



GZ: FA13A-11.10-158/2006  
Ggst.: Spielberg Neu GmbH,  
UVP-Verfahren;  
Kurzbeschreibung des Vorhabens.

Bearbeiter: Mag. Wolfgang Schupfer  
Tel.: (0316) 877-3820  
Fax: (0316) 877-3490  
E-Mail: fa13a@stmk.gv.at

Graz, am 12. Dezember 2006

## Kurzbeschreibung

### über das UVP-Vorhaben der Spielberg Neu GmbH

Mit der Eingabe vom 12. Oktober 2006 hat die Spielberg Neu Projektentwicklung GmbH, 8010 Graz, Hofgasse 2, den **Antrag auf Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens** nach dem UVP-Gesetz 2000 bei der Steiermärkischen Landesregierung als UVP-Behörde über das Vorhaben „Spielberg Neu“ bei der UVP-Behörde (Fachabteilung 13) eingebracht.

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>PROJEKT BESCHREIBUNG</b> .....	<b>4</b>
<b>1.1</b>	<b>ENTWICKLUNG DES MASTERPLANS</b> .....	<b>4</b>
<b>1.2</b>	<b>OBJEKT BESCHREIBUNG</b> .....	<b>7</b>
1.2.1	<i>Partnergebäude</i> .....	7
1.2.2	<i>Wirtschaftshof</i> .....	9
1.2.3	<i>Werkstattengebäude, Medical Center</i> .....	10
1.2.4	<i>Schönberghof</i> .....	11
1.2.5	<i>Tankstelle</i> .....	13
1.2.6	<i>Südwest-Tribüne</i> .....	14
1.2.7	<i>Boxengebäude Supermoto</i> .....	15
1.2.8	<i>Boxengebäude Motocross</i> .....	16
1.2.9	<i>Waschboxen</i> .....	17
<b>1.3</b>	<b>STRECKENBESCHREIBUNG</b> .....	<b>18</b>
1.3.1	<i>Ring</i> .....	18
1.3.2	<i>Nord Kurs</i> .....	19
1.3.3	<i>Süd Kurs</i> .....	20
1.3.4	<i>Testoval</i> .....	21
1.3.5	<i>Multifunktionale Fläche</i> .....	22
1.3.6	<i>Synthetische Module</i> .....	23
1.3.7	<i>Supermoto Strecke</i> .....	24
1.3.8	<i>Motocross Strecke</i> .....	26
1.3.9	<i>Offroad Strecke</i> .....	28
1.3.10	<i>Zustandsfläche</i> .....	29
1.3.11	<i>Enduro/Trial Strecke</i> .....	30
<b>1.4</b>	<b>INFRASTRUKTURBESCHREIBUNG</b> .....	<b>31</b>

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1 : Masterplan, November 2005 .....	4
Abbildung 2 : Masterplan, Juni 2006 .....	6
Abbildung 3 : Übersicht Partnergebäude .....	7
Abbildung 4 : Übersicht Wirtschaftshof .....	9
Abbildung 5 : Übersicht Werkstättengebäude, Medical Center.....	10
Abbildung 6 : Übersicht Schönberghof.....	11
Abbildung 7 : Übersicht Tankstelle.....	13
Abbildung 8 : Übersicht Südwest Tribüne .....	14
Abbildung 9 : Übersicht Boxengebäude Supermoto .....	15
Abbildung 10 : Übersicht Boxengebäude Motocross.....	16
Abbildung 11 : Übersicht Ring .....	18
Abbildung 12 : Übersicht Nord Kurs .....	19
Abbildung 13 : Übersicht Süd Kurs .....	20
Abbildung 14 : Übersicht Testoval .....	21
Abbildung 15 : Übersicht Multifunktionale Fläche .....	22
Abbildung 16 : Übersicht Synthetische Module .....	23
Abbildung 17 : Übersicht Supermoto Strecke.....	24
Abbildung 18 : Übersicht Motocross Strecke .....	26
Abbildung 19 : Übersicht Offroad Strecke.....	28
Abbildung 20 : Übersicht Zustandsfläche .....	29
Abbildung 21 : Übersicht Enduro/Trial Strecke.....	30

## PROJEKT BESCHREIBUNG

Das Projekt Spielberg NEU bündelt die Interessen der Investoren Red Bull GmbH, Volkswagen AG, Magna International Europa AG und KTM Sportmotorcycle AG, auf dem Areal des ehemaligen Österreichrings beziehungsweise des A1-Rings eine Prüf-, Test- und Incentive-Strecke mit Motorsporttauglichkeit entstehen zu lassen.

Die Erschließung des Areals erfolgt wie bisher von der L503 über die Österreichringstraße zum Partnergebäude. Süd-östlich des Partnergebäudes ist ein Parkplatz für 613 Fahrzeuge geplant.

Die einzelnen Betriebsbereiche werden gänzlich eingezäunt und mit Tor- bzw. Schrankenanlagen gesichert.

## ENTWICKLUNG DES MASTERPLANS

Um dem Immissionsminimierungsgebot zu entsprechen, wurden ausgehend vom ersten Entwurf des Masterplanes vom November 2005 (Abbildung 1) bis zum endgültigen Entwurf Juni 2006 folgende Modulvarianten geprüft:

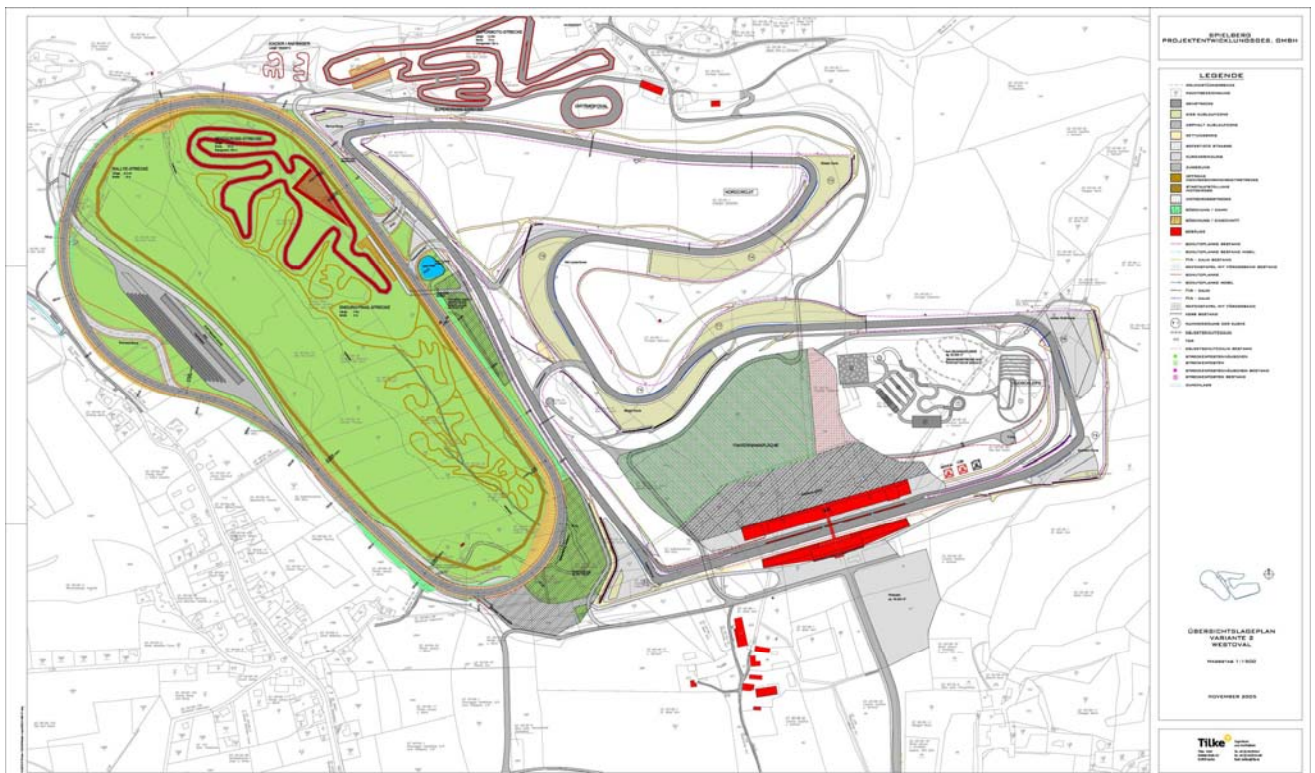


Abbildung 1 : Masterplan, November 2005

### Rallye Strecke:

Die im Testoval befindliche Rallye Strecke, parallel zum Fahrband des Testovals befindlich, wurde aufgrund der zu hohen Schallemission und der daraus resultierenden Schallimmission ersatzlos

gestrichen. Die Emissionswerte waren aufgrund der Notwendigkeit von Sturzräumen nicht durch aktive Maßnahmen wie Schallschutzwände reduzierbar.

#### **Kinderstrecken:**

Aufgrund der exponierten Lage westlich der geplanten Supermoto Strecke und der daraus entstehenden Immissionen wurde dieses Modul ersatzlos gestrichen.

#### **Dirtrack-Oval:**

Aufgrund der exponierten Lage nördlich des Nord Kurses und der Feinstaubproblematik wurde auf dieses Modul verzichtet.

#### **Supermoto Strecke:**

Basierend auf ersten Schallsimulationen wurde ersichtlich, dass durch den Tausch der Supermoto Strecke mit den synthetischen Modulen geringe Immissionswerte bei den nächstgelegenen Anrainern erzielt werden können. Dieser Tausch wurde durchgeführt, obwohl dadurch die inhaltliche Zusammengehörigkeit der „Bike City“ mit dieser Strecke aufgelöst wurde.

#### **Offroad Strecke:**

Im Bereich der Offroad Strecke wurden umfangreiche Umplanungs- und Adaptierungsarbeiten vorgenommen. Diese Umplanungsarbeiten haben auf folgende Bereiche bedacht genommen:

- Quellenschutz: Es wurden Schutzbereiche um die im Areal vorhandenen Quellen gelegt.
- Schutzwaldschutz: Es wurden Beanspruchungen von Bereichen, die als Schutzwald klassifiziert sind, minimiert.
- Flora und Fauna: Es wurde versucht, die Streckenführung auf Bereiche niedriger ökologischer Wertigkeit zu legen. Die Wertigkeit wurde mittels detailgetreuer Kartierungen erhoben.
- Schallemission: Der Bereich der Verbindungswege wurde von der Kammlage Richtung Tal verschoben.



## OBJEKTBESCHREIBUNG

### Partnergebäude



Abbildung 3 : Übersicht Partnergebäude

Die Hauptgebäude (Partner- und Werkstattgebäude) werden parallel zur Start-Ziel-Geraden gegenüberliegend positioniert und durch einen zentralen Fußgängertunnel miteinander verbunden. Das **Partnergebäude** mit dem darüber schwebenden Flügel erstreckt sich entlang des Vorplatzes.

Im **Erdgeschoß** liegt der Haupteingang mit angeschlossenem Foyer- und Empfangsbereich mit entsprechenden Nebenräumen, flankiert von den beiden Versorgungs- und Erschließungskernen inklusive eines Lastenaufzuges. Die anliegenden Funktionsbereiche können durch verschiebbare Abtrennungen flexibel in Präsentations- oder Ausstellungsflächen bzw. Seminarrbereiche geteilt bzw. zusammengeschlossen werden. Ein dahinter liegender, parallel zur Start-Ziel-Geraden eingeschnittener und über die gesamte Gebäudelänge verlaufender Versorgungstrakt mit Sanitärbereichen, Personal-, Haustechnik- und Lagerflächen dient zur Versorgung des gesamten Gebäudes inklusive der darüber liegenden Tribünenbereiche, welche bei Veranstaltungen 6.832 Personen Platz bieten.

Die **Tribünen** sind in zehn Sektoren aufgeteilt und werden über Treppen vom Vorplatz aus erschlossen. Die Freibereiche – im Osten und Westen der Halle durch keilförmig verlaufende

Sichtbetonscheiben abgegrenzt – sind als Vorzonen und Erschließungen zu den Tribünen mit entsprechendem Flächenbedarf bei Veranstaltungen geplant.

Das Gebäude ist als Stahlbetonkonstruktion mit einem Fachwerk über den Präsentationsflächen und einem Brückentragwerk in Form einer Trogbrücke mit einer aufgesetzten Stahlrahmenkonstruktion im Flügelgeschoß konzipiert. Die Außenhaut besteht aus Metallplatten.

Über dem Foyerbereich ist die **Gastronomie-Ebene** eingehängt. Über eine großflächige Verglasung und einer davor liegenden Terrasse ist der direkte Kontakt zur Strecke gegeben. In diesem Geschoß befindet sich ein Restaurant mit entsprechenden Nebenräumen und Küchenbereich, welcher über einen eigenen Versorgungslift bewirtschaftet wird.

Über diese Restaurantfläche wird zusätzlich zwischen den Erschließungskernen eine Brücke mit einer parallel zur Start-/Ziel Geraden verlaufenden Bar gespannt. Auf demselben Niveau sind an beiden Stirnseiten Lounge-Bereiche untergebracht. Allseitige Verglasung und eine zur Start-Ziel-Geraden vorgelagerte Terrasse erlauben flexible Nutzungen.

