

PERSÖNLICH ÜBERREICHT
An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie

Radetzkystraße 2
1031 Wien

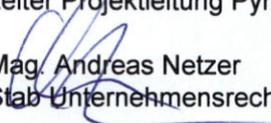
ÖBB-Infrastruktur AG
Neu- und Ausbau
Projektleitung Pyhrnbahn
4020 Linz, Bahnhofstraße 3
Dipl. Ing. Werner Prem
Tel. +43 732/93000/3822
Fax +43 732/93000/3809
werner.prem@oebb.at

07.12.2011

Aktenzahl:
BFLW-EB-0000AL-00-0001-F00

Antragstellerin: ÖBB-Infrastruktur AG
Praterstern 3
1020 Wien

vertreten durch:

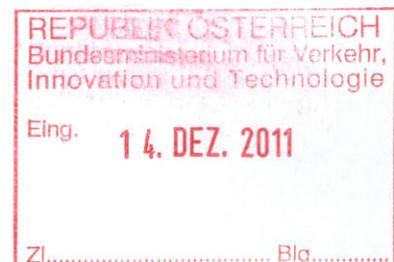
1. Dipl.-Ing. Werner Prem
Leiter Projektleitung Pyhrnbahn 
2. Mag. Andreas Netzer
Stab Unternehmensrecht/Verwaltungsrecht 

wegen: Strecke Wien – Salzburg – viergleisiger Ausbau der Westbahn
Linz Hauptbahnhof Westseite inkl. LILO
km 188.639 bis km 190.890

**Antrag auf Erteilung der Genehmigung
im teilkonzentrierten
Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren
für das Vorhaben
Linz Hbf-Westseite inkl. LILO**

gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-Gesetz iVm § 3 HIG, §§ 31ff EisbG, §§ 38, 40f WRG

1-fach
1HS
Beilagenkonvolut gemäß Punkt 4 (3-fach)



In umseits rubrizierter Verwaltungssache beantragt die ÖBB-Infrastruktur AG die Genehmigung des Vorhabens „Viergleisiger Ausbau der Westbahn – Linz Hauptbahnhof Westseite inkl. LILLO“ und legt die für die Durchführung des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erforderlichen Unterlagen (Umweltverträglichkeitsprüfungserklärung [kurz „UVE“], Einreichoperat für das eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren einschließlich wasserrechtlicher Belange sowie Gutachten gemäß § 31a EisbG vor und führt dazu aus wie folgt:

1. Allgemeines:

Der von der Planung betroffene Streckenabschnitt wurde mit Verordnung der Bundesregierung vom 27.07.1989, BGBl II 370/1989 gemäß § 1 Abs. 1 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl I 135/1989 idF BGBl I 154/2004 zur Hochleistungsstrecke erklärt. Dementsprechend handelt es sich um eine Hauptbahn gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 EisbG. Die Strecke ist zudem als Fernverkehrsstrecke zu qualifizieren (Verkehr grenzüberschreitender Personen- und Güterschnellzüge).

Dieser Streckenabschnitt ist gemäß Beschluss 661/2010/EU vom 07.07.2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes als Teil einer HGV-Strecke dem TEN-Netz zuzuordnen (TEN-Achse Nr. 17 „Magistrale für Europa“). Daher wurde entsprechend § 101 EisbG eine benannte Stellung mit der EG-Prüfung betraut.

Die ÖBB-Infrastruktur AG beabsichtigt den Umbau des Westkopfs des Hauptbahnhofs Linz (Richtung Salzburg) zwecks Einbindung der künftig viergleisigen Westbahn (HL-Strecken 1 und 2) in den Linzer Hauptbahnhof.

2. Bestand und Standortbeschreibung:

Betroffene Eisenbahnstrecke:

Das Projektgebiet befindet sich im Bereich des bestehenden Westkopfs des Linzer Hauptbahnhofs. Der Umbau beginnt bei km 188,643 an den westlichen Bahnsteigenden und erstreckt sich bis km 190,890.

