

## GR 1.4.2004

### 39.3 Resolution des Gemeinderates der Stadt Leonding zum viergleisigen Ausbau der Westbahnstrecke

BGM Dr. Sperl bringt einen **Dringlichkeitsantrag** der SPÖ und der FPÖ, der von 25 Mitgliedern dieser Fraktionen unterfertigt und somit gültig ist, zur Kenntnis:

Der Gemeinderat beschliesse:

Die zuständigen Organe der HL-AG sowie die verantwortlichen Politiker auf Bundes- und Landesebene werden dringend ersucht, beim vorgesehenen Ausbau der Westbahnstrecke darauf zu achten,

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

Dem Antrag der SPÖ bzw. der FPÖ wird einstimmig – durch Erheben der Hand - die **Dringlichkeit** zuerkannt.

BGM Dr. Sperl stellt den Antrag, der mit Begründung dem Protokoll als Beilage angeschlossen ist.

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

Die Abstimmung erfolgt durch Erheben der Hand.

## GR 3.6.2014

### TO-Nr. 1) Interkommunale Raumentwicklung Zentralraumregion Linz-Südwest, Kooperationsvereinbarung – Beschluss

RATHAUS LEONDING  
2014

Leonding, 9. Mai

GZ: StAD-003-4-2014/IM/HB-GR  
Betr.: Interkommunale  
Raumentwicklung  
Zentralraumregion Linz-Südwest,  
Kooperationsvereinbarung -  
Beschluss

### AMTSBERICHT

Die Zentralraumregion Linz Südwest umfasst die zehn Gemeinden Ansfelden, Hörsching, Kirchberg-Thening, Leonding, Oftering, Pasching, Pucking, St. Marien,

Traun und Wilhering.

Gemeinsam haben diese Gemeinden eine Fläche von ca. 220 km<sup>2</sup> und ca. 96.000 Einwohner. Dieser Lebens – und Wirtschaftsraum soll gemeinsam gestaltet und als Region mit hoher Lebensqualität positioniert werden. Themen sind Wohnen, Verkehr und Mobilität, Landschaft und Umwelt sowie Wirtschaftsstandorte in der Region.

In mehreren Sitzungen der politischen Steuerungsgruppe wurde eine Kooperationsvereinbarung für die Region erarbeitet.

Die Beschlussfassung dieser Vereinbarung soll in den Gemeinderäten der Zentralraumregion Linz Südwest vor der gemeinsamen Abschlussveranstaltung am 2. Juli 2014 in Ansfelden erfolgen. Bei dieser Veranstaltung soll die Kooperationsvereinbarung von den zehn Bürgermeistern der zehn Projektgemeinden unterzeichnet werden.

Die fachlichen Grundlagen wurden durch das Büro stadtländ erarbeitet und sind in der beiliegenden Präsentation kurz zusammen gestellt. Es sollen damit die Entwicklungsstrategie, die Kooperationsvereinbarung und der Raumordnungsrahmenplan sowie die Vorteile für die Gemeinden durch die Kooperation geklärt werden.

Das Leitbild und die Entwicklungsstrategie nennen den Handlungsbedarf zur Sicherung der hohen Lebensqualität der Region. Diese bildet den Orientierungsrahmen für die weitere Entwicklung.

Der Raumordnungsplan zeigt Kooperationsthemen in der Region, nennt Rahmenbedingungen und gibt Hinweise für die weitere Entwicklung. Dieser soll die Lebensqualität in der Region absichern.

Die Vereinbarung enthält ein gemeinsames Bekenntnis zur Lebensqualität in der Region. Um die Lebensqualität und Standorte zu sichern und weiter zu entwickeln, braucht es Abstimmung zwischen den Gemeinden.

Eine Einschränkung der Gemeindeautonomie ist durch diese Kooperation nicht vorgesehen.

Als Mehrwert soll es möglich sein komplexe, regionale Themen, die mehrere Gemeinden gleichzeitig betreffen, gemeinsam anzugehen (z.B. Kooperationsraum Westbahn-Neu).

Der Stadtdirektor:  
Mag. Bindeus

GR Ing. Gschwendtner:

### ANTRAGSEMPFEHLUNG

Der Gemeinderat beschließt:

Die vorliegende Kooperationsvereinbarung der Zentralraumregion Linz Südwest wird beschlossen.

Der Bürgermeister:  
Mag. Brunner

GR Ing. Gschwendtner stellt den Antrag, die Antragsempfehlung des Amtes zu beschließen.

StR Schmid:

Die Raumentwicklung über Gemeindegrenzen hinweg gemeinsam zu steuern, ist eine gute Sache. Was wir im Ausschuss kritisiert und in der Fraktion diskutiert haben, ist, dass die Formulierungen schwammige Absichtserklärungen sind und nur eine

positive Aufbereitung darstellen. Für uns wird wichtig sein, dass die richtigen Gremien, die noch nicht definiert sind, eingerichtet werden. Die Berichte der Steuerungsgruppe aus den 10 Bürgermeistern sollten dem Planungsausschuss vorgelegt werden, damit dieser weiß, was die Steuerungsgruppe entschieden hat.

GR Ing. Hametner:

Grundsätzlich ist die Sache zu unterstützen, wir werden uns aber der Stimme enthalten, weil sehr viele Dinge schwammig sind. Es sollten notwendige Gremien und Strukturen eingerichtet, die Gremien und Strukturen sind aber noch unbekannt. Das vorliegende Konzept ist nicht wirklich vielsagend, man sollte darüber diskutieren, wenn alles genauer vorliegt. Uns fehlt auch die Information, was ist, wenn eine der 10 Gemeinden einen Beschluss nicht im Gemeinderat absegnet, kommt der dann zu Stande oder nicht.

GR Haberpointner-Schlagnitweit:

Von meiner Seite gibt es sicher Zustimmung, zukunftsorientiertes vernetztes gemeindeübergreifendes Denken ist notwendig. Wenn man die nötigen Gremien und Strukturen schon hätte, bräuchte man vorliegende Vereinbarung nicht. Wenn wir das wirklich wollen, werden sie in der Folge entstehen.

GR Kirchmayr:

Vielleicht sind die 10 Gemeinden dann so stark, den sinnlosen Schwenk der Westbahnstrecke zum Flughafen Hörsching zu verhindern.

BGM Mag. Brunner:

Dass die Vereinbarung so ist, wie sie vorliegt, ist ein Ausdruck des Ringens um eine gemeinsame Position auf Basis der unterschiedlichen Interessen zwischen dem Land und den Gemeinden. Das ist der erreichte Text für eine Absichtserklärung, der so akkordiert ist. Versteht es so, wie wenn auf höherer Ebene Entwicklungsinstrumente aufgebaut werden sollen, um eine größere Sicht zu haben. Das wird mit unterschiedlichen Interessen und Befürchtungen beäugt. Klug wäre es, dem zuzustimmen, sonst würden wir deklarieren, dass wir uns nur Leonding ansehen.

StR Mairinger:

Interkommunale Raumentwicklung ist ein guter Grundgedanke, um regional eine gute Entwicklung zu erreichen. In den Aktivitäten wird der Punkt Diskussionen in den Gemeinden angeführt, davon habe ich aber nichts bemerkt. Außerdem halte ich es demokratiepolitisch für bedenklich, dass nur die Bürgermeister in der Steuerungsgruppe sind, für mich wäre es sinnvoller, wenn die Steuerungsgruppe so wie die Bezirksabfallverbände organisiert wären, damit alle Parteien vertreten sind.

Der Antrag von GR Ing. Gschwendtner wird mit Stimmenmehrheit bei

32 Ja-Stimmen

(BGM Mag. Brunner, Vbgm. Dr. Naderer, Vbgm. Stangl, StR Schneider, GR Ing. Gschwendtner, GR Dr. Stipanitz, GR Dorl, GR Rainer, GR H. Lutz, GR Walchshofer, GR Mag. Kronsteiner, GR Steffan, GR Ing. Wansch, GRersM Aigner, GRersM Asanger, GRersM DI Tolar, GRersM Mag. K. Lutz, StR Schmid, StR Eichhorn, GR Landvoigt, GR Kirchmayr, GR Rechberger, GR Ing. Luger, GR Bäck, GR Neidl MBA, GRersM Ing. Mag. Velechovsky, GRersM

Dick, GRErsM DI Stickler, StR Mairinger, GR  
Maria Haberpointner-Schlagnitweit, GRErsM  
Mag. Herber, GRErsM A. Dorn-Fussenegger)  
bei  
0 Nein-Stimmen () sowie  
5 Stimmenthaltungen (StR Mag. Täubel, GR Ing. Hametner, GR  
Gattringer, GR Ing. Mag. Wolf, GRErsM Gruber)

beschlossen.

Die Abstimmung erfolgt durch Erheben der Hand.

GR 6.7.2006

TO-Nr. 34) ÖBB-Westbahntrasse – Kenntnisnahme

BGM Dr. Sperl:

STADTAMT LEONDING

Leonding, am

06.07.2006

GZ.: Stab-1734-000/0-2006 schhil/GR

Betr.: 4-gleisiger Ausbau der Westbahn –  
Resolution

RESOLUTION

gegen die von der ÖBB festgesetzte neue Westbahntrasse (4-gleisiger Ausbau mit Südumfahrung von Pasching sowie gegen eine Projektsteilung in Leonding – Abschnitt Hauptbahnhof bis Untergaumberg; Abschnitt westlich Richtung Salzburg).

Zur Erläuterung:

Im Zuge des geplanten 4-gleisigen Ausbaus der Westbahn zwischen Linz und Marchtrenk wurden vier verschiedene Trassenvarianten vorgestellt. Seitens der ÖBB wurden in einem bis zum Entscheidungsbeschluss transparenten Verfahren mit Gemeindeforen und Bezirksforen verschiedene Trassenplanungen erörtert und gewichtet. Bei dieser Gewichtung spielten Fragen der Raumordnung, des Umweltschutzes, des Naturschutzes, des Wasserrechtes, der Landwirtschaft, des Lärmschutzes etc. eine gewichtige Rolle. Nach ca. zweijähriger Tätigkeit wurden die einzelnen Trassen nach diesen Kriterien bewertet. Dabei hat die Trasse am jetzigen Bestand insgesamt am besten abgeschnitten. Dann wurde seitens der ÖBB noch eine Bewertung bezüglich der Bahninteressen (Wirtschaftlichkeit, möglichst unkomplizierte Bauabwicklung, etc.) vorgenommen. Im letzten Bezirks- bzw. Gemeindeforum stellten die Vertreter der ÖBB nunmehr die 4-gleisige Südumfahrung im Bereich Pasching-Hörsching als beste Lösung dar. Trotz einer dadurch erfolgten Verlängerung der Gleisstrecke und damit verbundenen längeren Fahrdauer von ca. 7 Sekunden haben offensichtlich interne Kriterien der ÖBB den Ausschlag gegeben. Insbesondere die wesentlich leichtere Bauabwicklung über ausschließliches Feld- und Ackerland und die damit verbundene wesentlich weniger stark behinderte Verkehrsabwicklung auf den bestehenden Gleisen waren vermutlich dafür primär entscheidend. Die von Leonding angeführten Einwände wurden nicht berücksichtigt. So wird durch die neue Trasse die Bahn wesentlich näher an die Ortschaft Jetzing

herangeführt und wird dadurch auf Leondinger Gemeindegebiet bedeutend mehr Grund für die künftige Bahntrasse benötigt.

Auch erhebt sich auf Grund des stattgefundenen Entscheidungsprozesses durch die Gewichtung der Bahninteressen für Leonding die Frage, inwieweit im weiteren Verfahren auf die Wünsche von Tieflage bzw. Einhausung der vier Gleise vom sogenannten „Jetzinger Wachter“ bis zur Stadtgrenze von Linz Berücksichtigung finden werden. Nachdem in diesem Bereich die Bauabwicklung wegen der Bauenge wesentlich schwieriger sein wird, befürchtet Leonding, dass die Bahn bei Tieflage der Trasse bzw. Einhausung wiederum verstärkt ihre Eigeninteressen nach Wirtschaftlichkeit und möglichst reibungsloser Bauabwicklung letztendlich in den Vordergrund rücken wird.

Im derzeitigen Vorverfahren zeigt sich auch, dass für die Bahnlinie in Leonding eigentlich bis jetzt nur ein Ansprechpartner, nämlich Herr Ing. Plank mit seinem Team, verantwortlich zeichnet. Dieses Team weist immer wieder darauf hin, dass für den Bahnausbau vom Hauptbahnhof Linz bis Untergaumberg ihrerseits keine Zuständigkeit gegeben ist. Dies bedeutet, dass für dieses dicht verbaute Gebiet es derzeit für die Stadt Leonding keinen Ansprechpartner gibt. Es ist auch noch völlig offen, inwieweit das notwendige Umweltverträglichkeits-Verfahren im Ganzen für Leonding durchgeführt wird oder nicht. Die Stadt Leonding verlangt jedenfalls ein einheitliches Verfahren für die gesamte Ausbaustrecke auf Leondinger Gemeindegebiet.

Aus all diesen Gründen stimmt die Stadt Leonding der derzeitigen Vorgangsweise mit Entscheidungsfindung Südumfahrung nicht zu und erhebt schwere Bedenken gegen die Übergewichtung der Interessen der Bahn gegenüber den sonstigen Entscheidungskriterien.

Der Bürgermeister:  
Dr. Sperl

BGM Dr. Sperl:

Vorgestern war ja hier in diesem Saal das Gemeindeforum. Dabei wurden uns lediglich Fakten zur Kenntnis gebracht, die bereits in den Zeitungen zu lesen waren oder in den Bezirksforen bekannt gegeben wurden. Ich stelle fest, dass die Interessen der Bahn höher bewertet werden als Umweltschutz, Gemeindeangelegenheiten, usw.

GR Mag. Dr. Kubouschek vermisst in der vorliegenden Resolution die explizite Aufforderung, in bestimmter Weise tätig zu werden. Er meint, es sei zwar dargelegt, was die Gemeinde nicht will, nicht aber, was sie fordert.

Vbgm. Mag. Kreinecker:

Auch wir haben zu unserem Entsetzen aus der Zeitung erfahren, dass die Abschwenkung der Westbahn nun doch realisiert werden soll. Wer die vorliegenden Pläne studiert, weiß, wie viel Landschaft dabei zerstört wird. Ich halte es auch für vermessen, dass die Meinungen der Foren und Bürger der Bürgerbeteiligungsverfahren ignoriert werden. Eine Resolution halten wir für sehr angebracht, meinen aber, dass wir dem Rat GR Mag. Dr. Kubouscheks folgen und den Wortlaut und unsere Forderungen entschiedener formulieren sollen. Wir haben bereits einmal einen Beschluss getroffen und unsere Empfehlung für die Beibehaltung der Trassenführung abgegeben. Die Abschwenkung würde einzig und

allein dem Paschinger Bürgermeister entgegenkommen.

GRErsM Mag. Steinkellner:

Dieser Beschluss beinhaltet drei Punkte:

- 1.) Lärmschutz – wenn diese Ausbaumaßnahmen der ÖBB erfolgen, müssen die Anrainer, vor allem in Untergaumberg, besser geschützt werden. Eine Einhausung ist die einzig vernünftige Maßnahme. Über diesen Punkt sind wir uns ja alle einig.
- 2.) Verfahrensabwicklung – es soll ein gemeinsames Leondinger Vorgehen möglich sein und auch ein gemeinsames Verfahren für Leonding durchgeführt werden. Auch darüber herrscht Einigkeit.
- 3.) Anbindung des Flughafens, Trassenverlauf – zu diesem Thema habe ich eine andere Meinung als viele der hier Anwesenden. Der Flughafen kostet uns sehr viel Geld, bringt Wohlstand (viele Arbeitsplätze), gehört dem Land OÖ. und der Stadt Linz zu je 50 %. Bezüglich des Trassenverlaufes gab es seitens der ÖBB mehrere Projekte: Schwenk zum Flughafen, 2- oder 4-spurig oder der Ausbau der alten Trasse. Ich weiß, das ein Schwenk Grünflächenverlust bedeutet, er gibt aber gleichzeitig den Bewohnern entlang der Bahnstrecke in Pasching neue Lebensqualität und die Möglichkeit, neue Grünflächen zu schaffen. Dieser Ausbau ist ein zukunftsweisendes Großprojekt für einen Flughafen, der unser aller Lebensqualität sichert. Ich glaube, es wäre vollkommen falsch, eine Entscheidung zu treffen, die aus Leondinger Sicht bedeuten würde: Wir wollen nicht, dass der Flughafen an die Westbahn angebunden wird. Natürlich muss – wenn ein derartiger Schwenk erfolgt – die Trassentiefelage und eine Einhausung ausgeführt werden. Es darf auch keine unzumutbaren Belastungen für die Bevölkerung in Jetzing geben. Wenn man sich die Distanzen vorort ansieht, kann das alles ordnungsgemäß durchgeführt werden.

Es geht um ein ganz entscheidendes zukunftsorientiertes Projekt. Wenn wir uns heute unterschiedlich positionieren, weil wir bei Punkt 3.) keine Einstimmigkeit erzielen können, würde unsere Glaubwürdigkeit auch bei den anderen Punkten in Mitleidenschaft gezogen werden. Wenn die gesamte Logistik, die ein Flughafen beinhaltet und um das Areal ansässig ist, ignoriert wird, ist das für kaum jemanden verständlich.

Deshalb bitte ich, diesen Punkt zu teilen und getrennt abzustimmen, da meine Fraktion ansonsten nicht zustimmen kann, weil es kurzsichtig wäre, die Infrastruktur und die Wirtschaft außer Acht zu lassen. Es geht hier um ein infrastrukturelles Leitprojekt für die Zukunft.

**BGM Dr. Sperl:**

In den Gemeindeforen wurde des öfteren über den Flughafen gesprochen und dabei wurden auch Möglichkeiten aufgezeigt, wie z.B. ein Förderbandtransport für die Reisenden ähnlich wie in Palma.

**StR Schmid:**

Ich glaube, wir waren alle enttäuscht über die Entscheidungsfindung, der die ÖBB nur die Kriterien einfach und billig zugrunde gelegt und den Willen aller Gemeindegremien ignoriert hat, die sich für den Ausbau der bestehenden Strecke

entschieden hatten.

Für Leonding ist eigentlich nur der Lärmschutz wichtig, denn die nach Süden geänderte Trassenführung trifft uns flächenmäßig nicht sehr stark. Man muss jedoch auch bedenken, dass diese Verschwenkung praktisch ein Gebiet zerschneidet, was landwirtschaftlich natürlich eine Katastrophe ist, weil sich dort nie mehr etwas entwickeln kann.

Für uns stellt sich weiters die Frage nach der Sinnhaftigkeit, denn die Bahn selber hat die Anbindung des Flughafens ursprünglich negativ bewertet, weil die schnellen Züge ja nicht stehen bleiben. Ein Frachtanschluss besteht bereits. Wenn jedoch der Frachtenbahnhof in Hörsching aufgelassen wird, wird es zusätzliches Lkw-Aufkommen Richtung Leonding geben – auch wenn es die Bahn herunterspielt. Die angedachte Nahverkehrsdrehscheibe für den Personalverkehr am Flughafen Hörsching wird es vielleicht in 100 Jahren geben, aber momentan wird sicher kein Paschinger und auch kein Hörschinger zum Flughafen Hörsching fahren, weil er in dieser Zeit schon mit dem Bus in Linz sein kann.

Das schwierigste Problem aus unserer Sicht ist die Entscheidungsfindung, und wir müssen wirklich sehr aufpassen, dass die noch zu treffenden Entscheidungen über Einhausung, Unterwerfungsbauwerk usw. nicht wieder nach den Gesichtspunkten „billiger und einfacher“ getroffen werden.

#### Vbgm. Mag. Brunner:

Bis vor wenigen Minuten war ich optimistisch, dass wir in Leonding eine einheitliche politische Position zustande bringen – die Wortmeldung von Mag. Steinkellner entmutigt mich.

Für die Stadt Leonding bringt die Anbindung des Flughafens überhaupt keinen Vorteil, und auch die Herren, die die Präsentation für die ÖBB vorgenommen haben, haben auf meine Frage, ob sich abschätzen lässt, was das nachhaltig für eine Wirkung hat, dezidiert gesagt: Die Suppe ist sehr, sehr dünn.

Die immer wieder angesprochene Einschätzung, dass das eine derartige infrastrukturelle Entwicklung bringt, wird offensichtlich durch nichts belegt. Dem Hausverstand widerspricht es ebenfalls, denn die schnellen Züge fahren durch. Und ich glaube nicht, dass jemand mit drei Koffern und Rucksack mit der Bahn zu einem Charterflug fährt. Selbst der Bus fährt fast immer leer. Wenn auch nicht die Gefahr besteht, dass die Frachtflüge ausgeweitet werden, was ja immer verneint wird, dann versteht man es noch weniger.

Sollte es der Stadt Leonding nicht gelingen, eine gemeinsame Stellungnahme oder Vorgangsweise zu finden, dann wird es für die ÖBB ein Leichtes sein zu sagen: Ihr seid selber nicht einig; wir machen es, wie wir glauben.

Als Landespolitiker eine andere Sichtweise zu haben ist legitim – für Leonding sehe ich das ganz bestimmt nicht so.

#### GR Dietachmayr:

Es ist bekannt, dass ich das als Jahrhundertbauwerk sehe, weil eine Bahnlinie nur alle paar hundert Jahre gebaut wird.

Man darf sicher nicht von der heutigen Personen- und Frachtfrequenz ausgehen, sondern muss an die Zukunft denken, weshalb ich der Meinung war und bin, bei einem Neubau eine Verbindung mit dem Flughafen herzustellen.

In erster Linie trifft uns die Strecke von Untergaumberg bis zum „Jetzinger Wachter“, und da ändert sich an der Trassenführung nichts. Als Gemeinderat in Leonding interessiert mich in erster Linie, dass alle Möglichkeiten ausgenützt werden, unsere Bevölkerung zu schützen – durch Tieflage, Einhausung oder was immer.

Diesbezüglich fehlt mir der nötige Nachdruck in der Resolution.

Mir liegt sehr viel daran, dass die zwei verschiedenen Bau- und Planungsabschnitte in einem abgehandelt werden. Es muss zumindest **einen** Ansprechpartner für das gesamte Projekt auf Leondinger Gemeindegebiet geben. Auch darauf müssen wir in dieser Resolution besonders hinweisen.

GR Dipl.-Ing. Stickler:

Vieles von dem schon Gesagten ist durchaus richtig. Ich möchte aber die wirtschaftspolitische Euphorie bezüglich der Anbindung des Flughafens an die Bundesbahn relativieren, denn selbst wenn der Optimismus gerechtfertigt ist und sich daraus eine spezifische Belebung der Vernetzung der Verkehrssysteme ergibt, haben die im Süden Leondings Wohnenden sofort den Nachteil, dass Druck in Richtung Frachtflugverkehr entsteht, und dieser findet natürlich in der Nacht statt. Das generelle Nachtflugverbot ist ja wahrscheinlich prophylaktisch für diesen Zweck schon aufgehoben, und daher habe ich überhaupt kein Interesse an einer Belebung dieser Art.

GR Englisch:

Als Umweltaktivist ist mir sofort aufgefallen, dass bei diesem Südschwenk „nur“ 50 ha Grund mehr verbraucht werden.

Wir wissen alle, dass aufgrund des unaufhörlich steigenden Ölpreises die Landwirtschaft als Energieträger immer stärker ins Spiel kommt. Derzeit ist es aber so, dass in Österreich nicht genügend Biodiesel erzeugt werden kann, weil uns die Anbauflächen fehlen.

Ich sehe hier ein starkes Manko für die Umwelt und bin gegen den Südschwenk.

GRErsM Mag. Stadler:

Das Hauptargument gegen die Anbindung ist, dass die internationalen Züge am Flughafen Linz nie stehen bleiben werden. Es ist daher absehbar, dass sich dieser Flughafen nicht zu einem Verkehrsknotenpunkt entwickeln wird. Deshalb ist die S-Kurve meiner Meinung nach sinnlos, und man kann die Resolution „unterschreiben“.

GR Dr. Grünling:

Mag. Steinkellner hat schon die drei Problemkreise genannt – 1 Südschwenk, 2 Trennung der Planung auf Leondinger Gemeindegebiet, 3 der von uns geforderte Lärmschutz größtmöglichen Ausmaßes. Über zwei sind wir uns einig, der Südschwenk ist etwas umstritten.

Man kann zu diesem Südschwenk stehen wie man will – ich fürchte, die Entscheidung ist gefallen, und gegen diese Südtrasse zu kämpfen ist meiner Meinung nach ein Kampf gegen Windmühlen. Wir sollten besser unsere Kraft hinsichtlich der beiden anderen Punkte bündeln. Es ergibt sich zudem ein gutes Argument: Wenn die Bahn durch den Südschwenk Geld spart, dann soll sie dieses in den Lärmschutz für die Leondinger Bevölkerung investieren.

Diese zwei Punkte sollten in der Resolution massiv in den Vordergrund gestellt und auch die Vorgangsweise bei der Trassenfindung heftig kritisiert werden.

Es sollte daher eine Dreiteilung der Resolution und eine getrennte Abstimmung erfolgen oder eine Resolution verfasst werden, in der nur die beiden Punkte enthalten sind.

Vbgm. Mag. Brunner:

Ich muss hier korrigieren, dass der Schwenk bereits nach der Fa. Rosenbauer beginnt, und wenn man sich das in der Natur anschaut, wird ersichtlich, dass ein Großteil unseres für die Zukunft geplanten Betriebsbaugebietes der Bahntrasse zum



Opfer fällt. Da geht es nicht nur um die zweispurige Linie, sondern um die gesamte Trasse, die in voller Breite das Betriebsbaugelände zerschneidet. Leonding ist also sogar massiv betroffen.

Ich bin nicht bereit, die Entscheidung der Bahn einfach zur Kenntnis zu nehmen und sich auf den Lärmschutz zu beschränken – denn dieser ist doch das Mindeste! Wenn man auf der Westautobahn fährt, sind zu beiden Seiten permanent Lärmschutzwände; hier hat man aber den Eindruck, als wäre es für Leonding ein Privileg, eine Einhausung zu bekommen und als ob wir darum betteln müssten. Wenn wir uns nicht auf die Beine stellen und mit einem gemeinsamen Beschluss gegen die Südvariante auftreten, dann werden sie mit uns umspringen, wie sie wollen. Es mag schon sein, dass die Südumfahrung beschlossene Sache ist, aber ich gehe davon aus, dass doch in Österreich (das sage ich auch in Richtung Mag. Steinkellner) die Politik etwas zu sagen hat, es sei denn, auf Landesebene gibt es bereits ein Arrangement mit der Stadt Linz als Flughafeneigentümer. Dann wäre die Gemeinde Leonding verraten.

Wenn es aber so wäre, könnte ich – nachdem sich alle Interessensgruppen von Leonding bis Horsching für den vierspurigen Bestandsausbau ausgesprochen haben - die Entscheidung der Bundesbahn umso weniger zur Kenntnis nehmen, auch wenn es möglicherweise in der Realität so sein wird.

GRErM Mag. Steinkellner ersucht um Trennung des strittigen Punktes.

GRErM Mag. Stadler:

Zwei Resolutionen haben keinen Sinn. Ich habe aufgehört, als Mag. Steinkellner gesagt hat, ein solches Jahrhundertprojekt müsse am Flughafen vorbeigehen. Netzwerkökonomisch hätte das einen Sinn, wenn diesem Flughafen eine Bedeutung zukäme, dass die Züge stehen bleiben würden. In Wirklichkeit werden diese aber durchfahren. Das hat höchstens für den Lastenverkehr einen Sinn, und den wollen wir alle miteinander nicht.

Mit zwei Resolutionen nehmen wir uns jede Argumentationskraft.

VbGm. Mag. Brunner:

Koll. Stadler, es gibt die Bedingung der FPÖ auf Trennung, weil sie sonst nicht einmal die Forderung nach Lärmschutz unterstützt.

Über Antrag von BGM Dr. Sperl:

Beschluss: Die Stadt Leonding fordert einstimmig

- die Einhausung und/oder Tieferlegung der Bahntrasse und
- ein gemeinsames UVP-Verfahren auf dem gesamten Leondinger Gemeindegebiet.

Die Stadt Leonding ist sofort zu den Planungen im Bereich Hauptbahnhof bis Untergaumberg beizuziehen.

Ein Ansprechpartner für die Forderungen und Wünsche der Stadt Leonding im gesamten Planungsbereich ist umgehend bekannt zu geben.

