

HASLINGER / NAGELE & PARTNER

RECHTSANWÄLTE GMBH

Persönlich überreicht

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie als UVP-Behörde
Abteilung IV/Sch2
Postfach 201
1000 Wien

vorab per TELEFAX: 01/71162/652299

GZ BMVIT-820.317/0001-IV/SCH2/2012

NORBERT NAGELE, DR.
KLAUS HASLINGER, DR.
CHRISTOPH SZEP, DR.
WOLFGANG MORINGER, DR., LL.M.
THOMAS KURZ, MAG.
WILHELM BERGTHALER, HON.-PROF., DR.
WOLFGANG BERGER, DR.
DIETMAR LUX, DR.
MARTIN ODER, MAG., LL.M.
MARTIN STEMPKOWSKI, MAG.
RENÉ HAUMER, MAG., LL.M.
CHRISTOPH DUPAL, MAG., P.LL.M.
CLAUDIA KAINDL, DR., LL.M.
BERTHOLD LINDNER, DR.
MICHAEL MAGERL, DR., LL.M.
ROLAND ZAUNER, DR.
DANIELA HUEMER, MMAG., DR., LL.M.
MARKUS GADERER, MAG., LL.M.

ALS ZEICHNUNGSBERECHTIGTE
RECHTSANWÄLTE
FN 228459 W LG LINZ
UID ATU56230625

Wien, 29.05.2012
AZ StadtLeon/WestbahnWA
B/HAL-101

Einschreiter: Stadtgemeinde Leonding
Stadtplatz 1, 4060 Leonding

vertreten durch: HASLINGER / NAGELE & PARTNER
RECHTSANWÄLTE GMBH
1010 Wien, Mülker Bastei 5
Code P034203
Tel. 01/7186680-0
Konto Nr. 00000018491
Allgemeine Sparkasse OÖ BankAG, BLZ 20320

unter Berufung auf die erteilte Vollmacht

STELLUNGNAHME, URKUNDENVORLAGE UND ANTRÄGE

1-fach
3 Beilagen

LINZ - WIEN

A-1010 WIEN, MÖLKER BASTEI 5, TEL (01) 718 66 80-0, FAX (01) 718 66 80-630
E-MAIL: OFFICE.WIEN@HASLINGER-NAGELE.COM WWW.HASLINGER-NAGELE.COM

In umseits bezeichneter Rechtssache erstattet die Stadtgemeinde Leonding, vertreten durch ihre bevollmächtigten Rechtsvertreter, die HASLINGER / NAGELE & PARTNER RECHTSANWÄLTE GMBH, Mölker Bastei 5, 1010 Wien, zum Vorhaben "Umbau Linz Hauptbahnhof Westseite einschließlich Linzer Lokalbahn" zur Vorbereitung der mündlichen Verhandlung nachstehende

STELLUNGNAHME, URKUNDENVORLAGE UND ANTRÄGE:

In der mündlichen Erörterung des Vorhabens hat die Stadtgemeinde Leonding zur Wahrung der Schutzansprüche ihrer Bevölkerung mehrere Aspekte thematisiert, die aus ihrer Sicht Anlass zur Sorge geben. Dabei haben sich in der Diskussion erhebliche Schutzdefizite gezeigt: etwa durch die mangelnde lärmtechnische Abschirmung des Provisoriums, die deutlich erhöhten Belastungen in der Bau- und Betriebsphase sowie die Unsicherheiten über die tatsächliche Entwicklung des Verkehrs und der Betriebsmittel auf der verfahrensgegenständlichen Trasse sowie (durch den induzierten Verkehr) auf den Folgeabschnitten.

