

Projektinformation (UVE Einreichung)

(Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg)

10. September 2018 in Köstendorf



Projektbegründung, Projektnutzen

- Nationales & Internationales Ziel ist der Ausbau der transeuropäischen Ost-West-Verkehrsachse („Magistrale Paris-München-Wien-Budapest“) Rhein-Donau-Korridor zur besseren Anbindung der EU-Mitgliedsländer in Mittel- und Osteuropa
- Aufnahme des gesteigerten Güterverkehrs als Folge der EU-Erweiterung Richtung Osten
- Angebots- & Kapazitätserhöhung im Personen- und Güterverkehr
- Die NBS schafft die Voraussetzung für die Erweiterung des Nahverkehrsangebotes des Landes Salzburg für den Nordostast von Salzburg bis Braunau (S-Bahn Takt)
- Fahrzeitverkürzungen / Fahrzeitgewinne im Personenfernverkehr Salzburg – Linz - Wien



Neubaustrecke Köstendorf - Salzburg

4 - gleisiger Ausbau Weststrecke zwischen Köstendorf und Salzburg



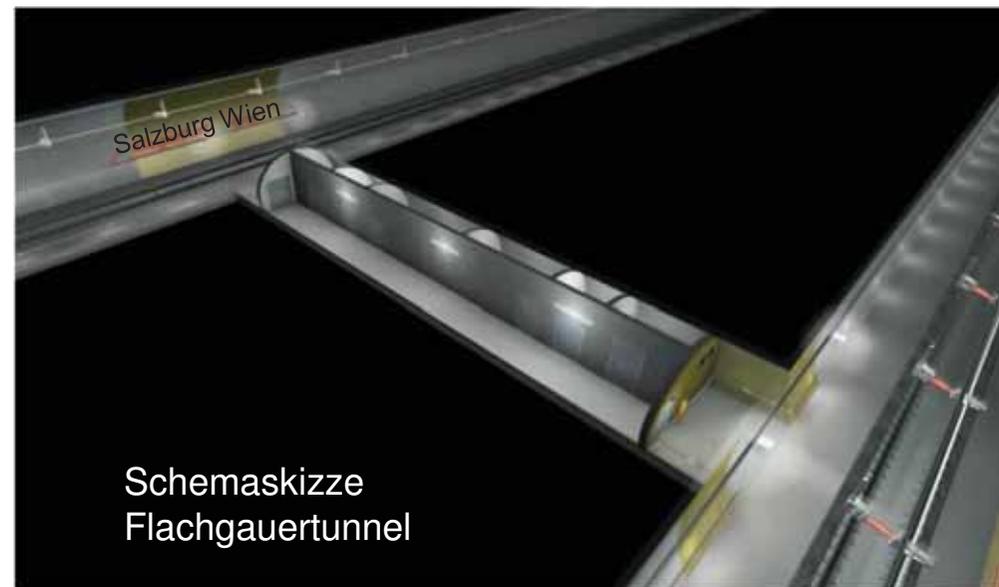
Nächste Meilensteine

Jahresende 2018

- Einreichung UVE-Unterlagen zur Grundsatzgenehmigung beim BMVIT
- Einreichung zur Trassengenehmigung nach dem HL - Gesetz beim BMVIT

2019 - 2020

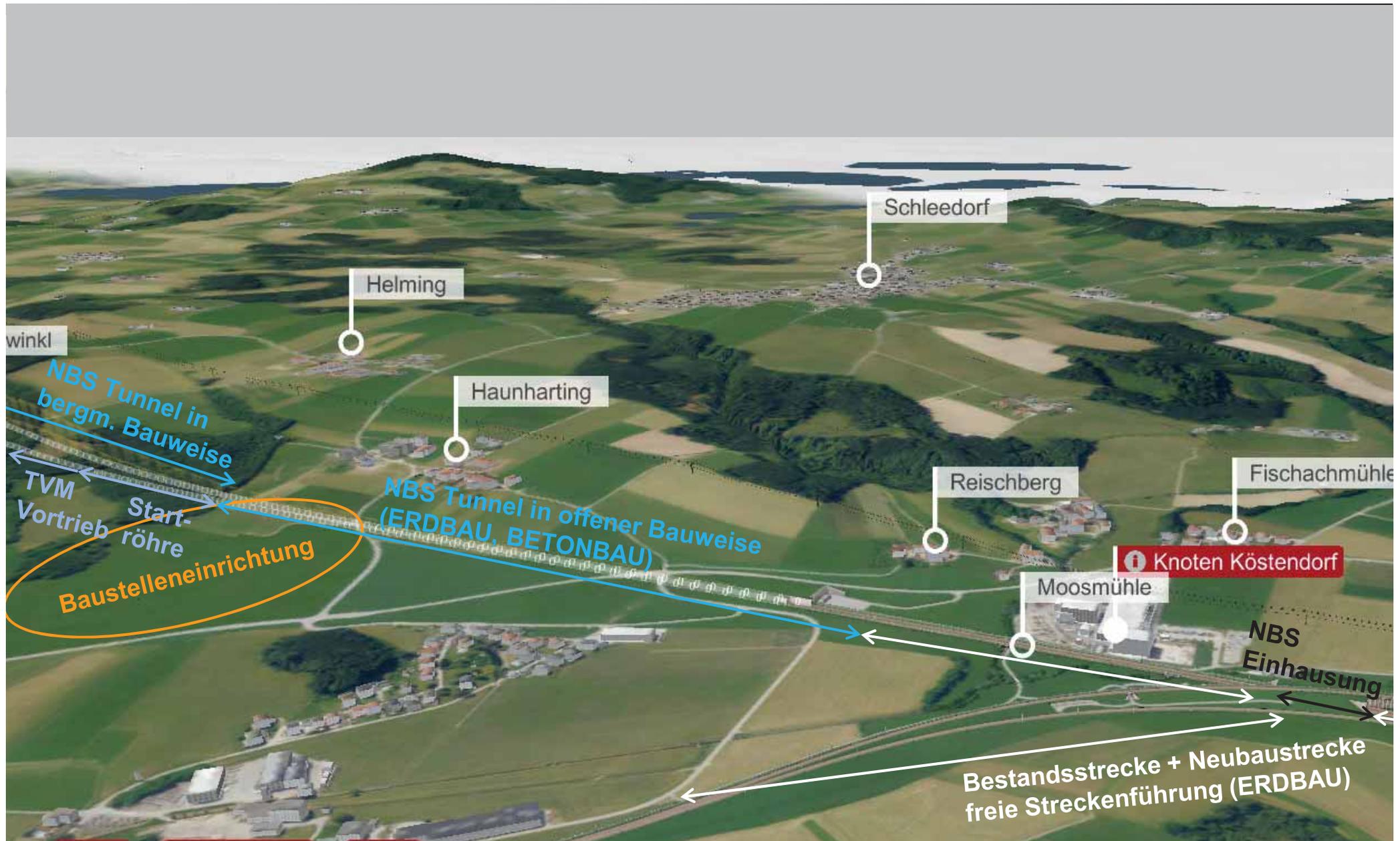
- UVP – Verfahren (BMVIT)
- Trassengenehmigungsverfahren (BMVIT)



