

TBK Büro für Ökologie und Landschaftsplanung

Univ.-Lektor Dipl.-Ing. Dr. Harald Kutzenberger
Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger
für Naturschutz und Landschaftsgestaltung

A-4073 Wilhering, Am Zunderfeld 12
Tel.: 0676 3283312, Email: tbk.office@tb-kutzenberger.com
www.tb-kutzenberger.com

Wilhering, am 12. April 2021

Betrifft: FIWPI-Linz Nr.4 / Änderung Nr.4.175 „Hängebrücke Linz“, Hoch 4 Erlebniswelt, Leopoldsberg Betriebs GmbH. KG Pöstlingberg, Linz / Genehmigungsverfahren
Betrifft: Fachliche Bewertung von Fachgutachten und Stellungnahmen

FLWPL-LINZ NR.4 / ÄNDERUNG NR.4.175 „HÄNGEBRÜCKE LINZ“, HOCH 4 ERLEBNISWELT, LEOPOLDSBERG BETRIEBS GMBH. KG PÖSTLINGBERG, LINZ / GENEHMIGUNGSVERFAHREN: GUTACHTEN BETREFFEND MEHRERE FACHDOKUMENTE ZU MÖGLICHEN AUSWIRKUNGEN EINER FUSSGEHER-HÄNGEBRÜCKE IN LINZ

Gegenstand:

Seitens der OÖ. Umweltschutzbehörde wurden dem Unterfertigten in der Angelegenheit FIWPI-Linz Nr.4 / Änderung Nr.4.175 „Hängebrücke Linz“, Hoch 4 Erlebniswelt, Leopoldsberg Betriebs GmbH. KG Pöstlingberg, Linz / Genehmigungsverfahren drei Dokumente zur fachlichen Prüfung vorgelegt. Diese nachfolgend genannten Stellungnahmen und Gutachten beziehen sich auf das Gutachten der Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz (Veitl 2020a,b) und befassen sich mit möglichen Auswirkungen der Errichtung einer weiteren Fußgeher-Hängebrücke in räumlicher Nähe der bereits im Bau befindlichen Hängebrücke der A26 Linzer Autobahn auf Landschaftsbild und Erholungswert sowie weiteren naturschutzfachlichen Aspekten in Verbindung mit der Genehmigungsfähigkeit des gegenständlichen Vorhabens.

Diese Dokumente werden anhand folgender Fragen der OÖ. Umweltschutzbehörde an den Sachverständigen überprüft:

Sind die vorgelegten Stellungnahmen fachlich angesichts der verwendeten Methoden und Befundermittlungen geeignet, um die zu erörternden Sachverhalte gutachterlich angemessen beurteilen zu können?

Sind angesichts der in diesen Stellungnahmen getroffenen Schlussfolgerungen und vorgeschriebenen Maßnahmen bzw. Auflagen zum angestrebten Vorhaben im Grünland verbleibende Auswirkungen auf die Schutzgüter Landschaftsbild und Erholungswert sowie weitere naturschutzfachliche Aspekte zu erwarten, die Relevanz für eine Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens besitzen und einen Eingriff in den Naturhaushalt darstellen?

Bearbeitungsgrundlage

Folgende Dokumente zum Gutachten der Amtssachverständigen Veitl (2020) zur FIWPI-Linz Nr.4 / Änderung Nr.4.175 „Hängebrücke Linz“, Hoch 4 Erlebniswelt, Leopoldsberg Betriebs GmbH. KG Pöstlingberg, Linz / Genehmigungsverfahren. Naturschutzfachliche Stellungnahme als Amtssachverständige vom 13.02.2020 und 07.09.2020, (Veitl 2020a, b) wurden in die Prüfung einbezogen:

1. Proksch T. (2020): Hängebrücke Linz. Schutzgüter Landschaftsbild und Erholungswert der Landschaft. Fachliche Stellungnahme zur naturschutzfachlichen Stellungnahme Dipl.-Ing. Barbara Veitl vom 07.09.2020 betreffend die FIWPI-Linz Nr.4 / Änderung Nr.4.175 „Hängebrücke Linz“, Hoch 4 Erlebniswelt, Leopoldsberg Betriebs GmbH. KG Pöstlingberg, Linz / Genehmigungsverfahren, vom 22.09.2020, 10 S., Wien.
2. Pfleger H. (2020): Entgegnung zur naturschutzfachlichen Stellungnahme Genehmigungsverfahren FIWPI-Änderung „Hängebrücke Linz“ v. DI Barbara Veitl, 7.9.2020, Teilbereich Wanderfalke, 1 S. Enns.
3. Staudinger M. (2020): Zusammenfassende Darlegung und fachliche Beurteilung des naturschutzfachlichen Einreichoperates (inklusive der gesonderten Darlegungen zu den Brutvorkommen des Wanderfalken), des Gutachtens zu Landschaftsbild und Erholungswert der Landschaft, sowie der Stellungnahmen der Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz im Hinblick auf die Genehmigungsfähigkeit der mit Beschluss des Gemeinderates der Stadt Linz am 2.7.2020 beschlossenen Änderung des Flächenwidmungsplanes Nr. 4, 34 S, Wien.

Im Vorfeld der Analyse der zu prüfenden Stellungnahmen werden nachfolgend einige Grundlagen dargestellt. Landschaftsbild und Erholungswert werden in der allgemeinen Wahrnehmung im Vergleich zu weiteren Umweltschutzgütern wie Luft, Lärm oder Artenschutz mitunter als geringer wertvoll betrachtet. Doch sowohl fachliche Standards als auch eine Reihe höchstgerichtlicher Entscheidungen haben Landschaftsbild und Erholungswert als zentrale Säulen des Schutzgutes der menschlichen Umwelt bestätigt. Kriterien wie Schönheit, Eigenart, Gesundheit und Wohlbefinden sind zentrale Merkmale einer Gesellschaft mit Lebensqualität.

Die Europäische Landschaftskonvention (ELK) definiert Landschaft als *„... ein vom Menschen als solches wahrgenommenes Gebiet, dessen Charakter das Ergebnis des Wirkens und Zusammenwirkens natürlicher und/oder anthropogener Faktoren ist;“* (COUNCIL OF EUROPE, 2000a). Das Übereinkommen betrifft dabei sämtliche Landschaften (Naturlandschaften, Städte, geschädigte und hoch qualitative, schöne und gewöhnliche Gebiete). Selbst wenn Österreich in der Umsetzung dieser Konvention formal säumig ist, ist diese als fachlicher Standard anzuwenden. Landschaft ist daher in diesem Sinn als Naturgebilde einschließlich der Qualität der menschlichen Aktivitäten zu bewerten. Daher sind anthropogene Einwirkungen nicht für sich abzuwerten, sondern im Zusammenwirken zu prüfen.

Die Erholung ist eine der zentralen Funktionen von Landschaft, stellt jedoch nur einen von vielen Ansprüchen, die an heutige Landschaften gestellt werden, dar. Durch das zunehmende Bedürfnis nach Wohn- und Wirtschaftsraum, Verkehrsinfrastruktur sowie nach Flächen für Land- und Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei, Energiewirtschaft oder Naturschutz steigt der Druck auf die Landschaften enorm. Deshalb wird es immer wichtiger, Erholungsräume vor allem in den Alltagslandschaften und in Wohnumgebung zu sichern.

