VERHANDLUNGSSCHRIFT


ANWESENDE

Vom Amt der Oö. Landesregierung:

Dr. Peter Aumayr
Mag. Birgit Anzinger
als Verhandlungsleiter

Ing. Bernhard Dietl
als bau- und eisenbahntechnischer
Amtssachverständiger

Ing. Roman Hirnschrodt
als Amtssachverständiger für
Lärmschutz und Erschütterung

DI Johann Aschauer
Ing. Jürgen Hujber
als Sachverständige für
Grundwasserschutz

Carina Stadlbauer
als Schriftführerin

Von der Straßenpolizeibehörde der
Bezirkshauptmannschaft Linz-Land:

QAR Helmut Röhrle

Ing. Gerhard Lindenberger
als verkehrstechnischer
Amtssachverständiger

Von der Schiene ÖÖ GmbH:

GF DI Herbert Kubasta
Klaus Hölzl
RA Dr. Hanno Liebmann
Eva Hintermüller

DI Peter Kastner
als Projektkoordinator

Generalplaner
(Schimetta Consult Ziviltechniker GesmbH):

DI Josef Maier
DI Christian Spieß

Projektanten:

DI Jürgen Lugmayr
DI Josef Feldbauer
Gutachter und Vertreter der Planungsbüros:

Von der ILF: DI Joachim Kobler
              DI Tanja Fastenbauer
              Mag. Stefan Eder

Von der Arsenal Railway Certification GmbH: DI Gerhard List

Von der TAS: Ing. Gerhard Leeb

Vom Ziviltechnikerbüro Pevetz: DI Dietmar Pevetz

Vom Zivilingenieurbüro Laabmayr: Thomas Neumayr

Von der LogServ GmbH: Ing. Günther Bauer

Vom Ziviltechniker-Büro Tappauf: Dr. Benedikt Tappauf

Von IBV Fallast: DI Franz Haller

Univ.Prof. Dr. Rainer Flesch

Von der Gemeinde Pasching: Ing. Klaus Handl
                            Barbara Leonhardsberger

Von der Stadtgemeinde Leonding: Erich Hofmarcher

Von der Stadtgemeinde Traun: Mag. Brigitte Sayer

Parteien am 9.9.2013:
- LAWOG Gemeinnützige Landeswohnungsgenossenschaft für OÖ, vertreten durch Herrn Ing. Siegfried Sattler MSc, Garnisonstraße 22, 4020 Linz
- Hildegard Walluschni, Mairgasse 20, 4060 Leonding, persönlich und vertreten durch Herrn Josef Walluschni
- Veritas Projekt- und Baumanagement GmbH, Türkenstraße 15, 4061 Pasching, vertreten durch RA Mag. Alexander Piermayr, Stelzhamerstraße 12, 4020 Linz

Beteiligte am 9.9.2013:
- Astrid Seimair, Bachergrund 2, 4490 St. Florian
- Linz Linien GmbH für öffentlichen Personenverkehr, vertreten durch Herrn Ing. Gerhard Prandstätter, Wiener Straße 151, 4020 Linz
- Gemeinnützige Wohnungsgenossenschaft, vertreten durch Mag. Mario Groiß

Parteien am 10.9.2013:
- Linz Gas Netz GmbH, vertreten durch Herrn Ing. Gerhard Stocker, Fichtenstraße 7, 4021 Linz
- Linz Strom GmbH, vertreten durch Herrn Ing. Gebhard Watzal, Wiener Straße 151, 4020 Linz
- Ingrid Gabriel, Fabrikstraße 2, 4050 Traun, vertreten durch Herrn RA Dr. Manfred Harrer
- Energie AG Oberösterreich Netz GmbH, Böhrnergoldstraße 3, 4021 Linz, vertreten durch Herrn Ing. Peter Weidenholzer
- CBA Immobilia GmbH, Querstraße 8, 4050 Traun, vertreten durch Herrn RA Dr. Berthold Lindner, Mölker Bastei 5, 1010 Wien

Beteiligte am 10.9.2013:
- Dr. Franz Feurstein GmbH, Fabrikstraße 20, 4050 Traun, persönlich vertreten durch Herrn Manfred Schachner und Frau Stefanie Wittmann und vertreten durch RA Dr. Wilhelm Berghalder, Mölker Bastei 5, 1010 Wien
- Denise Dall’Olio-Lang, Bahnhofstraße 14, 4050 Traun, vertreten durch Herrn RA Dr. Berthold Lindner, Mölker Bastei 5, 1010 Wien
- Johann Zellinger GmbH & Co KG, Kremstalstraße 102, 4050 Traun, vertreten durch Herrn RA Dr. Berthold Lindner, Mölker Bastei 5, 1010 Wien
- Herr Vasile Budea und Frau Vergine-AAna Budea, Carl-Anton-Carline-Straße 7, 4052 Ansfelden, vertreten durch Herrn RA Dr. Berthold Lindner, Mölker Bastei 5, 1010 Wien
- Feuerwehr Traun, Johann-Roithner-Straße 92, 4050 Traun, vertreten durch Herrn Oskar Reitberger
- Linz Linien GmbH für öffentlichen Personenverkehr, vertreten durch Herrn Ing. Gerhard Prandstätter und Herrn Ing. Andreas Schramseis, Wiener Straße 151, 4020 Linz

Der Verhandlungsleiter

- prüft die Stellungen der Anwesenden sowie etwaige Vertretungsbefugnisse und legt den Gegenstand der Verhandlung dar

