

NEUBAUSTRECKE

# Köstendorf – Salzburg

ALTERNATIVEN FÜR DAS  
TUNNELAUSBRUCHMATERIAL  
FEBRUAR 2020



## Die Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg: Ein Überblick



Derzeit liegen die Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung bei der zuständigen Behörde.

### DIE UMWELTVERTRÄGLICHKEIT IST ERST DER ANFANG

Ziel der UVP ist es, die grundsätzliche Umweltverträglichkeit des Projektes zu prüfen. Weitere Rechtsmaterien, wie z. B. das Eisenbahn-, Wasser-, Naturschutz- oder das Forstrecht müssen im Anschluss gesondert betrachtet werden. Für jedes anzuwendende Gesetz muss ein gültiger Bescheid vorliegen. Erst dann – und bei entsprechender Planungstiefe – kann die Ausschreibung der Bauleistungen und anschließend der Spatenstich erfolgen.

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.

Nach umfangreichen Planungen konnte die Projektleitung der ÖBB-Infrastruktur AG zu Jahreswechsel 2018/19 das gesamte Vorhaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) beim zuständigen Ministerium, dem jetzigen Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einreichen. Seither prüfen vom Ministerium beauftragte, unabhängige Sachverständige die Planungsunterlagen der einzelnen Fachbereiche auf ihre Umweltverträglichkeit. Während der öffentlichen Auflagefrist im Sommer 2019 nutzten viele Personen die Möglichkeit zu einer Stellungnahme.

### Wohin mit dem Tunnelausbruchmaterial?

Da von der 21,3 km langen Strecke insgesamt 16,5 km in zwei Tunnelröhren verlaufen werden, fallen beim Bau auch große Mengen an Tunnelausbruchmaterial an. Der Großteil davon wird beim Tunnelportal in Köstendorf zu Tage gefördert werden. Was mit diesem Material passiert, ist ebenfalls Teil der Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die zur UVP eingereichten Unterlagen beinhalteten eine Deponie für das Tunnelausbruchmaterial im Steinbachgraben. Ein rund fünf Kilometer langer Förderband sollte das Material so umweltschonend wie möglich zur endgültigen Lagerung auf die Deponie bringen.

### GRÖSSENVERHÄLTNISSE

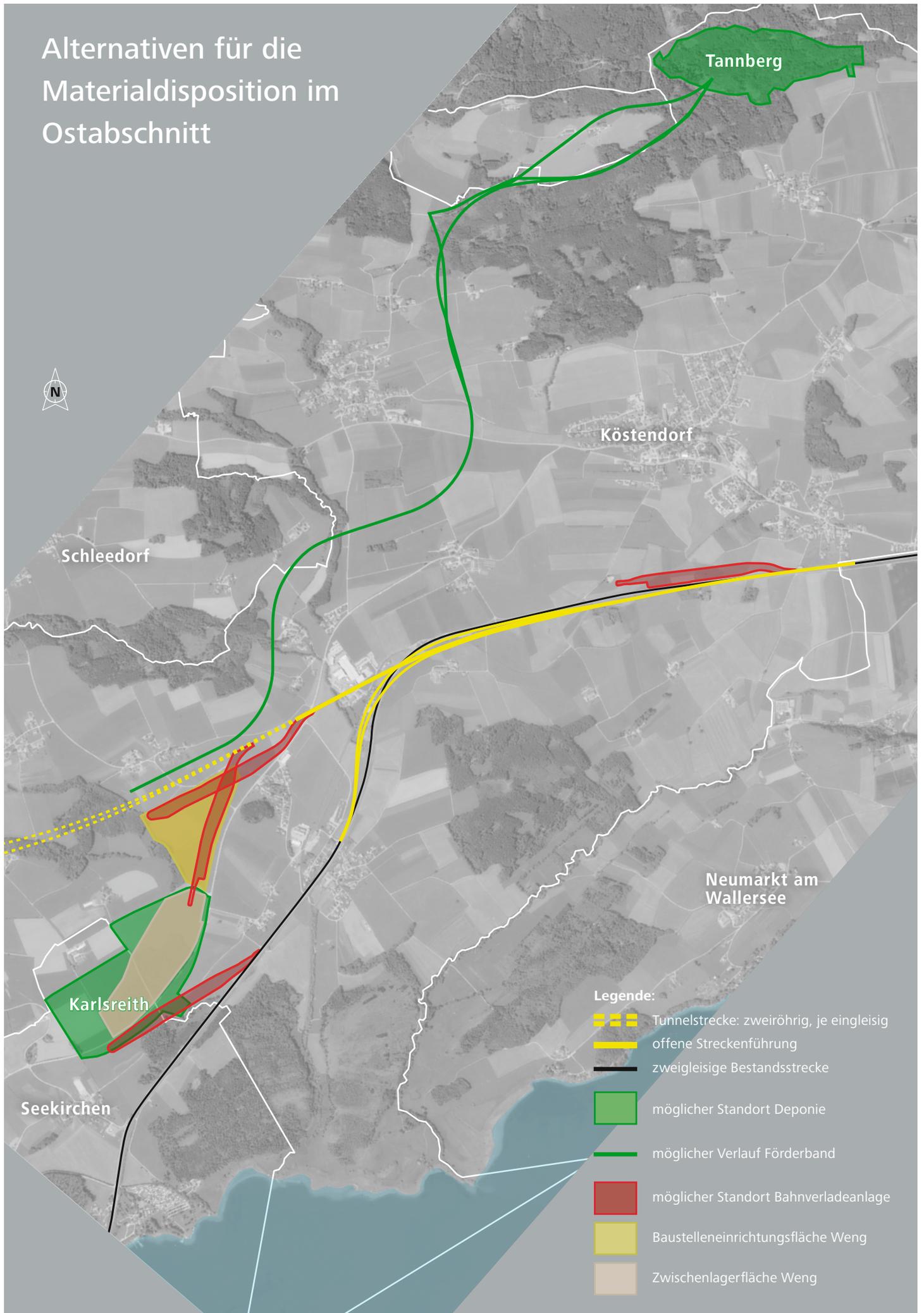
Im Ostbereich fällt etwa 2,1 Mio. m<sup>3</sup> überschüssiges Tunnelausbruchmaterial an, das in einer Deponie eingebaut werden muss. Zum Vergleich:

**Die Cheops-Pyramide umfasst etwa 2,6 Mio m<sup>3</sup>.**

Die Visualisierung zeigt das Tunnelportal Köstendorf nach der Fertigstellung.



# Alternativen für die Materialdisposition im Ostabschnitt



## Alternativen auf dem Prüfstand

### Verbesserungsauftrag der Behörde

Die Maßnahmen, die zum Schutz der hauptsächlich im Unterlauf der geplanten Deponie ansässigen Steinkrebs-Population geplant waren, reichen laut Einschätzung der Sachverständigen nicht aus, um den Steinkrebs ausreichend zu schützen. Für den eingereichten Standort Steinbachgraben wird es deshalb keine Genehmigung geben. Die Behörde hat die ÖBB als Projektwerberin im Oktober 2019 aufgefordert, die Materialdisposition des Tunnelausbruchmaterials im Ostabschnitt zu überarbeiten. Seither läuft die Suche nach Alternativen. Dafür gibt es zwei Möglichkeiten: einen anderen Deponiestandort oder die Bahnverfuhr des Tunnelausbruchmaterials zu einer anderen Deponie. Beide Alternativen werden ergebnisoffen geprüft.

### DERZEIT KEINE WEITEREN VERBESSERUNGS-AUFTRÄGE

Nur die sogenannte Materialdisposition im Ostabschnitt ist Inhalt des Verbesserungsauftrages. Die Strecke, die Konzeption und das generelle Baukonzept sind im Verbesserungsauftrag nicht enthalten.

### Bahnverfuhr zu einer Deponie oder Deponie im Projektgebiet – was heißt das?

Wird das überschüssige Tunnelausbruchmaterial per Bahn zu einer anderen Deponie außerhalb des Projektgebietes abtransportiert, sind verschiedene Anlagen notwendig: Gleise für die Anbindung an die Bestandsstrecke, eine Verladeanlage zur Befüllung der Waggons und eine Abstellanlage mit mehreren Gleisen. In dieser Abstellanlage werden die leeren Waggons bereitgestellt und warten die befüllten Züge auf freie Fahrt auf der hochbelasteten, bestehenden Weststrecke. Dimensioniert werden die Anlagen für die Abfertigung von etwa fünf Zügen pro Tag.

### ALTERNATIVE STANDORTE

Nachdem der Steinbachgraben als Deponiestandort nicht genehmigungsfähig ist, wurden mehrere Alternativen erarbeitet. Vier Standorte für eine Bahnverladeanlage und zwei Deponiestandorte stehen derzeit auf dem Prüfstand.

Bei einer Deponierung im Umkreis des Tunnelportals Köstendorf würde das Tunnelausbruchmaterial direkt aus dem Tunnel auf die Deponie transportiert und dort wieder im Gelände eingebaut.

