

NEUBAUSTRECKE KÖSTENDORF–SALZBURG

# Wohin mit dem Tunnel- ausbruchmaterial?

Deponiestandort Karlsreith  
wird zur UVP eingereicht

SEPTEMBER 2020



## Die Vorgeschichte: ein Verbesserungsauftrag

Zu Jahreswechsel 2018/19 reichte die Projektleitung Salzburg der ÖBB-Infrastruktur AG die umfangreichen Planungsunterlagen für die Neubaustrecke Köstendorf–Salzburg beim zuständigen Ministerium zur Umweltverträglichkeitsprüfung ein.

### JAHRHUNDERTPROJEKT IM SALZBURGER FLACHGAU

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.

Im Oktober 2019 wurde klar: Von der Behörde beauftragte Sachverständige schätzten den ursprünglich geplanten Deponiestandort für das Tunnelausbruchmaterial im Steinbachgraben als nicht genehmigungsfähig ein. Warum? Die Maßnahmen, die zum Schutz der hauptsächlich im Unterlauf der geplanten Deponie ansässigen Steinkrebs-



*Der Auftrag der Behörde lautete ausdrücklich, auch die Möglichkeiten der Bahnverfuhr zu prüfen.*

Population geplant waren, reichten laut Einschätzung der Sachverständigen nicht aus, um den Steinkrebs ausreichend zu schützen. Es folgte ein dementsprechender Verbesserungsauftrag der Behörde. Dieser Verbesserungsauftrag beinhaltete die Suche nach einer Alternative für die Deponierung des Tunnelausbruchmaterials. Die Behörde forderte dabei ausdrücklich, auch den Abtransport des Materials per Bahn zu prüfen.

### ZURÜCK AN DEN START? NUR FÜR DIE MATERIALDISPOSITION.

Der Verbesserungsauftrag der Behörde bezieht sich ausschließlich auf die »Materialdisposition im Ostabschnitt«. Die Strecke, die Konzeption und das generelle Baukonzept stehen außer Frage.

*Ob vor Ort oder nach dem Abtransport per Bahn: Das Tunnelausbruchmaterial muss nach präzisen Vorgaben wieder in die Natur eingebaut werden.*



## Der Prozess der Alternativensuche

In einem zweistufigen Verfahren wurde nunmehr die Alternative zum Steinbachgraben gefunden. Nach der Auswahl mehrerer möglicher Standorte wurden der beste Deponiestandort und der beste Standort einer Bahnverladeanlage herausgefiltert. Aus der Gegenüberstellung dieser beiden Alternativen wurde schließlich jene Variante erarbeitet, die der Behörde Ende 2020 vorgelegt werden wird.