Beurteilung der einzelnen Stellungnahmen

Die Amtssachverständige erläutert in ihrem Gutachten vom 13.02.2020 und der ergänzenden Darstellung vom 07.09.2020 die fachlichen Sachverhalte im Sinn des OÖ. Naturschutzgesetzes in einer umfangreichen Befundaufnahme zu dem geplanten Großbauvorhaben einer 550 Meter langen, in großer Höhe über den gesamten Talraum der Donau verlaufenden Fußgeher-Hängebrücke, die strukturiert dokumentiert und nachvollziehbar begründet wird. Darin werden die Konflikte durch Kumulationswirkungen mit dem in Bau befindlichen Großbauvorhaben der Autobahn-Hängebrücke ebenso analysiert wie mögliche Auswirkungen auf durchziehende Wasservögel aufgezeigt.

Fachliche Stellungnahme Proksch

Die Stellungnahme von Proksch (2020) bezieht sich auf das Gutachten der Amtssachverständigen vom 07.09.2020 (Veitl 2020b). Es werden fünf Aspekte aus dem Gutachten der Amtssachverständigen herausgegriffen und dazu Stellung genommen:

Ad mögliche Beeinträchtigungen stadtabgewandter Landschaftsräume im Bereich Zaubertal, Holzheim, Friesenegg sowie Puchenau

Ad mögliche Beeinträchtigungen des Nachtbildes

Ad mögliche Beeinträchtigungen der Blickbeziehungen aus dem Raum Pöstlingberg

Ad mögliche Beeinträchtigungen des Blicks auf die Kalvarienbergkirche

Ad nicht fehlender landschaftlicher Einfügung und Störung der Naturbelassenheit des Donautales

Zu den weiteren umfassenden Ausführungen der Amtssachverständigen zu den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens wird keine Stellung bezogen.

In der Analyse zu jedem dieser Punkte wird nach einer verbalen Beschreibung des Sachverhaltes gleichlautend von „*keinen relevanten Eingriffserheblichkeiten bzw. daraus abzuleitenden Versagungsgründen*“ oder „*keinen relevanten Fernwirkungen*“ gesprochen bzw. davon, dass durch die „weit darüber streichende geplante Hängebrücke von nahezu keinem relevanten Blickpunkt der Umgebung eine optische Konkurrenzsituation zu begründen ist“ oder „*relevante projektgegenständliche Beeinträchtigungen des Blicks auf das ggst. Baudenkmal ... jedenfalls auszuschließen*“ sind. Zu diesen Schlussfolgerungen ist anzumerken, dass diese mehrfach in offenkundigem Widerspruch zu dem im Gutachten der ASV beigelegten Fotobefund stehen, die jeweils die Intensität der landschaftlichen Wirkung belegen. Insbesondere Kumulationswirkungen mit der Autobahn-Hängebrücke werden nicht dargestellt. Die durch die Amtssachverständige klar beschriebenen Auswirkungen werden dadurch weder entkräftet noch durch ergänzende Informationen präzisiert. Dies wurde durch eigene Überprüfung im Gelände bestätigt.

In diesem Zusammenhang sind zwei Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes wesentlich: „Im Falle des Vorhandenseins des Landschaftsbild mitprägender anthropogener Eingriffe ist maßgeblich, wie sich die betreffende Maßnahme in das gegebene durch die bereits vorhandenen menschlichen Eingriffe mitbestimmte Wirkungsgefüge der bestehenden Geofaktoren einpasst. (VwGH 2008)“.

Es wird deshalb festgehalten, dass die Landschaft im Nahbereich der Linzer Pforte – insbesondere am Fluss und in den höheren Talbereichen - eine hohe Naturnähe und kulturlandschaftliche Qualität aufweist, die durch für Linz bedeutendsten Baukulturdenkmäler des Pöstlingbergs als wichtigstem Hausberg und Wallfahrtsort der Landeshauptstadt sowie den zentralen Linzer Erholungsraum

Freinberg umgeben wird. Hier von einem „*uniformen Strömungsbild des Flusses...*“ (Proksch 2020) zu sprechen, missversteht die Landschaftsgestalt der Schluchtstrecke der Donau in der „Linzer Pforte“ grundlegend. Die Verkehrsanlagen an beiden Ufern sind als anthropogene Prägung vorhanden, es ist jedoch sowohl der Flussverlauf in seiner Breite und Ausdehnung innerhalb der Schluchtstrecke typisch ausgeprägt, als auch die Waldbereiche beider Talflanken mit standortgerechten Hang- und Schluchtwaldgesellschaften ausgebildet. Beiderseits der Donau wurden durch eine vorausschauende Stadtplanung bereits vor 150 Jahren qualitätvolle Erholungsräume auf dem Freinbergpark und vor sechzig Jahren der Tiergarten Windflach eingerichtet, die auch entsprechend extensive Übergangsräume zur dicht bebauten Stadtlandschaft bilden. Im Sinn des oben genannten Erkenntnisses des VwGH ist der Unterschied hervorzuheben, dass die bestehenden anthropogenen Elemente, etwa durch die Uferbepflanzung der Donau, in eine Verhältnismäßigkeit gebracht wurden. Hier besteht ein wesentlicher Unterschied zur geplanten Fußgeher-Hängebrücke, wie weiter unten noch ausgeführt wird. Im regionalen Zusammenhang ist die Linzer Pforte ebenso wie das Europaschutzgebiet „Oberes Donautal und Aschachtal“ zwischen Passau und Aschach und die Wachau der dritte bedeutende Engstellenbereich der Donau mit höchster Schutzwürdigkeit und kulturlandschaftlicher Sensibilität im oberen Donautal.

Wesentlich ist, dass durch alle Entgegnungen zu einzelnen Aussagen der Amtssachverständigen im Gutachten Proksch zwar eine gutachterliche Schlussfolgerung gezogen, ohne dass ein einziger der durch die Amtssachverständige aufgezeigten Aspekte der negativen Auswirkungen des Vorhabens auf Landschaftsbild und Erholungswert auch nur ansatzweise entkräftet wird. Zahlreiche zentrale für Landschaftsbild und Erholungswert relevante Punkte werden durch diese Auswahl von Einzelaspekten nicht angesprochen, ohne dass dafür eine Begründung gegeben wird.

So wird im Gutachten Proksch weder der besondere Schutz der Donau und ihres Uferbereichs im Sinne des OÖ. Naturschutzgesetzes noch die Kumulationswirkung der geplanten, in großer Höhe mit einer Weite von 550 Meter das gesamte Donautal überspannende Fußgeher-Hängebrücke zur knapp 400 Meter flussab des geplanten Standorts im Bau befindlichen, 325 Meter langen Donaubrücke der A26 Linzer Autobahn bewertet. Dadurch entsteht ein schwerwiegender Mangel der Bewertung.

Die Stadt Linz hat sowohl bei der Neuen Donaubrücke Linz (als Ersatz der Eisenbahnbrücke) als auch bei der Gestaltung der 325 Meter langen Hängebrücke der A26 Linzer Autobahn höchste Anforderungen an die Gestaltungsqualität eingefordert. Die Situation, dass in unmittelbarer Nähe der Autobahn-Hängebrücke etwa sechzig bis achtzig Meter darüber ein zweites, mit 550 Metern noch um 225 Meter längeres Bauwerk errichtet werden soll, das aus großen Teilen der westlichen Linzer Stadteinfahrt sichtbar sein wird, kann aus der Sicht des Stadt- und Landschaftsbildes nur als unlösbarer Konflikt bezeichnet werden, der einer städtebaulichen Karikatur gleichkommt: zwei versetzt übereinanderliegende Querbauwerke, die sich je nach Standort immer schräg überlagern und nie eigenständig betrachtet werden können. Dazu wurde in keiner der Unterlagen eine Visualisierung bereitgestellt, die die landschaftsästhetische Absurdität und Konfliktsituation dieser Planung sichtbar machen würde. Alle vorgelegten Visualisierungen beschränken sich auf eine Blickbeziehung aus der Sicht der Fußgeher-Hängebrücken-BenutzerInnen.

