

Mag. Andreas Reichhardt
Bundesminister

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

andreas.reichhardt@bmvit.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: BMVIT-10.000/0013-I/PR3/2019

13. November 2019

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Douglas Hoyos-Trauttmansdorff, Josef Schellhorn, Kolleginnen und Kollegen haben am 19. September 2019 unter der **Nr. 4178/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend ÖBB Tunnelbau im Flachgau gerichtet.

Vorweg erlaube ich mir folgende Klarstellung:

Im Bereich Köstendorf existieren zwei Projekte der ÖBB-Infrastruktur AG. Einerseits das Vorhaben „Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg“, andererseits der „Ausbau Steindorf b. Straßwalchen – Neumarkt-Köstendorf“. Beim Vorhaben „Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg“ (oder kurz „NBS Köstendorf – Salzburg“) handelt es sich um die Planungen für eine rund 21 Kilometer lange Neubaustrecke, von der etwa 16,5 Kilometer im Tunnel verlaufen sollen. Für dieses Projekt läuft derzeit ein Grundsatzgenehmigungsverfahren nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz mitsamt einer Genehmigung nach dem Hochleistungsstreckengesetz. Ein Abschluss dieses Verfahrens wird im Jahr 2020 erwartet. Die weiteren materiellen Planungen und Genehmigungsverfahren sind bis 2024 geplant. Eine bauliche Umsetzung wäre, die entsprechenden budgetären Beschlüsse vorausgesetzt, ab 2025/2026 denkbar. Eine Fertigstellung des Vorhabens wäre voraussichtlich mit 2040 vorstellbar.

Beim zweiten Projekt, dem „Ausbau Steindorf b. Straßwalchen – Neumarkt-Köstendorf“ handelt es sich um die Verlängerung der Mattigtalbahn entlang der Weststrecke von Steindorf b. Straßwalchen bis Neumarkt-Köstendorf und die Attraktivierung bzw. Adaptierung dieser beiden Verkehrsstationen. Dieses Vorhaben befindet sich derzeit in Bau. Das UVP-Verfahren ist abgeschlossen, die Bescheide liegen rechtsgültig vor. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme ist mit Fahrplanwechsel im Dezember 2021 geplant.

Die beiden Vorhaben stehen in keinem unmittelbarem Konnex zueinander. Der Inhalt der Anfrage lässt darauf schließen, dass sich die unterfertigenden Abgeordneten auf das erstge-

nannte Projekt, die „Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg“ berufen. In der vorliegenden Anfragebeantwortung wird deshalb **ausschließlich auf dieses Projekt** Bezug genommen.

Nutzen der „Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg“

Das Projekt ist aus mehreren Gründen für die Zukunft des klimafreundlichen Bahnverkehrs enorm wichtig. Sie schafft die Voraussetzungen für ein besseres Angebot im nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr, kürzere Fahrzeiten und einen leistungsfähigeren Regionalverkehr im Salzburger Flachgau.

Das Vorhaben ist sowohl hinsichtlich der zu erwartenden positiven Auswirkungen bei den regionalen Erreichbarkeiten als auch im internationalen Fernverkehr von verkehrsstrategischer Bedeutung. Die neue Eisenbahnstrecke wird zu einer bedarfsgerechten Netzverstärkung führen, wodurch auch die weitere Umsetzung des Nahverkehrskonzeptes Salzburg ermöglicht wird. Ziele auf nationaler Ebene sind im Personenfernverkehr die Erreichung der Kantenfahrzeit von 60 Minuten gemäß Zielnetz 2025+ für den Streckenabschnitt Linz - Salzburg, sowie Schaffung der Voraussetzungen (Kapazitätsausweitung im Gesamtsystem) für die weitere Umsetzung des Nahverkehrsinfrastrukturprogramm NAVIS des Landes Salzburg zwischen Salzburg Hauptbahnhof und Straßwalchen.

Chronologie

Der Abschnitt Attnang/Puchheim – Staatsgrenze bei Salzburg wurde mit Verordnung BGBl 1989/675 zur Hochleistungsstrecke erklärt und ist damit eine Hauptbahn iSd § 4 Abs 1 Z 1 EisbG. 1990 wurde die Eisenbahn-Hochleistungstrecken AG (HL-AG) vom Bundesminister für Verkehr mittels Übertragungsverordnung mit der Planung des Aus-/Neubaus der Westbahn im Abschnitt zwischen Attnang-Puchheim und Salzburg Hauptbahnhof zu einer Hochleistungstrecke beauftragt. Spezifiziert wurde der Planungsauftrag 2001 für den Abschnitt Raum Salzburg Hauptbahnhof – Seekirchen unter Beachtung der Betriebssimulation 2003.

