

 **Bundesministerium**
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

EntschlieÙung des Nationalrates vom 11.12.2019

Prüfung einer Einhausung und Tieferlegung der Westbahn
im Bereich Leonding

Bericht
Mai 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Entschließung des Nationalrates	3
2	Verkehrliche Bedeutung des ÖBB-Vorhabens	4
3	ÖBB-Bestand in Leonding	5
4	ÖBB-Vorhaben	6
5	Anliegen der Stadtgemeinde Leonding (Einhausung)	7
6	Empfehlung/Zusammenfassung	10
7	back-up: Historie ÖBB-Vorhaben	12

1 Entschließung des Nationalrates

Die Nationalratsabgeordneten Mag. Klaus Furlinger, Hermann Weratschnig und Kolleginnen/ Kollegen haben am 11. Dezember 2019 einen Entschließungsantrag zur Prüfung einer Einhausung und Tieferlegung der Westbahn im Bereich Leonding eingebracht.

Einleitung Entschließungsantrag: „Eines dieser Vorhaben ist der 4-gleisige Ausbau zwischen Linz und Wels, wobei die ÖBB-Infrastruktur AG hier derzeit am Ausbau der Westseite des Linzer Hauptbahnhofes, auf welcher der Streckenabschnitt zwischen Linz und Marchtrenk folgen wird, arbeitet. In diesem liegt auch das Gemeindegebiet der stark wachsenden Stadt Leonding. Vielseits wurde das Anliegen artikuliert, dass die geplante Erweiterung des Gleisbettes und der Eisenbahnanlagen von einem geeigneten Schutz der Bevölkerung vor Emissionen und Lärm begleitet werden soll.“

Entschließungsantrag: „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird ersucht, eine Einhausung und Tieferlegung der Westbahn im Gemeindegebiet der Stadt Leonding in ökologischer, ökonomischer und technischer Hinsicht zu prüfen und verschiedene Varianten zur Abfederung einer möglichen Abnahme der Lebensqualität im nahen Schienenbereich mit exakten Kostenberechnungen zu entwickeln, um eine geeignete Entscheidungsgrundlage für eine eventuelle Aufnahme in den Rahmenplan für die ÖBB Infrastruktur AG zu entwickeln. Weiters wird der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ersucht, darüber dem Nationalrat einen Bericht vorzulegen.“

2 Verkehrliche Bedeutung des ÖBB-Vorhabens

Die zwischen Wien und Salzburg verlaufende Weststrecke ist die wichtigste Eisenbahnverbindung Österreichs in Ost-West-Richtung. Auf europäischer Ebene kommt der Hochleistungsstrecke als Teil des TEN-V Kernnetzes (Rhein-Donau-Korridor) und des internationalen Güterverkehrskorridors RFC 9 (Rhine-Danube) eine zentrale Bedeutung zu. Mit dem Abschluss des viergleisigen Ausbaus der Weststrecke zwischen Wien und Linz/Kleinmünchen hat sich der bestehende zweigleisige Streckenabschnitt zwischen dem Linzer Hauptbahnhof und dem Bahnhof Wels zu einem der am stärksten belasteten Abschnitte im Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG entwickelt. Die Auslastung der Hochleistungsstrecke liegt bereits heute an der Kapazitätsgrenze. Angesichts der aktuellen Verkehrsentwicklung besteht die Möglichkeit, dass sich dieser Abschnitt in absehbarer Zeit zum Nadelöhr der gesamten Weststrecke entwickelt. Darüber hinaus haben die komplexen Abhängigkeiten zwischen den Zugkategorien sowie die hohen Zugdichten Verspätungsübertragungen und somit eine mangelhafte Betriebsqualität zur Folge.