- stellt fest, dass zur Verhandlung rechtzeitig geladen wurde durch

1. Edikt in den Ausgaben jeweils vom 29.05.2013 im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“, der Neuen Kronen Zeitung, Ausgabe Oberösterreich sowie der Oberösterreichischen Nachrichten,
3. auf der Internetseite des Landes Oberösterreich


- gibt bekannt, dass bis zur mündlichen Verhandlung Stellungnahmen bzw. Einwendungen von folgenden Personen in diesem Zusammenhang eingegangen sind:
  o LAWOG Gemeinnützige Landeswohnungsngenossenschaft für ÖÖ
  o Mag. Robert Wurzinger
  o Veritas Projekt- und Baumanagement GmbH
  o Hildegard Wolluschnig
  o Joh. Zellinger GmbH & Co KG
  o CBA Immobilia GmbH
Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung am 9.9.2013 um 8:30 Uhr und am 10.9.2013 um 8:30 Uhr und stellt die Mitglieder der Verhandlungsdelegation namentlich und nach ihrer Funktion vor.

Zunächst wird von der Antragstellerin bzw. vom zuständigen Planer das Projekt erläutert und nach Erörterung der Angelegenheit werden folgende Stellungnahmen protokolliert:

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat sich mit Schreiben vom 1.8.2013 für die mündliche Verhandlung entschuldigt und mitgeteilt, dass der beantragten Genehmigung keine Arbeitnehmerschutzvorschriften entgegenstehen.


**GEGENSTAND**

der Amtshandlung ist die mit Kundmachung des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 21.05.2013, Verk-740.035/6-2013-Aum/Anz, auf den heutigen und morgigen Tag anberaumte Verhandlung betreffend die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die Straßenbahnavenlängerung „Weingartshof“ bis „Schloss Traun“ in den Stadtgebieten Leonding und Traun sowie im Gemeindegebiet Pasching von km 5,300 bis km 9,837.

Nach ausführlicher Besprechung der Sach- und Rechtslage erstattet der bau- und eisenbahntechnische Amtssachverständige nachfolgende

**A) STELLUNGNAHME:**

Detallageplänen M=1:250 am heutigen Tag in der Ausfertigung B handschriftlich gekennzeichnet wurde.

Die bestehende Strecke endet derzeit bei km 5,300 südlich der Remise Weingartshof. Die Erweiterung wird in den Gemeindegebieten Pasching, Leonding und Traun erfolgen und soll das Ende bei km 9,837 bei einer Umkehrliefe liegen.

Die neue Trassenführung wird mittels eines „kurzen“ Tunnels unter der B139 auf der linke Straßenseite erfolgen. Es handelt sich im gesamten Bereich um eine Seitenlage neben der jeweiligen Straße.

Die Neubaustrecke wird 2 Umkehrliefe, ein Abstellgleis und 8 Haltestellen aufweisen. Im Bereich der bestehenden Straßenunterführung Plus City wird ein größeres Haltestellengebäude errichtet und mit einer Untertunnelung an der B139 bzw. einer Brückenkonstruktion im Oberschoß mit der Plus City verbunden. Hier wurde heute bekannt gegeben, dass die Schnittstelle der Eisenbahnplangebung bei der westlichen Außenwand des Haltestellengebäudes liegt. Dies bedeutet, dass der Unterführungstunnel sowie die Brücke über die B139 nicht als Eisenbahnplanahrungen anzusehen sind.

Für den Betrieb sind 2 Umrichterstationen und 3 Mannschaftsräume vorgesehen.

Die Linienführung selbst führt nach der Untertunnelung der B139 parallel zur Landesstraße. Im Bereich des Friedhofs Traun wird ungefähr in km 6,95 die erste Umkehrliefe und bei km 7,5 das Abstellgleis errichtet. Die Landesstraßenquerung B1 erfolgt bei km 7,63. Ab hier ist das Gemeindegebiet von Traun betroffen. Ungefähr 1 km nach dieser Kreuzung erfolgt der Wechsel auf die rechte Straßenseite. Diese Lage wird bis zum Projektsende beibehalten.

Im Bereich des Hauptplatzes Traun soll zwischen km 9,0 und 9,4 eine eingleisige Verkehrsleit führen. Die übrige zweigleisige Linienführung wird mit einem Mindestabstand von 3,30 m ausgeführt. Der gesamte Streckenabschnitt ist mit einer Oberleitungsanlage geplant. Die Oberleitungsanlagen werden jeweils an den Außenseiten platziert.


Die Ausführung der Haltestellen ist barrieregerecht geplant. Die Bahnsteige sind mit einem Abstand von 1,20 m zur Gleisachse geplant. Die Bahnsteighöhe soll 27 cm über SOK betrügen, dadurch soll eine Sauf auf künftig neue Fahrzeuge mit Fahrzeugbreiten von 2,40 m (derzeit liegen die Fahrzeugbreiten bei 2,30 m) Bedacht genommen werden und andererseits eine möglichst barrierefreie Zugänglichkeit geschaffen werden. Dem Projekt ist ein Nachweis der Urbania Traffic Solution GmbH beigefügt, wonach bei dieser Konstruktion sichergestellt ist, dass grundsätzlich die Forderungen der StrabVO eingehalten werden, wonach die Fußbodenhöhe des Fahrzeuges nicht unterhalb der Bahnsteigoberkante liegen soll. Diese Unterschreitungen treffen demnach nur im Ausnahmefall bei Vollbeladung des Fahrzeuges mit außergewöhnlicher Zuladung sowie Maximalwerten von Verschleiß bei Schiene und Radreifen auf. Auch bei diesen Fällen liegt diese Unterschreitung bei maximal 1 cm. Aufgrund der heute zwischen der Antragstellerin und dem künftigen Betreiber vereinbarten Änderungen soll das Projekt so abgeändert werden, dass der Abstand der Haltestellenkante auf 1,18 m reduziert wird. Dies soll durch Anbringung mobiler Elemente erfolgen und daher
für den Zeitraum der Betriebsführung mit dem City Runner gleiche Abstände wie im Bestand der bestehenden Linie 3 ergeben. Bezüglich der maximal zulässigen Bahnsteighöhe wurde vereinbart, dass zumindest im Bereich der ersten Tür der City Runner eine Höhe von 25 cm über SOK nicht überschritten wird.

