

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

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

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2020-0.521.530

. Oktober 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Margreiter, Kolleginnen und Kollegen haben am 14. August 2020 unter der **Nr. 3087/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Tunnelprojekt im Flachgau gerichtet.

Diese Anfrage darf ich wie folgt beantworten:

Das Vorhaben „ÖBB-Strecke Wien-Salzburg; Errichtung der Neubaustrecke Köstendorf-Salzburg km 290,185 - km 311,468“ ist derzeit Gegenstand eines anhängigen UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahrens nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000.

Mit Antrag vom 13. Dezember 2018, bei der Behörde eingelangt am 21. Dezember 2018, hat die ÖBB-Infrastruktur AG unter Vorlage der erforderlichen Unterlagen um Erteilung der UVP-Grundsatzgenehmigung für den gegenständlichen Neubauabschnitt der Westbahn angesucht. Nach Einleitung des Verfahrens und der abgeschlossenen Vollständigkeitsprüfung durch die Sachverständigen wurden mit Edikt vom 18. Juni 2019 die Projektunterlagen vom 25. Juli 2019 bis zum 9. August 2019 bei der Behörde und den Standortgemeinden gemäß der einschlägigen Bestimmungen des UVP-G 2000 und den Großverfahrensbestimmungen des AVG öffentlich aufgelegt.

Weiters wurden das Edikt sowie die wesentlichen Unterlagen auch auf der Homepage des damaligen BMVIT zur Verfügung gestellt. In diesem Zeitraum konnte jede_r Bürger_in eine schriftliche Stellungnahme bei der Behörde abgeben und Parteien Einwendungen erheben, von dem zahlreiche Parteien Gebrauch gemacht haben. Ebenso haben sich im Zuge der Auflage drei Bürgerinitiativen konstituiert, weiters hat sich eine anerkannte Umweltorganisation am Verfahren beteiligt.

Im Zuge der danach beginnenden Ausarbeitung des UVP-Gutachtens wurde aus ökologischer Sicht festgestellt, dass die projektgemäß vorgesehene Deponierung des Großteils des Tun-

nelaushubs bzw. von Baurestmassen im Bereich des Steinbachgrabens, sowohl im künftigen Deponiebereich aber insbesondere unterhalb der vorgesehenen Deponieflächen, wegen des Vorkommens der prioritären FFH-Art des Steinkrebse (*Austropotamobius torrentium*) in einer großen Population nicht möglich ist.

Insbesondere wurde festgehalten, dass auch durch sämtliche im Vorhaben bzw. nunmehr ergänzend vorgesehene Maßnahmen eine allfällige vollständige Vernichtung der Population durch Errichtung und Betrieb der Deponie nicht ausgeschlossen werden kann.

Der ÖBB-Infrastruktur AG wurde daher mit Schreiben vom 16. Oktober 2019 die diesbezügliche Verbesserung der Unterlagen hinsichtlich einer entsprechenden Alternative der Materialdisposition (Abfuhr bzw. Deponierung) des Tunnelausbruchmaterials im Ostabschnitt des Vorhabens bis zum 2. Mai 2020 aufgetragen. Diese Frist hat sich aufgrund des 2. COVID-Gesetzes bis zum 16.11.2020 ex lege verlängert und wurde nach einem weiteren Antrag bis zum 23.12.2020 verlängert.

Da sich die gegenständlichen Fragen 1 bis 18 im Wesentlichen auf die künftige Materialdisposition beziehen und somit von der Behörde erst nach Erfüllung des Verbesserungsauftrages bearbeitet werden kann bzw. diese Fragestellungen im Wesentlichen auch im Zuge des weiteren Verfahrens noch zu prüfen sein werden, können diese seitens meines Ressorts unter dem Hinweis auf das anhängige Verfahren derzeit nicht beantwortet werden. Die ÖBB-Infrastruktur wurde dennoch von mir beauftragt, zu den einzelnen Punkten Stellung zu nehmen (siehe unten).

Zu Frage 19:

- *Der EuRH hat Ende 2018 einen Sonderbericht „Europäisches Hochgeschwindigkeits-schienennetz: keine Realität, sondern ein unwirksamer Flickenteppich“ herausgegeben und kommt zu einem vernichtenden Urteil. U. a. wird auf Seite 10 folgendes angemerkt: „Die Bewertung des tatsächlichen Bedarfs in den Mitgliedstaaten ist von unzureichender Qualität, und die alternative Lösung, bestehende herkömmliche Strecken aufzurüsten, wird oftmals nicht ausreichend berücksichtigt, obwohl sich damit erhebliche Einsparungen erzielen lassen. Entscheidungen zum Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken beruhen oftmals auf politischen Erwägungen, und es erfolgt kein systematischer Einsatz von Kosten-Nutzen-Analysen, um Grundlagen für Entscheidungen zu schaffen, bei denen die Kosteneffizienz berücksichtigt wird.“*

a. Inwiefern stellen Sie sicher, dass diese Kritik auf vorliegendes Projekt nicht zutrifft?

Die Neubaustrecke Köstendorf - Salzburg ist Teil des Zielnetz 2025+, das auf Basis der Verkehrsprognose Österreich 2025+ und unter Verwendung eines entsprechenden Bewertungsverfahrens erstellt worden ist. Die Analysen zeigten, dass im Bereich der Bestandsstrecke zwischen Köstendorf und Salzburg ein wesentlicher Kapazitätsengpass vorhanden ist und darüber hinaus für eine verbesserte Version des integrierten Taktfahrplans entsprechende Fahrzeitreduktionen benötigt werden. Die Kritik des Europäischen Rechnungshofes ist für diese Strecke nicht zutreffend, da eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit bei der Topographie dieses Abschnittes weder durch eine Ertüchtigung der Bestandsstrecke noch durch einen bestandsnahen Ausbau – etwa mit der Hinzulegung von weiteren Gleisen – herstellbar wäre.

