

NEUBAUSTRECKE KÖSTENDORF–SALZBURG

UVP-Verbesserungs- auftrag erfüllt

Deponie Karlsreith wird
Umweltverträglichkeitsprüfung
unterzogen

DEZEMBER 2020



Wie angekündigt wird die ÖBB-Infrastruktur AG Ende Dezember 2020 den Deponiestandort Karlsreith bei der zuständigen Behörde, dem Bundesministerium für Klimaschutz (BMK), zur Umweltverträglichkeitsprüfung einreichen.

Grund dafür ist ein Verbesserungsauftrag, den die Behörde im Oktober 2019 erteilte. Sachverständige hatten den ursprünglich geplanten Standort im Steinbachgraben als nicht genehmigungsfähig eingeschätzt. Nach einer umfangreichen Alternativensuche fiel im September 2020 die Entscheidung: Der Standort Karlsreith soll geplant und eingereicht werden. Dann ist wieder die Behörde am Zug.



Viergleisig zwischen Köstendorf und Salzburg Kasern: Mit der Erfüllung des Verbesserungsauftrages ist das UVP-Verfahren wieder einen Schritt weiter.

Deponieplanung – Management der Massen

Die Deponie Karlsreith ist dafür vorgesehen, 2,5 Millionen Kubikmeter Tunnelausbruchmaterial vom Bau des Flachgautunnels zu fassen. Um eine Deponie dieser Größe ordnungsgemäß und umweltverträglich errichten und betreiben zu können, ist darüber hinaus – wie bei jeder anderen Deponie – weiteres Material erforderlich. Dazu zählt etwa Schüttmaterial für einen Teil des umgrenzten Damms, eine Filterschicht und eine mineralische Abdichtung für Bereiche der Deponie. Dieses Material muss teilweise angeliefert werden, weshalb entsprechende Transportfahrten auch in den eingereichten Unterlagen beschrieben sind und einer behördlichen Überprüfung unterzogen werden.

Um auf Nummer sicher zu gehen wurde für dieses erforderliche Material in den UVP-Planungen ein Maximum an Volumen angenommen. Realistisch ist, dass pro Kubikmeter Tunnelausbruch weniger als ein Drittel dessen an Baumaterial benötigt und angeliefert werden muss. Im besten Fall reduziert sich diese Menge noch, je weiter die kommenden Planungen ins Detail gehen. Etwa wenn ohnehin im Zuge der Bauarbeiten anfallendes Material für die Deponieerrichtung verwendet werden kann.

Zusätzlich ist Rekultivierungsmaterial vorgesehen, das die Begrünung und Bepflanzung der Deponie ermöglicht. Dieses Material muss aber nicht antransportiert werden, wenn der vorhandene Boden vor Ort gut gelagert und erhalten werden kann. Somit müssen 2,5 Millionen Kubikmeter Tunnelausbruchmaterial nicht über weite Strecken zu einer anderen Deponie transportiert werden.

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.

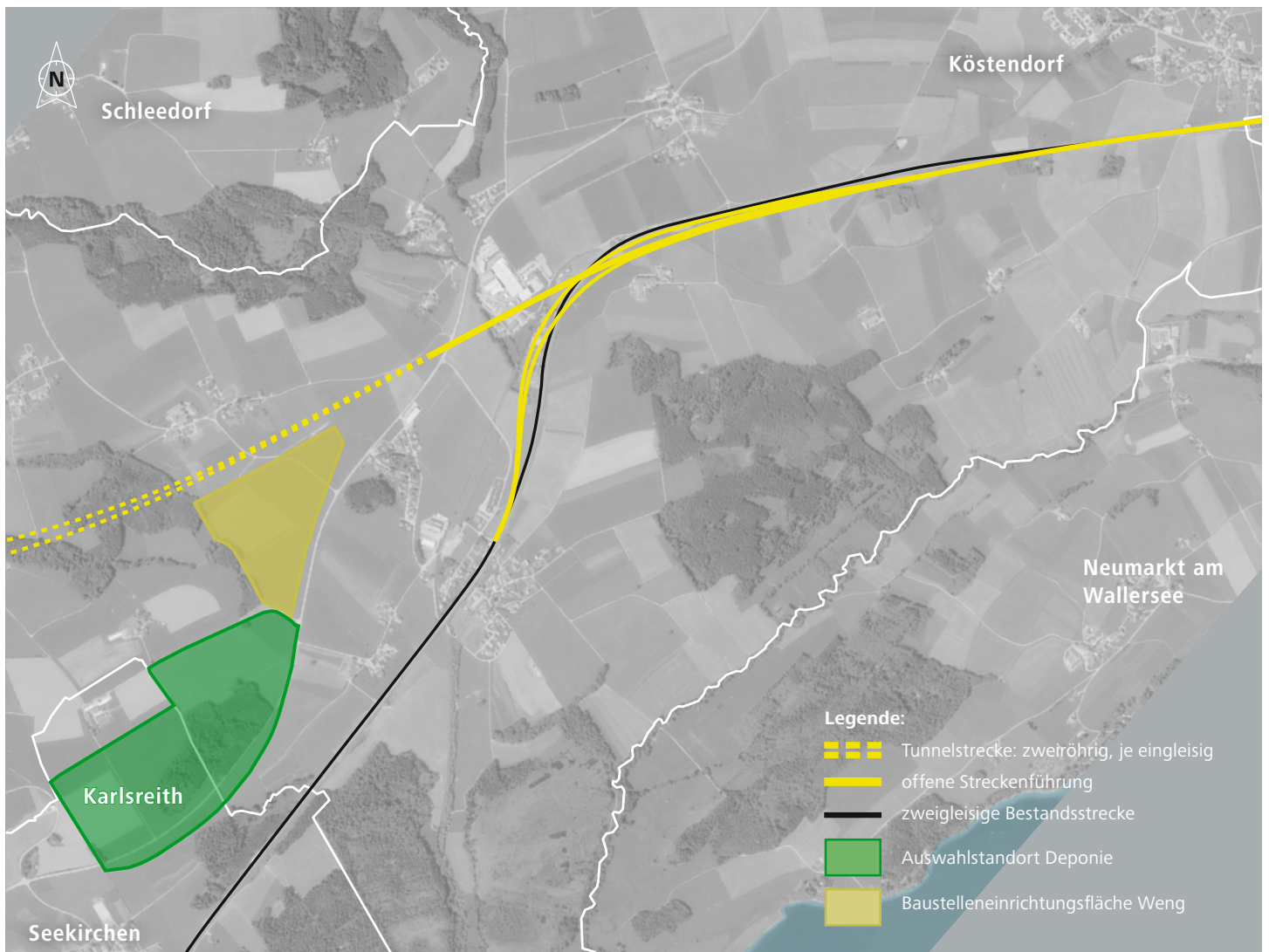
Deponieerrichtung und Materialeinbau nach Plan