Im eigentlichen Obergeschoß, dem „**Flügelgeschoß**“, getragen von den beiden schräg hoch laufenden Stiegen- und Versorgungskernen, sind im östlichen Drittel die Büroflächen mit Nebenräumen und im Westen großräumige Seminar- und Veranstaltungsflächen inklusive einer zentralen Sanitäreinrichtung untergebracht. Nach Süden mit Lamellen verkleidet und nach Norden, zum Ring hin raumhoch verglast, wird eine bestmögliche Sicht über das gesamte Areal erreicht.

Die **barrierefreie Erschließung** der Hauptgebäude erfolgt von eigens ausgewiesenen Behindertenparkplätzen über den Haupteingang in den Empfangsbereich. Von diesen aus wird das Partnergebäude vertikal über zwei Lifte und das Werkstatteingebäude über den, auf gleicher Ebene geführten Verbindungstunnel zum zentralen Stiegenkern mit Liftanlage erreicht. Weiters werden alle Sanitäreinrichtungen behindertengerecht ausgestattet.



## Wirtschaftshof

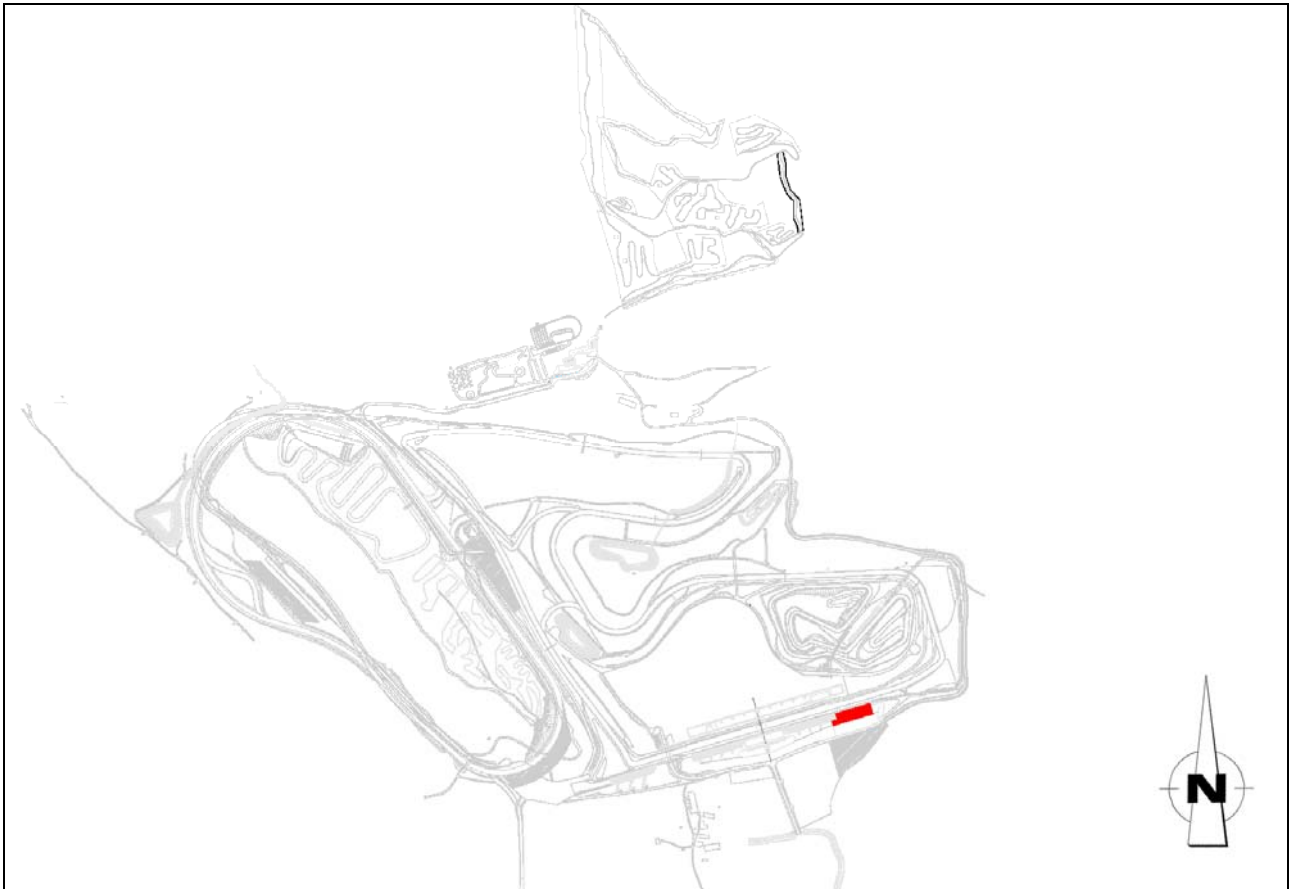


Abbildung 4 : Übersicht Wirtschaftshof

Im direkten östlichen Anschluss an das Partnergebäude befindet sich, getrennt durch eine Wand mit integriertem Zufahrtstor, der eingeschobige **Wirtschaftshof** inklusive zweier KFZ-Portalwaschanlagen und sämtlicher Nebenräume.

Über einen Vorplatz, welcher mittels ausreichender Sichtschutzbarrieren von den angrenzenden öffentlichen Bereichen getrennt ist, gelangt man im Westen zu den beiden Waschboxen und den dazugehörigen Nebenanlagen sowie zu den **Lagerflächen**, die mit semitransparenten Sektionaltoren abgetrennt werden. Ein durchlaufendes Oberlichtband sorgt für die nötige Belichtung. Im östlichen Ende ist die **Heiz- und Kühlzentrale** für das Partner- und Werkstattegebäude sowie für das Medical Center positioniert.

Eine ca. 2 m hohe auf dem Dach aufgesetzte, transparente Lärmschutzwand mit der verlängerten Fortführung entlang der Service-Straße in Richtung Osten gewährleistet den Schallschutz nach Süden hin.

Als **Tragkonstruktion** ist ein Stahlbeton-Stützen-Trägersystem mit Spannbeton-Hohldielendecken vorgesehen. Sichtbare Oberflächen entsprechend dem Partnergebäude.

## Werkstattengebäude, Medical Center

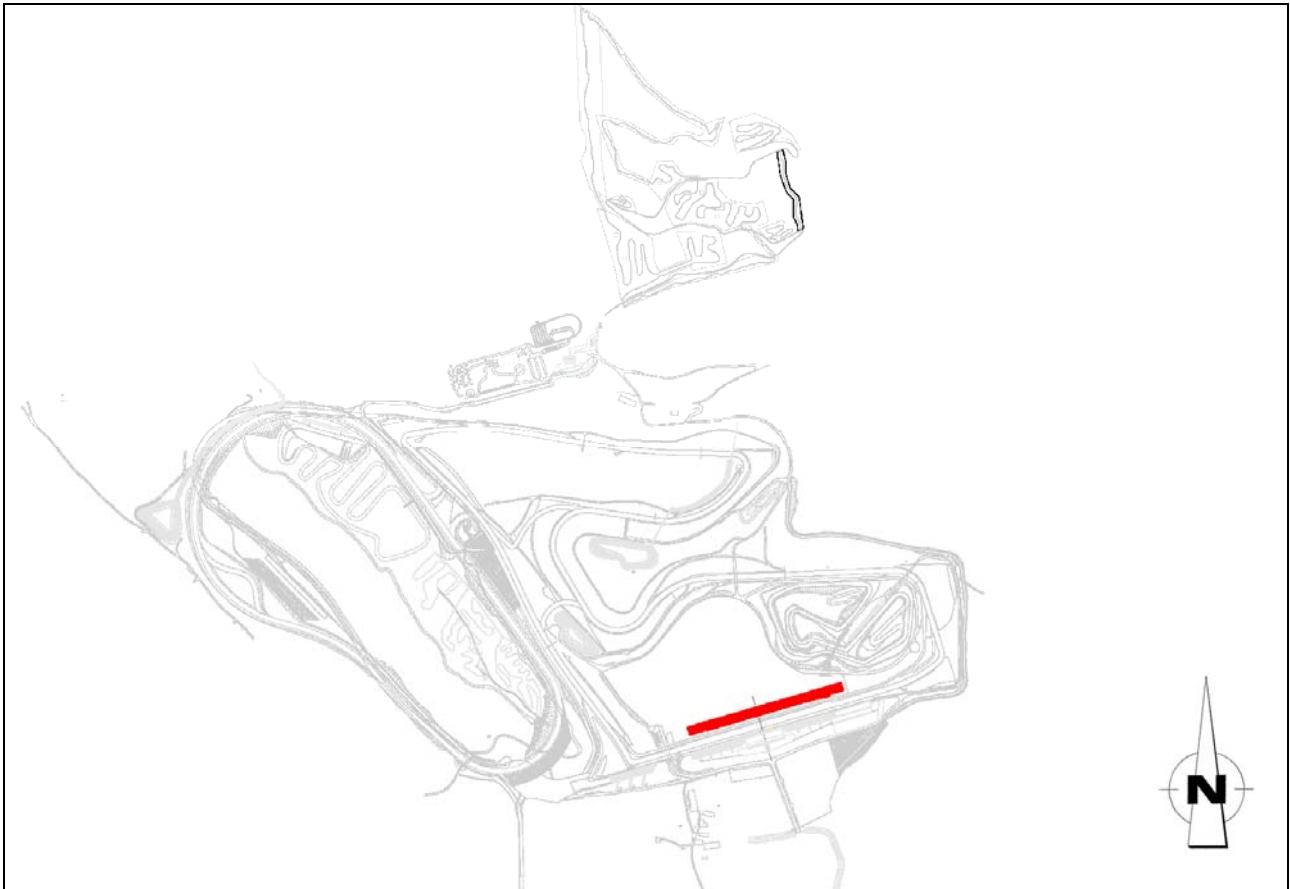


Abbildung 5 : Übersicht Werkstattengebäude, Medical Center

Im Innenbereich des Rings, von Boxengasse und Fahrdynamikfläche begrenzt, liegt das **Werkstattengebäude**. Der einfache und reduzierte Baukörper in flexibel nutzbarer Stahlbetonskelettbauweise beherbergt im Erdgeschoß die Werkstätten.

Zentral sind sämtliche **Werkstattboxen** mit entsprechenden Nebenräumen und Erschließungskernen aufgereiht, welche über transparente Hubtore zur Fahrdynamikfläche sowie zur Boxengasse als so genannte „Durchlader“ geöffnet werden können. Eine Raumhöhe von mindestens 4,20 m ermöglicht eine Befahrbarkeit durch LKW, eine flexible Kombination untereinander ist mittels Rolltoren jederzeit möglich.

Im östlichen Ende des lang gestreckten Baukörpers befinden sich die flexibel teilbaren Bereiche der **Werkstätten** von VW / Audi bzw. die Technische Abnahme sowie das **Medical Center** mit angeschlossenen Flächen für allfällige Rettungs-Helikopter-Einsätze.

Über den **Verbindungstunnel** vom Partnergebäude kommend erreicht man fußläufig den zentralen Hauptstiegenkern, welcher das **Untergeschoß** mit den Hauptsanitärbereichen sowie die Haustechnik mit dem Niveau der Werkstätten und den VIP-Lounges verbindet.

Über die vorstehenden Stiegenkerne erreicht man im 1. Obergeschoß die **VIP-Lounges**, die mittels Schrägverglasung und Loggien beste Sichtverhältnisse zum Ring und Boxengasse gewährleisten. Auf entsprechendem Niveau ausgestattet (Bar, Teeküche, Sanitäreinheiten) können diese, wie auch die darunter liegenden Boxen, über flexible Trennwände miteinander verbunden werden.

Die **Sicherheitszentrale und Streckenüberwachung** wird über das Siegerpodest und den dazugehörigen Funktionsbereichen von den VIP-Lounges abgekoppelt und als eigenständiger verglaster Baukörper über der Technischen Abnahme auf das Erdgeschoß aufgesetzt.

Je nach Nutzungsvariante können die zum Innenbereich ausgerichteten **Büroeinheiten** mit angeschlossenen Nebenräumen flexibel genutzt werden.

Eine **Dachterrasse** für bis zu 1.738 Personen ermöglicht eine Sichtbeziehung auf die Gesamtanlage und zum gesamten Innenbereich.

### Schönberghof



Abbildung 6 : Übersicht Schönberghof

Nördlich der Schönberggeraden befindet sich der bestehende Gasthaus- und Beherbergungsbetrieb **Schönberghof**. Dieser ist über das öffentliche Straßennetz erreichbar.

Ziel des Umbaus ist, ausreichend Platz und Nutzungsmöglichkeiten für Motorradfahrer und deren Veranstaltungen zu schaffen („Bike-City“).

Der bestehende **Vorplatz** wird auf Grund unterschiedlicher Höhen bis auf Niveau des Kellers des Schönberghofs abgetragen und durch einen Verbindungsbau mit Nebenräumen zum nördlichen Hang erweitert.

Im bestehenden **Kellergeschoß** des Schönberghofs werden Hauptzugang, Rezeption und Anlieferung untergebracht, ein nach Süden vorgesetzter Baukörper beinhaltet zusätzlich 9 Zimmer mit insgesamt 18 Betten. Dessen Dach wird als **Panoramaterrasse** für den **Restaurantbereich** im **Erdgeschoß** genutzt, welcher um einen kleinen Glas-Zubau erweitert wird. Im **Obergeschoß** befinden sich 8 kleinere Zimmer mit insgesamt 16 Betten, die meisten mit Terrassen nach Süden.

