

VERK-2020-26306/33-Pfe

VERHANDLUNGSSCHRIFT

aufgenommen vom Amt der Oö. Landesregierung am 23.07.2026 im Linz AG Center, Wiener Straße 151, 4021 Linz

ANWESENDE

Vom Amt der Oö. Landesregierung:

Mag. Alexandra Kneidinger-Pfeil
als Verhandlungsleiterin

Mag. Margaritha Haidinger-Klein
in Ausbildung

Clemens Huber Bakk.techn
als eisenbahntechnischer
Amtssachverständiger

Ing. Jelena Kekic
als bautechnische Amtssachverständige

Ing. Erwin Eisschiel
als elektrotechnischer Amtssachverständiger

Dipl.-Ing. Michael Breithaller
als verkehrstechnischer Amtssachverständiger

Magdalena Eisenhuber
als Schriftführerin

Von der Linz Linien GmbH:

Dipl.-Ing. Sepp Maier
Ing. Gerald Krenmayr
Priv.-Doz. Dr. Sergio Pollak

Projektanten:

Dipl.-Ing. Klaus Leithner
Dipl.-Ing. Andreas Randacher
Manfred Praschl
Maximilian Hann

Vom Magistrat Linz:

Ing. Wolfgang Schuster, BSc.

Teilnehmer:

Dipl.-Ing. Klaus Schmid (E-Holding GmbH)

Die Verhandlung wird um 09:00 Uhr eröffnet.

Die Verhandlungsleiterin überzeugt sich von der Persönlichkeit der Erschienenen und prüft ihre Stellung als Parteien und Beteiligte.

Am heutigen Tag wurden durch die Antragstellerin folgende Ergänzungsunterlagen vorgelegt:

- Übersicht Warteplatzüberdachungen Typen inkl. Plandarstellungen, datiert mit 10.07.2026
- Plandarstellungen des Sanitärcontainers im Bereich der Endhaltestelle, datiert mit 13.04.2026
- Regelquerschnitte Teil 2 Obus-Linie L48 Privatstraße inkl. Grundrissdarstellung Explosionsschutzwand, datiert mit 14.07.2026

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass der verfahrenseinleitende Antrag der Linz Linien GmbH vom 24.04.2026 gemäß den Bestimmungen der §§ 44a ff des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, am 08.06.2026 im Großverfahren durch Edikt des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 03.06.2026 verlautbart wurde.

Neben dem Aufliegen des Antrages und der Projektunterlagen bei der Behörde und dem Magistrat Linz wurde in diesem Edikt die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Bauvorhaben im Zeitraum vom 09.06.2026 bis 22.07.2026 bei der Behörde kundgemacht.

Des Weiteren sind im Edikt die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig schriftlich Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, ihre Parteistellung verlieren.

Es wurde auch darauf hingewiesen, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

In diesem Edikt wurde weiters die Anberaumung einer mündlichen Verhandlung im Großverfahren für den heutigen Tag kundgemacht.

Dieses Edikt wurde jeweils im redaktionellen Teil der „Krone Oberösterreich“, der „Österreich – Ausgabe Oberösterreich“ und auf der Elektronischen Verlautbarungs- und Informationsplattform des Bundes (EVI) sowie auf der Homepage des Amtes der Oö. Landesregierung verlautbart.

Ergänzend wurde das Magistrat Linz ersucht, das Edikt an der Amtstafel anzuschlagen und im Anschluss daran ein mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenes Edikt an die Behörde zu retournieren.

Die Kundmachung war an der Amtstafel des Magistrat Linz in ortsüblicher Weise von 09.06.2026 bis 23.07.2026 angeschlagen.

Das mit dem Anschlag- und Abnahmevermerk versehene Kundmachungs-Gleichstück wurde der Verhandlungsleiterin in der Verhandlung übergeben.

Weiters hält die Verhandlungsleiterin fest, dass die gegenständliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist, weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass im Rahmen dieser Verhandlung nur Parteien und Beteiligten das Recht zusteht, Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen bzw. die schriftlich erhobenen Einwendungen zu ergänzen und erinnert nochmals daran, dass Beteiligte im gegenständlichen Verfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, ihre Parteistellung verloren haben. Sie präzisiert, dass somit bloß als Teilnehmer der öffentlich mündlichen Verhandlung auftretenden Personen Zuhörer sind und diese keinerlei Mitwirkungsbefugnisse haben.

Daran anschließend legt die Verhandlungsleiterin den Gegenstand der Verhandlung dar:

Beschreibung des Bauvorhabens:

Im Stadtgebiet von Linz ist die Errichtung der Oberleitungs-Omnibuslinie L48 (Karlhof – WIFI/Linz AG) mit einer Länge von ca. 6,25 km vorgesehen.

