



Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie  
Abteilung IV/E2  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Bearbeiter: Mag. Christian Leidinger  
Tel: (+43 732) 77 20-134 47  
Fax: (+43 732) 77 20-2134 59  
E-Mail: uanw.post@ooe.gv.at

Linz, 31. Mai 2023

**zu GZ: 2023-0.289.180**

**ÖBB-Strecke 204 01 Linz Hbf. Selzthal  
Ausbau der Pyhrnbahn im Abschnitt  
Hinterstoder – Pießling-Vorderstoder  
km 67,418 bis km 76,530;  
Umweltverträglichkeitsprüfung und  
teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren  
gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000;**

### **Stellungnahme der Oö. Umweltanwaltschaft**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat mit Schreiben vom 2. November 2022 um Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 für den Ausbau der Pyhrnbahn im Abschnitt Hinterstoder – Pießling-Vorderstoder km 67,418 bis km 76,530 angesucht. Dem Antrag sind die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Trassengenehmigungs- und Rodungsunterlagen, Bauentwurf, Gutachten gemäß § 31a EisbG und Umweltverträglichkeitserklärung) angeschlossen.

### **A. ALLGEMEINES ZUM VORHABEN**

Beim gegenständlichen Abschnitt Hinterstoder – Pießling-Vorderstoder zwischen km 67,418 und km 76,530 handelt es sich im Bestand um eine eingleisige, elektrifizierte Strecke, die zum großen Teil in einem topographisch schwierigen Gelände liegt. Aufgrund der Topographie verläuft die Bahntrasse teilweise in sehr engen Radien bzw. mit Längsneigungen bis zu 17 ‰. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit (VzG) liegt im Bestand zwischen 70 km/h und maximal 100 km/h.

Der Abschnitt ist durch eine Vielzahl von Kunstbauten, insbesondere durch 4 Großbrücken über den Krenngraben, den Schalchgraben, den Palmgraben und die Teichl, gekennzeichnet. Im km 67,756 befindet sich das Aufnahmegebäude des bestehenden Bahnhofs Hinterstoder. Der Bahnhof verfügt über 2 Gleise und weist derzeit 2 Randbahnsteige auf, welche in ihrer Breite und Höhe nicht mehr den aktuellen gesetzlichen Vorschriften entsprechen. Der Bahnhof Pießling-Vorderstoder besteht

aus 2 Gleisen und dient als reiner Überhol- bzw. Kreuzungsbahnhof ohne Personenhalt. Das zugehörige Aufnahmegebäude wurde bereits abgetragen.

Das gegenständliche Projekt umfasst im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau samt Weichenverbindungen von km 67,418 bis km 76,530
- Linienverbesserungen durch Linienverschwenkungen
- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit (VzG) auf bis zu 160 km/h
- Neuerrichtung des Bahnhofes Hinterstoder mit einem barrierefreien Inselbahnsteig und Auflassung des Bahnhofes Pießling-Vorderstoder
- Neuerrichtung von fünf zweigleisigen Eisenbahngroßbrücken über die Teichl, den Hinteren Rettenbach, den Palm-, Schalch- und den Krenngraben
- Dauerhafte Rodung von Waldflächen im Ausmaß von ca. 2,4 ha und temporäre Rodung von ca. 8,2 ha

Zusätzlich werden eine betrieblich erforderliche Überleitstelle und ein neues Stellwerk im Bereich dieser Überleitstelle errichtet. Im Bereich des Bahnhofes Hinterstoder ist eine Park&Ride-Anlage mit einer Busanbindung vorgesehen, welche die bestehende Park&Ride-Anlage ersetzt. Die vorhandene Eisenbahnkreuzung bei km 70,101 wird aufgelassen. Infolge der geplanten Linienverbesserungen und der Auflassung der Eisenbahnkreuzung wird auch das Straßen- und Wegenetz entsprechend angepasst. Im Zuge der Änderungen des Straßen- und Wegenetzes werden zahlreiche Straßenüberführungen und -unterführungen neu errichtet. Sämtliche bestehenden Brückentragwerke werden abgetragen. Die bestehende Trasse wird rückgebaut und für land- und forstwirtschaftliche Nutzungen bzw. für Wegführungen adaptiert. In Teilbereichen werden lediglich der Oberbau und die Streckenausrüstung abgetragen und der bestehende Unterbau verbleibt im Bestand. Aufgrund der topographischen Verhältnisse und der teilweisen Nähe zur A 9 Pyhrn Autobahn sind zusätzlich Stützmauern erforderlich.

