

**Stellungnahme der Stadt Leonding zum Bericht des
Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie
Mobilität, Innovation, Technologie vom Mai 2020**

zur

EntschlieÙung des Nationalrates vom 11. Dezember 2019:

**„Prüfung einer Einhausung und Tieferlegung der Westbahn
im Bereich Leonding“**

Verkehrliche Bedeutung

Die Stadtgemeinde Leonding stellt – genauso wie das Bundesministerium und die ÖBB – die verkehrliche Bedeutung des Ausbaus der Westbahnstrecke außer Frage. Dennoch gibt es einige Punkte aus dem Bericht des Ministeriums, zu dem die Stadt auch ihre Sicht der Dinge darlegen möchte.

Nicht erst seit 2016, sondern bereits **seit 1. April 2004** fordert die Stadt Leonding in einer einstimmig beschlossenen Resolution u.a. eine Einhausung und Tieferlegung sowie zeitgemäße Lärmschutzmaßnahmen beim 4-spurigem Ausbau der Westbahnstrecke und die Miteinbeziehung bei Planungen, die die Stadt betreffen (**Abbildung 1: Resolution des Gemeinderates Leonding vom 1. April 2004**).

Beschluss: Der Antrag der SPÖ- sowie der FPÖ-Fraktion wird einstimmig angenommen.

Die Abstimmung erfolgt durch Erheben der Hand.

Resolution

Des Gemeinderates der Stadt Leonding zum viergleisigen Ausbau der Westbahnstrecke

Die HL-AG beabsichtigt, die Westbahnstrecke zwischen Linz und Wels viergleisig auszubauen. Davon besonders betroffen werden die Bewohner von Untergaumberg bis zur Gemeindegrenze Pasching sein, da durch das vorhandene Gelände (ansteigende Hänge neben der Westbahnstrecke) die Lärmentwicklung besonders störend wirkt.

Durch die Einbindung der Pyhrnbahnstrecke in die Westbahn sowie aufgrund der Tatsache, dass sämtliche Züge aus Richtung Salzburg im Raum Leonding den Bremsvorgang zum Linzer Hauptbahnhof durchführen, ist Leonding vom Lärm außergewöhnlich betroffen.

Der Gemeinderat der Stadt Leonding ersucht daher die zuständigen Organe der HL-AG sowie die verantwortlichen Politiker auf Bundes- und Landesebene dringend, beim vorgesehenen Ausbau der Westbahnstrecke.

- a) rechtzeitige Lärmmessungen und –berechnungen über die bereits gegebene sowie über die zu erwartende Lärmbelastung vorzunehmen,
- b) durch geeignete Maßnahmen (Einhausungen, Tierflagen, etc.) eine möglichst wirksame Verringerung des Bahnlärms für die Wohnbevölkerung im gegenständlichen Streckenabschnitt zu erreichen, und
- c) die erforderlichen Lärmschutzbauten gleichzeitig mit den Ausbaumaßnahmen an der Bahnlinie zu setzen, um einen sofortigen Lärmschutz für die Wohnbevölkerung sicherzustellen.

Leonding, am

Erst nach einem Runden Tisch bei Alt-Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer im April 2015 fand erstmals eine ernsthafte Auseinandersetzung mit den Vorschlägen der Stadt Leonding statt, da der damalige ÖBB-Vorstandsvorsitzende Mag. Christian Kern (und ÖBB-Vorstandsmitglied Dr. Bauer) zusagten, **kein Projekt zu realisieren, dass nicht mit der Stadt Leonding abgestimmt wurde.**

Abbildung 2:

13. April 2015

Runder Tisch zum Ausbau der Westbahn in Leonding: Unterbrechung des Verfahrens vereinbart – ÖBB sagt zu, nur einvernehmliches Projekt zu realisieren

(LK) Zum geplanten viergleisigen Ausbau der Westbahn durch das Ortsgebiet von Leonding fand heute im Landhaus ein Runder Tisch unter dem Vorsitz von Landeshauptmann Dr. Josef Pühringer statt. An diesem Gespräch nahmen neben dem Landeshauptmann die Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl und Ing. Reinhold Entholzer, Landesrat Rudolf Anschöber, Klubobmann Mag. Günther Steinkellner von Seiten der Landesebene, von Seiten der Stadtgemeinde Leonding Bürgermeister Mag. Walter Brunner und der künftige Vizebürgermeister Franz Bäck, von Seiten der ÖBB Mag. Christian Kern, Vorstandsvorsitzender der ÖBB-Holding AG sowie Dipl.Ing. Franz Bauer, Vorstandsmitglied für Projektmanagement und Technik teil.