Um diese Aspekte näher aufzuklären und den dazu bislang vorliegenden Fachgutachten in den Einreichunterlagen sowie den Sachverständigengutachten auf gleicher fachlicher Ebenen zu begegnen (VwGH 26.05.1987, 86/07/0084; 13.12.1990, 88/06/0200), hat die Stadtgemeinde Leonding einschlägig ausgewiesene Fachexperten mit der Beurteilung entscheidender Fragen zur Ermittlung der zu erwartenden Belastung durch das Vorhaben beauftragt. Im Ergebnis zeigt sich, dass

- die bisherige Auswirkungsbeurteilung die realistischerweise zu erwartenden, für die Bevölkerung **nachteiligsten Szenarien nicht ausreichend ermittelt**, sodass
- die **Schutzvorkehrungen auch nicht ausreichend dimensioniert** sind; hinzu kommt, dass
- nach dem aktuellen Stand der Technik und dem Gebot der Vorsorge **strengere Grenzwerte** anzulegen sind, als dies in den Einreichunterlagen sowie den Gutachten der behördlich bestellten Sachverständigen bislang der Fall war.

In der vorliegenden Form ist daher das Vorhaben infolge der nachfolgend aufgezeigten Ermittlungsmängel **nicht entscheidungsreif** und infolge der Überschreitung der nach

aktuellem Stand der Technik und der Wissenschaften anzuwendenden Grenzwerte auch **nicht genehmigungsfähig**.

In Vertiefung ihrer dazu erhobenen Einwendungen legt die Stadtgemeinde Leonding dazu folgende Beweismittel vor und stellt – gestützt darauf – die nachfolgend näher ausgeführten Anträge; zugleich wird klargestellt, dass die **bislang vorgetragene Einwendungen und Anträge vollinhaltlich aufrecht erhalten** werden:

1. Zur eisenbahntechnischen Beurteilung: Expertise von G. Abgottspon (TBF + Partner AG, Zürich) vorgelegt als Beilage ./1:

- a) Der renommierte Schweizer Fachexperte für Eisenbahnverkehr Gerhard Abgottspon zeigt in der als Beilage ./ 1 vorgelegten Stellungnahme (samt Anhang) zunächst mehrere **Inkongruenzen in den Projektunterlagen** auf; das betrifft insbesondere die
- uneinheitlichen Angaben zu Streckenlänge und Verfahrensgegenstand sowie die missverständliche Ausweisung eines "Provisoriums" von mehr als 500 Metern, das – nach derzeit noch aktuellen Projektunterlagen (deren Verbesserung seitens der Projektwerberin angekündigt wurde) – ohne jeden Lärmschutz eingereicht wurde. G. Abgottspon zeigt auf, dass für einen Streckenabschnitt, der – folgt man der Planungslogik der Trennung – auch dauerhaft in der als Provisorium eingereichten Form bestehen kann, keine gelinderen eisenbahn- und immissionschutztechnischen Vorkehrungen gerechtfertigt sind. Auch dieser Abschnitt ist dauerhaft zu schützen. Das UVP-G 2000 kennt auch für Eisenbahnvorhaben **keine Abschwächung der Schutzstandards für sog "Provisorien"**.
 - inkongruenten Angaben und Planvermerke zur **Höhe der Lärmschutzwände**, wobei insbesondere unklar bleibt, ob diese nun auf 5,00 oder 5,50m ausgelegt sind.

In diesen Aspekten ist daher jedenfalls eine Nachbesserung des Projekts erforderlich.

- b) Besonders schwer wiegt der Umstand, dass die **für die Bevölkerung nachteiligsten, freilich durchaus realistischen Betriebsfälle in der Auswirkungsbetrachtung** der UVE sowie in den behördlich eingeholten Sachverständigengutachten **weder ermittelt noch berücksichtigt** worden. Auch

wenn bei der UVE nicht grundsätzlich auf das *worst-case-Szenario* abzustellen ist, trifft die Behörde jedenfalls die Pflicht zur Ermittlung aller "voraussichtlichen Beeinträchtigungen" (vgl. Schmelz/Schwarzer, UVP-G, § 17 Rz 30).

