

5. Regionalforum Schafftenau – Knoten Radfeld

PROTOKOLL

| | |
|--------------------|--------------------------------------|
| Thema: | 5. Sitzung des Regionalforums |
| Datum und Uhrzeit: | 15.11.2018, 17:00-19:00 Uhr |
| Ort: | Berger Logistik Wörgl |

| | |
|-----------------|--|
| TeilnehmerInnen | Günter Auer (Bürgerinitiative Kampf dem Lärm) |
| | Dr. Elmar Berktold (ATLR) |
| | Mag. Martin Buchauer (design. Amtsleiter Langkampfen) |
| | Vbgm. Michael Dessel (Gemeinde Kundl) |
| | Günter Dunkl (Bürgerinitiative Kampf dem Lärm) |
| | Dr. Johann Egerbacher (Stadtbauamt Wörgl) |
| | Bgm. Andreas Ehrenstrasser (Gemeinde Langkampfen) |
| | VBgm. Dipl.-Ing. Georg Juffinger (Gemeinde Langkampfen) |
| | Bgm. Josef Haaser (Gemeinde Angath) |
| | Ing. Josef Lanzinger (Bez.-LWK Tirol) |
| | DI Dr. Alfred Lintner (ATLR) |
| Planungsteam | Vbgm. Kurt Mauracher (Gemeinde Angerberg) |
| | Dipl.-Ing. Peter Krejcarek (Schieneninfr. Dienstl.-gmbH) |
| | Bgm. Walter Osl (Gemeinde Angerberg) |
| | DI Dr. Arnold Fink (ÖBB-Projektteam) |
| Moderation | DI Martin Gradnitzer (ÖBB-Projektteam) |
| | Dipl.-Ing. Helmut Schlenz (Planungsteam) |
| | DI (FH) Norman Schubert (ÖBB-Projektteam) |
| | Sabine Volgger (wikopreventk) |
| | Christina Stieber (wikopreventk) |

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Einführung und Protokoll
 3. Planungsstand nach Planausstellungen
 - 3.1 Maßgebliche Anpassungen
 - 3.2 Trassenführung im Detail
 - 3.3 Überlegungen Baulogistik
 4. Behördenverfahren
 5. Nächste Termine und Abschluss
-

1. Begrüßung (Sabine Volgger)

Sabine Volgger begrüßt die Teilnehmer und stellt die Agenda vor. Sie begrüßt auch die beiden Gäste der Bürgerinitiative Kampf dem Lärm, Günter Auer und Günter Dunkl aus Langkampfen. Sie wurden von Martin Gradnitzer zur heutigen Sitzung eingeladen.

2. Einführung und Protokoll (Sabine Volgger)

Protokoll: Der Name von Frau Manuela Gruber wurde nach dem Hinweis der Gemeinde Langkampfen korrigiert und das Protokoll neu versendet. Darüberhinaus hat es keine weiteren Rückmeldungen gegeben.

Norman Schubert begrüßt die Teilnehmer im Namen der ÖBB und diskutiert die offenen Punkte aus dem letzten Regionalforen:

1. Autobahnanschluss im Bereich Kundl/Breitenbach: Gibt es hier eine Rückmeldung der Gemeinde zum aktuellen Stand?

VBgm. Michael Dessel: Am 7. September hat diesbezüglich ein Gespräch stattgefunden (Gemeinde Kundl, Dipl.-Ing. Obermaier/Land Tirol und DI Klaus Gspan/Asfinag). Aktuell wird geprüft, ob Kundl einen Autobahnanschluss bekommt. 2015 wurden bereits Skizzen zu mehreren Varianten erstellt. Zeithorizont gibt es noch keinen.

Wenn konkrete Rückmeldungen erfolgen, werden diese an die ÖBB weitergeleitet.

2./3. Eisenbahnbrücke Langkampfen/Kundl: In den Planausstellungen wurde mehrfach rückgemeldet, dass die Brücken zu laut sind. Diese Hinweise wurden an die verantwortliche Stelle weitergegeben. Die Brücken sind nicht Gegenstand dieses Projektes, es sind keine Maßnahmen von unserer Seite geplant, da die Brücken voll funktionsfähig sind.

4. Abstimmung mit allen Gemeinden: Es wurde mit allen beteiligten Gemeinden Termine vereinbart, um das Wegenetz, die Baustellenlogistik und die örtlichen Rahmenbedingungen zu besprechen.

5. Bestandslärmmessungen: Die Messungen sind mittlerweile abgeschlossen und werden momentan ausgewertet. Die Ergebnisse werden voraussichtlich im Dezember vorliegen. Die Gemeinden werden darüber informiert.

6. 3-D-Modell: Aktuell ist die Planung schon sehr stabil, mit der Einreichung wird ein digitales 3-D-Modell erstellt.

Günter Dunkl zur Bestandsbrücke: Könnte die Brücke nicht im Zuge der Bestandsstreckensanierung der ÖBB erneuert/saniert werden?

Schubert: Unser Lärmumgriff entsteht da, wo die Neubaustrecke geplant ist. Die Brücken fallen nicht in dieses Gebiet. Es gilt auch zu berücksichtigen, dass mit der Neubaustrecke weniger Züge auf der Bestandsstrecke fahren werden und somit auch weniger Lärm auf den Brücken der Bestandsstrecke entsteht.

Fink: Die Brücke wurde im Jahr 2009 überprüft. Für den gesamten Bereich bis nach Wörgl wird die Lärmsituation im Endzustand dargestellt.

Dunkl: Mit der lärmabhängigen Tarifgestaltung könnte man dieses Problem lösen.

Fink: Das stimmt grundsätzlich. Fraglich ist jedoch, wann das greift.

Keine weiteren Fragen.

3. Planungsstand nach Planausstellungen (Norman Schubert, Helmut Schlenz)

3.1 Maßgebliche Anpassungen

(siehe Folien 6 – 12)

Lärm

Ein maßgebliches Thema in diesem Projekt ist ohne Frage der Lärm. Die wichtigste Info hierzu: Aus heutiger Sicht wird das Projekt genauso behandelt wie die Unterinntaltrasse. Das ist ein Vorgriff auf neue Regelwerke, die wahrscheinlich eingeführt werden. Das heißt, dass es auf Basis des „besseren“ projektbezogenen Richtwertes Lärmschutzmaßnahmen geplant und gebaut werden. Mit diesem Vorgriff sind die Maßnahmen sicher umweltverträglich. Sollte in nächster Zeit ein strengeres, neues Regelwerk erlassen werden, werden wir dem natürlich entsprechen.

Günter Auer: Wie hoch werden die Grenzwerte in Deutschland sein?

Martin Gradnitzer: Beim deutschen Projekt werden die Größenordnungen in etwa gleich sein.

Fortführung NBS Richtung Deutschland

Vorweg: Die Fortführung der Trasse nach Deutschland ist nicht Genehmigungsgegenstand dieser UVP, da diese im benachbarten Projekt behandelt wird. Im ggstdl. UVP-Projekt wird dennoch für die im benachbarten Projekt vorgesehene Fortführung der Neubaustrecke eine Wanne angenommen und so trassiert, dass eine realistischer Anknüpfungspunkt für das Nachbarprojekt besteht. Somit werden im Bereich der Schnittstelle zwischen dem UVP-Projekt und dem Nachbarprojekt in Richtung Deutschland der Grundbedarf und die Lärmsituation für das UVP-Projekt definiert. Die angenommene Wanne ermöglicht alle Trassenvarianten in Richtung Deutschland.

Günter Auer: Von welchen Steigungen sprechen wir hier?

Schubert: In der Wanne haben wir eine Steigung von 12,5‰, im Tunnel 10,0‰.

Auer: D.h., es ist eine Unterfahung, aber auch ein Überwerfungsbauwerk möglich? Wir hoffen darauf, hier Alternativen aufzeigen zu können.

Diese Diskussion wird in den Foren im Planungsraum der DB geführt.

Optimierung Bereich Langkampfen

- In erster Linie wurde im Bereich der Verknüpfungsstelle Schaftebau der (landwirtschaftliche) Flächenverbrauch minimiert und die Trasse um ca. 3 m in das

ÖBB-Grundstück nach Norden verschoben. Obwohl somit der Flächenbedarf deutlich verringert worden ist, werden jedoch nach wie vor Fremdgründe beansprucht werden..

- Die zukünftig an die Neubaustrecke angepasste Bestandsstrecke wäre in der ursprünglichen Planung im Westen der Verknüpfungsstelle Schaftenua angestiegen, nun wurde die Verknüpfungsstelle weitestgehend auf das aktuelle Niveau der Bestandsstrecke abgesenkt. Auch dadurch konnte der Flächenverbrauch reduziert werden, da die Dammaufstandsflächen weniger Platz benötigen.
- Das Überwerfungsbauwerk „Langkampfnertunnel“ westlich des Gemeindegebietes ist durch die nach Süden verschobene Neubaustrecke zwischen Langkampfen und Niederbreitenbach länger geworden, womit die Bestandsstrecke und die Neubaustrecke über einen längeren Bereich gemeinsam geführt werden. Gegenüber der Auswahltrasse N1g hat sich nun die Länge des Langkampfnertunnel mehr als verdoppelt (von 420m nun auf 990m).
- Um die Zerschneidung der Agrarflächen zu reduzieren, folgt die Neubaustrecke nun dem Wirtschaftsweg in der Nähe des Fischteiches, um danach in Richtung Niederbreitenbach einzuschwenken. Dadurch werden die Flächen dort zwar berührt, jedoch weniger zerschnitten.. Zwischen Langkampfen und Niederbreitenbach verläuft ein durchgehendes Wannenbauwerk, d.h. es gibt keine frei im Gelände verlaufende Eisenbahnstrecke. Der östliche Bereich der Wanne verbirgt sich hinter der vorhandenen Geländekante und rückt so aus dem Blickwinkel.
- In Niederbreitenbach gibt es Änderungen bei den Tunnelportalen: Das östliche Portal des Niederbreitenbachertunnels wurde von der Landesstraße etwas nach Osten verschoben. Das östliche Portal des Angerbertunnels auf der Höhe von Oberlangkampfen bzw. dem westlichen Ortsrand von Niederbreitenbach ist nach Osten bis an den Waldrand verschoben worden, wodurch die Angerbertunnel verlängert wurde.

Dunkl: Verläuft die Strecke zwischen Niederbreitenbach und Angath oberirdisch auf Geländeneiveau oder in einer Wanne?

- Die Strecke liegt westlich des Schotterwerks bis zum Waldrand in einer Wanne.
- Trassenführung im Bereich Angath: Die Regelwerke wurden seit der Festlegung der Auswahltrasse geändert. Aufgrund der geänderten technischen Randbedingungen in der Regelwerken wurde im Bereich der Raststation Angath die Umweltanalyse neu durchgeführt. Das Ergebnis dieser Analysen ergab, dass eine Tunnellösung im Bereich Angath die bessere Variante darstellt. Die Trasse verläuft somit durchgehend vom westlichen Niederbreitenbach bis Kundl im sog. Angerbertunnel.
- Es kommt im Endzustand zu keiner Verschiebung der A12 Inntal Autobahn. So wie die Autobahn heute verläuft, bleibt sie bestehen. Im Bauzustand muss aber die Autobahn im Bereich der Raststation provisorisch Richtung Süden abgerückt werden.

3.2 Trassenführung im Detail (Schlenz)

(Folien 14 – 23)

In den folgenden Erläuterungen wurden einzelne Bereiche zusammengefasst, auf jeder Folie ist jeweils ein Längenschnitt dargestellt.

- **Bereich Schaftenau:** Die Unterführung bei der Ölleitung TAL bleibt bestehen; in weiterer Folge wird die Strecke in Richtung Westen in die Verknüpfungsstelle Schaftenau aufgeweitet. Alle Varianten der Neubaustrecke Richtung Deutschland müssen möglich sein. Als Ersatz für die beiden Unterführungen im Bestand (landwirtschaftliche Unterführung, Auweg) ist eine Überfahrtsbrücke geplant – örtlich als Kompromiss hinsichtlich der Wegebeziehungen der bestehenden Unterführungen. Eine Unterführung wäre aufgrund des Tunnels extrem tief und ist deshalb nicht vorgesehen. Im Bereich des Wannebauwerkes ist der Gießenbach zu verlegen.