Die ÖBB gaben dabei die klare Zusage ab, den Konsens zu suchen und nur ein einvernehmlich getragenes Projekt realisieren zu wollen.

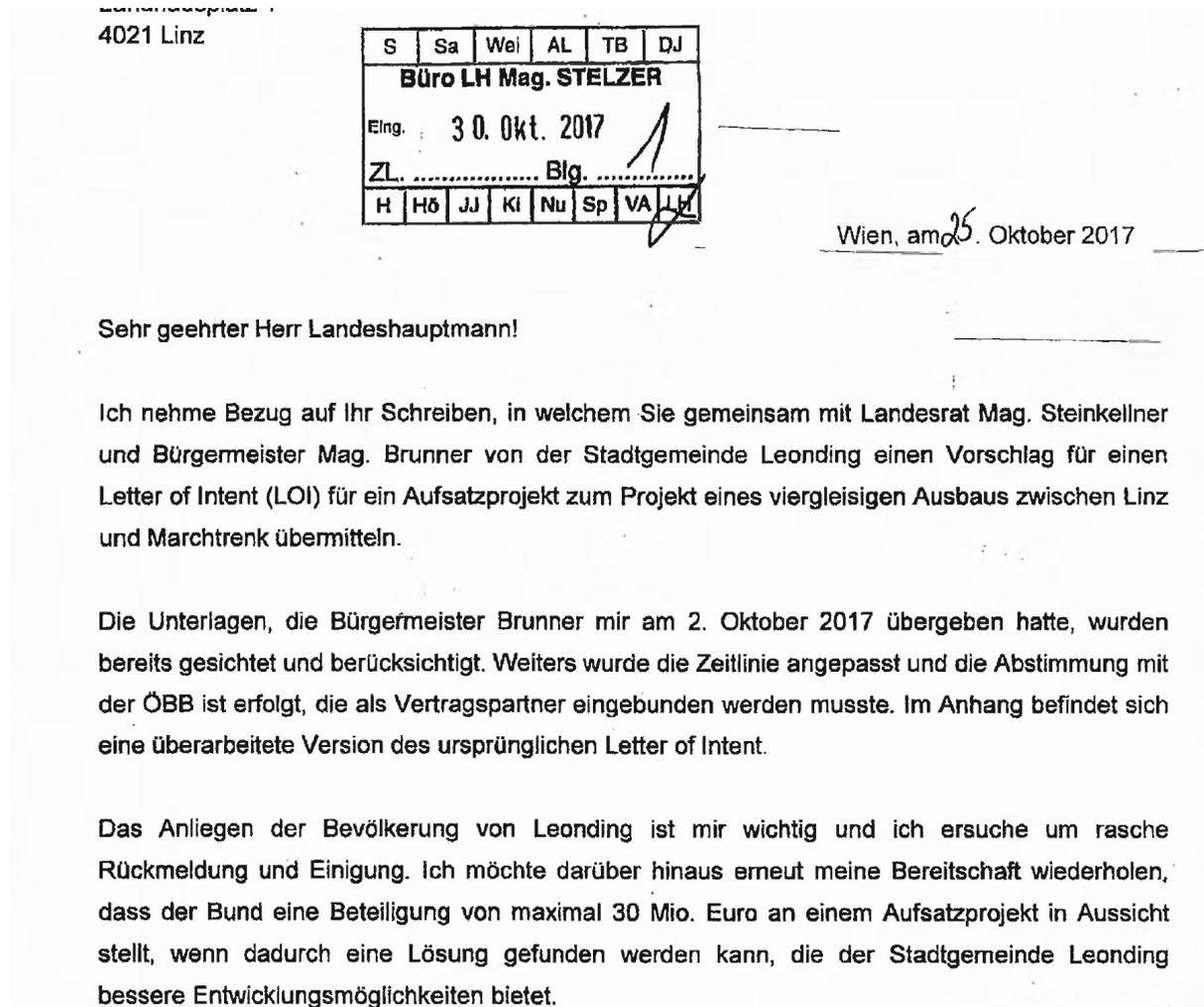
Im Bereich der Lärmabwicklung soll es eine Abklärung und den Austausch der vorliegenden Daten geben, auch Auswirkungen auf die Stadtentwicklung sollen im Zuge der UVP untersucht werden.