Um kapazitätsbedingte negative Auswirkungen auf Betriebsqualität und Wirtschaftlichkeit zu vermeiden sowie Kapazität für Ausweitungen im Personen- und Güterverkehr einschließlich der vom Land Oberösterreich im Gesamtverkehrskonzept vorgesehenen Verdichtung des Nahverkehrsangebotes im dicht besiedelten und wirtschaftlich bedeutenden oberösterreichischen Zentralraum zu schaffen, ist es erforderlich, den im Zielnetz 2025+ vorgesehenen viergleisigen Ausbau zügig voranzutreiben und voraussichtlich bis 2026 abzuschließen.

Ausbaumaßnahmen Linz – Wels

Der viergleisige Ausbau des Abschnitts Linz – Wels erfolgt im Rahmen von drei Vorhaben: Umbau der Westseite des Linzer Hauptbahnhofes, Abschnitt Linz – Marchtrenk und Abschnitt Marchtrenk – Wels. Der Abschnitt Linz – Marchtrenk ist mit rund 16 Kilometern der längste Abschnitt. Er schließt westlich an das bereits in Bau befindliche Projekt Linz Hauptbahnhof, Westseite an (km 190,300) und endet bei der Einmündung in den Bahnhof Marchtrenk (km 205,700).

Für den Projektabschnitt Linz – Marchtrenk liegt eine positive UVP-Genehmigung durch das BMVIT (Bescheid GZ BMVIT-820.378/0023-IV/IVVS4/2017 vom 01.03.2018) vor. Der Bescheid wurde beeinsprucht, wobei mit Erkenntnis (GZ: W248 2194564-1/172E) vom 27.04.2020 das BVwG die Beschwerden abgewiesen hat und den Bescheid mit geringfügigen Ergänzungen von Auflagen bestätigt hat. Das Grundsatzgenehmigungsverfahren ist damit **rechtskräftig abgeschlossen**. Nach Erhalt der eisenbahnrechtlichen Genehmigung ist nunmehr ein zeitnahe Baubeginn erforderlich.

3 ÖBB-Bestand in Leonding

Bahntrasse

Die zweigleisige Weststrecke verläuft durch das Gemeindegebiet von Leonding in Ost-West-Richtung, teilweise in Parallellage mit dem Gleis der Linzer Lokalbahn (LILO). Nördlich der 1860 errichteten Bahntrasse befindet sich im Abstand von rund 600 Metern das Ortszentrum von Leonding, südlich der Bahntrasse liegen die Leondinger Stadtteile Haag, St. Isidor sowie Hart. Mit der flächenmäßigen Ausbreitung sind diese Ortsteile auch in Richtung Bestandstrasse der ÖBB gewachsen. Heute ist das Siedlungsgebiet im Nahbereich der Trasse durch unterschiedliche Nutzungen geprägt (lockere Einfamilienhausbebauung, vereinzelt verdichtete Mehrfamiliengebäude, vereinzelt landwirtschaftliche Gehöfte und großflächige Betriebs- und Mischgebiete). Mehrere Querungen verbinden im Bestand die nördlich und südlich der Bahntrasse befindlichen Ortsteile.

Haltstellen

Die ÖBB-Haltstelle Leonding sowie die LILO-Haltstelle Leonding befinden sich in räumlicher Nähe zu einander, sind jedoch nicht baulich miteinander verknüpft.

Lärmschutz

Zum Schutz der AnrainerInnen sind beidseits der Weststrecke Lärmschutzwände mit Ausführungshöhen von etwa 2 m bis 3 m Höhe (über der Schienenoberkante) vorhanden.

4 ÖBB-Vorhaben

Im Rahmen des viergleisigen Ausbaus der Weststrecke werden im Abschnitt Linz – Marchtrenk an der Nordseite der ÖBB-Bestandsstrecke zwei neue Gleise sowie das Gleis der Linzer Lokalbahn zugelegt.

Bauliche Maßnahmen

Im Bereich von Leonding sind im Einzelnen folgende Maßnahmen geplant: Neuerrichtung der ÖBB-Haltestelle Leonding inkl. Errichtung einer Park&Ride-Anlage, Neuerrichtung der Unter- und Überführungen aufgrund der Verbreiterung der Bahntrasse, Errichtung von Rückhalte- und Versickerungsbecken für die Bahntwässerung und für Außengebietswässer, Bachverlegungen, Errichtung eines Hochwasserrückhaltedammes, Errichtung eines bahnbegleitenden Geh-/Radwegs sowie landschaftsplanerische Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung der Trasse in die Umgebung.