Schon in ihren Einwendungen sowie in der mündlichen Erörterung hatte die Stadtgemeinde Leonding darauf hingewiesen, dass mit der Kapazitätssteigerung des Linzer Bahnhofs durch den Ausbau der Westseite auch mehr Züge Richtung Westen abgefertigt werden können, sodass eine zusätzliche Belastung der Leondinger Bevölkerung durch den induzierten Mehrverkehr zu befürchten ist.

Dies wurde in der öffentlichen Erörterung von Seiten der Vertreter der ÖBB – nach anfänglich widersprüchlichen Aussagen dazu – in Abrede gestellt; eine Erhöhung der Zugfrequenzen sei nicht zu erwarten. In anderem Zusammenhang wurde freilich sowohl von der Behörde als auch der ÖBB argumentiert, dass infolge der Liberalisierung des Schienenverkehrs Einschränkungen des Fahrverkehrs im UVP-Bescheid nicht angeordnet werden könnten, weil sie sich der Verfügungsbefugnis der ÖBB über fremde Eisenbahnunternehmen entzögen.

Damit ist freilich auch klar, dass technische Mehrkapazitäten hinkünftig – unabhängig von den anderslautenden Absichtserklärungen der ÖBB – jedenfalls (sei es auch von anderen Eisenbahnunternehmen) genutzt werden können.

G. *Abgottspon* weist im Anhang seiner Stellungnahme dazu ausführlich nach, dass sehr wohl damit zu rechnen ist, dass nach Realisierung des gegenständlichen Vorhabens **mehr Zugverkehr aus dem (ausgebauten) Bahnhof Linz Richtung Westen abgefertigt** wird, da die für die prognostizierten Verkehrsmengen notwendigen Anlagenkapazitäten geschaffen werden, die eine raschere Zugabfertigung und damit eine erhöhte Zugfrequenz ermöglichen.

Dass der Projektwerber eine solche Erhöhung der Kapazität eindeutig anstrebt, zeigen auch die Einreichunterlagen (zB Bericht 202_Betriebskonzept).

Während die Abschnittsgleise heute aufwendig über mehrfache Weichenbeziehungen aus der Westbahn erschlossen werden, sind durch den Ausbau entsprechende Anbindungen über die Gleise 501/502/503/504 nahezu in direkter Fahrt möglich. Die Stellungnahme zeigt auf, dass somit durch die Kapazitätssteigerung im Bahnhof die Zugfrequenzen gegenüber dem derzeitigen Zustand (der Nullvariante) steigen

(können), insbesondere auch weil die Güterzüge ohne Abhängigkeiten von den Reisezügen dann rascher geführt werden können.

Nach Einschätzung des Experten *G. Abgottspon* mag sich dies im Bahnhof Linz selbst (infolge der erleichterten Abwicklung) auch umwelttechnisch positiv auswirken; in den Abschnitten Richtung Westen und Süden – und damit auf Leondinger Gebiet – ist aber in der Nachtzeit mit einer erheblichen Belastungserhöhung zu rechnen, weil sich insbesondere der **Güterverkehr noch stärker in die Nachtzeit verlagern** wird. In den bisher vorgelegten Unterlagen wurden diese Auswirkungen jedoch nicht berücksichtigt. Auch **fehlen Darlegungen über die durch die Änderungen in den Zugsumläufen bewirkten Emissionen**.

c) Beweisanträge; verfahrensrechtliche Anträge

Die Stadtgemeinde Leonding beantragt daher, dass die UVE-Unterlagen sowie die Gutachten der behördlich bestellten Sachverständigen dahingehend ergänzt werden, dass die durch aus der Kapazitätssteigerung des Linzer Bahnhofs resultierende Erhöhung des Bahnverkehrs durch Leonding, insbesondere die Verlagerung des Güterzugverkehrs in die Nachtzeit,

- vom eisenbahntechnischen Sachverständigen ermittelt,
- von den Fachgutachtern für Lärm- und Luftschadstoffe sowie elektromagnetischen Felder in ihre Prognoseberechnungen aufgenommen und
- die dadurch zu erwartenden Zusatzbelastung vom humanmedizinischen Sachverständigen beurteilt werde und dass
- zur Reduktion dieser Zusatzbelastung auf ein zumutbares und nicht gesundheitsgefährdendes Maß die entsprechende Vorkehrungen ausgearbeitet und die erforderlichen Vorschriften getroffen werden.