Die Bahnsteige selbst werden mit einer Mindestbreite von 3,5 m ausgeführt und mit Haltestellenunterständen ausgestattet. Diese werden so situiert, dass eine Bahnsteigbreite von mindestens 1,5 m verbleibt. Die Zugänge werden barrierefrei hergestellt.

Im Bereich der Haltestelle Plus City sind die Verbindungen zwischen den einzelnen Geschossen über Stiegenanlagen, Rolltreppen und Aufzügen geplant. Der Zugang wird von der Ostseite über Rampen und Stiegenanlagen vorgenommen und erfolgt der Anschluss an die Herdegenstraße. Laut Plan wäre über diese Rampe auch die Zufahrt zu den Fahrradabstellplätzen im Untergeschoss vorgesehen. Im Hinblick auf die Konfliktpunkte mit den Fußgängern erscheint dies nicht vertretbar. Es wird somit die Ausführung von entsprechenden Barrieren notwendig, die die Radfahrer zum Absitzen bewegen.

Weiters sind gegenüber der Zufahrtsstraße bei der Wohnbebauung LAWOG Fensteröffnungen dargestellt. Die Sicherstellung eines entsprechenden Brandschutzes wird auf alle Fälle die Verwendung einer EI90 Brandschutzverglasung notwendig.

Den Projektsunterlagen ist die Lage der tatsächlichen Grundgrenze zur Wohnbebauung LAWOG nicht zu entnehmen. Sollte das Gebäude nicht einen Mindestabstand von 2 m zur Grundgrenze aufweisen, so wird auf die gesamte Höhe die Ausführung einer brandabschnittsbildenden Wand in REI90-Ausführung notwendig. Für die unter dem Gebäude geplanten PKW-Stellplätze ist brandschutztechnisch auf einen entsprechenden Schutz eines Brandüberschlags in die Obergeschosse zu achten.

Im Bahnsteigbereich sind Abstände der Bahnsteigkanten von 1,23 m dargestellt. Diese werden laut heutigen Ergänzungen auf 1,18 m reduziert.

Im Bereich der Haltestellen sind überdachte Fahrradabstellplätze vorgesehen.

Durch die vorgesehene Linienführung werden folgende Eisenbahnkreuzungen betroffen, die mit einer Verkehrssichtsignalanlage ausgestattet werden:

- Kreuzung Im Bäckerfeld
- Kreuzung Prinz-Eugen-Straße
- Kreuzung Türkenstraße
- Kreuzung Adalbert-Stifter-Straße
- Kreuzung Kärntnerstraße
- Kreuzung B1 Wiener Straße
- Kreuzung Fachmarktzentrum Traun
- Kreuzung Urnenhainweg

- Kreuzung Zufahrt Lidl
- Kreuzung Linzer Straße
- Kreuzung Mitterfeldstraße
- Kreuzung Traun Kreisverkehr
- Kreuzung Obere Dorfstraße
- Kreuzung Schlossstraße
- Kreuzung Fabrikstraße

Hier handelt es sich ausschließlich um Verkehrssichtsignalanlagen (grün/gelb/rot) bzw. unvollständige Verkehrssichtsignalanlagen (gelb/rot). Die Anlagen werden mit Vor- und Hauptsignalen sowie Ausfall- und Störungsanzeigen in die Fahrsignalanzeige der Straßenbahn eingebunden. Eine Detailbeurteilung dieser Anlage wird in einem eigenen Straßenverkehrlichen Verfahren erfolgen. Damit werden am heutigen Tag dazu keine Aussagen getroffen.

Bei den übrigen betroffenen Zufahrtsstraßen bzw. Fußgängerverkehrungen sind keine technischen Sicherungen geplant.
Im gesamten Abschnitt gilt „Fahren auf Sicht“. Die Strecke wird zur Gänze mit einer Fahrsignalanlage ausgestattet. Alle Weichen werden in diese Signalanlage eingebunden und wird die Lage der Weichenzunge sowie deren Verriegelung überwacht. Mit dieser Anlage wird auch der Eingleisabschnitt abgedeckt. Im Bereich des Tunnels wird die Geschwindigkeit so gewählt, dass im Sinne des § 52 Abs. 3 Straßenbahnverordnung der Anhalteweg bei einer Betriebsbremsung einsehbar ist.

Abgesehen von der Haltstelle Plus City sind folgende Hochbauten vorgesehen:
- Umrichterstation Trauner Kreuzung mit Mannschaftsräumen
- Umrichterstation Umkehrschleife Traun mit Mannschaftsräumen
- Mannschaftsgebäude und Umkehrschleife Pasching

Das Mannschaftsgebäude bei der Umkehrschleife Pasching wird als Containerkonstruktion in einfacher Bauweise errichtet. Die beiden übrigen Gebäude werden in Massivbauweise ausgeführt, wobei die einzelnen Räume brandschutzmäßig abgeschottet werden. Im Bereich der Trafoboxen sind entsprechende Ölauffangwanne vorgesehen. Die Objekte werden an öffentliche Wasserleitungen und Kanalanlagen angeschlossen.

