



Plannummer: **5510-EB-0100AL-00-0003-F00**

Infrastruktur

AUSFERTIGUNG
EINLAGEZAHL EB 01-00.03

Mai 2010

HOCHLEISTUNGSSTRECKE WIEN SÜDBAHNHOF – SPIELFELD / STRASS

NEUBAUSTRECKE GLOGGNITZ – MÜRZZUSCHLAG km 75,5+61.867 – km 118,1+22.709

SEMMERING-BASISTUNNEL NEU

Einreichoperat für das eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren einschließlich wasserrechtlicher Belange

04			
03			
02			
01			
Version	Datum	Name	Beschreibung der Änderung
OBJEKTNR: -		STRECKENNR.: 135	
ABSCHNITT km / Stat.		GLOGGNITZ – MÜRZZUSCHLAG km 75,5+61.867 – km 118,1+22.709	
Bearbeitet	Mai 2010	Div.	Inhalt BERICHT GEM. §6 EBEV
Gezeichnet	Mai 2010	Div.	
Geprüft	Mai 2010	S. Tischler	
GZ	-		
Planung			
 ILF BERATENDE INGENIEURE ZT GMBH RAUMUMWELT PLANUNGS-GMBH BERATENDE INGENIEURE		c/o ILF Beratende Ingenieure ZT GmbH Harrachstraße 26 4020 Linz	
		Zustimmung Fachreferat 2010-05-21 11:52:04 <i>Der Plan kann freigegeben werden</i> Jörg MÜLLER, ÖBB-Infrastruktur AG (NA - PLSE) sigld: 3vs6D99564Am6dD7HXlhjIYqjw=	
		Bauwerber: ÖBB-Infrastruktur AG Planfreigabe 2010-05-21 12:12:13 <i>Plan zur Einreichung freigegeben</i> Gerhard GOBIET, ÖBB-Infrastruktur AG (GB NA, PLK 2/PLSE) sigld: yT9hLuCnSJ6v6ioBel2unBe7Dw=	
		2010-05-20 15:32:28 upload Stephan Tischler, ILF Beratende Ingenieure, ZT GmbH sigld: LfpCZP1b5X3ruGS/Wm+roPW7AVw=	

BERICHTERSTELLUNG

	Planungsgemeinschaft Semmering-Basistunnel	
 BERATENDE INGENIEURE	ILF Beratende Ingenieure ZT GesmbH Feldkreuzstraße 3, 6063 Rum bei Innsbruck Tel.: 0512 / 24 12 Fax: 0512 / 24 12 – 5905 E-Mail: info@ibk.ilf.com	Projektkoordination Eisenbahntechnische Planung Wasserbauliche Planung Straßenbautechnische Planung
 PLANER & INGENIEURE	RaumUmwelt Planungs-GmbH Mariahilfer Str. 57-59, 1060 Wien Tel.: 01 / 23 63 063 Fax: 01 / 23 63 063 - 900 E-Mail: office@raumumwelt.at	Umweltkoordination Raum- und Umweltplanung

INHALTSVERZEICHNIS

1	KURZFASSUNG	5
2	AUFGABENSTELLUNG	6
3	KURZDARSTELLUNG DER GEPLANTEN BAUMASSNAHMEN (§6 ABS. 3 Z 1)	7
3.1	Lage des Projektgebietes	7
3.2	Zielsetzung	7
3.3	Wesentliche geplante Baumaßnahmen	9
3.4	Auswirkungen auf die Umgebung	10
4	BESCHREIBUNG DER ENTWURFSPARAMETER UND DER PROJEKTGRUNDLAGEN (§6 ABS. 3 Z 2)	11
4.1	Entwurfparameter	11
4.2	Projektgrundlagen	11
4.3	Sicherheitsanforderungen (§6 Abs. 3 Z 2 lit. a)	11
4.4	Festlegung der Eisenbahnsicherungsanlagen (§6 Abs. 3 Z 2 lit. b)	11
4.5	Abweichungen vom Stand der Technik (§6 Abs. 3 Z 2 lit. c)	12
5	GRÖSSE DER IN ANSPRUCH GENOMMENEN FLÄCHEN (§6 ABS. 3 Z 3)	13
5.1	Flächenbeanspruchung	13
5.2	Waldflächen	13
5.3	Baustelleneinrichtungsflächen	14
6	BESCHREIBUNG DER DURCH DAS VORHABEN BETROFFENEN UMGEBUNG UND ART DER AUSWIRKUNGEN (§6 ABS. 3 Z 4)	15
6.1	Umgebungsbeschreibung	15
6.2	Art der Auswirkungen	15
6.3	Verzeichnis der vom Bauvorhaben betroffenen Wasserläufe, Verkehrsanlagen und schutzwürdigen Gebiete nach Anhang 2 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (§6 Abs. 3 Z 4 lit. a)	16
6.3.1	Wasserläufe	16
6.3.2	Verkehrsanlagen	17
6.3.3	Schutzwürdige Gebiete nach Anhang 2 des UVP-G 2000	17
6.4	Maßnahmen zum Schutz der Umgebung (§6 Abs. 3 Z 4 lit. b)	17
6.5	Maßnahmen zur Wiederherstellung der durch den Bau gestörten Umgebung (§6 Abs. 3 Z 4 lit. c)	17
6.6	Beweissicherung (§6 Abs. 3 Z 4 lit. d)	18

7	BAUBESCHREIBUNG, BESCHREIBUNG DER BAUDURCHFÜHRUNG UND DER BETRIEBSPHASE (§6 ABS. 3 Z 5)	19
7.1	Darstellung der Bestandssituation (§6 Abs. 3 Z 5 lit. a)	19
7.2	Änderungen gegenüber dem Bestand (§6 Abs. 3 Z 5 lit. b)	19
7.3	Anforderungen an die einzusetzenden Bauprodukte, Bauteile, Bauteilgruppen und Anlagen (§6 Abs. 3 Z 5 lit. c)	19
7.4	Baubeginn, Baudauer und Anzahl der Beschäftigten (§6 Abs. 3 Z 5 lit. d)	19
7.5	Beleuchtung, Beheizung und Lüftung der Räume und sonstiger Bauteile (§6 Abs. 3 Z 5 lit. e)	20
7.5.1	Beleuchtung	20
7.5.2	Beheizung und Lüftung	20
7.6	Bauprovisorien, Bauphasen (§6 Abs. 3 Z 5 lit. f)	21
7.7	Angaben zur barrierefreien Ausgestaltung (§6 Abs. 3 Z 5 lit. g)	21
7.8	Festlegung für den Betrieb maßgeblicher Rahmenbedingungen (§6 Abs. 3 Z 5 lit. h)	22
7.9	Beschreibungen der Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Betrieb (§6 Abs. 3 Z 5 lit. i)	22
7.10	Angaben zu technischen Einrichtungen, Arbeitsmittel, Arbeitsstoffe sowie Art und Menge allfälliger Lagerungen (§6 Abs. 3 Z 5 lit. j)	22
7.11	Maßnahmen zur Hintanhaltung und Beherrschung von außergewöhnlichen Ereignissen (§6 Abs. 3 Z 5 lit. k)	23
7.12	Verbindung mit öffentlichen Verkehrsflächen, Wasserflächen, Abwasser- und Abfallbeseitigung (§6 Abs. 3 Z 5 lit. l)	23
7.12.1	Öffentliche Verkehrsflächen	23
7.12.2	Wasserversorgung	23
7.12.3	Abwasserbeseitigung	24
7.12.4	Abfallbeseitigung	25
7.13	Phasen der Inbetriebnahme (§6 Abs. 3 Z 5 lit. m)	25
8	SUBJEKTIV ÖFFENTLICHE RECHTE DRITTE (§6 ABS. 4)	26
8.1	Vorteile des Bauvorhabens für die Öffentlichkeit	26
8.2	Rahmenbedingungen zur Trassenfindung	26
9	VERZEICHNIS BETROFFENER DRITTER	28