Bgm. Ehrenstrasser: Ziel der Gemeinde wird es sein, das Wannebauwerk noch weiter Richtung Wörgl zu verschieben, um ein Hofgebäude zu schützen.

Schlenz: Eine weitere Verschiebung der Wanne nach Westen ist nicht machbar.

Fink: Wir sind am Limit der Trassierungsmöglichkeiten und können die Wanne aufgrund der notwendigen Längenentwicklung der Eisenbahnstrecke nicht weiter verschieben. Natürlich werden wir uns die Überlegungen nächsten Dienstag in der Gemeinde Langkampfen gerne anhören und weiter ins Detail gehen.

Bgm. Ehrenstrasser: Wir sind für jede Verbesserung offen.

Gradnitzer: Es ist wichtig zu sehen, dass die vorgestellte Trassierung bereits eine gesamthaft optimierte Lage ist. Und zwar nicht betrieblich optimiert, dann wäre sie nämlich viel länger, sondern optimiert, damit die Strecke eher akzeptiert werden kann. ÖBB und Planer haben alles umgesetzt, was aus betrieblicher Sicht verantwortbar ist.

- **Bereich Verknüpfung und Haltestelle Langkampfen-Schaftenau:** (Folie 15) Die neue Haltestelle wird im Bereich des Gewerbegebietes platziert. Am rechten Bildrand beginnt der Langkampfenertunnel. Im Bereich der Haltestelle gibt es eine Fußgängerüberführung die die beiden Randbahnsteige verbindet.

Vbgm. Juffinger: Hierzu sind eigentlich Alternativen angedacht. Hat Sandoz nicht Kontakt aufgenommen?

Fink: Nein, wir haben bezüglich der Haltestelle keine Informationen von Sandoz erhalten. Sollte von Sandoz ein mit der Gemeidne abgestimmtes Projekt vorliegen, so bitten wir darum, dass uns dieses von der Gemeinde übermittelt wird.

Bgm. Ehrenstrasser: Der mir bekannte Plan ist, dass sich Sandoz 2050 an der Autobahn sieht und eine Querung der Eisenbahn möchte. Wir brauchen eine Lösung für den Straßenverkehr.

Schubert: Zusätzlich zum Termin nächste Woche wird es noch einen technischen Termin geben, bei dem diese Überlegungen abgestimmt werden können.

- **Trassenführung Bereich Langkampfnertunnel:** Der Tunnel verläuft jetzt im Wesentlichen unter der Bestandstrecke und schwenkt dann Richtung Norden ab. Im Bereich des Fischteiches ist eine Wartungszufahrt geplant, auf der Nordseite entsprechend ein Aufschließungsweg. Die Wannentiefe beträgt hier bis zu 6 m.

Bgm. Ehrenstrasser: Hierbei handelt es sich um den letzten Reibungspunkt. In unserer Gemeinde sieht niemand ein, dass der Tunnel hier aufhört.

Fink: Das ist natürlich auch eine Kostenfrage.

VBgm. Juffinger: Ist das auch ein Signal, das wir nach Deutschland schicken? Das wir trotzdem rauffahren?

Fink: Das möchte ich so nicht stehen lassen. Wenn es ein Sachargument gibt, dass diese Streckenführung noch einmal neu bewertet werden muss, können wir gerne darüber reden. Die ÖBB muss die Waage halten zwischen Umwelt, Technik und Kosten, da hier Steuergelder ausgegeben werden.

Bgm. Ehrenstrasser: Ich erinnere an den Termin bei Landeshauptmann Platter – im Protokoll heißt es, dass die Kosten kein Parameter sind.

Fink: Damit ist gemeint, dass es keine Vorgabe betreffend einer einzuhaltenden „Kostenobergrenze“ aus Wien gibt. Selbstverständlich sind bei diesem Grossprojekt die Baukosten mitzubetrachten.

VBgm. Juffinger: Wenn wir diese Botschaft nach Bayern schicken, können wir davon ausgehen, dass die Trassenführung dort nicht durchgeht und dementsprechend nicht gebaut wird. Dann ist offen, ob dieses Bauwerk finanziert wird.

Gradnitzer: Auf was sie anspielen ist, dass im Deutschen Trassenauswahlprozess das Hauptkriterium Flächenverbrauch im Kriterienkatalog ergänzt wurde. Dieses ist mitzuprüfen und auch Bestandteil in unserem UVP-Verfahren. Grundsätzlich befinden wir uns in zwei unterschiedlichen Planungsphasen. Bei der Trassenauswahl in Deutschland muss erst ein Strich, sprich eine Trasse, gefunden werden. In Österreich stehen wir vor dem ersten genehmigungsrechtlichen Schritt zur Umwelt-Verträglichkeitsprüfung. Im österreichischen Trassenauswahlverfahren war auf grund der damaligen Umweltanalyse in diesem Bereich eine Wanne bei der Auswahltrasse N1g vorgesehen. Auf Basis dessen haben wir einen Planungsauftrag bekommen. Wenn wir jetzt von der Wanne abgehen und nun einen Tunnel planen würden, müssen wir das fachlich begründen. In Deutschland ist das noch viel strikter. Das ist kein Signal nach Deutschland, sondern das Ergebnis unseres Trassenauswahlverfahrens.

VBgm. Juffinger: Zum geringeren Flächenverbrauch: Gemäß den vorgestellten Planungen haben wir nun nördlich einen zusätzlichen Erschließungsweg. Dadurch wird der Flächenbedarf wieder größer.

Schlenz: Wenn sie eine andere Möglichkeit sehen, wie die Grundeigentümer zu ihren Grundstücken kommen, können wir gerne darüber sprechen. Wir müssen sicherstellen, dass das Wegenetz aufrechterhalten wird.

Bgm. Ehrenstrasser: Grundsätzlich ist die Trassenführung in Ordnung. Die Intention des einen oder anderen Grundeigentümers, die Flächen umzuwidmen, wird ein Wunschdenken bleiben, da sich die Flächen in der gelben Zone befinden. Uns ist eher die landschaftliche Komponente wichtig.

Schlenz: Das Landschaftsbild hat in unsere Überlegungen sehr wohl Eingang gefunden.

Bgm. Ehrenstrasser: Die Streckenführung passt, Höhe und Tiefe werden wir noch diskutieren.

Lanzinger: Bei einem Tunnel ist die Fläche und der Begleitweg bewirtschaftbar; die Landwirtschaft hat Vorrang.

Bgm. Ehrenstrasser: Das Wegenetz ist grundsätzlich öffentliches Gut. Hier könnte man in Abstimmung mit den Eigentümern versuchen, zu verschieben.

Schlenz: Das ist ein Punkt, bei dem es natürlich Gestaltungsspielraum gibt.

- **Bereich Niederbreitenbachertunnel:** Der Nasenbach und die Landesstraße werden unterquert. Der Tunnel reicht bis zum Kieswerk. Danach folgt der offene Streckenabschnitt bis zum Portal des Angerbergtunnels. Die Streckenführung erfolgt ca. 6 m unter Gelände.
- **Angerbergtunnel:** Alle 500 m befinden sich aus Sicherheitsgründen ein Notausgang und die entsprechenden Vorplätze und Zufahrten. Die Strecke verläuft parallel zur Autobahn und verläuft im Bereich der Raststation Angath unter der Autobahn. Auf Höhe der Raststätten-Brücke geht die Trasse parallel zur Autobahn weiter bis zum bergmännischen Abschnitt des Angerbergtunnels. Durch die große Überdeckung des Tunnels im Bereich des Angerberges werden hier keine Notausgänge errichtet, sondern ein Rettungstunnel. Am Ende des Rettungstunnels gibt es einen Wendepunkt und dazwischen kleine Wendemöglichkeiten. Dieser Plan ist bereits mit der Feuerwehr besprochen worden. In weiterer Folge fällt die Trasse in Richtung Inn, welcher unterquert wird. Mit dieser Querung erfolgt auch wieder der Übergang von Fest- zu Lockergestein, was unmittelbar nach der Querung einen Notausgang bei Wörgl West möglich macht. Dieser ist der einzige, der im Hochwasserretentionsraum liegt. Für den Hochwasserfall ist eine gesonderte Zufahrt geplant. Die Notausgänge werden in weiterer Folge flächenschonend situiert. Der Tunnel steigt relativ flach an, um im Bereich der Unterquerung des Bahnhofes und des Siedlungsgebietes in Kundl möglichst wenige Auswirkungen zu verursachen. Westlich der Landesstraßenbrücke erreicht die Trasse dann wieder die Oberfläche - es handelt sich dann um einen Tunnel mit offener Bauweise und Wannbereich. Danach wird an die bereits hergestellte Verknüpfungsstelle in Radfeld angeschlossen.
- **Brücken über die Autobahn im Bereich der Raststation Angath:** Nach Untersuchung der Bestandspläne können die Brücken wahrscheinlich erhalten bleiben. Sie sind auch für die Herstellungsphase von Bedeutung. Einzig die Raststättenbrücke muss jedenfalls neu gebaut werden.

Fragen: keine

3.3 Überlegungen Bauleistik

Es gibt mehrere zusammenhängende Bereiche mit einzelnen Baufeldern:

Freie Strecke Schafftenau

- Baustelleneinrichtung auf der Ostseite
- Die Erschließung des Baufeldes erfolgt über die Landesstraße bzw. Baustraße und Unterführung.

Offene Bauweise Langkampfen

- Es handelt sich um eine sehr langgezogene Baustelle; es sind vorerst zwei Baustelleneinrichtungsflächen geplant, die Zufahrt erfolgt über die Landesstraße. Die Erschließung der Baustelle selbst erfolgt über die Baustraße, die niveaufrei über die Landesstraße geführt werden soll. Im Bereich Niederbreitenbach ist eine Anschüttungsfläche vorgesehen.

VBgm. Juffinger: Die Straßen müssen entsprechend aus- und wieder rückgebaut werden, um dem LKW-Verkehr zu entsprechen. Wie lang ist die Bauphase?

Schlenz: Die Gesamtbauphase beträgt 7 Jahre, einzelnen Baulose unterschiedlich lange. In Langkampfen haben wir Aktivitäten zu Beginn des Bauloses und zum Zeitpunkt, wenn das Wannbauwerk weitestgehend fertiggestellt ist. Der bergmännische Teil des Baus gibt die Bauzeit vor, bei der offenen Bauweise ist man flexibler. Konservativ geschätzt wird die Bauzeit in Langkampfen etwa 4 Jahre betragen.

Das ist eine Riesenbelastung für die Bevölkerung.

Schlenz: Die Umweltauswirkungen - inklusive Verkehrs- werden gerade bewertet, wenn erforderlich wird es zusätzliche Maßnahmen geben. Sicherlich wird es durch den Bau zu zusätzlichen Belastungen kommen.

Günter Dunkl: Wir haben jetzt schon über 8000 Bewegungen in diesem Bereich. Durch die Bauarbeiten würde dann fast ausschließlich Schwerverkehr hinzukommen. Fraglich ist, ob die L211 für den Schwerverkehr überhaupt geeignet ist.

Schlenz: Die Leistungsfähigkeit der L221 wird überprüft. Wenn man feststellt, dass die Abwicklung über die Landesstraßen nicht möglich ist, müssen andere Maßnahmen gesetzt werden, z.B. eine zusätzliche Baustraße. Das werden wir beim nächsten Regionalforum sicher darstellen können.

Offene Bauweise Angerberg tunnel

- Hier ist eine Baustelleneinrichtungsfläche sowie eine Anschüttungsfläche in Niederbreitenbach geplant.

- Brücken: Wenn eine Brücke über die Autobahn gesperrt ist, muss alternierend eine andere Brücke befahrbar sein, um die Wegverbindungen aufrecht zu erhalten.

Portalbaustelle Bergmännischer Angerbergtunnel

- Es ist eine provisorische Anschlussstelle an die Autobahn vorgesehen.
- Es sind zwei Anschüttungsflächen geplant, im Bereich Ochsengraben und optional das Schöffthal. Die Fahrbeziehung wird über eine provisorische Zufahrt an der Angerbergstraße erfolgen.

Notausgänge Bergmännischer Angerbergtunnel (kontinuierlicher Vortrieb)

- Für jeden Schacht und Notausgang gibt es jeweils eine kleine Baustelle mit Einrichtungsfläche und Baustraße.
- Im Wesentlichen werden die Verkehre in Richtung Wörgl West gehen.
- Es wird eine provisorische Brücke über die Wildschönauer Ache errichtet.

