

4. ÖBB-Regionalforum Kufstein - Langkampfen

PROTOKOLL

Thema:	4 Sitzung des Regionalforums
Datum und Uhrzeit:	23.11.2023, 16:00-17:30 Uhr
Ort:	Bürgersaal Stadtamt Kufstein

Teilnehmer:innen	Vizebgm. Ing. Stefan Graf (Stadt Kufstein)
	Bgm. Mag. Martin Krumschnabel (Stadt Kufstein)
	Mag. ^a Tanja Votteler (Stadt Kufstein)
Teilnehmer:innen	Josef Wagner (Stadt Kufstein)
	Bgm.-Stv. Josef Greiderer (Gemeinde Langkampfen)
	DI Georg Juffinger (Gemeinde Langkampfen)
Teilnehmer:innen	Bgm. Hajo Gruber (Gemeinde Kiefersfelden)
	Florian Salzburger, BA (AK Tirol)
	Dr. Robert Moser (WKO Tirol)
Teilnehmer:innen	LAbg. Michael Jäger (LWK Kufstein)
	Mag. Martin Schönherr (ATLR Raumordnung)
	Dipl.-Ing. Peter Krejcarek (SCHIG)
Projektteam & Planung	Dipl.-Ing. Peter Hofer (ÖBB-Projektteam)
	Mag. Christoph Sedlacek (ÖBB-Projektteam)
	DI (FH) Norman Schubert (ÖBB-Projektteam)
	Dipl.-Ing. Alexander Buchner (Planungsteam)
Moderation	Mag. ^a Sabine Volgger (clavis Kommunikationsberatung)
	Christina Engel, BA (clavis Kommunikationsberatung)

Agenda:

- Begrüßung**
- 1. Aktueller Projektstand**
 - 1.1. Ergebnisse aus den Bodenerkundungen**
 - 1.2. Auswirkungen auf die Trassenlage**
 - 1.3. Weitere Aktivitäten & Informationen**
- 2. Bericht aus den Planungsabschnitten der DB Netz AG**
- 3. Fragen und Diskussion**
- 4. Abschluss und Termine**

Begrüßung & Einführung

Die Moderatorin Sabine Volgger eröffnet die Sitzung und begrüßt die Teilnehmer:innen und den neuen Gesamtprojektleiter der ÖBB Infra Norman Schubert. Norman Schubert stellt sich vor und begrüßt alle zum vierten Regionalforum Kufstein – Langkampfen. Die Moderatorin stellt die vorbereitete Agenda vor.

1. Aktueller Projektstand

1.1. Ergebnisse aus den Bodenerkundungen (Folie 4 - 6)

Christoph Sedlacek vom ÖBB-Projektteam informiert die Teilnehmer:innen über das neue Bohrprogramm 2023 und die Ergebnisse der bisherigen Bodenerkundungen. Zusammenfassend kann man sagen, dass die Ergebnisse zeigen, dass der Untergrund sich anders darstellt als noch im Trassenauswahlverfahren erwartet, da weniger Fels (z.B. Hippbichl) als vermutet vorhanden ist. Es zeigt sich im Wesentlichen ein hoher Anteil an Lockermaterial im Untergrund. Sedlacek weist darauf hin, dass die Beweissicherung für die Hydrogeologie bereits im Gang ist und im nächsten Jahr weiterlaufen wird.

1.2. Auswirkungen auf die Trassenlage (Folie 8 - 13)

Alexander Buchner erläutert, welche Auswirkungen die Ergebnisse auf die geplante Trassierung hat. Zunächst kommt es zu einer Lageverschiebung nach Südosten im Bereich Morsbach bzw. Bärental und zu einer geringfügigen Reduktion der Gleisabstände im Bereich Bärental/Morsbach (Abstände der beiden Tunnelröhren). Im Bereich des Bärentals/Hippbichl wird die Gradienten angehoben, dadurch verläuft die Trasse im Lockermaterial. Buchner verdeutlicht diese Unterschiede anhand von Querprofilen, die die Abweichungen, sowie die dortigen Gesteinsschichten verdeutlichen. Die Situation im Bereich der Deponie Pfister und Deponie Oberländer werden ebenfalls aufgezeigt.

Peter Hofer ergänzt, dass der flache Verlauf des Übergangs Lockermaterial auf das Festgestein im Bereich des Bärentals für den Bau des Tunnels herausfordernd ist.

Fragen und Diskussion

Wo ist die absolute Tiefe der Tunnelröhren bei der Deponie Pfister?

- Die Sohle der Tunnelröhren liegt ca. bei 460 m ü.A.

Gibt es auch Auswirkungen auf den Oberflächen?

- Der Planer erklärt, dass abgesehen von den Tunnelportalen eventuell Maßnahmen auf der Oberfläche während der Bauzeit für die Herstellung der Querschläge stattfinden werden, um eben dort den Untergrund verbessern zu können. Diese Maßnahmen werden in der Regel je Querschlag wenige Monate dauern. Man rechnet mit ca. 5 betroffenen Querschlägen in Morsbach.

Weiß man schon, wo die Querschläge genau situiert sind?

- Die Projektleitung erklärt, dass die genauen Standorte aktuell noch nicht endgültig fixiert sind.

Wird man den Betrieb im Tunnel auf der Oberfläche spüren?

- Die Projektleitung erklärt, dass es dafür Grenzwerte gibt und diese auch eingehalten werden. Am Beispiel Terfens sieht man, dass die Bevölkerung eigentlich nichts wahrnimmt; zumindest ist der ÖBB nichts davon bekannt.

Hat die Änderung der Lage der Trasse eine Auswirkung auf die Bauart?

- Nein, auf den Vortrieb der beiden Tunnelröhren nicht.

Wie wird der grenzüberschreitende Tunnel gebaut?

- Der Tunnel wird von beiden Seiten – von A und von D - vorgetrieben. Es ist geplant, die beiden Tunnelröhren ca. gleichzeitig zu bauen.

Müssen wir für die deutschen Öko-Flächen Ausgleichflächen bereitstellen?

- Nein; Auswirkungen auf die Ökologie in A müssen nur bis zur Staatsgrenze ausgeglichen werden. Innerhalb Österreichs kann ein Ausgleich auch Gemeindeübergreifend stattfinden. Einen entsprechenden Ausgleich braucht es grundsätzlich nur für Eingriffe auf der Oberfläche.

Wo wird das Aushubmaterial abgelagert?

- Das ist aktuell noch nicht bekannt. Grundsätzlich muss die beauftragte Baufirma das Material möglichst wiederverwerten oder deponieren.