1 KURZFASSUNG

Der vorliegende Bericht gibt einen Überblick über die gem. §6 EBEV geforderten Angaben zum gegenständlichen Vorhaben. Aufgrund des baulichen Umfangs wird im gegenständlichen Bericht auf §6 Abs. 2 Bezug genommen:

„(2) Soweit infolge der Größe des Bauvorhabens dem Bauentwurf mehrere Teilberichte beigegeben werden, die sich auf einzelne Baumaßnahmen oder bestimmte Aspekte des Bauvorhabens beziehen, ist im zusammenfassenden Bericht jeweils auf die Teilberichte zu verweisen.“

Bei Verweisen ist in Klammer jeweils die Plannummer angeführt.

2 **AUFGABENSTELLUNG**

Für das gegenständliche Einreichprojekt wird unter Bezugnahme auf die 128. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die für den Bauentwurf von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen erforderlichen Unterlagen (Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung – EBEV) dieser Bericht, welcher konkret auf die in der EBEV unter Punkt „Bericht“ § 6 aufgelisteten Punkte Stellung nimmt, als Ergänzung zur Einlage „Technischer Bericht - Streckenplanung“ (5510-EB-0201AL-00-0001) erstellt.

3 KURZDARSTELLUNG DER GEPLANTEN BAUMASSNAHMEN (§6 ABS. 3 Z 1)

3.1 Lage des Projektgebietes

Der Semmering ist ein 984 m ü. A. hoher Gebirgspass in Österreich zwischen der Raxalpe im Norden und dem Wechselgebirge im Süden und bildet die natürliche Grenze zwischen den Bundesländern Niederösterreich und der Steiermark.

Die Semmeringbahn ist eine Teilstrecke der Südbahn. Sie verläuft von Gloggnitz über den Semmering nach Mürzzuschlag. Der Ausbau des Streckenabschnittes Gloggnitz - Mürzzuschlag wurde mit „Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Übertragung der Planung und des Baues von Hochleistungstrecken oder von Teilen derselben an die Eisenbahn-Hochleistungstrecken-AG (HL-Ü-VO), StF: BGBl. Nr. 405/1989“ der ÖBB-Infrastruktur AG als Rechtsnachfolgerin der Hochleistungstrecken-AG zur Planung übertragen.

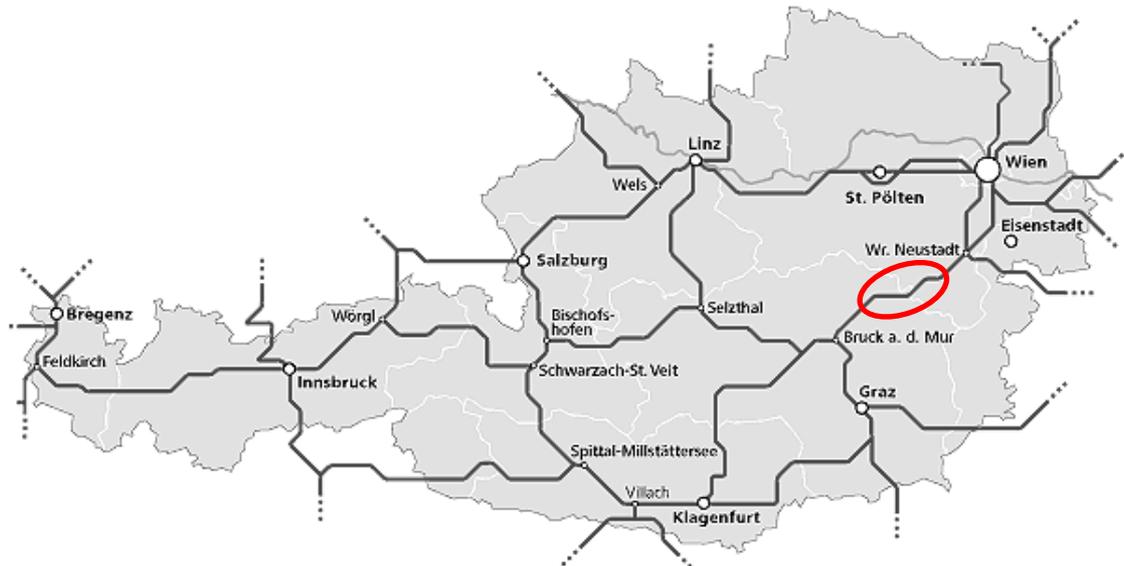


Abbildung 1: Übersichtskarte Hochleistungstrecken in Österreich (rot = Projekt Semmering-Basistunnel neu)

3.2 Zielsetzung

Das Projekt „Semmering-Basistunnel neu“ soll die bereits 150 Jahre alte, 1998 von der UNESCO zum Welterbe erklärte Semmering- bzw. Ghegabahn von Güter- und Personenverkehr entlasten. Durch die Kombination von engen Radien und starken Steigungen erweist sie sich für einen Eisenbahnbetrieb des 21. Jahrhunderts, hier speziell für den Güterverkehr jedoch zunehmend als technisches Nadelöhr und kann Großteils nur mit 2 Loks bewältigt werden.

2005 erfolgte ein Neustart der Planungen zum Semmering-Basistunnel. Ziele und Rahmenbedingungen für die Planungsarbeiten sind im Ministerratsbeschluss vom 30. März 2005 und in einer „Absichtserklärung über die Realisierung und die Finanzierung der Eisenbahnverbindung Gloggnitz – Raum Langenwang“ („Semmering-Basistunnel neu“) formuliert.