Die Trassenauswahl selbst erfolgte in enger Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden, dem Land Salzburg und mit eingerichteter Bürgerbeteiligung in den Jahren 2007 bis 2013. Experten vieler Fachbereiche beschäftigten sich in dieser Zeit intensiv mit einer Vielzahl von technischen und umweltrelevanten Rahmenbedingungen, um die umfangreichen Anforderungen einer Eisenbahnstrecke bestmöglich mit den regionalen Gegebenheiten in Einklang zu bringen. Die ausgewählte Trasse bringt durch den überwiegenden unterirdischen Verlauf außerdem den großen Vorteil eines minimierten Flächenverbrauchs mit sich. Dennoch ist ein Bahnbau dieser Größenordnung nur mit zusätzlichen Grundinanspruchnahmen umsetzbar.

Aktuell befindet sich das Projekt, wie bereits erwähnt, in einem Grundsatzgenehmigungsverfahren nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz mitsamt einer Genehmigung nach dem Hochleistungstreckengesetz. Ein Abschluss dieses Verfahrens wird im Jahr 2020 erwartet. Die weiteren materienrechtlichen Planungen und Genehmigungsverfahren sind bis 2024 geplant. Eine bauliche Umsetzung wäre, die entsprechenden budgetären Beschlüsse vorausgesetzt, ab 2025/2026 denkbar. Eine Fertigstellung des Vorhabens wäre voraussichtlich mit 2040 vorstellbar.

Zur Einordnung des Status quo

In den Planungen für das UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren wurde in einer „Worst-Case-Betrachtung“ ein äußerer Projektrahmen abgesteckt. Auf dieser Basis wurde die gemäß UVP-Gesetz erforderliche Betrachtung der Schutzgüter durchgeführt und als Umweltverträglich-

lichkeitserklärung am 21.12.2018 beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingereicht. Im Zuge der noch ausstehenden materienrechtlichen Planungs- und Genehmigungsschritte bis hin zur Ausschreibungs- und Detailplanung erfolgen weitere Vertiefungen und Optimierungen für die Umsetzung des Projektes.

Die tatsächlichen Auswirkungen dieses Bauvorhabens (u.a. auf die davon betroffenen Menschen, Tiere und Pflanzen), die Maßnahmen für möglichst geringe Auswirkungen, die Vor- und Nachteile der geprüften Standort- und Trassenvarianten sind Gegenstand des noch – unter Beteiligung der Öffentlichkeit – durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens. NachbarInnen im Sinne des § 19 UVP-G 2000 haben im Rahmen dieses Verfahrens die Möglichkeit, Einwände in Bezug auf das Projekt geltend zu machen.

Zu Ihren einzelnen Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu Frage 1:

- *Inwiefern wurden Anrainer_innen in den betroffenen Gebieten über das Bauvorhaben sowie das Projekt insgesamt informiert?*

Die Projektleitung Salzburg der ÖBB-Infrastruktur AG hat während des Planungsprozesses für die Umweltverträglichkeitserklärung seit dem Sommer 2016 in 16 Veranstaltungen in Köstendorf, Schleedorf, Seekirchen, Hallwang und Bergheim intensiv über das Vorhaben informiert. Zu fünf Informationsveranstaltungen wurden die Bürgerinnen und Bürger aller betroffenen Anrainergemeinden eingeladen. Andere Veranstaltungen richteten sich konkret an Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer von geplanten Maßnahmen. Bei jeder Veranstaltung sind Mitarbeiter der ÖBB-Infrastruktur AG auch danach lange Zeit zur Verfügung gestanden, um Fragen zu beantworten. Darüber hinaus wurde in ca. 200 Anrainerbesuchen der direkte Kontakt mit betroffenen Anrainerinnen und Anrainern gesucht, um sowohl Inhalte abzustimmen, als auch Umfang und Notwendigkeiten des Projektes zu erläutern. Begleitend dazu wurden Basis-Informationen zum Projekt auch auf der Homepage der ÖBB-Infrastruktur AG bereitgestellt sowie Informationsbroschüren aufgelegt.

Zu Frage 2:

- *Gab es eine Gesamtstrategie um Anrainerbeschwerden zu minimieren?*

Es gab und gibt bei allen ÖBB-Projekten vergleichbarer Größenordnung eine umfassende Strategie, um AnrainerInnen, Stakeholder, Grundeigentümer und generell Interessierte der jeweiligen Projektphase entsprechend adäquat zu informieren bzw. in die Planungen miteinzubeziehen. Dies beginnt bereits im Rahmen des Trassenauswahlverfahrens, das in einer an die Gegebenheiten der Region angepassten Form sowohl lokale politische Vertreterinnen und Vertreter als auch Bürgerinnen und Bürger strukturiert miteinbezieht. Ergebnisse aus diesen Gremien dienen als wichtiges Entscheidungskriterium bei der Auswahl der Trasse.

