

 reviewed paper

## Integrativer Ausbau der Bahninfrastruktur im Städtebau

*Bettina Riedmann, Hans Kordina*

(Bettina Riedmann MAS ETH RP, MAS Med, [riedmann@kordinazt.at](mailto:riedmann@kordinazt.at))

(DI Hans Kordina, [kordina@kordinazt.at](mailto:kordina@kordinazt.at) Kordina ZT GmbH, Franz-Glaser-Gasse 14/3, 1170 Wien)

### 1 ABSTRACT

Bahntrassen innerhalb von städtischen Gebieten eine andere Vorgangsweise notwendig wäre, um auf alle aus heutiger fachlicher Sicht relevanten Aspekte einer Stadtentwicklung ausreichend eingehen zu können. Diese Kritik resultiert aus der Situation, dass in Verbindung mit einem Neubau/Ausbau einer Bahntrasse auch eine Überprüfung deren räumliche Integration überprüft und in Verbindung mit neuen städtebaulichen Optionen oder Anforderungen verbessert werden sollte.

Vor allem die Umweltgesetzgebung fokussiert die Prüfung der Akzeptanz einer Bahntrasse auf alle relevanten Schutzgüter, läßt aber dabei eine räumliche Begutachtung – über „Landschaft“ hinausgehend – nicht zu. Die gesetzlich vorgegebene Betrachtung des Menschen ist auf dessen medizinische Sensibilität orientiert, nicht aber auf funktionelle Bezüge beiderseits der Trasse, die nur über einen umfassenderen Betrachtungsansatz gewährleistet wären.

Der Beitrag thematisiert diese Themenstellung anhand von Praxisbeispielen und formuliert entsprechende Vorschläge für eine integrativ orientierte Planung und Umsetzung.

Keywords: Umweltverträglichkeit, Integration im Städtebau, Beteiligungen, Bahnausbau, Planungsschritte

### 2 AUSGANGSLAGE

#### 2.1 Hochrangiger Infrastrukturausbau als Zielsetzung

Problemstellung: Beim Ausbau und der Modernisierung der wesentlichen Bahn-Infrastruktur zur Sicherung zukunftsweisender Nah- und Fernverkehrstrassen und auch S-Bahntrassen im Stadtgebiet (z.B. Wien) sowie in der Ballungsrandzone (z.B. Zentralraum Linz) müssen Trassenabschnitte umweltgerecht ausgebaut werden. Mit der Orientierung der Bahn auf Emissionsminderung werden die Trassen-Korridore entsprechend den Anforderungen des UVP-G 2000 (u.a. Lärm-/Erschütterungsschutz, etc.) optimiert, aber die Qualität der durchquerten städtebaulichen Strukturen werden oft erheblich beeinträchtigt. Die teilweise bereits bestehenden trassenbedingten Beeinträchtigungen werden durch hohe Lärmschutzwände und gestalterische Kompensationsmaßnahmen nur teilweise aufgehoben, die bereits begrenzten Entwicklungschancen der benachbarten Siedlungsgebiete bleiben aber zusätzlich beeinträchtigt. Integrativ orientierte Lösungen sind bei einem auf die Zukunft orientierten Trassenausbau innerhalb der Siedlungsgebiete erforderlich, die in die rechtliche Situation (z.B. Bahn als Maßnahmenträger, Gemeinden/Städte und die Region als Beteiligte), die Planungs- und Kostenträgerschaft, die Beteiligtenprozesse und in die Planungspraxis eingreifen.

Hochrangiger Infrastrukturausbau hat in städtischen Gebieten – wie auch natürlich generell – mehrere wesentliche Aufgaben zu erfüllen die auf die Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Umweltziele geplant, geprüft und umgesetzt werden müssen:

- Als zentrale Vorgabe für einen Ausbau einer Hochleistungs-Bahn-Trasse (HL-Bahn) sind die Erhöhung der Ausbaugeswindigkeit und der Transportleistung zu sehen – als wesentliche Zielsetzung für den Fernverkehr gemäß EU-Vorgabe und auch als Genehmigungskriterium.
- Parallel zum HL-Ausbau ist vielfach auch eine Verbesserung der lokalen/regionalen Versorgung im ÖPV angestrebt – wobei dies v.a. durch die Haltestellenwahl in Siedlungsnähe angestrebt wird.
- Voraussetzung und Begleitung dieser Zielsetzung ist die Optimierung des Eisenbahnbetriebes (v.a. Geschwindigkeit, Frequenz, Sicherheit) unter Berücksichtigung der Eisenbahntechnischen Vorgaben
- Daraus resultiert eine Anpassung des Gleiskörpers – fallweise mit einer Trassenverbreiterung (Zulegung von zwei weiteren Gleispaaren für den Regionalverkehr) aufgrund der geschwindigkeitsbedingten der größeren Kurvenradien.
- Problematisch kann dies sein bei einem zu engen Trassenkorridor, wenn dessen Verbreiterung oder Verschwenkung aus Mangel an verfügbarer Fläche nur durch Inanspruchnahme von angrenzenden (privaten) Flächen möglich ist. Bei der eventuell erforderlichen Konzentration des Trassenausbau

auf einen engeren Trassenkorridor entstehen erhebliche Probleme für die angrenzenden Siedlungsbereiche (v.a. zu knappe Abstandsflächen, visuelle und gestalterische Beeinträchtigungen, Lärm und Erschütterung).

