



## **Statement BGM a.D. Mag. Walter Brunner, Sprecher „Impulse Schiene Leonding“ vor dem Bundesverwaltungsgericht**

Die Stadt Leonding ist als viertgrößte Stadt Oberösterreichs und als 14-größte in Österreich eine der dichtest besiedelten Gemeinden, die sich seit den 1950er Jahren rasant entwickelte. Die Siedlungsgrenzen zwischen Linz und Leonding sind inzwischen gänzlich verschwunden und in der Stadt Leonding wachsen die 22 Ortschaften bzw. Stadtteile immer stärker zusammen.

### **Die Entwicklung der Stadt Leonding**

Das Siedlungs- und Entwicklungskonzept gemäß den raumplanerischen Festlegungen, wie dem Örtlichen Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2000, dem Flächenwidmungsplan 2009 und dem Masterplan für das Leondinger Zentrum konzentriert sich hinsichtlich Siedlungstätigkeiten auf die Leondinger Ortschaften Leonding Zentrum, Enzenwinkel, Rufling, Bergham und das Harter Plateau. Betriebsansiedlungen sind zusätzlich entlang der Bahnlinien (LILLO, Westbahn) und der Umfahrung Doppl vorgesehen.

Um zunehmenden Zersiedelungstendenzen entgegenzuwirken, wird u.a. die Ausweisung landwirtschaftlicher Vorrangflächen und die Erhaltung bestehender landwirtschaftlicher Nutzung als Ziel definiert. Festgehalten wird, dass die Grünzonen und Grünzüge im Gemeindegebiet wie etwa Kürnberger Wald oder Turmlinie als Pufferzonen bestehen bleiben müssen.

2013 wurde daher auf Basis vorgegangener demokratischer Zielfindung (Bürgerbeteiligung), das Masterplanprojekt Kerngebiet Leonding zur Entwicklung des inneren Gemeindebereiches gestartet, mit dem Ziel, das ehemals dörfliche Zentrum in den Folgejahren zu einem attraktiven „urbanen Stadtkern“ mit zentralen Einrichtungen und bestmöglicher Einbindung aller angrenzenden Gemeindeteile zu entwickeln.



Ich darf dazu auf die Eingaben der Stadt zum UVP-Verfahren und auf die Protokolle der zahlreichen Arbeits- und Planungsgespräche mit ÖBB-Infra, BMVIT, Land OÖ verweisen.

Die dem UVP-Verfahren zugrundeliegende Trassenplanung der ÖBB-Infra steht diesen Entwicklungszielen der Stadt, die vom Gemeinderat einstimmig beschlossen wurden, diametral gegenüber. Die Trennwirkung dieser neuen Trasse wird massiv verstärkt und teilt Leonding auf Dauer in Nord und Süd. Die Sachverständigen haben dies bei der Anhörung in Hörsching bestätigt.

### **Klare Haltung der LeondingerInnen**

Die Menschen in Leonding wollen und werden diese nachhaltige Beschädigung der Stadt, der Lebensqualität, nicht hinnehmen. Dieses Jahrhundertbauwerk darf wie eingereicht nicht realisiert werden. Das ist der klare Auftrag der LeondingerInnen an die Gemeindevertretung, aber auch an die Landes- und Bundespolitik.

Diese klare Haltung ist weder neu noch eine Überraschung. Bereits 2004 hat der Gemeinderat eine Resolution beschlossen und erstmals eine Einhausung und Tieferlegung gefordert. Diese Forderung wurde in den anschließenden Gemeindeforen, zu denen die ÖBB seitens des Ministeriums angehalten wurden, und in Gemeinderatssitzungen wiederholt. Ich darf hier in gebotener Kürze über Meilensteine in der Diskussion zur ÖBB-Trasse informieren:

Nach dem fünften Gemeindeforum in Leonding im Jahr 2005 gab es im Juni 2010 eine Besprechung im Rathaus Leonding zum Planungsfortschritt. Der Sachverständige DI Wimmer stellt fest: (Zitat aus dem Protokoll) „... der Trassenfindungsprozess hat sich nicht mit den Einwendungen und Bedürfnissen der Leondinger beschäftigt“. DI Plank, damaliger ÖBB-Projektleiter, sagt: „Ab Gerstmayrstraße bis nach Rosenbauer wäre ein Unterwerfungsbauwerk möglich. Die zwei neuen Gleise können dann unterirdisch geführt werden.“ Das belegt doch die unproblematische Machbarkeit einer Tieferlegung und Einhausung.



Im 6. und letzten Gemeindeforum wurde die Stadt mit den konkreten Planungsabsichten der ÖBB konfrontiert. Auf von Leonding in den Vorjahren vorgebrachte Forderungen, Anregungen, usw. wurde - ohne Angaben von Gründen - nicht eingegangen.

### **Beschlossene Finanzierung**

In dieser Planung wurden für den Abschnitt im Leondinger Zentrum keine Varianten vorgelegt, sondern die Zulegung von zwei Gleisen nördlich zum Bestand festgelegt. Erst für den Planungsabschnitt Leonding/Jetzing/Pasching/Flughafen – also außerhalb des Leondinger Zentrums – wurden mehrere Varianten geprüft. So lautet eine Begründung für den Schwenk zum Flughafen Hörsching, dass Pasching damit vom Bahnverkehr entlastet werden kann.