Bei der Trassenauswahl für die Neubaustrecke Köstendorf - Salzburg erfolgte die Bürgerbeteiligung nach dem sogenannten Ephesos-Modell. Dieses Verfahren sieht einen mehrstufigen Beteiligungsprozess mit unterschiedlichen Arbeitsgruppen (Foren) vor. Ziel dieses Partizipationsverfahren ist es, Personengruppen, die von einem UVP-Verfahren betroffen sind, schon im Vorfeld der eigentlichen Umweltverträglichkeitsprüfung klar und verständlich über das anstehende Projekt zu informieren.

Während der Planungsphase zur UVP-Einreichung erfolgte die Information der Anrainerinnen und Anrainer auf mehreren Ebenen. Grundsätzlich herrschte mit Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern als Multiplikatoren in der Region ein reger Informationsaustausch. So sollte sichergestellt sein, dass Besonderheiten und Wünsche der Region bereits in diesem frühen Planungsstadium berücksichtigt werden konnten, sofern sie technisch möglich, wirtschaftlich vertretbar und rechtlich gesichert waren. Parallel dazu erfolgten persönliche Gespräche mit jenen Grundeigentümern, die möglicherweise von den Planungen betroffen sein würden. Bei besonders langfristiger Grundinanspruchnahme wurden Grundeigentümer mittels persönlichem Schreiben zu eigens für diese Zielgruppe abgehaltenen Informationsabenden eingeladen. Für Grundeigentümer und Gemeindevertreter, die potentiell von der Errichtung und dem Betrieb des Förderbandes zum Abtransport des Tunnelausbruchsmaterials bzw. der Deponie dieses Materials betroffen sein könnten, wurden darüber hinaus Exkursionen zur Baustelle des Semmering-Basistunnels organisiert.

Ergänzend wurden für die gesamte Bevölkerung Planausstellungen bzw. Informationsveranstaltungen abgehalten. So sollten vor allem Anrainerinnen und Anrainern alle Informationen zugänglich gemacht werden. Drei Aspekte unterstützen die gezielte Informationsvermittlung im Rahmen dieser Veranstaltungen:

- Die Aufbereitung der Planungsinhalte in Präsentationsform
- Die Möglichkeit für Besucherinnen und Besucher, sowohl im Plenum als auch im Vier-Augen-Gespräch mit Vertretern des Planerteams bzw. der Projektleitung vor oder nach der Präsentation konkrete Fragen zu stellen
- Das Überlassen der Präsentationsunterlagen an die Gemeinden zu deren weiterer Verwendung

Eine Ergänzung der Kommunikationsstrategie in dieser Planungsphase stellten entsprechende Broschüren und ein adäquater Online-Auftritt dar. Eine leichte und niederschwellige Erreichbarkeit der Projektleitung – entweder direkt oder über die Standortgemeinden – war und ist ebenfalls Teil unserer Informations- und Kommunikationsstrategie. Darüber hinaus besteht die Flexibilität, auf spezielle Informationswünsche aus der Region einzugehen, etwa in Form von Gesprächsabenden in den Standortgemeinden.

Geht die Planungs- und Genehmigungsphase in die Bauphase über, werden die Kommunikationsmaßnahmen an die Bedürfnisse der Anrainerinnen und Anrainer angepasst. Die Palette reicht von Info-Boxen, in denen ausstellungsartig und jederzeit zugänglich über den Bau informiert wird bis hin zu Tagen der offenen Baustelle, die sich bei bereits in Bau befindlichen Projekten großen Zuspruchs erfreuen. Ferner wird der Baufortschritt mit regelmäßig aktualisierten Druckwerken begleitet und Anrainerinnen und Anrainer werden ganz gezielt per Postwurfsendung über anstehende Arbeiten und die damit verbundenen Beeinträchtigungen wie Lärm, Erschütterungen oder Staubentwicklungen informiert. Bei Projekten dieser Größenordnung steht auch eine Ombudsperson als Vermittlerin oder Vermittler zwischen der Bevölkerung und den bauausführenden Unternehmen zur Verfügung.

Die Erfahrung aus vergleichbaren Vorhaben, wie der Koralmbahn oder dem Semmering-Basistunnel, zeigt, dass wir mit dieser umfassenden Strategie, die vor allem auf Information, aber auch auf Mitbestimmung abzielt, die Anrainerbeschwerden massiv minimieren konnten und können.

Zu Frage 3:

- *Inwiefern wurden Umweltorganisationen informiert bzw. eingebunden?*

Anerkannte Umweltorganisationen haben im UVP-Verfahren Parteienstellung und wurden im Rahmen des durch die UVP-Verfahrensordnung vorgegebenen Weges eingebunden. Es haben sich neben den beiden Landesumweltanwaltschaften Salzburg und Oberösterreich drei anerkannte Umweltorganisationen im Zuge des UVP Verfahrens eingebracht.