Die Errichtung einer derartigen „Doppelten Hängebrücke von Linz“ in diesem in höchstem Maß sensiblen Landschaftsraum der Linzer Pforte würde jede ernsthafte Gestaltungshaltung vermissen lassen und für

- NutzerInnen des öffentlichen Bus- und Bahnverkehrs aus dem oberen Mühlviertel und dem Eferdinger Becken sowie Innviertel,

- Linzer FußgeherInnen beim alltäglichen Spaziergang sowohl am Donauufer, aber vor allem im Bereich der oberhalb anschließenden Erholungsräume,
- RadfahrerInnen im Alltags- oder Ausflugsverkehr entlang des Donauradwegs,
- PassagierInnen auf Ausflugs-, Fracht- und Kreuzfahrtschiffen,
- TagespendlerInnen im motorisierten Individualverkehr,
- sowie Erholungssuchende bei den zahlreichen im Gutachten der Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz genannten weiteren Aussichtspunkten und Blickbeziehungen zu Baudenkmalern wie Pöstlingberg und der Kalvarienkirche,

nicht korrigierbare Schäden für die Landschaftsgestalt und Erlebbarkeit des Donaauraums bei der Annäherung aus westlicher und östlicher Richtung, an beiden Donaufern oder auf der Donau bedeuten. Dies betrifft zehntausende Menschen regelmäßig. Es ist im Fachbereich der Landschaftsplanung in den letzten Jahrzehnten ein großer Erfahrungsschatz für Maßnahmen zur Verminderung und zum Ausgleich von Auswirkungen landschaftsrelevanten Vorhaben entstanden. In diesem Fall sind keine wirksamen Maßnahmen zur Minderung einer derart schwerwiegenden landschaftlichen Konfliktsituation in der Landeshauptstadt Linz möglich, da eine sehr große Öffentlichkeit ständig damit konfrontiert wäre.

In einem weiteren Erkenntnis 2005/10/0145 (VwGH 2009) wird entschieden: „Um von einer maßgebenden Veränderung sprechen zu können, ist es daher notwendig, dass die Maßnahme im „neuen“ Bild der Landschaft prägend in Erscheinung tritt. Fällt ihr Einfluss auf das Bild der Landschaft jedoch wegen seiner untergeordneten Bedeutung nicht ins Gewicht, so vermag die Maßnahme das Landschaftsbild auch nicht maßgebend zu verändern. Es kommt somit nicht darauf an, ob der Eingriff ein „störender“ ist.“

In diesem Umfeld besitzt die geplante Fußgänger-Hängebrücke jedenfalls eine in hohem Maß dominante, durch Überlagerung mit der Autobahn-Hängebrücke störende Wirkung auf die Landschaft der Linzer Pforte, die eine vollständige, und nicht korrigierbare negative Neuprägung des Landschaftsbildes zur Folge hat. Diese übertrifft sogar jene der Autobahn-Hängebrücke durch ihre bauliche Höhe, die um 225 Meter größere Länge und die geringere Einfügung in die Talform der Linzer Pforte. Erschwerend ist eine fachlich unlösbare Kumulationswirkung, die nur durch eine großräumige Standortentflechtung lösbar ist. Hier von einer „filigranen Gitter- bzw. Seilkonstruktion mit einem Höchstmaß an visueller Transparenz“ (Proksch 2020) des Vorhabens zu sprechen, muss mit allem Nachdruck zurückgewiesen werden. Vielmehr ist ein dichtes und flächiges optisches Erscheinungsbild als 550 Meter langes, mehrere Meter breites Querband über den gesamten Talraum zu erwarten.

Als offene Mängel und Widersprüche verbleiben weiterhin beispielhaft:

- Der besondere Schutz des Uferbereichs der Donau im Sinn des § 10 NSchG (Abs 1.): *„An der Donau ist ein unmittelbar anschließender 200 m breiter Geländestreifen geschützt. In geschützten Bereichen ist jeder Eingriff in das Landschaftsbild und im Grünland in den Naturlandschaften verboten, solange die Behörde nicht feststellt, dass andere Interessen überwiegen;“* wird in keinem der drei Privatgutachten ausreichend berücksichtigt,
- Die Beziehung zwischen den beiden Hängebrücken wird in keinem Gutachten dargestellt: während die Autobahn-Hängebrücke bei einer landschaftsangepassten, flussnahen Lage eine Länge von 325 Meter aufweist, ist für die Fußgeher-Hängebrücke in großer Höhe eine Länge von 550 Meter geplant. Die Fußgeherbrücke ist damit um etwa 225 Meter länger als die Autobahnbrücke, was aus keiner der vorgelegten Unterlagen nicht erkennbar ist.

- Dass eine derartiges Großbauvorhaben durch die Betrachtungsraaster der Schwellenwerte des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes fällt, ist nur durch die Seltenheit vergleichbarer Anlagen erklärbar.
- Auswirkungen auf den Grüngürtel beim Tiergarten und dadurch erforderliche Rodungen,
- Für die Beurteilung der tatsächlichen Auswirkungen auf die Erholungseignung bestehen umfassende Mängel und Widersprüche in den Projektunterlagen, die weder von Proksch noch von Staudinger angesprochen werden: diese betreffen etwa Auswirkungen der Errichtung und des Betriebs auf die Zufahrtswege, Ausgestaltung erforderlicher Parkplätze sowie die Unklarheit bei temporären oder dauerhaften Rodungen;

Stellungnahme Pfleger

In einer knappen Entgegnung zum Gutachten der Amtssachverständigen weist der Autor auf seine Erfahrung mit Maßnahmen zur Sicherung der dauerhaften ökologischen Funktionsfähigkeit für den Wanderfalken (*Falco peregrinus*) aus dem vorangegangenen Verfahren zur A26 Linzer Autobahn und die Unwägbarkeiten durch äußere Einflüsse wie Brutplatzkonkurrenz durch andere Greifvogelarten wie den Uhu (*Bubo bubo*) hin. Die durch die Amtssachverständige geforderte Wirksamkeitsprognose ist fachlich erforderlich und eine plausible Auswirkungsanalyse des geplanten Vorhabens im Hinblick auf den Wanderfalken im Bereich der Urfahrwand wird durch diese Stellungnahme nicht entkräftet.

