Dr. Sonja Moser
Rechtsanwältin

Bundesministerium für Verkehr
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

GZ BMVIT-820.396/0002-IV/IVVS4/2018

GmdKöstendorf/ÖBB / / 5SB

Einschreiterin: Gemeinde Köstendorf
Kirchenstraße Nr. 5, 5203 Köstendorf

vertreten durch: Dr. Sonja Moser
Rechtsanwältin
Mühlbacherhofweg 4/11
5020 Salzburg
Code R504355

Bewilligungswerberin: ÖBB-Infrastruktur AG

wegen: HL-Strecke Wien-Salzburg Neubaustrecke Köstendorf-Salzburg
km 290,185-km311,468

Vollmacht erteilt
2 Beilagen

STELLUNGNAHME
gem § 24a Abs 4 UVP-G

A-5020 Salzburg • Mühlbacherhofweg 4 • Tel.: +43/662/845308 • Fax: +43/662/425075
Bankverbindung: Volksbank Salzburg • Kontonummer 007104144 • BLZ 45010
IBAN: AT25 4501 0000 0710 4144 • BIC: VBOEATWWSAL • ADVM-Code: R504355
www.anwaltsoffice.at • info@anwaltsoffice.at • UID: ATU 62442903 • DVR 3000757

In umseits bezeichneter Sache hat die Gemeinde Köstendorf Dr Sonja Moser, Rechtsanwältin, Mühlbacherhofweg 4, 5020 Salzburg Vollmacht erteilt und beruft sich diese auf die erteilte Bevollmächtigung. Es wird höflich um Kenntnisnahme ersucht.

Die Einschreiterin wurde mit Schreiben vom 9.1.2019 zugestellt am 10.1.2019 von der Einleitung der Umweltverträglichkeitsprüfung informiert und wurde ihr die Möglichkeit eingeräumt binnen 4 Wochen eine Stellungnahme abzugeben.

Sohin ergeht binnen offener Frist folgende

STELLUNGNAHME
gem § 24a Abs 4 UVP-G

Zunächst ist festzuhalten, dass auf Grund des Umfanges der Unterlagen und der kurzen Frist eine vollständige Beurteilung nicht möglich war.
Weitere Einwendungen bzw. eine Stellungnahme behält sich die Einschreiterin im Rahmen der öffentlichen Auflage ausdrücklich vor.

Die Einschreiterin ist von allen Standortgemeinden am stärksten und vor allem massiv vom beantragten Projekt betroffen. Die Einschreiterin erwartet sich von der Bewilligungswerberin daher eine enge Zusammenarbeit und eine weitere Öffentlichkeitsarbeit, die aus Sicht der Einschreiterin bislang nur unzureichend stattgefunden hat. Insbesondere wurde das Thema Verkehr bzw das Verkehrskonzept nie öffentlich präsentiert, sondern vielmehr immer die Aussage getroffen, dass dieses (noch) nicht vorliegen würde.

Derzeit ist die UVE als Grundlage für ein UVP-Verfahren nicht geeignet, da sie nicht alle relevanten Umweltauswirkungen in ausreichendem Maße behandelt und berücksichtigt.

1. Lärm

Es ist zu beachten, dass die Bauzeit 15 bzw 17 (!) Jahre, sohin fast eine Generation der Köstendorfer Bevölkerung betragen wird. Es fehlen teilweise komplett Erhebungen zum Ist-Stand des Lärms und teilweise erfolgen (unzulässige und daher unrichtige) Hochrechnungen. Die Messpunkte wurden vorrangig für die Erhebung des Ist-Zustandes der Bestandsstrecke gewählt. Es ist jedoch vor allem für die Beurteilung von zulässigen Lärmimmissionen während der Bauphase unabdingbar, dass der Ist-Stand ausreichend erhoben wird. Der Ist-Stand ist bei den einzelnen Wohnobjekten der Gemeindebürger am aufgehenden Mauerwerk bei den Aufenthalts- bzw Schlafräumen zu erheben, eine „Hochrechnung“ ist nicht zulässig (vgl dazu die Rsp des VwGH vom 9.9.2015 Zl 2013/03/0120) Der Verwaltungsgerichtshof hat bereits ausgeführt, dass für den Fall, dass eine Messung am entscheidenden Immissionspunkt möglich ist, es - von Ausnahmefällen abgesehen - unzulässig ist, die dort zu erwartenden Immissionen aus den Ergebnissen einer Messung an einem anderen Ort zu prognostizieren (vgl zur Frage der unterlassenen Messung der Umgebungslärmsituation das E vom 21. Dezember 2011, 2010/04/0046). Auf dem Boden dieser Rechtsprechung ist der Durchführung von Messungen - soweit diese möglich sind - grundsätzlich der Vorrang vor lärmtechnischen Berechnungen einzuräumen.
Da in Entsprechung der Rechtsprechung des VwGH vom 29.1.2018 Zl Ra 2017/04/0026
als Ausgangspunkt für die Beurteilung, ob eine unzumutbare Belästigung der Nachbarn vorliegt, die konkret gegebenen tatsächlichen örtlichen Verhältnisse maßgeblich sind, sodass es präziser, auf sachverständiger Grundlage zu treffender Feststellungen über die Immissionssituation vor Inbetriebnahme des zu genehmigenden Projekts bedarf, der die auf Grund des zu genehmigenden Projekts zu erwartenden Immissionen gegenüber zu stellen sind (Hinweis E vom 29. Mai 2009, 2006/03/0156 mwH) ist die UVE nicht geeignet eine Aussage darüber zu treffen, ob eine Umweltverträglichkeit vorliegt, da die Behörde zunächst jenen Immissionsstand festzustellen hat, der den tatsächlichen örtlichen Verhältnissen - noch ohne Einbeziehung des zu beurteilenden neuen Vorhabens - entspricht.