Auf Grund der Absichtserklärung ergeben sich folgende Projektvorgaben:

- Baltisch-adriatischer Korridor
- Neukonzeption des Tunnelsystems gemäß den aktuellen Richtlinien zur Tunnelsicherheit auf europäischer Ebene
- Zeitgleiche Ermöglichung einheitlich hoher Güterzuganhängelasten auf der gesamten Strecke Wien-Graz-Klagenfurt
- Fertigstellung zeitnahe mit der Koralmbahn
- Nutzung getätigter Investitionen

Diese konnten im Zuge des Planungsprozesses wie folgt präzisiert werden:

- großräumiges Ausweichen vor tektonischen Störungszonen
- großräumiges Ausweichen vor stark wasserführenden Gesteinseinheiten
- großräumiges Ausweichen von großen Wasserversorgungen, Natura 2000 - und Naturschutzgebieten sowie Feuchtlebensräume mit Bezug zum Berg- und Grundwasserkörper
- modern kombinierbarer Verkehr
- Taktknoten
- durchgehende Führung von schweren Güterzügen in Einfachtraktion
- attraktive Fahrzeiten im Personenverkehr
- geringe Betriebs- und Erhaltungskosten für einen wirtschaftlichen Betrieb
- Zweigleisige Strecke mit Mischverkehr
- Güterzugüberholmöglichkeiten
- Haltepunkte im Personenverkehr und Verknüpfung Fernverkehr – Regionalverkehr
- zulässige Höchstgeschwindigkeit 230 km/h
- Begrenzung der Gleislängsneigung bei ca. 8,5 ‰ (in Abstimmung mit der geplanten bereits in Bau befindlichen Koralmbahn)
- Auslegung der Betriebsstellen für eine Güterzuglänge von max. 760 m

Im Zuge des Planungsprozesses sowie der dabei durchgeführten Untersuchungen wurden die Zielsetzungen spezifiziert und konkretisiert. Die entsprechenden Erläuterungen sind detaillierter im Dokument „Technischer Bericht – Streckenplanung (5510-EB-0201AL-00-0001)“ sowie sämtlichen weiteren technischen Berichten angeführt.

3.3 Wesentliche geplante Baumaßnahmen

Vorhabensteile im fertiggestellten Zustand (Auflistung in Kilometrierungsrichtung):

- Adaptierung Bahnhof Gloggnitz (Projektbeginn bei km 75,562)
- Liftanlage im Bahnhof Gloggnitz
- Rettungszuggleis Gloggnitz
- Unterwerk Gloggnitz inkl. Gleisanschluss und Zufahrt
- 110 kV-Bahnstromzuleitung für Unterwerk Gloggnitz
- Abbau Unterwerk Schlöglmühl
- Freistrecke Gloggnitz inkl. Eisenbahnbrücken über die Schwarza
- Flussbauliche Maßnahmen an der Schwarza, inkl. Retentionsraum Mühlhof
- Verlegung der B 27 Höllental Straße und Neuerrichtung der Huyckbrücke sowie Anpassung von Huyckstraße und Eichbergstraße
- Betriebsgebäude und Besucherzentrum Tunnelportal Gloggnitz
- Rettungs- und Portalplatz Gloggnitz inkl. Zufahrt
- Zweiröhriger Basistunnel mit Nothaltestelle und Belüftungsschacht und Betriebs- und Lüftungsgebäude Fröschnitzgraben
- Deponie Longsgraben (rekultiviert)
- Ersatzwasserversorgungen für Spital / Semmering sowie für Otterthal und Raach / Hochgebirge
- Umbau Bahnhof Mürzzuschlag inkl. Adaptierung der Bestandsstrecke (Projektende bei km 118,123)
- Betriebsgebäude Tunnelportal Mürzzuschlag
- Schaltposten Mürzzuschlag
- Portal- und Rettungsplatz Mürzzuschlag inkl. Zufahrt
- Rettungszuggleis Mürzzuschlag
- Unterwerk Langenwang inkl. Gleisanschluss und Zufahrt
- 110 kV-Bahnstromzuleitung für Unterwerk Langenwang
- Abbau Unterwerk Schlöglmühl inkl. 110kV Zuleitung
- Verschließung Begleitstollen

Zusätzliche Vorhabensbestandteile in der Bauphase:

- Baustelleneinrichtungsfläche und Baustelleninfrastruktur Gloggnitz (inkl. Bahnanschluss für Materialtransporte)
- Zwischenangriff Göstritz: Baustelleneinrichtungsfläche, Baustelleninfrastruktur und Baustrasse

- Baulüftungsschächte Trattenbachgraben und Sommerau
- Zwischenangriff Fröschnitzgraben
- Baustraße Steinhaus
- Baustraße Longsgraben
- Deponie Longsgraben
- S6 Halbanschlussstelle Dürrgraben
- Zwischenangriff Grautschenhof: Baustelleneinrichtungsfläche, und Baustelleninfrastruktur
- Begleitstollen („Pilotstollen“ Altprojekt)
- Baustelleneinrichtungsfläche und Baustelleninfrastruktur Mürzzuschlag
- Humusdeponie Fröschnitzgraben
- Humusdeponie Göstritz
- Materialförderung Longsgraben

3.4 Auswirkungen auf die Umgebung

Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umgebung wird auf die Unterlagen der Umweltverträglichkeitserklärung verwiesen.

4 BESCHREIBUNG DER ENTWURFSPARAMETER UND DER PROJEKTGRUNDLAGEN (§6 ABS. 3 Z 2)

4.1 Entwurfparameter

Hinsichtlich der angewandten Entwurfparameter für die Planungen der Bahnanlagen wird auf das Dokument „Technischer Bericht – Streckenplanung“ (5510-EB-0201AL-00-0001), für die sonstigen Anlagen auf die Planungsrichtlinien und Dienstbehelfe der ÖBB sowie die technischen Spezifikationen zur Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems verwiesen.

Die angewandten Entwurfparameter für die Planung der Straßen und Wege sind in den jeweiligen technischen Berichten dokumentiert und wurden unter Berücksichtigung der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, herausgegeben von der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene und den zuständigen Dienststellen der Länder Niederösterreich und Steiermark festgelegt.

4.2 Projektgrundlagen

Die der Projektierung zu Grunde gelegten Grundlagen sind in den jeweiligen technischen Berichten angeführt. Gemäß § 6 Abs. 2 EBEV wird diesbezüglich auf die im Inhaltsverzeichnis zum Bauentwurf (5510-EB-0100AL-00-0001) angeführten technischen Berichte verwiesen.

4.3 Sicherheitsanforderungen (§6 Abs. 3 Z 2 lit. a)

Hinsichtlich der Sicherheitsanforderungen und Sicherheitsmaßnahmen wird gemäß § 6 Abs. 2 EBEV auf folgende Dokumente verwiesen:

- 5510-EB-0508AL-00-0001 „Technischer Bericht Leit- und Sicherungstechnik“
- 5510-EB-1100AL-00-0001 „Technischer Bericht Tunnelsicherheitskonzept“

4.4 Festlegung der Eisenbahnsicherungsanlagen (§6 Abs. 3 Z 2 lit. b)

Angaben zu den Eisenbahnsicherungsanlagen einschließlich der Gleisfreimeldeeinrichtungen und Zugbeeinflussungssysteme sind gemäß § 6 Abs. 2 EBEV dem Dokument „Technischer Bericht Leit- und Sicherungstechnik“ (5510-EB-0508AL-00-0001) zu entnehmen.