Schemaskizze
Flachgauertunnel



Baumethoden + Baustelleneinrichtung im Gemeindegebiet von Köstendorf



Bereich Ost - Verknüpfung Köstendorf

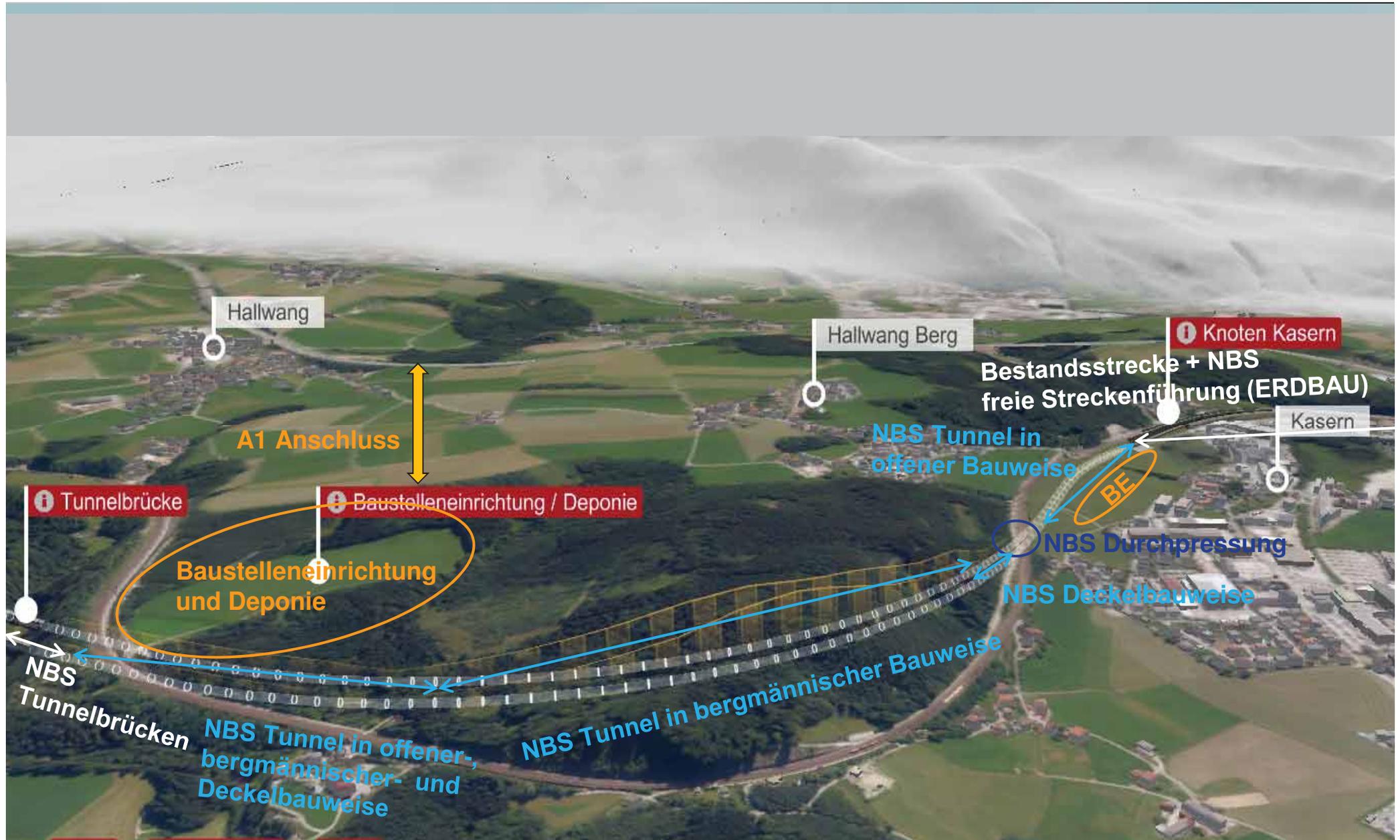


UVE - Pläne: siehe Planausstellung



Visualisierung Verknüpfung Köstendorf

Baumethoden und Baustelleneinrichtungen in den Gemeindegebieten von Elixhausen, Hallwang und Salzburg



Bereich West – Verknüpfung Kasern



UVE - Pläne:
siehe Planausstellung

➔ **Visualisierung**

- Verknüpfung Kasern
- Baustelleneinrichtung Grafenholz
- A1 Anschluss Hallwang
- Tunnelbrücken Fischach

Zwei Einreichvarianten: Tunnelvortriebe & Tunnelausbruchsmaterial

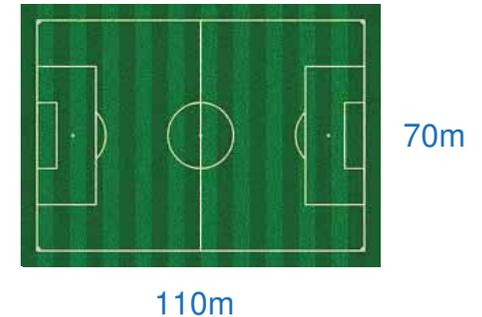


Tunnelvortriebe & Tunnelausbruchsmaterial

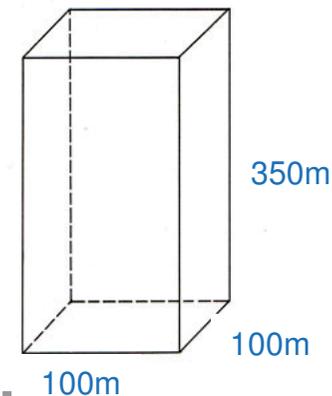


Wieviel sind 3,5 Mio. m³ ?

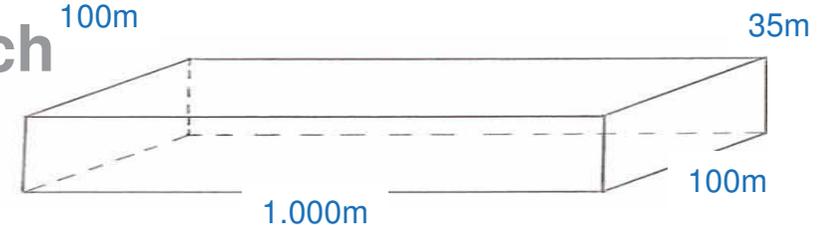
=> Fußballfeld (ca. 110m x 70m) _ 450m hoch



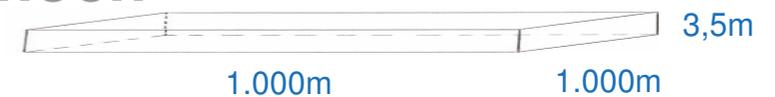
=> 1 Hektar (100m x 100m) _ 350m hoch



=> 10 Hektar (1.000m x 100m) _ 35m hoch



=> 100 Hektar (1.000m x 1.000m) _ 3,5m hoch



Tunnelausbruchmaterial

Tunnelausbruchmaterial:

FLYSCH

leider für eine technische Verwertung nur untergeordnet verwendbar

=> Verwertung als technisch erforderliche Schüttung(en) - JA

=> Verwertung als Baustoff (z.B. Betonzuschlag) - NEIN

Was ist Flysch?