Offene Bauweise in Kundl

- Die Baustelleneinrichtungsfläche ist westlich des Gewerbegebietes geplant.
- Die Verkehrsbeziehungen erfolgen entweder zur Landesstraße bzw. zur Betriebsanschlussstelle der Asfinag, oder es wird eine Halbanchlussstelle im Bereich des Kontrollplatzes errichtet.

4. Behördenverfahren (Norman Schubert)

- Am 17.10. fand in Innsbruck ein Sachverständigentag statt, bei dem den Sachverständigen der Planungsstand erläutert und ein gemeinsamer Wissensstand hergestellt wurde.
- Weiters findet mit den Vertretern des Amtes der Tiroler Landesregierung am 27. November ein Infotag statt, bei dem die Inhalte des Projekts präsentiert werden, die heute gezeigt wurden.
- UVE-Konzept: Die ÖBB hat beim BMVIT am 23.10.2018 einen Änderungsantrag gestellt. Die maßgeblichen Änderungen betreffen den Lärm, die Mitbetrachtung der Fortführung nach Deutschland sowie die Änderung in Angath (Tunnel). Der Zeitplan für das UVP-Verfahren ist nach wie vor aufrecht, die Einreichung des UVE-Operates erfolgt im Sommer 2019.

5. Nächste Termine und Abschluss

Für das 6. Regionalforum wird der 23. Mai 2019 um 17.00 Uhr in der Berger Logistik in Wörgl vereinbart.

Fink: Zur Information: Zu den Änderungen in Angath und dem Knoten Schaftebau wird eine Presseausendung versandt, die aufzeigt, was in der Planung verbessert wurde (Stichwort Lärm). Gibt es dazu Anmerkungen/Einwände?

Dunkl: Betreffend Langkampfen wäre ich hier vorsichtig. Man sollte keine Lobeshymnen singen, solange die Planung noch nicht fertig ist.

Fink: Selbstverständlich handelt es sich hierbei um einen Zwischenbericht, es gibt noch offene Punkte. Es ist wichtig mitzuteilen, dass das Projekt vorangeht. Die Presseausendung wird auch allen Bürgermeister übermittelt.

Bgm. Ehrenstrasser: Wir nehmen das zur Kenntnis. Wenn alles optimal wäre, bräuchten wir kein Regionalforum mehr.

Gradnitzer: Ich möchte betonen, dass wir auf allen Ebenen im Gespräch sind. Das Regionalforum ist nur ein Gremium, in dem auch Stakeholder eingebunden sind, die nicht direkt betroffen sind.

Die Moderation schließt die Sitzung und lädt die TeilnehmerInnen zu einem abschließenden Statement ein. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass alle Teilnehmer die erfolgten Änderungen positiv bewerten, auch wenn es noch einige offene Punkte gibt (Baustellenlogistik, Bereich Langkampfen).

Zusammengestellt am 19.11.2018

Christina Stieber

Anlagen:

- Präsentation Regionalforum vom 15.11.2018
- Anwesenheitsliste

5. REGIONALFORUM – SCHAFTENAU – KNOTEN RADFELD

15.11.2018, WÖRGL

BRENNER-NORDZULAUF

Regionalforum

Tagesordnung 5. Besprechung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Einführung und Protokoll
- ❖ Planungsstand nach Planausstellungen
 - ❖ Maßgebliche Anpassungen
 - ❖ Trassenführung im Detail
 - ❖ Überlegungen Bauleistungen
- ❖ Behördenverfahren
- ❖ Nächste Schritte und Abschluss

Regionalforum

Tagesordnung 5. Besprechung

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Einführung und Protokoll**
- ❖ Planungsstand nach Planausstellungen
 - ❖ Maßgebliche Anpassungen
 - ❖ Trassenführung im Detail
 - ❖ Überlegungen Bauleistungen
- ❖ Behördenverfahren
- ❖ Nächste Schritte und Abschluss

Einführung und Protokoll

Überblick offene Punkte

- ❖ Autobahnanschluss Kundl – Rückmeldung Gemeinden
- ❖ Bestehende Eisenbahnbrücke Langkampfen
- ❖ Bestehende Eisenbahnbrücke Kundl
- ❖ Abstimmung mit allen Gemeinden
- ❖ Bestandslärmmessung
- ❖ 3-D-Modell

Regionalforum

Tagesordnung 5. Besprechung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Einführung und Protokoll
- ❖ **Planungsstand nach Planausstellungen**
 - ❖ Maßgebliche Anpassungen
 - ❖ Projektstand Gesamttrasse
 - ❖ Überlegungen Baulogistik
- ❖ Behördenverfahren
- ❖ Nächste Schritte und Abschluss

Planungsstand nach Planausstellungen

Maßgebliche Änderungen

❖ Lärmthematik

Problemstellung:

SCHIV-aktuell
„SCHIV-neu“ ?



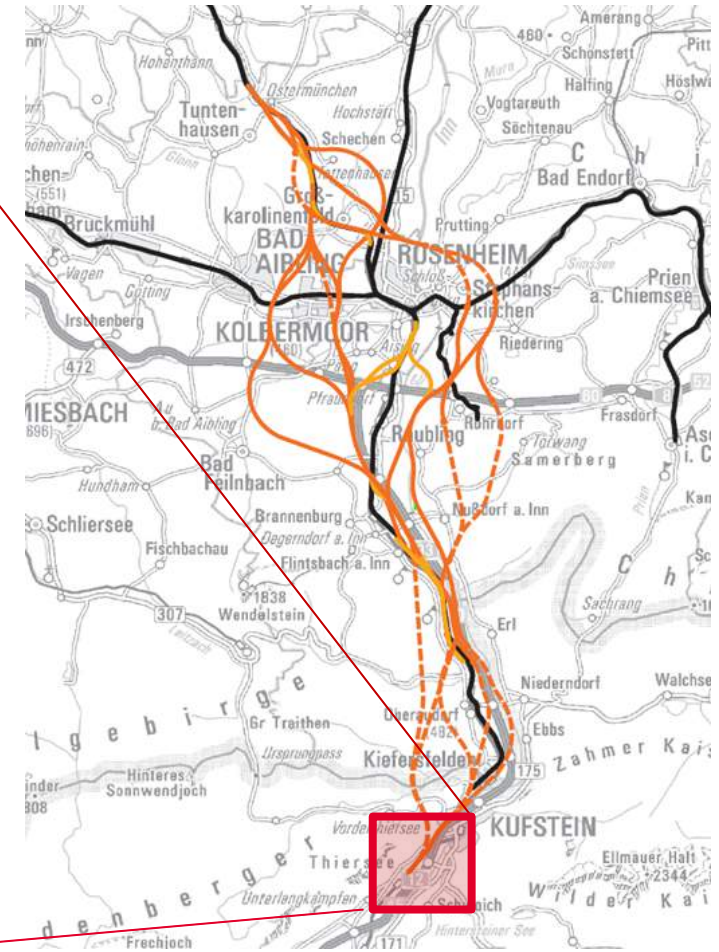
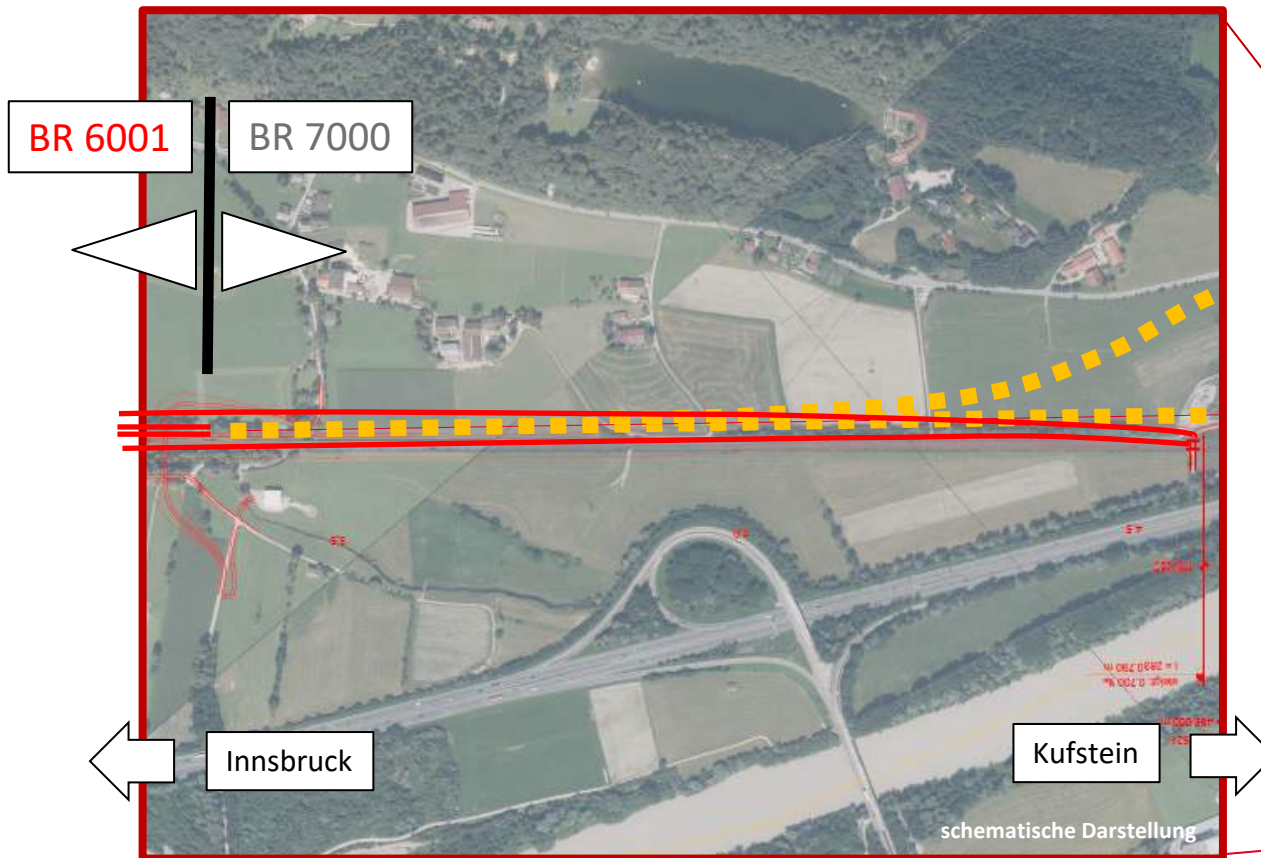
derzeit Diskussion bzgl. Änderung der Lärmvorschriften
in Österreich gegeben

Festlegung:

- ➔ projektspezifischer, maßnahmenauslösender Richtwert für Schaftenau – Knoten Radfeld definiert
i.a. 50 dB anstelle von 55 dB in der Nacht lt. gültiger Vorschrift
- ➔ Zusage „SchIV-neu“ anzuwenden falls vor EB-Genehmigung gültig

Planungsstand nach Planausstellungen Maßgebliche Änderungen

❖ Fortführung NBS in Richtung Deutschland



Planungsstand nach Planausstellungen

Maßgebliche Änderungen

❖ Fortsetzung NBS in Richtung Deutschland

Problemstellung:

- keine gesamtheitlichen Aussagen in der UVE „Schaftenau – Knoten Radfeld“ über weitere Projektentwicklung Richtung Deutschland möglich
- erforderliche Aussagen zur Lärmbelastung sowie Landwirtschaftsflächenverbrauch nicht vollständig erfasst