Über Antrag von BGM Dr. Sperl:

Beschluss: Die Stadt Leonding spricht sich für einen 4-gleisigen Bestandsausbau mit Fußgängertunnel zum Flughafen aus - mit

32 Ja-Stimmen (BGM Dr. Sperl, VbGm. Mag. Brunner, VbGm. Bindeus, StR Schneider, GR Marx, GR Wiesinger, GR Fischer, GR Mag. Dr. Stipanitz, GR Stumvoll, GR Weikinger, GR Dietachmayr, GR Rainer, GR Lutz,

GR Walchshofer, GR Dorl, GR Mag. Wallner,  
GRersM Zinganell, GRersM Steffan, Vbgm. Mag.  
Kreinecker, StR Eichhorn, StR Schmid, GR Harant,  
GR Wimmer, GR Dipl.-Ing. Stickler, GR Radlmair, GR  
Aigner, GRersM Ribisch, GR Mag. Dr. Kubouschek,  
GR Englisch, GR Mag. Larcher, GRersM Mag.  
Stadler, GRersM Draxler) bei  
3 Nein-Stimmen (GR Mag. Kronsteiner, GR Dr. Grünling, GRersM  
Mag. Steinkellner) sowie  
0 Stimmenthaltungen.

Die Abstimmungen erfolgen jeweils durch Erheben der Hand.

### **GR 24.4.2008**

TO-Nr. 24) Einhausung der Westbahn im Raum Leonding – Resolution der SPÖ

Vbgm. Mag. Brunner:

RATHAUS LEONDING

Leonding, am

11.04.2008

GZ.: Sek-1170-523-2008-Schhil/GR

Betr.: Einhausung der Westbahn im Raum  
Leonding

### **RESOLUTION**

der SPÖ-Fraktion des Leondinger Gemeinderates für Lärmschutzmaßnahmen beim geplanten 4-spurigen Ausbau der Westbahn.

Im Ausbauprogramm der ÖBB ist vorgesehen, die Westbahnstrecke zwischen Linz und Marchtrenk 4-spurig auszubauen. Nach letzten Plänen sollen die zwei zusätzlichen Gleise im Bereich Leonding nördlich zum bestehenden Gleiskörper verlegt werden. Derzeit frequentieren die Westbahnstrecke im Raum Leonding täglich mehr als 400 Züge.

Die Westbahn teilt das Leondinger Gemeindegebiet und ist der größte Lärmerreger für die mittlerweile fast auf 26 000 Einwohner angewachsene Stadt. Es ist daher zwingend erforderlich, im Zuge des geplanten Ausbaus für einen den heutigen Erfordernissen nötigen Lärmschutz zu sorgen. So wie im Bereich der Tauernautobahn nunmehr nachträglich Einhausungen vorgenommen werden, soll auch im Raum Leonding die Westbahnstrecke eingehaust werden. Nur so ist es möglich, den prognostizierten Zugverkehr (mehr als 600 Züge täglich) umweltschonend durch die Stadt Leonding zu führen.

Der Stadtamtsdirektor:  
Mag. Bindeus

## ANTRAGSEMPFEHLUNG

Der Leondinger Gemeinderat möge nachfolgende Resolution beschließen:  
Die ÖBB wird eindringlich aufgefordert, schon jetzt bei der Planung eine Einhausung der künftigen 4-gleisigen Westbahnstrecke im Raum Leonding zwingend vorzusehen.

Der Bürgermeister:  
Dr. Sperl

## RESOLUTION

der SPÖ-Fraktion des Leondinger Gemeinderates für Lärmschutzmaßnahmen beim geplanten 4-spurigen Ausbau der Westbahn.

Im Ausbauprogramm der ÖBB ist vorgesehen, die Westbahnstrecke zwischen Linz und Marchtrenk 4-spurig auszubauen. Nach letzten Plänen sollen die zwei zusätzlichen Gleise im Bereich Leonding nördlich zum bestehenden Gleiskörper verlegt werden. Derzeit frequentieren die Westbahnstrecke im Raum Leonding täglich mehr als 400 Züge.

Die Westbahn teilt das Leondinger Gemeindegebiet und ist der größte Lärmerreger für die mittlerweile fast auf 26 000 Einwohner angewachsene Stadt. Es ist daher zwingend erforderlich, im Zuge des geplanten Ausbaus für einen den heutigen Erfordernissen nötigen Lärmschutz zu sorgen. So wie im Bereich der Tauernautobahn nunmehr nachträglich Einhausungen vorgenommen werden, soll auch im Raum Leonding die Westbahnstrecke eingehaust werden. Nur so ist es möglich, den prognostizierten Zugverkehr (mehr als 600 Züge täglich) umweltschonend durch die Stadt Leonding zu führen.

Die SPÖ-Fraktion stellt daher den Antrag, bei der nächsten Gemeinderatssitzung folgende Resolution zu beschließen:

**Der Leondinger Gemeinderat möge nachfolgende Resolution beschließen:**

**Die ÖBB wird eindringlich aufgefordert, schon jetzt bei der Planung eine Einhausung der künftigen 4-gleisigen Westbahnstrecke im Raum Leonding zwingend vorzusehen.**

Leonding, 11. April 2008

Vbgm. Mag. Brunner stellt den Antrag, die Antragsempfehlung des Amtes zu beschließen.

Vbgm. Mag. Brunner:

Wir haben bereits bei den Präsentationen immer betont, dass wir diese Einhausung brauchen. Mit dieser Resolution wollen wir unsere damaligen Forderungen bekräftigen. Wir hoffen, dass die neuen Planer unseren Wunsch ernst nehmen.

BGM Dr. Sperl:

In den letzten Jahren haben wir oft mit dem Regionalforum kooperiert. Seit ca. 6 Monaten hört man von diesem Forum aber nichts mehr. Wir wissen momentan nicht, wie die Sache nun weitergeht. Eines ist aber sicher: der 4-gleisige Ausbau wird jedenfalls bis Marchtrenk realisiert.

Wir werden diese Resolution an alle zuständigen Stellen weiterleiten, damit klargemacht wird, wie ernst es uns mit dieser Einhausung ist.

GR Englisch:

Ich hoffe, die Einhausung soll nicht beim Bahnhof Leonding enden. Der Lärm der

Züge, die in Richtung Pasching fahren, belastet die südlichen Teile Ruffings sehr stark.

BGM Dr. Sperl antwortet, deshalb laute der Wortlaut in der Resolution „im Raum Leonding“. Er berichtet, dass angrenzende Gemeinden der Tauernautobahn beim Umweltverträglichkeitsverfahren durchgesetzt haben, dass auf ihrem Gemeindegebiet eine Einhausung der Autobahn vorgenommen werden muss.

Vbgm. Mag. Kreinecker:

Wir werden dieser Resolution natürlich zustimmen – zumal sie eine längst artikuliert Forderung des früheren ÖVP-Stadtrates Ing. Velechovsky ist, der sie damals für die Gaumberger Bürger ausgesprochen hat.

Im Falle eines Unfalles könnte eine solche Einhausung Probleme bereiten.

BGM Dr. Sperl entgegnet, dass bei Unfällen auch Lärmschutzwände hinderlich wären.

Beschluss: Der Antrag von BGM Dr. Sperl wird einstimmig angenommen.

Die Abstimmung erfolgt durch Erheben der Hand.

## **GR 18.11.2010**

### TO-Nr. 1) Viergleisiger Ausbau der Westbahn – Präsentation Trassenvarianten und mögliche Lärmschutzmaßnahmen

BGM Mag. Brunner begrüßt die Vertreter der Bundesbahn und ersucht um die Präsentation.

DI Plank stellt mit seinem Team die Trassenvarianten und Lärmschutzmaßnahmen im Gemeindegebiet von Leonding die dem Protokoll als Beilage 4) angefügt sind, vor.

Vbgm. Stangl:

Wurden auch die Auswirkungen von Vibrationen untersucht, weil die laut Kollegen aus St. Valentin sehr groß sind und sie nicht zugestimmt hätten, hätten sie das Ausmaß vorher gekannt.

DI Plank:

Die Auswirkungen der Vibrationen sind weit geringer als die des Lärms. Bereits 2006 wurden an ersten sensiblen Gebäuden Messungen vorgenommen. Gebäude werden nach der Bausubstanz und nach möglichen Erschütterungsauswirkungen aus dem Fahrbetrieb beurteilt. Es muss nachgewiesen werden, dass ein ausreichender Schutz nach ÖNorm gewährleistet ist. Die Erschütterungen sind ebenfalls Thema der Umweltverträglichkeitsprüfung.

GRErsM Mag. Steinkellner:

Gibt es einen Auftrag, die Anrainer an Bahnstrecken gleich zu behandeln, denn in Tirol wird sehr viel wegen Lärmmaßnahmen sehr viel unter Tag gefahren, wohl wissen, dass in den engen Tälern sehr viele Fremdenverkehrsgemeinden sind. Wie viele Einwohner sind bei uns betroffen, wo keine Tunnellösung vorgesehen ist,

während in Tirol wegen kleiner Dörfer untertunnelt wird.

DI Plank:

In erster Linie steht das Thema, was umweltverträglich ist. Wo sind die Grenzwerte und wie können sie eingehalten werden. Die Tunnel im Unterinntal helfen sicher dem Tourismus, sind aber nicht deswegen.

GR Mairinger:

Mich stören die sogenannten „vertretbaren Kosten“. Es leben viele Leondinger an der Bahnstrecke und Lärm macht bekanntlich krank. Daher ist der größte Einsatz von Geldmitteln vertretbar, noch dazu wenn man sieht, was von der Bahn in andere Projekte, z.B. in den Koralmtunnel, investiert wird. Der Bahnverkehr und die Lärmbelastung werden steigen und wenn kein entsprechender Lärmschutz kommt, muss die Geschwindigkeit verringert werden.

DI Plank:

Das geringere Geschwindigkeit weniger Lärm bedeutet ist falsch. Die modernen schnellen Züge wie der ICE oder der Railjet sind kaum zu hören, während der langsame Güterzug lärmintensiv ist.

GR Kirchmayr:

Der Lärm breitet sich über Lärmschutzwände hinaus aus und verstärkt sich. Wo kommt der Lärm dann verstärkt an?

DI Wiesinger:

Die Meinung, dass sich der Lärm aufbaut und weiter entfernt auftritt ist nicht richtig. Die Lärmschutzwände haben die akustische Eigenschaft, den Schall zu reduzieren, zu reflektieren und wieder zu reduzieren, wenn er vom Wagenkasten zurück reflektiert wird.

GR Ing. Gschwendtner:

Die Lärmschutzmaßnahmen betreffen die Trassenführung über den Flughafen, wie würde der Lärmschutz aussehen, wenn auf der jetzt bestehenden Trasse ausgebaut würde?

DI Plank:

Die vorgestellte Variante E hätte lärmtechnisch die gleiche Wirkung, wie wenn der Bahnhof Hösching angefahren würde.

GR Dr. Quass:

Wird der Lärm mehr und wenn ja, durch die höhere Geschwindigkeit oder die vermehrte Nutzung?

DI Wiesinger:

Der Lärm steigt durch die höhere Anzahl an Zügen.

BGM Mag. Brunner:

Ich sage danke für die Informationen. Die weitere Vorgangsweise wird so sein, dass zu Beginn des kommenden Jahres das Bürgerforum aktiviert wird. Zwischen Gemeinde mit seinen Experten aus allen Fachbereichen und ÖBB wird es eine Projektgruppe geben, wo die harten Fakten diskutiert, verhandelt und erarbeitet werden. Anschließend haben Stadt- und Gemeinderat die Entscheidungen zu treffen, ausgehend von der Resolution, die der Gemeinderat getroffen hat. Die ÖBB haben

ihre Planung vorgestellt, was möglich wird, wird sich entscheiden. Wir werden uns vorbereiten und mit Zähnen und Klauen verteidigen um unsere Ziele zu erreichen. Die Verhandlungen werden sicher nicht harmonisch aber sachlich verlaufen. Mann wird sehen, was bis zur Umweltverträglichkeitsprüfung noch offen sein wird.

Der Gemeinderat ist mit der weiteren Vorgansweise einverstanden.

## **GR 15.11.2012**

### 23.2 Resolution betreffend den Ausbau der Westbahnstrecke im Gemeindegebiet von Leonding

GR Dr. Dorn-Fussenegger erläutert den Inhalt der Resolution.

BGM Mag. Brunner:

Die Resolution beinhaltet 3 Punkte. Die ersten beiden Punkte beinhalten genau die beiden Themen, die Leonding als Planungsauftrag an die ÖBB mitgegeben hat. Der Lärmschutz ist dementsprechend nicht in der in der Resolution beschriebenen Form sondern genau beschrieben auszuführen. Dazu kommt noch die konkrete Machbarkeit. Wenn wir jetzt etwas fordern, was wir schon präzisiert haben und wofür wir schon einen Planungsauftrag gegeben haben, den wir auch mit finanzieren. Zum Punkt mit den Unterführungen haben wir den Auftrag an die technische Prüfung gerichtet, zu überlegen, wie es technisch machbar ist, die Übergänge dennoch zu erhalten. Daher sehe ich keinen Sinn darin, eine Resolution an jene Stellen zu schicken, welchen wir einen Planungsauftrag gegeben haben. Das halte ich eher für kontraproduktiv und würde das Gesprächsklima zwischen Bahn und Stadt eher stören.

Der Punkt 3 ist berechtigt und sinnvoll. Ich schlage daher vor, die Resolution in 3 Abschnitte zu teilen und über die Punkte extra abzustimmen.

GR Dr. Dorn-Fussenegger:

In den anderen Gemeinden wurde die Resolution gesamt beschlossen. Ich halte es nicht für gut, getrennt abzustimmen, auch wenn die Resolution nicht einstimmig beschlossen werden würde.

BGM Mag. Brunner:

Ich nehme an, die anderen Gemeinden haben keine Resolution beschlossen, wie in Leonding die Bahnunterführungen aussehen werden. Dort wird es hauptsächlich um den Lärmschutz gehen, wo wir in den Forderungen und Planungen bereits wesentlich weiter sind. Belassen wir es auf der sachlichen Seite.

GR Dr. Dorn-Fussenegger:

Die Resolutionen in den anderen Gemeinden haben sich natürlich nicht auf die Leondinger Verhältnisse bezogen, sondern nur auf die in der eigenen Gemeinde. Sie wurden übrigens überall einstimmig beschlossen.

BGM Mag. Brunner:

Unsere Resolutionen zu Beginn des Themas Westbahnausbau vor 3 bis 4 Jahren waren auch alle einstimmig. Wir sind wesentlich weiter und haben technische Planungen am Tisch und warten auf die noch fehlenden Teile und auf die Gutachten

von unseren Sachverständigen.

GR Ing. Hametner:

Alles was dem Sinn und Zweck der Stadtgemeinde dient, ist zu unterstützen. Aus meiner Sicht ist das Papier inhaltlich zum Teil kontraproduktiv. Denn wenn ich vom Erhalt der Unterführungen lese, verpflichte ich zu sehr in ein Detail zu gehen, denn es unerheblich, ob eine Unterführung oder eine Überführung bleibt. Gegenüber der Bahn sollte aber eine einheitliche und einstimmige Vorgangsweise gelten. Ich glaube es ist nicht klug, die ersten beiden Punkte zu unterstützen. Der dritte Punkt ist aber unterstützenswert.

Vbgm. Mag. Kreinecker:

Das Thema ÖBB ist für die nächsten Jahre sehr wichtig. Man kann vielleicht zu wenig tun, aber nie zu viel. Ich habe nicht die Befürchtung, dass durch eine Forderung, die zwei Mal in verschiedenen zusammenhängen kommt, zu Kommunikationsschwierigkeiten führt. Ich habe kein Problem, die gesamte Resolution zu unterstützen, obwohl ich glaube, dass die Frage der Unterführungen ein wenig unklar ist. Die Resolution nimmt Bezug auf Wünsche aus der Bevölkerung und auf diese Wünsche sollte man eingehen, damit die Bevölkerung das Gefühl hat, ernst genommen zu werden.

BGM Mag. Brunner stellt den Antrag auf getrennte Abstimmung zu allen drei Punkten.

Der Antrag von BGM Mag. Brunner wird mit Stimmenmehrheit bei

21 Ja-Stimmen	(BGM Mag. Brunner, Vbgm. Bindeus, StR Schneider, GR Ing. Gschwendtner, GR Marx, GR Dr. Stipanitz, GR Dorl, GR Rainer, GR Weikinger, GR Mag. Kronsteiner; GR Mag. Deutschbauer, GR Steffan, GR Ing. Blasl, GRErsM Steininger, GRErsM Ing. Wansch, GRErsM Aigner, GRErsM Asanger, StR Mag. Täubel, GR Ing. Hametner, GR Thurner, GR Ing. Mag. Wolf) bei
14 Nein-Stimmen	(Vbgm. Mag. Kreinecker, GR Dr. Quass, GR Landvoigt, GR Kirchmayr, GR Rechberger, GR Ing. Luger, GR Bäck, GR Ebenberger, GR Neidl MBA, GRErsM Radlmair, GR Dr. Dorn-Fussenegger, StR Haberpointner-Schlagnitweit, GR Mag. Dr. Kubouschek, GR Mairinger) sowie
2 Stimmenthaltungen	(GRErsM Dick, GR Gattringer)

beschlossen.

Die Abstimmung erfolgt durch Erheben der Hand.

BGM Mag. Brunner stellt den Antrag, über den Punkt 1 der Resolution abzustimmen.

Punkt 1 der Resolution wird mit Stimmenmehrheit bei

18 Ja-Stimmen	(Vbgm. Mag. Kreinecker, GR Dr. Quass, GR Landvoigt, GR Kirchmayr, GR Rechberger, GR
---------------	---

Ing. Luger, GR Bäck, GR Ebenberger, GR Neidl MBA, GRErsM Radlmair, GRErsM Dick, StR Mag. Täubel, GR Gattringer, GR Thurner, GR Dr. Dorn-Fussenegger, StR Haberpointner-Schlagnitweit, GR Mag. Dr. Kubouschek, GR Mairinger,) bei

0 Nein-Stimmen () sowie  
19 Stimmenthaltungen (BGM Mag. Brunner, Vbgm. Bindeus, StR Schneider, GR Ing. Gschwendtner, GR Marx, GR Dr. Stipanitz, GR Dorl, GR Rainer, GR Weikinger, GR Mag. Kronsteiner; GR Mag. Deutschbauer, GR Steffan, GR Ing. Blasl, GRErsM Steininger, GRErsM Ing. Wansch, GRErsM Aigner, GRErsM Asanger, GR Ing. Hametner, GR Ing. Mag. Wolf)

abgelehnt.

Die Abstimmung erfolgt durch Erheben der Hand.

BGM Mag. Brunner stellt den Antrag, über den Punkt 2 der Resolution abzustimmen.

Punkt 2 der Resolution wird mit Stimmenmehrheit bei

18 Ja-Stimmen (Vbgm. Mag. Kreinecker, GR Dr. Quass, GR Landvoigt, GR Kirchmayr, GR Rechberger, GR Ing. Luger, GR Bäck, GR Ebenberger, GR Neidl MBA, GRErsM Radlmair, GRErsM Dick, StR Mag. Täubel, GR Gattringer, GR Thurner, GR Dr. Dorn-Fussenegger, StR Haberpointner-Schlagnitweit, GR Mag. Dr. Kubouschek, GR Mairinger,) bei

0 Nein-Stimmen () sowie  
19 Stimmenthaltungen (BGM Mag. Brunner, Vbgm. Bindeus, StR Schneider, GR Ing. Gschwendtner, GR Marx, GR Dr. Stipanitz, GR Dorl, GR Rainer, GR Weikinger, GR Mag. Kronsteiner; GR Mag. Deutschbauer, GR Steffan, GR Ing. Blasl, GRErsM Steininger, GRErsM Ing. Wansch, GRErsM Aigner, GRErsM Asanger, GR Ing. Hametner, GR Ing. Mag. Wolf)

abgelehnt.

Die Abstimmung erfolgt durch Erheben der Hand.

BGM Mag. Brunner stellt den Antrag, über den Punkt 3 der Resolution abzustimmen.

Punkt 3 der Resolution wird mit Stimmenmehrheit bei

36 Ja-Stimmen (BGM Mag. Brunner, Vbgm. Bindeus, StR Schneider, GR Ing. Gschwendtner, GR Marx, GR Dr. Stipanitz, GR Dorl, GR Rainer, GR



Weikinger, GR Mag. Kronsteiner; GR Mag. Deutschbauer, GR Steffan, GR Ing. Blasl, GRersM Steininger, GRersM Ing. Wansch, GRersM Aigner, GRersM Asanger, Vbgm. Mag. Kreinecker, GR Dr. Quass, GR Landvoigt, GR Kirchmayr, GR Rechberger, GR Ing. Luger, GR Bäck, GR Ebenberger, GR Neidl MBA, GRersM Radlmair, GRersM Dick, GR Ing. Hametner, GR Gattringer, GR Thurner, GR Ing. Mag. Wolf, GR Dr. Dorn-Fussenegger, StR Haberpointner-Schlagnitweit, GR Mag. Dr. Kubouschek, GR Mairinger,) bei

0 Nein-Stimmen () sowie  
1 Stimmenthaltung (StR Mag. Täubel)

beschlossen.

Die Abstimmung erfolgt durch Erheben der Hand.

#### **GR 4.4.2013**

##### TO-Nr. 1) Ausbau der Westbahnstrecke – Trassenfestlegung; Beratung und Beschlussfassung

BGM Mag. Brunner:

Wir haben von den ÖBB in der zweiten Februarhälfte die noch offenen Planungen erhalten betreffend Lärm. D.h. die ÖBB hat das Lärmgebiet rund um den Bahnbereich untersuchen lassen. Wir haben auch die technische Planung über das Dazulegen von zwei HL-Geleisen auf der Nordseite der Bestandstrasse mit den diskutierten Einhausungen bekommen. Unsere Vorgangswiese war so, dass wir beschlossen haben, wenn die Planungen vorliegen, wir Herrn Abgottspon beauftragen, diese Varianten und Vorgaben der Bahn zu überprüfen, zu hinterfragen und gegenzurechnen. Das ist geschehen, vor zwei Wochen wurden die Ergebnisse des Herrn Abgottspon präsentiert und wir kamen zur Übereinstimmung, dass das was heute präsentiert wird, dem Gemeinderat vorgestellt werden soll. Im Stadtrat bzw. vor dem Stadtrat im Strategieausschuss, in dem alle Fraktionen vertreten sind, hieß es, wir sollten in diese Richtung gehen, um eine einheitliche Position zu haben. Diese Position weicht ab, von den Planungen der ÖBB, aber das wird Herr Agottspon darstellen. Es wird einsichtig sein, was die Bahn geplant hat und was der Vorschlag wäre, mit dem wir dann tatsächlich auf der Basis von Fakten, Zahlen, Kosten und technischen Möglichkeiten die ernsthaften Gespräche mit Vertretern der Politik und der ÖBB gehen wollen, um diese Variante für Leonding zu erreichen. Der heutige Beschluss wäre richtungsweisend für uns um zu wissen, wie wir es wollen. Wenn wir uns nicht einig werden, geht es wieder einige Schritte zurück, wenn wir uns einig werden, wäre es ein schönes Zeichen dafür, dass wir eine Variante haben, zu der wir alle ja sagen und die wir auf dieser Basis umzusetzen versuchen.

Hr. Abgottspon:

Ich freue mich, Ihnen die Varianten der Streckenführung zu präsentieren. Die ÖBB beabsichtigt neben der Bestandesstrecke in gleicher Höhenlage zusätzlich 2 Gleise für eine HL-Strecke zu bauen. Das hat dazu geführt, dass sich die

Gemeinde entsprechend positioniert hat und die ÖBB sich dann dazu bewegt gefühlt hat, eine ÖBB-Variante für die Gemeinde Leonding auszuarbeiten. Ich will sie nicht all zu sehr mit technischen Details belasten, aber entscheidend ist, die ÖBB hat festgelegt, dass sie erst nach der Gerstmayrstraße mit einer möglichen Tieflage beginnt. Daraus resultiert dann der Einhausungsanfang bei Km 191,500 und ein Einhausungsende bei Km 193,200. Ein weiterer Deckwert der ÖBB war die Unterführung Paschinger Straße, dass da nichts gemacht werden darf. Daraus resultiert eine Einhausungslänge von 1700 m auf dem Gemeindegebiet Leonding. Weiters wurde fixiert, die maximale Längsneigung sei mit 10 Promille vorzusehen. Die ÖBB beharrt darauf, dass die Haltestelle Leonding bei der HL 2, das ist die heutige Bestandesstrecke ebenfalls weiter in Betrieb ist.

Daraus resultieren folgenden Planskizzen der ÖBB:

In der Gerstmayrstraße wird nichts gemacht, d.h. beide Trassen kommen in heutiger Lage über die Gerstmayrstraße und anschließend senkt sich die neue Strecke, die HL 1, in eine Wanne und geht dann bei 191,500 in die Tieflage in einen Tunnel. Der Tunnel geht weiter Richtung Wels über den Bahnhof Leonding, also über die Haltestelle Leonding hinaus, weiter Richtung Bereich Fa. Rosenbauer. Anschließend wieder mit einer Steigung wieder auf das gewachsene Terrain.

Was resultiert aus dieser Planung auf die Gemeinde:

Einerseits hat die ÖBB ausgewiesen, dass die Planung der HL1-Strecke in Tieflage beim Bahnhof Leonding zu entsprechenden Auswirkungen einerseits in der täglichen Nutzung der Kunden, alle Kunden die von hier (Hr. Abgottspon zeigt auf einen Bereich am Lageplan) kommen, müssen über die HL 1 darüber in eine Unterführung, so dass sie dann beim neu gestalteten Bahnhof Leonding, der einen Mittelperron bekommen soll, auf die Perronfläche können bzw. Personen, die von der einen auf die andere Gemeindeseite wollen, machen eine Berg- und Talfahrt.

Diese Art von Bauweise ist sehr kompliziert, weil die HL2 (die heutige Bestandsstrecke) auch während der Bauzeit in Betrieb bleiben soll. Das hat zur Folge, dass entsprechende Kosten anfallen.

Ein weiterer ganz wesentlicher Punkt der ÖBB Variante ist, dass es keine Möglichkeit gibt, im Bereich der Hofackerstraße weder eine Unter- noch eine Überführung zu errichten.

Das sind die technischen Auswirkungen. Was heißt das in Bezug auf den Lärm: Für

die Gemeinde war es sehr wichtig, dass durch den Streckenausbau, der nachvollziehbar mehr Lärm nach sich ziehen wird, Lösungen gefunden werden müssen, dass die Gemeinde trotz allem nicht mehr belärmt wird. Die Auswertungen für den Lärmkataster wurden unter folgenden Annahmen gemacht. Einerseits hat man den heutigen Bestand mit Fahrplanaufkommen 2010/2011 zu Grunde gelegt und die heute vorhandenen Lärmschutzwände gemäß der erfolgten

Bestandeslärmsanierung in Leonding. Dann hat man die Variante der UVE (Einreichplanung) mit einem prognostizierten Aufkommen 2025 der Verkehre, gerechnet mit Lärmschutzwänden mit einer maximalen Höhe von 4 Metern über Schienenoberkante. Die Höhe kann aber effektiv 5 oder 6 Meter betragen, weil vorher noch irgendwelche Fundamente zu den Schutzwänden hinzukommen. Der Bahnkunde sieht 4 Meter, der Einwohner von Leonding eventuell 4 Meter, es können aber auch 6 Meter sein. Zusätzlich wurde auf Bestreben der Gemeinde die Variante Tieflage gerechnet, mit den gleichen Verkehrswertprognosen wie die Variante der Einreichplanung und eine Einhausung der HL1 auf einer Länge von etwa 1.700 Metern. Auch bei dieser Variante braucht es in gewissen Bereichen Lärmschutzwände.

Alles was in der Lärmbestandberechnung tiefrot ist, ist sehr schlecht, alles was sehr

grün ist gut. Entscheidend ist für die weiteren Erläuterungen, dass alles was grau dargestellt ist, keine Veränderung gegenüber dem heutigen Zustand zur Folge hat. Die Bestandesberechnung weist aus, dass wir im Bereich der Haltestelle Leonding und nach der Firma Rosenbauer Überschreitungen haben. Wenn wir die UVE Berechnungen anschaut, die die ÖBB gemacht hat, dann sieht man, dass der Bereich hier hinten (zeigt auf Plan) in eine gute Gegend kommt, wir sehen aber, dass hier vorne im Bereich Wibau-Felsen und zwischen der Gerstmayrunterführung und der Überführung dieser Straße (zeigt auf Plan) weiterhin Überschreitungen hat, trotz UVE-Berechnungen der Einreichplanung. Daraus resultiert, dass es für die betroffenen Anwohner Lärmschutzfenster geben wird. Sie sehen, hier oben (zeigt auf Plan) hat die Maßnahme, die die ÖBB ergreift, keinerlei Einflüsse, weder in positiven noch im negativen Sinn.