Das Vorhaben umfasst darüber hinaus Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen im erforderlichen Ausmaß entlang der Strecke, organisatorische Maßnahmen im Bereich des Baustellenfeldes, Entwässerungsmaßnahmen sowie landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen und ökologische Ausgleichsmaßnahmen.

Bei **Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante)** würden die Modernisierung des Bahnhofes Hinterstoder sowie die Linienverbesserung und der zweigleisige Ausbau nicht umgesetzt. Weder eine Fahrzeitverkürzung durch Erhöhung der maximal zulässigen Geschwindigkeit auf 160 km/h noch eine Kapazitätssteigerung auf der Strecke zwischen Linz und Selzthal würden zustande kommen. Weiters bliebe die bestehende Eisenbahnkreuzung bei Bahn-km 70,101 und damit ein erhöhtes Unfallrisiko weiterhin aufrecht. Die im Projekt vorgesehenen Lärmschutzwände und die damit verbundene Reduzierung der Aufhellung der Umgebung würde entfallen. Bei der Nullvariante würden jedoch zum Teil nachteilige Veränderungen in den Bereichen Grünraum-, Raumnutzung und Versiegelungsgrad sowie Eingriffe in Gewässer und in den Bestand der Tier- und Pflanzenwelt unterbleiben. Zudem würde der deutlich wahrnehmbare Eingriff in das Landschaftsbild durch die veränderte Trassenführung samt Begleitmaßnahmen sowie durch die Neuerrichtung von fünf zweigleisigen Eisenbahngroßbrücken entfallen.

## **B. STELLUNGNAHME ZUR UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG**

### **B.1 Allgemeines**

Grundsätzlich hält die Oö. Umweltschutzbehörde fest, dass sie das gegenständliche Vorhaben als konkreten weiteren Schritt zur Verbesserung und Zukunftssicherung der Strecke zwischen Linz und Selzthal befürwortet und für sinnvoll sowie zwingend notwendig erachtet.

Die Oö. Umweltschutzbehörde wurde sowohl seitens des BMK als zuständige UVP-Behörde im Vorprüfungsverfahren eingebunden als auch von der Antragstellerin (ÖBB-Infrastruktur AG) im Vorfeld der Einreichung über die Projektplanungen informiert. Im Zuge einer Projektvorstellung

wurden die gegenständliche Trassenführung sowie die geprüften Trassenvarianten erläutert und potentielle Konfliktbereiche in der Bau- sowie Betriebsphase diskutiert.

Neben der Frage des Anrainerschutzes - insbesondere im Zusammenhang mit notwendigen Lärmschutzmaßnahmen - sieht die Oö. Umweltschutzbehörde vordergründig die Umsetzung von ökologischen Ausgleichs- und landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen (Beeinträchtigung Landschaftsbild) sowie Maßnahmen zur Förderung gefährdeter Tierarten als wichtige Vorhabensbestandteile.

## **B.2 Auswirkungen des Vorhabens auf Schutzgüter / Schutzgutbezogene Beurteilung des Vorhabens**

### ***Schutzgut Menschen und deren Lebensräume***

#### *Themenbereich Leben und Gesundheit*

Als Maßnahmen in der Betriebsphase, mit denen wesentliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt reduziert werden, sind die Errichtung von Lärmschutzwänden und der Einbau von Lärmschutzfenstern vorgesehen. Nach Berechnung von mehreren Varianten, ergaben sich folgende Lärmschutzwände (LSW) als wirtschaftlich nach den Kriterien der SchIV und DB-SchIV:

Bezeichnung	Lage	von	bis	Länge	Höhe ü SOK	Hochabsorbierend	
		km	km	[m]	[m]	Bahn- seitig	Bahn ab- gewandte Seite
LSW 1	rechts d.Bahn	67,875	68,130	255	3,0	ja	ja
LSW 2	links d.Bahn	67,908	68,198	290	3,0	ja	ja
LSW 3	links d.Bahn	69,614	70,290	676	3,0	ja	nein
LSW 4	links d.Bahn	72,482	72,572	90	1,5	ja	ja
LSW 5	links d.Bahn	73,775	74,124	349	2,0	ja	nein

Nach Errichtung der Lärmschutzwände, kommt es bei 10 Objekten am Fremdgrund und 4 Objekten am Bahngrund zu Überschreitungen der Grenzwerte gem. SchIV. Gem. Durchführungsbestimmungen DB-SchIV wird ein Kostenbeitrag zu objektseitigen Maßnahmen (Austausch von Fenstern und Türen) nur für Räumlichkeiten geleistet, die zumindest überwiegend Wohn- oder Schlafzwecken dienen.