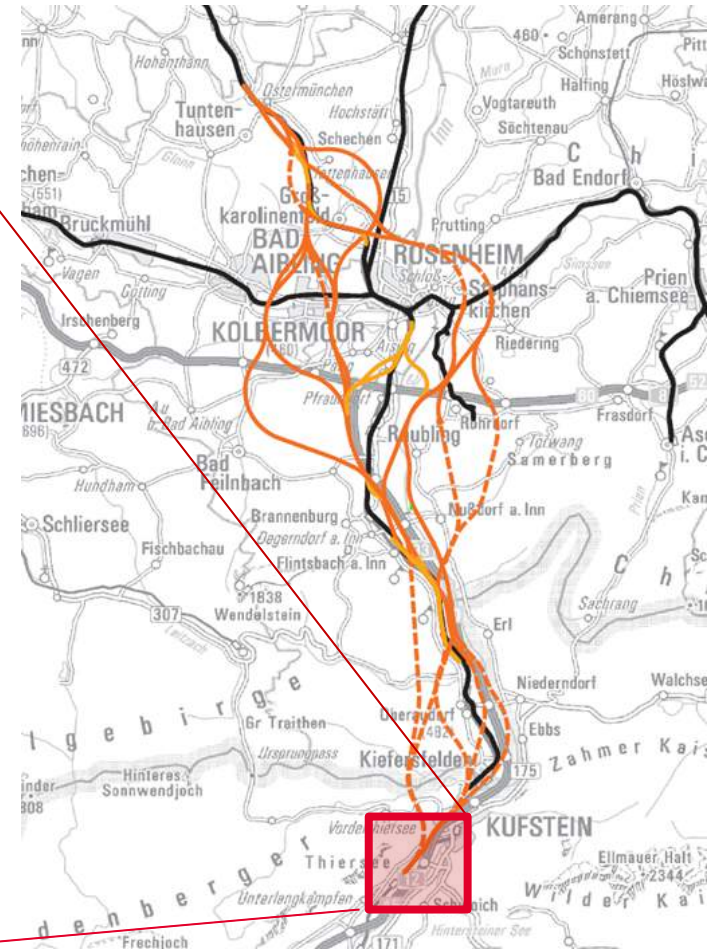
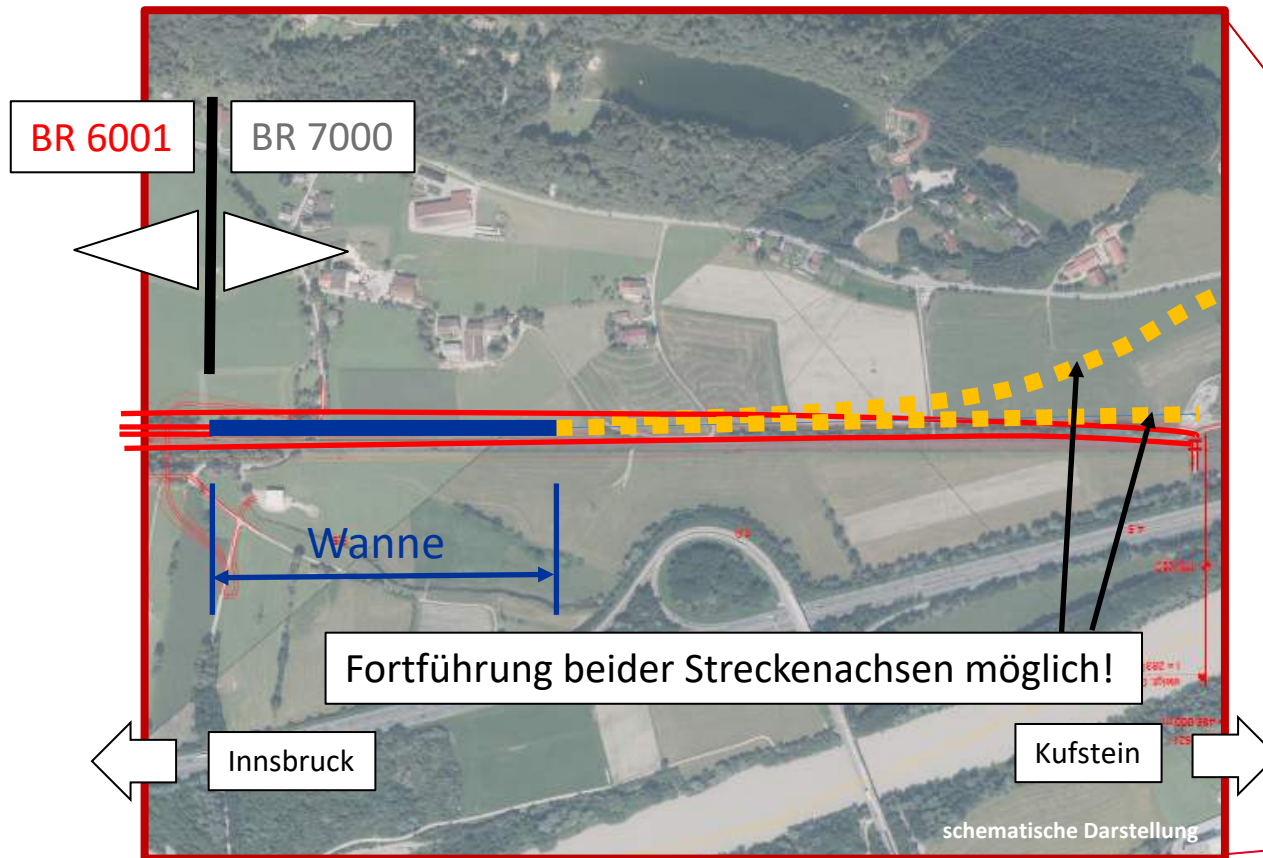
Festlegung:

- Festlegung Wannentbauwerk Richtung Deutschland als aktuelle Planungsannahme (nicht Genehmigungsgenstand)

Planungsstand nach Planausstellungen

Maßgebliche Änderungen

❖ Fortführung NBS in Richtung Deutschland



Planungsstand nach Planausstellungen

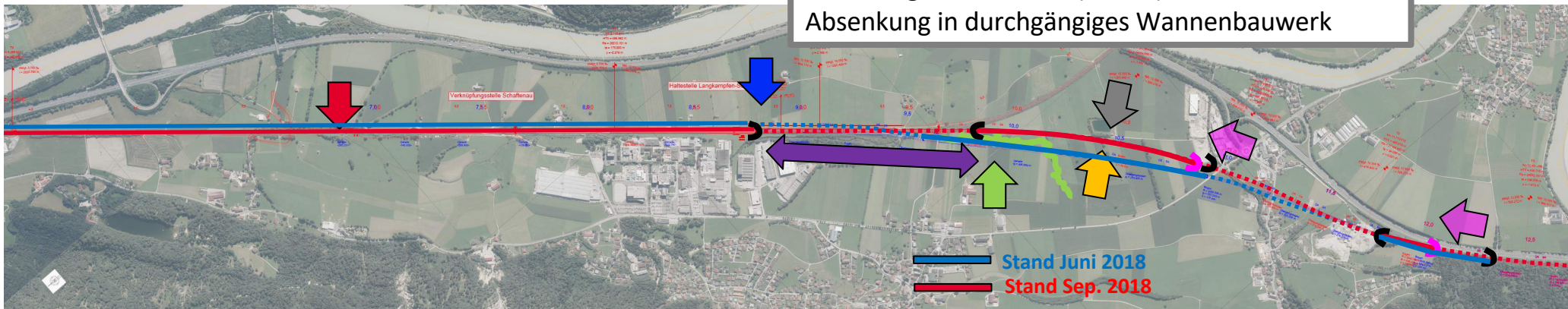
Maßgebliche Änderungen

❖ Optimierung Bereich Langkampfen

einseitige Absenkung der NBS-
Gradiente auf Bestand (ca. -2,5 m)

lagemäßige Trassierung an bestehenden Grundstücke /
Wegenetz angepasst
→ geringe Durchschneidung von Landwirtschaftsflächen

Auflösung freie Strecke (500 m)
Absenkung in durchgängiges Wannebauwerk



Abbrückung der VK Richtung Norden um ca. 3 m
→ geringerer Bodenverbrauch Landwirtschaft

Verschiebung der NBS-Trasse hinter
bestehender Geländekante

Verlängerung Überwerfungsbauwerk
von 720 m auf 995 m

Optimierung Tunnelportal

Planungsstand nach Planausstellungen

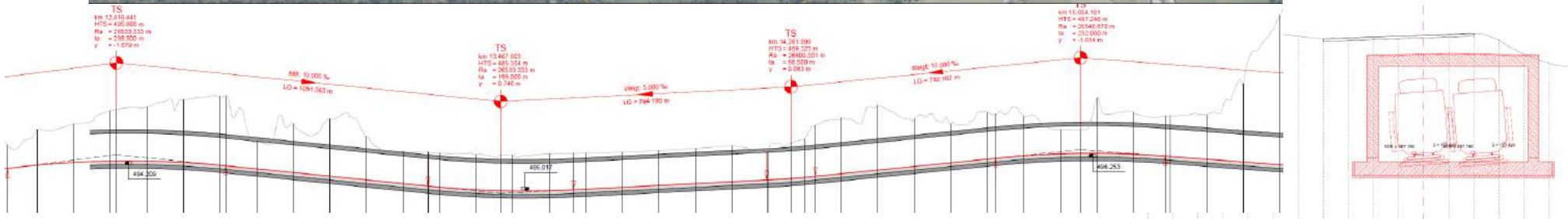
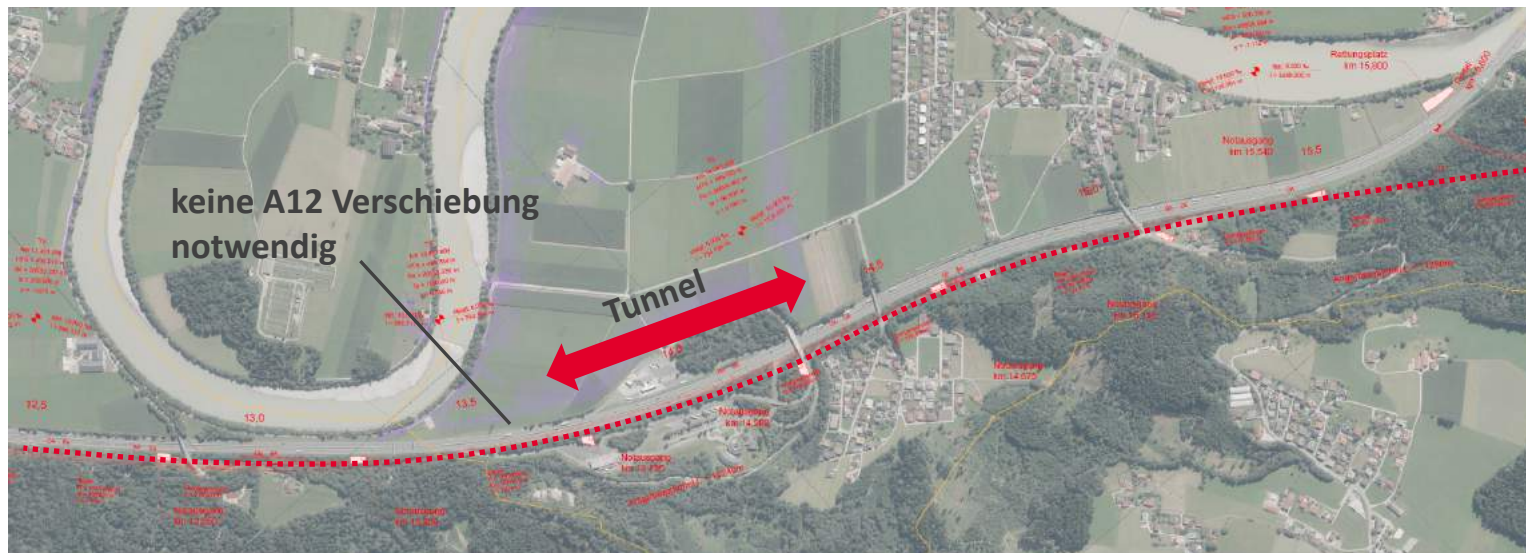
Maßgebliche Änderungen

❖ Trassenführung Raststätte Angath

- Aufgrund geänderter technischer Randbedingungen (neue Richtlinie für die Linienführung von Gleisen, neue europäische Richtlinie für die Tunnelsicherheit) gegenüber dem Trassenauswahlverfahren 2006 bis 2009:
 - ➔ Überprüfung einer alternativen Trassenführung
- Unter Berücksichtigung von Technik, Umwelt und Kosten:
 - ➔ Tunnel in offener Bauweise beste Variante
- ➔ ursprünglich offene Streckenführung im Bereich der Raststation Angath wird verworfen
- ➔ im anstehenden UVP-Verfahren unterirdische Trassenführung für die Eisenbahn-Neubaustrecke.