Es wurde insbesondere durch den Autor in keiner Weise auf die offenkundige Kumulationswirkung in Verbindung mit der A26 Linzer Autobahn durch die Verkleinerung der verbleibenden störungsarmen Ruhezeiten hingewiesen. Ebenso wenig nimmt die Stellungnahme Bezug auf die Minderung der Lebensraumqualität und Verkleinerung des nutzbaren Mangelhabitats geeigneter Brutplätze durch die geplante Fußgeher-Hängebrücke angesichts der intensiven Neuaufschließung der höheren Geländezonen der Urfahrwand und Turmleiten in der Linzer Pforte hin. Der Hinweis der „starken Anpassungsfähigkeit der Art an menschliche Störungen“ ist ein erfreulicher Aspekt hin Bezug auf die Erholung der Bestände in den letzten Jahrzehnten und den Rückgang der direkten Verfolgung, aber im konkreten Zusammenhang als fachlich falsch interpretiert zurückzuweisen. Der „Leitfaden für Wanderfalken-Horstbetreuer“ des Landesbunds für Vogelschutz in Bayern e.V. – Verband für Arten- und Biotopschutz (2001) verweist hier in klaren Worten auf das hohe Risiko einer Störung während der Brutzeit: *„Mehr und mehr Menschen entdecken in den letzten Jahren Wandern, Kanufahren oder Klettersport als Ausgleich für Alltagsbelastungen und beruflichen Stress. Diese neue Wertschätzung unbeeinträchtigt der Natur als Erholungsraum ist grundsätzlich zu begrüßen. Leider ist der Wanderfalken aber während der Brutzeit eine sehr störungsempfindliche Art. Störungen durch Natursportarten führten daher in der Vergangenheit immer wieder zur Aufgabe und zum Verlust von Wanderfalkenbruten. Dass solche Störungen fast immer unbeabsichtigt sind, und den Betroffenen oft gar nicht bewusst ist, welche Bedrohung sie für eine Wanderfalkenbrut darstellen, ändert nichts an den traurigen Folgen solcher Störungen. Vor allem der Klettersport ist in dieser Beziehung immer wieder in die Kritik gekommen.“* LBV 2001). Der als zentrales Element der geplanten Fußgeher-Brücke angestrebte regelmäßige Aufenthalt von Einzelpersonen und insbesondere größeren Menschengruppen – die in ihrer Gesamtheit bis 150000 Menschen jährlich umfassen sollen - zu unterschiedlichen Tageszeiten ist im Brückenbereich als hohes Risiko einzuschätzen. Insbesondere sind Spitzenwerte bei BesucherInnen im Frühjahr zu erwarten, die die sensibelsten Phasen des Brutgeschehens des Wanderfalken darstellen. Die Flexibilität des Wanderfalken in Bezug auf städtische Habitate als Kulturäquivalente zu natürlichen Felslandschaften steht in keinem Zusammenhang mit der Sensibilität gegenüber Störungen am Brutplatz. Hier ist vielmehr die Fußgeher-Hängebrücke als risikoreicher im Vergleich mit der Autobahnbrücke zu bewerten.

In der Stellungnahme wird kein Bezug auf weitere im Gutachten der Amtssachverständigen aufgezeigten Umweltgefahren genommen. Im Sinne der Umweltvorsorge ist als die Gefährdung und das

erhöhten Tötungsrisiko für den Fluss entlang ziehende Wasservögel und Fledermausarten im Bereich der Linzer Pforte zu sehen.

Die oberösterreichische Donau ist sowohl oberhalb der Linzer Pforte im Bereich des Stauraums Ottensheim-Wilhering als auch in und unterhalb von Linz im Bereich des Stauraum Abwinden-Asten ein regional bedeutender Wasservogel-Überwinterungsbereich. Insbesondere Stockente (*Anas platyrhynchos*), Schellente (*Bucephala clangula*), Tafelente (*Aythya ferina*), Reiherente (*Aythya fuligula*), Gänsesäger (*Mergus merganser*), Kormoran (*Phalacrocorax carbo*), Bläsralle (*Fulica atra*) sind in Gruppen von regelmäßig bis zu mehreren hundert Individuen anzutreffen. Dazu kommen unregelmäßige Vorkommen weiterer seltener Zugvögel wie polarer Seetaucherarten in kleinen Gruppen oder Einzelexemplaren. Die Bewegung im Raum erfolgt dabei typisch entlang des Donautromes. Alle Linzer Donaubrücken sind in ihrer Gestaltung für Wasservogelarten ausreichend erkennbar und stellen geringe Hindernisse dar. Die im Bau befindliche Autobahn-Hängebrücke wurde im Zuge des Gestaltungswettbewerbes bewusst in möglichst Vogelzug-schonender Weise im tieferen Teil des Talraums konzipiert, so dass sie sowohl unter- als auch überflogen werden kann und möglichst breite Abstände bei den Seilkonstruktionen aufweist. Durch die geplante Fußgeher-Hängebrücke entsteht im direkten funktionalen Nahbereich ein zweites, verstärkendes und in seiner Bauweise wesentlich dichtmaschigeres, direkt störendes Barriereelement im gesamten höheren Talraum, das aufgrund

- der baulichen Eigenart der in großer Höhe verlaufenden Fußgeher-Hängebrücke mit engmaschigen Gitterkonstruktionen im gesamten höheren Talraum,
- der mit 550 Metern Länge - im Gegensatz zur Autobahn-Hängebrücke sogar um 225 Meter längeren Bauweise - in großer Höhe über die gesamte Talbreite der Donau verlaufenden Fußgeher-Hängebrücke,
- der durch die Nahelage unvermeidbaren Kumulationswirkung mit dem zweiten, in der Höhenlage versetzten, derzeit im Bau befindlichen Bauwerk der Autobahn-Hängebrücke,
- der Notwendigkeit eines für Wasservogeltrupps nur eingeschränkt möglichen Reaktionsvermögens, auf wenigen hundert Metern ein komplexes Flugausweichmanöver im engen Talraum durchführen zu müssen,
- eines bei herbstlichen und winterlichen Nebelwetterlagen deutlich verstärkten Gefahrenpotenzials für die Wasservogeltrupps in diesem Verbindungskorridor zwischen Eferdinger Becken und Machland,

ein deutlich erhöhtes Kollisionsrisiko und eine erhebliche Minderung der Qualität der oberösterreichischen Donau als Überwinterungsrastplatz für Wasservögel abzuleiten ist. Diese ist mit einem regelmäßigen erheblichen Störungs- und Tötungsrisiko größerer Individuengruppen der oben genannten Wasservogelarten verbunden. Warum dieser Aspekt, der im Gutachten der Amtssachverständigen festgestellt wird, durch den ornithologischen Sachverständigen nicht aufgezeigt wird, bleibt offen.

In gleicher Weise ist dieses Störungs- und Tötungsrisiko für mehrere Fledermausarten zu bewerten, die den Talraum der Linzer Pforte als Nahrungsraum nutzen. Auch dazu fehlen detaillierte Untersuchungen und Aussagen.

Stellungnahme Staudinger

Das Gutachten „Zusammenfassende Darlegung und fachliche Beurteilung des naturschutzfachlichen Einreichoperates (inklusive der gesonderten Darlegungen zu den Brutvorkommen des Wanderfalcken), des Gutachtens zu Landschaftsbild und Erholungswert der Landschaft, sowie der Stellungnahmen der Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz im Hinblick auf die Genehmigungsfähigkeit der mit Beschluss des Gemeinderates der Stadt Linz am 2.7.2020 beschlossenen Änderung des Flächenwidmungsplanes Nr. 4“ , im Folgenden Gutachten Staudinger, gliedert sich in folgende sechs Abschnitte, für die jeweils in einem Befund markante Aussagen der einzelnen Unterlagen gegenübergestellt und letztlich in einem Fazit des Autors gutachterlich bewertet werden.