Zu Frage 4:

- *Wurde für die betroffene Region ein Gesamtverkehrskonzept für die Bauzeit erstellt, welches die Belastungen des Bauverkehrs etc. mitberücksichtigt?*

Die UVE-Einreichunterlagen enthalten ein vollumfassendes Verkehrskonzept, welches den projektbedingten Baustellenverkehr auf dem öffentlichen Straßennetz berücksichtigt.

- a. *Wenn ja, wie und wo wurde dies veröffentlicht bzw. an betroffene Anrainer kommuniziert?*

Sämtliche Maßnahmen wurden in den Einreichunterlagen klar dargelegt. Alle interessierten Personen hatten im Zuge der öffentlichen Auflage auf den Gemeindeämtern der Standortgemeinden die Möglichkeit zur Einsichtnahme. Über die Auflagefrist wurde, wie gesetzlich vorgeschrieben, per Edikt informiert.

- b. *Welche Zusatzbelastungen wurden in diesem Konzept errechnet?*

Das Projekt erstreckt sich über eine Länge von knapp 22km mit mehreren geplanten und bauphysikalisch erforderlichen Baubereichen, welche örtlich und in unterschiedlichem Umfang und Zeitdauer zu verkehrlichen Zusatzbelastungen führt. Diese sind in den UVE-Unterlagen detailliert dargestellt.

Zu Frage 5:

- *Anrainer berichten über massive An- und Abtransporte mittels LKW (statt per Bahn) – ist dies tatsächlich der Fall?*

Der Abtransport der bei Weitem größten anfallenden Massen im Projekt - dem Tunnelausbruchmaterial im Ostabschnitt - erfolgt nicht per LKW, sondern über das Förderband in die Deponie Steinbachgraben nach Lochen am See in OÖ. Im Westabschnitt liegt die geplante Deponie Grafenholz direkt im Portalbereich eines offenen Tunnelabschnittes und der Transport des Tunnelausbruchmaterials erfolgt auf kürzestem Wege innerhalb der Baustelle per LKW.

- a. *Wenn ja, warum?*

Der Antransport von Baumaterial wurde aus bauphysikalischen Gründen mittels LKW geplant, da aufgrund der Heterogenität der benötigten Materialien ein Antransport per Bahn im Einzelladungswagenverkehr einerseits nicht sinnvoll und wirtschaftlich ist und andererseits die bestehende Infrastruktur in Verbindung mit der betrieblich stark belasteten Weststrecke dies nicht zielgerichtet zulässt.

Zu Frage 6:

- *Welche Maßnahmen (außer dem Förderband) wurden geplant, um den Bau des Projekts möglichst nachhaltig bzw. emissionsarm zu gestalten?*

siehe Darlegungen unter

- „Nutzen der ‚Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg‘“
- „Chronologie“, Absatz zur Trassenauswahl
- Antwort Fragepunkt 5 (Deponierung Tunnelausbruchsmaterial vor Ort)

- a. *Wie und wo wurde dies veröffentlicht bzw. an betroffene Anrainer kommuniziert?*

Sämtliche Maßnahmen wurden in den Einreichunterlagen klar dargelegt. Alle interessierten Personen hatten im Zuge der öffentlichen Auflage auf den Gemeindeämtern der Standortgemeinden die Möglichkeit zur Einsichtnahme. Über die Auflagefrist wurde, wie gesetzlich vorgeschrieben, per Edikt informiert.

Zu Frage 7:

- *Welche Maßnahmen wurden getroffen um den Bau des Projekts möglich verkehrsneutral zu gestalten?*

Die bauliche Umsetzung eines Projektes dieser Größenordnung bedingt zusätzlichen Verkehr. Im Zuge der UVP-Grundsatzgenehmigungsplanung wurde auf Basis der vorhandenen Infrastruktur und deren Kapazitäten sowie unter Bedachtnahme der Umweltauswirkungen ein bauplanologisches und verkehrstechnisches Abwicklungskonzept entwickelt. Insbesondere hinsichtlich der anfallenden Tunnelausbruchsmassen, welche bei Weitem den überwiegenden Anfall von Verkehr nach sich ziehen würden, wurde mit der Förderbandlösung und der Materialdeponierung im unmittelbaren Nahbereich der Tunnelportale der projektbedingte Verkehr auf das mögliche Minimum reduziert.