Allgemein ist festzuhalten:

Die Weststrecke zwischen Wien und Salzburg ist für Österreich eine der wichtigsten Bahnstrecken. Über sie führt mit dem Rhein-Donau-Korridor der Transeuropäischen Netze für Verkehr eine Magistrale des europäischen Verkehrssystems, die von Straßburg bzw. Frankfurt über Wien und Budapest bis ans Schwarze Meer führt. Damit die Klimaziele erreicht werden können, müssen insbesondere auf den Transeuropäischen Verkehrsachsen kurze Fahrzeiten und ausreichend Kapazitäten für den Bahnverkehr bereitgestellt werden.

Der Ausbau der Weststrecke in Österreich ist bereits weit fortgeschritten. Zwischen Wien und Linz ist die Strecke fast durchgängig viergleisig und im Fernverkehr weitgehend mit Geschwindigkeiten von 200 km/h oder höher befahrbar. Der weitere viergleisige Ausbau Richtung Wels hat am Westkopf des Linzer Hauptbahnhofes bereits begonnen. Am Abschnitt Wels – Salzburg ist der am stärksten ausgelastete Bereich jener zwischen dem Raum Köstendorf und Salzburg, da dieser Abschnitt auch von der S-Bahn Salzburg mitbenutzt wird. Die kurvenreiche Trassierung der Strecke in diesem Bereich geht in weiten Teilen noch auf die Mitte des 19. Jahrhunderts zurück und ermöglicht mit lediglich 90 bis 130 km/h keine hohen Geschwindigkeiten im Fernverkehr.

Der viergleisige Ausbau der Weststrecke zwischen Köstendorf und Salzburg adressiert die oben dargestellten Themenbereiche und schafft größere Kapazitäten und damit die Voraussetzungen für ein besseres Angebot im nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr, kürzere Fahrzeiten und einen leistungsfähigeren Nahverkehr im Salzburger Flachgau. Außerdem leistet die Neubaustrecke durch die Fahrzeitverkürzung im Personenfernverkehr einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung des integrierten Taktfahrplans. Dieser ermöglicht durch die Abstimmung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der einzelnen Zugverbindungen in den Umsteigeknoten kurze Umsteigezeiten, leicht merkbare Fahrpläne und häufigere Reisemöglichkeiten.

Die hohe Relevanz des Projektes für das europäische Verkehrssystem wurde erst unlängst erneut von der Europäischen Kommission bestätigt, da ein Förderantrag für Mittel aus der Connecting Europe Facility (CEF) angenommen wurde. Für die förderfähigen Kosten (rd. 28 Mio € für Planungsleistungen im Förderzeitraum) wird eine 50%ige Förderung seitens der Europäischen Union zugesprochen. Sowohl für Österreich als auch für die Europäische Union stellt deshalb die Realisierung des Projektes ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel dar.

Zu Frage 12 darf zur ÖBB Stellungnahme (siehe unten) ergänzend mitgeteilt werden:

- *Anrainer_innen berichten, dass sie das Gefühl haben, dass über ihre Interessen „darübergefahren“ wird; dass zwar immer wieder betont wird, dass Vorschläge gemacht werden können, dass aber letztlich Entscheidungen ohne Rücksicht darauf wer von den ÖBB bzw. vom Ministerium gefällt werden.*
 - a. *Inwiefern wird mit Anrainer_innen in den betroffenen Gebieten auf Augenhöhe kommuniziert?*
 - b. *Wie können Sie sicherstellen, dass Beschwerden von Anrainer_innen minimiert werden?*
 - c. *Warum gibt es kein 3-D-Modell (Tunnelportal Ost, Einbindung)? Dieses 3-D-Modell wurde von den Anrainer_innen schon mehrfach eingefordert.*
 - d. *Warum gibt es kein 3-D-Modell der favorisierten Deponie „Karlsreith“, bei der die Geländeaufschüttungen bis zu 25 m betragen werden?*

Das gegenständliche Vorhaben ist Gegenstand eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens. Im Zuge des Verfahrensverlaufes kann jede_r Bürger_in Stellung zum Vorhaben nehmen und Parteien können Einwendungen erheben. Parteien im Verfahren sind nicht nur die Anrainer_innen (Nachbarn - iW die durch die Errichtung, den Betrieb und den Bestand gefährdet oder belästigt werden können oder deren dingliche Rechte gefährdet werden können), sondern auch der/die Umweltanwältin, das wasserwirtschaftliche Planungsorgan, die Standortgemeinden, Bürgerinitiativen, Umweltorganisationen und der/die Standortanwältin. Sämtliche Eingaben im Zuge der im Ermittlungsverfahren vorgesehenen mehrmaligen Einbindung der Öffentlichkeit sind im von der Behörde zu erstellenden Umweltverträglichkeitsgutachten fachlich zu bewerten und eine Genehmigung durch die Behörde ist nur bei Erfüllung der gesetzlichen Genehmigungstatbestände nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz und den mitanzuwendenden Materiengesetzen möglich.