Die Unterlage ist in sechs Kapitel gegliedert, zu denen folgendes angemerkt wird:

- Naturschutzgebiet Urfahrwänd: da durch den Unterfertigten nicht in alle zugrunde liegenden Unterlagen Einsicht genommen werden konnte und dies eine umfangreichere Befundaufnahme erfordern würde, wird dieser Aspekt hier nicht bewertet. **Auffällig ist, dass in keinen Unterlagen entsprechende Bewertungen zu naturschutzfachlich relevanten tierökologischen Aspekten wie Mauereidechse, Smaragdeidechse, Stahlblauer Laufkäfer, Fetthennebläuling oder Steinpicker dargestellt werden, die auch gegenüber kleinräumigen Eingriffen sensibel sind und nachweislich im Naturschutzgebiet „Urfahrwänd“ vorkommen.**
- Brutplatz Wanderfalke: der Gutachter Staudinger schließt sich der Schlussfolgerung Pflegers an, ohne die Unterschiede zwischen Autobahn-Hängebrücke in der Tieflage des Talraums und einer stark frequentierten Fußgeher-Hängebrücke in Hochlage des Talraums im Nahbereich der möglichen Brutplätze oder die gesamte Verringerung störungsarmer Zonen im Bereich der Linzer Pforte zu analysieren. Die Hinweise des Bayerischen Landesbunds für Vogelschutz (LBV 2001) zum Thema wurden bereits bei Pflieger (2020) dargestellt. **Es erfolgen bei Staudinger keine eigenständigen Schlussfolgerungen, die die Aussagen der Amtssachverständigen entkräften. Es werden unter Bezugnahme auf Pflieger Fluchtdistanzen von 20 m für den Wanderfalcken in den Raum gestellt, ohne einen Bezug zur erwarteten sehr hohen Frequenz der BesucherInnen mit 100000-150000 Personen pro Jahr und der damit verbundenen Gesprächslärmentwicklung herzustellen.**
- Landschaftsbild: der Gutachter Staudinger nimmt, da er laut eigenen Angaben keine Befunderhebung durchgeführt hat (Staudinger, S. 24), auch keine eigenständige Position zwischen den Aussagen von Veitl und Proksch ein, schließt sich jedoch de facto mit Hinweis auf die – in diesem Zusammenhang irrelevante RVS-Nennung als Stand der Technik (FSV 2017) der Schlussfolgerung von Proksch (2020) an. Diese Vorgehensweise entbehrt jeder fachlichen Grundlage. **Es erfolgt in diesem Abschnitt keine Analyse der bereits bei Proksch in den Unterlagen erkennbaren Mängel.**
- Erholungswert der Landschaft: es wird kein Gutachten zu diesem Thema vorgelegt, jedoch in einem Fazit auf den Vorteil der Verbindung der Grünräume hingewiesen. **Dabei wird nicht auf die Einschränkungen hingewiesen, dass für eine alltägliche Benutzung relevante Kosten entstehen und damit eine relevante Ausschlusswirkung bei den in Betracht kommenden NutzerInnengruppen bei mobilitätseingeschränkten Personengruppen, also ältere, körperlich und finanziell beeinträchtigte Menschen und witterungsbedingte Einschränkungen vorliegt.**
- Beeinträchtigungen des Erholungsraumes Freinberg: Das Gutachten bezieht sich auf Detailspekte der Bauherstellung und kommt zum Schluss, dass alle Aspekte des Gutachtens

der Amtssachverständigen damit ausgeräumt wären. Insbesondere zu Ausbau und Befestigung von Erholungswegen und Unklarheiten bei den dargestellten Rodungen am Freinberg wird zwar eine inhaltliche Zurückweisung von Proksch (2020, S 8-9) zitiert, aber nicht analysiert, in welcher Weise dadurch eine Klärung dieser Punkte erreicht ist. Die zentralen Aussagen bleiben unkommentiert, etwa dass *„die gegebenen Wegbreiten im Zuge der Brückenerichtung mit größter Wahrscheinlichkeit lediglich örtliche Baumschnittmaßnahmen erfordern werden, um ein temporäres Lichtraumprofil zu gewährleisten und andererseits die mineralischen Wegdecken ein temporäres Befahren auch durch schwere Bau- und Transportfahrzeuge ermöglichen und entstehende Spurrinnen mit geringem Aufwand nach Baufertigstellung zu sanieren sind (Deckschichtsanie rung).“* Die Fotos im Befund der Amtssachverständigen sind auch hier selbsterklärend. Ebenso ist der temporäre Charakter der erforderlichen Schwerlast-Baustraßen zu Recht durch die Amtssachverständige hinterfragt worden. Hier gutachterlich festzustellen, dass *„sämtliche Einwände“* ausgeräumt wurden, ist als unrichtig zurückzuweisen. Vielmehr sind dauerhafte und schwerwiegende negative Veränderungen des Erholungswegenetzes im Freinberg durch Verbreiterung und Herstellung eines neuen LKW-tauglichen Unterbaus absehbar und bei Errichtung des geplanten Vorhabens nicht vermeidbar. Zwingend zu erwartende Schäden an Bäumen des Freinbergparks durch Fällung, Rückschnitt und Stamm- und Wurzelschäden werden weder in ihrem Ausmaß bzw. ihrer Verortung dargestellt.

- Beeinträchtigungen des Umfelds des Zoos Linz: es erfolgt keine gutachterliche Bewertung durch den Autor zu diesem Aspekt. Die möglichen Beeinträchtigungen des Erholungswerts im Umfeld des Zoos – unter Ausschluss der erwarteten BesucherInnenzahlen von 100000 – 150000 Personen ausschließlich über die ungeklärten Fragen im höherrangigen Verkehrsnetz zu diskutieren, ist fachlich unrichtig. Ebenso wäre es erforderlich, alle projektimmanenten Aspekte in Verbindung mit dem eingereichten Projekt zu bewerten.
- Bedingungen und Auflagen: es werden die Ergebnisse der Unterlagen zusammengefasst, aber weder eine Bewertung der Vollständigkeit oder Eignung von Maßnahmen durchgeführt. Daher entsteht der Eindruck, es wären im Fachbereich Landschaftsbild und Erholungswert angesichts geringer Eingriffe keine wie immer gearteten Maßnahmen erforderlich.

Das Gutachten Staudinger ist insbesondere bei allen mit Landschaftsbild und Erholungswert berührten Fragestellungen in hohem Maß mangelhaft und nicht geeignet, die Fragestellung möglicher Auswirkungen durch das geplante Vorhaben einer Fußgeher-Hängebrücke zu beantworten. Es werden keine über die Gegenüberstellung von Zitaten aus den vorhandenen Unterlagen hinausgehenden, eigenständigen gutachterlichen Schlussfolgerungen gezogen bzw. eine Bewertung der Unterlagen auf ihre Vollständigkeit und Prüfbarkeit im Hinblick auf die fachlichen Aspekte zu Landschaftsbild und Erholungswert vorgelegt.

Da es sich aber um ein Großbauvorhaben mit bereits bei oberflächlicher Betrachtung dauerhaften und weitreichenden Auswirkungen auf die Naherholung in einem der wichtigsten Erholungsräume der Landeshauptstadt Linz handelt, kann ohne fundierte Befundaufnahme keine nachvollziehbare Bewertung getroffen werden.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass die verkürzten Analysen von Pflieger zu den Auswirkungen auf den Wanderfalken unwidersprochen bleiben. Es werden weder die, bereits oben dargestellten, stark unterschiedlichen Dimensionen der beiden Bauwerke in ihrer Eigenart bzw. in ihrer Überlagerung analysiert, noch Schlussfolgerungen angesichts der stark unterschiedlichen Art der Erholungsnutzung auf einer Fußgeher-Hängebrücke und diffusem Verkehrslärm untersucht.