Fachgutachten:

Die stichprobenartige Durchsicht der Fachgutachten
- Eisenbahntechnik, Eisenbahnverkehr
- Konstruktiver Ingenieurbau
- Eisenbahnverkehr

ergibt aus fachlicher Sicht, dass diese nachvollziehbar und plausibel sind.

Am heutigen Tag wurden Änderungen der Fachbereiche Fahrleitung und Sicherungstechnik bekanntgegeben bzw. vom künftigen betriebsführenden Unternehmen für Notwendig erachtet. Dies betrifft die Überwachung und sicherheitstechnische Ausführung der Fahrleitung samt Einbindung in das Netz der Linz Linien sowie auch verschiedene Maßnahmen im Bereich der Traktionsstromversorgung bei den geplanten Umrichteranlagen.

Im Bereich der Sicherungstechnik sind ebenfalls Änderungen angeführt worden. Es handelt sich im Wesentlichen um eine Einbindung der Anlage in die Streuungsanlage der Remise Weingartshof sowie die Leitsstelle der Linz Linien. Dies trifft auf die gesamte Fahrsignalanlage zu. Auch sind Änderungen bei der Signalisierung der Weichenlagen vereinbart, wonach diese ohne eigene Signale in die Vorsignale eingebunden werden sollen.

Aufgrund dieser Projektsänderungen ist die Ausarbeitung neuer Projektsunterlagen für die Fachbereiche Fahrleitung und Sicherungstechnik samt dazugehörigen §31a-Gutachten notwendig.

Für die Haltestelle Pasching ist aufgrund der oben beschriebenen Unklarheiten ebenfalls eine Projektsergänzung samt dazugehörigen §31a-Gutachten notwendig.

Ing. Bernhard Dietl
B) Stellungnahme des lärm- und erschütterungstechnischen Sachverständigen:

Die Schiene OÖ GmbH hat um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Genehmigung für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 zwischen der Remise Weingartshof und Traun angewendet. Dazu wurde ein schalltechnisches und erschütterungstechnisches Projekt aus folgenden Teilen erstellt:

Schalltechnische Begutachtung "IBV- Fallast"
- Technischer Bericht Lärmschutz
- Lageplan – Übersicht Lärmschutzmaßnahmen
- Lärmkarte Prognose Tag
- Lärmkarte Prognose Nacht

Erschütterungstechnischer Bericht "tappauf.consultants"
- Technischer Bericht Erschütterungen
- Anhang zum technischen Bericht Erschütterungen
- Übersichtslageplan Teil 1 und 2


Zu den Einwänden wird aus schall- und erschütterungstechnischer Sicht folgendes festgestellt:
Fr. Petra Hergetz und Wohnstudio Hergetz GmbH, vertreten durch Bruckmüller Zeitler Rechtsanwälte GmbH

Fr. Hildegard Walluschmig
Es handelt sich dabei um die Objekte Stelzhammerstraße 5 und 7 (T-25-O, T-26-O). In diesem Bereich befindet sich eine Schallschutzwand, die in ihrer Lage versetzt wird und eine Höhe von 4 m aufweisen wird. Dadurch wird gewährleistet, dass die Grenzwerte nach der SchV eingehalten werden.

LAWOG, vertreten durch Wildmoser/Koch & Partner GmbH
Die LAWOG ist Eigentümerin der Wohnanlage Herdegenstraße 6, 8, 10 und 12 (T-31-O). In diesem Bereich wird die Haltestelle Plus City errichtet. Daran anschließend bestehen Schallschutzwände und werden diese im Zuge der Errichtung versetzt und mit einer Höhe von 3,5 m wieder errichtet. Durch die Errichtung der Einhausung der Haltestellen und die geänderte Lage und Höhe der Schallschutzwände ist gewährleistet, dass auch die Grenzwerte nach der SchV eingehalten werden.

Veritas Projekt- und Baumanagement GmbH, vertreten durch Kriftner & Partner Rechtsanwälte KG

Hr. Mag. Robert Wurzinger

Fr. Ingrid Gabriel, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Manfred Harrer
Es handelt sich um zwei Objekte, die sowohl landwirtschaftlich genutzt werden, wo aber auch Wohnbereiche untergebracht sind. Die Immissionen der Straßenbahn sind in diesem Bereich von untergeordneter Bedeutung, sodass nach der SchV keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind. Aufgrund der Nähe zur Traunauerstraße sind jedoch im Zuge des straßenrechtlichen Verfahrens Grenzwerterhöhungen gegeben, sodass sich aus diesem Verfahren Schallschutzmaßnahmen für die Wohnbereiche ergeben.

Fr. Denise Dall'Olio- Lang, Dr. Franz Feuerstein GmbH, Joh. Zellinger GmbH & Co KG und CBA Immobilia GmbH, alle vertreten durch Haslinger/ Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH
Es wird allgemein eingewendet, dass der "Schienenbonus" bei der Berechnung des Beurteilungspegels veraltet ist. Dazu ist festzustellen, dass die SchV nach wie vor gültig ist und hinsichtlich Schallimmissionen unter anderem von Straßenbahnen anzuwenden ist. Unter §2, Abs.4 SchV wird der Beurteilungspegel festgesetzt. Dieser wurde auch beim schalltechnischen Projekt in der Form berücksichtigt und wird damit den Vorgaben der SchV entsprochen.