Die ÖBB-Infrastruktur wurde, wie oben erwähnt, von mir beauftragt, zu den einzelnen Punkten Stellung zu nehmen. Diese Stellungnahme lautet wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Die zusammenfassende Gesamtbeurteilung der Schutzgüter (siehe Tabelle 3 aus D.01_Rev.01, Allgemeinverständliche UVE-Zusammenfassung, Seite 39) führt in den Bereichen Raumnutzung, Tiere und ihre Lebensräume, Boden und Landschaftsbild sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase eine „merkbar nachteilige“ Beurteilung an. In der Bauphase werden nachteilige Auswirkungen für alle sieben Schutzgüter angeführt und in der Betriebsphase wird mit nachteiligen Auswirkungen in beinahe ebenso vielen Kategorien gerechnet.*
 - a. *Mit welchen Maßnahmen reagieren Sie auf die in den Einreichunterlagen aufgezeigten merkbar nachteiligen Eingriffe in die Bereiche Raumnutzung Tier- und Pflanzenwelt, Gewässerökologie, Boden, Luft und Landschaftsbild?*

In den relevanten Fachberichten der UVE-Einreichunterlagen werden die zur Erreichung der Umweltverträglichkeit erforderlichen, fachspezifischen Maßnahmen zur Verminderung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen dargestellt. In Einlage B.13.01_Rev.01, Bericht Maßnahmenkonzept der UVE-Einreichunterlagen sind auf über 80 Seiten alle Maßnahmen mit einem dem UVP-G 2000 entsprechenden Detaillierungsgrad beschrieben. Beispielhaft können als Maßnahmen zum Ausgleich von Lebensraumverlusten die Renaturierung und Rekultivierung der temporär genutzten Bauphasenfläche, lebensraumverbessernde Maßnahmen für Tiere sowie die Neuanlage von Tier- und Pflanzenlebensräumen genannt werden. Als Schutzmaßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Auswirkungen sind etwa aktive Lärmschutzmaßnahmen, objektseitiger Lärmschutz oder die Befestigung, regelmäßige Reinigung und Befeuchtung von Wegen geplant.

- b. *Mit welchen Maßnahmen wollen Sie gewährleisten, dass es das an die Baustelleneinrichtung und an die vorgesehene Deponie angrenzende Europaschutzgebiet Wenger/Zeller Moor nach 18 Jahren Bauzeit noch gibt, wenn hinsichtlich biologischer Vielfalt (Tiere, Pflanzen und Gewässerökologie) während der Bauzeit merkbar nachteilige Auswirkungen prognostiziert werden?*

Die Auswirkungen auf das Europaschutzgebiet wurden in den UVE-Einreichunterlagen bisher nicht als „merkbar nachteilig“ beurteilt. Im Zuge der Erledigung des Verbesserungsauftrages der Behörde vom 16. Oktober 2019 werden erforderlichenfalls zusätzlich vertiefende Aus-

gen (Naturverträglichkeitsprüfung) in der Revision der Unterlagen aufgenommen. Hinsichtlich der Bauzeit wird festgehalten, dass in den UVE-Einreichunterlagen abhängig von der zur Anwendung kommenden Tunnelbaumethode eine Gesamtbauzeit von 14,6 bzw. 17,1 Jahren ausgewiesen ist. Zur Gesamtbauzeit gehören alle vorbereitenden Maßnahmen, die Hauptbaumaßnahmen und die bahntechnische Ausrüstung sowie Rekultivierungsmaßnahmen.

- c. *Müsste ein Projekt, das während einer Bauzeit von 18 Jahren derart nachteilige Auswirkungen auf die Mehrzahl der Schutzgüter hat nicht umgeplant werden, damit die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt weniger dramatisch sind?*
 - i. *Wenn ja, wann werden Sie eine entsprechende Maßnahme setzen?*
 - ii. *Wenn nein, weshalb nicht?*

Alle Planungen erfolgen mit dem Ziel, unter Berücksichtigung des Mitteleinsatzes eine bedarfsgerechte Infrastruktur zur Verfügung zu stellen und dabei geringstmögliche negative Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß UVP-G 2000 zu verursachen. Auswirkungen auf die Schutzgüter werden in den UVE-Einreichunterlagen von der Projektwerberin dargestellt und beurteilt. Die Umweltverträglichkeit wird von unabhängigen Sachverständigen der Behörde geprüft. Projektspezifisch wird ein Großteil der Neubaustrecke im Tunnel geführt, wodurch ein wesentlicher Beitrag zur Minimierung der Auswirkungen auf die Umwelt erfolgt.

Zu Frage 2:

- *Durch die aufgrund des Verbesserungsauftrages vom Oktober 2019 neu in Erwägung gezogene und von den ÖBB favorisierte Deponie „Karlsreith“ (Deponienähe zu Natura 2000-Gebiet Wenger/Zeller Moor, Konzentration BE und Deponie) wird sich die oben beschriebene Matrix weiter verschlechtern.*

Im Zuge der Erledigung des Verbesserungsauftrages der Behörde vom 16. Oktober 2019 betreffend die Materialdisposition des Tunnelausbruchmaterials im Ostabschnitt wurden zwei Deponiestandortvarianten und vier Bahnverfuhrstandortvarianten untersucht. Unter Berücksichtigung umfangreicher Kriterien aus den Themenbereichen Raum und Umwelt, Verkehr und Technik sowie Kosten wird seitens der Projektwerberin die Auswahlvariante für die Erledigung des Verbesserungsauftrages ermittelt. Die Einreichung der dahingehend adaptierten Unterlagen ist für Jahresende 2020 geplant.

- a. *Ist Ihnen bekannt, dass es in den UVP-Unterlagen klare Hinweise auf eine erhebliche Schwermetallbelastung im Ausbruchsmaterial gibt?*

Im Rahmen der umfangreichen Erkundungsmaßnahmen erfolgten repräsentative Beprobungen der im Zuge der Bauausführung anzutreffenden Gesteinseinheiten. Die Proben wurden im Rahmen eines geochemischen Analyseprogramms auf geogen bedingte Belastungen hin untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen und eine darauf aufbauende Einstufung des Tunnelausbruchmaterials gemäß Deponieverordnung 2008 sind in der Einlage G.01.01, Abfallwirtschaft, der UVE-Einreichunterlagen enthalten.

