

Presseinformation

ÖBB: Tunnelausbruchmaterial der Neubaustrecke Köstendorf-Salzburg soll vor Ort wieder eingebaut werden

- **Deponiestandort Karlsreith wird zur UVP eingereicht**
- **Planung der Einreichunterlagen bis Jahresende 2020**
- **Öffentliche Auflage der ergänzten Unterlagen 2021 erwartet**

(Köstendorf, 10.09.2020) – Am Mittwochabend präsentierte das Team der ÖBB-Projektleitung den Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinde Köstendorf und der Bürgerinitiativen, wie mit dem Tunnelausbruchmaterial beim Bau des Flachgauertunnels umgegangen werden soll. Als umweltverträgliche sowie technisch machbare und zugleich auch wirtschaftlichste Lösung kristallisierte sich nach Ansicht des Planungsteams im Laufe der Planungen der Deponiestandort Karlsreith heraus. Diese Variante wird nun bis Jahresende detailliert aufbereitet und im Zuge des erteilten Verbesserungsauftrages des Ministeriums (UVP-Genehmigungsbehörde) zur Umweltverträglichkeitsprüfung nachgereicht. Der ursprünglich geplante Deponiestandort im Steinbachgraben in Oberösterreich war aufgrund eines Vorkommens an geschützten Steinkrebsen nicht genehmigungsfähig.

Der Deponiestandort Karlsreith liegt im Grenzgebiet der Gemeinden Köstendorf und Seekirchen. Geplant ist der präzise und naturnahe Einbau des Tunnelausbruchmaterials auf einer Grundfläche von ca. 40 ha. Dieser vorgesehene Standort liegt zudem nahe der geplanten Baustelleneinrichtungsfläche Weng und bietet Platz für deutlich über zwei Millionen Kubikmeter Tunnelausbruchmaterial.

Sechs Standorte unter der Lupe

Zwei Flächen für eine Deponierung des Materials vor Ort und vier Standorte für die in der Region teilweise geforderte Bahnverfuhr lagen am Tisch. Anhand einer umfassenden Matrix wurden alle sechs Varianten bewertet. Berücksichtigt wurden die Themenbereiche Raum und Umwelt, Verkehr und Technik sowie Wirtschaftlichkeit, aufgegliedert in knapp 30 thematische Unterpunkte. Im zweistufigen Verfahren fiel die Entscheidung letztlich zwischen der Deponie Karlsreith und einer Bahnverladeanlage parallel zur Landesstraße bei Weng mit anschließender Bahnverfuhr und externer Materialdeponierung. Für die Deponie Karlsreith gaben schließlich drei Argumente den Ausschlag:

Wiedereinbau des Materials

Eine Deponie ist jedenfalls erforderlich. Entweder vor Ort oder am anderen Ende der Bahnverfuhr. Bei einer Entscheidung für die Bahnverfuhr würden wesentliche Fragen offenbleiben, etwa wo das Material aus dem Flachgau endgültig hinggebracht werden würde und welche Auswirkungen das auf Mensch und Natur am dortigen Standort hätte.

Verkehr und Technik

Der nächtliche Abtransport des Tunnelausbruchmaterials per Bahn mit rechtzeitiger Rückführung erforderlicher Leerzüge auf der ohnehin schon stark belasteten Weststrecke würde neben den verkehrlichen Belastungen die Logistik der Baustelle und des Bahnbetriebes auf der Bestandsstrecke negativ beeinflussen.

Wirtschaftlichkeit

Die zur Auswahl gestandene Variante der Bahnverfuhr wäre laut Kostenschätzung rund 100 Millionen Euro teurer als der nun gewählte Deponiestandort Karlsreith.



Wie angekündigt erfolgte die Entscheidungsfindung begleitet von regelmäßigem Informationsaustausch zwischen ÖBB-Projektleitung, Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinde und der Bürgerinitiativen.

Der weitere Zeitplan

Bis zur behördlich gesetzten Frist zur Erfüllung des Verbesserungsauftrages mit Jahresende 2020 werden die Pläne und Unterlagen nun 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 werden, ihre Einwendungen einzubringen.

ÖBB. Heute. Für morgen. Für uns.

Schon heute bringen die ÖBB als umfassender Mobilitätsdienstleister jährlich 477 Millionen Fahrgäste und 105 Millionen Tonnen Güter umweltfreundlich ans Ziel. Besonders klimaschonend sind die Bahnreisenden unterwegs. Denn 100 Prozent des Bahnstroms stammen aus erneuerbaren Energieträgern. Die ÖBB gehörten 2019 mit rund 96 Prozent Pünktlichkeit zu den pünktlichsten Bahnen Europas. Mit Investitionen in die Bahninfrastruktur von über zwei Milliarden Euro jährlich bauen die ÖBB am Bahnsystem für morgen. Konzernweit 41.904 MitarbeiterInnen bei Bus und Bahn sowie zusätzlich rund 2.000 Lehrlinge sorgen dafür, dass täglich rund 1,3 Millionen Reisende sicher an ihr Ziel kommen. Die ÖBB sind das Rückgrat von Gesellschaft und Wirtschaft und sind Österreichs größtes Klimaschutzunternehmen. Strategische Leitgesellschaft des Konzerns ist die ÖBB-Holding AG.

Rückfragehinweis:

Mag. Robert Mosser
ÖBB-Holding AG, Konzernkommunikation
Pressesprecher Salzburg
Tel: +43 664 96 03 465
e-mail: robert.mosser@oebb.at