

Stab Recht, VRGE, 1020 Wien, Praterstern 3

ÖBB-Infrastruktur AG  
Stab Recht & Beteiligungsmanagement  
Verwaltungsrecht und Grundeinlöse  
Mag. Christina Roll, BSc  
Tel. +43 664 2865825  
christina.roll@oebb.at

An das  
**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,  
Mobilität, Innovation und Technologie**  
z.H. Mag. Michael Andresek  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Wien, am 21.12.2023

*Einschreiterin:*

**ÖBB-Infrastruktur AG**  
Praterstern 3  
1020 Wien

*vertreten durch:*

DI Christian Höss  
(Projektleiter, PL Salzburg)

Mag. Christina Roll, BSc  
(Team Verwaltungsrecht & Grundeinlöse)

*wegen:*

**Neubaustrecke Köstendorf - Salzburg**

**Antrag auf Erteilung der Genehmigung  
im teilkonzentrierten UVP-Verfahren**

## **I. Zurückziehung des Antrags vom 13.12.2018 und der Antragsänderung vom 21.12.2020 mittels Schreiben vom 21.12.2023**

Mit Schreiben vom 13. Dezember 2018 hat die ÖBB-Infrastruktur AG beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie um Erteilung der Grundsatzgenehmigung gem §§ 23b, 24, 24f Abs 9 und 10 UVP-G sowie um Erteilung der Trassengenehmigung gem § 3 Abs 2 HIG für das Projekt „Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg; km 290,185 bis km 311,468“ angesucht.

In weiterer Folge brachte die ÖBB-Infrastruktur AG beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mit Schreiben vom 21.12.2020 eine Antragsänderung ein. Nachdem in der Zwischenzeit – auch aufgrund der Vorgaben der Sachverständigen der Behörde – umfangreiche Umplanungen, insbesondere eine Optimierung der Trasse, eine Änderung der geplanten Bauweisen und der Entfall der Deponien, vorgenommen wurden und von Seiten der Antragstellerin nun eine Detailgenehmigung anstatt einer Grundsatzgenehmigung angestrebt wird, wäre eine erneute Antragsänderung und ein bloßer Austausch der geänderten Unterlagen unmöglich gewesen, weil er die gesamten Unterlagen erfasst hätte. Darüber hinaus beziehen sich die eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen großteils auf Projektteile, die nicht mehr antragsgegenständlich wären (zB Deponien). Daher hätte eine bloße Antragsänderung die Lesbarkeit und Bearbeitbarkeit dieser Stellungnahmen und Einwendungen erheblich erschwert, weil sie jeweils darauf überprüft hätten werden müssen, ob sie hinsichtlich des nun eingereichten Vorhabens noch als aufrecht angesehen werden müssen. **Die ÖBB-Infrastruktur AG hat daher mit Schreiben vom 21.12.2023 den Antrag vom 13.12.2018 sowie die Antragsänderung vom 21.12.2020 gemäß § 13 Abs 7 AVG zurückgezogen.**

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass im Zuge der Zurückziehung und Neueinreichung das UVP-G idgF anzuwenden ist und somit neue Genehmigungsvoraussetzungen, wie zB hinsichtlich Klimagasen, anzuwenden sind und zusätzlich ein Bodenschutzkonzept von Seiten der Antragstellerin einzubringen ist. Die gegenständliche Vorgehensweise bedeutet daher für die Antragstellerin einen zusätzlichen Aufwand und wurde nicht gewählt, um den Verfahrensaufwand für Parteien zu erhöhen. Die Konsequenz, dass auch Einwendungen bzw Stellungnahmen neu einzubringen sind, ergibt sich aus den gesetzlichen Grundlagen und kann durch die Antragstellerin nicht beeinflusst werden.