4.5 Abweichungen vom Stand der Technik (§6 Abs. 3 Z 2 lit. c)

Das gegenständliche Projekt entspricht unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs einer Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes dem Stand der Technik. Es sind keine Abweichungen vorgesehen, es wird diesbezüglich auf das zusammenfassende Gutachten gem. §31a Eisenbahngesetz 1957 verwiesen.

5 GRÖSSE DER IN ANSPRUCH GENOMMENEN FLÄCHEN (§6 ABS. 3 Z 3)

5.1 Flächenbeanspruchung

Die für das gegenständliche Vorhaben benötigten Grundstücke sind in den dem eisenbahnrechtlichen Einreichoperat beigelegten Grundeinlösedokumenten ausgewiesen.

Tabelle 1: von der Grundeinlöse betroffene Gemeinden bzw. Katastralgemeinden

Bezirk	Gemeinden	Betroffene Katastralgemeinden
Neunkirchen	Stadtgemeinde Gloggnitz	KG Gloggnitz KG Eichberg KG Heufeld KG Aue
	Marktgemeinde Payerbach	KG Payerbach KG Schmidsdorf
	Gemeinde Prigglitz	KG Prigglitz
	Marktgemeinde Schottwien	KG Schottwien
	Gemeinde Trattenbach	KG Trattenbach
	Gemeinde Raach am Hochgebirge	KG Raach
	Gemeinde Otterthal	KG Otterthal
	Marktgemeinde Kirchberg am Wechsel	KG Kirchberg am Wechsel KG Ofenbach
Mürzzuschlag	Gemeinde Spital am Semmering	KG Fröschnitz KG Semmering KG Spital am Semmering KG Schöneben-Spital
	Stadtgemeinde Mürzzuschlag	KG Mürzzuschlag
	Marktgemeinde Langenwang	KG Langenwang-Schwöbing KG Langenwang KG Feistritzberg

Hinsichtlich detaillierter Informationen und Flächeninformationen wird gem. §6 Abs. 2 EBEV auf das Dokument „Grundeinlöseverzeichnis“ (5510-EB-4000AL-00-0001) verwiesen.

5.2 Waldflächen

Jene Grundstücksflächen, für welche auf Grund ihrer Widmung und ihres Bewuchses eine Rodungsbewilligung zu beantragen ist, sind in den Rodungsplänen des forstrechtlichen Einreichoperates ausgewiesen und befinden sich in folgenden Gemeinden und Katastralgemeinden:

Tabelle 2: von Rodungen betroffene Gemeinden bzw. Katastralgemeinden

Bezirk	Gemeinden	Betroffene Katastralgemeinden
Neunkirchen	Stadtgemeinde Gloggnitz	KG Gloggnitz KG Eichberg KG Heufeld KG Aue
	Marktgemeinde Payerbach	KG Prigglitz

	Gemeinde Prigglitz	KG Payerbach KG Schmidsdorf
	Marktgemeinde Schottwien	KG Schottwien
	Gemeinde Trattenbach	KG Trattenbach
	Gemeinde Raach am Hochgebirge	KG Raach
	Gemeinde Otterthal	KG Otterthal
	Marktgemeinde Kirchberg am Wechsel	KG Kirchberg am Wechsel KG Ofenbach
Mürzzuschlag	Gemeinde Spital am Semmering	KG Fröschnitz KG Semmering KG Spital am Semmering
	Stadtgemeinde Mürzzuschlag	KG Mürzzuschlag KG Schöneben-Spital
	Marktgemeinde Langenwang	KG Langenwang-Schwöbing KG Langenwang KG Feistritzberg

Betreffend flächenhaften Angaben zu Rodungen wird gem. §6 Abs. 2 EBEV auf die Angaben im Bericht des forstrechtlichen Einreichoperates (5510-FR-0100AL-00-0002) verwiesen.

5.3 Baustelleneinrichtungsflächen

Die für die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens benötigten Grundstücke sind in den Dokumenten der Grundeinlöse sowie der technischen Planung („Baudurchführung“) ausgewiesen.

6 BESCHREIBUNG DER DURCH DAS VORHABEN BETROFFENEN UMGEBUNG UND ART DER AUSWIRKUNGEN (§6 ABS. 3 Z 4)

6.1 Umgebungsbeschreibung

Die Landschaft des Semmering mit ihren steilen Kalkwänden, zerklüfteten Felsen, breiten Bergrücken und weiten Tälern galt noch im Mittelalter als wild und unzugänglich, so dass der Güter und Warenverkehr aus dem Wiener Becken nach dem Süden und Südosten und umgekehrt lange Zeit über das Pittental erfolgte. Erst im Jahre 1160 wurde ein Saumweg über den Semmering angelegt, der durch das Greis zum Bärensattel und weiter zur Passhöhe hinauf führte.

Seit 2. Dezember 1998 ist die Semmeringbahn in die Liste der UNESCO-Welterbe eingetragen. Folgende Kriterien waren dafür ausschlaggebend (UNESCO World Heritage Centre, 2008):

Criterion (ii): The Semmering Railway represents an outstanding technological solution to a major physical problem in the construction of early railways.

Criterion (iv): With the construction of the Semmering Railway, areas of great natural beauty became more easily accessible and as a result these were developed for residential and recreational use, creating a new form of cultural landscape.

Um dem Status als Welterbe auch weiterhin trotz Ausbau zur Hochleistungsstrecke gerecht zu werden, wurden parallel zum Planungsprozess des Basistunnels im Rahmen eines länderübergreifenden Regionalentwicklungskonzeptes die Chancen der Bergstrecke zur regionalen und touristischen Erschließung, und damit als Impuls zur Aufwertung der Semmering-Region ausgelotet. Gleichzeitig ist das Betriebskonzept für die Bergstrecke Bestandteil der betrieblichen Überlegungen für den künftig ausgebauten Streckenabschnitt Gloggnitz –Mürzzuschlag.

6.2 Art der Auswirkungen

Hinsichtlich der Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens während der Bau- und Betriebsphase auf die Umgebung wird gemäß § 6 Abs. 2 EBEV auf die Unterlagen der Umweltverträglichkeitserklärung verwiesen.

6.3 Verzeichnis der vom Bauvorhaben betroffenen Wasserläufe, Verkehrsanlagen und schutzwürdigen Gebiete nach Anhang 2 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (§6 Abs. 3 Z 4 lit. a)

6.3.1 Wasserläufe

Die Errichtung der Eisenbahnbrücke über die Schwarza und die Streckenführung durch ihr orografisch linkes Vorland führen zu einer Veränderung der Hochwasserabflussverhältnisse, indem die Ausbreitung der derzeit möglichen Überflutungen in Richtung Gloggnitz unterbunden werden und sämtlicher Abfluss zukünftig in der Schwarza erfolgen muss. Als Folge der höheren Wasserführung im Flussbett treten auch höhere Wasserspiegellagen als derzeit auf, denen mit der Errichtung bzw. Erhöhung von Hochwasserschutzbauten entgegengewirkt wird. Durch die Schaffung von zusätzlichem Retentionsraum in der oberliegenden Gemeinde Payerbach wird eine deutliche Dämpfung der HQ₁₀₀-Abflusswelle erreicht, die allen Unterliegern an der Schwarza zugutekommt. Einleitungen in die Schwarza sind aus qualitativer und quantitativer Sicht im vernachlässigbaren Bereich, erhöhen aber durch die ständige Einleitung von Bergwässern die Niederwasserführung.

Der Longsbach wird in die neu entstehende Tiefenlinie zwischen Deponiefläche und orografisch linker Talflanke verlegt und naturnah ausgebaut. Einzugsgebiet und Wasserführungen bleiben unverändert gegenüber dem Bestand.

Die Fröschnitz wird durch die Einleitung von Niederschlagswässern aus dem Bahnhof Mürzzuschlag in nur vernachlässigbarer Größenordnung beeinträchtigt. Außer im Bereich der Einleitstellen erfolgen an der Fröschnitz keine wasserbaulichen Eingriffe.

An der Mürz geschehen durch die Querung mittels altbestehender Brücke im Stadtgebiet von Mürzzuschlag keine Veränderungen, es finden auch keine Einleitungen statt. Auch bei Langenwang werden die Mürz und ihre Hochwasserabflussverhältnisse durch die Lage des geplanten Unterwerks am rechten Rand des Hochwasserabflussbereichs nicht beeinträchtigt.

Gemäß § 6 Abs. 2 EBEV wird hinsichtlich der Beschreibung des gegenständlichen Kapitels auf folgende Einlagen verwiesen:

- 5510-EB-1003AL-00-0001 „Technischer Bericht - Wasserbauliche Maßnahmen - Baudurchführung“
- 5510-EB-2101AL-00-0001 „Technischer Bericht – Wasserläufe“
- 5510-EB-2101AL-02-0002 „Übersichtskarte – Wasserläufe“
- 5510-EB-2102AL-00-0001 „Technischer Bericht - Wasserbauliche Maßnahmen Schwarza“
- 5510-EB-3003AL-00-0001 „Technischer Bericht - Wasserbauliche Maßnahmen Longsgraben“

6.3.2 Verkehrsanlagen

Das gegenständliche Projekt bewirkt lediglich im Freistreckenbereich Gloggnitz eine temporäre Zerschneidung des vorhandenen Straßen- und Wegenetzes. Unter Miteinbeziehung der betroffenen Standortgemeinde Gloggnitz wurde unter Vermeidung von Umwegstrecken wieder ein funktionstüchtiges, den örtlichen Gegebenheiten angepasstes System erstellt:

- Unterführung der Landesstraße B27 inkl. durchgehendem Geh- und Radweg
- Unterführung der Zufahrt zum Unterwerk Gloggnitz unter der Neubaustrecke inkl. Anbindung an den bestehenden Weg Richtung Schlöglmühl

Zusätzlich wurde ein ÖBB-Bedienungsweg südlich der Neubaustraße zur Gewährleistung der notwendigen Instandhaltungstätigkeiten an den Bahnanlagen angeordnet.

6.3.3 Schutzwürdige Gebiete nach Anhang 2 des UVP-G 2000

Hinsichtlich der vom Vorhaben berührten schutzwürdigen Gebiete nach Anhang 2 des UVP-G 2000 wird gem. §6 Abs. 2 EBEV auf das Dokument „Zusammenfassung Umweltverträglichkeitserklärung“ (5510-UV-0101AL-00-0002) verwiesen.

6.4 Maßnahmen zum Schutz der Umgebung (§6 Abs. 3 Z 4 lit. b)

Bei der Projektierung des gegenständlichen Vorhabens wurde darauf geachtet, dass Eingriffe in die Natur- und Lebensräume so umweltfreundlich und schonend wie möglich gehalten werden. Zusätzlich wurden Maßnahmen zum Schutz der Umgebung – sowohl für die Betriebs- als auch die Bauphase – definiert.

Die geplanten Maßnahmen sind in den Dokumenten der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellt. Eine zusammenfassende Übersicht gemäß § 6 Abs. 2 EBEV ist in den Dokumenten „Zusammenfassung Umweltverträglichkeitserklärung“ (5510-UV-0101AL-00-0002) sowie „Maßnahmenübersicht“ (5510-UV-0101AL-00-0003) dargelegt.

6.5 Maßnahmen zur Wiederherstellung der durch den Bau gestörten Umgebung (§6 Abs. 3 Z 4 lit. c)

Bei der Projektierung des gegenständlichen Projekts wurde darauf geachtet, dass die Eingriffe in die Natur- und Lebensräume so umweltfreundlich und schonend wie möglich gehalten werden. Um die Eingriffe in das Landschaftsbild auszugleichen, werden verschiedene Gestaltungsmaßnahmen, Begrünungs- und Bepflanzungsmaßnahmen getroffen.

Den Ausgleich zu den Eingriffen auf Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume im Projektbereich wird durch geeignete Maßnahmen in Abstimmung mit den entsprechenden Stellen geschaffen.

6.6 Beweissicherung (§6 Abs. 3 Z 4 lit. d)

Es sind während der Bau- und Betriebsphase u.a. folgende umfangreiche Beweissicherungsprogramme vorgesehen:

- Beweissicherungen an benachbarten Gebäuden und sonstigen umliegenden Infrastruktureinrichtungen (z.B. hochrangiges Straßennetz) vor Baubeginn
- Hydrogeologische Beweissicherung: hinsichtlich der qualitativen und quantitativen Beweissicherung sind umfangreiche Messungen des Grundwassers an Brunnen und an Quellen vor Baubeginn, während der Bauarbeiten und nach Beendigung der Bauarbeiten vorgesehen
- lärmtechnische Beweissicherung: nach Inbetriebnahme des gegenständlichen Projekts erfolgen an vordefinierten Messstellen Kontrollmessungen hinsichtlich der Wirksamkeit der Schallschutzmaßnahmen
- Erschütterungsschutz: Maßnahmen zur Reduzierung der Erschütterungen während der Bauphase und Erschütterungsmessungen nach Betriebsaufnahme als Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte bzw. Wirksamkeit der getroffenen Schutzmaßnahme

Weitere fachspezifische Beweissicherungsprogramme bzgl. weiterer umweltrelevanter Themenbereiche sind in den Dokumenten "Zusammenfassung Umweltverträglichkeitserklärung (5510-UV-0101AL-00-0002) sowie "Maßnahmenübersicht" (5510-UV-0101AL-00-0003) dargelegt.

7 BAUBESCHREIBUNG, BESCHREIBUNG DER BAUDURCHFÜHRUNG UND DER BETRIEBSPHASE (§6 ABS. 3 Z 5)

7.1 Darstellung der Bestandssituation (§6 Abs. 3 Z 5 lit. a)

Hinsichtlich der Darstellung der Bestandssituation wird gemäß § 6 Abs. 2 EBEV auf die entsprechenden Unterlagen der Umweltverträglichkeitserklärung sowie des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens verwiesen.

7.2 Änderungen gegenüber dem Bestand (§6 Abs. 3 Z 5 lit. b)

Das gegenständliche Vorhaben sieht gegenüber dem Bestand folgende Änderungen vor:

- Neubau einer zweigleisigen elektrifizierten Strecke mit $v_{\max} = 230$ km/h
 - Herstellung eines Gleisabstandes von mind. 4,70m
 - Komplette Neuerrichtung von Ober- und Unterbau
 - Neuerrichtung der Oberleitung und der sonstigen SFE-Anlagen
 - Neuerrichtung von Eisenbahnbrücken
 - Neuerrichtung eines zweiröhrigen Eisenbahntunnels
 - Schallschutzmaßnahmen
 - Maßnahmen zum Erschütterungsschutz
 - Wasserbauliche Maßnahmen für die Bahnentwässerung und Hochwasserschutz
- Neugestaltung bzw. Anpassung des bestehenden Straßen- und Wegenetzes
- Neuerrichtung von Straßenunterführungen bzw. Umbaumaßnahmen von bestehenden Straßenobjekten
- Ökologische Ausgleichsmaßnahmen
- Naturnahe Ausgestaltung von Fließgewässern im Verlegungsbereich (Schwarza, Longsbach)

7.3 Anforderungen an die einzusetzenden Bauprodukte, Bauteile, Bauteilgruppen und Anlagen (§6 Abs. 3 Z 5 lit. c)

Alle im vorliegenden Projekt geplanten Bauprodukte, Bauteile, Bauteilgruppen und Anlagen sind gemäß den derzeit gültigen Gesetzen, Normen und Richtlinien geplant und entsprechen somit den diesbezüglichen Anforderungen.

7.4 Baubeginn, Baudauer und Anzahl der Beschäftigten (§6 Abs. 3 Z 5 lit. d)

Baubeginn Gesamtprojekt: voraussichtlich 2012

Baufertigstellung Gesamtprojekt:	voraussichtlich 2025
Inbetriebnahme Gesamtprojekt:	voraussichtlich 2025
Anzahl der Beschäftigten:	voraussichtlich bis zu 1.500

7.5 Beleuchtung, Beheizung und Lüftung der Räume und sonstiger Bauteile (§6 Abs. 3 Z 5 lit. e)

7.5.1 Beleuchtung

Es werden folgende Anlagen mit Beleuchtung ausgerüstet:

- Beleuchtung der Rettungs- und Portalvorplätze
- Orientierungsbeleuchtung in den Streckenröhren, Querschlägen sowie den unterirdischen Anlagen der Nothaltestelle
- Fluchtwegkennzeichnung
- Technik- und Betriebsräume
- Betriebsgebäude
- Weichenbereiche
- Unterwerke Gloggnitz bzw. Langenwang
- Bahnhof Müzzuschlag

Betreffend detaillierterer Angaben wird gemäß § 6 Abs. 2 EBEV auf folgende Einlagen verwiesen:

- 5510-EB-0507AL-00-2001 „Technischer Bericht Energietechnik 50Hz“
- 5510-EB-1100AL-00-0001 „Tunnelsicherheitskonzept“
- 5510-EB-0303AL-00-1001 „Betriebsgebäude - Besucherzentrum Technischer Bericht Tunnelportal Gloggnitz“
- 5510-EB-0303AL-00-2001 „Technischer Bericht - Betriebs- und Lüftungsgebäude“
- 5510-EB-0303AL-00-3001 „Technischer Bericht Betriebsgebäude Müzzuschlag“
- 5510-EB-0303AL-00-5100 „Technischer Bericht Phase 1“
- 5510-EB-0303AL-00-5200 „Technischer Bericht Phase 2“

7.5.2 Beheizung und Lüftung

Bezüglich der Rauchfreihaltung des Tunnels wird gemäß § 6 Abs. 2 EBEV auf das Dokument 5510-EB-0600AL-00-0001 „Technischer Bericht Lüftungskonzept“ verwiesen.

Bezüglich der planlichen Darstellungen der Nothaltestelle wird gemäß § 6 Abs. 2 EBEV auf folgende Dokumente verwiesen:

- 5510-EB-0301AL-02-6701 „Grundriss – Nothaltestelle“
- 5510-EB-0301AL-02-6702 „Grundriss über Zwischendecke – Nothaltestelle“

- 5510-EB-0301AL-02-6751 „Grundriss und Schnitt - Querschlag Nr. 34 - Nothaltestelle, Schnitt M-M“
- 5510-EB-0301AL-04-6711 „Schnitte - Nothaltestelle, Schnitt A-A und B-B“
- 5510-EB-0301AL-04-6712 „Schnitte - Nothaltestelle, Schnitt C-C, D-D und E-E“
- 5510-EB-0301AL-04-6713 „Schnitte - Nothaltestelle, Schnitt J-J und K-K“

Bezüglich der Klimatisierung der Technik- bzw. Betriebsräume wird auf folgende Dokumente verwiesen:

- 5510-EB-0303AL-00-1001 „Betriebsgebäude - Besucherzentrum Technischer Bericht Tunnelportal Gloggnitz“
- 5510-EB-0303AL-00-2011 „Technischer Bericht für Heizung, Kühlung, Lüftung, Sanitär – Betriebsgebäude Fröschnitzgraben“
- 5510-EB-0303AL-00-5100 „Technischer Bericht Phase 1“
- 5510-EB-0303AL-00-5200 „Technischer Bericht Phase 2“
- 5510-EB-0303AL-00-3001 „Technischer Bericht Betriebsgebäude Mürzzuschlag“
- 5510-EB-0502AL-00-0001 „Technischer Bericht UW Gloggnitz“
- 5510-EB-0503AL-00-0001 „Technischer Bericht UW Langenwang“
- 5510-EB-0504AL-00-0001 „Technischer Bericht Schaltposten Mürzzuschlag“

7.6 Bauprovisorien, Bauphasen (§6 Abs. 3 Z 5 lit. f)

Die Bauherstellung erfolgt unter Berücksichtigung des Bauarbeitenkoordinationsgesetzes, den Bestimmungen der Bauarbeiterschutzverordnung und den Bestimmungen der Eisenbahn-Arbeitnehmerschutzverordnung. Entsprechend den Bestimmungen des Bauarbeitenkoordinationsgesetzes werden die Unterlagen für spätere Arbeiten sowie das Instandhaltungskonzept erstellt (siehe Dokument Nr. 5510-EB-1200AL-00-0002, „Instandhaltungskonzept und Unterlage für spätere Arbeiten gemäß §8 BauKG“) und erforderliche Maßnahmen in Bezug auf Sicherheit und Gesundheit im Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument (siehe Dokument Nr. 5510-EB-1200AL-00-0001 „SiGe-Dokument gemäß §5 ASchG“) festgelegt. Die sich daraus ergebenden Maßnahmen werden im Zuge der Erstellung der Detailplanung bzw. der Bauausführung berücksichtigt.

Weitereführende ausführliche Angaben zur Bauphasenplanung und Bauprovisorien sind im Dokument Nr. 5510-EB-1001AL-00-1001, „Bau-, Ausrüstungs- und Materialbewirtschaftungskonzept“ angeführt.