- b. *Mit welchen Maßnahmen wollen Sie sicherstellen, dass diese Schwermetalle nicht ins Grundwasser bzw. in die Oberflächengewässer des Naturschutzgebietes gelangen?*
- c. *Die geplanten großflächigen Geländeschüttungen mit diesem Material und die geplante Deponie stellen eine langfristige Gefahr für das lokale Ökosystem dar.*

Welche Maßnahmen werden Sie setzen, damit das Ökosystem der Region keinen Schaden nimmt?

Deponien werden gemäß gesetzlichen und normativen Vorgaben unter Berücksichtigung des Standes der Technik geplant. Dadurch wird sichergestellt, dass eine Umweltverträglichkeit des Deponiestandortes gegeben ist. Im Rahmen des UVP-Verfahrens erfolgt darüber hinaus eine Prüfung durch die entsprechenden Sachverständigen der Behörde.

Zu Frage 3:

- *Die offensichtlichen Schwierigkeiten bei der Planung zeigen, dass möglicherweise ein falscher Einbindungspunkt der Neubaustrecke in die Bestandsstrecke gewählt wurde. Wurden verschiedene mögliche Einbindungspunkte geprüft?*
 - a. *Wenn ja, weshalb entschied man sich für den aktuell geplanten Einbindungspunkt?*
 - b. *Wenn nein, weshalb nicht?*

Die Trassenauswahl selbst erfolgte auf Basis des Auftrages des BMVIT, eine Hochleistungsstrecke im Abschnitt Salzburg Hauptbahnhof und Seekirchen zu entwickeln, in enger Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden, dem Land Salzburg und mit eingerichteter Bürgerbeteiligung in den Jahren 2007 bis 2013. Expert_innen vieler Fachbereiche beschäftigten sich in dieser Zeit intensiv mit einer Vielzahl von technischen und umweltrelevanten Rahmenbedingungen, um die umfangreichen betrieblichen Anforderungen einer künftigen Eisenbahntrasse samt den verbundenen Verknüpfungsbereichen bestmöglich mit den regionalen Gegebenheiten in Einklang zu bringen.

Zu Frage 4:

- *Der Eisbach weist laut Einreichunterlagen (D.01_Rev.01, Allgemeinverständliche UVE-Zusammenfassung Seite 21) schon jetzt einen „unbefriedigenden“ Zustand auf. Wie soll gewährleistet werden, dass die betroffenen Gewässer nicht weiter geschädigt werden?*

Am Eisbach sind umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung des Gewässerzustandes vorgesehen. Einleitungen bzw. Einträge in den Eisbach werden emissions- und immissionsseitig geprüft. Davon abhängig werden entsprechende Maßnahmen gesetzt, die die Einhaltung der Grenzwerte entsprechend der Qualitätszielverordnung ermöglichen und die Verschlechterung des Gewässerzustandes verhindern.

Zu Frage 5:

- *Wie soll gewährleistet werden, dass es nicht zu Störfällen mit verheerenden Auswirkungen auf die Natur und das direkt angrenzende Natura 2000-Gebiet kommt?*

Das Verhalten bei auftretenden Störfällen im Zuge des Baubetriebes wird durch entsprechende Vorkehrungen (z. B. Notfallpläne) geregelt, welche in den Genehmigungsverfahren behandelt werden.

Zu Frage 6:

- *Bauern berichten, dass Ihnen in der Trassenfindungsphase von den ÖBB-Planern Ausgleichsflächen versprochen wurden. Aktuell ist davon nicht mehr die Rede.*
 - a. *Wurden diese Ausgleichsflächen tatsächlich in Aussicht gestellt und das Angebot dann zurückgezogen?*
 - i. *Wenn ja, weshalb?*

Die Einlöse von Grundstücken ist erst nachgelagert zum laufenden UVP-Grundsatz-genehmigungsverfahren vorgesehen. Gemäß § 8 (1) EISBEG sind Entschädigungen in barem Geld zu leisten. Dementsprechend ist die Zurverfügungstellung von Tauschgrundstücken nicht vorgesehen.

Zu Frage 7:

- *Rund zehn Bauern befürchten durch dieses Projekt ihre Existenzgrundlage zu verlieren. Vor allem die lange Bauzeit trägt zu diesen Ängsten bei.*
 - a. *Welche konkreten Maßnahmen werden Sie und die ÖBB setzen, um den Bauern das Überleben zu sichern?*
 - b. *Welche Ausgleichsflächen stehen zur Verfügung? Wurde dies den betroffenen Bauern bereits kommuniziert?*
 - c. *Welche Maßnahmen sind geplant, damit Bauern, die ihre Existenz verlieren nach Ende der Bauzeit und entsprechender Rekultivierungszeit wieder als Landwirte Fuß fassen können?*

Alle durch Grundinanspruchnahmen verursachten vermögensrechtlichen Nachteile werden den Grundeigentümer_innen abgegolten.

Zu Frage 8:

- *Der Flächenbedarf liegt laut Einreichunterlagen bei ca. 250 ha. Damit wird in den Einreichunterlagen das Schutzgut Boden als merkbar nachteilig beurteilt. Wurden Maßnahmen geprüft um den Flächenbedarf zu minimieren?*

Für die Errichtung des gegenständlichen Projektes werden land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen beansprucht werden. Der in den UVE-Einreichunterlagen angeführte Flächenbedarf basiert auf dem äußeren Projektraum (Worst-Case-Annahme).

Der überwiegende Anteil wird allerdings wieder rekultiviert bzw. aufgeforstet und kann daher nach Baufertigstellung wieder landwirtschaftlich genutzt werden. In Summe weist das Vorhaben nach Fertigstellung einen Anteil an versiegelten und teilweise versiegelten Flächen (z.B. für die Bahntrasse in der offenen Streckenführung, Tunnelportale und Rettungsplätze, Begleitstraßen, Gewässerschutzanlagen, etc.) von rd. 28 ha auf, die allerdings nicht zur Gänze land- bzw. forstwirtschaftliche Flächen umfassen.