- marine sedimentäre Fazies
(*Meeresgesteinsablagerungen*)
- meist Wechselfolge von
Tonsteinen und Sandsteinen
- oft nachträglich verformt
(*gefaltet*)

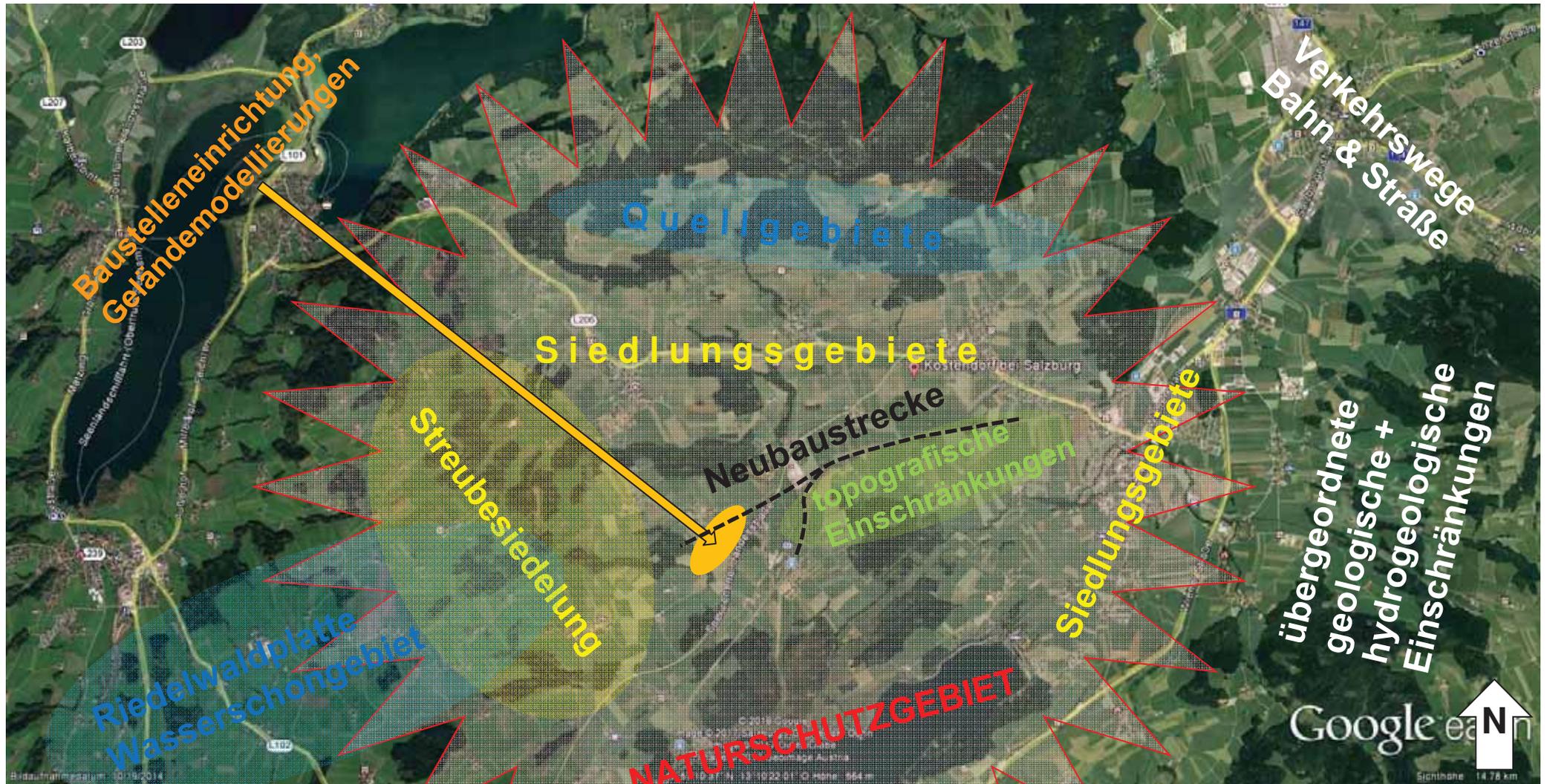


Tunnelausbruchmaterial => WOHN ? WIE ?

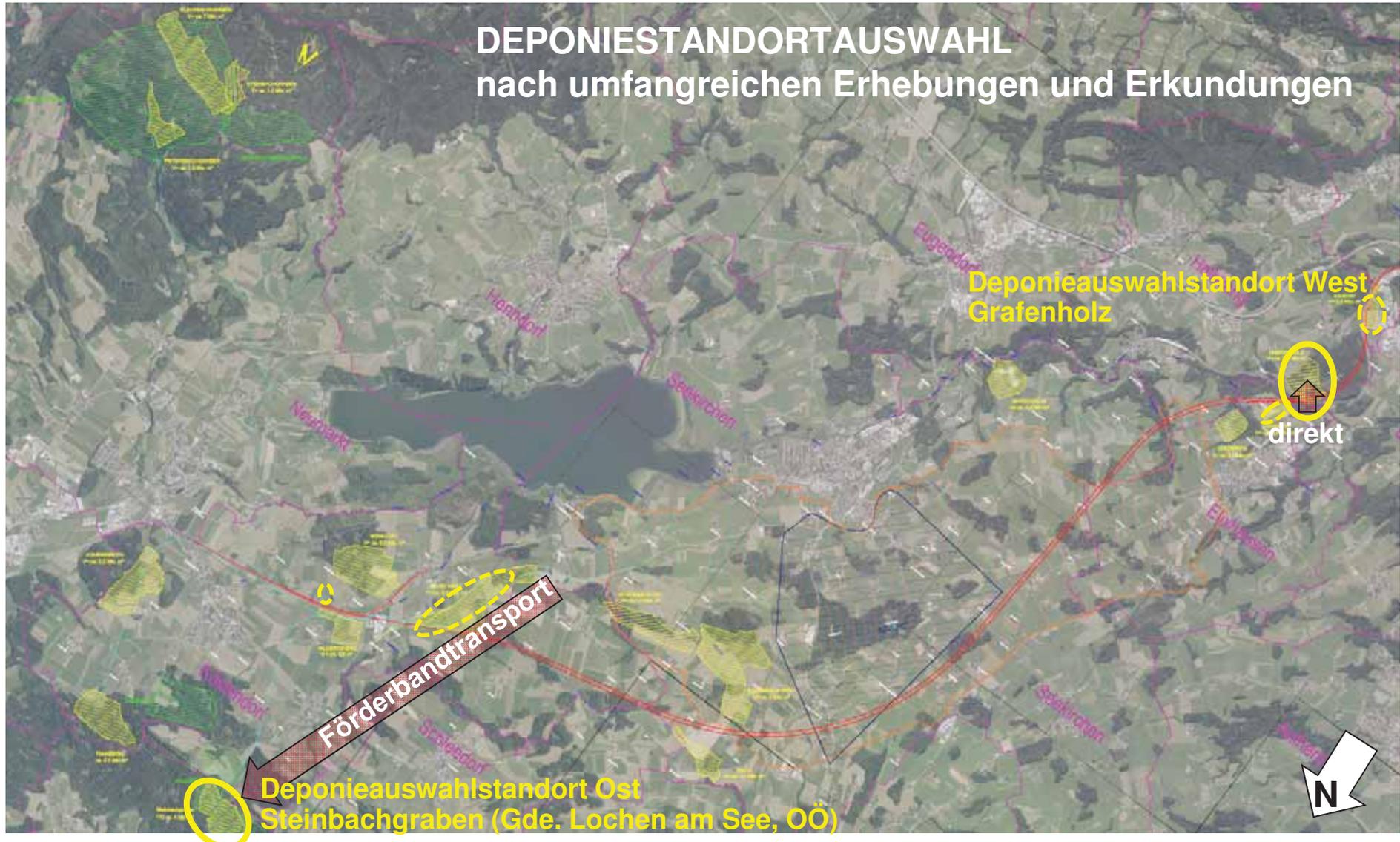
abgesehen von den notwendigen technischen Schüttungen verbleibt nur die Lagerung / Deponierung bzw. der Wiedereinbau im Gelände