Betreffend das 5km lange Förderband wurden unzureichende Ist-Erhebungen zur Lärmsituation im Bereich der Ortschaft Spanswag und keine Erhebungen im Bereich der Ortschaften Fischachmühle, Finkleiten und bei Doppl, bzw. entlang des Förderbandes getätigt. Angaben über Dauer und Lärm der Errichtung des Förderbandes sind nicht enthalten. Betreffend die Zwischenlagerstätten fehlen die relevanten Erhebungen. Beispielsweise ist der MP 14 in der Waldsiedlung ungeeignet, da dieser nicht in Richtung Baustelle gelegen ist. Bei Gerperting gibt es gar keine Messung.
Es fehlt die Beschreibung warum die Lärmmessung des Ist-Standes am 29.10.-30.10.2015 gerade an einem Donnerstag (Bestandsstrecke) bzw am 5.9.-6.9.2018 (Spanswag) repräsentativ für die ganze Woche und für alle Jahreszeiten/Wetterbedingungen ist.
Die Betriebszeiten der Baustelleneinrichtung Weng werden auch am Samstag und Sonntag von 0:00-24:00 und der Betrieb der Betonmischanlage Tübbingwerk von Montag bis Sonntag von 0-24h angegeben. (B12.02.01 Seite 18 Tabelle 2).
Es wird weiters ausgeführt, dass die Fahrten für Transportbeton entsprechend dem Erfordernis auch am Wochenende und in den Abend- und Nacht-Stunden stattfinden müssen. (vgl Baukonzept Materialbewirtschaftung B.12.02.01 Seite 74 unten). Der Baugeräteeinsatz erfolgt bei der Baustelleneinrichtung Weng auch am Wochenende und in den Nachtstunden während der gesamten Baudauer.
Zur Verbesserung der Lärmproblematik muss die Verlängerung des Lärmschutzwalls Richtung Fischweng-Waldsiedlung bis und 100m entlang zur Haunhartingerstraße um die Lärm- und Staubemission besser U-förmig einzuschließen (vgl E.01.13 Seite 235) geprüft werden. Dies insbesondere auch zum Schutz vor Feinstaub und Staubniederschlag in der Bauphase vgl dazu E.02.03 Seite78 (Ausbreitungskarte Zusatzbelastung Bauphase Feinstaub PM2,5) wo ein roter Bereich über 10.0 ug/m3 und auch auf Seite 81 ein roter Bereich für Staubniederschlag von > 50 mg/(m2*d) festgehalten ist.

Im Bereich der Überquerung der Neubautrasse durch die Haunhartingerstraße ist die Tunnellüftungsanlage projektiert (E.01.13 Seite 235) die eine hohe Lärmbelastung für die Anrainer insbesonders bei Westwind befürchten lässt, es ist zu überprüfen ob eine Punktabsaugung in weniger besiedelten Gebieten nicht umweltverträglicher wäre oder die Situierung weiter entfernt von den Wohngebieten möglich ist.

In der UVE wurde auch für die Ermittlung der zulässigen Lärmbelastung der falsche Ansatz gewählt. Die Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung kann hier überhaupt nicht herangezogen werden. Es ist selbstverständlich die ÖAL-Richtlinie Nr 3 Blatt 1 heranzuziehen und ist das humanmedizinische Gutachten auf Basis der ÖAL-Richtlinie Nr. 6/18 „Die Wirkungen des Lärms auf den Menschen Beurteilungshilfen für den Arzt“ auszuarbeiten.
Selbst die Schwellenwerte der BStLärmIV (die zu hoch gesetzt sind) werden häufig – nach Darstellung der Projektwerberin - überschritten. Die Auswirkungen werden als merkbar nachteilige Auswirkungen beschrieben. Merkbar nachteilige Auswirkungen befinden sich in der Skala kurz vor umweltunverträglich, werden aber noch als umweltverträglich eingestuft. Gerade deshalb, bedarf es hier einer genauesten Erhebung, da erst dann eine vollständige Beurteilungsgrundlage zur Umweltverträglichkeit vorliegt.

2. Luft

Im Prüfbericht Luftgüte C.04.01 werden die Messprinzipen und die Messstellen beschrieben. Für den Bereich Köstendorf wurde am Grundstück Moosmühlstraße 14 eine PM10 und eine NO2/NOx Messung (Seite 45) und am Grundstück Moosmühlstraße 14 und Reichberg 23 wurde eine Messung für Staubniederschlag und Stickstoffdioxid NO2 (Seite 73) durchgeführt. Es wurde jedoch nicht beschrieben, warum mit lediglich einer Messstelle für ganz Köstendorf für PM10 das Auslangen gefunden werden soll und warum gerade der Ort der gewählten Messstellen repräsentativ ist. Soweit ersichtlich wurde für den Feinstaub PM 2,5 überhaupt keine Messungen durchgeführt. Insbesondere fehlt eine Bestandsaufnahme im Bereich Hallerbauer.
Im Wirkungsfaktorbericht Luftschadstoffe wird in der Zusammenfassung ausgeführt, dass für die Beschreibung der vom Vorhaben beeinflussten Umwelt ein Ist-Zustand über Messdaten