Ing. Roman Hirschrodt
C) Stellungnahme der Sachverständigen für Grundwasserschutz:


Die sonstigen Versickerungen von Niederschlagswässern, welche im Rahmen dieses Projektes dargestellt sind, erfolgen großflächig über die Rasenflächen bzw. über die Schotterigole bzw. werden Dachwässer über Sickerschächte versickert. Diese sind aus fachlicher Sicht als geringfügig bezüglich der Auswirkungen auf das Grundwasser einzustufen und wurden als wasserrechtlich nicht bewilligungspflichtig angesehen.

Hinsichtlich des Schutzes des Grundwassers erscheint keine weitere fachliche Beurteilung erforderlich.

DI Johann Aschauer

Ing. Jürgen Huber

D) Stellungnahmen von Behördenvertretern, Parteien und Beteiligten

1. Stellungnahme des Vertreters der Stadtgemeinde Leonding:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Erich Hofmarcher

2. Stellungnahme des Vertreters der Linz Linien GmbH für öffentlichen Personennahverkehr:

Es wird ersucht, am zweiten Verhandlungstag eine Gesamtstel lungnahme der Linz Linien GmbH abgeben zu können.

Ing. Gerhard Prandstätter

Dem Antrag des Verkehrsunternehmens wird stattgegeben.

Dies wird vom Verhandlungsleiter bestätigt.
Ergänzende Stellungnahme der Vertreter der Linz Linien GmbH für öffentlichen Personennahverkehr sowie der Linz Strom GmbH am zweiten Verhandlungstag:

Von den LINZ LINIEN und der LINZ STROM GmbH wird folgende Stellungnahme zum gegenständlichen Projekt der Schiene ÖÖ GmbH zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von Leonding (Umkehrschleife Weingartshof) bis Traun (Umkehrschleife Schloss Traun) abgegeben.

Mit 03.09.2013 wurde der Schiene ÖÖ GmbH die eisenbahnrechtliche Konzession für die Strecke von der Umkehrschleife Weingartshof in Leonding bis zur Umkehrschleife beim Schloss Traun erteilt. Darin festgelegt ist, dass das Land ÖÖ mit den LINZ LINIEN einen Verkehrsdiene stevertrag abschließt. Mit diesem Verkehrsdiene stevertrag mit einer Laufzeit bis 2033 und ohne Sonderkündigungsrecht werden die LINZ LINIEN beauftragt, den Betrieb der Straßenbahnlinie von Leonding (Umkehrschleife Weingartshof) bis Traun (Umkehrschleife Schloss Traun) mit Fahrzeugen der LINZ LINIEN GmbH (Cityrunner) gegen Erhalt eines angemessenen Entgelts durchzuführen.

Da somit auf die Dauer des Verkehrsdiene stevertrages (rd. 20 Jahre) die Cityrunner zum Einsatz kommen, ist eine entsprechende Bauausführung erforderlich und das bedeutet, dass wie auf der Bestandsstrecke ein Abstand Gleisachse zu Bahnsteigkante von 1,18 m und eine Bahnsteigkante über SOK von 25 cm zu errichten ist. Das entspricht der Fortsetzung der bewährten Linie Harter Plateau.

Damit ist gewährleistet, dass sämtliche Haltestellen in Linienetz der LINZ LINIEN mit der gleichen Qualität bedient werden können.

Eine Vergrößerung des seitlichen Abstands um 2 cm wiederum hätte zur Folge, dass beim Einsatz des Cityrunners der Restspalt auf 5 cm erweitert und gemäß dem Regelwerk „Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV“ somit bereits im Normalfall maximal ausgereizt wird.

Hinsichtlich der Bahnsteighöhe ist anzumerken, dass gemäß Straßenbahnverordnung der Bahnsteig nicht höher als der Fahrzeugfußboden in seiner tiefsten Lage liegen soll und dar- her wie oben angeführt eine Bahnsteigkante über SOK von 25 cm zu errichten ist. Weiters wird darauf hingewiesen, dass die Tür 1 beim Öffnen am weitest ausragenden Teil einen Abstand von 1,22 m von der Gleisachse aufweist und somit auch bei einem Abstand von 1,20 m die Bahnsteigkante überragt. In diesem Zusammenhang sind die Türdichtlippen der Fahrgasttüren unbedingt zu beachten. Diese liegen mit ihrer Unterkante nochmals 15 mm unter der Fahrzeugeinstiegshöhe. Daher ist unbedingt auf die maximale Höhe des Bahnsteiges zu achten, da sonst die Türdichtlippen den Bahnsteig berühren und beschädigt werden können. Diese Türdichtlippen sind sehr teuer und können auch nicht einfach ge- wechselt werden.

Da uns seitens der Bauwerberin Schiene ÖÖ GmbH bis heute offiziell keine Einreichunterlagen für diese Neubaustrecke übergeben wurden und somit auch keine weitergehende Beurteilung dieser Planungen - welche ohne jeglicher Abstimmung mit den LINZ LINIEN und LINZ STROM GmbH als künftigen Betreiber und ohne Berücksichtigung der erforderlichen betrieblichen Anforderungen der LINZ LINIEN und LINZ STROM GmbH erfolgten – möglich war, kann vorerst nur auf einzelne Punkte eingegangen werden. Im Zuge der zwingend notwendigen weiteren technischen Gespräche sollen detailliertere Abstimmungen erfolgen, deren einvernehmliches Ergebnis im Genehmigungsbescheid festzulegen sein wird.