- **Geplante Lösung: Direktverladung auf ein Förderband**
Deponiestandort im Projektgebiet, vorzugsweise in Portalnähe
- **Alternative 1: Bahnverladeanlage mit Verfuhr auf der Schiene**
(und vmtl. in weiterer Folge wiederum mit LKW oder Förderband)
 - zusätzlicher temporärer Materialumschlagbahnhof Kleinköstendorf und am Zielort
 - Kapazitätsprobleme auf der stark belasteten Bestandsstrecke Linz-Salzburg
 - doppelte Materialumlagerungen
 - wirtschaftliche Nachteile
 - erhöhtes Verfahrensrisiko in der UVP (Genehmigungsfähigkeit)
 - Deponiestandort- und Materialtransportdiskussion örtlich verlagert
- **Alternative 2: LKW - Verladung und Verfuhr auf der Straße**
 - zusätzlich ca. 1 Million LKW Fahrten mit der Hälfte Leerfahrten (bei 4 Mio. m³)
 - notwendiger LKW Fahrbetrieb Mo - So 24h
 - UVP Genehmigungsfähigkeit sehr kritisch
 - vorrangig auf Deponie in der Nähe (Umweltbelastung LKW)

Deponiestandortsuche (mit Auszug hinsichtlich Einschränkungen)