repräsentativer Luftgütemessstellen des Landes Salzburg und des Landes Oberösterreich definiert wurde. Weiters wird ausgeführt, dass eine Trendentwicklung der relevanten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid und Feinstaub im Land Salzburg und im Land Oberösterreich gemäß den Jahresberichten zu den Luftgütemessungen der Länder eine leichte Reduktion über die Zeit zeigt, wobei die starke Abhängigkeit der PM10-Konzentration von der Winterwitterung eine Trendabschätzung grundsätzlich erschwert.
Weiters wird dann ausgeführt, dass die zukünftige Immissionsgesamtbelastung während der Bau- und Betriebsphase des Vorhabens Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg durch Überlagerung von Vorbelastung und projektbedingter Zusatzbelastung ermittelt werden kann. Diese Überlagerung würde für jene Emissionsstoffe vorgenommen werden, für die relevante Zusatzbelastungen durch das gegenständliche Vorhaben ermittelt worden wären.
Für die Bauphase Zyklischer Vortrieb SET und Kontinuierlicher Vortrieb SET würde die projektbedingte Zusatzbelastung durch das Bauvorhaben der Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg an einigen betrachteten Immissionspunkten mit Wohnnutzung (ganzjähriges Wohnen) im Untersuchungsgebiet die jeweilige Irrelevanzgrenze gemäß dem Schwellenwertkonzept überschreiten.
Dadurch, dass Messungen für den Feinstaub PM 2,5 fehlen, der ganze Wirkungsfaktorbericht Luftschafstoffe auf einer Trendabschätzung und nicht auf Messungen beruht ist die UVE als Grundlage für ein UVP-Verfahren nicht geeignet, da sie nicht alle relevanten Umweltauswirkungen in ausreichendem Maße behandelt und berücksichtigt. Insbesondere ist vollkommen unklar, zu welchem Ergebnis es kommt, wenn reale Daten, nämlich tatsächliche Messungen den Rechnungen zu Grunde gelegt werden, wenn jetzt schon durch eine Trendabschätzung, wobei zugestanden wird, dass die Witterung eine Abschätzung erschwert, es zu Überschreitungen kommt.

3. **Verkehr**

Für die Einschreiterin (deren Bürger) stellt der Verkehr eine enorme Belastung dar und sind diese Auswirkungen als merkbar nachteilig beschrieben.
Von der Einschreiterin kann die Sperre der Gemeindestrasse bei Erka-Haunharting über 15 Jahre (B 12.02.01 Kap 5.7.1) keinesfalls akzeptiert werden. Die geplante Route 9 zur künftigen Erreichung von Haunharting ist nicht richtig, da ein landwirtschaftliches Wegenetz als öffentliche Straße herangezogen wird. Die Einschreiterin muss mit dem Schulbus und dem Kindergartenbus die Kinder abholen und ist ihr dies durch die Sperre nicht möglich. Haunharting wird vom öffentlichen Verkehr von der L 238 abgeschnitten.
Grundsätzlich sind alle Gemeindestraßen für die projektierte Verkehrszunahme durch Umleitungen und Straßensperren nicht ausgelegt, sondern müssten die Straßen zumindest eine Fahrbahnbreite von 5,5m bzw 2 Fahrstreifen aufweisen.

3.1. Hilgertsheim / Gerperting

Der geplante Neubau der Gemeindestraße „Hilgertsheim“ bis Gerperding ist nur mit 3,5 m Straßenbreite (mit Bankett 4,0m) geplant. Sämtliche neu zu verlegenden Straßen (entlang der Neubaustrecke von der Firma Palfinger bis Kleinköstendorf), sind so wie die Bahnüberführung Hilgertsheim und die Brücke über den Eisbach natürlich auch mit mind. 4 m Straßenbreite (Asphalt ohne Bankett) auszuführen.
Auch ist das dargestellte Brückenbauwerk „Überführung Hilgertsheim (B.05.03.02)“ auf der südlichen Seite für eine Durchfahrt mit einem dem Stand der Technik angepassten landwirtschaftlichen Fahrzeugen nicht verkehrssicher möglich. Die Durchfahrtsbreite muss mindestens 4,5 m betragen.

3.2. Palfinger, Moosmühlstraße

Im Bereich der Firma Palfinger gibt es einen rechtsgültigen Bebauungsplan der Grundstufe vom 19.2.2018 der Gemeinde Köstendorf, in welcher die Straßenbreite entlang des Eisbaches und entlang des Werksgeländes der Firma Palfinger (später Nahbereich der HL Streckenführung) mit einer Breite von 7 m ausgewiesen ist. Diese Breite muss auf Grund der Zu- und Abfahrtsmöglichkeit (besonders An- und Ablieferung durch LKW) unbedingt erhalten bleiben.

Zu prüfen ist, ob eine technische Einhausung der HL Strecke im Bereich Fa. Palfinger, hier mögliche Scherwinde, Abstandsunterschreitungen zur neu zu errichtenden Gemeindestraße, usw., den gesetzlichen Anforderungen der RVS standhält. Auch muss berücksichtigt werden, dass die Firma Palfinger den Werksverkehr auf dem Firmengelände auf einer mind. 3,5m breiten Straße (zwischen Gemeindestraße und Werkshalle) uneingeschränkt weiterführen kann.

3.3. L 238 Seekirchner Landesstraße

Durch die enormen zusätzlichen Verkehrsbelastungen (Baustellenverkehr von der A1) auf der L238 von Seekirchen bis zur Baustelle Tunnelportal Köstendorf werden Fußgänger und Radfahrer gefährdet, eine diesbezüglich Untersuchung wurde nicht vorgelegt und fehlt. Diese Gefährdung ist unbedingt zu berücksichtigen. Die Gemeinde Köstendorf fordert hier zur Herstellung einer Umweltverträglichkeit die Errichtung eines Geh- und Radweges im Zuge der Verlegung der 30kV-Kabelleitung als Baustromversorgung entlang der L 238.
Die Einfahrt in die Seekirchner Landesstraße bei km 8,2 von Schleedorf kommend, ist für LKW auf Grund des spitzen Winkels nicht möglich. Vermehrte Verkehrsunfälle belegen dies. Eine kreuzungsfreie Anbindung ist zu prüfen.