Lärmschutz und Querungsmöglichkeiten

Umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen (u.a. Lärmschutzwände mit Ausführungshöhen von bis zu 5,5m über Schienenoberkante) gewährleisten die durchgehende Einhaltung der im Umweltverträglichkeitsgutachten angeführten humanmedizinischen Lärmgrenzwerte. Weiters werden durch die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen sämtliche Richtwerte im Bereich des Erschütterungsschutzes eingehalten.

Alle wichtigen Querungsmöglichkeiten bleiben erhalten, weshalb es auch bei hinkünftig vier Gleisen zu keiner Verringerung der bisherigen Durchlässigkeit der Bahntrasse kommt. Durch die Bündelung mit der Trasse der LILO wird sogar eine bestehende Barriere abgebaut und der Umstieg zwischen beiden Bahnen deutlich erleichtert.

Fazit

Das genehmigte ÖBB-Vorhaben hat nicht nur einen hohen verkehrlichen Nutzen, sondern bedeutet unter Beibehaltung der bisherigen Querungsmöglichkeiten für die BewohnerInnen von Leonding auch eine Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zum Bestand.

5 Anliegen der Stadtgemeinde Leonding (Einhausung)

Bereits im Jahr 2016 hat die Stadtgemeinde Leonding die Umsetzung einer über das ÖBB-Vorhaben hinausgehenden Tieferlegung der Weststrecke mit überbaubarer Einhausung gefordert. Das Anliegen wurde von der Stadt im Wesentlichen damit begründet, das Zusammenwachsen der links und rechts der Bestandsstraße liegenden Stadtteile zu ermöglichen.

Gespräche zur Entwicklung optionalen Aufsatzprojektes

Im Sinne einer kooperativen Projektabwicklung wurden seitens der ÖBB umgehend mit der Gemeinde Leonding mehrere Gespräche unter Einbindung des BMVIT und des Landes Oberösterreich zur Entwicklung eines, das ÖBB-Projekt ergänzenden, optionalen „Aufsatzprojektes“ aufgenommen. Um die erforderlichen weiteren Schritte (zusätzliche Planungen, Erwirkung erforderlicher Genehmigungen und Finanzierung) sowie deren Bedingungen zu vereinbaren, wurde eine Grundsatzvereinbarung (LOI / Letter of intent) entworfen. Das Aufsatzprojekt des LOI sah eine teilweise Einhausung mit Tieferlegung der Strecke bzw. alternativ dazu die Errichtung einer oder mehrerer Grünbrücken zur Verbesserung der städtebaulichen und funktionalen Beziehungen innerhalb des Gemeindegebietes von Leonding vor.

Fehlender Nachweis Maßnahmenwirksamkeit

Die Bereitschaft des Bundes, sich bei der Finanzierung des Aufsatzprojektes zu beteiligen, setzte jedoch den Nachweis der Maßnahmenwirksamkeit im Hinblick auf das seitens der Gemeinde angestrebte Ziel, die raumplanerische Entwicklungsmöglichkeit der Stadtgemeinde Leonding zu verbessern, voraus. Dieser Nachweis konnte jedoch seitens der Gemeinde damals (wie heute) nicht erbracht werden, obwohl ÖBB und Bund die Gemeinde wiederholt auf die Dringlichkeit der Nachweiserbringung hingewiesen haben. Auch wurde der LOI selbst seitens der Gemeinde innerhalb der mehrfach erstreckten Frist (bis Ende 2017) nicht unterzeichnet.

Prämisse Einhaltung Zeitrahmen

Im Rahmen der intensiv geführten Gespräche wurde seitens ÖBB und Bund dabei stets die Prämisse betont, dass die Umsetzung eines optionalen Aufsatzprojektes zu keinen weiteren Verzögerungen bei der Umsetzung des ÖBB-Vorhabens und der davon abhängigen weiteren Ausbauabschnitte führen darf, um negative Auswirkungen auf Oberösterreich und Österreich zu vermeiden.