Der Umbau soll unter folgenden Rahmenbedingungen erfolgen:

- Durchbindung der viergleisigen Westbahn zwischen Linz Hbf 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

Im Projektgebiet befinden sich zahlreiche Gleise, Abstellgruppen, Anlagen der Technischen Services GesmbH, ein Traktionsstandort, uam. Die Kunstbauten umfassen die Westbrücke, Fußgängerunterführungen, Stützmauern und Bohrpfahlwände sowie die Unterführungen Gaumberg und Westbahngleise.

Standortgemeinden:

Die Anlagen befinden sich im Gebiet der Stadt Linz und der Stadtgemeinde Leonding.

Standort:

Das Projekt liegt nicht in einem besonderen Schutzgebiet der Kategorien A, B und C gemäß Anhang 2 UVP-G. Da die Katastralgemeinden Linz und Waldegg als belastetes Gebiet für PM10 ausgewiesen sind, liegt auch das Projektgebiet in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D. Ebenso ist das Gebiet der Katastralgemeinde Linz im Stadtgebiet von Linz als belastetes Gebiet für NO₂ ausgewiesen. Das Vorhaben befindet sich größtenteils im Nahebereich (Distanz < 300m) von dichtbebautem, städtischem Gebiet mit Wohnbauland-Flächen und zugehörigen Gemeinbedarfseinrichtungen in unmittelbarer Umgebung. Das Gebiet liegt somit auch in schutzwürdigem Gebiet der Kategorie E.

Kurzbeschreibung des Vorhabens:

Am Beginn des Planungsabschnitts erfolgt die Einbindung bzw. die Zusammenführung der Bahnsteiggleise in die vier Gleise der Westbahn. Im Bereich zwischen km 188,940 und 189,620 ist die Einbindung der Güterzuggleise, der Abstellgleise der Gleisgruppe 700 in das Gleis 1 der Westbahn vorgesehen. Zwischen den Portalen des Nahverkehrstunnels der Strecke Linz – Selzthal sollen die Streckengleise der Westbahn geringfügig nach Westen verschwenkt und in das Gleis 503 eingebunden werden. Bei km 189,500 ist die Verknüpfung der Westbahngleise mit der Linzer Lokalbahn und damit auch mit den Abstell- und Durchfahrtsgleisen der Gleisgruppe 400 vorgesehen. 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 zukünftigen Straßenbahnlinie auf das Harter Plateau parallel zum Gleis der Linzer Lokalbahn Richtung stadtauswärts.

Der Ausbau endet bei km 190,890, wobei zwischen km 190,283 und km 190,890 die provisorische Anbindung des viergleisigen Ausbaus an den zweigleisigen Bestand der Westbahn erfolgt.

Straßenbaulich sind die Errichtung von Bedienwegen rechts und links der Bahn, die Verlegung der Ing. Etzelstraße im Gemeindegebiet von Linz und die Absenkung der Gaumbergstraße vorgesehen.

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

Weiters werden folgende Objekte errichtet:

- Fußgängerunterführung Untergaumberg
- Verlängerung der Unterführung Gaumbergstraße
- Stützmauer Gaumbergstraße
- Stützmauer und Bohrpfahlwand Gaumberg – Lärmschutzmaßnahmen

Eine detaillierte Vorhabensbeschreibung findet sich in der Beilage „Beschreibung des Vorhabens“ gemäß § 6 Abs 1 UVP-G.

Der viergleisige Ausbau der Westbahn im Rahmen dieses Projekts soll in zwei Hauptbauphasen erfolgen. In der Hauptbauphase 1 werden das Gleis 512, das LILO-Gleis sowie die Westbahngleise 3 und 4 ab ca. km 189,350 errichtet. Diese Arbeiten werden einen Zeitraum von etwa 19 Monaten beanspruchen. Die Hauptbauphase 2 dauert voraussichtlich etwa 23 Monate; in diesem Zeitraum soll die Neuherstellung der Westbahngleise 1 und 2 bzw. der Gleise 3 und 4 und aller anderen Gleise erfolgen. Insgesamt wird die Ausführung des Vorhabens daher einen Zeitraum von etwa fünf Jahren in Anspruch nehmen. Voraussetzung für den Baubeginn ist die Fertigstellung des Projekts Linz Hauptbahnhof Ostkopf.