- Zusätzlich ist die Niveaulage zu beachten, die insbesondere für HL-Trassen nur Steigungen im 0/00-Bereich erlaubt.
- Aus Gründen der Sicherheit sind bestehende Querungen/Kreuzungen aufzulösen – damit werden bestehende funktioneller Verbindungen von Siedlungsbereichen natürlich unterbrochen.
- Vorrang hat beim Ausbau die Erhöhung des Lärmschutzes, wobei dieser weniger aufgrund der Personenzüge als vielmehr wegen der lärmintensiveren Güterzüge erforderlich ist.
- Die aufgrund der erforderlichen Trassenanpassungen entstehenden Gelände- und Raumveränderungen können nur durch eine dem Trassenraum angepasste Landschaftsgestaltung kompensiert werden.
- Diese Begleitmaßnahmen bezüglich des Orts- und Landschaftsbildes haben allerdings vielfach nur eine kalmierende Funktion – der trassenabhängige Eingriff wird damit visuell verringert.

Nicht unwesentlich für die aktuelle Problemstellung ist allerdings die rechtliche Ausgangssituation, die aufgrund der Anforderungen des UVP-Gesetzes (§ 1 „Aufgabe der UVP“) die Konzentration der Projektwerberin auf die Trassenoptimierung, die weitestgehende Planung auf den eigenen Grundstücken (Trassenkorridor) sowie die Beantwortung der Frage hinsichtlich der Auswirkungen des (konkreten) Projektes auf den Menschen verlangt, wobei natürlich der Dialog mit der betroffenen Öffentlichkeit einzuhalten ist (Zitat):

Es sind

(1) „die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben

- (a) auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
- (b) auf Boden, Wasser, Luft und Klima,
- (c) auf die Landschaft und
- (d) auf Sach- und Kulturgüter

hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinzubeziehen sind,

(2) Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden,

(3) die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und

(4) bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.“

Es fällt auf, dass die Begriffe „Stadtraum“ und „Siedlungsraum“ konkret nicht genannt werden sondern – neben der raumbildenden „Landschaft“ muss der „Mensch“ betrachtet werden, inwieweit dieser durch schädliche Auswirkungen berührt wird. Natürlich sind Maßnahmen zur Verhinderung oder Verringerung dieser Effekte darzustellen sowie günstige Auswirkungen, diese Betrachtung bleibt aber immer auf das konkrete Bahn-Projekt begrenzt. Sofern damit eine generelle Umweltverträglichkeit nachgewiesen werden kann (aber nicht die beste unter allen denkbaren Varianten oder Alternativen), kann das geprüfte Projekt genehmigt werden. Umfassende Lösungen im Sinne eines Stadtumbaus im Trassenkorridor können im Rahmen der Planung für eine Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) damit nicht gefordert werden – womit die ungünstige Abgrenzung der Trasse und deren Wirkungen gegen den umgebenden Siedlungsraum ohne dessen strukturelle und funktionelle Einbeziehung ersichtlich wird.

Die Betrachtung des die Trasse umgebenden Raumes – und damit die Wirkungen auf den Siedlungsraum bzw. die städtebauliche Struktur – bleibt allerdings den Sachverständigen für die Prüfung der UVE in

Hinblick auf die Einhaltung der Schutzgüter vorbehalten. Für diese besteht die Notwendigkeit einer erweiterten Betrachtung, die allerdings in diesem späten Stadium der Prüfung eventueller Wirkungen auf den Raum durch die Eingrenzung auf den konkreten Projektantrag erheblich begrenzt wird. Eine entsprechende Anforderung an die Sachverständigen ist gleichfalls im UVP-Gesetz 2000 enthalten in § 12 „Umweltverträglichkeitsgutachten“ Abs. 3 Pkt 5:

„Das Umweltverträglichkeitsgutachten hat fachliche Aussagen zu den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen zu enthalten.“

Nachteilig ist dabei allerdings, dass diese Prüfung der Wirkungen letztlich auch nur auf den bereits in der UVE abgegrenzten und behandelten Siedlungsraum eingehen kann. Wenn dabei festgestellt wird, dass keine negativen Auswirkungen (v.a. Lärm, Erschütterung) durch die neue Bahntrasse zu erwarten sind und diese durch Begleitmaßnahmen ausreichend minimiert werden können (aktiver und passiver Lärmschutz, begleitende Landschaftsgestaltung mit ökologisch relevanten Maßnahmen), wird eine umfassende Betrachtung des Siedlungsraumes nicht erforderlich. Entscheidend für die Bestätigung der „ausreichenden“ Maßnahmen sind einerseits die Einhaltung von gesetzlichen und normativen Vorgaben (gemäß Stand der Technik) und die andererseits fachliche Beurteilung der Sachverständigen.

### 3 TRASSENAUSBAU VERSUS STADTUMBAU/-ENTWICKLUNG

Die aufgrund der gesetzlichen Vorgaben erforderliche Trassenplanung versucht, unter Beachtung plausibler Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen die aktuell bestehenden Trassenkorridore den künftigen Anforderungen anzupassen. Anhand von zwei Vorhaben wird aufgezeigt, welche Lösungen zur Sicherung einer gesetzlich definierten Umweltverträglichkeit konzipiert werden und einer Genehmigung gemäß den Bestimmungen des UVP-G 2000 zugeführt werden sollen. Ein integrativ orientierter Stadtumbau bzw. eine städtebaulich integrierte Trassenplanung kann dabei natürlich nicht zur Diskussion stehen.