Wirkungsanalyse verschiedener Lösungsansätze

Als weitere Diskussionsbasis und letztlich zur Klärung, ob die Voraussetzungen zur etwaigen Aufnahme des optionalen Aufsatzprojektes in den Rahmenplan erfüllt wären, hat das BMVIT die Erstellung einer Wirkungsanalyse für verschiedene Lösungsansätze gefordert und in weiterer Folge gemeinsam mit dem Land Oberösterreich und der Stadt Leonding beauftragt.

Unter Beteiligung der Stadtgemeinde Leonding, des Landes Oberösterreich, der ÖBB und des BMVIT wurden im Rahmen des folgenden kooperativen Beratungsprozesses folgende Lösungsansätze (Varianten) entwickelt, wobei die Variante 2 dem Anliegen der Gemeinde Leonding entspricht.

- Variante ÖBB-Projekt: entspricht dem nach UVP-G genehmigten Vorhaben
- Variante 1: zusätzliche Querungen (Grünbrücken) und eine zusätzliche Unterführung
- Variante 2: Eintiefung und Einhausung (500 m + 300 m); Wunsch Leonding
- Variante 3: Einhausung im Bereich Nahverkehrsknoten Leonding (500 m)

Im Anschluss wurden die Varianten systematisch anhand zahlreicher Kriterien (ökologische, ökonomische, technische sowie funktionale Aspekte) von einem unabhängigen Gutachter beurteilt. Als wesentliche Conclusio wird in der unabhängigen Wirkungsanalyse empfohlen, *„das ÖBB-Projekt von einer allfälligen Einhausung ohne bzw. mit Eintiefung zeitlich zu entflechten, also Einhausungen erst dann zu realisieren, wenn Zusatznutzungen (Überbauungen) gesichert sind. Allerdings soll für eine solche spätere Einhausung im ÖBB-Projekt Vorsorge getroffen werden“*. (aus: „Empfehlung ÖBB-Ausbau Linz-Marchtrenk Stadtentwicklung Leonding“ der Ziviltechniker GmbH Rosinak & Partner vom 01.02.2019).

Ergänzende technische und finanzielle Aspekte der Variante 2 (Einhausung)

Optische Trennwirkung

Das Einhausungsbauwerk würde trotz „Tieferlegung“ aufgrund der höhenrelevanten Zwangspunkte vor und nach der eingehausten Strecke bis zu 9 m über das Gelände ragen. Ohne gestalterische Begleitmaßnahmen würde der Torso die Barrierewirkung und optische Trennung massiv verstärken.

Investitionsmehrkosten

Eine in Abstimmung mit den am kooperativen Beratungsprozess Beteiligten durchgeführte detailliertere Evaluierung hat ergeben, dass die Investitionsmehrkosten einer überbaubaren Einhausung rund EUR 153,3 Mio. (exkl. MwSt., Preisbasis 01.01.2019) betragen.

Verzögerungen im Planungs- und Genehmigungsprozess

Der Planungs- und Genehmigungsprozess des ÖBB-Vorhabens wäre aufgrund der massiven Auswirkungen des Aufsatzprojektes erneut aufzunehmen. Aufgrund der notwendigen Änderungsgenehmigung, der Behördenverfahren sowie der komplexeren Baudurchführung sind Verzögerungen von bis zu 5 Jahren zu erwarten.

Verlorener Investitionsaufwand

Darüber hinaus müssten bei einer Verzögerung der Umsetzung des ÖBB-Projektes aufgrund des Erhaltungszustandes Investitionen von bis zu 40 Mio. EUR in die bestehende Eisenbahnanlage getätigt werden, die mit der Umsetzung des ÖBB-Projektes zu verlorenerem Aufwand würden.