Bezüglich der Größe der Radien bei den Wendeschleifen Pasching (18 m Radius) und Schleife Traun (22 m Radius) wird darauf hingewiesen, dass es bei der Schleife Pasching wegen des sehr kleinen Radius zu erhöhter Lärmbelästigung (Quietschen) und höherem Verschleiß bei Schiene und Radreifen kommen wird. Auf Grund des Intervalls von 7,5 min wird es zu entsprechenden Anrainerprotesten wegen des Lärms kommen. Zur Verbesserung sollte ein größerer Radius gewählt werden (≥ 25 m). Bei der Schleife Traun sollte der Gleischwenk im Einfahrtsbereich gerade gestaltet und ebenfalls der Radius vergrößert werden (≥ 25 m).

Zu den Betriebsgeschwindigkeiten ist anzumerken, dass für die Umkehrschleife Wagram auf Grund des kleinen Radius max. 10 km/h festgelegt werden sollen.

Im Eingleisbereich Zentrum Traun gilt gemäß Signal- und Dienstvorschrift der LINZ LINIEN eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h.

Zur Erreichung einer hohen Reisegeschwindigkeit sind bei den technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen die Einschaltvorgänge der Signalsteuerung entsprechend dem derzeitigen Standard im Bestandsnetz so auszuführen, dass der Straßenbahn ein bevorrangtes und unbehindertes Durchfahren ermöglicht wird. In den weiteren Planungen ist die rechtzeitige Einschaltung der Anlagen in Abstimmung mit den LINZ LINIEN vorzunehmen.

Da die LINZ LINIEN im Rahmen des Verkehrsdienstevertrages auch mit dem Erhaltungs- und Störfallmanagement betraut werden, ist es unumgänglich, dass sämtliche verkehrs-, sicherungs- und elektrotechnischen Anlagen kompatibel mit den bestehenden Anlagen der LINZ LINIEN und LINZ STROM GmbH ausgeführt werden, um damit bei Störungen diese rasch und nur mit geringen Betriebs einschränkungen beheben zu können.


Mit der Ausführung der gesamten Neubaustrecke mit Vignolschienen ergibt sich bei den Rasengleisstrecken durch die Freihaltung des Schienenkopfes 4 cm über der Grasnarbe eine nicht unwesentliche Stolpergefahren für Arbeiten im Gleisbereich sowie eine Erschwernis bei Instandhaltungsmaßnahmen. Da die gesamte Neubaustrecke nur mit Cityrunner (Einrichtungsfahrzeuge) befahren wird, werden sowohl das Abstellgleis im Bereich Traunerkreuzung als auch die geplanten Gleiswechsel nicht benötigt und können entfallen (keine Geschwindigkeitseinschränkung für die
durchfahrenden Straßenbahnen, keine unnütze Abfahrung der Weichenanlagen, Einsparung der zugehörigen Signalanlagen).
Zu den Weichenanlagen ist anzumerken, dass die Weichenendlagen ohnehin in Signalabhängungen eingebunden sind und somit einen sicheren Betrieb ermöglichen. Aus Sicht der LINZ LINIEN können daher die Weichensignale entfallen.


Ing. Gerhard Prandstätter  Ing. Andreas Schramseis  Ing. Gebhard Watzal
3. **Stellungnahme von Ingrid Gabriel, Fabrikstraße 2, 4050 Traun, vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Manfred Harrer:**

Zunächst halten wir unsere schriftlichen Einwendungen aufrecht. Insbesondere sind im Bereich der Straße unzulässige Lärmimmissionen zu erwarten und werden die gesetzlichen Grenzwerte zwar an den Fassaden eingehalten, nicht jedoch im Außenbereich. Im Außenbereich befindet sich seit jeher vor allem der Garten und angrenzende Wohnbereich (Swimmingpool, Sitzplatz, Laube), darüber hinaus sind die gesetzlichen Grenzwerte viel zu hoch angesetzt.


[Signatures]

Dr. Manfred Harrer

Ingrid Gabriel


Die übrigen Einwender halten ihre Einwendungen unverändert aufrecht. Die heutige Verhandlung konnte die Bedenken gegen das Vorhaben nicht ausräumen.

Die Einwender stehen jedoch in engem Kontakt mit der Antragstellerin und sind zuversicht- lich, eine gültige Einigung mit dieser zu erzielen. Sobald diesbezügliche Vereinbarungen abgeschlossen sind, werden sie ihre Einwendungen jeweils zurückziehen.

Die Einwender ersuchen um Übermittlung einer Verhandlungsschrift mittels e-mail an die Adresse lb@hnat.at

[Signature]
RA Dr. Berthold Lindner

5. Stellungnahme des Vertreters der Energie AG Oberösterreich Netz GmbH:

Ergänzend zur Stellungnahme vom 1.7.2013 wird insbesondere darauf hingewiesen, dass für anstehende Umlegungen von 0,4- bzw. 30-kV-Kabelanlagen mit der Netzregion Nord Kontakt aufgenommen werden muss. Im Hinblick auf das bestehende 110-kV-Erdkabel im Bereich der Kreuzung der Kremstalstraße L 1390 / Oberer Flötzerweg wird nach Auskunft des Projektwahers eine maximale Bautiefe von 1,5 m ab der bestehenden Straßenoberflä- che erreicht und somit die bestehende Kabelanlage nicht berührt. Sollten ergänzende Plan- unterlagen für diese 110-kV-Kabelanlage erforderlich werden, werden diese von der Abtei- lung Netzplanung zur Verfügung gestellt (peter.weidenholzer@netzgmbh.at).

[Signature]
Ing. Peter Weidenholzer
6. Stellungnahme des Vertreters der LAWOG Gemeinnützige Landeswohnungsgenossenschaft für OÖ:


Ing. Siegfried Sattlberger

7. Stellungnahme der Frau Hildegard und Herrn Josef Walluschnig:

Gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Bau- und Betriebsbewilligung besteht unsererseits bei Einhaltung nachstehend angeführter Bedingungen kein Einwand:

1. Vor Baubeginn ist die Hausverwaltung Walluschnig zu verständigen und sind diese Arbeiten im Einvernehmen mit dieser durchzuführen (Hausverwaltung Walluschnig, 4060 Leonding, Mairgasse 20, Tel. 0664/3559301).