Kann man von den Erkundungsbohrung schon erkennen, ob eine Wiederverwendung des Materials möglich ist?

- Man wird dazu eine erste Einschätzung nach Auswertung der Erkundungsbohrungeni abgeben können.

Muss die Feuerwehr Kufstein für den Tunnel ein Konzept für den Katastrophenfall erarbeiten?

- In der Regel entwickelt der Bezirkskommandant ein Konzept in Abstimmung mit der ÖBB. Die ÖBB wird die Feuerwehren bezüglich Ausrüstung im notwendigen Ausmaß unterstützen.

Gibt es Gipslinsen?

- Derzeit nicht bekannt.

1.3. Weitere Aktivitäten: Kartierungen (Folie 15 – 16)

Alexander Bucher informiert über den aktuellen Stand der Umweltkartierung. Die Ergebnisse befinden sich aktuell noch in Auswertung. Für die Vegetationskartierung wurde der gesamte Untersuchungsraum herangezogen, wobei zahlreiche geschützte und gefährdete Lebensräume identifiziert wurden. Zudem auch naturschutzfachlich weniger hochwertige Lebensräume wie intensiv genutzte Wiesen und Äcker.

Im Talraum wurden zudem Untersuchungen zur bestehenden Fauna durchgeführt, dabei konnten bereits Nachweise für verschiedene Arten festgestellt werden. Die Kartierungen werden im Jahr 2024 fortgesetzt.

1.4. Weitere Informationen: Gesamtterminplan (Folie 18)

Norman Schubert gibt den Teilnehmenden einen Überblick über den aktuellen Zeitplan auf Basis des Rahmenplans.

2. Bericht aus den Planungsabschnitten der DB-Netze AG (Folie 20 - 22)

Moderatorin Sabine Volgger berichtet vom aktuellen Projektstatus aus den Planungsabschnitten der DB-Netz AG und der Variantenentscheide. Der Streckenverlauf wurde in allen Abschnitten optimiert. Die Moderatorin erklärt den Prozess der Parlamentarischen Befassung in Deutschland. Bis Ende Jänner 2024 müssen die Kernforderungen der Region an die DB übergeben werden.

3. Abschluss und Termine (Folie 25)

Alle Teilnehmer:innen bewerten die Information zu den Planungen und den Austausch in dieser Runde positiv.

Das nächste Regionalforum findet am 11. April 2024 von 16:00 - 18:00 Uhr in Kufstein statt.

Zusammengestellt von *Christina Engel, BA*

Anlagen:

- Präsentation Regionalforum vom 23.11.2023

4. Sitzung ÖBB-Regionalforum Kufstein - Langkampfen

4-gleisiger Ausbau
Staatsgrenze n. Kufstein - Schaftenau



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Aktueller Projektstand
 - ❖ Ergebnisse aus den Bodenerkundungen
 - ❖ Auswirkung auf Trassenlage
 - ❖ Weitere Aktivitäten & Informationen
- ❖ Bericht aus den Planungsabschnitten der DB Netz AG
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

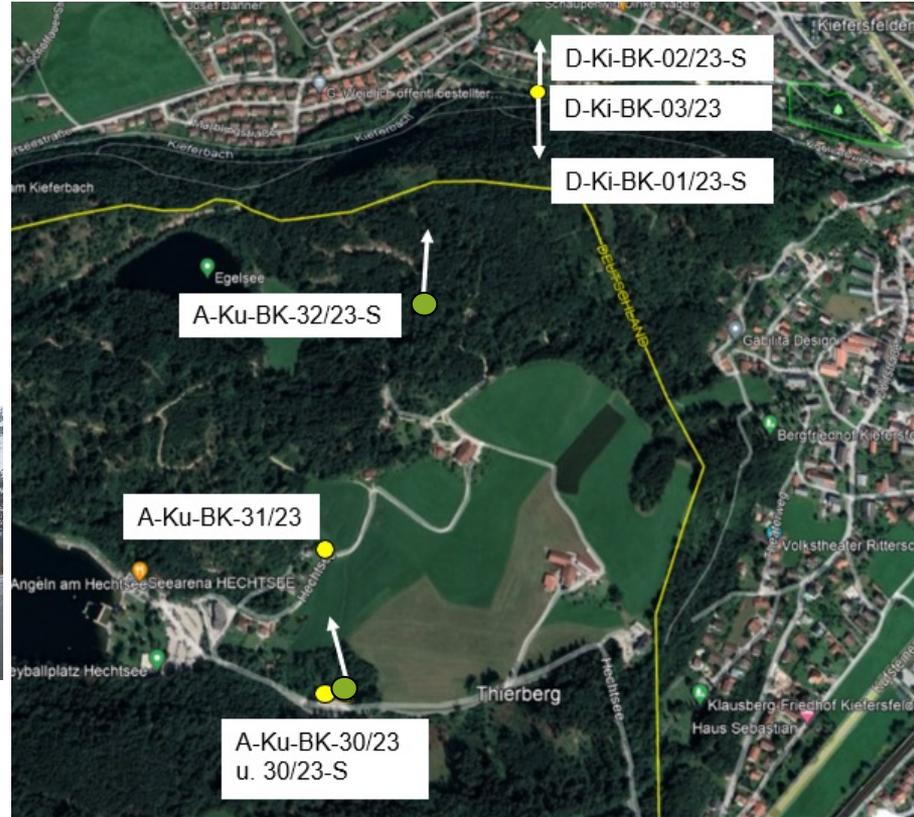
- ❖ Begrüßung
- ❖ Aktueller Projektstand
 - ❖ Ergebnisse aus den Bodenerkundungen
 - ❖ Auswirkung auf Trassenlage
 - ❖ Weitere Aktivitäten & Informationen
- ❖ Bericht aus den Planungsabschnitten der DB Netz AG
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