StAD Mag. Bindeus:

Ich möchte dazu sagen, dass in allen Teilen die gelb dargestellt sind, der Lärm ebenfalls gegenüber heute zunimmt.

Hr. Abgottsporn:

Ich entschuldige mich, dass ich das unterschlagen habe. Jetzt kommt mit den erwähnten Farbgebungen die Berechnung für die Tieflegung. Wir sehen, dass wir gegenüber der UVE-Berechnung wiederum in diesem Gebiet (zeigt Plan) keine wesentlichen Änderungen haben. Wir sehen aber, dass es partielle Verbesserungen hier (zeigt Plan) logischerweise geben wird, wo der Tunnel der HL1 Strecke ist. Diese Karten sind kompliziert zu verstehen, darum hat uns die ÖBB eine Differenzbetrachtung gemacht. Sie hat den Bestand genommen und von der UVE-Variante abgezogen. Wir sehen, dass wir bei den blauen Bereichen eine markante Abnahme von -10 db haben, wir sehen aber auch, dass wir bei den gelben Bereichen weiterhin von 3 bis 10 db Zunahme haben.

Das gleiche mit der Tieflegung. Wir sehen wiederum, dass wir im Bereich der Haltestelle Leonding eine Verbesserung hinkriegen, sehen aber auch, dass wir im Bereich dieses Gürtels um die Gerstmayrstraße herum Richtung Harter Plateau keine Verbesserung hinkriegen. Im Gegenteil, wir haben teilweise Überschreitungen der Grenzwerte, die durch den Einbau von Schallschutzfenstern gelöst werden sollen.

Zu den Kosten: Die ursprüngliche Variante der ÖBB weist Kosten in der Höhe von ca 76 Mio. Euro für die Realisierung aus. Die Tieflegung der HL1 wird mit rund 171 Mio. Euro ausgewiesen, daraus resultieren rund 104 Mio. Euro an Mehrkosten, die auch in der Presse publiziert wurden. Man hat dann umgerechnet, was das pro betroffene Wohnung ausmacht, aber ich habe darauf verzichtet, ihnen das zu präsentieren.

Das hat die ÖBB der Gemeinde im Februar präsentiert.

Welche Erkenntnisse hat die Gemeinde auf Grund dieser Resultate: Die Lärmreduktionen sind nicht im gewünschten Ausmaß und vor allen nicht in den gewünschten Orten erreicht. Die von der Gemeinde publizierten Anliegen, nämlich eine möglichst frühe Absenkung aus Richtung Linz, hat die ÖBB nicht umgesetzt, über die Aufhebung der Haltestelle Leonding wurde nicht diskutiert und ganz wesentlich, die Bestandsstrecke wurde nicht tief gelegt. Ein weiterer wesentlicher Punkt für die Gemeinde ist, dass Verkehrsbeziehungen bei der Hofackerstraße nicht möglich sind. Wenn man die Kosten betrachtet, erscheinen die 104 Mio. der Differenz der Gemeinde im Verhältnis zum erreichten Resultat sehr hoch.

Das hat dann dazu geführt, dass ich von der Gemeinde den Auftrag erhalten habe, folgende Fragestellungen zu klären.

- Gibt es eine Möglichkeit, eine alternative Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen im Bereich der Gertmayrstraße zu finden?
- Ist es wirklich bautechnisch unmöglich, den Wibau-Granitfelsen zurückzubauen, wie die ÖBB immer erläutert hat?
- Gibt es eine Möglichkeit, die Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen der Hofackerstraße zu realisieren?
- Kann man sowohl HL1 als auch HL2 tief legen?
- Und natürlich die Kosten?

Wir haben 2 Varianten ausgearbeitet, die Varianten unterscheiden sich im Wesentlichen nur durch die mögliche Führung der Gerstmayrstraße.

Wir beginnen unmittelbar nach der Straßenbahnunterführung mit der Absenkung gemäß den Normen und Vorgaben der ÖBB und sind dann etwa in diesem Bereich (zeigt Plan) in einer Einhausung. Wir fahren dann mit der Einhausung durch, wiederum genau die gleichen 1.700 Meter wie die ÖBB, damit wir die gleichen Kosten der Tunnellänge miteinander vergleichen können. Wir kommen dann vor der Firma Rosenbauer wieder aus der Tieflage in einer Wanne im Bereich der Hofackerstraße hoch. Diese Variante 1 haben wir vor 2 Wochen dem Strategieausschuss präsentiert, aus den Rückmeldungen dieses Ausschusses kam dann das Anliegen, zusätzlich zu prüfen, ob es für die Gerstmayrstraße, die in dieser Variante über die bestehende Tieflage geführt würde, eine alternative Lösung in Richtung Linz geben würde.

Das haben wir geprüft und es gibt eine Lösung, die Gerstmayrstraße bleibt bis zur Wibau in der bestehenden Lage, wird am Wibaufelsen vorbeigeführt und geht durch die heute vorhandene Personenunterführung im Bereich der aufgelassenen Haltestelle Untergaumberg unter der Westbahn durch.

Die Frage, ob es möglich ist den Wibaufelsen zurückzubauen, kann man klar mit ja beantworten. Wir haben österreichische Bauunternehmen angefragt, die bestätigt haben, dass analoge Bauverfahren, wie man sie hier wählen würde, sei es mit schneiden oder einer sanften Sprengmethode, Stand der Technik sind und unter anderem an anderen Orten auch bei ÖBB Baustellen umgesetzt werden. Das Argument, den Wibaufelsen kann man bautechnisch neben einer unter Betrieb stehenden Strecke nicht rückbauen, ist aus unserer Sicht nicht haltbar.

Durch die gewählte Tieflage können wir die Gerstmayrstraße entweder oberirdisch über die Tieflage führen oder in Richtung Linz unten durch. Es gäbe noch weitere Varianten weiter Richtung Linz, darauf haben wir aber verzichtet.

Ein weiterer wesentlicher Punkt ist, dass die Haltestelle Leonding bei beiden Varianten aufrecht erhalten bleiben kann, allerdings als Tunnelhaltestelle. Aber auch das ist bautechnisch und betriebstechnisch kein Problem. In einem Reglement der ÖBB über die Ausgestaltung von Haltestellen wird darauf hingewiesen, dass es Tunnelhaltestellen geben kann, allerdings mit der Einschränkung der Geschwindigkeit. Es gibt keine Tunnelhaltestellen bei einer maximalen Geschwindigkeit von 200 Stundenkilometern.

Unsere Lösung ermöglicht auch, dass wir die Hofackerstraße in einer Art und Weise als Verkehrsbeziehung wieder aufrecht erhalten können.

Welche Vorteile hätte diese Lösung sonst noch? Das habe ich dem Strategieausschuss auch mitgeteilt. Die Führung, dass man HL1 und HL2 tief legt und parallel dazu die LILo legt, würde die Möglichkeit bieten, dass man in diesem Bereich eine Verkehrsdrehscheibe für den öffentlichen Verkehr schaffen könnte mit günstigen und vernünftigen Verkehrsbeziehungen zwischen ÖBB, LILo und den Busnetzen. Wir haben das aber nicht ausgearbeitet, es würde sich aber gut anbieten. Wie sieht die gewählte Tieflage in der Landschaft aus? Was im Plan grün ist, sind die

heutigen Geländerrisse. Zur Orientierung, das Querprofil 1 ist ganz vorne im Bereich vor dem Wibaufelsen. Man sieht die grüne Waagrechte, hier sind die heutige Bestandsstrecke und die LILLO angeordnet. Wir gehen mit unserer Tieflage nicht komplett unter die heutige Bestandsstrecke, wir versuchen eine Modellierung zu wählen, so dass wir in etwa so eine Geländekante hinkriegen würden. Hier haben wir die Achse eingezeichnet, wo die Gerstmayrstraße liegen würde. Bei der Variante 3 das Profil im Bereich der Wibau wiederum die heutigen Geländeachsen, das unten gestrichelt eingezeichnete ist die heutige Lage der Gerstmayrstraße im Bereich der Unterführung. Es war der Wunsch, das noch darzustellen. Man sieht auch hier, dass wir mit der Einhausung nur so tief gehen, damit es eine vernünftige Abwägung ist, zwischen Kosten und Ertrag. Beim Querprofil 4, das ist nach der heutigen Gerstmayrunterführung ist die Gerstmayrstraße neu in der Hochlage eingezeichnet. Wenn man man Km 264,50 vergleicht gegenüber Km 267, sind das rund 7 - 8 Meter Höhendifferenz, die die Gerstmyrstraße heute gegenüber einer höheren Führung hätte. Die Gerstmayrstraße neu wäre in gleicher Lage wie die LILLO auf Grund der Planung der ÖBB, wie auch bei uns. Wir haben bewusst verzichtet, eine Tieflage der LILLO auch noch ins Projekt aufzunehmen. Theoretisch wäre das möglich, bei den Kosten würde es markanter ansteigen. Bei der Haltestelle Leonding haben wir sinngemäß eingetragen, wo wir die LILLO sehen würden, hier der oberirdische Zugang, die Modellierung im Gelände. Sie sehen, auch in unserer Variante werden die Anwohner Wände sehen, bzw. es werden zusätzliche Dammschüttungen gemacht. Ich denke, die sind grundsätzlich akzeptabler, als wenn man einfach Lärmschutzwände hat. Hinten haben wir noch aufgezeichnet, wie kann die Hofacherstraße neu funktionieren. Sie werden sich vielleicht fragen, warum funktioniert in unserem Fall die Führung der Hofackerstraße trotz Tieflegung von HL 1 und HL 2. Das basiert darauf, dass wir beide Strecken hier noch in partieller Tielage haben, während die ÖBB die Bestandsstrecke hier oben führt. Das hätte eine Brücke zur Folge, die irgendwie so aussehen würde.

Technisch haben wir es gelöst, was heißt das für die Kosten? Wiederum die ursprünglichen Kosten der ÖBB, die HL1 Strecke in Tieflage mit den rund 170,8 Millionen, die HL1 und HL 2 Strecke in Tieflage mit rund 197 Millionen für die Variante 1, das ist, wenn die Gerstmayrstraße unmittelbar vor der heutigen Unterführung die Trassen quert, bzw. wenn man die Gerstmayrstraße Richtung Linz verlegt mit rund 202 Millionen Euro. Die Differenz zwischen diesen Varianten V1 und V2 resultiert daraus, dass zusätzlich mehrere Tausend Kubikmeter Fels im Wibau-Bereich rückbauen müssen. Die Straßenführung Richtung Linz ist nicht optimal, weil wir zuerst Richtung bestehende Gerstmayr-Unterführung absenken und nachher hochfahren müssen, um im Bereich von Linz die Westbahn zu unterqueren. In beiden Fällen sind aufwändige Pumpwerke zu erstellen, im Bereich der Unterführung ist damit zu rechnen, dass bei starken Niederschlägen trotz leistungsfähiger Pumpwerke die Straße gesperrt werden muss.

Im Vorfeld der heutigen Präsentation habe ich im Auftrag der Gemeinde auch noch Varianten als Alternativen geprüft. Eine stand im Vordergrund, das war die Variante Süd durch das Harter Feld ebenfalls in Tieflage. Für eine nur zweigleisige Strecke wären wir bei ca. 340 Mio Euro, bei beiden Strecken durch das Harter Feld bei rund 480 Mio. Euro. Die Gemeinde hat aus meiner Sicht richtig entschieden, dass man diese beiden Varianten zumindest aus Bürgermeistersicht nicht weiter verfolgt und sich auf die Variante Tieflegung im Bereich der heutigen Bestandsstrecke konzentriert.

BGM Mag. Brunner:

Damit sind die bisherigen Diskussionen, Vorgänge, Ermittlungen, Erhebungen und Planungen so weit abgeschlossen, dass jetzt ein konkreter Vorschlag vorliegt, wie es sein könnte. Gibt es aus dem Kreis des Gemeinderates Verständnisfragen zu den Ausführungen von Herrn Abgottspon?

GR Dr. Quass:

Ich würde es für zweckmäßig erachten, wenn wir die Ausführungen zur weiteren Diskussion vor uns liegen hätten können, um nicht jede Zahl nachfragen zu müssen, denn es ist trotz gutem Gedächtnis kaum alles zu merken.

BGM Mag. Brunner:

Ds verstehe ich, ich kann nur sagen, ich habe heute gegen Mittag von Hrn. Abgottspon die letzte Version bekommen, weil seit der Sitzung des Strategieausschusses noch Änderungen, Nachrechnungen und Überprüfungen waren. Auch ich habe sie nicht, wir werden aber die Daten aufbereiten und allen zur Verfügung stellen. Die Daten und Fakten, wie sie heute präsentiert wurden, werden sich nicht mehr ändern und alle Fraktionen werden sie erhalten. Die Zeit ist eben so, dass heute Gemeinderatssitzung ist, daher war es nicht früher möglich.

GR Dr. Quass:

Natürlich, aber man könnte in der Zwischenzeit die Unterlagen kopieren. Heute soll eine Entscheidung getroffen werden, was natürlich zweckmässig ist, nur ohne Unterlagen ist das schwer. Ich weiß nicht, wie es dabei den anderen Fraktionen geht.

BGM Mag. Brunner:

Im Strategieausschuss wurde positioniert, dem Gemeinderat heute das so vorzuschlagen. Mir ist aber alles recht, die Katze ist aus dem Sack. Wir können darüber diskutieren, was gesagt wurde und wie die weitere Vorgangsweise gewünscht wird. Wir haben Hrn. Abgottspon hier und können hinterfragen, was unklar ist. Ist klar, welche Varianten verglichen wurden bzw. ist die Bedeutung bekannt?

GRErsM Mag. Steinkellner:

Vielleicht können wir die Gemeinderatssitzung kurz unterbrechen, damit jemand von den Zuhörerinnen und Zuhörern, die eventuell auch Fragen haben, diese einbringen können.

BGM Mag. Brunner:

Das wäre der zweite Schritt. Der erste ist, die Gemeinderatsmitglieder zu fragen, ob alles klar ist. Dann ergeben sich vielleicht Antworten, die für den Kreis der Zuhörer interessant ist.

Vbgm. Mag. Kreinecker:

Ich bin technisch nicht vorgebildet, aber die technischen Ausführungen, die ich gehört habe und die regionalen Gegebenheiten, die ich einigermaßen kenne, sowie die Kostenaufstellungen sind logisch und aus meiner Sicht sinnvoll. Ich kann aber keine Frage stellen, weil mir das technische know-how fehlt. Alles entspricht meiner Meinung den Intentionen, die wir politisch vorgegeben haben, nämlich so lärmschonend wie möglich und keine hohen Bauwerke quer durch Leonding.

Hr. Abgottspon:

Was hat uns dazu bewogen, mit dem Tunnel so weit nach Linz zu gehen: Ich habe gesagt, dass in diesem Bereich, einerseits die UVE-Variante mit diesen hohen

Lärmschutzwänden, aber auch andererseits die Variante nur die HL1 Strecke tiefer zu legen, keine Vorteile für die Einwohner der Gemeinde. Ich hab gefragt, wie groß die Gemeinde ist und wie viele Einwohner etwa in diesem Gürtel. Wir sind auf ca 50% der Einwohner gekommen und ich habe weiters die Frage nachden Baulandreserven gefragt. Diese liegen etwa ebenfalls etwa in diesem Gürtel. Das hat bei mir den Effekt ausgelöst, dass der Tunnel rund 300 Meter Richtung Linz verschoben werden muss. Alle anderen Tunnellösungen bringen hier hinten was, bringen für diesen Gürtel aber keine Verbesserungen.

Vbgr. Dr. Naderer:

Ich fasse zusammen, was ich verstanden habe. Wir liegen mit der vorgeschlagenen Tieferlegung ungefähr 26 oder 31 Mio Euro, je nach Variante drüber, die Südvariante würde 300 oder 400 Mio darüber liegen. Damit nehme ich an, dass wir uns einig sind, dass diese Varianten ausgeschlossen sind. Wir diskutieren über die 26 oder 31 Mio Euro und ich denke, dass uns das wesentlich beschäftigen sollte. Natürlich sind auch technische Details ein Thema, aber uns interessieren in erster Linie die Kosten. Was mich und vor allem die Menschen hier im Saal interessieren wird, ist die wesentliche Lärmreduzierung durch die neue Variante, egal ob Variante 1 oder 2.

Hr. Abgottspon:

Ob Variante 1 und Variante 2, beide haben in Bezug auf den Eisenbahnlärm keinen Einfluss, in Bezug auf den Straßenlärm wären eigene Überprüfungen notwendig, die wir aber nicht gemacht haben. Auf Grund der Kürze der Zeit wurden keine neuen Lärmberechnungen ausgeführt.

GR Ing. Gschwendtner:

Wie ich die Lärmmessungen der ÖBB gesehen habe, mit der Einhausung der HL1 Strecke, war für mich das Schlimme, dass sich genau dort, wo die Leute wohnen, eine Verschlechterung ergeben hätte. Man würde gegenüber der 1. Variante 103 Mio Euro in die Hand nehmen und es hätte sich nicht verändert, ganz im Gegenteil, es wäre schlechter geworden. Die neuen Varianten bringen bezüglich Lärms wirklich etwas, auch das Erscheinungsbild ist ganz anders, als wenn man eine Trassenführung in zwei Ebenen hätte.

StR Schmid:

Es leuchtet ein, dass, wenn der Tunnel weiter nach vorne verlegt wird, Larnhauserweg und Wohnbau 200 gewaltig gewinnen werden. Die Frage ist, was verlieren wir mit den 300 Metern hinter der Firma Rosebauer in Richtung Bergham und Rufling. Was wird dort schlechter, es wird dort kaum besser werden.

BGM Mag. Brunner:

Herr Abgottspon, was kostet ein Meter Tunnel?

Hr. Abgottspon:

Jetzt haben sie mich auf dem falschen Fuß erwischt. Ich meine im Kopf zu haben um die € 56.000,--. Es ist technisch problemlos möglich, Richtung Rosenbauer den Tunnel zu verlängern. Irgendwann gehts technisch nicht mehr, die Kosten steigen aber. Dass es hinten Verschlechterungen gibt, wenn wir den Tunnel linear um 300 Meter verschieben, kann man mit ja beantworten. Wie viel das ausmacht, kann ich nicht sagen, das müsste man mit Lärmberechnungen verifizieren. Wir haben uns bewußt auf die 1.700 Meter fixiert, weil die Kosten der ÖBB mit 1.700 Meter gerechnet worden und wenn wir jetzt mit 2.000 Metern kommen, argumentiert jeder

damit, dass wir natürlich teuer sind, weil wir einen längeren Tunnel haben. Darum jetzt die 1.700 Meter, technisch ist es machbar. Ziel sollte sein, die ÖBB zu motivieren, die Tieflegung HL1 und HL2 überhaupt offen anzuschauen. Nachher ist es Verhandlungssache, ob man den Tunnel um bestimmte Meter verlängert oder verkürzt. Was hier vorliegt, ist eine Grundlagenstudie und kein ausführungsfähiges Bauprojekt.

BGM Mag. Brunner:

Das hat aber auch die ÖBB nicht gemacht, deren Planung scheint mir noch weiter entfernt, als ihre.

GR Dr. Dorn-Fussenegger:

Bei der letzten Sitzung haben sie uns den Wert von € 55.000,-- pro Laufmeter Tunnel genannt. Eine Verlängerung kann man mit etwa € 16,5 Mio veranschlagen. Ich möchte drei Aspekte einbringen.

Zum einen wären wir als Stadtgemeinde sehr gut beraten, wenn wir mit einer Zunge sprechen und eine einzige Forderung erheben und nur die eine Sache sagen, die wir wollen. Ich würde den Tunnel auf jeden Fall bis zum sogenannten Hitzinger Wächter. Denn wir müssen davon ausgehen, dass das Projekt ohnehin zu einer Verkleinerung bzw. Tunnelverkürzung hingeführt wird. Es wäre wert, um jeden Meter des Tunnels zu kämpfen.

Zweiter Punkt: Bei der Gerstmayrstraße wäre es aus unserer Sicht besser, eine Verlegung nach Westen anzustreben, denn wenn die Straße auf die Gründe von Velechovsky geführt wird, treten zwei Dinge ein. Auf der einen Seite einen zusätzlichen Landschaftsfraß, auf der anderen Seite eine Verminderung des Erholungsgebietes. Wenn wir den Individualverkehr, der jetzt südlich der Bahn verläuft, auch auf die Nordseite verlagern, haben wir auch in diesem Erholungsgebiet den Lärm. Ich glaube daher, dass die Verlegung des Anschlusses von der Gerstmayrstraße nach Westen eine bessere Lösung wäre und denke, dass, dieser Vorschlag wie er jetzt vorliegt, ein interessanter Aspekt wäre, auf dem wir uns weiter vorwärts entwickeln sollten.

GR Dr. Quass:

Nachdem jedes Ding zwei Seiten hat, bin ich als Gaumberger natürlich misstrauisch. Entsteht durch das Vorrücken des Tunnels für diesen Bereich des Gaumberger Hanges eine Mehrbelastung oder ist da die Lärmbelastung gleich?

Hr. Abgottsporn:

Ich könnte jetzt Kaffessatz lesen. Ich bin persönlich kein Lärmschutzspezialist. Grundsätzlich bleibt das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich gleich, egal wo der Tunnel beginnt. Was der Fall sein wird ist, dass jedes Tunnelportal eine entsprechende Tropetenwirkung hat. Da gibt es heute aber Maßnahmen, die man treffen kann, im Bereich der Tunnelportale, dass man ins Tunnelportal hinein, Schallabsorber montiert, damit diese Auswirkungen reduziert. Wie viel das jetzt ausmacht, müsste man im Detail berechnen. Wir haben uns das überlegt, die Varianten zu rechnen. Das Problem ist, dass derjenige der verlässlich diese Zahlen ermitteln kann, ist Partei bei der ÖBB. Wir haben uns bewußt entschieden, den jetzt nicht zu kontaktieren. Was mir noch wichtig erscheint ist, dass es aus dem Betriebskonzept der ÖBB keine Unterscheidung der maximalen Geschwindigkeit auf dieser Strecke. Es wird sowohl auf der HL1, als auch auf der HL2 mit maximaler Geschwindigkeit gefahren. Die ÖBB geht sogar davon aus, dass auch keine Güterzüge bewusst in der Nacht in den Tunnel gelenkt werden. Die Züge kommen,



wie sie kommen. HL1 und HL2 haben grundsätzlich die gleichen Geschwindigkeiten und auch die gleichen Betriebsmittel, die darauf verkehren, egal zu welcher Tages- oder Nachtzeit.

BGM Mag. Brunner:

Es wird nicht zwischen Personen- und Güterverkehr unterschieden. Alle fahren auf den gleichen Gleisen.

GR Rechberger:

Ausgehend von der bestehenden Trasse. Werden die neuen Gleise nördlich oder südlich sein.

Hr. Abgottspon:

Nördlich denke ich.

GRErSM Mag Steinkellner:

Wir sollten heute eine Grundsatzentscheidung treffen, was wir wollen und uns nicht über Straßendetailprobleme wie Koll. Dr. Dorn-Fussenegger unterhalten. Es gibt verschiedenste Ideen, von einer Sackgasse bis Hineinführen zum jetzigen anderen Tunnel. Das ist glaube ich, nicht die entscheidende Frage, die wir zu lösen haben. Zu Lösen haben wir, dass die Südtrasse auf Grund der Preissituation wegfällt, niemand wird glauben, dass wir das Doppelte bis Vierfache zahlen. Wir reden nur mehr über die Bestandsstrecke. Wünschenswert für uns ist die Verlängerung so weit wie möglich, um natürlich Bergham und alle Bereiche hier abzusichern. Natürlich Eingangsportal und Lärmschutzmaßnahmen unabhängig davon, müssen in anderen Bereichen auch noch getroffen werden. Was der Gemeinderat so rasch wie möglich machen soll ist, dass wir eine Entscheidung treffen und sofort politischen Druck in Land und Bund aufbauen, damit wir die doppelte Tieflage bewirken. Wegen der Straßenlösung gibt es bei den Anrainern das Problem von zwei Brücken in relativ kurzen Abständen. Die Anrainer, die sich dort neue Häuser gebaut haben, werden auch keine Freude haben, weil sie in Wahrheit Straßenlärm gegen Eisenbahnlärm eintauschen. Ich bitte aber, wegen eines örtlichen Verkehrsproblems, diese Gesamtprojekt in irgendeiner Form zu gefährden. Ich glaube, das sollten wir uns danach in Ruhe ansehen. Jetzt sollten wir geballt und so lange wie möglich, den Tunnel bewirken. Der Kostenunterschied von 170 zu 200 Mio. Euro ist ja sehr gering. Da kenne ich Baustellen, die ganz andere Verteuerungen erfahren haben, als sich hier darstellt. Was wichtig wäre ist, wie es aussieht, welchen Lärm wir haben, wenn es dieses Projekt gibt. Gibt es dann noch einen Restlärm oder gibt es keinen Lärm mehr. Wir haben in Wahrheit folgendes bewirkt. Wir haben Leonding nicht geteilt, weil das Problem der HL AG, die auf der einen Seite hinab fährt und Wasserprobleme etc. genau so hat, und auf der anderen Seite in Höhenlage war und somit den Übertritt und Unterführungen verhindert, trennt Leonding genau so gewaltig. Lärmschutzwände kann man sich in Untergaumberg ansehen, welche Bedeutung die hätten, wenn man sie hier hätte. Und der Lärm wird nicht so reduziert, wie wir es brauchen.

Die Tieflage würde uns kostenmäßig nicht strapaziert, aber Leonding gewaltig helfen. Ich bitte alle Fraktionen, so rasch als möglich zu einer Entscheidung zu finden. Wir müssen alle miteinander den politischen Willen ergreifen, im Land und bei der Infrastrukturministerin das absichern. Zufälligerweise haben wir im Herbst eine Wahl und manchmal sind politische Versprechungen vor einer Wahl etwas leichter zu bewirken, als nach einer Wahl und man durchaus darauf pochen, dass sie eingehalten werden. Deshalb drängt die Zeit und ich danke dem Bürgermeister, dass

er das heute präsentiert hat. Ich danke auch Hrn. Abgottspon, dass er heute schon wieder hier ist, denn wir haben das im Strategieausschuss schon genauer gesehen. Ich bitte alle Fraktionen den Grundsatzbeschluss, dass wir die Tieflage haben wollen und damit die Lärmsituation der Eisenbahn, die die Hälfte der Leondinger Bevölkerung betrifft, heute zu treffen, damit wir unseren Schlachtplan zur Erwirkung der Tieflage bewirken. Ich bitte um einen Beschluss, so schnell wie möglich.

BGM Mag. Brunner:

Danke, ich denke das ist essentiell, darum geht es heute.

StR Mairinger:

Es ist die beste Lösung, sowohl HL1 als auch HL2 tiefer zu legen. Ist es möglich, beide Gleise während des Betriebes abzusenken?

Hr. Abgottspon:

Es war eine Überlegung, ob es eine Möglichkeit gibt, diese Baumaßnahmen so zu realisieren, dass die Bestandsstrecke immer in Betrieb bleiben kann, bis am Tag X eine Umschwenkung auf die neue Strecke erfolgt. Ich habe hier ein Querprofil, das ist die Lage der heutigen Bestandsstrecke, die bewegt sich irgendwo in dieser Lage. Der Bauablauf, wie wir ihn vorschlagen ist, man erstellt zuerst entlang der heutigen Bestandsstrecke im Damm eine Bohrpfehlwand, die kann man einerseits gleich als Baugrubenabschluss für die Tieflegung der neuen HL1 und zugleich aber auch als Schutzmaßnahme gegenüber der Bestandsstrecke verwenden und zusätzlich, nachdem man diesen Kubus gebaut und man den Betrieb durch den neuen Tunnel umgeleitet hat, im Schutz dieser Bohrpfehlwand die Bestandsstrecke zurückbauen und absenken. Was es eine Zeit lang geben wird ist, dass Leonding keine Haltestelle hat. Ein Provisorium in Tieflage während der Bauzeit, das man nachher entfernt, wäre ziemlich sinnlos. Bautechnisch ist das machbar. Ich bin heute von Wien her angereist, wenn ich sehe was da entlang der Gleise gebaut wird, bzw. wenn ich in der Schweiz den Großraum Zürich betrachte, was da gebaut wird. Da baut man teilweise neben bestehenden Strecken 20 bis 25 Meter in die Tiefe, damit man eine neue Streckenführung einbringen kann. Und das teilweise im Nadelöhr des schweizerischen Bahnsystems, im Bahnhof Zürich. Technisch ist das also möglich. Mein Verdacht ist, dass die ÖBB eine klare Direktive bekommen hat, bis dahin kann sie gehen, darüber hinaus muss politischer und technischer Druck gemacht werden. Da können wir noch so viele Pläne zeichnen, technisch kommen wir nicht weiter, weil unser Pendant bei der ÖBB hat ein Verhandlungsmandat bis hierhin, weiter darf er nicht.