2. Den Unterlagen aus der Niederschrift vom 27.03.2013 (Vertrag mit der Schiene OÖ GmbH) ist zu entsprechen.


Hildegard Walluschnig
Josef Walluschnig

8. Stellungnahme der Veritas Projekt- und Baumanagement GmbH:


Mag. Alexander Piermayr
E) Stellungnahme der Vertreter der Schiene OÖ GmbH:

Einwendungen von Herrn Mag. Robert Wurzinger

Einwendungen von Frau Hildegard Walluschnig
Zu Punkt 2:
Den in der Niederschrift zur Grundeinlöseverhandlung festgelegten Regelungen wird entsprochen.

Zu Punkt 4:
Es wird auf das laufende Einzelfeststellungsverfahren betreffend UVP-Pflicht verwiesen. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Umweltrechtsbehörde des Landes OÖ mit Bescheid vom 17.10.2011 festgestellt hat, dass keine UVP-Pflicht für das gegenständliche Eisenbahnprojekt gegeben ist. Das laufende Einzelfeststellungsverfahren ist aufgrund der Ausdehnung um die straßenrechtliche Belange, der Errichtung von 2 Umkehrschleifen sowie wegen der zwischenzeitlich erfolgten Gründung der Schiene OÖ GmbH als Antragstellerin eingeleitet worden.
Zu Punkt 5:
Betreffend die Forderungen zum Lärmschutz wird auf das Gutachten im Einreichverfahren verwiesen, wonach allen Anforderungen entsprochen ist.

Zu Punkt 7 sowie zur heutigen Stellungnahme der Partei:
Grundsätzlich wird vor Baubeginn und laufend im Zuge der Bautätigkeit das Einvernehmen mit dem Ehepaar Walluschnig zeitgerecht hergestellt werden.

Alle anderen Punkte sind entweder für das Verfahren irrelevant bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Einwendungen der Energie AG

Einwendungen der Veritas Projekt- und Baumanagement GmbH
Zu den Einwendungen wird Folgendes festgehalten:
Durch die als Masse-Feder-System ausgeführte Oberbauform wird sichergestellt, dass lt. Gutachten die Werte für Wohngebiete, welche gegenüber Geschäftsgebieten strenger sind, eingehalten werden.

Die geforderte freie Sicht auf das Grundstück und die dort bestehende Ausstellungsfläche für Musterhäuser ist gewährleistet.

Der geforderte Linksabbiegestreifen in die Türkensstraße ist ebenso gewährleistet. Hinsichtlich des Versagens des Linksabbiegens aus der Türkensstraße in Richtung Traun wird auf die Stellungnahme des straßenverkehrstechnischen Amtssachverständigen verwiesen.
Einwendungen der Stadtgemeinde Leonding sowie der Gemeinde Pasching
Zu den von den beiden Kommunen getroffenen Feststellungen wird bekannt gegeben, dass mit den jeweils verantwortlichen Personen zu den einzelnen Punkten bereits Kontakt aufgenommen wurde und diesen Punkten im Projekt Rechnung getragen werden.

Einwendungen der Joh. Zellinger GmbH & Co KG
Eine Führung der Straßenbahn auf der westlichen Seite der Kremstalstraße wird generell abgelehnt, da die BewohnerInnen in diesem Bereich zur Nutzung der Straßenbahn die stark befahrende Kremstalstraße queren müssen.

Hinsichtlich der Frage einer allfälligen Versetzung der projektierten Oberleitungsmasten auf die Ostseite der Trasse wird dies im Zuge der Überarbeitung des Projektes geprüft werden.


Einwendungen von Frau Denise Dall'Olio-Lang

Einwendungen der Dr. Franz Feurstein GmbH
Hinsichtlich der befürchteten Verschlechterung der Zufahrt wird darauf hingewiesen, dass durch das gegenständliche Projekt sowohl der Kreuzungsbereich der Einmündung der Fabrikstraße in die Kremstalstraße als auch die Fabrikstraße selber verkehrsmäßig vor allem für LKW stark verbessert wird. Hinsichtlich der gewünschten neuen Zufahrtsstraße südlich des Objekts der Liegenschaft der Partei wird auf die Zuständigkeit der Landesstraßenverwaltung verwiesen.

Die Verpflichtung der Schiene OÖ GmbH, im Zuge des Baus der Straßenbahn die Anbindung der Liegenschaft der Partei jederzeit in erforderlichem Ausmaß aufrecht zu erhalten, wird eingehalten werden.

Zu den Einwendungen der CBA Immobilia AG, Denise Dall'Olio-Lang, der Dr. Franz Feurstein GmbH und der Joh. Zellinger GmbH & Co KG
Zur Behauptung des mangelnden öffentlichen Interesses an dem Projekt ist zu sagen, dass der Antragstellerin rechtskräftig eine eisenbahnrechtliche Konzession erteilt wurde. Schon daraus ergibt sich das öffentliche Interesse, das im konkreten Fall sämtliche private Interessen überwiegt.

Die geltend gemachten Gefahren und Immissionen liegen nicht vor. Derartige Einwendungen sind überdies auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.
Die behaupteten Verfassungswidrigkeiten sind mangels Judikatur nicht gegeben und für das Verfahren irrelevant.