Aufnahme in den Rahmenplan

Eine Aufnahme der Investitionsmehrkosten der geforderten Einhausung in den Rahmenplan ist aufgrund des fehlenden Nutzens für den Bund gemäß § 42 Bundesbahngesetz nicht zulässig. Die allfällige Umsetzung setzt jedoch die Aufnahme eines allfälligen Bundesanteils in den Rahmenplan voraus.

Aktueller Stand der Gespräche

Der Empfehlung des unabhängigen Gutachters folgend hat die ÖBB im Vorhaben Vorsorgen getroffen, um bei Vorliegen von Zusatznutzungen, die nachweislich zu den von der Gemeinde angestrebten strukturellen Verbesserungen der Stadtentwicklung führen, im Rahmen eines optionalen Aufsatzprojektes Einhausungen realisieren zu können.

6 Empfehlung/Zusammenfassung

Einhaltung aller Schutzbestimmungen im UVP-genehmigten ÖBB-Vorhaben

Dem im Entschließungsantrag zitierten „*vielseits artikulierten Anliegen, dass die geplante Erweiterung des Gleisbettes und der Eisenbahnanlagen von einem geeigneten Schutz der Bevölkerung vor Emissionen und Lärm begleitet werden soll*“ wird mit dem UVP-genehmigten Vorhaben der ÖBB in allen Aspekten entsprochen: Das positive Ergebnis der durchlaufenen Umweltverträglichkeitsprüfung stellt sicher, dass sämtliche Vorgaben, die österreichweit einheitlich bei der Umsetzung von Eisenbahnvorhaben zur Anwendung kommen, auch im genehmigten ÖBB-Vorhaben zum Ausbau des Abschnitts Linz – Marchtrenk eingehalten werden. Die Umsetzung des ÖBB-Vorhabens hat somit nicht nur einen hohen verkehrlichen Nutzen, sondern bedeutet für die BewohnerInnen von Leonding auch eine Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zum Bestand.

Anliegen der Gemeinde Leonding

Ungeachtet dessen wurde die seitens der Gemeinde Leonding über das ÖBB-Projekte hinaus geforderte Einhausung und Tieferlegung der Weststrecke im Gemeindegebiet gemeinsam mit anderen diskutierten Varianten eines optionalen Aufsatzprojektes mittels unabhängiger Expertise in ökologischer, ökonomischer und technischer Hinsicht geprüft und die Investitionsmehrkosten der geforderten Einhausung in der Höhe von rund EUR 153,3 Mio. (exkl. MwSt., Preisbasis 01.01.2019) ermittelt. Auf Basis der unabhängigen Expertise wurde empfohlen: „Das ÖBB-Projekt von einer allfälligen Einhausung ohne bzw. mit Eintiefung zeitlich zu entflechten, also Einhausungen erst dann zu realisieren, wenn Zusatznutzungen (z.B. Überbauungen) gesichert sind. Allerdings soll für eine solche spätere Einhausung im ÖBB-Projekt Vorsorge getroffen werden“.

Der Empfehlung der unabhängigen Expertise wird seitens der ÖBB mit Verweis auf die unter Punkt 5 angeführten technischen und finanziellen Aspekte Rechnung getragen.

Im Erkenntnis vom 27.04.2020 hat das BVwG die Beschwerden abgewiesen, das Grundsatzgenehmigungsverfahren ist damit **rechtskräftig abgeschlossen**.

Die Anliegen der Gemeinde Leonding (Einschränkung der Entwicklungsmöglichkeiten durch Zerschneidung durch die Bahnstrecke) sowie die Forderungen nach einer Einhausung wurden vom Gericht nicht geteilt.

Seitens der ÖBB wird abschließend darauf hingewiesen, dass eine allfällige Umsetzung einer Einhausung mit Tieferlegung der Strecke jedenfalls zu einer verzögerten Umsetzung und somit Inbetriebnahme der 4-gleisigen Weststrecke von mindestens 5 Jahren führen würde. Sämtliche Vorhaben zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene und insbesondere die dringend seitens des Landes Oberösterreich geforderte Verdichtung des

Nahverkehrs würden sich somit mit negativen Auswirkungen auf das seitens der Regierung angestrebte Ziel der CO₂-Reduktion um Jahre verzögern.