Aktueller Projektstand - Neues Bohrprogramm 2023

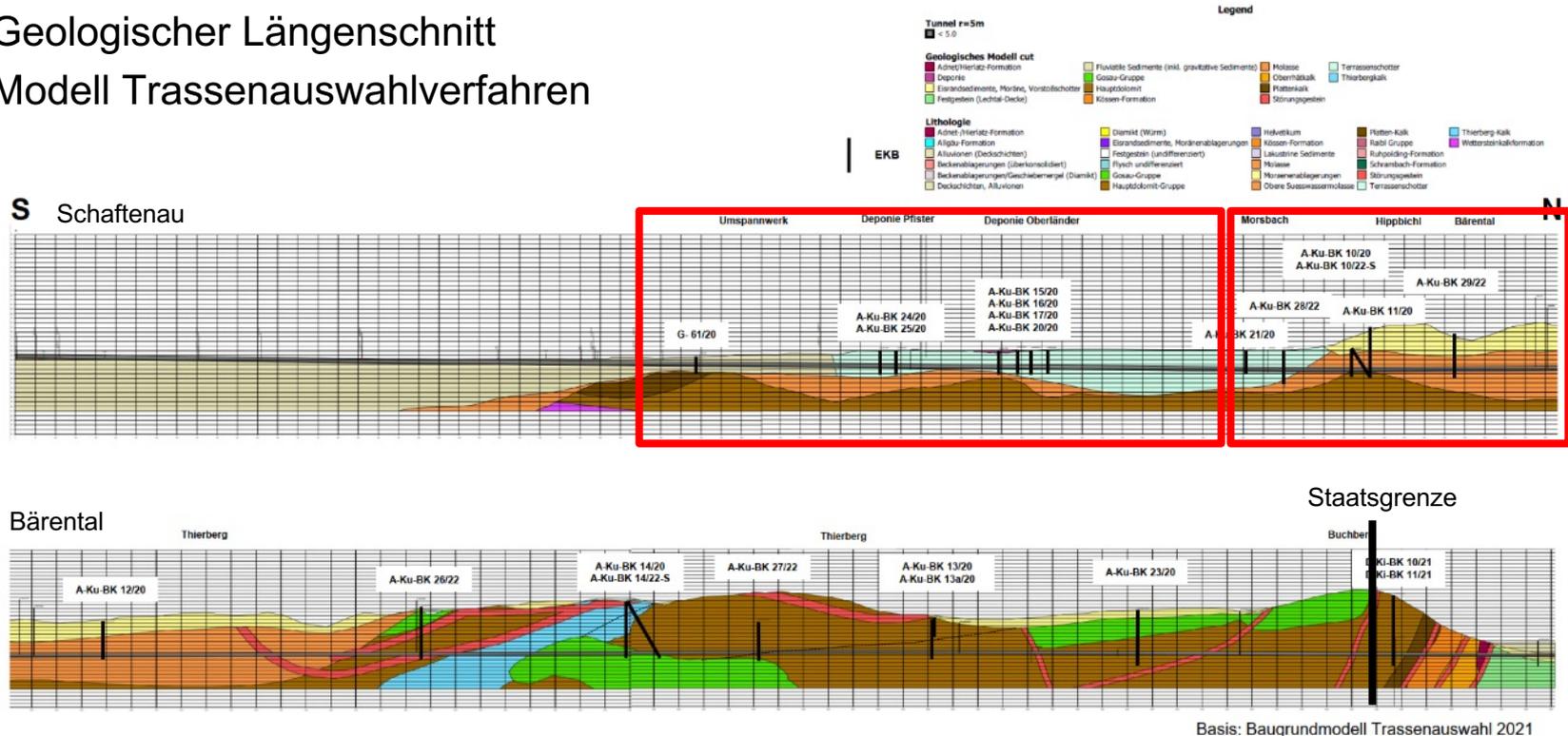
- ❖ **Ausführungszeitraum:**
Österreich bis Ende 2023 (A-)
Deutschland bis Frühjahr 2024 (D-)



- Bohrpunkte in Ausführung
- Bohrpunkte abgeschlossen



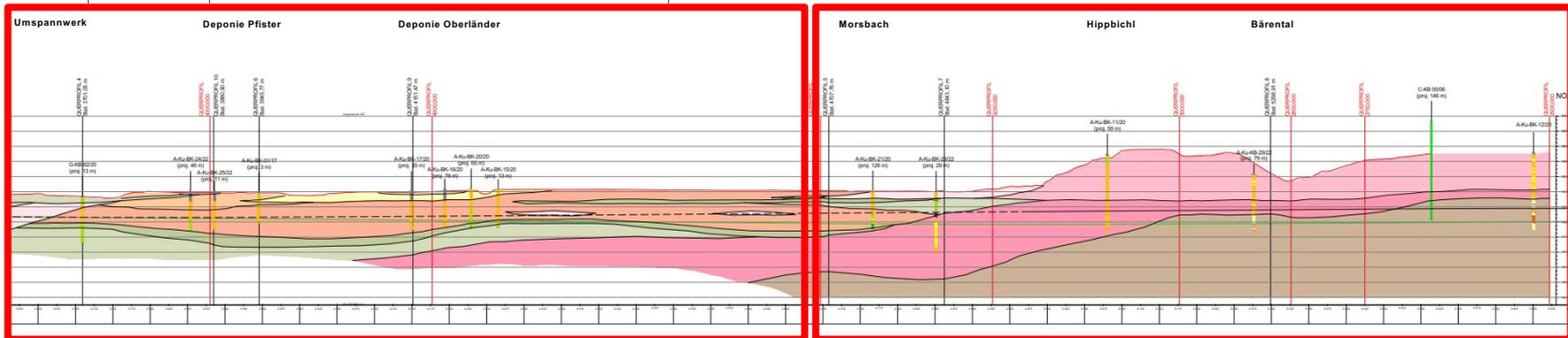
❖ Geologischer Längenschnitt Modell Trassenauswahlverfahren



❖ Geologischer Längenschnitt Abschnitt Morsbach - Hippbichl - Bärental Modell 2023

LEGENDE			
LOCKERGESTEIN			
	Gebirgsart	Arbeitstitel	Lithologie
Anthropozän	GA L1	Künstliche Auffüllungen	anthropogenes Material wie Baurestmassen mit Beton- Ziegel und Bewehrungsstäbchen, organische Beimengungen, Abfall i.A.
	GA L1	K.A. - Straßenerunterbau A12	
	GA L2	Boden	sandige feinkornreiche Bodenbildungen, Hangschutt, Auslagerungen mit organischen Beimengungen
	GA L3	Schotter	weitgestufte steinige Sand-Kies-Gemische, gut gerundet
Glaziale und postglaziale Sedimente	GA L4	Sand	Sande mit wechselndem Schluff bzw. Kiesanteil, gerundet
	GA L5	Sand homogen	schluffige Fein- bis Mittelsande (lokal mit geringem bis fehlendem Feinkornanteil), sehr homogen
	GA L6S	Schwemmfachsedimente (Diamikt)	weil gestufte Kiese, Sande mit wechselndem Stein- bzw. Schluffanteil
	GA L6T	Eisrandterrassen (Diamikt)	Kiese, Sande mit wechselndem Stein- bzw. Schluffanteil; (lokal schwach verklüftet, bzw. kompaktiert)
	GA L6V	Vorstoßschotter (Diamikt)	Kiese, Sande mit wechselndem Stein- bzw. Schluffanteil; (lokal schwach verklüftet, bzw. kompaktiert)
	GA L7a	Seeton braun	schwach tonige, stark feinsandige Schläufe bis stark schluffige Feinsande, steif bis halbfest
	GA L7b	Seeton grau	feinsandige, tonige Schläufe bis schluffige Tone; weich bis steif