- a. *Wie und wo wurde dies veröffentlicht bzw. an betroffene Anrainer kommuniziert?*

Vor allem auf die vergleichsweise positiven Auswirkungen der Förderbandlösung zur Deponierung der Tunnelausbruchsmassen und die damit verbundene Vermeidung von zusätzlich anfallendem LKW-Verkehr wurde in jeder Informationsveranstaltung deutlich hingewiesen. Im Detail sind sämtliche Maßnahmen in den über 5.000 Seiten umfassenden Einreichunterlagen klar dargelegt. Da es angesichts des Umfangs der Einreichunterlagen nicht möglich ist, über jedes Detail aktiv zu informieren, hatten alle interessierten Personen im Zuge der öffentlichen Auflage auf den Gemeindeämtern der Standortgemeinden die Möglichkeit zur Einsichtnahme. Die öffentliche Auflage dient zur Information über die individuellen Details.

Zu Frage 8:

- *Wie ist die Öko-Bilanz (u.a. CO₂-Bilanz) des Projekts und wann werden die gesamten Zusatzemissionen des Projekts durch Ersparnisse im Individualverkehr kompensiert?*

Den UVE-Einreichunterlagen ist das gemäß UVP-Gesetz erforderliche Klima- und Energiekonzept beigelegt. Grundlage für die darin u.a. enthaltenen Emissionsberechnungen zur Bauphase bildet die Bauphasenbeschreibung mit Angaben zur Baustellenabwicklung, die

eingesetzten Baumaschinen und Geräte, den induzierten Verkehr sowie zur Baustellenlogistik. In Summe wurde ein Energiebedarf von 1.126 GWh (Baumethode kontinuierlicher Vortrieb) abgeleitet, wobei 637 GWh auf fossile Energieträger und 489 GWh auf Elektroenergie entfallen. Die Treibhausgasemissionen wurden dafür mit 205.701 Tonnen CO₂-Äquivalent (Basis Stromproduktion Österreich) bilanziert. Nach Fertigstellung des Vorhabens stehen die kapazitiven Voraussetzungen für eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zur Verfügung. Gemäß den Emissionskennzahlen des Umweltbundesamtes (vgl. https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/verkehr/1_verkehrsmittel/EKZ_Pkm_Tkm_Verkehrsmittel.pdf) ist der CO₂-Ausstoß je Personenkilometer auf der Schiene lediglich ein Fünfzehntel eines Personenkilometers, der per PKW zurückgelegt wird.

- a. *Wurden die CO₂-Freisetzungen von annähernd 600.000 m² Waldrodung in der CO₂-Bilanz berücksichtigt und wie hoch ist diese CO₂-Freisetzung?*

Die emissionswirksame Vornahme der im Vorhaben geplanten Waldrodungen wurde entsprechend den gesetzlichen Vorgaben im Konzept der CO₂-Emissionsberechnung gesamthaft berücksichtigt.

- b. *Wurde in einer Öko-Bilanz berücksichtigt, dass ein alter Baum bis zu einer Tonne Feinstaub pro Jahr aus der Luft filtert?*
- c. *Wurde in einer Öko-Bilanz berücksichtigt, dass eine hohe Fichte täglich ca. 21.000 Liter Sauerstoff erzeugt?*

Für das Vorhaben wurde ein Klima- und Energiekonzept, das hinsichtlich der Inhalte den gesetzlichen Vorgaben entspricht, erstellt.

Zu Frage 9:

- *Inwiefern wird die Sicherung des Trinkwassers gewährleistet (Seekirchen aus Riedelwaldplatte, Köstendorf und Nachbargemeinden aus Tiefenbach)?*

Im Zuge der Planungen wurden mit Beteiligung von namhaften österreichischen Fachplanern umfangreiche Untersuchungen mitsamt zahlreicher Erkundungsbohrungen (mit Grundwasserpegelausbauten) hinsichtlich Geologie und Hydrologie durchgeführt. Darauf aufbauend wurde das der UVE-Einreichung zu Grunde liegende Baukonzept entwickelt, welches die Sicherung der Trinkwasserquellen sowie des Quellschongebietes der Riedelwaldquellplatte mittels gesicherter Tunnelführung unterhalb des Quellaquifers berücksichtigt.

- a. *Wie und wo wurde dies veröffentlicht bzw. an betroffene Anrainer kommuniziert?*

Sämtliche Maßnahmen wurden in den Einreichunterlagen klar dargelegt. Alle interessierten Personen hatten im Zuge der öffentlichen Auflage auf den Gemeindeämtern der Standortgemeinden die Möglichkeit zur Einsichtnahme. Über die Auflagefrist wurde, wie gesetzlich vorgeschrieben, per Edikt informiert.