Planungsstand nach Planausstellungen Maßgebliche Änderungen

❖ Trassenführung Raststätte Angath



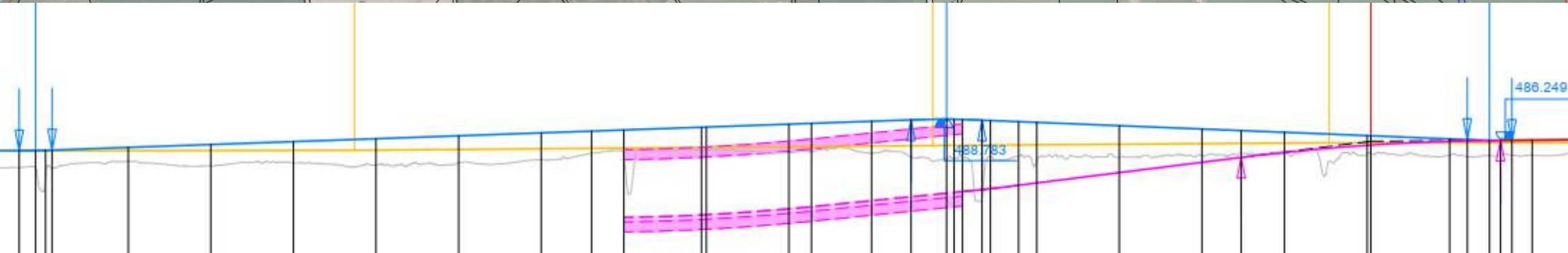
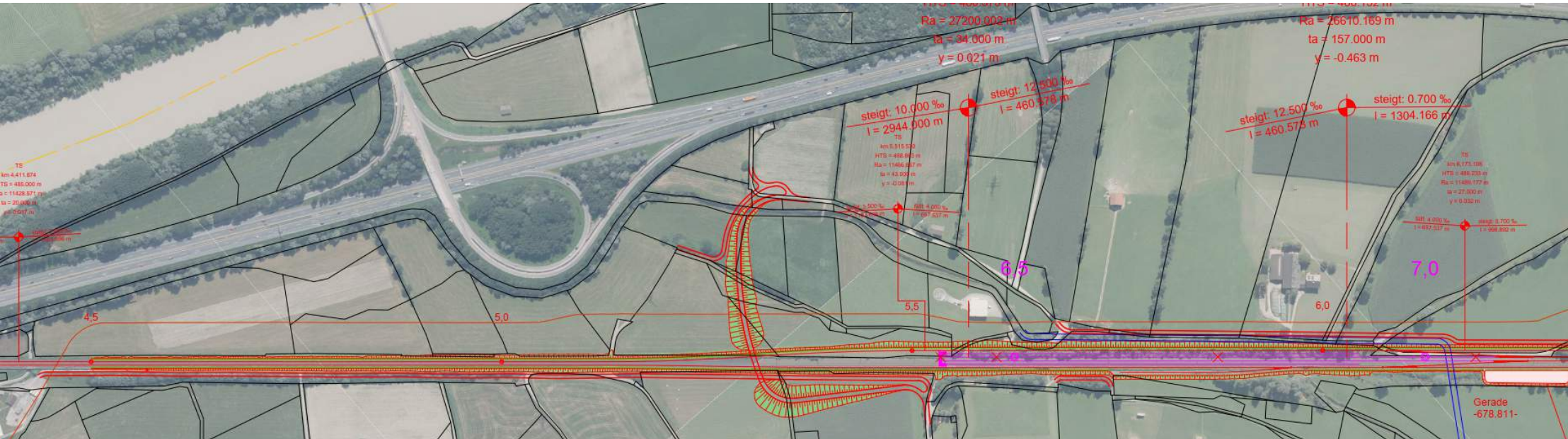
Regionalforum

Tagesordnung 5. Besprechung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Einführung und Protokoll
- ❖ Planungsstand nach Planausstellungen
 - ❖ Maßgebliche Anpassungen
 - ❖ **Trassenführung im Detail**
 - ❖ Überlegungen Baulogistik
- ❖ Behördenverfahren
- ❖ Nächste Schritte und Abschluss

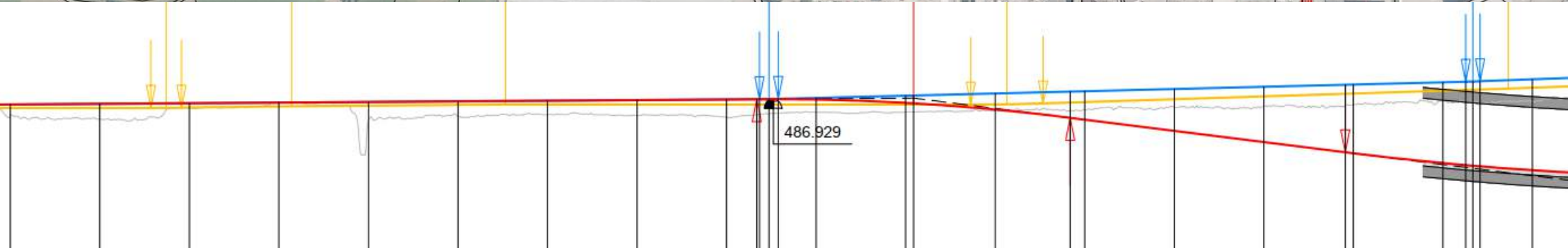
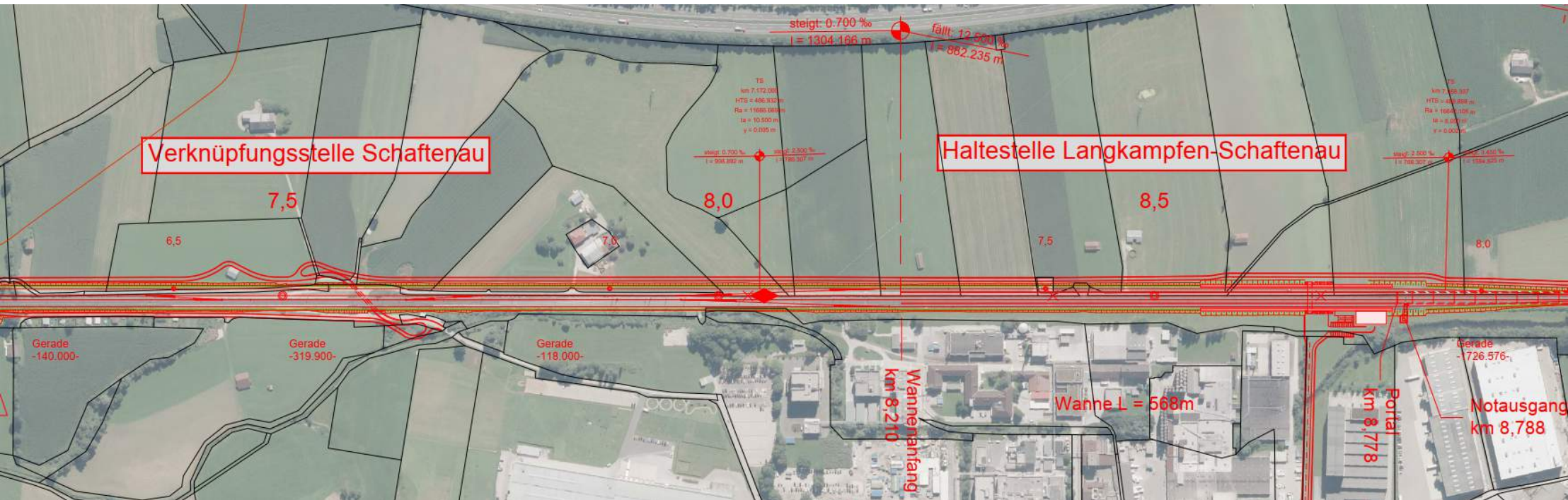
Trassenführung im Detail

Bereich Schaftenau



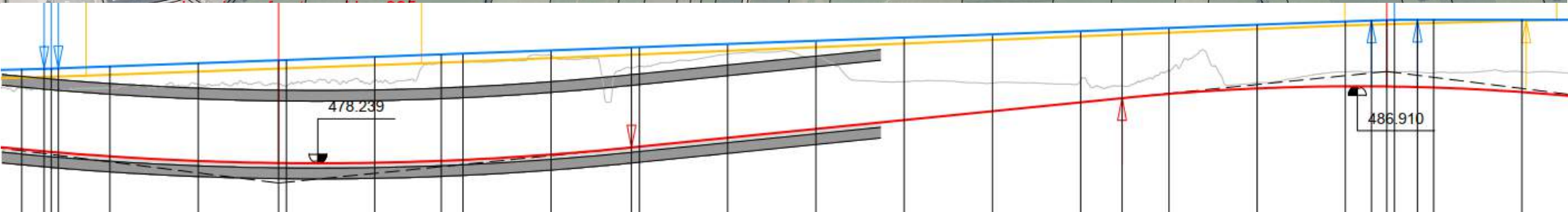
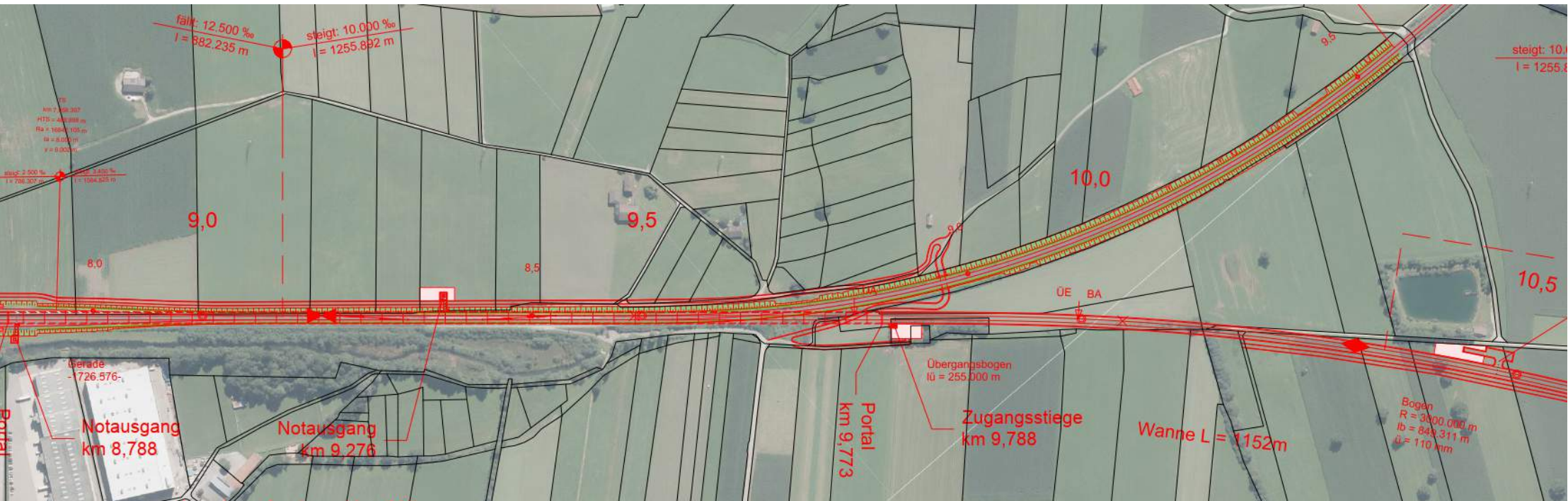
Trassenführung im Detail