In den nächsten Planungsschritten werden Optimierungen bei den Baustelleneinrichtungen und Zwischenlagern auch im Hinblick auf Minimierung der temporären Flächeninanspruchnahmen überprüft. Projektspezifisch wird ein Großteil der Neubaustrecke im Tunnel geführt, wodurch ein wesentlicher Beitrag zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme in der Betriebsphase geleistet wird.

Zu Fragen 9 und 10:

- *Warum müssen die im Tunnel verwendeten Tübbinge vor Ort produziert werden, wo durch das zu errichtende Tübbingwerk und die Lagerung/Trocknung der Tübbinge wertvolle Wald- und Wiesenflächen verloren gehen?*
- *Beim Semmering-Basistunnel werden die fertigen Tübbinge von einem 30 km entfernten Tübbingwerk angeliefert.*
 - a. *Wurde die Anlieferung der fertigen Tübbinge geprüft?*
 - i. *Wenn ja, was ergab diese Prüfung?*

- ii. Wenn nein, weshalb nicht?*
- b. Weshalb werden die fertigen Tübbinge nicht in bestehenden Tübbingwerken produziert und mittels Bahn angeliefert?*

Aufgrund der hohen erforderlichen Leistung einer Tübbingproduktion ist es durchaus wahrscheinlich, dass auch bestehende Betonfertigteilerwerke zusätzliche Produktionskapazitäten oder Lagerflächen schaffen müssten. Die bedarfsgerechte Produktion vor Ort bringt wesentliche bauleistungsrechtliche Vorteile mit sich. Der Gesamtumfang der Transporte ist bei der Anlieferung von fertigen Tübbingungen höher als dies bei der Anlieferung von Einzelkomponenten für die Tübbingherstellung der Fall ist, da aufgrund der sperrigen Form der Tübbinge keine optimale Auslastung der Transportfahrzeuge möglich ist. Darüber hinaus eröffnet die größere Anzahl von Manipulationsvorgängen bei den antransportierten fertigen Tübbingungen bis zum Einbau mehr Emissionen und ein größeres Potential für Qualitätseinbußen. Ein Großteil der für das Vorhaben vorgesehenen Baustelleneinrichtungsfläche ist nicht für das Tübbingwerk selbst vorgesehen, sondern für die jedenfalls benötigten Manipulations- und Lagerflächen. Bei einer Produktion in einer externen Produktionsstätte müssten dennoch vor Ort Manipulations- und Zwischenlagerflächen verfügbar sein und dadurch ergäbe sich insgesamt ein höherer Gesamtflächenbedarf. Das Tübbingwerk vor Ort wird ebenso wie die gesamte Baustelleneinrichtungsfläche nach Errichtung des gegenständlichen Projektes wieder rückgebaut. Die Fläche wird rekultiviert und kann daher nach Baufertigstellung wieder landwirtschaftlich genutzt werden.

Zu Frage 11:

- *Welche Maßnahmen wurden geplant, um das Projekt möglichst verkehrsneutral zu gestalten?*

Bei einem Tunnelbauvorhaben stellen systemimmanent die Tunnelausbruchmassen den bei Weitem größten Teil der zu transportierenden Massen dar. Die Vermeidung des Abtransportes des Tunnelausbruchmaterials auf der Straße stellt somit die wesentlichste derartige Maßnahme dar. Generell werden die neben der Verbringung des Tunnelausbruchmaterials erforderlichen Erdmassentransporte minimiert. Beispielsweise wird anfallendes Aushubmaterial auch für Schüttungen oder Verfüllungen verwendet werden. In den nächsten Planungsschritten werden Optimierungen auch im Hinblick auf eine weitere Verringerung der erforderlichen Transporte überprüft.

Zu Frage 12:

- *Anrainer_innen berichten, dass sie das Gefühl haben, dass über ihre Interessen „darübergefahren“ wird; dass zwar immer wieder betont wird, dass Vorschläge gemacht werden können, dass aber letztlich Entscheidungen ohne Rücksicht darauf wer von den ÖBB bzw. vom Ministerium gefällt werden.*
 - a. Inwiefern wird mit Anrainer_innen in den betroffenen Gebieten auf Augenhöhe kommuniziert?*

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 Bürger_innen aller betroffenen Anrainergemeinden eingeladen. Andere Veranstaltungen richteten sich konkret an Grundeigentümer_innen von geplanten Maßnahmen. Bei jeder Veranstaltung sind Mitarbeiter_innen der ÖBB-Infrastruktur AG auch danach lange Zeit zur Verfügung gestanden, um Fragen zu beant-

worten. Darüber hinaus wurde in ca. 200 Anrainer_innenbesuchen der direkte Kontakt mit betroffenen Anrainer_innen 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.

b. Wie können Sie sicherstellen, dass Beschwerden von Anrainer_innen minimiert werden?

Um Beschwerden zu minimieren liegt es im Interesse eines jeden Projektwerbers, Anrainer_innen, Stakeholder, Grundeigentümer_innen und allgemein Interessierte in der jeweiligen Projektphase adäquat zu informieren bzw. in die Planungen miteinzubeziehen. Dies beginnt bereits im Rahmen des Trassenauswahlverfahrens, in das beim gegenständlichen Vorhaben in einer an die Gegebenheiten der Region angepassten Form sowohl lokale politische Vertreter_innen als auch Bürger_innen strukturiert miteinbezogen wurden. Ergebnisse aus diesen Gremien dienten als wichtiges Entscheidungskriterium bei der Auswahl der Trasse.