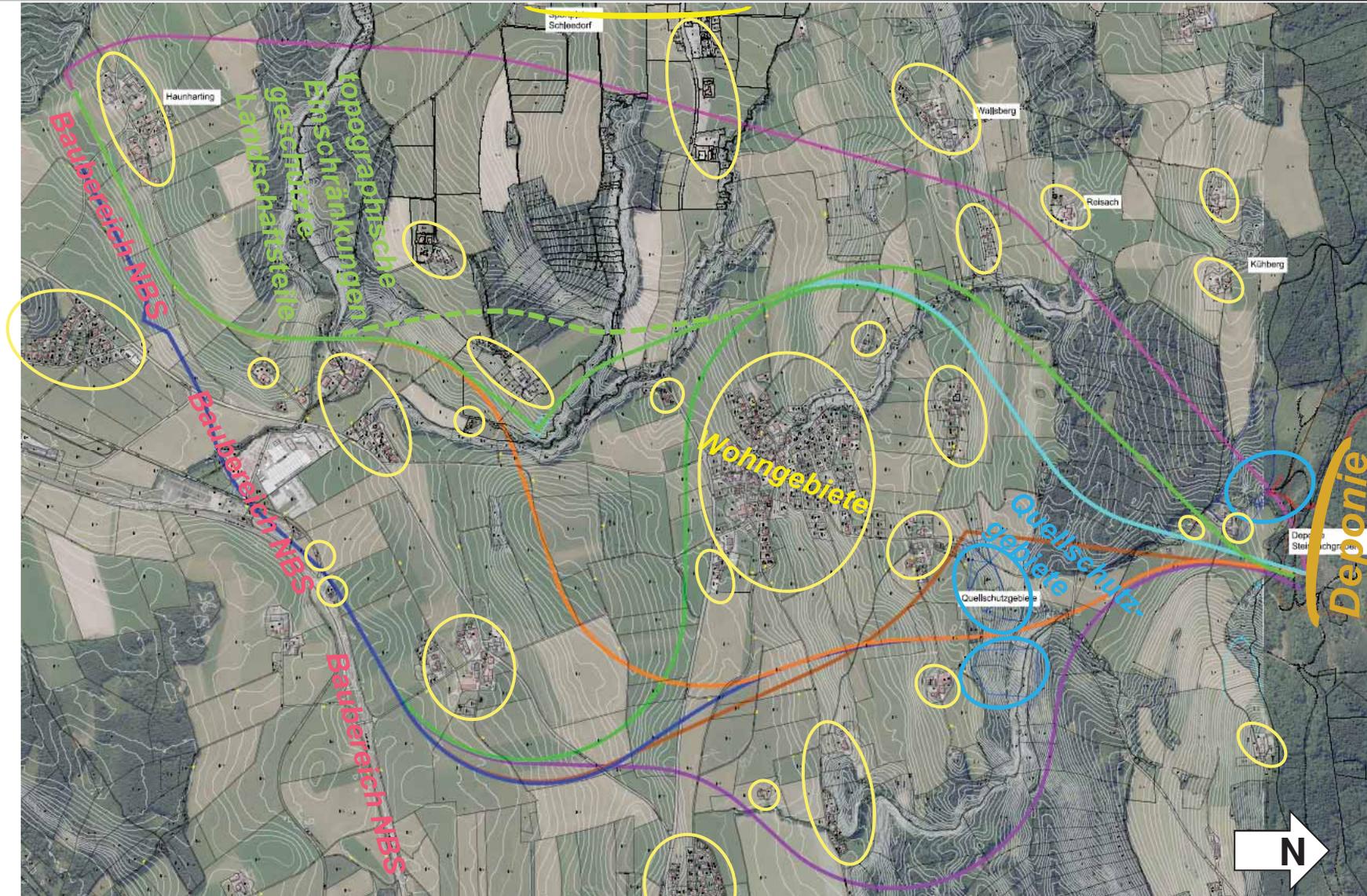


Deponiestandortauswahl



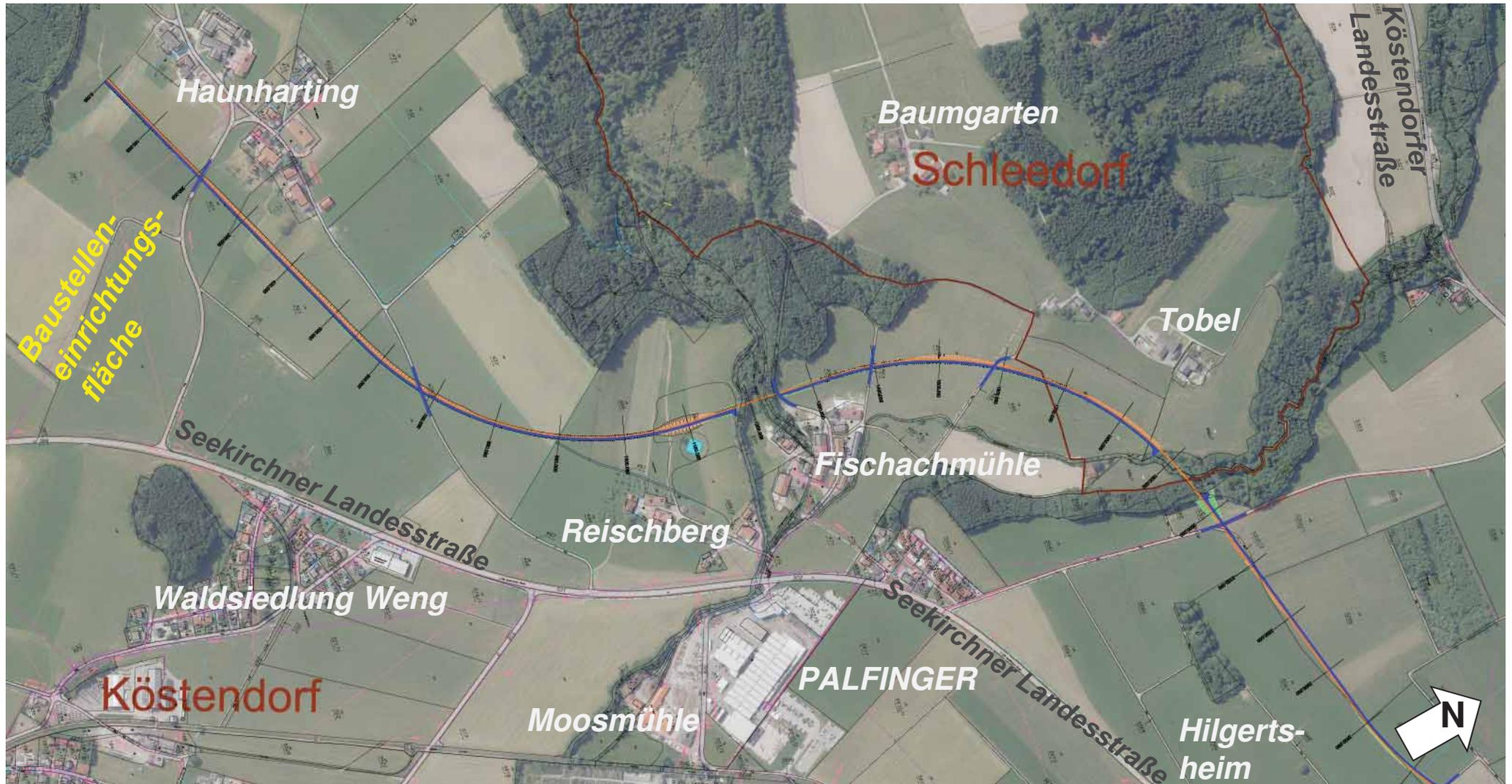
Trassensuche Förderbandverlauf

unter Berücksichtigung umfangreicher technischer und umweltspezifischer Kriterien