Daher wurde eine Unterbrechung des Verfahrens für etwa 6 Monate vereinbart.

Ad: LOI wurde nicht unterzeichnet

Von diesem Zeitpunkt bis zur Abstimmung eines Letter of Intent (LOI) im Herbst 2017 war die Stadt Leonding mit drei verschiedenen Verkehrsministern konfrontiert. Seitdem sind bis heute noch einmal vier weitere MinisterInnen dazugekommen. Mitten im Abstimmungsprozess um den LOI wurden Neuwahlen in Österreich ausgerufen, zum Jahresende der Regierungswechsel vollzogen, weshalb es nicht mehr zu einer Unterzeichnung des LOI kam. Allerdings liegt ein Schreiben von BM Leichtfried vor (Antwort auf eine abgestimmte LOI-Fassung zwischen Stadt Leonding und Land OÖ), in dem er in Aussicht stellt, dass max. 30 Millionen Euro für ein Aufsatzprojekt seitens des Bundes zur Verfügung gestellt werden. (Abbildung 3: Auszug Schreiben von BM Leichtfried zur Finanzierung des Projektes)

Abbildung 3:



Ad: Maßnahmenwirksamkeit

Die Bereitschaft des Bundes, sich bei der Finanzierung zu beteiligen, sah weder im Schreiben des Bundesministers, noch in der gemeinsam mit den ÖBB abgestimmten Letztversion des LOI einen Nachweis für eine Maßnahmenwirksamkeit vor. Einzig wurden im LOI folgende Voraussetzungen für die Realisierung eines Aufsatzprojektes formuliert: (Abbildung 4: Auszug aus dem LOI 2017)

Abbildung 4:

3. Voraussetzungen für das Aufsatzprojekt

Unter folgenden Voraussetzungen wird eine Adaptierung des Einreichprojektes 2014 auf das Aufsatzprojekt erfolgen:

a) Planung Aufsatzprojekt

Sofern die Stadtgemeinde Leonding bis 01.10.2017 zwei Drittel der Finanzierung der Kosten im geschätzten Ausmaß von 2,7 Mio EUR für die Vertiefung der Planung des Aufsatzprojektes bis zur Baureife und zur Einreichung der materienrechtlichen Behördenverfahren (Eisenbahnrecht, Naturschutz, Wasserrecht, udgl.) alleine oder zusammen mit dem Land OÖ und in für den Auftraggeber ÖBB-Infra zur Zahlung abrufbarer Form, wonach die Bereitstellung der Finanzmittel gemäß dem zeitlichen Verlauf der anfallenden Kosten für die Planung zu gewährleisten ist, sicherstellt, verpflichtet sich die ÖBB-Infra zu einer Beitragsleistung eines Drittels dieser Kosten bis maximal 0,9 Mio. EUR.

Die Abwicklung der Planung erfolgt diesfalls entsprechend einem gesonderten Planungsübereinkommen, welches rechtswirksam zwischen Stadtgemeinde Leonding, Land OÖ und ÖBB-Infra bis 01.10.2017 unter Einbeziehung der in diesem Letter of intent genannten Finanzierungsverpflichtungen zwischen Stadtgemeinde Leonding, Land OÖ und ÖBB-Infra abzuschließen ist.