## **II. Antrag auf Erteilung der Genehmigung im teilkonzentrierten UVP-Verfahren**

### **1. Allgemeines**

Die ÖBB-Infrastruktur AG plant im Bundesland Salzburg die Errichtung einer 21,5 km langen **Neubaustrecke zwischen dem Raum Köstendorf und Salzburg.**

Das Trassenband der geplanten Neubaustrecke beginnt mit dem Freilandabschnitt Köstendorf der bestehenden Weststrecke, in welchem die Abzweigung Knoten Köstendorf eine Verknüpfung zwischen Bestands- und Neubaustrecke herstellt. Der vorhabensgegenständliche Neubaustreckenabschnitt verläuft anschließend im 16,2 km langen Flachgauertunnel. Auf den Tunnelabschnitt folgt der Freilandabschnitt Kasern und die Abzweigung Knoten Kasern. Im Bereich der Abzweigung Knoten Kasern ist eine Vollverknüpfung zwischen der Bestandsstrecke der Westbahn, der Neubaustrecke und der Strecke Richtung Salzburg Gnigl-Vbf vorgesehen.

Die Bestandsstrecke bleibt erhalten. Somit werden auch in diesem Abschnitt der Weststrecke künftig insgesamt vier Gleise zur Verfügung stehen.

Der **Baubeginn** ist im Jahr **2027** vorgesehen. Für das gesamte Vorhaben ist eine **Bauzeit** von **rund 14,5 Jahren** geplant.

## **2. Bestand und Standortbeschreibung**

### **2.1 Bestand**

Die bestehende Weststrecke wird frei geführt und passt sich in Trassierung und Gradienten weitestgehend dem kleinstrukturierten hügeligen Gelände im Abschnitt Köstendorf bis Salzburg an. Sie weist daher einen hohen Bogenanteil und kleine Radien auf, weshalb ein niedriges Geschwindigkeitsniveau vorhanden ist.

### **2.2 Standortgemeinden**

Das Projektgebiet umfasst die Standortgemeinden

- Salzburg,
- Hallwang,
- Bergheim,
- Elixhausen,
- Seekirchen,
- Schleedorf,
- Straßwalchen,
- Köstendorf und
- Neumarkt am Wallersee.

### **2.3 Standort**

Durch das Vorhaben werden keine Europaschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete oder Naturdenkmäler berührt.

Die geschützten Landschaftsteile Bachlauf und Lindenallee in Kasern werden im Zuge des Projekts berührt.

Das Schongebiet der WVA Seekirchen wird vom Flachgauertunnel unterquert. Detaillierte Angaben zu berührten Schutz- und Schongebieten sind der Einlage 3 20 01 Fachbeitrag Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie zu entnehmen.

## **3. Kurzbeschreibung des Bauvorhabens**

Im **Freilandabschnitt Köstendorf (Abzweigung Knoten Köstendorf)** sind im Zuge des gegenständlichen Projekts insbesondere folgende Maßnahmen geplant:

- Verlegung Bestandsstrecke 10102, km 290,011 – km 293,707 (Gleis 1)
- Errichtung Neubaustrecke 13002, km 291,638 – km 293,384 (Gleis 3)
- Unterwerk Köstendorf, km 290,953 und Anbindung an das bestehende 110 kV Bahnstromübertragungsnetz
- Objekt KS05 - Straßenbrücke Hilgertsheim, km 292,182
- Objekt KS09 - Überführung Gleis 2, km 292,683

- Verlegung und Aufweitung Eisbach, ca. km 292,2 – ca. km 293,2

Im **Abschnitt Flachgauertunnel** sind im Zuge des gegenständlichen Projekts insbesondere folgende Maßnahmen geplant:

- Flachgauertunnel, km 293,384 – km 309,573 (Gleis 3)
- Ostportal mit Rettungsplatz Ost, km 293,384
- Verlegung L238 Seekirchner Landesstraße, ca. LStr.-km 5,36 – ca. LStr.-km 6,56
- Lüftungszentrale Ost, km 294,063
- Zufahrtsstollen Jesuitenwiese, km 307,775
- Lüftungszentrale West, km 309,185
- Westportal mit Rettungsplatz West, km 309,573

Im **Freilandabschnitt Kasern (Abzweigung Knoten Kasern)** sind im Zuge des gegenständlichen Projekts insbesondere folgende Maßnahmen geplant:

- Verlegung Bestandsstrecke 10102 Richtung Salzburg Hbf, km 310,225 – km 311,464 (Gleis 1)
- Errichtung Neubaustrecke 13002, km 309,573 – km 310,495 (Gleis 3)
- Verlegung Bestandsstrecke 21601 Richtung Salzburg Gnigl-Vbf, km 0,000 – km 0,542 (Gleis e43)
- Objekt KS16 Brücke über die Söllheimerstraße, km 309,769

Durch die Umsetzung des Projektes werden ca. 1,5 ha Waldflächen temporär und ca. 0,8 ha dauerhaft beansprucht.