FESTGESTEIN	
Inneralpine Molasse (Oberligozän)	Oberangerberg-Formation - Wechsellagerung Sandstein-Konglomerat
Leichtaldecke (Trias d. nördl. Kalkalpen)	Plattenkalk
	Hauptdolomit
	Störungsgestein
BERG- und GRUNDWASSER	
	Grundwasser sicher
	Grundwasser vermutet
	Bergwasser vermutet

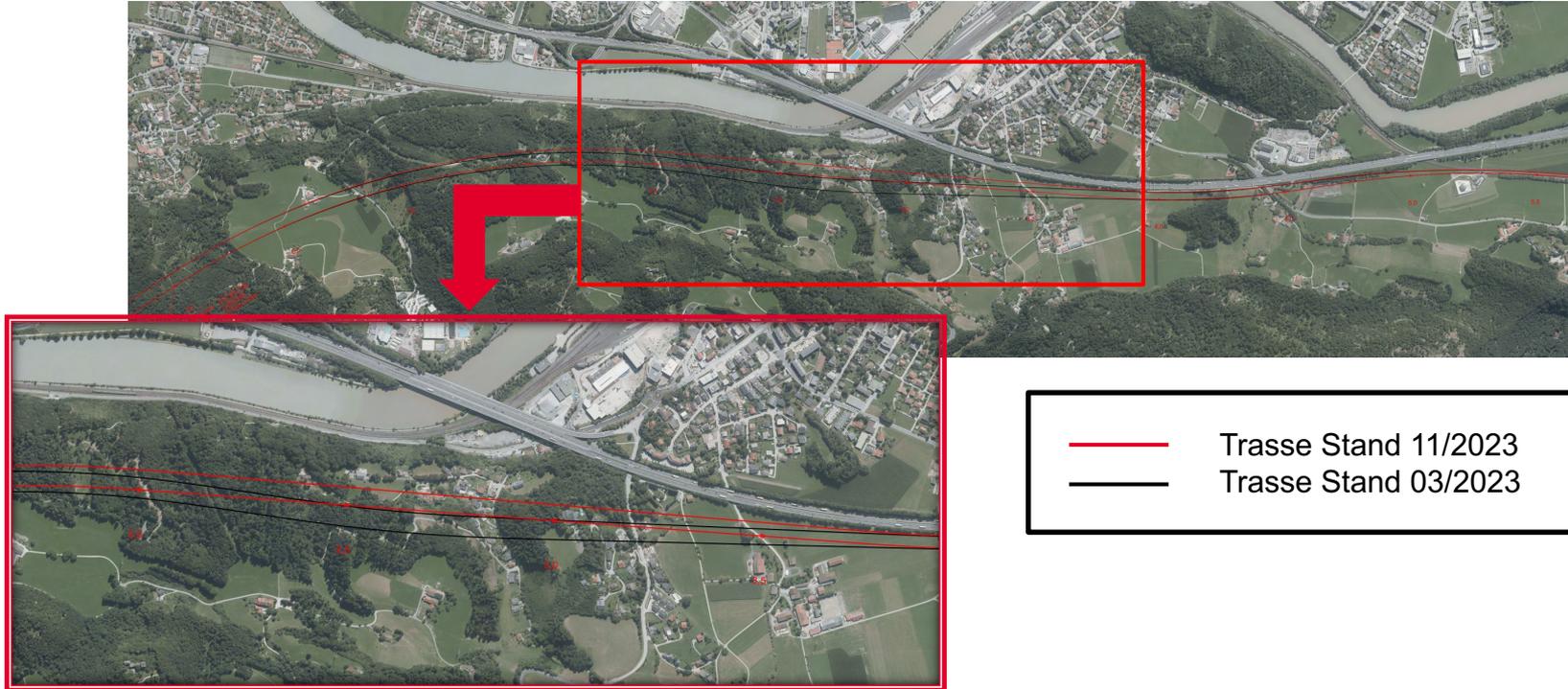


- ❖ Begrüßung
- ❖ **Aktueller Projektstand**
 - ❖ Ergebnisse aus den Bodenerkundungen
 - ❖ **Auswirkung auf Trassenlage**
 - ❖ Weitere Aktivitäten & Informationen
- ❖ Bericht aus den Planungsabschnitten der DB Netz AG
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

- ❖ Änderungen in der Lage:
 - ❖ Lageverschiebung nach Südosten (Abrücken von Bebauung im Bereich Morsbach)
 - ❖ Geringfügige Reduktion der Gleisabstände im Bereich Bärental / Morsbach (Abstände der beiden Tunnelröhren)