Die solcherart ergänzten Unterlagen sind jedenfalls **nochmals kundzumachen** und öffentlich aufzulegen, da davon ausgehen ist, dass **durch die Erhöhung der Emissionen der Kreis der Betroffenen ausgeweitet** wird und daher auch diesen die Möglichkeit der Erhebung, gegebenenfalls der Ergänzung von Einwendungen zur Wahrung ihrer Rechte einzuräumen ist. Hingewiesen wird vor allem auf folgende

Problematik: Die durch den Ausbau ermöglichte erhöhte Frequenz herannahender und abfahrender Güterzüge bewirkt darüberhinaus auch vermehrte Bremsmanöver im Bereich vor der Einbindung der Phyrnbahn in die Westbahn. Dadurch kommt es insbesondere im Bereich der Siedlungen am Imberg zu erheblichen Belastungen, gegen die derzeit im Projekt noch keine zureichende Vorsorge getroffen wurde.

Es wird daher

b e a n t r a g t ,

- die zu ergänzenden Projektunterlagen in der gesetzlich gebotenen Weise kundzumachen und zur öffentlichen Einsicht aufzulegen und
- die Verhandlung auf angemessene Zeit – jedenfalls bis zum Vorliegen der Stellungnahmen und Einwendungen zum neuerlich kundgemachten, ergänzten Projekt – zu vertagen.

2. Zur Belastung durch Elektromagnetische Felder: Umweltmedizinischer Gutachten von Dr. G. Oberfeld (Salzburg), vorgelegt als Beilage ./2

- a) Im Fachbeitrag der UVE wurden für 130 Wohn- und Betriebsobjekte Immissionen durch Elektromagnetische Felder berechnet, wobei 32 Objekte (davon 31 Wohnobjekte) im Stadtgebiet Leonding liegen. Höchste Belastungen ergeben sich beim Wohngebäude Nr 51, Grundstück Nr 815/1, 45306 KG Leonding, dort wurden für den Bestand Immissionen von 1,2 μT und für den Ausbau 3,6 μT berechnet. Dem beigelegten Gutachten von Dr. med. univ. Gerd Oberfeld vom 17.05.2012 folgend (Beilage ./2), handelt es sich dabei um eine Immissionserhöhung von 200 %, wobei der Gutachter diese Erhöhung als deutlich einstuft, weil dabei sowohl der gegenständlich herangezogene Beurteilungswert von 1 μT als auch der vom Gutachter selbst vorgeschlagene Wert von 0,1 μT für den 24h-Mittelwert überschritten wird.

Die berechneten Belastungen von 1,2 μT bzw künftig bis zu 3,6 μT sind aus Sicht des Sachverständigen als Gesundheitsgefährdung zu beurteilen, da **bei Langzeitexpositionen ein deutlich erhöhtes Krankheitsrisiko zu erwarten ist.**

Die Orientierung im Fachbeitrag Humanmedizin der UVE und in der

Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen des BMVIT an dem Referenzwert von 300 μ T der **ÖVE/ÖNORM E 8850** ist nach Ansicht des Sachverständigen nicht sachgerecht, da diese keine Langzeitaussetzungen behandeln und daher für die Frage der Exposition **im Wohnbereich ungeeignet** sind.

- b) Die Stadtgemeinde Leonding verlangt daher zum Schutz ihrer Bevölkerung jedenfalls die Einhaltung des Grenzwerts von 1 μ T, und zwar für sämtliche im Einflussbereich des Vorhabens gelegenen Wohnbereiche. Sie beantragt daher, das Ermittlungsverfahren dahingehend zu ergänzen, dass die zur Einhaltung dieser Grenzwerts erforderlichen technischen Maßnahmen ermittelt und in weiterer Folge vorgeschrieben werden.