3.4. Erka/Haunharting und Helming/Tödtleinsdorf

Da wie bereits oben beschrieben die Straße Erka/Haunharting während der gesamten Bauzeit nicht befahrbar sein soll, kommt es zu unzumutbaren Verkehrsverlagerungen. Neue Umfahrungsströme werden mitten durch kleine Orte (Helming, Tödleinsdorf und Erka/Haunharting) geführt, bei denen die Straßen für keinen Begegnungsverkehr ausgelegt sind. Teilweise sind die Straßen nur 3,5m breit und diese sind als ländliches Wegenetz errichtet worden. Diese sind nicht für die zu erwartende Frequenzzahlen sowie nicht für den Schwerverkehr ausgelegt. Es handelt sich dabei um Ortschaften ohne Gehsteige, in denen die Kinder noch auf der Straße spielen und zur Bushaltestelle gehen. Die Sicherheit, vor allem die Schulwegsicherheit wurde bei den Einreichunterlagen nicht beurteilt und fehlt zur Gänze. Mehrbelastungen des Verkehrsaufkommen von ursprünglich 450 Fahrzeugen /24h auf 1200 Fahrzeugen /24 Stunden werden nicht hingenommen. Die ländlichen Wegenetze sind für solche Kapazitäten nicht ausgelegt. Die Straßen müssen mindestens 5,5 m Fahrbahnbreite und 2 Fahrstreifen aufweisen. Die Bestandsstraße Erka/ Haunharting Richtung Süden, als direkte Anbindung an die L 238, ist mittels provisorischer Straßenführung (evtl. vorgezogener Tunnelbau) sicherzustellen.
Nördlich von Tödtleinsdorf befindet sich eine ländliche private Wegerhaltungsstraße. Die Straßenbreite beträgt 2,7m (Asphalt ohne Bankett). Für die Erschließung zum geplanten Hochbehälter „Löschwasserversorgung“ ist die Straße auf mind. 3,5m auszubauen.

3.5. Hilgertsheim

In Hilgertsheim besteht eine 16t Beschränkung. Die Straßen sind sehr verwinkelt und nicht für Schwerverkehr geeignet. Auch im Bereich der Firma Palfinger ist eine Baustellenzufahrt Richtung Materiallager Hilgertsheim / südlich der ÖBB Strecke, nicht möglich. Hier befinden sich beidseitig hochwertige Industrieanlagen, welche nicht durch Staub und Dreck verschmutzt werden dürfen. Es muss eine eigene Baustellenstraße, auf der Trassenführung der HL Strecke errichtet werden, ob eine direkte Anbindung von der L 238 sinnvoll ist, muss geprüft werden. Eine Baustellenzufahrt darf nicht über die Moosmühlstraße und nicht über Hilgertsheim erfolgen.

3.6. Weng / Wengdurchlass

Für die Ortschaft in Weng gelten die Ausführungen zu oben Punkt 3.4. Zudem muss erwähnt werden, dass der bestehende Eisenbahndurchlass Weng / Eisbach für LKW mit Anhänger nicht geeignet ist (Engstelle Tunnel)

3.7. Baustraße Spanswag Tannberg

Da hier teilweise Streckensteigungen bei der neu zu errichtenden Straße Richtung Tannberg von bis zu 15% (siehe B.12.01.01.11 LS Förderband) im Nahbereich von Siedlungsbereichen

gegeben sind, ist hier ein massiver Schadstoffemissionsausstoß zu erwarten. Daher müssen hier Fahrzeuge nach dem neusten Stand der Technik in Bezug auf reduzierte Schadstoffemissionen, unter Einhaltung von Richtlinien und Verordnungen (zum Zeitpunkt der Ausschreibung) in Einsatz kommen.

Aus Sicht der Einschreiterin muss der Transport der Baumaterialien über die Schiene geprüft werden. Gem § 17 Abs 2 Z 2 UVP-G ist die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten. Bei einem Transport per Schiene würde die Immissionsbelastung durch das Förderband (samt einhergehenden Flächenverbrauch) sowie die Verkehrsbelastung wegfallen und die Gesamtbauzeit und Belastung für die Gemeinde Köstendorf würde sich um ca. 4 Jahre verkürzen. Die Zu- und Abtransporte, verursacht durch den Baustellenverkehr von der A1, können auf den bestehenden Straßen nicht mehr aufgenommen werden. (Morgen- und Abendspitze). Die Baustellenbeschickung muss per Bahn erfolgen, es ergeht dazu der Hinweis, dass bis zum Baubeginn das 3. Gleis Richtung Steindorf fertig gestellt ist, sodass auch eine ausreichende Kapazität per Schiene unter anderem auch Richtung Braunau vorliegt. Ausgehend vom Bereich der Firma Palfinger kann die HL Bahnstrecke vorab bis zum Tunnelportal errichtet werden. Durch eine Änderung des Bauzeitplanes dahingehend, dass zuerst die Gleise bis zum Tunnel gebaut werden, ist bereits über die neu gebaute Bestandsstrecke der Abtransport von Aushubmaterial möglich. Dies hat auch den Vorteil des geringeren Bodenverbrauches (vgl dazu gleich Punkt 3).
Bei der derzeit bestehenden Strecke bestehen mehrere Möglichkeiten der Bahnunterquerung für Mensch und Tier zwischen km 292 und km 293/5. Diese Durchgänge befinden sich derzeit bei km 292/450, bei km 292/650 und bei km 293/2. Es muss zumindest nach dem Neubau eine Möglichkeit für eine gefahrlose Unterquerung (für das südlichste Gleis) für Mensch und Tier (auch Rinder) in diesem Bereich mit einem Ausmaß von mind. 4x4 m geben. Dies ist laut derzeitigen Planungen am besten zwischen km 293/0 und 293/2 zu bewerkstelligen.
In der Verkehrsuntersuchung wird lediglich der Baustellenverkehr in Form von LKW´s erfasst. Berechnungen zum anfallenden zusätzlichen PKW-Verkehr durch die Beschäftigten auf den Baustellen (Tübbingwerk, Zwischenlager, Tunnelbohrung ….) fehlen. Diese werden zwar mit 880 PKW werktags (B.12.02.01 Seite 95) sowie Samstag und Sonntag mit 352 PKW´s (B.12.02.01 Seite 96) angesetzt, diese werden aber bei der zusätzlichen Verkehrsbelastung nicht berücksichtigt.
Das Verkehrskonzept betrachtet die Verkehrswege nur über Eugendorf kommend. Eine Erhebung/Berechnung der Verkehrswege über die Autobahnabfahrt Mondsee kommend und die dadurch entstehenden Belastungen für Köstendorf Ort und Kleinköstendorf fehlt.

4. **Bodenverbrauch**

Im Abschnitt Ost sind insgesamt 105,04 ha landwirtschaftlicher Fläche betroffen (vgl Sonstige Unterlagen Bericht Planungsrelevante C 03.01 Seite 29). Die Bodenbonität wurde als bedeutend bis sehr bedeutend eingestuft. Die Auswirkungen werden als merkbar nachteilig, also eine Stufe vor umweltunverträglich eingestuft.
Eine Änderung des Bauzeitplanes durch den Bau der Gleise zum Tunnel im ersten Schritt führt zu einem weit geringeren Bodenverbrauch wenn in Weng die südlichste Trasse Richtung Wien (B 02.02.03) zuerst gebaut wird. Die Baustelleneinrichtungsfläche in Weng ist komplett überdimensioniert. Es muss hier der Baustelleneinrichtungsplan adaptiert werden, was zu einer Flächeneinsparung führt. Vor allem bleibt wertvolle landwirtschaftliche Fläche und wertvoller Wald erhalten, da ohnehin bereits 38ha (!) abgeholzt werden.
Die Auswirkungen des hohen Bodenverbrauches auf den Bauernstand wurden nicht geprüft. Bei einer derartigen Flächeninanspruchnahme ohne Ausgleichflächen über eine Bauzeit von 15 Jahren bedeutet für den Bauernstand das „aus“. Kein Bauer kann über 15 Jahren ohne seine Felder und Wälder auskommen und führt dies auch dazu, dass die Jungbauern bzw. die Kinder der Bauern einen anderen Beruf ergreifen und den Betrieb nicht fortführen, sofern der Betrieb erhalten werden kann.
Weiters ist eine überführungsfreie Kreuzung in Hilgertsheim (B 05.03.02) zu prüfen. Eine niveaugleiche Einbindung ist möglich und wurde von den Anrainern auch immer wieder gefordert. Dies würde zu einer großen Flächeneinsparung führen. Es wird erneut auf § 17 Abs 2

Z 2 UVP-G verwiesen, wonach die Immissionsbelastung für zu schützende Güter möglichst gering zu halten ist.
Sollte an der Überführung weiter festgehalten erhalten werden, dann ist in jedem Fall die Durchfahrt für den Verkehr mit einer Breite von 4,50m anzusetzen, da sonst die landwirtschaftlichen Fahrzeuge mit der Mähkombination nicht durchpassen und so die Felder von der Bewirtschaftung abgeschnitten werden. „Siehe auch Verkehr"
Um eine Umweltverträglichkeitseinschätzung abgeben zu können müssen hier Erhebungen erfolgen.

5. 110 kV-Leitung

Eine Verkabelung dieser Spannungsebene ist heute Stand der Technik, daher ist im Verfahren diese Verkabelung samt der Einbindung Unterwerk (Neubau der 110 KV Ltg) zu prüfen und der Freileitungsvariante gegenüberzustellen. Im Bereich der Anbindung an die 110 KV Freileitung (IST Bestand Richtung Traunstein) ist diese Bestandsleitung (von Mast 20 bis Mast Palfinger) direkt an die neue ÖBB HL Strecke zu verlegen. (Um den enormen Flächenverbrauch zu reduzieren bzw. einen Ausgleich zu schaffen wird angeregt die bestehende 110 kV-Leitung in Richtung HL Trasse zu verlegen). Dies insbesondere auch im Hinblick auf den ohnehin schon enormen Flächenverbrauch in Köstendorf und die Örtlichkeit an sich. Dort wo die 110 kV- Freileitung geplant ist befindet sich der Rastplatz der Zugvögel auf dem Weg zum Winterquartier und retour. Es fehlt die Bestandserhebung zum Vogelbestand im Bereich des neu geplanten Unterwerkes nördlich der Gleise Richtung Hellmühle komplett.
Um eine Umweltverträglichkeitseinschätzung abgeben zu können müssen hier Erhebungen erfolgen.

6. natürliche radioaktive Stoffe im Erdreich

Die Gemeindebürger sind durch Postwürfe, in denen auf die hohe Radioaktivität des Aushubmaterials und die Verfrachtung des radioaktiven Staubes in der Luft hingewiesen wird, enorm verunsichert. Tatsächlich befindet sich die Gemeinde Köstendorf in der Potentialklasse 2 und 3 für Radon. Bei der Radonpotenzialklasse 1 kann man annehmen, dass eine Gefährdung durch Radon relativ gering ist. Bei der Radonpotenzialklasse 2 und 3 besteht ein jeweils erhöhtes Risiko durch Radon.
Im Fachbericht Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie F08.01 Seite 29f Punkt 4.1.4. wird festgehalten, dass keine Indizien für das natürliche Vorkommen von Uran vorliegen. Es wird lediglich auf allgemeine Erkenntnisse und eine Messung der natürlichen Gammastrahlung in Bohrungen im Rahmen der Baugrunderkundung für das gegenständliche Projekt mittels NaI-Szintillationszähler hingewiesen. Es hätte jedoch eine Messung mittels Gammaspektrometrie stattfinden müssen. Der Bohrkern wurde zwar auf eine Reihe von Elementen jedoch gerade nicht auf Kalium, Uran, Thorium und Radon untersucht.
Weiters wird im Fachbericht Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie F08.01Punkt 4.1.4 Sonstige Gefährdungen in der Bauphase Seite 34/35 wie folgt ausgeführt: *„Aus den oben angeführten projektspezifischen Untersuchungen (Messung der natürlichen Gamma-Strahlung in Bohrungen) und den vorliegenden Informationen von österreichweiten geochemischen Analysen von Bachsedimenten (IRIS – Interaktives Rohstoff-Informations-System) sowie Radonmessungen in geschlossenen Räumen kann gefolgert werden, dass durch das Entnehmen und Verbringen von Aushub- bzw. Ausbruchsmaterial im Projektgebiet keine Massen bewegt und zur Ablagerung gebracht werden, die eine Belastung durch radioaktive Elemente (238Uran, 232Thorium, 4°Kalium, 222Radon) aufweisen bzw. verursachen, die über dem natürlichen, im Projektgebiet bisher schon vorkommenden geringen Ausmaß liegt.*"
Die zitierte Schlussfolgerung ist nicht nachvollziehbar, da keine quantifizierende Abschätzung einer Exposition von Anrainern, gegenüber Radon, bzw. staubgebundenem Radon für die unterschiedlichen Expositionsmöglichkeiten vorliegt.
Es muss daher, nachfolgende mögliche Radonexpositionen quantifiziert und nachfolgend humanmedizinisch beurteilt werden:

Expositionen gegenüber Radon und an Staub angelagertem Radon ausgehend von nachfolgenden Quellen:

- Tunnel
- Förderband
- Deponie Steinbachgraben
- Geländemodellierungen z.B. für Baustelleneinrichtungen

Da das humanmedizinische Gutachten auf ein unvollständiges Gutachten aus dem Fachbereich Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie aufbaut, ist das humanmedizinische Gutachten ebenso unzureichend. Weiters fehlt eine wesentliche Literaturangabe im humanmedizinischen Gutachten, da die Gutachterin aus humanmedizinischer Sicht zur Auffassung gelangt, dass das Vorkommen von Radon 222 darauf hinweist, dass im Projektgebiet vor sehr langer Zeit Uran vorgekommen ist; dieses Element jedoch nicht mehr in der Gesteinsform vorhanden wäre. Dieser Schluss – ohne Angabe einer Literaturstelle oder eines Nachweises – bei Uran 238, einem α-Strahler, mit einer Halbwertszeit von 4,468 Milliarden Jahren ist offenkundig unschlüssig.
Gerade eine mögliche Anbindung von Radon an Feinstaub wird völlig außer Acht gelassen und nicht behandelt.

Ohne derartige Untersuchungen kann keine Aussage über die Umweltverträglichkeit abgegeben werden, sodass die UVE mit einem erheblichen Mangel belastet und unvollständig ist.

7. Ausgleichsmaßnahmen

In der UVE werden eine Reihe von Ausgleichsmaßnahmen beschrieben. Für diese Ausgleichsmaßnahmen liegen jedoch keine Zustimmungen der Grundstückseigentümer vor. Es geht nicht an, dass die zur Erreichen der Umweltverträglichkeit notwendigen Ausgleichsmaßnahmen pro forma dargestellt werden und eine tatsächliche Durchführung „in den Sternen“ liegt.
Im Erkenntnis vom 22.11.2018 Zl Ro 2017/07/0033, Ro 2017/07/0034 bis 0036 hat der VwGH ausgesprochen, dass die Zustimmungserklärung der Eigentümer betroffener Liegenschaften für potentielle Ausgleichsflächen vorliegen muss.
Da die Ausgleichsmaßnahmen daher derzeit rechtlich nicht vorliegen, ist derzeit keine Umweltverträglichkeit gegeben.

8. Wilddurchlass/Tier und Pflanze

Auf Grund der 4 Gleise ist ein Wildwechsel künftig nicht mehr möglich und der Wildkorridor wird durchschnitten. Der Wilddurchlass (B05.02.02) in der projektierten Breite ist vollkommen ungeeignet, da das Wild offenkundig nicht durch Wasser geht. Um den Wildkorridor aufrecht zu erhalten, muss eine Plattform für den unterirdischen Wildwechsel geschaffen werden. Die Wildunterführungen u. Korridors sind zwar im Bericht Maßnahmenkonzept B.13.01 beschrieben aber die technische Umsetzung im Objektplan KS03 ist nicht angeführt. Eine Planung hat nach der RVS-Wildschutzrichtline zu erfolgen.
Der Bestand von Hecken wurde unzureichend erhoben. Für Maßnahmen wurden die Flächen von bereits bestehenden Hecken entlang des Eisbaches berechnet. Die Sinnhaftigkeit der geplanten Standorte der Maßnahmen wie z.B.im Bereich Hellmühle und Tiefsteinbach-Landesstraße wird als fraglich eingestuft (Ökofallen) und sind zu überprüfen.
Die Bestandserhebungen der Tier- und Pflanzenwelt im Bereich des Förderbandes und der Deponie Steinbachgraben wurden von der Bewilligungswerberin nur unzureichend durchgeführt, da die Bestandserhebung nur im Herbst 2018 erfolgt ist. Daher konnten keine Vogelbrutnachweise und bei den Pflanzen keine Nachweise an den Magerstandorten erhoben werden. Die Erhebung des Ist-Zustandes vgl isb F03.04 ist daher nicht richtig.
Das Rebhuhn ist in der Artenliste anzuführen, da hier die Bruterfolge in den letzten 10 Jahre zwischen Hilgertsheim, Köstendorf und Fahrnberg nachgewiesen sind.
Für den Teilraum Hallergut Steinbachgraben wird die Auswirkung der Bauphase auf Vögel mit einem Gesamtflächenbedarf von 1,3 ha angegeben, hier ist jedoch die gesamte Deponieflä-

che von ca. 30 ha heranzuziehen. Dasselbe gilt für die Fledermäuse. Hier wird die Rodung im Bereich Ostportal, Fischweng und Steinbachgraben mit einem Gesamtausmaß von nur 15,45 ha angegeben. Es ist jedoch auch hier die Deponiefläche des Steinbachgrabens, die gerodet wird, von ca 30ha ebenso zu berücksichtigen.