Zusammenfassende Bewertung

In urbanen wie ländlichen Kulturlandschaften findet das gesellschaftliche Wirtschaftsleben samt der dazu erforderlichen technischen Infrastruktur statt. Dazu kommen zahlreiche weitere Ökosystemleistungen. Während Urlaubsreisen nur eine kurzfristige Erholungswirkung erbringen können, ist die alltägliche Naherholung von herausragender Bedeutung für Gesundheit und Wohlbefinden. Insbesondere seit den aktuellen Pandemie-bedingten Bewegungseinschränkungen ist ein sorgsamer Umgang mit Naherholungsräumen auch in ein breiteres Bewusstsein gerückt. Leicht erreichbare Aussichtspunkte mit der Möglichkeit zu Entspannung, Ruhe und in der unmittelbaren Wohnumgebung und weitere Naherholungsräume sind nicht ersetzbare Ökosystemdienstleistungen mit großer Bedeutung für körperliches, geistiges und soziales Wohlbefinden der Bevölkerung.

Das gegenständliche Vorhaben einer Fußgeher-Hängebrücke besitzt – ohne einen Bezug zum konkreten Landschaftsraum einzubeziehen – eine nachvollziehbare Attraktivität. Auch der Wunsch nach einem kommerziellen Tourismusvorhaben ist verständlich. Es ist eine Verantwortung sachverständiger Tätigkeit im Fachbereich Landschaftsbild und Erholungswert, diese Aspekte der menschlichen Umwelt angemessen zu analysieren und in Verfahren zu bewerten. Darin ist ein wesentlicher Unterschied für stadtbaulicher Aufwertung der barrierefreien Naherholung im Lebensumfeld der Bevölkerung und spezifischen Tourismusvorhaben gegeben.

Sind die vorgelegten Stellungnahmen fachlich angesichts der verwendeten Methoden und Befundermittlungen geeignet, um die zu erörternden Sachverhalte gutachterlich angemessen beurteilen zu können?

Zu den Gutachten Proksch, Pflieger, Staudinger wird oben im Einzelnen Stellung genommen. In der Zusammenschau ist festzuhalten, dass alle drei untersuchten Unterlagen mehrere Gemeinsamkeiten aufweisen, die in der Zusammenschau schwerwiegende Mängel für die Nachvollziehbarkeit der Schlussfolgerungen nach sich ziehen:

- jeweils werden einzelne Aussagen aus dem Gutachten der Amtssachverständigen dargestellt und getrennt gegenübergestellt,
- eigene Befundaufnahmen zur Überprüfung dieser Annahmen werden nicht vorgelegt,
- die besonders kritischen Schlussfolgerungen der Amtssachverständigen werden in keinem der Dokumente angesprochen und beurteilt,
- in keinem Fall wird durch eine Analyse ein zusätzlicher Befundaspekt vorgelegt, der eine Abänderung der Schlussfolgerung der Amtssachverständigen begründen würde,
- durch keinen dieser zusätzlich beigezogenen, unabhängigen Sachverständigen werden die bestehenden, schwerwiegenden Mängel der naturschutzrechtlichen Einreichunterlagen in Bezug auf Kumulationswirkungen mit der im Bau befindlichen Autobahn-Hängebrücke, städtebauliche Grundaspekte der Landschaftsgestalt, Vogelzugrisiken für rastende Wasservögel oder irreführende Visualisierungen zu den Auswirkungen des geplanten Bauwerks aufgezeigt.

Es ist festzuhalten, dass die Bearbeitungen offenbar teilweise ohne eigenständige Befunderhebungen zur Überprüfung der Sachverhalte im Gelände durchgeführt wurden. In keinem Fall ist eine begründete Entgegnung zu einer Aussage der Gutachten der Amtssachverständigen ableitbar.

Sind angesichts der in diesen Stellungnahmen getroffenen Schlussfolgerungen und vorgeschriebenen Maßnahmen bzw. Auflagen zum angestrebten Vorhaben im Grünland verbleibende Auswirkungen auf die Schutzgüter Landschaftsbild und Erholungswert sowie weitere naturschutzfachliche Aspekte zu erwarten, die Relevanz für eine Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens besitzen und einen Eingriff in den Naturhaushalt darstellen?

Folgende Schlussfolgerungen sind aus den einzelnen Gutachten ableitbar:

- **Das Ausmaß und die Auswirkungen des geplanten Vorhabens und seine Auswirkungen – also die zentralen Aspekte des Gutachtens der Amtssachverständigen zu den erwarteten Eingriffen in das Landschaftsbild und den Erholungswert durch die geplante Fußgeher-Hängebrücke werden zwar teilweise gleichlautend widersprochen, aber fachlich in keinem Fall entkräftet,**
- **Kein Gutachten erwähnt die Nahelage zur Autobahn-Hängebrücke in der Bewertung des Vorhabens, außer als Begründung einer Vorbelastung durch anthropogene Tätigkeit,**
- **Kein Gutachten analysiert den geringen Beitrag des geplanten Vorhabens zu einer Alltagserholung im wohnungsnahen Umfeld sowie die Einschränkungen dadurch für wohnungsnaherholung einer großen Anzahl an Menschen im Umfeld der beiden Brückenköpfe,**
- **Die zu erwartenden Auswirkungen auf den Wanderfalken werden in hohem Maß verharmlost, weil die Störungen durch eine große Anzahl von Fußgehergruppen und der damit verbundenen Lärmentwicklung mit dem allgemeinen Verkehrslärm der Autobahn-Hängebrücke verglichen wird.**
- **Kein Gutachten sieht Maßnahmenbedarf im Fachbereich Landschaftsbild und Erholungswert für ein Großbauvorhaben in hoch sensibler landschaftlicher Lage.**

Alle drei in diesem Gutachten untersuchten Gutachten Proksch, Staudinger und Pflieger weisen in Bearbeitung und Schlussfolgerung wesentliche Mängel auf und sind in ihrer Art nicht geeignet, die begründeten Aussagen des Gutachtens der Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftschutz (Veitl 2020a, b) zu entkräften. Im Gutachten Proksch werden zudem kritische Aspekte der Bauphase mit schwerwiegenden Auswirkungen auf das Erholungswegenetz am Freinberg nicht nachvollziehbar, geradezu verharmlosend dargestellt. Es ist unrealistisch, dass ein derartiges Bauvorhaben mit kleinräumigen, temporären Ertüchtigungen unbefestigter Wege durchführbar wäre und diese anschließend „mit geringem Aufwand“ (Proksch 2020) wiederherstellbar wären. Hier ist der Amtssachverständigen in ihrem Vorbehalt klar zu folgen, um eine mögliche Irreführung von EntscheidungsträgerInnen zu verhindern. Der Fotobefund im Gutachten der Amtssachverständigen zeigt klar die einfachen Wegverhältnisse auf, die für den Schwerlastverkehr für Baustellentätigkeit und Erhaltung auf

Als offene Mängel und Widersprüche verbleiben weiterhin beispielhaft:

- **Der besondere Schutz des Uferbereichs der Donau im Sinn des § 10 NSchG (Abs 1.): „An der Donau ist ein unmittelbar anschließender 200 m breiter Geländestreifen geschützt. In geschützten Bereichen ist jeder Eingriff in das Landschaftsbild und im Grünland in den Naturhaushalt verboten, solange die Behörde nicht feststellt, dass andere Interessen überwiegen;“ wird in keinem der drei Privatgutachten ausreichend berücksichtigt,**
- **Die Beziehung zwischen den beiden Hängebrücken wird in keinem Gutachten dargestellt: während die Autobahn-Hängebrücke bei einer landschaftsangepassten, flussnahen Lage eine Länge von 325 Meter aufweist, ist für die Fußgeher-Hängebrücke in großer Höhe eine**

Länge von 550 Meter geplant. Die Fußgeherbrücke ist damit um etwa 225 Meter länger als die Autobahnbrücke, was aus keiner der vorgelegten Unterlagen nicht erkennbar ist.