#### 3.1 Westbahntrasse im Raum Leonding

Die im Rahmen der UVP geprüfte und als umweltverträglich beurteilte Trassenplanung sieht vor, innerhalb des bestehenden Trassenkorridors den Ausbau der HL-Trasse umzusetzen. Nur in wenigen Teilabschnitten werden geringe Teile der angrenzenden Flächen – in Privatbesitz oder öffentliche Flächen – für den erforderlichen Ausbau, für die Anpassung an neue Kurvenradien oder die parallel vorgesehenen zusätzlichen Gleise für den Regionalverkehr benötigt. Die geplanten Trassen bleiben mehrheitlich somit auf Bahngrund und werden in annähernd gleicher Niveaulage neu erstellt. Zur Minderung negativer Wirkungen werden einerseits begleitende Lärmschutzwände errichtet (bis zu 6 m Höhe gegenüber angrenzender Wohnbebauung oder öffentlichen sensiblen Einrichtungen) und andererseits zur Minderung von Erschütterungen – sofern erforderlich – mit einem dämpfenden Unterbau versehen.

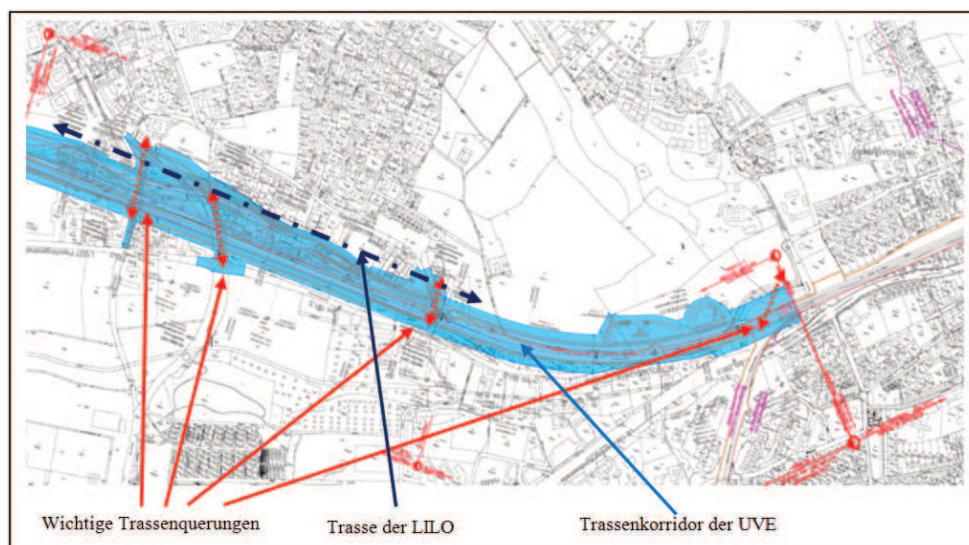


Fig. 1: Gesamter Planungsraum incl. Trassenplanung für den Ausbau der HL-Trasse im Raum Leonding (UVE/Stand 2015)

Für wesentliche landschaftsgestalterische Maßnahmen stehen in diesem Trassenabschnitt relativ wenige Flächen zur Verfügung, mehrheitlich wird versucht, mit Bepflanzung den Gleiskörper oder die Lärmschutzwände abzuschirmen.



Fig. 2: Flächenwidmung im Raum Leonding und Betrachtungsraum (UVE/Stand 2015)

Zusätzlich erschwerend für eine umfassende Gestaltung sind:

- trassenquerende Straßen und Geh-/Radwege,
- die Trasse der teilweise parallel geführten Linzer-Lokalbahn/“LILLO” (neu ausgebaut vom Linzer Hauptbahnhof nach Eferding erst im letzten Jahrzehnt)
- die Anbindung der Pyhrnbahn, die von der Westbahn gegen Süden abzweigt und natürlich
- teilweise unmittelbar angrenzend an den Bahnkorridor bestehende private Nutzungen (Wohnbebauung, landwirtschaftliche Betriebe, Gewerbeeinrichtungen etc.).

Anhand der Abbildungen werden die wesentlichen Details der Planung verdeutlicht, der im Rahmen der UVP betrachtete trassenbezogene Wirkungsraum sowie der aus fachlicher Sicht eigentlich insgesamt zu behandelnde Planungsraum für die Suche nach einer umfassenden – integrierten – Ausbauplanung und Stadtentwicklung.

Der in der Abbildung dargestellte Planungsraum umfasst den zumindest in eine städtebauliche Planung einzubeziehende städtischen Siedlungsraum, der sich sehr heterogen erweist: Neben mehrheitlich dem Wohnen vorbehaltenen Siedlungsgebieten befinden sich neben der Bahntrasse Gewerbe und Industrie, öffentliche Einrichtungen sowie vor allem auch noch landwirtschaftlich bewirtschaftete Bereiche. Auch wenn für diese derzeit in der Flächenwidmung keine bauliche Nutzung vorgesehen ist, in eine langfristig orientierte Entwicklungsplanung sind diese Flächen aber einzubeziehen.

Anhand der beiden Abbildungen – gesamter Planungsraum mit Trassenkorridor sowie Flächenwidmungsplan – wird erkennbar, dass die bestehende Trasse nur bei wenigen Abschnitten eine Querung und damit funktionelle Verbindung zulässt. Vor allem in Bereichen mit beiderseits der Trasse bestehenden oder geplanten Wohngebieten bzw. Nutzungen mit hoher kommunaler Bedeutung stellen die fehlenden Trassenquerungen ein erhebliches Defizit dar.

Die im Rahmen der UVP fachlich allenfalls umweltverträglich beurteilte Einhausung mit Beibehaltung der Niveaulage stellt für die Stadt Leonding keine befriedigende Lösung dar. Die wesentlichen Kompensationsmaßnahmen für die Reduktion von Lärmbelastungen (Lärmschutzwände) würden den bestehenden Trennungseffekt erheblich verstärken. Der zusätzlich erforderliche aktive und passiver Lärmschutz (u. a. mit speziellen Fenstern) und die vorgesehenen landschaftsgestalterischen Begleitmaßnahmen würden den Eindruck eines durch eine bedeutende Verkehrsinfrastruktur geprägten Stadtraumes verstärken.