Obwohl die Detailplanung und die landschaftsplanerische Gestaltung erst zu einem späteren Zeitpunkt folgen, muss bereits jetzt – zur Einreichung bei der Behörde – ein Grobkonzept über den Bauablauf auf der Deponie vorliegen. Konkret für Karlsreith heißt das:

1. Umlegen der Landesstraße L238 im Bereich der Deponie
2. Vorbereiten des Deponieplanums
3. Abschnittsweises Errichten des Umfassungsdamms
4. Befüllen der Deponie mit dem Tunnelausbruchmaterial
5. Deponie nach Abschluss des Materialeinbaus mit Mutterboden und Oberboden abdecken und rekultivieren

Ziel ist, die Deponie schrittweise zu errichten und so rasch wie möglich wieder zu rekultivieren.

Deponie und Baustelleneinrichtungsfläche werden in unmittelbarer Nähe zueinander geplant. Ein großer Teil der Deponiefläche wäre bereits in den bisherigen Planungen für die zeitweilige Lagerung von Aushubmaterial verwendet worden.



Umweltverträglichkeitsprüfung – Wie geht es jetzt weiter?

Die überarbeiteten Projektunterlagen werden von der Behörde für alle Interessierten zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt. In dieser Zeit haben alle Beteiligten die Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben. Das BMK als UVP-Behörde hat für jeden Fachbereich unabhängige Sachverständige 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

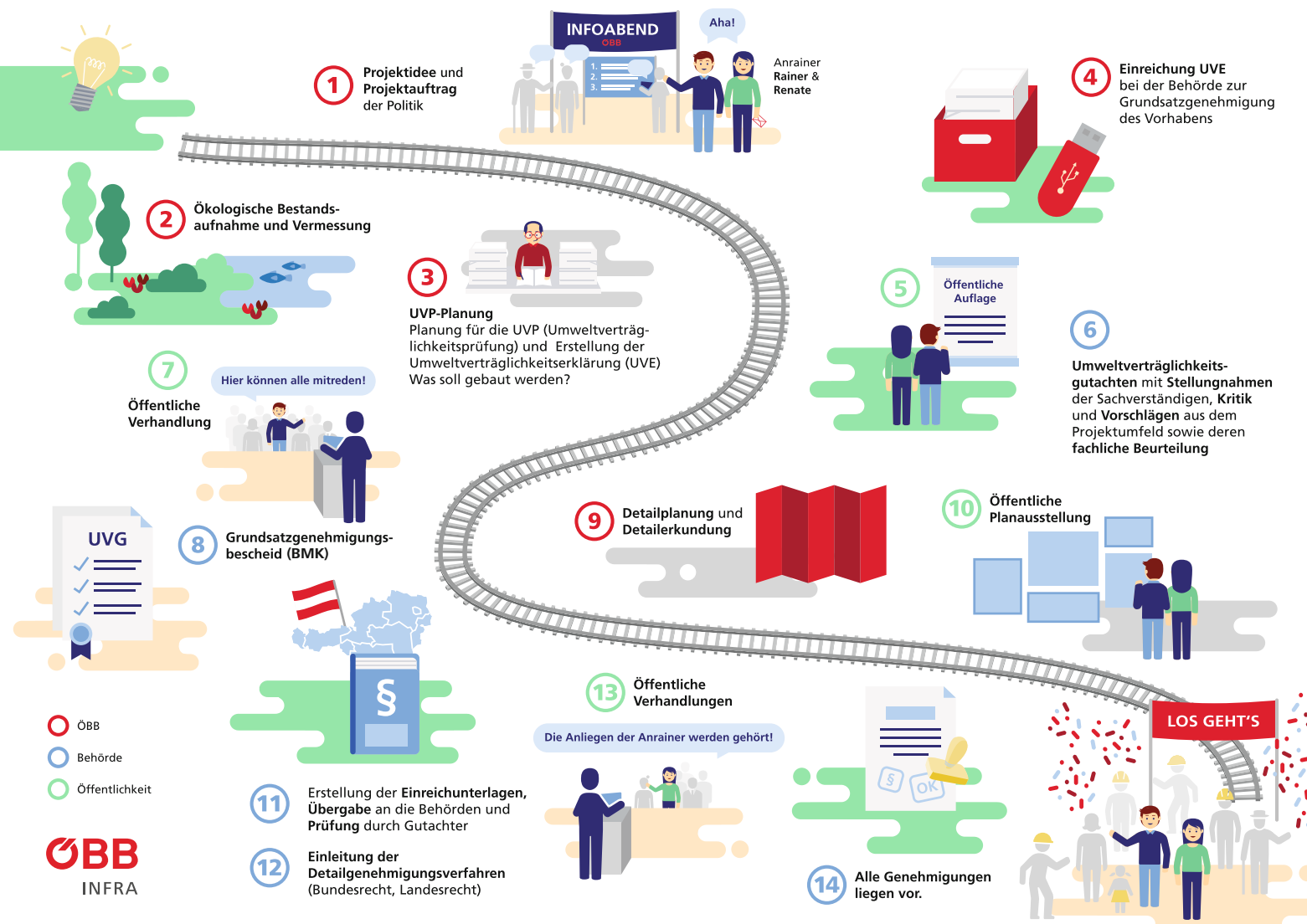
erarbeiten die Sachverständigen ein alle Auswirkungen betrachtendes Umweltverträglichkeitsgutachten.

Das fertige Gutachten liegt mindestens vier Wochen in den Standortgemeinden und im BMK zur öffentlichen Einsichtnahme auf. So haben die Parteien wieder die Möglichkeit, vor oder auch bei der mündlichen Verhandlung eine Stellungnahme dazu abzugeben. In der mündlichen Verhandlung wird das Bauvorhaben unter Berücksichtigung aller

anzuwendenden Verwaltungsvorschriften besprochen. Die Parteien können ihre Interessen vertreten. Wenn alle gesetzlichen Genehmigungsvoraussetzungen vorliegen, wird seitens des BMK mittels Bescheid die UVP-Grundsatzgenehmigung erteilt.

Nach dem UVP-Grundsatzgenehmigungsverfahren folgen die UVP-Detailgenehmigungsverfahren beim BMK und dem Land Salzburg.

Am langen Weg bis zum Baustart ist der Verbesserungsauftrag der Behörde zwischen Punkt 5 und 6 einzuordnen.



Dialog aufrechterhalten

Ein wesentliches Anliegen der ÖBB-Infrastruktur AG ist eine transparente und verantwortungsbewusste Arbeitsweise. Das soll auch in der nächsten Phase der Deponieplanung so sein. Deshalb gibt es die klare Zusage, Vertreterinnen und Vertreter des Landes Salzburg und der Gemeinde in einem gemeinsamen Forum in die nächste Deponieplanungsphase einzubinden.

Die Planungen dienen auch dazu, die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte für die Anrainerinnen und Anrainer, z. B. hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffen

zu sichern. Darüber hinaus sichern sie die unbeeinträchtigte Erhaltung des Wenger Moores mit seiner Flora und Fauna.

Verantwortungsbewusst und transparent zu arbeiten, heißt in diesem Fall auch klar zu sagen, dass die Letztverantwortung für die Umsetzung des Projekts und somit auch die Letztentscheidung in der Planung bei der ÖBB-Infrastruktur AG liegt.

BODENERKUNDUNG STARTET

In diesen Wochen startet im gesamten Projektgebiet der Neubaustrecke Köstendorf–Salzburg eine umfangreiche Bohrkampagne. Insgesamt 65 Wochen lang – bis Anfang 2022 – werden Beschaffenheit und Aufbau des Flachgauer Bodens mithilfe von Bohrungen, Schürfen und Rammsondierungen Stück für Stück noch detaillierter erkundet. Die Erkenntnisse dienen als Grundlage für die nächste Planungsphase.

Visualisierung: So kann die rekultivierte Deponie Karlsreith nach Ende der Bauarbeiten aussehen. Im Zuge der nächsten Planungsphase wird eine angepasste Geländemodellierung sicherstellen, dass sich die Deponie noch besser in das Landschaftsbild einfügt.