StR Schmid:

Warum sind wir überhaupt so weit gekommen? Es liegt ja eigentlich nicht im Aufgabenbereich einer Gemeinde eine Trasse bzw. eine Trassenführung zu entscheiden. Das ist Aufgabe des Betreibers, aber wir haben es selbst in die Hand nehmen müssen, weil uns die ÖBB „anrennen“ hat lassen. Sie hat nach vielen Gemeindeforen etc. gesagt, in Leonding geht gar nichts, außer mit 4 Gleisen ganz schnell durchfahren und je schneller desto besser. Es geht weder ein Absenken des einen Gleises, noch geht das Angreifen des Wibaufelsens. Im Endeffekt haben sie selber dargestellt, dass es sehr wohl möglich ist, das man absenkt und ich glaube, dass ist nur deshalb entstanden, weil die Gemeinde massiven Druck gegenüber der ÖBB gemacht hat. Der Druck ist weiter zu machen. Wir müssen heute, wenn wir zu einer Entscheidung kommen, auf alle Fälle eine Maximalvariante wählen. Wenn wir nicht sagen, der Tunnel soll bis zur Firma Rosenbauer oder nach der Fa.

Rosenbauer gehen, werden wir in nachher sicher nicht mehr bekommen. Es geht darum, dass eine Mehrleistung irgendwie abzudecken ist, irgendwer muss das Geld auftreiben. Die ÖBB wird es von sich aus nicht machen, außer es entsteht Druck über das Ministerium bzw. die Politik. Von irgendwo her muss das Geld kommen und das heißt, wir sollten nicht sagen, je früher wir aus dem Tunnel kommen, desto mehr Geld sparen wir uns. Wir sollten sagen, das ist für Leonding das Beste, das probieren wir. Wenn wir keine Euro auftreiben, fährt die Bahn ohnehin oberirdisch bzw. mit 2 Gleisen unterirdisch. Wir müssen es so darstellen, dass es gemacht wird. Daher bin ich der Meinung, dass man auf die maximal mögliche Variante hin arbeiten sollte.

GR Landvoigt:

Ist es notwendig, bei unserer Variante nach dem Tunnel bei der Firma Rosenbauer in einem Tunnel weiter zu fahren, oder wäre auch in einer sogenannten offenen Tieflage ein weiter fahren möglich? Oder hat man die Wahl zwischen Tunnel und Lärmschutzwände.

Hr. Abgottsson:

In unserer Variante haben wir bei der Fa. Rosenbauer eine kleine Absekkung gegenüber dem heutigen Terrain. Man könnte das natürlich tiefer machen, aber man muss sich bewusst sein, dass sich der Lärm in etwa so verhält, dass er erzeugt wird und an der Seite hochgeht. Irgendwo kommt er dann wieder runter, das heißt, dann kann ich gleich Lärmschutzwände aufstellen, was es diesem Bereich so oder so braucht. Wenn es wirklich darum geht, diesen Bereich möglichst vom Lärm zu schützen, dann ist ein Deckel darauf die Maximallösung.

Für Leonding gibt es aus meiner Sicht ein ganz großes Entwicklungspotential, nämlich die Fläche, die durch die heutige Bestandsstrecke und durch die Dammbauwerke in Anspruch genommen wird, mit denen kann man heute nichts anfangen. In Zukunft, wenn man das so realisieren würde, steht eine Fläche auf der Einhausung von 15 bis 20 Metern über diese 1.700 Meter für eine Entwicklung zur Verfügung. Wie man sie nützt, ist ihnen überlassen. Wenn man im Bereich Rosenbauer einen Tunnel macht, gibt es auch für dort eine Entwicklungsmöglichkeit. Sei das, dass man einen Sponsor findet, weil die Firma Rosenbauer zusätzliche Landflächen benötigt und man denen diese so zur Verfügung stellen könnte. Technisch gibt es für die Varianten kein no go. Es geht darum, ob man will oder nicht.

StR Mairinger:

Zur Einstimmung für einen gemeinsamen Kampf für die beste Strecke. Schon 1910 hat der Nobelpreisträger Robert Koch für Medizin prophezeit: „Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.“

GRErsM Mag. Steinkellner:

Kollege Schmid, in Tirol gibt es bei 60 Kilometern 45 Kilometer aus Lärmschutzgründen in Tunnelbauweise. Ich gönne es dem kleinsten Tiroler Dorf in der Tallage, dass es gemacht wurde. Wir schützen hier ca. 15.000 Einwohner. Bevor wir nachdenken, was wir an Eigenleistung erbringen, sollten wir alles daran setzen, dass die ÖBB uns gleich behandelt, so wie im Tullnerfeld, in Niederösterreich und in Tirol, damit auch wir die bestmöglichen Lärmmaßnahmen von der ÖBB erhalten.

BGM Mag. Brunner:

Gibt es aus dem Kreis der Zuhörer Fragen, wenn es die gibt, unterbreche ich die

Gemeinderatssitzung. Es gibt auch die Möglichkeit, nach Ende der Gemeinderatssitzung Fragen zu stellen, auch Herr Abgottspon wird noch länger hier sein und zur Verfügung stehen. Die Verständnisfragen kann man im Einzelgespräch besser klären, als im großen Forum. Persönlich muss ich anmerken, dass alles gesagt ist. Ich mag nichts wiederholen, ich war ab Anfang an dabei. Zur Finanzierung muss ich sagen, machen sie sich die Mühe, gehen sie auf die Internetseite der ÖBB und schauen sie sich die Projekte an. Man sieht dort sehr genau und sehr deutlich, wo welche Bauwerke in welchen Längen österreichweit geplant sind. Warum soll es in Leonding nicht möglich sein, eine Lösung mit 2,2 Kilometer Tunnel zu kriegen, wenn man weiß, dass im Flachgau bei der selben HL-Strecke 13,4 Kilometer Tunnel geplant sind. Das politische Spiel muss klar sein, dass wir das durchsetzen müssen. Warum soll in Oberösterreich nicht gehen, was in Wien, Niederösterreich, Salzburg und Tirol geht. Warum soll Oberösterreich ein weisser Fleck sein, ich würde es nicht verstehen. Mein Appell, dass es neben den Meinungssträgern hier im Gemeinderat auch an der Leondinger Bevölkerung liegen wird, diese Unterstützung dem Gemeinderat zu geben. Ich kenne kein Argument, das gegen die Variante Tunnel spricht. Fakt ist, dass der Ausbau der Westbahn kommt. Was die ÖBB an Planung vorgelegt hat ist mangelhaft, ist schlecht geplant, behindert uns und sagt eindeutig, wir wollen mit der klassischen UVP Variante abspeisen. Mit Lärmschutzfenstern, einem Modell aus dem vorigen Jahrhundert, weil ohnehin alle in den Häusern bleiben und nie hinausgehen. Das ist absurd und anachronistisch. Wir können das nur durchsetzen, wenn wir alle gemeinsam das wollen und wir das Mandat bekommen, jetzt in dieser Form aufzutreten. Die politischen Fraktionen wollen das und wenn die Zuhörer das auch so sehen, dann haben wir den richtigen Schritt gemacht, dass wir uns einig sind, wie es sein soll. Die Straßenanbindung Gerstmayrstraße und die Hofackerstraße sind Nebensachen, die in der Umsetzung diskutiert und gemacht werden können. Die UVP- oder UVE-Variante ist die billigste Variante, die die Bahn braucht, um damit durch das Umweltverträglichkeitsverfahren zu kommen und das ist in keiner Weise akzeptabel. Ich kann keine Alternative und bessere Variante bieten, und wenn jetzt aus den Bereich der Zuhörer kein massiver Einwand kommt, setze ich die Gemeinderatssitzung fort.

Frage aus dem Publikum:

Bei einem Tunnelende bei der Firma Rosenbauer. Entstehen da verstärkte Lärmemissionen Richtung offenes Gelände, Ruffling und Bergham, oder werden die durch die Geländekanten geschluckt?

Hr. Abgottspon:

Es gilt das gleiche, was ich vorhin auf die Frage, was in Untergaumberg mit dem Tunnelportal passiert. Das gleiche wird auch in dieser Region sein, sofern das Tunnelportal hier ist. Soll die Maximallösung angestrebt werden und mit dem Tunnelende in die Richtung der Unterführung Paschinger Straße geht, dann wird sich das sicher verbessern. Man muss die entsprechenden Maßnahmen ergreifen, dass es keine Grenzwertüberschreitungen geben wird, sei es mit Schallabsorbern oder mit Lärmschutzwänden. Ich gehe davon aus, dass es durch den Tunnel, wenn er wirklich bis hier hin kommt, hier vorne keine Verschlechterung gibt, sondern eher eine Verbesserung geben wird.

BGM Mag. Brunner:

Sie hören und sie wissen, dass uns das Thema Lärmschutz äußerst wichtig ist, das hat für uns oberste Priorität, daher versuchen wir, das in dieser Form hinzubringen.

Frage aus dem Publikum:

Wie sieht es Richtung Salzburg nach Leonding bezüglich Lärmschutz aus?

BGM Mag. Brunner:

Unser Bestreben ist, dass wir überall den Lärm so in Griff haben, dass man leben kann. Pasching und auch der Flughafen versuchen ebenfalls in Tieflage zu kommen. Dort laufen die gleichen Diskussionen. Ich kann aber nicht mehr dazu sagen.

Über Antrag von BGM Mag. Brunner:

Beschluss: Der Gemeinderat beschließt einstimmig, die Variante für den vierspurigen Ausbau der Westbahn in Leonding auf der Bestandstrasse mit der Absenkung und Tieferlegung aller 4 Gleise nach dem Straßenbahntunnel in Gaumberg und der Weiterführung der Unterführung bis Jetzing mit noch keiner Festlegung, was die Anbindung der Gerstmayrstraße betrifft, als Basis für die konkreten Gespräche mit Politik (Land, Ministerium) und ÖBB.

Die Abstimmung erfolgt durch Erheben der Hand.

## **GR 27.1.2015**

TO-Nr. 1) Masterplan Leonding Zentrum – Vorstellung und Beratung

BGM Mag. Brunner:

Bei Bürgerdiskussionen im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes war die Belegung des Stadtzentrums ein vielbesprochener Schwerpunkt. Man soll flanieren können, etwas sehen, Geschäfte ansehen und da und dort etwas trinken können. Das alles sind Dinge, die eine lebenswerte Stadt bieten soll. Diese Wünsche der Bevölkerung haben den Gemeinderat einstimmig dazu veranlasst, nachzudenken, wie sich das Leondinger Zentrum entwickeln sollte. Das ist nun ein Masterplan, der im Planungsausschuss beraten wurde, und der nun dem Gemeinderat präsentiert und erläutert werden soll. Das Thema wird nun öffentlich, es sind Vorstellungen und es gibt keine Beschlüsse. Nach einer Reflexion der heutigen Sitzung in den nächsten Tagen, wird weiter beraten, wie es weiter geht. Heuer ist ein Wahljahr und die Entwicklung des Leondinger Stadtzentrums soll von diesem Ereignis herausgehalten werden. Sollte das nicht gelingen, machen wir über den Sommer eine Pause und der neue Gemeinderat soll das Vorliegende fortsetzen und zu einer Entscheidung führen.

Die Architekten Mag. Mayer und DI Seidl stellen den Masterplan vor und erläutern ihn.

Im Anschluss an die Präsentationen geben Ing. Mag. Georg Gumpinger von CIMA Beratung und Management GmbH aus handelswissenschaftlicher Sicht, Dr. Erika Pircher zum von ConSalis mit einer demografischen Entwicklungsstudie und Prof. BR hc DI Joachim Kleiner von der VerkehrsplanergmbH mit einem Verkehrsgutachten ihre Expertisen ab.

BGM Mag. Brunner:

Es ist klar, dass wir von eine komplexen Thema sprechen. Um im Ballungsraum rund

um Linz zu bestehen, muss Leonding die Entwicklung selbst in die Hand nehmen und aktiv die Planung voranzutreiben. Die Entwicklung abzuwarten ist aus meiner Sicht der falsche Zugang, denn die Themen, die uns beschäftigen sind schon da, nämlich die Veränderungen im Stadtbild, im Alter werden und beim Verkehr. Als Gemeinderat müssen wir diese Entwicklungen aufzeigen, darüber nachdenken und die Bevölkerung zu informieren. Dafür müssen wir Diskussionsgrundlagen vorlegen. Wir befassen uns aus der Stadtentwicklung heraus nun mit dem Thema Zentrumsentwicklung und können mit gutem Gewissen etwas vorlegen, was eigentlich erst der Beginn der Arbeit ist.

Vbgm. Mag. Kreinecker:

Es wurde eine gute Vision entworfen, die zeigt, wohin es in einem Zeitraum von etwa 30 Jahren gehen könnte. Wir haben uns intensiv damit befasst und unser Änderungswünsche formuliert. Wir werden hausintern die Pläne diskutieren und manche Änderungen wünschen bzw. verlangen. Nach den Diskussionen und manchen Änderungen wird ein Plan vorliegen, der vom Großteil der Mandatäre und hoffentlich auch der Bevölkerung akzeptiert wird. Die Grundsatzentscheidung wurde deshalb getroffen, weil wir das Leondinger Zentrum hier haben wollen, denn durch die Entwicklung könnte es sich sonst ergeben, dass das Zentrum auf dem Harter Plateau entsteht. Wir wollen das Zentrum hier, dazu sind eine Belebung und eine qualitätsvolle Neugestaltung notwendig. Ich bedanke mich bei den Architekten und Experten für die guten Grundlagen. Ich wünsche mir eine Diskussion, die hauptsächlich fachorientiert ist, und sachlich über die verschiedenen Änderungsmöglichkeiten befindet. Dann werden wir die Bevölkerung brauchen, speziell wenn es um deren eigene Liegenschaften geht. Wenn der Prozess so in Gang kommen wird, können wir sehr zufrieden sein. Es ist ein mutiger Schritt und ich bin überzeugt davon, dass am Ende eine gute Lösung herauskommt. Ändern wird sich was und wenn wir nichts tun, wird es ein Wildwuchs, so kommt die Änderung gelenkt.

StR Schmid:

Jemand der Leonding nicht kennt, fragt sich, wo das Zentrum liegt. Leonding hat sich aus 22 Ortschaften entwickelt und hat so entwickelt. Wollen wir das immer so weiterlaufen lassen, oder sollen wir uns als Mandatäre Gedanken darüber machen, ob das Zentrum in Zukunft als Zentrum erkennbar ist. Daher der Auftrag an die Architekten, die uns nun diesen Plan präsentiert haben. Dieser Masterplan schreibt die großen Dinge fest und gibt eine Richtung vor. Wenn er beschlossen wird, wird er in einen Bebauungsplan einfließen und eine klare Zielsetzung vor Augen haben. Es gibt einige Punkte die wir diskutieren und abfragen wollen. Das sind die Dichte, die bestehenden Vierkanter im Planungsgebiet, der Verkehr, das Parken, die geschäftliche Ausrichtung und der Zeithorizont. Mit einem zweigeschoßigen Wohnbau wird nie eine städtische Struktur entstehen, man muss aber diskutieren, ob der Bevölkerungszahl auf 4.800 erhöht werden soll. Wir wollen einen städtischen Charakter, die Stadt soll aber nicht zu groß werden.

Die Vierkanter sind hier als traditionelle Gebäude und sollen mit anderen Bausubstanzen verflochten werden. Das ist möglich, aber wenn man davon ausgeht, dass die Vierkanter noch bewirtschaftet werden und eine Landwirtschaft im Kerngebiet nichts verloren hat, dann muss man die Grenzen des Kerngebietes so legen, dass sich die Höfe außerhalb befinden.

Der Verkehr ist ein weiteres Thema, das Verkehrskonzept ist ambitioniert, aber ca. 10.000 Verkehrsbewegungen aus dem Planungsgebiet pro Tag, und die zusätzlichen Verkehrsströme von Außerhalb müssen analysiert und berechnet werden. Wir

werden sicher noch länger darüber diskutieren müsse, um eine Fassung zu finden, die die Bevölkerung mitträgt.

GR Mag. Steinkellner:

Es ist eine tolle Sache, dass man sich einen Teil von Leonding visionär ansieht. Wir haben gesagt, wir wollen langsam wachsen, damit die Lebensqualität für unsere Bevölkerung mit einem gesunden Wachstum erhalten bleibt. Die Grenze des Wachstums liegt bei ca. 35 bis 40 Tausend Einwohner. Aber wo wir verdichten wollen, können wir es nicht, weil die Grundeigentümer es nicht wollen, was zu respektieren ist. Wenn wir ein Konzept machen und die Eigentümer restriktiv beschränken, werden wir nicht von allen eine Zustimmung bekommen. Leonding hat verschiedene Bereiche, die bei so einem Plan berücksichtigt werden müssen. Wir kämpfen gegen die Vernichtung von Grünflächen und dergleichen und haben 50.000 m<sup>2</sup> ausgebaute und 70.000m<sup>2</sup> genehmigte Verkaufsfläche im UNO Shopping, wo die Bank Austria sagt wir wollen wieder ein Einkaufszentrum, was eine andere überregionale Strömung bedeutet. Das Einkaufsverhalten aus den anderen Stadtteilen ist nicht in Richtung Zentrum sondern wo anders hin gelagert. Außerdem wollen wir die Eisenbahn unter die Erde verdrängen, um dadurch die Lebensqualität zu erhalten. Dann ist die Verkehrssituation neu zu überdenken, weil nicht klar ist, ob die Gerstmayrstraße weiterhin in die Paschinger Straße eingebunden wird. Mit zu berücksichtigen ist, dass bei 10000 Verkehrsbewegungen viele durch die Siedlung fahren, wo sie rasch und ohne Stau zum Ziel kommen. Will man das? Wir reden über eine Vision, aber es sind noch so viele Fragen offen. Wir haben jetzt die Straßenbahn am Harter Plateau und eine gute urbane Entwicklung am Harter Plateau mit einer hohen Lebensqualität, die irgendwann plötzlich abreißt. Oder wird dann auch dort weiter entwickelt. Wenn man alle Widmungen betrachtet, dann sollten wir uns genau überlegen, was das für gesamt Leonding bedeutet. Der Druck, dass man auf Grund der Kosten höher baut, ist nicht gering. Leonding hat etwas reizvolles, weil es so klein geblieben ist, wie es ist. Wenn wir das Zentrum alleine auf diese Größe hin entwickeln, kann man sich überlegen welche Entwicklungen entlang der der B139 erfolgen werden und welche Stadt wir einmal sein wollen. Danke den Experten, es ist ein interessanter Anstoß, wir haben aber noch einige Hausaufgaben vorab zu bewältigen. Von der Bahnlösung, hängt jede weitere Verkehrslösung ab. Überlegen wir, wie wir ganz Leonding sehen, und wir reden mit privaten Grundeigentümern, die ihre Rechte haben. Was am Plan interessant aussieht, ist nicht ganz einfach durchführbar.

Vbgm. Dr. Naderer-Jelinek:

Egal ob wir entwickeln, Leonding wird sich auf jeden Fall entwickeln. Wir haben die Möglichkeit zuzusehen und Leonding sich entwickeln lassen, oder wir nehmen die politische Aufgabe wahr und gestalten die Entwicklung. Leonding hat schon immer mehr oder weniger Bewegung in den 22 Ortsteilen gegeben. Der rasanten Entwicklung in den letzten Jahren muss man begegnen, es ist ein interessantes Konzept, das in vielen Dingen sehr visionär ist, auch in der soziologischen Entwicklung. Gerade die Mischung von hier geborenen und aufgewachsenen mit den zugewanderten macht es aus und die Bevölkerung soll die Chance haben mit zu gestalten. Es ist wichtig und in unserem Interesse etwas zu bewegen. Auch wenn man sich nicht vorstellen kann, dass etwas Visionäres entsteht, wenn man die unter richtiger Anleitung macht und die Tipps befolgt, kann etwas Wunderbares daraus werden.

StR Mairinger:

Wir brauchen eine zeitgemäße städtebauliche Entwicklung unseres Gemeindezentrums in den Bereichen Wohnen, Arbeiten, bei der Versorgung und der Freizeit. Der Masterplan ist wichtig, kommt aber vom Ablauf her ein wenig früh. Ich hätte mit politischen Visionen begonnen und die Bürger eingebunden, erst dann hätte ich den Masterplan erstellt. Er gibt einen guten Überblick, was städtebaulich möglich ist und was nicht verwirklicht werden sollte. Verdichten und Nachverdichten von bebauten Flächen ist sinnvoll, dadurch ergibt sich die Möglichkeit, hochqualitative Freiflächen zu erhalten bzw. zu schaffen. Meine politischen Visionen wären ökologisches, nachhaltiges und gemeinschaftliches Wohnen, alle Formen von Wohngemeinschaften, neue Bauformen, gemeinschaftlich Wohnen und Planen (Wohnbaugruppen), neue Mobilitätsformen, öffentlicher Verkehr, eine Wohnung mit einem Stellplatz und ca. 30 m<sup>2</sup> Freifläche, Freiraumplanung, Renaturierung der Gewässer und Biotope, Erschließen des Fuchselbaches bis zum Kürnberg, eine null Emissions-Stadt, Planung mit den Bürgern und Grundbesitzern, Erhalten des gewissen dörflichen Charakters trotz Verbauung. Eine Verkaufsstraße in der Mayrhansenstraße sollte zumindest auf einer Seite einen Regen- und Sonnenschutz haben und diese Überdachung könnte begrünt werden. Es muss was gemacht werden, aber es gibt großen Diskussionsbedarf.

GR Ing. Gschwendtner:

Das Konzept ist sehr schlüssig. Man soll nicht mit Argumenten beginnen, warum etwas nicht geht oder nicht gut ist, man soll das Positive herausstreichen. Die positiven Dinge zeigen, dass wir eine riesige Chance haben, denn wenn wir nichts tun, passiert auch etwas und wir vergeuden die Chancen. Dafür steigen die Risiken, weil sie passieren und nicht geplant sind. Die Gründe, warum etwas nicht funktionieren soll, sind Klassiker, etwa der Verkehr, der Lärm etc. Das wird uns treffen, wenn wir nichts tun. Es ist wichtig, dass wir den Prozess weiter führen und die Bevölkerung sowie die Grundbesitzer einbinden.

StR Schneider:

Wir kennen Leonding mit seinen Ortsteilen, seinem Charakter und dem was seine Lebensqualität ausmacht. Es ist unser Ziel, im Zentrum eine wenig städtischen Charakter zu erhalten. Wir haben heute interessante Szenarien gehört, ich glaube, in diese Richtung muss es gehen. Es ist unsere Aufgabe, etwas in Bewegung zu setzen. Ob der Plan dann genau so aussehen wird, oder gewisse Änderungen einfließen werden, ist der nächste oder übernächste Schritt. Die Verdichtung muss erfolgen, erst dann können wir den Effekt erzielen, den wir wollen, nämlich eine städtisches Zentrum.

GR Dr. Dorn-Fussenegger:

Wir haben weitaus mehr Chancen als Risiken. In einer Zeit, die so von Befürchtungen und einem Überbetonen von Risiken getrieben ist, ist es ein gutes Zeichen, dass wir uns mit der Zukunft beschäftigen. Ich finde den Zugang, wie wir es machen, positiv und die frühe Vorstellung des Masterplanes und die Einbindung der Bevölkerung unterscheidet uns sehr von anderen Gemeinden. Ich persönlich halte es für einen kleinen Fehler, dass wir Architekt Seidl mit der Arbeit betraut haben, weil er auch Mitglied des Architekturbeirates ist und wir uns damit eines sehr profunden Kritikers und sachkundigen Anregers berauben.

Es gibt einen großen Flächenfraß und eine Möglichkeit der Eindämmung ist zwangsläufig die Verpflichtung zu verdichten. In welcher Form das stattfinden wird, wurde besprochen. Bedenken ist natürlich nachzugehen. Ich finde die Festlegung auf ein Zentrum positiv, damit deklariert sich die Politik ganz klar. Nur wenn die



Menschen ein nachhaltiges und vitales Interesse haben, dann ist so ein Zentrum aufrecht zu halten, daher brauchen wir die Menschen. Mit anderen Überlegungen und Details müssen wir uns hüten, um nicht dort hin zu kommen, wo einige unserer Nachbargemeinden sind. Ich habe einzelne Bilder eher als Bedrohung gefunden, weiß aber, dass es als prinzipielle Form der Darstellung gemeint ist. Wichtig ist auch, die Gewerbetreibenden aus Leonding als Gesprächspartner in die Diskussionen einzubinden. Es wird nicht so einfach werden, mehrere Grundeigentümer unter einen Hut zu bringen, wir wollen es aber positiv sehen.

GR Haberpointner-Schlagnitweit:

Wenn ich an die Bürgerbeteiligungsprozesse zurückdenke, gibt es einige Inhalte, die von Seiten der Bürger gekommen sind, das ist ein wichtiges Zeichen. Jetzt muss weiter auf die Bürger gehört und konstruktiv in den Gremien weiter gearbeitet werden. Es sind positive und gute Grundlagen und wenn wir die Ergebnisse aus den Bürgerbeteiligungsprozessen implementieren, kann es ein brauchbares Konzept werden, mit der Vision, dass es in Jahrzehnten geschehen wird.

StR Mairinger:

Welche Dichte haben wir im Endausbau auf dem Quadratkilometer, wie viel mehr Verkehr wir es pro Tag geben und wie sieht es mit Schulen und Kindergärten aus?

Architekt Seidl:

Die Dicht pro Quadratkilometer kann ich nicht auswendig sagen, das kann man nachreichen.

Den Schulbezirk haben wir angesprochen aber ausgeklinkt, weil wir nicht vorgreifen wollen, welche Schultypen kommen. Es ist natürlich Aufgabe der Gemeinde, Vorsorge zu treffen. Die demographische Entwicklung deutet aber darauf hin, dass nicht große Mengen an Kindern dazu kommen werden.

Zur Berechnung des Verkehrsaufkommens bräuchte man gesicherte Unterlagen, die momentan nicht vorhanden sind. Man kann zwar hochrechnen, man kann aber die Entwicklung des Individualverkehrs nur hypothetisch voraussehen. In Stadtzentren, die funktionieren, geht der Individualverkehr eher zurück. Der Nahverkehr wird durch Fuß- und Radwege bewältigt.

DI Kleiner:

Unter der großzügigen Annahme von 5000 Einwohnern im Zentrum sind wir etwa bei 700 KFZ pro Stunde, die in der Früh das Zentrum verlassen. Überschlagen auf den ganzen Tag, sind wir bei 10000 bis 15000 Bewegungen in 24 Stunden. Einen wesentlichen Teil davon, haben sie jetzt schon.

Architekt Mayer:

Wesentlich ist, dass beim Masterplan die Chance besteht, Konzepte zu entwickeln, damit der Verkehr geordnet abgeführt wird. Der Bebauungsplan lässt auch schon eine bedeutende Zunahme der Bevölkerung zu, bewirkt aber eventuell chaotische Verkehrssituationen. Es kann sein, dass die geregelte Zunahme von mehreren Fahrzeugen besser ist, als die unkontrollierte Zunahme von nicht so vielen.