Bereich Verknüpfung und Hst. Langkampfen-Schaftenau



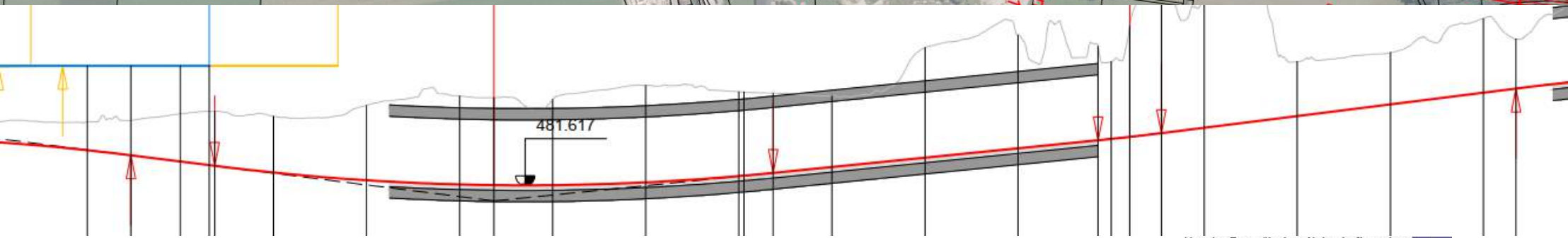
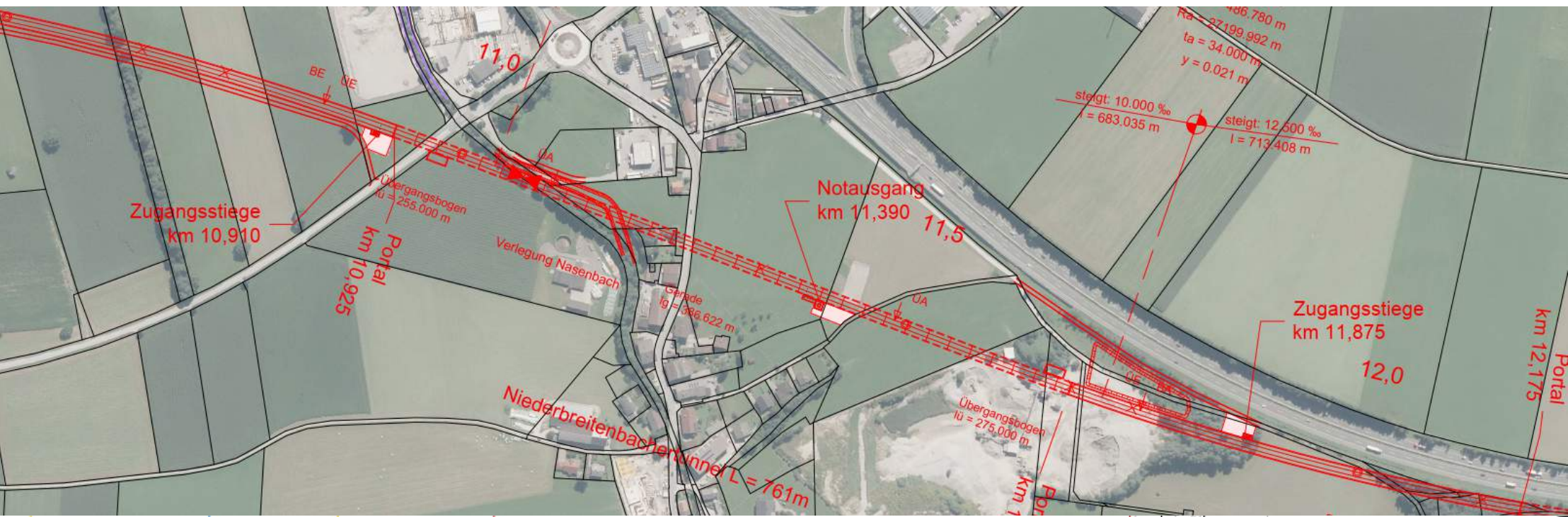
Regionalforum

Trassenführung Bereich Langkampfnertunnel



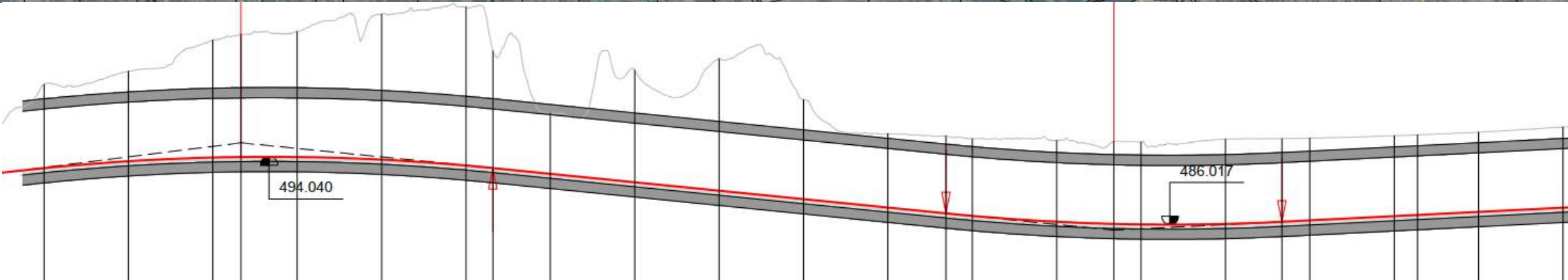
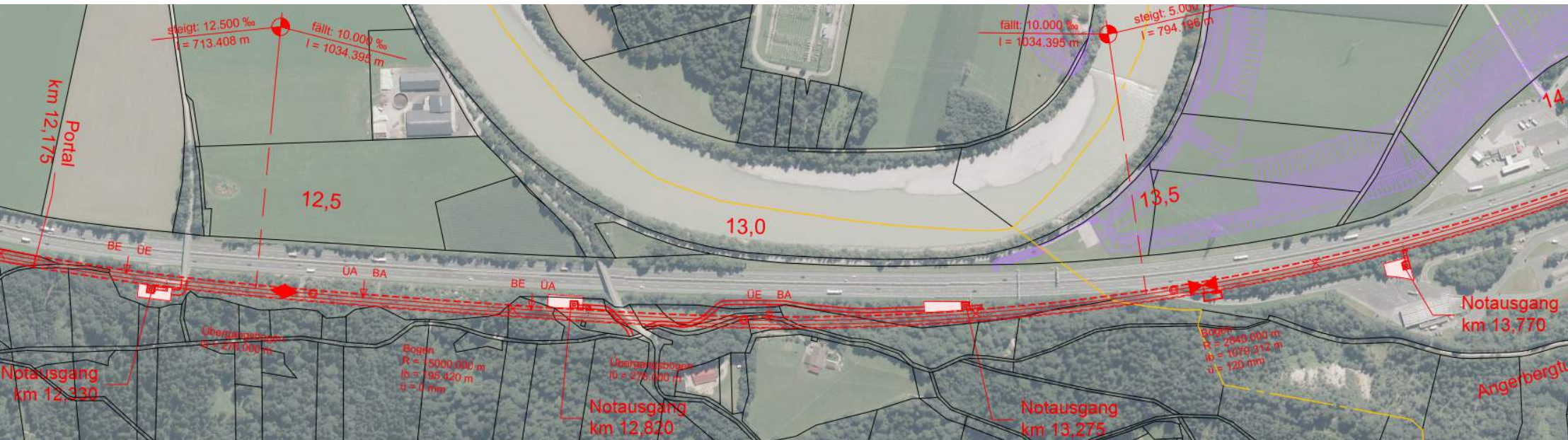
Trassenführung im Detail

Bereich Niederbreitenbachtunnel



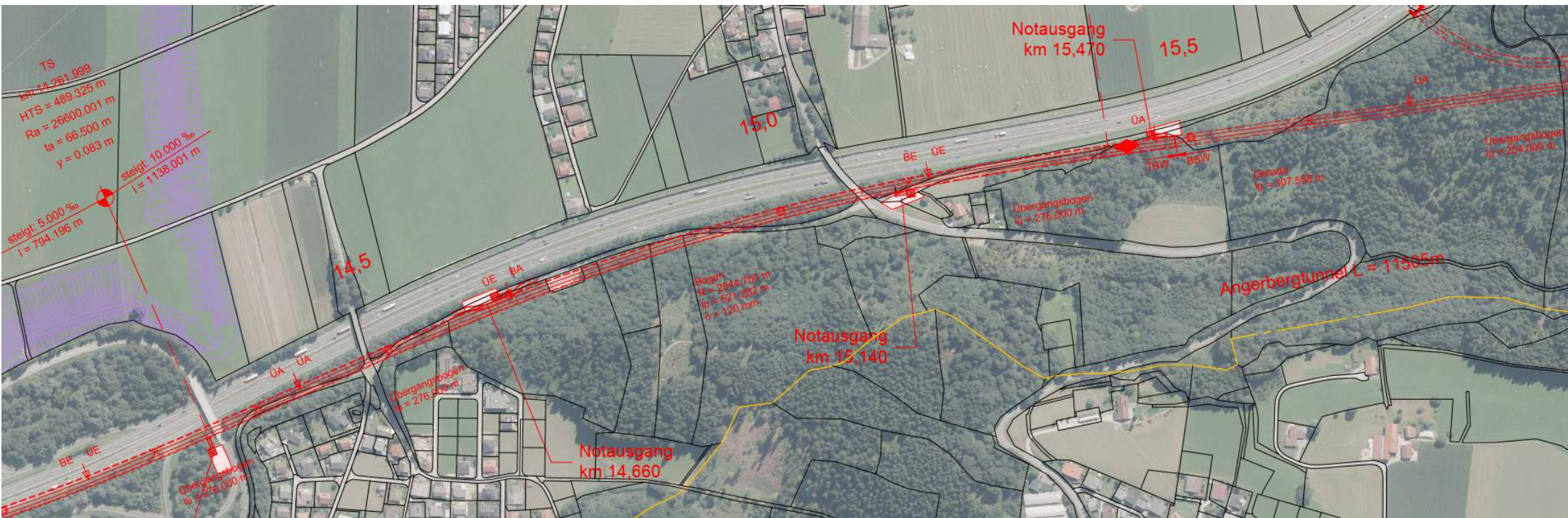
Trassenführung im Detail

Bereich Angerbergtunnel - Neuegg



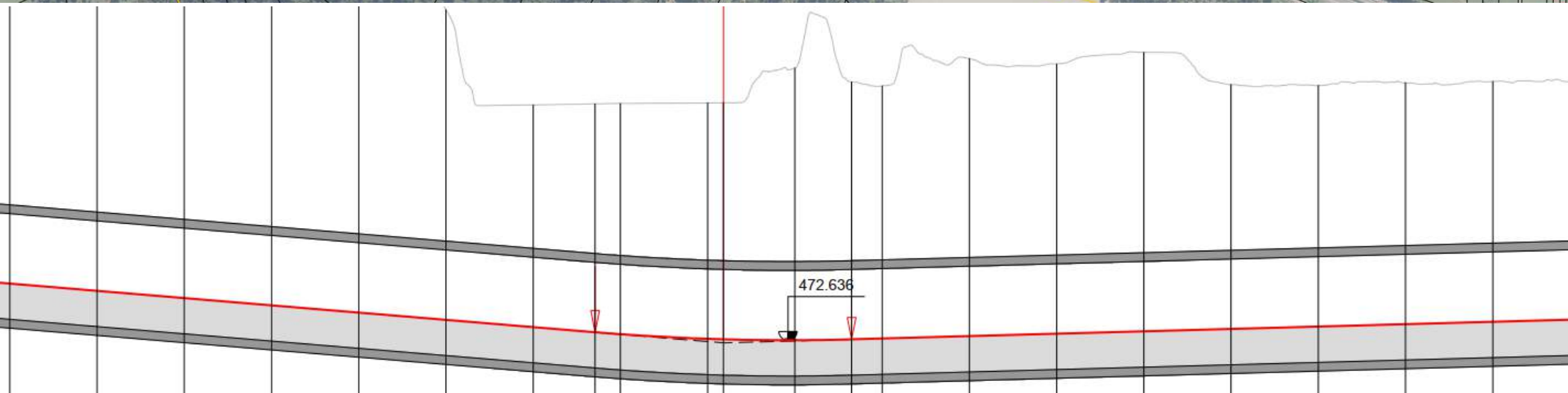
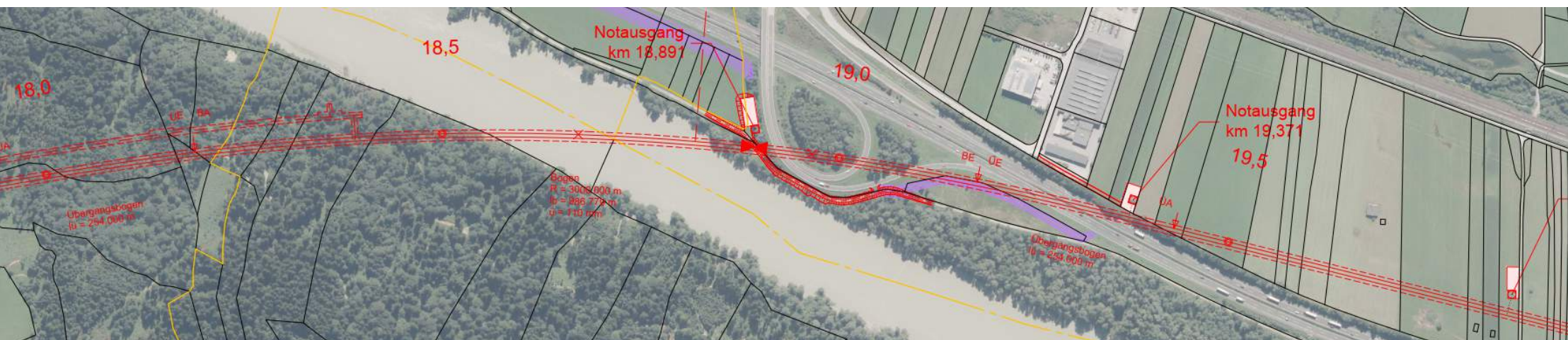
Trassenführung im Detail