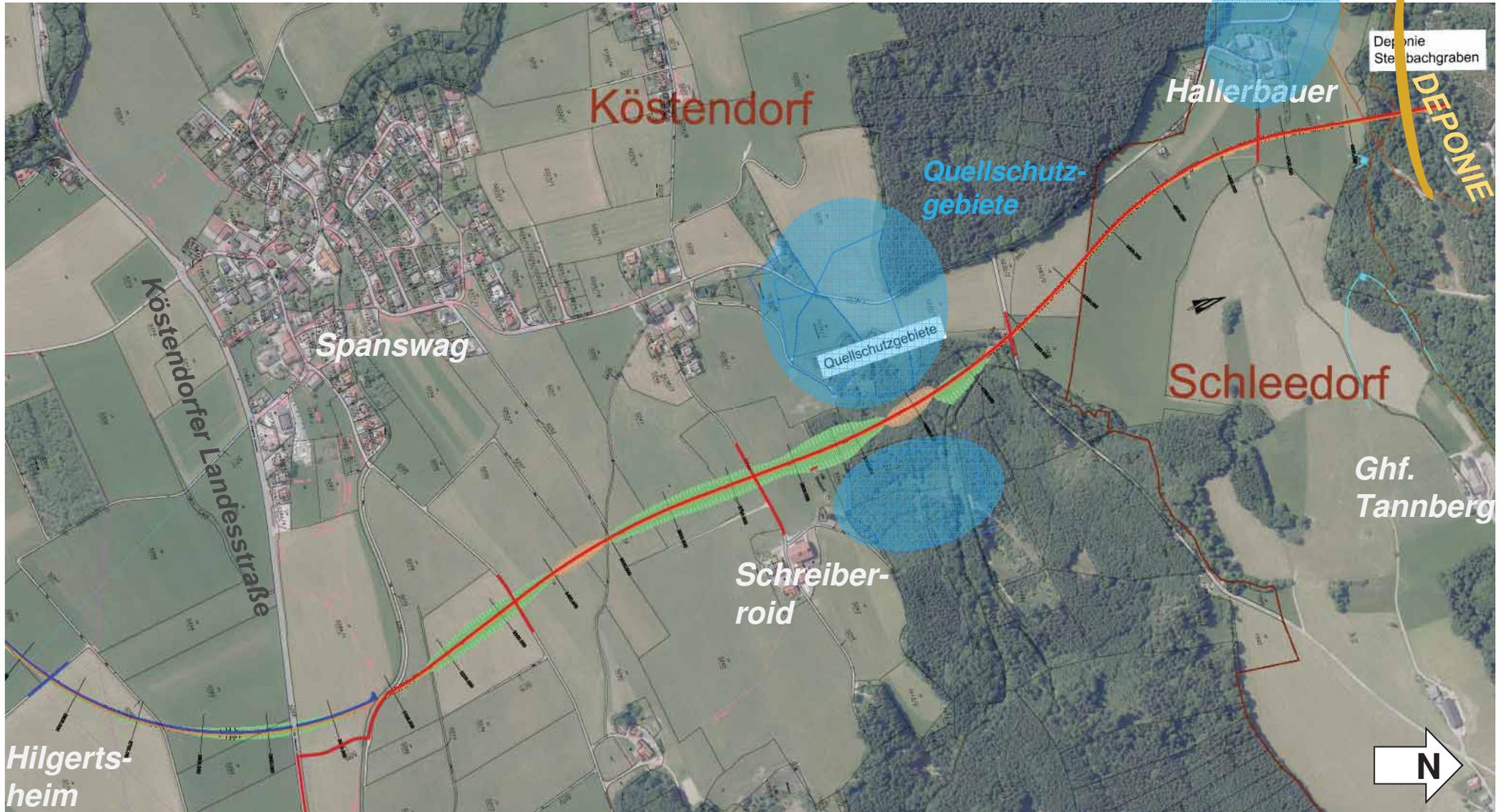
Auswahltrasse Förderband

(mit 3,5m Begleitweg zur Instandhaltung)



Auswahltrasse Förderband

(mit 3,5m Begleitweg zur Instandhaltung)
(mit 6m bzw. 3,5m Baustraße als Deponiezufahrt)



In den UVE Unterlagen werden die im Zusammenhang mit der Baumaßnahme errechneten LKW Verkehrszahlen mit Ortsbezug zahlenmäßig dargestellt (maßgeblich sind die in den UVE Unterlagen dargelegten Werte).

Erwartete Verkehrszahlen auf der förderbandbegleitenden Baustraße

(Mo. bis Fr. 06 – 19 Uhr):

zu BAUBEGINN

12 Baumonate: ca. 1.400 Fahrten pro Woche (ca. 22 Fahrten pro Stunde)

6 Baumonate: ca. 200 Fahrten pro Woche (ca. 3 Fahrten pro Stunde)

WÄHREND des BAUBETRIEBES

4 Baumonate: ca. 300 Fahrten pro Woche (ca. 5 Fahrten pro Stunde)

ansonsten nur Einzelfahrten und Wartungsbetrieb

zu BAUENDE

6 Baumonate: ca. 900 Fahrten pro Woche (ca. 14 Fahrten pro Stunde)

10 Baumonate: ca. 2.100 Fahrten pro Woche (ca. 32 Fahrten pro Stunde)

Maßnahmen:

- Errichtung & Rückbau Baustraße***
- Errichtung und Rückbau Förderband***
- Rodungen im späteren Deponiebereich***
- Vorarbeiten im späteren Deponiebereich***
- Rekultivierungen***

Neubaustrecke Köstendorf - Salzburg

Beispielbilder Förderbandtrasse Longsgraben Semmeringbasistunnel



Neubaustrecke Köstendorf - Salzburg

Beispielbilder Deponie Longsgraben Semmeringbasistunnel



➔ **Deponie
Visualisierung**

UVP-Verfahren und Trassengenehmigung nach HL-Gesetz

Welche Genehmigungsverfahren stehen aktuell an ?

- UVP / Umweltverträglichkeitsprüfung – Grundsatzgenehmigungsverfahren
- *Trassengenehmigungsverfahren nach Hochleistungsstreckengesetz (HL)*

Was bedeutet ein positiver Abschluss dieser Genehmigungen?

- Vorhaben ist umweltverträglich und diesbezüglich zulässig
- *Das Vorhaben (Bahntrasse und zugehörige Bauhilfsmaßnahmen) ist in einem ausgewiesenen Korridor trassengesichert*

Kann im Anschluss gebaut werden?

- **Nein !**

Welche Genehmigungsverfahren folgen im Anschluss an die UVP?

- **sämtliche Detailgenehmigungsverfahren nach z.B. Eisenbahnrecht, Wasserrecht, Forstrecht, Abfallrecht, Naturschutzrecht, Straßenrecht etc.**

Zielsetzung und Aufgaben eines UVP Verfahrens

Ziel einer UVP:

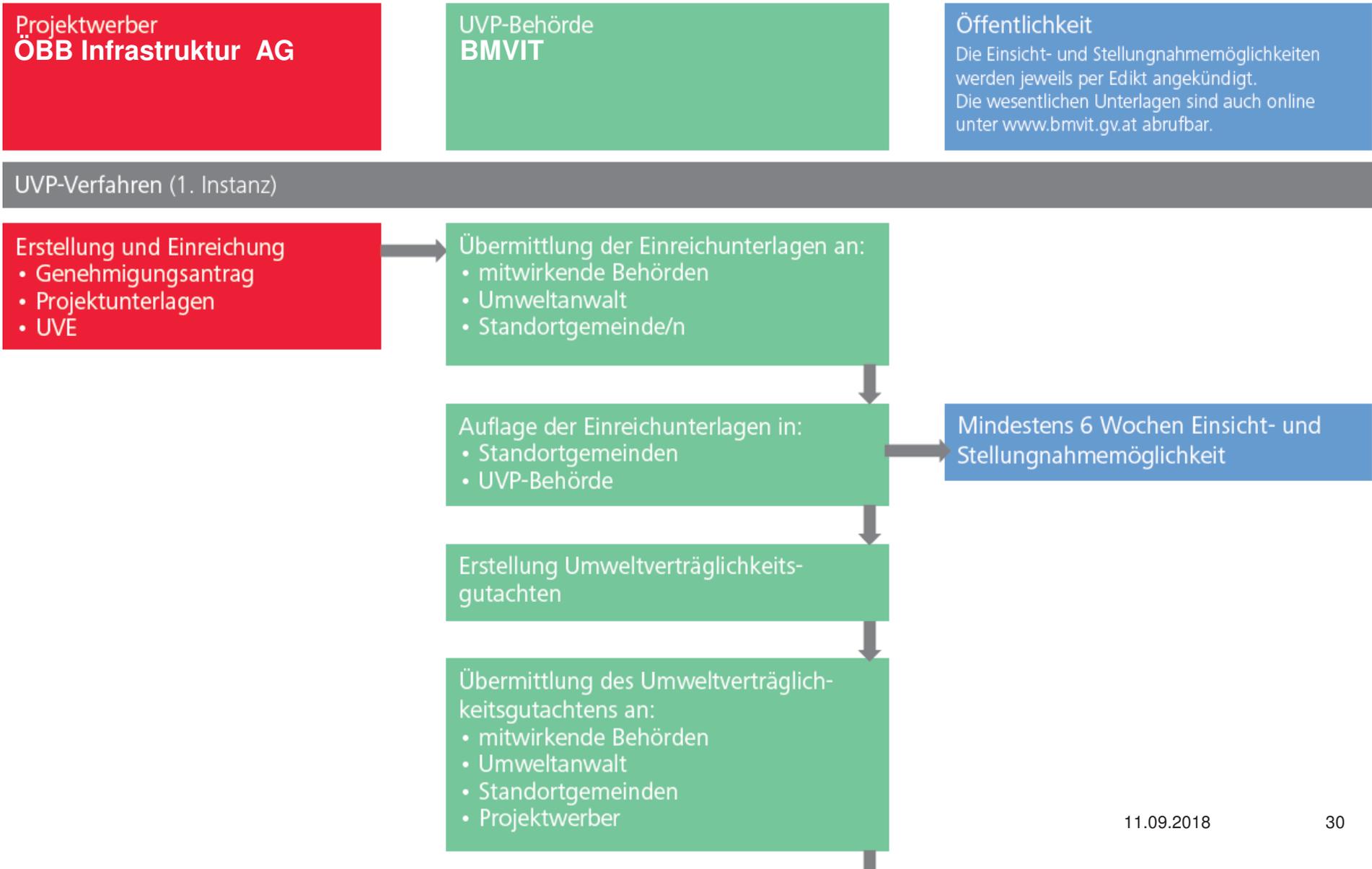
- Umweltschäden durch Vorsorge zu vermeiden
- Umweltauswirkungen ganzheitlich zu betrachten
- Umweltbelange mit hohem Stellenwert in Abwägungen & Entscheidungen berücksichtigen
- öffentliche, transparente und nachvollziehbare Genehmigungsverfahren

Aufgaben einer UVP:

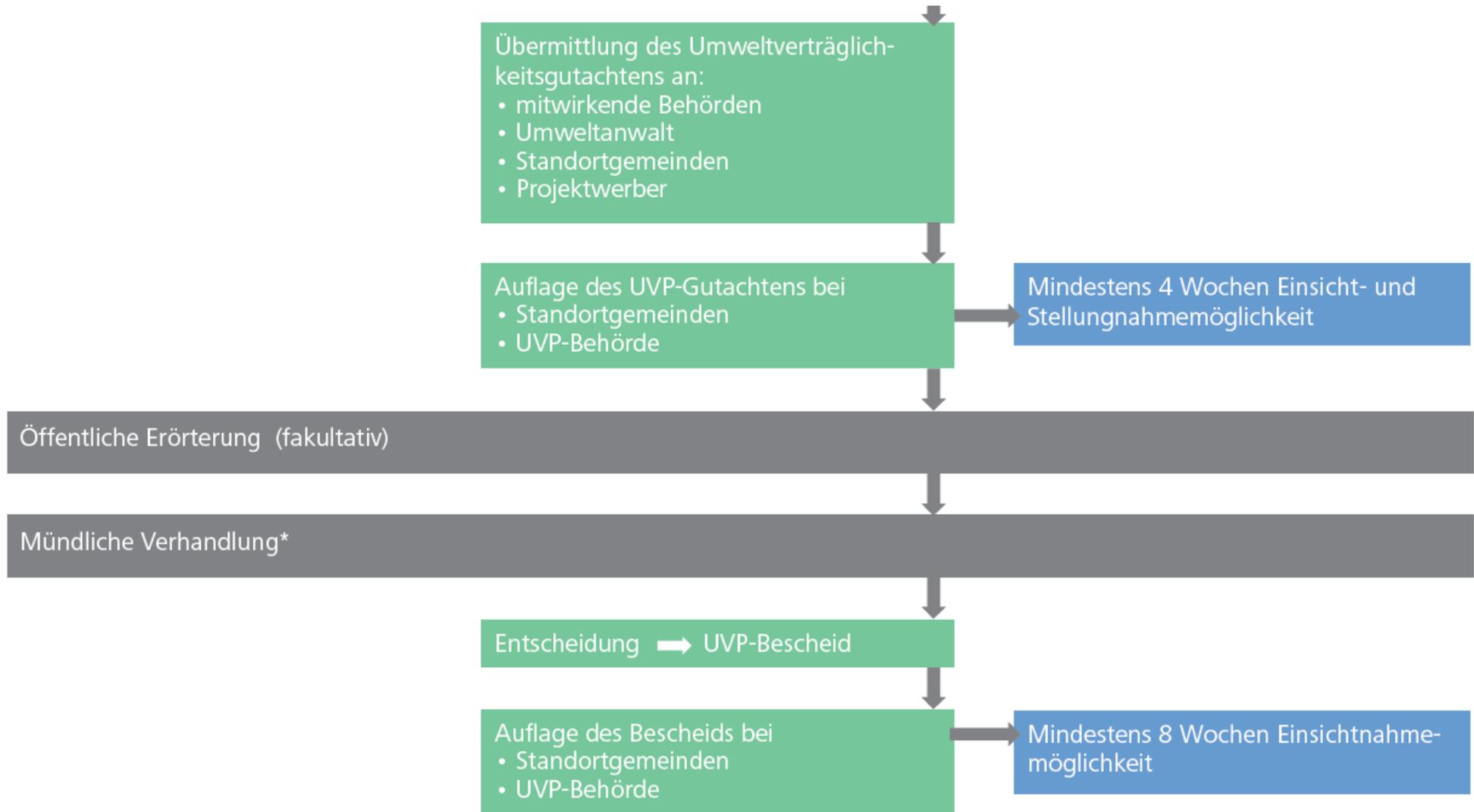
- Bewertung von Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt
- Maßnahmen zur Verhinderung oder Verminderung der Umweltauswirkungen prüfen
- Darlegung von Vor- & Nachteilen der Alternativen und der Nullvariante bezogen auf die Umweltrelevanz
- bei Trassenvorhaben mit der gesetzlichen Möglichkeit der Enteignung oder des Eingriffs in private Rechte die Vor- und Nachteile der geprüften Standort- und Trassenvarianten darzulegen



Ablaufschema UVP Verfahren



Ablaufschema UVP Verfahren



*kann bei Großverfahren nach §44a ff AVG entfallen, wenn keine schriftlichen Einwendungen vorliegen und die UVP-Behörde die Abhaltung einer mündlichen Verhandlung nicht für erforderlich erachtet

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000

„schützenswerte Güter“:

Fachberichte (FB) in den Einreichunterlagen (SCHUTZGUT & MASSNAHMEN)

- Schutzgut Mensch
=> FB Humanmedizin, FB Raumnutzung
- Schutzgut Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume
=> FB Tiere & Lebensräume
FB Pflanzen & Lebensräume – Waldökologie
FB Gewässerökologie
- Schutzgut Boden (Lebensraum für Organismen, Standortpotential für Pflanzen, Bodenfruchtbarkeit, Filter & Puffer, Retentionsvermögen)
=> FB Boden
- Schutzgut Wasser (Oberflächengewässer, Grundwasser, Quellen, Abflussverhalten, Hochwasser, Erosion)
=> FB Oberflächengewässer
FB Geotechnik und Hydrogeologie
- Schutzgut Luft, Klima
=> FB Luft und Klima
- Schutzgut Landschaft (Landschaftseinheiten, Vorbelastung, Sichtachsen, Nutzungen, Landschaftscharakteristik etc.)
=> FB Landschaftsbild und Ortsbild
- Schutzgut Sach- und Kulturgüter
=> FB Sach- und Kulturgüter