Zu Frage 10:

- *Inwiefern wird die Lärmbelastung durch den Bau (Lkw-Verkehr, Beton- und Tübingwerk, Containerdorf für bis zu rd. 800 Arbeiter) minimiert?*

Im Zuge der UVE-Einreichplanung wurden entsprechende Lärmuntersuchungen für die Bau- und Betriebsphase durchgeführt und gemäß den gesetzlichen Erfordernissen auch Maßnahmen wie Lärmschutzwände, objektseitige Maßnahmen, Anrainerschutzdämme oder auch arbeitszeitliche Einschränkungen etc. vorgesehen.

- a. *Wie und wo wurde dies veröffentlicht bzw. an betroffene Anrainer kommuniziert?*

Anrainer hatten im Zuge der öffentlichen Auflage auf den Gemeindeämtern der Standortgemeinden die Möglichkeit zur Einsichtnahme. Die Auflagefrist wurde, wie gesetzlich vorgeschrieben eingehalten und per Edikt wurde darüber informiert. Alle Maßnahmen wurden in den Einreichunterlagen ausführlich und klar dargelegt.

Zu Frage 11:

- *Inwiefern wird die Lärmbelastung nach Fertigstellung des Projekts minimiert, (z.B. Lüftungsbauwerk in unmittelbarer Nähe zur Waldsiedlung)?*

Im Zuge der UVE-Einreichplanung wurden entsprechende Lärmuntersuchungen für die Bau- und Betriebsphase durchgeführt und gemäß den gesetzlichen Erfordernissen auch Maßnahmen wie Lärmschutzwände, objektseitige Maßnahmen oder Anrainerschutzdämme vorgesehen.

Dauerhaft verbleibende Bauwerke wie Lüftungsbauwerke etc. wurden in diesen Lärmuntersuchungen mitbetrachtet. Die beiden Lüftungsbauwerke des Projektes dienen lediglich der Brandrauchentlüftung im Ereignis- bzw. Störfall und nicht einer dauerhaften Be-/ Entlüftung der Tunnelanlagen.

- a. *Wie und wo wurde dies veröffentlicht bzw. an betroffene Anrainer kommuniziert?*

Sämtliche Maßnahmen wurden in den Einreichunterlagen klar dargelegt. Alle interessierten Personen hatten im Zuge der öffentlichen Auflage auf den Gemeindeämtern der Standortgemeinden die Möglichkeit zur Einsichtnahme. Über die Auflagefrist wurde, wie gesetzlich vorgeschrieben, per Edikt informiert.

Zu Frage 12:

- *Welche Rodungen sind durch das Projekt geplant?*

Rodungen sind im Osten im Bereich der Deponie Steinbachgraben, der Zwischenlagerfläche Weng und im Bereich des Voreinschnittes östlich von Nothwinkel sowie im Westen im Bereich der Deponie Grafenholz geplant.

Von den gemäß Planung beanspruchten ca. 60ha Waldfläche werden nach Fertigstellung des Vorhabens ca. 59h wieder rekultiviert und der ursprünglichen Nutzung zugeführt.

- a. *Wie und wo wurde dies veröffentlicht bzw. an betroffene Anrainer kommuniziert?*

Sämtliche Maßnahmen wurden in den Einreichunterlagen klar dargelegt. Alle interessierten Personen hatten im Zuge der öffentlichen Auflage auf den Gemeindeämtern der Standort-

gemeinden die Möglichkeit zur Einsichtnahme. Über die Auflagefrist wurde, wie gesetzlich vorgeschrieben, per Edikt informiert.

- b. *Warum müssen Waldrodungen im Ausmaß von rd. 600.000 m² (60 ha) in Zeiten des Klimawandels für Zwischenlager und Deponien durchgeführt werden, wenn bekannt ist, dass die Herstellung der ursprünglichen Lebensfunktionen eines Waldes zwischen 70 und 100 Jahren dauert?*
- c. *Warum hat man hier keine anderen Alternativen gesucht?*

Im Zuge der UVE-Einreichplanung wurden umfangreiche Überlegungen für die Zwischenlagerung des verwertbaren Materials und die Entsorgung des nicht verwertbaren Ausbruchsmaterials angestellt. Im Spannungsfeld der Nutzungskonflikte (Natur und Umwelt, Siedlungen, Landwirtschaft, Verkehr, Hydrologie und Geologie etc.) hat sich im tlw. dicht aber auch stark streubesiedelten Salzburger Flachgau die Zwischenlagerung und Deponierung des Ausbruchsmaterial im Nahbereich des Materialanfalles (bei den Tunnelportalen) als umweltverträgliche, wirtschaftliche und zielführendste Lösung herausgestellt. Die geplanten Auswahlstandorte wurden darauf basierend in forstwirtschaftlich und landwirtschaftlich genutztem Waldgebieten und Grünland geplant.

Von den gemäß Planung beanspruchten ca. 60ha Waldfläche werden nach Fertigstellung des Vorhabens ca. 59ha wieder rekultiviert und der ursprünglichen Nutzung zugeführt.