Ein neuer Gästeaufzug sowie ein neuer Lastenlift erschließen die 3 Geschoße. Der bestehende Holzschuppen wird als Bar mit den entsprechenden Nebenräumen adaptiert, eine neue Treppe verbindet Untergeschoß, Erdgeschoß und Galerie. Haustechnik und Sanitäreinheiten sind im Untergeschoß untergebracht.

Die Bar mit entsprechender Versorgung im Erdgeschoß und eine offene Galerie für maximal 30 Personen im Obergeschoß stehen den Gästen zur Verfügung.

Eine Zweirad-befahrbare Rampe verbindet den Vorplatz und die über dem Verbindungstrakt gelegte Freiterrasse, welche als Konzert-, Ausschank- und erweiterter Veranstaltungsbereich dient.

Eine gestaffelte (mit Rinnen für Bepflanzung ausgeführte) Stahlbetonwand dient im Norden als Hangsicherung und zugleich als natürlich bewachsene Abgrenzung zum bestehenden Grüngürtel.

Durch die Erhaltung der bestehenden Baukörper und minimaler Erweiterungen im natürlichen Gelände verlauf bleibt das Areal mit seinen Sichtbeziehungen voll erhalten.

## Tankstelle



Abbildung 7 : Übersicht Tankstelle

Am nördlichen Ende des Haupterschließungstunnels „Tunnel 1“ zum Innenbereich liegt westlich angrenzend die **SB-Tankstelle** für innerbetriebliche Nutzung, vom Hang geschützt durch eine in die verlaufende Böschung eingeschnittene Sichtbetonscheibe. An die umliegenden Niveaus der Straßenzüge und Fahrflächen angepasst, wird die überdachte Betankungsfläche um die beiden Doppelzapfsäulen betoniert und ermöglicht sämtliche Zu- und Ausfahrtsradien sowie Entsorgungs- und Betankungsmöglichkeiten.

Zwei in die Rückwand integrierte Räume werden als Lager für Bindemittel und als Nebenbereich für den technischen Service dienen. Entsprechend der Höhe der Oberkante der Boxengassen-Ausfahrt wird ein leichtes, auskragendes Flugdach aus einem Stahlskelett, mit Aluminium beidseitig verkleidet, über die gesamte Tankstelle gelegt.

## Südwest-Tribüne

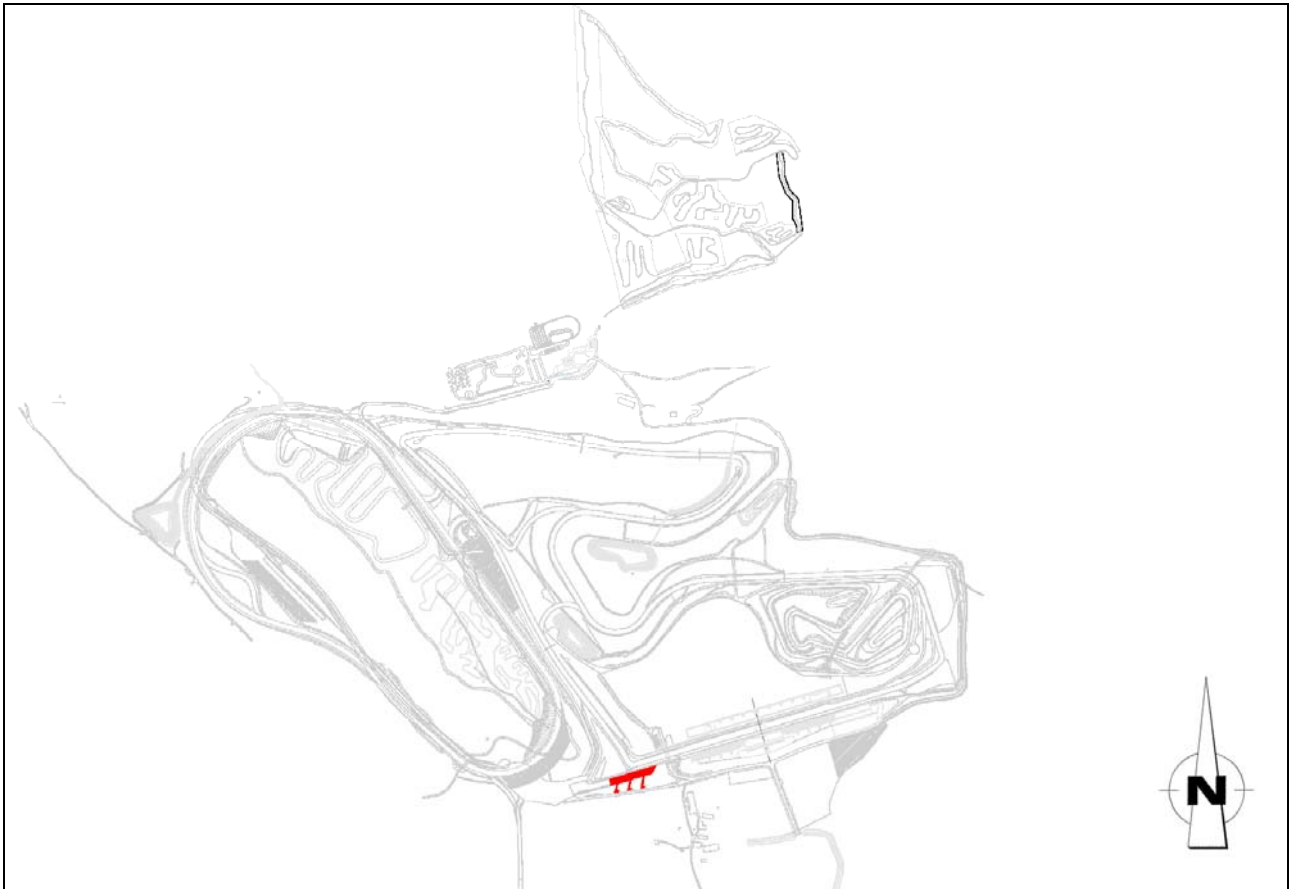


Abbildung 8 : Übersicht Südwest Tribüne

Westlich der Streckenunterführung erhebt sich eine steile Naturböschung und erstreckt sich mit 6,3 % Steigung zwischen Castrol Kurve und der Zufahrtsstraße zum Testoval in Richtung Westen. Mittels eingelegten Beton-Fertigteilen als Sitzstufen wird diese Böschung zu einer nicht überdachten **Tribüne** umgebaut. Zugänge, drei Betontreppen im südlichen Hang zur Zufahrtsstraße und ein befestigter Weg mit 10 % Gefälle von Westen sichern kurze Fluchtwege für die 2.135 möglichen Sitzplätze. Glasbrüstungen sollen beste Sichtbeziehungen zur Strecke hin gewährleisten.

## Boxengebäude Supermoto

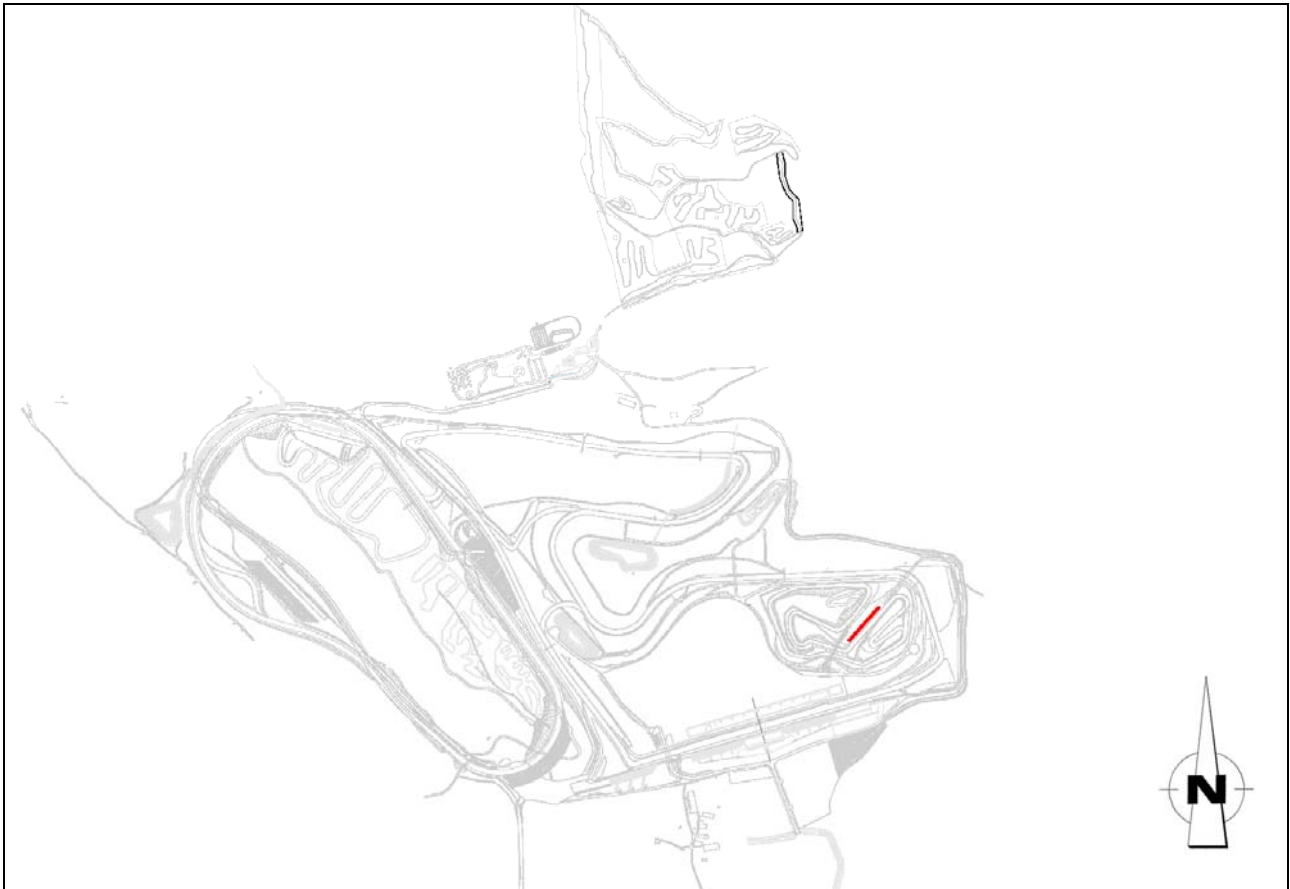


Abbildung 9 : Übersicht Boxengebäude Supermoto

Dieser Baukörper erstreckt sich entlang der Start-Ziel-Geraden der Supermoto Strecke, nordöstlich des Werkstattegebäudes.

Ausschließlich für die Zweiradindustrie konzipiert sind im Erdgeschoß die 20 Doppelboxen (4x3m) aneinandergereiht. Große doppel-flügelige Türen an der Anlieferungsseite und mechanische Rolll Tore an der Seite zur Boxengasse ermöglichen einfache und schnelle Benützung dieser Einheiten. Eine Verbindung untereinander ist ebenfalls möglich.

Vordach und überstehende Decken ermöglichen eine sonnen- und regengeschützte Nutzung. Am nordöstlichen Ende, dem so genannten Kopf, sind im Erdgeschoß Lager- und Technikräume vorgesehen.

Direkt darüber im **Obergeschoß** befindet sich auf der Ebene der **Dachterrasse** ein rundum verglaster **Kontrollraum** mit überhängender Boxengassenverglasung, der eine Übersicht der Race-Control bei Veranstaltungen gewährleistet.

Über dem Boxentrakt auskragend befindet sich eine 400 m<sup>2</sup> große Dachterrasse für bis zu 300 Personen. Fluchtmöglichkeiten sind über zwei offene Stahltreppen vorhanden. Der Treppenlauf im Kopfbereich führt zusätzlich zum Untergeschoß, wo neben einem kleinen Technikraum die

Sanitärbereiche mit Umkleiden und Duschen für je 15 Damen und Herren untergebracht sind. Ein bei beiden Einheiten angeschlossener Lichtschacht bietet neben Belichtung und natürlicher Belüftung auch jeweils eine zweite Fluchtmöglichkeit (über hydraulisch unterstützte Gitterroste) ins Freie.

Als Tragkonstruktion werden im Untergeschoß und Erdgeschoß Stahlbetonscheiben und Stahlbetonstützen verwendet, lediglich der verglaste Kontrollraum im Obergeschoß wird in einer Stahlkonstruktion ausgeführt. Halbtransparente Kunststoffplatten werden als Fassadenplatten zum Einsatz kommen, als Füllelement bei Außentoren werden ebenfalls Kunststoffplatten eingebracht.