Umweltverträglichkeitsprüfung (Schutzgut Mensch)

FB Humanmedizin (Lärm / Primärschall, Erschütterung, Luft, Trinkwasser, Arbeitnehmerschutz)
 FB Raumnutzung (Siedlungswesen, Freizeit, Erholung, Tourismus)

=> betrachtet wird jeweils die **Bauphase** und die **Betriebsphase**
 Es gibt gesetzliche Grenzwerte, deren Einhaltung nachzuweisen ist

Schnittdarstellung zur Lärmausbreitung

A) Freie Schallausbreitung



B) Schallausbreitung inklusiver Lärmschutzwand



Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen können Lärm vermeiden oder vermindern. Welche Schallschutzmaßnahmen gibt es?

BAHN-/STRASSESEITIG / AKTIV	OBJEKTSEITIG / PASSIV
am Ort der Schallentstehung	am Ort der Einwirkung
Hindernisse, Wand, Wall, Primärmaßnahmen	Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter
WIRKUNG	
Freiraum und untere Geschosse geschützt	Innenraum geschützt, Schalldämmlüfter erforderlich
↓	↓
SCHÜTZT VOR EINER SCHALLQUELLE	SCHÜTZT VOR ALLEN SCHALLQUELLEN

Es gelten u.a.: die SchienenverkehrsLärmImmissionsSchutzVerordnung
 die BundesstraßenLärmImmissionsSchutzVerordnung

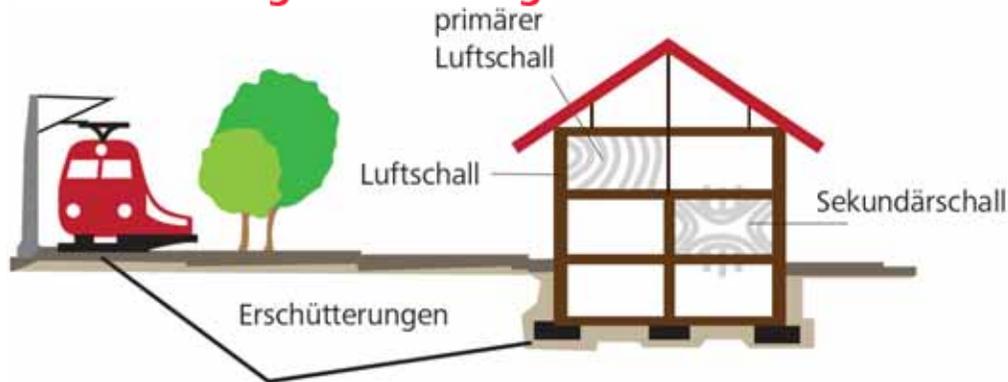
Umweltverträglichkeitsprüfung (Schutzgut Mensch)

FB Humanmedizin (Lärm, Erschütterung, Luft, Trinkwasser, Arbeitnehmerschutz)

=> unterschieden wird auch hier die **Bauphase** und die **Betriebsphase**

Es gibt den primären Luftschall und den **Sekundärschall** (entsteht durch Erschütterung und Schwingung)

Erschütterungsausbreitung



Grundlagen hierzu bilden die
ÖNORMEN S9012 Personenschutz
S9020 Gebäudeschutz

Erschütterungsschutzmaßnahmen

... während der Bauarbeiten

- auf lokale Begebenheiten abgestimmte Voruntersuchungen
- Überwachung durch Erschütterungsmessungen bei erschütterungsintensiven Baumaßnahmen

... im laufenden Bahnbetrieb

- z.B. Einbau von Masse-Feder-Systemen



Neubaustrecke Köstendorf - Salzburg (Schutzgut Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume)

FB Tiere & Lebensräume

FB Pflanzen & Lebensräume – Waldökologie

bei erheblichen Auswirkungen ist wert- und artengleich auszugleichen
(flächenrelevant sind insbesondere die großen Deponieflächen)

z.B.:



- Fledermäuse und Vögel: Nistkästen als Ausgleich für Baumhöhlenverluste
- Amphibien: Anlage von Teichen und Tümpeln
- Reptilien: Schaffung von sonnigen Trockenstandorten.
- Insekten: Schaffung von extensiv genutzten Wiesenflächen.

bei streng geschützten Tier- und Pflanzenarten müssen die Maßnahmen bereits vor dem Eingriff wirksam sein

Aktuell erfolgt der Abschluss der Auswirkungsbeurteilungen
=> im Anschluss wird der konkrete Ausgleichs(flächen)bedarf ermittelt

FB Gewässerökologie

betroffen sind insbesondere: Steinbachgraben, Grafenholzgräben, Eisbach
Maßnahmen z.B.:

- Aufwertung durch Renaturierung (Zustandsverbesserungen am Eisbach und Tiefsteinbach)

Aktuell laufen noch letzte Bestandserhebungen sowie die Auswirkungsbeurteilungen
=> im Anschluss wird der Ausgleichsflächenbedarf der Fließgewässer ermittelt



Neubaustrecke Köstendorf - Salzburg

Status, Zeitschiene



Projektnr.	Projektbezeichnung	RAHMENPLAN 2018 – 2023 (Bund)
2230	NBS Köstendorf – Salzburg UVE	✓
NAA230	NBS Köstendorf – Salzburg Planung	✓
NAB230	NBS Köstendorf – Salzburg Grundeinlöse	✓
NAC230	NBS Köstendorf – Salzburg BAU	○ dzt. noch keine Finanzmittel reserviert

avisierte Zeitschiene bis Baubeginn



Voraussichtliche Bauzeit

- ca. 3,5 Jahre Vorarbeiten (Förderband, Vorbereitung Deponie, Umweltmaßnahmen, Baufeld etc.)
- ca. 9 Jahre Hauptarbeiten (Tunnelvortriebe, Betonbau, Erdbau, Verknüpfungen etc.)
- ca. 3 Jahre Streckenausrüstung und Restarbeiten (Rückbaumaßnahmen, Rekultivierung etc.)

ÖBB Infrastruktur AG Geschäftsbereich Projekte Neu- / Ausbau (PNA)

Christian Höss (Projektleiter)

christian.hoess@oebb.at

mobil: 0664 / 5080304

0662 / 93000 – 4065

Christian Antlinger (Projektkoordinator)

christian.antlinger@oebb.at

mobil: 0664 / 2866477

0662 / 93000 – 4065

Martin Rettenbacher (Projektkoordinator)

martin.rettbacher@oebb.at

mobil: 0664 / 88171823

0662 / 93000 – 4065