7 back-up: Historie ÖBB-Vorhaben

Das OBB-Vorhaben baut auf dem Ergebnis eines umfassenden und transparenten Entscheidungsprozesses mit Bürgereinbindung zur Trassenauswahl und der planerischen Vertiefung und entsprechenden Optimierung der Auswahltrasse auf. Das BMVIT hat 2007/2008 eine Überprüfung der Trassenauswahl angeordnet und damit die SCHIG GmbH beauftragt. Die Trassenauswahl der ÖBB wurde durch unabhängige Sachverständige im Auftrag der SCHIG GmbH bestätigt.

Zusammenfassende Darstellung der bisherigen Projekthistorie:

1995	<i>5. ÜVO 97/1995 (HL Übertragungsverordnung)</i>
2003	<i>Beginn der Planungsarbeiten</i>
2004	<i>Beginn der Bürgereinbindung bei der Trassenplanung durch Gründung von Gemeindeforen und Regionalforen, Entwicklung von mehreren Trassenvarianten</i>
2004-2006	<i>Trassenplanungen mit Bürgereinbindung</i>
2006	<i>Trassenentscheidung</i>
2007	<i>Überprüfung der Trassenauswahl durch das BMVIT, Durchführung durch unabhängige Experten, Trassenauswahl wird bestätigt.</i>
2008	<i>Aufforderung durch HBM Werner Faymann die UVP Planungen aufzunehmen.</i>
2011-2014	<i>UVP Planungen</i>
2014	<i>Einreichung zur Umweltverträglichkeitsprüfung Dezember 2014</i>
2014-2018	<i>UVP Verfahren, positiver UVP Bescheid 01.03.2018, Planungen für eisenbahnrechtliche Baugenehmigung</i>
2018	<i>Einreichung für eisenbahnrechtliche Baugenehmigung März 2018</i>
2019	<i>Verhandlung der UVP Bescheidbeschwerden beim BVwG</i>
2020	<i>Erkenntnis BVwG vom 27.04.2020 überwiegende Abweisung der Bescheidbeschwerden.</i>
2020	<i>Verhandlung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung</i>

Trassenführung im Abschnitt Linz – Marchtrenk

Entsprechend dem Ergebnis des von 2003 bis 2006 unter Beteiligung der Projektregion durchgeführten Trassenauswahlverfahrens wird die Trasse im Bereich von Leonding, Oftering und Marchtrenk entlang des zweigleisigen Bestandes viergleisig ausgebaut. Im Gebiet von Pasching und Hörsching schwenkt die neue viergleisige Trasse wenige hundert Meter in Richtung Süden und bindet über die neue Haltestelle Hörsching den Gewerbe- und Industriestandort Hörsching sowie den Flughafen Linz-Hörsching an. Im Verschwenkungsbereich werden die Bestandstrecke sowie die bestehende Haltestelle Pasching und der bestehende Bahnhof Hörsching rückgebaut. Dadurch kommen die frei werdenden Flächen wieder in den Grundverkehr.

Die Auswahl der Trasse beruhte auf folgenden Aspekten:

Beste Variante in Bezug auf Lärm- und Erschütterungsbelastungen

Aufhebung bestehender Zerschneidungen von Siedlungsräumen in Pasching und Hörsching

Aufwertung von Entwicklungsmöglichkeiten für Gemeinden (Rückbau der Bestandsstrecke im Ortsgebiet von Pasching und Hörsching, Anbindung Flughafenbereich, Gewerbegebietsentwicklung im aufgewerteten Flughafenbereich)

Einfachere Bauherstellung auf unverbauten Flächen und wesentlich weniger Betriebsbehinderungen an der stark ausgelasteten Weststrecke in der Bauphase,

Geringere Kosten

Am 18.06.2008 erfolgte seitens des BMVIT der Auftrag zur Umsetzung der Trassenentscheidung.