### Boxengebäude Motocross

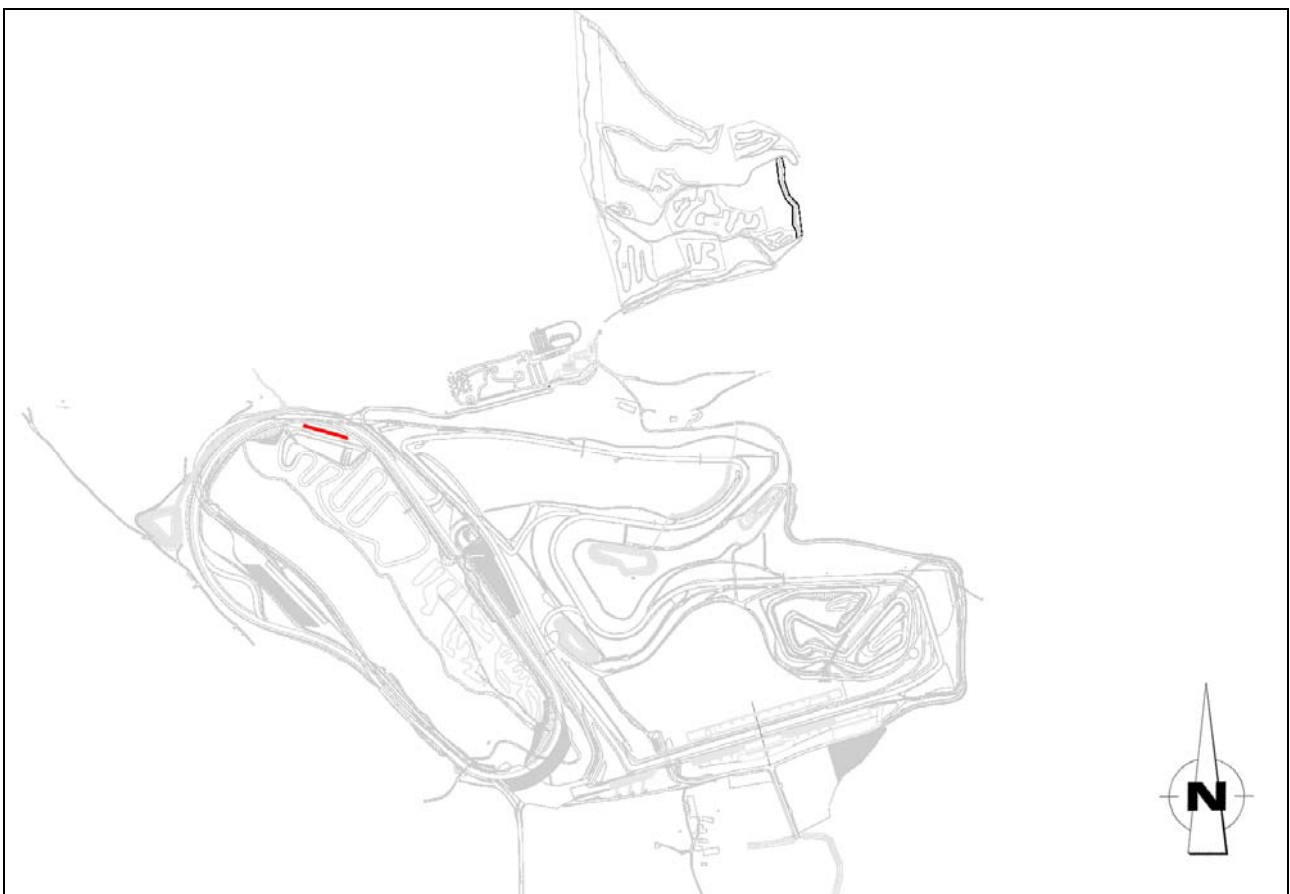


Abbildung 10 : Übersicht Boxengebäude Motocross

Zwischen der nördlichen Steilkurve Testoval und der Start-Ziel-Geraden bzw. der Boxengasse der Motocross Strecke ist dieser zur Strecke zugehörige Baukörper auf der neu angelegten Vorplatzebene positioniert.

Bei diesem Gebäude handelt es sich um eine exakte Kopie des Boxengebäudes Supermoto, lediglich die Lage und Nutzungsart der Zweiradklasse unterscheidet beide. Sämtliche Details, Materialien und Dimensionen sind mit dem Boxengebäude Supermoto identisch, mit Ausnahme der leicht veränderten Ausrichtung.



## **Waschboxen**

Westlich des Boxengebäudes Supermoto und bei der Zuwegung zur Offroad Strecke nordöstlich des Schönberghofes sind zu den Strecken zugehörnde 2-Platz Waschstationen (12,7 / 6,96 m, Gesamthöhe 3,81 m) als Lanzenwaschanlage geplant.

Die zur Motocross Strecke zugehörige Waschanlage mit 6 Plätzen (31,9 / 6,96 m, Gesamthöhe 3,81 m) ist auf der Rüstfläche 2 vorgesehen.

Die Waschboxen dienen zur Reinigung der Fahrzeuge und damit zur Vermeidung einer Verunreinigung der Abfahrtswege. Die überdachten Waschplätze bestehen aus einer feuerverzinkten Stahlkonstruktion mit Wand- und Deckenelementen aus Kunststoffplatten. Mittig der Waschplätze ist ein Technikcontainer als selbst tragende Stahlkonstruktion mit Wand- und Deckenelementen aus Aluminium-Polyurethan-Aluminium-Isolierpaneelen situiert.

Die Entwässerung erfolgt jeweils mittig der Waschplätze und wird über Mineralölabscheider in das Kanalsystem eingeleitet.

Die Breite der Waschboxen beträgt 4,3 m. Die Breite der auf beiden Seiten der 6-Platzanlage auf der Rüstfläche 2 aufgeteilten temporären 34 Waschplätze beträgt jeweils 3,5 m. Die temporären Waschplätze werden mit mobilen Trennwänden unterteilt und mit mobilen Geräten betrieben, wobei die Strom- und Wasserversorgung vorgerichtet ist.

Die Entwässerung des nicht überdachten Bereichs erfolgt wie auch die Oberflächenentwässerung über ein gesondertes Auffangsystem. Nur bei Betrieb der zusätzlichen Waschboxen wird das Abwasser mittels Betätigung eines Schiebers über den Mineralölabscheider in die Kanalisation abgeleitet.

## STRECKENBESCHREIBUNG

### Ring

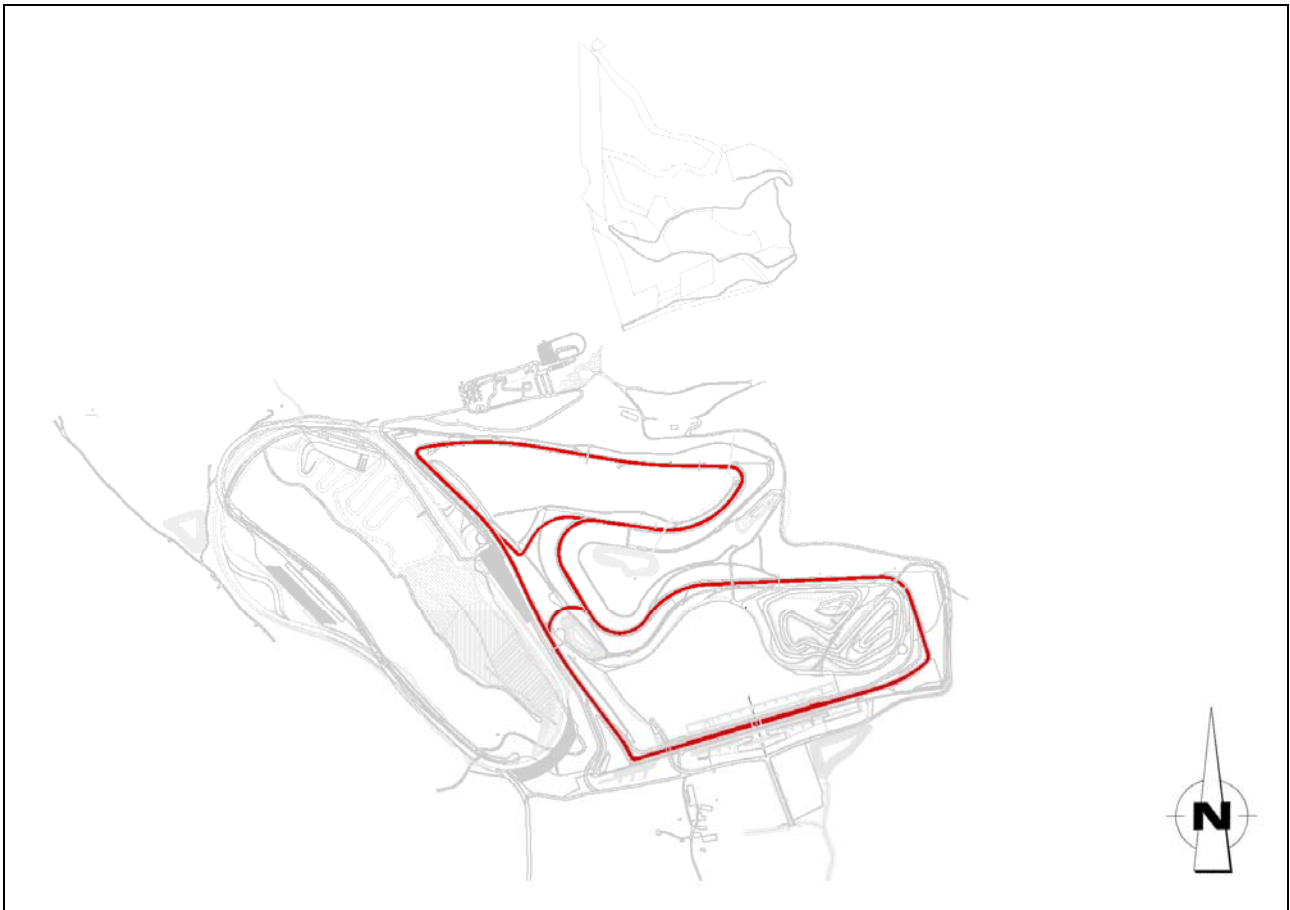


Abbildung 11 : Übersicht Ring

Die Streckenführung des Rings verläuft auf dem derzeit bestehenden Streckenverlauf des A1-Rings. Dieser ist durch Umbau des Österreichrings im Jahr 1995/1996 hergestellt worden. Die Streckenlänge beträgt 4.314 m. Der Ring kann über zwei Kurzanbindungen in den Nord Kurs mit einer Länge von 1.843 m und den Süd Kurs mit einer Länge von 2.337 m unterteilt, in verkürzter Streckenführung genutzt werden. Zum Bestandteil des Süd Kurses zählt auch der Bereich der Start-Ziel-Geraden.

Nord Kurs und Süd Kurs bleiben in Ihrem Streckenverlauf unverändert. Baulich wird die vorhandene Strecke lediglich durch eine Anhebung der Start-Ziel-Geraden um ca. 3,0 m verändert.

## Nord Kurs

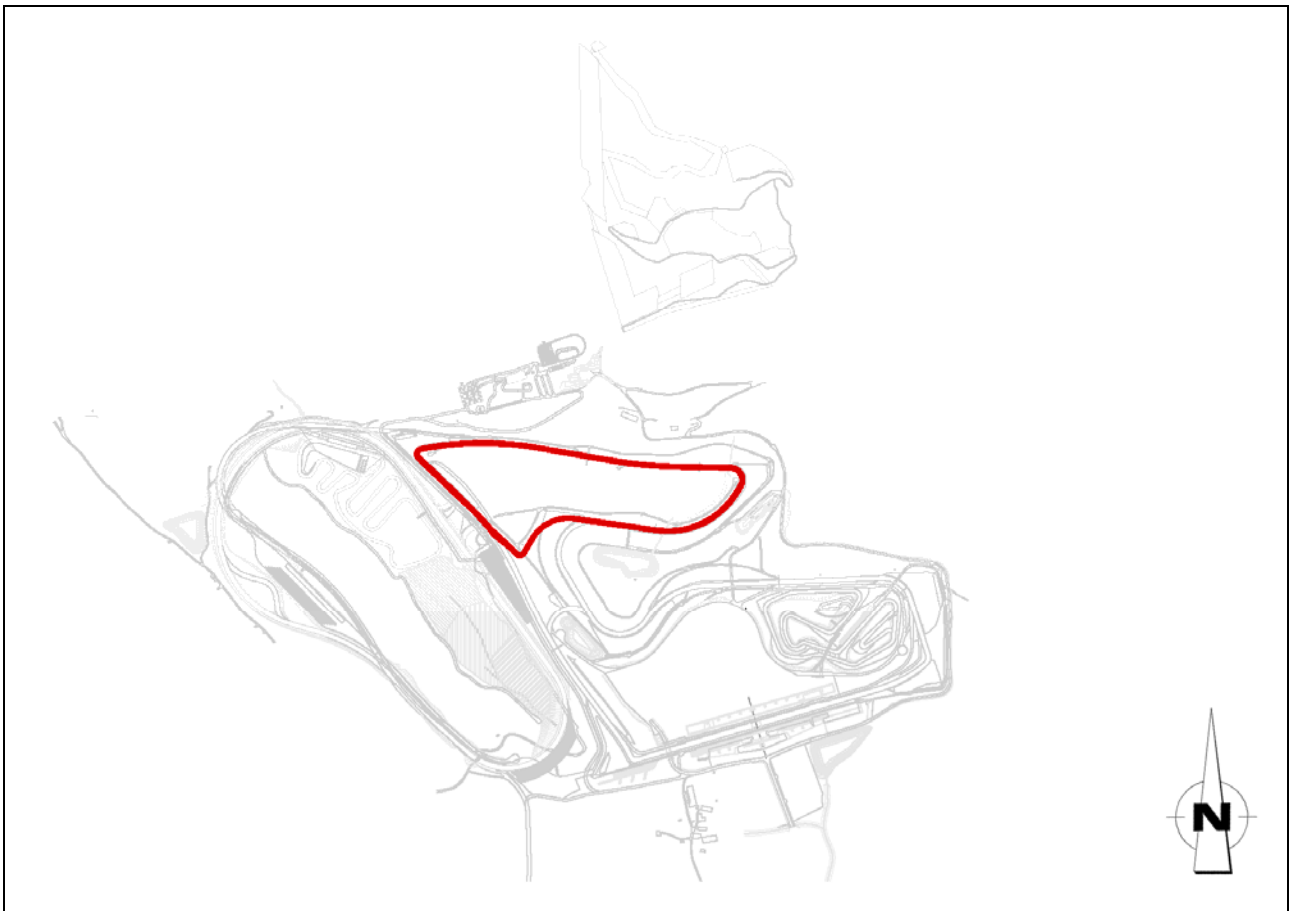


Abbildung 12 : Übersicht Nord Kurs

Der Nord Kurs mit einer Länge von 1.843 m besteht aus dem nördlichen Teil des Moduls „Ring“ und wird durch die nördliche Kurzanbindung zu einem eigenständigen Rundkurs verbunden. Hierdurch ergibt sich die Möglichkeit, nur diesen nördlichen Streckenteil zu befahren, während der verbleibende südliche Streckenteil hiervon unabhängig ist und ebenfalls eigenständig betrieben werden kann.

## Süd Kurs

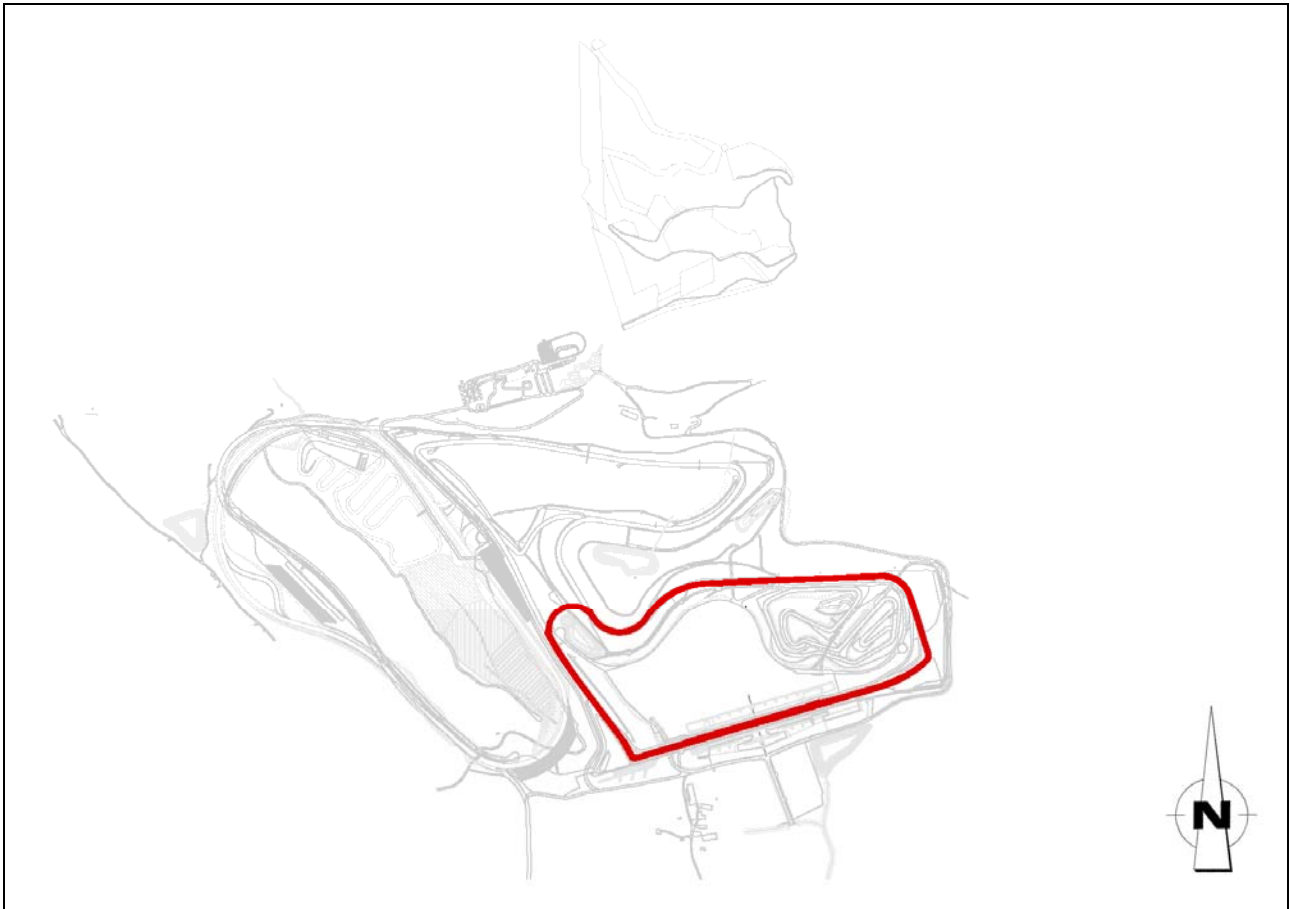


Abbildung 13 : Übersicht Süd Kurs

Der Süd Kurs mit einer Länge von 2.337 m besteht aus dem südlichen Teil des Rings und wird durch die südliche Kurzanbindung zu einem Rundkurs verbunden. Bestandteil des Süd Kurses ist auch der Bereich der Start-Ziel-Geraden. Die Nutzungsmöglichkeiten dieses Streckenteils sind grundsätzlich identisch mit denen des Nord Kurses.

Im Unterschied zur Nutzung des Nord Kurses bietet der Süd Kurs zusätzlich die Möglichkeit, die Infrastruktur des Start-Ziel-Bereichs (Werkstattengebäude, Race-Control, Boxenmauer, Boxengasse, Start-Ziel-Gerade) zu nutzen. Dadurch entsteht eine höhere Attraktivität und Wertigkeit als Test- und Trainingsstrecke sowie für eine Nutzung für Auto- oder Motorradclubveranstaltungen und Produktpräsentationen.

## Testoval

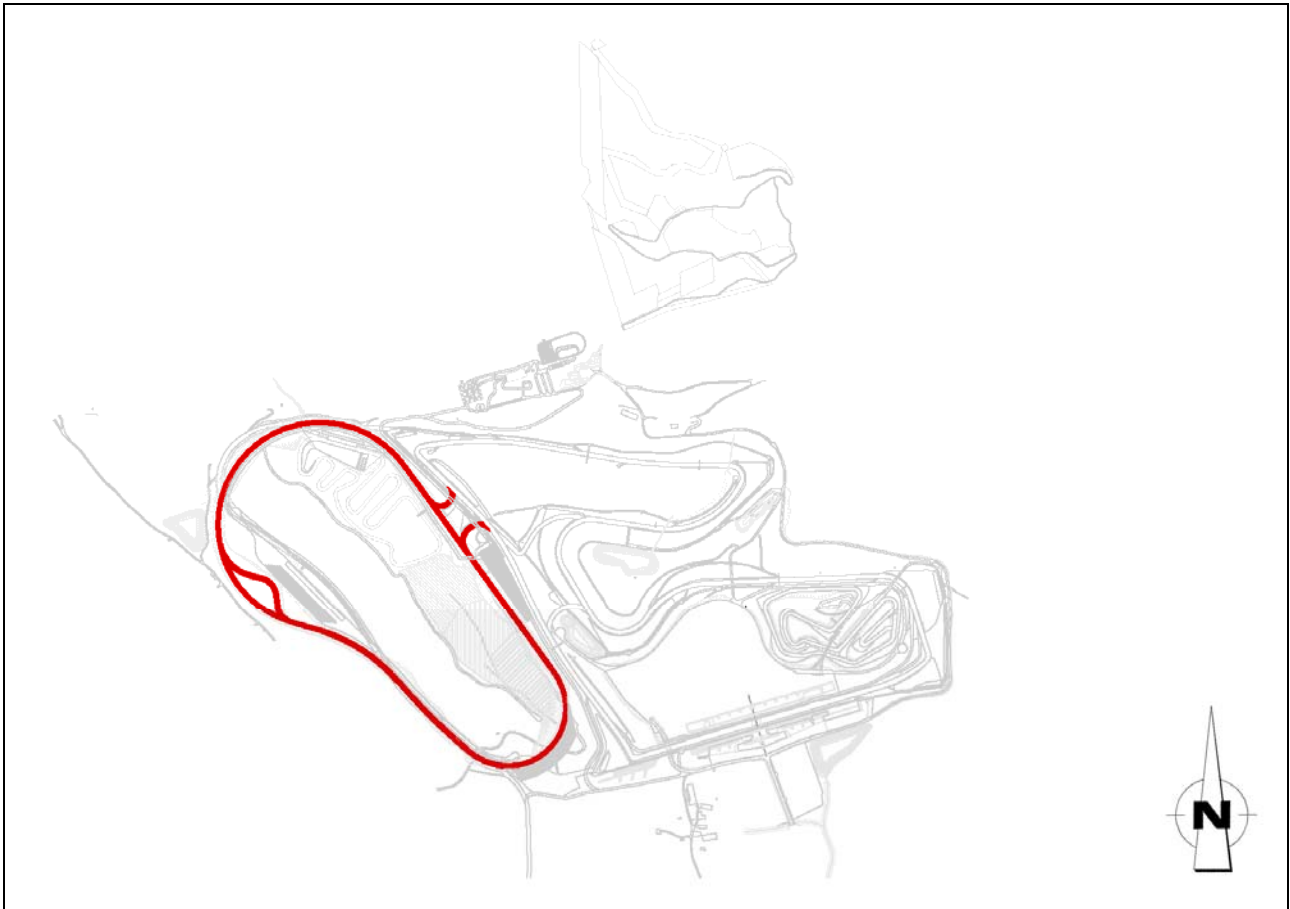


Abbildung 14 : Übersicht Testoval

Das Testoval ist als Entwicklungs- und Versuchsstrecke für die Automobilindustrie konzipiert. Es ist zudem möglich, dass durch 2 Kurzanbindungen das Testoval mit dem Ring zu einer 6,82 km langen Teststrecke verbunden wird. Für diese Nutzung wird die südöstlich liegende Bremschikane mit einbezogen.

Die neue Streckenführung des Testovals schließt über die beiden Kurzanbindungen 1 und 2 zwischen den Kurven T1 und T2 an den bestehenden Ring an.

Die Gesamtlänge des Testovals beträgt 2.577 m. Die Erschließung der Strecke erfolgt über eine Auf- und Abfahrt von der südlich angrenzenden Rüstfläche 1.

Der Straßenquerschnitt des Testovals besitzt eine Gesamtbreite von 18 m und setzt sich aus einer 12 m breiten Asphaltfahrbahn mit drei Fahrstreifen à 4 m und zwei äußeren befestigten Seitenstreifen von je 3 m Breite zusammen. Entlang der Seitenstreifen werden die streckenzugehörigen Sicherheitseinrichtungen wie Dreifach-Leitplanken, Kerbs, Sicherheits- und Objektschutzzäune errichtet.

Die Entwässerung des Testovals erfolgt durch Kastenrinnen DN100, die am tiefen Streckenrand angeordnet werden. Dies ist erforderlich, um bei Regenereignissen mit hoher Intensität einen

sicheren Abfluss des Regenwassers vom Streckenband zu gewährleisten. Die Entwässerung mit Rinnen entspricht dem internationalen Status bei vergleichbaren Strecken.