BGM Mag. Brunner:

Ich bedanke mich für die Diskussionsbeiträge, sie sind sicher repräsentativ für die Meinungen in der Bevölkerung. Man muss auf die Argumente eingehen, dass ist klar. Ein Masterplan in dieser Phase kann noch nicht alle Argumente, Überlegungen, Befürchtungen und Erwartungen in der Form beantworten, dass alle damit Leben

können. Zentrumsentwicklung findet statt, in der Mayrhansenstraße bei der Apotheke und der Firma Nopp haben wir jetzt schon in der Höhe eine Verbauung, wie sie geplant ist. In der Mayrhansenstraße Richtung Gerstmayrstraße sind bereits Flächen verkauft und Investoren warten darauf, etwas umsetzen zu können. Es ist ein klarer Auftrag, wenn wir da Zentrum gelenkt entwickeln wollen, dann kann man nicht sehr lange zuwarten. Das werden verkaufswillige Grundeigentümer und Investoren nicht zulassen. In der Übergangsphase gibt es Grundeigentümer und Investoren, die handeln wollen, und solche, die derzeit nicht handeln wollen, diese Situation müssen wir bewältigen. Dazu sind natürlich Gespräche notwendig, um die Form der Kooperation mit der Stadt auszuloten. Parallel dazu gibt es die Bürgerbeteiligung, da geht kein Weg vorbei. Den Bürgern wird unser Vorschlag vorgestellt und wir werden diesen auf sachlicher Basis diskutieren. Natürlich steht das Zentrum nicht isoliert da, es gibt Einflussfaktoren, die kommen werden und die Auswirkungen auf das Zentrum haben. Der Masterplan wird auch wenn er beschlossen ist, nicht abgeschlossen sein. Der Masterplan wird sich durch Veränderungen weiter entwickeln müssen, das ist kein Rahmen auf immer und ewig. In Summe hat es Auswirkungen auf die städtische Infrastruktur. Wenn der Plan so kommt, dann hat die Stadt auch andere Strukturen im städtischen Leistungs- Servicebereich zu berücksichtigen. Die Schulen und Kindergärten sind nur einer davon. Wenn wir wollen, dass sich die Stadt Leonding im Gefüge der Gemeinde behauptet, dann wird uns nichts anderes erwarten, als dass wir uns mit diesem Thema ausführlich und mit vollem Einsatz befassen. Eine Einkaufsstraße wird nur funktionieren, wenn Einwohner als Kunden da sind.

## **GR 17.1.2017**

### **TOP 1      Ausbau der Westbahnstrecke, Präsentation des Konsensprojektes der Stadt Leonding und der ÖBB**

BGM Mag. Brunner:

Die Trasse mit einer Breite 40 bis 50 m wird das Stadtgebiet massiv durchschneiden. Wir arbeiten im Detail an der Trassenplanung seit 2011, weil uns aus der Stadtplanung heraus völlig klar war, dass wir mit dieser Zerschneidung von Leonding in einen Nord- und Südteil die Entwicklung der Stadt für die Zukunft massiv einschränken bzw. in Teilbereichen auch verhindern. Die Annahme, dass das Leondinger Zentrum nur aus dem Stadtplatz besteht und dem Bereich Mayrhansenstraße bis zur Bahntrasse, ist eine sehr kurzsichtige Betrachtung und aus meiner Sicht auch die Zukunft Leondings verhindernd. In Wirklichkeit muss man die Stadt Leonding und das Zentrum der Stadt Leonding etwas anders sehen. Das Harter Plateau hat in den letzten Jahren eine massive Veränderung erfahren. Es ist ein hochattraktiver Stadtteil geworden, der de facto eine sehr moderne Bauweise aufweist, Qualität in den Wohnanlagen und eine Infrastruktur von Schulen, Veranstaltungsräumen, Freizeiträumlichkeiten usw. hat, also ein Vorzeige-Stadtteil in Leonding. Das Leondinger Zentrum hat ähnliche Funktionen, mit zusätzlichen städtischen Funktionen, die wechselseitig gefragt sind. Es ist ein Ding der Unmöglichkeit, eine Trasse durchzulegen, die diese Funktionen wechselseitig zerschneiden. Das Bestreben war seit vielen Jahren, diese Trasse in der offenen Bauweise wegzubringen. Es gab bereits 2003/2004 die erste Resolution hier im Gemeinderat, wo die Stadt Leonding gesagt hat, dass wir eine Einhausung oder eine Tieferlegung der Bahn brauchen. Wir haben dann bis 2015 gebraucht. Im April 2015 war die entscheidende Sitzung beim Herrn Landeshauptmann im Beisein der gesamten Landesregierung und des damaligen Generaldirektors der Bahn Christian Kern, wo dann die Absprache bzw. Aussage getroffen wurde, die ÖBB wird in Leonding keine Trasse bauen, die mit Leonding nicht akkordiert ist. Das war auch die offizielle Presseaussendung, die man in der Landeskorrespondenz nachlesen kann. Es gab den Auftrag, ein Projekt für diesen

Bereich gemeinsam zu entwickeln. Das haben wir im Jahr 2015 bis zum Herbst in gemeinsamen Arbeitsgruppen mit unseren Planern, die ich Ihnen vorgestellt habe, und mit Planern der ÖBB gemacht. Wir sind dann im November 2015 zum Land gegangen, gemeinsam mit dem Landesbaudirektor und haben das Projekt dort abgegeben. Die Kostenberechnung war etwa 170 Mio. Mehrkosten zum normalen Bau. In der anschließenden Diskussion hat sich herausgestellt, dass diese Mittel in dieser Höhe nicht erreichbar sein werden. Daher war der Auftrag und die Aufgabe, um das Projekt nicht scheitern zu lassen, eine Lösung zu finden, die passt und trotzdem mit den Kosten in eine Dimension kommt, die greifbar ist. Die nachfolgenden Gespräche mit der Bahn und mit unseren Planern hat ergeben, dass wir in der Lage sind, ein Bahnprojekt vorzustellen, das unter € 100 Mio. liegt und das von der Wirkung her für den Abschnitt der ursprünglich geplant war, fast ebenbürtig ist. Im Detail wird es nachher erklärt werden.

Wenn wir diese Trasse durchgehend rot hätten, wäre diese Nord-Süd-Verbindung gekappt. Es gibt auch noch Sicherheitsgründe. Wir haben derzeit nur die Verbindung über den Kreisverkehr in das Zentrum. Die Unterführung Gerstmayrstraße ist relativ niedrig. Größere Einsatzfahrzeuge kommen hier nicht durch und ansonsten gibt es dann nur mehr den Umweg über Ruffing. Diese Nord-Süd-Verbindungen sind verkehrsmäßig für die Zukunft der Stadt Leonding von enormer Bedeutung, nämlich Geh- und Radwege aber auch Verbindungen aufzumachen, die die Sicherheit im Nord-Süd-Bereich ermöglichen und wir sehr rasch mit den Einsatzfahrzeugen in alle Stadtteile kommen. Man müsste über den Jetzinger Wachter fahren und dann über Ruffing und Bergham herein. Das ist höchst unattraktiv und aus Sicherheitsgründen nicht mehr zeitgemäß, vor allem auch darum, weil wir ja überlegen müssen, zentrale Einsatzmöglichkeiten zu schaffen, auch für unseren Wirtschaftshof usw. Wir können uns diese Nord-Süd-Verbindungen in dieser Form nicht erlauben, wir brauchen mehr Übergänge. Das kommt im Wesentlichen noch dazu.

Das ist das Ergebnis der letzten Gespräche: Es ist geplant, dass bei der WIBAU die Einhausung beginnt. Die Gerstmayrstraße könnte in der Durchfahrtshöhe für PKW offenbleiben. Es geht dann entlang der Geländekante in der Einhausung bis zur Bahnhof-Haltestelle. Den Bahnhof zu haben, bedingt eine Öffnung. Das wird aber auch überbaut, und daher wird der Lärmschutz kein Problem sein. Der Vorteil ist, dass wir hier eine attraktive Haltestelle bzw. einen Bahnhof bekommen mit einem Vorplatz, wo es auch möglich sein wird, einen kleinen Verkehrsknotenpunkt für den öffentlichen Verkehr mit Bussen usw. zu entwickeln. Es geht dann weiter und bei der Fa. Rosenbauer kommen wir wieder heraus. Bei der Fa. Rosenbauer ist eine offene Bauweise geplant, aber die Trasse taucht sehr tief ins Gelände ein. Durch Lärmschutzmaßnahmen und Verbauung wird das kein Problem sein. Es gibt dann eine weitere Grün-Brücke, um auch hier eine Nord-Süd-Verbindung zustande zu bringen. Dann steigt die Trasse weiter an bis zum Jetzinger Wachter, wo das Normalniveau wieder erreicht würde. Die Straßen sind mögliche Planungen, die auch nicht alle einen durchgehenden Verkehr haben sollen, sondern teilweise als Rad- und Gehwege ausgebildet werden aber doch erlauben, im Einsatzfall mit Einsatzkräften hinüber zu kommen.

BGM Mag. Brunner erklärt anhand des Planes, wo sich dann die LILO befinden würde bzw. erklärt weitere Details.

BGM Mag. Brunner:

In jenen Bereichen, in denen keine totale Einhausung geplant ist, wird der verbesserte Lärmschutz kommen, der den sog. Schienenbonus einfängt und daher wesentlich besser ist, als es derzeit für die ÖBB notwendig wäre, zu machen.

In Summe ergibt es ein Bild, wo ich mir denke, das ist jetzt, sowohl von dem, was wir erreichen wollen und hinsichtlich dessen, was es kosten wird, in einer Kosten-Nutzen-Relation, die man guten Gewissens vorschlagen kann und ich auch so sehe. Das macht Sinn für Leonding und gibt uns die Sicherheit, dass wir uns nach Norden und Süden weiter entwickeln können für das gesamte Stadtzentrum.

Herr Abgottspon erklärt anhand des Planes und führt weiter aus:

Die Aufgabenstellung lautete, möglichst schnell so tief wie möglich und irgendwann wieder in

der Höhe auftauchen. Die ÖBB war damals unter dem Vorgänger von Herrn Hujber überhaupt nicht über meinen Lösungsvorschlag erbaut. Mit viel Geduld und „Gut-Will“ auch von der ÖBB, ist es 2015 gelungen, ein erstes Projekt zu überarbeiten, das vorsah, dass man hier vorne die Tunnelportale den Gegebenheiten der ÖBB anpasst. Gemeinsam haben wir versucht, mit allen Planern der ÖBB, aber auch mit den Planern der Stadt Leonding das Projekt soweit hinzukriegen, dass es dann schlussendlich auch eine Möglichkeit gibt, dass es auch noch finanzmäßig Lösungsmöglichkeiten gibt oder eine Lösung im Vordergrund steht. Wir haben also begonnen, das Portal da vorne Richtung WIBAU-Felsen zu verschieben. Wir haben begonnen uns weiter zu überlegen, wie bekommen wir diese rund 70 Mio. Euro hinaus aus dem Projekt. Das ist nur gelungen, indem wir das Tunnelsystem massiv verkürzt haben. Wir haben den Tunnel um rund 18 bis 20 % in der Länge reduziert. Das hat noch nicht ganz gereicht. Wir haben dann unter anderem gesagt, wir nehmen den ganzen Bahnhof Leonding heraus. Mit dem von der ÖBB angebotenen Lärmschutz können wir nahezu das gleiche erreichen, wie wenn wir versuchen, den Tunnel da durchzuziehen. Wir haben uns gefragt, ob es wirklich Sinn macht, bei der Fa. Rosenbauer massiv in die Tiefe zu gehen. Wäre es nicht gescheiter, das Gelände auszunutzen und vielleicht links und rechts die Dämme, die es schon gibt, natürlich weiter zu nutzen, aber schlussendlich noch zu schauen, dass wir doch wegen der Vernetzung einerseits der Grünzonen aber auch der Verkehrswege nochmals eine Grünbrücke zu machen. Das hat dann dazu geführt, dass wir die ganze Novellette des Tunnels nicht mehr so tief gesetzt haben, sondern wir bleiben massiv höher. Das hat auch noch nicht ganz gereicht. Dann sind wir intensiv mit der ÖBB und ihren Reglementen nochmals über die Bücher und haben festgestellt, wenn wir ein anderes Oberleitungssystem verwenden im Sinne einer Stromschiene, können wir das ganze Querschnittsbauwerk um rund 1 bis 1,5 m verkleinern. So ist es dann mit allen Nebenmaßnahmen gelungen, die geforderten, ins Spiel gebrachten rund € 70 bis 75 Mio. aus dem Projekt herauszunehmen, wie es der Bürgermeister gesagt hat. Mit dieser Einsparung, so bin ich überzeugt, für Sie als Leondinger eine optimierte Einhausungslösung zu erreichen.

Herr Abgottspon erklärt nun weiter anhand des Planes.

Die beiden Architekten Seidl und Mayer erläutern nun die Gestaltung.

Arch. Seidl:

Nach der WIBAU tritt das Volumen der Einhausung sehr wohl heraus, allerdings weitestgehend eingebunden und naturnah gestaltet wird, eingebösch, begrünt an den Steiflächen. Darüber ergibt sich hier bereits die erste Naherholungsfläche, die anknüpft an den möglichen Fuß- und Radweg, der aus Linz herausführt. Auch vom Hochplateau gibt es eine Verbindung in diesem Bereich. Von dort wird man praktisch über dem Gelände in einer Höhe von rund 7 bis 8 m erstmals Richtung Leonding, Richtung Westen, geführt. Hier gibt es einen Fuß- und Radweg und Naherholungsflächen. Darunter sieht man die mögliche Durchführung der Gerstmayrstraße, die hier doch in der Höhe etwas reduziert sein wird, jedenfalls als Fuß- und Radweg funktionieren kann und auch für PKWs in Frage kommt.

Arch. Seidl und Arch. Mayer erklären weiter anhand des Planes.

Dipl.-HTL-Ing. Hujber:

Ich wünsche einen angenehmen und friedlichen Abend. Ich betone das Wort „friedlich“, da die Tradition zu diesem Projekt nicht sehr friedlich war zu dem Zeitpunkt, als ich das Projekt übernommen habe. Ich darf heute doch darauf hinweisen, dass es gelungen ist, schrittweise Vertrauen gegenseitig aufzubauen, dass wir heute doch hier sein können und sagen können, wir sprechen heute auf gleicher Augenhöhe. Wir reden heute vom gleichen und wir wollen auch das gleiche, wenngleich ich auch betonen muss, dass dazu auch eine klare Aussprache gehört, wer kann was und wer hat welche Rolle zu spielen, wer muss etwas vertreten und wo sind die Spielräume. Genau auf diesen Punkt sind wir sehr schnell gekommen und haben auch die gegenseitige Achtung gelernt und dass jeder seinen Part

übernehmen muss. Mein Part ist, hier nicht das Werk zu beklatschen, mein Part ist, Glück zu wünschen auf dem weiteren Weg, das durchzusetzen. Es ist noch nicht ganz finalisiert, aber ich bin hoffnungsvoll, dass das Projekt finalisiert wird.

Wir stehen momentan so da, dass wir ganz dringend das Projekt brauchen. Die ÖBB strotzt von vollen Zügen, die Westbahn AG hat angemeldet, sie möchte noch Züge führen. Die Strecke ist nahe am Platzen. Allen ist bewusst, wir müssen etwas tun, um nicht zu erleben, dass wir den Vorwurf bekommen „warum habt ihr nicht früher begonnen“. Darum stehen wir unter dem Zwang, dass wir das Projekt weiterbringen müssen. Wir haben uns einiges einfallen lassen. Dank Unterstützung des Ministers und der gesamten ÖBB etc. geht man hier grundsätzlich soweit, dass man sagt, wir berücksichtigen erstmalig darüber hinaus, was wir sonst berücksichtigen (Gesetze, Verordnungen etc.), noch die besondere Kessellage bzw. Tallage der Stadt Leonding am Stadtrand mit ganz starkem Zuwachs. Es wird sicher in diesem Ursprungsprojekt einen vermehrten Lärmschutz geben, der hier dargestellt worden ist in einer Form, wie man es sich vorstellen könnte, dass es auch gefällig ist, nämlich nicht mit Graffiti beschmiert, sondern mit Pflanzen bewachsen, die letzten Endes auch etwas bringen sollen, nämlich die Feinstaubfilterung. Die ÖBB sträubt sich noch ein wenig gegen solche Sachen, da es auch erhaltungsintensiver ist. Aber von der Umweltwirkung ist es ein „Hammer“. In dieser Form werden wir jedenfalls das Projekt verbessern. Ungefähr so eine Lösung ist in all diesen Bereichen angedacht, wo es möglicherweise keinen Tunnel geben kann oder wird, dass man deutlich mehr in Lärmschutz investiert. Wenn wir die gesamte Strecke mit diesem Lärmschutz ausrüsten würden, dann würde es sich Leonding ungefähr so verhalten, dass alle die im hellblauen Bereich (Plan) liegen, eine Empfindung haben würden, wenn die Strecke ausgebaut ist und rund doppelt so viele Züge fahren, dass trotzdem ungefähr die Hälfte der bisherigen Züge fahren. So ungefähr wäre die Auswirkung, würden wir alles so ausstatten. Es wurde aber ganz klar heute so dargestellt, dass das noch anders sein wird. Wir haben noch nicht die Berechnungen. Die Planungen sind so druckfrisch vorgestellt worden, dass es absolut unmöglich ist, die Planungen auf den Lärmschutz genau hinzubringen, aber es ist erahnbar, dass eine Verbindung der Tunnelkette mit einem verbesserten Lärmschutz natürlich auch einen deutlichen Verbesserungseffekt bringen wird müssen. Hier werden wir nicht aus können. Es werden alle Leondinger von einem ordentlichen Lärmschutz profitieren, dort wo kein Tunnel sein wird.

Wir reden davon, dass wir klare Worte sprechen und sich klare Wort aussprechen trauen. Es ist klar zu sagen, dass wir mit dem Ursprungsprojekt weiterfahren müssen, allerdings besteht bei der ÖBB ein ganz starkes Commitment, eine Handschlagqualität, die ich immer wieder getestet habe, bis zum Vorstand und zum Ministerbüro. Wir versprechen, dass, wenn die Finanzierung aufgestellt ist, und ich vernehme zunehmend, dass es hier sehr gute Hoffnungen gibt, dann werden wir in einem Änderungsprojekt diese Tunnelstrecke planen, zur Behörde bringen, genehmigen lassen und mitbauen mit dem Ziel, 2026 die Strecke nutzbar zu bringen, damit die Züge fahren können. Wir werden schätzungsweise noch 2 Jahre länger bauen. Wir wollen so rasch wie möglich, die Nutzbarkeit der Viergleisigkeit erbringen, und das ist mit 2026 angestrebt. Um das zu erreichen, haben wir unheimlich viel zu tun.

Wenn jemand fragen würde: „Warum wartet man nicht doch noch so lange und überplanen das noch.“ Die Planung, bis es einmal so weit zu einer Studie kommt, ist doch ein steiniger Weg, aber dann beginnt erst die Planung UVP-reif zu gestalten, über 25 Detailplanungen aufzudröseln, von ökologischer Siedlungsraum beurteilen lassen und dann noch zu einem Gutachten zu bringen usw. Hier reden wir doch von mindestens ein Jahr. Dieses Jahr steht uns momentan nicht zur Verfügung. Allerdings im Änderungsprojekt. Wir haben das alles so eingetaktet und unsere Bauphasen bereits so geplant, dass dieser Zeitraum entsteht - allerdings ist nicht viel Zeit. Wir haben uns ausbedungen, lieber Herr Bürgermeister, bitte auf die Socken machen und alles daransetzen, dass wir im Spätherbst dieses Jahres zu planen beginnen können, und dass wir ein Jahr später spätestens alles Geld am Tisch haben, damit wir dann ganz klar das Projekt umsetzen können. Alles was später kommt, wäre eine mittlere Katastrophe.

Darum wünsche ich zum Abschluss Glück und Zuversicht, damit wir das rasch hinbringen. Ich wünsche Euch, dass sich die Idee durchsetzt und dass Ihr am Schluss etwas gestaltet,

wo wir alle miteinander zufrieden sein können. Unsere Rolle als ÖBB ist, wir sind verpflichtet, die Infrastruktur so rasch wie möglich zu erstellen, und wenn es dann der Wille ist, etwas darüber hinaus zu machen, wie hier die Tunnelkette, sind wir gerne bereit, das zu machen. Wir brauchen jedenfalls den Auftrag und die Finanzierung.

BGM Mag. Brunner:

Was Sie da sehen, sagt sehr deutlich, dass der Lärmschutz in Leonding in einer Form sein wird, der, das was wir derzeit haben, wesentlich reduziert, trotz höherer Zugfrequenz. Allein das zu erreichen, war keine Selbstverständlichkeit. Da Herr Hujber gesagt hat, wir sollen uns auf die Socken machen. Wir haben uns schon seit vielen Jahren auf die Socken gemacht. Es war mühsam, dass erreicht wurde, dass das UVP-Verfahren, das ursprünglich im Dezember 2014 eingereicht worden ist, erst jetzt nach etwa 2 Jahren gestartet wird, zeigt Ihnen, dass es uns schon ernst war, hier ein Projekt nach Leonding zu bekommen, das wir vertreten können und das für die Stadt Leonding passt, und das haben wir jetzt. Das war keine Selbstverständlichkeit.

Es gab von Anfang an eine Steuerungsgruppe, die im Wesentlichen immer aus den Stadträten bestanden hat und noch ergänzt war von einigen anderen Fachleuten, die uns unterstützt haben. Wir haben eine ganze Reihe von ExpertInnen eingebunden in die Diskussion seit 2011/2012. Ansonsten wäre das in dieser Form nicht möglich geworden. Das hat auch Geld gekostet. Die Stadt- und Gemeinderäte haben diese Entscheidungen immer mitgetragen in der vollen Überzeugung, dass wir zu einem Ergebnis kommen, das wir mit bestem Wissen und Gewissen der Leondinger Bevölkerung präsentieren können. Wir haben in den letzten Monaten intensivste Gespräche gehabt. Wir waren im Ministerium. Es waren damals alle im Stadtrat vertretenen Fraktionen mit, alle Vizebürgermeister und Herr Katstaller von den Grünen. Die Fraktionen sind informiert, was abgelaufen ist. Wir hatten im Herbst eine Stadtratsklausur, wo wir geschlossen gesagt haben, dass uns dieses Projekt das Wichtigste ist, von allen, die derzeit bei der Stadt anhängen. Auch die anderen Themen, wie das Entwicklungskonzept, der Masterplan und das Verkehrskonzept haben wir von der Befassung her zurückgestellt, um hier mit der Bahn voranzukommen. Es war uns klar, dass wir nicht mehr sehr viel Zeit haben, denn die Bahn wird bauen müssen. Es war immer unsere Position, dass wir den Ausbau nicht verhindern wollen, das ist ja auch unreal und wäre völlig falsch, sondern es geht darum, zu schauen, dass Leonding eine Trasse bekommt, mit der wir tatsächlich zufrieden sein können und die uns in unserer Entwicklung nicht hemmt. Auch ich kann die Trasse nicht wegzaubern und verschieben. Das ist jetzt der Vorschlag, mit dem wir vergangene Woche beim Land Oberösterreich waren. Der Herr Landesrat wird sich dann sicher noch dazu zu Wort melden.

Was bringt uns die Trasse, abgesehen von dem was schon gesagt wurde? Es bringt uns Grün. Es sind ca. 5 ha zusätzliche Grünflächen und Freizeitflächen, die wir nutzen werden. Das wird Teil der Vereinbarung mit der ÖBB sein. Herr Hujber hat gesagt, die Bahn hält ihr Versprechen, Versprechen ist gut, Vereinbarungen sind noch besser. Ich bin auch dabei, eine Vereinbarung zwischen der Stadt und der ÖBB Infrastruktur vorzubereiten, dass genau das vereinbart wird, was Herr Hujber gesagt hat, und dass dann, wenn wir die Finanzierung haben und die Stadtentwicklungspläne, das tatsächlich auch im Verfahren so eingebracht wird und diese Trasse dann im UVP-Verfahren dann auch kommen soll. Auch da gibt es die Zusagen, dass diese Vereinbarung dann gemeinsam getragen wird.

Zur Finanzierung: Anfangs haben wir gesagt, es wird jetzt so etwa € 90 Mio. kosten. Das ist nicht geschätzt, das ist berechnet. Das ist ja auch Teil der Vereinbarung. Die Frage, wie das finanziert wird, kann ich aus Leondinger Sicht in dieser Form sagen: Die Stadt Leonding wird bereit sein, das haben wir im Stadtrat und auch im Gemeinderat einige Male besprochen, jene Summe in die Hand zu nehmen, die ursprünglich auch für die Straßenbahn vorgesehen war. Das werden ca. € 30 Mio. sein. Es gibt eine Zusage aus Wien mit etwa der gleichen Summe, sodass jetzt als letzte Verhandlungssituation eine Drittellösung dasteht, und da kann es sich noch verschieben. Aber in Wirklichkeit sind wir jetzt in einer Dimension, die, denke ich, greifbar ist. Das war letztlich der Auftrag und das Ziel, das zu tun. Nun liegt das Ergebnis so da, mit dem Wunsch an den Gemeinderat, das so zu sehen. Zum Beschluss soll es am 31. Jänner kommen. Es ist ein Grundsatzbeschluss. Es hat jetzt keinen Sinn zu sagen

„muss die Straße da hinüber gehen oder soll das dort sein“, sondern es ist ein Grundsatzbeschluss, dass wir in dieser Form als Stadt Leonding sagen, so gehen wir in die Planungen mit der Bahn. Es ist kein Einreichplan. Detailsachen werden in der Folge noch auftauchen. Ob die Übergänge dort sind, wo sie jetzt eingezeichnet sind, das steht jetzt nicht zur Entscheidung. Das kann sich alles dann im Detail etwas verändern, wie es eben bei einer Grundsatzplanung ist. Dem Grunde nach wird die Trasse mit diesen Einhausungen und Tieferlegungen und mit diesem Kostenrahmen so zur Entscheidung am 31. Jänner daliegen. Darum ersuche in den Gemeinderat.

Ich ersuche um Verständnis der Zuschauer, dass nur die Gemeinderatsmitglieder nun die Möglichkeit haben, sich zu Wort melden und Fragen zu stellen, da wir formal in einer Gemeinderatssitzung sind.

VBM Bäck:

Ich bin seit 2015 beim Projekt „ÖBB – viergleisiger Ausbau“ dabei. Ich war auch bei den Gesprächen beim Landeshauptmann mit, wo auch Generaldirektor Kern dabei war. Er hat wirklich gesagt „ohne Konsens mit der Stadt Leonding, wird die ÖBB nichts machen“. Dazumal wurde es vorgestellt, wie heute schon gesagt wurde, mit den € 170 Mio. Das war natürlich eine große Summe. Ich habe mir damals gedacht: „Diese Summe aufzustellen, wird äußerst schwierig“. In der weiteren Folge waren wir dann in Wien bei Herrn Minister Leichtfried. Dort ging es ebenfalls noch um die Summe, aber man hatte schon diskutieren können, warum das notwendig ist und warum man die Möglichkeit schaffen sollte, dass die Stadtteile nicht getrennt, sondern dass sie eher zusammengeführt werden. Daraufhin hat es die weiteren Planungen gegeben. Letzten Donnerstag gab es ein weiter führendes Gespräch bei der Landesregierung mit Landeshauptmann Pühringer, LR Mag. Steinkellner und der ÖBB. Hier ist man aufgrund dieser Planungen, die heute vorgestellt wurden auf einen Betrag von € 90 Mio. gekommen. Für mich ist das, und wahrscheinlich auch für meine Kollegen in der Fraktion, schon eine wesentliche Entscheidung, wenn hier der Ausbau erfolgt, was wir für die nächstens Generationen Sinnvolles daraus machen können. Herr Hujber, die Bundesbahn wird wahrscheinlich die Genehmigung auch nur mit normalen Lärmschutzwänden bekommen. Ist das richtig?

Herr Hujber:

Wir gehen stark davon aus.

VBM Bäck:

Aber wir können es verbessern. Wenn wir auf Augenhöhe mit den Betroffenen, die jetzt auch schon abgelöst worden sind und ihre Häuser verlassen müssen und auch mit den Grundbesitzern Möglichkeiten finden, die sie dann auch betreffen, dann glaube ich, können wir zu einer Einigung kommen, die auch finanziell für die Stadt Leonding tragbar ist, so wie wir es schon vorausschauend mit der Straßenbahnlinie gemacht haben. Ich denke, wir sollten die Möglichkeit schaffen, die Finanzierung aufstellen und dann können wir für die Zukunft sicherlich ein gutes Projekt machen. Wo die Übergänge sein müssen oder nicht, steht noch dahinter. Ich wünsche mir, dass wir sehr rasch zu einem Gemeinderatsbeschluss kommen, damit wir das fixieren können. Es ist ganz wichtig, denn es waren schon mehrere Minister bei diesem Projekt dabei, und wir hoffen nicht, dass in Kürze wieder jemand Neuer kommt und sich wieder neu einlesen muss.