- Dass eine derartiges Großbauvorhaben durch die Betrachtungsraster der Schwellenwerte des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes fällt, ist nur durch die Seltenheit vergleichbarer Anlagen erklärbar.
- Der Verlauf des Brückenbauwerks im unmittelbaren Nahbereich und teilweise oberhalb des Naturschutzgebietes „Urfahrwänd“ mit seiner spezialisierten Tierartengemeinschaft und seinen naturnahen, xerothermen Laubmischwäldern wird nicht ausreichend berücksichtigt,
- Auswirkungen auf den Grüngürtel beim Tiergarten und dadurch erforderliche Rodungen,
- Für die Beurteilung der tatsächlichen Auswirkungen auf die Erholungseignung bestehen umfassende Mängel und Widersprüche in den Projektunterlagen, die weder von Proksch noch von Staudinger angesprochen werden: diese betreffen etwa Auswirkungen der Errichtung und des Betriebs auf die Zufahrtswege, Ausgestaltung erforderlicher Parkplätze sowie die Unklarheit bei temporären oder dauerhaften Rodungen;

Vielmehr treten durch die unterlassenen Bezüge zu den zentralen, im Gutachten Veitl (2020a,b) beschriebenen, zu erwartenden schwerwiegenden Auswirkungen des geplanten Vorhabens einer Fußgeher-Hängebrücke im Nahbereich der im Bau befindlichen Autobahn-Hängebrücke Vereinfachungen zutage, die den Eindruck einer bewussten, fachlich nicht begründeten Verharmlosung von schwerwiegenden Umweltfolgen für die menschliche Umwelt und den Naturhaushalt erwecken.

Die Stadt Linz hat sowohl bei der Neuen Donaubrücke Linz (als Ersatz der Eisenbahnbrücke) als auch bei der Gestaltung der Hängebrücke der A26 Linzer Autobahn höchste Anforderungen an die Gestaltungsqualität eingefordert. Die Situation, dass in unmittelbarer Nähe der Autobahn-Hängebrücke etwa sechzig bis achtzig Meter darüber ein zweites, vergleichbares Bauwerk errichtet werden soll, das aus großen Teilen der westlichen Linzer Stadteinfahrt sichtbar sein wird, kann aus der Sicht des Stadt- und Landschaftsbildes nur als unlösbarer Konflikt bezeichnet werden, der einer städtebaulichen Karikatur gleichkommt: zwei versetzt übereinanderliegende Querbauwerke, die sich je nach Standort immer schräg überlagern und nie eigenständig betrachtet werden können. Dazu wurde in keiner der Unterlagen eine Visualisierung bereitgestellt, die die landschaftsästhetische Absurdität und Konfliktsituation dieser Planung in ihrer 550 Meter überspannenden Dimension sichtbar machen würde. Alle vorgelegten Visualisierungen beschränken sich auf eine Blickbeziehung aus der Sicht der Fußgeher-Hängebrücken-BenutzerInnen.

Die Errichtung einer derartigen „Doppelten Hängebrücke von Linz“ in diesem in höchstem Maß sensiblen Landschaftsraum der Linzer Pforte würde jede ernsthafte, planerische Gestaltungshaltung vermissen lassen und für

- NutzerInnen des öffentlichen Bus- und Bahnverkehrs aus dem oberen Mühlviertel und dem Eferdinger Becken sowie Innviertel,
- Linzer FußgeherInnen beim alltäglichen Spaziergang sowohl am Donauufer, aber vor allem im Bereich der oberhalb anschließenden Erholungsräume,
- RadfahrerInnen im Alltags- oder Ausflugsverkehr entlang des Donauradwegs,
- PassagierInnen auf Ausflugs-, Fracht- und Kreuzfahrtschiffen,
- TagespendlerInnen im motorisierten Individualverkehr,

- sowie Erholungssuchende bei den zahlreichen im Gutachten der Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz genannten weiteren Aussichtspunkten und Blickbeziehungen zu Baudenkmalern wie Pöstlingberg und der Kalvarienkirche,

nicht korrigierbare Schäden für die Landschaftsgestalt und Erlebbarkeit des Donauraums bei der Annäherung aus westlicher und östlicher Richtung, an beiden Donaufern oder auf der Donau bedeuten. Dies betrifft zehntausende Menschen regelmäßig und PendlerInnen häufig bis täglich. Damit wäre eine sehr große Öffentlichkeit ständig mit einem schwerwiegenden Planungsfehler konfrontiert.

Es ist im Fachbereich der Landschaftsplanung in den letzten Jahrzehnten ein großer Erfahrungsschatz für Maßnahmen zur Verminderung und zum Ausgleich von Auswirkungen landschaftsrelevanter Vorhaben entstanden. In diesem Fall sind keine wirksamen Maßnahmen zur Minderung einer derart schwerwiegenden landschaftlichen Konfliktsituation in der Landeshauptstadt Linz möglich.

In diesem Zusammenhang sind zwei Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes wesentlich: *„Im Falle des Vorhandenseins des Landschaftsbild mitprägender anthropogener Eingriffe ist maßgeblich, wie sich die betreffende Maßnahme in das Gegebene durch die bereits vorhandenen menschlichen Eingriffe mitbestimmte Wirkungsgefüge der bestehenden Geofaktoren einpasst. (VwGH 2008)“*.

Es wird deshalb festgehalten, dass die Landschaft im Nahbereich der Linzer Pforte – insbesondere am Fluss und in den höheren Talbereichen - eine hohe Naturnähe und kulturlandschaftliche Qualität aufweist, die durch für Linz bedeutendsten Baukulturdenkmäler des Pöstlingbergs als wichtigstem Hausberg und Wallfahrtsort der Landeshauptstadt sowie den zentralen Linzer Erholungsraum Freinberg umgeben wird. Hier von einem „uniformen Strömungsbild des Flusses...“ (Proksch 2020) zu sprechen, missversteht die Landschaftsgestalt der Schluchtstrecke der Donau in der „Linzer Pforte“ grundlegend. Die Verkehrsanlagen an beiden Ufern sind als anthropogene Prägung vorhanden, es ist jedoch sowohl der Flussverlauf in seiner Breite und Ausdehnung innerhalb der Schluchtstrecke typisch ausgeprägt, als auch die Waldbereiche beider Talflanken mit standortgerechten Hang- und Schluchtwaldgesellschaften ausgebildet. Beiderseits der Donau wurden durch eine vorausschauende Stadtplanung bereits vor 150 Jahren qualitätvolle Erholungsräume auf dem Freinbergpark und vor sechzig Jahren der Tiergarten Windflach eingerichtet, die auch entsprechend extensive Übergangsräume zur dicht bebauten Stadtlandschaft bilden. Im Sinn des oben genannten Erkenntnisses des VwGH ist der Unterschied hervorzuheben, dass die bestehenden anthropogenen Elemente, etwa durch die Uferbepflanzung der Donau, in eine Verhältnismäßigkeit gebracht wurden. Hier besteht ein wesentlicher Unterschied zur geplanten Fußgeher-Hängebrücke, wie weiter unten noch ausgeführt wird. Im regionalen Zusammenhang ist die Linzer Pforte ebenso wie das Europaschutzgebiet „Oberes Donautal und Aschachtal“ zwischen Passau und Aschach und die Wachau der dritte bedeutende Engstellenbereich der Donau mit höchster Schutzwürdigkeit und kulturlandschaftlicher Sensibilität im oberen Donautal.