Zu Frage 13:

- *Welches Ausmaß von Grünflächen und welche konkreten Parzellen werden durch das Projekt beansprucht und wie lange?*

In einer UVE-Grundsatzgenehmigung ist eine parzellengenaue und zeitgenaue Darlegung der durch das Projekt voraussichtlich beanspruchten Flächen (temporäre bzw. dauerhafte Beanspruchung, Servitute) nicht vorgesehen. Dies erfolgt im Zuge der weiteren materienrechtlichen Planungs- und Genehmigungsschritte.

Während der Bauzeit werden ca. 123ha landwirtschaftliche Fläche (Grünland) in Anspruch genommen. Davon können nach der Bauphase ca. 101ha rekultiviert der Landwirtschaft zur Nutzung zurückgeführt werden.

- a. *Wie und wo wurde dies veröffentlicht bzw. an betroffene Anrainer kommuniziert?*

Siehe Beantwortung der Frage 1.

- b. *Eine Stellungnahme der LUA Salzburg kommt zum Schluss, dass durch dieses Projekt sowohl Pflanzen und ihre Lebensräume als auch Tiere und ihre Lebensräume massiv gefährdet bzw. vom Aussterben bedroht sind, obwohl bei einigen Tierarten die Erhöhung des Tötungsrisikos ein artenschutzrechtliches Verbot auslöst.*
- c. *Ist Ihnen bzw. der ÖBB diese Stellungnahme übermittelt worden?*
- d. *Mit welchen Maßnahmen reagieren Sie auf die darin aufgezeigten massiven Eingriffe in die Tier- und Pflanzenwelt?*
- e. *Wie reagieren Sie auf die Feststellung, dass von der LUA Salzburg „vorliegende Planung ... in Bezug auf das Schutzgut „Tiere und ihre Lebensräume“ als nicht umweltverträglich eingestuft“ wird?*

Mit Antrag vom 13.12.2018 hat die ÖBB-Infrastruktur AG um die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b Abs. 1, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, sowie um Grundsatzgenehmigung gemäß den § 24a Abs. 1 und 24f Abs. 9 und 10 UVP-G 2000 unter Mitwirkung von § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989, alle Gesetze in der geltenden Fassung, für das Vorhaben „ÖBB-Strecke Wien-Salzburg; Neubaustrecke Köstendorf-Salzburg; km 290,185 - km 311,468“ angesucht.

Zur Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens gemäß § 24c UVP-G 2000 wurden mit Bescheiden vom 09.01.2019 sowohl eine UVP-Koordination als auch UVP-Sachverständige der betroffenen Fachgebiete bestellt. Insbesondere auch für die in der Anfrage maßgeblichen Fachgebiete Luft und Klima, Landschaftsbild, Wasserbautechnik, Oberflächenwässer, Gewässerökologie, Hydrogeologie sowie Grundwasserchemie.

Mit Edikt des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 18.06.2019 wurde der verfahrenseinleitende Antrag gemäß § 24 Abs. 8 UVP-G 2000 iVm § 9 leg. cit. kundgemacht, die Unterlagen bei der Behörde und den Standortgemeinden zur Einsichtnahme öffentlich aufgelegt und jedermann die Möglichkeit eingeräumt, in der Zeit von Dienstag, den 25.06.2019 bis einschließlich Freitag, den 09.08.2019 eine schriftliche Stellungnahme abzugeben.

Zu den Fragen 14 bis 17:

- *Eine Stellungnahme des Sachverständigen Alfred Schedl kommt zum Schluss, dass die in der UVP vorgelegten Unterlagen hinsichtlich Luftreinhaltung unter anderem bzgl. Emissionsangaben, Vollständigkeit von emissionsmindernden Maßnahmen, messtechnische Erhebungen, Berechnungen unvollständig bzw. mangelhaft sind.*
 - a. *Ist Ihnen bzw. der ÖBB diese Stellungnahme übermittelt worden?*
 - b. *Wenn ja, wie beurteilen Sie bzw. die ÖBB diese?*
- *In Stellungnahmen des Fachexperten Egon Zwicker hinsichtlich des Landschaftsbildes wird das entsprechende Gutachten „Fachbericht Landschaftsbild für den Abschnitt Ost“ von freiland Umweltconsulting u. a. als teilweise mangelhaft und nicht nachvollziehbar kritisiert.*
 - a. *Sind Ihnen bzw. der ÖBB diese Stellungnahmen übermittelt worden?*
 - b. *Wenn ja, wie beurteilen Sie bzw. die ÖBB diese?*
- *In Stellungnahmen der Consulting Gruber kam man bzgl. der Stellungnahme des Fachbereich Klima von IC-Consultanten zu dem Schluss, dass mehrere Ergänzungen notwendig sind.*
 - a. *Sind Ihnen bzw. der ÖBB diese Stellungnahmen übermittelt worden?*
 - b. *Wenn ja, wie beurteilen Sie bzw. die ÖBB diese?*
- *Eine Stellungnahme des staatlich befugten und beeideten Zivilingenieurs Michael Putre kommt u. a. zum Schluss, dass „der öffentlichen Wasserversorgungsanlage der Gemeinde Köstendorf durch die Anlagen der Wassergenossenschaft nicht die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt wurde“.*
 - a. *Ist Ihnen bzw. der ÖBB diese Stellungnahme übermittelt worden?*
 - b. *Wenn ja, wie beurteilen Sie bzw. die ÖBB diese?*

