durchgeführt werden, ist auch in der Bauphase mit keinen relevanten Luftschadstoffzunahmen zu rechnen.

Auch zu Abfallwirtschaft, Boden-/ Grundwasserqualität liegen positives UVP-Gutachten vor und der hydrogeologische UVP-SV Univ.-Prof. Weber prognostiziert keine Beeinträchtigungen durch Schmutzwässer, u.a. wegen der Richtung des Grundwasserstromes, die qualitative Belastungen des Grundwassers nördlich des Bauvorhabens ausschließt (Klimtstraße, Waldeggstraße, Kollnitzstraße, Canongasse, Cranachstraße, Gauer mannweg, Rottmayrstraße, Gaumbergstraße, Tizianstraße, Weesestraße, u.a.).

Der elektrotechnische UVP-SV bestätigte, dass sich an den genannten Adressen die Belastungen durch elektromagnetische Felder projektbedingt kaum verändern und jedenfalls keine Grenzwerte zum Gesundheitsschutz von Risikogruppen überschreiten werden.

Unzumutbare Belästigungen nahegelegener Anrainer durch Erschütterungen in der Betriebsphase sind nach den vorliegenden Befunden auszuschließen und bei Einhaltung der vorgesehenen Maßnahmen zur Erschütterungsminderung und -überwachung auch in der Bauphase nicht zu befürchten.

Unter allen Wohnhäusern (Abgabe einer gleichlautenden Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Auflage der Einreichunterlagen) ist die relative höchste Nachtlärmbelastung mit $L_r = 66$ dB am Haus 7608 in Gauer mannweg 15 zu erwarten. Der Objektschutzplan Nr. 506 zeigt aber, dass ein ausreichender Schallschutz für die Fenster dieses Hauses vorgesehen ist. Damit ist ein ungestörter Nachtschlaf gewährleistet und unzumutbare Lärmbelästigungen im Wohnbereich sind auszuschließen. Das gleiche gilt für die weniger lärmbelasteten Häuser der übrigen Einwender, die einen passiven Schallschutz benötigen.

WASSERBAUTECHNIK

In allen Stellungnahmen wird in gleicher Weise in allgemeiner Form die Thematik Schmutzwässer angesprochen. Die diesbezüglichen Ausführungen in der Beantwortung der Frage A3 gelten in gleicher Weise.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Siehe Antwort zu Frage D2

BODENQUALITÄT, ABFALLWIRTSCHAFT UND GRUNDWASSERCHEMIE

Siehe Antwort D2

D6 – Gottfried Bergmann, 27.02.2012

Cranachstraße 5, 4060 Leonding

D6	EL MM OR PF KS MN WL LW	Schön hier zu wohnen, hieß es bislang bei uns in Leonding. Heute muss ich diesen Satz relativieren: Schließlich lebe ich im Einflussgebiet des in der Betreffzeile bezeichneten Projekts. Der geplante Streckenausbau ist insbesondere angesichts der bereits bestehenden Lärm- und Luftschadstoffimmissionen eine unzumutbare weitere Beeinträchtigung meiner Lebens- und Wohnqualität mit weitreichenden Folgen: Sollte der Ausbau tatsächlich stattfinden, steht uns LeondingerInnen insgesamt mehr Güterverkehr, schneller fahrende Züge (und damit Lärm) sowie ein massive Schädigung unseres Orts- Landschaftsbildes durch die nur unzureichenden Schutzmaßnahme der ÖBB ins Haus! Angesichts der zu erwartenden Erschütterungen, Schmutzwasserbelastung und der gesteigerten Abfall- und verstärkter Beeinflussung durch elektromagnetische Felder fürchte ich um meine Gesundheit und die Werthaltigkeit meines Eigentums. Ich beantrage daher, den diesbezüglichen Genehmigungsantrag abzuweisen.
-----------	--	--

EISENBAHNWESEN

Antwort siehe D5

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Antwort siehe D5

ELEKTROMAGNETISCHE FELDER, BELEUCHTUNG / BESCHATTUNG

Bereits durch die vorhandenen Infrastrukturanlagen (insb. öffentliche Stromversorgungsleitungen) existieren Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Im Fachbeitrag elektromagnetische Felder wurden Berechnungen vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz für die Hoch- und Niederspannungsanlagen der im Bauentwurf enthaltenen Bahnanlagen unter Annahme verschiedener Betriebsbedingungen ermittelt. Es wurden die Beeinflussungen an den nächsten Objekten links und rechts der Bahnanlage im Bestand sowie für den geplanten Ausbau berechnet. Die vorliegenden Ergebnisse der magnetischen Ersatzflussdichte und der elektrische Ersatzfeldstärke sowohl für die 50 Hz Anlagen als auch die 16,7 Hz Anlagen wurden an ausgewählten Bereichen die allgemein zugänglich sind bewertet. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus elektrotechnischer Sicht die derzeit in Österreich gültigen Festlegungen für die Allgemeinbevölkerung (100 μ T bei 50 Hz bzw. 300 μ T bei 16,7 Hz) 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 und entsprechen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU. Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt. Die berechneten elektrotechnisch maximalen Betriebsbedingungen stellen einen theoretischen Anlagengrenzwert dar, der auf Grund der eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebsprogramm, eingesetzte Triebfahrzeuge, Sicherungsanlagen, ..) in der Praxis nicht erreicht werden kann. Als relevanter Praxiswert ist bei Bahnanlagen aus technischer Sicht der 24 h Mittelwert maßgebend. Der Referenzwert von 300 μ T bei 16,7 Hz wird aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten.

HUMANMEDIZIN

Projektbedingt wird sich an den Wohnbedingungen der oben unter D6 (bzw. aller Einwender, die die gleichlautende Einwendung unterzeichnet haben) genannten Anrainer nicht viel ändern, wenn man von passageren Belästigungen während der Bauzeit absieht. Erschütterungen,

Schmutzwasserbelastung und Abfall werden in der Betriebsphase nicht zunehmen und sind in der Bauphase unter Kontrolle. Univ.-Prof. Weber schließt Trinkwasserbeeinträchtigungen durch Schmutzwässer aus, u.a. wegen der Richtung des Grundwasserstromes, die qualitative Belastungen des Grundwassers nördlich des Bauvorhabens unmöglich macht (Waldeggstraße, Canongasse, Cranachstraße, Gauermannweg, Rottmayrstraße, Gaumbergstraße, Tizianstraße, Weesestraße, Liebermannweg, Rembrandtstraße, u.a.). Elektromagnetische Felder wurden für die ungünstigsten Lastzustände berechnet und die Ergebnisse vom elektrotechnischen UVP-SV überprüft. Das Ergebnis zeigte, dass für fast alle Anwohner keine verstärkte Beeinflussung durch elektromagnetische Felder und auch in Bahnnähe keine Überschreitung von Grenzwerten für den Wohnbereich zu befürchten ist.

Die Zugzahl, -geschwindigkeit und -länge sowie der höhere Güterzuganteil in der Nacht wurden bei den Schallpegelberechnungen berücksichtigt; selbstverständlich auch für die Selzthalstrecke und die Kumulierung mit anderen Lärmquellen. Von allen Wohnhäusern (Abgabe einer gleichlautenden Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Auflage der Einreichunterlagen) ist nachts der relativ höchste Bahnlärmpegel mit $L_r = 66$ dB am Haus Nr. 7610 (Gauermannweg 11) zu erwarten. Der Objektschutzplan Nr. 506 zeigt aber, dass ein ausreichender Schallschutz für die Fenster dieses Hauses vorgesehen ist. Damit ist ein ungestörter Nachtschlaf gewährleistet und unzumutbare Lärmbelastungen im Wohnbereich sind auszuschließen. Das gleiche gilt für die weniger lärmbelasteten Häuser der übrigen Einwohner, die einen passiven Schallschutz benötigen. Bei den Häusern, die auf Grund noch größerer Entfernung oder stärkerer Abschirmung von der Bahn noch weniger lärmbelastet sind und daher nach SchIV auch keinen zusätzlichen passiven Schallschutz benötigen, wird sich die akustische Situation nicht auffällig ändern. Somit kann bei allen Einwohnern eine Gesundheitsgefährdung ausgeschlossen werden. Lebens- und Wohnqualität werden sich projektbedingt kaum ändern, ausgenommen für jene, die durch das Projekt einen besseren Schallschutz bekommen.

WASSERBAUTECHNIK

In allen Stellungnahmen wird in gleicher Weise in allgemeiner Form die Thematik Schmutzwässer angesprochen. Die diesbezüglichen Ausführungen in der Beantwortung der Frage A3 gelten in gleicher Weise.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Siehe Antwort zu Frage D2

BODENQUALITÄT, ABFALLWIRTSCHAFT UND GRUNDWASSERCHEMIE

Siehe Antwort D2

LANDSCHAFT, RAUMPLANUNG

Siehe Antwort D1

D7 – Karin Puckmayr, 08.03.2012

Gerstmayrstraße 41, 4060 Leonding

D7	EL MN WL MM KS PF OR LW	<p>Wie würden Sie es finden, wenn Ihnen in einer ohnehin schon von Lärm und Schadstoffimmissionen belasteten Gegend eine Erhöhung dieser Belastungen um mindestens 100% angekündigt würde? Wenn Sie um Ihre Gesundheit und die Ihrer Familie sowie um die Werthaltigkeit Ihres mit harter Arbeit erworbenen Eigentums fürchten müssen?</p> <p>Genauso geht es mir und meinen Nachbarn im Einzugsbereich dieses geplanten Projekts: Durch den Ausbau zu einer Hochleistungsstrecke kommen Belastungen, auf uns zu, die für uns heute nicht abschätzbar sind, Bedrohungen, die unsere Existenzgrundlage betreffen. Namentlich sind es die mit dem Projekt verbundenen negativen Auswirkung wie etwa die geplante Zunahme vor allem des Güterverkehrs auf einer Strecke, die mit Höchstgeschwindigkeit zu befahren sein wird. Die damit einhergehenden Lärmbelastungen sind aber nur ein Teil der schlechten Nachricht. Hinzu kommen ständige Erschütterungen, die zu Schäden an den umliegenden Gebäuden führen können, um verstärkte elektromagnetische Strahlungen, welche die Gesundheit belasten, um Abfälle und Abwässer, die Umwelt und Landschaftsbild beeinträchtigen. Letzteres wird auch durch die geplante "Schutzmaßnahme" der ÖBB massiv be-</p>
-----------	--	---

	droht: Diese planen 4 Meter hohe Lärmschutzwände auf die gesamte Streckenführung im Ortsgebiet - was der Errichtung einer Grenzmauer wie in Berlin gleichkommt!
--	---

EISENBAHNWESEN

D7 außerhalb des Vorhabens

Antwort siehe D5

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Das Wohnhaus 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“. Durch die prognostizierte Verkehrserhöhung für das Jahr 2025 ist eine Erhöhung der Lärmbelastung nicht wie befürchtet um 100%, sondern im Ausmaß von ca. 3 dB gegenüber dem Bestand zu rechnen.

Lärmschutzwände sind im Bereich des Objektes derzeit nicht vorgesehen. Das Ende der vorgesehenen Lärmschutzwand LSW-2 liegt bei km 190,825 in einer Entfernung von ca. 400 m vom Wohnhaus. Allerdings wird voraussichtlich im nächsten Planungsabschnitt Linz-Marchtrenk des vorgesehenen 4-gleisigen Ausbaus der Westbahn eine schalltechnische Überprüfung des Bestands und der Projektauswirkung zu erfolgen haben und es werden dabei entsprechend den Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung bahnseitige und evtl. auch objektseitige Lärmschutzmaßnahmen auszuführen sein. Eine entsprechende Beurteilung wird daher im zutreffenden Projekt zu erfolgen haben.

Hinsichtlich des Vorbringens betreffend Erschütterungen sind aufgrund der großen Entfernung zur Bahn Gebäudeschädigungen mit Sicherheit auszuschließen.

ELEKTROMAGNETISCHE FELDER, BELEUCHTUNG / BESCHATTUNG

Bereits durch die vorhandenen Infrastrukturanlagen (insb. öffentliche Stromversorgungsleitungen) existieren Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Im Fachbeitrag elektromagnetische Felder wurden Berechnungen vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz für die Hoch- und Niederspannungsanlagen der im Bauentwurf enthaltenen Bahnanlagen unter Annahme verschiedener Betriebsbedingungen ermittelt. Es wurden die Beeinflussungen an den nächsten Objekten links und rechts der Bahnanlage im Bestand sowie für den geplanten Ausbau berechnet. Die vorliegenden Ergebnisse der magnetischen Ersatzflussdichte und der elektrische Ersatzfeldstärke sowohl für die 50 Hz Anlagen als auch die 16,7 Hz Anlagen wurden an ausgewählten Bereichen die allgemein zugänglich sind bewertet. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus elektrotechnischer Sicht die derzeit in Österreich gültigen Festlegungen für die Allgemeinbevölkerung (100 μ T bei 50 Hz bzw. 300 μ T bei 16,7 Hz) 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 und entsprechen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU. Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt. Die berechneten elektrotechnisch maximalen Betriebsbedingungen stellen einen theoretischen Anlagengrenzwert dar, der auf Grund der eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebsprogramm, eingesetzte Triebfahrzeuge, Sicherungsanlagen,...) in der Praxis nicht erreicht werden kann. Als relevanter Praxiswert ist bei Bahnanlagen aus technischer Sicht der 24 h Mittelwert maßgebend. Der Referenzwert von 300 μ T bei 16,7 Hz wird aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten.

LUFTSCHADSTOFFE

Da bereits nahe liegende Anrainerpunkte (z.B. Leonding, Rottmayrstraße 29, Linz, Unionstr. 84, 98, Linz, Waldeggstraße 65, 81, 91, 124, 125; Ing. Etzel Straße 25-27, Leonding, Rottmayrstraße 11, Ecke Cranachstraße) sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase irrelevant geringe Zusatzbelastungen von Luftschadstoffen (in diesem Fall <3% des Grenzwerts bei Langzeitwerten, <3% bei Kurzzeitwerten in der Bauphase, <1% des Grenzwerts bei Langzeitwerten,

<3% bei Kurzzeitwerten in der Betriebsphase) aufweisen, kann geschlossen werden, dass die Auswirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffe jedenfalls ähnlich, im nicht merklichen Bereich liegen werden. Die KG Leonding ist kein „belastetes Gebiet“ bezüglich Luftschadstoffe, die derzeitige Luftbelastung stammt im weitaus überwiegenden Fall nicht vom Bahnbetrieb, welcher hinsichtlich der Luftschadstoffe eine Entlastungsfunktion hat. Für die Kontrolle der Einhaltung der Maßnahmen in der Bauphase wird die Einrichtung einer Bauombudsperson und einer ökologischen Bauaufsicht vorgesehen.

HUMANMEDIZIN

Die Zugzahlen und -geschwindigkeiten sowie der höhere Güterzuganteil in der Nacht wurden bei den Schallpegelberechnungen berücksichtigt (Fachbeitrag Schalltechnik, S.51-66). Aus den vom schalltechnischen UVP-Gutachter Ing. Lassnig kontrollierten Ergebnissen ist – unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen - keine Gesundheitsbedrohung abzuleiten. Der zum Schutz vor unzumutbaren Belästigungen erforderliche Schall- und Erschütterungsschutz wird bei allen Wohnanrainern (mit Abgabe der gleichlautenden Stellungnahme) eingehalten. Belästigungen sind vor allem durch Lärm möglich. Der relativ höchste Beurteilungspegel in der Nacht ist mit 72 dB am Haus Nr. 7586 (Kollwitzstraße 2) zu erwarten, doch geht aus dem Objektschutzplan (Einlagezahl 506) hervor, dass ein ausreichender Schallschutz für die Fenster dieses Hauses vorgesehen ist. Damit ist ein ungestörter Nachtschlaf gewährleistet und eine unzumutbare Lärmbelästigung im Wohnbereich ist auszuschließen. Das gleiche gilt für die auf Grund größerer Entfernung oder Abschirmung von der Bahn weniger belasteten Häuser obiger Einwender, die nach SchIV einen zusätzlichen passiven Schallschutz benötigen. Schon auf Grund der hohen Lärmbelastung im Bestand wird dringend empfohlen, diesen kostenlosen Einbau von Schallschutzfenstern für Schlaf- und Wohnzimmer in Anspruch zu nehmen.

Der Einwand gegen die Höhe der Lärmschutzwände widerspricht der Forderung anderer Bürger Leondings, die noch höhere Lärmschutzwände fordern (siehe z.B. die Stellungnahmen D10 bzw. alle gleichlautenden Stellungnahmen). Die Höhe der Lärmschutzwand ist meist ein Kompromiss zwischen Landschaftsbild bzw. Beschattung und dem Freiraumschutz vor Lärm, der mit passivem Schallschutz nicht erzielbar ist. Aus lärmhygienischer Sicht ist die Höhe der Lärmschutzwand wie geplant erforderlich, aber eine Begrünung (z.B. mit Efeu oder Schlingknöterich) aus ästhetischen Gründen zu empfehlen.

Abfälle und Abwässer sind in den Fachbeiträgen umfassend dargestellt und ihre Umweltverträglichkeit wurde von den entsprechenden UVP-SV überprüft. Aus umwelthygienischer Sicht besteht in diesem Zusammenhang keine Gefährdung.

Elektromagnetische Felder wurden für die ungünstigsten Lastzustände berechnet und die Ergebnisse vom elektrotechnischen UVP-SV Ing. Lampel überprüft. Dabei ergaben sich auch für die bahnächsten Wohnungen keine gesundheitlich bedenklichen Werte.

WASSERBAUTECHNIK

In allen Stellungnahmen wird in gleicher Weise in allgemeiner Form die Thematik Schmutzwässer angesprochen. Die diesbezüglichen Ausführungen in der Beantwortung der Frage A3 gelten in gleicher Weise.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Siehe Antwort zu Frage D2

BODENQUALITÄT, ABFALLWIRTSCHAFT UND GRUNDWASSERCHEMIE

Siehe Antwort D2

LANDSCHAFT, RAUMPLANUNG

Siehe Antwort D1

D8 - Josef Puckmayr, 08.03.2012

Gerstmayrstraße 41, 4060 Leonding

D8		Ident mit D7
----	--	--------------

D9 – Susanne Fiedler und Alexander Huber, 08.03.2012

Cranachstraße 1, 4060 Leonding

D9	EL MN HP WL PF KS OR LW	<p>Die Realisierung des oben angeführten Bauprojekts hat eine Verbreiterung des Gleiskörpers und damit eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens zur Folge. Da unser Eigenheim (Grundstück mit Einfamilienhaus) in unmittelbarer Nachbarschaft liegt, und wir jetzt schon mit überhöhter Lärm-, Vibrations-, und Luftbelastung leben müssen, sind wir in vieler Hinsicht negativ betroffen durch dieses Bauvorhaben (Geschwindigkeitserhöhung, Frequenzerhöhung des Güterverkehrs):</p> <p>Weitere signifikante Beeinträchtigung der Lebensqualität durch überhöhte Lärmbelastung, weil nochmals erhöhte Frequenz (Tag und Nacht)</p> <p>Erschütterungen (Bahngleise rücken näher an unser Grundstück, dadurch Schäden am Gebäude, ...)</p> <p>Verstärkte elektromagnetische Felder</p> <p>Luft- bzw. Staubbelastung</p> <p>Versickerung von Abwässern</p> <p>Beeinträchtigungen durch Baustelle</p> <p>Wertminderung unserer Liegenschaft</p> <p>Beeinträchtigung des Ortsbildes</p> <p>Bekannterweise verursachen all diese Faktoren physische und psychische Erkrankungen der in der Umgebung Lebenden und gefährden daher essentiell unsere Gesundheit. Darüber hinaus werden unsere Liegenschaften signifikant entwertet.</p>
----	--	--

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Durch die Wirkung der im Projekt rechtsseitig der Westbahn in einer Höhe bis 5,5 m über Schienenoberkante vorgesehenen Lärmschutzwand LSW-2 wird die durch die Erhöhung der Verkehrsstärke der Bahn zu erwartende Lärmerhöhung weitgehend kompensiert. Entsprechend den Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) sind darüber hinaus aufgrund der lärmexponierten Lage am Haus allseitig Objektschutzmaßnahmen vorgesehen.

Im Fachbeitrag Erschütterung des Einreichprojekts wird aufgrund der Bewertung der Gebäudeklasse und der Erschütterungsanfälligkeit des Wohnhauses hinsichtlich der Bahnerschütterung die Einhaltung der Beurteilungskriterien für den Menschen in Aufenthaltsräumen nach ÖNORM S 9012 für „guten Erschütterungsschutz“ prognostiziert.

Für die Bauarbeiten sind zur Vermeidung von Gebäudeschäden umfangreiche erschütterungsschutztechnische Maßnahmen vorgesehen.

ELEKTROMAGNETISCHE FELDER, BELEUCHTUNG / BESCHATTUNG

Bereits durch die vorhandenen Infrastrukturanlagen (insb. öffentliche Stromversorgungsleitungen) existieren Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Im Fachbeitrag elektromagnetische Felder wurden Berechnungen vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz für die Hoch- und Niederspannungsanlagen der im Bauentwurf enthaltenen Bahnanlagen unter Annahme verschiedener Betriebsbedingungen ermittelt. Es wurden die Beeinflussungen an den nächsten Objekten links und rechts der Bahnanlage im Bestand sowie für den geplanten Ausbau berechnet. (Bsp.: Parz.Nr.:807/38 Bestand I(therm) 5,4µT, I(max) 1,9µT, I(24h) 0,7µT; Ausbau I(therm) 9,2µT, I(max) 5,2µT, I(24h) 1,6µT) Die vorliegenden Ergebnisse der magnetischen Ersatzflussdichte und der elektrische Ersatzfeldstärke sowohl für die 50 Hz Anlagen als auch die 16,7 Hz Anlagen wurden an ausgewählten Bereichen die allgemein zugänglich sind bewertet. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus elektrotechnischer Sicht die derzeit in Österreich gültigen Festlegungen für die Allgemeinbevölkerung (100 µT bei 50 Hz bzw. 300 µT bei 16,7 Hz) 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 und entsprechen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU. Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt. Die berechneten elektrotechnisch maximalen Betriebsbedingungen stellen einen theoretischen Anlagengrenzwert dar, der auf Grund der eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebsprogramm, eingesetzte Triebfahrzeuge, Sicherungsanlagen, ..) in der Praxis nicht erreicht werden kann. Als relevanter Praxiswert ist bei Bahnanlagen aus technischer Sicht der 24 h Mittelwert maßgebend. Der Referenzwert von 300 μ T bei 16,7 Hz wird aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten.

LUFTSCHADSTOFFE

Da höchst belastete Anrainerpunkte (z.B. Linz, Waldeggstraße 65, 81, 91, 124, 125; Ing. Etzel Straße 25-27, Leonding, Rottmayrstraße 11, Ecke Cranachstraße) sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase irrelevant geringe Zusatzbelastungen von Luftschadstoffen (in diesem Fall <3% des Grenzwerts bei Langzeitwerten, <3% bei Kurzzeitwerten in der Bauphase, <1% des Grenzwerts bei Langzeitwerten, <3% bei Kurzzeitwerten in der Betriebsphase) aufweisen, kann geschlossen werden, dass die Auswirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffe in der Cranachstraße ebenso im geringfügigen Bereich liegen werden. Die KG Leonding ist kein „belastetes Gebiet“ bezüglich Luftschadstoffe, die derzeitige Luftbelastung stammt im weitaus überwiegenden Fall nicht vom Bahnbetrieb, welcher hinsichtlich der Luftschadstoffe eine Entlastungsfunktion hat. Auflagen zur Reduktion der Staubentwicklung im Baustellen- und Zufahrtsbereich werden erteilt. Für die Kontrolle der Einhaltung der Maßnahmen in der Bauphase wird die Einrichtung einer Bauombudsperson und einer ökologischen Bauaufsicht vorgesehen.

HUMANMEDIZIN

Zugzahlen und -geschwindigkeiten, das Näherrücken der Gleise sowie der höhere Güterzuganteil in der Nacht wurden bei den Schallpegelberechnungen berücksichtigt (siehe Fachbeitrag Schalltechnik). Unter Berücksichtigung der Schallschutzmaßnahmen war aus den vom schalltechnischen UVP-Gutachter Ing. Lassnig kontrollierten Ergebnissen keine Gesundheitsgefährdung abzuleiten. Für die Betriebsphase wird guter Erschütterungsschutz prognostiziert. Eine Beeinträchtigung von Gesundheit und Lebensqualität durch projektbedingte Vibrations- und Luftbelastung oder elektromagnetische Felder ist in der Cranachstraße 1 in der Betriebsphase auszuschließen. Der zum Schutz vor unzumutbaren Belästigungen erforderliche Schall- und Erschütterungsschutz wird eingehalten. Belästigungen sind vor allem durch Lärm möglich, der am Haus 7603 vor der bahnseitigen Fassade mit $L_r = 68$ dB berechnet wurde (Objektschutzplan, Einlagezahl 506). Dieser Plan zeigt, dass ein ausreichender Schallschutz für die Fenster dieses Hauses vorgesehen ist. Damit ist ein ungestörter Nachtschlaf gewährleistet, eine unzumutbare Lärmbelästigung im Wohnbereich auszuschließen und eine Verbesserung der Wohnqualität zu erwarten.

In der Bauphase ist mit Staub- und Lärmbelästigungen zu rechnen, was durch die im Projekt vorgesehenen Staub- und Lärmschutzmaßnahmen auf ein zumutbares Ausmaß gemildert werden soll. Durch zusätzliche Auflagen von Univ.-Prof. Puxbaum, Ing. Lassnig und mir wird sichergestellt, dass die Belastungen während der Bauzeit im zumutbaren Rahmen bleiben.

WASSERBAUTECHNIK

In allen Stellungnahmen wird in gleicher Weise in allgemeiner Form die Thematik Schmutzwasser angesprochen. Die diesbezüglichen Ausführungen in der Beantwortung der Frage A3 gelten in gleicher Weise.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Siehe Antwort zu Frage D2

BODENQUALITÄT, ABFALLWIRTSCHAFT UND GRUNDWASSERCHEMIE

Siehe Antwort D2

LANDSCHAFT, RAUMPLANUNG

Siehe Antwort D1

D10 – Klaudia Feilmair, 07.03.2012

Liebermannweg 34, 4060 Leonding

D10	KS PF EL MM WL MN LW	<p>Ich lebe an der oben genannten Adresse und damit unmittelbar im Einflussgebiet des geplanten Bauvorhabens. Insofern bin ich von den damit zusammenhängenden Folgen betroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abfall und Schmutzwässer - massiv zunehmende Verkehrsbelastung und Lärm - Zunahmen an elektromagnetischen Feldern - mehr Erschütterungen und allfällige Gebäudeschäden <p>Da dies alles negative Auswirkungen auf die Gesundheit meiner Familie, meiner Nachbarn und meine eigene hat, die Grundstücke praktisch entwertet und laut aktuellen Informationen auch seitens der ÖBB keine entsprechenden Schutzmaßnahmen vorgesehen sind (4-Meter Lärmschutzwände sind absolut unzureichend!), ersuche ich um Abweisung des Antrags auf Bewilligung.</p>
------------	---	---

EISENBAHNWESEN

Antwort siehe D5

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Im Wirkungsbereich der im Projekt rechtsseitig der Westbahn bis km 190,825 vorgesehenen 4 m hohen Lärmschutzwand LSW-2 wird trotz der prognostizierten Erhöhung der Verkehrsstärke der Bahn gegenüber dem Bestandslärm eine Lärminderung um 3-5 dB eintreten. In lärmexponierteren Bereichen der Siedlung Liebermannweg sind Objektschutzmaßnahmen nur in den bahnseitigen oberen Geschossen (Liebermannweg Nr. 18a, und Nr. 30-34) oder an den gesamten bahnseitigen Fassaden (Liebermannweg Nr. 38-42) vorgesehen.

Wegen der großen Entfernung der Siedlung zum Baufeld (mehr als 400 m) können einzelne Bautätigkeiten des nur bei Tagzeit vorgesehenen Baubetriebes zwar schwach hörbar sein, die Baulärmimmissionen werden jedoch deutlich innerhalb zumutbarer Grenzen liegen.

Auswirkungen durch Erschütterungen sind jedenfalls völlig auszuschließen.

ELEKTROMAGNETISCHE FELDER, BELEUCHTUNG / BESCHATTUNG

Bereits durch die vorhandenen Infrastrukturanlagen (insb. öffentliche Stromversorgungsleitungen) existieren Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Im Fachbeitrag elektromagnetische Felder wurden Berechnungen vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz für die Hoch- und Niederspannungsanlagen der im Bauentwurf enthaltenen Bahnanlagen unter Annahme verschiedener Betriebsbedingungen ermittelt. Es wurden die Beeinflussungen an den nächsten Objekten links und rechts der Bahnanlage im Bestand sowie für den geplanten Ausbau berechnet. Die vorliegenden Ergebnisse der magnetischen Ersatzflussdichte und der elektrische Ersatzfeldstärke sowohl für die 50 Hz Anlagen als auch die 16,7 Hz Anlagen wurden an ausgewählten Bereichen die allgemein zugänglich sind bewertet. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus elektrotechnischer Sicht die derzeit in Österreich gültigen Festlegungen für die Allgemeinbevölkerung (100 µT bei 50 Hz bzw. 300 µT bei 16,7 Hz) 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 und entsprechen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU. Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt. Die berechneten elektrotechnisch maximalen Betriebsbedingungen stellen einen theoretischen

schen Anlagengrenzwert dar, der auf Grund der eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebsprogramm, eingesetzte Triebfahrzeuge, Sicherungsanlagen, ..) in der Praxis nicht erreicht werden kann. Als relevanter Praxiswert ist bei Bahnanlagen aus technischer Sicht der 24 h Mittelwert maßgebend. Der Referenzwert von 300 μ T bei 16,7 Hz wird aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten.

HUMANMEDIZIN

Von allen Anwohnern, die diesen Einwand unterzeichnet haben, werden für die Bewohner von Haus Nr. 7608 (Gauermannweg 15) die mit 66 dB relativ höchsten Nachtpegel an der bahnseitigen Fassade prognostiziert. Da Schallschutzfenster an dieser und den beiden benachbarten Fassaden des Hauses 7608 geplant sind, ist der Schallschutz für einen ungestörten Nachtschlaf ausreichend und es sind im Wohnbereich keine unzumutbaren Lärmbelastigungen zu erwarten. Für die auf Grund größerer Entfernung oder besserer Abschirmung von der Bahn weniger belasteten Wohnhäuser und die nach SchIV einen zusätzlichen passiven Schallschutz benötigen, gilt das gleiche sinngemäß. Noch weiter von der Bahn entfernte Wohnhäuser, wie z.B. in der Rembrandtstraße, benötigen keinen passiven Schallschutz und sind durch die vorhandenen Lärmschutzwände bereits ausreichend geschützt. Das Projekt wird auch den sie umgebenden Freiraum akustisch nicht verändern. Wie aus dem Objektschutzplan (Einlagezahl 506) abzulesen, wird die nördliche Lärmschutzwand im Projektgebiet der Katastralgemeinde Leonding 5 Meter hoch sein, im Bereich der Gaumbergstraße sogar höher (2 m über der Stützmauer der Straßenbahn), damit auch noch höher gelegene Wohnungen und der Freiraum höher gelegener Wohnbezirke geschützt werden. Noch höhere Lärmschutzwände werden von anderen Bürgern Leondings abgelehnt (siehe z.B. die obige Stellungnahme der Einwender D7 und alle Einwender der gleichlautenden Stellungnahme).

Abfälle und Schmutzwässer sind in den Fachbeiträgen umfassend dargestellt und ihre Umweltverträglichkeit wurde von den entsprechenden UVP-SV überprüft. Aus umwelthygienischer Sicht besteht in diesem Zusammenhang keine Gefährdung.

Elektromagnetische Felder wurden für die ungünstigsten Lastzustände berechnet und die Ergebnisse vom elektrotechnischen UVP-SV überprüft. Dabei ergaben sich auch für die bahn nächsten Wohnungen keine gesundheitlich bedenklichen Werte und für die in D10 (und alle Einwender der gleichlautenden Stellungnahme) aufgelisteten Wohnhäuser praktisch gar keine projektbedingte Veränderung.

WASSERBAUTECHNIK

In allen Stellungnahmen wird in gleicher Weise in allgemeiner Form die Thematik Schmutzwässer angesprochen. Die diesbezüglichen Ausführungen in der Beantwortung der Frage A3 gelten in gleicher Weise.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Siehe Antwort zu Frage D2

BODENQUALITÄT, ABFALLWIRTSCHAFT UND GRUNDWASSERCHEMIE

Siehe Antwort D2

D11 – Dr. Gerlinde und Rodemund, 09.03.2012

Alpenblickstraße 38, 4060 Leonding

D11	HP MM OR EL KS PF WL LW	<p>An oben angeführter Adresse wohnend befinde ich mich im Einflussgebiet des gegenständlichen Bauvorhabens. Die mit der Realisierung einhergehende Erhöhung des Verkehrsaufkommens veranlasst mich zu diesem Schreiben, da mein Wohnbereich bereits heute mit überhöhten Lärm- und Luftschadstoffmissionen konfrontiert ist.</p> <p>Die bevorstehende Geschwindigkeitserhöhung auf der Strecke, die Verbreiterung der Trasse als Lärmquelle, die Verdreifachung des Güterverkehrs und die zu erwartende Beeinträchtigung des Ortsbildes bedeutet außerdem eine signifikante Beeinträchtigung der Lebensqualität. Zu erwarten sind Erschütterungen, verstärkte elektromagnetische Felder, Gefährdungen durch Abfälle, die Versickerung von Schmutzwässern, sowie eine deutliche Steigerung der Lärmbe-</p>
-----	--	--

	<p>lastung.</p> <p>Das Projekt in der verlauteten Form determiniert die Art der weiteren Streckenführung und schränkt die Möglichkeiten für die Art der weiteren Trassenführung stark ein, bzw. verunmöglicht die Reduktion der Belastung für die Betroffenen durch Maßnahmen wie z.B. die unter Flur Legung des weiteren Streckenabschnittes durch Leonding aufgrund technischer Notwendigkeiten. All diese Folgen führen zu unzumutbaren Belästigungen und lösen berechtigte Angst um meine Gesundheit und die meiner Familie aus. Langfristig ist aufgrund der erhöhten Lärmbelastung und der optischen Verschlechterung durch eine Bahntrasse, die an der Oberfläche geführt wird in einer der besten Wohnlagen um Linz mit einer Abwertung der Grundstücke zu rechnen, daher auch mit einer Gefährdung meines Eigentums.</p> <p>Da dieses Vorhaben in der geplanten Art Gefährdungen in der beschriebenen Art für meine Familie und mich und einen massiven Eingriff in meine Interessen bedeutet, ersuche ich, den Genehmigungsantrag abzuweisen.</p>
--	---

EISENBAHNWESEN

Die Lage der 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.

Die ÖBB haben das dem generellen viergleisigen Ausbau der Westbahn von Wien bis Wels zugehörige Projekt Linz Hbf. Westseite, km 188,639 – km 190,890, mit Antrag vom 07.12.2011 auf Erteilung der Genehmigung beim BMVIT eingereicht, ist hier gegenständlich und liegt der fachlichen Bewertung zugrunde.

Der/Die weitere(n) Ausbauabschnitt(e) in Richtung Wels soll(en) nachfolgend gesondert auf Erteilung der Genehmigung beim BMVIT eingereicht werden, wobei dazu dem Sachverständigen für Eisenbahnwesen keine diesbezüglichen Terminvorstellungen vorliegen, dies aber auch nicht als erforderlich erscheint.

Weitere Begründung siehe D5

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Das Wohnhaus Alpenblickstraße 38 befindet sich in einer Entfernung von ca. 850 m rechtsseitig der Westbahnstrecke Linz-Marktrenk. Bahnseitig liegt es ca. 800 m außerhalb des Projektendes „provisorische Anbindung an den Bestand“ und lagemäßig ca. 1200 m vom nächstgelegenen Projektbereich Linz Hbf. Westseite entfernt.

Durch die prognostizierte Verkehrserhöhung für das Jahr 2025 ist eine Erhöhung der Lärmbelastung im Ausmaß von ca. 3 dB gegenüber dem Bestand zu rechnen. Da das Wohnhaus weit außerhalb des gegenständlichen Projektbereiches liegt, wurden bisher keine schalltechnischen Untersuchungen vorgenommen. Entsprechende Untersuchungen werden voraussichtlich im nächsten Planungsabschnitt Linz-Marktrenk des vorgesehenen 4-gleisigen Ausbaus der Westbahn erfolgen. Entsprechend den Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung werden bahnseitige und evtl. auch objektseitige Lärmschutzmaßnahmen untersucht werden. Eine entsprechende Beurteilung wird im zutreffenden nächsten Projekt zu erfolgen haben.

Hinsichtlich des Vorbringens betreffend Erschütterungen sind aufgrund der großen Entfernung zur Bahn Gebäudeschädigungen mit Sicherheit auszuschließen.

ELEKTROMAGNETISCHE FELDER, BELEUCHTUNG / BESCHATTUNG

Bereits durch die vorhandenen Infrastrukturanlagen (insb. öffentliche Stromversorgungsleitungen) existieren Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Im Fachbeitrag elektromagnetische Felder wurden Berechnungen vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz für die Hoch- und Niederspannungsanlagen der im Bauentwurf enthaltenen Bahnanlagen unter Annahme verschiedener Betriebsbedingungen ermittelt. Es wurden die Beeinflussungen an den nächsten Objekten links und rechts der Bahnanlage im Bestand sowie für den geplanten Ausbau berechnet. Die vorliegenden Ergebnisse der magnetischen Ersatzflussdichte und der elektrische Ersatzfeldstärke sowohl für die 50 Hz Anlagen als auch die 16,7 Hz Anlagen wurden an ausgewählten Bereichen die allgemein zugänglich sind bewertet. Zusammenfassend kann fest-

gehalten werden, dass aus elektrotechnischer Sicht die derzeit in Österreich gültigen Festlegungen für die Allgemeinbevölkerung (100 μ T bei 50 Hz bzw. 300 μ T bei 16,7 Hz) 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 und entsprechen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU. Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt. Die berechneten elektrotechnisch maximalen Betriebsbedingungen stellen einen theoretischen Anlagengrenzwert dar, der auf Grund der eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebsprogramm, eingesetzte Triebfahrzeuge, Sicherungsanlagen, ..) in der Praxis nicht erreicht werden kann. Als relevanter Praxiswert ist bei Bahnanlagen aus technischer Sicht der 24 h Mittelwert maßgebend. Der Referenzwert von 300 μ T bei 16,7 Hz wird aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten.

LUFTSCHADSTOFFE

Da bereits nahe liegende Anrainerpunkte (z.B. Leonding, Rottmayrstraße 29) sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase irrelevant geringe Zusatzbelastungen von Luftschadstoffen (in diesem Fall <1% des Grenzwerts bei Langzeitwerten, <3% bei Kurzzeitwerten) aufweisen, kann geschlossen werden, dass die Auswirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffe jedenfalls ähnlich, im nicht merklichen Bereich liegen werden. Die KG Leonding ist kein „belastetes Gebiet“ bezüglich Luftschadstoffe, die derzeitige Luftbelastung stammt im weitaus überwiegenden Fall nicht vom Bahnbetrieb, welcher hinsichtlich der Luftschadstoffe eine Entlastungsfunktion hat.

WASSERBAUTECHNIK

In allen Stellungnahmen wird in gleicher Weise in allgemeiner Form die Thematik Schmutzwässer angesprochen. Die diesbezüglichen Ausführungen in der Beantwortung der Frage A3 gelten in gleicher Weise.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Siehe Antwort zu Frage D2

BODENQUALITÄT, ABFALLWIRTSCHAFT UND GRUNDWASSERCHEMIE

Siehe Antwort D2

LANDSCHAFT, RAUMPLANUNG

Siehe Antwort D1

D12 – Tabor Takacs, 07.03.2012

Paschinger Straße 1, 4060 Leonding

D12		Ident mit D7
------------	---	--------------

D13 – György Zsoldi, 07.03.2012

Paschinger Straße, 4060 Leonding

D13		Ident mit D7
------------	---	--------------

D14 – Dr. Helmut Gamsjäger, 03.03.2012

Rottmayrstraße 29, 4060 Leonding

D14	MM EL WL HP MN LW	<p>Zu manchen Zeiten ist der Lärm an meiner Wohnadresse nur schwer zu ertragen. Insofern ist mir das Vorhaben der ÖBB, nämlich der geplante Ausbau der Westbahnstrecke zu einer Hochleistungsstrecke völlig unverständlich: Schon heute rollen tagtäglich gefühlte 10.000 Güterzüge durch meinen Garten! Wie viele sollen es noch werden??</p> <p>Schon alleine durch die Bautätigkeit wird meine Wohnqualität massiv beeinträchtigt! Der folgende Betrieb wird außerdem noch mehr Erschütterungen, Schmutzwasser, Abfall, Schadstoffimmissionen und elektromagnetische Felder mit sich bringen. Diese konstanten Beeinträchtigungen stellen eine unzumutbare Gefährdung meiner Gesundheit dar und führen zusätzlich zu einer Entwertung meines Eigentums.</p> <p>Deshalb ersuche ich Sie, den diesbezüglichen Antrag der ÖBB abzuweisen!</p>
------------	--	---

EISENBAHNWESEN

Antwort siehe D2

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Durch die Wirkung der im Projekt rechtsseitig der Westbahn in einer Höhe bis 5,5 m über Schienenoberkante vorgesehenen Lärmschutzwand LSW-2 wird die durch die Erhöhung der Verkehrsstärke der Bahn zu erwartende Lärmerhöhung weitgehend kompensiert. Entsprechend den Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) sind darüber hinaus aufgrund der lärmexponierten Lage am Haus an 3 Seiten Objektschutzmaßnahmen vorgesehen.

Aufgrund der Entfernung des Wohnhauses von ca. 90 m zum nächsten Gleis (LILO) ist hinsichtlich der Bahnerschütterung die Einhaltung der Beurteilungskriterien für den Menschen in Aufenthaltsräumen nach ÖNORM S 9012 für „guten Erschütterungsschutz“ zu erwarten.

Für die Bauarbeiten sind zur Vermeidung von Gebäudeschäden umfangreiche erschütterungsschutztechnische Maßnahmen vorgesehen. Bautätigkeiten sind nur bei Tagzeit vorgesehen, der Baulärm wird mit bis zu 55 dB deutlich innerhalb der zumutbaren Baulärmgrenzen liegen.

ELEKTROMAGNETISCHE FELDER, BELEUCHTUNG / BESCHATTUNG

Bereits durch die vorhandenen Infrastrukturanlagen (insb. öffentliche Stromversorgungsleitungen) existieren Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Im Fachbeitrag elektromagnetische Felder wurden Berechnungen vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz für die Hoch- und Niederspannungsanlagen der im Bauentwurf enthaltenen Bahnanlagen unter Annahme verschiedener Betriebsbedingungen ermittelt. Es wurden die Beeinflussungen an den nächsten Objekten links und rechts der Bahnanlage im Bestand sowie für den geplanten Ausbau berechnet. (Bsp.: Parz.Nr.:807/27 Bestand I(therm) 2,9µT, I(max) 1,0µT, I(24h) 0,4µT; Ausbau I(therm) 3,8µT, I(max) 2,1µT, I(24h) 0,6µT) Die vorliegenden Ergebnisse der magnetischen Ersatzflussdichte und der elektrische Ersatzfeldstärke sowohl für die 50 Hz Anlagen als auch die 16,7 Hz Anlagen wurden an ausgewählten Bereichen die allgemein zugänglich sind bewertet. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus elektrotechnischer Sicht die derzeit in Österreich gültigen Festlegungen für die Allgemeinbevölkerung (100 µT bei 50 Hz bzw. 300 µT bei 16,7 Hz) 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 und entsprechen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU. Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt. Die berechneten elektrotechnisch maximalen Betriebsbedingungen stellen einen theoretischen Anlagengrenzwert dar, der auf Grund der eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebsprogramm, eingesetzte Triebfahrzeuge, Sicherungsanlagen, ..) in der Praxis nicht erreicht werden kann. Als relevanter Praxiswert ist bei Bahnanlagen aus technischer Sicht der 24 h Mittelwert maßgebend. Der Referenzwert von 300 µT bei 16,7 Hz wird aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesent-

lich unterschritten.

LUFTSCHADSTOFFE

Da höchst belastete Anrainerpunkte (z.B. Linz, Waldeggstraße 65, 81, 91, 124, 125; Ing. Etzel Straße 25-27, Leonding, Rottmayrstraße 11, Ecke Cranachstraße, Unionstr. 84, 98) sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase irrelevant geringe Zusatzbelastungen von Luftschadstoffen (in diesem Fall <3% des Grenzwerts bei Langzeitwerten, <3% bei Kurzzeitwerten in der Bauphase, <1% des Grenzwerts bei Langzeitwerten, <3% bei Kurzzeitwerten in der Betriebsphase) aufweisen, kann geschlossen werden, dass die Auswirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffe am gegenständlichen Wohnort ebenso im geringfügigen Bereich liegen werden. Die KG Leonding ist kein „belastetes Gebiet“ bezüglich Luftschadstoffe, die derzeitige Luftbelastung stammt im weitaus überwiegenden Fall nicht vom Bahnbetrieb, welcher hinsichtlich der Luftschadstoffe eine Entlastungsfunktion hat. Auflagen zur Reduktion der Staubentwicklung im Baustellen- und Zufahrtbereich werden erteilt. Für die Kontrolle der Einhaltung der Maßnahmen in der Bauphase wird die Einrichtung einer Bauombudsperson und einer ökologischen Bauaufsicht vorgesehen.

HUMANMEDIZIN

Eine Gefährdung der Gesundheit durch projektbedingte Immissionen ist für die Bewohner (und alle weiteren Einwander, die die gleichlautenden Stellungnahme unterzeichnet haben) auszuschließen. Die relativ höchsten Schallimmissionen werden während der nächtlichen Betriebsphase am Haus Nr. 214 in der Paschingerstraße 31 erwartet (Lr = 68 dB), aber aus dem Objektschutzplan (Einlagezahl 506) geht klar hervor, dass ein ausreichender Schallschutz für die Fenster dieses Hauses vorgesehen ist. Damit ist ein ungestörter Nachtschlaf gewährleistet und unzumutbare Lärmbelastungen im Wohnbereich sind auszuschließen. Das gleiche gilt für die auf Grund größerer Entfernung oder besserer Abschirmung von der Bahn weniger belasteten Häuser obiger Einwander, die nach SchIV einen zusätzlichen passiven Schallschutz benötigen.

Die Bautätigkeit wird die Wohnqualität baustellennaher Häuser vorübergehend beeinträchtigen, aber auf Grund der im Projekt vorgesehenen und von UVP-SV zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen keine unzumutbaren Belästigungen verursachen.

Elektromagnetische Felder wurden für die ungünstigsten Lastzustände berechnet und die Ergebnisse vom elektrotechnischen UVP-SV überprüft. Dabei ergaben sich auch für die bahnnächsten Wohnungen keine gesundheitlich bedenklichen Werte. Abfälle und Schmutzwässer sind in den Fachbeiträgen detailliert dargestellt und die Ergebnisse wurden von den entsprechenden UVP-SV überprüft. Aus umwelthygienischer Sicht besteht in diesem Zusammenhang weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase eine Gefährdung der Gesundheit (keine Trinkwasserverunreinigung, etc.).

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Siehe Antwort zu Frage D2

D15 – Erika Leitner, 08.03.2012

Larnhauserweg 5, 4020 Leonding

D15		Ident mit D2
-----	---	--------------

D16 – Güler Kaya, 07.03.2012

Paschinger Straße 31, 4060 Leonding

D16		Ident mit D14
-----	---	---------------

D17- Erika Gamsjäger, 03.03.2012

Rottmayrstraße 29, 4060 Leonding

D17	EL HP MN WL PF KS OR MM LW	<p>An oben angeführter Adresse wohnend befinde ich mich im Einflussgebiet des gegenständlichen Bauvorhabens. Die mit der Realisierung einhergehende Erhöhung des Verkehrsaufkommens veranlasst mich zu diesem Schreiben, da mein Wohnbereich bereits heute mit überhöhten Lärm- und Luftschadstoffmissionen konfrontiert ist.</p> <p>Die bevorstehende Geschwindigkeitserhöhung auf der Strecke, die Verbreiterung der Trasse als Lärmquelle, die Verdreifachung des Güterverkehrs und die zu erwartende Beeinträchtigung des Ortsbildes bedeutet außerdem eine signifikante Beeinträchtigung der Lebensqualität. Zu erwarten sind Erschütterungen, verstärkte elektromagnetische Felder, Gefährdungen durch Abfälle, die Versickerung von Schmutzwässern usw. All diese Folgen lösen berechtigte Angst um meine Gesundheit und die meiner Familie aus und führen zu unzumutbaren Belästigungen. Auf Sicht ist dadurch außerdem mein Eigentum gefährdet.</p>
------------	---	--

EISENBAHNWESEN

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

Die Westbahn ist weiters gemäß dem Leitschema des Transeuropäischen Verkehrsnetzes auch ein Teil des TEN-Korridors 17 (Paris – Bratislava) und dem Hochgeschwindigkeitsnetz zugehörig. Darüber hinaus ist die Westbahn auch Bestandteil des „Europäischen Übereinkommens über die Hauptlinien des Internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC)...“ BGBL Nr. 147 vom 9. Juli 2002 und in dem im BGBL integrierten „Verzeichnis der Eisenbahnlinien“ als Strecke E50 und E55 angeführt.

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

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

Zwischen dem Bestandsverkehr 2007/2008 und dem im Vorhaben zugrunde gelegten Dimensionierungsverkehr 2025 sind deutliche Steigerungen von 187 Zügen (davon Nacht 70 Züge) auf der Westbahn, von 44 Zügen (davon Nacht - 1 Zug) auf der Pyhrnbahn und von 26 Züge (davon Nacht 2 Züge) auf der Lilo vorgesehen. Bei den Güterzügen ist als Dimensionierungsgrundlage der Infrastrukturanlagen eine Steigerung um etwa 55 % prognostiziert, nicht jedoch um den in der Einwendung behaupteten dreifachen Wert.

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

Die Verbreiterung der Strecke erfolgt unter absoluter Minimierung des zusätzlichen Platzbedarfes um zwei Gleisachsen, so wie dies für den viergleisigen Ausbau (Bestand zweigleisig) der Westbahn erforderlich ist.

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

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

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Durch die Wirkung der im Projekt rechtsseitig der Westbahn in einer Höhe bis 5,5 m über Schienenoberkante vorgesehenen Lärmschutzwand LSW-2 wird die durch die Erhöhung der Verkehrsstärke der Bahn zu erwartende Lärmerhöhung weitgehend kompensiert. Entsprechend den Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) sind darüber hinaus aufgrund der lärmexponierten Lage am Haus an 3 Seiten Objektschutzmaßnahmen vorgesehen.

Aufgrund der Entfernung des Wohnhauses von ca. 90 m zum nächsten Gleis (LILO) ist hinsichtlich der Bahnerschütterung die Einhaltung der Beurteilungskriterien für den Menschen in Aufenthaltsräumen nach ÖNORM S 9012 für „guten Erschütterungsschutz“ zu erwarten.

Für die Bauarbeiten sind zur Vermeidung von Gebäudeschäden umfangreiche erschütterungsschutztechnische Maßnahmen vorgesehen. Bautätigkeiten sind nur bei Tagzeit vorgesehen, der Baulärm wird mit bis zu 55 dB deutlich innerhalb der zumutbaren Baulärmgrenzen liegen.

ELEKTROMAGNETISCHE FELDER, BELEUCHTUNG / BESCHATTUNG

Bereits durch die vorhandenen Infrastrukturanlagen (insb. öffentliche Stromversorgungsleitungen) existieren Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Im Fachbeitrag elektromagnetische Felder wurden Berechnungen vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz für die Hoch- und Niederspannungsanlagen der im Bauentwurf enthaltenen Bahnanlagen unter Annahme verschiedener Betriebsbedingungen ermittelt. Es wurden die Beeinflussungen an den nächsten Objekten links und rechts der Bahnanlage im Bestand sowie für den geplanten Ausbau berechnet. (Bsp.: Parz.Nr.:807/27 Bestand I(therm) 2,9 μ T, I(max) 1,0 μ T, I(24h) 0,4 μ T; Ausbau I(therm) 3,8 μ T, I(max) 2,1 μ T, I(24h) 0,6 μ T) Die vorliegenden Ergebnisse der magnetischen Ersatzflussdichte und der elektrische Ersatzfeldstärke sowohl für die 50 Hz Anlagen als auch die 16,7 Hz Anlagen wurden an ausgewählten Bereichen die allgemein zugänglich sind bewertet. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus elektrotechnischer Sicht die derzeit in Österreich gültigen Festlegungen für die Allgemeinbevölkerung (100 μ T bei 50 Hz bzw. 300 μ T bei 16,7 Hz) 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 und entsprechen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU. Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt. Die berechneten elektrotechnisch maximalen Betriebsbedingungen stellen einen theoretischen Anlagengrenzwert dar, der auf Grund der eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebsprogramm, eingesetzte Triebfahrzeuge, Sicherungsanlagen, ..) in der Praxis nicht erreicht werden kann. Als relevanter Praxiswert ist bei Bahnanlagen aus technischer Sicht der 24 h Mittelwert maßgebend. Der Referenzwert von 300 μ T bei 16,7 Hz wird aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten.

LUFTSCHADSTOFFE

Da höchst belastete Anrainerpunkte (z.B. Linz, Waldeggstraße 65, 81, 91, 124, 125; Ing. Etzel Straße 25-27, Leonding, Rottmayrstraße 11, Ecke Cranachstraße) sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase irrelevant geringe Zusatzbelastungen von Luftschadstoffen (in diesem Fall <3% des Grenzwerts bei Langzeitwerten, <3% bei Kurzzeitwerten in der Bauphase, <1% des Grenzwerts bei Langzeitwerten, <3% bei Kurzzeitwerten in der Betriebsphase) aufweisen, kann geschlossen werden, dass die Auswirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffe am gegenständlichen Wohnort ebenso im geringfügigen Bereich liegen werden. Die KG Leonding ist kein „be-

lastetes Gebiet“ bezüglich Luftschadstoffe, die derzeitige Luftbelastung stammt im weitaus überwiegenden Fall nicht vom Bahnbetrieb, welcher hinsichtlich der Luftschadstoffe eine Entlastungsfunktion hat. Auflagen zur Reduktion der Staubentwicklung im Baustellen- und Zufahrtsbereich werden erteilt. Für die Kontrolle der Einhaltung der Maßnahmen in der Bauphase wird die Einrichtung einer Bauombudsperson und einer ökologischen Bauaufsicht vorgesehen.

HUMANMEDIZIN

Die Trassenverbreiterung, Zugzahlen und -geschwindigkeiten, sowie der höhere Güterzuganteil in der Nacht sind in die Schallpegelberechnungen eingeflossen (siehe Fachbeitrag Schalltechnik). Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen war aus den vom schalltechnischen UVP-Gutachter Ing. Lassnig kontrollierten Ergebnissen keine Gesundheitsgefährdung abzuleiten. Die relativ höchsten Schallimmissionen werden während der nächtlichen Betriebsphase am Haus Nr. 7598 in der Canongasse 1 erwartet ($L_r = 73$ dB), aber aus dem Objektschutzplan (Einlagezahl 506) geht hervor, dass ein ausreichender Schallschutz für die Fenster dieses Hauses vorgesehen ist. Damit ist ein ungestörter Nachtschlaf gewährleistet und unzumutbare Lärmbelastungen im Wohnbereich sind auszuschließen. Das Gleiche gilt für die, auf Grund größerer Entfernung oder besserer Abschirmung von der Bahn, weniger belasteten Häuser (welche eine gleichlautende Stellungnahme unterzeichnet haben), die nach SchIV einen zusätzlichen passiven Schallschutz benötigen. Schon auf Grund der hohen Lärmbelastung im Bestand wird dringend empfohlen, den kostenlosen Einbau von Schallschutzfenstern für Schlaf- und Wohnzimmer in Anspruch zu nehmen.

Die Bautätigkeit wird die Wohnqualität baustellennaher Häuser vorübergehend beeinträchtigen, aber auf Grund der im Projekt vorgesehenen und von UVP-SV zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen keine unzumutbaren Belästigungen verursachen. Wenn der vorgesehene objektseitige Schallschutz am Beginn der Bauphase realisiert wird, kann die Wohnqualität sogar während der Bauphase verbessert werden.

Elektromagnetische Felder wurden für die ungünstigsten Lastzustände berechnet und die Ergebnisse vom elektrotechnischen UVP-SV Ing. Lampel überprüft. Dabei ergaben sich auch für die bahnnächsten Wohnungen keine gesundheitlich bedenklichen Werte. Abfälle und Schmutzwässer sind in den Fachbeiträgen detailliert dargestellt und die Ergebnisse wurden von den entsprechenden UVP-SV überprüft. Aus umwelthygienischer Sicht besteht in diesem Zusammenhang weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase eine Gefährdung der Gesundheit durch Trinkwasserverunreinigung oder ähnliches.

WASSERBAUTECHNIK

In allen Stellungnahmen wird in gleicher Weise in allgemeiner Form die Thematik Schmutzwässer angesprochen. Die diesbezüglichen Ausführungen in der Beantwortung der Frage A3 gelten in gleicher Weise.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Siehe Antwort zu Frage D2

BODENQUALITÄT, ABFALLWIRTSCHAFT UND GRUNDWASSERCHEMIE

Siehe Antwort D2

LANDSCHAFT, RAUMPLANUNG

Siehe Antwort D1

D18 – Dusan Stojcevic, 08.03.2012

Larnhauserweg 6, 4020 Leonding

D18		Ident mit D6
------------	---	--------------

D19 – Gerhard Burgstaller, 06.03.2012

Rembrandtstraße 19, 4060 Leonding

D19		Ident mit D2
-----	--	--------------

D20 – Franz Pühringer, 07.03.2012

Rottmayrstraße 24, 4060 Leonding

D20		Ident mit D17
-----	--	---------------

D21 – E. Binder, 06.03.2012

Rembrandtstraße 15a, 4060 Leonding

D21		Ident mit D14
-----	--	---------------

D22 – Anna Stögbauer, 07.03.2012

Rottmayrstraße 32, 4060 Leonding

D22		Ident mit D5
-----	--	--------------

D23 – Nura Dogic, 08.03.2012

Larnhauserweg 6, 4060 Leonding

D23		Ident mit D6
-----	--	--------------

D24 – Susi Kumpflmüller, 06.03.2012

Rembrandtstraße 17, 4060 Leonding

D24		Ident mit D14
-----	--	---------------

D25 – Gerold Pühringer, 07.03.2012

Rottmayrstraße 24, 4060 Leonding

D25		Ident mit D17
-----	--	---------------

D26 – Elvira Groschner, 08.03.2012

Larnhauserweg 6, 4060 Leonding

D26		Ident mit D14
-----	--	---------------

D27 – Gottfried Schmid, 06.03.2012

Rembrandtstraße 15, 4060 Leonding

D27		Ident mit D7
-----	--	--------------

D28 – Margaretha Pühringer, 07.03.2012

Rottmayrstraße 24, 4060 Leonding

D28		Ident mit D17
-----	--	---------------

D29 – Helga Tobin, 05.03.2012

Tizianstraße 17, 4060 Leonding

D29		Ident mit D14
-----	--	---------------

D30 – Theresia Hüttler, 07.03.2012

Rottmayrstraße 30, 4060 Leonding

D30		Ident mit D6
-----	--	--------------

D31 – Alexandra Angael, 08.05.2012

Larnhauserweg 6, 4060 Leonding

D31		Ident mit D5
-----	--	--------------

D32 – Max Loher, 06.03.2012

Rembrandtstraße 33a, 4060 Leonding

D32	EL HP MM KS PF MN OR LW	Als Leondinger lebe ich im Einflussgebiet des geplanten "Umbaus Linz Hauptbhf Westseite einschließlich Linzer Lokalbahn". Dazu möchte ich einbringen, dass der geplante Ausbau ein Gebiet betrifft, das bereits hohen Lärm- und Luftschadstoffimmissionen ausgesetzt ist! Die Erhöhung der Gleisführung auf vier mit daran geknüpftem Hochleistungsbetrieb führt zu weiteren Belastungen: <i>Beträchtlich mehr Güterverkehr (vor allem auch nachts!, mehr Lärm durch schneller fahrende Züge und die damit verbundenen Erschütterungen sowie die höhere Abfall- und Schmutzwasserbelastung lassen mich um Gesundheit und Lebensqualität fürchten!</i> Leider werde diese auch nicht durch die von der ÖBB geplanten Schutzmaßnahmen verhindert: Die vorgesehenen Lärmschutzwände erscheinen unzureichend und tragen hauptsächlich zu einer <i>Verschandelung des Ortsbildes bei!</i> Bei allem Verständnis für die wirtschaftliche Motivation zum geplanten Ausbau ersuche ich um Berücksichtigung meiner Einwände gegen das Projekte und beantrage demzufolge die Verweigerung einer diesbezüglichen Genehmigung!
-----	--	---

EISENBAHNWESEN

Antwort siehe D17

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Das Wohnhaus Rembrandtstraße 33a befindet sich in einer Entfernung von ca. 700 m rechtsseitig der projektgegenständlichen Bahnstrecke.

Durch die prognostizierte Verkehrserhöhung für das Jahr 2025 ist eine Erhöhung der Lärmbelastung im Ausmaß von ca. 3 dB gegenüber dem Bestand zu rechnen, wobei durch die Wirkung der im Projekt rechtsseitig der Westbahn in einer Höhe bis 5,5 m über Schienenoberkante vorgesehenen Lärmschutzwand LSW-2 die zu erwartende Lärmerhöhung im Nahbereich der Bahn weitgehend kompensiert wird. Die vorliegende schalltechnische Untersuchung weist sowohl für den Bestand als auch für das Projekt mit LSW Schienenverkehrslärmimmissionen nachts in der Höhe von weniger als 45 dB aus, welche deutlich innerhalb der Grenzwerte nach SchIV liegen.

Hinsichtlich des Vorbringens betreffend Erschütterungen sind aufgrund der großen Entfernung

zur Bahn spürbare Immissionen mit Sicherheit auszuschließen.