Zur angeblichen UVP-Pflicht:
Es wird auf das laufende Einzelfeststellungsverfahren betreffend UVP-Pflicht verwiesen. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Umweltrechtsbehörde des Landes OÖ mit Bescheid vom 17.10.2011 festgestellt hat, dass keine UVP-Pflicht für das gegenständliche Eisenbahnprojekt gegeben ist. Das laufende Einzelfeststellungsverfahren ist aufgrund der Ausdehnung um die strassenrechtliche Belange, der Errichtung von 2 Umkehrscheiben sowie wegen der zwischenzeitlich erfolgten Gründung der Schiene OÖ GmbH als Antragstellerin eingeleitet worden.

Die behaupteten wirtschaftlichen Nachteile sind insgesamt nicht zu berücksichtigen. Die Einwendungen sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Zur Frage einer möglichen einspurigen Führung der Straßenbahn bei den jeweils genannten Grundstücken wird ausgeführt, dass aufgrund des geplanten Taktes (15-Minuten-Takt) und der in den Hauptverkehrsspitzen an Werktagen zu erwartenden Verdichtung auf einen 7,5-Minuten-Takt zusätzlich zu dem ohnehin im Bereich des Hauptplatzes Traun vorgesehenen ca. 400 m langen Eingleisabschnitt nicht möglich ist.

**Einwendungen von Frau Ingrid Gabriel**


Im Ergebnis sind keine subjektiv öffentlichen Rechte verletzt und die Partei ist mit sämtlichen Einwendungen auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

**Einwendungen von Frau Petra Hergetz**
Die Zweiteinschreiterin Wohnstudio Hergetz GmbH hat als Mieterin keine Parteistellung. Wir gehen daher nur auf die Einwendungen von Frau Petra Hergetz ein.

Zu den Einwendungen betreffend die Einbahnführung:
Ein Befahren der Eisenbahnkreuzung gegen die Einbahn ist – selbst mit der Einschränkung auf eine Zufahrt zur Firma Hergetz – aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich. Das angeführte Beispiel der Firma C.Bergmann in Linz Kleinmünchen existiert bereits seit Jahrzehnten und wäre heute so nicht mehr genehmigbar.

Einwendungen zur Ein- und Ausfahrt (LKW):
Eine Belieferung mittels LKW ist auch künftig über die als Einbahn geführte Linzer Straße möglich. Zum rückwärtigen Herausfahren der LKW in die Linzer Straße wird die Einbahnführung in diesem Bereich um ca. 25 Meter eingekürzt.
Im Übrigen werden durchwegs wirtschaftliche Nachteile geltend gemacht. Diese Einwendungen sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Zur ergänzenden Stellungnahme der Linz Linien GmbH sowie der Linz Strom GmbH

Bahnsteige:
Die Bahnsteighöhe wird im Bereich der Tür 1 auf maximal 25 cm reduziert. Der Abstand der Bahnsteigkante zur Gleisachse wird auf die ganze Bahnsteiglänge mit mobilen Konstruktionen auf 1,18 m reduziert.

Fahrleitungsanlage und Stromversorgung:

Beleuchtung:
Im Detailprojekt wird eine ausreichende Beleuchtung der gesamten Gleiszone berücksichtigt.

Sicherungstechnik:
Die Unterlagen werden überarbeitet. Es wird die Übernahme der Signal- und Betriebsvorschrift der Linz Linien eingearbeitet und wird eine Einbindung in das bestehende Leitstell- und Informationssystem der Linz Linien erfolgen.

Geschwindigkeiten:
Entsprechend der Betriebsvorschrift der Linz Linien wird die Geschwindigkeit im Eingleisbe reich auf 30 km/h reduziert.

Eisenbahncreuzungen:
Im noch auszuarbeitenden Projekt über die technische Sicherung der Kreuzungen werden die Signalsteuerungen so ausgelegt, dass der Straßenbahn ein bevorrangtes Durchfahren ermöglicht wird.

Im Übrigen handelt es sich durchwegs um für das Verfahren irrelevante Ausführungen zu Konzessionen und Verkehrsdiesten, welche daher hier auch nicht weiter zu kommentieren sind.

[Signatures]

Klaus Holzer
RA Dr. Hanno Liebmann
Nachdem zum Gegenstand der Verhandlung nichts mehr vorgebracht wird und keine weiteren Parteien und Beteiligte erschienen sind, wird die Verhandlung geschlossen.

Dauer der Verhandlung am 9.9.2013:
5 Amtsorgane und 14/2 Stunden
2 Amtsorgane und 5/2 Stunden

Dauer der Verhandlung am 10.9.2013:
5 Amtsorgane und 15/2 Stunden
Stellungnahmen
des straßenverkehrstechnischen Amtssachverständigen

Zur Stellungnahme der Veritas Projekt- und Baumanagement GmbH., Türkenstraße 15, 4061 Pasching:

Hinsichtlich der Einwendung der Veritas Projekt- und Baumanagement GmbH. ist aus straßenverkehrstechnischer Sicht folgendes festzustellen:


Eine Vollverampelung des gegenständlichen Kreuzungsbereiches ist jedoch gem. den Vorgaben der RVS 04.05.33 (Planungsgrundsätze für die Errichtung von VLSA) nicht möglich, zumal einerseits der Abstand beider Signalquerschnitte zu gering ist (Fahrzeuglenker schaut auf falsches Signal, wenn zwei hintereinander liegende Ampeln in einem zu kurzen Abstand situiert sind) und andererseits eine Koordinierung der beiden Signalquerschnitte aufgrund des Abstandes nicht möglich ist.

Ih. Lindenbeyer e.H.