Streckenführung:

Richtung WIFI/Linz AG über Wolfgang-Pauli-Straße:

Wende Karlhof – Linke Brückenstraße – Neue Donaubrücke – Straßerau – Hafenstraße – Trasse der ehemaligen Verbindungsbahn – Derfflingerstraße – Garnisonstraße – Paula-Scherleitnerweg – Darrgutstraße – Liebigstraße – Lastenstraße – Gürtelstraße – Bulgariplatz – Wankmüllerhofstraße – Wolfgang-Pauli-Straße – Wende WIFI/LINZ AG

Richtung Karlhof:

Wende WIFI/Linz AG – Wiener Straße – Bulgariplatz – Gürtelstraße – Lastenstraße – Liebigstraße – Darrgutstraße – Paula-Scherleitnerweg – Garnisonstraße – Derfflingerstraße – Trasse der ehemaligen Verbindungsbahn – Hafenstraße – Straßerau – Neue Donaubrücke – Linke Brückenstraße – Wende Karlhof

Das Projekt umfasst insbesondere folgende Maßnahmen:

- Neubau der Fahrleitungsanlage über die gesamte Trasse, Adaptierung der bestehenden Fahrleitung im Bereich Krankenhausviertel
- Neubau bzw. Umbau von Haltestellen (15 Haltestellen, 28 Haltestellenbereiche)
- Errichtung von 3 Trafo- und Gleichrichteranlagen samt Einspeisung in die Fahrleitungsanlage
- Herstellen der Privatstraße samt Entwässerung (Pumpwerkskette mit 3 Anlagen jeweils bestehend aus Stauraumkanal mit Drossel, Verkehrsflächensicherungsschacht/Lamellenklärer und Pumpwerk), Fahrleitungsmasten, Trassenbeleuchtung
- Herstellung der UVLSA Lederergasse für die Sperrung des Querverkehrs bei Anmeldung des Obusses auf der Privatstraße
- Anrainerleistungen im Bereich der Privatstraße (Abtrag und Wiedererrichtung von Einfriedungen, Sichtschutzzäunen, Sicht- und Lärmschutzwänden)
- Baumfällungen (5 Stk.) und Baumneupflanzungen mit Bodenaustausch durch Baumsubstrat (ca. 15 Stk.) in Haltestellen und entlang der Trasse

Das Vorhaben befindet sich im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Linz.

Im Anschluss daran wird das Projekt durch einen Vertreter der LINZ LINIEN GmbH erläutert.

Anschließend besteht die Möglichkeit zur Erörterung von allgemeinen Fragen zum Vorhaben, die nicht im Detail in der Verhandlungsschrift festgehalten werden. Für deren Beantwortung stehen die jeweiligen Bearbeiter der Antragstellerin sowie die Sachverständigen zur Verfügung.

Es folgt die Durchführung eines örtlich eingeschränkten Lokalaugenscheines.

Daran anschließend erfolgt die Aufnahme von Stellungnahmen und Gutachten in die Verhandlungsschrift.

BEFUND UND GUTACHTEN

A) der bau- und eisenbahntechnischen Amtssachverständigen

Die Linz Linien GmbH beantragt die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung der Obus-Linie L48 in Linz. Die Obus-Linie L48 führt von der Buslinienhaltestelle Karlhof mit einer Länge von etwa 6,25 km zur Endhaltestelle WIFI/LINZ AG.

Die entlang der Strecke vorgesehenen 15 Haltestellen werden neu errichtet bzw. umgebaut. Im Zuge der heutigen Verhandlung wurden Ergänzungsunterlagen bzw. Regelpläne der Haltestellen inkl. einer Übersichtstabelle vorgelegt. Aus der Übersichtstabelle geht hervor, welcher Typ Wartepplatzüberdachung an den jeweiligen Haltestellen vorgesehen ist. Die vorgesehenen Wartepplatzüberdachungen werden entsprechend der ÖN V 2102 ausgeführt.

Im Hinblick auf die Verkehrsführung ist grundsätzlich vorgesehen, dass die Obus-Linie L48 auf dem bestehenden Straßennetz verkehrt. Im Bereich der Privatstraße erfolgt die Herstellung einer neuen Fahrbahn. Der Regelquerschnitt im Bereich der Privatstraße berücksichtigt im Hinblick auf den Aufbau und die Trassenbreite derzeit schon eine mögliche künftige Parallelnutzung durch die Obus-Linie L48 und die geplante Regionalstadtbahn.

In der Privatstraße ist im Bereich der Firma VIVATIS eine Explosionsschutzwand geplant. Im Zuge der heutigen Verhandlung wurden auch dahingehend Ergänzungsunterlagen bzw. Plandarstellungen vorgelegt. Die Explosionsschutzwand soll in einer Höhe von etwa 3 m und entgegen den Festlegungen im technischen Bericht (geplante Länge von etwa 22 m) nunmehr mit einer Länge von etwa 40 m ausgeführt werden. Weiters sind in der Privatstraße die Errichtung von Einfriedungen, Sichtschutzzäunen sowie Sicht- und Lärmschutzwänden geplant.

Im Bereich der Endhaltestelle WIFI/LINZ AG wird eine Sanitäranlage für die Busfahrer errichtet. Dazu wurden im Zuge der heutigen Verhandlung planliche Darstellungen zu dem geplanten Sanitärcontainer vorgelegt.

Für die Traktionsstromversorgung der Obus-Linie L48 sind 4 Gleichrichterstationen vorgesehen. Hierfür werden in der Lederergasse, der Lastenstraße sowie der Oberfeldstraße jeweils eine Gleichrichterstation errichtet. Die Gleichrichterstation Heilham verbleibt im Bestand und wird lediglich elektrotechnisch adaptiert.

Für die Errichtung der neuen Obus-Linie sind neue Oberleitungsmasten bzw. Abspannungen auf bestehende Gebäude erforderlich. Auf diese Abspannungen und Masten werden die Oberleitungen mittels Seiltragwerken bzw. Auslegern abgespannt. Die vorliegenden Unterlagen gehen davon aus, dass die einwirkenden Lasten von den vorgesehenen Masten und Abspannungen einwandfrei aufgenommen und abgeleitet werden können. Auf Basis der Einreichunterlagen ist die Neuerrichtung von ca. 350 Masten und ca. 50 Wandanker vorgesehen.