LUFTSCHADSTOFFE

Siehe Antwort zu Frage D14

HUMANMEDIZIN

Von den Wohnhäusern (mit Unterzeichnung einer gleichlautenden Stellungnahme) wurde für das Haus Nr. 227 (Larnhauserweg 3) mit $L_r = 65$ dB die relativ höchste Schallimmission während des Nachtzeitraums berechnet. An allen übrigen, oben angeführten Wohnhäusern werden an den Fassaden geringere Pegel prognostiziert. Sowohl für das Haus Nr. 227 wie für geringer lärmbelastete Wohnhäuser, die die Kriterien der SchIV nicht erfüllen, ist laut Objektschutzplan (Einlagezahl 506) ein ausreichender Schallschutz vorgesehen. Damit ist ein ungestörter Nachtschlaf gewährleistet und unzumutbare Lärmbelastungen im Wohnbereich sind auszuschließen. Ebenso sind auf Grund der Entfernung fühlbare Erschütterungen auszuschließen.

Die Höhe der Lärmschutzwand ist meist ein Kompromiss zwischen Landschaftsbild bzw. Beschattung und dem Freiraumschutz vor Lärm, der mit passivem Schallschutz nicht erzielbar ist. Aus lärmhygienischer Sicht ist die Höhe der Lärmschutzwand wie geplant erforderlich, aber eine Begrünung (z.B. mit Efeu oder Schlingknöterich) aus ästhetischen Gründen zu empfehlen.

Abfälle und Abwässer sind in den Fachbeiträgen umfassend dargestellt und ihre Umweltverträglichkeit wurde von den entsprechenden UVP-SV überprüft. Aus umwelthygienischer Sicht besteht in diesem Zusammenhang keine Gefährdung.

WASSERBAUTECHNIK

In allen Stellungnahmen wird in gleicher Weise in allgemeiner Form die Thematik Schmutzwässer angesprochen. Die diesbezüglichen Ausführungen in der Beantwortung der Frage A3 gelten in gleicher Weise.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Siehe Antwort zu Frage D2

BODENQUALITÄT, ABFALLWIRTSCHAFT UND GRUNDWASSERCHEMIE

Siehe Antwort D2

LANDSCHAFT, RAUMPLANUNG

Siehe Antwort D1

D33 – Mag. Johann Schwarzbauer, 08.03.2012

Weesestraße 3/6, 4060 Leonding

D33		Ident mit D3 Wegen der zu befürchtenden negativen Auswirkungen auf meine Gesundheit und jene meiner Familie sowie auf die Grundstückswerte in der betroffenen Gegend ersuche ich Sie um Abweisung des Antrags auf Bewilligung, damit im weiteren Verfahren eine allseits verträgliche Lösung gefunden werden kann.
-----	---	---

D34 – Margit Hauer, 07.03.2012

Rottmayrstraße 30, 4060 Leonding

D34		Ident mit D6
-----	---	--------------

D35 – Silvia Huber, ohne Datum

Larnhauserweg 5/5/42, 4060 Leonding

D35		Ident mit D14
------------	--	---------------

D36 – Petra Aumayer, 08.03.2012

(ohne Adresse) 4060 Leonding

D36		Ident mit D2
------------	--	--------------

LUFTSCHADSTOFFE

Da höchst belastete Anrainerpunkte (z.B. Linz, Waldeggstraße 65, 81, 91, 124, 125; Ing. Etzel Straße 25-27, Leonding, Rottmayrstraße 11, Ecke Cranachstraße) sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase irrelevant geringe Zusatzbelastungen von Luftschadstoffen (in diesem Fall <3% des Grenzwerts bei Langzeitwerten, <3% bei Kurzzeitwerten in der Bauphase, <1% des Grenzwerts bei Langzeitwerten, <3% bei Kurzzeitwerten in der Betriebsphase) aufweisen, kann geschlossen werden, dass die Auswirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffe an anderen Wohnorten ebenso im geringfügigen Bereich liegen werden. Die KG Leonding ist kein „belastetes Gebiet“ bezüglich Luftschadstoffe, die derzeitige Luftbelastung stammt im weitaus überwiegenden Fall nicht vom Bahnbetrieb, welcher hinsichtlich der Luftschadstoffe eine Entlastungsfunktion hat. Auflagen zur Reduktion der Staubentwicklung im Baustellen- und Zufahrtsbereich werden erteilt. Für die Kontrolle der Einhaltung der Maßnahmen in der Bauphase wird die Einrichtung einer Bauombudsperson und einer ökologischen Bauaufsicht vorgesehen.

D37 – Christian Gufler, ohne Datum

Weesestraße 3, 4060 Leonding

D37	EL WL KS PF MM LW	<p>Aufgrund der zahlreichen negativen Folgen, die mit oben genanntem Projekt für die Anrainer (zu denen auch ich zähle) verbunden sind, ersuche ich Sie um Abweisung des betreffenden Antrags der ÖBB.</p> <p>Konkret geht es um die zu erwartenden Erschütterungen des Erdreichs, die an den Gebäuden im Einflussbereich Schäden verursachen können, Abfälle und Schmutzwässer, die den Boden verseuchen, die zusätzlichen Lärmbelastungen durch den massiven Ausbau des Güterverkehrs und nicht zuletzt die elektromagnetischen Felder, die im Betrieb der Anlage entstehen und nachweislich die Gesundheit beeinträchtigen.</p> <p>Als Leondinger Bürger erwarte ich mir daher eine sachgerechte Abwägung aller Notwendigkeiten und eine kritische Überprüfung der durch die ÖBB geplanten und aktuell unzureichenden Schutzmaßnahmen!</p>
------------	--	---

EISENBAHNWESEN

Antwort siehe D17

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Das Wohnhaus Weesestraße 3 befindet sich in einer Entfernung von ca. 400 m rechtsseitig der projektgegenständlichen Bahnstrecke.

Durch die prognostizierte Verkehrserhöhung für das Jahr 2025 ist eine Erhöhung der Lärmbelastung im Ausmaß von ca. 3 dB gegenüber dem Bestand zu rechnen, wobei durch die Wirkung der im Projekt rechtsseitig der Westbahn in einer Höhe bis 5,5 m über Schienenoberkante vorgesehenen Lärmschutzwand LSW-2 die zu erwartende Lärmerhöhung im Nahbereich der Bahn weitgehend kompensiert wird.

Die vorliegende schalltechnische Untersuchung weist sowohl für den Bestand als auch für das Projekt mit LSW Schienenverkehrslärmimmissionen nachts in der Höhe von weniger als 50 dB aus, welche deutlich innerhalb der Grenzwerte nach SchIV liegen.

Hinsichtlich des Vorbringens betreffend Erschütterungen sind aufgrund der großen Entfernung zur Bahn spürbare Immissionen mit Sicherheit auszuschließen.

ELEKTROMAGNETISCHE FELDER, BELEUCHTUNG / BESCHATTUNG

Bereits durch die vorhandenen Infrastrukturanlagen (insb. öffentliche Stromversorgungsleitungen) existieren Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Im Fachbeitrag elektromagnetische Felder wurden Berechnungen vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz für die Hoch- und Niederspannungsanlagen der im Bauentwurf enthaltenen Bahnanlagen unter Annahme verschiedener Betriebsbedingungen ermittelt. Es wurden die Beeinflussungen an den nächsten Objekten links und rechts der Bahnanlage im Bestand sowie für den geplanten Ausbau berechnet. Die vorliegenden Ergebnisse der magnetischen Ersatzflussdichte und der elektrische Ersatzfeldstärke sowohl für die 50 Hz Anlagen als auch die 16,7 Hz Anlagen wurden an ausgewählten Bereichen die allgemein zugänglich sind bewertet. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus elektrotechnischer Sicht die derzeit in Österreich gültigen Festlegungen für die Allgemeinbevölkerung (100 μ T bei 50 Hz bzw. 300 μ T bei 16,7 Hz) 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 und entsprechen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU. Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt. Die berechneten elektrotechnisch maximalen Betriebsbedingungen stellen einen theoretischen Anlagengrenzwert dar, der auf Grund der eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebsprogramm, eingesetzte Triebfahrzeuge, Sicherungsanlagen, ..) in der Praxis nicht erreicht werden kann. Als relevanter Praxiswert ist bei Bahnanlagen aus technischer Sicht der 24 h Mittelwert maßgebend. Der Referenzwert von 300 μ T bei 16,7 Hz wird aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten.

WASSERBAUTECHNIK

In allen Stellungnahmen wird in gleicher Weise in allgemeiner Form die Thematik Schmutzwasser angesprochen. Die diesbezüglichen Ausführungen in der Beantwortung der Frage A3 gelten in gleicher Weise.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Siehe Antwort zu Frage D2

BODENQUALITÄT, ABFALLWIRTSCHAFT UND GRUNDWASSERCHEMIE

Siehe Antwort D2

D38 – Anna Ortner, 07.03.2012

Rottmayrstraße 32, 4060 Leonding

D38		Ident mit D6
-----	---	--------------

D39 – Robert Stütz, ohne Datum

Larnhauserweg 5/7/55, 4060 Leonding

D39		Ident mit D14
-----	---	---------------

D40 – Robert Ortner, 07.03.2012

Rottmayrstraße 32, 4060 Leonding

D40		Ident mit D6
-----	---	--------------

D41 – Othmar Zimmerleitner, 06.03.2012

Weesestraße 3/21, 4060 Leonding

D41		Ident mit D37
-----	--	---------------

D42 – Luisa Amtaema, 08.03.2012

Larnhauserweg 6/278 4060 Leonding

D42		Ident mit D2
-----	--	--------------

D43 – Emmerich Boxhofer, ohne Datum

Weesestraße 14, 4060 Leonding

D43		Ident mit D37
-----	--	---------------

D44 – Gertraud Fellingner, 08.03.2012

Larnhauserweg 5/8/2, 4060 Leonding

D44		Ident mit D5
-----	--	--------------

D45 – Wolfgang Havlicek, ohne Datum

Weesestraße 10, 4060 Leonding

D45		Ident mit D37
-----	--	---------------

D46 – Trude Mittermayr, 08.03.2012

Larnhauserweg 6, 4060 Leonding

D46		Ident mit D14
-----	--	---------------

D47 – Mario Pracher, 08.03.2012

Larnhauserweg 6, 4060 Leonding

D47	EL HP MM OR MN WL PF LW	<p>Hiermit beantrage ich, die Genehmigung für das Projekt "Umbau Linz Hauptbahnhof Westseite einschließlich Linzer Lokalbahn" abzuweisen!</p> <p>Gründe: Als im Einflussgebiet Lebender bin ich vom geplanten Streckenausbau direkt betroffen. Abgesehen von den aktuell bereits bestehenden Beeinträchtigungen durch Lärm- und Luftschadstoffimmissionen trägt ein Ausbau in Form einer Verdoppelung der Gleise und der angestrebten massiven Erhöhung des Güterverkehrs zu noch höheren Belastungen bei. Dadurch sind nämlich einerseits steigende Lärmimmissionen durch die geplante Hochleistungsstrecke zu erwarten (durch die höhere Betriebsgeschwindigkeit der Züge), andererseits wird es aber auch zu noch mehr Feinstaubbelastung kommen - und das obwohl wir uns bereits in einem sehr belasteten Gebiet befinden! Bedenklich sind auch die Erschütterungen, die mit einem solchen Projekt einhergehen: Diese können zu Schäden an umliegenden Liegenschaften und damit an Eigentum führen. Die ÖBB beabsichtigen zwar die Errichtung einer Lärmschutzwand, doch erscheint diese Maßnahme als unzureichend, vor allem auch gegen Beeinträchtigungen durch eine erhöhte Schmutzwasserbelastung, elektromagnetische Strahlung usw. zu wirken. Zudem beeinträchtigt diese das Orts- und Landschaftsbild auf unzumutbare Weise, indem sie faktisch zu einer Zerteilung Leondings führt!</p>
-----	--	---

EISENBAHNWESEN

Antwort siehe D17

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Das Wohnhaus Larnhauserweg 6 befindet sich in einer Entfernung von ca. 150 m linksseitig der provisorischen Anbindung an den Westbahnbestand. Im Bestand sind sowohl linksseitig der Westbahn als auch rechtsseitig der Pyhrnbahn 2 m hohe Lärmschutzwände vorhanden. Wegen der Überschreitung der SchIV-Grenzwerte werden auch für die provisorische Einbindung Objektschutzmaßnahmen an den Objekten am Larnhauserweg und an der Paschinger Straße vorgesehen.

Für das spätere Anschlussprojekt der ÖBB zum 4-gleisigen Ausbau der Westbahn im Abschnitt Linz-Marchtrenk werden unter Berücksichtigung der endgültigen Lage der Westbahngleise neue schalltechnische Untersuchungen vorgenommen und Schallschutzmaßnahmen nach den Kriterien der SchIV geplant.

Hinsichtlich des Vorbringens betreffend Erschütterungen sind aufgrund der Entfernung zur Bahn spürbare Immissionen auszuschließen.

ELEKTROMAGNETISCHE FELDER, BELEUCHTUNG / BESCHATTUNG

Bereits durch die vorhandenen Infrastrukturanlagen (insb. öffentliche Stromversorgungsleitungen) existieren Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Im Fachbeitrag elektromagnetische Felder wurden Berechnungen vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz für die Hoch- und Niederspannungsanlagen der im Bauentwurf enthaltenen Bahnanlagen unter Annahme verschiedener Betriebsbedingungen ermittelt. Es wurden die Beeinflussungen an den nächsten Objekten links und rechts der Bahnanlage im Bestand sowie für den geplanten Ausbau berechnet. Die vorliegenden Ergebnisse der magnetischen Ersatzflussdichte und der elektrische Ersatzfeldstärke sowohl für die 50 Hz Anlagen als auch die 16,7 Hz Anlagen wurden an ausgewählten Bereichen die allgemein zugänglich sind bewertet. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus elektrotechnischer Sicht die derzeit in Österreich gültigen Festlegungen für die Allgemeinbevölkerung (100 μ T bei 50 Hz bzw. 300 μ T bei 16,7 Hz) 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 und entsprechen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU. Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt. Die berechneten elektrotechnisch maximalen Betriebsbedingungen stellen einen theoretischen Anlagengrenzwert dar, der auf Grund der eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebsprogramm, eingesetzte Triebfahrzeuge, Sicherungsanlagen, ..) in der Praxis nicht erreicht werden kann. Als relevanter Praxiswert ist bei Bahnanlagen aus technischer Sicht der 24 h Mittelwert maßgebend. Der Referenzwert von 300 μ T bei 16,7 Hz wird aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten.

LUFTSCHADSTOFFE

Antwort siehe D12

HUMANMEDIZIN

Von den Wohnhäusern (mit Unterzeichnung einer gleichlautenden Stellungnahme) wurde für das Haus Nr. 7608 (Gauermannweg 15) mit $L_r = 66$ dB die relativ höchste Schallimmission während des Nachtzeitraums berechnet. An allen übrigen, oben angeführten Wohnhäusern werden an den Fassaden geringere Pegel prognostiziert. Sowohl für das Haus Nr. 7608 wie für geringer lärmbelastete Wohnhäuser, die die Kriterien der SchIV nicht erfüllen, ist laut Objektschutzplan (Einlagezahl 506) ein ausreichender Schallschutz vorgesehen. Damit ist ein ungestörter Nachtschlaf gewährleistet und unzumutbare Lärmbelastigungen im Wohnbereich sind auszuschließen. Die übrigen Häuser sind samt Freiraum durch bahnseitigen Schallschutz ausreichend geschützt.

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. Letztere sind durch Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene zu erwarten. Die Bahn selbst produziert keine gefährlichen Verbrennungsaerosole, wenn auf Dieseltraktion verzichtet wird. Abwässer sind in den Fachbeiträgen umfassend dargestellt und ihre umweltverträgliche Entsorgung wurde von den entsprechenden UVP-SV überprüft. Aus umwelthygienischer Sicht besteht in diesem Zusammenhang keine Gefährdung. Das gleiche gilt für elektromagnetische Felder, für die sich auch für die bahnächsten Wohnungen keine gesundheitlich bedenklichen Werte errechnen.

WASSERBAUTECHNIK

In allen Stellungnahmen wird in gleicher Weise in allgemeiner Form die Thematik Schmutzwässer angesprochen. Die diesbezüglichen Ausführungen in der Beantwortung der Frage A3 gelten in gleicher Weise.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Siehe Antwort zu Frage D2

LANDSCHAFT, RAUMPLANUNG

Siehe Antwort D1

D48 – Erika Innerlohinger, 08.03.2012

Larnhauserweg 5, 4060 Leonding

D48	MN OR EL HP KS PF LW	<p>Nach Begutachtung des Entwurfs der ÖBB zu dem oben genannten Projekt sehe ich mich als im Einflussgebiets des geplanten Streckenverlaufs wohnender Bürger auf mehrfache Weise bedroht: Einerseits fürchte ich wegen der zu erwartenden Auswirkungen um die Gesundheit meiner Familie und Freunde ebenso wie um die eigene, andererseits erwarte ich negative Auswirkungen auf mein Eigentum. Hinzu kommt noch die Beeinträchtigung des Ortsbildes durch die von der ÖBB geplanten Lärmschutzwände. Zu diesen ist außerdem zu sagen, dass sie die Auswirkungen durch mehr Feinstaubbelastung, mehr Lärmbelästigung, eine höhere Belastung durch Abfälle und Schmutzwasser sowie durch den Hochleistungsbetrieb zu erwartende stärkere Bodenerschütterungen nicht abwehren können (insofern bleiben auch Zweifel an der Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme).</p> <p>Somit beantrage ich die Berücksichtigung meiner Einwände im diesbezüglichen Verfahren und folgerichtig die Verweigerung der Genehmigung des Projekts.</p>
------------	---	--

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Antwort siehe D47

LUFTSCHADSTOFFE

Antwort siehe D12

HUMANMEDIZIN

Die Gesundheit der in den aufgelisteten Häusern wohnenden Familien (mit Unterzeichnung einer gleichlautenden Stellungnahme) ist in keiner Weise bedroht. Der relativ höchste nächtliche Beurteilungspegel ist mit 64 dB beim Haus Nr. 233 (Larnhauserweg 5) zu erwarten, doch geht aus dem Objektschutzplan (Einlagezahl 506) hervor, dass ein ausreichender Schallschutz für die Fenster dieses Hauses vorgesehen ist. Das gleiche gilt für die weniger belasteten Häuser obiger Einwander, die den Kriterien der SchIV nicht entsprechen. Die übrigen sind durch aktiven Schallschutz ausreichend vor auffälligen Pegelerhöhungen geschützt (nur für das Haus in der Canongasse 10 ist zu empfehlen, es ebenfalls in den Objektschutzplan aufzunehmen, um auffälligen Veränderungen des nächtlichen Lärmpegels gegenüber dem Bestand sicher vorzubeugen). Die geplanten Lärmschutzwände machen für Freiraum- und Wohnraumschutz sehr wohl Sinn. Eine Begrünung der Lärmschutzwände auf der Ortsseite wird empfohlen und zur

Staubbekämpfung in der Bauphase wurden zusätzliche Auflagen vorgeschlagen. Abfälle und Abwässer sind in den Fachbeiträgen umfassend dargestellt und ihre Umweltverträglichkeit wurde von den entsprechenden UVP-SV überprüft. Aus umwelthygienischer Sicht besteht in diesem Zusammenhang keine Gefährdung.

Fühlbare Erschütterungen sind in der Bauphase tagsüber nicht auszuschließen, werden aber zu keinen unzumutbaren Belästigungen führen. In der Betriebsphase ist guter Erschütterungsschutz auch für bahnahe Wohnhäuser gegeben, sodass die Besorgnis obiger Anrainer unbegründet ist, da auf Grund der Entfernung fühlbare Erschütterungen auszuschließen sind.

WASSERBAUTECHNIK

In allen Stellungnahmen wird in gleicher Weise in allgemeiner Form die Thematik Schmutzwässer angesprochen. Die diesbezüglichen Ausführungen in der Beantwortung der Frage A3 gelten in gleicher Weise.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Siehe Antwort zu Frage D2

BODENQUALITÄT, ABFALLWIRTSCHAFT UND GRUNDWASSERCHEMIE

Siehe Antwort D2

LANDSCHAFT, RAUMPLANUNG

Siehe Antwort D1

D49 – Johann Horner, 03.03.2012

Rottmayrstraße 19, 4060 Leonding

D49		Ident mit D14
------------	---	---------------

D50 – Berna Erdem, 08.08.2012

Larnhauserweg 5, 4060 Leonding

D50		Ident mit D48
------------	---	---------------

D51 – Theresia Gattringer, 08.03.2012

Larnhauserweg 4, 4060 Leonding

D51		Ident mit D7
------------	---	--------------

D52 – Viktor Lieb, 08.03.2012

Larnhauserweg 5, 4060 Leonding

D52		Ident mit D6
------------	---	--------------

D53 – Erna Otte, 03.03.2012

Rottmayrstraße 23, 4060 Leonding

D53		Ident mit D2
------------	---	--------------

D54 – Vincent Danilov, 08.03.2012

Larnhauserweg 5/37, 4060 Leonding

D54		Ident mit D5
-----	--	--------------

D55 – Alfred Otte, 03.03.2012

Rottmayrstraße 23, 4060 Leonding

D55		Ident mit D2
-----	--	--------------

D56 – Kavenampasiko Diarusala Joseph, 08.03.2012

Larnhauserweg 6/212, 4060 Leonding

D56		Ident mit D32
-----	--	---------------

D57 – Peter Walter, 03.03.2012

Rottmayrstraße 7, 4060 Leonding

D57		Ident mit D32
-----	--	---------------

D58 – Magdalena Gorecka, 08.03.2012

Larnhauserweg 5, 4060 Leonding

D58		Ident mit D14
-----	--	---------------

D59 – Sandra Liedl, 03.03.2012

Rottmayrstraße 7, 4060 Leonding

D59		Ident mit D32
-----	--	---------------

D60 – Walter Ruppert, 08.03.2012

Larnhauserweg 5/7/60, 4060 Leonding

D60		Ident mit D5
-----	--	--------------

D61 – Branko Mares, 03.03.2012

Rottmayrstraße 7, 4060 Leonding

D61		Ident mit D10
-----	--	---------------

D62 – Margarete Karl, 08.03.2012

Larnhauserweg 5, 4060 Leonding

D62		Ident mit D5
-----	--	--------------

D63 – Darinka Mares, ohne Datum

Rottmayrstraße 7, 4060 Leonding

D63		Ident mit D10
-----	--	---------------

D64 – Dipl. –Ing. Hadyari, 10.03.2012

Larnhauserweg 5/90, 4060 Leonding

D64		Ident mit D14
-----	--	---------------

D65 – Elisabeth Weiss, 03.03.2012

Rottmayrstraße 7, 4060 Leonding

D65		Ident mit D6
-----	--	--------------

D66 – Dragisa Tizmonar, 08.03.2012

Larnhauserweg 6, 4060 Leonding

D66		Ident mit D14
-----	--	---------------

D67 – Gerlinde Spindelberger, 08.08.2012

Larnhauserweg 4, 4060 Leonding

D67		Ident mit D7
-----	--	--------------

D68 – Andreas Platzner, 08.03.2012

Larnhauserweg 5, 4060 Leonding

D68		Ident mit D2
-----	--	--------------

D69 – Sascha Savic, 08.03.2012

Rottmayrstraße 5, 4060 Leonding

D69		Ident mit D48
-----	--	---------------

D70 – Edith Kempl, 08.03.2012

Larnhauserweg 4/74, 4060 Leonding

D70		Ident mit D7
-----	--	--------------

D71 – Mariana Savic, ohne Datum

Rottmayrstraße 5, 4060 Leonding

D71		Ident mit D48
-----	--	---------------

D72 – Fidan Jahai, 08.03.2012

Larnhauserweg 6, 4080 Linz

D72		Ident mit D17
-----	---	---------------

D73 – Silvester Shompole, 08.03.2012

Larnhauserweg 5, 4060 Leonding

D73		Ident mit D5
-----	---	--------------

D74 – Elisabeth Mayer, 03.03.2012

Rottmayrstraße 5, 4060 Leonding

D74		Ident mit D48
-----	---	---------------

D75 – Halilaj Idajet, 08.03.2012

Larnhauserweg 6, 4060 Leonding

D75		Ident mit D14
-----	---	---------------

D76 – Adel Elkaffas, 08.03.2012

Larnhauserweg 5/3/21, 4060 Leonding

D76		Ident mit D32
-----	---	---------------

D77 – Christa Traxler, ohne Datum

Larnhauserweg 4, 4060 Leonding

D77		Ident mit D7
-----	---	--------------

D78 – Leopoldine Pirklbauer, 08.03.2012

Larnhauserweg 5 II 16, 4060 Leonding

D78		Ident mit D10
-----	---	---------------

D79 – Nina Aistleitner, 08.03.2012

Larnhauserweg 6, 4060 Leonding

D79		Ident mit D14
-----	---	---------------

D80 – Anton Gattringer, 08.03.2012

Larnhauserweg 4, 4060 Leonding

D80		Ident mit D7
-----	---	--------------

D81 – Nicholas Oberzaucher, 08.03.2012

Larnhauserweg 5/1/8, 4060 Leonding

D81		Ident mit D10
-----	--	---------------

D82 – Zekira Zejnkgagic, ohne Datum

Larnhauserweg 6/5/255, 4060 Leonding

D82		Ident mit D17
-----	--	---------------

D83 – Franz Höllwirth, 10.03.2012

Larnhauserweg 4, 4060 Leonding

D83		Ident mit D5
-----	--	--------------

D84 – MMag. Elisabeth Krenhuber, ohne Datum

Rottmayrstraße 6/9, 4060 Leonding

D84		Ident mit D10
-----	--	---------------

D85 – Abdulhayat Kayat, 08.03.2012

Larnhauserweg 5/1/7, 4060 Leonding

D85		Ident mit D10
-----	--	---------------

D86 – Herbert Redtenbacher, 05.03.2012

Rottmayrstraße 8, 4060 Leonding

D86		Ident mit D5
-----	--	--------------

D87 – Maria Höllwirth, 10.03.2012

Larnhauserweg 4, 4060 Leonding

D87		Ident mit D5
-----	--	--------------

D88 – Blerand Weza, 08.03.2012

Larnhauserweg 6, 4060 Leonding

D88		Ident mit D14
-----	--	---------------

D89 – Maria Mesic, 08.03.2012

Larnhauserweg 5, 4060 Leonding

D89		Ident mit D14
-----	--	---------------

D90 – Martin Weber, 05.03.2012

Rottmayrstraße 20, 4060 Leonding

D90		Ident mit D37
-----	--	---------------

D91 – Mag. Franz Leutgob, 08.03.2012

Larnhauserweg 5/91, 4060 Leonding

D91		Ident mit D10
-----	--	---------------

D92 – Lobsang Tendor Jayangsang, 08.03.2012

Larnhauserweg 6/232, 4060 Leonding

D92		Ident mit D14
-----	--	---------------

D93 – Birgit Mühlegger, 05.03.2012

Rottmayrstraße 20, 4060 Leonding

D93		Ident mit D37
-----	--	---------------

D94 – Foale Marioara, 08.03.2012

Larnhauserweg 5/2, 4060 Leonding

D94		Ident mit D5
-----	--	--------------

D95 – Norbert Schmidinger, 05.03.2012

Tizianstraße 7/3, 4060 Leonding

D95		Ident mit D6
-----	--	--------------

D96 – Marlies Ammering, 05.03.2012

Rottmayrstraße 20, 4060 Leonding

D96		Ident mit D37
-----	--	---------------

D97 – Burghard Woike, 08.03.2012

Larnhauserweg 6, 4060 Leonding

D97		Ident mit D6
-----	--	--------------

D98 – Gertrude Derndorfer, 05.09.2012

Tizianstraße 7, 4060 Leonding

D98		Ident mit D14
-----	--	---------------

D99 – Hubert Harrer, ohne Datum

Rottmayrstraße 20, 4060 Leonding

D99		Ident mit D37
------------	--	---------------

D100 – Horst Moser, 05.03.2012

Tizianstraße 7, 4060 Leonding

D100		Ident mit D14
-------------	--	---------------

D101 – Marta Wöstl, 08.03.2012

Larnhauserweg 6, 4060 Leonding

D101		Ident mit D14
-------------	--	---------------

D102 – Christian Göls, 05.03.2012

Tizianstraße 8, 4060 Leonding

D102		Ident mit D14
-------------	--	---------------

D103 – Hansjörg Sammern-Frankenegg, 05.03.2012

Tizianstraße 17, 4060 Leonding

D103		Ident mit D32
-------------	--	---------------

D104 – Rosemarie Albert, 05.03.2012

Weesestraße 39, 4060 Leonding

D104		Ident mit D2
-------------	--	--------------

D105 – Anna Hohl, ohne Datum

Leonding

D105		Ident mit D17
-------------	--	---------------

D106 – Ingrid Vihaus, 05.03.2012

Tizianstraße 5, 4060 Leonding

D106		Ident mit D5
-------------	--	--------------

D107 – Dietmar Kücher, 09.03.2012

Larnhauserweg 4, 4060 Leonding

D107		Ident mit D32
-------------	--	---------------

D108 – Walter Maureder, 07.03.2012

Weesestraße 35, 4060 Leonding

D108		Ident mit D6
------	---	--------------

D109 – Gerhard und Erika Käferböck, 08.03.2012

Larnhauserweg 4, 4060 Leonding

D109		Ident mit D7
------	---	--------------

D110 – Andrea Zemann, 04.03.2012

Gaumbergstraße 101, 4060 Leonding

D110		Ident mit D10
------	---	---------------

D111 – Monika Brandstetter, 05.03.2012

Rottmayrstraße 6, 4060 Leonding

D111		Ident mit D32
------	---	---------------

D112 – Gertrude Bezjak, 09.03.2012

Larnhauserweg 4, 4060 Leonding

D112		Ident mit D5
------	---	--------------

D113 – Angela Pracher, 09.03.2012

Larnhauserweg 4, 4060 Leonding

D113		Ident mit D7
------	---	--------------

D114 – Tamara Schmiedmaier, 04.03.2012

Gaumbergstraße 109, 4060 Leonding

D114		Ident mit D4
------	---	--------------

D115 – Ernst Feichtinger, 08.03.2012

Larnhauserweg 4, 4060 Leonding

D115		Ident mit D32
------	---	---------------

D116 – Regina Schröder, 08.03.2012

Larnhauserweg 4, 4060 Leonding

D116		Ident mit D7
------	---	--------------

D117 – Karoline Böhm, 08.03.2012

Larnhauserweg 4, 4060 Leonding

D117		Ident mit D7
------	--	--------------

D118 – Andrea Potocura-Mihalache, 08.03.2012

Larnhauserweg 4, 4060 Leonding

D118		Ident mit D7
------	--	--------------

D119 – Walter Voon, 04.02.2012

Gaumbergstraße 109, 4020 Leonding

D119		Ident mit D6
------	--	--------------

D120 – Eva Maria Hofler, 08.03.2012

Larnhauserweg 4, 4060 Leonding

D120		Ident mit D7
------	--	--------------

D121 – Robert Schmidt, 04.03.2012

Gaumbergstraße 109, 4060 Leonding

D121		Ident mit D2
------	--	--------------

D122 – Harald Kapeller, 04.03.2012

Gaumbergstraße 111, 4060 Leonding

D122		Ident mit D7
------	--	--------------

D123 – Lena Alashe, 04.03.2012

Gaumbergstraße 107/6 4060 Leonding

D123		Ident mit D6
------	--	--------------

D124 – Alic Salih, 08.03.2012

Larnhauserweg 4/11/64, 4060 Leonding

D124		Ident mit D7
------	--	--------------

D125 – Solomon O. Alashe, 04.03.2012

Gaumbergstraße 107/6, 4060 Leonding

D125		Ident mit D4
------	--	--------------

D126 – Angela Weindl, 04.03.2012

Gaumbergstraße 107, 4060 Leonding

D126		Ident mit D6
------	---	--------------

D127 – Erwin Weindl, 04.03.2012

Gaumbergstraße 107, 4060 Leonding

D127		Ident mit D2
------	---	--------------

D128 – Gerhard Hrachowina, 04.03.2012

Gaumbergstraße 103, 4060 Leonding

D128		Ident mit D5
------	---	--------------

D129 – P. Hrachowina, 04.03.2012

Gaumbergstraße 103, 4060 Leonding

D129		Ident mit D10
------	---	---------------

D130 – Gerhard Liedl, 05.03.2012

Rottmayrstraße 4, 4060 Leonding

D130		Ident mit D14
------	---	---------------

D131 – Johanna Langthaler, 04.03.2012

Gaumbergstraße 101, 4060 Leonding

D131		Ident mit D6
------	---	--------------

D132 – Helmut Hochmair, 04.03.2012

Gaumbergstraße 101, 4060 Leonding

D132		Ident mit D4
------	---	--------------

D133 – Thomas Puhringer, 05.03.2012

Rottmayrstraße 6, 4060 Leonding

D133		Ident mit D47
------	---	---------------

D134 – Heidelinde Liedl, 05.03.2012

Rottmayrstraße 4, 4060 Leonding

D134		Ident mit D14
------	---	---------------

D135 – Brankica Vidackovic, 09.03.2012

Larnhauserweg 4/13, 4060 Leonding

D135		Ident mit D7
------	--	--------------

D136 – Thomas Riedler, 04.03.2012

Gaumbergstraße 99, 4060 Leonding

D136		Ident mit D4
------	--	--------------

D137 – Alice Olleschik, 07.03.2012

Weesestraße 35, 4060 Leonding

D137		Ident mit D6
------	--	--------------

D138 – Josef Wagner, 06.03.2012

Rembrandtstraße 5, 4060 Leonding

D138		Ident mit D48
------	--	---------------

D139 – Richard Novak, 06.03.2012

Rembrandtstraße 39, 4060 Leonding

D139		Ident mit D32
------	--	---------------

D140 – Adelheid Holl, ohne Datum

Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding

D140		Ident mit D10
------	--	---------------

D141 – Helga Novak, 06.03.2012

Rembrandtstraße 39, 4060 Leonding

D141		Ident mit D17
------	--	---------------

D142 – Karin Baldur, 07.03.2012

Canongasse 7, 4060 Leonding

D142		Ident mit D47
------	--	---------------

D143 – Veronika Böhm, 04.03.2012

Gaumbergstraße 82/219, 4060 Leonding

D143		Ident mit D14
------	--	---------------

D144 – Veronika Holly, 06.03.2012

Rembrandtstraße 22, 4060 Leonding

D144		Ident mit D32
------	--	---------------

D145 – Mario Bressler 04.03.2012

Gaumbergstraße, 82/1/28, 4060 Leonding

D145		Ident mit D6
------	--	--------------

D146 – Marion Babka, 07.03.2012

Canongasse 7, 4060 Leonding

D146		Ident mit D47
------	--	---------------

D147 – Brigitte Danielczsk, 06.03.2012

Rembrandtgasse 29, 4060 Leonding

D147		Ident mit D32
------	--	---------------

D148 – Johanna Bressler, 04.03.2012

Gaumbergstraße 82/1/28, 4060 Leonding

D148		Ident mit D14
------	--	---------------

D149 – Mag. Birgit Baumgartner, 06.03.2012

Rembrandtstraße 33, 4060 Leonding

D149		Ident mit D17
------	--	---------------

D150 – Amt der OÖ Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht / Wasserwirtschaftliches Planungsorgan, 14.03.2012

Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz

D150	PF LW	<p>Hinsichtlich der Oberflächenwässer sind laut Projektbeschreibung lediglich im Randbereich des betroffenen Gebietes einige kleinere Gerinne als Bäche erhalten geblieben, die durch die geplanten Umbaumaßnahmen nicht beeinträchtigt werden.</p> <p>Die Entwässerung der Bahnanlagen erfolgt lt. Projektunterlagen über Versickerung in Versickerungsbrunnen in das Grundwasser. Gegen das Eindringen verunreinigter Wässer in den Untergrund werden Aktivkohlematten in den Brunnen und Absperrschieber vor den Brunnen eingebaut.</p> <p>Aus wasserwirtschaftlicher Sicht entspricht die gegenständliche Versickerungskonzeption nicht dem aktuellen Stand der Technik, da eine Kontamination des Grundwassers bei Auftritt eines Störfalles (Austritt Grundwasser gefährdender Stoffe) nicht ausgeschlossen werden kann. Seitens des Wasserwirtschaftlichen Planungsorgans wird die Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer über Sickermulden vorgeschlagen.</p> <p>Für die sich im Projektbereich befindenden teils privaten teils gewerblich genutzten Brunnenanlagen ist durch eine Beweissicherung sicherzustellen, dass sich durch die geplante Versi-</p>
------	----------	--

		<p>ckerung keine qualitative und quantitative Beeinträchtigung ergibt. Aus Sicht des Wasserwirtschaftlichen Planungsorgans bestehen bei Einhaltung oben genannter Forderungen gegen den geplanten Umbau des Westkopfes des Linzer Hauptbahnhofes keine gewichtigen Bedenken.</p>
--	--	---

WASSERBAUTECHNIK

Wie unter zur Stellungnahme A2 im Detail ausgeführt wurde, ist der Eintritt eines Störfalls äußerst unwahrscheinlich und es sind der Beurteilung primär die projektspezifischen Auswirkungen zugrunde zu legen. Darüber hinaus ist nach Stand der Technik für den Störfall vorzusorgen. Dies erfolgte im Projekt durch die Sammlung und Retention der Niederschlagswässer, wobei im Störfall in denselben Leitungen und Retentionsräumen auch flüssige Schadstoffe zurückgehalten werden. Es wurden die Eckpunkte des Störfallkonzeptes bereits im Projekt vorgesehen und es wird das Störfallkonzept bis zur Inbetriebnahme unter Beiziehung der zuständigen Behörden und externen Stellen ausgearbeitet. Siehe auch die Beantwortung zu Stellungnahme A2. Die statt der gewählten Lösung vorgeschlagenen Sickermulden würden den Störfall nicht entschärfen, sondern im Gegenteil, mangels vorgeschaltetem dichten Retentionsraum zusätzliche Gefährdungen verursachen. Überdies sind im gegenständlichen Fall wegen der dichten Deckschichten oberflächige Versickerungen technisch kaum möglich und wegen der vorhandenen Belastung des Bodens (Verdachtsflächen) im Hinblick auf Eluierungen problematisch. Diese vorgeschlagene Lösung stellt aus fachlicher Sicht keine bessere Option dar.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Eine freie Versickerung von (allfällig) belasteten Wässern über Schluckbrunnen ist nicht vorgesehen. Den Versickerungsbrunnen ist eine Absperrvorrichtung vorgeschaltet. Der Ringraum der Versickerungsbrunnen ist bis zur Unterkante der Aktivkohleschicht dicht. Wässer können somit erst nach Passage der Aktivkohle-Filterschicht in den Aquifer versickern.

Diese Methode ist auch im Störfall hochwirksam entspricht dem Stand der Technik.

Grundsätzlich ist auch darauf hinzuweisen, dass Bahnwässer nach dem natürlichen Lauf der Dinge so beschaffen sind, dass eine Beeinträchtigung von Gewässern, die über ein geringfügiges Ausmaß hinausgeht, nicht zu befürchten ist. Durch Setzung von zusätzlichen Maßnahmen insbesondere für außerbetriebliche Ereignisse („Störfälle“), die jedoch auch für den Regelbetrieb wirksam sind, kann die Restbelastung weiter reduziert werden, sodass Bahnwässer nach der Spruchpraxis der Wasserrechtsbehörde nach der Bodenfilterpassage im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf Grundwasser als „vernachlässigbar gering belastet“ bezeichnet werden können.

Aus geologischer – hydrogeologischer Sicht wird jedoch darauf hingewiesen, dass eine freie Versickerung über weite Bereiche des Projektabschnittes durch die hohe Mächtigkeit der Deckschichten nicht möglich ist. In diesem Falle müssten Sickerschlitze eingebaut werden, wodurch die Filterwirkung empfindlich herabgemindert wird.

Ein hydrogeologisches Beweissicherungsverfahren wurde als zwingende Maßnahme vorgeschrieben. Dieses ist geeignet, allfällige Beeinträchtigungen des Grundwasserkörpers bzw. von Wassernutzungen zuerkennen, um allfällige Maßnahmen zur Minderung oder Kompensation setzen zu können.

D151 – Erik Paul Papinski, 04.03.2012

Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding

D151		Ident mit D14
------	--	---------------

D152 – Günter Ingruber, 03.03.2012

Canongasse 7/14, 4060 Leonding

D152		Ident mit D37
------	--	---------------

D153 – Ulrike Papinski, 04.03.2012

Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding

D153		Ident mit D7
------	---	--------------

D154 – Michael Rieseneder, 06.03.2012

Rembrandtstraße 31, 4060 Leonding

D154		Ident mit D2
------	---	--------------

D155 – Istvan Spisaic, 06.03.2012

Gaumbergstraße 82/2, 4060 Leonding

D155		Ident mit D48
------	---	---------------

D156 – Berta Gahleitner, 03.03.2012

Canongasse 7, 4060 Leonding

D156		Ident mit D37
------	---	---------------

D157 – Bernhard Haderer, 04.03.2012

Gaumbergstraße 111, 4060 Leonding

D157		Ident mit D6
------	---	--------------

D158 – Andra Motoi, 03.03.2012

Canongasse 7, 4060 Leonding

D158		Ident mit D37
------	---	---------------

D159 – Renate Weingartner, 06.03.2012

Rembrandtstraße 33, 4060 Leonding

D159		Ident mit D32
------	---	---------------

D160 – Daniela Kapeller, 04.03.2012

Gaumbergstraße 111, 4060 Leonding

D160		Ident mit D10
------	---	---------------

D161 – Gerhard Lackner, 06.03.2012

Rembrandtstraße 33, 4060 Leonding

D161		Ident mit D47
------	---	---------------

D162 – Dr. Andrea Doblender, 04.03.2012

Gaumbergstraße 83, 4060 Leonding

D162		Ident mit D48
------	--	---------------

D163 – Ulrike Foschum, 06.03.2012

Rembrandtstraße, 4060 Leonding

D163		Ident mit D17
------	--	---------------

D164 – Yusuf Ceük, 03.03.2012

Canongasse 7, 4060 Leonding

D164		Ident mit D5
------	--	--------------

D165 – Dipl. –Ing. Normann Fuchs, 04.03.2012

Gaumbergstraße 83, 4600 Leonding

D165		Ident mit D6
------	--	--------------

D166 – Franz Weberndorfer, 06.03.2012

Rembrandtstraße 27, 4600 Leonding

D166		Ident mit D32
------	--	---------------

D167 – Theodor Gstöttermayer, 04.03.2012

Gaumbergstraße 84/55, 4600 Leonding

D167		Ident mit D48
------	--	---------------

D168 – Hilde Weberndorfer, 06.03.2012

Rembrandtstraße 27, 4600 Leonding

D168		Ident mit D6
------	--	--------------

D169 – Hatice Ceük, 03.03.2012

Canongasse 7, 4060 Leonding

D169		Ident mit D5
------	--	--------------

D170 – Maria Gorkova, 06.03.2012

Gaumbergstraße 84, 4060 Leonding

D170		Ident mit D48
------	--	---------------

D171 – Michael Sams, ohne Datum

Rembrandtstraße 29, 4060 Leonding

D171		Ident mit D10
------	--	---------------

D172. Petra Bahn, 04.03.2012

Gaumbergstraße 84, 4060 Leonding

D172		Ident mit D4
------	--	--------------

D173 – Felix Feigl, 06.03.2012

Rembrandtstraße 35, 4060 Leonding

D173		Ident mit D17
------	--	---------------

D174 – Cornel Oniga, 03.03.2012

Canongasse 17/17, 4060 Leonding

D174		Ident mit D37
------	--	---------------

D175 – Gerhard Irrgeher, 06.03.2012

Robert Stolz Straße 8, 4020 Linz

D175		Ident mit D2
------	--	--------------

D176 – Elif Kacmaz, 04.03.2012

Gaumbergstraße 84/52, 4060 Leonding

D176		Ident mit D48
------	--	---------------

D177 – Judith Eder, 04.03.2012

Gaumbergstraße 84/48, 4060 Leonding

D177		Ident mit D48
------	--	---------------

D178 – Manuela Höll, 04.03.2012

Rembrandtstraße 18, 4060 Leonding

D178		Ident mit D17
------	--	---------------

D179 – Cornelia Oniga, 03.03.2012

Canongasse 7/17, 4060 Leonding

D179		Ident mit D37
------	--	---------------

D180 – Ruzica Lazic, 05.03.2012

Larnhauserweg 7, 4060 Leonding

D180		Ident mit D10
-------------	---	---------------

D181 – Rüdiger Ertl, 04.03.2012

Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding

D181		Ident mit D2
-------------	---	--------------

D182 – Elvis Kendic, 05.03.2012

Larnhauserweg, 4060 Leonding

D182		Ident mit D17
-------------	---	---------------

D183 – Johann Brandner, 03.03.2012

Canongasse 10, 4060 Leonding

D183		Ident mit D48
-------------	---	---------------

D184 – Elena Kiseleva, 04.03.2012

Gaumbergstraße 82/0, 4060 Leonding

D184		Ident mit D14
-------------	---	---------------

D185 – Raluca Coroama, 05.03.2012

ohne Anschrift

D185		Ident mit D17
-------------	---	---------------

D186 – Alfred Holl, 04.03.2012

Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding

D186		Ident mit D14
-------------	---	---------------

D187 – Maria Kobler, 07.03.2012

Gauermannweg 3, 4060 Leonding

D187		Ident mit D48
-------------	---	---------------

D188 – Eva Zsigo, 04.03.2012

Gaumbergstraße 68, 4060 Leonding

D188		Ident mit D47
-------------	---	---------------

D189 – Cekic Özkan, 05.03.2012

Larnhauserweg 7, 4060 Leonding

D189		Ident mit D14
------	--	---------------

D190 – Sandra Tröbinger, MA, 04.03.2012

Weesestraße 15, 4060 Leonding

D190		Ident mit D47
------	--	---------------

D191 – Waltraud Mayrbäurl, 07.03.2012

Gauermannweg 9, 4060 Leonding

D191		Ident mit D6
------	--	--------------

D192 – Josef Bergsmann, 04.03.2012

Gaumbergstraße 75, 4020 Leonding

D192		Ident mit D47
------	--	---------------

D193 – Erna Kaar, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D193		Ident mit D47
------	--	---------------

D194 – Sonja Ganser, 04.03.2012

Gaumbergstraße 81, 4060 Leonding

D194		Ident mit D17
------	--	---------------

D195 – Monika Bergsmann, 04.03.2012

Gaumbergstraße 75, 4060 Leonding

D195		Ident mit D5
------	--	--------------

D196 – Hamez Kastrati, 06.03.2012

Larnhauserweg 7/136, 4060 Leonding

D196		Ident mit D17
------	--	---------------

D197 – Klaus Schneider, 09.03.2012

Heinrich Heine Weg 16, 4060 Leonding

D197		Ident mit D10
------	--	---------------

D198 – Hlbina Zelemkhanova, 05.03.2012

Larnhauserweg 7/151, 4060 Leonding

D198		Ident mit D48
-------------	---	---------------

D199 – Karin Mayr, 04.03.2012

Gaumbergstraße 68, 4060 Leonding

D199		Ident mit D47
-------------	---	---------------

D200 – Haris Karazda, 05.03.2012

Larnhauserweg 7/147, 4060 Leonding

D200		Ident mit D2
-------------	---	--------------

D201 – Uwe Deutschbauer, 10.03.2012

Stiefersteinstraße 20B, 4060 Leonding

D201		Ident mit 47
-------------	---	--------------

D202 – Huremovic, 05.03.2012

Larnhauserweg 7, 4060 Leonding

D202		Ident mit D2
-------------	---	--------------

D203 – Ingrid Prucha, 04.03.2012

Liebermannweg 15, 4060 Leonding

D203		Ident mit D6
-------------	---	--------------

D204 – Kateryna Vostrykova, 05.03.2012

Larnhauserweg 7, 4060 Leonding

D204		Ident mit D17
-------------	---	---------------

D205 – Irene Hochrieser, 04.03.2012

Gaumbergstraße 87, 4060 Leonding

D205		Ident mit D48
-------------	---	---------------

D206 – Arnela Mesinovic, 05.03.2012

Larnhauserweg 7, 4060 Leonding

D206		Ident mit D17
-------------	---	---------------

D207 – Veronika Kellermeir, 04.03.2012

Gaumbergstraße 37, 4060 Leonding

D207		Ident mit D4
------	---	--------------

D208 – Claudia Schnauder, 29.02.2012

Canongasse 3, 4060 Leonding

D208		Ident mit D32
------	---	---------------

D209 – Irene Soliman, 05.03.2012

Larnhauserweg 7//128, 4060 Leonding

D209		Ident mit D5
------	---	--------------

D210 – Michaela Hochrieser, 04.03.2012

Gaumbergstraße 87, 4060 Leonding

D210		Ident mit D4
------	---	--------------

D211 – Fouad Soliman, 05.03.2012

Larnhauserweg 7//128, 4060 Leonding

D211		Ident mit D48
------	---	---------------

D212 – Iris Mühlecker, 04.03.2012

Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding

D212		Ident mit D17
------	---	---------------

D213 – Johann Kaar, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D213		Ident mit D2
------	---	--------------

D214 – Birgit Hauer, 07.03.2012

Gauermannweg 4, 4060 Leonding

D214		Ident mit D37
------	---	---------------

D215 – Renate Marx, 02.03.2012

Larnhauserweg 4/12/71, 4060 Leonding

D215		Ident mit D32
------	--	---------------

D216 – Adisa Curic, 05.03.2012

Larnhauserweg 7, 4060 Leonding

D216		Ident mit D5
------	--	--------------

D217 – Silvia Führlinger, 05.03.2012

Gaumbergstraße 32, 4060 Leonding

D217		Ident mit D2
------	--	--------------

D218 – Leyla Cekic, 05.03.2012

Larnhauserweg 7, 4060 Leonding

D218		Ident mit D10
------	--	---------------

D219 – Christa Ertl, 04.03.2012

Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding

D219		Ident mit D2
------	--	--------------

D220 – Alois Kriegner, 04.03.2012

Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding

D220		Ident mit D32
------	--	---------------

D221 – Josef Marx, 02.03.2012

Larnhauserweg 4/12/71, 4060 Leonding

D221		Ident mit D47
------	--	---------------

D222 – Suzana Balog, 05.03.2012

Larnhauserweg 7, 4060 Leonding

D222		Ident mit D32
------	--	---------------

D223 – Claudia Schnauder, 29.02.2012

Canongasse 9, 4060 Leonding

D223		Ident mit D6
------	--	--------------

D224 – Ingeborg Siegel, 04.03.2012

Gaumbergstraße 84, 4060 Leonding

D224		Ident mit D32
------	---	---------------

D225 – Jasmin Bertl, 02.03.2012

Larnhauserweg 2, 4060 Leonding

D225		Ident mit D6
------	---	--------------

D226 – Peter Strasser, 05.02.2012

Larnhauserweg 7/114, 4060 Leonding

D226		Ident mit D37
------	---	---------------

D227 – Nicole Egger, 04.03.2012

Gaumbergstraße 84, 4060 Leonding

D227		Ident mit D32
------	---	---------------

D228 – Edeltraud Stefani, 29.02.2012

Breughelstraße 5, 4060 Leonding

D228		Ident mit D17
------	---	---------------

D229 – Helga Hasengruber, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D229		Ident mit D32
------	---	---------------

D230 – Agron Dreiey, 03.03.2012

Larnhauserweg 2, 4060 Leonding

D230		Ident mit D48
------	---	---------------

D231 – Christian Egger, 04.03.2012

Gaumbergstraße 84/EG/25, 4060 Leonding

D231		Ident mit D10
------	---	---------------

D232 – Elvis Nalic, 03.03.2012

Larnhauserweg 3/4/25, 4060 Leonding

D232		Ident mit D6
------	---	--------------

D233 – Philipp Greindl, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D233		Ident mit D47
------	--	---------------

D234 – Gisela Zach, 04.03.2012

Gaumbergstraße 84, 4060 Leonding

D234		Ident mit D6
------	--	--------------

D235 – Dat Nam Ha, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D235		Ident mit D5
------	--	--------------

D236 – Christian Ganser, 04.03.2012

Gaumbergstraße 81, 4060 Leonding

D236		Ident mit D17
------	--	---------------

D237 – Eseagdi Aktas, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D237		Ident mit D32
------	--	---------------

D238 – Bozena Slomska, 04.03.2012

Gaumbergstraße 109/13, 4060 Leonding

D238		Ident mit D7
------	--	--------------

D239 – Jürgen Habli, 29.02.2012

Canongasse 3, 4060 Leonding

D239		Ident mit D32
------	--	---------------

D240 – Edin Tahic, 04.03.2012

Gaumbergstraße 109, 4060 Leonding

D240		Ident mit D7
------	--	--------------

D241 – Regina Schiller, 03.03.2012

Larnhauserweg3, 4060 Leonding

D241		Ident mit D47
------	--	---------------

D242 – Thomas Schmidt, ohne Datum

Gaumbergstraße 105, 4060 Leonding

D242		Ident mit D47
------	---	---------------

D243 – Sonja Habli, 29.02.2012

Canongasse 3, 4060 Leonding

D243		Ident mit D10
------	---	---------------

D244 – Herbert Schiller, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D244		Ident mit D47
------	---	---------------

D245 – Markus Derntl, 04.03.2012

Gaumbergstraße 99/1, 4060 Leonding

D245		Ident mit D7
------	---	--------------

D246 – Klaus Untersberger, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D246		Ident mit D47
------	---	---------------

D247 – Sigrid Sageder, 04.03.2012

Gaumbergstraße 103, 4060 Leonding

D247		Ident mit D47
------	---	---------------

D248 – Karl Schlecht, 28.02.2012

Canongasse 3, 4060 Leonding

D248		Ident mit D10
------	---	---------------

D249 – Sabine Trojen, 04.03.2012

Gaumbergstraße 197, 4060 Leonding

D249		Ident mit D10
------	---	---------------

D250 – Franziska Rajche, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D250		Ident mit D47
------	---	---------------

D251 – Katharina Schiedberger, 03.03.2012

Canongasse 3, 4060 Leonding

D251		Ident mit D48
------	---	---------------

D252 – Christian Haderspöck, 04.03.2012

Gaumbergstraße 103, 4060 Leonding

D252		Ident mit D10
------	---	---------------

D253 – Franz Scharinger, 04.03.2012

Gaumbergstraße 111, 4060 Leonding

D253		Ident mit D32
------	---	---------------

D254 – Amile Mandara, 03.03.2012

Canongasse 5, 4060 Leonding

D254		Ident mit D37
------	---	---------------

D255 – Christine Kemptner, 04.03.2012

Gaumbergstraße 111, 4060 Leonding

D255		Ident mit D32
------	---	---------------

D256 – Thomas Wessely, 03.03.2012

Canongasse 5, 4060 Leonding

D256		Ident mit D5
------	---	--------------

D257 – Silvia Holy, 03.03.2012

Larnhauserweg 2, 4060 Leonding

D257		Ident mit D2
------	---	--------------

D258 – Andreas Holy, 03.03.2012

Larnhauserweg 2, 4060 Leonding

D258		Ident mit D48
------	---	---------------

D259 – Tunde Pascu, 03.03.2012

Larnhauserweg 2, 4060 Leonding

D259		Ident mit D2
------	--	--------------

D260 – Hermine Riss, 3.3.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D260		Ident mit D7
------	--	--------------

D261 – Alfred Cieplak, 03.03.2012

Larnhauserweg 2/2/28 4060 Leonding

D261		Ident mit D47
------	--	---------------

D262 – Harald Mühlecker, 03.03.2012

Gaumbergstraße 82, 4060 Leonding

D262		Ident mit D17
------	--	---------------

D263 – Jryny Cieplak, 03.03.2012

Larnhauserweg 2, 4060 Leonding

D263		Ident mit D47
------	--	---------------

D264 – Nalic Lijza, 03.03.2012

Larnhauserweg 3/4/25, 4060 Leonding

D264		Ident mit D48
------	--	---------------

D265 – Nicole Athes, 03.03.2012

Canongasse 5, 4060 Leonding

D265		Ident mit D5
------	--	--------------

D266 – Emina Memic, 03.03.2012

Larnhauserweg 2, 4060 Leonding

D266		Ident mit D47
------	--	---------------

D267 – Dr. Herbert Haller, 05.03.2012

Zehetlandweg 7, 4060 Leonding

D267		Ident mit D17
------	--	---------------

D268 – Zukra Holler, 05.03.2012

Larnhauserweg 7, 4060 Leonding

D268		Ident mit D10
------	--	---------------

D269 – Rejhan Memic, 05.03.2012

Larnhauserweg 2, 4060 Leonding

D269		Ident mit D14
------	--	---------------

D270 – Edmund Stummvoll, 12.03.2012

Waldeggstraße 124, 4060 Leonding

D270		Ident mit D5
------	--	--------------

D271 – Karl Pflieger, 03.03.2012

Larnhauserweg 2/3/33, 4060 Leonding

D271		Ident mit D2
------	--	--------------

D272 – Arnela Mesinovic, 05.03.2012

Larnhauserweg, 4060 Leonding

D272		Ident mit D4
------	--	--------------

D273 – Claudia Hackl, 11.03.2012

Weesestraße 26, 4060 Leonding

D273		Ident mit D7
------	--	--------------

D274 – Alexander Athes, 03.03.2012

Canongasse 5, 4060 Leonding

D274		Ident mit D14
------	--	---------------

D275 – Herma Bayer, 03.03.2012

Larnhauserweg 3/10/56, 4060 Leonding

D275		Ident mit D32
------	--	---------------

D276 – Ulrich Mehringer, 13.03.2012

Kollwitzstraße 9, 4060 Leonding

D276		Ident mit D47
------	--	---------------

D277 – Iris Mehringer, 13.03.2012

Kollwitzstraße 9, 4060 Leonding

D277		Ident mit D47
------	---	---------------

D278 – Franz Feldbaum, 08.03.2012

Larnhauserweg 6, 4060 Leonding

D278		Ident mit D2
------	---	--------------

D279 – Netise Özcan, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D279		Ident mit D48
------	---	---------------

D280 – Celod Özcan, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D280		Ident mit D2
------	---	--------------

D281 – Andrea Neuner, 08.03.2012

Weesestraße 3, 4060 Leonding

D281		Ident mit D17
------	---	---------------

D282 – H. Quoc Ly, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D282		Ident mit D32
------	---	---------------

D283 – Hurye Kapan, 08.03.2012

Larnhauserweg 6/245, 4060 Leonding

D283		Ident mit D5
------	---	--------------

D284 – Renate Neuner, 08.03.2012

Weesestraße 3, 4060 Leonding

D284		Ident mit D17
------	---	---------------

D285 – Christine Hauer, 07.03.2012

Gauermannweg 11, 4060 Leonding

D285		Ident mit D6
------	---	--------------

D286 – Barbara Affenzeller, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D286		Ident mit D6
------	--	--------------

D287 – Hanspeter Oberzaucher, 08.03.2012

Larnhauserweg 6/4/242, 4060 Leonding

D287		Ident mit D14
------	--	---------------

D288 – Medina Muratovic, 03.03.2012

Larnhauserweg 2, 4060 Leonding

D288		Ident mit D2
------	--	--------------

D289 – Manuel Hochreiter, 08.03.2012

Weesestraße 15, 4060 Leonding

D289		Ident mit D17
------	--	---------------

D290 – Mag. Walter Brunner, 07.03.2012

Lahholdstraße 26, 4060 Leonding

D290		Ident mit D17
------	--	---------------

LUFTSCHADSTOFFE

Diese Wohnadresse liegt völlig außerhalb des Untersuchungsbereichs, siehe D36

D291 – Verena Bürger, 08.03.2012 D

Weesestraße 15/20, 4060 Leonding

D291		Ident mit D17
------	--	---------------

D292 – Monika Appel, 07.03.2012

Gauermannweg 13, 4060 Leonding

D292		Ident mit D10
------	--	---------------

D293 – Kurt Schlossmann, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D293		Ident mit D5
------	--	--------------

D294 – Mag. Robert Brandmair, 08.03.2012

Weesestraße 33, 4060 Leonding

D294		Ident mit D6
------	--	--------------

D295 – Peter Komekno, 02.03.2012

Schiefersteinstraße 4, 4060 Leonding

D295		Ident mit D32
------	--	---------------

LUFTSCHADSTOFFE

Diese Wohnadresse liegt völlig außerhalb des Untersuchungsbereichs, siehe D36

D296 – Erwin Rap, 08.03.2012

Weesestraße 15/18, 4060 Leonding

D296		Ident mit D17
------	--	---------------

D297 – Fletnep Arslan, 08.03.2012

Larnhauserweg 4, 4060 Leonding

D297		Ident mit D7
------	--	--------------

D298 – Helga Schlossmann, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D298		Ident mit D4
------	--	--------------

D299 – Gerold Greindl, 08.03.2012

Weesestraße 15/5, 4060 Leonding

D299		Ident mit D14
------	--	---------------

D300 – Erwin Knappich, 29.02.2012

Breughelstraße 11, 4060 Leonding

D300		Ident mit D17
------	--	---------------

D301 – Renate Knappich, 29.02.2012

Breughelstraße 11, 4060 Leonding

D301		Ident mit D32
------	--	---------------

D302 – Gerhard Hager, 05.03.2012

Tizianstraße 5, 4060 Leonding

D302		Ident mit D17
-------------	---	---------------

D303 – Johann Payreder, 07.03.2012

Larnhauserweg 5, 4060 Leonding

D303		Ident mit D5
-------------	---	--------------

D304 – Manfred Gallhuber, 03.03.2012

Larnhauserweg 2, 4060 Leonding

D304		Ident mit D10
-------------	---	---------------

D305 – Fanta Piccini, 05.03.2012

Tizianstraße 117, 4060 Leonding

D305		Ident mit D2
-------------	---	--------------

D306 – Thomas Knappich, ohne Datum

Breughelstraße 11, 4060 Leonding

D306		Ident mit D47
-------------	---	---------------

D307 – Dr. Hermann Pauli, 07.03.2012

Gauermannweg 17, 4060 Leonding

D307		Ident mit D2
-------------	---	--------------

D308 – Dieter Bratenstein, 05.03.2012

Tizianstraße 5, 4060 Leonding

D308		Ident mit D32
-------------	---	---------------

D309 – Eleonore Lidl, 07.03.2012

Gauermannweg 13, 4060 Leonding

D309		Ident mit D48
-------------	---	---------------

D310 – Vanniva Chea, 03.03.2012

Larnhauserweg 2/748, 4060 Leonding

D310		Ident mit D2
-------------	---	--------------

D311 – Edda Ann Simonsberger, 05.03.2012

Tizianstraße 5, 4060 Leonding

D311		Ident mit D32
-------------	--	---------------

D312 – Mag. Heinrich Bindeus, 07.03.2012

Nöbauerstraße 27, 4060 Leonding

D312	MN HP EL OR	<p>Der beabsichtigte vierspurige Ausbau der Westbahnstrecke führt in der geplanten Form zu einer massiven Beeinträchtigung bzw. Verschlechterung meiner Wohnsituation und damit zu einer unzumutbaren Einschränkung meiner Lebensqualität.</p> <p>Die exorbitante Erhöhung des Verkehrsaufkommens in Verbindung mit einer deutlichen Geschwindigkeitserhöhung führen nach den vorliegenden Studien zu wesentlich überhöhten Lärm- und Luftschadstoffimmissionen. Den zugrunde gelegten Grenzwerten liegt überdies eine Verordnung zugrunde die nicht mehr den europa- und verfassungsrechtlichen Anforderungen entspricht.</p> <p>Um diese Auswirkungen auf ein vertretbares Ausmaß zu reduzieren und insbesondere die zu einer nicht akzeptablen Beeinträchtigung des Ortsbildes führende Trassenführung zu vermeiden ist es erforderlich die Höhenlage der Bahntrasse bereits in dem nunmehr zur Genehmigung eingereichten Streckenabschnitt abzusenken. Da somit dieser Streckenabschnitt die weitere Trassenführung festlegt ist die Teilung des UVP-Verfahrens in den gegenständlichen Streckenabschnitt und einen weiteren Streckenabschnitt "Leonding - Marchtrenk" unzulässig.</p>
-------------	--------------------------------	--

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Das Wohnhaus Nöbauerstraße 24 befindet sich in einer Entfernung von ca. 800 m rechtsseitig der Westbahnstrecke Linz-Marktrentk. Bahnseitig liegt es ca. 1000 m außerhalb des Projekten- des „provisorische Anbindung an den Bestand“ und lagemäßig ca. 1300 m vom nächstgelegenen Projektbereich Linz Hbf. Westseite entfernt.

