



# Interessengemeinschaft Harterwald Gleinz Zeierling-Süd

## Bürgerverein für die Erhaltung der Lebensqualität

### Bauphase - zwingende Maßnahmen aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten

Quelle:	Thema:
<i>Marth - Staub, Zusammenfassung Seite 38</i>	Eine Befeuchtung der Erdarbeiten und der nicht befestigten Baustraßen ist unerlässlich.
<i>Marth - Staub, Zusammenfassung Seite 38</i>	Konsequente Kontrolle der Befeuchtung: Bauaufsicht durch mindestens einen sachkundigen Ansprechpartner für die Anrainergemeinden, der für Beschwerden während der Bautätigkeit jederzeit erreichbar ist und sofort Maßnahmen anordnen kann.
<i>Marth - Staub, Zusammenfassung Seite 38</i>	Optimierung des Bauablaufes im Zuge der Detailplanung zur Minimierung der Transportbelastungen
<i>Marth - Staub, Zusammenfassung Seite 38</i>	Erdfeuchter Einbau von Material, Reifenwaschen, Bedüsungsvorhänge, Anpassung der LKW-Fahrtgeschwindigkeit, bauliche Abschirmungen
<i>Nagelschmied - Staub, Zusammenfassung Seite 56</i>	Für Baustraßen länger ein Jahr ist eine staubverhindernde Fahrbefestigung erforderlich.
<i>Nagelschmied - Staub, Zusammenfassung Seite 56</i>	Bespritzung von nicht bituminös Fahrwegen bei trockenem, windigem Wetter auch außerhalb der Zeit der Baustellentätigkeit
<i>Schneider Tunnelbautechnik, Seite 32</i>	Zur Reduktion der Staubbelastung durch den Baustellenverkehr ist eine Befestigung des engeren Fahrbahnbereichs durch einen Bitukiesbelag vorstellbar.
<i>Nagelschmied - Staub, Zusammenfassung Seite 56</i>	Baustellenausfahrten in das öffentliche Straßennetz 100 m asphaltiert befestigt, bzw. Schmutzschleusen. Regelmäßige Reinigung erforderlich.
<i>Marth - Staub, Zusammenfassung Seite 38</i>	Maßnahmen so dimensionieren, dass eine Reduktion der Staubkonzentrationen unter die Grenzwerte erreicht wird und auch kurzfristige Spitzenkonzentrationen vermieden werden.
<i>Marth - Staub, Zusammenfassung Seite 38</i>	Es sind Kontrollmessungen durchführen und entsprechend zu dokumentieren, sowie der Behörde vorzulegen.
<i>Marth - Lärm, Zusammenfassung Seite 36</i>	Baulärmimmissionen: Grenzwert Tag: 55 dB für LA,eq und Nacht: 50 dB für LA,eq ==> bei Dauergeräuschen: 45 dB
<i>Lassnig - Lärm Zusammenfassung Seite 45</i>	Für besonders lärmexponierte Nachbarschaftsbereiche an den Baustellen (BE9 (Ostportal)) sind für die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung nach detaillierten Kenntnissen der Baustelleneinrichtungen bzw. Bauabwicklungen neue Lärmschutzprognosen hinsichtlich der Einhaltung der obigen Baulärm-Grenzwerte vorzulegen.
<i>Mayr - Staub Zusammenfassung Seite 36</i>	empfohlen: Bei ungünstigen Witterungssituationen ist eine vorübergehende Reduktion/Einstellung der staubverursachenden Tätigkeiten vorzusehen.
<i>Marth - Lärm, Zusammenfassung Seite 37</i>	Die Nachtruhe ist streng einzuhalten, beginnt um 22:00 Uhr und reicht bis 06:00 Uhr morgens.
<i>Marth - Lärm, Zusammenfassung Seite 37</i>	WHO hat einen neuen Bereich der regenerierenden Ruhe mit dem Abend bezeichnet (20:00 - 22:00 Uhr) Dort wo ökonomisch machbar, sollte diese Ruhezeit berücksichtigt werden. Lärmpegel max. LA,eq < 45 dB

<i>Marth - Lärm, Zusammenfassung Seite 37</i>	Abweichungen > 1 dB sind durch Maßnahmen zu kompensieren.
<i>Marth - Lärm, Zusammenfassung Seite 37</i>	Ergibt Prognose trotzdem einen höheren Wert, so ist eine regelmäßige schalltechnische Kontrolle notwendig. Bei längeren (ab vier Wochen) Überschreitungen: mindestens zweistündige Mittagspause
<i>Marth - Lärm, Zusammenfassung Seite 37</i>	Regelmäßige Kontrollmessungen sind durchzuführen und zu protokollieren. Gewählte Vertreter der Bürgerinitiativen und Gemeinden: Möglichkeit der Einsichtnahme in das Protokoll.
<i>Dobesch - Staub Zusammenfassung Seite 43</i>	Im Bereich des Ostportals sind die nächsten Anrainer durch geeignete bauliche Maßnahmen abzuschirmen. An geeigneter Stelle ist für den Zeitraum der Bautätigkeit eine Staubmessstelle zu errichten und zu betreiben.
<i>Dobesch - Staub Zusammenfassung Seite 44</i>	Bei trockenen Verhältnissen sind Befeuchtungsmaßnahmen im Bereich aller staubenden Flächen dringend erforderlich.
<i>Dobesch - Staub Zusammenfassung Seite 44</i>	empfohlen: Um Durchfahrt durch Siedlungsgebiete zu vermeiden wird eine genaue Festlegung der Baustellenzu- und abfahrtswege empfohlen.
<i>Dobesch - Staub Zusammenfassung Seite 44</i>	empfohlen: Als weitere Möglichkeit wird der Zu- und Abtransport von der Schiene aus vorgeschlagen. (je nach techn. Möglichkeit)
<i>Mayr - Staub Zusammenfassung Seite 44</i>	empfohlen: Die Logistik der Transporte und die Bauablaufplanung ist so zu wählen, dass die Anzahl der Fahrten minimiert und die Siedlungsgebiete weitestgehend nicht berührt werden.
<i>Mayr - Staub Zusammenfassung Seite 44</i>	In besonderen Einzelfällen ist die Errichtung eines dichten Bauzaunes zu untersuchen und bei entsprechender Wirksamkeit vorzusehen.
<i>Mayr - Staub Zusammenfassung Seite 44</i>	Auf eine rasche Humusierung und Begrünung beispielsweise auch von (Zwischen-) Deponien bzw. Anschüttungen ist zu achten.
<i>Resch - Lärm Zusammenfassung Seite 44</i>	Kontrollmaßnahme: Ostportal: Einhaltung der erforderlichen Richtwerte im Rahmen möglicher zusätzlicher Maßnahmen im Rahmen des laufenden Beweissicherungsverfahrens
<i>Lassnig - Lärm Zusammenfassung Seite 45</i>	Kontrollmaßnahme: Die Untersuchungen der Baulärmauswirkungen haben jedenfalls für repräsentative Punkte von Wohnnachbarschaftslagen zu erfolgen, die näher als 250 m zu den Baustellen liegen.
<i>Lassnig - Lärm Zusammenfassung Seite 45</i>	Kontrollmaßnahme: Im Falle von auftretenden Beschwerden über Baulärm sind zusätzlich beim Wohnbereich der Beschwerdeführer im Freien entsprechende Lärm-Kontrollmessungen vorzunehmen.
<i>Resch, Raumplanung Gutachten Seite 194</i>	Im Zusammenhang mit in der Ö-Norm S 5021 mit dem Grenzwert von max. 40 dB nachts für reine Wohngebiete sind in großen Teilen der Harterwaldsiedlung Überschreitungen zu erwarten. Erforderliche Ausgleichsmaßnahmen sind zu fixieren.



# Interessengemeinschaft Harterwald Gleinz Zeierling-Süd

Bürgerverein für die Erhaltung der Lebensqualität

## Bauphase - Forderungen: Klärung lt. UVG im eisenbahnrechtlichen Verfahren

Quelle:	Unsere Forderung	Stellungnahme im UVG
<i>Mayr Gutachten Seite 97, und John Seite 139</i>	Forderung: Materialtransporte per Förderband oder Bahn, jedenfalls wenige bis keine LKW Es wird die gänzliche Einhausung der Förderbänder bzw. Baustelleneinrichtung gefordert.	Bahntransport und in Einzelfällen Transport mittels Förderbändern ist anzustreben und im eisenbahnrechtlichen Verfahren darzulegen.
<i>Schneider Tunnelbautechnik, Seite 35, Zusammenfassung</i>	Forderung: Materialtransporte per Förderband oder Bahn, jedenfalls wenige bis keine LKW Es wird die gänzliche Einhausung der Förderbänder bzw. Baustelleneinrichtung gefordert.	Der Einsatz von E-Loks ist nicht zu empfehlen, da im Channel-Tunnel nicht bewährt. Schutterungen im Gleisbetrieb können nach heutigem Kenntnisstand am besten mit Diesellokomotiven.....erfüllt werden. Besser wäre allerdings ein Abtransport mittels Bandförderung. Durch Dieselloks ergibt sich für die unmittelbare Umgebung der Tunnelportale eine größere Belastung der Luft.
<i>Mayr Gutachten Seite 111</i>	Es fehlt in der lärmtechnischen Berechnung die Lüfter für die Tunnelbelüftung	Dies ist in geeigneter Weise lärmtechnisch zu betrachten. ==> eisenbahnrechtliches Genehmigungsverfahren
<i>Lassnig, Gutachten Seite 68</i>	Die Errichtung des Vortunnels wird vor dem bergmännischen Tunnelvortrieb gefordert. Errichtungsdauer < 6 Monate, Die Eingriffserheblichkeit ist sehr hoch und die Restbelastung trotz geplanter Maßnahmen erheblich	Für die Bauabwicklung werden lärmtechnische (Einsatz besonders leiser Baumaschinen und/oder Einsatz von örtlich wirksamen passiven Lärmschutzmaßnahmen) oder organisatorische Maßnahmen (Betriebszeitbeschränkungen) nach entsprechender vorheriger Planung zum Tragen kommen müssen.
<i>Lassnig, Gutachten Seite 69</i>	Lärmkarte zur BE 8 (Ostportal) muß auf die tatsächlichen Gegebenheiten hin angepasst werden.	Lärmschutztechnische Detailuntersuchung der Baustelleneinrichtung und die Kontrolle der Lärmauswirkungen wurde verlangt. Detaillierte Festlegungen können in einem konkreten Projektstadium im Zuge der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung erfolgen.
<i>Lassnig, Gutachten Seite 90</i>	Eine Zustandsbeurteilung der Lärmimmission während der Bauphase des Vortunnels ist nicht dargestellt. Ebenso fehlen in der Darstellung der Baustelleneinrichtung sowie in der lärmtechnischen Berechnung die Lüfter für die Tunnelbelüftung. Keinesfalls ist für die Tunnelbelüftung nach Herstellung des Vortunnels eine Ausgangsöffnung zwischen bergmännischem Portal und dem Vortunnel vorzusehen.	Diese Angaben werden beim Baustellenkonzept als Grundlage für die Baugenehmigung vorzulegen sein.

<i>Lassnig, Gutachten Seite 90</i>	In der Bauzeit (8 Jahre) treten 8 Phasen unterschiedlicher Intensität und Art ein, jedoch liegen keine Baulärmkarten auf. Welche Bauaktivität an welcher Stelle 1 km lange Baustelle in einem Gebiet mit reiner Wohnnutzung ist unzumutbar.	Diese Bedenken werden weitgehend durch die im UVP Gutachten enthaltenen Vorschriften zur Baulärmbegrenzung ausgeräumt.
<i>Lassnig, Gutachten Seite 91</i>	Hinsichtlich der Schallemissionen der Baugeräte wurden in den Berechnungsunterlagen nicht die Höchstwerte laut Literatur angenommen.	Es sind die Grenzwerte der Richtlinie 2000/14/EG des europ. Parlaments und des Rates vom 08. Mai 2000 maßgeblich.
<i>Lassnig, Gutachten Seite 91</i>	Besondere Schallschutzmaßnahmen für die Ventilatoren zur Tunnelentlüftung	Für permanente Geräusche sind für den Baulärm strengere Immissionswerte von 45 dB zur Nachtzeit verlangt.
<i>Lassnig, Gutachten Seite 92</i>	Bautätigkeiten ausserhalb des Tunnels nachts unterlassen, nächtliche Zwischenlagerung des Ausbruchmaterials im Tunnel	Immissionen werden durch ausreichende technische Maßnahmen begrenzt. Auch die Art der Schütterung im Freien ist davon betroffen.
<i>Lassnig, Gutachten Seite 92</i>	Zur Vermeidung von Dauergeräuschquellen wie Pumpen bei der Neutralisationsanlage für die Tunnelabwässer, soll Variante ohne Pumpen realisiert werden.	Es gelten die strengen Baulärmgrenzwerte von 45 dB nachts.
<i>Richtig-Nagelschmied - Verkehrsplanung Gutachten Seite 132</i>	Keine Baustelleneinrichtung im Umkreis von 1000 m nahe der Tunnelöffnung. Zwischendeponie im Tunnel (nachts)	Baustelleneinrichtung und Deponie nahe der Tunnelöffnung erscheint zweckmäßig.
<i>Richtig-Nagelschmied - Verkehrsplanung Gutachten Seite 133</i>	Keine Bautätigkeit während der Nacht. Zwischendeponie im Tunnel. (Was ist mit Abend lt. WHO von 20:00 bis 22:00 Uhr?)	Tunnelvortrieb 24 Stunden täglich. Alle übrigen Arbeiten im wesentlichen wochtags von 06:00 bis 22:00 Uhr Zwischendeponie im Nahbereich des Portals erforderlich.
<i>Richtig-Nagelschmied - Verkehrsplanung Gutachten Seite 135</i>	Keine Zufahrt zur Tunnelbaustelle über öffentlichen Straßen, insbesondere Gemeindestraßen	Durch die Errichtung der Baustellenzufahrtsstraße abseits des öffentlichen Verkehrsnetzes.....sind die öffentlichen Straßen, insbesondere Gemeindestraßen, vom baustellenbedingten Schwerverkehr zur Tunnelbaustelle nicht betroffen.
<i>Schneider Tunnelbautechnik, Seite 32</i>	Die Errichtungsdauer des Vortunnels darf 6 Monate nicht überschreiten. Die zu erwartenden Beeinträchtigungen werden bis max. 1 Jahr toleriert. Nördliche Röhre zuerst bauen wegen Lärmschutz.	Eine definitive Stellungnahme zu dieser Frage ist beim gegenwärtigen Planungsstand nicht möglich. ==> Einreichplanung für das eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren.
<i>Schneider Tunnelbautechnik, Seite 32</i>	Zwischenlagerung des Ausfuhrmaterials könnte während der Nachtstunden im Tunnel selbst erfolgen.	Diesem Vorschlag könnte vermutlich Folge geleistet werden. Es sind daraus weder besondere baubetriebliche Nachteile, noch wesentliche Mehrkosten zu erwarten. Bezüglich lärmindernder Wirkung wird auf Stellungnahme Lärmschutz verwiesen.



# Interessengemeinschaft Harterwald Gleinz Zeierling-Süd Bürgerverein für die Erhaltung der Lebensqualität

## Betriebsphase - zwingende Maßnahmen aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten

Quelle:	Thema:
<i>Marth - Lärm, Zusammenfassung Seite 37</i>	In allen Immissionsbereichen, an denen die bestehende Lärmimmission < 35 dB(A) beträgt, sollte im Freiland (1,5m) die Lärmimmission 45dB(A) nicht übersteigen.
<i>Marth - Lärm, Zusammenfassung Seite 37</i>	Werden für die oberen Stockwerke >45dB(A) prognostiziert, so soll dieser Lärm durch entsprechende passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude gemindert werden.
<i>Marth - Lärm, Zusammenfassung Seite 37</i>	Eine Zunahme der Lärmimmission von 20 dB(A) wird keinesfalls toleriert.
<i>Lassnig - Lärm Zusammenfassung Seite 42</i>	Die Erfüllung der Schutzziele gilt grundsätzlich für den Freiraum, Objektschutzmaßnahmen sollen nur in Ausnahmefällen.....zur Anwendung kommen.
<i>Lassnig - Lärm Zusammenfassung Seite 43</i>	Hochschallabsorbierende Ausstattung der Tunnelwände beim Ostportal des Koralmtunnels bis zu einer Tiefe von mind. 70 m ab Portal.
<i>Lassnig - Lärm Gutachten Seite 36</i>	Zusammenfassend werden daher die obigen Kriterien (SCHIV) als nicht ausreichend erfüllt beurteilt. Die angeführten Mängel sind durch Vorschreibung von zusätzlichen, ansatzweisen definierten Maßnahmen behebbar.
<i>Lassnig - Lärm Zusammenfassung Seite 43 und Gutachten Seite 31</i>	Erhöhung der Lärmschutzeinrichtung linksseitig der Bahn zum Schutz der Objekte in Frauental-Zeierling auf Höhe km 40,5 - 40,9 linksseitig der Bahn zur gesicherten Reduzierung des Beurteilungspegels nachts auf 50 dB, da SCHIV-Überschreitung bis 5 dB
<i>Lassnig - Lärm Zusammenfassung Seite 43 und Gutachten Seite 32</i>	Erhöhung der rechtsseitig der Bahn vorgesehenen Lärmschutzeinrichtung zum Schutz der Objekte in Frauental-Zeierlingerstraße bis Harterwaldsiedlung auf Höhe km 40,4 - 40,9 rechtsseitig der Bahn zur gesicherten Reduzierung des Beurteilungspegels nachts auf 50 dB, da SCHIV-Überschreitung um bis zu 12 dB und Spitzenpegel bis 87 dB
<i>Lassnig - Lärm Zusammenfassung Seite 43</i>	Nachprüfung des Pegeleinflusses durch Schallreflexion an Steil- und Stützwänden im Bereich vor dem Tunnelportal Ost des Koralmtunnels, gegebenenfalls hochschallabsorbierende Ausstattung der Wände.
<i>Resch - Lärm Zusammenfassung Seite 44</i>	Kontrollmaßnahme: Ostportal: Einhaltung der erforderlichen Richtwerte im Rahmen möglicher zusätzlicher Maßnahmen im Rahmen des laufenden Beweissicherungsverfahrens



# Interessengemeinschaft Harterwald Gleinz Zeierling-Süd

Bürgerverein für die Erhaltung der Lebensqualität

## Betriebsphase - Forderungen: Klärung lt. UVG im eisenbahnrechtlichen Verfahren

Quelle:	Unsere Forderung	Stellungnahme im UVG
<i>Schneider Tunnelbautechnik, Seite 32</i>	Vortunnelverlängerung	Aus tunnelbautechnischer Sicht ist die gewünschte Verlängerung des Vortunnels wahrscheinlich machbar. Die Baustelleneinrichtung könnte... ohne große Schwierigkeiten weiter nach Osten verlegt werden. Der Einfluss auf die Erhöhung der Vortriebslänge für die Vortriebe ist unbedeutend, daher auch von den Kosten her nicht relevant. Es sind also nur die Kosten für das Bauwerk selbst zu berücksichtigen.
<i>Mayr Gutachten Seite 111</i>	Es fehlt in der lärmtechnischen Berechnung die Lüfter für die Tunnelbelüftung	Dies ist in geeigneter Weise lärmtechnisch zu betrachten. ==> eisenbahnrechtliches Genehmigungsverfahren
<i>König Gutachten Seite 28</i>	Umformwerk im unbesiedelten Gebiet planen	Wenn ein Umformwerk erforderlich ist, wird der Behörde vorgeschlagen, eine diesbezügliche umweltmedizinische Prüfung im eisenbahnrechtlichen Verfahren vorzusehen.
<i>Lassnig, Gutachten Seite 92</i>	Zur Vermeidung von Dauergeräuschquellen wie Pumpen bei der Neutralisationsanlage für die Tunnelabwässer, soll Variante ohne Pumpen realisiert werden.	Es gelten die strengen Baulärmgrenzwerte von 45 dB nachts. ( <i>Anmerkung: und in der Betriebsphase??</i> )