So wird im Gutachten Proksch weder der besondere Schutz der Donau und ihres Uferbereichs im Sinne des Ö. Naturschutzgesetzes noch die Kumulationswirkung der geplanten, in großer Höhe mit einer Weite von 550 m das gesamte Donautal überspannende Fußgeher-Hängebrücke zur knapp 400 m flussab des geplanten Standorts im Bau befindlichen, 325 m langen Donaubrücke der A26 Linzer Autobahn bewertet. Dadurch entsteht ein schwerwiegender Mangel der Bewertung.

Die ökologischen Auswirkungen der Autobahn-Hängebrücke auf den Vogelzug sind angesichts der weiten Zwischenräume der Aufhängungsseile geringer einzuschätzen als die durch die engmaschige Fußgeher-Hängebrücke. Dieser Aspekt mit relevantem Tötungsrisiko für die Wanderbewegun-

gen zwischen den winterlichen Wasservogelrastpopulationen mit insgesamt tausenden Tieren oberhalb und unterhalb von Linz wird in keinem Gutachten erkannt.

In einem weiteren Erkenntnis 2005/10/0145 (VwGH 2009) wird entschieden: „Um von einer maßgebenden Veränderung sprechen zu können, ist es daher notwendig, dass die Maßnahme im „neuen“ Bild der Landschaft prägend in Erscheinung tritt. Fällt ihr Einfluss auf das Bild der Landschaft jedoch wegen seiner untergeordneten Bedeutung nicht ins Gewicht, so vermag die Maßnahme das Landschaftsbild auch nicht maßgebend zu verändern. Es kommt somit nicht darauf an, ob der Eingriff ein „störender“ ist.“

In diesem Umfeld besitzt die geplante Fußgänger-Hängebrücke jedenfalls eine in hohem Maß dominante, durch Überlagerung mit der Autobahn-Hängebrücke störende Wirkung auf die Landschaft der Linzer Pforte, die eine vollständige, und nicht korrigierbare negative Neuprägung des Landschaftsbildes zur Folge hat. Diese übertrifft sogar jene der Autobahn-Hängebrücke durch ihre bauliche Höhe, die um 225 Meter größere Länge und die geringere Einfügung in die Talform der Linzer Pforte. Erschwerend ist eine fachlich unlösbare Kumulationswirkung, die nur durch eine großräumige Standortentflechtung lösbar ist. Hier von einer „filigranen Gitter- bzw. Seilkonstruktion mit einem Höchstmaß an visueller Transparenz“ (Proksch 2020) des Vorhabens zu sprechen, muss mit allem Nachdruck zurückgewiesen werden. Vielmehr ist ein dichtes und flächiges optisches Erscheinungsbild als 550 Meter langes, mehrere Meter breites Querband über den gesamten Talraum zu erwarten.

Es ist festzuhalten, dass in der Zusammenschau der vorliegenden Gutachten das geplante Vorhaben einer Fußgeher-Hängebrücke einen schwerwiegenden Eingriff in die Lebensumwelt der Menschen im Zentralraum der Landeshauptstadt Linz darstellt.

Wilhering, am 12. April 2021



Univ.-Lektor Dipl.-Ing. Dr. Harald Kutzenberger eh.

Landschaftsarchitekt

Quellen- und Literaturverzeichnis

EUROPARAT (2020): Europäisches Landschaftsübereinkommen 2000, Unterschriften und Ratifikationsstand des Vertrags 219; [HTTPS://WWW.COE.INT/DE/WEB/CONVENTIONS/FULL-LIST/-/CONVENTIONS/TREATY/219/SIGNATURES?P_AUTH=9PQUB2G6](https://www.coe.int/de/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/219/signatures?p_auth=9PQUB2G6) (20.07.20)

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßE, SCHIENE UND VERKEHR (FSV) (2017): Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 04.01.11 Umweltuntersuchung. Verbindlich erklärt am 21.03.2017 durch Erlass BMVIT-300.041/0009-IV/IVVS-ALG/2017

ILEN 2020: UNIVERSITÄT FÜR BODENKULTUR WIEN (ILEN), TBK BÜRO FÜR ÖKOLOGIE UND LANDSCHAFTSPLANUNG (2020): S1 WIENER AUSSENRING SCHNELLSTRASSE 1. VERWIRKLICHUNGSABSCHNITT: GROSSENZERSDORF BIS SÜSSENBRUNN. GUTACHTEN LANDSCHAFTSBILD UND ERHOLUNGSWERT ZUM BESCHWERDEVORBINGEN BEIM BUNDESVERWALTUNGSGERICHT 2020. Bundesverwaltungsgericht, Wien, 117 S.

LBV (2001): Landesbund für Vogelschutz Bayern e.V.: Leitfaden für Wanderfalken-Horstbetreuer, Hippelstein, 2001, 38 S.

PFLERGER H. (2020): Entgegnung zur naturschutzfachlichen Stellungnahme Genehmigungsverfahren FIWPI-Änderung „Hängebrücke Linz“ v. DI Barbara Veitl, 7.9.2020, Teilbereich Wanderfalke, 1 S. Enns.

PROKSCH T. (2020): Hängebrücke Linz. Schutzgüter Landschaftsbild und Erholungswert der Landschaft. Fachliche Stellungnahme zur naturschutzfachlichen Stellungnahme Dipl.-Ing. Barbara Veitl vom 07.09.2020 betreffend die FIWPI-Linz Nr.4 / Änderung Nr.4.175 „Hängebrücke Linz“, Hoch 4 Erlebniswelt, Leopoldsberg Betriebs GmbH. KG Pöstlingberg, Linz / Genehmigungsverfahren, vom 22.09.2020, 10 S., Wien.

STAUDINGER M. (2020): Zusammenfassende Darlegung und fachliche Beurteilung des naturschutzfachlichen Einreichoperates (inklusive der gesonderten Darlegungen zu den Brutvorkommen des Wanderfalken), des Gutachtens zu Landschaftsbild und Erholungswert der Landschaft, sowie der Stellungnahmen der Amtssachverständigen für Natur- und Landschaftsschutz im Hinblick auf die Genehmigungsfähigkeit der mit Beschluss des Gemeinderates der Stadt Linz am 2.7.2020 beschlossenen Änderung des Flächenwidmungsplanes Nr. 4, 34 S, Wien

VEITL B. (2020a): FIWPI-Linz Nr.4 / Änderung Nr.4.175 „Hängebrücke Linz“, Hoch 4 Erlebniswelt, Leopoldsberg Betriebs GmbH. KG Pöstlingberg, Linz / Genehmigungsverfahren. Naturschutzfachliche Stellungnahme

VEITL B. (2020b): FIWPI-Linz Nr.4 / Änderung Nr.4.175 „Hängebrücke Linz“, Hoch 4 Erlebniswelt, Leopoldsberg Betriebs GmbH. KG Pöstlingberg, Linz / Genehmigungsverfahren. Naturschutzfachliche Stellungnahme

VERWALTUNGSGERICHTSHOF DER REPUBLIK ÖSTERREICH (2008): Erkenntnis 2008/10/0050 vom 29.01.2010. Dokumentennummer JWR_2008100050_20100129X02

VERWALTUNGSGERICHTSHOF DER REPUBLIK ÖSTERREICH (2009): Erkenntnis 2005/10/0145 vom 29.01.2009. Dokumentennummer JWR_2005100145_20090129X05