

Stab Recht, VRGE, 1020 Wien, Praterstern 3

ÖBB-Infrastruktur AG  
Stab Recht & Beteiligungsmanagement  
Verwaltungsrecht und Grundeinlöse  
Mag. Nadine Granitz  
Tel. +43 664 617 8804  
nadine.granitz@oebb.at

An das  
**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie**  
**Oberste Eisenbahnbehörde**  
**Abteilung IVVS 4**  
**z.H. Herrn Mag. Michael Andresek**  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien  
**EINSCHREIBEN**

13. Dezember 2018

*Einschreiterin:*

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

*vertreten durch:*

  
DI Dr. Hubert Hager  
(Geschäftsbereichsleiter PNA)

  
DI Franz Bauer  
(Vorstand IAB)

*wegen:*

Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg; km 290,185 bis km  
311,468

## **A N T R A G**

**auf Erteilung einer grundsätzlichen Genehmigung für das Vorhaben  
„Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg“ gemäß § 23b, 24, 24f UVP-G 2000 iVm § 3 HIG**

3 Beilagen

Die ÖBB-Infrastruktur AG beabsichtigt in umseits rubrizierter Verwaltungssache den Ausbau des Vorhabens „Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg“ und stellt hinsichtlich dieses nachstehend näher beschriebenen Vorhabens den

### **Antrag auf Erteilung der Grundsatzgenehmigung**

gem §§ 23b, 24 und 24f Abs 9 und 10 UVP-G 2000 iVm § 3 HIG.

#### **1. Allgemeines**

Die vom Bauvorhaben betroffenen Streckenabschnitte Attnang/Puchheim – Staatsgrenze bei Salzburg sowie Salzburg-Schwarzach/St. Veit-Villach-Staatsgrenze bei Rosenbach wurden mit der 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl Nr 675/1989 bzw. 1. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl Nr 370/1989 gemäß § 1 Abs 1 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl I 135/1989 idF BGBl I 154/2004 zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Gem Kartendarstellung 5.3. des Anh 1 zur Verordnung (EU) Nr. 1315/2013<sup>1</sup> ist der vom gegenständlichen Bauvorhaben betroffene Streckenabschnitt Teil des „Rhein-Donau Korridors“ und daher dem Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN) zuzuordnen. Es handelt sich dabei also um eine magistrale Eisenbahnstrecke mit bedeutendem Anteil an überregionalem Güter- und Personenverkehr und somit um eine Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke im Sinne des § 23b Abs 1 Z 1 UVP-G 2000<sup>2</sup>. Es ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen.

#### **2. Beschreibung des Bauvorhabens**

Die Antragstellerin plant die bestehende Westbahnstrecke im Bereich Köstendorf - Salzburg durch eine Neubaustrecke zu ergänzen, um die in der „Verkehrsprognose 2025+“ prognostizierten Verkehrsmengen unter Gewährleistung einer guten Betriebsqualität abwickeln und zwischen Linz und Salzburg eine maximale Fahrzeit von einer Stunde erreichen zu können.

Durch die Errichtung dieser Neubaustrecke wird die technische Fahrzeit im Streckenabschnitt „Bahnhof Steindorf bei Straßwalchen – Salzburg Hauptbahnhof“ im hochrangigen, beschleunigten Fernverkehr um ca. 4,5 Minuten reduziert.

Die Gesamtlänge der Neubaustrecke beträgt 21,3 km, davon nimmt der zweiröhrige (je eingleisige) Flachgauertunnel 16,5 km in Anspruch. Die Verknüpfungen mit der Bestandstrecke erfolgen in Köstendorf und Kasern.

Da die Gleise 1 und 2 (Bestandsstrecke) bzw. Gleise 3 und 4 (Neubaustrecke) unterschiedliche Abschnittsanfangs- und Abschnittsendkilometer aufweisen, handelt es sich bei der nachfolgenden Darstellung lediglich um eine grobe Zusammenfassung mit ungefähren Kilometerangaben (bei der Neubaustrecke bezogen auf Gleis 4). Details sind den beigeschlossenen Einreichunterlagen zu entnehmen.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU.

<sup>2</sup> VwGH 6.9.2001, ZI 99/03/0424.