Im Hinblick auf die vorgesehenen Abspannungen auf bestehende Gebäude wurde im Zuge der heutigen Verhandlung seitens der Antragstellerin ergänzend festgehalten, dass bei den Abspannungen ein schalldämpfendes System zur Ausführung kommt.

Die Projektunterlagen beinhalten entsprechende § 31a-Gutachten gemäß Eisenbahngesetz für die Fachbereiche:

- Traktionsstromanlagen von Herrn Dipl.-Ing. Klaus Leithner mit Datum vom 23.04.2026

Diese Gutachten dokumentieren die Einhaltung des Standes 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 den Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes.

Im Zuge der heutigen Erhebungen ergeben sich zum § 31a-Gutachten zur Streckenplanung und dem technischen Bericht folgende Forderungen:

- Im § 31a-Gutachten erfolgt keine Aussage bzw. Beurteilung zu der Errichtung der Explosionsschutzwand in der Privatstraße sowie der Errichtung der Sanitäranlage im Bereich der Endhaltestelle. Eine ergänzende Stellungnahme zum § 31a-Gutachten ist vor Bescheiderstellung vorzulegen.
- Weiters wird im § 31a-Gutachten festgehalten, dass *gegen die Gestaltung und Situierung der Lagerboxen aus eisenbahntechnischer Sicht kein Einwand besteht*. Aus fachlicher Sicht ist unklar, welche Lagerboxen hiermit gemeint sind, da das gegenständliche Einreichprojekt keine Lagerboxen umfasst. Eine ergänzende Stellungnahme zum § 31a-Gutachten ist vor Bescheiderstellung vorzulegen.
- Im technischen Bericht ist die Ausführung der Explosionsschutzwand, vor allem im Hinblick auf die geplante Änderung der Länge der Wand, anzupassen.

Die vorliegenden Unterlagen einschließlich der § 31a-Gutachten sind ansonsten aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar.

Im Hinblick auf die Fahrleitungsmasten und die vorgesehenen Wandanker wird aus fachlicher Sicht festgehalten, dass diese entsprechend statisch zu dimensionieren sind. Die statische Dimensionierung hat aus fachlicher Sicht durch eine befugte Fachperson zu erfolgen. Im Zusammenhang mit den vorgesehenen Wandankern im Bereich von Bestandsgebäuden hat aus fachlicher Sicht eine geeignete Beweissicherung vor und nach der Errichtung der Wandanker zu erfolgen.

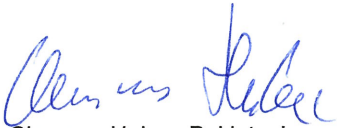
Zu den Einwendungen im Hinblick auf die Fahrleitungsmasten und Wandverankerungen im Bereich der Liegenschaften Gürtelstraße 3 und 4 in 4020 Linz:

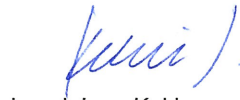
- Hinsichtlich der statischen Bedenken wird aus fachlicher Sicht angemerkt, dass die vorgesehenen Wandanker entsprechend statisch zu dimensionieren und auf die Bestandssituation des Gebäudes abzustimmen sind. Des Weiteren ist aus fachlicher Sicht eine entsprechende Beweissicherung des Gebäudes vorzusehen.
- Im Hinblick auf die Bedenken im Zusammenhang mit der Situierung des vorgesehenen Fahrleitungsmastes im Bereich der Liegenschaft Gürtelstraße 4 wird aus fachlicher Sicht Folgendes festgehalten: Im Zuge des Lokalausgleichs wurde festgestellt, dass sich im Bereich des vorgesehenen Maststandortes derzeit eine nicht mehr genutzte Müllsammelstation befindet. Seitens der Linz Linien GmbH wurde am heutigen Tag bekannt gegeben, dass eine mögliche Nachnutzung bzw. ein Umbau der bestehenden Müllsammelstation geprüft wird. Aus fachlicher Sicht wäre die Situierung des Fahrleitungsmastes an Stelle der bestehenden nicht mehr genutzten Müll-

sammelstation zu forcieren, da an diesem Standort die geringsten Einschränkungen für die bestehende Liegenschaft bestehen.

Abschließend bestehen gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung unter der Voraussetzung, dass die erforderlichen Ergänzungen und Anpassungen in den § 31a-Gutachten bzw. im Technischen Bericht vor Bescheiderlassung getätigt werden und unter Einhaltung der nachstehenden Forderungen aus fachlicher Sicht keine Bedenken.

- Die Fahrleitungsmasten und Wandanker sind im Hinblick auf die Statik von einer befugten Fachperson zu dimensionieren.
- Für die mittels Wandanker beanspruchten Bestandsgebäude ist eine entsprechende Beweissicherung vorzusehen.


Clemens Huber, Bakk.techn


Ing. Jelena Kekic

B) des elektrotechnischen Amtssachverständigen

Das vorliegende Einreichprojekt der Linz Linien GmbH mit der Bezeichnung „OBUS L48“ beinhaltet aus elektrotechnischer Sicht unter anderem einen Technischen Bericht gemäß § 6 EBEV, Technischer Bericht der Traktionsstromanlagen, Unterwerk Pläne und Pläne der Elektrotechnik in der Mappe 3. Des Weiteren wurde auch BEFUND UND GUTACHTEN FÜR DAS FACHGEBIET TRAKTIONSSSTROMANLAGEN gem. § 31 a des EibG von Dipl. Ing. Klaus Leithner sowie BEFUND UND GUTACHTEN FÜR DAS FACHGEBIET STRECKENPLANUNG gemäß § 31a EibG von Technisches Büro K.N.O.L.L. GmbH den Unterlagen angeschlossen.

Bezüglich dem Einreichprojekt der Linz Linien GmbH mit der Bezeichnung „OBUS L48“ wurde der technische Bericht „Traktionsstromanlagen“ in Bezugnahme auf die Bestandsanlagen adaptiert.

1. Allgemein:

Die LINZ LINIEN GmbH plant die Errichtung der Obuslinie L48 mit einer Länge von ca. 6,25 km im Stadtgebiet von Linz.

1.1 Streckenbeschreibung:

Die Obuslinie beginnt im Norden an der bestehenden Buslinien-Endhaltestelle Karlhof, erstreckt sich über die Linke Brückenstraße, die neue Eisenbahnbrücke über die Donau, die Privatstraße, die Garnisonstraße, den Paula-Scherleitner-Weg, die Darrgut-, Liebig-, Lasten- und Gürtelstraße zum Bulgaripplatz. Von dort weg führt die Linie in Fahrtrichtung Süden über die Wankmüllerhofstraße und die Wolfgang-Pauli-Straße zur Endhaltestelle WIFI/LINZ AG. In Fahrtrichtung Norden führt die Obuslinie über die Wiener Straße wieder retour zum Bulgaripplatz, wo sie wiederum in die Gürtelstraße mündet und von dort den oben beschriebenen Verlauf in der Gegenrichtung nimmt.

1.2 Wesentliche Baumaßnahmen aus elektrotechnischer Sicht:

- Neubau der Fahrleitungsanlage über die gesamte Trasse, Adaptierung der bestehenden Fahrleitung im Bereich Krankenhausviertel
- Neubau bzw. Umbau von Haltestellen (15 Haltestellen, 28 Haltestellenbereiche)
- Errichtung von 3 Trafo- und Gleichrichteranlagen samt Einspeisung in die Fahrleitungsanlage sowie Adaptierung der Gleichrichteranlage Heilham
- Herstellen der Privatstraße samt -Fahrleitungsmaste, Trassenbeleuchtung, abgestimmt auf die künftige gemeinsame Nutzung von Obus und Regionalstadtbahn Linz

1.3 Fahrleitungstrasse:

Die Fahrleitungsanlage samt Masten wird am Rand der Straßenzüge bzw. am Rand von bestehenden Gleistrassen so errichtet, dass sich daraus keine Behinderungen für den bestehenden Verkehr ergeben. Als Maststandorte werden teilweise bestehende Beleuchtungsmaste verwendet.

Randbedingung für die Obus-Trasse ist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m und der mit der Schiene OÖ abgestimmte Regelquerschnitt der gemeinsamen Trasse sowie eine Schrankenanlage beiderseits der Privatstraße für den Obus.

Die Nennfahrdrahthöhe der Fahrleitung wird mit 5,50 m und der Fahrleitungsquerschnitt wird mit 100 mm² vorgegeben. Die maximale Feldweite zwischen den Fahrleitungsmasten beträgt 28 m.

Die Systemspannung ist – wie im Bestandsnetz der LINZ LINIEN GmbH – 600 V DC.

Eine mögliche spätere Erhöhung auf 750 V DC wird berücksichtigt.

1.4 Gleichrichterstationen:

Die Energieversorgung der Fahrleitungsanlage erfolgt über vier Gleichrichter:

- Heilham (Bestand)
- Lederergasse
- Lastenstraße
- Oberfeldstraße (Busbetriebshof der LINZ LINIEN GmbH)

2. Traktionsstromanlagen:

2.1 Oberleitungsanlage:

Die L 48 wird mit einer Oberleitungsanlage für Obusse ausgerüstet, die, bis auf spezifische Anpassungen, dem System der Firma Kummier und Matter entspricht. Oberleitungsanlagen für Obusse werden mit zwei parallel verlaufenden Fahrdrähten betrieben.

Über einen Fahrdraht (+ Pol) fließt der Traktionsstrom vom Gleichrichter zum Obus und über den zweiten Fahrdraht (- Pol) fließt der Rückstrom zum Gleichrichter zurück.

Die gesamte Traktionsstromführung von und zu der Oberleitungsanlage wird isoliert mit Kabel ausgeführt. Die Nennspannung der Oberleitungsanlage wird mit 600 V Gleichspannung angegeben. Die Nennfahrdrahthöhe der Oberleitungsanlage wird mit 5,50 m angegeben.

Die maximale Feldweite der Spannfelder wird mit 28,00 m angegeben. Die Oberleitungsanlage wird für Umgebungstemperaturen von -20°C bis +40°C ausgelegt. Die geplante Lage der Oberleitungsanlage kann den Ausführungsplänen mit der EZ 304 – 311 detailliert entnommen werden.

Die Oberleitungsanlage kreuzt an vier Stellen die Oberleitungsanlage der Straßenbahnlinie 1 und 2. Die Kreuzungen befinden sich im Bereich der Haltestellen Karlhof und Heilhamer Weg auf der Linken Brückenstraße, am Bulgariplatz und auf der Wiener Straße (WIFI) stadteinwärts. In der Derfflingerstraße, auf Höhe des Hauses Derfflingerstraße Nr. 5, mündet die Oberleitung der L 48 in die Bestandsoberleitung der Obus-Linie 46 (L 46).