Eine nachhaltige städtebauliche Lösung wäre die Tieferlegung und Überplattung der Trasse in Verbindung mit einer trassennahen Neukonzeption des Siedlungsraumes, ähnlich der Überdeckung dem Autobahnzubringer in Linz "Am Bindermichl", mit der eine funktionelle Verbindung bisher getrennter Siedlungsbereiche ermöglicht wurde. Natürlich würde in Leonding eine tiefgreifende Neukonzeption aller Verkehrsstrassen, Querungen und begleitender/abzweigender Bahntrassen sowie technischer Infrastruktur erforderlich werden, womit der Anspruch einer umfassenden Planung unter Einbindung aller inhaltlich berührter Interessenten/fachlich Beteiligten erforderlich wird.



Fig. 3: Bebauung im Raum Leonding und Betrachtungsraum (Luftbild); (Google Maps, online am 09.01.2018)

Mit den Pfeilsymbolen werden im Luftbild die wesentlichen Zonen angegeben, in denen über die Bahntrasse Verbindungen der Stadtteile angestrebt werden sollten – betreffend Leonding und auch Linz. Gleichzeitig wird auch nachvollziehbar, welcher Planungs- und Umsetzungsaufwand – neben dem Umfang der räumlichen Eingriffe - getätigt werden müsste, um das angestrebte Ziel einer „Vereinigung“ der Siedlungsbereiche zu erreichen.

Von der Stadt Leonding wird eine umfassende Neuplanung angestrebt, die allerdings nicht nur aufgrund der hohen Kosten auch bei Einbindung aller relevanter Institutionen schwer zu realisieren ist. Auch die Eingriffe in die Stadt- und Infrastruktur sowie in die berührten Bahnnetze erfordern einen kompletten Neuanfang, der vor allem den Ausbau der Westbahntrasse/HL-Trasse vermutlich auf Jahrzehnte verzögert. Eine Tieferlegung der Bahntrassen verlangt vermutlich auch eine Adaption des Hauptbahnhofes in Linz sowie aller betroffenen Haltestellen.

Dieses Ergebnis der Überlegungen zeigt einmal mehr auf, dass für eine nachhaltige Optimierung der Bahninfrastruktur im städtischen Entwicklungsraum mit Zentralraumfunktion frühzeitig ein umfassender integrativer Planungsansatz mit den begleitenden regionalpolitischen Entscheidungen und Festlegungen beginnen muss. Aufgrund der Ergebnisse der UVP könnte aus heutiger Sicht aufgrund der abgeschlossenen Prüfung des Projektes die HL-Trasse im Raum Leonding auf der bestehenden Trasse ausgebaut werden mit umfangreichen Lärmschutz (aktive und passive Maßnahmen) sowie Ausgleichsmaßnahmen in den angrenzenden Grün- und Siedlungsbereichen – wobei natürlich nicht unwesentliche Eingriffe in den Bestand erfolgen müssten.

### 3.2 Verbindungsbahn Wien-Hütteldorf – Wien-Meidling

Die derzeit erstellte Planung für den Ausbau der "Verbindungsbahn" zu einer leistungsfähigen Schnellbahn-Trasse für die S 80 hat das Ziel, eine attraktive Verbindung des ÖPV am Westrand der Stadt Wien von der bestehenden Westbahn (Bahnhof Hütteldorf) zum Bahnhof Meidling herzustellen. Die bereits bestehende Trasse soll für diese Funktion ertüchtigt werden, indem verschiedene Ziele angestrebt werden:

- Herstellung einer attraktiven Verbindung durch die Stadt von Hütteldorf über den Bahnhof Meidling und den Hauptbahnhof bis nach Simmering und weiter in die Seestadt Aspern.
- Ausbau der bestehenden Gleiskörper (gleiche Bahntrasse) für eine höhere Geschwindigkeit und Gesamt-Fahrzeit von ca. 30 Minuten.
- Im Abschnitt der Verbindungsbahn erfolgt der Ausbau bzw. Neubau der Haltestellen Hietzinger Hauptstrasse, Speising und Stranzenbergbrücke mit Anbindungsmöglichkeiten an innerstädtische Bus- und Straßenbahnlinien.
- Ausbildung der neuen Bahntrasse in Hochlage in dem Bereich Hietzinger Hauptstraße und der Auhofstraße
- Erhaltung der kreuzungsfreien Querung der Bahntrasse bei der Hietzinger Hauptstraße und der Auhofstraße,
- Auflassung der niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen Veitingergasse, Jagdschlossgasse und Versorgungsheimstraße, wobei Über- oder Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer sowie fallweise auch neue kreuzungsfreie Querungen für PKW untersucht werden.