**a. Abzweigung Knoten Köstendorf (freie Streckenführung)**

- Verlegung Bestandsstrecke 10102 ca. km 290,2 bis km 293,8 (Gleis 1+2)
- Neubaustrecke 13002 ca. km 291,5 bis ca. km 293,4 (Gleis 4 [3])

**b. Flachgauertunnel Tunnelabschnitt Seekirchen (Tunnel in offener Bauweise):**  
Neubaustrecke 13002 ca. km 293,4 bis ca. km 294,3 (Gleis 4 [3])

**c. Flachgauertunnel Tunnelabschnitt Seekirchen (Tunnel in bergmännischer Bauweise):** Neubaustrecke 13002 ca. km 294,3 bis ca. km 307,7 (Gleis 4 [3])

**d. Tunnelbrücken Fischach mit östl. und westl. direkt angrenzenden Tunnelabschnitten in offener Bauweise:** Neubaustrecke 13002 ca. km 307,7 bis ca. km 307,8 (Gleis 4 [3])

**e. Flachgauertunnel Tunnelabschnitt Grafenholz (mehrmals wechselnd: Tunnel in Deckelbauweise, offener Bauweise, bergmännischer Bauweise und Durchpressung):** Neubaustrecke 13002 ca. km 307,8 bis ca. km 309,9 (Gleis 4 [3])

**f. Abzweigung Knoten Kasern (freie Streckenführung):**

- Verlegung Bestandsstrecke 10102 Richtung Salzburg Hbf. ca. km 310,2 bis ca. km 311,5 (Gleis 1+2)
- Verlegung Bestandsstrecke 21601 Richtung Gnigl km 0,0 bis ca. km 0,4 (Gleis 1+2)
- Neubaustrecke 13002 ca. km 309,9 bis ca. km 311,0 (Gleis 4 [3])

### **3. Standortbeschreibung**

Die Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg befindet sich im Bundesland Salzburg, nur die zum Vorhaben gehörende Deponie Steinbachgraben zum Teil im Bundesland Oberösterreich. Folgende Gemeinden sind berührt („Standortgemeinden“):

Im Land Salzburg:

- Stadt Salzburg
- Hallwang
- Bergheim
- Elixhausen
- Seekirchen
- Schleedorf
- Straßwalchen
- Köstendorf
- Neumarkt am Wallersee

Im Land Oberösterreich:

- Lochen am See

### **4. Einreichunterlagen**

Gem § 24f Abs 9 zweiter Satz UVP-G 2000 sind in einem Grundsatzgenehmigungsverfahren nur die zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit notwendigen Unterlagen vorzulegen.

Im Sinne der vorgenannten verwaltungsrechtlichen Vorgaben im Hinblick auf die beantragte Grundsatzgenehmigung gliedern sich die diesem Antrag als integrierender Bestandteil angeschlossenen Einreichunterlagen wie folgt:

- Teil A – Übersichten
- Teil B – Vorhaben
- Teil C – Sonstige Unterlagen
- Teil D – Umweltverträglichkeitserklärung
- Teil E – Wirkfaktorenberichte
- Teil F – Fachberichte zu den Schutzgütern
- Teil G – Verfahrensrelevante Unterlagen

## **5. Information der Öffentlichkeit über das Vorhaben**

Die als Grundlage für die Einreichplanung dienende Auswahltrasse „K5 optimiert“ wurde in einem Trassenauswahlverfahren mit Bürgerbeteiligung entwickelt. Neben unzähligen persönlichen Gesprächen wurden in den Jahren 2016 bis 2018 vor allem folgende Öffentlichkeitsveranstaltungen mit variierendem Teilnehmerkreis abgehalten:

- 3 große Informationsveranstaltungen in Köstendorf, Hallwang und Seekirchen
- 4 Informationsveranstaltungen für Grundeigentümer potentieller Deponieflächen in Köstendorf
- 2 Informationsveranstaltungen hinsichtlich der Förderbandtrasse in Köstendorf
- Informationsveranstaltung hinsichtlich der Baustraßen (temporärer Autobahnanschluss) in Hallwang
- 3 große Informationsveranstaltungen in Köstendorf, Hallwang und Lochen am See

Nach § 24f Abs 9 UVP-G 2000 kann die Behörde auf Antrag der Projektwerberin zunächst über alle Belange absprechen, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit des Vorhabens erforderlich sind. Die grundsätzliche Genehmigung in Verfahren nach § 24 Abs 1 UVP-G 2000 hat in diesem Fall gemäß § 24f Abs 10 leg cit jedenfalls über die für die Trassenentscheidung nach dem HIG vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen abzusprechen.