Das Vorhaben umfasst darüber hinaus u.a. Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen im erforderlichen Ausmaß entlang der Strecke, organisatorische Maßnahmen im Bereich des Baustellenfeldes und Entwässerungsmaßnahmen sowie landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen und ökologische Ausgleichsmaßnahmen. Eine detaillierte Vorhabensbeschreibung findet sich in der Umweltverträglichkeitserklärung (Einlage 2 01 01), welche gemeinsam mit den weiteren vorgelegten Unterlagen integrierender Bestandteil des Vorhabens und Antragsinhalt ist.

Schließlich wird von Seiten der Antragstellerin angemerkt, dass die Umsetzung des Vorhabens im Vergleich zum zurückgezogenen Einreichprojekt zu einer deutlichen Reduktion des Flächenverbrauchs führt.

#### 4. Ziele und Vorteile des Projekts

Die primären Vorhabensziele und Vorteile für die Öffentlichkeit werden wie folgt definiert:

- Viergleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke Köstendorf – Salzburg.
- Ausreichende Zukunftssicherheit bzw. Kapazitätserhöhung für den Güter- und Personenverkehr bei Gewährleistung einer hohen Betriebsqualität.
- Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeit.
- Reduktion der Fahrzeit im Personenfernverkehr um ca. 5 Minuten.
- Erreichung der Kantenfahrzeit von 60 Minuten gemäß Zielnetz 2025+ für die Strecke Linz – Salzburg.
- Ermöglichung der Erweiterung des Personennahverkehrsangebotes des Landes Salzburg auf der Bestandsstrecke zwischen Straßwalchen und Salzburg Hauptbahnhof und dadurch Verdichtung auf einen Halbstundentakt im S-Bahnverkehr.

- Sicherung der Qualität im internationalen, nationalen und regionalen Personenverkehr und Güterverkehr.
- Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz durch Steigerung der umweltbewussten Mobilität und des Transportpotenziales auf der umweltfreundlichen Schiene im Hinblick auf die Einhaltung der Klimaziele (CO<sub>2</sub>-Reduktion).
- Sicherung des Wirtschaftsstandortes durch leistungsfähige Verbindung zu anderen Wirtschaftsräumen.

## 5. Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

Im Zuge des Trassenauswahlverfahrens sowie der Einreichplanung kam es zu einer umfassenden Bürgerbeteiligung. Das Trassenauswahlverfahren wurde mit Bürgerbeteiligung und unter Einbeziehung von Interessensvertretern durchgeführt. Dazu wurden Regional- und Gemeindeforen eingerichtet. Im gesamten Planungszeitraum des Trassenauswahlverfahrens fanden mehr als 30 Foren statt. Während der Einreichplanung wurde ebenfalls intensiv über das Vorhaben informiert. 20 Veranstaltungen richteten sich an die allgemeine, interessierte Bevölkerung. 22 Veranstaltungen zielten darauf ab, eine ausgewählte Gruppe an Multiplikatoren und Stakeholdern zu informieren bzw. mit diesen im Dialog zu bleiben. Darüber hinaus wurde in hunderten Anrainerbesuchen der direkte Kontakt mit betroffenen Anrainern gesucht.

Details sind der Einlage 2 01 10 Bericht Projektbegründung und Trassenauswahlverfahren zu entnehmen.

## 6. UVP-Pflicht

Gem § 23b Abs 1 UVP-G ist für folgende Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchzuführen:

*„Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke oder ihrer Teilabschnitte, Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km“*

Der Streckenabschnitt Köstendorf – Salzburg ist Teil der Hochleistungsstrecke Attnang/Puchheim – Staatsgrenze bei Salzburg, die mit der 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung (BGBl 675/1989) festgelegt wurde. Zudem ist der Streckenabschnitt Köstendorf – Salzburg seit 2013 (VO (EU) 1315/2013) Teil des Rhein-Donau-Korridors des multimodalen Kernnetzes im Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V). Es handelt sich daher um eine Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke (vgl. VwGH 12.9.2006, 2005/03/0131; VwGH 6.9.2001, 99/03/0424).