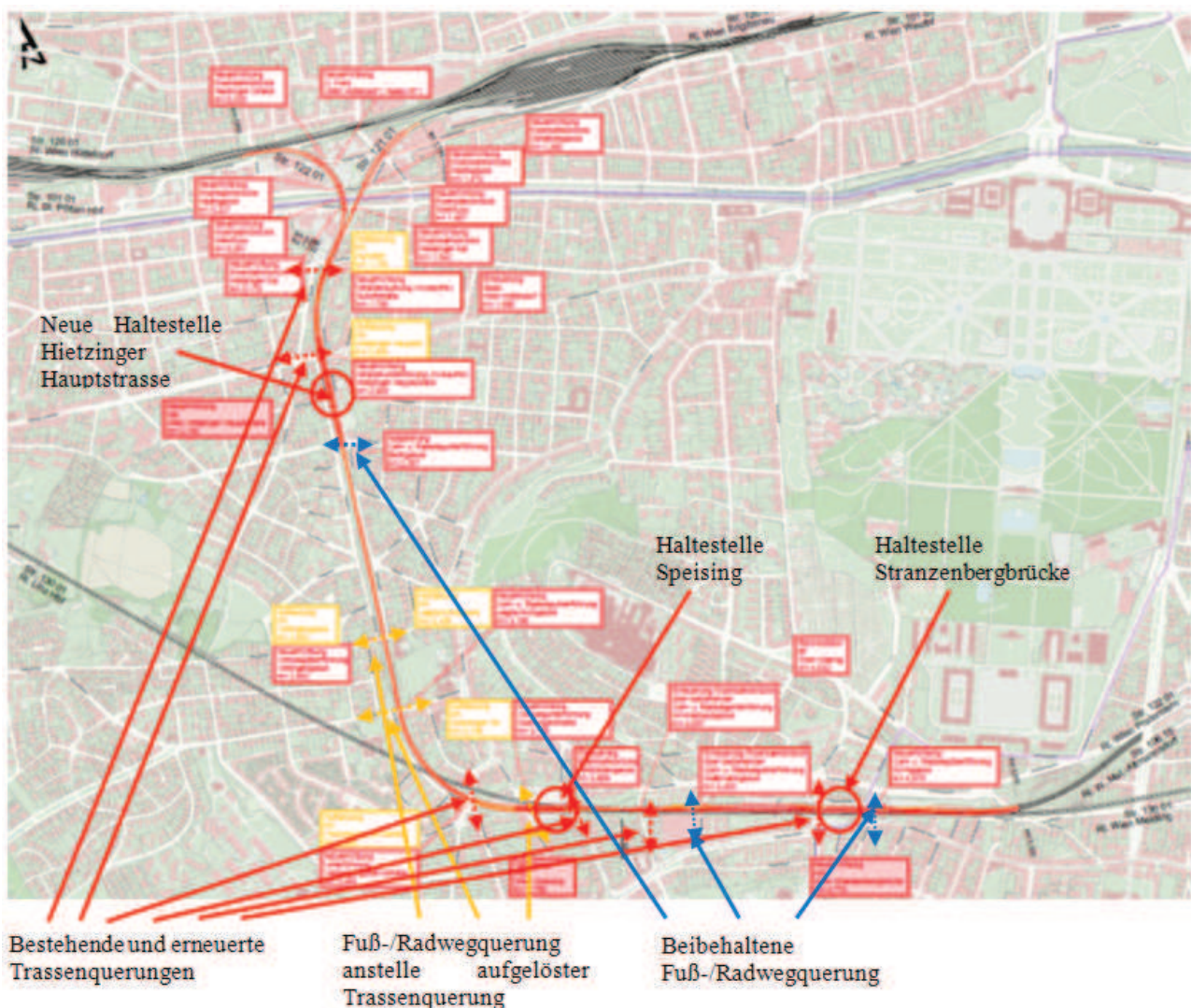


Fig. 4: Gesamter Planungsraum incl. Trassenplanung für den Ausbau der S-Bahn-Trasse im Wien/12., 13. und 14. Bezirk (UVE Konzept/Stand 2016)

Das vorliegende Trassenbild zu den vorgesehenen Maßnahmen ist aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Planungen nicht endgültig und muss – nicht zuletzt aufgrund der Kritik der Bewohner der angrenzenden Siedlungsbereiche beiderseits der Trasse – in den wesentlichen Details noch optimiert werden. Vor allem die teilweise ersatzlose Auflassung von Straßenquerungen – ersetzt durch Rad-/Fußwegquerungen – führt neben der zu erwartenden Lärmbelastung zu einer nachvollziehbaren Kritik. Auch die vorgesehene Hochlage der

Bahntrasse im Abschnitt Auhofstraße und Hietzinger Hauptstraße stellt besondere Anforderungen an Lärmschutz und Stadtbild in Verbindung mit den visuellen Beeinträchtigungen.

Die Siedlungsgebiete beiderseits der Bahntrasse haben sich in den vergangenen Jahrzehnten – wenn nicht bereits vor 1900 – zu bevorzugten Wohngebieten entwickelt, u.a. auch bedingt durch die bisher trotz Bahntrasse mehrheitlich ruhigen Lagebedingungen infolge der niedrigen Bahnfrequenz. Infolge des jetzt anstehenden Ausbaus der Trasse zu einer leistungsfähigen S-Bahn-Trasse (S 80) erfolgt natürlich eine wesentliche Aufwertung der ÖPV-Verbindung, allerdings verursacht die unmittelbare Nahelage der Trasse gegenüber den Wohn-/Villengebieten teilweise eine erhebliche Veränderung der Wohnqualität.