- Über die Ausgestaltung der Lärmschutzwände - insbesondere Farbgebung - werden keine Angaben gemacht. Wir gehen von einer möglichst unauffälligen, der Landschaft angepassten Farbgebung aus. Konkrete Ausgestaltungsgrundsätze wären für die Lärmschutzwände vorzusehen.

Bei objektseitigen Maßnahmen ist lediglich eine Kostenbeteiligung bei Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen geplant. Dies stellt eine Schlechterstellung im Vergleich zu den bahnsseitigen Maßnahmen (Lärmschutzwände) dar, wo selbstverständlich keine Kostenbeteiligung für Anrainer geplant ist.

- Ist eine komplette Kostenübernahme bei objektseitigen Maßnahmen, inkl. der Kosten für Schalldämmlüfter geplant?
- Wie wird gerechtfertigt, dass bei projektbedingten Grenzwertüberschreitungen der Lärmimmissionen bei Anrainern diese auch noch Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen zu tragen haben?
- Gibt es in der Bauphase ein Beschwerdemanagement für Lärmimmissionen?

Die in der Betriebsphase entstehenden Immissionen (Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen, Elektromagnetische Felder, Beschattung und Beleuchtung) werden vom umweltmedizinischen Sachverständigen durchgehend mit „keinen bis sehr geringen nachteiligen Auswirkungen“ bewertet. Lediglich in der Bauphase verbleiben im Fachbereich Lärm „merkbar nachteilige Auswirkungen“. Für Erschütterungen, Luftschadstoffe, elektromagnetische Felder sowie Beleuchtung werden ebenfalls lediglich keine bis nur geringfügig nachteilige Auswirkungen angeführt.

Zusammenfassend wären dennoch folgende Punkte sicherzustellen und zu berücksichtigen:

- Einrichtung einer Beschwerdestelle für Umweltauswirkungen in der Bauphase (insbesondere für Lärm- und Staubimmissionen).
- Gestaltung der Lärmschutzwände mit der Umgebung angepassten Naturfarben wie oliv oder braun.
- Übernahme sämtlicher Kosten die bei der Errichtung von passivem Lärmschutz (inkl. Fenstertausch und Schalldämmlüfter) entstehen.

### ***Schutzgut Biologische Vielfalt einschließlich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume***

Grundsätzlich können die im Projekt dargestellten ökologischen Ausgleichsmaßnahmen sowie landschaftspflegerischen Begleitplanungen mitgetragen werden. Detailvorschreibungen können im Naturschutzverfahren erfolgen. Wir erlauben uns jedoch in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Sicherung von nicht im Eigentum der Antragstellerin befindlichen Ausgleichsflächen ehestmöglich und noch im Zuge des Ermittlungsverfahren für die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgen sollte, da ein lediglich fiktives Ausgleichskonzept in den weiteren materienrechtlichen Genehmigungsverfahren erfahrungsgemäß nicht unerhebliche Probleme mit sich bringt, wenn es darum geht, anderweitige geeignete Ersatzflächen und Ersatzmaßnahmen zu sichern und zu entwickeln.

- Zur Gewährleistung der dauerhaften Wirksamkeit der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen sind entsprechende grundbücherliche Eintragungen (z.B. ökologische Ausgleichsfläche) im Lastenblatt C nachweislich vorzunehmen.
- Die Funktionalität der Ausgleichsmaßnahmen ist auf die Bestandsdauer der ÖBB-Strecke sicher zu stellen. Zur Gewährleistung der dauerhaften Wirksamkeit der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen sind alternativ zu den vorrangig umzusetzenden projektierten Maßnahmen hinkünftig nur Pflegemaßnahmen oder Nutzungsformen (bzw. eine Außernutzungstellung zur Ermöglichung der natürlichen Sukzession) zulässig, mit denen die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes zumindest gleichwertig erfüllt werden können. Dies gilt auch für Ersatzmaßnahmen, wenn die beabsichtigten bzw. genehmigten Ausgleichsmaßnahmen nicht umgesetzt werden können.

### **Themenbereich terrestrische Tiere und deren Lebensräume**

Vorhabensbedingte Beeinträchtigungen der Tierwelt können mit den projektierten Maßnahmen für die Bau- und Betriebsphase auf ein vertretbares Ausmaß reduziert werden. Durch Entwicklung von gezielt auf die wertbestimmenden Tierarten abgestimmte naturschutzfachliche Maßnahmen ist in bestimmten Fällen zumindest von keiner Verschlechterung der Ist-Situation auszugehen.

Neben der Ermittlung der Erheblichkeit von Eingriffen und der Wirksamkeit von Ausgleichsmaßnahmen bei direkter Lebensraumbeanspruchung ist insbesondere bei Vorhaben, die zu einer Zerschneidung und Fragmentierung von Landschaft führen, die Frage der Sicherstellung

und Entwicklung einer funktionalen Biotopvernetzung bedeutend. Hier spielt die Ausgestaltung sowie Lage und Auffindbarkeit von Querungsmöglichkeiten (landschaftliche Einbindung) eine entscheidende Rolle. Speziell durch die Gestaltung der Bahndämme als Lebensräume und Ausbreitungskorridore können die Trennwirkungen auf ein geringes Maß reduziert werden.

- Bei der Neuerrichtung von Objekten können durch Anpassungen und Adaptierungen am Bestand oder bei entsprechender Ausgestaltung technischer Einrichtungen/Objekte naturschutzfachliche und vorhabensrelevante Optimierungen umgesetzt werden. Gehölzpflanzungen bzw. die Anlage von Landschaftselementen als Deckungs- und Leitstrukturen sind vordergründig im Wirkungsbereich von Querungsmöglichkeiten (Brückenbauwerke, Unterführungen, Durchlässe etc.) sinnvoll.

### Themenbereich terrestrische Pflanzen und deren Lebensräume

Dauerhaft nachteilige Auswirkungen auf die Pflanzenwelt können bei Berücksichtigung der projektierten Ausgleichsmaßnahmen und der ökologischen Begleitplanung vermieden werden.

- Bei Neupflanzungen bzw. Begrünungen ist darauf zu achten, dass ausschließlich standortgerechte heimische Gehölze bzw. geeignetes Saatgut (gem. "Richtlinie für die Herstellung naturähnlicher und naturidenter Grünflächen aus regionaler, schwerpunktmäßig oberösterreichischer Herkunft") Verwendung finden.
- In Bezug auf die Landschaftsvernetzung und die Zusammenhänge mit der Tierwelt wird darauf hingewiesen, dass Gehölzpflanzungen bzw. die Anlage von Landschaftselementen als Deckungs- und Leitstrukturen vordergründig im Wirkungsbereich von Querungsmöglichkeiten (Brückenbauwerke, Unterführungen, etc.) sinnvoll sind.