Die Gutachten der Consulting Gruber vom 17.05.2019 und vom 05.07.2019, von Herrn Dipl.-Ing. Michael Putre vom 13.06.2019, Herrn Ing. Alfred Schedl vom 03.07.2019 sowie von Herrn Dr. Egon Zwicker vom 01.07.2019 und vom 03.07.2019 wurden dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 gemeinsam mit den Einwendungen der Interessens-Gemeinschaft „verträglicher Bahntunnel Flachgau — IGV“ mit Schriftsatz der List Rechtsanwälte GmbH vom 12.07.2019 vorgelegt.

Bereits im Zuge der Auflagefrist wurden sämtliche der bei der Behörde eingelangten Stellungnahmen der behördlich bestellten UVP-Koordination zur Weiterleitung an die Sachverständigen und Behandlung durch diese im Umweltverträglichkeitsgutachten sowie der Projektleitung laufend vorab per E-Mail übermittelt. Zuletzt wurden gemäß § 45 Abs. 3 AVG mit Schreiben der UVP-Behörde vom 13.09.2019 der Projektwerberin das Zwischenergebnis der Beweisaufnahme zur Kenntnis gebracht.

Die fachliche Beurteilung der UVP-Sachverständigen samt Einarbeitung in das Umweltverträglichkeitsgutachten ist noch im Gange und kann dem Ergebnis nicht vorgegriffen werden.

Zu Frage 18:

- *Welche Lehren ziehen Sie bzw. die ÖBB bzgl. der durch das Projekt aufgetretenen Probleme bzw. den Widerstand durch die Bevölkerung?*

Große Veränderungen im unmittelbaren Lebensumfeld führen häufig zu Verunsicherungen. Die ÖBB-Infrastruktur AG ist stets um umfassende Information sowie um transparente Kommunikation bemüht. In der Planungsphase wurden Anliegen und Verbesserungsvorschläge aus der Bevölkerung stets auf ihre rechtliche, wirtschaftliche und eisenbahntechnische Umsetzbarkeit geprüft und sofern möglich berücksichtigt. Diesen Weg werden wir auch in der Planungsphase der Materienrechte weiterverfolgen. Zum jetzigen Zeitpunkt der Umweltverträglichkeitsprüfung ist jedoch die Behörde am Zug, deren Beurteilung wir nicht vorgereifen.

Zu Frage 19:

- *Gibt es Pläne für die Weiterführung der HL-Strecke von Köstendorf bis Wels? Laut Experten hat dieses kostenintensive Projekt keinen Sinn, wenn keine Weiterführung der HL-Strecke bis Wels erfolgt.*
 - a. *Wie sehen diese Weiterführungspläne aus?*

Die ÖBB-Infrastruktur AG orientiert sich in ihrer strategischen Ausrichtung am Zielnetz 2025+, der Ausbaustrategie für die Entwicklung der Bahninfrastruktur des BMVIT (<https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/ausbauplan/index.html>). Die Führung einer Neubaustrecke von Köstendorf Richtung Wels ist in diesem Zielnetz zwar noch nicht vorgesehen (vorrangige Anforderung ist der viergleisige Ausbau der Weststrecke rund um die Ballungszentren), eine weiter wachsende Verkehrsnachfrage könnte in zukünftigen Weiterentwicklungen des Zielnetzes einen viergleisigen Ausbau Richtung Attnang-Puchheim bzw. Wels erforderlich machen. Das Projekt Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg ist von höchster Notwendigkeit für die Erreichung der genannten Ziele: Sie schafft die Voraussetzungen für ein besseres Angebot im nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr, kürzere Fahrzeiten und einen leistungsfähigeren Regionalverkehr im Salzburger Flachgau.

- b. *Wie und wo wurde dies veröffentlicht bzw. an betroffene Anrainer kommuniziert?*

Dieser Sachverhalt wurde in Anrainer-Informationsveranstaltungen und im persönlichen Gespräch auf Nachfrage kommuniziert.

Mag. Andreas Reichhardt