9. Wasser

Die Einschreiterin wird im Jahr 2020 einen Hochwasserschutz in Weng, welches Verfahren derzeit bei der BH Salzburg Umgebung mit der AZ 30303-202 / 2588 / 1-2018 behängt, ausführen. Dieses Projekt ist zu beachten und einzuplanen.
Betreffend die Verlegung der L238 fehlt eine Berechnung der besonderen Hochwassergefährdung. Es gibt für den Betrieb (neuverlegte Landesstraße L 2038) kein Entwässerungskonzept und es wird lediglich eine Verrieselung vorgesehen, die technisch nicht machbar ist. Die derzeit zur Verfügung stehenden Überflutungsflächen samt großflächiger Retentierung gibt es nach Anböschung des Geländes nicht mehr und es ist unbedingt ein Entwässerungskonzept vorzulegen, welches mit der Einschreiterin und der Wasserrechtsbehörde (bewilligungspflichtige Maßnahme) abzustimmen ist. Durch die Verlegung der Landesstraße wird die Hochwassersituation für die Einfahrt Waldsiedlung extrem verstärkt, da die Einfahrt Waldsiedlung dann den tiefsten Punkt bildet.
In diesem Zusammenhang ergeht der Hinweis, dass eine Reihe in den 70er Jahren erbaute Bestandsanlagen, für die keine wasserrechtliche Bewilligung vorhanden ist, in Form von unterirdischen Verrohrungen im Bereich der Baustelleneinrichtung Weng vorhanden sind. In den Projektunterlagen wird nur ein Rohr erwähnt (ehem. Notwinklbach - F.08.01 Seite 107 und Seite 127 wird darauf verwiesen (Punkte 5.2.2 und 5.3.3.2)). Diese sind zu berücksichtigen und nach wasserrechtlicher Genehmigung abzuleiten.

Ein Entwässerungskonzept für die Baustraße Richtung Tannberg (Instandhaltungsweg für das Förderband) fehlt komplett (vgl B.12.03.03.03). Eine Verrieselung über die Dammschulter ist auf Grund der Bodenverhältnisse höchst problematisch. Eine Entwässerung ist nur mittels einer Retention und dosierter Ableitung in den Eisbach (wasserrechtliche Bewilligung) möglich.
Im Bericht „B.01.03. KÖSA Bericht Vorhaben“ wird unter Punkt 4.3.3.2 auf Seite 18 auf das Thema Löschwasserleitung hingewiesen. Im Projekt gibt es keine Beschreibung zu diesem Vorhaben. Bezüglich Zufahrt, Hochbehälter, Leitungsführung, usw. sind Unterlagen vorzulegen und Projektbeschreibungen beizulegen.

Das Thema „Wasserversorgung und bestehende Quellschüttungen“ der Köstendorfer Wasserversorger ist zu wenig beschrieben, da in das Grundwasserdruckniveau und das Grundwasserniveau abgesenkt wird. Auch ist die Versorgungsicherheit bei unvorhergesehener Grundwasserabsenkung für die Praxisanwendung nicht erkennbar.

10. Förderband

Das Förderband ist lärmtechnisch so auszuführen, dass die zulässigen Grenzwerte unterschritten werden. Die Gebiete bzw. Ortschaften Bereich Spanswag, Pifuß, Tannberg sind als sehr „lärmarm“ anzusehen. Besonders in der Nacht gibt es hier praktisch keine Lärmbelastung. In Bezug auf die gesundheitsmedizinische Betrachtung ist hier die ÖAL Richtlinie 3 für die maximale Lärmbelastung anzusetzen. Siehe in diesem Zusammenhang auch die Ausführungen zu Punkt 1. (Lärm).

11. Tourismus

In der UVE wird lediglich der Nächtigungstourismus behandelt und ausgeführt, dass auf Grund der ohnehin geringen Nächtigungszahlen keine relevanten Auswirkungen auf den Tourismus zu erwarten wären.
Nicht behandelt wird jedoch der Tagestourismus in Köstendorf. Vor allem das Gebiet Tannberg und das Gebiet Wenger Moor wird als Naherholungsgebiet (Radtouren und Wanderungen) stark genutzt. Beim Wenger Moor handelt es sich um das Natura-2000-Gebiet

"Wallersee-Wengermoor". In Weng, nur 500m vom Natura 2000-Gebiet entfernt wird ein Zwischenlager errichtet.
Eine Erhebung in der UVE zum Tourismus (Tagestourismus) fehlt und daher ist die UVE zu ergänzen.

12. Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben wird als „Neubaustrecke Köstendorf- Salzburg, Bestands-km 290,185 bis Bestands-km 311,468, als Teil des viergleisigen Ausbaus der Strecke zwischen Wien und Salzburg“ beschrieben.
Es wird jeweils beschrieben, dass die Neubaustrecke in Köstendorf beginnt und in Salzburg endet. Es bestehen – bis auf die Beschreibung der Bewilligungswerberin – keine Anhaltspunkte dahingehend, warum die Beschreibung nicht dahingehend lauten soll, dass die Strecke in Salzburg beginnt und in Köstendorf endet.
Vielmehr ist es Faktum, dass weitere Ausbauten nicht westlich von Salzburg, sondern künftig von Köstendorf in Richtung Wien geplant werden – darum ist dies ein Teil des Ausbaues der Strecke von Salzburg in Richtung Wien (und nicht umgekehrt), da weiter von Köstendorf östlich in Richtung Wien der Ausbau noch nicht stattgefunden hat, sondern eben erst in Planung ist.
Aus Sicht der Einschreiterin ist jedoch relevant, dass die Bewilligungswerberin ihre weitere Planung bekannt gibt, damit geprüft werden kann, zu welcher Belastung die Weiterführung des Ausbaues der Strecke in Richtung Wien für die Gemeinde Köstendorf führt. Diese Belastung ist in diesem UVP-Verfahren auch zu beurteilen. Es ist nicht zulässig, dass ohne nähere Begründung willkürlich ein Abschnitt (Köstendorf-Salzburg) als zu beurteilender Abschnitt für das UVP-Verfahren Seitens der Bewilligungswerberin bekannt gegeben wird. Es besteht beispielsweise die Möglichkeit, dass die Bewilligungswerberin nach Einbindung der Neubaustrecke in die Bestandsstrecke einen weiteren Tunnel in Richtung Wien plant/baut und Baustelleneinrichtungen (Flächen) in der Gemeinde Köstendorf neuerlich nur dann von der anderen Richtung in Anspruch genommen werden und dies zu einer Umweltunverträglichkeit führt.
In diesem Zusammenhang wäre auch zu beurteilen, ob eine Variantenprüfung dahingehend erfolgen hätte müssen ob nicht eine Fortführung des Flachgautunnels Richtung Neumarkt zu einer geringeren Immissionsbelastung geführt hätte.
Die Einbindung der Neubaustrecke in die Bestandsstrecke mittels Überführung des Gleis 2 (Strecken Nr. 10102 GL2 bei km 292 - 293) erscheint gerade in Bezug auf den großen Flächenverbrauch sowie die Höhenentwicklung des geplanten Brückenbauwerkes (Überführung Gemeindestraße Hilgertsheim B.05.03.01 u. 02) als ökologisch und wirtschaftlich nicht vertretbar (umweltunverträglich). Vielmehr ist die Forderung hier „niveaugleich“ die Neubaustrecke mit der Bestandsstrecke zu verknüpfen.
Ohne eine detaillierte Darstellung der zukünftigen Ausbaustrategie in Richtung Wien bzw. Weiteführung des 4 spurigen Ausbaus der Bahnstrecke zumindest bis zum Bereich Haltstelle „Ederbauer“ ist die UVE unvollständig, da nicht beurteilt werden kann ob die geplanten Überführungen bzw. Betonbauwerke langfristig notwendig sind und somit nicht nur die Investitionskosten speziell für die Einbindung in die bestehende zweispurige Strecke nach Wien, der Flächenverbrauch sowie die mit diesen Bauten einhergehenden massiven Umweltbelastungen unverhältnismäßig hoch und nicht argumentierbar – und somit nicht umweltverträglich sind.
Beim Regionalforum im Jahr 1999 wurde Seitens der Bewilligungswerberin der Abschnitt Schwanenstadt-Salzburg, dementsprechend inkludierend den nunmehrigen Abschnitt Köstendorf-Salzburg, als Projekt vorgestellt. Gerade dies zeigt, das eigentliche Gesamtvorhaben, aus welchem nunmehr ein willkürlicher Abschnitt „herausfiletiert“ und zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht wurde. Ein Auszug aus dem Protokoll wird beigeschlossen.

Der Bauzeitplan mit den einzelnen Gewerken ist in keiner Art und Weise stimmig. Baulogistisch ist zu prüfen, dass zuerst der Verknüpfungspunkt Gerperting mit Bestand und Neubaustrecke verknüpft und eingebunden wird. In weiterer Folge kann der Baustellenzu- und Abtransport über die Neubaustrecke bis zum Tunnelportal geführt werden. Dadurch könnten

Materiallagerplätze und Deponieflächen verkleinert werden. Die Straßenführung Erka Haunharting Süd Richtung L 238 kann dadurch relativ zeitnah wieder hergestellt und befahrbaren werden.

13. Weiterer Ausbau Köstendorf Richtung Wien

In den vielen Diskussionsveranstaltungen wurde die mangelnde Auskunft über eine mögliche Weiterführung der ÖBB HL Strecke kritisiert. In diesem Zusammenhang wird auf die Forderungen im Pkt. 11 verwiesen. Köstendorf ist durch den Ausbau Salzburg – Köstendorf für viele Jahre massiv belastet. Wir fordern einen weitest möglichen Ausbau der vier Gleise bis zur Gemeindegrenze Neumarkt, dadurch soll sichergestellt werden, dass die Bewohner von Köstendorf bei einer Weiterführung der HL Trasse keinen zusätzlichen Belastungen ausgesetzt werden. Immer wieder wurde von der Gemeinde Köstendorf angeregt eine S-Bahnhaltestelle Köstendorf Süd in diesem Bereich einzuplanen, diese Forderung besteht Seitens der Einschreiterin weiterhin. In der Beilage wird ein Auszug aus dem Protokoll aus dem 2. Gemeindeforum vom 15.12.2005 vorgelegt, aus welchem hervorgeht, dass Seitens der Bewilligungswerberin bereits im Jahr 2005 eine Haltestelle zugesagt und mitgeteilt wurde, dass diese im NAVIS-Paket enthalten wäre.
Die Einschreiterin fordert auch die Einplanung eines öffentlichen Geh- und Radweges entlang der gesamten Neubaustrecke, wie dieser beim Ausbau Steindorf bis Neumarkt „drittes Gleis“ eingeplant wurde.
Weiters ist sicherzustellen, dass die Baustelleinrichtung samt Tübbingwerk wieder rückgebaut wird, alle baulichen Maßnahmen abgebaut, die Baustraßen entfernt und sämtliche Straßen auf Grund der Mehrbelastung wiederhergestellt bzw. saniert werden. Das Förderband ist unverzüglich nach Fertigstellung abzubauen, für spätere Projekte dürfen diese Flächen nicht mehr wiederverwendet werden.

Um alle relevanten Umweltauswirkungen in ausreichendem Maße behandeln und berücksichtigen zu können müssen obige Ergänzungen erfolgen.
Zusammengefasst ist damit die UVE derzeit nicht geeignet eine Bewilligungsfähigkeit im Sinne einer Umweltverträglichkeit zu erreichen.

Köstendorf, am 06.02.2019 Gemeinde Köstendorf