Im Fachbericht Biodiversität – Terrestrische Pflanzen und deren Lebensräume Teil 1 im Abschnitt 11.3.3 Projektwirkungen auf Ökoflächen wird festgestellt, dass die einzige vom Vorhaben teilbeanspruchte Fläche die Ökofläche OEKF11455 Uferrandwald bei der Schalchgrabenquerung in St. Pankraz ist. Die Ökofläche umfasst eine Fläche von insgesamt 2,89 ha. In der Bauphase werden rund 10 % temporär beansprucht, in der Betriebsphase verbleiben etwa 7% der Fläche in Beanspruchung. Der vom Vorhaben unmittelbar beanspruchte Teil der Ökofläche (Grundstück Nr. 1/2, KG St. Pankraz) zwischen der bestehenden Bahnbrücke und der Bundesstraßenbrücke im Flächenausmaß von 3.712 m<sup>2</sup> (lt. Grundbuch) wird als stärker überprägt und weniger strukturiert beschrieben. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Ökofläche OEKF11455 bedingen laut Fachbericht „derart geringe nachteilige Veränderungen im Vergleich zum Ist-Zustand, dass diese in Bezug auf den Grad der Beeinträchtigung in qualitativer und quantitativer Hinsicht vernachlässigbar sind.“ Diese Ansicht wird seitens der Oö.Umweltanwaltschaft nicht geteilt. Die Grundstücke Nr. 1/2 (3.712 m<sup>2</sup> lt. Grundbuch) und Nr. 1/5 (15.137 m<sup>2</sup> lt. Grundbuch), beide KG St. Pankraz, sind Teil der Ökofläche OEKF11455 - Uferrandwald an der Teichl und beide im Besitz der Stiftung Natur des Naturschutzbundes Oberösterreich. Gemäß Abfrage Naturschutzdatenbank: Genisys-Detailbericht vom 23.05.2023 werden die Uferrandwälder an der Teichl im Bereich der Ökofläche Außernutzung gestellt bzw. sollen und werden kleine Bestandsumwandlungen durchgeführt. Eine Beanspruchung von Teilflächen durch den Neubau der Schalchgrabenbrücke (Grundstück Nr. 1/2, KG St. Pankraz) sowie durch die Sprengung der Bestandsbrücke (Randbereiche Grundstück Nr. 1/5, KG St. Pankraz) würde dies auf lange Sicht verunmöglichen bzw. die Entwicklung der Flächen enorm verzögern. Eine Beanspruchung und Beeinträchtigung der Ökofläche im Vorhabensbereich wäre nach Ansicht der Oö.Umweltanwaltschaft jedenfalls entsprechend durch ökologisch gleichwertige Ersatzflächen an der Teichl auszugleichen.

- Noch vor Beginn der Bauphase sind in Abstimmung mit der Stiftung Natur des Naturschutzbundes Oberösterreich qualitativ und quantitativ gleichwertige ökologische Ausgleichsflächen im Bereich der Uferrandwälder der Teichl mit entsprechend grundbücherlicher Eintragung sicherzustellen. Das Grundstück Nr. 1/2, KG St. Pankraz, mit einem Flächenausmaß von 3.712 m<sup>2</sup> (lt. Grundbuch) wäre nach Ansicht der Oö. Umweltanwaltschaft jedenfalls zur Gänze auszugleichen.

## Themenbereich aquatische Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

Aus der Sicht der Gewässerökologie sind aufgrund der Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen im Bereich von Fließgewässern und Feuchtlebensräumen keine über das temporäre Ausmaß nachteiligen Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens zu erwarten. Zur Ausgestaltung der Durchlässe und Gewässerquerungen wird auf die diesbezüglichen Ausführungen im Themenbereich Tiere verwiesen.

### **Schutzgut Landschaft**

Die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Verlust von ökologisch wertvollen Flächen tragen wesentlich zur Minimierung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild bei. Zudem stellen notwendige Pflanzungen und Begrünungen im Trassennahbereich sowie die Rekultivierung von Bahnböschungen der aufzulassenden Bahntrasse einen positiven Beitrag zum Ausgleich negativer Auswirkungen auf den Erholungswert der Landschaft dar.

In der Betriebsphase als für das Landschaftsbild relevant verbleiben daher in erster Linie die Lärmschutzwände sowie die Neuerrichtung des Bahnhofs Hinterstoder mit Park&Ride-Anlage.

### Lärmschutzwände

Lärmschutzwände sind grundsätzlich Fremdkörper in der Landschaft, die jedoch – sofern ihre Errichtung aus Gründen des Lärmschutzes erforderlich ist – bei entsprechender Farbgebung und Sichtverschattung durch Gehölzpflanzungen auch gut in das Landschaftsgefüge integriert werden können.

- Neben einer entsprechenden **Farbgestaltung** mit Naturfarben wie oliv oder braun ist der Sichtverschattung mit Gehölzen ein besonderes Augenmerk zu schenken. Dementsprechend sind auch die dafür notwendigen Flächen zu sichern, um eine dichte und mehrreihige Bepflanzung mit standortheimischen Gehölzen vornehmen zu können. Die Verfügbarkeit von Flächen für zwingend notwendige Maßnahmen (nur am konkreten Standort erfolgreich realisierbar, keine Ausgleichs- und Ersatzmöglichkeit) ist im UVP-Verfahren sicher zu stellen, da der UVP-Bescheid im teilkonzentrierten Verfahren die Rahmenbedingungen für die weiteren materienrechtlichen Verfahren vorgibt.
- In Trassenbereichen mit geringer Einsehbarkeit bzw. Fernwirksamkeit wäre eventuell auch eine **Photovoltaik-Nutzung** bei entsprechend günstiger Ausrichtung der Lärmschutzwände überlegenswert.