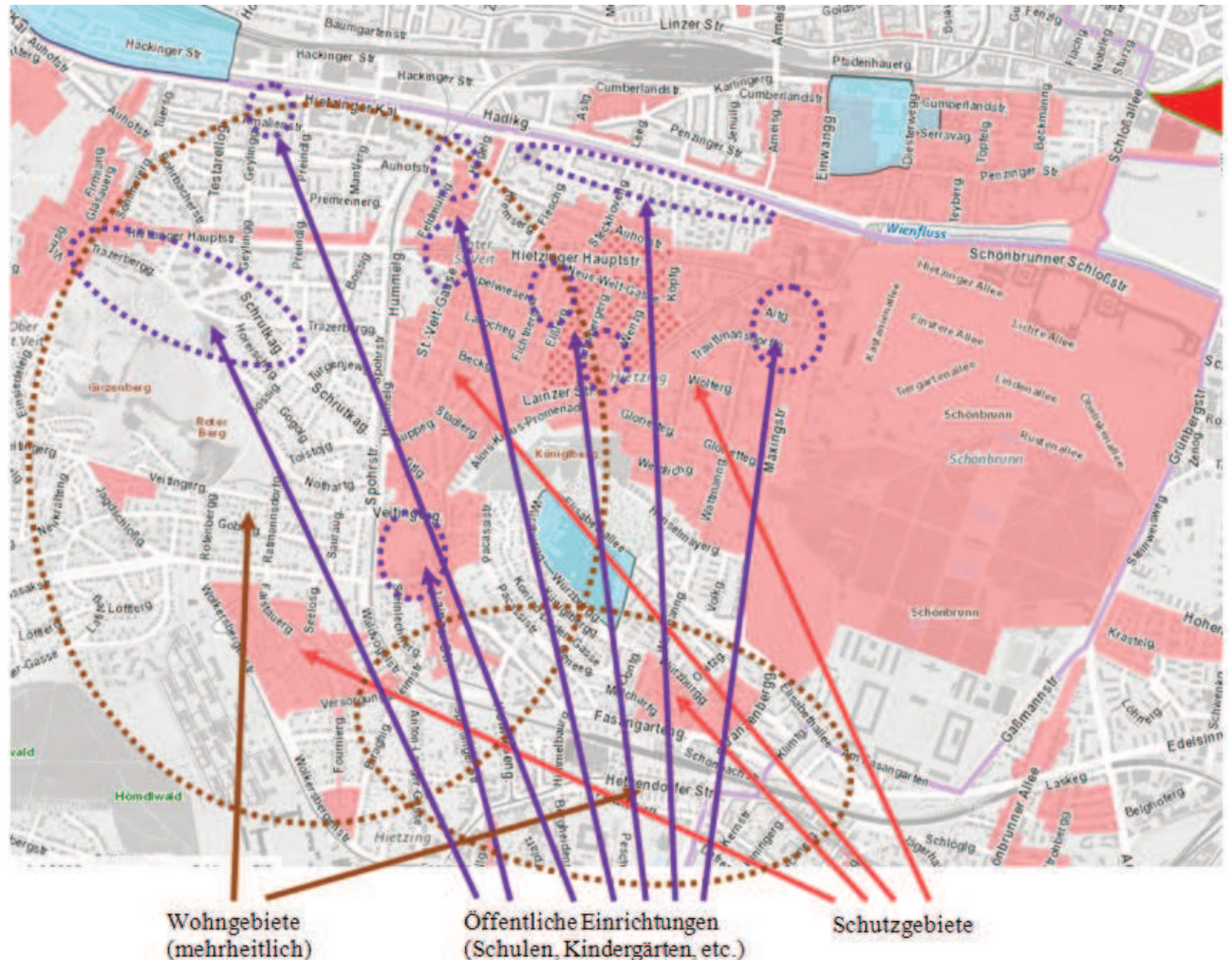


Fig. 5: Gesamter Planungsraum für den Ausbau der S-Bahn-Trasse im Wien/12., 13. und 14. Bezirk (Stadt Wien Flächenwidmungsplan, online am 09.01.2018)

Nicht vergessen werden darf zusätzlich - bedingt durch die veränderten Querungsangebote –die teilweise erschwerte Erreichbarkeit der öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Kindergärten, Einkaufsangebote, Dienstleistungen etc.). Auch wenn davon auszugehen ist, dass diese Angebote fußläufig ausreichend erreicht werden können, für den Individualverkehr ergeben sich in Einzelfällen aber teilweise Erschwernisse. Mit dem Ausbau der Trasse bestehen natürlich erhebliche Probleme, die einer befriedigenden und vor allem von der Bevölkerung angenommen Lösung bedürfen:

- Sichergestellt werden müssen ausreichende Angebote für die Querung der Trasse – sowohl für Fußgänger und Radfahrer als auch im IPV und ÖPV. Erschwert dies durch teilweise disperse Lage der verschiedenen sozialen Einrichtungen und Schulen, die von beiden trassennahen Siedlungsbereichen erreicht werden müssen.
- Das bauliche und gestalterische Konzept muss den unterschiedlichen Gegebenheiten im Trassenkorridor entsprechen – teilweise als “Stadtbahn” in Hochlage, teilweise als begrünte Bahnlinie in Tieflage und mit Grünraumausstattung.

- Erforderlich ist eine räumlich integrierte Lösung der Trassenbildung, die einer Nachbarschaft zu qualitative hochwertigen Wohnbereichen entspricht.
- Erschwert jede Lösung durch die Nievaulage der Bahntrasse bei der Querung von Wienfluß und den diesen begleitenden Hauptverkehrsstraßen – infolge der Anbindung an die Westbahn ist eine Tieflage der Trasse in diesem Abschnitt nicht möglich.

Zumindest im Trassenabschnitt bei Tolstojgasse/Suppegasse wäre zu prüfen, ob eine Querung der Bahntrasse aufgrund deren Tieflage zwischen hohen Geländeböschungen möglich ist – in Verbindung mit einer Überdeckung der Bahntrasse. Damit würde die Verbindung der benachbarten Siedlungsbereiche wesentlich verbessert, wobei das Straßenbild auf eine früher angedachte Querung schließen lässt.