- ❖ Änderungen in der Höhe:
 - ❖ Höhere Gradienten im Bereich Bärental

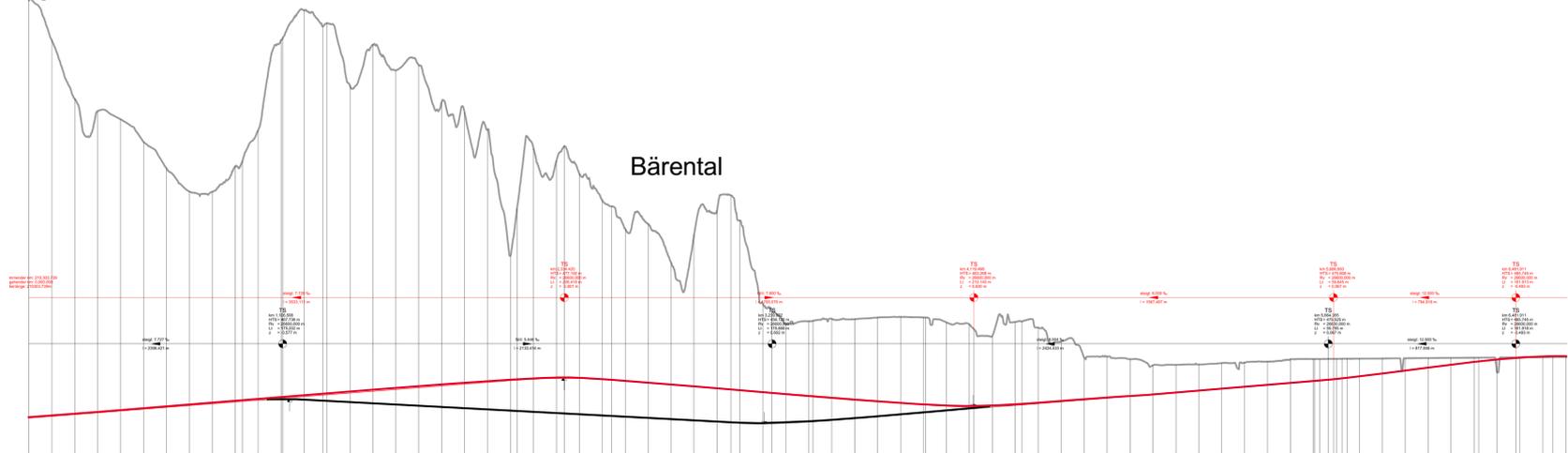
❖ Lageplan



❖ Längenschnitt

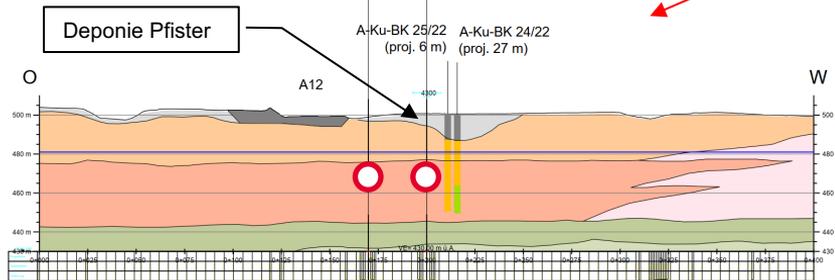
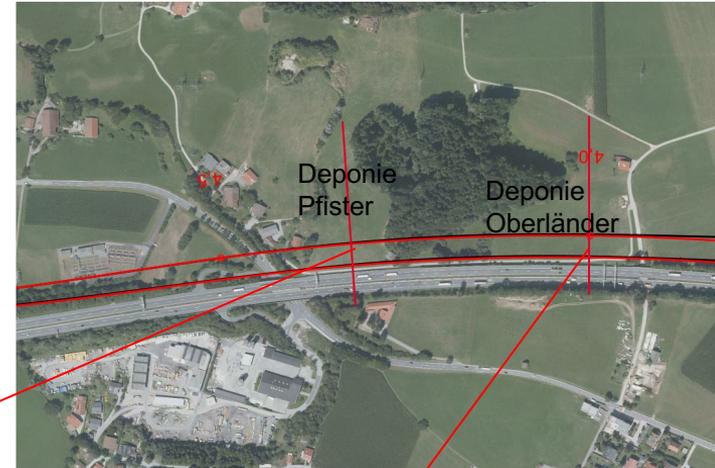
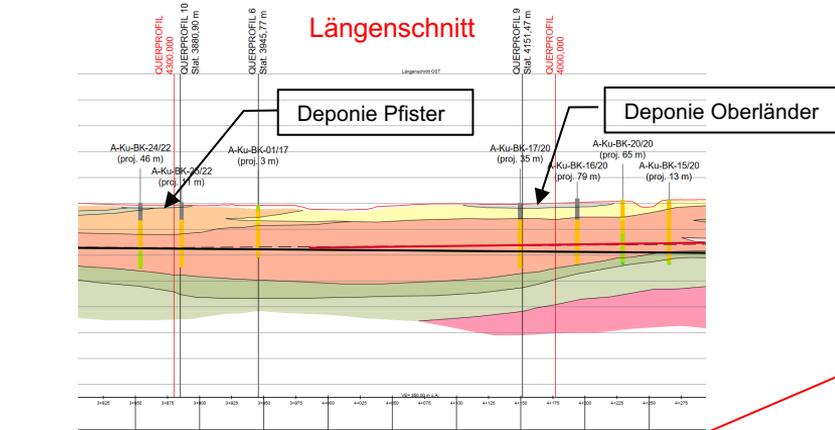
Staatsgrenze

→ Innsbruck

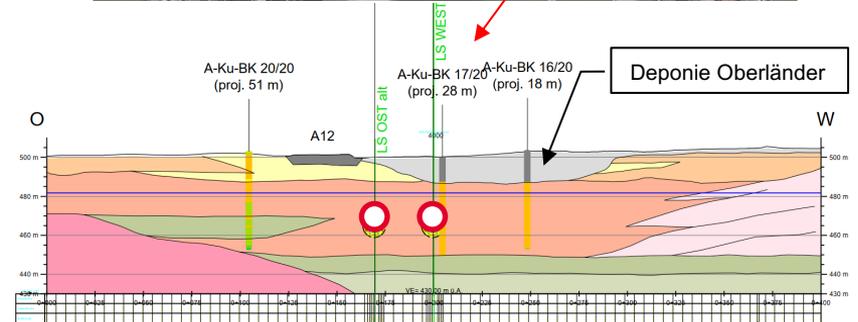


	Trasse Stand 11/2023
	Trasse Stand 03/2023

❖ Querprofile Bereich Maistaller Moor



Querprofil km 4+300

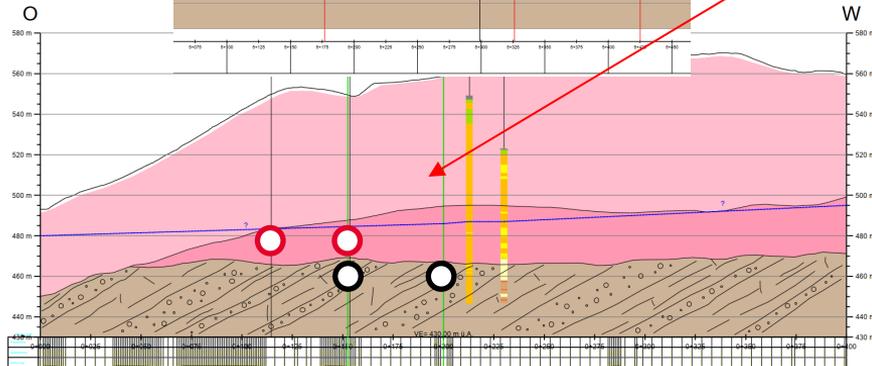
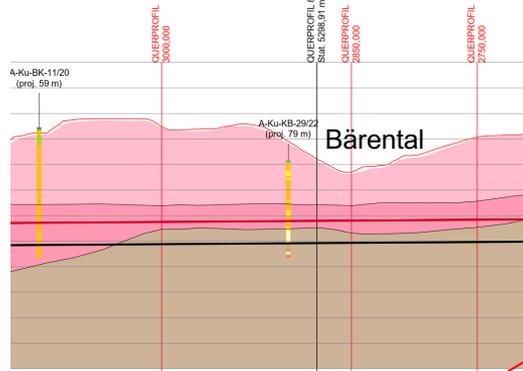