Während der Planungsphase zur UVP-Einreichung erfolgte die Information der Anrainer_innen auf mehreren Ebenen. Grundsätzlich herrschte mit Bürgermeister_innen als Multiplikatoren in der Region ein reger Informationsaustausch. Parallel dazu erfolgten persönliche Gespräche mit jenen Grundeigentümer_innen, die möglicherweise vom Projekt betroffen sein würden. Ergänzend wurden für bestimmte Zielgruppen sowie für die gesamte Bevölkerung Planausstellungen bzw. Informationsveranstaltungen abgehalten.

Derzeit wird unter Beteiligung der Öffentlichkeit ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren durchgeführt. Nachbar_innen im Sinne des § 19 UVP-G 2000 haben im Rahmen dieses Verfahrens die Möglichkeit, Einwände in Bezug auf das Projekt geltend zu machen. Um den Vertreter_innen der Gemeinde Köstendorf und der Bürgerinitiativen zu ermöglichen, sich nach dem Verbesserungsauftrag der Behörde hinsichtlich der Materialdisposition des Tunnelausbruchmaterials im Ostabschnitt des Vorhabens in den Prozess der Alternativenauswahl einzubringen, fanden mehrere Arbeitstreffen trotz erschwelter Bedingungen durch die gesetzlichen COVID-19-Beschränkungen statt. Die Einreichung der dahingehend adaptierten UVE-Unterlagen ist für Jahresende 2020 geplant.

Die Kommunikation wird durch Broschüren, einen adäquater Online-Auftritt sowie eine niederschwellige Erreichbarkeit der Projektleitung (direkt oder über die Standortgemeinden) ergänzt. Damit ist auch die Flexibilität gegeben, auf spezielle Informationswünsche aus der Region einzugehen, etwa in Form von Gesprächsabenden in den Standortgemeinden.

c. Warum gibt es kein 3-D-Modell (Tunnelportal Ost, Einbindung)? Dieses 3-D-Modell wurde von den Anrainer_innen schon mehrfach eingefordert.

Eine interaktiv steuerbare, dreidimensionale Visualisierung der genannten Bereiche liegt vor und wurde vielfach präsentiert.

d. Warum gibt es kein 3-D-Modell der favorisierten Deponie „Karlsreith“, bei der die Geländeaufschüttungen bis zu 25 m betragen werden?

Im Zuge der Erledigung des Verbesserungsauftrages betreffend die Materialdisposition des Tunnelausbruchmaterials im Ostabschnitt wurden zwei Deponiestandortvarianten und vier Bahnverfuhrstandortvarianten untersucht. Anhand umfangreicher Kriterien aus den Themenbereichen Raum und Umwelt, Verkehr und Technik sowie Kosten wird seitens der Projektwerberin die Auswahlvariante für die Erledigung des Verbesserungsauftrages ermittelt. Für die ausgewählte Variante wird eine Visualisierung erarbeitet werden.

Zu Frage 13:

➤ *Als Begründung für die Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg wird in den Einreichunterlagen u.a. angeführt, dass sie die Voraussetzungen für einen leistungsfähigeren Nahverkehr im Salzburger Flachgau schafft.*

a. Durch die Anlieferung der für die Tübbingproduktion erforderlichen Materialien mittels Lkw werden sich im Großraum Salzburg Stausituationen und auch der LKW-Transport auf der Straße weiter verstärken. Welche Maßnahmen werden gesetzt, um den Lkw-Verkehr im Rahmen dieses Projekts zu reduzieren?

Siehe Beantwortung zu Frage 11.

b. Welche Maßnahmen werden gesetzt, um die durch den projektbedingten zusätzlichen Lkw-Verkehr entstehenden CO₂-Emissionen zu vermindern?

Bei der Umsetzung des Vorhabens werden emissionsarme LKW eingesetzt werden.

c. Es ist bekannt, dass durch die Produktion des Zements, der zur Herstellung der Tübbinge benötigt wird, viel CO₂ freigesetzt wird.

*i. Wurde dies in der CO₂ Bilanz der Einreichunterlagen berücksichtigt?
1. Wenn nein, weshalb nicht?*

Für das Vorhaben wurde ein Klima- und Energiekonzept, das hinsichtlich der Inhalte den gesetzlichen Vorgaben entspricht, erstellt. Dieser Bericht ist als Einlage G.02.01 Teil der UVE-Einreichunterlagen.

d. Wurden die CO₂ Freisetzung weiterer Beton-Zusatzstoffe in der CO₂-Bilanz ausgewiesen?

i. Wenn nein, weshalb nicht?

Für das Vorhaben wurde ein Klima- und Energiekonzept, das hinsichtlich der Inhalte den gesetzlichen Vorgaben entspricht, erstellt. Dieser Bericht ist als Einlage G.02.01 Teil der UVE-Einreichunterlagen.

e. Welche Maßnahmen werden geplant (außer der Situierung der Deponie in der Nähe der Baustelleneinrichtung), um das Projekt möglichst nachhaltig bzw. emissionsarm zu gestalten?

Generell werden in der Bauphase die erforderlichen Erdmassentransporte minimiert. Die Abwicklung des Bauverkehrs erfolgt über den Baulosbereich selbst bzw. auf kurzen Wegen zum höherrangigen Straßennetz, wobei Fahrtrouten durch untergeordnete Siedlungsstraßen vermieden werden. Seitens der ÖBB wird sichergestellt, dass im Baustellenbetrieb, dem Stand der Technik entsprechend, lärmarme Baugeräte verwendet werden. Arbeiten an Samstagen,

Sonn- und Feiertagen sowie in den Abend- und Nachtstunden werden mit Ausnahme des Tunnelbaus und der zugehörigen Baustelleneinrichtungsflächen soweit möglich vermieden. Als Schutzmaßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Auswirkungen sind etwa aktive Lärmschutzmaßnahmen, objektseitiger Lärmschutz oder die Befestigung, regelmäßige Reinigung und Befeuchtung von Wegen geplant.