Eine wesentliche Planungsvorgabe für das Aufsatzprojekt ist der mit maximal 90 Mio. EUR gedeckelte Gesamtkostenrahmen. Dieser Gesamtkostenrahmen gilt für alle mit dem Aufsatzprojekt verbundenen Kosten (Planung, Bau, Baunebenkosten etc.) und auch für die allenfalls im Sinne Pkt. 1c verbesserten Lärmschutzmaßnahmen in Abschnitten, die nicht vom Aufsatzprojekt erfasst sind.

b) Bau Aufsatzprojekt

Aus der vertieften Planung für das Aufsatzprojekt gemäß Punkt 3a ergibt sich ein Mehrkostenbedarf im Vergleich zum Einreichprojekt 2014. Sofern die Stadtgemeinde Leonding die Finanzierung dieser Mehrkosten alleine oder zusammen mit dem Land OÖ bis 01.09.2018 in für den Auftraggeber ÖBB-Infra zur Zahlung abrufbarer Form, wonach die Bereitstellung der Finanzmittel gemäß dem zeitlichen Verlauf der anfallenden Kosten für die Baumsetzung zu gewährleisten ist, sicherstellt und bis zu diesem Datum ein auf dieses Aufsatzprojekt abgestimmter rechtsgültiger Flächenwidmungsplan vorliegt, verpflichtet sich die ÖBB-Infra zur Antragstellung für das Aufsatzprojekt im Sinne einer Änderungsgenehmigung und zur Tragung eines

01.04.2017

Teils der Kosten. Die Beitragsleistung ÖBB Infra / BMVIT (in gemeinsamer Betrachtung) für den unter Pkt. 3a beschriebenen Gesamtkostenrahmen ist mit insgesamt 30 Mio EUR gedeckelt.

Die Abwicklung der Baumsetzung erfolgt diesfalls entsprechend einem gesonderten Bauübereinkommen, welches rechtswirksam zwischen Stadtgemeinde Leonding, Land OÖ und ÖBB-Infra bis 01.09.2018 unter Einbeziehung der in diesem Letter of intent genannten Finanzierungsverpflichtungen zwischen Stadtgemeinde Leonding, Land OÖ und ÖBB-Infra abzuschließen ist.

Als die Gespräche auf mehrfaches Ersuchen und Drängen der Stadt Leonding wiederaufgenommen wurden, wurde seitens des Ministeriums eine Wirkungsanalyse in den Raum gestellt, um eine Fixierung im Rahmenplan ermöglichen zu können.

Ad Wirkungsanalyse

Der Gemeinderat der Stadt Leonding hat eine umfangreiche Stellungnahme zur Wirkungsanalyse abgegeben und sie im Ergebnis mit Beschluss vom 17. Jänner 2019 abgelehnt. Im Wesentlichen deshalb, weil Kriterien sachlich nicht nachvollziehbar bewertet wurden. Die seitens der Stadt geäußerte Kritik daran, fand keine adäquate Abbildung in der Analyse, weshalb die Stadt sich zu diesem Schritt gezwungen sah.

Um zu verdeutlichen, wie wichtig eine Verbindung der links und rechts der Trasse befindlichen Stadtteile für die weitere Entwicklung der Stadt ist, wurden zahlreiche Unterlagen vorgelegt. Beide Seiten der Stadt wurden und werden noch stark verdichtet. In den nächsten Jahren wird in unmittelbarer Nähe zur neuen 4-spurigen Trasse der Westbahn ein Bildungscampus entstehen. Mittels einer architektonischen Studie soll gezeigt werden, welche zentrale Verbindungswirkung der Einhausung und Tieferlegung in all diesen Entwicklungen zukommt. Auch verkehrstechnisch.

Mit einer Stadtallee vom Leondinger Zentrum bis zum Harter Plateau könnte eine Fuß- und Radwegverbindung geschaffen werden. Die Einhausung selbst könnte – wie auch die Einhausung am Bindermichl in Linz – als Freizeit- und Erholungsfläche genutzt werden (die hier angeführten Nutzungen sind exemplarisch und keinesfalls als Umsetzungsnotwendigkeit zu sehen. Gleiches gilt für die angedeutete Bebauung in Richtung Harter Plateau).