Da das Vorhaben die Zulegung von zwei Streckengleisen auf einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke zum Inhalt hat, ist der Tatbestand des § 23b Abs 1 Z 1 UVP-G erfüllt und eine Umweltverträglichkeitsprüfung im ordentlichen Verfahren durchzuführen.

## 7. Zuständigkeit

Gem § 24 Abs 1 UVP-G hat die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eine Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, wenn ein Vorhaben gem § 23b UVP-G einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist.

Da das gegenständliche Projekt gemäß § 23b UVP-G UVP-pflichtig ist, ist die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zuständige Behörde für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens hinsichtlich der anzuwendenden bundesrechtlich geregelten Genehmigungstatbestände.

## **8. Einreichunterlagen**

Gem § 24a Abs 1 UVP-G sind dem Genehmigungsantrag jene Unterlagen beizulegen, die in den vom Bund zu vollziehenden Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens vorgesehen sind. Darüber hinaus ist auch die Umweltverträglichkeitserklärung anzuschließen.

Die Gliederung der Einreichunterlagen ist dem beiliegenden Inhaltsverzeichnis zu entnehmen. Um Verwechslungen mit dem zurückgezogenen Einreichprojekt zu vermeiden, erfolgt die Gliederung der Teile des Einreichoperats nicht mehr dem Alphabet entsprechend, sondern es wurden arabische Ziffern, beginnend mit 1, gewählt.

## **9. Sonstige Genehmigungsverfahren**

Gem § 24 Abs 3 UVP-G hat die Landesregierung über gesonderten Antrag ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem sie alle landesrechtlich geregelten Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden hat.

Für das Projekt ist das Salzburger Naturschutzgesetz einschlägig, daher wird bei der Salzburger Landesregierung parallel die Durchführung eines teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens beantragt.

## **10. Grundeinlöse**

Für die Umsetzung des Bauvorhabens wird Fremdgrund beansprucht, wobei mit den Grundeigentümern im Rahmen der Grundeinlöseverhandlungen eine zivilrechtliche Einigung angestrebt wird. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass Entschädigungs- und Grundeinlösefragen nicht Gegenstand des Genehmigungsverfahrens sind, sondern auf Grundlage des behördlichen Genehmigungsbescheides im Rahmen zivilrechtlicher Übereinkommen oder allfälliger Zwangsrechts- und Entschädigungsverfahren zwischen den jeweiligen Grundeigentümern und der Antragstellerin zu klären sein werden.

## **11. Ansprechpersonen**

Bei technischen oder projektbezogenen Fragen steht DI Martin Rettenbacher, BSc ([martin.rettbacher@oebb.at](mailto:martin.rettbacher@oebb.at), +43 664 88171823) zur Verfügung. Für rechtliche Fragen steht Mag. Christina Roll, BSc ([christina.roll@oebb.at](mailto:christina.roll@oebb.at), +43 664 2865825) zur Verfügung.

## 12. Anträge

Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt daher die

### **A N T R Ä G E,**

die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie möge das antragsgegenständliche Projekt gem §§ 23b, 24, 24f UVP-G genehmigen und nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung auf Grundlage der angeschlossenen Einreichunterlagen insbesondere

1. die Trassengenehmigung gem § 3 Abs 2 HIG,
2. die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gem §§ 31 ff iVm § 20 EisbG,
3. die forstrechtliche Genehmigung gem § 17 ForstG,
4. die wasserrechtliche Genehmigung gem §§ 9, 10, 32, 38, 40, 41 WRG sowie
5. alle anderen für die Ausführung des Vorhabens allenfalls erforderlichen Genehmigungen unter Anwendung der materiellrechtlichen Bestimmungen, die vom Bund zu vollziehen sind, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen,

erteilen.

ÖBB-Infrastruktur AG

### **Beilagen:**

Einreichoperat