

Auftakt zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)
Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg

SEPTEMBER 2018



© ÖBB/Harald Eisenberger



Editorial

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

in den vergangenen Monaten haben wir gemeinsam mit den beauftragten Planerteams intensiv an sämtlichen Unterlagen, Plänen und Berichten gearbeitet, um die Umweltverträglichkeitserklärung für die Neubaustrecke zwischen Köstendorf und Salzburg bei der Behörde einreichen zu können.

In dieser Zeit haben wir viele Gespräche geführt. Im Dialog mit Anrainerinnen und Anrainern, Gemeindevertretungen und Interessierten haben wir versucht, die jeweiligen Standpunkte zu erfassen und

– wenn möglich – in die Planungen miteinfließen zu lassen.

Die von uns eingereichten Unterlagen werden dann von den beauftragten Sachverständigen des Verkehrsministeriums (BMVIT) geprüft und beurteilt. Diese unabhängigen Expertinnen und Experten prüfen in ihrem jeweiligen Fachgebiet, ob die geplante Ausführung umweltverträglich ist.

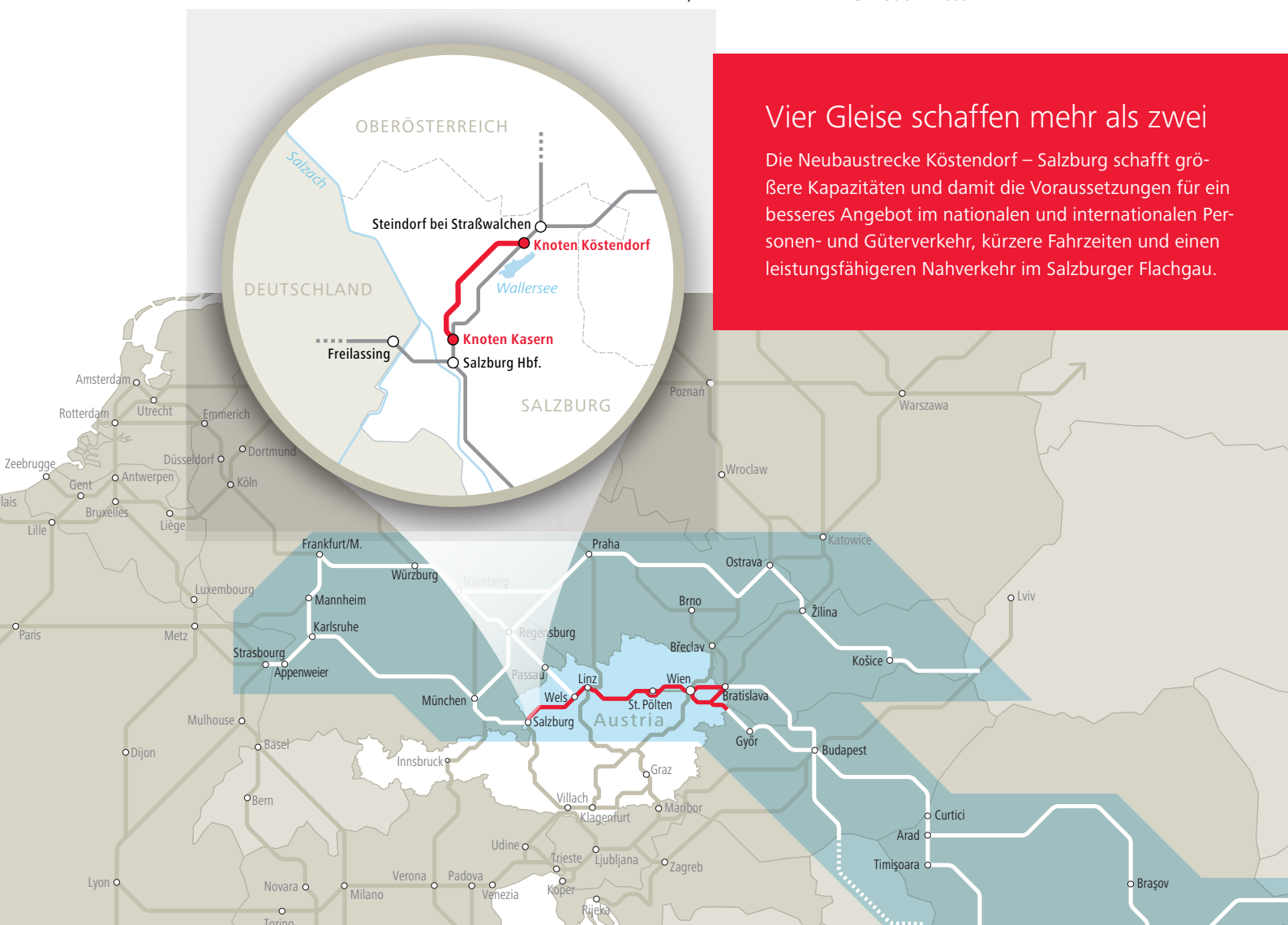
Während der Planungsphase war uns als Projektleitung größtmögliche Transparenz gegenüber allen Beteiligten immer besonders wichtig. Das werden wir auch in Zukunft beibehalten.

Denn diese Herangehensweise trägt wesentlich zum konstruktiven Gesprächsklima



bei, das wir in der Region erleben und das für die Realisierung eines Projekts dieser Größenordnung essentiell ist.

Für das Team der Projektleitung Salzburg
Christian Höss



Vier Gleise schaffen mehr als zwei

Die Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg 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.

Auftakt zur gründlichen Überprüfung

Der Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg steht ein großer Meilenstein bevor. Demnächst reicht die verantwortliche Projektleitung der ÖBB-Infrastruktur AG die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) beim zuständigen Ministerium, dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), ein. Das ist der Auftakt zu einer umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

Umfangreiche Unterlagen

Die Umweltverträglichkeitserklärung umfasst die detaillierte Beschreibung des gesamten Vorhabens. Sie enthält

außerdem die Beurteilung, wie sich die neue Bahnstrecke aus Sicht der ÖBB auf folgende Bereiche, die sogenannten Schutzgüter, auswirkt: Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft, Sach- und Kulturgüter.

Für jeden Fachbereich erarbeiten Planerinnen und Planer die **Auswirkungen auf die Umwelt in der Bau- und Betriebsphase**. Dabei sehen sie von Anfang an auch zahlreiche Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen vor. Diese können von Lärmschutz und Einbauten zur Reduktion von Erschütterungen über

Für die Erstellung der Unterlagen ist eine von der ÖBB-Infrastruktur AG beauftragte Planergemeinschaft federführend verantwortlich. Viele der einzelnen Fachberichte wurden wiederum von weiteren spezialisierten Planungsbüros erstellt. Insgesamt haben mehr als 50 Expertinnen und Experten an der Ausarbeitung der Unterlagen mitgewirkt.

landschaftsplanerische Maßnahmen bis hin zu ökologischen Ausgleichsflächen oder Wiederaufforstungen reichen. Der Schutz der oben genannten Güter wird von externen Sachverständigen aus zahlreichen Fachbereichen geprüft.

Eingereicht. Und dann?

Die Umweltverträglichkeitserklärung und sämtliche Projektunterlagen sind für alle Interessierten zu Beginn des Verfahrens mindestens sechs Wochen in den Standortgemeinden und im Ministerium zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt. In dieser Zeit haben die Parteien die Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben.

Das BMVIT als Behörde hat für jeden Fachbericht unabhängige Gutachterinnen und Gutachter beauftragt. Sie stellen fest, ob die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt richtig beurteilt wurden und ob die geplanten Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen ausreichend sind. Gemeinsam erarbeiten die Sachverständigen ein alle Auswirkungen betrachtendes Umweltverträglichkeitsprüfgutachten.

Das fertige Gutachten liegt mindestens vier Wochen in den Standortgemeinden und im Ministerium zur öffentlichen Einsichtnahme auf. So haben die Parteien wieder die Möglichkeit, vor der (fakultativen) öffentlichen Erörterung und der mündlichen Verhandlung eine Stellungnahme dazu abzugeben.

In der mündlichen Verhandlung wird das Bauvorhaben unter Berücksichtigung aller anzuwendenden Verwaltungsvorschriften besprochen und die Parteien können ihre Interessen vertreten. Auch die mitwirkenden Behörden sind beizuziehen. Beurteilt das Ministerium das Vorhaben positiv, steht am Ende des Verfahrens ein gültiger UVP-Bescheid.

Parteistellung – und damit das Recht, im Verfahren Einwendungen zu erheben – kommt grundsätzlich allen unmittelbar in ihrem Eigentum oder sonstigen dinglichen Rechten betroffenen Personen sowie überdies all jenen zu, denen durch das Vorhaben unzumutbare Belästigungen drohen. Daneben können sich auch Umweltorganisationen, Bürgerinitiativen und die betroffenen Gebietskörperschaften im Rahmen der ihnen zustehenden Rechte am Verfahren beteiligen.