VBM Dr. Naderer-Jelinek:

Ich war von Anfang an gemeinsam mit dem Herrn Bürgermeister bei den Gesprächen dabei. Ich habe alle Höhen und Tiefen mit dem Bürgermeister durchgemacht, d.h. von Frau Ministerin Bures bis über Herrn Minister Stöger und jetzt zum Herrn Minister Leichtfried. Wir haben schon einiges erlebt, was die Bahn betrifft. Die Höhen und Tiefen betreffen nicht nur die Landschaft, sondern auch den emotionalen Zustand, den dieses Projekt schon im Laufe der Zeit gehabt hat. Insofern bin ich nun erst recht froh, dass das Projekt jetzt so vorliegt. Ich denke, es ist uns allen klar, dass es ein Kompromiss ist. Darüber brauchen wir nicht zu diskutieren. Es ist aber ein Kompromiss, der sehr positive Auswirkungen auf Leonding haben

wird und der uns sicher nicht zum Nachteil gereicht. Vor allem ganz besonders nicht zu dem Projekt, das eigentlich am Tisch gelegen wäre von den ÖBB. Ich denke, was für mich auch als Zuständige für Jugend und Familie ein interessanter Ausblick ist, sind diese Grünflächen, die sich hier eröffnen. Ich habe damals in einer Sitzung bei den ÖBB angefragt, ob es denkbar wäre, dort oben auch Freizeitparks oder Spielplätze und dgl. zu errichten. Die ÖBB hat das bejaht und es ist möglich. Dieses Projekt eröffnet uns Möglichkeiten, die sehr attraktiv für die Stadt sind und die auch von der Belastung her vertretbar für alle LeondingerInnen sind.

GR Mairinger:

Für mich stellt sich immer die Frage, wenn man große Summen investiert, was es bringt und welchen Sinn hat es. Ich glaube, einer der wichtigsten Themen ist die Lärmvermeidung. Zurzeit ist alles zerschnitten, man sieht es durch die Masten der Stromversorgung der ÖBB. Dieses Konzept ist wirklich gelungen. Ich bedanke mich beim Bürgermeister und bei allen, die hier mitgearbeitet haben. Wir werden es sicher unterstützen, damit es in diese Richtung geht.

Bei der LILO ist nur ein Gleis geplant. Ist geplant, vielleicht noch eine zweite LILO-Gleisstrecke dazuzulegen?

Ist der Radweg nach Linz in die Planung involviert? Es sollte entlang der Bahn von Leonding nach Linz ein Radweg möglich sein.

BGM Mag. Brunner:

Danke für die positive Aussage zum Gesamtkonzept.

Zur zweiten Gleisanlage der LILO bzw. der S-Bahn bin ich nicht berufen zu antworten. Der Herr Landesrat wird hier möglicherweise seine eigenen Planungen haben.

Der Radweg wird am Deckel geführt. Wir bekommen darauf den Radweg, der nach Linz hineinführt. Am Ende der Einhausung schwenkt er weg ins Gelände. Also der Radweg Richtung Linz wird ja auch vom Land Oberösterreich unterstützt - finanziert hoffe ich auch. Das ist dann der Radweg der weiter gehen soll entlang der LILO.

GR Katstaller:

Wenn man die Vergangenheit betrachtet und wieviel Arbeit und Erschwernisse dahinter stecken, ist das ein traumhafter Kompromiss. Es bildet das ab, wie wir uns das vorstellen, nämlich die Verbindung von Verkehr und Ökologie. Ich bedanke mich bei allen Beteiligten für diese Mammutarbeit.

In einer früheren Besprechung haben wir mal gesagt, es wird der Zeitpunkt kommen, wo wir uns mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln an die Trauner Bevölkerung wenden werden, damit wir da die Unterstützung erhalten und auch einen Druck aufbauen können, um zu unseren Entscheidungen zu kommen. Wann wird dieser Zeitpunkt sein, wo wir das dann durchziehen wollen?

BGM Mag. Brunner:

Das wird sich herausstellen, wieweit der Konsens wirklich ein Konsens in Summe wird. Es ist gut zu wissen, dass wir seinerzeit, ich weiß nicht mehr wie viele Impuls-Stimmen nach Wien gebracht haben. Es waren einige zig-Tausend. Das werden wir auch im UVP-Verfahren klarerweise brauchen. Das Verfahren beginnt demnächst. Ansonsten vertraue ich darauf, nach den Gesprächen, dass dieses Konsensprojekt, auch mit dem Wissen der ÖBB und der Politiker im Hintergrund, welche Anzahl von Unterschriften und Mitstreiter wir haben, dass das auch so kommen wird. Sollten wir es brauchen, dann haben wir es noch im „Köcher“. Das schönste wäre, so wie es gesagt wurde, dass wir es gemeinsam in der Form, wie wir es geplant haben, hinbringen.

VBM Mag. Täubel:

Es ist sehr schön, und ich freue mich auch, denn ich war überall dabei. Mein Haus steht 100 m neben der Fa. Rosenbauer. Man soll auch an diese Leute denken, die ihre Häuser aufgeben und wegziehen müssen, und das im Sinne der Leondinger Bevölkerung.



Man sagt, wir Politiker denken immer nur an den nächsten Wahlerfolg. Das ist ein Beispiel, dass das nicht zeigt, denn wir kämpfen und wollen eine Einhausung für unsere Zukunft und unsere Kinder haben. Wenn meine Kinder einmal mein Haus übernehmen, sollen sie nicht sagen „Du warst Vizebürgermeister und hast nichts getan, damit das eingehaust wird, daher will ich das Haus nicht“. Wenn das erst 2026 fertig wird, sind viele hier nicht mehr in diesem Gemeinderat und auch nicht mehr Vizebürgermeister, aber dann können wir wohl, und auch der Herr Bürgermeister und alle, die wir uns hier eingesetzt haben, sagen „Wir Politiker sind einmal für das, was unsere Kinder von uns einmal erben werden, eingetreten.“

BGM Mag. Brunner:

Da Du von den Menschen und Häusern gesprochen hast, die der Trasse weichen müssen. Ihr wisst ja, dass die Stadt sich bemüht, und da gibt es sehr klare Vorstellungen und sehr konkrete Gespräche, für die diejenigen, die wieder ein Grundstück haben wollen wo sie ein Haus bauen können, denen zu helfen. Die Stadt- und Gemeinderäte wissen es, und die Zuhörer sollen es auch wissen: Wir lassen diese Leute nicht einfach stehen, sondern wir bemühen uns auch da, Lösungen zu finden. Das ist in Arbeit.

Es ist ein Jahrhundertprojekt. Die erste Befassung im Gemeinderat war 2003. Das sind fast 14 Jahre. Seit 2011 ist es das oberste Projekt.

StR Stangl:

Das Entscheidende für mich war, da auch ich seit 14 Jahren bei diesem Projekt dabei bin, dass wir es geschafft haben, diesen Leondinger Geist, dass wir in Leonding selber schauen, wie es uns geht, egal welche parteipolitische Präferenz wir haben, dieses Thema auch von Gemeinderatswahlkämpfen, Nationalratswahlkämpfen oder Landtagswahlen fernzuhalten und wir einen Konsens gehabt haben, dass wir gemeinsam gegen einen „mächtigen Gegner“, also der ÖBB, zwar heute friedlich aufgetreten sind, aber sie sich sicher sein können, dass wir in dieser Stadt eine Mobilisierungskraft haben und wir auch anders gekonnt hätten. Wir sind nun froh, dass die große Bundespolitik Einsehen hat, dass man über Leonding und deren Interesse nicht einfach „drüberfahren“ kann.

StR Ing. Gschwendtner:

Für mich hat das auch schon früher begonnen, nämlich mit einem Gemeindeforum, wo die Trassenentscheidung gefallen ist. Das hat sich über fast 10 Jahre gezogen. Dann wurde sie vorgestellt und gesagt, dass das jetzt so gemacht wird.

Wir haben dann in Leonding die Strategiegruppe gegründet und gesagt, dass der Lärmschutz, so wie er im Gesetz steht, zu wenig ist. Wir wollen mehr und dass das in der Landschaft verschwindet. Das ist eine „chinesische Mauer“ war damals unser Ausdruck. Es war unser Ziel, dass wir diese wegbekommen. Es war mühsam, aber wir hatten viele gute Ideen, wo wir bewiesen haben, dass man das auch anders machen kann, als einfach nur 2 Gleise zu legen. Jetzt geht nur mehr darum, dass wir noch das Geld dafür bekommen.

GR Mag. Steinkellner:

Ich bin bahnlärmprobt, denn den ersten Kampf gegen Bahnlärm führte ich bereits als junger Abgeordneter und Gemeinderat im Jahr 1991/1992 in Untergaumberg. Man kann sich ja dort die Lärmschutzwände anschauen, die mindestens die Dimension hatten. Es war eine andere Zeit, nämlich vor 25 Jahren. Seitdem habe ich natürlich mit dem Projekt in der Landespolitik mit den unterschiedlichsten Ministern – einer wurde vergessen, nämlich Herr Minister Klug – verhandelt. Herr Minister Klug hat mich schon gar nicht mehr sehen wollen, wenn er mich irgendwo getroffen hat, sei es als Abgeordneter, Clubobmann und jetzt auch als Infrastrukturlandesrat. Es ist mehrfach betont worden, dass die Querungen nicht Gegenstand der heutigen Diskussion sind. Ich bin auch sehr froh, sage aber trotzdem, die Schönbergquerung über die Gerstmayerstraße zur Paschinger Straße halte ich für den PKW- und LKW-Verkehr absolut für entbehrlich, weil man dort einen neuen Lärm erzeugen würde. Ich glaube, dass man dort mit Rad- und Fußweg das Auslangen finden würde. Diese neue Querung als Abkürzungsverkehr für LKW in das Siedlungsgebiet oder in die Gerstmayerstraße wäre kontraproduktiv. Das betrifft jetzt nicht den Grundsatzbeschluss, auch

nicht am 31. Jänner. Das werden wir uns alle miteinander sehr genau ansehen. Ich sage als Verkehrsreferent von Oberösterreich, dass ich das jetzt eingereichte Projekt ohne die Maßnahmen für nicht genehmigungsfähig erachte, weil die Lärmmessungen und die gesetzlichen Änderungen, die in der Europäischen Union in Deutschland bereits vollzogen sind, sprich: Schienenbonus und andere Messgrade, dazu führen würden, dass wir mitten im Verfahren eine Gesetzesänderung haben würden und sie dann mit den entsprechenden Problemen einer neuen gesundheitlichen Vorgabe der EU zu kalkulieren hätten. Ich muss das deshalb sagen, weil wir ja eine Rechtsposition für ein allfälliges Verfahren keinesfalls auch in einer Gemeinderatsitzung begeben würden, und deswegen sage ich auch hier in der Gemeinderatsitzung, dass ich es nicht für genehmigungsfähig erachte. Das ist nicht dieses Projekt, sondern das ist das ursprüngliche Projekt. Das macht es ja gerade nicht besonders attraktiv für das Infrastrukturministerium und für die ÖBB, nicht nur mit der Stadt Leonding als 4.-größte Stadt mit über 30.000 Einwohnern, sondern auch deckungsgleich mit dem Land Oberösterreich zu kämpfen. Es ist auch Konsens gewesen in der Oberösterreichischen Landesregierung. Ich zitiere LH Dr. Pühringer: „Die Position, die die Stadtgemeinde Leonding eingenommen hat – danke noch einmal allen Fraktionen, die sich hier eingebracht haben – ist auch die Position des Landes Oberösterreich.“ Das hat ja dazu geführt, dass der Generaldirektor Kern, der ja für sich eine persönlich gute Entwicklung und für uns damit auch eine positive Entwicklung, uns im Wort ist, dass er gegen das Land Oberösterreich und gegen die Stadt Leonding nicht das Ursprungsprojekt durchziehen will. Was soll jetzt, welcher Minister auch immer machen, wenn der Chef in der Regierung sagt „Ich bin ja den Leondingern und den Oberösterreichern im Wort“. Soweit sieht es ja ganz gut aus. Das größere Problem, und da ist auch den Technikern und Herrn Abgottspon und die da dabei waren, diese € 70 bis 75 Mio. einzusparen, war schon wichtig, damit wir uns da näherkommen. Man darf nicht vergessen, die Zeiten der Finanzierung von derartigen Großprojekten ist nicht ganz einfach. Ich habe schon wieder andere, die bei mir Straßenbauprojekte und sonstige Geldforderungen hatten und die sagen „ja aber bei euch in Leonding geht das auch“. Das ist ja immer ein sog. Spiel, das stattfindet. Ich habe immer betont, dass Leonding bei der Eisenbahn eine besondere Situation hat. Ich bedanke mich bei DI Höbich, der betont hat, dass die besondere Topographie in Leonding eben dazu führt, dass man eine andere Situation hat, als in anderen Regionen, wo diese Strecke ausgebaut wird. Diese Strecke ist die meistbefahrenste in ganz Österreich. Es ist für uns auch ganz gut so, dass die ÖBB ein bisschen Zeitdruck verspürt. Das hilft uns natürlich auch mit unseren Argumenten.

Es geht um sehr viel Steuergeld. Wir kämpfen darum, dass wir das durchsetzen. Jetzt gibt es andere Regionen, die vielleicht nicht so das Verständnis dafür haben. Deswegen muss man das natürlich auch in den jeweiligen Fraktionen und auch darüber hinaus wirklich klarlegen, dass hier die 4.-größte Stadt so zerschnitten werden würde, keine Entwicklung haben würde und es nicht nur ausschließlich um Lärmschutz geht, sondern um den Stop einer Entwicklung, damit man es durchargumentieren kann. Das Geld wird eine entscheidende Frage sein. Der Finanzreferent des Landes Oberösterreich hat immer gesagt, er ist bereit, den gleichen Anteil wie Stadt Leonding zu bezahlen. Der Restbetrag, und der wird wahrscheinlich nicht € 30 Mio. alleine sein, weil es ist ja auch hier natürlich die LILLO-Finanzierung mit zu bedenken, ist seitens des Bundes ÖBB zu finanzieren. Hier sind wir schon einig. Ich bin dann froh, Herr Fraktionsobmann der Grünen, wenn man dann irgendwo Druck mit der Bevölkerung hinsichtlich der Finanzierung machen könnte, wie gesagt, die Stadt und das Land – hier gibt es die jeweiligen Aussagen. Unser Interesse ist natürlich, dass wir so viel wie möglich Geld vom Bund dafür bekommen. Ich vergleiche ja immer wieder Großbauprojekte der ÖBB, die verglichen werden (Tullner Feld, Semmeringtunnel, Koralmtunnel, Einhausungen und Tunnelführungen im Inntal) wo entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen ausschließlich in Tunnelbauweise geführt werden. Die haben uns natürlich geholfen.

Es war kein Wahlkampfprojekt, wiewohl wir immer die Wahlkämpfe durchaus genutzt haben, um gemeinsam Druck auszuüben auf die jeweiligen Minister um uns immer wieder einen Schritt voranzutreiben. Es ist eine unglaubliche Chance für uns, es sieht nicht nur jetzt schon gefällig aus. Ich bin überzeugt davon, dass das innerstädtische Leben in Leonding die

beiden Stadtteile wirklich attraktiv zusammenwachsen können, aber wir haben noch nicht gewonnen, wir brauchen die Finanzierungszusage auf Bundesebene und hoffentlich eine entsprechend gute Unterstützung. Ich bin aber zuversichtlich, wenn wir soweit gekommen sind mit einer derart guten Vorbereitung, dass wir es beim Bund und bei der ÖBB auch erreichen werden. Ich freue mich schon auf das Gespräch mit Bundesminister Leichtfried. Es ist ja nicht immer ganz so einfach, wenn man sich auf unterschiedlichen Ebenen begegnet. Aber wenn wir weiter geschlossen in Leonding so zu diesem Projekt stehen mit der Unterstützung der Bevölkerung, dann bin ich überzeugt davon, dass wir für Leonding sicher etwas ganz Tolles bewirken werden und unsere Kinder glücklich sein werden, wenn sie in den Gärten noch spielen können.

BGM Mag. Brunner:

Danke Herr Landesrat für Deine Unterstützung über die Jahre hinweg. Du bist jetzt in einer sehr wichtigen mitentscheidenden Funktion. Es ist ein Glück als Leondinger, jemanden hier zu haben, der auch da einen Einfluss hat. Wir werden das schaffen und die Gespräche gehen morgen schon weiter.

Ich bedanke mich für die Präsentation und Aufbereitung, bei Herrn Hujber für die klaren Worte, aber auch für die Worte Kooperation und den Wunsch, dass wir das gemeinsam in dieser Form zu Ende bringen. Es sieht gut aus, dass wir das auch schaffen.

Ich bedanke mich für die Diskussionsbeiträge.

GR Mag. Steinkellner:

Ich habe die Frage bezüglich der LILO nicht beantwortet: Die LILO wird vorerst nicht zweigleisig ausgebaut. Das ist von der Finanzierung her, auch von der Eigentümerstruktur nicht notwendig und auch nicht von der Kapazität. Man könnte mit Ausweichen außerhalb durchaus den Takt noch weiter verdichten. Hier haben wir derzeit kein Problem. Es ist eine Zukunftsvision, wenn wir es zur Mühlkreisbahn durchführen könnten, wäre es eine tolle Sache.

Zum Radweg: Es soll ja auch eine Hauptradroute werden, das heißt mit einer entsprechend anderen Landesbeteiligung, nämlich 60:40. Dort haben wir ein anderes Nadelöhr. Wir brauchen das alte LILO-Gleis, das jetzt bei dem aufgelassenen Postzentrum in Linz freisteht, aber noch nicht von der ÖBB freigegeben wird. Wenn wir das bekommen, dann könnten wir diesen Radweg von dort eben stadtauswärts bauen. Ein Teilstück gibt es ja bereits. Aber dann sollte es entlang der LILO weiter geführt werden Hitzinger Kreuzung und entlang der LILO überhaupt dann weiter bis nach Alkoven. Das wäre eine tolle Sache auch mit dem Anschluss an den Donauradweg. Die Radwegmittel sind beschränkt, aber diese Strecke soll ein Hauptradweg werden, der gerade für die Bevölkerung auch für die Fahrt zum Arbeitsplatz attraktiv werden wird.

**GR                      Sitzungsdatum: 17.1.2017**

Die Präsentation des Konsensprojektes wird zur Kenntnis genommen.

**GR 31.1.2017**

**TOP 1            Ausbau der Westbahnstrecke, Beschlussfassung über das Konsensprojekt**

Amtsbericht

**Sachverhalt:**

In der Sitzung des Gemeinderates am 29.01.2015 wurde einstimmig die Forderung der Tieferlegung aller vier Gleise nach dem Straßenbahntunnel in Gaumberg und die Weiterführung der Unterführung bis Jetzing beschlossen. Die Mehrkosten für dieses Projekt wurden vorerst mit einem Betrag von ca. € 170 Mio. geschätzt.

In zahlreichen Gesprächen mit den Vertretern der ÖBB, dem BMVIT und dem Land Oberösterreich wurde nach möglichen und von allen Beteiligten vertretbaren Lösungen gesucht. Als Ergebnis dieser Verhandlungen wurde eine gemeinsame Planung der Stadt Leonding und der ÖBB für die Tieferlegung der vier Bahngleise erstellt.

Das Ergebnis dieser Planung wurde dem Gemeinderat in der Sitzung am 17.01.2017 vorgestellt. Es sieht die Tieferlegung und teilweise Einhausung der Bahnstrecke vor. Die nunmehr vorliegende gemeinsame Planung ist den beiliegenden Unterlagen zu entnehmen. Die Mehrkosten betragen ca. € 90 Mio. In der Sitzung erhielt dieses Konsensprojekt von den Mitgliedern des Gemeinderates allgemeine Zustimmung.

Mit diesem Konsensprojekt werden die Forderungen der Stadt Leonding grundsätzlich erfüllt. Es wird ein umfassender Lärmschutz erreicht und auch die befürchtete Teilung der Stadt kann vermieden werden. Damit wird auch die für die weitere Entwicklung der Stadt Leonding unverzichtbare Ausdehnung des Zentrums in Richtung Harter Plateau möglich. Es besteht überdies die Möglichkeit der Schaffung von weiteren Verkehrsverbindungen von Nord nach Süd.

**Anlage:**

Konsensprojekt (Papier)

Antragsempfehlung

Der Gemeinderat beschließt:

„Das vorliegende Konsensprojekt der Stadt Leonding und der ÖBB wird beschlossen.“

Der Bürgermeister:  
Mag. Walter Brunner

BGM Mag. Brunner verliest den Amtsbericht und stellt den **Antrag**, die vorliegende Antragsempfehlung zu beschließen.

BGM Mag. Brunner:

In der Sitzung am 17.1. haben die Vertreter der Fraktionen, die sich zu Wort gemeldet haben, positiv argumentiert und gesagt, dass sie sich das Projekt so vorstellen können. Gibt es zu diesem Projekt noch Wortmeldungen?

GR Mag. Steinkellner:

Wir bereits bei der letzten Sitzung angesprochen, beschließen wir das grundsätzlich, ohne die Verkehrswege und die Ausgestaltung ob wie und was dort tatsächlich kommen wird. Das wird einer intensiven „innerleondinger“ Diskussion vorbehalten sein, d.h. z.B. wurde hier eine LKW-Querung von einem Weg gezeichnet, die ich mir nicht vorstellen kann. Das hat jetzt alles damit nichts zu tun, sondern wir beschließen nur das Projekt.

BGM Mag. Brunner:

Es ist das Projekt, wie es denkbar ist und wie es ausschauen kann. Die Detailplanung würde dann, wenn alles so läuft wie geplant, ab Ende Oktober/Anfang November dieses Jahres beginnen.

GR Katstaller:

Was würde passieren, wenn im Zuge von Verhandlungen ein wesentlicher Teil wegfallen würde z.B. der Bahnhof oder wir machen nur normale Lärmschutzwände. Dann wäre es ja nicht mehr unser Konsensvorschlagprojekt.

BGM Mag. Brunner:

Dann würde die ÖBB die heute eingereichte und präsentierte Trasse bauen. Das ist unser Konsensprojekt und das ist der Gemeinderatsbeschluss. Wenn nicht, dann müsste der Gemeinderat in der Folge einen anderen Beschluss fassen, was ich aber aus heutiger Sicht nicht mehr empfehlen würde.

GR Katstaller möchte wissen, ob das der Gemeinderat neu beschließen müsste.

BGM Mag. Brunner:

Der Gemeinderat kann die eigenen Beschlüsse immer verändern – auch diesen. Und zum Projekt selbst?

GR Katstaller:

Ich finde es fantastisch, wenn es so bleibt.

VBM Bäck:

Ich war heute auch bei der UVP-Verhandlung in Hörsching. Der Kurzfilm, der präsentiert wurde, war sensationell, wie durch Leonding die 4 Gleise mit den Lärmschutzwänden gezogen worden sind. Faszinierend war, dass es ein neues Wort für Abbruch der Häuser gibt: Das heißt Rückbau.

Es ist ganz wichtig, dass wir heute diesen Beschluss fassen. Wir können nur versuchen, dass das in Leonding so für die Bevölkerung passiert, dass wir alle damit zufrieden sein können und dass diese Einhausung Wirklichkeit wird.

GRErM Dorn-Fussenegger:

Herzlichen Dank an jene, die die Verhandlungen geführt haben, allen voran Ihnen, Herr Brunner.

Wir möchten noch 3 Dinge anfügen:

Die Personen, die im Zuge dieses Baues umgesiedelt werden sollen, sollen von der Gemeinde so gut wie möglich unterstützt werden. Genau das gleiche gilt für die Bauern, die ihre Gründe verlieren. Für die weitere Planung sollte man die e-mail von Herrn Gerhard Kirchmayr für die Renaturierung des Füchselbaches mit einbeziehen, so wie vorgestellt in Zell an der Pram.

BGM Mag. Brunner:

Zum Thema „Absiedelung der Anrainer“ haben wir schon ein paar Mal im Gemeinderat gesprochen und auch die Beschlüsse gefasst, dass wir Ersatzgrundstücke gefunden haben, die zu bestimmten Bedingungen von den Absiedlern, die selbst wieder ein Grundstück erwerben wollen, erworben werden können. Das ist im Laufen. Es gibt mit allen die Absprachen und die Vereinbarung. Diejenigen, die keine eigenen Grundstücke mehr wollen, wurden bei der Suche nach Wohnungen unterstützt wie z.B. Mietwohnungen, Eigentumswohnungen, Betreubare Wohnungen usw. Hier sind wir aktiv dabei. Bei der Ablöse dieser Gründe der Landwirte, kann ich nicht sagen, was die Stadt tun kann. Wir sind eher am Rande beteiligt, weil das die Verhandlungen zwischen der Flurgemeinschaft bzw. den Anrainern und der ÖBB sind. Das hat sich heute wieder gezeigt. Ich weiß nicht, wie das Verfahren überhaupt ausgeht.

Die Renaturierung der Bäche: Ich kenne das in Zell an der Pram sehr genau, da es mein Geburtsort ist. So ähnlich kann ich mir das sehr gut vorstellen. Wir werden darauf achten, dass dieses Gebiet entlang der Einhausung auf beiden Seiten zu Leonding passt.

## **Beschluss**

**GR**

**Sitzungsdatum: 31.01.2017**

Die Antragsempfehlung wird einstimmig – durch Erheben der Hand – beschlossen.

**TOP 2      Ausbau Westbahnstrecke, Abschnitt Leonding, Finanzierungsbeteiligung der Stadt Leonding - Beschlussfassung**

Amtsbericht

**Sachverhalt:**

Beim geplanten viergleisigen Ausbau der Westbahnstrecke durch die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) würde es zu einer Zerschneidung von Leonding durch die Lärmschutzwände kommen. Dies würde die städtebauliche Entwicklung des Leondinger Zentrums massiv beeinträchtigen. Daneben ergeben sich massive Probleme beim Nord/Süd Verkehr.

Um alle diese Probleme zu vermeiden und auch zur Reduzierung des Bahnlärms, vertritt die Stadt die Einhausungsvariante, welche in einigen Bereichen Querungen zulässt.

Die Einhausung soll im Bereich Höhe Kreuzung Paschingerstraße/Gerstmayrstraße bis Höhe Fa. Rosenbauer realisiert werden.

Bei diesem Projekt wurden die zusätzlichen Kosten für die Einhausungsvariante mit 90 Mio. Euro berechnet.

Mit dem Bund und dem Land Oberösterreich wurden Gespräche bezüglich einer Kostenaufteilung geführt und es ist eine Drittellösung vorzusehen.

Für die Stadtgemeinde wäre dies eine maximale Beteiligung in Höhe von 30 Mio. Euro wobei diese Summe auf eine Laufzeit von maximal 30 Jahren zu verteilen wäre (Zahlung von jährlich ca. 1 Mio. Euro). Bemerkt wird, dass bei den genannten Beträgen keine Finanzierungskosten berücksichtigt sind. Angeboten wurde die Möglichkeit, die Finanzierung gemeinsam mit dem Bund abzuwickeln.

Der Baubeginn des Projekts wird seitens der ÖBB mit 2021/2022 angegeben.

Da ab dem Jahr 2020 die Zahlungen für die Leasingrate des Rathauses wegfallen (ca. 1,1 Mio. jährlich) werden, wäre eine Finanzierung obigen Projektes langfristig möglich.

Antragsempfehlung

Der Stadtrat wolle dem Gemeinderat empfehlen, dass sich die Stadtgemeinde bei der im Amtsbericht angeführten Drittellösung an den Kosten für die Einhausung des viergleisigen Ausbauprojektes der Westbahnstrecke der Österreichischen Bundesbahnen mit einem Betrag in Höhe von maximal 30 Mio. Euro beteiligt (Zahlung eines jährlichen Beitrages von ca. 1 Mio. - Laufzeit von maximal 30 Jahren).

Der Bürgermeister:  
Mag. Walter Brunner

**Beratungsergebnis**

**StR                      Sitzungsdatum: 19.01.2017**

Über Antrag von BGM Mag. Brunner wird dem Gemeinderat einstimmig – durch Erheben der Hand – empfohlen:

**Der Gemeinderat beschließt:**

Die Stadtgemeinde beteiligt sich bei der im Amtsbericht angeführten Drittellösung an den Kosten für die Einhausung des viergleisigen Ausbauprojektes der Westbahnstrecke der

Österreichischen Bundesbahnen mit einem Betrag in Höhe von maximal 30 Mio. Euro (Zahlung eines jährlichen Beitrages von ca. 1 Mio. - Laufzeit von maximal 30 Jahren). Grundlage für die Planung ist die im Gemeinderat am 17.01.2017 vorgestellte Variante.

BGM Mag. Brunner verliest den Amtsbericht und die Antragsempfehlung und stellt den Antrag, diese zu beschließen.