3. Unzumutbare Lärmimmissionen

- a) Im Fachbeitrag Lärm- und Erschütterungsschutz und in der Zusammenfassenden Bewertung des BMVIT sehen die Sachverständigen die lärmschutztechnischen Kriterien im gegenständlichen Projekt als erfüllt an. Dabei berufen sie sich insbesondere auf die (eingehaltenen) Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV), welche aufgrund § 24f Abs 2 UVP-G im gegenständlichen Fall maßgeblich ist.

Ob eine (Lärm)Belästigung iSd § 24f Abs 1 Z 2 lit c UVP-G als zumutbar angesehen werden kann, bestimmt der in § 2 Abs 4 SchIV statuierte "Schienenbonus", welcher den Schienenverkehrslärm durch eine pauschale Korrektur des Beurteilungspegel um 5 dB privilegiert.

Die Rechtfertigung und Verfassungskonformität des Schienenbonus, der auch in Deutschland Gültigkeit besitzt, wird dort von fachlicher Seite her jedoch inzwischen vermehrt angezweifelt (statt vieler *Sparwasser/Rombach*, Gesetzgebungsvorschlag: Änderung der 16.BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung zum Schienenverkehr, 2006).

Auch Univ.-Prof.Dr. Nicolas Raschauer und Mag. Florian Stangl legen in ihrem Gutachten vom 18.05.2012 (Beilage /3) dar, dass die Privilegierung des Schienenverkehrs durch den **Schienenbonus** als potentiell **gleichheitswidrig** gewertet werden muss. Dies insbesondere angesichts des Umstands, dass sich

verändernde Gegebenheiten, die Akustik des Schienenverkehrs und die Geräuschcharakteristik des Straßenverkehrs betreffend, in der seit ihrer Erlassung 1993 unveränderten SchIV nicht berücksichtigt werden. Ohne fundierte neue wissenschaftliche Studien ist eine Differenzierung zwischen Lärm aus Schienenverkehr und jenem aus Straßenverkehr verfassungsgesetzlich problematisch und sie ist zudem mit dem **bundesverfassungsrechtlich vorgegebenen Legalitätsprinzip nicht vereinbar**, welches den Verordnungsgeber verpflichtet, fachlich nicht (mehr) gedeckte Grundlagen einer in Geltung stehenden Verordnung zu korrigieren.

- b) In Anbetracht des internationalen Meinungsstandes ist die **Erteilung einer unbefristeten Genehmigung unter Inanspruchnahme eines "Schienenbonus" mit dem Vorsorgeprinzip** (welches ein eigenständiges Genehmigungskriterium darstellt, das die UVP-Behörde verpflichtet, schädliche Auswirkungen auf die Umwelt, die von einer Anlage ausgehen können, auf ein *nicht vermeidbares* Minimum zu reduzieren, vgl. insb *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G § 17 Rz 115; US 8.3.2007, 9A/2005/10-115 und 9B/2005/8-431 "Stmk-Bgld 380 kV-Leitung") **nicht vereinbar**.

Zu bedenken ist zudem, dass UVP-Genehmigungen unbefristet gelten und dass nach Zuständigkeitsübergang an die Eisenbahnbehörden nach dem dann anzuwendenden Eisenbahnrecht keinerlei Möglichkeit der nachträglichen Anpassung der Genehmigung besteht. Damit besteht die Gefahr, dass für das gegenständliche Projekt ein **"veralterter" Grenzwert "konserviert"** wird, der von der Projektwerberin – die den Bescheid erst in einigen Jahren konsumieren wird – auch dann noch ausgeschöpft wird, wenn der Schienenbonus endgültig seine rechtliche und fachliche Grundlage verloren hat.

Wien, am 29.05.2012

Stadtgemeinde Leonding