Zeitplan

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025/26	
Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung	Geplanter Abschluss des UVP-Verfahrens			geplante Einreichung nach dem Eisenbahnrecht und nach weiteren Materienrechten (z.B. Forst-, Wasser-, Naturschutzrecht)		geplantes Ende der Behördenverfahren	mögliche Ausschreibung, Vergabe & Baubeginn	

Legende:

-  Tunnelstrecke: zweiröhrig, je eingleisig
-  offene Streckenführung
-  zweigleisige Bestandsstrecke



**Die Neubaustrecke
Köstendorf – Salzburg
auf einen Blick:**

Streckenlänge: 21,3 km
davon im Flachgauertunnel: 16,5 km

Dieser unterteilt sich in:

- Tunnelabschnitt Seekirchen: 14,3 km
- Tunnelbrücken Fischach: 0,2 km
- Tunnelabschnitt Grafenholz: 2 km

Verknüpfung mit der Bestandsstrecke in
Köstendorf und Kasern

Was erlaubt der UVP-Bescheid?

Im Zuge des UVP-Verfahrens werden die UVP-Grundsatzgenehmigung und die Trassengenehmigung nach dem Hochleistungsstreckengesetz eingeholt. Bei diesem Projekt beinhaltet das auch die Materialablagerung und die Förderbandtrasse. Die Grundsatzgenehmi-

gung berechtigt noch nicht zur Realisierung des Vorhabens, sondern prüft die grundsätzliche Zulässigkeit. In weiterer Folge sind noch Detailgenehmigungen (z. B. nach dem Eisenbahnrecht, Wasserrecht, Forstrecht, Abfallrecht, Naturschutzrecht, etc.) einzuholen.

Bei Projekten dieser Größenordnung umfassen die Unterlagen meist mehrere hundert Seiten. Die wesentlichen Dokumente sind während des Verfahrens auch online, auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie unter www.bmvit.gv.at abrufbar.

Schützenswertes Gut

Das Umweltverträglichkeitsgesetz bestimmt auf Grundlage der UVP-Richtlinie der Europäischen Union, was schützenswertes Gut im Sinne des Umweltschutzes ist. Aus diesen

verpflichtenden Vorgaben hat die Behörde mit Unterstützung ihrer Sachverständigen jene Fachbereiche abgeleitet, die von den ÖBB zu behandeln und darzustellen sind. Auf dieser

Grundlage wird das UVP-Gutachten alle Auswirkungen des Projekts – sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase – beurteilen.

Schutzgut (laut UVP-Gesetz)	Fachbericht (FB) zum Thema
Menschen	FB Humanmedizin FB Raumnutzung
Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume	FB Tiere und deren Lebensräume FB Pflanzen und deren Lebensräume, Waldökologie FB Gewässerökologie
Boden	FB Boden
Wasser	FB Oberflächengewässer FB Geotechnik und Hydrogeologie
Luft Klima	FB Luft und Klima
Landschaft	FB Landschaftsbild und Ortsbild
Sach- und Kulturgüter	FB Sach- und Kulturgüter



Ein genauer Blick auf die Neubaustrecke

Zwei Schlüsselstellen in der Planung sind die jeweiligen Verknüpfungen in Köstendorf und Kasern, wo die neue Trasse von der bestehenden Strecke abzweigt bzw. einmündet.



Die Verknüpfung in Köstendorf ist geprägt von einem Überwerfungsbauwerk. Es ist notwendig, um mit einem Gleis der Bestandsstrecke die Neubaustrecke zu überqueren.



In Kasern verläuft die Neubaustrecke parallel zur Bestandsstrecke, teils im Tunnel und im Verknüpfungsbereich oberirdisch.

Unter Tage

Zwischen den beiden Verknüpfungen in Köstendorf und Kasern liegt der Flachgauertunnel. Dieser 16,5 km lange Tunnel besteht aus zwei eingleisigen Röhren, die ca. alle 500 Meter durch Querschläge miteinander verbunden werden.

Die Verbindungen zwischen den beiden Tunnelröhren dienen der Sicherheit und bieten Platz für die erforderliche Technik im Tunnel.

Besonderer Schutz für die Umgebung

Für Anrainerinnen und Anrainer einer Bahnstrecke sind vor allem zwei Themen von zentraler Bedeutung: Lärm und Erschütterung. Beide

Bereiche sind in der Umweltverträglichkeitserklärung durch die sogenannten Wirkfaktorenberichte abgedeckt.

Sie dienen als Grundlage für die Erstellung der einzelnen Fachberichte, vor allem im Bereich der Humanmedizin.