4. Einreichunterlagen

Gemäß § 24a Abs. 1 UVP-G sind dem Antrag auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung als Einreichunterlagen die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Projektunterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung anzuschließen.

Diese sind:

Bauentwurf gem. § 31b EibG

- Eisenbahnanlage Endzustand inkl. Bericht nach § 6 EBEV (Teil 2, Einlagen 201 - 228)
- Eisenbahnanlage Bauzustand (Teil 2, Einlagen 271 - 274)
- Verkehrsanlage Straße (Teil 2, Einlagen 261 - 262)
- Kunstbauten (Teil 2, Einlagen 251 - 254)
- Wasserrechtliche Unterlagen (Teil 2, Einlagen 231 – 234; Teil 5, Einlagen 540 - 549)
- Landschaftspflegerische Begleitplanung (Teil 2, Einlagen 291 - 292)
- Signal-, Fernmelde- und Elektrotechnische Planungen (Teil 2, Einlagen 241 - 247)
- Grundeinlöse (Teil 2, Einlagen 281 - 284)

Gutachten gemäß § 31a EisbG (Teil 2, Einlage 299)

Unterlagen zur Trassengenehmigung (Teil 3, Einlagen 301 - 303)

Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) und Fachbeiträge gemäß § 6 UVP-G für das UVP-Verfahren:

- UVE-Zusammenfassung und Maßnahmenplanung (Teil 4, Einlagen 401 - 402)
- Klima- und Energiekonzept (Teil 5, Einlage 501)
- Schalltechnik (Teil 5, Einlagen 505 - 508)
- Erschütterungen (Teil 5, Einlagen 510 - 511)
- Elektromagnetische Felder (Teil 5, Einlage 515)
- Luftgüte (Teil 5, Einlage 520)
- Klima (Teil 5, Einlage 525)
- Beschattung und Beleuchtung (Teil 5, Einlage 530)
- Humanmedizin (Teil 5, Einlage 535)
- Geotechnik und Hydrogeologie (Teil 5, Einlagen 540 - 549)
- Boden- und Grundwasserqualität (Teil 5, Einlagen 550 - 553)
- Abfallwirtschaft (Teil 5, Einlage 555)
- Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (Teil 5, Einlagen 560 - 561)
- Raumplanung, Stadt- und Landschaftsbild (Teil 5, Einlagen 565 - 569)
- Sach- und Kulturgüter (Teil 5, Einlagen 570 - 571)

5. Vorzeitige Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerkes

5.1 Beabsichtigte Beantragung einer Teilbetriebsbewilligung:

Schon in der ersten Phase wird der vorhabensgegenständliche Anlagenbestand in die neu zu errichtende Sicherungsanlage ESTW Linz eingebunden. Nach Inbetriebsetzung des ESTW Linz Hbf beabsichtigt die ÖBB-Infrastruktur AG die Beantragung einer Betriebsbewilligung für gegenständliche Sicherungsanlage. Dieser Vorgehensweise wurde in den Einreichunterlagen bzw dem Gutachten entsprechend Rechnung getragen.

5.2 Einschränkung des seitlichen Sicherheitsabstandes:

Im Zuge der Errichtung des ESTW Linz Hbf bleiben die Signale in hoher Ausführung weitgehend bestandsmäßig unverändert und entsprechen, hinsichtlich deren Situierung im Bezug zu den bestehenden Gleisanlagen, nicht den Bestimmungen des § 6 Abs 1 EisbAV.

Da allen diesen Anlagen im Zuge dieser Phase „Umsetzung des ESTW Linz“ noch keine lagemäßige Änderung widerfährt, kann auf die Bestimmungen des § 52 Abs 1 EisbAV verwiesen werden. Eine Ausnahme iSd § 95 Abs 3 ASchG ist daher nicht gegeben.

Im Zuge der weiteren Bautätigkeiten zum gegenständlichen Bauvorhaben werden alle betroffenen Signale so situiert, dass im Endzustand es zu keinen Einschränkungen des seitlichen Sicherheitsabstandes kommen wird.