Bereich Angerbergtunnel - Angath



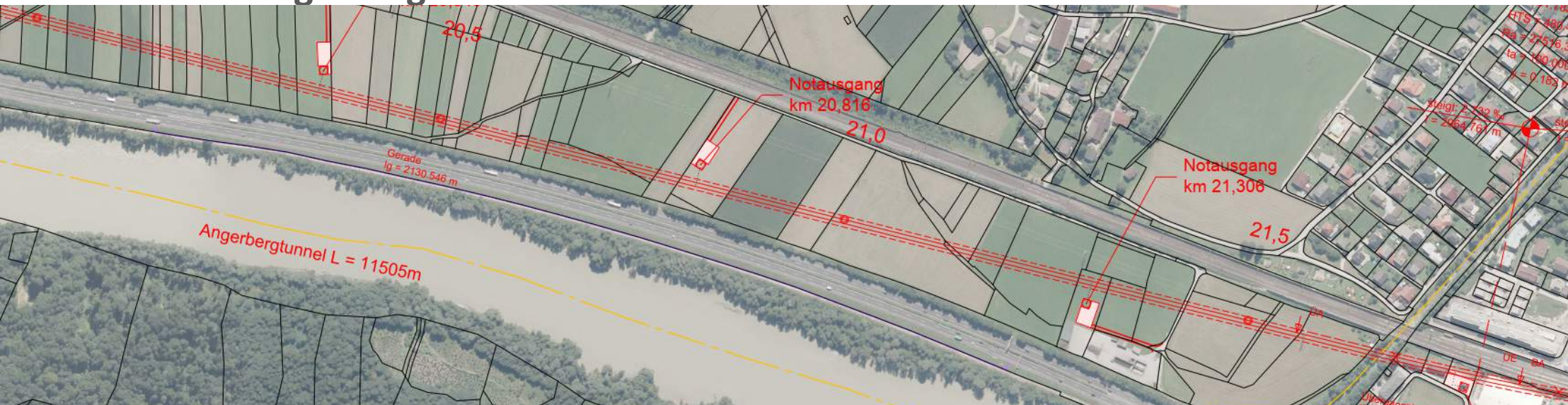
Trassenführung im Detail

Angerbergtunnel - Innquerung



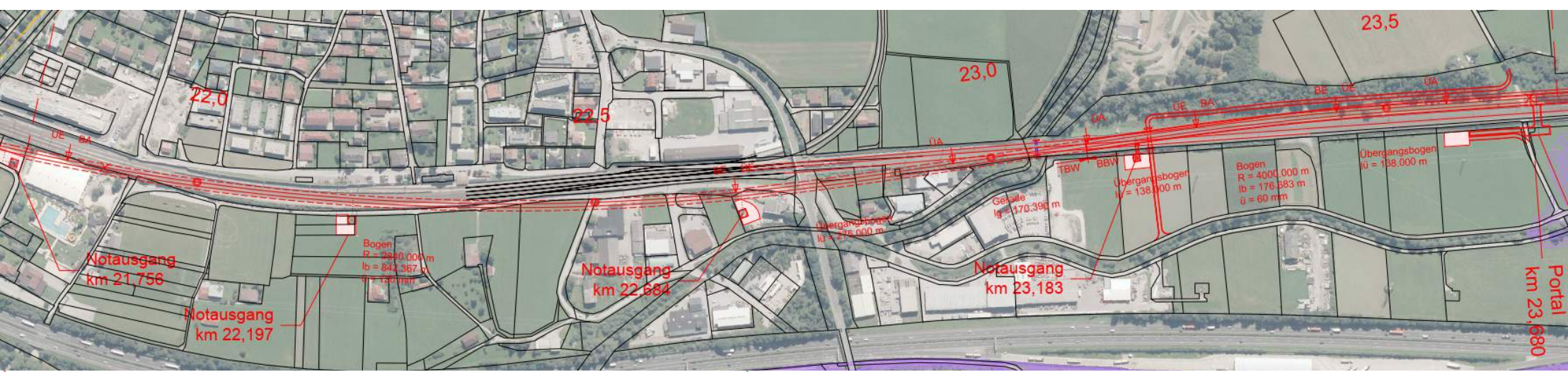
Trassenführung im Detail

Bereich Angerbergtunnel - Liesfeld



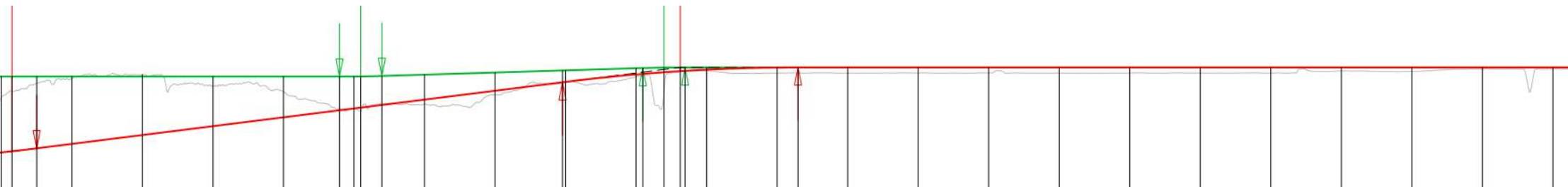
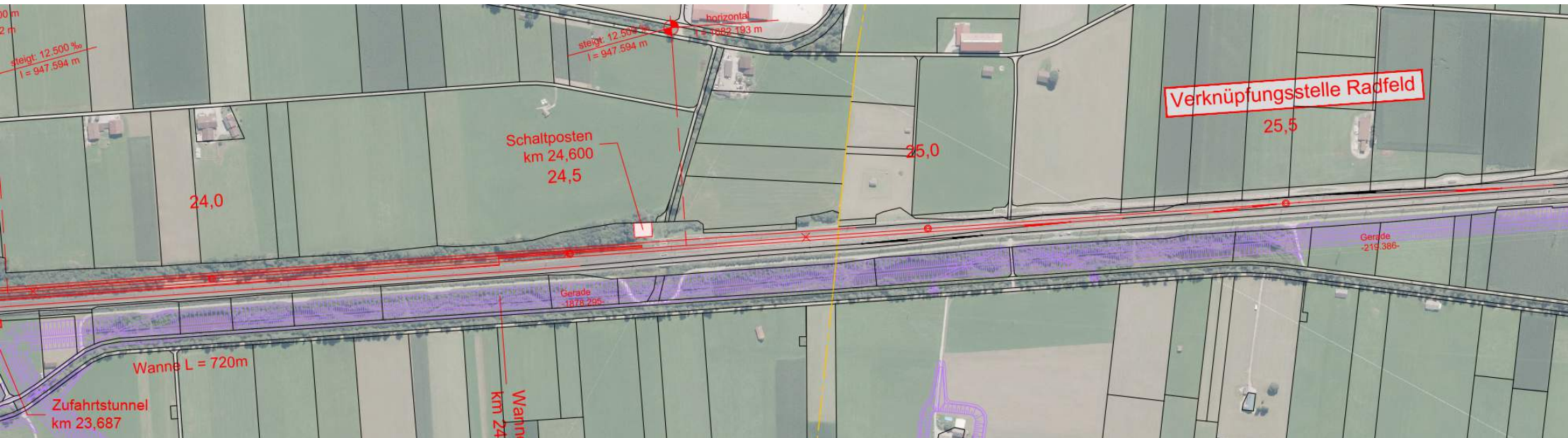
Trassenführung im Detail

Bereich Angerbergtunnel - Kundl



Trassenführung im Detail

Bereich Knoten Radfeld



Regionalforum

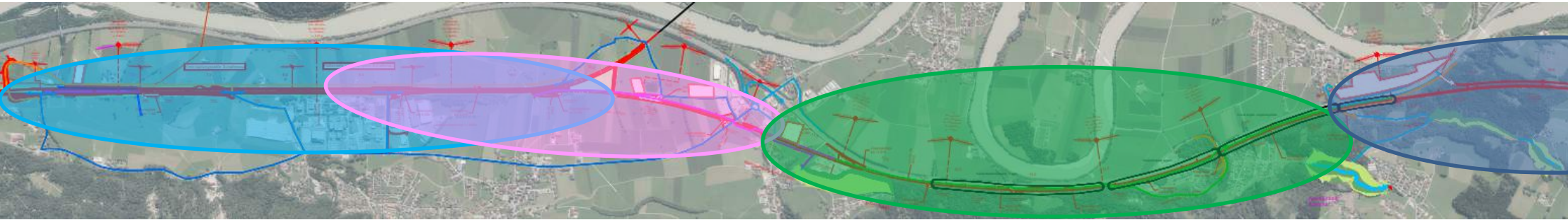
Tagesordnung 5. Besprechung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Einführung und Protokoll
- ❖ Planungsstand nach Planausstellungen
 - ❖ Maßgebliche Anpassungen
 - ❖ Trassenführung im Detail
 - ❖ **Überlegungen Bauleistungen**
- ❖ Behördenverfahren
- ❖ Nächste Schritte und Abschluss