Querprofil P km 4+000

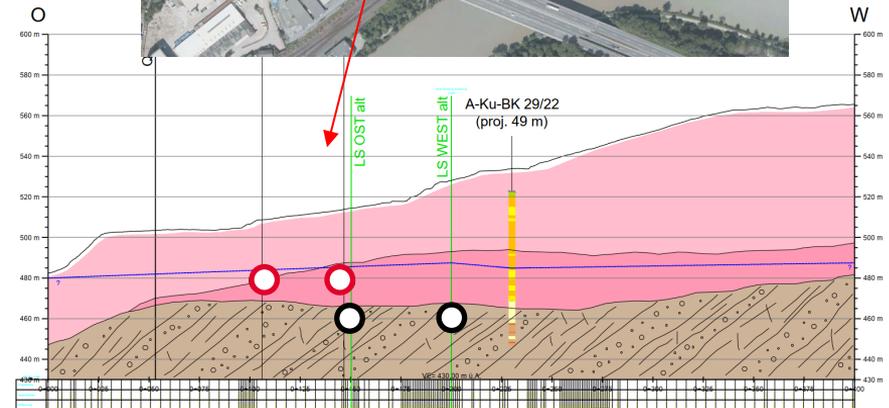
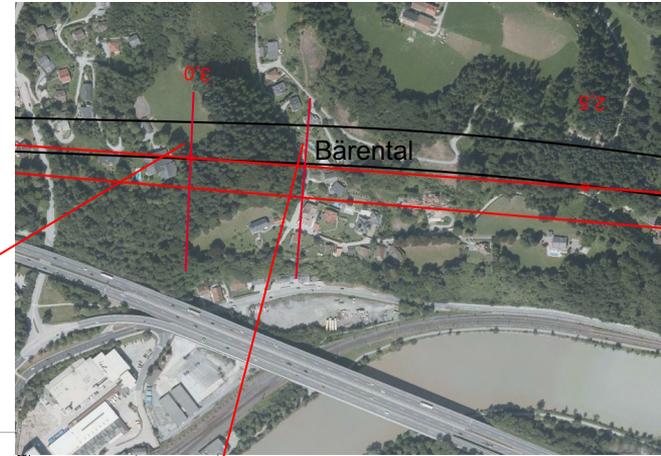
Aktueller Projektstand - Auswirkungen auf Trassenlage

❖ Querprofile Bereich Bärental

Längenschnitt



Querprofil km 3+000

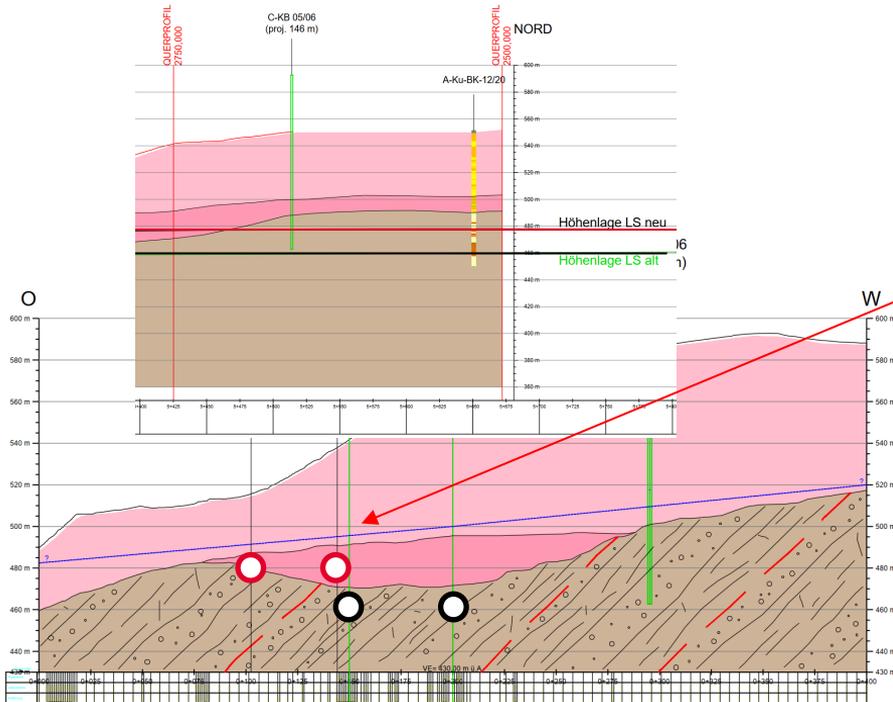


Querprofil km 2+850

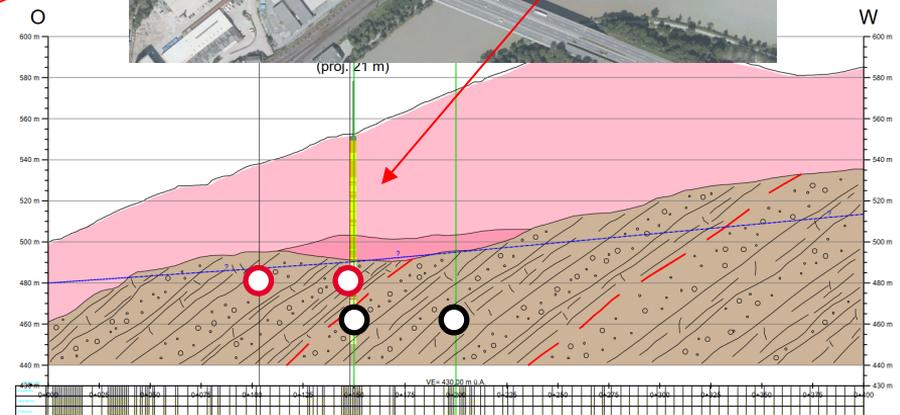
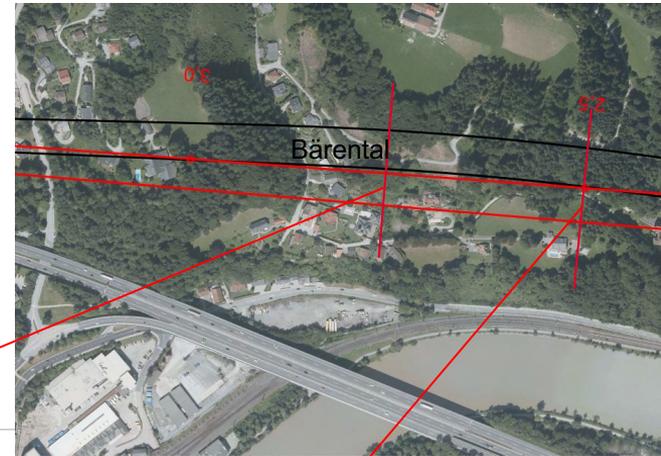
Aktueller Projektstand - Auswirkungen auf Trassenlage