Durch die prognostizierte Verkehrserhöhung für das Jahr 2025 ist eine Erhöhung der Lärmbelastung im Ausmaß von ca. 3 dB gegenüber dem Bestand zu rechnen. Da das Wohnhaus weit außerhalb des gegenständlichen Projektbereiches liegt, wurden bisher keine schalltechnischen Untersuchungen vorgenommen. Entsprechende Untersuchungen werden voraussichtlich im nächsten Planungsabschnitt Linz-Marktrentk des vorgesehenen 4-gleisigen Ausbaus der Westbahn erfolgen. Entsprechend den Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung werden bahnseitige und ev. auch objektseitige Lärmschutzmaßnahmen untersucht werden. Eine entsprechende Beurteilung wird im zutreffenden nächsten Projekt zu erfolgen haben.

LUFTSCHADSTOFFE

Die Nöbauerstraße ist völlig außerhalb des Untersuchungsgebietes von Luftschadstoffen, siehe D36.

HUMANMEDIZIN

Das Wohnhaus von Mag. Bindeus liegt westlich außerhalb des Projektgebietes in ca. 1,2 km Abstand zum Gleis bei km 190,890 (Projektende). Die projektbedingten Emissionen werden dort zu keiner Veränderung der genannten Umweltbelastungen führen, sodass hier auch keinerlei projektbedingte Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen zu erwarten sind. Ebenso sind projektbedingte Verschlechterungen von Wohnsituation und Lebensqualität auszuschließen. Das Wohnhaus wird voraussichtlich in die schalltechnische Untersuchung für den 4-gleisigen Ausbau der Westbahn im Planungsabschnitt Linz-Marktrentk aufgenommen werden, der aber dzt. nicht Projektsgegenstand ist.

LANDSCHAFT, RAUMPLANUNG

Siehe Antwort D1

D313 – Peter Aichern, 07.03.2012

Gauermannweg 15, 4060 Leonding

D313		Ident mit D10
------	---	---------------

D314 – Satyaroth Nou, 03.03.2012

Larnhauserweg 2/748, 4060 Leonding

D314		Ident mit D2
------	---	--------------

D315 – Koboyhi Nusrebe, 03.03.2012

Larnhauserweg 2, 4060 Leonding

D315		Ident mit D48
------	---	---------------

D316 – Kathrin Knappich, 29.02.2012

Breughelstraße 11, 4060 Leonding

D316		Ident mit D47
------	---	---------------

D317 – Mag. Silvia Brandmair, 08.03.2012

Weesestraße 33, 4060 Leonding

D317		Ident mit D6
------	---	--------------

D318 – Christa Aichhorn, 07.03.2012

Gauermannweg 15, 4060 Leonding

D318		Ident mit D47
------	---	---------------

D319 – Quezar Sinani, 03.03.2012

Larnhauserweg 1/5/56, 4060 Leonding

D319		Ident mit D14
------	---	---------------

D320 – Bajram Sinani, 03.03.2012

Larnhauserweg 1/5/56, 4060 Leonding

D320		Ident mit D37
------	---	---------------

D321 – Christian Klohofer, 08.03.2012

Weesestraße 3, 4060 Leonding

D321		Ident mit D32
------	---	---------------

D322 – Elma Sinani, 03.03.2012

Larnhauserweg 1/5/56, 4060 Leonding

D322		Ident mit D37
------	---	---------------

D323 – Indira Kudic, 03.03.2012

Larnhauserweg 6, 4060 Leonding

D323		Ident mit D48
------	---	---------------

D324 – Eva Gallhuber, 03.03.2012

Larnhauserweg 2, 4060 Leonding

D324		Ident mit D10
------	---	---------------

D325 – Hasengrübler, 03.03.2012

Larnhauserweg 2, 4060 Leonding

D325		Ident mit D47
------	---	---------------

D326 – Mag. Christine Bauer, 08.03.2012

Weesestraße 17/24, 4060 Leonding

D326		Ident mit D32
------	---	---------------

D327 – Bettina Huemer, 03.03.2012

Larnhauserweg 2, 4060 Leonding

D327		Ident mit D17
------	---	---------------

D328 – Emira Brkic, 03.03.2012

Larnhauserweg 1, 4600 Leonding

D328		Ident mit D2
------	---	--------------

D329 – Maria Aichhorn, 07.03.2012

Gauermannweg 15, 4060 Leonding

D329		Ident mit D5
------	---	--------------

D330 – Hermann Hochreiter, 08.03.2012

Weesestraße 3, 4060 Leonding

D330		Ident mit D47
------	---	---------------

D331 – Peter Lukeštik, 03.03.2012

Larnhauserweg 2/6/61, 4060 Leonding

D331		Ident mit D17
------	---	---------------

D332 – Eldar Brkic, 03.03.2012

Larnhauserweg 1, 4600 Leonding

D332		Ident mit D2
------	---	--------------

D333 – Imer Demiri, 03.03.2012

Larnhauserweg 1, 4600 Leonding

D333		Ident mit D6
------	---	--------------

D334 – Özram Faruk Altunay, 03.03.2012

Larnhauserweg 2/653, 4060 Leonding

D334		Ident mit D48
------	---	---------------

D335 – Mag. Brigitta Ajayi, 08.03.2012

Weesestraße 17/11, 4060 Leonding

D335		Ident mit D10
------	---	---------------

D336 – Mag. Samuel Ajayi, 08.03.2012

Weesestraße 17/11, 4060 Leonding

D336		Ident mit D10
------	---	---------------

D337 – Le Thy Hy, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D337		Ident mit D6
------	---	--------------

D338 – Idris A Husany, 03.03.2012

Larnhauserweg 1/653, 4060 Leonding

D338		Ident mit D48
------	---	---------------

D339 – Cioran Maria-Maria, 03.03.2012

Larnhauserweg 1/621, 4060 Leonding

D339		Ident mit D47
------	---	---------------

D340 – Anita Moser, 04.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D340		Ident mit D17
------	---	---------------

D341 – Ester Pretschuh, 03.03.2012

Canongasse 7, 4060 Leonding

D341		Ident mit D48
------	---	---------------

D342 – Sengül Altunay, 03.03.2012

Larnhauserweg 2/653, 4060 Leonding

D342		Ident mit D47
------	---	---------------

D343 – Manfred Thaller, 03.03.2012

Larnhauserweg 3/6/35, 4060 Leonding

D343		Ident mit D17
------	---	---------------

D344 – Birgit Richard, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D344		Ident mit 47
------	---	--------------

D345 – Max Mair, 06.03.2012

Waldeggstraße 120, 4060 Leonding

D345		Ident mit D17
------	---	---------------

D346 – Maria Nadas-Mittermayr, 08.03.2012

Weesestraße 15/9, 4060 Leonding

D346		Ident mit D48
------	---	---------------

D347 – Elena Paster, 03.03.2012

Larnhauserweg 1/617, 4060 Leonding

D347		Ident mit D48
------	---	---------------

D348 – Benjamin Aichhorn, 07.03.2012

Gauermannweg 15, 4060 Leonding

D348		Ident mit D37
------	---	---------------

D349 – Miga Boskan, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D349		Ident mit D47
------	---	---------------

D350 – Natalja Thaller, 03.03.2012

Larnhauserweg 3/6/35, 4060 Leonding

D350		Ident mit D14
------	---	---------------

D351 – Franz Stummer, 03.03.2012

Larnhauserweg 2/27, 4060 Leonding

D351		Ident mit D4
------	---	--------------

D352 – Voislav Boskan, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D352		Ident mit D4
------	---	--------------

D353 – Josef Gruber, 06.03.2012

Waldeggstraße 120/4060 Leonding

D353		Ident mit D17
------	---	---------------

D354 – Martin Berger, 08.03.2012

Weesestraße 17 Top 12, 4060 Leonding

D354		Ident mit D48
------	---	---------------

D355 – Luzia Berger, 08.03.2012

Weesestraße 17 Top 12, 4060 Leonding

D355		Ident mit D48
------	---	---------------

D356 – Elisabeth Voggeneder, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D356		Ident mit D4
------	---	--------------

D357 – Robert Voggeneder, 03.03.2012

Larnhauserweg 3, 4060 Leonding

D357		Ident mit D4
------	---	--------------

D358 – Margarete Hebenstreit, 06.03.2012

Canongasse 1, 4060 Leonding

D358		Ident mit D17
------	--	---------------

D359 – Alexander Hofer, 06.03.2012

Weesestraße 17, 4060 Leonding

D359		Ident mit D48
------	--	---------------

D360 – Martina Kalteis, 08.03.2012

Weesestraße 17, 4060 Leonding

D360		Ident mit D48
------	--	---------------

D361 – Brunhilde Kuser, 06.03.2012

Waldeggstraße 125, 4060 Leonding

D361		Ident mit D14
------	--	---------------

D362 – Ingrid Marie Christian, 06.03.2012

Weesestraße 27, 4060 Leonding

D362		Ident mit D5
------	--	--------------

D363 – Nadschläger Maria, 06.03.2012

Larnhauserweg 3/8/45, 4060 Leonding

D363		Ident mit D7
------	--	--------------

D364 – Martha Daurer, 06.03.2012

Weesestraße 26, 4060 Leonding

D364		Ident mit D6
------	--	--------------

D365 – Jasmin Wimmer, 06.03.2012

Waldeggstraße 125, 4060 Leonding

D365		Ident mit D32
------	--	---------------

D366 – Peter Sterrer, 03.03.2012

Larnhauserweg 2/6/763, 4060 Leonding

D366		Ident mit D6
------	--	--------------

D367 – Ursula Brandner, 06.03.2012

Weesestraße 22, 4060 Leonding

D367		Ident mit D17
------	--	---------------

D368 – Rosamunde Schild, 08.03.2012

Rottmayrstraße 34, 4060 Leonding

D368		Ident mit D7
------	--	--------------

D369 – Lukas Pröll, 06.03.2012

Waldeggstraße 125, 4060 Leonding

D369		Ident mit D14
------	--	---------------

D370 – Mag. Jürgen Eder, 06.04.2012

Weesestraße 20, 4060 Leonding

D370		Ident mit D17
------	--	---------------

D371 – Klaus Schild, 07.03.2012

Rottmayrstraße 4, 4060 Leonding

D371		Ident mit D7
------	--	--------------

D372 – Eleonore Swoboda, 03.03.2012

Larnhauserweg 2, 4060 Leonding

D372		Ident mit D47
------	--	---------------

D373 – Eva Steipe, ohne Datum

Weesestraße 20, 4060 Leonding

D373		Ident mit D17
------	--	---------------

D374 – Berwan Ates, 06.03.2012

Waldeggstraße 125, 4060 Leonding

D374		Ident mit D32
------	--	---------------

D375 – Sabine Pesl, 05.03.2012

Rottmayrstraße 28, 4060 Leonding

D375		Ident mit D4
------	--	--------------

D376 – Bernhard Käferböck, ohne Datum

Weesestraße 4, 4060 Leonding

D376		Ident mit D37
------	--	---------------

D377 – Christian Singer, 05.03.2012

Larnhauserweg 7, 4060 Leonding

D377		Ident mit D7
------	--	--------------

D378 – Gerhard Steinmaurer, 06.03.2012

Weesestraße 6, 4060 Leonding

D378		Ident mit D37
------	--	---------------

D379 – Manfred Käferböck, 03.03.2012

Larnhauserweg 2, 4060 Leonding

D379		Ident mit D32
------	--	---------------

D380 – Vakif Ates, 06.03.2012

Waldeggstraße 125, 4060 Leonding

D380		Ident mit D14
------	--	---------------

D381 – Sanita Jasarevic-Basic, 05.03.2012

Larnhauserweg 7, 4060 Leonding

D381		Ident mit D7
------	--	--------------

D382 – Farzana Niazi, 06.03.2012

Larnhauserweg 7/38, 4060 Leonding

D382		Ident mit D4
------	--	--------------

D383 – Alexander Doleschal, 06.03.2012

Waldeggstraße 125, 4060 Leonding

D383		Ident mit D32
------	--	---------------

D384 – Bella Freudgivthaler, 03.03.2012

Larnhauserweg 2, 4060 Leonding

D384		Ident mit D32
------	--	---------------

D385 – Rosalinde Hastik, 07.03.2012

Waldeggstraße 123, 4060 Leonding

D385		Ident mit D2
------	---	--------------

D386. Leopoldine Wallner, ohne Datum

Waldeggstraße 123, 4060 Leonding

D386		Ident mit D2
------	---	--------------

D387 – Christian Weiss, 07.03.2012

Waldeggstraße 123, 4060 Leonding

D387		Ident mit D2
------	---	--------------

D388 – Wolfgang Schagerl, 09.03.2012

Larnhauserweg 4, 4060 Leonding

D388		Ident mit D7
------	---	--------------

D389 – Bernard Beslagic, 03.03.2012

Larnhauserweg 1, 4060 Leonding

D389		Ident mit D48
------	---	---------------

D390 – Attila Zsebedics, 07.03.2012

Paschinger Straße 1/8, 4060 Leonding

D390		Ident mit D4
------	---	--------------

D391 – Reinhard Aumayr, 09.03.2012

Cranachstraße 20, 4060 Leonding

D391		Ident mit D32
------	---	---------------

D392 – Ulrike Aumayr, 09.03.2012

Cranachstraße 20, 4060 Leonding

D392		Ident mit D6
------	---	--------------

D393 – Jasmina Besjagic, 03.03.2012

Larnhauserweg 1, 4060 Leonding

D393		Ident mit D6
------	---	--------------

D394 – Caroly György, 07.03.2012

Paschinger Straße 1, 4060 Leonding

D394		Ident mit D4
------	--	--------------

D395 – Patrick Grabner, 03.03.2012

Larnhauserweg 4, 4060 Leonding

D395		Ident mit D2
------	--	--------------

D396 – Ali Albadrt, 07.03.2012

Paschinger Straße 5/2, 4060 Leonding

D396		Ident mit D7
------	--	--------------

D397 – Elisabeth Mircea, 07.03.2012

Paschinger Straße 5/1, 4060 Leonding

D397		Ident mit D7
------	--	--------------

D398 – Herbert Steinbauer, 03.03.2012

Larnhauserweg 1, 4060 Leonding

D398		Ident mit D48
------	--	---------------

D399 – Magda Veladiz, 07.03.2012

Paschinger Straße 33, 4060 Leonding

D399		Ident mit D14
------	--	---------------

D400 – Aladin Tinul, 07.03.2012

Waldeggstraße 121, 4060 Leonding

D400		Ident mit D6
------	--	--------------

D401 – Margareta Kuba, 07.03.2012

Paschinger Straße 73, 4060 Leonding

D401		Ident mit D14
------	--	---------------

D402 – Josef Strobl, 07.03.2012

Liebermannweg 42, 4060 Leonding

D402		Ident mit D6
------	--	--------------

D403 – Nermina Mutakija, 07.03.2012

Paschinger Straße 33, 4060 Leonding

D403		Ident mit D14
------	--	---------------

D404 – Peter Plüschkautz, 07.03.2012

Liebermannweg 42, 4060 Leonding

D404		Ident mit D6
------	--	--------------

D405 – Andreas Stangl, 11.03.2012

Leitergraben 1, 4060 Leonding

D405		Ident mit D48
------	--	---------------

LUFTSCHADSTOFFE

Diese Wohnadresse liegt völlig außerhalb des Untersuchungsbereichs, siehe D36

D406 – Günther Müller, 07.03.2012

Liebermannweg 33, 4060 Leonding

D406		Ident mit D6
------	--	--------------

D407 – Berta Schaur, 07.03.2012

Kollwitzstraße 2, 4060 Leonding

D407		Ident mit D7
------	--	--------------

D408 – Tonia Strbac, 06.03.2012

Liebermannweg 33, 4060 Leonding

D408		Ident mit D6
------	--	--------------

D409 – Alexander Pröll, 09.03.2012

Kollwitzstraße 4, 4060 Leonding

D409		Ident mit D7
------	--	--------------

D410 – Gertrude Nemetz, ohne Datum

Liebermannweg 38, 4060 Leonding

D410		Ident mit D6
------	--	--------------

D411 – Martina Stütz, 07.03.2012

Liebermannweg 38, 4060 Leonding

D411		Ident mit D6
------	--	--------------

D412 – Alfred und Margarethe Hammang, 07.03.2012

Liebermannweg 38, 4060 Leonding

D412		Ident mit D6
------	--	--------------

D413 – Gertrude Gasseleder, 08.03.2012

Kollwitzstraße 6, 4060 Leonding

D413		Ident mit D4
------	--	--------------

D414 – Alexander Harnung, 09.03.2012

Kollwitzstraße 6, 4060 Leonding

D414		Ident mit D7
------	--	--------------

D415 – Oliver Fallenegger, 07.03.2012

Liebermannweg 30/107, 4060 Leonding

D415		Ident mit D6
------	--	--------------

D416 – Gertrud Mitterbauer, 09.03.2012

Kollwitzstraße 6, 4060 Leonding

D416		Ident mit D7
------	--	--------------

D417 – Mag. Anna Morpurgo, 07.03.2012

Liebermannweg 30/109, 4060 Leonding

D417		Ident mit D6
------	--	--------------

D418 – Dr. Hermann Auzlmüller, 07.03.2012

Liebermannweg 30, 4060 Leonding

D418		Ident mit D6
------	--	--------------

D419 – Thomas Pakits, ohne Datum

Liebermannweg 30, 4060 Leonding

D419		Ident mit D10
------	--	---------------

D420 – Wanda Rupkewiz, 08.03.2012

Kollwitzstraße 6, 4060 Leonding

D420		Ident mit D4
------	--	--------------

D421 – Höllhuber, ohne Datum

Liebermannweg 34, 4060 Leonding

D421		Ident mit D10
------	--	---------------

D422 – Amandus Romanin, 08.03.2012

Kollwitzstraße 5, 4060 Leonding

D422		Ident mit D4
------	--	--------------

D423 – Inge Poledna, ohne Datum

Liebermannweg 36, 4060 Leonding

D423		Ident mit D10
------	--	---------------

D424 – Elisabeth Ossberger, 08.03.2012

Kollwitzstraße 6, 4060 Leonding

D424		Ident mit D4
------	--	--------------

D425 – Alfred Ramaseder, 06.03.2012

Liebermannweg 36, 4060 Leonding

D425		Ident mit D10
------	--	---------------

D426 – Thomas Haidtbauer, 09.03.2012

Kollwitzstraße 6, 4060 Leonding

D426		Ident mit D7
------	--	--------------

D427 – Helga Mühlecker, 06.03.2012

Liebermannweg 36, 4060 Leonding

D427		Ident mit D10
------	--	---------------

D428 – Stefan Hintersteiner, ohne Datum

Liebermannweg 36, 4060 Leonding

D428		Ident mit D10
------	--	---------------

D429 – Franz Hauser, 06.03.2012

Liebermannweg 18A, 4060 Leonding

D429		Ident mit D10
------	--	---------------

D430 – Moritz Wolf, ohne Datum

Liebermannweg 36, 4060 Leonding

D430		Ident mit D10
------	--	---------------

D431 – Rudolf Weissteiner, 06.03.2012

Liebermannweg 18a, 4060 Leonding

D431		Ident mit D32
------	--	---------------

D432 – Reinhard Schadauer, 06.03.2012

Liebermannweg 18a, 4060 Leonding

D432		Ident mit D32
------	--	---------------

D433 – Margit Trinkl, 06.03.2012

Liebermannweg 18a, 4060 Leonding

D433		Ident mit D32
------	--	---------------

D434 – Simon Kinast, 06.03.2012

Liebermannweg 18a, 4060 Leonding

D434		Ident mit D32
------	--	---------------

D435 – Claudia Hummer, 08.03.2012

Liebermannweg 20, 4060 Leonding

D435		Ident mit D32
------	--	---------------

D436 – Gerald Bräutigam, 07.03.2012

Liebermannweg 7, 4060 Leonding

D436		Ident mit D32
------	--	---------------

D437 – Dipl.-Ing. Heribert Novak, 05.03.2012

Liebermannweg 5, 4060 Leonding

D437		Ident mit D32
------	--	---------------

D438 – Kurt Kleinbauer, 03.03.2012

Liebermannweg 18, 4060 Leonding

D438		Ident mit D2
------	--	--------------

D439 – Josef Mairhofer, 03.03.2012

Liebermannweg 18, 4060 Leonding

D439		Ident mit D2
------	--	--------------

D440 – Roswitha Leed, 01.03.2012

Liebermannweg 16a, 4060 Leonding

D440		Ident mit D2
------	--	--------------

D441 – Margitta Katzmayr, 01.03.2012

Liebermannweg 16, 4060 Leonding

D441		Ident mit D17
------	--	---------------

D442 – Karin Apfelthaler, 01.03.2012

Liebermannweg 16a, 4060 Leonding

D442		Ident mit D2
------	--	--------------

D443 – Raimund Bincsik, 01.03.2012

Liebermannweg 16a/41, 4060 Leonding

D443		Ident mit D2
------	--	--------------

D444 – Renate Solly, 01.03.2012

Liebermannweg 16a, 4060 Leonding

D444		Ident mit D2
------	--	--------------

D445 – Ingrid Bruckner, 01.03.2012

Liebermannweg 16a, 4060 Leonding

D445		Ident mit D2
------	--	--------------

D446 – Bernhard Sebinger, 01.03.2012

Liebermannweg 16/53, 4060 Leonding

D446		Ident mit D17
------	--	---------------

D447 – Rosa Peterbauer, 01.03.2012

Liebermannweg 16, 4060 Leonding

D447		Ident mit D17
------	--	---------------

D448 – Renate Romanin, ohne Datum

Kollwitzstraße 5, 4060 Leonding

D448		Ident mit D4
------	--	--------------

D449 – Ursula Kloner, 06.03.2012

Liebermannweg 22, 4060 Leonding

D449		Ident mit D32
------	--	---------------

D450 – Ulrike Schachner, ohne Datum

Liebermannweg 20, 4060 Leonding

D450		Ident mit D32
------	--	---------------

D451 – Georg Anderle, 01.03.2012

Liebermannweg 16, 4060 Leonding

D451		Ident mit D17
------	--	---------------

D452 – Hans Frauenhofer, ohne Datum

Liebermannweg 12a, 4060 Leonding

D452		Ident mit D17
------	--	---------------

D453 – Karl Freudenschul, 01.03.2012

Liebermannweg 10, 4060 Leonding

D453		Ident mit D17
------	--	---------------

D454 – Manfred Stadlmann, 01.03.2012

Liebermannweg 3, 4060 Leonding

D454		Ident mit D17
------	--	---------------

D455 – Christian Enzenberger, 01.03.2012

Liebermannweg 3/5, 4060 Leonding

D455		Ident mit D17
------	--	---------------

D456 – Ingeborg Zorn, 01.03.2012

Liebermannweg 3/6, 4060 Leonding

D456		Ident mit D17
-------------	--	---------------

D457 – Karl Zölsz, ohne Datum

Liebermannweg 3, 4060 Leonding

D457		Ident mit D17
-------------	--	---------------

D458 – Helga Wrana, 08.03.2012

Kollwitzstraße 9, 4060 Leonding

D458		Ident mit D4
-------------	--	--------------

D459 – Rudolf Lengauer, 03.03.2012

Larnhauserweg 2, 4060 Leonding

D459		Ident mit D47
-------------	--	---------------

D460 – Maria Magdalena Lindner, 10.03.2012

Liebermannweg 28, 4060 Leonding

D460		Ident mit D5
-------------	--	--------------

D461 – Kassa B. Maan, 07.03.2012

Paschinger Straße 5/6, 4060 Leonding

D461		Ident mit D7
-------------	--	--------------

D462 – Walter Lindner, 10.03.2012

Liebermannweg 36, 4060 Leonding

D462		Ident mit D5
-------------	--	--------------

D463 – Mag. Günther Steinkellner, 12.03.2012

Maiergutstraße 10, 4060 Leonding

D463.1	EL HP WL MN PF LW KS	Als Anrainer und Betroffener oben bezeichneter UVP erstatte ich innerhalb offener Frist nachfolgende Stellungnahme und Einwendungen zum kundgemachten Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung. Ich wende ein, dass das Vorhaben der ÖBB in der eingebrachten Form nicht genehmigungsfähig ist. Mein Einwendungen sind: a) Die mit dem Vorhaben (Bau und Betrieb) verbundene zusätzliche Belastung durch Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, elektromagnetische Felder, Licht, Abfälle und Schmutzwässer und die unzureichenden Schutzmaßnahmen der ÖBB
---------------	---	---

D463.2	EL HP	b) Die überhöhte Vorbelastung (Feinstaub-Sanierungsgebiet; Überschreitung der Immissions-schutzwerte Lärm).
D463.3	MM	c) Gesetzwidrige Einschränkung des Vorhabens durch Ausklammerung des weiterführenden Streckenabschnitts bis Marchtrenk, wodurch die Parteienstellung und eine positive Gesamtlösung für das Stadtgebiet von Leonding verhindert werden sollen.
D463.4	MN OR PF	d) Ich befürchte weiters erhebliche Gesundheitsgefährdungen, unzumutbare Belästigungen sowie wesentliche Umweltbeeinträchtigungen, insbesondere infolge einer Trassenführung, die Interessen der Raumordnung, des Natur- und Wasserschutzes zuwiderläuft. Ich fordere daher eine zukunftsfähige Lösung für Leonding in Form einer komplett unterirdischen Streckenführung, um den Bürger/-innen nachhaltig Lebensqualität und Eigentumswerte zu erhalten.
D463.5	MM	e) Durch den Radius des Rechtsschwenks der geplanten Strecke über Leonding und nachfolgenden Linksschwenk mit Einbindung des Flughafens Hörsching werden Kurvenradien bewirkt, die eine zukunftsorientierte beschleunigte Ausbauvariante der ÖBB behindern und somit auf einer internationalen Strecke einen Verzögerungsbereich darstellen.
D463.6	EL MN	f) Durch die geringfügigen Lärmschutzmaßnahmen, die jetzt vorgesehen sind und die zu einer wesentlichen Verschlechterung der Lebensqualität führen würden, wird eine Ungleichbehandlung von Bahnanrainern im Bundesgebiet bewirkt. Wird doch in anderen Bundesländern aufgrund der zunehmenden Immissionen und Lärmbelastung eine Überbauung und Untertunnelung aus Anrainerschutzgründen durchgeführt, und werden sohin andere Anrainer der Bahn besser gestellt als die Anrainer im Zuge dieses UVP-Verfahrens

EISENBAHNWESEN

Ad D463.3

Hinweis: Die Lage der angegebenen Adresse befindet sich in etwa bei km 191,3, somit ca. 0,4 km vom derzeitigen Ende des gegenständlichen Vorhabens Linz Hbf. Westkopf mit der provisorischen Einbindung in den Bestand in km 190,890, auf der Seite rechts der Bahn in einem Abstand von in etwa 0,15 km von der Bahnstrecke.

Dieser hier gegenständliche Abschnitt „Projekt Linz Hbf. Westseite“ ist im Bereich der Bahnanlagen geprägt von den betrieblich erforderlichen Verknüpfungen der Bahnstrecken untereinander (wie Westbahn, Pyhrnbahn, Lilo) sowie den Verknüpfungen mit den betrieblich erforderlichen Gleisen des Bahnhofes (mit betrieblich unterschiedlichen Funktionen wie durchfahren, halten, beginnen, enden, abstellen – somit dem Erfordernis von Bahnsteiggleisen, Durchfahrts-gleisen, Abstellgleisen usw.) sowie von wesentlichen Zwangspunkten, wie beispielsweise der sogenannte Nahverkehrstunnel, welcher im Bereich der Westbrücke die Westbahn kreuzt, die Westbrücke selbst und die Ausbindung der Pyhrnbahn sowie die Einbindungen in die Bestands-gleise, Werkstätten usw.

Ein weiterer wesentlicher Zwangspunkt ist die Unterführung der Straßenbahnlinie 3 auf das Harter Plateau unter der Westbahn in km 190,458, welcher am weitesten südwestlich nahe am Vorhabensende von Linz Hbf. Westseite liegt.

Das Vorhaben der Straßenbahnlinie 3 wurde vom Amt der OÖ Landesregierung mit Bescheid vom 31.07.2008 GZ Verk-740.020/37-2008-Aum/Re eisenbahnrechtlich genehmigt. Seitens der Stadtgemeinde Leonding wurden diesbezüglich keine Einwendungen erhoben. Zusätzlich wurde das Unterführungsbauwerk unter der Westbahn mit Bescheid des BMVIT vom 6. November 2008, GZ. BMVIT-820.291/0004-IV/SCH2/2008 genehmigt. Seitens der Stadtgemeinde Leonding und dem Land Oberösterreich wurde das Vorhaben ohne Abgabe einer Stellungnahme zustimmend zur Kenntnis genommen.

Weiters ist der Abschnitt aus den Vorgaben der Umgebung des Projektgebietes geprägt, wie beispielsweise dem städtischen Bereich mit entsprechenden Objekten (Wohn- und Geschäftsbauten), Straßen, Unterführungen, Straßenbahn usw.