7. Bürgerbeteiligung, Informationsveranstaltungen im Vorfeld

Begleitend zur Einreichplanung wurde das Vorhaben bei Informationsveranstaltungen vorgestellt, so zB. am 29.04.2011 in der Stadt Linz und am 02.05.2011 in der Gemeinde Leonding.

8. Weitere erforderliche Genehmigungsverfahren (gem. § 24 Abs 3 und 4 UVP-G)

8.1 Teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren beim Landeshauptmann von Oberösterreich:

Der Landeshauptmann von Oberösterreich hat gemäß § 24 Abs 3 UVP-G ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem er die übrigen nach den bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden hat. Dazu zählt insbesondere das **Wasserrechtsgesetz** für die wasserrechtliche Genehmigung von bewilligungspflichtigen Maßnahmen, die mit einer Wasserentnahme aus einem öffentlichen Gewässer oder obertägigen Privatgewässer oder mit einer Einleitung in ein solches oder in das Grundwasser verbunden sind oder die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers bezwecken.

Bewilligungspflichtig sind Maßnahmen, die geeignet sind eine nicht bloß geringfügige Einwirkungen nach sich zu ziehen (§ 127 Abs 1 lit a iVm § 32 WRG). Hievon betroffen sind die beispielsweise Einleitungen in die zu errichtenden Versickerungsbrunnen.

8.2 Einzelverfahren bei sonstigen Behörden des Landes Oberösterreich:

Bedingt durch das Vorhaben sind die Verlegung der Ing.-Etzel-Straße in den Gemeindegebieten von Linz und Leonding sowie eine Absenkung der Gaumbergstraße vorgesehen. In beiden Fällen handelt es sich um Gemeindestraßen und werden gemäß § 31 Abs. 2 OÖ. Straßengesetz die erforderlichen Anträge beim Magistrat der Stadt Linz bzw. bei der Gemeinde Leonding gestellt.

Da geringfügige nachteilige Beeinträchtigungen der Tierwelt und des Landschaftsbilds nicht auszuschließen sind, werden die im OÖ Landschafts- und Naturschutzgesetz vorgesehenen Maßnahmen bei den zuständigen Behörden (Magistrat der Stadt Linz bzw. Bezirkshauptmannschaft Linz-Land) über eigenen Antrag zu behandeln sein.

Weitere Genehmigungen sind nach aktuellem Informationsstand nicht erforderlich, werden aber allenfalls vor Inangriffnahme der Bauarbeiten eingeholt.

9. Grundeinlöse

Für das antragsgegenständliche Vorhaben wird teilweise Fremdgrund beansprucht, wobei mit den Grundeigentümern im Rahmen der Grundeinlöseverhandlungen eine zivilrechtliche Einigung angestrebt wird. Festgehalten wird, dass die Entschädigung nicht Gegenstand des Genehmigungsverfahrens gemäß § 24 Abs 1 UVP-G, sondern im Rahmen zivilrechtlicher Übereinkommen oder allfälliger Zwangsrechte und Entschädigungsverfahren zwischen den jeweiligen Grundeigentümern und der Antragstellerin zu klären sein wird.

10. Genehmigungsantrag

Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt sohin den

ANTRAG

die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie möge das antragsgegenständliche Vorhaben gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G genehmigen und insbesondere nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung auf Grundlage der angeschlossenen Einreichunterlagen

- die Trassengenehmigung nach § 3 Abs. 2 HIG
- die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G iVm §§ 31ff EisebG für die vom Vorhaben umfassten Eisenbahnanlagen, einschließlich Mitbehandlung der wasserrechtlichen Bestimmungen, insbesondere gemäß §§ 38, 40f WRG iSd § 127 Abs 1 lit b WRG sowie
- alle sonstigen für die Ausführung des Vorhabens allenfalls erforderlichen Genehmigungen gemäß § 24 UVP-G unter Mitwirkung der materiellrechtlichen Bestimmungen für die in erster Instanz ein Bundesministerium unmittelbar zuständig wäre,

erteilen.

ÖBB-Infrastruktur AG