Zu Frage 14:

- *18 Jahre Bauzeit bedeuten enorme gesundheitliche Belastungen (Feinstaub, Lärm, Licht, ...) für die betroffenen Anrainer_innen. Im Jahr 2005 wurde vom damaligen Planer Herrn DI Plank eine Bauzeit von 6-7 Jahren für das vorliegende Projekt angegeben.*
- a. Warum hat sich trotz technischem Fortschritt die Bauzeit nun fast verdreifacht?*

In den UVE-Einreichunterlagen für das Vorhaben Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg (Stand: Dezember 2018) wurde abhängig von der zur Anwendung kommenden Tunnelbaumethode (TVM / kontinuierlicher bzw. NÖT / zyklischer Vortrieb) eine Gesamtbauzeit von 14,6 bzw. 17,1 Jahren ausgewiesen. Aus derzeitiger Sicht wird die Baumethode kontinuierlicher Vortrieb, die die kürzere Gesamtbauzeit aufweist, favorisiert. Wesentliche Erkenntnisse hinsichtlich der Wahl der Tunnelbaumethode werden aus dem als Grundlage für die EB-Planungsphase geplanten Bodenerkundungsprogramm erwartet.

Zur Gesamtbauzeit gehören alle vorbereitenden Maßnahmen, die Hauptbaumaßnahmen und die bahntechnische Ausrüstung sowie Rekultivierungsmaßnahmen.

Für die Baumethode TVM / kontinuierlicher Vortrieb gliedert sich die am kritischen Weg liegende Bauzeit im Ostabschnitt grob wie folgt:

- Vorbereitende Maßnahmen (Baustelleneinrichtung, Deponievorbereitung) 3 ½ Jahre
- Zyklischer Vortrieb der TVM-Startrohren und Aufbau der TVM Tunnelabschnitt in offener Bauweise 2 Jahre
- TVM-Vortriebe 5 Jahre
- Abbau der TVM, Innenausbau und Fertigstellung Tunnelrohbau 2 Jahre
- Tunnelausrüstung, Rückbau und Rekultivierung 2 Jahre
- Bauzeit im Ostabschnitt (Gesamtbauzeit) ≈ 14 ½ Jahre

Die innerhalb der Gesamtbauzeit liegende Bauzeit im Westabschnitt gliedert sich grob wie folgt:

- Vorbereitende Maßnahmen (Baustelleneinrichtung, Deponievorbereitung) 1 Jahr
- Tunnelabschnitte in offener Bauweise, Tunnelvortriebe, Tunnelbrücken, Innenausbau und Fertigstellung Tunnelrohbau, freie Strecke 6 ½ Jahre
- Rückbau und Rekultivierung ½ Jahr
- Bauzeit im Westabschnitt ≈ 8 Jahre

- b. Werden Versuche unternommen, die Bauzeit des vorliegenden Projekts wesentlich zu verkürzen?*
- i. Wenn ja, welche Versuche werden unternommen?*
 - ii. Wenn nein, weshalb nicht?*

In den Planungen für das UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren wurde ein äußerer Projektrahmen abgesteckt. Im Zuge der noch ausstehenden materienrechtlichen Planungs- und Genehmigungsschritte bis hin zur Ausschreibungs- und Ausführungsplanung erfolgen weitere Vertiefungen und Optimierungen für die Umsetzung des Projektes.

c. Worin liegen die Gründe für die lange Bauzeit?

Sieh Beantwortung zu Frage 14 Unterpunkt a.

d. Wurden Zwischenanstiche wie beim Semmering Basis-Tunnel geprüft?

i. Wenn ja, was ergab diese Prüfung?

Beim Abschnitt Seekirchen des zukünftigen Flachgauertunnels ist ein tunnelbautechnisch bzw. baublogistisch sinnvoller Zwischenangriff unter Vermeidung von Eingriffen in durchlässige Gebirgsabschnitte bzw. im Bereich der Wasserschongebiete und damit unter Vermeidung von Auswirkungen auf das Grundwasser nicht möglich und wurde daher nach eingehender Prüfung nicht weiterverfolgt.

Zu Frage 15:

- *Anrainer_innen berichten, dass im Flachgau die Auswirkungen von größeren Wasser-einbrüchen katastrophal wäre. Wie wollen Sie sicherstellen, dass es zu keinen Wasser-einbrüchen kommt?*

Im Zuge der Planungen wurden mit Beteiligung von namhaften österreichischen Fachplaner_innen 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 Wasserschongebietes der Riedelwaldquelle mittels gesicherter Tunnelführung unterhalb des Quellaquifers berücksichtigt.

Zu Frage 16:

- *Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um sowohl eine temporäre Notversorgung, als auch eine dauerhafte Ersatzwasserversorgung zu gewährleisten?*

Eine baubedingte Beeinträchtigung von Wasserversorgungsanlagen ist prognosegemäß lediglich bei einzelnen Nutzungen zur Abdeckung des Eigenbedarfs zu erwarten. Für diese sind Ersatzmaßnahmen, wie die temporäre Versorgung mit Trinkwasser mittels geeigneter bzw. entsprechend spezifizierter Tankfahrzeuge, eine Entschädigung von Mehraufwänden (z.B. erhöhte Pumpkosten) und der Anschluss betroffener Liegenschaften an das öffentliche Versorgungsnetz vorgesehen. Mit einer projektbedingten Beeinflussung von kommunalen Wasserversorgungsanlagen ist aufgrund der Trassenwahl und der Definition von Vermeidungs- bzw. Reduktionsmaßnahmen nicht zu rechnen. Eine Notversorgung einer größeren Anzahl an Liegenschaften oder ganzer Regionen wird daher nicht erforderlich.