Die aus den Vorgaben der Umgebung des Projektgebietes und der Zwangspunkte im Bereich der Bahnanlagen sich ergebenden Sachzwänge für das Projekt lassen nur eine Trassierung in faktisch gleicher Lage und in gleicher Höhenlage zu. Eine andere realistische Trassenvariante ist im gegenständlichen Projektbereich nicht möglich. Allenfalls am Projektende im Bereich der provisorischen Anbindung an den Bestand wäre ab der Unterführung der Straßenbahn unter der Westbahn der Beginn einer Änderung der Höhenlage der Westbahn möglich. Dies wird in gleiche Art und Weise auch in der UVE, dem § 31a Gutachten und den technischen Unterlagen des Verkehrsprojektes festgestellt.

Das eingereichte Vorhaben „Linz Hbf. Westseite“ ist jedenfalls für sich verkehrswirksam.

Die gewählte Projektabgrenzung ist aus Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen jedenfalls plausibel und nachvollziehbar.

Hinsichtlich der rechtlichen Fragen wird auf die allfällige Aussage der Behörde verwiesen.

Ad D463.5

Die Lage der angegebenen Adresse befindet sich in etwa bei km 191,3, somit ca. 0,4 km vom derzeitigen Ende des gegenständlichen Vorhabens Linz Hbf. Westkopf, auf der Seite rechts der Bahn in einem Abstand von in etwa 0,15 km von der Bahnstrecke.

Somit ist die Bahntrasse in diesem Bereich nicht Bestandteil des eingereichten Vorhabens.

Allgemein kann jedoch angemerkt werden, dass Einbindungen in bedeutsame Bahnhöfe, wie Linz Hbf., in welchen auch hochrangige schnelle Reisezüge generell halten, immer mit entsprechenden Geschwindigkeitsabstufungen erfolgen.

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Ad D463.1

Das Wohnhaus Maiergutstraße 10 befindet sich in einer Entfernung von ca. 190 m rechtsseitig der Westbahnstrecke Linz-Marktrenk. Bahnseitig liegt es ca. 500 m außerhalb des Projektendes „provisorische Anbindung an den Bestand“ und lagemäßig ca. 510 m vom nächstgelegenen Projektbereich Linz Hbf. Westseite entfernt.

Durch die prognostizierte Verkehrserhöhung für das Jahr 2025 ist eine Erhöhung der Lärmbelastung im Ausmaß von ca. 3 dB gegenüber dem Bestand zu rechnen. Da das Wohnhaus weit außerhalb des gegenständlichen Projektbereiches liegt, wurden bisher keine schalltechnischen Untersuchungen vorgenommen.

Entsprechende Untersuchungen werden voraussichtlich im nächsten Planungsabschnitt Linz-Marktrenk des vorgesehenen 4-gleisigen Ausbaus der Westbahn erfolgen. Entsprechend den Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung werden bahnseitige und ev. auch objektseitige Lärmschutzmaßnahmen untersucht werden. Eine entsprechende Beurteilung wird im zutreffenden nächsten Projekt zu erfolgen haben.

Hinsichtlich des Vorbringens betreffend Erschütterungen sind aufgrund der großen Entfernung zur Bahn Gebäudeschädigungen mit Sicherheit auszuschließen.

Ad D463.2

Durch die prognostizierte Verkehrserhöhung für das Jahr 2025 ist eine Erhöhung der Lärmbelastung im Ausmaß von ca. 3 dB gegenüber dem Bestand zu rechnen. Da das Wohnhaus weit außerhalb des gegenständlichen Projektbereiches liegt, wurden bisher keine schalltechnischen Untersuchungen vorgenommen.

Entsprechende Untersuchungen der im Nachbarschaftsbereich zu erwartenden Bahnlärmimmissionen (gegebenenfalls unter Berücksichtigung der möglichen Auswirkung vom gegenständlichen Projektabschnitt) werden für den zutreffenden nächsten Planungsabschnitt Linz-Marktrenk des vorgesehenen 4-gleisigen Ausbaus der Westbahn erfolgen. Entsprechend den Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung werden bahnseitige und ev. auch objektseitige Lärmschutzmaßnahmen untersucht werden. Die Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) werden einzuhalten sein.

Eine entsprechende Beurteilung der im Wohnbereich zu erwartenden Bahnlärmimmissionen nach SchIV wird im zutreffenden nächsten Projekt zu erfolgen haben.

Ad D463.6

Für das vorliegende Projekt werden die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der SchIV als ausreichend beurteilt. Schalltechnische Maßnahmen für das aufgrund der Lage des Wohnobjekts zutreffende Anschlussprojekt Linz-Marktrenk werden im Zuge dieses Genehmigungsverfahrens zu prüfen sein.

Eine Untertunnelung der Strecke ist aus lärmschutztechnischer Sicht nach den Kriterien der SchIV nicht zu begründen.

ELEKTROMAGNETISCHE FELDER, BELEUCHTUNG / BESCHATTUNG

Ad D463.1

Bereits durch die vorhandenen Infrastrukturanlagen (insb. öffentliche Stromversorgungsleitungen) existieren Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Im Fachbeitrag elektromagnetische Felder wurden Berechnungen vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz für die Hoch- und Niederspannungsanlagen der im Bauentwurf enthaltenen Bahnanlagen unter Annahme verschiedener Betriebsbedingungen ermittelt. Es wurden die Beeinflussungen an den nächsten Objekten links und rechts der Bahnanlage im Bestand sowie für den geplanten Ausbau berechnet. Die vorliegenden Ergebnisse der magnetischen Ersatzflussdichte und der elektrische Ersatzfeldstärke sowohl für die 50 Hz Anlagen als auch die 16,7 Hz Anlagen wurden an ausgewählten Bereichen die allgemein zugänglich sind bewertet. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus elektrotechnischer Sicht die derzeit in Österreich gültigen Festlegungen für die Allgemeinbevölkerung (100 μ T bei 50 Hz bzw. 300 μ T bei 16,7 Hz) 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 und entsprechen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU. Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt. Die berechneten elektrotechnisch maximalen Betriebsbedingungen stellen einen theoretischen Anlagengrenzwert dar, der auf Grund der eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebsprogramm, eingesetzte Triebfahrzeuge, Sicherungsanlagen, ..) in der Praxis nicht erreicht werden kann. Als relevanter Praxiswert ist bei Bahnanlagen aus technischer Sicht der 24 h Mittelwert maßgebend. Der Referenzwert von 300 μ T bei 16,7 Hz wird aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten.

Stellungnahme zu Lichtemissionen

Bei den neuen Beleuchtungsanlagen der ÖBB wurde die blendungsärmste Variante projektiert damit kann eine Blendwirkung bei den nächsten Anrainern nahezu ausgeschlossen werden. Hierzu werden bereits vom Gutachter entsprechende Kontrollmessungen gefordert. Eine geringfügige zusätzliche Horizontaufhellung kann nicht ausgeschlossen werden.

Die Disposition der Baustelleneinrichtungsflächen wurde noch nicht endgültig festgelegt. Bei der Planung der Beleuchtung dieser Flächen ist zu berücksichtigen, dass eine Blendwirkung bei den nächsten Anrainern grundsätzlich ausgeschlossen wird. Im Rahmen der Inbetriebsetzung der Beleuchtungsanlagen bei den Baustelleneinrichtungsflächen werden bereits vom Gutachter entsprechende Kontrollmessungen gefordert, die einerseits die Einhaltung der gewählten erforderlichen Mindestbeleuchtungsstärken hinsichtlich der technischen Funktionalitäten und der Arbeitssicherheit bestätigen und andererseits bei reproduzierbaren Wohnobjekten im Projektbereich eine Blendwirkung bei den nächsten Anrainern ausschließen. Sollte trotzdem eine unzumutbare Blendwirkung (Vergleich mit dem Istzustand der bestehenden öffentlichen Beleuchtung) bei den nächsten Anrainern auftreten, können technische Maßnahmen (Schirm- oder Lamellenblenden) auf Kosten der Projektwerberin nachträglich nachgerüstet werden.

LUFTSCHADSTOFFE

Diese Wohnadresse liegt völlig außerhalb des Untersuchungsbereichs, siehe D12

HUMANMEDIZIN

Ad D463.1, D463.4 und D463.6

Dieses Wohnhaus liegt westlich außerhalb des Projektgebietes in ca. 480 m Abstand zum Gleis bei km 190,890 (Projektende). Projektbedingte Emissionen werden dort 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. Das Wohnhaus wird voraussichtlich in die schalltechnische Untersuchung für den 4-gleisigen Ausbau der Westbahn im Planungsabschnitt Linz-Marchtrenk aufgenommen werden, der aber dzt. nicht Projektgegenstand ist.

WASSERBAUTECHNIKAd D463.1 und D463.4

In allen Stellungnahmen wird in gleicher Weise in allgemeiner Form die Thematik Schmutzwässer angesprochen. Die diesbezüglichen Ausführungen in der Beantwortung der Frage A3 gelten in gleicher Weise.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIEAd D463.1

Siehe Antwort zu Frage D2.

BODENQUALITÄT, ABFALLWIRTSCHAFT UND GRUNDWASSERCHEMIEAd D463.1

Siehe Antwort D2

LANDSCHAFT, RAUMPLANUNGD463.4

Siehe Antwort D1

D464 – Mag Ursula, Mag. Margarete, Mag. Michael Huter, Leon und Hannah Diet-scher, 08.03.2012

Maiergutstraße 18, 4060 Leonding

D464.1	MM	<p>Unsere beiden minderjährigen Kinder und wir wohnen (seit Geburt bzw. seit 30 Jahren) an der oben angeführten Adresse am Imberg direkt unterhalb des Bauernhofes Maiergut von Frau Heidemaria Roitbmeier, Imberg 2 (betroffene Grundeigentümerin und Partei gem. EibG).</p> <p>Wir sind Nachbarn im Sinne des UVP-G 2000. Eine noch höhere Belastung wird sich für uns zwar durch den nachfolgenden Abschnitt in Richtung Wels ergeben, ein Teil erfolgt jedoch bereits durch den gegenständlichen Abschnitt und dadurch, dass die beiden Abschnitte von ihren Auswirkungen her untrennbar miteinander verbunden sind. Die Einwendungen sind daher bereits vollinhaltlich auch zu diesem Verfahren einzubringen.</p> <p>Da wir von der Westbahnstrecke sowohl vom gegenständlichen als auch vom nachfolgenden Abschnitt in Richtung Wels direkt betroffen sind, erheben wir - auch in Vertretung unserer Kinder - im gegenständlichen Verfahren folgende Einwendungen:</p> <p>1. Aufgrund der willkürlichen Stückelung des Vorhabens durch die ÖBB, welches nicht wie ursprünglich angekündigt an der Abzweigung Pyhrnbahn, sondern erst ca. 600 m näher bei unserem Haus mitten auf der Strecke endet, geht die Behörde von einem vereinfachten Verfahren aus. Würde das Vorhaben seitens der ÖBB nicht willkürlich gestückelt, müsste für das gesamte Vorhaben ein normales UVP-Verfahren durchgeführt werden.</p>
D464.2	MM	<p>2. Aufgrund dieser oben beschriebenen willkürlichen Stückelung durch die ÖBB wird im gegenständlichen Verfahren bereits ein Trassenverlauf determiniert, der bei gesamtheitlicher Betrachtung des Vorhabens eventuell eine "Nicht-Umweltverträglichkeit" ergeben könnte und die Gesamtbetrachtung daher einen anderen Trassenverlauf oder andere Maßnahmen nötig machen würde. So werden wir z.B. an unserer Wohnadresse vom Lärm beider Abschnitte betroffen und das in vielen Fällen auch gleichzeitig.</p>
D464.3	EL HP MN	<p>3. Aus den oben genannten Gründen erheben wir - auch in Vertretung unserer Kinder gegen die konkrete Planung des Vorhabens daher folgende Einwendungen: Wir sind in unserem Wohngebiet schon jetzt mit überhöhten Lärm- und Luftschadstoffmissionen konfrontiert. Die Zulegung von zwei Gleisen in Richtung Norden, also in Richtung unseres Wohnhauses, noch dazu mit relativ hohem Abstand zum Bestand, die bevorstehende Geschwindigkeitserhöhung auf der geplanten Hochleistungsstrecke und die Verdreifachung des Güterverkehrs bedeuten für uns eine signifikante Beeinträchtigung der Lebensqualität und Gefährdung unserer Gesundheit. Neben der Lärmerhöhung durch die höhere Geschwindigkeit kommt es auch zu einer signifikanten Erhöhung der Frequenz, insbesondere der Güterzüge. Dadurch ist der Zuglärm kein Einzelereignis mehr, sondern wird zur permanenten Lärmbelastung.</p> <p>In der Nacht bedeutet dies für uns, dass ein Einschlafen in der Zeit zwischen zwei Zügen, was derzeit trotz Lärmschutzfenstern die einzige Möglichkeit darstellt, in Zukunft nicht mehr möglich sein wird. Am Tag wird dadurch die Erholung im Garten verunmöglicht. Entspannung oder auch eine Unterhaltung im Freien werden dann auf Grund der fehlenden Ruhe-</p>

		pausen und der Lärmerhöhung nicht mehr möglich sein. Neben der notwendigen Erholung für die Aufrechterhaltung der Gesundheit ist auch zu berücksichtigen, dass unsere beiden minderjährigen Kinder im Alter von zehn und acht Jahren den Aufenthalt im Freien für ihre gesunde Entwicklung (Luft und Bewegung) brauchen. Aufgrund der Tatsache, dass es durch die Frequenzerhöhung zu fast keinen Ruhepausen mehr kommt, wird auch das Benefit der Schienenverkehrslärm Immissionsschutzverordnung zu hinterfragen sein.
D464.4	EL MN	4. Einen weiteren wichtigen Punkt stellt die Bauphase dar. Da sich diese über mehrere Jahre hin streckt, darf es hier zu keinen Lärmbelastungen in der Nacht oder unzumutbaren Belästigungen tagsüber durch Baulärm oder Warneinrichtungen (zur Warnung vor heranahenden Zügen) kommen. Dabei ist auch auf die Gesundheit unserer beiden minderjährigen Kinder und ihr entsprechend erhöhtes Schlafbedürfnis sowie die Wochenendruhe zur Hintanhaltung einer Gesundheitsgefährdung zu berücksichtigen.
D464.5	OR	5. Neben der Lärmbelastung sind durch das gegenständliche Vorhaben auch eine Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes und damit eine signifikante Beeinträchtigung der Lebensqualität zu erwarten.
D464.6	EL	6. Die bevorstehende Geschwindigkeitserhöhung der Züge auf der Strecke und die Erhöhung der Frequenz, insbesondere die Verdreifachung des Güterverkehrs, sowie die Bauphase lassen auch Erschütterungen erwarten, zumal unser Haus auf dem gleichen Granitaufläufer steht, der auch für die Verbreiterung der Trasse angegriffen werden muss.
D464.7	PF LW WL MN KS	7. Daneben sind verstärkte elektromagnetische Felder und Gefährdungen durch Abfälle und Abwässer zu erwarten, wobei insbesondere die elektromagnetische Strahlung zu Gesundheitsgefährdungen führen kann.
D464.8	MN	All diese Folgen lösen berechtigte Angst um unsere Gesundheit aus und führen zu unzumutbaren Belästigungen. Es kommt außerdem zu einem Wertverlust unseres Hauses und unserer Liegenschaft und zur Gefährdung unseres Eigentums. Wir regen daher an - wie oben ausgeführt - die sachliche Rechtfertigung für die Festlegung der Vorhabensgrenzen bis km 190,846 zu prüfen sowie die Schienenverkehrslärm Immissionsschutzverordnung auf ihre Verfassungsmäßigkeit und EU-Konformität überprüfen zu lassen. Weiters beantragen wir aus oben genannten Gründen die Abweisung des Genehmigungsantrages, in eventu die Verbesserung der bahnseitigen Maßnahmen, eine entsprechende Beweissicherung und die Prüfung der Ist- und zukünftigen Situation konkret für unsere Liegenschaft und unser Haus (auch im Hinblick auf die gleichzeitigen Belastungen durch den nachfolgenden Abschnitt in Richtung Wels). Bei allem Verständnis für den geplanten Ausbau der Westbahnstrecke ersuchen wir um Berücksichtigung und Prüfung unserer Argumente.

EISENBAHNWESEN

Ad D464.1 und D464.2

Hinweis: Die Lage der angegebenen Adresse befindet sich in etwa bei km 191,3, somit ca. 0,35 km vom derzeitigen Ende des gegenständlichen Vorhabens Linz Hbf. Westkopf mit der provisorischen Einbindung in den Bestand in km 190,890, auf der Seite rechts der Bahn in einem Abstand von in etwa 0,12 km von der Bahnstrecke.

Antwort siehe D463

Ergänzend ist festzuhalten, dass in km 190,237 (das ist etwa bei der Abzweigung der Pyhrnbahn – wie in der Einwendung erwähnt) die definitive Gleislage endet und im Anschluss auf etwa 650 m die provisorische Anbindung in den Bestand der Westbahn beginnt, welche in km 190,890 endet. Diese provisorische Anbindung ist nicht nur ein zwingend notwendiger Bestandteil des Vorhabens Linz Hbf. Westseite zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs, sondern auch Bestandteil der UVE bzw. des UVP-Verfahrens.

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Ad D464.3

Das Wohnhaus Maiergutstraße 18 befindet sich in einer Entfernung von ca. 140 m rechtsseitig der LILO und der Westbahn, ca. 400 m außerhalb des Projektendes „provisorische Anbindung an den Bestand“.

Durch die prognostizierte Verkehrserhöhung für das Jahr 2025 ist eine Erhöhung der Lärmbelastung im Ausmaß von ca. 3 dB gegenüber dem Bestand zu rechnen. Da das Wohnhaus weit außerhalb des gegenständlichen Projektbereiches liegt, wurden bisher keine schalltechnischen

Untersuchungen vorgenommen.

Entsprechende Untersuchungen der im Nachbarschaftsbereich zu erwartenden Bahnlärmimmissionen (gegebenenfalls unter Berücksichtigung der möglichen Auswirkung vom gegenständlichen Projektabschnitt) werden für den zutreffenden nächsten Planungsabschnitt Linz-Marchtrenk des vorgesehenen 4-gleisigen Ausbaus der Westbahn erfolgen. Entsprechend den Bestimmungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung werden bahnseitige und ev. auch objektseitige Lärmschutzmaßnahmen untersucht werden. Die Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) werden einzuhalten sein.

Ad D464.4

Die Durchführung von Bautätigkeiten ist im Projekt nur während der Tagzeit vorgesehen. Aufgrund der großen Entfernung von mindestens 400 m vom Baufeld sind Baulärmimmissionen im Wohnbereich im Freien im Ausmaß von weniger als 50 dB, also deutlich innerhalb der vorgesehenen Baulärmgrenzwerte, zu erwarten.

Ad D464.6

Aufgrund der großen Entfernung von mindestens 400 m vom Baufeld und der Entfernung von 140 m von der Bahn sind nachteilige Erschütterungsauswirkungen nicht zu erwarten.

ELEKTROMAGNETISCHE FELDER, BELEUCHTUNG / BESCHATTUNG

Ad D464.7

Bereits durch die vorhandenen Infrastrukturanlagen (insb. öffentliche Stromversorgungsleitungen) existieren Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Im Fachbeitrag elektromagnetische Felder wurden Berechnungen vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz für die Hoch- und Niederspannungsanlagen der im Bauentwurf enthaltenen Bahnanlagen unter Annahme verschiedener Betriebsbedingungen ermittelt. Es wurden die Beeinflussungen an den nächsten Objekten links und rechts der Bahnanlage im Bestand sowie für den geplanten Ausbau berechnet. Die vorliegenden Ergebnisse der magnetischen Ersatzflussdichte und der elektrische Ersatzfeldstärke sowohl für die 50 Hz Anlagen als auch die 16,7 Hz Anlagen wurden an ausgewählten Bereichen die allgemein zugänglich sind bewertet. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus elektrotechnischer Sicht die derzeit in Österreich gültigen Festlegungen für die Allgemeinbevölkerung (100 μ T bei 50 Hz bzw. 300 μ T bei 16,7 Hz) 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 und entsprechen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU. Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt. Die berechneten elektrotechnisch maximalen Betriebsbedingungen stellen einen theoretischen Anlagengrenzwert dar, der auf Grund der eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebsprogramm, eingesetzte Triebfahrzeuge, Sicherungsanlagen, ..) in der Praxis nicht erreicht werden kann. Als relevanter Praxiswert ist bei Bahnanlagen aus technischer Sicht der 24 h Mittelwert maßgebend. Der Referenzwert von 300 μ T bei 16,7 Hz wird aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten.

LUFTSCHADSTOFFE

Siehe Antwort D12

HUMANMEDIZIN

Ad D464.3, D464.4, D464.7 und D464.8

Dieses Wohnhaus liegt westlich außerhalb des Projektgebietes in ca. 405 m Abstand zum Gleis bei km 190,890 (Projektende). Projektbedingte Emissionen werden dort zu keiner Veränderung der genannten Umweltbelastungen (Baulärm, EMF, Abfälle, Abwässer, etc.) gegenüber der Nullvariante führen, sodass hier auch keine projektbedingten Belästigungen, Gesundheitsgefährdungen oder Verschlechterungen der Wohn- und Lebensqualität zu erwarten sind. Wenn

dzt. trotz Lärmschutzfenster Einschlafstörungen durch Bahnlärm auftreten, so ist deren Wirksamkeit zu überprüfen und die Fenster sind erforderlichenfalls gegen geeignete auszutauschen. Für eine Beeinträchtigung der Erholung von 8- bis 10-jährigen Kindern durch Schienenverkehrslärm in über 100 m von einer Bahnstrecke entfernten Garten gibt es keinerlei wissenschaftliche Evidenz. Eine Verstärkung der elektromagnetischen Feldbelastung durch Bahnstrom ist in dieser Entfernung nicht zu erwarten.

WASSERBAUTECHNIK

Ad D464.7

In allen Stellungnahmen wird in gleicher Weise in allgemeiner Form die Thematik Schmutzwässer angesprochen. Die diesbezüglichen Ausführungen in der Beantwortung der Frage A3 gelten in gleicher Weise.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Ad D464.7

Siehe Antwort zu Frage D2

BODENQUALITÄT, ABFALLWIRTSCHAFT UND GRUNDWASSERCHEMIE

Ad D464.7

Siehe Antwort D2

LANDSCHAFT, RAUMPLANUNG

D464.5

Siehe Antwort D1

D465 – Alois Wurdinger, 07.03.2012

Tizianstraße 6, 4060 Leonding

D465		Ident mit D6
-------------	---	--------------

D466 – Ingrid Wurdinger, 07.03.2012

Tizianstraße 6, 4060 Leonding

D466		Ident mit D17
-------------	---	---------------

D467 – Dieter Getzinger, , 08.03.2012

Losensteinerstraße 41, 4020 Linz

D467		Ident mit D6
-------------	---	--------------

D468 – Martina Ullmann, 08.03.2012

Tizianstraße 6, 4060 Leonding

D468		Ident mit D6
-------------	---	--------------

D469 – Heinrich Pauli, 07.03.2012

Gauermannweg 17, 4060 Leonding

D469		Ident mit D4
-------------	--	--------------

D470 – Andreas Kainberger, ohne Datum

Liebermannweg 36, 4060 Leonding

D470		Ident mit D10
-------------	--	---------------

E1 – Bürgerinitiative Impulse SCHIENE LEONDING, 13.03.2012

Vertreten durch Sprecher Dr. Oliver Plöckinger, LL.M, Europaplatz 7/3, 4020 Linz

E1	EL HP WL KS PF MN OR LW MM	<p>Wir formieren uns hiermit zu einer Bürgerinitiative gem. § 19 Abs. 4 UVP-Gesetz, um im UVP-Verfahren für das kundgemachte Vorhaben Parteienstellung zu erlangen. Wir wenden ein, dass das Vorhaben der ÖBB in der eingebrachten Form nicht genehmigungsfähig ist.</p> <p><u>Unsere besonderen Einwände sind:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die mit dem Vorhaben (Bau und Betrieb) verbundene zusätzliche Belastung durch Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, elektromagnetische Felder, Licht, Abfälle und Schmutzwasser und die unzureichenden Schutzmaßnahmen der ÖBB. - Die überhöhte Vorbelastung (Feinstaub-Sanierungsgebiet: Überschreitung der Immissions-schutzwerte Lärm). - Gesetzwidrige Einschränkung des Vorhabens durch Ausklammerung des weiterführenden Streckenabschnitts bis Marchtrenk, wodurch die Parteienstellung der Bürgerinitiative und eine positive Gesamtlösung für das Stadtgebiet von Leonding verhindert werden sollen. <p>Wir befürchten weiters erhebliche Gesundheitsgefährdungen, unzumutbare Belästigungen sowie wesentliche Umweltbeeinträchtigungen, insbesondere infolge einer Trassenführung, die Interessen der Raumordnung, des Natur- und Wasserschutzes zuwiderläuft. Wir fordern daher eine zukunftsfähige Lösung für Leonding in Form einer komplett unterirdischen Streckenführung, um den Bürger/-innen nachhaltig Lebensqualität und Eigentumswerte zu erhalten.</p>
-----------	---	--

EISENBAHNWESEN

Dieser hier gegenständliche Abschnitt „Projekt Linz Hbf. Westseite“ ist im Bereich der Bahnanlagen geprägt von den betrieblich erforderlichen Verknüpfungen der Bahnstrecken untereinander (wie Westbahn, Pyhrnbahn, Lilo) sowie den Verknüpfungen mit den betrieblich erforderlichen Gleisen des Bahnhofes (mit betrieblich unterschiedlichen Funktionen wie durchfahren, halten, beginnen, enden, abstellen – somit dem Erfordernis von Bahnsteiggleisen, Durchfahrts-gleisen, Abstellgleisen usw.) sowie von wesentlichen Zwangspunkten, wie beispielsweise der sogenannte Nahverkehrstunnel, welcher im Bereich der Westbrücke die Westbahn kreuzt, die Westbrücke selbst und die Ausbindung der Pyhrnbahn sowie die Einbindungen in die Bestands-gleise, Werkstätten usw.

Ein weiterer wesentlicher Zwangspunkt ist die Unterführung der Straßenbahnlinie 3 auf das Harter Plateau unter der Westbahn in km 190,458, welcher am weitesten südwestlich nahe am Vorhabensende von Linz Hbf. Westseite liegt.

Das Vorhaben der Straßenbahnlinie 3 wurde vom Amt der OÖ Landesregierung mit Bescheid vom 31.07.2008 GZ Verk-740.020/37-2008-Aum/Re eisenbahnrechtlich genehmigt. Seitens der Stadtgemeinde Leonding wurden diesbezüglich keine Einwendungen erhoben. Zusätzlich wurde das Unterführungsbauwerk unter der Westbahn mit Bescheid des BMVIT vom 6. November 2008, GZ. BMVIT-820.291/0004-IV/SCH2/2008 genehmigt. Seitens der Stadtgemeinde Leonding und dem Land Oberösterreich wurde das Vorhaben ohne Abgabe einer Stellungnahme zustimmend zur Kenntnis genommen.

Weiters ist der Abschnitt aus den Vorgaben der Umgebung des Projektgebietes geprägt, wie beispielsweise dem städtischen Bereich mit entsprechenden Objekten (Wohn- und Geschäftsbauten), Straßen, Unterführungen, Straßenbahn usw.

Die aus den Vorgaben der Umgebung des Projektgebietes und der Zwangspunkte im Bereich der Bahnanlagen sich ergebenden Sachzwänge für das Projekt lassen nur eine Trassierung in faktisch gleicher Lage und in gleicher Höhenlage zu. Eine andere realistische Trassenvariante ist im gegenständlichen Projektbereich nicht möglich. Allenfalls am Projektende im Bereich der provisorischen Anbindung an den Bestand wäre ab der Unterführung der Straßenbahn unter der Westbahn der Beginn einer Änderung der Höhenlage der Westbahn möglich. Dies wird in gleicher Art und Weise auch in der UVE, dem § 31a Gutachten und den technischen Unterlagen des Verkehrsprojektes festgestellt.

Das eingereichte Vorhaben „Linz Hbf. Westseite“ ist jedenfalls für sich verkehrswirksam.

Die gewählte Projektabgrenzung ist aus Sicht des Sachverständigen für Eisenbahnwesen jedenfalls plausibel und nachvollziehbar.

Hinsichtlich der rechtlichen Fragen wird auf die allfällige Aussage der Behörde verwiesen.

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Die im Projekt vorliegenden Untersuchungen der Lärm- und Erschütterungsauswirkungen für die Bauphase und den Betrieb des Projektes entsprechen unter Berücksichtigung einschlägiger österreichischer Gesetze, Verordnungen, Normen und Richtlinien dem Stand der Technik.

Die Ergebnisse der Untersuchungen zeigen für den Erschütterungsschutz im Betrieb die Einhaltung der Kriterien der ÖNORM S 9012 für „guten Erschütterungsschutz“ und für die Bauphase mithilfe der vorgesehenen Organisations- und Kontrollmaßnahmen die Vermeidung von Schäden an Nachbargebäuden.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen zeigen unter Berücksichtigung der vorgesehenen bahnseitigen und objektseitigen Schutzmaßnahmen die Einhaltung der Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV). Messtechnische Nachkontrollen sind vorgesehen.

Hinsichtlich der Bauabwicklung zeigt sich durch die vorgesehene Einschränkung des Baubetriebes auf die Tagzeit, die Ausführung der Kriterien für einen lärmarmen Baubetrieb und die Vornahme von Kontrollen, sowie durch die Nominierung und Veröffentlichung einer für den Baubetrieb verantwortlichen Ansprech- und Kontaktperson (Bau-Ombudsmann) die in vergleichbaren Einsatzfällen zum Schutz der Nachbarschaft vielfach bewährte Methode erfüllt.

Die geforderte komplett unterirdische Streckenführung ist aus lärmschutztechnischer Sicht nach den Kriterien der SchIV nicht zu begründen.

ELEKTROMAGNETISCHE FELDER, BELEUCHTUNG / BESCHATTUNG

Bereits durch die vorhandenen Infrastrukturanlagen (insb. öffentliche Stromversorgungsleitungen) existieren Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Im Fachbeitrag elektromagnetische Felder wurden Berechnungen vom Institut für Elektrische Anlagen der TU Graz für die Hoch- und Niederspannungsanlagen der im Bauentwurf enthaltenen Bahnanlagen unter Annahme verschiedener Betriebsbedingungen ermittelt. Es wurden die Beeinflussungen an den nächsten Objekten links und rechts der Bahnanlage im Bestand sowie für den geplanten Ausbau berechnet. Die vorliegenden Ergebnisse der magnetischen Ersatzflussdichte und der elektrische Ersatzfeldstärke sowohl für die 50 Hz Anlagen als auch die 16,7 Hz Anlagen wurden an ausgewählten Bereichen die allgemein zugänglich sind bewertet. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass aus elektrotechnischer Sicht die derzeit in Österreich gültigen Festlegungen für die Allgemeinbevölkerung (100 µT bei 50 Hz bzw. 300 µT bei 16,7 Hz) 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 und entsprechen auch den aktuellen Empfehlungen der WHO und der EU. Die im Bauentwurf bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen stellen den aktuellen Stand der Technik sicher und dabei wird technisch die gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850, Ausgabe: 2006-02-01 geforderte Reduktion umgesetzt. Die berechneten elektrotechnisch maximalen Betriebsbedingungen stellen einen theoretischen Anlagengrenzwert dar, der auf Grund der eisenbahnbetrieblichen Rahmenbedingungen (Betriebsprogramm, eingesetzte Triebfahrzeuge, Sicherungsanlagen, ..) in der Praxis nicht er-

reicht werden kann. Als relevanter Praxiswert ist bei Bahnanlagen aus technischer Sicht der 24 h Mittelwert maßgebend.