## **6. Weitere erforderliche Genehmigungsverfahren**

Einleitend ist festzuhalten, dass der gegenständliche Genehmigungsantrag für das Vorhaben „Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg“ auf Erteilung einer Grundsatzgenehmigung gemäß § 24f Abs 9 bis 11 UVP-G 2000 gerichtet ist.

Nach § 24f Abs 9 UVP-G 2000 ist im Verfahren nach § 24 Abs 1 und 3 die Behörde auf Antrag der Projektwerberin zunächst über alle Belange abzusprechen, die zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit des Vorhabens erforderlich sind. In der grundsätzlichen Genehmigung ist auch darüber abzusprechen, welchen Bereichen Detailgenehmigungen vorbehalten bleiben.

Jedenfalls hat die grundsätzliche Genehmigung in Verfahren nach § 24 Abs 1 über die für die Trassenentscheidung nach dem Hochleistungsstreckengesetz (kurz „HIG“) vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen abzusprechen (§ 24f Abs 10 UVP-G 2000).

Gegenständlich hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie daher neben der Durchführung des UVP-Verfahrens zur Beurteilung der grundsätzlichen Zulässigkeit des Vorhabens (Grundsatzgenehmigung) daher lediglich das Hochleistungsstreckengesetz für die Trassengenehmigung des Vorhabens (§ 3 Abs 2 HIG) mitanzuwenden.

### **6.1. Detailgenehmigungsverfahren gem § 24f Abs 11 UVP-G 2000 beim BMVIT**

Auf Grundlage der antragsgegenständlichen grundsätzlichen Genehmigung gem § 24f Abs 9 und 10 UVP-G 2000 wird ein Detailgenehmigungsverfahren gem § 24f Abs 11 UVP-G 2000 nach Vorlage der hierfür erforderlichen weiteren Unterlagen im Detailverfahren unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen gemäß Abs 1 bis 5 durchzuführen sein. Das gegenständliche Vorhaben wird aus heutiger Sicht nach Ansicht der Projektwerberin folgende Genehmigungspflichten im Detailgenehmigungsverfahren bedingen:

- §§ 31 ff Eisenbahngesetz 1957 (kurz „EisbG“),
- § 93 Abs 1 Z 4 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (kurz „ASchG“),
- § 9, § 32, § 38, § 40ff Wasserrechtsgesetz 1959 (kurz „WRG 1959“),
- § 17 iVm § 170 Abs 2 Forstgesetz 1975 (kurz „ForstG“),
- § 92 Luftfahrtgesetz (kurz „LFG“),
- § 10 Abfallwirtschaftsgesetz 2002 (kurz „AWG 2002“).

Sofern weitere Genehmigungen erforderlich sein sollten, wird hierüber im Detailgenehmigungsverfahren zu entscheiden sein.

### **6.2 Teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durch die Salzburger Landesregierung**

Die Salzburger Landesregierung hat gem § 24 Abs 3 UVP-G 2000 ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden hat. Das gegenständliche Vorhaben wird nach Ansicht der Projektwerberin folgende Genehmigungspflichten im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren durch die Salzburger Landesregierung bedingen:

- § 15, § 24, § 25, § 34 Sbg Naturschutzgesetz 1999.

Weitere Genehmigungen werden nach aktuellem Informationsstand nicht erforderlich sein, werden aber allenfalls vor Inangriffnahme der Bauarbeiten eingeholt werden.

### **6.3 Teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durch die Oberösterreichische Landesregierung**

Die Oberösterreichische Landesregierung hat gem § 24 Abs 3 UVP-G 2000 ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden hat.

Das gegenständliche Vorhaben wird nach Ansicht der Projektwerberin folgende Genehmigungspflichten im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren durch die Oberösterreichische Landesregierung bedingen:

- § 14, § 29f OÖ Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001.

Weitere Genehmigungen werden nach aktuellem Informationsstand nicht erforderlich sein, werden aber allenfalls vor Inangriffnahme der Bauarbeiten eingeholt werden.

Die ÖBB Infrastruktur AG stellt sohin den

**A N T R A G:**

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie möge für das antragsgegenständliche Vorhaben nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung auf Grundlage der angeschlossenen Einreichunterlagen

1. die Grundsatzgenehmigung gemäß § 23b, § 24 und § 24f Abs 9 und 10 UVP-G 2000 idgF

sowie

2. die Trassengenehmigung gemäß § 3 Abs 2 HIG erteilen.

ÖBB Infrastruktur AG