Zu Frage 17:

- *Welche Maßnahmen werden gesetzt, um physische und psychische Gesundheitsschäden bei den unmittelbaren Anrainer_innen zu vermeiden?*

Alle in den Wirkfaktorenberichten Luftschadstoffe, Schall bzw. Lärm dargestellten Auswirkungen sowie daraus abgeleitete Maßnahmen zum Schutz der Anrainer_innen werden in einem eigenen UVE-Fachbericht Humanmedizin bezogen auf die gesundheitliche Wirkung auf die Bevölkerung dargelegt, beurteilt und im Rahmen des UVP-Verfahrens vom Sachverständigen für Humanmedizin der Behörde geprüft. Die geplanten Maßnahmen sind umfassend und auf die jeweiligen Gegebenheiten angepasst. Sie reichen von Lärmschutz über ausgewiesene Routen des Baustellenverkehrs bis hin zu zeitlichen Einschränkungen der Bauabwicklung. Siehe auch Beantwortung zu Frage 13, Unterpunkt e.

Zu Frage 18:

- *Gibt es Weiterführungspläne für eine viergleisige HL-Strecke Richtung Wels?*
 - a. *Wenn ja, wann ist ein weiterer Ausbau vorgesehen?*
 - b. *Wenn nein, weshalb nicht?*

Die Umsetzung der Ausbauvorhaben der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt auf der Grundlage des Zielnetzes 2025+, der Ausbaustrategie für die Entwicklung der Bahninfrastruktur des BMK. Die Führung einer Neubaustrecke von Köstendorf Richtung Wels ist im aktuellen Zielnetz 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: Es schafft die Voraussetzungen für ein besseres Angebot im nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr, kürzere Fahrzeiten und einen leistungsfähigeren Regionalverkehr im Salzburger Flachgau.

Zu Frage 19:

- *Der EuRH hat Ende 2018 einen Sonderbericht „Europäisches Hochgeschwindigkeits-schiennetz: keine Realität, sondern ein unwirksamer Flickenteppich“ herausgegeben und kommt zu einem vernichtenden Urteil. U. a. wird auf Seite 10 folgendes angemerkt: „Die Bewertung des tatsächlichen Bedarfs in den Mitgliedstaaten ist von unzureichender Qualität, und die alternative Lösung, bestehende herkömmliche Strecken aufzurüsten, wird oftmals nicht ausreichend berücksichtigt, obwohl sich damit erhebliche Einsparungen erzielen lassen. Entscheidungen zum Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken beruhen oftmals auf politischen Erwägungen, und es erfolgt kein systematischer Einsatz von Kosten-Nutzen-Analysen, um Grundlagen für Entscheidungen zu schaffen, bei denen die Kosteneffizienz berücksichtigt wird.“*
 - a. *Inwiefern stellen Sie sicher, dass diese Kritik auf vorliegendes Projekt nicht zutrifft?*

Im Rahmen des Gesamtverkehrsplans für Österreich ist das Zielnetz 2025+ die Ausbaustrategie für die Entwicklung der Bahninfrastruktur. Die Umsetzung der Ausbauvorhaben der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt auf der Grundlage des Zielnetzes 2025+, der Ausbaustrategie für die Entwicklung der Bahninfrastruktur des BMK. Siehe Beantwortung zu Frage 18.

- b. *Können Sie gewährleisten, dass bei vorliegendem Projekt alternative Lösungen, bestehende Strecken aufzurüsten, ausreichend berücksichtigt wurden?*

Die Trassenauswahl selbst erfolgte in enger Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden, dem Land Salzburg und mit eingerichteter Bürger_innenbeteiligung in den Jahren 2007 bis

2013. Expert_innen 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. Auch ein alternativer bestandsnaher Ausbau der zwei Gleise der Bestandsstrecke auf vier Gleise wurde als Lösungsmöglichkeit geprüft.

- c. *Wurde bei vorliegendem Projekt systematisch eine Kosten-Nutzen-Analyse eingesetzt?*

Die Trassenauswahl wurde auf der Basis einer Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt.

- d. *Mit welchen Maßnahmen stellen Sie sicher, dass es bei diesem Projekt zu keinen Kostenüberschreitungen kommen wird?*

Die für die Umsetzung des Vorhabens verantwortliche Projektleitung der ÖBB-Infrastruktur AG stellt mit modernen Instrumenten des Projektmanagements sicher, dass Kosten, Termine und Qualität eingehalten werden.

- e. *Weiters ist auf Seite 11 darauf hingewiesen, dass die Verzögerungen auf Projekt- und Streckenebene ebenfalls erheblich waren: „Bei acht der 30 geprüften Projekte kam es zu Verzögerungen von mindestens einem Jahr, und bei fünf Strecken (d. h. bei der Hälfte der geprüften Stichprobe) waren Verzögerungen von mehr als 10 Jahren zu verzeichnen.“ Wie stellen Sie sicher, dass es bei diesem Projekt zu keiner Zeitverzögerung kommt?*

Siehe Beantwortung zu Frage 19 d.

Abschließend betone ich, dass mir gerade im Rahmen solch bedeutsamer Bahnausbauprojekte auch die ausführliche Information der Bevölkerung und ebenso die Berücksichtigung des Umwelt- und Naturschutzes besonders wichtig ist. Deshalb wirke ich im Rahmen meiner Möglichkeiten auch weiterhin auf die ÖBB-Infrastruktur AG ein, dass diese das vorliegende Projekt ohne Verzögerungen und für die Anrainer_innen möglichst erträglich abwickeln wird.

Leonore Gewessler, BA