Sowohl die Deponieoberfläche einer allfälligen Deponie, als auch der Standort einer allfälligen Bahnverladung wird nach Abschluss der Arbeiten rekultiviert, also wieder nutzbar gemacht.

*Bahnverfuhr oder Deponie?  
Die Varianten werden ergebnisoffen geprüft.*

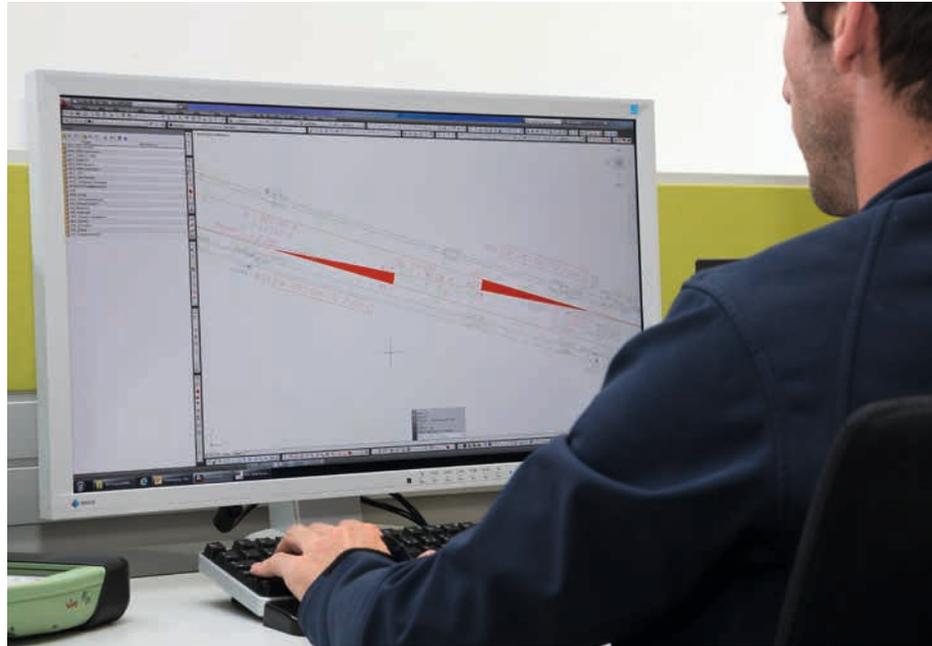


### Bewertungsmatrix

Sämtliche Varianten werden unter Berücksichtigung der Themenbereiche Raum und Umwelt, Verkehr und Technik sowie Wirtschaftlichkeit bewertet. Über diese Bewertung soll gemeinsam mit VertreterInnen der betroffenen Gemeinden und der Bürgerinitiativen diskutiert werden.

### Information und Austausch

Vertreterinnen und Vertreter der Anrainergemeinden sowie der Bürgerinitiativen und die Projektleitung treffen sich regelmäßig im Rahmen sogenannter „Gesprächsabende zum Informationsaustausch“. Diese finden seit Ende November 2019 abwechselnd in den beiden Standortgemeinden Hallwang und Köstendorf statt. Ziel dieser Gesprächstermine ist es, den konstruktiven Dialog zu verstärken. Die Projektleitung will als Ansprechpartner zur Verfügung stehen, Fragen beantworten und über aktuelle Themen und die nächsten Schritte im Projekt informieren. Die Gesprächstermine werden etwa monatlich, insbesondere nach aktuellen Ereignissen von den ÖBB einberufen. Die Einladung erfolgt über die Standortgemeinden. Die Gesprächstermine stehen grundsätzlich allen interessierten Personen zum Austausch mit der Projektleitung der ÖBB-Infrastruktur AG offen.



*Die Suche nach einer geeigneten Alternative und die Planungen werden das gesamte Jahr 2020 in Anspruch nehmen.*

### Der weitere Zeitplan

Neben der Bewertung der einzelnen Varianten nach technischen, wirtschaftlichen und umweltrelevanten Aspekten müssen Probebohrungen und im Laufe der Vegetationsperiode 2020 auch Kartierungen auf den infrage kommenden Flächen durchgeführt werden. Die von den ÖBB beauftragten Experten erheben und bewerten den jeweiligen Lebensraum und planen dementsprechende Maßnahmen. Aus all diesen Fakten wird sich jene Variante ableiten lassen, die im Rahmen des Verbesserungsauftrages gegen Ende des Jahres 2020 beim Ministerium eingereicht werden soll.

**Weitere Infos finden Sie unter:**  
<https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/weststrecke-wien-salzburg/ausbau-koestendorf-salzburg>