### **Multifunktionale Fläche**

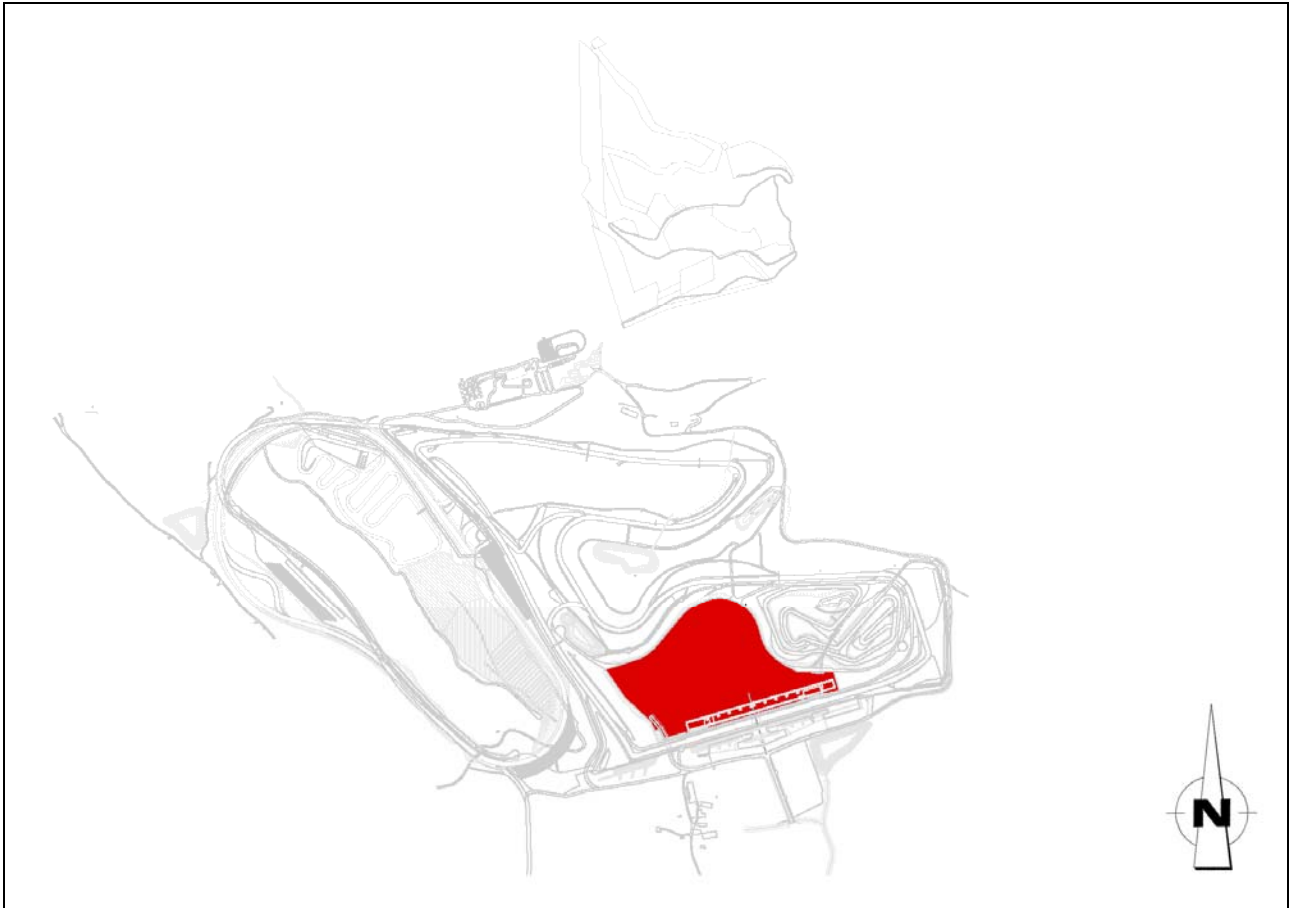


Abbildung 15 : Übersicht Multifunktionale Fläche

Die etwa 104.200 m<sup>2</sup> große Multifunktionale Fläche befindet sich im Innenbereich des Süd Kurses, nordwestlich des Werkstättengebäudes und ist über den Tunnel 1 erschlossen. Im Anschluss, nördlich des Werkstättengebäudes, innerhalb des Südkurses wird eine flexibel einsetzbare multifunktionale Fläche errichtet.

Der südliche Flächenteil, der an das Werkstättengebäude angrenzt, dient der Erschließung und Nutzung des Werkstättengebäudes und wird mit einer mobilen Schutzplanke funktional von der großen Fläche getrennt.

Die Fahrdynamikfläche besteht im Wesentlichen aus einem bewässerbaren Kreis mit 200 m Durchmesser mit Zu- und Ausfahrtstrichtern. Auf dieser Fläche können die unterschiedlichsten fahrdynamischen Übungen durchgeführt werden, wobei mittels der Bewässerung verschiedene Fahrbahngriffigkeiten simuliert werden können.

Die Fahrdynamikfläche wird mittels einer 760 m langen Rückfahrspur angesteuert. Diese verläuft im Bereich zwischen dem Süd Kurs und der Supermoto Strecke und bietet eine Anfahrlänge auf den Kreis von etwa 240 m.

Die Gesamtfläche nördlich des Werkstättengebäudes ist ausgehend von diesem mit 2% in Richtung einer 25 m hinter dem Werkstättengebäude verlaufenden Entwässerungsrinne geneigt. Nach der Rinne steigt die Fläche auf einer Länge von etwa 255 m mit 2 % Neigung wieder an.

Durch die Anhebung der Start-Ziel-Geraden und die gewählte Höhenentwicklung der Multifunktionalen Fläche (2% Längsneigung, 0% Querneigung), tritt eine Verbesserung der hydraulischen Verhältnisse ein, da das Gefälle zum Vorfluter deutlich verbessert wird.

### Synthetische Module

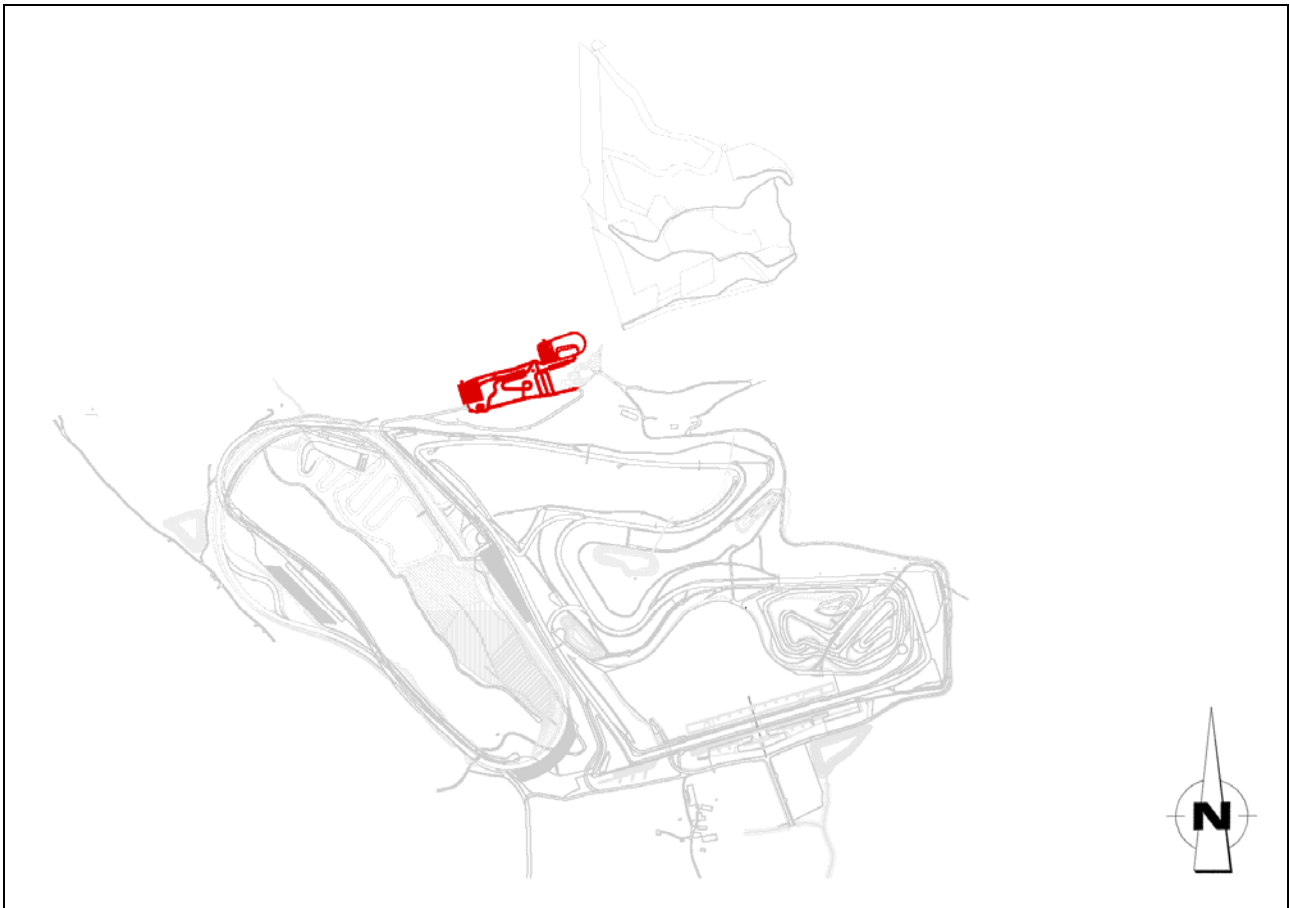


Abbildung 16 : Übersicht Synthetische Module

Alle Strecken der Synthetischen Module sind Geländestrecken. Der Aufbau erfolgt mit ungebundenen Tragschichten, d.h. mit Kies- und Schottertragschichten. Alle Module dienen der Demonstration der Möglichkeiten und der Leistungsfähigkeit von Geländefahrzeugen. Die Übungen werden mit geringen Geschwindigkeiten (weniger als 30 km/h) ausgeführt.

Folgende Module werden realisiert:

- Steigungsstrecke mit Steilkurve;
- Hohlwegslalom;
- Teufelskegel;
- Kegelfeld;
- Graben und Hügelquerung;
- Rollschotterfeld;
- Baumstammbrücke;
- Verschränkungen;
- Gefällerrampe;
- Wellenbahn.

### Supermoto Strecke

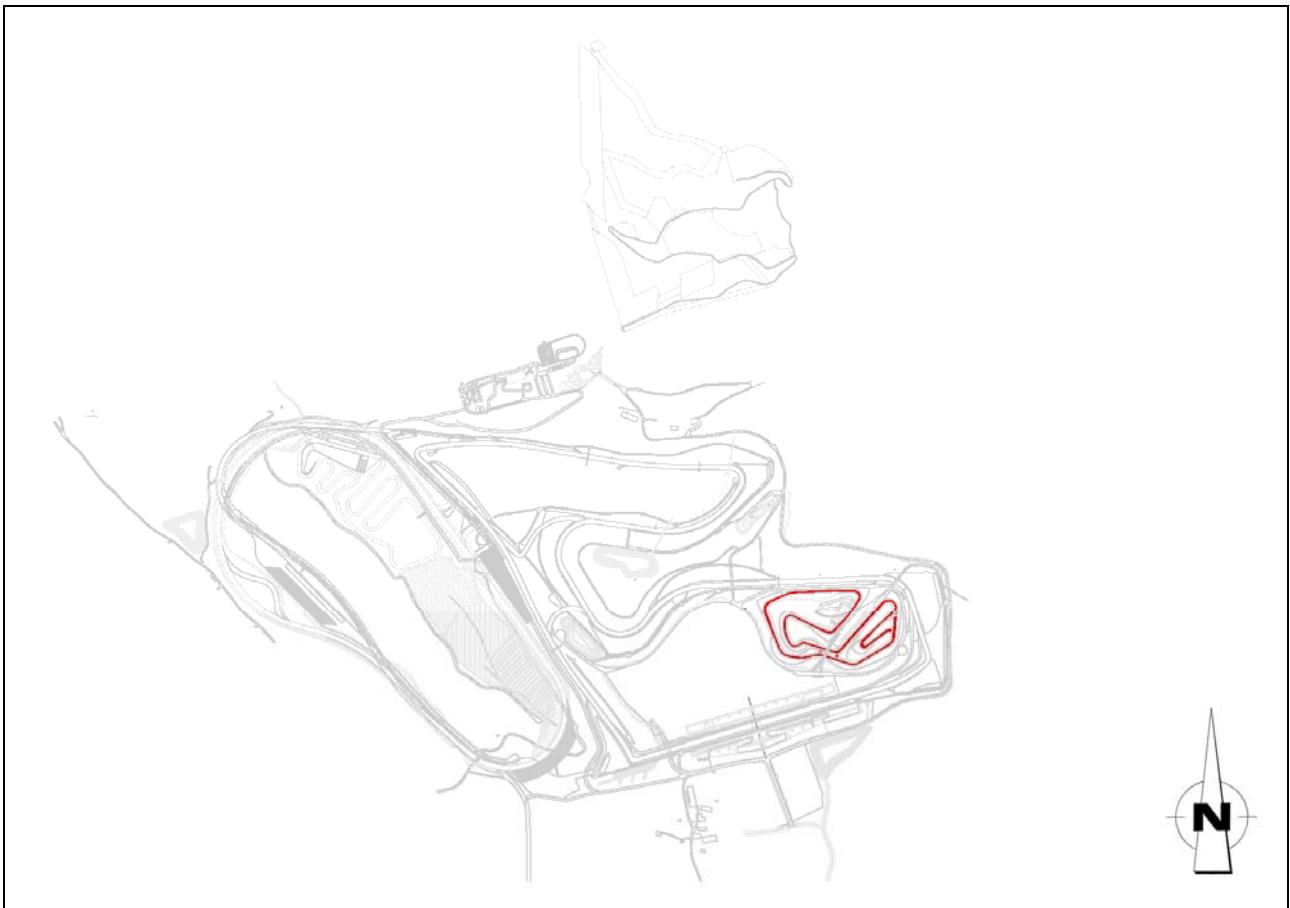


Abbildung 17 : Übersicht Supermoto Strecke



Die Supermoto Strecke befindet sich nordöstlich der geplanten Multifunktionalen Fläche innerhalb des Rings. Die Supermoto Strecke entspricht den Anforderungen der FIM.

Die Strecke kann neben der Nutzung Supermoto auch von Vierrädern befahren werden. Durch die Bewässerung des Streckenbandes ist die Nutzung als Nasshandlingkurs möglich.