Auf Höhe der Kreuzung Nietzschestraße – Garnisonstraße schwenkt die L 48 von der Bestandsoberleitung der L 46 auf die Bestandsoberleitung der Obuslinie 45 (L 45) Richtung Süden in die Garnisonstraße ein und folgt der Bestandstrasse der L 45 bis zur Kreuzung mit der Prinz-Eugenstraße, wo die L 48 auf neuer Trasse in die Liebigstraße weiterführt.

Die Bestandsoberleitungen der L 45 und L 46 müssen deshalb bei der Einmündung in die Derfflingerstraße und insbesondere in den Kreuzungsbereichen Nietzsche Straße – Garnisonstraße und Darrgutstraße – Prinz-Eugen-Straße angepasst werden.

Im Bereich der Lastenstraße wird die Unterführung der Westbahn derzeit noch nicht mit einer Oberleitung ausgerüstet, weil durch die ÖBB ein Neubau der Unterführung geplant ist. Diesen oberleitungslosen Streckenabschnitt befahren die Obusse im Akkubetrieb.

Die Oberleitungsanlage wird in fünf Speiseabschnitte unterteilt, die durch Streckentrenner voneinander getrennt sind. Mit Kuppelschalter können diese Speiseabschnitte miteinander verbunden werden.

Die Oberleitung wird als fest abgespannte Einfachoberleitung ausgeführt und grundsätzlich an Oberleitungsmasten aus Stahlbeton oder gegebenenfalls an Wandankern an Gebäuden montiert. Im Bereich von Kunst- und Überbauten werden angepasste Stahlkonstruktionen und spezielle isolierte Oberleitungsbefestigungen verwendet.

Die Fundierung der Oberleitungsmaste wird standortabhängig festgelegt.

Für den ordnungsgemäßen Betrieb der Oberleitung der L 48 werden in der Oberleitung Weichen und Kreuzungen verbaut.

Bei Kreuzungen der Straßenbahnoberleitung mit der Obus-Oberleitung werden die Potentiale der beiden Systeme gegeneinander isoliert.

Die Oberleitung wird mit doppelter oder verstärkter Isolierung gegenüber Erde isoliert.

Die Hin- und Rückleiter beider Fahrrichtungen werden ca. alle 250 m durch isolierte Stromverbinder zur Querschnittsvergrößerung parallelgeschaltet.

2.2 Gleichrichterstationen:

Für die Traktionsstromversorgung der L 48 sind vier Gleichrichterstationen (GR) vorgesehen.

Das sind die neu zu errichtenden GR

- Lederergasse (LE)
- Lastenstraße (LA)
- Oberfeldstraße (OF)

und die bestehende GR Heilham (HE).

Die Stationen Lederergasse und Lastenstraße werden baugleich zur Gänze mit den Außenabmessungen Länge 10,7 m / Breite 5,6 m / 3,97 m Höhe über Gelände neu errichtet.

Detailabmessungen der Station:

GS-Raum: 5,2 m x 4,6 m bei Raumhöhe von 3,5 m (+ lichte Kabelkellerhöhe ~1,2 m)

GS Trafo Raum: 5,2 m x 2,7 m bei Raumhöhe von 3,5 m (+ lichte Kabelkellerhöhe ~1,2 m)

MSP-Raum 5,2 m x 2,6 m bei Raumhöhe 3,5 m (+ lichte Kabelkellerhöhe ~1,2 m)

Deckenkonstruktion: Stahlbeton + bituminöse Abdichtung

Wände Stahlbeton (REI 90) + gefärbelt

Fußboden bzw. Ölwanne: Stahlbeton + Flüssigkunststoffabdichtung

Volumen Auffangwanne: 2,54 m³ (1,27 m³ Ölvolumen)

Belüftung: Zu- und Abluft durch Jalousie und Jalousietüren direkt vom und ins Freie

Bei der Station Oberfeldstraße wird ein Bestandsgebäude mit folgenden Abmessungen adaptiert: Länge 12,4 m / Breite 5,96 m / 5,4 m Höhe der Attika über Gelände

GLR-Raum: 5,46 m x 4,6 m bei Raumhöhe von 4,45 m (+ lichte Kabelkellerhöhe ~2,5 m)

GLR Trafo Raum: 5,46 m x 2,7 m bei Raumhöhe von 4,45 m (+ lichte Kabelkellerh. ~2,5 m)

MSP+NSP-Raum 5,46 m x 4,2 m bei Raumhöhe 4,45 m (+ lichte Kabelkellerhöhe ~2,5 m)

Deckenkonstruktion: Stahlbeton + bituminöse Abdichtung

Wände Stahlbeton (REI 90) + gefärbelt

Fußboden bzw. Ölwanne: Stahlbeton + Flüssigkunststoffabdichtung

Volumen Auffangwanne: 2,54 m³ (1,27 m³ Ölvolumen)

Belüftung: Zu- und Abluft durch Jalousie und Jalousietüren direkt vom und ins Freie

Die Sektionierung der Oberleitungsanlage der L 48 wurde auf der Grundlage einer Netzbe-
rechnung und von Erfahrungswerten im Bestandsnetz ausgelegt.

Die GLR werden von der Linz Netz GmbH aus einem 10 kV-Ringnetz versorgt.

Die zu beurteilende Traktionsstromanlage beginnt im Mittel- und Niederspannungsraum nach
dem 10 kV-Leistungsschalter beim Kabelendverschluss des zum Gleichrichtertrafo führen-
den Kabels.

Die neu zu errichtenden GR LE, LA und OF bestehen grundsätzlich aus einem Mittel- und
Niederspannungsraum, einem Traforaum und einem Gleichrichter-Niederspannungsraum.
Die Räume der Schaltstationen werden beleuchtet und der Mittel- und Niederspannungs-
raum und der Gleichrichter-Niederspannungsraum werden zur Frostfreihaltung beheizt.

Für den Fall, dass die 50 Hz Niederspannungsversorgung ausfällt, sind alle Stationsräume
mit einer Notbeleuchtung ausgestattet, die über die stationäre 48 V Batterieanlage versorgt
werden.

Die Gleichrichtertrafos weisen eine Trafoscheinleistung von max. 1600 kVA auf und sind
flüssig isoliert. Das Isoliermedium weist ein Volumen von 1,27 m³ auf. Die Auffangwannen
weisen ein Volumen von 2,54 m³ auf und sind notwendigerweise größer als das Volumen
des Isoliermediums. Die Gleichrichtertrafos werden mit der passiven Kühlmethode ON-
AN (Oil Natural Air Natural) gekühlt.

Die Gleichstromschaltanlagen sind metallgekapselt, isoliert gegenüber der Gebäudeerde
ausgeführt und werden für die Belastungsklasse VI ausgelegt.

Die Gleichstromschaltanlagen bestehen aus einem Gleichrichterfeld, einem Einspeise-/
Rückleiterfeld und den Streckenfeldern.

Die Gleichrichter sind als luftselbstgekühlt und als 12-pulsiger Silizium-Gleichrichter aufge-
baut und vor verschiedenen Fehlern geschützt, wie innerem Kurzschluss, innerer und äußer-
er Schaltüberspannung sowie Überlast und äußerem Kurzschluss.

Über eine Hilfsschiene und eine Hilfsschienenkupplung kann der Ausfall eines Streckenfel-
des bei Wartung und Störung kompensiert werden.

Jedes Streckenfeld verfügt über ein digitales Schutzgerät, welches für Überstromschutz,
Stromsprungschutz, Stromanstiegsschutz und Stromzeitschutz parametrierbar ist.

Die Netzleitzentrale kann die Gleichstrom-Schaltanlagen von der Ferne steuern und überwa-
chen. Die Überwachung und Steuerung der Gleichstrom-Schaltanlagen vor Ort ist ebenfalls
möglich.

Für die 50 Hz Niederspannungsanlage der GR wird die Schutzmaßnahme Schutztrennung
durch Trenntrafo eingesetzt. Als Schutzmaßnahme für die Gleichspannungs-Steuerungs-
und Bedieneinheiten wird Schutzkleinspannung angewendet.

Als Ersatz für die fehlende Feuerschutzklassifikation werden ausreichende Abstände zu
brennbaren und nicht brennbaren Bauwerksteilen außerhalb der GR vorgesehen.

2.3 Erdung und sonst. Schutzeinrichtungen:

Betriebs-, Schutz- und Fundamenterden werden an eine Potentialausgleichsschiene ange-
schlossen.

Prinzipiell werden sämtliche Anlagen berührungssicher aufgebaut. Der in einem separaten Raum stehende Gleichrichter-Transformator wird mittels Abschränkung gegen zufälliges Berühren abgesichert.

Auf den Zugangstüren werden Warnschilder „Hochspannung Vorsicht Lebensgefahr“ angebracht. Alle Schaltschranktüren werden so angeschlagen, dass diese in Fluchtrichtung zuge drückt werden können. Alle Zugangstüren zu den GR LE, LA und OF öffnen nach außen und sind mit Panikbeschlägen versehen.

Im Schaltanlagenraum wird u.a. das Gebotsschild mit den 5 Sicherheitsregeln neben den für die Bedienung der Anlagenteile erforderlichen Bedienwerkzeugen angebracht. Sämtliche Zugangstüren werden versperrbar ausgeführt.

Zutritt zu den Räumlichkeiten hat nur internes Fachpersonal, welches entsprechend den örtlichen Gegebenheiten vorab unterwiesen wird.

2.4 Blitzschutz:

Die Gebäude werden mit einer Blitzschutzanlage Klasse 3 gemäß ÖNORM EN 62305-3 2026-03-01 ausgestattet.

Gutachten

Die Linz LINIEN GmbH plant die Errichtung der Obuslinie L48 mit einer Länge von ca. 6,25 km in Linz. Der Großteil der Obuslinie wird auf bestehenden Straßenzügen im öffentlichen Gut der Stadt Linz geführt.

Die Fahrleitungsanlage wird über die gesamte Trasse neu errichtet und im Bereich des Krankenhausviertels wird die bestehende Fahrleitung adaptiert. Des Weiteren werden drei Gleichrichterstationen neu errichtet sowie die bestehende Gleichrichterstation (Heilham) adaptiert.

Für die elektrotechnische Beurteilung wurden unter anderem der TECHNISCHE BERICHT TRAKTIONSSSTROMANLAGEN und der Bericht gem. § 6 EBEV sowie das § 31a Gutachten für das Fachgebiet Traktionsstromanlagen vom Gutachter Klaus Leithner Ingenieurbüro für den Neubau der Obuslinie 48 vorgelegt.

Seitens des Gutachters für das Fachgebiet Traktionsstromanlagen bestehen gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EisebG i.d.g.F. für das Projekt Neubau der Traktionsstromanlagen Obuslinie L48, unter Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken.

Beim Lokalaugenschein wurde festgestellt, dass bei der bestehenden Gleichrichterstation Heilham nur Parametrierungen der Schutztechnik durchgeführt werden. Des Weiteren wird diese GR Station laut Aussage der Antragstellerin voraussichtlich nur bis zur Errichtung der Regionalstadtbahn in Betrieb sein.

Das Gutachten ist aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar. Der heute durchgeführte Lokalaugenschein hat gegenüber diesen Feststellungen keine Veränderungen ergeben.

Gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung gemäß § 31ff EisebG i.d.g.F. bestehen keine Einwände.



Ing. Erwin Eisschiel

C) des verkehrstechnischen Amtssachverständigen

Aus verkehrstechnischer Sicht kann ausgesagt werden, dass die geplanten Haltestellen an die Abmessungen des zum Einsatz kommenden Fahrzeuges angepasst sind. Weiters entsprechen die Haltestellen dem üblichen Standard, welcher auch für den Kraftfahrlinienbetrieb heranzuziehen ist. Die Befahrbarkeit der Haltestellenbereiche als auch der Streckenabschnitte basiert auf Schleppkurvendaten, welche wiederum auf den technischen Fahrzeugdaten des Herstellers basieren. Diese Daten wurden auch dem Sachverständigendienst zur Verfügung gestellt und die Schleppkurven mittels CAD-basierter Schleppkurvenüberprüfung untersucht. Daraus kann abgeleitet werden, dass die Befahrbarkeit der Linie durchgängig gegeben ist.

Im Vorfeld zur heutigen Verhandlung wurden mit der Mobilitätsabteilung der Stadt Linz noch Änderungen bei der Haltestelle Karlhof und der Haltestelle Liebigstraße besprochen. Bei der heutigen Projektvorstellung waren diese Änderungen bereits Teil der Vorstellung und entsprechen dem Abstimmungsergebnis zwischen den Sachverständigendienst und der Mobilitätsabteilung der Stadt Linz. Konkretisiert wurde bei der Haltestelle Karlhof die Radwegführung, welche nicht mehr durch den Haltestellenbereich führt, sondern auf der Fahrbahn verläuft, wodurch Konfliktpunkte mit der neuen Linie vermieden werden können. Bei der Haltestelle Liebigstraße wurde im Zuge der geplanten Errichtung der Haltestellen auch ein Fußgängerübergang in Form eines Schutzweges geplant. Die Anordnung der Haltestellen hätte jedoch zu Sichteinschränkungen auf Fußgänger im Aufstellbereich des Schutzweges geführt. Die im ursprünglichen Projekt enthaltene Maßnahme zur Abhilfe (die Herabsetzung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit) wäre im gegenständlichen Bereich nicht ausreichend gewesen, um die auftretenden Sichteinschränkungen zu verhindern. Es wurde deshalb die Errichtung des Schutzweges weggelassen, da eine alternative Prüfung eines Fahrbahnteiles seitens der Mobilitätsplanung der Stadt Linz negativ verlief. Durch die Entfernung des Schutzweges und der damit verbundene Wegfall der Vorrangumkehr beseitigt die damit verbundenen Sicherheitseinschränkungen, weshalb aus fachlicher Sicht keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind.

Eine heute im Zuge der Präsentation nicht vorgestellte Änderung betrifft die Haltestelle Paul-Hahn-Straße. Dort wird auf der Derfflingerstraße ein Linksabbiegestreifen für die neue Obus-Linie errichtet. Im Projekt wurde die Abbaufäche des Linksabbiegestreifens (in Form einer Sperrfläche) nicht dargestellt. Darauf angesprochen teilte der Vertreter der Mobilitätsplanung der Stadt Linz mit, dass diese ebenfalls ausgeführt wird.

Zusammengefasst bestehen aufgrund der erfolgten Projektsänderungen aus verkehrstechnischer Sicht keine Bedenken bei der Umsetzung der gegenständlichen Obus-Linie.



Dipl.-Ing. Michael Breitenhaller

D) Schriftliche Stellungnahmen der Parteien

1. Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 10.07.2026

„An der im Gegenstand anberaumten mündlichen Verhandlung kann kein Vertreter des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, teilnehmen.

Stellungnahme:

Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, darf auf nachstehende **Rechtsvorschriften** zum Schutz der Arbeitnehmer hinweisen, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens **zu berücksichtigen** sind:

1. Gemäß §§ 31a Abs. 1, 32a Abs. 3 und 33a Abs. 1 EisbG ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens **durch** die vom Antragsteller beizugebenden **Gutachten auch zu beweisen**, dass das Bauvorhaben, das Schienenfahrzeug 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.
2. Gemäß § 5 Abs. 2 AVO Verkehr müssen Gutachten gemäß §§ 31a Abs. 1, 32a Abs. 3 und **33a Abs. 1 EisbG** insbesondere umfassen:
 - 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.

3. 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.

Ergänzend dazu bietet die Arbeitsaufsichtsbehörde (Verkehrs-Arbeits-inspektorat) für den Anwender aufbereitete Zusammenstellungen der wichtigsten Rechtsvorschriften für Eisenbahnanlagen und Schienenfahrzeuge an (**Schwerpunktkonzept Eisenbahnanlagen, Schwerpunktkonzept Eisenbahnfahrzeuge**), die als Informationsbroschüren erhältlich bzw. auf der Homepage des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (<https://www.arbeitsinspektion.gv.at/Branchen/Verkehr/Verkehr.html>) abrufbar sind.