Fig. 6: Gesamter Planungsraum für den Ausbau der S-Bahn-Trasse im Wien/12., 13. und 14. Bezirk (Google Maps, online am 09.01.2018)

Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Planung zur “Verbindungsbahn” – der Abschluß wird derzeit für Ende 2018 angekündigt - stellen die hier erfolgenden Aussagen gewissermaßen ein generelles Anforderungsprofil dar. Eine abschließende Beurteilung des Trassenkorridors bleibt deshalb der Diskussion und Prüfung im Rahmen des folgenden UVP-Verfahrens vorbehalten.

## 4 EMPFEHLUNGEN ZU EINER STÄDTEBAULICHE INTEGRIERTEN TRASSENPLANUNG

### 4.1 Städtebauliche Planungsstufen

Ein umfassend konzipierter städtebaulicher integrierter Ansatz für eine Planung einer Bahntrasse im städtischen Raum müsste aus fachlicher Sicht folgende Schritte/Abfolge enthalten:

- Bestimmung des funktionellen und strukturellen Entwicklungs- und Planungsraumes beiderseits des Trassenkorridors aufgrund der Zielsetzungen sowohl des Landes Oberösterreich (v. a. Zentralraum/Region), der Stadt Linz als auch der Stadtgemeinde Leonding.



- Bildung einer Entwicklungsträgerschaft und Planungsgemeinschaft mit allen berührten Institutionen (z. B.: in Raum Leonding das Land Oberösterreich/Zentralraum Oberösterreich, die Stadtgemeinde Leonding, die ÖBB, andere Verkehrsträger). Einbindung aller wesentlichen Entscheidungsträger mit Umsetzungskompetenz.
- Erarbeitung und Vorlage konkreter kommunaler/regionaler Entwicklungskonzepte im erweiterten Planungsraum mit trassenübergreifenden Zielen (Strukturen und Funktionen).
- Festlegung der Entwicklungsziele für diesen Teilraum der Stadt Leonding im Rahmen eines partizipativen Planungsprozesses unter Einbeziehung aller relevanter Personengruppen, NGO's etc..
- Beschluß der Konzepte als umzusetzende Leitplanung (mit Konkrettheitsgrad) von allen berührten Gebietskörperschaften – Aufnahme in regionale und kommunale Leitplanungen.
- Sicherung der städtischen Standort- und Entwicklungsqualität (Aufhebung von Siedlungsgrenzen entlang von Bahntrassen) neben ausgebauter moderner Bahninfrastruktur.
- Prüfung der denkbaren/plausiblen Alternativen und Varianten für einen integrierten städtischen Trassenausbau – analog einer Strategischen Umweltprüfung (SUP).
- Festlegung des Trassenkorridors aller Bahntrassen in Abstimmung mit allen an der partizipativen Planung beteiligten Interessenvertretungen.
- Neukonzeption/Änderung der städtischen Nutzungs- und Baustruktur im festgelegten Planungsraum mit den wesentlichen räumlichen Abgrenzungen (v.a. Flächenwidmung) – einschließlich Abgrenzung des neuen Trassenkorridors und begleitender technischer Infrastruktur und Querungen sowie aller umweltrelevanter Festlegungen.
- Konzeption und Umsetzung landschaftsgestalterischer Maßnahmen.
- Erarbeitung und Vorlage der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE)/Projektplanung zur Einleitung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

In dem Schema zu einer gestuften Vorgangsweise und Planung werden die wesentlichen Schritte bis zur UVP dargelegt – vorgeschlagene (links) und aktuelle (rechts) Vorgangsweise:

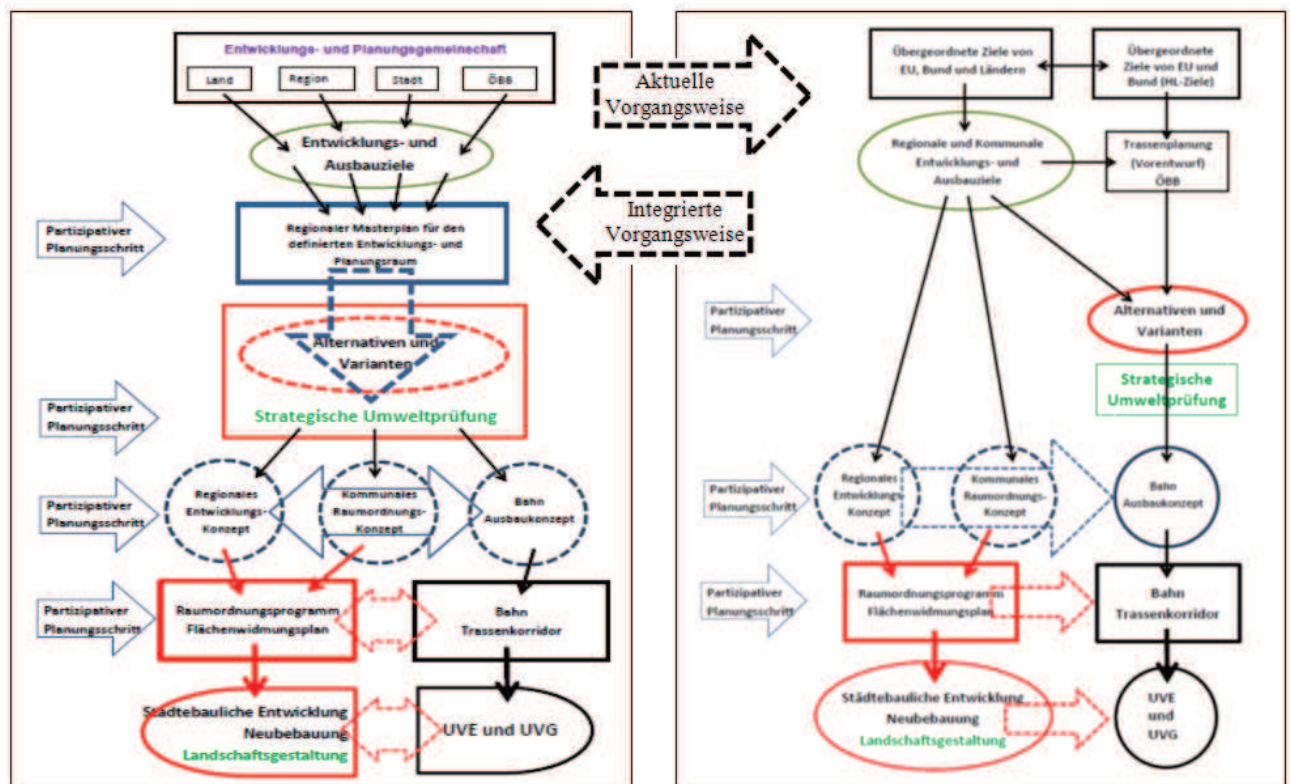


Fig. 7: Schema zu einer gestuften Vorgangsweise und Planung/Vorschlag - Aktuell

## 4.2 Konsequenzen eines integrativen Planungsansatzes

Folgende Konsequenzen lassen sich aufgrund der kurzen Analyse bestehender Planungen für die Bahn innerhalb städtischer Bereiche formulieren:

- Überprüfung der Zielvorgaben im UVP-Gesetz hinsichtlich der Schutzziele „Landschaft“ und „Mensch“ in Hinblick darauf, dass der besiedelte „Raum“ als alleinstehendes Kriterium und darin insbesondere der städtische Siedlungsraum expressis verbis nicht erfasst ist.
- Erweiterung des Infrastrukturauftrages der Bahn dahingehend, dass die Beurteilung von funktionellen/strukturellen Wirkungen im Themenbereich „Raum-/Stadtplanung über den eigentlichen Trassenkorridor hinausgehen sollte – dazu ist ein gestufter Ansatz erforderlich, der auf die unterschiedlichen räumlichen Tiefen der verschiedenen Wirkungen eingeht.
- Grundsätzlich Einbindung der trassenbezogenen Gebietskörperschaften (Stadt/Gemeinde, Land/Region) in einen umfassenden Planungs- und Entwicklungsprozess, in dem alle Beteiligten frühzeitig – neben der Bahn als Projektwerberin – auch die parallelen begleitenden Handlungs-, Planungs- und Umsetzungserfordernisse eingebunden werden.
- Gemeinsame Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes unter Einschluss von Trassenvarianten als Grundlage für eine begleitende SUP zur Sicherung der bestmöglichen Ausbauentscheidung
- Abstimmung der begleitenden räumlichen Ausbau- und Umbaumaßnahmen zur Sicherung der Umsetzung der integrierten städtebaulichen Planung.
- Sicherung der Kosten-/Finanzierungsbeteiligung der trassennahen beteiligten Gebietskörperschaften (Stadt/Gemeinde, Land/Region).
- Konzept eines gestuften Planungs- und Entwicklungsauftrages: Strategische Umweltprüfung (SUP) – Masterplan – kommunales/regionales Entwicklungskonzept – integriertes Verkehrskonzept/-planung – Flächenwidmung – Ausbauplanung
- Einbindung des Planungs- und Ausbauprozesses in eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit entsprechend einer repräsentativen Bürgerbeteiligung

## 5 ZUSAMMENFASSUNG

Für einen städtebaulich integrierten Planungsansatz im Bereich von innerstädtischen Bahntrassen ist eine auf den berührten Stadtraum abgestimmte Vorgangsweise erforderlich. Dies erfordert neben einer Überprüfung der Vorgaben auf gesetzlicher Ebene (UVP-Gesetz) auch eine generell erweiterte Arbeitsweise. Die Einbeziehung aller inhaltlich berührten Institutionen und Interessenten auf fachlicher, politischer und gesellschaftlicher Ebene führt natürlich zu einem partizipativen Planungs- und Umsetzungsansatz. Erforderlich wird damit eine andere Trägerschaft, die Bahn kann nicht als „Verursacher“ angesehen werden, vielmehr als Initiator einer Überprüfung aktuell bestehender Siedlungsstrukturen und Nachbarschaften, die gemeinsam mit der Neugestaltung des ÖPV auch zu neuen Zielen geführt werden kann.

## 6 REFERENCES

- RIS: UVP-Gesetz 2000 vom 14.01.2018  
RIS: SUP gemäß UVP-Gesetz 2000 vom 14.01.2018  
ÖBB/RaumUmwelt: UVE zur Trasse der HL-Bahn Linz-Marchtrenk, Wien-Linz, 2014  
BMVIT: UVP-GA zur HL-Trasse zwischen Linz und Marchtrenk; Wien, 2017  
ÖBB/Büro Pistecky: Konzept zur Trasse der Verbindungsbahn; Stand 2016  
Prisma: Städtebauliches Konzept Bregenz/Zentrum; Stand 2017  
forschung planung beratung/TU-Wien: Konzept zur Zentrumsentwicklung Bad Gastein, Wien 2014  
Stadt Wien/MA 21: Flächenwidmung Wien; Stand Jänner 2018  
Stadtgemeinde Leonding DORIS, Toposill: Flächenwidmung Leonding, UVE, Stand 2014  
Stadt Linz, DORIS, Toposill, Stadtplanung: Flächenwidmung Linz; UVE, Stand 2014