Somit stand am Beginn die Suche nach möglichen alternativen Standorten. Bis

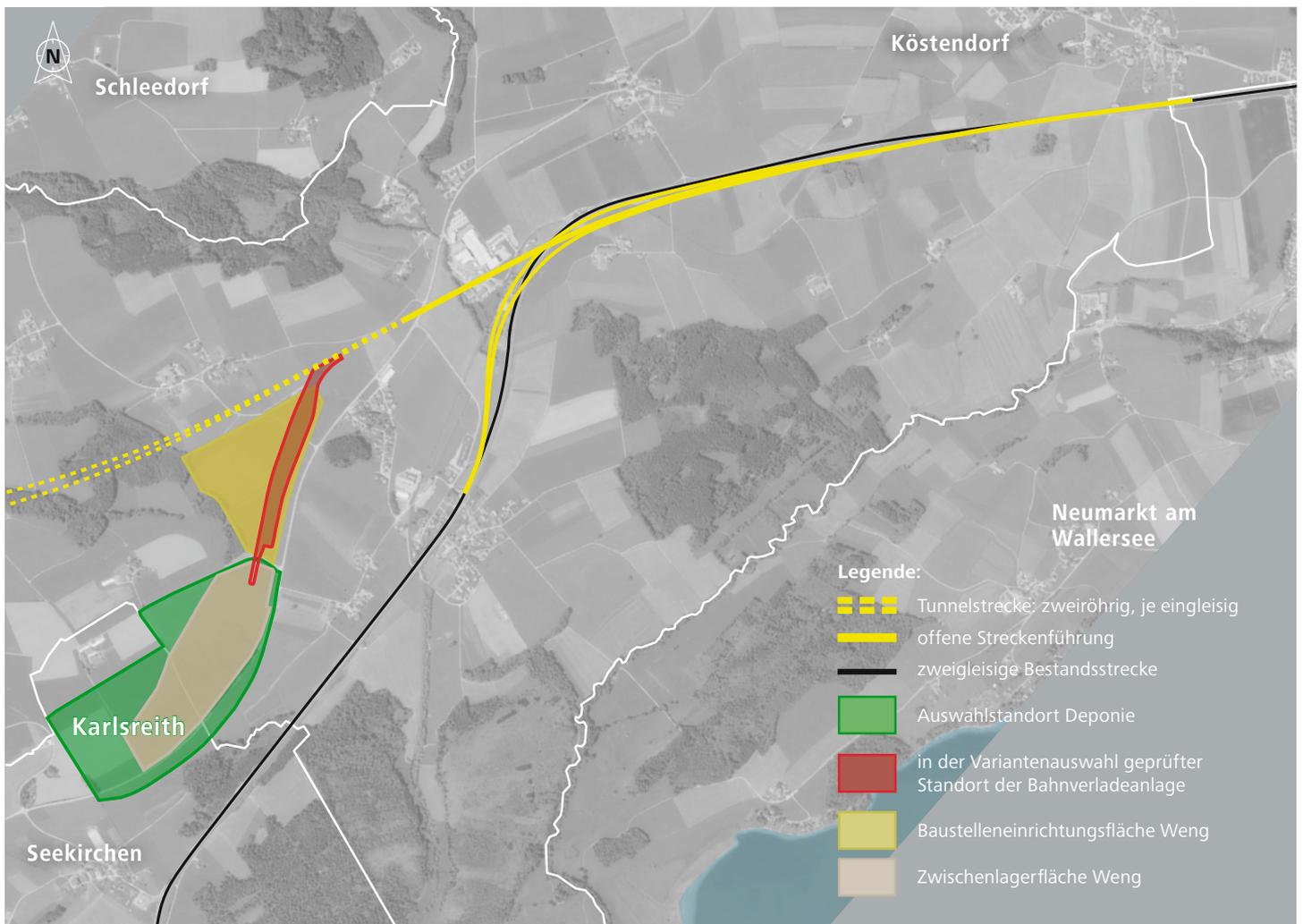
Februar 2020 wurden im Nahbereich des künftigen Ostportals des rund 16 km langen Flachgauertunnels sechs Alternativen erarbeitet: zwei mögliche Deponiestandorte und vier mögliche Standorte für eine Bahnverladeanlage.

Bei einem der beiden möglichen Deponiestandorte handelte es sich um eine Fläche am Tannberg, die bereits in den Einreichunterlagen als mögliche Alternative genannt worden war. Ein zweiter Standort lag im Bereich Karlsreith, westlich der geplanten Baustellenein-

richtungsfläche Weng. Eine Bahnverladeanlage war an vier Punkten denkbar, jeweils mit Anbindung an die bestehende Weststrecke.

Bis Juni 2020 wurden anhand einer umfassenden Matrix alle sechs Varianten bewertet. Berücksichtigt wurden die Themenbereiche Raum und Umwelt, Verkehr und Technik sowie Wirtschaftlichkeit, aufgliedert in knapp 30 thematische Unterpunkte. Die Entscheidung fiel letztlich zwischen der Deponie Karlsreith und einer Bahnverladeanlage parallel zur Landesstraße bei Weng.

*Aus sechs möglichen Alternativen blieben zwei: Die Entscheidung fiel zwischen der Deponievariante Karlsreith und einer Bahnverladeanlage parallel zur Landesstraße.*



## Warum Karlsreith?

Drei wesentliche Argumente gaben schließlich den Ausschlag für den Deponiestandort Karlsreith:

### ZAHLEN – DATEN – FAKTEN

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. Für deutlich über zwei Millionen Kubikmeter muss ein dauerhafter Platz gefunden werden.

#### Wiedereinbau des Materials

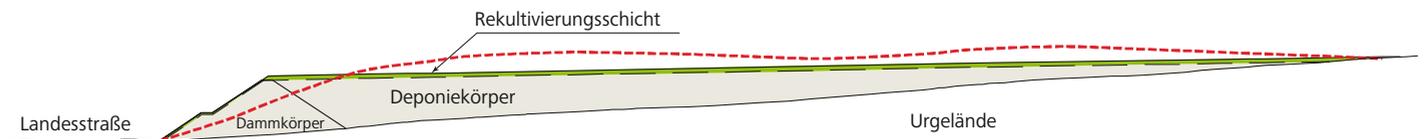
Eine Deponie ist jedenfalls erforderlich. Entweder vor Ort oder am anderen Ende der Bahnverfuhr. Bei einer Entscheidung für die Bahnverfuhr bleiben wesentliche Fragen offen: Wo wird das Material aus dem Flachgau endgültig untergebracht? Wie erfolgt der Transport von der Schiene dorthin? Und welche Auswirkungen hat das auf Mensch und Natur am dortigen Standort?

#### Verkehr und Technik

Der Abtransport des Tunnelausbruchmaterials per Bahn auf der ohnehin schon stark belasteten Weststrecke würde die Logistik vor enorme Herausforderungen stellen.

#### Wirtschaftlichkeit

Die zur Auswahl stehende Variante der Bahnverfuhr ist laut Kostenschätzung um rund 100 Millionen Euro teurer als die ausgewählte Deponievariante, nämlich jene in Karlsreith.



*Der Schnitt zeigt die rein technische Darstellung eines Deponiesystems. Durch eine angepasste Geländemodellierung soll sich die Kontur, wie in rot skizziert, passend in das Landschaftsbild einfügen.*



*Der Bereich des künftigen Deponiestandortes Karlsreith.*

## Der Dialog mit der Bevölkerung

Die ÖBB-Infrastruktur AG agiert im Auftrag ihrer Eigentümerin, der Republik Österreich. Entscheidungen sind sowohl ihr gegenüber, als auch gegenüber Behörden, Kundinnen und Kunden sowie Bürgerinnen und Bürgern – und im Hinblick auf die Verwendung von Steuergeldern – zu verantworten. Das Team der Projektleitung suchte auch den Dialog mit den Menschen in der Region:

Bereits Ende Oktober 2019 fand der erste Gesprächstermin zum Informationsaustausch statt. Bis September 2020 entstanden daraus regelmäßige (allerdings durch die coronabedingten Einschränkungen kurzzeitig ausgesetzte) Arbeitstreffen, um die Entscheidung für eine alternative Materialdisposition konstruktiv mit Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinden und Bürgerinitiativen zu diskutieren. Insgesamt fanden

bis September sieben Gesprächstermine zum Informationsaustausch und viele persönliche Gespräche in der Region statt. Begleitend wurde im Februar 2020 eine Informationsbroschüre an jeden Haushalt in Köstendorf per Post verschickt. Die Medien wurden im Oktober 2019 sowie im Februar und September 2020 aktiv über den neuesten Stand informiert. Anfragen von Pressevertreterinnen und –vertretern wurden laufend beantwortet.

## Die nächsten Schritte



*Die umfangreichen UVP-Unterlagen werden im Bereich der sogenannten Materialdisposition Ost neu ausgearbeitet und ergänzt.*

Mit der Entscheidung für eine Deponierung des Tunnelausbruchsmaterials vor Ort in Karlsreith ist das Planungsteam und die Projektleitung in die UVP-Planungszielgerade eingebogen. Bis zur behördlich gesetzten Frist zur Erfüllung des Verbesserungsauftrages mit Jahresende 2020 werden die Pläne und Unterlagen nun noch im Detail ausgearbeitet und eingereicht.

Daraufhin werden die von der Behörde beauftragten Sachverständigen die Entscheidungsgrundlagen für die Deponie nochmals überprüfen. Voraussichtlich 2021 folgt erneut eine öffentliche Auflage der Unterlagen, eine öffentliche Erörterung sowie eine öffentliche UVP-Verhandlung, bei der Anrainerinnen und Anrainer mit Parteienstellung die Möglichkeit haben, ihre Einwendungen einzubringen. Die UVP-Behörde ist verpflichtet, diese zu behandeln.