Gemäß § 12 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Arbeitsinspektion (Arbeits-inspektionsgesetz 1993 – ArbIG) wird um Übersendung der Verhandlungsakten vor Erlassung des Bescheides zur Stellungnahme ersucht.

Die übermittelten Unterlagen verbleiben vorerst beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat.

10. Juli 2026

Für die Bundesministerin:

i. V. Mag. Andreas Lechner“

2. Stellungnahme von Frau Dr. Pia Kaufmann, Herrn Raphael Kaufmann sowie Herrn Thomas Erwin Lifka vom 22.07.2026:

„Sehr geehrte Damen und Herren!

Ich Raphael Kaufmann (Lugwiesstraße 5 4060 Leonding) bin Eigentümer der Liegenschaften Gürtelstraße 3 und 4 in 4020 Linz. Frau Dr. Pia Kaufmann und Herr Thomas Erwin Lifka (Lugwiesstraße 5 4060 Leonding) sind bürgerliche Fruchtgenussberechtigte.

Wir nehmen Bezug auf das Edikt des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Verkehr veröffentlicht am 08.06.2026 betreffend Großverfahren: Errichtung der Oberleitungs-Omnibuslinie L48, GZ: VERK-2020-26306/36-Pfe und erheben nachstehende Einwendungen:

Laut Vorhaben soll am äußeren Eck der Liegenschaft Gürtelstr. 4 ein Fahrleitungsmast gesetzt werden. Unserer Ansicht nach, kann dieser aufgrund dort befindlicher Metallkästen nicht aufgestellt werden.

In der Gürtelstraße 3 befinden sich fassadenseitig bereits 2 Wandanker für die Straßenbeleuchtung. Es ist nun geplant weitere(?) Wandanker für insgesamt 3 Oberleitungen zu montieren. Wir haben ernste Bedenken, dass dadurch die Belastung insbesondere auch aus statischer Sicht überdurchschnittlich hoch ist und das Gebäude über die Maße belasten würde. Wir bitten um Prüfung, ob hier auch eine Anbringung der Leitungen über einen Fahrleitungsmast auf öffentlichem Gut eine Alternative wäre.

Weiters beabsichtigen wir in den nächsten Jahren die Dächer beider Gebäude zu erneuern, und fürchten, dass die Leitungen hier im Weg sein werden.

Wir möchten einen schriftlichen Nachweis darüber, dass das Mauerwerk die Zuglasten der O-Bus-Leitung schadlos tragen kann (technisches Gutachten/Statik). Weiters fordern wir vor Baubeginn für uns kostenfrei eine Beweisaufnahme eines unabhängigen Gutachters über den Ist-Zustand der Fassade und der betroffenen Innenräume inkl. Foto Dokumentation.

Weiters fordern wir eine schriftliche, verschuldensunabhängige Übernahme der Haftung der Linz-Linien für alle künftigen Schäden (insbesondere Risse, Feuchtigkeitseintritt durch die Bohrung, Schalübertragung/Vibrationen).

Es muss fixiert werden, dass das Verkehrsunternehmen die Haken bei einer zukünftigen thermischen Sanierung, einem Dachausbau oder einer Fassadenrenovierung oder sonstigen Baumaßnahmen auf eigene Kosten temporär entfernen oder anpassen muss.

*Freundliche Grüße
Raphael Kaufmann
Dr. Pia Kaufmann
Thomas Erwin Lifka“*

E) Stellungnahme des Vertreters der Antragstellerin

Zu den Einwendungen von Herrn Raphael Kaufmann, Frau Dr. Pia Kaufmann und Herrn Thomas Erwin Lifka, in Bezug auf die Wohnobjekte Gürtelstraße 3 und 4, 4020 Linz, wird vom Projektwerber LINZ LINIEN GmbH Folgendes festgehalten:

Die geplanten Fahrleitungsverankerungen beim Gebäude Gürtelstraße 3 werden unter größtmöglicher Schonung der Bausubstanz hergestellt. Alternativ wird die Herstellung von 2 Fahrleitungsmasten auf dem Grundstück der Familie Kaufmann geprüft, die anstatt der Wandanker die Fahrleitung tragen sollen.

Der angesprochene Metallkasten auf dem Grundstück Gürtelstraße 4 ist augenscheinlich nicht mehr in Verwendung, weshalb die Umsetzung der Fahrleitungsabspannung über einen Fahrleitungsmast möglich ist. Seitens des Projektwerbers wird versucht mit dem Grundeigentümer und den sonstigen Nutzungsberechtigten eine Einigung zu erzielen.

Die Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 10.07.2026 wird zur Kenntnis genommen.

Das Verhandlungsergebnis wird zur Kenntnis genommen.


Dipl.-Ing. Sepp Mayer

Nachdem zum Gegenstand der Verhandlung nichts mehr vorgebracht wird und keine weiteren Parteien und Beteiligte erschienen sind, schließt die Verhandlungsleiterin die mündliche kommissionelle Verhandlung.

Auf die Verlesung der für alle Anwesenden einvernehmlich abgefassten Verhandlungsschrift wird einverständlich verzichtet.

Dauer der Amtshandlung:

5 Amtsorgane
10 angefangene halbe Stunden
1 Amtsorgan
4 angefangene halbe Stunden


Mag. Alexandra Kneidinger-Pfeil


Magdalena Eisenhuber


Margarita Haidinger-Klein, LL.M.