Die asphaltierte Streckenlänge beträgt 1.410 m, die Breite der Strecke beträgt 8 m bis 10 m, der in die Streckenführung integrierte Offroad Teil wird mit einer Länge von 200 m und einer Breite von 8 m eingebunden. Die Strecke ist durch zwei Kurzanbindungen in zwei Kurse unterteilt und damit getrennt nutzbar. Die Auslaufzonen werden als Kiesbetten ausgeführt, da die Strecke primär mit Motorrädern befahren wird. Entlang der Start-Ziel-Geraden ist das Fahrerlager mit dem Boxengebäude situiert. Die Erschließung des Moduls erfolgt über diese Fahrerlagerfläche und ein bestehendes Tunnelbauwerk (Jochen Rindt Kurve) im Nordosten und nachfolgend durch die Anbindung an die östlich liegende, neue Straßenverbindung zwischen Landstraße L505 und Schönberg.

Der Straßenquerschnitt hat eine Gesamtbreite von 8 m bis 10 m. Entlang der Fahrbahn sind außer Seitenstreifen auch streckenzugehörige Sicherheitseinrichtungen wie Kiesbetten, Dreifach-Schutzplanken, Sicherheits- und Objektschutzzäune vorgesehen.

Die Entwässerung des Streckenbands erfolgt durch Kastenrinnen DN100, die am tiefen Streckenrand angeordnet werden. Da das gesamte Asphaltstreckenband bewässert werden kann, ergibt sich die Kastenrinne als erforderliches Element zur Realisierung eines Kreislaufsystems bei der Bewässerung. Die Bewässerung der gesamten Streckenlänge und des Offroad Bereichs ist getrennt in zwei Bewässerungskreisen vorgesehen.

## Motocross Strecke

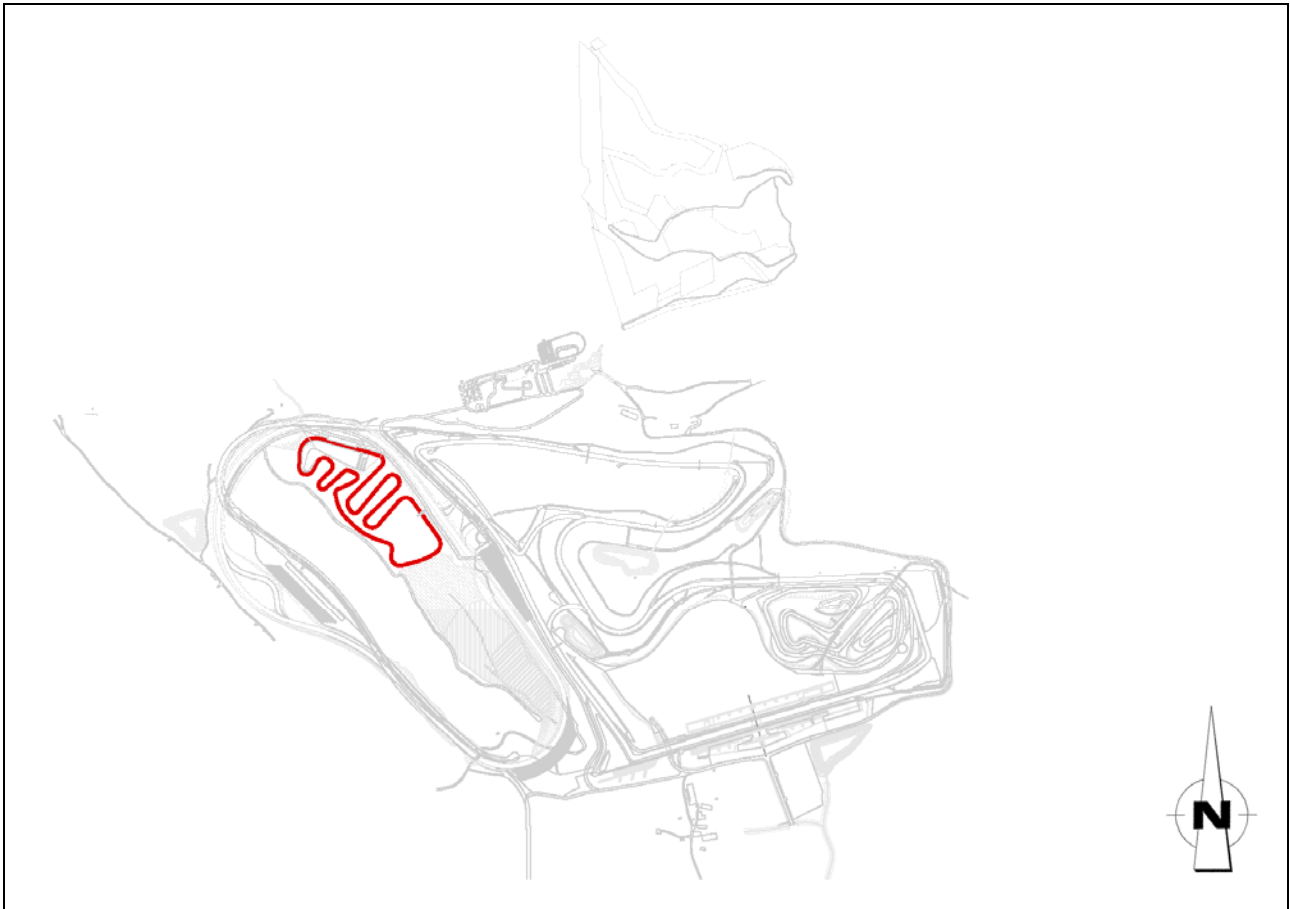


Abbildung 18 : Übersicht Motocross Strecke

Im Nordosthang innerhalb des Testovals befindet sich im Naturgelände eine Geländestrecke für Motocross Maschinen. Der Streckenverlauf, mit einer Gesamtlänge von ca. 1.813 m und einer Streckenbreite von 8 m, wird im Naturbelag hergestellt und passt sich den bestehenden Geländeausformungen an. Durch die natürliche Streckenführung wird ein abwechslungsreicher Streckenverlauf mit verschiedenen Steilstrecken im Westen und flacheren Geländezonen im Osten geboten.

Die Fahrlinie ist derart gewählt, dass erosionsempfindliche Bereiche vermieden bzw. Schäden am natürlichen Boden so gering wie möglich gehalten werden. Zusätzlich sind im Streckenlayout Sprungrampen vorgesehen, welche die Fahrer dazu zwingen, große Abschnitte in erosionsempfindlichen Hanglagen ohne oder nur nach kurzer Bodenberührung zu überwinden. Die Sprung- und Landerampen bestehen aus verdichtetem Bodenmaterial. Die Brems- und Beschleunigungszonen befinden sich zum Großteil in den östlich liegenden flacheren Streckenteilen. Im Anschluss an die Start-Ziel-Gerade ist eine befestigte Fahrerlagerfläche mit einem Werkstätten- und Administrationsgebäude situiert. Im Nahbereich des Geländes kann im Bedarfsfall (z.B. Rennveranstaltung) die befestigte Rüstfläche 2 von 6.350 m<sup>2</sup> zur Verfügung gestellt werden.

Der Streckenquerschnitt hat eine Gesamtbreite von 8 m plus einer neutralen Sicherheitszone von 2 m auf jeder Seite. Entlang der Sicherheitszone werden Sicherheitseinrichtungen wie Zäune, natürliche Hindernisse (Strohballen) oder eine Überhöhung des Streckenrandes errichtet. Die Gesamtanlage entspricht den Anforderungen der „FIM Standards for Motocross Circuits“.

Die Fahrbahnoberfläche entspricht zum Großteil dem natürlich anstehenden Boden. Bei größeren Bodenveränderungen durch den Fahrbetrieb werden Bodenverbesserungen aus wasserdurchlässigem, natürlichem Material (Sand-Feinschotter-Gemisch 50 cm bis 80 cm, keine chemischen Bindemittel, nicht verdichtet ) durchgeführt.

Durch die unbefestigte Fahrbahnoberfläche und die angrenzenden Randflächen kann das anfallende Oberflächenwasser vollständig versickern. Ausschließlich in den Tiefpunkten talseitiger Kurven wird das Wasser am Innenrand durch Absetzmulden gesammelt und gedrosselt abgeleitet.

Abgesehen von regelmäßigen Anpassungs- und Instandsetzungsarbeiten im Rahmen der Streckenführung (Übergänge von Steil- in Flachabschnitte, Verrohrung von Wasserwegen, Überhöhung von Kurven, Sicherheitsabgrenzungen etc.) durch den Streckenbetreiber sind Erdbewegungen nur zur Errichtung der Sprung-Hindernisse und zum Aufbau des Start- und Boxenbereichs notwendig.

Zur Reduktion der Staubentwicklung wird das gesamte Streckenband bewässert.

## Offroad Strecke

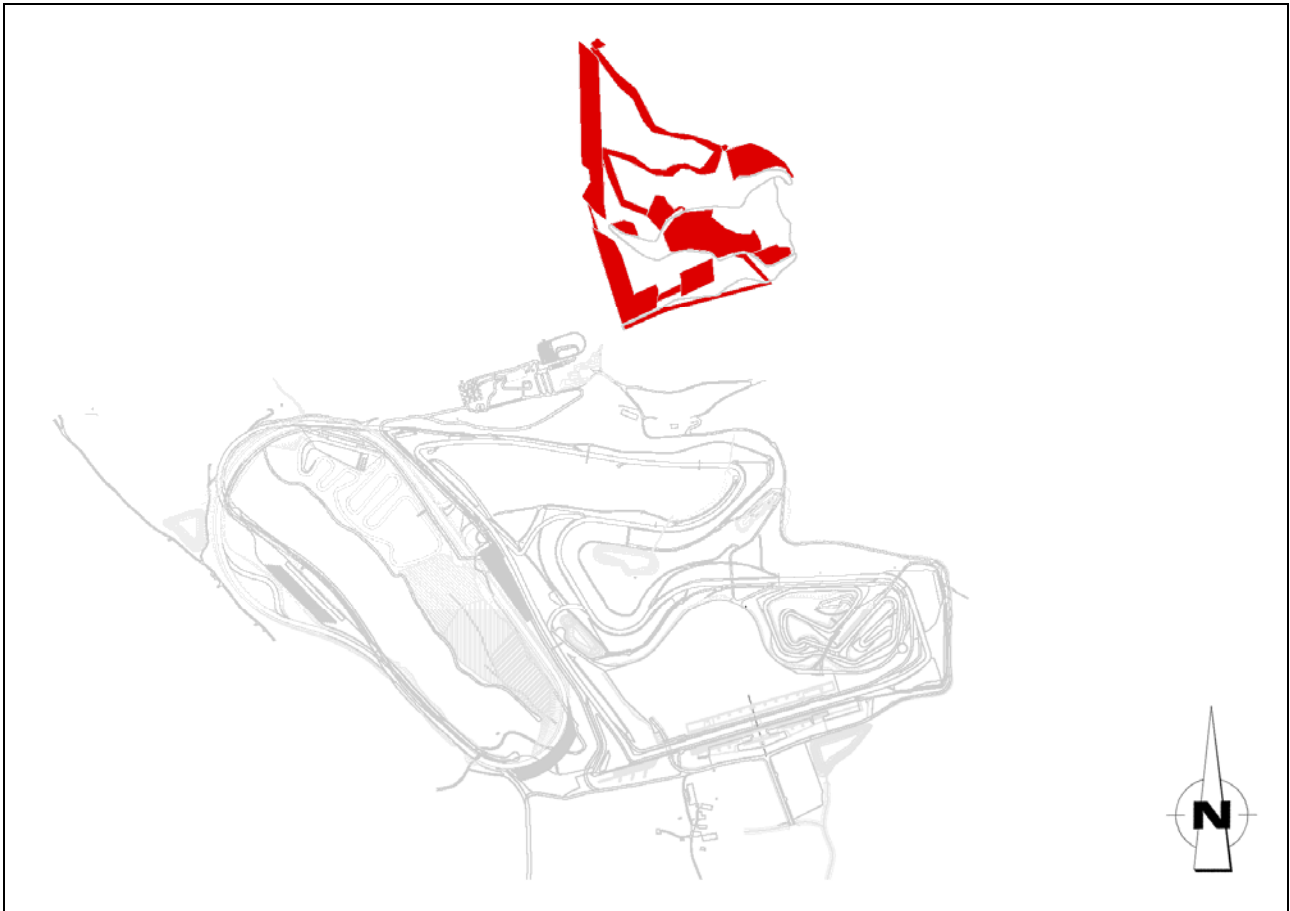


Abbildung 19 : Übersicht Offroad Strecke

Nördlich des Rings bzw. des Schönberghofs werden eingezäunte Schulungszonen südlich der sog. „Gollnerkuppe“ unter Ausnutzung von vorhandenen Geländeformen sowie der bestehenden Forststraßen für Geländefahrten mit Enduro Motorrädern, Trial Motorrädern sowie zum Straßenverkehr zugelassenen Geländefahrzeugen errichtet. Die jeweiligen Schulungszonen besitzen Tore, die nur mit Berechtigung passiert werden können. Zwischen den Schulungszonen werden eine Trial Sektion und markierte Verbindungspassagen situiert. Weitere Trial Sektionen (Langsamfahrstrecken zur technischen Fahrausbildung) werden in den Schulungszonen eingerichtet.

Zwei dieser Sektionen mit besonders hohem Schwierigkeitsgrad sind als Trainingselemente für den Leistungssport vorgesehen. Die Verbindungspassagen werden unter Ausnutzung der natürlichen Geländegegebenheiten mit Naturbaustoffen (Erde, Schotter, Steine, Fels) unter Schonung des vorhandenen Baumbestands gebaut. In den Schulungszonen und auf Verbindungswegen findet gleichermaßen Enduro und Trial Betrieb statt.

Die Enduro/Trial Strecke wird ausschließlich im Waldbereich auf unverändertem Waldboden angelegt, dabei werden die vorhandenen natürlichen Geländeformen genutzt. Für den Betrieb der 4x4-Geländestrecke werden die bestehenden Forststraßen fast zur Gänze als Verbindungsstrecken

zwischen den einzelnen Schulungszonen benutzt. Für die Nutzung der Forstwege als Geländestrecke sind mit Ausnahme der Querungsbereiche mit der Enduro/Trial Strecke keine baulichen Veränderungen notwendig. Im Bereich der Enduro Streckenquerungen wird zur Sicherheit der Straßenquerschnitt verengt, um die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Die Enduro/Trial Strecke hat im Durchschnitt eine Breite von 3 m und wird im Waldbereich ohne bauliche Maßnahmen errichtet.

Die 4x4-Geländestrecke hat eine durchschnittliche Breite von 5 m und verläuft auf den bestehenden Forststraßen.

Durch die unbefestigte Fahrbahnoberfläche und den angrenzenden Waldboden kann das anfallende Oberflächenwasser vollständig versickern.

### Zustandsfläche

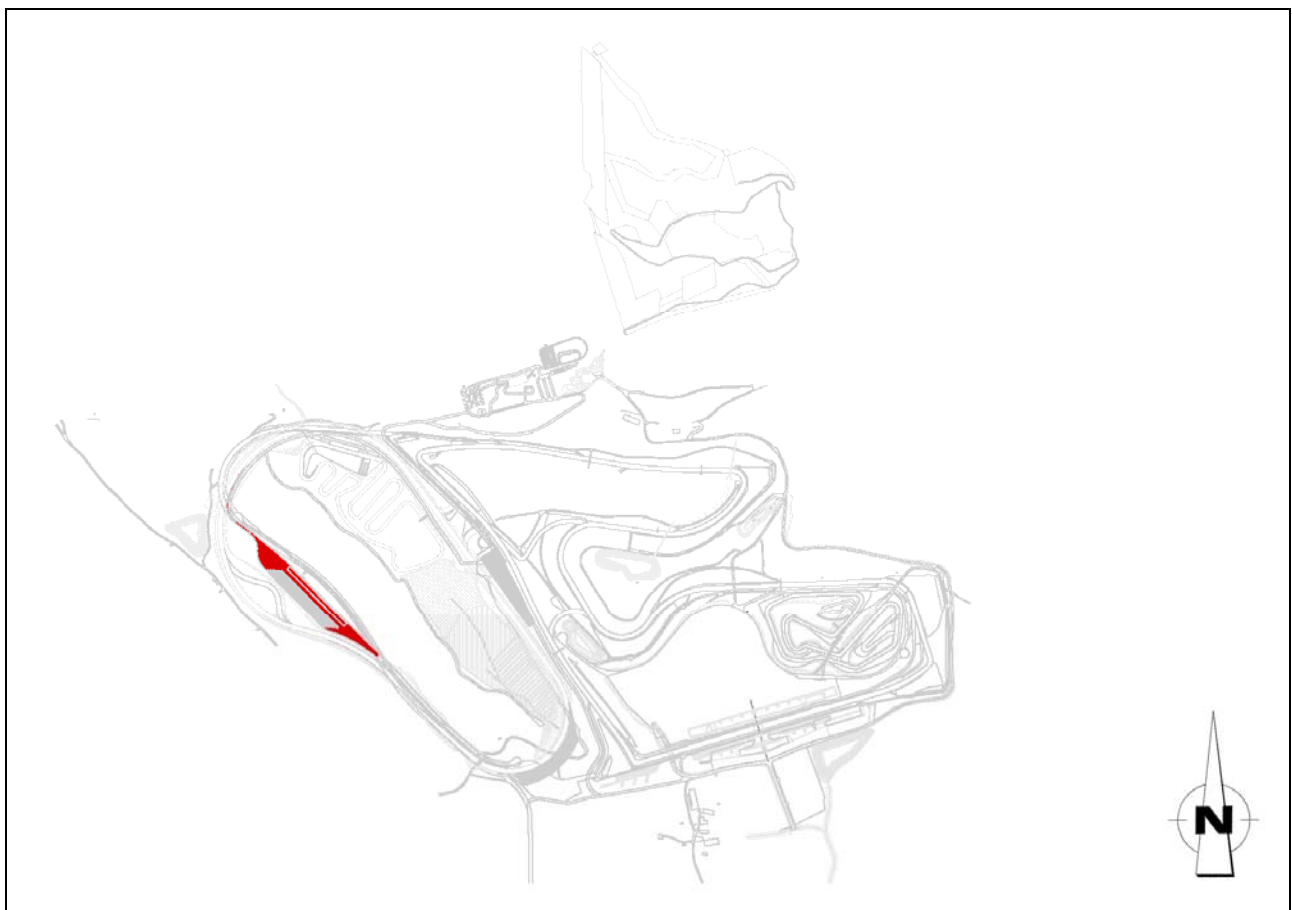


Abbildung 20 : Übersicht Zustandsfläche

Im westlichen Bereich des Testovals sind mehrere Zustandsstrecken vorgesehen, die zur Fahrzeugentwicklung und zum Testen von Serienfahrzeugen dienen.

Dies sind Bahnen, die beispielsweise Streckencharakteristiken wie Spurrillen, Schlaglöcher, Plattenstöße oder bestimmte Anregungsfrequenzen simulieren können.

Die hochdynamischen Einzelstrecken haben eine Breite von je 3 m und eine Streckenlänge von 200 m. Eine separate 20 m breite Spur wird zur Hälfte in Asphalt und zur anderen Hälfte als so genannte „ $\mu$ -low-Fläche“ (Rutschfläche) ausgebildet. Im bewässerten Zustand wird dabei der Reibungswert zwischen Rad und Fahrbahn derart herabgesetzt, dass verschiedene Straßensituationen bis zur absoluten Schneeglätte simuliert werden können.

### Enduro/Trial Strecke

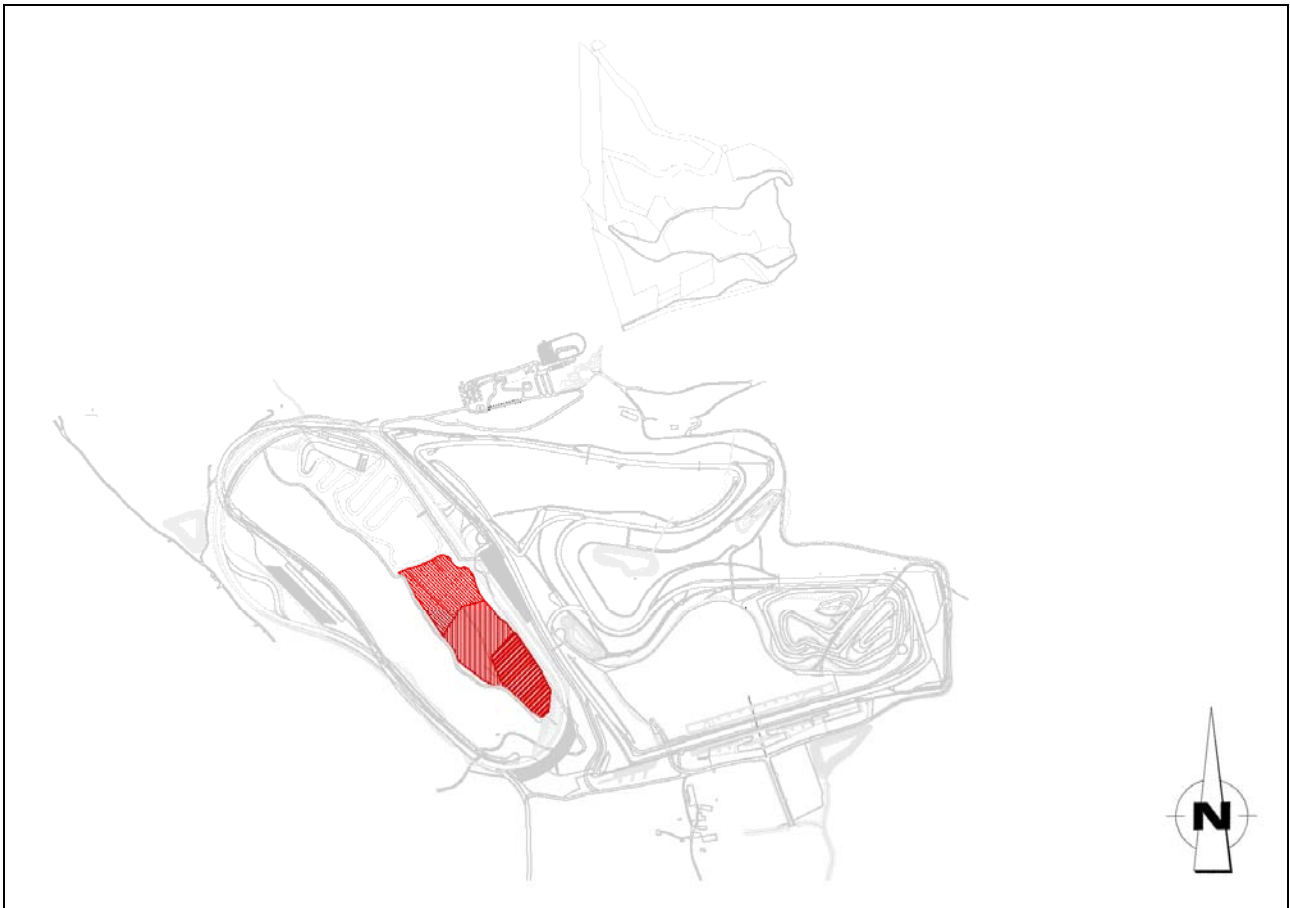


Abbildung 21 : Übersicht Enduro/Trial Strecke

Südlich der Motocross Strecke, auf der Ostseite des Testoval – Mitterriegels, befindet sich auf einer ca. 5,7 ha großen Fläche das Gelände für Trial und Enduro Motorräder. Wesentlicher Betriebsschwerpunkt in diesem Bereich ist die Schulung von Anfängern und Freizeit-Touristen.

Das Gelände wird in drei Schwierigkeitszonen (Basic Training, Special Training und Expert Training) eingeteilt. In diesen drei Zonen werden fünf permanente Trial Sektionen (Hindernis-Abschnitte) sowie drei Enduro Schulungsareale („Sonderprüfung“, „Hindernis-Parcours“, „Wald“) angeordnet, die für vereinzelte Kleinveranstaltungen zum Rundkurs zusammengefasst werden können.

Die Gestaltung der Trial Zonen erfolgt auf Naturboden unter Hinzufügung von künstlichen Hindernissen, die aus beigebrachten Natur-Felsblöcken, Holzstämmen und Fertigteil-

Betonelementen errichtet werden. Die Hindernisse sind nicht im Sinne eines Bauwerks fest im Boden verankert, da die häufige Umgestaltung bzw. der sofortige Abtransport gewährleistet bleiben müssen.

Die Verkehrsleitung erfolgt durch bewegliche und feste Absperrungen, durch Vegetation sowie durch Beschilderung. Die Erschließung erfolgt über den Tunnel 2 als Zuwegung von der Ostseite und über den am Scheitel des Mitterriegels entlang führenden Begleitweges. Das gesamte Areal wird zu den restlichen Bereichen hin eingezäunt.

Die Enduro/Trial Strecke hat im Durchschnitt eine Breite von 2 m.

Eine Oberflächenentwässerung ist nicht erforderlich, da keine Versiegelung stattfindet. Die gesamte Strecke wird im Naturbelag hergestellt und über ein mobiles Bewässerungssystem zur Verhinderung von Staubemissionen bei Bedarf bewässert.

### **INFRASTRUKTURBESCHREIBUNG**

Die Erschließung des Areals erfolgt wie bisher von der L503 über die Österreichringstraße zum Partnergebäude. Süd-östlich des Partnergebäudes ist ein Parkplatz für 613 Fahrzeuge geplant. Die bisher durch das Areal geführte Verbindungsstraße zum Schönberg wird östlich um den Ring verlegt und nördlich an die bestehende Straße im Bereich der Gösserkurve angebunden. Weiters werden Erschließungsstrassen und Begleitwege bzw. Sicherheitswege zu den einzelnen Streckenabschnitten „Modulen“ errichtet.

Die einzelnen Betriebsbereiche werden gänzlich eingezäunt und mit Tor- bzw. Schrankenanlagen gesichert.

Der durch den nord-östlichen Bereich verlaufende Spielbergbach wird nördlich des Testovals in einem offenen Gerinne über ein Rückhaltebecken nach Westen in den Flatschachbach geführt. Auf dem Gelände werden Rückhaltebecken errichtet, die der Retention von Niederschlagswässern, der Streckenbewässerung und dem Schutz der Objekte gegen Hochwässer dienen.