❖ Querprofile Bereich Bärental

Längenschnitt



Querprofil km 2+750



Querprofil km 2+500

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Aktueller Projektstand**
 - ❖ Ergebnisse aus den Bodenerkundungen 2022
 - ❖ Auswirkung auf Trassenlage
 - ❖ **Weitere Aktivitäten: Kartierungen**
- ❖ Bericht aus den Planungsabschnitten der DB Netz AG
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

- ❖ Kartierungen 2023 – gesamter Untersuchungsraum
 - ❖ Vegetationskartierung
 - ❖ derzeit in Auswertung
 - ❖ Zahlreiche geschützte und gefährdete Lebensräume z.B.
 - ❖ Ufergehölzstreifen, artenreiche Wiesen, Eichenmischwald, Moorflächen
 - ❖ auch naturschutzfachlich weniger hochwertige Lebensräume
 - ❖ z.B. intensiv genutzte Wiesen und Äcker

- ❖ Kartierungen Fauna 2023 – im Talraum
 - ❖ Kartierungen Biber / Fischotter
 - ❖ Nachweis für beide Arten liegt vor

 - ❖ Kartierungen Bilche (z.B.: Siebenschläfer, Haselmaus)
 - ❖ teils bereits Nachweise erfolgt
 - ❖ Kartierungen werden 2024 fortgesetzt



Haselmaus; Quelle: Büro Apodemus

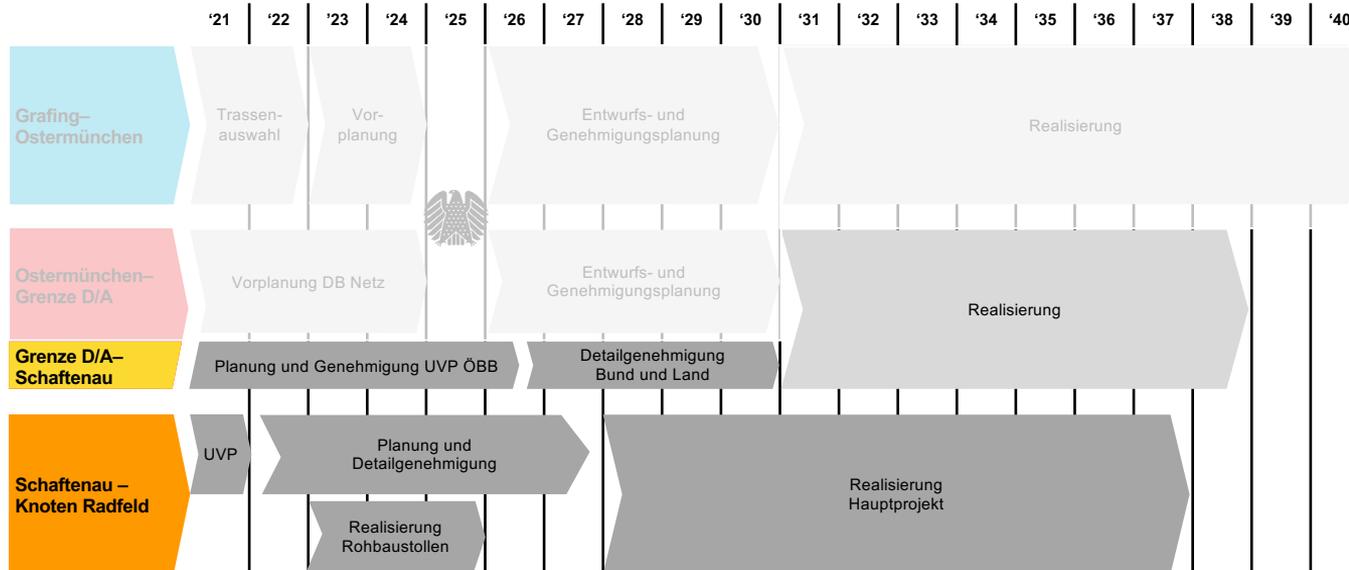
Weitere Aktivitäten - Kartierungen

- ❖ Kartierungen Laufkäfer
 - ❖ Kartierungen im Talraum und auch im Bereich N2000-Gebiet Egelsee
 - ❖ Kartierungen werden 2024 fortgesetzt

- ❖ Kartierungen 2024
 - ❖ Vögel
 - ❖ Reptilien
 - ❖ Gewässerökologie
 - ❖ Fledermäuse
 - ❖ Amphibien
 - ❖ Tagfalter
 - ❖ Heuschrecken
 - ❖ Libellen

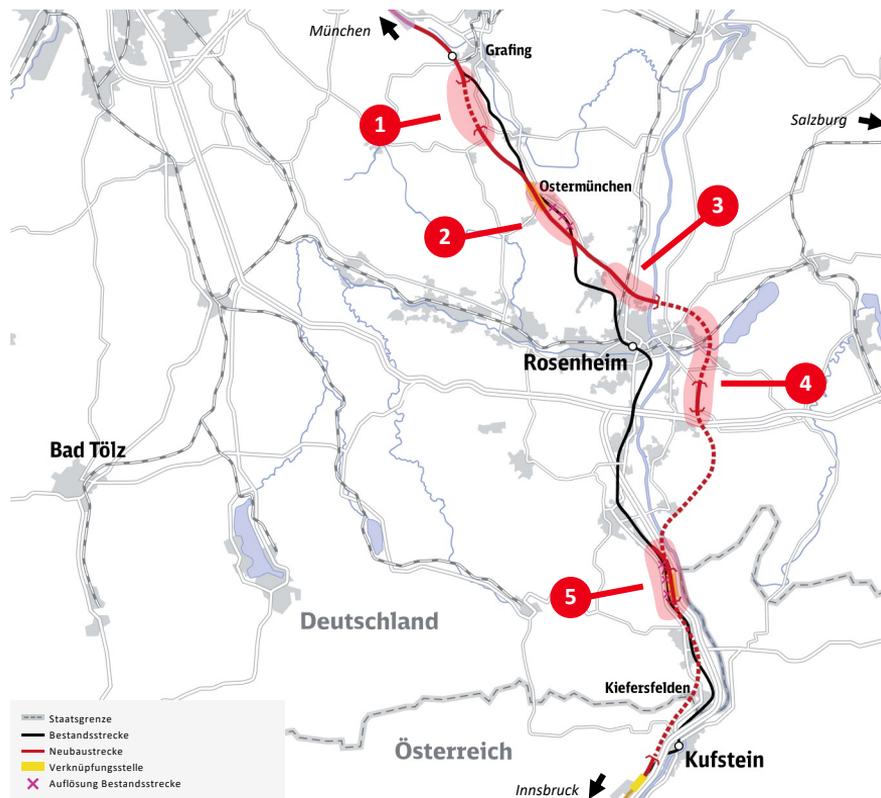
- ❖ Begrüßung
- ❖ **Aktueller Projektstand**
 - ❖ Ergebnisse aus den Bodenerkundungen 2022
 - ❖ Auswirkung auf Trassenlage
 - ❖ **Weitere Informationen**
- ❖ Bericht aus den Planungsabschnitten der DB Netz AG
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