Die Stadt hat daraufhin eine eigene Planung/Machbarkeitsstudie zu einer Trasse mit Tieferlegung und Einhausung an ein Schweizer Planungsbüro in Auftrag gegeben, deren technische Machbarkeit von den ÖBB bestätigt wird.

Im Frühjahr 2015 wird in einem Gipfelgespräch bei LH Dr. Pühringer und ÖBB-GD Dr. Kern eine Arbeitsgruppe auf Expertenebene vereinbart. GD Dr. Kern sagt zu, dass keine Trasse gebaut wird, die Oberösterreich und Leonding nicht wollen (Pressemitteilung!).

Diese Expertengruppe erarbeitet eine Trassenvariante mit Einhausung und Tieferlegung mit einer Kostenplanung von € 90 Mio. Eine Drittelfinanzierung wird angestrebt, also ein Drittel die Stadt Leonding, sowie jeweils Land OÖ und Bund.

Der Leondinger Gemeinderat hat das Drittel der Stadt bereits im Jänner 2017 beschlossen. Seitens des Landes OÖ gibt es die Zusage von LH a.D. Dr. Pühringer und in der Folge auch von LH Mag. Stelzer, sich im gleichen Ausmaß wie Leonding, also auch mit max. € 30 Mio. Euro, zu beteiligen.



Im Herbst 2017 hat BM a.D. Mag. Jörg Leichtfried Herrn LH Mag. Thomas Stelzer schriftlich von der Bereitschaft informiert, ebenfalls max. € 30 Mio. zur Verfügung zu stellen.

Somit waren die € 90 Mio. Euro erreicht. Die Nationalratswahlen 2017 sowie die aktuelle politische Situation haben ein angestrebtes Grundsatzübereinkommen zwischen BMVIT/ÖBB, Land OÖ und Stadt Leonding unterbrochen.

Parallel haben 2017 mehrere Runde Tische zwischen Land OÖ, ÖBB/BMVIT//Stadt Leonding stattgefunden, um eine Kostenreduktion zu erreichen. Das Ergebnis: eine Variante mit Kosten von rund 45 - 50 Mio. Euro wurde im April 2018 präsentiert.

Beim letzten Runden Tisch im April 2019 mit LH Mag. Stelzer, LR Mag. Günther Steinkellner, BMVIT und Stadt Leonding wurde eine letzte Abklärung der Planungsdaten durch ÖBB-Infra innerhalb kürzester Frist vereinbart.

### **Kein Verständnis der LeondingerInnen**

Meiner Darstellung können Sie entnehmen, dass die Stadt nicht nur Forderungen stellt, sondern auch Eigeninitiative zeigt. Politische Veränderungen, personelle Veränderungen in den Unternehmen und Institutionen können nicht zu Lasten der Stadt Leonding und der Leondinger BürgerInnen gehen. Sie tragen dafür keine Verantwortung!

Auch für die langen Planungszeiträume ist die Stadt nicht verantwortlich. Vor 16 Jahren hat die Stadt ihre berechtigten Forderungen angemeldet, lange Zeit ohne Gehör.

Leonding ist eine intakte Stadt mit dem Motto: „Schön, hier zu leben!“ Darauf sind die Planungsziele und Entscheidungen abgestimmt. Leonding hat ein sehr positives Image, als Stadt mit hoher Lebensqualität, ein intensives gesellschaftliches Leben mit mehr als siebenzig aktiven Vereinen. Das zu erhalten war und ist das Bestreben der Gemeindepolitik, die alle Entscheidungen zur ÖBB-Trasse einstimmig getroffen hat. Ein Zeichen, dass es keine politische Frage ist, sondern ausschließlich eine sachliche Betrachtung erfolgt.



Infrastruktur ist unbestritten notwendig. Aber es ist auch dafür zu sorgen, dass sie nicht zur Belastung wird und gewachsene Strukturen und Lebensräume dauerhaft beschädigt bzw. zerstört.

In St. Valentin kann man sehen, was mit einer Stadt passiert, in der auf diese Strukturen keine Rücksicht genommen wurde.

Niemand kann der Bevölkerung der Stadt Leonding erklären, warum in St. Pölten eine Güterzugsumfahrung mit 3,5 km errichtet wurde oder warum im Salzburger Flachgau 14 km Tunnelanlagen gebaut werden können, ähnliches in Leonding aber denkunmöglich ist bzw. nicht gemeinsam realisiert werden kann.

Es stößt in Leonding auf wenig Verständnis, wenn die neuen zwei Gleise im Norden angeschüttet werden müssen, es aber nicht geht, die Bestandsgleise um rund drei Meter abzugraben.

Es wird ebenfalls niemand verstehen und akzeptieren, dass das Projekt aus Kostengründen abgelehnt wird, obwohl der Mehraufwand für die gewünschte Tieferlegung und Einhausung – von einem abgestimmten Projekt – gesichert ist und die Mitfinanzierung von Spitzenvertretern aus Land und Bund versprochen wurde.

Die Stadt hat über lange Jahre gezeigt, dass sie an einer Sachlösung interessiert ist. Sie war stets bereit zu Verhandlungen und für Gespräche. Das sollte gesehen werden.

Daher ersuche ich und appelliere an Sie im Auftrag und im Namen der BürgerInnen als Sprecher der „Impulse Schiene Leonding“ nicht über die Stadt Leonding drüberzufahren, sondern die berechtigten Forderungen – abgeleitet aus der Sorge um eine gute Zukunft für die Stadt Leonding und ihrer Menschen – zu berücksichtigen und ihnen Gewicht zu geben.