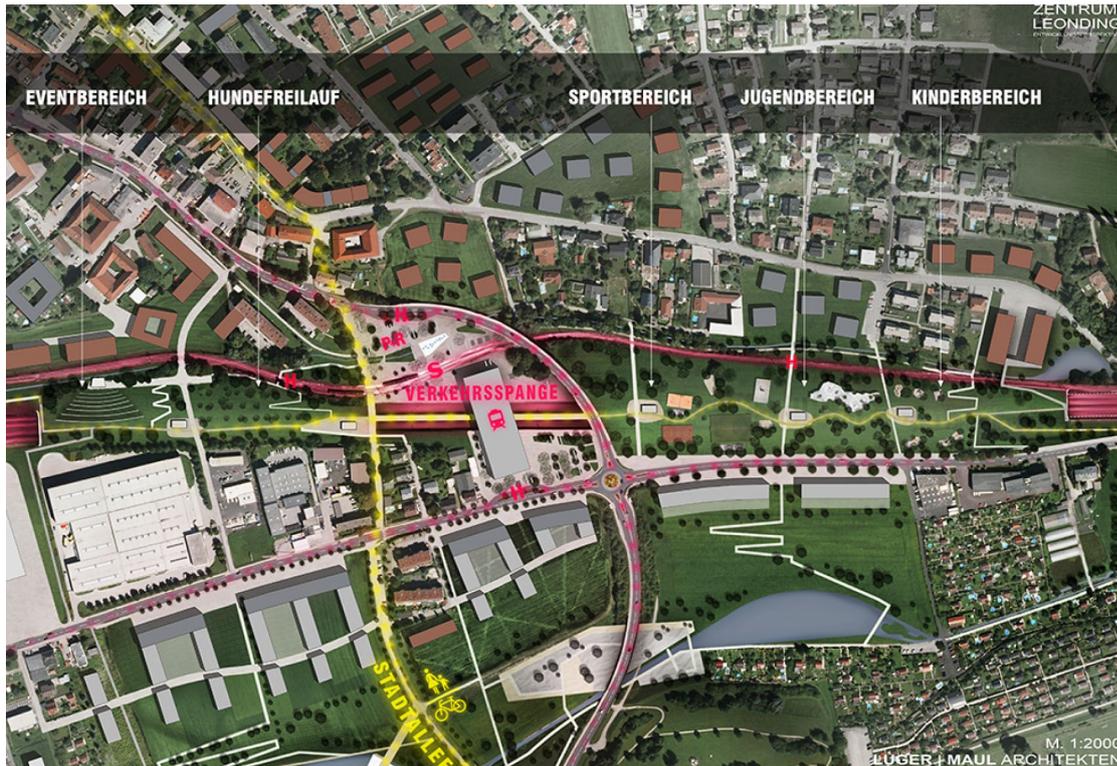
(Abbildung 5: Vorschlag Leonding: Grüneinhausung und Tieferlegung 300 und 500 m; Architekten Luger & Maul)

Abbildung 5:



Der Leondinger Bahnhof, der laut ÖBB-Projekt auch nach dem 4-spurigen Ausbau der Strecke, bestenfalls dem eines Dorfes, nicht aber dem der viertgrößten Stadt Oberösterreichs gerecht wird, sollte laut Studie des Architekten als Verkehrsspanne ausgeführt werden (s. Abbildung 6: Architekten Luger & Maul) und als zentraler und moderner Verkehrsknoten für den ÖPNV ausgelegt sein. Hier sollten alle Formen der Mobilität zusammenkommen und der Bahnhof selbst könnte mehrere Nutzungen verbinden (z.B. Nahversorgung u.ä.).

Abbildung 6:



Wird das UVP-Projekt umgesetzt, wird sich Leonding allerdings bald mit einer anderen Realität konfrontiert sehen. Nämlich mit der, einer Art Chinesischen Mauer. Diese Mauer wird die Trennwirkung, die zweifelsohne in der Stadt jetzt schon durch die zwei Gleise der Westbahn vorhanden ist, für die nächsten 100 Jahre einbetonieren.