BGM Mag. Brunner:

Wir haben diesen Antrag im Stadtrat behandelt und er wurde dort einstimmig beschlossen. Die Gespräche laufen weiter und seitens des Ministerium/ÖBB wurde signalisiert, dass die bereits schriftlich vorliegenden zugesagten Mittel von € 20 Mio. aufgestockt werden auf das Drittel. In den Gesprächen mit dem Herrn Landeshauptmann, der Herr Landesrat war auch dabei und auch Kollegen aus dem Stadtrat, wurde mit dem Herrn Landeshauptmann abgesprochen, dass wir, wenn die Beschlüsse hier bei uns gefallen sind, das offiziell dem Ministerium mitteilen. Sodann wird das Ministerium offiziell an das Land herantreten und dem Land mitteilen, dass das Ministerium, also der Bund, vorbehaltlich der Mitfinanzierung des Landes Oberösterreich, bereit ist, in diese Finanzierung der Strecke in dieser Größenordnung einzusteigen. Das klingt kompliziert, ist es letztlich aber nicht, wenn der Wille vorhanden ist. Es scheint so, dass das so zustande kommen kann. In der Trassendarstellung sehen Sie, dass die LILO in die Einhausung eingebunden ist. Die Finanzierung dieser Einbindung der LILO ist in diesem Betrag nicht enthalten und ist auch nicht Angelegenheit der Stadt Leonding. Die Kosten dafür wurden dort von etwa € 20 bis 22 Mio. erwähnt. Das ist eine Finanzierungsgeschichte, die aus meiner Sicht nur im 2er-Verhältnis zwischen Land und Bund zu klären ist. Diese Einbindung der LILO in die Tunnel ist kein Thema für die Stadt Leonding, obwohl es gut wäre, wenn es passiert.

GR Mag. Steinkellner:

Diese Beschlussfassung hat in Wahrheit 3 Krücken:

1. Die Maximalsumme:

Leonding, der Partner von den Dreien, der das größte Interesse an dem Projekt hat, hat das Problem, dass sie mit einer Maximalsumme hineingeht. Ich würde eher empfehlen, „rund“ zu sagen, denn wenn es sich nicht ausgeht, die anderen sind zwar Mitfinanzier, die Interessenslage ist natürlich eine unterschiedliche, so sollte nicht signalisiert werden „das ist der Deckel und mehr tun wir nicht“.

2. Wir haben die Finanzierungskosten und die Valorisierungskosten natürlich jetzt vorerst nicht inkludiert. Die Finanzierungskosten sind angesprochen, aber reden wir von einer Valorisierung von 20 bis 30 Jahren oder wie ist das unabhängig der Finanzierung zu kalkulieren.

3. € 20 Mio. bis € 25 Mio. kostet die LILO. Was glaub Ihr, was der Finanzreferent des Landes Oberösterreich jetzt sagen wird: „Wenn ihr das wollt, dass die LILO mit eingebunden wird, dann muss dort eine entsprechende Mitfinanzierung kommen.“ Ich werde weiterhin die Stadtposition Leonding natürlich auch von der finanziellen Seite unterstützen. Ich bin ja Leonding auch verpflichtet. Aber ich kenne natürlich die Verhandlungen. Aber, um das überhaupt möglich zu machen, damit eine Mitfinanzierung, was die LILO betrifft, ermöglicht wird, bedarf es die Aufnahme in die mittelfristige Investitionsplanung nach dem Privatbahngesetz, die derzeit gedeckelt ist und dazu natürlich die Bundesmittel angesprochen werden müssten, weil dann gibt es eine 50 %ige Bundesunterstützung nach dem MIP. Das ist auch eine Voraussetzung, die wir dort sehen müssen. Die Alternative, die etwas mitgeschwungen ist, ob wir den Bahnhof brauchen oder nicht, denn bei einer weiteren Vertaktung irgendwann in 15 Jahren, wenn alles fertig ist und wir mit einer S-Bahn-Taktung sehr rasch weiterfahren, kann es durchaus sinnvoll sein, wenn wir da einen Knoten machen. Wir haben natürlich mehrere Achsen, die hier hereinführen und das muss man natürlich genau überlegen. Ich warne nur davor, sich hier einzuzementieren und an einer sog. Drittellösung eines sehr kleineren Teils, der aber nicht klarerweise von irgendeinem Partner, sei es Bund, ich weiß nicht was er tut, stockt er die MIP-Mittel auf, weil andere wird er nicht haben. Wenn er es irgendwo hat, kenne ich sie nicht, aber vielleicht gibt es neue Mittel „Plan

C oder L Leonding“. Ich warne nur davor zu sagen „das ist unser Deckel, und wir tun hier nicht mehr weiter“. Wir können es probieren, man kann jeden Beschluss auch wieder ändern, aber das wird noch ein zähes Ringen sein, um diese entsprechende Mitfinanzierung. Der Landeshauptmann hat mehrfach in meinem Beisein, ich glaube der Vizebürgermeister war auch dabei, betont, dass das Land das gleiche wie Leonding zahlt. Damit haben wir die Grundfinanzierung des Projektes wirklich fast finanziert. Allerdings nicht diese Sache mit der LILO. Die € 22 Mio. muss man erst einmal unter den Beteiligten in der Dreiecksbeziehung, auch wenn sich einer jetzt hier etwas verabschieden möchte, dann verhandeln. Wenn es gelingt, gratuliere ich recht herzlich – ich verstehe die Position. Aber ich kenne auch die Gegenseite sehr gut, mit der Du dann verhandeln wirst, weil Du wirst natürlich auch uns im Boot unterstützen müssen, was Wien betrifft, und der Bundesminister Leichtfried muss eben dann die Mittel zur Verfügung stellen. Denn die Annahme, dass das Land Oberösterreich € 22 Mio. für eine Streckenverlegung der LILO in diesem Bereich machen wird, halte ich für illusorisch.

BGM Mag. Brunner:

Die Einbindung der LILO war über die ganzen Jahre hinweg nie zur Diskussion. Das ist immer auch in den Gesprächen mit dem Land kein Thema gewesen, was mich ein bisschen gewundert hat. Es ist nicht so, dass das jetzt auf Betreiben der Stadt Leonding in dieser Form geplant wurde, so wie es dort steht, sondern es wäre eine gute Gelegenheit, die LILO mit einzubinden. Wir haben immer gesagt, dass sich die Stadt Leonding jetzt in der Vergrößerung der Tunnelanlage durch ein 5. Gleis für die LILO nicht beteiligen wird. Das war nie unsere Intention und ich möchte das jetzt auch nicht zum Verhandlungsgegenstand machen für diese Westbahntrasse. Unser Beschluss geht ausschließlich über die Westbahntrasse. Wir haben bei der LILO mehr bezahlt als alle anderen bei den Stationen in Rufpling. Es waren die Diskussionen über die Ausgestaltung der Stationen Strassfeld und die zweite, die ich nicht auswendig weiß, wo auch die Stadt aufgrund der Eisenbahnverordnung usw. eben in der Pflicht gewesen wäre. Das Einbeziehen der Planung sollte signalisieren, dass es jetzt für die anderen zwei Partner, die dem Grunde nach für diese Regionalbahnen zuständig sind, das ist ja nicht die Gemeinde, wir sind es ja nur dort, wo die Kreuzungen zu gestalten sind, die Chance bestünde, die LILO mit einzubinden. Dass es gut wäre, steht außer Zweifel. Aber wir haben nie darüber gesprochen, dass die Stadt Leonding sich jetzt auch an diesen Regionalbahnen bei Verlegungen usw. beteiligen soll.

Zur Frage „maximal“: Die Berechnungen, die vorliegen, sind Berechnungen, natürlich nicht auf Basis einer Detailplanung, aber auf Basis der von den ÖBB vor gut einem Jahr berechneten Mehrkosten in der kompletten Ausstattung, also über die € 170 Mio.

Mehrkosten. Das Herunterrechnen ist nachvollziehbar anhand den Darstellungen der Einsparungen, dass der Betrag von € 90,2 Mio. irgendwo jetzt steht. Die Überlegung zu sagen, wir machen einen Maximalbetrag und geben das vor in die Planung oder wir sagen „rund“ – daran hängt mein Herzblut nicht. Was ist „rund“? Sind das 90 oder 91 Mio.? Wie du richtig gesagt hast Herr Landesrat: Wir können, wenn wir dann die Detailplanung wissen – vielleicht sind es auch nur 87 Mio. oder auch 93 Mio., dann über eine Finanzierungslücke reden. Ich nehme an, dass bei gutem Willen und beim Zugang zu großen Projekten zunächst einmal eine Grundsatzentscheidung gefällt werden sollte, auch über die Finanzierung, wissend, dass sich in der Detailplanung da noch kleinere Abweichungen ergeben. Meine Informationen sind von den Berechnungen, die angestellt wurden, dass die € 90 Mio. sehr realistisch sind. Daher die Formulierung „maximal“. Ich denke mir auch, dass bei den derzeitigen Zugängen zu Finanzierungen, auch beim Partner in Wien und wahrscheinlich auch beim Partner in Oberösterreich, dass ich jetzt einmal so die doch ziemlich deutliche Fixierung auf € 90 Mio., ich einen leichten Vorteil geben würde, weil jetzt relativ klar ist, worum es geht. Es geht um € 90 Mio. als Grundsatzbeschluss. Für die LILO habe ich als Finanzreferent kein Geld vorgesehen. Das wäre auch nicht die Zuständigkeit der Stadt, aber es wäre die Zuständigkeit der beide anderen, und würde es den beiden anderen Partnern ermöglichen zu sagen „okay wir machen das, weil wir uns auch bei der Nebenbahn, die S-Bahn, für die wir eine gewisse Verantwortung haben, mit „wir“ meine ich Land und Bund, da



zu beteiligen, also ein bisschen die Türe aufzumachen für eine Begründung an einer stärkeren Beteiligung als ursprünglich geplant für diese Trassenvariante.

GR Mag. Steinkellner:

Das Land ist bei den Privatbahnen immer ganz ein wesentlicher Finanzier, jedoch 50 % muss der Bund zahlen, sonst passiert seitens des Landes Null. Seitens des Landes stehen folgende Großprojekte an: Z.B. die Straßenbahnverlängerung nach Kremsdorf, die Linzer hätten ganz gerne eine zweite Straßenbahnachse unterirdisch geführt, wir finanzieren gerade eine Donaubrücke, wollen die Mühlkreisbahn zum Hauptbahnhof durchbinden und verhandeln mit der ÖBB die Übernahme der Mühlkreisbahn, der Almtalbahn, der Hausruckbahn oder der Verlängerung von Eferding nach Aschach. In dieser

Prioritätenbetrachtung bitte ich um Verständnis, findet eine Streckenverlegung der LILLO in Leonding 15 m weiter in einen Tunnel hinein bei einem Kostenfaktor € 22 Mio. nicht das Interesse des Landes, denn all die anderen Projekte müssen zuerst finanziert sein, dann kann man die Strecke verlegen. Das Verlegen der Strecke der LILLO bringt noch keinen einzigen Kunden mehr, während ich dort beim öffentlichen Verkehr, was ich gerade angesprochen habe, auch einen entsprechenden Kundenmehrnutzen habe. Es war in der ganzen Diskussion immer die ÖBB, die dort einen Bahnhof wollte. Wir haben in den verschiedenen Vorverhandlungen immer wieder gesagt, dass wir uns den Bahnhof auch sparen können aufgrund der besonderen Glückssituation, da wir ja die LILLO und die Straßenbahn als zwei entsprechende toll vertaktete Achsen haben. Jetzt ist in der Zwischenzeit die LILLO als S-Bahn-Achse mit eingebunden und die Straßenbahn fährt sowieso schon in einem Takt, teilweise sogar schon für die jungen Menschen, rund um die Uhr. Das Land, ich bitte um Verständnis, hat null Priorität für eine Streckenverlegung, die keinen einzigen Kunden mehr bringt. In der Situation zu meinen, die Stadtgemeinde verabschiedet sich dann von der Mitfinanzierung und der Bund ist noch gar nicht dabei, könnte das Gesamtprojekt in den Finanzierungen schwer gefährden. Daher sage ich „rund“ hineinschreiben. Diese Thematik müssen wir erörtern. Es hat nicht das Land die Planung gemacht, dass die LILLO dort hineinkommt. Alle, die heute hier dabei waren, wissen, dass die normalen Lärmschutzwände nichts mit der LILLO zu tun haben, sondern sich entlang der Trasse ganz woanders befinden, d.h. die Bahn hat das Projekt ohne Einbindung der LILLO eingereicht und das Land ist in das Projekt „Einbindung der LILLO“ offiziell überhaupt niemals beschäftigt worden. Es ist auch Stern & Hafferl oder die LILLO selbst nie an uns herangetreten, dass das ein entsprechender Wunsch wird.

Angesichts der großen Projekte, die wir im öffentlichen Verkehr zu finanzieren haben, sehe ich hier eine brandgefährliche Situation für die Stadtgemeinde Leonding, die wir uns es eigentlich offen halten müssen. Das Projekt ist so wichtig und so toll, und die Leistungen von allen, die hier mitgearbeitet haben, sind großartig. Ich würde im Zweifel, bevor ich das Projekt gefährde, das sage ich ehrlich, auf den Bahnhof verzichten und die LILLO belassen, bevor ich wegen € 22 Mio., und wegen € 22 Mio. kann vieles scheitern, hier noch einmal Probleme bekomme. Um es weicher zu formulieren, würde ich „rund“ hineinschreiben in der Vorwarnung, dass es nicht so leicht sein wird, dass man da die Stadtgemeinde Leonding heraushält. Das Land ist mit dem Projekt „Einbindung“ offiziell noch gar nicht betraut worden, und MIP-Mittel haben wir davon vom Bund, die bundesmäßig gedeckelt sind, auch noch keine. Das wird eine schwierige Geschichte werden.

BGM Mag. Brunner:

Unsere Planung sieht bei den Kosten die fünfte Tunnelröhre nicht vor. Das ist ein Vorschlag, der zwischen den Planern von uns und den Planern der ÖBB besprochen und als sinnvoll erachtet wurde. Wenn die fünfte Röhre nicht kommt, dann nicht, sie ist nicht Teil des Projektes und wurde von uns über die Jahre nie verlangt. Die LILLO war immer außen vor. Wenn wir sagen, es sollen rund 30 Mio. sein, dann hätte ich zumindest gerne die Aussage, wie weit rund geht. Als Finanzreferent kann ich nicht einfach rund sagen, sind es 10% mehr oder nur 5%. Da ersuche ich um Verständnis, dass ich nicht einfach die Beträge, für die sich die Stadt verpflichtet, in dieser Form aufmache. Das würde auch das Land und der Bund nicht tun. Wenn es heißt, eine maximale Abweichung von 10%, ist das kein Thema, bei 30 %

habe ich ein Problem. Die Extrakosten von 22 Mio. sind für die fünfte Tunnelröhre, die nie im Leondinger Projekt im Gespräch war. Ich finde es unfair, jetzt in der Diskussion um das Geld für die vier Gleise, der Stadt jetzt das fünfte Gleis hinzuschieben.

GR Mag. Steinkellner:

Ich wollte dem Gemeinderat fairerweise die Situation, die ich von der Landesseite und auch von der Bundesseite kenne, darstellen. Man kann in den Beschluss auch maximal 30 Mio. schreiben, weil ein Beschluss jederzeit revidiert werden kann. Hier ist ein Problem noch nicht gelöst, was nicht die Schuld der Stadt ist, aber es ist eine Entwicklung, die von den Planern vorgegeben worden ist. Die Vertragspartner werden sich zusammensetzen müssen, um zu klären, was sie tun. Verzichten wir auf den Bahnhof, bevor das Projekt gefährdet wird oder stocken wir die Mittel auf. Es gibt auch im Land Mitspieler, die sehr auf das Geld achten. Wenn ich die ÖV Projekte, die ich genannt habe betrachte, habe ich das Problem, die Einbindung der LILo in den Tunnel als wichtigstes Projekt zu verkaufen, so visionär es auch ist. Das soll der Gemeinderat wissen, um das Problem gemeinsam zu lösen.

BGM Mag. Brunner:

Jetzt wird der Grundsatzbeschluss mit dem Betrag von 30 Mio. gefasst. Im Spätherbst geht es in die Detailplanung, dann werden wir sehen, was das Projekt finanziell mit und ohne LILo ergibt. Dann wird sich der Gemeinderat damit auseinandersetzen, wie weit die Stadt Spielraum oder eine Verpflichtung hat. Die Haltestelle hängt nicht nur an der LILo, die Bahn sagt, die Haltestelle ist sinnvoll, weil möglicherweise weitere S Bahnen in verschiedene Richtungen gehen werden, die ich aber nicht kenne. Pasching rauft um eine Haltestelle, wir haben eine im Plan, ich möchte sie nicht so einfach aufgeben. Das sehen wir uns nach der Detailplanung an.

Ich stelle daher folgenden Zusatzantrag: Sollten sich im Rahmen der Detailplanungen andere Kosten als die geplanten 90 Mio. Euro ergeben, wird sich der Gemeinderat wieder damit befassen.

GR Dr. Grünling:

Die Sache mit der LILo kommt im Amtsbericht auch gar nicht vor. Der einzige Bezug, der zu sehen ist, ist der Satz „Grundlage für die Planung ist die im Gemeinderat vorgestellte Variante, bei der das fünfte Gleis für die LILo dabei ist“. Darüber kann man hinweg sehen, wenn wir davon ausgehen, dass wir ohnehin in die Detailplanung gehen müssen. Wir haben den Spielraum, die LILo eventuell nicht in den Tunnel zu verschieben. Ich kann mir vorstellen, dass wir das so beschließen, ohne auf die LILo nur mit einer Silbe Bezug zu nehmen. Das überlassen wir der Detailplanung und reden weiter, wenn das Ding an uns heran kommt.

BGM Mag. Brunner:

Ich stimme dir zu, bei der Präsentation am 17.01. habe ich bei meiner Ausführung gesagt, dass die LILo dort vorgesehen, aber nicht Teil unseres Projektes ist.

GR Katstaller:

Wir reden hier theoretisch über Kosten, die möglicherweise nicht anfallen. Ich war vor einigen Tagen in der Chefetage der LILo, da wurde mir gesagt, dass das Einbinden in den Tunnel insofern große technische Schwierigkeiten macht, als die LILo beim Bahnhof eine Begegnungsstelle braucht, die bei einer Einhausung zu berücksichtigen wäre. Die LILo geht davon aus, erst nach dem Bahnhof in den Tunnel zu schwenken. Die LILo in der Einhausung unter zu bringen wäre schön, ich habe mich davon gedanklich schon verabschiedet. Ich möchte nicht, dass unser Projekt durch die LILo gefährdet wird.

BGM Mag. Brunner:

Das ist eine Variante. Die Realität ist derzeit so, dass die LILo teilweise auf ÖBB Gleisen fährt. Möglicherweise genügen vier Gleise, das ist eine Frage der Detailplanung, die abzuwarten ist.

Vbgm. Bäck:

Wie wir beim Landeshauptmann waren und das Projekt vorgestellt haben, hat dieser gesagt, sobald die Beschlüsse aus Leonding vorliegen, wird er damit die Landesregierung befassen. Ich bin der Meinung, dass der Maximalbetrag mit der Maximallaufzeit vorgegeben sein soll. Der Zusatzantrag gibt uns noch immer Spielraum, wenn zu handeln ist. Der Beschluss ist wichtig, dass die Landesregierung die nötigen Beschlüsse fassen kann.

## **Beschluss**

**GR**                      **Sitzungsdatum: 31.01.2017**

Die Antragsempfehlung und der Zusatzantrag werden einstimmig – durch Erheben der Hand – beschlossen.

### **GR 28.9.2017**

**TOP 1            Ausbau ÖBB-HL-Strecke Leonding: Grundsatzvereinbarung Stadt Leonding - Land OÖ. - BMVIT/ÖBB-Infra für Aufsatzprojekt (Einhausung und Tieferlegung); Beratung und Beschlussfassung**

Amtsbericht

#### **Sachverhalt:**

Am 31. Jänner 2017 hat der Gemeinderat der Stadt Leonding dem mit den ÖBB gemeinsam entwickelten Projekt (Konsensprojekt) zur Einhausung und Tieferlegung der Westbahntrasse die Zustimmung gegeben und auch den Finanzierungsanteil der Stadt Leonding über € 30 Mio. beschlossen.

Um dieses Konsensprojekt in das laufende UVP-Verfahren zum von den ÖBB beim BMVIT eingereichten Projekt zum viergleisigen Ausbau der Westbahn im Abschnitt Leonding - Marchtrenk als sogenanntes Aufsatzprojekt einzubringen, wurde im November 2016 von der ÖBB-Infra ein erster Entwurf einer Grundsatzvereinbarung/Letter of Intent vorgelegt. Darin sagt die ÖBB-Infra die Einbringung dieses Aufsatzprojektes unter bestimmten Voraussetzungen im Herbst 2018 beim BMVIT zu.

Diese sind im Wesentlichen:

- Sicherstellung der Finanzierung von € 90 Mio. über eine Drittfinanzierung durch Stadt Leonding, Land OÖ und BMVIT/ÖBB-Infra:  
Beschluss Leonding ist wie oben erwähnt bereits erfolgt.  
Zusage Land OÖ liegt vor, den gleichen Betrag wie Leonding zu übernehmen (Gespräch mit LH Mag. Stelzer und LR Mag. Steinkeller am 15.05.2017 mit Vertretern der im Stadtrat vertretenen Fraktionen).  
Zusage BMVIT liegt vor.  
Zugleich ist diese Drittfinanzierung auch Inhalt der gegenständlichen Grundsatzvereinbarung.
- Stadtentwicklung: Der Beschluss des Örtlichen Entwicklungskonzeptes mit den Darstellungen der Zentrumsfunktionen und den damit möglichen Flächennutzungen wird im Gemeinderat am 28.9.2017 erfolgen.

Nach der Vorlage des Gefahrenzonenplanes durch den Gewässerbezirk ergab sich die zusätzliche Prüfung allfälliger Auswirkungen auf das Konsensprojekt bedingt durch die Tieferlegung und Einhausung. Das Ingenieurbüro Gunz ZT GmbH wurde von der Stadt mit dieser Abklärung beauftragt. Am 26.09.2017 wurde diese wasserbautechnische Machbarkeit der Konsensvariante von Hrn. Gunz vorgestellt. Das Ergebnis ist, dass eine angenommene HQ100 Wassertiefe das Konsensprojekt nur minimal berührt. Die Ausführung des Konsensprojektes ist aus dieser Sicht wie geplant umsetzbar.

Aus dieser wasserbautechnischen Betrachtung ist vielmehr ersichtlich, dass die Führung der LILLO-Trasse wie im UVP-Verfahren dargestellt massiv berührt wird. Diese Problematik hat aber die ÖBB zu lösen und betrifft die Stadt Leonding nicht.

Somit ergibt sich zusammenfassend, dass dem Abschluss der Grundsatzvereinbarung keine wesentlichen Gründe im Wege stehen. Daher wird dem Gemeinderat empfohlen, für die Stadt Leonding den Beschluss zur Unterzeichnung zu fassen.

**Anlagen:**  
Grundsatzvereinbarung

Antragsempfehlung

Der Gemeinderat beschliesse die beiliegende Grundsatzvereinbarung/Letter of Intent zwischen der Stadt Leonding, dem Land OÖ und BMVIT/ÖBB-Infra.

Der Bürgermeister:  
Mag. Walter Brunner

BGM Mag. Brunner erläutert die Angelegenheit und stellt den **Antrag**, die vorliegende Antragsempfehlung zu beschließen.

Die Grundsatzvereinbarung ist dem Protokoll als Beilage angeschlossen.

BGM Mag. Brunner:

Es ist vor einigen Wochen ein gemeinsamer Brief - Land OÖ, unterschrieben vom Landeshauptmann, dem Herrn Landesrat und der Stadt Leonding – an den Herrn Bundesminister ergangen. In diesem Brief wurde das Bundesministerium ersucht, die beiliegende Grundsatzvereinbarung zu prüfen und zu unterzeichnen. Das ist ident mit dem Brief, der an das Ministerium ergangen ist. Es ist notwendig, nachdem am Montag ein Gespräch stattfindet – ich bin am Montag in Wien bei Herrn Bundesminister -, weil uns die Zeit drängt und wir diese Grundsatzvereinbarung als politische Willenserklärung brauchen. Damit ich als Bürgermeister am Montag dort sagen kann „Die Stadt Leonding hat diese Grundsatzvereinbarung zur Kenntnis genommen, beschlossen und will nach dieser handeln“ was wir ja auch schon tun, hätte ich gerne die Legitimation vom Gemeinderat, das auch dort so zu vertreten und seitens der Stadt Leonding diese Grundsatzvereinbarung so zu unterschreiben. Ich denke, das ist notwendig, weil wir als Stadt Leonding den Anstoß geben müssen, dass wir zu dieser Grundsatzvereinbarung kommen. Diese Vereinbarung ist ja kein Ergebnis einer Arbeit in der Stadt Leonding, sondern die wurde uns von ÖBB-Infra/BMVIT bereits im November 2016 übermittelt. Es hat mehrere Überarbeitungen gegeben. Letztlich hat unser Rechtsanwalt Herr Dr. Liebmann diese Sache akkordiert zwischen Land und der Gemeinde und auch dem BMVIT vorgetragen. Jetzt geht es darum, die nächsten Schritte zu tun, damit wir zu dieser Grundsatzvereinbarung kommen. Daher ersuche ich, dem die Zustimmung zu geben, damit ich am Montag agieren kann.

Die Finanzierung über 90 Mio. über eine Drittfinanzierung durch die Stadt ist in diesem Grundsatzvereinbarungsentwurf ja noch einmal dezidiert dargestellt. Die Stadt Leonding hat ja die 30 Mio. schon beschlossen, vom Land OÖ. gibt es die Zusage – es war ja der halbe Stadtrat mit dabei bei dem Gespräch, sowohl beim Herrn Landeshauptmann als auch beim Herrn Landesrat – diese Zusagen stehen. Vom BMVIT gibt es ebenfalls diese Drittfinanzierungszusage. Es ist auch in der Grundsatzvereinbarung so beschrieben. Zur Stadtentwicklung: Das örtliche Entwicklungskonzept steht heute noch auf der Tagesordnung. Die Frage, die später noch einmal angeschnitten wurde, ob der Gefahrenzonenplan, also Hochwassersache, dem Trassenwunsch der Stadt, Einhausung und Tieferlegung entgegenstehen, können wir seit Dienstagmittag explizit verneinen. Es gab einen Auftrag an das Ziviltechnikbüro Gunz, das anhand des Gefahrenzonenplanes zu prüfen. Die klare Aussage war, im Beisein von Kollegen des Hauses, dass es nur eine minimale Berührung für unser Projekt gibt und keinesfalls in irgendeiner Weise Hinderungsgründe da wären. Die massiveren Auswirkungen dieses Gefahrenzonenplanes betrifft die Führung der LILLO, so wie sie derzeit im UVB-Verfahren geplant ist. Das ist aber nicht das Thema der Stadt, sondern das ist Thema der ÖBB. Das Thema auf der Südseite, ob die Auswirkungen dieses Gefahrenzonenplanes auf das ÖEK die nutzbaren Flächen so reduziert, dass das wirtschaftlich nicht mehr vertretbar sei, kann man ebenfalls verneinen, weil ja klarerweise auch die entsprechenden Maßnahmen gesetzt werden. Es gibt einen ersten Termin für eine Absprache mit den betroffenen Gemeinden, also den Oberligen sozusagen, wo wir uns zusammensetzen und über einen Hochwassergemeindeverband verhandeln und die Gründung herbeiführen wollen. Es gibt grundsätzlich gegen diese Grundsatzvereinbarung, gegen diesen Letter of Intent keine Gründe, die aus meiner Sicht und aus Sicht der Stadt entgegenstehen. Daher ersuche ich um Zustimmung.