Weitere Informationen: Gesamtterminplan



- ❖ Begrüßung
- ❖ **Aktueller Projektstand**
 - ❖ Ergebnisse aus den Bodenerkundungen 2022
 - ❖ Auswirkung auf Trassenlage
 - ❖ Weitere Aktivitäten & Informationen
- ❖ **Bericht aus den Planungsabschnitten der DB Netz AG**
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

Die Variantenentscheide zwischen Grafing und Grenze D/A im Überblick



- 1 | **Salachtunnel**
Verlängerter Salachtunnel ✓
- 2 | **Verlegung des Bahnhofs Ostermünchen** ✓
Beibehaltung des Bahnhofs Ostermünchen
- 3 | **Damm**
Vorlandbrücke
Kombilösung Damm/Brücke ✓
- 4 | **Überquerung der Sims**
Durchgängiger Tunnel
Unterquerung der Sims ✓
- 5 | **Verknüpfungsstelle an der Autobahn** ✓
Verknüpfungsstelle an der Bestandsstrecke

In allen Projektabschnitten wurde der Streckenverlauf optimiert

Optimierungen:

- der Linienführung in Lage und Höhe
- Abrücken von Wohnbebauung
- der Ingenieurbauwerke
- der Tunnelportale
- bei Gewässerquerungen und -verlegungen
- der Straßenverbindungen in Abstimmung mit den Gemeinden
- Ausbildung von Stützwänden zur Minimierung der Einschnittsbreiten

Optimierungen u.a. in folgenden Bereichen:

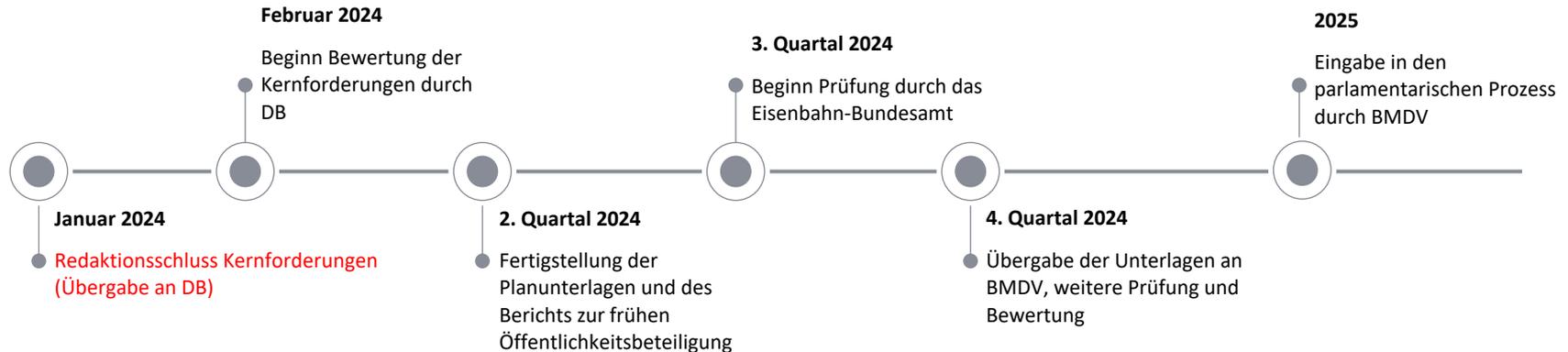
- Gemeindeverbindungsstraße in Niclasreuth durch einen Trog mit Deckel
- Wegeföhrungen in Schechen (z.B. des Rad- und Wirtschaftsweges an der St2080)
- Trassenlage im Bereich Innleiten hinsichtlich der Minimierung der Betroffenheit des FFH-Gebiets
- Tiefenlage der Unterquerung im Siedlungsbereich Scheiberloh
- im Bereich der Sims durch Unterquerung südlich von Eitzing
- Bündelung der Neubaustrecke im Bereich Immelberg–Lauterbach mit der RO5
- Reduktion der Höhe der Filzenbrücke und der EÜ Langkofen
- Vermeidung von Brückenfeilern im Inn



Parlamentarische Befassung in Deutschland

Kernforderungen werden bis Ende Januar benötigt

- PA 0: Kernforderungen abgestimmt, Beschlüsse teilweise bereits erfolgt (Trudering-Riem, Haar, Kirchseeon sowie Zorneding)
- PA 1: Erster Entwurf Kernforderungen koordiniert durch Landkreis Ebersberg erfolgt, Anpassung in Arbeit auf Basis Variantenentscheidung & Meinungsbildung in Kommunen, anschließend Gemeinderatsbeschlüsse
- PA 2-4: Entwurf Kernforderungen unter Koordination Landkreis Rosenheim in Arbeit, anschließend Gemeinderatsbeschlüsse



- ❖ Begrüßung
- ❖ Aktueller Projektstand
 - ❖ Ergebnisse aus den Bodenerkundungen 2022
 - ❖ Auswirkung auf Trassenlage
 - ❖ Weitere Aktivitäten & Informationen
- ❖ Bericht aus den Planungsabschnitten der DB Netz AG
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

- ❖ Begrüßung
- ❖ Aktueller Projektstand
 - ❖ Ergebnisse aus den Bodenerkundungen 2022
 - ❖ Auswirkung auf Trassenlage
 - ❖ Weitere Aktivitäten & Informationen
- ❖ Bericht aus den Planungsabschnitten der DB Netz AG
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

Nächster Termin ÖBB Regionalforum Kufstein - Langkampfen

5. ÖBB Regionalforum Kufstein-Langkampfen

Termin: Donnerstag, 11. April 2024

Uhrzeit: 16-18 Uhr

Ort: Bürgersaal Stadtamt Kufstein



Vielen Dank!