Der Referenzwert von 300 μT bei 16,7 Hz wird aus technischer Sicht auch durch die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen wesentlich unterschritten. Im untersuchten Bereich ergeben sich durch den Ausbau maximale Werte von rd. 30 μT und betragen somit rd. 1/10 der zulässigen Referenzwerte. Eine Überschreitung von Grenzwerten kann somit aus technischer Sicht ausgeschlossen werden. Aus technischer Sicht ergeben sich keine „unzureichenden Schutzmaßnahmen der ÖBB“ sondern es werden durch die bereits geplanten feldmindernden Maßnahmen zusätzlich Vorsorgemaßnahmen umgesetzt.

Stellungnahme zu Lichtemissionen

Bei den neuen Beleuchtungsanlagen der ÖBB wurde die blendungsärmste Variante projektiert damit kann eine Blendwirkung bei den nächsten Anrainern nahezu ausgeschlossen werden. Hierzu werden bereits vom Gutachter entsprechende Kontrollmessungen gefordert. Eine geringfügige zusätzliche Horizontaufhellung kann nicht ausgeschlossen werden.

Die Disposition der Baustelleneinrichtungsflächen wurde noch nicht endgültig festgelegt. Bei der Planung der Beleuchtung dieser Flächen ist zu berücksichtigen, dass eine Blendwirkung bei den nächsten Anrainern grundsätzlich ausgeschlossen wird. Im Rahmen der Inbetriebsetzung der Beleuchtungsanlagen bei den Baustelleneinrichtungsflächen werden bereits vom Gutachter entsprechende Kontrollmessungen gefordert, die einerseits die Einhaltung der gewählten erforderlichen Mindestbeleuchtungsstärken hinsichtlich der technischen Funktionalitäten und der Arbeitssicherheit bestätigen und andererseits bei reproduzierbaren Wohnobjekten im Projektbereich eine Blendwirkung bei den nächsten Anrainern ausschließen. Sollte trotzdem eine unzumutbare Blendwirkung (Vergleich mit dem Istzustand der bestehenden öffentlichen Beleuchtung) bei den nächsten Anrainern auftreten, können technische Maßnahmen (Schirm- oder Lamellenblenden) auf Kosten der Projektwerberin nachträglich nachgerüstet werden.

Aus technischer Sicht ergeben sich keine „unzureichenden Schutzmaßnahmen der ÖBB“ sondern die im Bauentwurf vorgesehenen neuen Beleuchtungsanlagen stellen den aktuellen Stand der Technik dar.

LUFTSCHADSTOFFE

Da höchst belastete Anrainerpunkte (z.B. Linz, Waldeggstraße 65, 81, 91, 124, 125; Ing. Etzel Straße 25-27, Leonding, Rottmayrstraße 11, Ecke Cranachstraße) sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase irrelevant geringe Zusatzbelastungen von Luftschadstoffen (in diesem Fall <3% des Grenzwerts bei Langzeitwerten, <3% bei Kurzzeitwerten in der Bauphase, <1% des Grenzwerts bei Langzeitwerten, <3% bei Kurzzeitwerten in der Betriebsphase) aufweisen, kann geschlossen werden, dass die Auswirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffe an anderen Adressen in Leonding ebenso im geringfügigen Bereich liegen werden. Die KG Leonding ist kein „belastetes Gebiet“ bezüglich Luftschadstoffe, die derzeitige Luftbelastung stammt im weitaus überwiegenden Fall nicht vom Bahnbetrieb, welcher hinsichtlich der Luftschadstoffe im Allgemeinen eine Entlastungsfunktion hat. In Leonding befindet sich keine Immissionsmessstelle des Amtes der OÖLR. Es darf angenommen werden, dass die Luftbelastung in Leonding mit der Belastung in Kleinmünchen vergleichbar ist.

Auflagen zur Reduktion der Staubentwicklung im Baustellen- und Zufahrtbereich werden erteilt. Für die Kontrolle der Einhaltung der Maßnahmen in der Bauphase wird die Einrichtung einer Bauombudsperson und einer ökologischen Bauaufsicht vorgesehen.

HUMANMEDIZIN

Die geplanten Schutzmaßnahmen vor Lärm, Erschütterungen, Luftschadstoffen, elektromagnetischen Feldern, Licht, Abfällen und Schmutzwasser wurden in den entsprechenden Fachbeiträgen und der UVE detailliert dargestellt, von den technischen UVP-SV und mir geprüft und für ausreichend befunden (siehe dieses Gutachten). Dort wo trotz bahnseitigem Schallschutz Grenzwerte nach SchIV überschritten werden, ist ein ausreichender objektseitiger Schallschutz vorgesehen. Immissionsprognosen werden überprüft, auch die Einhaltung eines guten Erschütterungsschutzes gemäß ÖNORM S9012. Die Katastralgemeinde Leonding ist nicht als luftbe-

lastetes Gebiet ausgewiesen. Wenn die im Projekt vorgesehenen und die zusätzlich von Univ.-Prof. Puxbaum vorgeschriebenen Staubschutzmaßnahmen durchgeführt werden, ist auch in der Bauphase mit keinen relevanten Luftschadstoffzunahmen zu rechnen. In der Betriebsphase wird das Projekt durch Verlagerung von Straßentransporten auf die Schiene zur nachhaltigen Reduktion von Feinstaub (insbesondere biologisch wirksame Verbrennungsaerosole) und anderen Luftschadstoffen sowie klimawirksamen Gasen beitragen. Eine Tunnellösung ist nicht Projektsgegenstand, doch ist dazu anzumerken, dass auch Tunnel Umweltbelastungen mit sich bringen (höherer Energieeinsatz bei Bau und Betrieb, Beeinträchtigung von Grundwasserströmen, Aushubtransport und -deponierung, erschwerter Zugang für Rettungskräfte im Störfall, etc.). Im Übrigen widerspricht die Forderung der BI „Impuls Schiene Leonding“ der untenstehenden Forderung der BI „Schön.hier.zu.wohnen“ nach Verwendung der bestehenden Trasse mit entsprechenden Schutzeinrichtungen, wobei anzumerken ist, dass sich die Anwohner der bestehenden Westbahnstrecke für ihren Wohnort im Wissen um die Vor- und Nachteile einer nahen Bahn entschieden haben. Anpassungen sind bei gewachsenen Strukturen erfolgreicher als bei neuen.

WASSERBAUTECHNIK

In allen Stellungnahmen wird in gleicher Weise in allgemeiner Form die Thematik Schmutzwässer angesprochen. Die diesbezüglichen Ausführungen in der Beantwortung der Frage A3 gelten in gleicher Weise.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Siehe Antwort zu Frage D2.

BODENQUALITÄT, ABFALLWIRTSCHAFT UND GRUNDWASSERCHEMIE

Siehe Antwort D2

LANDSCHAFT, RAUMPLANUNG

Siehe Antwort D1

E2 – 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

E2	EL HP MN OR LW MM	<p>Die Bürgerinitiative "schön.hier.zu.wohnen" hat es sich zum Ziel gesetzt, dass der Ausbau der Hochleistungsstrecke Wien-Salzburg im Bereich des Gemeindegebietes von Leonding entlang der bestehenden Trasse erfolgt und für die Hochleistungsstrecke keine zusätzliche Trassenführung insbesondere durch den bestehenden Grüngürtel von Leonding südlich der derzeitigen Westbahntrasse geplant und errichtet wird.</p> <p>Da mit dem Ausbau der bestehenden zweigleisigen Westbahntrasse die Erhöhung der Frequenz von Zügen verbunden ist, kommt es auch zu einer erheblich stärkeren Belastung der Umwelt und damit des Lebens und der Gesundheit von Menschen entlang der Westbahnstrecke.</p> <p>Es ist daher das Anliegen der Bürgerinitiative, dass die vom gesamten Zugverkehr ausgehenden Immissionen im Gemeindegebiet von Leonding durch Schutzmaßnahmen, die dem neuesten Stand der Technik entsprechen, so gering wie möglich gehalten werden. Neben der Beeinträchtigung durch den mit dem Zugverkehr verbundenen Lärm ist auch die Feinstaubbelastung, insbesondere hervorgerufen durch den Metallabrieb als auch durch Aufwirbelung von Schlackenstaub, vorrangig zu berücksichtigen.</p> <p>Ebenso ist auf den Grundwasserschutz insbesondere auch im Fall von Unfällen zu achten. Letztlich ist auch zu beachten, dass durch das Bauvorhaben die Homogenität und der Zusammenhang des gesamten Gemeindegebietes erhalten bleibt und die gesamte Eisenbahntrasse nicht einen problematischen Korridor quer durch das gesamte Gemeindegebiet darstellt.</p>
-----------	--	---

EISENBAHNWESEN

Die ÖBB haben das dem generellen viergleisigen Ausbau der Westbahn von Wien bis Wels zugehörige Projekt Linz Hbf. Westseite, km 188,639 – km 190,890, mit Antrag vom 07.12.2011

auf Erteilung der Genehmigung beim BMVIT eingereicht, ist hier gegenständlich und liegt der fachlichen Bewertung zugrunde.

Ergänzend ist festzuhalten, dass in km 190,237 (das ist etwa bei der Abzweigung der Pyhrnbahn) die definitive Gleislage endet und im Anschluss auf etwa 650 m die provisorische Anbindung in den Bestand der Westbahn beginnt, welche in km 190,890 endet. Diese provisorische Anbindung ist nicht nur ein zwingend notwendiger Bestandteil des Vorhabens Linz Hbf. Westseite zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs, sondern auch Bestandteil der UVE bzw. des UVP-Verfahrens.

Die in der Einwendung vorgebrachte weiterführende Trassierung entlang der bestehenden Westbahn und nicht als zusätzliche Trassenführung durch den Grüngürtel ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Der weitere Ausbauabschnitt(e) in Richtung Wels soll(en) nachfolgend gesondert auf Erteilung der Genehmigung beim BMVIT eingereicht werden, wobei dazu dem Sachverständigen für Eisenbahnwesen keine diesbezüglichen Terminvorstellungen vorliegen, dies aber auch nicht als erforderlich erscheint. Somit kann auch zu den in der Einwendung angesprochenen weiteren Trassenführungen in Richtung Wels, ob als zusätzliche Trassenführung oder entlang der derzeitigen Westbahntrasse, seitens des Sachverständigen keine Äußerung erfolgen.

Der Streckenabschnitt Linz – Wels und somit das gegenständliche Vorhaben Linz Hbf. Westkopf, ist als Teil der Westbahn von Wien bzw. St. Pölten nach Attnang/Puchheim bzw. Salzburg mit Verordnung der Bundesregierung (BGBL Nr. 370/1989 vom 27.07.1989 i.d.F. BGBL II Nr. 397/1998 vom 17.11.1998) zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Gemäß den in den Unterlagen (UVE, EB-Projekt; § 31a Gutachten) vorliegenden Angaben verkehrten gemäß Fahrplan 2007/2008 im Streckenabschnitt Linz Hbf. – Marchtrenk insgesamt 368 Züge (davon Nacht 125 Züge), wobei die Gesamtanzahl der Güterzüge mit 108 angegeben wird.

Entsprechend den Angaben des Betriebsprogramms Prognose 2025 sind als Grundlage für das Vorhaben im Streckenabschnitt Linz Hbf. – Marchtrenk insgesamt 204 + 351 = 555 Züge (davon Nacht 195 Züge) dargelegt, wobei die Gesamtanzahl der Güterzüge mit 324 angegeben wird.

LÄRM- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ

Die im Projekt vorliegenden Untersuchungen der Lärm- und Erschütterungsauswirkungen für die Bauphase und den Betrieb des Projektes entsprechen unter Berücksichtigung einschlägiger österreichischer Gesetze, Verordnungen, Normen und Richtlinien dem Stand der Technik.

Die Ergebnisse der Untersuchungen zeigen für den Erschütterungsschutz im Betrieb die Einhaltung der Kriterien der ÖNORM S 9012 für „guten Erschütterungsschutz“ und für die Bauphase mithilfe der vorgesehenen Organisations- und Kontrollmaßnahmen die Vermeidung von Schäden an Nachbargebäuden.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen zeigen unter Berücksichtigung der vorgesehenen bahnseitigen und objektseitigen Schutzmaßnahmen die Einhaltung der Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV). Messtechnische Nachkontrollen sind vorgesehen.

Hinsichtlich der Bauabwicklung zeigt sich durch die vorgesehene Einschränkung des Baubetriebes auf die Tagzeit, die Ausführung der Kriterien für einen lärmarmen Baubetrieb und die Vornahme von Kontrollen, sowie durch die Nominierung und Veröffentlichung einer für den Baubetrieb verantwortlichen Ansprech- und Kontaktperson (Bau-Ombudsmann) die in vergleichbaren Einsatzfällen zum Schutz der Nachbarschaft vielfach bewährte Methode erfüllt.

LUFTSCHADSTOFFE

Da höchst belastete Anrainerpunkte (z.B. Linz, Waldeggstraße 65, 81, 91, 124, 125; Ing. Etzel Straße 25-27, Leonding, Rottmayrstraße 11, Ecke Cranachstraße) sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase irrelevant geringe Zusatzbelastungen von Luftschadstoffen (in diesem Fall <3% des Grenzwerts bei Langzeitwerten, <3% bei Kurzzeitwerten in der Bauphase, <1% des

Grenzwerts bei Langzeitwerten, <3% bei Kurzzeitwerten in der Betriebsphase) aufweisen, kann geschlossen werden, dass die Auswirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffe an anderen Adressen im Umfeld des Vorhabens ebenso im geringfügigen Bereich liegen werden. Die KG Leonding ist kein „belastetes Gebiet“ bezüglich Luftschadstoffe, die derzeitige Luftbelastung stammt im weitaus überwiegenden Fall nicht vom Bahnbetrieb, welcher hinsichtlich der Luftschadstoffe im Allgemeinen eine Entlastungsfunktion hat.

Entsprechende Auflagen zur maßgeblichen Reduktion der Staubentwicklung im Baustellen- und Zufahrtbereich werden erteilt. Für die Kontrolle der Einhaltung der Maßnahmen in der Bauphase wird die Einrichtung einer Bauombudsperson und einer ökologischen Bauaufsicht vorgesehen.

HUMANMEDIZIN

Die Forderung nach Ausbau der Hochleistungsstrecke Wien-Salzburg im Bereich des Gemeindegebietes von Leonding entlang der bestehenden Trasse kann aus dem im vorigen Absatz genannten Gründen unterstützt werden, ebenso die Forderung, dass die vom gesamten Zugverkehr ausgehenden Immissionen im Gemeindegebiet von Leonding durch Schutzmaßnahmen, die dem neuesten Stand der Technik entsprechen, so gering wie möglich gehalten werden und dass auf den Grundwasserschutz, insbesondere im Fall von Unfällen, zu achten ist. Nach sorgfältiger Prüfung der entsprechenden Fachbeiträge und der UVE und unter Berücksichtigung der von den UVP-SV zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen, werden diese Forderungen aus umweltmedizinischer Sicht erfüllt, sodass „eine erheblich stärkere Belastung der Umwelt und damit des Lebens und der Gesundheit“ von Anrainern durch projektbedingte Emissionen auszuschließen ist. Akute und chronische Wirkungen der Feinstaubbelastung sind vor allem mit Verbrennungsaerosolen von geringer Partikelgröße in Zusammenhang zu bringen. Der von der Bahn aufgewirbelte Staub ist nach seiner Korngröße und Chemie viel weniger kritisch, wenngleich auch er nach dem Stand der Technik reduziert werden sollte, um Belästigungen zu vermeiden. Ähnliches gilt für den Schienenabrieb, der hauptsächlich Eisen, aber keine Karzinogene wie Dieselruß enthält. Wenn eine Dieseltraktion vermieden wird, trägt der Bahntransport zur Verringerung der Umweltbelastung mit Fein- und Ultrafeinstäuben, Schwermetallen und Karzinogenen aus dem Straßentransport bei. Eine (semiquantitative) Abschätzung liegt dazu jedoch nicht vor, weshalb dieser Punkt bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit unberücksichtigt blieb. Ein Zusammenhang des Gemeindegebietes wird in Abstimmung mit dem Gemeinderat mittels Brücken und Unterführungen zu erhalten sein.

GEOLOGIE, HYDROGEOLOGIE

Siehe Antwort zu Frage D2.

LANDSCHAFT, RAUMPLANUNG

Siehe Antwort D1

F1 – Initiative FahrRad OÖ, 14.03.2012

Walterstraße 15, 4020 Linz

F1	MM OR	Gegen die vorgesehene Planung des viergleisigen Ausbaus der Westbahn im Bereich Hauptbahnhof Linz bis Leonding-Gaumberg wenden wir ein, dass die Projektplanungen der ÖBB die Ausbaupläne der Gemeinden Linz und Leonding für das Radroutennetz in Teilabschnitten nicht berücksichtigt bzw. verunmöglicht. Laut dem geltenden Radroutenkonzept sowohl der Stadt Linz als auch der Stadt Leonding ist die Verlängerung der bestehenden Radroute von Leonding (Lokalbahnhof Leonding) ab der Kreuzung Gerstmayerstraße/Paschingerstraße (Betriebsgelände WIBAU) entlang der Westbahn bis zum Hbf. Linz vorgesehen. Unberücksichtigt ist die Quersungmöglichkeit der Westbahn für Radfahrer in der geplanten Neuerrichtung der Unterführung Untergaumberg sowie die Weiterführung der Radroute von der Westbrücke zum Hbf. Linz. (ehemalige LILO-Trasse)
F1.2	MM OR	<u>LILO-Trasse</u> Die Überschneidung eines möglichen Radweges Linz-Leonding nördlich der Westbahn mit dem vierspurigen Ausbau der Westbahn beschränkt sich hier auf den unmittelbaren Nahbereich der Westbrücke.

		<p>Weiter westlich können zumindest auf den nächsten 1100 m bestehende Nebenstraßen befahren werden.</p> <p>Nachdem sich die ehemalige LILo-Trasse östlich der Westbrücke (das nördlichste Gleis des Bahnhofareals) relativ rasch von den Hauptgleisen entfernt, dürfte der problematische Bereich auf eine Länge von 100-150 m beschränkt sein. Im engsten Bereich bei der Westbrücke wäre auch ein nach Norden verschwenkter 30-40 m langer Durchlass für den Radverkehr denkbar.</p> <p>Mit etwas gutem Willen müssten rd. 4 Tausendstel der Fläche des Bahnhofareals - diese Fläche wäre notwendig, um einen Radweg bis zur Nordseite des Bahnhofes zu führen - dem Radverkehr zur Verfügung gestellt werden können.</p> <p>Man kann davon ausgehen, dass die Gleisanlagen des Hauptbahnhofes nicht bis auf das letzte Prozent ausgereizt und betriebsnotwendig sind.</p> <p>In der Vergangenheit wurde auch von offizieller Seite der nicht so kleine Anteil an Bergen in Linz als einer der Gründe für den niedrigen Radverkehrsanteil in Linz angeführt. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, die optimale Route Linz-Leonding - nämlich jene ohne erwähnenswerten Höhenunterschied - für eine derart wichtige Radverkehrsverbindung zu wählen. Handelt es sich hier doch um die stärkste Zielwegerelation einer Nachbargemeinde von Linz in die Landeshauptstadt. Außerdem hat diese Route auf einer Länge von rd. 900 m keine Querungen und ermöglicht damit ein rasches Vorwärtkommen. Eine alternative Route in der Waldeggstraße würde viel später realisierbar sein und deutlich mehr potenzielle Gefahrenquellen (Straßenkreuzungen, Parkvorgänge, ...) aufweisen. Der Radweg in der Waldeggstraße wird mit Sicherheit die eine oder andere Querung aufweisen und damit wieder - so wie leider allzu oft im städtischen Verkehr - gegenüber den anderen Verkehrsträgern benachrangt sein.</p> <p>Bei dem in der Planung vorgesehenen Bedienungsweg 3 (L=283m) nördlich der Paschingerstraße gehen wir davon aus, dass dieser in Zukunft als Teil der Radweges Leonding-Linz verwendet werden kann.</p>
F1.3	MM OR	<p><u>Bahnunterführung Untergaumberg</u></p> <p>Die Verschlechterung des Zuganges/der Zufahrt zur Unterführung Untergaumberg im Zuge der Errichtung der Straßenbahn aufs Harter Plateau war schon ein Fehler.</p> <p>Ein Neubau der Unterführung, ohne den Radverkehr zu berücksichtigen, wäre ein sehr großer Fehler, eigentlich ein unzulässiger. Die öffentliche Hand kann nicht so viel Geld in die Hand nehmen und ein Verkehrsmittel dabei komplett ignorieren.</p> <p>In der jetzigen Planung wird vollkommen negiert, dass die Westbahn eine starke Barriere im Stadtgefüge darstellt. Diese soll durch einen Ausbau der Bahn nicht verstärkt sondern abgebaut werden. Die nächste Quermöglichkeit im Westen (wenn man die im Bereich der Unterführung unübersichtliche Gaumbergstraße nicht berücksichtigt) ist die neue Unterführung im Bereich der Paschingerstraße mit 700 m Abstand. In Richtung Osten sind es gar 1800 m bis zur Wienerstraße, nachdem auch hier die Westbrücke für den Radverkehr nicht zur Verfügung steht. Für den Radverkehr eine sehr große Entfernung!</p> <p>D.h. bei Nichtberücksichtigung dieser Unterführung für den Radverkehr steht im Linzer Stadtgebiet auf einer Breite von 2500 m keine Quermöglichkeit der Westbahnstrecke für den Radverkehr zur Verfügung.</p> <p>Mit derartigen Radverkehrsbehinderungen wird das ambitionierte Ziel, den Radverkehr in Linz deutlich zu steigern, nicht erreichbar sein.</p>
F1.4	MM OR	<p>Es ist also mehr als naheliegend, in Zukunft auch den Radverkehr in der, Unterführung zuzulassen.</p> <p>Durch den Neubau hat die Unterführung sowohl von der Breite als auch in der Höhe die erforderlichen Abmessungen für einen kombinierten Rad/Fußgängerverkehr.</p> <p>Daher sollte beim Neubau der Unterführung folgendes berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Lift auf der Nordseite ist auf die Aufnahme von 2-3 Rädern zu dimensionieren. • Auf einer Seite des Stiegenaufganges auf der Nordseite soll eine Schieberampe eingerichtet werden. Evtl. kann für den Schieberampenbereich das Stiegenverhältnis flacher gewählt werden (Freibord oben hat Reserven) • Noch besser wäre es, eine eigene Rampe auf der Nordseite parallel zur Westbahn in Richtung NO zu errichten. • Die seitlichen Einmündungen von Stiegenaufgängen im Süden haben einen Radverkehr in der Unterführung zu berücksichtigen. <p>Wir ersuchen aus den angeführten Gründen dem Antrag der ÖBB in der vorliegenden Form abzuweisen, damit im Vorfeld eine für alle Verkehrsteilnehmer befriedigende Lösung gefunden werden kann.</p>

EISENBahnWESEN

Ad F1.1

Einleitend wird festgestellt, dass die Schaffung von entsprechenden ordnungsgemäßen Rad-

routen, welche auch einen Beitrag zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs leisten können, seitens des Sachverständigen grundsätzlich befürwortet wird.

Das angesprochene geltende Radroutenkonzept ist jedoch hier nicht bekannt und es existiert auch derzeit im gegenständlichen Vorhabensbereich keine ausgewiesene Radroute. Dies erscheint aber insofern auch ohne Belang zu sein, da entsprechende Radwege nur außerhalb der Eisenbahnanlagen auf einem dafür geeigneten (öffentlichen) Wegenetz errichtet bzw. zugelassen werden können.

Die in der Einwendung angesprochene Radwegverbindung von der Kreuzung Gerstmayerstraße / Paschingerstraße in Richtung Linz bis zur Gaumbergstraße liegt teilweise außerhalb des gegenständlichen Vorhabens und teilweise im Bereich des Bedienungsweges 3. Das gegenständliche Projekt Linz Hbf. Westseite verhindert jedenfalls nicht die Errichtung eines Radweges oder die Benutzung der im Nahbereich der Bahnanlagen parallelverlaufenden öffentlichen Verkehrswege.

Ad F1.2

Der angesprochene Abschnitt von etwa der Westbrücke in Richtung Osten / Wien ist Eisenbahnbetriebsgelände von Linz. Hbf. mit entsprechenden Gleisanlagen.

Im Bereich der bestehenden Westbrücke befinden sich derzeit in geringem Abstand Betriebsgleise, welche nach dem Umbau auch wieder im Nahbereich des Brückenwiderlagers liegen werden und somit kein Platz für einen angedachten Radweg vorhanden ist.

Für die Vision der Errichtung eines Radweges am Eisenbahnbetriebsgelände von Linz. Hbf. wären entsprechende Kontaktnahmen mit den ÖBB als Grundeigentümer und Infrastrukturbetreiber herzustellen.

Zu einem angedachten 30 m – 40 m langen Durchlass neben der Westbrücke wird informell dargelegt, dass es dazu einerseits eines Projekts und einen dafür zuständigen Bauherren (z.B. Stadt Linz, Fahrradinitiative?) bedürfte. Allerdings kann schon darauf hingewiesen werden, dass in diesem Bereich künftig in einigen Jahren die neue Westbrücke entstehen soll und damit Abstimmungsbedarf mit der ASFINAG ist. In Kenntnis beider Projekte (Linz Hbf. Westseite und A26) erscheint aus derzeitiger Sicht in diesem Bereich ein Durchlass für Radfahrer unrealistisch.

Jedenfalls ist abschließend festzuhalten, dass aus der technischen Sicht des Sachverständigen für diese Forderungen kein sachlicher Zusammenhang mit dem Vorhaben Linz Hbf. Westseite erkennbar ist.

Ad F1.3

Im relevanten Planungsgebiet des gegenständlichen Vorhabens „Linz Hbf. Westseite inkl. LILO“ mit dem viergleisigen Ausbau der Westbahn wurde auch die Straßenbahnlinie auf das Harter Plateau geplant und zwischenzeitig verwirklicht.

Bereits im Zuge der beidseitigen Planungen wurde bereits 2007/ 2008 ein erheblicher wechselseitiger Abstimmungsbedarf der Planungen untereinander erkannt und auch getätigt. Einer dieser wesentlichen Abstimmungspunkte war der Bereich der neu zu errichtenden Fußgängerunterführung Untergaumberg mit dem durch den viergleisigen Ausbau der Westbahn erforderliche Platzbedarf sowie der Trassierung der Straßenbahnlinie. Im Zuge dieser Abstimmungen wurde entsprechend der Möglichkeiten die Errichtung einer Stiege und einer Liftanlage festgelegt.

Die Errichtung einer Liftanlage mit Stiege zwischen dem LILO-Gleis und der Straßenbahnlinie wurde gemäß den wechselseitigen Abstimmungen und im „Übereinkommen über die Errichtung der Straßenbahnlinie Harter Plateau im Nahebereich der ÖBB-Strecke Wien – Salzburg“ fixiert. Dieses Übereinkommen wurde nach Mitteilung der ÖBB am 16.09.2010 vom Gemeinderat der Stadt Linz einstimmig beschlossen und vom Bürgermeister der Stadt Linz am 28.09.2010 unterzeichnet. Ebenso wurde das Übereinkommen vom Bürgermeister der Stadt Leonding gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 21.10.2010 am 29.10.2010 unterzeichnet.

Die generelle Gestaltung und Lage der Fußgängerunterführung Untergaumberg wurde gemäß dem technischen Bericht zur Unterführung entsprechend dieser Festlegungen mit der Stadt Linz und der Stadt Leonding als Fußgänger und nicht als Radwegunterführung geplant.

Ad F1.4

Hinsichtlich der in diesem Pkt. F 1.4 formulierten Anregungen, wird dem Konsenswerber empfohlen, dies planlich zu prüfen und zeitlich so zu gestalten, dass bereits bei der öffentlichen Erörterung die Ergebnisse dieser planlichen Prüfung dargelegt werden können, jedoch bzw. spätestens bei der eisenbahnrechtlichen Ortsverhandlung.

ERHOLUNG, RAUMPLANUNG

Ergänzend zur sehr detaillierten Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen und Verkehr, welcher vollinhaltlich zuzustimmen ist, kann angeführt werden, dass die Bestandssituation der Radwegenetzes durch das gegenständliche Vorhaben nicht geändert bzw. beeinträchtigt wird, mit Ausnahme der temporären Umwegesituation während der Bauzeit. Über das bestehende untergeordnete Straßennetz wird die Radwegverbindung zum Hauptbahnhof aufrechterhalten.

9. Maßnahmenkatalog

Nachfolgend sind alle Maßnahmen der Sachverständigen zusammenfassend aufgelistet, welche zusätzlich zu den bereits von der Projektwerberin dargestellten Maßnahmen in den Einreichunterlagen formuliert wurden.

Die Maßnahmen dienen dazu schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens zu verhindern oder zu verringern oder günstige Auswirkungen zu vergrößern bzw. werden Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle vorgeschlagen.

9.1. Maßnahmen in der Bauphase

1. Spundwände sind nach Fertigstellung des Bauwerkes wieder zu entfernen.
2. Auf Grund der räumlichen Beengtheit und damit verbundener Risiken bei der Lagerung bzw. Manipulation dürfen grundwassergefährdende Stoffe wie Bauhilfsstoffe, Treibstoffe, Schmiermittel etc. nur auf befestigten Flächen gelagert werden. Hierfür ist auch eine adäquate Menge von Ölbindemitteln vorzuhalten.
3. Baufahrzeuge dürfen nur auf befestigten Flächen betankt werden. Wo dies nicht möglich ist, sind beim Tankvorgang Tropfassen zu verwenden.
4. Baustellenwässer sind vor Einleitung in eine Vorflut über eine Gewässerschutzanlage (GWA) zu führen.
5. 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. Die Kriterien für die Festlegung des Standes der Technik werden im Anhang H des Wasserrechtsgesetzes 1959 i.d.F. BGBl. I Nr. 87/2005 geregelt.
6. Der Einsatz von Bauhilfsstoffen ist rechtzeitig vor Verwendung mit der örtlichen Bauaufsicht abzustimmen.
7. Die eingesetzten Bauhilfsstoffe sind von der ÖBA listenmäßig zu erfassen.
8. Es dürfen bei allen Spritzbetonarbeiten nur alkalifreie Spritzbetonbeschleunigern eingesetzt werden.
9. Sollten weniger gefährlichere – in der Praxis erprobte - Bauhilfsstoffe auf den Markt kommen, ist im Sinne des Anhanges H des Wasserrechtsgesetzes 1959 i.d.F. BGBl. I Nr. 87/2005 auf solche zurückzugreifen. Dies bedeutet in der Praxis, dass
 - nach Möglichkeit nur Bauhilfsstoffe mit einer WGK 1 eingesetzt werden sollen,
 - Bauhilfsstoffe der WGK 2 dann nicht mehr eingesetzt werden sollen, wenn erprobte gleichwertige Bauhilfsstoffe der WGK 1 verfügbar sind,
 - lösungsmittelhaltige Bauhilfsstoffe nach Verfügbarkeit durch lösungsmittelfreie Bauhilfsstoffe zu ersetzen sind, bzw.
 - biologisch abbaubare Bauhilfsstoffe biologisch schwer oder nicht abbaubaren Bauhilfsstoffen vorzuziehen sind.
 - Sämtliche Auftragnehmer sind nachweislich von diesen Vorschriften in Kenntnis zu setzen.