GR Mag. Steinkellner:

Herzlichen Dank. Ich kann nur den Gemeinderat ersuchen, diesen Beschluss noch einmal als Unterstützung für den Bürgermeister auf die Reise mitzugeben. Das Problem liegt darin, Dr. Liebmann, der ja für Gemeinde und Land gemeinsam mit der Finanzdirektion des Landes, da hat es auch Verhandlungen gegeben, es ist also eine auch mit Landeshauptmann Stelzer koordinierte Vereinbarung, wurde bis dato leider seitens dem BMVIT zwar als politische Willenserklärung die Bereitschaft signalisiert, aber das ist für uns alle, für den Bürgermeister als auch für uns, das Land, zu wenig. Liebmann sagt, eine verbindliche Finanzierungszusage des BMVIT liegt nicht vor, und das BMVIT war bis zuletzt nicht bereit, eine Verpflichtung einzugehen. Daher ist es wichtig, dass wir dem Bürgermeister für seine Besprechungen und Verhandlungen dem BMVIT gegenüber den Rücken stärken und dieser Bereitschaft noch einmal den Willen kundgeben, weil wir ja gemeinsam, der Bürgermeister, der Herr Landeshauptmann Mag. Stelzer und ich, dieses Schreiben mit dieser für heute vorliegenden wortidenten Erklärung bereits im August dem Verkehrsministerium zur Gegenzeichnung übermittelt haben. Der Bürgermeister ist hier wirklich sehr aktiv, aber es ist nicht ganz so einfach, was dann alles an Einwendungen kommt. Daher ist es wichtig, dass wir eine geschlossene Position haben, damit wir das im Bund erreichen. Ganz gleich, wer dort sitzt, es ist wichtig, dass wir, Land Oberösterreich und Gemeinde, weiterhin geschlossen agieren. Daher ersuche ich, dass die Gemeinderatsmitglieder den Vorschlag und Amtsbericht zustimmen, wiewohl es eine Unterstützung ist, die wir vorher auch schon signalisiert haben und wir immer noch nicht wissen, ob wir die Zustimmung dann bekommen, denn seitens des Landes haben Landeshauptmann Pühringer, Landeshauptmann Stelzer und ich als zuständiger Referent in den jeweiligen Besprechungen klargelegt, dass wir die gleichen Anteile wie die Stadt Leonding übernehmen werden, allerdings die Rechtsverbindlichkeit des Bundes in diesem Bereich noch nicht gegeben ist. Um den Druck gegenüber dem Bund zu erhöhen, ist dieser einstimmige Beschluss ganz wichtig.

GR Dr. Quass:

Es steht beim Punkt 3b) ein Absatz „Sollte eine der genannten Voraussetzungen gemäß 3a) und 3 b) nicht bis zum jeweils vertraglich fixierten Datum vorliegen, wird das Einreichprojekt

2014 wie vorgesehen umgesetzt.“ Wenn man sich den Punkt 3a) ansieht, findet man ein Datum 1.10.2017. Das ist aber bald. Wie wollen wir das umsetzen? Das gilt ja von vorneherein nicht, wenn ich das richtig beurteile.

BGM Mag. Brunner:

Der Punkt 3a), um den es hier geht, mit Datum 1.10.2017 ist de facto erfüllt weil wir unsererseits den Finanzierungsbeschluss bereits im Jänner gefasst haben. Da geht es nur um diese Beträge für den Beginn der Planung.

GR Dr. Quass:

Haben wir das Land Oberösterreich auch im Boot? Es steht genau hier „alleine oder zusammen mit dem Land Oberösterreich“. Ist das abgesegnet?

BGM Mag. Brunner:

Die Zusagen des Landes sind da. Wir waren mit einer Abordnung aus dem Stadtrat dort und da wurde wieder gesagt, das, was vom Herrn Landeshauptmann zugesagt wurde, nämlich, dass das Land den gleichen Betrag bezahlt, wie die Stadt, nämlich die 30 Mio., das ist fix.

GR Dr. Quass:

Ich weise explizit noch einmal drauf hin, wenn es erfüllt ist, ist es in Ordnung, aber wenn der Zeitpunkt weg ist, dann ist das das Papier nicht mehr wert.

BGM Mag. Brunner:

Rein rechtlich wäre das so. Ich denke, dass das nie so sein wird.

GR Dr. Quass:

Ich wollte nur die Runde sensibilisieren.

BGM Mag. Brunner:

Das ist völlig richtig. Wir sind jetzt bei dem Punkt, wo es darum geht, die Dinge runterzukriegen.

GR Mag. Steinkellner:

Ich verstehe, dass ein Anwalt, wenn er den Vertragstext liest, nachdenken könnte. Man sollte das im Kontext eines gemeinsamen Schreibens des Landhauptmannes, des Herrn Bürgermeisters und mir an den Bundesminister vom 4.8. sehen. Es hat sich etwas zeitverzögert, ist aber im August an den Bundesminister übermittelt worden. Ich lese vor: „An den Bundesminister Leichtfried.

Sehr geehrter Herr Bundesminister.

In der Angelegenheit der Tieferlegung und partiellen Einhausung der Westbahn im Gemeindegebiet von Leonding hat es in den vergangenen Monaten Weiterentwicklungen gegeben. Die Stadt hat ein Tieferlegungs- und partielles Einhausungsprojekt erstellt, das die weitere Entwicklung der Stadt ermöglichen soll. Aus diesem Grund treten das Land und die Stadt gemeinsam an Sie heran, um eine vernünftige zukunftsfähige Lösung für die Bürger und die weitere Stadtentwicklung dieser stark wachsenden Gemeinde zu verwirklichen. Seitens der ÖBB wurde uns ein Entwurf eines Letter of Intent für das gemeinsam umzusetzende und zu finanzierende Projekt übermittelt. Beiliegend dürfen wir Ihnen den Entwurf einer Grundsatzvereinbarung übermitteln.“

Das ist diese heute zur Beschlussfassung vorliegende Grundsatzvereinbarung. Im Sommer gab es keine Gemeinderatssitzung. Ein Bürgermeister hat die Verantwortung zu agieren, wir müssen etwas weiterkriegen. Ich lese weiter:

„Landesbaudirektor Dr. Günther Knötig hatte bereits Kontakt mit Generalsekretär DI Herbert Kasser in dieser Angelegenheit. Wir ersuchen daher um Beauftragung der zuständigen Beamten zu Finalisierung des Vertragswerkes unter dem Gesichtspunkt des Fortschritts des Verfahrens und der Bedeutung des messbaren Ausbaues.

Mit freundlichen Grüßen und der Hoffnung auf positive Rückmeldung verbleiben Stelzer,

Steinkellner, Brunner gezeichnet.“

Nachdem wir bedauerlicherweise noch keine Finalantwort haben, ist es wichtig, dem Herrn Bürgermeister den Rücken zu stärken, wenn er mit dem Minister diesbezüglich verhandelt. Er möge mit einem einstimmigen Beschluss dort hingehen. Der Landeshauptmann und der Landesverkehrsreferent von Oberösterreich haben es ihm gesagt, wenn es nicht reicht, brauchen wir vielleicht einen Gemeinderatsbeschluss. Daher bitte ich um Zustimmung.

## **Beschluss**

**GR                    Sitzungsdatum: 28.09.2017**

Die Antragsempfehlung wird einstimmig – durch Erheben der Hand – beschlossen.

BGM Mag. Brunner:

Zum Thema Nutzung der Südseite:

Wir haben das ja auch schon im UVP-Verfahren sehr deutlich eingebracht mit dem Auftrag an das Planungsbüro in Graz, Arch. Reisner, der ja ein sehr fundiertes Gutachten dazu gemacht hat. Das wurde zum UVP-Verfahren eingereicht und mit den Aussagen, schon beim UVP-Verfahren des dortigen Sachverständigen zum Thema Raumentwicklung und Stadtplanung wird es nicht so leicht sein, einfach zu sagen, das zählt nicht. Ich erinnere noch an die Diskussion, die wir in der Gemeinde seit Herbst haben über die Stadtentwicklung mit den vielen Vertretern der Unternehmen, Kultur usw. Bei dem, was wir dort in diesem Bereich machen wollen, wird es schwer sein, einfach zu sagen „das negieren wir und es ist uns egal, was Leonding plant“. Es gibt schon einen gewichtigen Rückhalt, damit wir einen Schritt weiterkommen.

### **GR 16.11.2017**

**TOP 3            ÖBB-Beschluss der am 25. Oktober vom Ministerium vorgelegten  
Grundsatzvereinbarung**

Amtsbericht

#### **Sachverhalt:**

In der Sitzung des Gemeinderates am 28.09.2017 wurde die Grundsatzvereinbarung/Letter of Intent zwischen der Stadt Leonding, dem Land OÖ und BMVIT/ÖBB-Infra einstimmig beschlossen

Mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 25.10.2017 wurde der Letter of Intent in einer modifizierten Form vorgelegt. Ergänzend wird von Herrn Bundesminister Mag. Jörg Leichtfried, vorgeschlagen, über erforderliche Änderungen im vorliegenden LOI Gespräche auf Expertenebene zu führen.

Wesentliche Punkte in dieser Vereinbarung sind unter anderem die Fertigstellung des örtlichen Entwicklungskonzeptes, Machbarkeitsstudie Gefahrenzonenplan, Machbarkeitsstudie Linzer Lokalbahn, Einigung mit WIBAU, Grundbeschaffung, Finanzierungsgespräche, Verbesserung Lärmschutz

Grundsätzlich können die Punkte der Vereinbarung zur Kenntnis genommen werden. Über Details soll beraten werden.

#### **Anlagen:**

Letter of Intent

Schreiben BMVIT vom 25.10.2017

### Antragsempfehlung

Der Gemeinderat beschließe:

Der vorliegende Letter of Intent wird beschlossen. Die für die Stadt wesentlichen Änderungen sollen mit den Planern der ÖBB und des Landes beraten werden.

Der Bürgermeister:  
Mag. Walter Brunner

BGM Mag. Brunner verliest den Amtsbericht.

BGM Mag. Brunner:

Ergänzend möchte ich sagen, dass der Letter of Intent klarerweise die Intention hat - eine politische Willenserklärung, denn er ist ja im Grunde nicht einklagbar -, zu manifestieren, damit dieses Projekt in Leonding kommt und umgesetzt wird und entsprechend der Planung, die wir haben, dann mit Herbst 2018 tatsächlich als Aufsatzprojekt zum bestehenden UVP-Projekt ins Verfahren kommt. Das ist der Knackpunkt. Das UVP-Verfahren läuft. Wir brauchen die Sicherheit, dass wir, in welcher Form auch immer, in dieses UVP-Verfahren mit den Änderungen hineinkommen. Meine Intention, das auf die Tagesordnung zu setzen war, den Gemeinderat zu informieren, dass es diese Rückmeldung/Antwort aus dem Ministerium gibt. Die Fraktionen haben ja den Schriftverkehr inklusive einer Kopie des Briefes von Minister Leichtfried bekommen, in dem noch einmal die € 30 Mio. erwähnt und dargestellt werden. Zu den Änderungen, die jetzt im Unterschied zu dem vom Land, der Stadt an das Ministerium gesendeten Version bestehen, möchte ich anmerken, damit auch Informationsstand und Klarheit vorhanden ist über die derzeitige Situation. Zum Thema Gefahrenzonenplan ist es so, dass wir ein Gutachten in Auftrag gegeben haben, das auch schon mit der Wasserrechtsbehörde akkordiert ist.

Über die Auswirkungen Gefahrenzonenplan auf eine Trassenführung mit der Einhausung: Der Schlusssatz dazu lautet im Gutachten „so gut wie keine Auswirkungen, allenfalls in dem ohnehin vorgeschriebenen Retentionsbecken, das die Bahn machen muss“. Wenn sie die Trasse so macht, wie sie es eingereicht hat, also mit Lärmschutzwänden, würde der Wasserstand in diesem Retentionsbecken um max. 8 bis 10 cm steigen. Sonst hat das keine Auswirkungen. Es gab vergangene Woche schon ein Gespräch, nachdem in diesem neuerlichen Vorschlag auch von der wasserrechtlichen Bewilligung beim Gewässerbezirk gesprochen wurde, und das wäre auch bis zu dem Datum, das angeführt ist mit 1.2. usw. auch tatsächlich in der gewünschten Form nachweisbar und erledigbar. Das Datum würde mich nicht schrecken, ein Monat später ist natürlich auch recht. Bei der Machbarkeitsstudie Linzer Lokalbahn ist die Problematik etwas größer, weil es ja die Stadt Leonding nur berührt, ob durch die Linienführung und Trassenführung der Lokalbahn dieser Verbindungseffekt bestehen bleibt. Das ist noch eine offene Frage. Sicher ist aber, dass wir in Abstimmung mit dem Land Oberösterreich die Trasse der Lokalbahn nicht in die Einhausung hineingeben. Das haben wir schon einmal im Gemeinderat besprochen, weil das zusätzliche Kosten von € 28 Mio. bedeuten würde, die nicht aufzubringen sind. Wichtig ist, dass es eine Trassenführung wird, die diesen Zerschneidungseffekt insofern auflöst, dass ein relativ einfacher gefahrenloser Übergang möglich ist. Da gibt es unterschiedliche Lösungsansätze dazu und die sind eben zu besprechen. Da braucht man etwas Zeit dazu.

Das Thema WIBAU: Mit der WIBAU gab es schon ein Gespräch vor dem Sommer. Bei der WIBAU ist die Entscheidung dann fällig, wenn wir wissen, wie die Trasse tatsächlich aussieht, entweder, wenn das UVP-Verfahren „gewinnt“, dann ist mit der WIBAU alles so wie es derzeit ist, wenn es zu der Entscheidung für die Trasse kommt, die wir gerne hätten, dann stellt sich für die WIBAU die Frage des Absiedelns bzw. wie der Verkehr allenfalls geführt werden kann. Das ist mit der WIBAU schon besprochen und es gibt in Kürze ein zweites Gespräch dazu. Klarerweise muss das ja besprochen werden und ist Thema. Das ist



eine Konsequenz, die sich überhaupt aus der gesamten Trassenführung ergibt. Die anderen Dinge, wie Grundbeschaffung, die Teile, die sich ergeben aus der Planung unserer Trasse – natürlich werden wir die Gründe nicht geschenkt bekommen, die sind dann zu besorgen. Das sind so die wesentlichen Knackpunkte. Das örtliche Entwicklungskonzept liegt bereits beim Land Oberösterreich – das wurde vor 2 oder 3 Wochen übergeben. Es gibt auch schon die ersten Reaktionen darauf. Der Nachweis dieser Verbindung ist zu bringen über das örtliche Entwicklungskonzept, also nicht über irgendeine konkrete Bebauungsgeschichte, weil die ist auch noch nicht machbar. Das sind so die wesentlichen Änderungen im Vergleich zu dem was vom Land und von uns an den Minister gesendet wurde.

Es wurde ein Termin für kommenden Montag im Landesdienstleistungszentrum vereinbart in Fortsetzung dieses Schriftverkehrs an dem ich teilnehmen werde und ich denke, dass auch VBM Bäck dabei sein wird, um dort dann detaillierter über diese Dinge zu reden. Mein Wunsch wäre, dass der Gemeinderat, nachdem mir in den Vorgesprächen gesagt wurde, dass wir keine eigene Abstimmung brauchen, dass ich das Pouvoir habe, damit ich am Montag auch in dieser Richtung diese Gespräche führen kann und ihr die Information habt, um welche Themen es geht.

GR Mag. Steinkellner:

Ich bin sehr froh, dass dieser Amtsbericht, so wie er jetzt vorliegt, nicht abgestimmt wird, weil etwas abgestimmt wird, was nicht die Zustimmung des Landes, treffen würde. Das geht nicht, weil Bedingungen sind, die nur Vorteil für einen aber die Lasten der andere zu tragen hätte.

Wir haben am Montag einen Termin vereinbart mit Rechtsanwalt Liebmann gemeinsam mit der Stadt, wo Du als Bürgermeister eingeladen wurdest mit der Abteilung, damit man aus dieser sozusagen „Hin- und Herschupferei“ von entsprechenden Letter of Intent dann irgendwann zu einer rechtsverbindlichen Vereinbarung kommt. Bereits im August sind Bürgermeister und Land und Landeshauptmann an den Bundesminister herangetreten sind, damit man eine detaillierte Vereinbarung beschließt und nicht einen neuen Letter of Intent, denn es wurde immer wieder von allen Seiten politisch zugesichert, nämlich 30/30/30 – maximal 90 und es muss ein abgestimmtes Projekt sein. Wir können weiterhin Absichtserklärungen durch die Gegend schicken, es wäre mir aber lieber, wir hätten ein niet- und nagelfestes Projekt, das unterschrieben ist und das gleich welche Regierung, gleich welche entsprechenden finanziellen Änderungen wie auch immer, stattfinden wird. Am Montag gibt es ein dementsprechendes Gespräch wie man aus dem, was hier vorliegt, ein für uns miteinander, Oberösterreich, aber auch für den Bund, abgestimmtes Projekt bekommt, weil in dem Letter of Intent hier, der wiederum nicht einklagbar und nicht etwas Besonderes darstellt, steht z.B. Flächenwidmungsplan rechtskräftig. Es geht sich allein von der Frist nicht aus, bis wir dort einen neuen rechtskräftigen Flächenwidmungsplan haben. Aber gleichzeitig steht in dem Letter of Intent, wenn wir irgendeine Frist nicht einhalten können, dürfen wir keinerlei Einsprüche jeglicher Art machen. Alleine das ist eine Grundbedingung, dann würden wir ja jede Rechtsposition aufgeben, die manche Anrainer gar nicht aufgeben wollen. Wir als Land Oberösterreich, der Herr Landeshauptmann Pühringer, der Landeshauptmann Stelzer, haben sich klar zu den € 30 Mio. bekannt. Wir in Leonding sind die „Hauptwünscher“ an die anderen, die das mitzahlen. Leonding zahlt natürlich auch einen erheblichen Teil mit, damit wir die Stadtentwicklung weiterführen. Ich habe in dieser Woche noch zwei Gespräche mit Herrn Bundesminister Leichtfried geführt und ihm mitgeteilt, dass es auch mein Wunsch wäre, wenn das so rasch wie möglich ist, und wenn es er macht, dann sollte er noch unterzeichnen, denn jeder Neue, der kommt, muss sich wieder einarbeiten und könnte wieder eine neue Verzögerung bedingen, die wiederum ein Problem ist, was das UVP-Verfahren betrifft.

Ich habe auch mit Generaldirektor Matthä ein Gespräch geführt und ihn noch einmal ersucht, er möge mit dem Vorstandsdirektor Bauer von der Infrastruktur in dieser Sache auch noch einmal Druck machen, weil wir ein wirklich mit der ÖBB technisch abgestimmtes Aufsatzprojekt haben müssen, worüber wir reden. Und solange ich von der ÖBB, und das ist natürlich immer dort die Frage auf der anderen Seite, ist das jetzt so mit ihnen, quasi mit Sanktus abgestimmt, dass es ein Aufsatzprojekt ist und auch akzeptiert ist, rennen wir alle

miteinander etwas im Kreis. Dieser Kreislauf ist für den Bürgermeister und auch für mich nicht sehr angenehm, weil ich frage die ÖBB „zeigt mir jetzt das abgestimmte Aufsatzprojekt wo wir den Sanktus der ÖBB darunter haben“ dann lehnen sie sich wieder zurück – und aus dem müssen wir herauskommen. Darum das Ersuchen an Minister Leichtfried, das so schnell wie möglich zu machen, weil er involviert ist, und auch das Ersuchen an Herrn Matthä. Die weitere Vorgangsweise sollte am Montag bestimmt werden. Dass Du das Verhandlungspouvoir unbedingt brauchst, weil verschiedene Dinge abzuklären sind, ist bei jeder Verhandlung so. Es wird bei jeder Verhandlung ein Kompromiss herauskommen. Leonding wird nicht alleiniger Sieger sein, denn Leonding ist sowieso Sieger, wenn es gelingt, dass die anderen € 60 Mio. für ein Stadtentwicklungsprojekt für Leonding zahlen.

VBM Bäck:

Ich bin auch froh, dass es am Montag diesen Termin gibt, weil das vorliegende Papier uns, wenn das so kommen sollte, alle Möglichkeiten nehmen würde. Hier steht, dass man sich verpflichtet, als Träger von Privatrechten dem Vorhaben nichts mehr entgegenzusetzen. Das geht nicht. Ich hoffe auch, dass das positiv ausgehen wird. Ich erinnere, als damals Generaldirektor Kern ÖBB-Chef war, hat er beim Gespräch beim Landeshauptmann Pühringer gesagt, dass er großen Wert darauf legt, dass die ÖBB und Stadt Leonding zu einer vernünftigen Lösung kommen und die Wünsche der Stadt Leonding berücksichtigt werden. Wir sind schon sehr weit gekommen. Wir müssen dem Bürgermeister das Pouvoir gegen, dass er bei diesen Gesprächen alles versucht, damit wir vorankommen und nicht solche Papiere entstehen, wie sie vorliegen. Du hast richtig gesagt, dass sich alles im Kreis dreht. Wir müssen schauen, dass wir zu einem vernünftigen Ergebnis kommen.

BGM Mag. Brunner:

Nachdem der Letter of Intent vorgelegt wurde, habe ich am 30. Oktober in Wien im Ministerbüro geantwortet und - genau diese Punkte, die jetzt alle angeführt wurden - dort gesagt, dass das in dieser Form nicht geht. Die Stadt Leonding wird nie auf die Rechte verzichten. Es hat dort auch keine Überraschung ausgelöst. Das sind die Dinge, worum es jetzt geht. Es ist einfach wichtig, dass sichergestellt ist, und da werde ich am Montag, das muss auch Herr Dr. Liebmann dann dort sagen, darauf drängen, dass durch die Aufgabe des Letter of Intent nicht so der Eindruck entsteht, dass jetzt der politische Wille weg ist und es jetzt egal ist und dann die ÖBB sagt „Okay und nun machen wir unser UVP-Projekt“. Das ist der Punkt, auf den ich schon hinweisen muss. Das darf nicht passieren. Wenn wir gleich zu einer konkreten Vereinbarung kommen, ist es natürlich der bessere Weg. Ich hoffe, dass wir das hinbringen. Ich habe auch dem Herrn Huiber, den Planer in Oberösterreich, ersucht und habe das auch in Wien deponiert, dass der Herr Huiber tatsächlich „ermächtigt“ ist, seitens der ÖBB-Infra mit uns diese Gespräche zu führen. Nicht, dass Herr Ing. Huiber dann dort sagt „jetzt muss ich mit allem nach Wien zum Vorstand gehen und der muss mir sagen, ob ich das Pouvoir eh gehabt hätte, dass so vorzubesprechen.“ Daher mein Wunsch an Euch, dass ich dort reden kann, wie das sein sollte. Die finalen Beschlüsse sind sowieso hier zu machen, aber den Spielraum zu haben, mit einer gewissen Reputation, was ich dort sagen kann und was nicht. Ich hoffe, dass das tatsächlich so konkret werden kann. Die Zeit drängt. Zur Flächenwidmung: Wir haben das dort deponiert beim Land Oberösterreich, es waren ja Kollegen mit. Die Raumordnung hat gesagt, es ist zwar ambitioniert, aber es ist machbar. Wenn der Wille da ist, ist das machbar. Den Willen muss die Politik zeigen. Das bleibt nicht aus.

GR Mag. Steinkellner:

Wir haben auch ein Schreiben, dass der Rechtsanwalt Liebmann „der LOI ist vor allem für Stadt und Land nachteilig und lässt Fragen offen, die wir ohne inhaltliche Abstimmung mit Ihnen nicht bearbeiten können. Das gilt insbesondere für Masterplan, LILLO und WIBAU“. Wobei das Absiedelungsthema auch wiederum von der WIBAU für mich nicht ganz klar ist. Es ist natürlich bei jeder Verhandlung so - jeder versucht dem anderen Kosten hinüber zu wälzen. Aber man sollte von der ÖBB, und da muss man natürlich Druck machen – wir alle schätzen den Herrn DI Huiber -, aber es ist ein zentral von Wien gesteuertes Unternehmen

und ich habe schon andere Diplomingenieure kennengelernt, die mir gesagt haben: „das entscheide ich aber in Wien“. Das ist für die Beteiligten in Oberösterreich, die vielleicht guten Willens sind, gar nicht so einfach.

Eines verstehe ich nicht. Wenn ich den Platzbedarf dort sehe, dass sich zwei, ob die offen oder eingehaust sind und die LILLO mit einem Begleitweg, der ebenfalls für die Bahn notwendig ist und mit den entsprechenden Entwässerungsanlagen ausgehen soll, dass die WIBAU immer noch eine Zufahrt haben soll, da fehlt mir die Fantasie. Das muss man sich am Plan ansehen. Das Verhandlungsthema ist natürlich, dass es hier bei dementsprechenden Geldbeträgen um jeden Euro geht, wo man sagt „super, hier haben einen Bereich, da zahlen wir nur ein Drittel, unter dem Motto: in der Denkwelt von Ihnen, schauen wir, dass das in das Aufsatzprojekt hineingerechnet wird, damit wir uns „als ÖBB vielleicht irgendwelche besonderen Sporen verdienen“. Das macht es etwas schwierig. Da ist einerseits rechtlich abgesichert unsere Position rechtlicher Art zu vertreten, dass wir auch die Einspruchsrechte, weil das sind ja die einzigen Druckmittel von uns im gesamten UVP-Verfahren, andererseits werden wir natürlich aufpassen, dass nicht das Land Oberösterreich und die Stadt Leonding Dinge zahlt, die sowieso an und für sich vom Verursacher der Bundesbahn und aufgrund der Dringlichkeit von ihnen zu machen wären. Das größte Asset, das wir haben, ist natürlich die Chance der Zeit, weil es ist die stärkste befahrene Strecke in ganz Österreich mit einem wahnsinnigen Nadelöhr. Jetzt gibt es wieder alle möglichen Wickel im Regionalverkehr und auch ÖBB und Westbahn mit der Fahrplanumstellung, weil die Strecke zu ist. Weil man dort einfach nichts mehr machen und keine weiteren Züge mehr bestellen kann, weil schon so viele Züge dort schon fahren. Gleichzeitig ist natürlich das die Unterstützung für die entsprechende Zusammenführung Stadt- und Grünbrücken, weil das die dichtest befahrene Streck in ganz Österreich ist. Der Druck, der dort entsteht, muss auch dort bleiben. Da brauchen wir natürlich Verhandlungsdruck und der Bürgermeister, genauso wie ich, eine Abstimmung mit dem Finanzreferenten Landeshauptmann, dass wir ein ordentliches Projekt für Oberösterreich zusammen bekommen. Die grundsätzliche politische Einigung der € 30 Mio.-, der € 90 Mio.-Deckelung ist hinlänglich von allen schon so oft gesagt worden, wie nirgendwo, ob wir da auch einen Letter of Intent mehr oder weniger haben ist egal, wir brauchen ein klares Ziel, dass wir rechtsverbindliche Vereinbarungen über ein rechtlich mögliches technisch abgestimmtes Projekt haben.

BGM Mag. Brunner:

Dem ist nur hinzuzufügen, dass das genauso sein soll. Ich freue mich, wenn wir über die Phase „das kommt gar nicht in Frage“, „reden wir mal darüber“ und „machen wir einen Letter of Intent“ in die Phase der konkreten Verträge kommen. Das passt sehr gut. Herr Landesrat, ich kann nur Dir auch persönlich für Deinen Einsatz danken und ich hoffe, wir bringen das in dieser Form über die Bühne.

Das heißt es gibt keine Abstimmung, aber es gibt auch keinen Widerstand, sonst würde ich noch um eine Wortmeldung von einer Fraktion ersuchen, damit wir in dieser Form am Montag verhandeln und die Gespräche stattfinden.

GR Katstaller:

Kein Widerstand. Ich bin auch froh, dass nicht abgestimmt wird, weil ich auch die Probleme hätte, die angesprochen worden sind.

Es ist das Stichwort WIBAU gefallen. Ich war heute bei Herrn Mag. Kraus und er wartet auf Kontakt mit der Stadt. Er fühlt sich ein bisschen vergessen. Er hat mir gesagt, es waren bis jetzt 3 Kontakte, nämlich ein Brief, ein persönliches Gespräch und ein Versprechen, dass jetzt im Herbst wieder weiterverhandelt wird. Meiner Meinung nach müsste man mit den Leuten auch dazwischen etwas Kontakt halten. Er weiß nicht was kommt und denkt die Gemeinde an ihn. An eine Absiedlung denken sie nicht.

BGM Mag. Brunner:

Ich nehme das gerne zur Kenntnis, aber ich kann nicht immer sagen „es gibt nichts Neues“. In dem Gespräch mit der Fa. WIBAU, als sie da waren, haben wir über den Ablauf, wie es sein soll, gesprochen. Grundsätzlich ist die Absiedlung für sie nicht undenkbar. Das wird sich

alles zeigen, denn der Platzbedarf wird dort auch Einschränkungen bringen, nicht nur durch uns. Denn ob man Lärmschutzwände baut oder eine Betonwand zur Einhausung, wird am Flächenbedarf nicht großartig etwas ändern.

## **Beschluss**

**GR**                      **Sitzungsdatum: 16.11.2017**

Die Antragsempfehlung wird zur Kenntnis genommen. Der Bürgermeister erhält umfassendes Pouvoir, die für die Stadt wesentlichen Änderungen mit den Planern der ÖBB und des Landes zu verhandeln.