7.7 Angaben zur barrierefreien Ausgestaltung (§6 Abs. 3 Z 5 lit. g)

Gemäß § 6 Abs. 2 EBEV wird hinsichtlich der Beschreibung des gegenständlichen Kapitels auf folgende Dokumente verwiesen:

- 5510-EB-0303AL-00-1001 „Betriebsgebäude - Besucherzentrum Technischer Bericht Tunnelportal Gloggnitz“
- 5510-EB-0303AL-00-3001 „Technischer Bericht Betriebsgebäude Mürzzuschlag“
- 5510-EB-0303AL-00-4001 „Technischer Bericht, Bhf. Gloggnitz Einbau Liftanlage“
- 5510-EB-0303AL-00-5001 „Technischer Bericht Umbau Bahnhof Mürzzuschlag“
- 5510-EB-0502AL-00-0001 „Technischer Bericht UW Gloggnitz“
- 5510-EB-0503AL-00-0001 „Technischer Bericht UW Langenwang“
- 5510-EB-0504AL-00-0001 „Technischer Bericht Schaltposten Mürzzuschlag“

7.8 Festlegung für den Betrieb maßgeblicher Rahmenbedingungen (§6 Abs. 3 Z 5 lit. h)

Gemäß § 6 Abs. 2 EBEV wird hinsichtlich der Beschreibung des gegenständlichen Kapitels auf die Dokumente „Betriebskonzept“ (5510-EB-0201AL-00-0004) sowie „Technischer Bericht Streckenplanung“ (5510-EB-0201AL-00-0001) verwiesen.

7.9 Beschreibungen der Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Betrieb (§6 Abs. 3 Z 5 lit. i)

Gemäß § 6 Abs. 2 EBEV wird hinsichtlich der Beschreibung des gegenständlichen Kapitels auf folgende Dokumente verwiesen:

- 5510-EB-0201AL-00-0002 „Betriebsdaten“
- 5510-EB-0201AL-00-0003 „Streckenausbaugeschwindigkeit“
- 5510-EB-0201AL-00-0004 „Betriebskonzept“
- 5510-EB-0301AL-00-1001 „Technischer Bericht – Tunnelplanung“
- 5510-EB-0801AL-00-0001 „Technischer Bericht – Entwässerungen“
- 5510-EB-1100AL-00-0001 „Technischer Bericht Tunnelsicherheitskonzept“
- 5510-EB-1200AL-00-0001 „SiGe-Dokument gemäß §5 ASchG“
- 5510-EB-1200AL-00-0002 „Instandhaltungskonzept und Unterlage für spätere Arbeiten gemäß §8 BauKG“

7.10 Angaben zu technischen Einrichtungen, Arbeitsmittel, Arbeitsstoffe sowie Art und Menge allfälliger Lagerungen (§6 Abs. 3 Z 5 lit. j)

Im gegenständlichen Projekt werden sämtliche Gesetze, Richtlinien und Vorschriften, welche mit Arbeitsmitteln und Arbeitsstoffen in Zusammenhang stehen, eingehalten. Diesbezüglich wird u.a. auf die Dokumente „Si-Ge-Dokument gemäß §5 ASchG“ (5510-EB-1200AL-00-0001) sowie „Instandhaltungskonzept und Unterlage für spätere Arbeiten gemäß §8 BauKG“ (5510-EB-1200AL-00-0002) verwiesen.

Bezug nehmend auf die technischen Einrichtungen werden sämtliche relevanten Vorschriften und Gesetze eingehalten.

Hinsichtlich der Verordnung über explosionsfähige Atmosphären – VEXAT – BGBl. II Nr. 309/2004 wird auf das Dokument „Explosionsschutzkonzept“ (5510-EB-1200AL-00-0003) sowie alle weiteren technischen Berichte verwiesen.

7.11 Maßnahmen zur Hintanhaltung und Beherrschung von außergewöhnlichen Ereignissen (§6 Abs. 3 Z 5 lit. k)

Hinsichtlich der Maßnahmen zur Hintanhaltung und Beherrschung von außergewöhnlichen Ereignissen wird auf die Zusatzbestimmungen zur Signal- und Betriebsvorschrift 26 (ZSB 26) verwiesen, in der das organisatorische Verhalten bei Eintritt von außergewöhnlichen Ereignissen geregelt ist. Ziel der ZSB 26 ist die Sicherstellung der systematischen Maßnahmenumsetzung nach Eintritt eines Vorfalls, der Vorfalluntersuchung und Feststellung der Ursachen sowie die künftige Vermeidung von gleichartigen Vorfällen.

Betreffend des Sicherheits- und Rettungskonzeptes wird gem. §6 Abs. 2 EBEV auf das Dokument „Tunnelsicherheitskonzept“ (5510-EB-1100AL-00-0001) verwiesen.

Betreffend eines Notfahrprogrammes wird gem. §6 Abs. 2 EBEV auf das Dokument „Technischer Bericht Leit- und Sicherungstechnik“ (5510-EB-0508AL-00-0001), Kapitel 4.2.8 verwiesen.

7.12 Verbindung mit öffentlichen Verkehrsflächen, Wasserflächen, Abwasser- und Abfallbeseitigung (§6 Abs. 3 Z 5 lit. l)

7.12.1 Öffentliche Verkehrsflächen

Gemäß HL-Richtlinien, Punkt 8.10 werden sämtliche Weg- und Straßenquerungen höhenfrei ausgeführt.

Im Bereich der Freistrecke in Gloggnitz ist südlich der Bahntrasse ein ÖBB-Bedienungsweg geplant. Für ÖBB-eigene Entwässerungsanlagen sowie Brückenobjekte wurden Wege für Instandhaltungstätigkeiten vorgesehen.

7.12.2 Wasserversorgung

7.12.2.1 Löschwasserversorgung

Entsprechend dem Schutzziel SZ-2 wird in der Nothaltestelle eine lokale Löschwasserversorgung in Form einer Trockenleitung vorgesehen. Der Löschangriff erfolgt durch den dem Ereigniszug zugewandten Teil des Rettungsraumes und die zugehörigen OK. Zur Löschwasserentnahme ist in jedem Fluchtstollen bahnsteigseitig eine Wasserentnahmestelle angeordnet.

Die Ausführung der Löschwasserversorgung in der Nothaltestelle ist im „Technischen Bericht Tunnelplanung“ (5510-EB-0301AL-00-1001) ersichtlich.

Eine ortsfeste Löschwasserversorgung wird bei den Rettungszuggleisen in den Portalbahnhöfen Gloggnitz und Mürzzuschlag in Form von Hydranten vorgesehen.

Bei beiden Portalen kann in unmittelbarer Nähe aus dem Fröschnitzbach und der Schwarza Wasser entnommen werden.

Durch die Löschwasserversorgung werden die Anforderungen der TSI Pkt. 4.2.2.13 (mind. 800 Liter pro Minute für zwei Stunden) erfüllt.