Überlegungen Bauleistungslogistik Übersicht

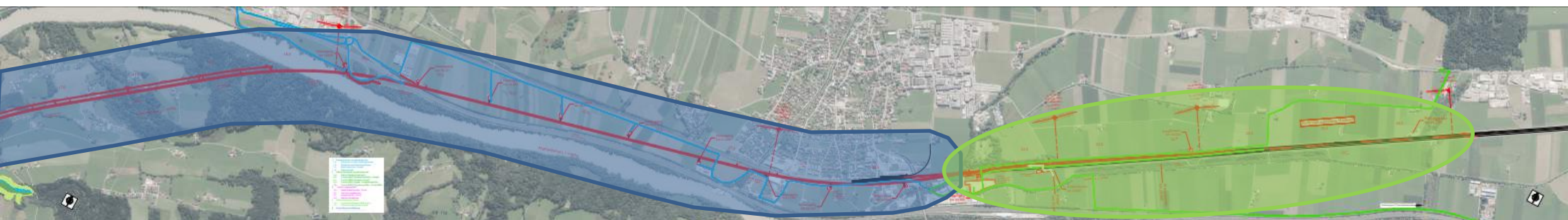
Freie Strecke Schaftenau

Offene Bauweise Angerberg tunnel



Offene Bauweise Langkampfen

Bergmännischer Angerberg tunnel



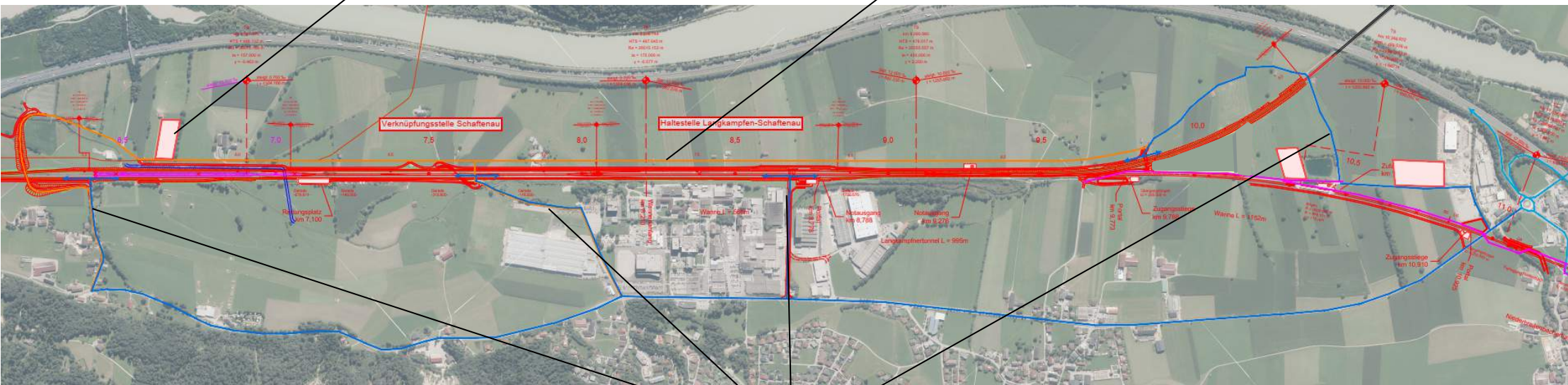
Offene Bauweise Kundl

Überlegungen Bauleistik

Freie Strecke Schafftenau

Baustelleneinrichtungsfläche

Prov. Erschließungsstraße



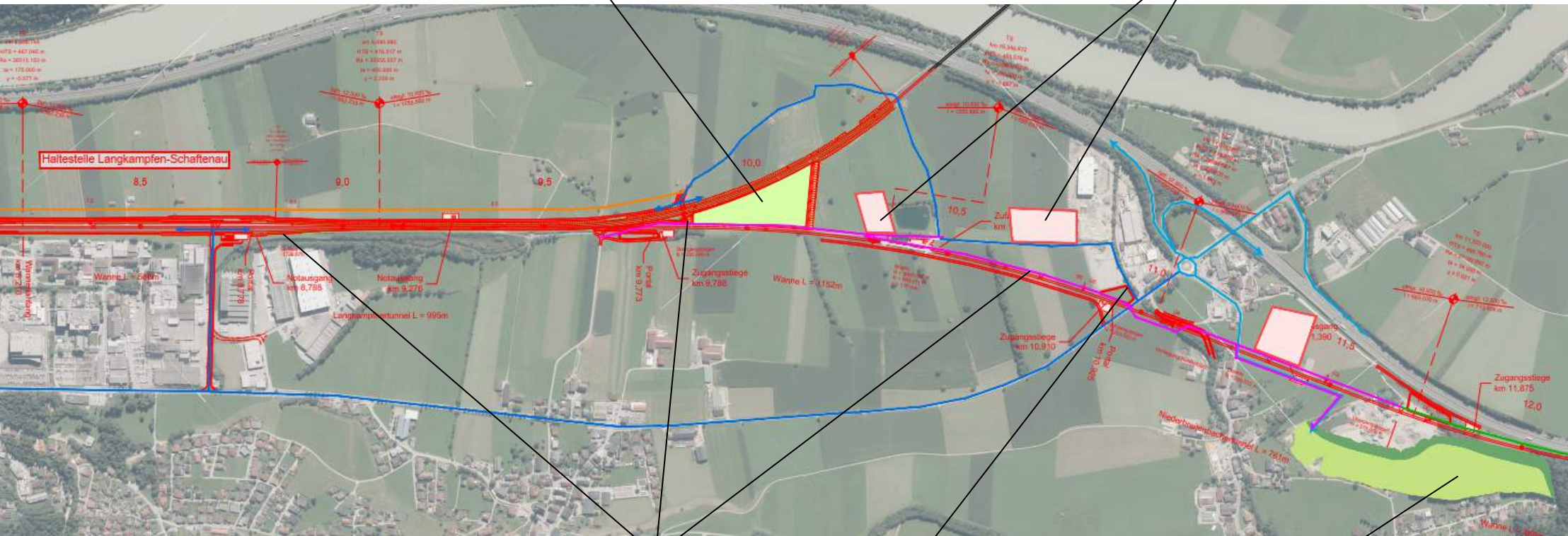
Zufahrten zum Baufeld

Überlegungen Bauleistik

Offene Bauweise Langkampfen

optionale Anschüttung Langkampfen

Baustelleneinrichtungsflächen



Baustraße

Zufahrt zum Baufeld

Anschüttung Niederbreitenbach

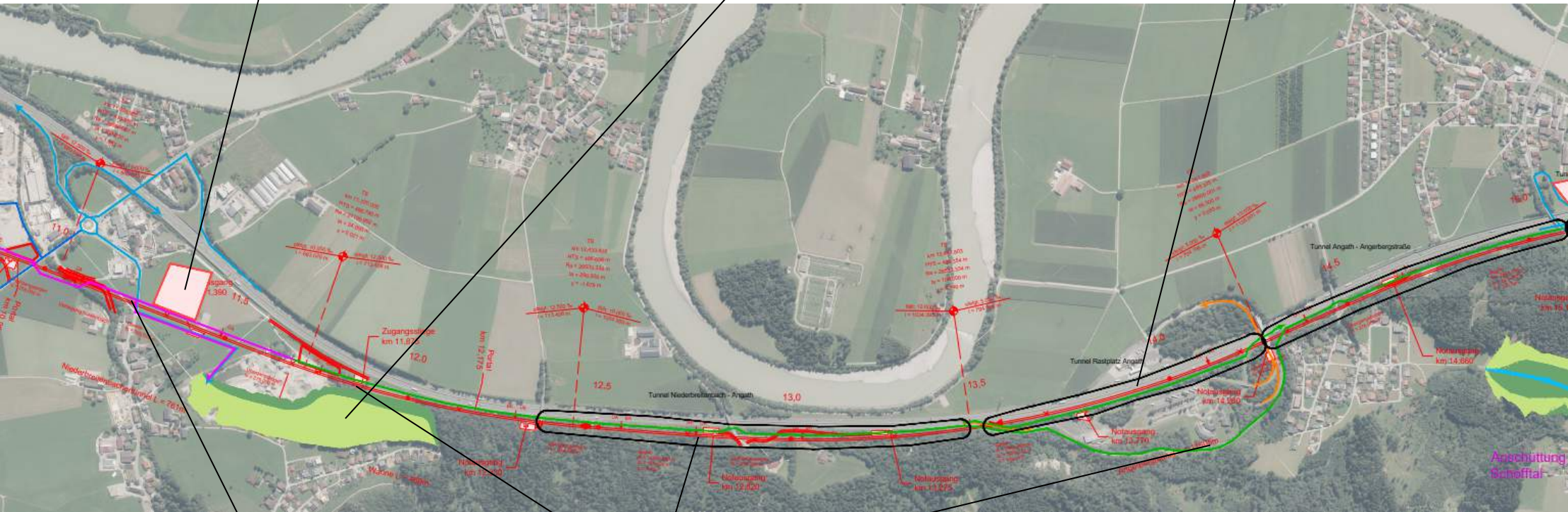
Überlegungen Bauleistik

Offene Bauweise Angerbergtunnel

Baustelleneinrichtungsfläche

Anschüttung Niederbreitenbach

Prov. Verlegung Autobahn



Zufahrt zum Baufeld

Baustraße

Überlegungen Bauleistik

Portalbaustelle Bergmännischer Angerbergtunnel

Baustelleneinrichtungsfläche

Prov. Anschlussstelle A 12

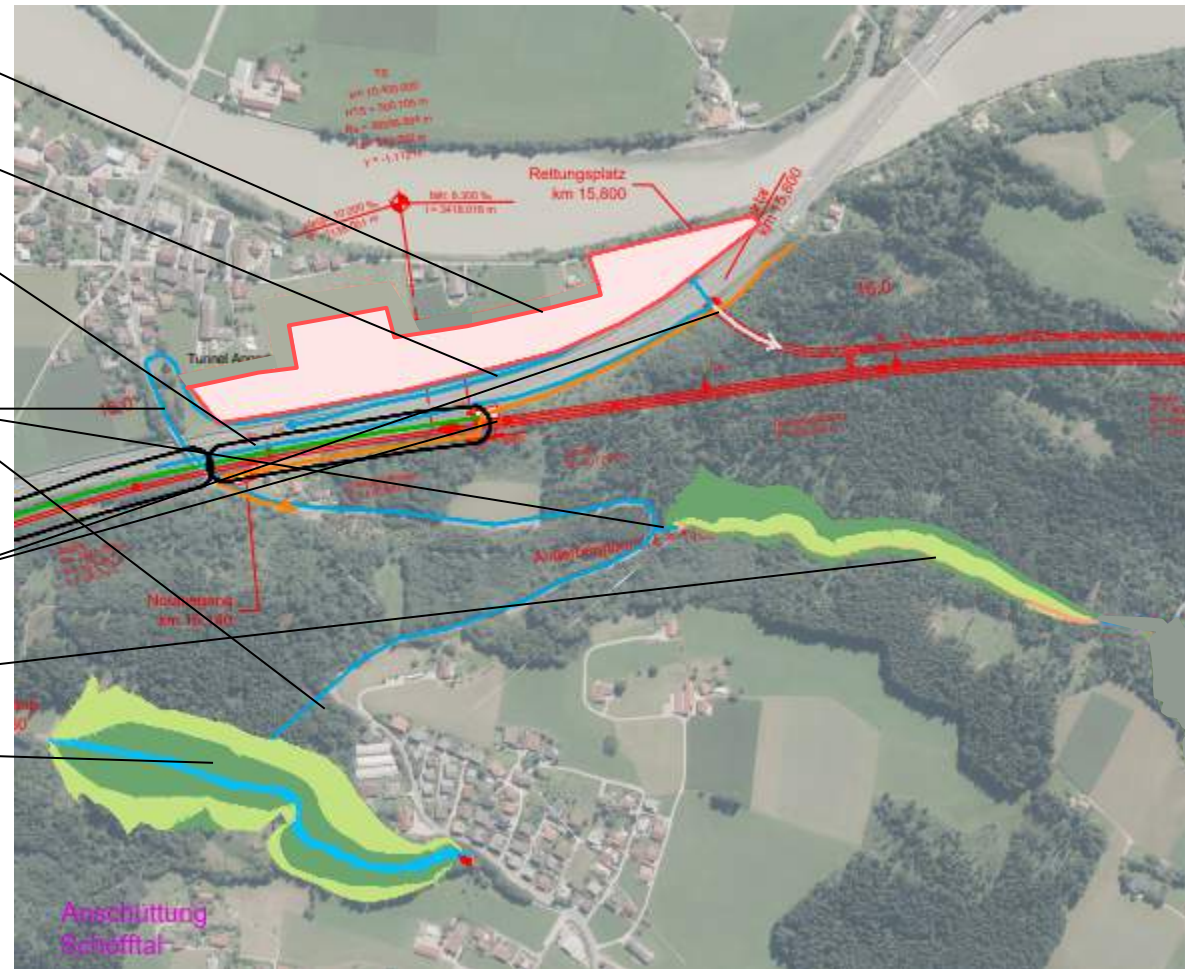
Offene Bauweise

Fahrtroute Anschüttungen

Portale

Anschüttung Ochsengraben

Anschüttung Schöffthal



Überlegungen Bauleistik

Offene Bauweise Kundl

Baustelleneinrichtungsfläche

Baustraßen



optionaler Halbanschluss A12

optionale Zufahrt über A12-Betriebsanschlußstelle



Regionalforum

Tagesordnung 5. Besprechung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Einführung und Protokoll
- ❖ Planungsstand nach Planausstellungen
 - ❖ Maßgebliche Anpassungen
 - ❖ Trassenführung im Detail
 - ❖ Überlegungen Baulogistik
- ❖ **Behördenverfahren**
- ❖ Nächste Schritte und Abschluss

Behördenverfahren

- ❖ Sachverständigentag 17.10.2018
- ❖ Informationstag Verwaltung Land Tirol 27.11.2018
- ❖ Status UVE-Konzept – Änderungsantrag vom 23.10.2018
- ❖ Einreichung zur UVP-Grundsatzgenehmigung Ende Sommer 2019

Regionalforum

Tagesordnung 5. Besprechung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Einführung und Protokoll
- ❖ Planungsstand nach Planausstellungen
 - ❖ Maßgebliche Anpassungen
 - ❖ Trassenführung im Detail
 - ❖ Überlegungen Bauleistungen
- ❖ Behördenverfahren
- ❖ **Nächste Schritte und Abschluss**

Regionalforum

❖ Terminvorschlag für nächstes Regionalforum: 23. Mai oder 13. Juni 2019

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF