



Lockergesteinsabbau „Achberg“

Transportkonzept

Flatscher Erdbau und Schotterwerk GmbH
Niederland 161
5091 Unken



Zl. 19023
29. November 2019

AchbergTransport1119.doc



Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeine Angaben	3
1.1	Kurzbeschreibung des Vorhabens	3
1.2	Bestehende Infrastruktur	4
1.3.	Verkehrsanbindung	4
1.4.	Fremde Rechte (Forststraße)	4
2.	Angaben zum innerbetrieblichen Transport	5
2.1.	Betrieblicher Transport des Rohstoffes	5
2.2.	Geräteeinsatz für den betrieblichen Transport	5
2.1.	Durchführung des innerbetrieblichen Transport	6
2.2.1.	Etappe 1	6
2.2.2.	Etappe 2	6
2.2.3.	Etappe 3	7
2.2.4.	Etappe 4	7
2.2.5.	Etappe 5	7
2.2.6.	Etappe 6	7
2.2.7.	Etappe 7 (Abbauendstand)	7
3.	Angaben zum abnehmerseitigen Transport	8
3.1.	Abtransport des Rohstoffes und Verkehrsaufkommen	8
3.1.1.	Abtransport 2020-2029	8
3.1.2.	Abtransport 2030-2041	8
3.1.3.	Abtransport 2041-2047	9
3.1.4.	Abtransport 2048 bis zum Abbauende 2100	9
3.1.	Berechnung der Verkehrsströme	10

1. Allgemeine Angaben

1.1 Kurzbeschreibung des Vorhabens

Die Fa. Flatscher Erdbau und Schotterwerk Ges.m.b.H. betreibt in der Gemeinde Unken, pol.Bez. Zell am See, den Abbau von karbonatischem Lockergestein im Tagebau. Der Rohstoff wird in zwei getrennten Lagerstätten mechanisch mit Hydraulikbagger gewonnen, vor Ort nach Erfordernis sprengtechnisch zu hochwertigen Wurf- und Wasserbausteinen sowie Schroppen zerkleinert (aufgeknäppert), und durch unternehmenseigene oder fremde Lastkraftwagen zur weiteren Verwendung auf Baustellen in der Region abtransportiert. Teile der Produktion werden in der Aufbereitungsanlage des Unternehmens zu Kies- und Brecherprodukten verarbeitet und ab Werk verkauft.

Die Aufbereitungsanlage des Unternehmens befindet sich am Standort „Niederland“. Brecherprodukte aus dem Standort Pfannhaus werden mit LKW über die B 178 Loferer Straße zur Aufbereitung an den Standort Niederland transportiert.

Am Standort „Niederland“ wird der Gesteinsabbau etwa im Jahr 2026 abgeschlossen sein. Zur langfristigen Sicherung des Betriebsstandorts bis zum Jahr 2100 wurde das Projekt Lockergesteinsabbau „Achberg“ (kurz LGA „Achberg“) ausgearbeitet.

Das Vorhaben beinhaltet die Aufschließung und den Abbau eines neuen Abbaufelds „Achberg“ sowie eine Erweiterung des Abbaufelds „Köstlerwald I“. Die Erschließung des Abbaufelds „Achberg“ soll überwiegend über bestehende Forstwege erfolgen. Das Betriebsgelände wird zum Schutz der Anrainer mit einer neuen Betriebszufahrt erschlossen.

Die beantragten zusätzlichen Vorräte an verwertbarem Gesteinsmaterial belaufen sich auf rund 7,4 Mio. m³. Einschließlich der bereits genehmigten Vorräte ergibt sich eine Gesamtmenge von rund 8,3 Mio. m³.

Parallel zum Abbau Köstlerwald bzw. diesem Abbau nachfolgend erfolgt eine teilweise Wiederverfüllung von ausgekiesten Abbaubereichen.

Die Jahresförderleistung wird in Abhängigkeit von der Nachfrage wie bisher im langjährigen Schnitt ca. 200.000 t/a betragen. Die bestehende Produktion wird also im Wesentlichen beibehalten. Fördertechnik und Geräteeinsatz werden ebenfalls beibehalten.

1.2 Bestehende Infrastruktur

Sämtliche infrastrukturelle Einrichtungen (Aufbereitung, Betriebsgebäude mit Sozialräumen und Sanitärbereich, Waage, Lagerflächen etc.) sind im Firmengelände der Betriebsstätte Niederland vorhanden.

Die bestehende Gewinnungsstätte „Köstlerwald“ ist durch die bestehenden Transportwege erreichbar.

Am geplanten Standort Achberg befinden sich derzeit keine spezifischen infrastrukturellen Einrichtungen für den Betrieb der Gewinnungsstätte vor Ort.

1.3. Verkehrsanbindung

Der Abtransport zu den Endverbrauchern wird anfänglich über die bestehende Zufahrtstraße, danach (voraussichtlich ab 2027) über die neue Betriebsstraße, weiter jeweils über den bestehenden Köstlerweg, eine öffentliche Interessentenstraße, und die B178 Loferer Straße durchgeführt.

In Übereinstimmung mit den von der Gemeinde bekanntgegebenen Verkehrsgrundsätzen erfolgt der Abtransport auf direktem Weg zur B178.

Die innerbetriebliche Zufahrt bzw. Ausfahrt zu den Abbaugebieten Köstlerwald und Achberg erfolgt über temporäre Wege in das Firmengelände der Betriebsstätte Niederland.

1.4. Fremde Rechte (Forststraße)

Die innerhalb des Abbaubereiches Achberg bestehende Forststraße wird im Zuge der fortschreitenden Gewinnung von oben nach unten mit abgebaut. Zeitlich parallel dazu erfolgt die Errichtung einer neuen Ersatzforststraße in der entstehenden Endböschung.

Die Zufahrtsmöglichkeit durch das Abbaufeld in die angrenzenden Waldbereiche wie derzeit, wird dementsprechend auch künftig gewährleistet.

Die Nutzung für entsprechende Fahrten (forstliche Bringung, Wildpflege, etc.) durch das Bergbauggebiet ist jedoch aus sicherheitlichen Gründen mit dem Abbaubetreiber abzustimmen.

2. Angaben zum innerbetrieblichen Transport

2.1. Betrieblicher Transport des Rohstoffes

Der gewonnene Rohstoff wird mittels Hydraulikbagger und Radlader dem Fördermittel Lastkraftwagen aufgegeben. Zum Transport des Rohstoffes innerhalb der Abbauöffnung werden lokale Zu- und Abfahrten sowie Rampen eingerichtet.

Der Abbau bzw. Abtransport erfolgt an rund 250 Tagen pro Jahr bei einer Jahresabbaumenge von rund 200.000 t.

Rund 40 % (ca. 80.000 t) des gewonnenen Materials werden zur Aufbereitung bzw. Weiterverarbeitung in das bestehende Firmenareal transportiert.

Die restlichen Materialien (Wasserbausteine etc.) werden im Bereich des jeweiligen Abbauplanums (ca. 25 % (ca. 30.000 t)) bzw. im Bereich der geplanten Lager- und Manipulationsfläche Köstlerwald (ca. 75 % (ca. 90.000 t)) bis zum Verkauf zwischengelagert.

Der Abtransport vom Zwischenlager erfolgt mittels straßenzugelassener LKW.

Die Nutzlast der eingesetzten Dumper liegt bei rund 24 t bis 32,5 t. Für die straßenzugelassenen LKW (4-bzw. 5-Achser) liegt die Nutzlast zwischen rund 18 t bis ca. 26 t.

Im Jahresdurchschnitt ist daher pro Arbeitstag von rund 25 – 30 Dumper/LKW Zu- bzw. Abfahrten für den innerbetrieblichen Abtransport auszugehen.

2.2. Geräteeinsatz für den betrieblichen Transport

Transportmittel:	allradgetriebener Dumper Volvo A25G (Nutzlast ca. 24 t) allradgetriebener Dumper Volvo A35E (Nutzlast ca. 32,5 t)
------------------	--

Die erforderlichen SLKW stehen bereits im Besitz des Genehmigungswerbers und werden bei Bedarf durch technisch gleichwertige ersetzt.

2.1. Durchführung des innerbetrieblichen Transport

2.2.1. Etappe 1

Zur nachhaltigen Entlastung des Anwesens Köstler erfolgt innerhalb der Etappe 1 die Errichtung einer neuen Betriebsstraße.

Die Straße zweigt ca. 270 m östlich der sog. Köstlerbrücke vom bestehenden Güterweg ab, erreicht mit einer Steigung von 10 % die hier nur schmal ausgeprägte Hochterrasse und verläuft an der Unterkante des Bergsturzblockwerks hinter einer ca. 5,0 m hohen Kulisse unterhalb des bestehenden Abbaus „Köstlerwald“ nach Osten und am Rande des Wirtschaftsgrünlands auf GP 630 nach Norden. Sie erreicht das Betriebsgelände mit einem Gefälle von wiederum 10 % nahe der bestehenden Waage.

Die Errichtung der neuen Betriebsstraße soll bereits in den ersten Jahren nach der Genehmigung des gegenständlichen Projektes erfolgen und bis ca. 2027 abgeschlossen sein.

Weiters wird in Etappe 1 das Abbaufeld „Achberg“ aufgeschlossen. Hierzu wird ein bestehender Forstweg, der auf Höhe von ca. 630 m ü.A. das Abbaufeld „Köstlerwald“ nach Westen verlässt, adaptiert und im Abbaufeld „Achberg“ bis zur bergseitigen Begrenzung verlängert.

Dieser Weg ist bereits heute an das Wegenetz des Betriebs angeschlossen und dient im Weiteren bis incl. Etappe 2 als Zufahrtsstraße für die leeren Muldenkipper.

Die Abfahrt der beladenen Mulden erfolgt über ein Rampensystem im Abbaufeld „Achberg“, das auf Höhe 620 m ü.A. das Abbaufeld nach Osten verlässt und auf ca. 605 m ü.A. wiederum einen bestehenden Forstweg sowie im Weiteren das Rampensystem des Abbaus „Köstlerwald“ nutzt.

Parallel zum Aufschluss im Bereich des Abbaufeldes „Achberg“ erfolgt die Fortführung der Gewinnung im Abbaubereich „Köstlerwald“ sowie „Köstlerwald II“ (Erweiterungsbereich) talwärts zur neuen Betriebsstraße auf Niveau 535 m ü.A.

2.2.2. Etappe 2

Ausgehend vom Zwischenplanum 725 m ü.A. erfolgt im Regelabbau die sukzessive Tieferlegung in Form eines etagenartigen Abbaues im Schutz einer temporären Kulisse.

Zeitparallel zur Gewinnung im Abbaubereich „Achberg“ von Niveau 725 m ü.A. bis rund 700 m ü.A. wird der Abbau im Abbaufeld „Köstlerwald I+II“ talwärts bis zur neuen Betriebsstraße vorangetrieben und abgeschlossen, die Verfüllung wird entsprechend nachgezogen.

Zwischen der Unterkante (Nordrand) der Wiederverfüllung und der südlichen Begrenzung der Betriebsstraße verbleibt ein Streifen als Zwischenlagerfläche für Wasserbausteine, Schroppen etc.

2.2.3. Etappe 3

In Etappe 3 wird die Verfüllung im Abbaufeld „Köstlerwald I+II“ abgeschlossen und das Abbaufeld bis auf eine straßenparallel verbleibende Zwischenlagerfläche abschließend rekultiviert.

Der fortschreitende Abbau in der Abbauphase 3 im Abbaufeld „Achberg“ erfolgt etagenartig im Schutz temporäre Kulissen hangparallel bis auf ca. 670 m ü.A.

Die innerbetrieblichen Transporte im Einbahnsystem bleiben bis zum Ende der Etappe 3 (ca. 2045-2048) unverändert.

2.2.4. Etappe 4

In Etappe 4 wird der Abbau im Abbaufeld „Achberg“ hangparallel hinter einer temporären Kulisse bis auf ca. 630 m ü.A. vorangetrieben.

Die innerbetrieblichen Transporte erfolgen nunmehr ausschließlich über die Straßenverbindung auf Höhe ca. 620 m ü.A. bis ca. 605 m ü.A. zum Abbaufeld „Köstlerwald“. Die Straßenverbindung auf Höhe von ca. 630 m ü.A. wird zu einem Forstweg zurückgebaut.

2.2.5. Etappe 5

In Etappe 5 erfolgt der weitere Abbau im Abbaufeld „Achberg“ im Regelbetrieb hangparallel hinter einer temporären Schutzkulisse bis auf ca. 605 m ü.A..

Die innerbetrieblichen Transporte erfolgen weiterhin über die Straßenverbindung auf Höhe ca. 620 m ü.A. bis ca. 605 m ü.A. zum Abbaufeld „Köstlerwald“.

2.2.6. Etappe 6

In Etappe 6 erfolgt die Gewinnung im Abbaufeld „Achberg“ hangparallel hinter Kulisse im Osten bis zur Sohle auf 565 m ü.A., im Westen bis auf etwa 590 m ü.A.

Die innerbetrieblichen Transporte erfolgen über eine neu zu errichtende Straßenverbindung, die das Abbaufeld „Achberg“ im Nordosten auf Höhe 565 m ü.A. zum Abbaufeld „Köstlerwald“ hin verlässt.

Die bisher genutzte Straßenverbindung auf Höhe ca. 620 m ü.A. bis ca. 605 m ü.A. wird zurückgebaut, Endböschungen werden wiederum Zug um Zug mit der Herstellung rekultiviert.

2.2.7. Etappe 7 (Abbauendstand)

In Etappe 7 erfolgt der Restabbau im Abbaufeld „Achberg“ wie bisher hangparallel etagenartig von oben nach unten im Schutz randlicher Kulissen bis zur Sohle auf 565.

Die innerbetrieblichen Transporte erfolgen über die in Etappe 6 errichtete Straßenverbindung. Diese wird mit dem Abbauende zurückgebaut.

Die in Etappe 1 neu hergestellte Betriebsstraße von der Köstlerbrücke zum Betriebsstandort bleibt auf Dauer erhalten.

3. Angaben zum abnehmerseitigen Transport

3.1. Abtransport des Rohstoffes und Verkehrsaufkommen

Der Abtransport zu den Endverbrauchern wird anfänglich über die bestehende Zufahrtstraße, danach (voraussichtlich ab 2027) über die neue Betriebsstraße, weiter jeweils über den bestehenden Köstlerweg, eine öffentliche Interessentenstraße, und die B178 Loferer Straße durchgeführt.

Die Zufahrt in das Abbaugelände ist durch einen verschließbaren Schranken gesichert.

Der gesamte Abtransport des gewonnenen Materials auf die öffentlichen Verkehrswege wird in der Regel durch straßenzugelassene 3-Achs-, 4-Achs- und Sattelfahrzeuge bewerkstelligt, ebenso der Antransport des Bodenaushubs zur Verfüllung im Abbau Köstlerwald.

Dementsprechend ist durchschnittlich von ca. 80-136 LKW-Fahrten (Zu- und Abfahrten) pro Tag, in Abhängigkeit von der jeweiligen Abbau- und Verfüllphase, auszugehen.

Während des Parallelbetriebes von Abbau und Wiederverfüllung ist davon auszugehen, dass der Antransport von Aushub und der Gesteinsabtransport nach Möglichkeit nach dem Prinzip Fuhre-Gegenfuhre erfolgen werden.

Das Verkehrsaufkommen kann durch die bedarfsorientierte Förderung von den zuvor angegebenen Durchschnittswerten abweichen.

3.1.1. Abtransport 2020-2029

Für den Abtransport des Rohstoffes ist bei einer Jahresabbauemenge von rund 200.000 t ist bei einer durchschnittlichen Beladung von rund 20 t mit rund 80 LKW Fahrten (Zu- und Abfahrten, 250 Betriebstage/Jahr) zu rechnen.

Zusätzlich erfolgt bis rund 2041 der An- und Abtransport von rund 40.000 t Brecherprodukten aus dem Abbau Pfannhaus (rund 16 tägliche LKW Fahrten (Zu – und Abfahrten)).

Dementsprechend ergibt sich für den Zeitraum 2020-2029 eine durchschnittliche LKW-Frequenz von rund 96 LKW Fahrten (Zu- und Abfahrten, 250 Betriebstage/Jahr).

3.1.2. Abtransport 2030-2041

Ab 2030 werden zusätzlich jährlich rund 100.000 t an Bodenaushubmaterial zur Verfüllung des Abbaues Köstlerwald antransportiert werden.

Dadurch ergeben sich zusätzlich rund 40 tägliche LKW Fahrten (Zu – und Abfahrten). Da der Antransport von Aushub und der Gesteinsabtransport nach Möglichkeit nach dem Prinzip Fuhre-Gegenfuhre erfolgen soll, wird für den Zeitraum 2030-2041 eine durchschnittliche LKW-Frequenz von rund 116-136 LKW Fahrten (Zu- und Abfahrten, 250 Betriebstage/Jahr) zu erwarten sein.

3.1.3. Abtransport 2041-2047

Bei einer Einstellung der Abbautätigkeit im Lockergesteinsabbau Pfannhaus 2041 entfällt die Zufuhr der Brecherprodukte aus diesem Bereich und die durchschnittliche LKW-Frequenz wird sich voraussichtlich auf rund 100-120 LKW Fahrten (Zu- und Abfahrten, 250 Betriebstage/Jahr) reduzieren.

3.1.4. Abtransport 2048 bis zum Abbauende 2100

Mit der Fertigstellung der Verfülltätigkeit im Lockergesteinsabbau Köstlerwald 2047 entfällt die Zufuhr des Aushubmaterials und die durchschnittliche LKW-Frequenz wird sich voraussichtlich auf rund 80 LKW Fahrten (Zu- und Abfahrten, 250 Betriebstage/Jahr) reduzieren.