7.12.2.2 Wasserversorgung

Für folgende Objekte ist ein Anschluss an das öffentliche Wasserversorgungsnetz vorgesehen:

- Betriebsgebäude Unterwerk Gloggnitz
- Betriebsgebäude – Besucherzentrum Tunnelportal Gloggnitz
- Betriebsgebäude Mürzzuschlag
- Betriebsgebäude Unterwerk Langenwang

7.12.2.3 Nutzwasserbrunnen

Es sind gegenwärtig keine neuen Nutzwasserbrunnen geplant.

7.12.3 Abwasserbeseitigung

Bezüglich der Abwasserbeseitigung während der Bauphase wird auf die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen verwiesen. Während des dauerhaften Betriebes der Bahnstrecke sind neben dem Anschluss der nachfolgend aufgelisteten Objekte an das öffentliche Kanalnetz sowie Sammelgruben keine Maßnahmen erforderlich:

- Betriebsgebäude Unterwerk Gloggnitz
- Betriebsgebäude – Besucherzentrum Tunnelportal Gloggnitz
- Betriebsgebäude Mürzzuschlag
- Betriebsgebäude Unterwerk Langenwang

Hinsichtlich der Ableitung der Tunnelwässer in den Vorfluter während der Bauphase wird gem. §6 Abs. 2 EBEV auf das Dokument „Technischer Bericht - Wasserbauliche Maßnahmen – Baudurchführung“ (5510-EB-1003AL-00-0001) sowie „Technischer Bericht - Ableitung der Berg- Bau- Niederschlags- und sonstigen Wässer“ (5510-EB-1001AL-00-2001) verwiesen.

Die Entwässerungsmaßnahmen im Betrieb sind im Dokument „Technischer Bericht – Entwässerungen“ (5510-EB-0801AL-00-0001) angeführt.

7.12.4 Abfallbeseitigung

Hinsichtlich der Abfallbeseitigung während der Bauphase wird gem. §6 Abs. 2 EBEV auf das Dokument „Abfallwirtschaftskonzept“ (5510-UV-0303AL-00-0001) verwiesen.

7.13 Phasen der Inbetriebnahme (§6 Abs. 3 Z 5 lit. m)

Voraussichtlicher Zeitpunkt der Inbetriebnahme ist 2022 - 2025. Die Erfüllung der Lieferung der Unterlagen für die Betriebsbewilligung erfolgt zeitgerecht in Abstimmung auf das Datum der Inbetriebnahme.

Bezüglich der Bauphasen bis zur Inbetriebnahme wird auf das Dokument 5510-EB-1001AL-00-1001 „Bau-, Ausrüstungs- und Materialbewirtschaftungskonzept“ verwiesen.

8 SUBJEKTIV ÖFFENTLICHE RECHTE DRITTE (§6 ABS. 4)

8.1 Vorteile des Bauvorhabens für die Öffentlichkeit

Die Verkehrs- und Güterströme im erweiterten Europa erfordern eine Verkehrsachse, die Ostsee und Adria miteinander verbindet. Durch diese baltisch-adriatische Achse werden neue Märkte und Wirtschaftsräume erschlossen – ein Vorteil, der sich direkt auf Österreich auswirkt: Denn mit dem Semmering-Basistunnel neu entsteht – gemeinsam mit dem Hauptbahnhof Wien und der Koralmbahn – eine attraktive Verkehrslösung, die wichtige Impulse für Ost- und Südösterreich sowie die Regionalentwicklung liefert.

Der Semmering-Basistunnel neu wurde gemäß den Vorgaben mit einer flachen Neigung konzipiert. Für schwere Güterzüge entsteht so eine wesentliche Erleichterung: Denn sie können die gesamte Südbahn – inklusive der bereits in Bau befindlichen Koralmbahn – mit nur einer Lokomotive befahren. Neben dieser Leistungssteigerung, einem wirtschaftlichen und zeitgemäßen Gütertransport verkürzt sich auch die Fahrzeit zwischen Wien und Graz um 30 Minuten. Reisegeschwindigkeiten bis 230 km/h und attraktive Umsteigemöglichkeiten sorgen darüber hinaus für spürbare Verbesserungen des Reisekomforts.

Der Semmering-Basistunnel neu wurde als zweiröhriges Tunnelsystem konzipiert. Mit Querschlägen zwischen den Tunnelröhren im Abstand von maximal 500m und einer Nothaltestelle im Tunnel entspricht er den geltenden sicherheitstechnischen maximalen Anforderungen und Vorgaben.

Weiterführende Angaben sind den Dokumenten „Zusammenfassung Umweltverträglichkeitserklärung“ (5510-UV-0101AL-00-0002) sowie „Projektbegründung und Alternativen“ (5510-UV-0201AL-00-0001) zu entnehmen.

8.2 Rahmenbedingungen zur Trassenfindung

Der Trassenvergleich erfolgte nach abgestimmten Kriterien in den Fachbereichen Verkehr & Technik, Raum & Umwelt und Kosten & Risiken. Das Auswahlverfahren berücksichtigte die fachliche Beurteilung des Planungsteams sowie die individuellen Gewichtungen der in den Planungsprozess eingebundenen Personen aus der Region. So konnte eine Lösung gefunden werden, die den fachlichen Anforderungen der Experten ebenso entspricht wie den Bedürfnissen der Menschen.

Aus den untersuchten Varianten ist die Trassenvariante „Pfaffensattel“ als die Beste hervorgegangen.

Die Vorteile dieser Trasse sind die geringsten Auswirkungen auf Mensch und Natur mit einem Trassenverlauf in vergleichsweise guten geologischen Bereichen, der gleichzeitig große Nutzen für den Siedlungs- und Wirtschaftsraum und die insgesamt gute und ausgewogene fachliche Beurteilung. Mit der kürzesten Bauzeit und den geringsten

Baukosten können zudem die bisherigen Investitionen im Begleitstollen und die dringlichen Investitionen im Bahnhof Mürzzuschlag optimal genutzt werden.

Der Semmering-Basistunnel neu bringt gegenüber der Bergstrecke eine Fahrzeiterparnis von ca. 30 Minuten sowie eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes von 116 t/Tag im Jahr 2025 (nach Inbetriebnahme).

Weitere Informationen zum Trassen- und Bahnhofauswahlverfahren sind im UVE-Bericht „Projektentwicklung“ (5510-UV-0202AL-00-0001) angeführt.

9 VERZEICHNIS BETROFFENER DRITTER

Bezüglich des Verzeichnisses Dritter wird auf das Dokument 5510-EB-4000AL-00-0002 „Verzeichnis betroffener Dritter“ verwiesen, in dem die vom Vorhaben betroffenen Parteien – unterschieden nach Art der Parteistellung – aufgelistet sind.

Sämtliche übrigen Grundstücke, welche für die gegenständliche Baumaßnahme erforderlich sind, befinden sich bereits im Besitz der ÖBB.

Durch Errichtung, Betrieb und Bestand der Baumaßnahme werden keine Personen gefährdet.