In diesem Zusammenhang ist jedoch darauf hinzuweisen, dass Bauhilfsstoffe zum überwiegenden Teil nur in äußerst geringen Mengen eingesetzt werden, nicht direkt mit dem Grundwasser in Berührung kommen und nach kurzer Zeit in Wasser nicht mehr löslich sind, somit auch kein Gefährdungspotential für das Grundwasser mehr gegeben ist.

Eine potentielle Gefährdung für das Grundwasser ist jedoch auch bei Stoffen mit WGK 1 dann gegeben, wenn durch Verschütten große Mengen des Bauhilfsstoffes frei werden und ungehindert in das Grund- oder Oberflächenwasser gelangen. In derartigen Fällen kann allerdings teilweise durch Sofortmaßnahmen (z.B. Abgraben des verunreinigten Bodens etc.) eine Wasserverunreinigung verhindert werden. Jedenfalls ist bei derartigen Vorfällen entsprechend den Angaben in den Sicherheitsdatenblättern vorzugehen und sind die zuständigen Behörden zu verständigen.

Bei allen eingesetzten Bauhilfsstoffen muss gewährleistet sein, dass damit belastete Wässer nur dann in eine Vorflut eingeleitet bzw. versickert werden dürfen, wenn die Richt- bzw. Grenzwerte der maßgeblichen gesetzlichen Vorschriften eingehalten werden (i. W. Allgemeine Abwasseremissionsverordnung).

Besonderes Augenmerk ist daher auf die sachgemäße Aufbewahrung der entsprechenden Bauhilfsstoffe zu legen (Aufbewahrung nur auf befestigten Boden und / oder Tropftassen). Auch sind Maßnahmen erforderlich, die geeignet sind, dass bei unbeabsichtigtem Verschütten die jeweiligen Bauhilfsstoffe direkt in den Boden versickern können (z.B. Auffangtassen).

10. Maßnahme LUG-BA-04 (Einreichunterlagen der Projektwerberin) wird folgend ergänzt: Der An- und Abtransport von Material, sofern er nicht über die Bahn erfolgt, hat so weit wie möglich über das hochrangige Verkehrsnetz und unter Vermeidung von Stadt- bzw. Ortsdurchfahrten zu erfolgen.
11. Wenn es die Logistik erlaubt werden Materialtransporte über die Bahn geführt.
12. Bei starker baustellenbedingter Verschmutzung von befestigten Fahrwegen sind Kehrmaschinen einzusetzen
13. LKW und sonstige schwere Nutzfahrzeuge haben mindestens dem Standard EURO 4 zu entsprechen.
14. Die längerfristig benützten Hauptbaustraßen sind befestigt auszuführen.
15. Bei Bauarbeiten außerhalb der regulären Arbeitszeiten (Tagsüber) sind die Anrainer frühzeitig zu informieren und in Kenntnis zu setzen
16. Werden bei bestehenden Lärmschutzwänden Elemente im Zuge der Erneuerung ausgetauscht, so sind ggf. bereits im Bestand vorhandene Begrünungen soweit als möglich wiederherzustellen.
17. Werden im Zuge des Vorhabens großflächige Glasflächen errichtet, so sind Materialien zu verwenden, die nach ON-Regel „191040 Vogelschutzglas – Prüfung der Wirksamkeit“ geeignet sind, das Vogelschlagrisiko zu minimieren. Bei der Detailplanung der Maßnahmen sind Fachexperten beizuziehen. Die Realisierung ist durch die örtliche Bauaufsicht zu koordinieren.
18. Baumaschinen haben mindestens den Emissionsstandard der Stufe 3b gemäß MOT V einzuhalten und Bau-LKWs die Emissionsklasse Euro IV.
19. Lärmende Bauarbeiten (>65 dB), die zwischen 19 und 6 Uhr oder am Samstagnachmittag oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, sind rechtzeitig (mit Begründung, Zeitpunkt und Dauer) anzukündigen.
20. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist den Besitzern der Objekte 7575 -7577 und anderer Wohnobjekte, die durch bahnseitigen Schallschutz nicht ausreichend (nach SchIV) geschützt werden können, vor Beginn der übrigen Bauarbeiten anzubieten.
21. Die Erreichbarkeit der Ombudsperson für die Anrainer ist während des gesamten Baugeschehens zu gewährleisten und erforderliche Interventionen wegen Lärm- und Staubbelastung zu protokollieren.
22. Das derzeit unbewohnte Gebäude Objekt Nr. 107 darf auch künftig nicht für Wohnzwecke genutzt werden. Vor einer allfälligen ganztägigen (betrieblichen) Nutzung ist eine Magnetfeldmessung zum Schutz der Arbeitnehmer durchzuführen.
23. Die Verwendung von kraftstoffbetriebenen Maschinen beim Bau ist zu vermeiden, wenn gleichwertige strombetriebene Maschinen in Österreich zur Verfügung stehen.
24. Passive Schallschutzmaßnahmen sollten vor Beginn der eigentlichen Bauphase durchgeführt werden. Der Bahntransport in der Bauphase ist zu maximieren, der LKW-Transport zu minimieren.
25. Die Ombudsperson ist mit einer Anweisungsbefugnis für die beauftragten Baufirmen auszustatten.
26. Die Erreichbarkeit der Ombudsperson für die Anrainer ist während des gesamten Baugeschehens zu gewährleisten und ab Baubeginn bekannt zu geben. Ihre Einbindung in die

Überwachung und Kontrolle der Umsetzung der Maßnahmen des Baustellenlogistikkonzeptes, in die Koordination zwischen Baufirmen und Bauträger und die Information der Anrainer ist durch entsprechende Ausstattung dieser Stelle (mit Mobiltelefon, etc.) zu gewährleisten.

27. Interventionen der Ombudsperson wegen Lärm- oder Staubbelastung sind zu protokollieren und gemeinsam mit allenfalls erforderlichen Kontrollmessungen im Anlassfall zur Einsichtnahme aufzubewahren.
28. Die Magnetfeldbelastung der Gebäude Nr. 35 und 91 ist im Falle einer Wohnnutzung gemäß <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/19413.pdf> zu reduzieren.

9.2. Maßnahmen der Betriebsphase

1. Zur Aufwuchsbekämpfung dürfen nur zugelassene Herbizide entsprechend Zulassungsliste der Agentur für Gesundheit und Ernährungssicherheit (ARGES) auf Glyphosatbasis eingesetzt werden
2. 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.
3. Es ist dafür zu sorgen, 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.
4. Das derzeit unbewohnte Gebäude Objekt Nr. 107 darf auch künftig nicht für Wohnzwecke genutzt werden. Vor einer allfälligen ganztägigen (betrieblichen) Nutzung ist eine Magnetfeldmessung zum Schutz der Arbeitnehmer durchzuführen.
5. Der Einsatz von Dieselloks in der Betriebsphase ist auf Störfälle und Nostalgiefahrten zu beschränkt

Außerbetriebliches Ereignis:

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

9.3. Maßnahmen zur Beweissicherung und Begleitenden Kontrolle

9.3.1. Bauphase

1. Durchführung eines hydrogeologischen Beweissicherungsprogrammes:

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

Bemerkung: Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass die Einbeziehung der angeführten Wassernutzungen nicht zwingend bedeutet, dass für diese die Gefahr einer nachhaltigen quantitativen bzw. qualitativen Beeinträchtigung besteht. Die Einbeziehung in das Beweissicherungsprogramm dient lediglich der Sammlung von Fakten im Sinne einer Streitvermeidung.

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.

Qualitative Untersuchungen:

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

Die Beprobung hat in dreimonatlichen Intervallen zu erfolgen. Diese Proben sind nach dem derzeit gültigen Regelwerk 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 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.

2. Für die Beleuchtung der Baustelleneinrichtungsflächen sind Beleuchtungsmessungen vorzunehmen, damit eine Blendwirkung bei den nächsten Anrainern minimiert bzw. ausgeschlossen werden kann (Kontrollmessungen).
3. Die Einrichtung einer Bauombudsperson und einer ökologischen Bauaufsicht ist vorzusehen.
4. Die Bauaufsicht hat dafür zu sorgen, dass im Bereich der Zufahrtsstraßen (der Ing. Etzel Straße, der Waldeggstraße, der Kollwitzstraße, der Canongasse, der Cranachstraße, der Gaumbergstraße und der Rottmayrstraße) keine Staus und längeren Haltezeiten von zu- und abfahrendem Schwerverkehr während der Bauphase auftritt.

9.3.2. 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 wird die Entwicklung der Maßnahmen in einem jährlichen „Monitoring“ (Zustandsüberprüfung) von Fachexperten überprüft. Besonders 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. Die Bauombudsperson ist in die Überwachung und Kontrolle der Umsetzung der Maßnahmen des Baustellenlogistikkonzeptes, in die Koordination zwischen Baufirmen und Bauträger und die Information der Anrainer zu integrieren. In Abhängigkeit von der Nutzung der Gebäude Nr. 35 und 91 ist ihre Magnetfeldbelastung messtechnisch zu überprüfen.

10. Integrative Gesamtbetrachtung

Grundlagen der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sind:

- die von der Projektwerberin vorgelegten Einreichunterlagen (inkl. § 31a Gutachten),
- die im Rahmen der Prüfung der Umweltverträglichkeit geforderten Ergänzungen
- die zum Vorhaben eingelangten Stellungnahmen,
- die Genehmigungskriterien des § 24f des UVP-G 2000 idgF. sowie
- die einzelnen Teilgutachten der UVP-Gutachter

Zu den zu erwartenden Umweltauswirkungen des Vorhabens „Viergleisiger Ausbau der Westbahn – Linz Hauptbahnhof Westseite inkl. LILO“ ist festzustellen, dass es – unter Berücksichtigung der in 9 aufgelisteten, unbedingt erforderlichen Maßnahmen – durch die Umsetzung des geplanten Vorhabens zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen eines Schutzgutes kommt.

Dies trifft auch auf mögliche Wechselwirkungen durch das Vorhaben zu. Insbesondere wird es durch die Verwirklichung des Vorhabens zu keinen Immissionen von Schadstoffen kommen, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen, das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls nicht zu solchen, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen oder zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen.

Die Intensität der Wirkungen durch Flächenbeanspruchung, Schadstoff- und Lärmbelastung, Trennwirkung und sonstige Wirkfaktoren, die sich bei der Umsetzung des Vorhabens ergeben, sind unter Berücksichtigung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen so gering, dass keinerlei erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft sowie Sach- und Kulturgüter zu erwarten sind.

Durch einen projektgemäßen Bauablauf in Verbindung mit den aufgelisteten unbedingt erforderlichen Maßnahmen ist auch sichergestellt, dass Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet werden, oder ordnungsgemäß entsorgt werden.

Die Gesamtbewertung ergibt, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch im Hinblick auf Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, keine schwerwiegenden Umweltbelastungen zu erwarten sind, sodass aus umweltfachlicher Sicht nichts gegen eine Genehmigung des Vorhabens spricht.

Auch aus der durchgeführten fachlichen Auseinandersetzung mit den im Verfahren eingelangten Stellungnahmen ergeben sich unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen keine Gründe, die einer Genehmigung entgegenstehen.

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.

11. Verwendete Grundlagen

11.1. Elektromagnetische Felder, Licht (Beschattung)

UVE-Einreichunterlagen

- Das gesamte Einreichoperat 2011 (insbesondere:
- Einlage 103 Allgemein verständliche UVE – Zusammenfassung,
- Einlage 202 Betriebskonzept
- Einlage 203 Technischer Kurzbericht
- Einlage 204 Betriebs- und SFE-Schema
- Einlage 211 EBEV-Bericht
- Einlage 241 Technischer Bericht der Oberleitungsanlage
- Einlage 244 Technischer Bericht Fernmeldetechnik / Telekomanlagen
- Einlage 245 Technischer Bericht Elektrotechnik 0 Hz Anlagen
- Einlage 246 Grundrissplan 50 Hz und WHZ Gesamtstrecke
- Einlage 247 SFE Lageplan (Blatt 1 – 4)
- Einlage 401 Umweltverträglichkeitserklärung
- Einlage 402 Maßnahmenplan
- Einlage 501 Klima- und Energiekonzept
- Einlage 515 Fachbeitrag Elektromagnetische Felder
- Einlage 530 Fachbeitrag Beschattung und Beleuchtung
- sowie das §31a Gutachten

Ergänzende Unterlagen

- Verortungsplan

Gesetze, Verordnungen, EU-Richtlinien und TSI

- Richtlinie 96/48/EG über den Hochgeschwindigkeitsverkehr geändert durch die Richtlinien 2004/50/EG und 2007/32/EG
- Technische Spezifikation über die Interoperabilität des Teilsystems Energie für das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem gemäß 2008/284/ EG
- Eisenbahngesetz 1957, in der aktuellen Fassung
- Eisenbahnverordnung 2003
- Elektrotechnikgesetz 1992
- Elektrotechnikverordnung 2002
- Elektroschutzverordnung 2003
- ArbeitnehmerInnenschutzgesetz 2007
- Allgemeine Arbeitnehmerschutzverordnung 2007
- Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung 2007

Richtlinien, Normen

- Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 – Elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder im Frequenzbereich von 0 Hz bis 300 GHz – Beschränkung der Exposition auf Personen Ausgabe 2006
- ÖVE EN 50110 – Betrieb von elektrischen Anlagen Ausgabe 2010
- ÖVE/ÖNORM EN 50119 – Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen / Oberleitungen für den elektrischen Zugbetrieb Ausgabe 2010
- ÖVE/ÖNORM EN 50122-1 - Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen / Schutzmaßnahmen

in Bezug auf elektrische Sicherheit und Erdung Ausgabe 2010

- ÖVE/ÖNORM EN 50163 – Bahnanwendungen - Speisespannung von Bahnnetzen Ausgabe 2008
- ÖVE/ÖNORM EN 50317 – Bahnanwendungen – Stromabnahmesysteme – Anforderungen und Validierung von Messungen des dynamischen Zusammenwirkens zwischen Stromabnehmer und Oberleitung Ausgabe 2008
- ÖVE/ÖNORM EN 50341 – Freileitungen über AC 45 kV Ausgabe 2002 (inkl. AC1 2007)
- ÖVE/ÖNORM EN 50388 – Bahnanwendungen – Bahnenergieversorgung und Fahrzeuge – Technische Kriterien für die Koordination zwischen Anlagen der Bahnenergieversorgung und Fahrzeugen zum Erreichen der Interoperabilität Ausgabe 2005
- ÖVE/ÖNORM EN 50423 – Freileitungen über AC 1 kV bis einschließlich 45 kV Ausgabe 2005
- ÖVE L 20 Verlegung von Energie-, Steuer- und Messkabeln Ausgabe 1998
- ÖNORM EN 12464 (Teil 1 Licht und Beleuchtung: Beleuchtung von Arbeitsstätten in Innenräumen Ausgabe 2003/04)
- ÖNORM EN 12464 (Teil 2 Licht und Beleuchtung: Beleuchtung von Arbeitsstätten im Freien Ausgabe 2007/10)

Sonstige Unterlagen

- Technische Richtlinien der ÖBB (Insb. TR 939 für die Planung und Ausführung der ÖBB Oberleitungen Ausgabe 2007)
- DV EL 52 – Elektrobetriebsvorschrift Ausgabe 1986

11.2. Luftschadstoffe

UVE-Einreichunterlagen

- Einreichunterlagen der Umweltverträglichkeitserklärung

Rechtliche Grundlagen

- Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L)
- Ozongesetz (Ozon-G)
- Forstgesetz mit der 2. Durchführungsverordnung (2. DFVO)
- UVP-Gesetz

Sonstige Unterlagen

- ÖNORM M9440; „Ausbreitung von luftverunreinigenden Stoffen in der Atmosphäre- Berechnung von Immissionskonzentrationen und Ermittlung von Schornsteinhöhen“, 1996.
- ÖNORM M 9445, Immissionen von Luftschadstoffen – Ermittlung der Gesamtbelastung aus der Vorbelastung und der mittels Ausbreitungsmodellen ermittelten Zusatzbelastung, 2003
- RVS 04.02.12, Umweltschutz – Lärm und Luftschadstoffe – Schadstoffausbreitung an Straßen, 2007
- Arbeitskreis „Technische Anleitung Irrelevanzkriterium“, 2007. Technische Anleitung zur Anwendung des Schwellenwertkonzeptes in Verfahren nach dem UVP-G. TU Wien. ISBN 978-3-200-00928-8.
- Bächlin W., R. Bösinger, A. Brandt, T. Schulz, 2006. „Überprüfung des NO-NO₂-Umwandlungsmodells für die Anwendung bei Immissionsprognosen für bodennahe Stickstofffreisetzung“, Gefahrstoffe – Reinhaltung der Luft Ausgabe Nr.4/2006.
- BUWAL (2000) : Handbuch Offroad-Datenbank inklusive EXCEL-Berechnungsprogramm des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL). Bestellnummer : VU-5016-D.
- Düring I. et al. (2004): Modellierung nicht motorbedingter PM₁₀-Emissionen von Straßen. KRdLExpertenforum Staub und Staubinhaltsstoffe. 10./11.11.2004, Düsseldorf.

- Fuherr E., Schwarzer S., Puxbaum H., Ellinger R. und Wimmer T. (2006). Die IG-L Novelle 2005 und das „Schwellenwertkonzept“. In: Recht der Umwelt, Band 1/2006, Sonderbeilage „Umwelt und Technikrecht“
- Gehrig, R., et al. (2007) Contribution of railway traffic to local PM10 concentrations in Switzerland. Atmospheric Environment 41(5), 923-933
- Lorenzo R., Kaegi R., Gehrig R. und Grob y B. (2006) Particle emissions of a railway line determined by detailed single particle analysis. Atmospheric Environment 40, 7831-7841.
- Romberg, E. et al. (1996): NO-NO2-Umwandlungsmodell für die Anwendung bei Immissionsprognosen für Kfz-Abgase. Gefahrenstoffe-Reinhaltung der Luft 56 (1996) 215-218. Springer-Verlag 1996.
- TA-Luft, Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft – TA Luft), 2002
- Umweltbundesamt, 2006. Luftg temessstellen in Österreich.
- Umweltbundesamt 2007. Leitfaden UVP und IG-L, Umgang mit der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen in UVP-Verfahren, überarbeitete Version 2007.
- Umweltbundesamt 2009. „Luftschadstoffreduktion bei Baustellen“. Reports 0243
- Umweltbundesamt 2010. „Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs“ Version 3.1, 2010

11.3. Raumplanung, Siedlungsraum, Freizeit und Erholung, Landschaft, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Sach- und Kulturgüter

UVE-Einreichunterlagen

Einlage 103:	Allgemeinverständliche Zusammenfassung
Einlage Teil 2	Dokumente zum Technisches Projekt § 31a Gutachten
Einlage 291/292.01	Landschaftspflegerische Begleitplanung
Einlage 401	Umweltverträglichkeitserklärung
Einlage 402	Maßnahmenplan
Einlage 505	Fachbeitrag Schalltechnik, inkl. Pläne
Einlage 510	Fachbeitrag Erschütterungen
Einlage 565/567/568	Fachbeitrag Raumplanung (Siedlungs- und Wirtschaftsraum, Freizeit/Erholung), inkl. Pläne
Einlage 566/569	Fachbeitrag Stadt- und Landschaftsbild, inkl. Plan
Einlage 570	Fachbeitrag Sach- und Kulturgüter
Einlage 571	Plan Sach- und Kulturgüter

Ergänzende Unterlagen

- Verbesserungen der Einreichunterlagen, Januar 2012

Rechtliche Grundlagen

- UVP-G 2000 idgF
- Oö StG 1991 idgF
- O  ROG 1994 idgF

Sämtliche in den relevanten Fachbeiträgen angeführten Grundlagen. Weitere rechtliche Grundlagen waren nicht erforderlich.

Sonstige Unterlagen

Essl F. & W. Rabitsch (2001): Neobiota in Österreich. Umweltbundesamt, Wien, 432 S.

11.4. Eisenbahnwesen

UVE-Einreichunterlagen

Teil 1	Übersichten	
Teil 2	eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen – siehe unten EB-Planung	
Teil 3	Materienrechtliche Einreichunterlagen – Trassenverlauf nach HIG	
Teil 4	Umweltverträglichkeitserklärung	
Teil 5	Umweltfachbeiträge	teilweise, nachfolgend auszugsweise angeführt
	Fachbeitrag Schalltechnik	Auszüge
	Fachbeitrag Erschütterungstechnik	Auszüge
	Fachbeitrag Geotechnik	Auszüge
	Fachbeitrag Boden und Grundwasser	Auszüge
	Fachbeitrag Sach- und Kulturgüter	Auszüge

EB - Planung

Mappe	Allgemeines	
Mappe	Streckenplanung	
Mappe	Entwässerungsplanung	Auszüge
Mappe	SFE Planung	Auszüge
Mappe	Kunstabautenplanung	
Mappe	Straßenplanung	
Mappe	Bauphase	

§ 31a Gutachten

Gesetze, Verordnungen EU-Richtlinien und TSI

- Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) idgF
- Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G) idgF
- Bundesgesetz über die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) idgF
- Hochleistungsstreckengesetz (HIG) idgF
- ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (AschG) idgF
- Allgemeine Arbeitnehmerschutzverordnung (AAV) idgF
- Bauarbeitenkoordinationsgesetz (Bau KG) idgF
- Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) idgF
- Eisenbahnverordnung 2003 (EisbVO 2003) idgF
- Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (EisbBBV) idgF
- Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV) idgF
- Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr) idgF
- Europäisches Übereinkommen über die Hauptlinien des Internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC) idgF
- Europäisches Übereinkommen über wichtige internationale Strecken des kombinierten Verkehrs und damit verbundene Einrichtungen (AGTC) idgF
- TEN Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes gemäß der Entscheidung 1692/1996/EG des Europäischen Parlamentes und Rates vom 23. Juli 1996, geändert durch die Entscheidung Nr. 1346/2001/EG vom 22. Mai 2001 und die Entscheidung Nr. 884/2004/EG vom 29. April 2004
- Richtlinie 2008/57/EG der Kommission vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung)
- Richtlinie 2009/131/EG der Kommission vom 16. Oktober 2009 zur Änderung von Anhang VII der Richtlinie 2008/57/EG des europäischen Parlaments und des Rates über die In-

teroperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft

- Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlamentes und Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme

Richtlinien, Normen

Die für das Bauvorhaben relevanten Richtlinien und Normen, welche insbesondere im EB-Projekt umfangreich dargelegt sind.

- HL-RL (Richtlinien für das Entwerfen von Bahnanlagen – Hochleistungsstrecken)
- FSV (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr); RVE 03.00.01 „Niveaufreie Bahnsteigzugänge“
- FSV; RVE 05.00.01 Linienführung von Gleisen
- FSV; RVE 05.00.02, „Bettungsquerschnitte für Schotteroberbau“
- ÖN B 1991-2:2004, Einwirkungen auf Tragwerke, Teil 2 Verkehrslasten auf Brücken, nationale Festlegungen und Ergänzungen
- ÖN EN 1991-2:2004 Einwirkungen auf Tragwerke, Teil 2 Verkehrslasten auf Brücken
- ÖBB Infrastruktur AG, Technische Richtlinien für Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und verwandte Bauwerke, DV B45
- ÖN EN 199x-x und ÖN B 199x-x
- ÖBB Infrastruktur AG, Oberbau, DV B50 Teil 1 („Oberbauformen“)
- ÖBB Infrastruktur AG, Oberbau, DV B50 Teil 2 („Linienführung von Gleisen“)
- ÖBB Infrastruktur AG, Oberbau Technische Grundsätze, DV B50 Pkt. 13 („Bahnsteige“)
- TSI Infrastruktur: Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ für das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, Entscheidung 2008/217/EG der Kommission vom 20. Dezember 2007 (veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union L77/1ff., 19.03.2008)
- TSI-PRM Entscheidung 2008/164/EG vom 21. Dezember 2007 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems und des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, Teilsysteme: Infrastruktur, Fahrzeuge, Teilbereich: Zugänglichkeit für eingeschränkt mobile Personen (veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 64 vom 7. März 2008)

Sonstige Unterlagen

- GVP-Ö, Generalverkehrsplan Österreich
- Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008, in der UVE als Landesverkehrskonzept bezeichnet

11.5. Lärm- und Erschütterungsschutz

UVE-Einreichunterlagen

Teil 01	ON 101	Übersichten
Teil 02	ON 201	Eisenbahnrechtliche Einreichung
	ON 271	Bauablaufbeschreibung
Teil 05	ON 505	Fachbeitrag Schalltechnik – Technischer Bericht
	ON 506-507	Schalltechnik - Rasterlärnkarten
	ON 508	Schalltechnik - Anhang
	ON 510	Fachbeitrag Erschütterungen
	ON 511	Erschütterungen – Baudynamische Dokumentation
§ 31a –GA	Gutachten nach § 31a EibG	

Gesetze, Verordnungen

- Eisenbahngesetz 1957 – EibG 1957, idF BGBl. I Nr. 125/2006

- Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV, BGBl. Nr. 415/1993
- Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV) des BMVIT vom 1. Jänner 2006
- Bundesgesetz über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit (ArbeitnehmerInnen-schutzgesetz – AschG), BGBl. Nr. 450/1994, idgF
- Verordnung über den Schutz der Arbeitnehmer/innen vor der Gefährdung durch Lärm und Vibrationen (Verordnung Lärm und Vibrationen – VOLV), BGBl. II Nr. 22/2006
- Richtlinie 2000/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 08. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über umweltbelastende Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen
- Verordnung zu Geräuschemissionen von Geräten und Maschinen im Freien, BGBl. Nr. 249/2001 vom 24.07.2001
- Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärm-minderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz), BGBl. I Nr. 60/2005
- Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, UVP-G 2000 idgF 2009

Richtlinien, Normen

- ÖNORM S 5004, Messung von Schallimmissionen, Ausg. Dezember 1987, einschließlich Ergänzung vom Februar 2000
- ÖNORM S 5005, Messung der Schallimmissionen von Schienenverkehr, Ausg. 07/1992
- ÖNORM S 2021, Teil 1, Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und Raumordnung, Ausg. 01.08.1990
- ONRegel ONR 305011, Berechnung der Schallimmissionen durch Schienenverkehr - Zugverkehr, Schub- und Umschlagbetrieb, Ausg. 01.09.2004
- ÖNORM EN ISO 3746, Bestimmung der Schalleistung von Geräuschquellen aus Schall-druckmessungen, Ausg. 01.05.1996
- ÖNORM ISO 9613-2; Dämpfung des Schalls bei der der Ausbreitung im Freien, Ausg. 01.01.2008
- ÖNORM EN 1793-1 und 1793-2, Lärmschutzeinrichtungen an Straßen – Prüfverfahren zur Bestimmung der akustischen Eigenschaften (Schallabsorption und Luftschalldämmung), Ausg. 01.03.1998
- ÖNORM B 8115, Teil 2, Schallschutz und Raumakustik im Hochbau - Anforderungen an den Schallschutz; Ausg. 01.12.2006
- RVS Nr. 04.02.11, Umweltschutz – Lärm und Luftschadstoffe, Lärmschutz v. 01. März 2006 inkl. 1. Abänderung mit Ausg. 01.04.2008
- ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Blatt 1, Beurteilung von Schallimmissionen, Lärmstörungen im Nachbarschaftsbereich, Ausg. 01.03.2008
- ÖAL-Richtlinie Nr. 28, Schallabstrahlung und Schallausbreitung, Ausg. Dez. 1987
- ÖAL-Richtlinie Nr. 36, Blatt 1, Erstellung von Schallimmissionskarten und Konfliktzonenplänen und Planung von Lärm-minderungsmaßnahmen, Ausg. Feb. 2007
- ÖAL-Richtlinie Nr. 111, Lärmarmes Baubetrieb, Ausg. April 1985
- ÖNORM S 9001, Mechanische Schwingungen – Erschütterungen. Allgemeine Grundsätze und Ermittlung von Schwingungsgrößen, Ausg. Februar 1978
- ÖNORM S 9010, Bewertung der Einwirkung mechanischer Schwingungen und Erschütterungen auf den Menschen, Ausg. Dezember 1999
- ÖNORM S 9012, Beurteilung der Einwirkungen von Schwingungsmissionen des landgebundenen Verkehrs auf den Menschen in Gebäuden – Schwingungen und sekundärer Luftschall, Ausg. Feb. 2010

- ÖNORM S 9012, Beurteilung der Einwirkungen von Schienenverkehrsimmissionen auf Menschen in Gebäuden – Schwingungen und sekundärer Luftschall, Ausg. August 1996
- ÖNORM ISO 2631-1, Mechanische Schwingungen und Stöße – Bewertung der Auswirkungen von Ganzkörperschwingungen auf den Menschen – Teil 1: Allgemeine Anforderungen, Ausg. Juli 2007
- ÖNORM ISO 2631-2, Mechanische Schwingungen und Stöße – Bewertung der Auswirkungen von Ganzkörperschwingungen auf den Menschen – Teil 2: Schwingungen in Gebäuden (1 Hz bis 80 Hz), Ausg. Juli 2007
- ONR 199005, Berechnung des sekundären Luftschallpegels aus Schwingungsmessungen, Ausg. Dezember 2008

11.6. Humanmedizin

UVE-Einreichunterlagen

- Gutachten gemäß § 31a Eisenbahngesetz
- 08 Humanmedizinisches Gutachten
- 01 Klima- und Energiekonzept
- 02 Schalltechnik
- 03 Erschütterungen
- 04 Elektromagnetische Felder
- 05 Luftgüte
- 06 Klima
- 07 Beschattung und Belichtung
- 13 Raumplanung

Gesetze, Verordnungen

- Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L) in der Fassung von 2010, Ozongesetz (Ozon-G)
- Schienenverkehrslärmimmissionsschutzverordnung (SchIV), Durchführungsbestimmungen
- Bundesgesetz über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit (Arbeitnehmer-Innenschutzgesetz – AschG), BGBl. Nr. 450/1994, idgF
- Grenzwerteverordnung, Arbeitsstättenverordnung, Bauarbeiterschutzesverordnung
- Verordnung über den Schutz der Arbeitnehmer/innen vor der Gefährdung durch Lärm und Vibrationen (Verordnung Lärm und Vibrationen – VOLV)
- Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, UVP-G, BGBl. 697/1993 idgF

Richtlinien, Normen

- Luftqualitätsrichtlinie (RL 2008/50/EG) des europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008
- Ö-Normen (S5021, S9012, E 8850), ÖAL-Richtlinien (3/1), WHO-Leitlinien (Air Quality Guidelines, Environmental Health Criteria, Night Noise Guidelines), Schweizer Verordnung der den Schutz vor nichtionisierender Strahlung NISV)

Sonstige Unterlagen

- Ergebnis des Vorverfahrens (Stellungnahme der Koordination vom 13.1.2012)
- Eigene Vollständigkeitsanalyse der UVE vom 10.1.2012
- Umweltbundesamt 2007: Leitfaden UVP und IG-L, Umgang mit der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen in UVP-Verfahren.
- Umweltmedizinische Fachliteratur bis Mitte 2011