### Bahnhof Hinterstoder mit Park&Ride-Anlage

Der Bahnhof Hinterstoder wird mit einem 220 m langen Inselbahnsteig ausgestattet. Der Zugang erfolgt über einen Personendurchgang sowie Lifte und Stiegenanlagen. Im Bereich des Bahnhofs ist eine Park&Ride-Anlage mit einer Busanbindung vorgesehen, welche die bestehende Park&Ride-Anlage ersetzt.

- Auf bestehenden Freiflächen im Bahnhofs-(nah-)bereich, vor allem aber bei der Park&Ride-Anlage, wären als Schattenspender hochstämmige Laubbäume zu pflanzen.
- Versitzbecken und Entwässerungsmulden sind entsprechend dem „Merkblatt zur Gestaltung und Erhaltung naturnaher Sicker- und Retentionsmulden“, herausgegeben vom Amt der Oö. Landesregierung - Direktion für Landesplanung, wirtschaftliche und ländliche Entwicklung, herzustellen, zu begrünen und zu pflegen.
- Für den gesamten Bahnhofsbereich inklusive Park&Ride-Anlage ist ein **Beleuchtungskonzept** zu erstellen, in dem separate Beleuchtungsbereiche festgelegt sind (Bahnsteige, Bahnhofsgebäude, Vorplatz, Parkplatz, etc.). Diese sind unterschiedlich zu

steuern und es ist unter Umständen auch sinnvoll, unterschiedliche Leuchtmittel je nach Nutzung und Umgebung festzulegen. Die Bestimmungen der ÖNORM O1052 sind einzuhalten, insbesondere was Beleuchtungszeiten, Lichtfarbe und Beleuchtungsgeometrie (Strahlrichtung) angeht. Für Bereiche ohne Notwendigkeit der Farberkennung (z.B. Parkplätze) sind Leuchtmittel mit ca. 2000K bis 2400K, in Bereichen mit Notwendigkeit der Farberkennung Leuchtmittel <3000K vorzusehen. Lichtemission in Spektralbereichen <480 nm und >640 nm sind zu vermeiden, die Leuchtmittel müssen UV-frei sein, der Restblauanteil möglichst gering. Die beleuchtete Fläche ist – durch eine entsprechende Linsenoptik - auf das unbedingt notwendige Flächenausmaß zu beschränken und Backlight zu vermeiden. Es besteht überdies die Möglichkeit, Abblendbleche (auch nachträglich) bei Leuchten zu installieren, wenn sie in den umliegenden Bereich strahlen (Nachbarschaftsschutz) oder Backlight erzeugen. Durch Absenkungen des Beleuchtungsniveaus, Zeitschaltungen und Bewegungsmelder ist die Beleuchtung dem Nutzungsbedürfnissen anzupassen. Für die Beleuchtung zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr ist im Bahnsteigbereich eine Nachtabenkung bzw. eine frequenzabhängige Steuerung der Beleuchtungsstärke vorzusehen. In jenen Bereichen, in denen aus betrieblichen Gründen keine Dauerbeleuchtung erforderlich ist, hat die Steuerung der Beleuchtung über Bewegungsmelder zu erfolgen.

## C. ANTRAG

Die Oö. Umwelthanwaltschaft ersucht das BMK als zuständige UVP-Behörde, sie möge die im gegenständlichen Schreiben vorgebrachten Fragen und Sachverhalte aufgreifen und auf Basis der als notwendig erachteten Projektergänzungen entsprechende Sachverständigengutachten einholen.

Freundliche Grüße

Für den Oö. Umwelthanwalt:

Dipl.-Ing. Dr. Martin D o n a t

Hinweis:

Dieses Dokument wurde amtssigniert. Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur und des Ausdrucks finden Sie unter:

<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/thema/amtssignatur>.

Informationen zum Datenschutz finden Sie unter: [www.land-oberoesterreich.gv.at/datenschutz](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/datenschutz)

Wenn Sie mit uns schriftlich in Verbindung treten wollen, führen Sie bitte das Geschäftszeichen dieses Schreibens an.