Was ist eigentlich...



... LÄRM?

Lärm (von frühneuhochdeutsch: larman = Geschrei; auch Krach) ist physikalisch messbar und berechenbar. Auf psychologischer Ebene ist er dem subjektiven Empfinden eines jeden Menschen unterworfen.



... HERTZ [HZ]?

Die Anzahl der Druckänderungen pro Sekunde nennt man die Frequenz des Schalls, diese wird in Hertz [Hz] gemessen. Der Hörbereich des jungen, gesunden Menschen reicht von ca. 20 Hz bis 20.000 Hz.



... SCHALL?

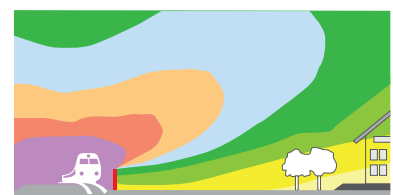
Jede Druckänderung in Luft, Wasser oder einem anderen Medium ist Hörschall, wenn das menschliche Ohr sie wahrnehmen kann. Wenn sich Änderungen im atmosphärischen Druck schneller als mindestens 20mal pro Sekunde ereignen, kann man sie hören. Druckänderungen breiten sich in der Luft bei 20 °C mit einer Schallgeschwindigkeit von ca. 340 m/s aus.



... DEZIBEL [dB]?

Der geringste wahrnehmbare Schalldruck liegt bei etwa 100 µPa, der höchste bei etwa 100 Pa. Das Ohr verarbeitet also einen Schalldruckbereich größer 1:1.000.000. Schalldruck in Pascal gemessen führt daher zu recht hohen und unhandlichen Zahlen. Um dies zu vermeiden, wurde eine andere Skala, die Dezibel [dB]-Skala, eingeführt. Die Hörschwelle liegt bei einem Schallpegel von 0 dB, die Schmerzgrenze bei etwa 140 dB.

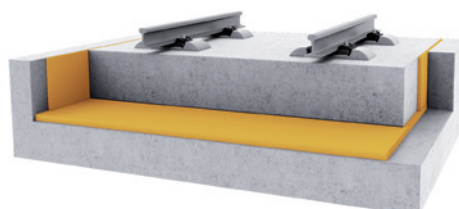
Wie wirkt Lärmschutz?



Oben: Freie Schallausbreitung
Unten: Schallausbreitung mit Lärmschutzwand

Was sind Erschütterungen?

Erschütterungen werden von festen Körpern übertragen und können sowohl hohe Frequenzen im hörbaren Bereich als auch tiefe Frequenzen enthalten. Während der Fahrt erzeugt ein Zug Erschütterungen. Diese übertragen sich auf den Untergrund und den Boden und können so ein Gebäude und somit Decken und Wände in Schwingungen versetzen (Sekundärschall). Diese schwingenden Bauteile verändern ihrerseits periodisch den Luftdruck. Das können die BewohnerInnen als dumpfes Grollen wahrnehmen.



Vor den Erschütterungen, die der laufende Bahnbetrieb verursacht, kann der Einbau eines Masse-Feder-Systems in der Tunnelbahn schützen.

ÖBB-Infrastruktur AG
Marktmanagement und Kommunikation
Team Projektinformation
1010 Wien, Elisabethstraße 9
E-Mail: projektinformation@oebb.at
infrastruktur.oebb.at

Projektleitung Salzburg
5020 Salzburg, Weiserstraße 7
Tel. +43 662 93000 4065

Projektleiter
Dipl.-Ing. Christian Höss
Tel: +43 664 50 80 304
E-Mail: christian.hoess@oebb.at

Projektkoordinator
Dipl.-Ing. Christian Antlinger
Tel. +43 664 81 400 70
E-Mail: christian.antlinger@oebb.at

Projektkoordinator
Martin Rettenbacher, BSc
Tel.: +43 664 88 17 18 23
E-Mail: martin.rettentbacher@oebb.at

Impressum:
ÖBB-Werbung GmbH im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG
Produktionsnummer: 117018-1490
Medieninhaber/Redaktion: ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3 1020 Wien
Visualisierungen: ÖBB/EQVIS, ÖBB/3D Schmiede; Streckengrafik: ÖBB/Andrea Klausner;
Masse-Feder-System: (c) Getzner Werkstoffe GmbH; Schallausbreitung: TAS
Fotos: ÖBB/Harald Eisenberger, ÖBB/Barbara Seyr, ÖBB/Irene Veitsmeier
Hersteller: Paul Gerin GmbH & CoKG, 2120 Wolkersdorf