Daran wird sich auch nichts ändern, wenn die Lärmschutzwände eine andere Farbe bekommen. Auch wenn der Sachverständige vor dem Bundesverwaltungsgerichtshof sinngemäß ernsthaft behauptete, dass die Mauern – je nach Farbgebung – quasi eins mit der umgebenden Landschaft würden. Die folgende Abbildung 7 (Architekten Luger & Maul) zeigt, dass die Wahrheit anders gelagert ist.

Abbildung 7:



Prämisse Zeitrahmen

Die ÖBB haben auf einen Zeitrahmen hingewiesen, vor allem aber mit dem Argument, dass keine Projektmodifikation mehr möglich wäre, wenn die grundsätzliche UVP-Genehmigung erteilt ist. Hierzu darf noch einmal darauf verwiesen werden, dass Leonding bereits seit 2004 auf die Notwendigkeit der Einhausung & Tieferlegung hinweist.

Um die rechtlichen Möglichkeiten zum jetzigen Verfahrenszeitpunkt darzulegen, hat die Stadt Leonding ein Gutachten von Univ.-Prof. Dr. Michael Mayrhofer in Auftrag gegeben. Mayrhofer ist Universitätsprofessor für Öffentliches Recht und Dekan der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Johannes-Kepler-Universität Linz. Das Gutachten legt dar, dass sich eine Einhausung und Tieferlegung auch nach der UVP-Genehmigung jederzeit im Detailgenehmigungsverfahren eingeleiten ließe. Eine gewisse zeitliche Verzögerung dürfte damit einhergehen, wohl aber eine, die sich im normalen Rahmen solcher Großprojekte bewegt. Die im Bericht an den Nationalrat vorhergesagten fünf Jahre dürften jedenfalls weit überzogen sein.

Zu den ergänzenden technischen und finanziellen Aspekten

Obwohl es bereits ein Schreiben von ÖBB-Vorstandsdirektor Bauer an die Stadt Leonding gab, dass es abgestimmte Kosten für eine Einhausung und Tieferlegung (nicht überbaubar) gibt, die bei etwa 84 Millionen Euro liegen, werden im Bericht an das Parlament im Mai 2020 153,3 Mio. Euro kommuniziert.

Weiters ist in dem Bericht kein Wort davon zu lesen, dass es in der Stadt Leonding einen Gemeinderatsbeschluss gibt, der besagt, dass ein Drittel der Kosten für eine Einhausung und Tieferlegung von der Stadt selbst getragen würden (max. 30 Mio. Euro). Der Beschluss liegt natürlich vor. Zudem gibt es mehrfach (auch die schriftliche Zusage) sowohl von Alt-LH Dr. Josef Pühringer als auch vom amtierenden Landeshauptmann Dr. Thomas Stelzer, dass das Land Oberösterreich sich ebenfalls mit einem Drittel bzw. in derselben Höhe wie die Stadt Leonding an den Kosten der Einhausung & Tieferlegung beteiligt.

Zum Entschließungsantrag

Wie im Gutachten von Prof. Mayrhofer zu lesen, darf eine Projektänderung nicht dazu führen, dass sich die Auswirkungen auf die Umwelt verschlechtern. Ebenfalls wird im Gutachten ausgeführt, dass das mit einer Einhausung und Tieferlegung nicht nur gewährleistet wäre, sondern sich sogar eine Verbesserung ergeben würde.

Der Entschließung des Nationalrates wurde insofern nicht entsprochen, als die Variante 300 und 500 m (nicht überbaubar) nicht mittels unabhängiger Expertise in ökologischer oder technischer Hinsicht geprüft wurde. Zumindest ist so eine Prüfung der Stadt Leonding nicht bekannt. Ökonomisch gibt es bereits eine zwischen ÖBB und Stadt abgestimmte Expertise, die besagt, dass die 300- und 500m-Variante rund 84 Millionen Euro zusätzlich zum UVP-Projekt kosten würde (inkl. 20% Risikoaufschlag).