

5. ÖBB-Regionalforum Kufstein - Langkampfen

PROTOKOLL

Thema: **5. Sitzung des Regionalforums**

Datum und Uhrzeit: 11.04.2024, 16:00-18:00 Uhr

Ort: Bürgersaal Stadtamt Kufstein

Teilnehmer:innen Bgm. Mag. Martin Krumschnabel (Stadt Kufstein)
Mag.^a Tanja Votteler (Stadt Kufstein)
Josef Wagner (Stadt Kufstein)

Bgm. Andreas Ehrenstrasser (Gemeinde Langkampfen)
Bgm.-Stv. Josef Greiderer (Gemeinde Langkampfen)
DI Georg Juffinger (Gemeinde Langkampfen)

Bgm. Hajo Gruber (Gemeinde Kiefersfelden)

MMag. Peter Hilpold (AK Tirol)
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)
Dipl.-Ing. Alexander Buchner (Planungsteam)

Moderation Mag.^a Sabine Volgger (clavis Kommunikationsberatung)
Christina Engel, BA (clavis Kommunikationsberatung)

Agenda:

Begrüßung

1. **Aktueller Projektstand**
 - 1.1. **Baugrunderkundungen**
 - 1.2. **Technische Planung**
 - 1.3. **Weitere Planungsschritte**
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 übergibt das Wort den Projektkoordinator der ÖBB Infra, Peter Hofer. Peter Hofer begrüßt alle Teilnehmenden zum

fünften Regionalforum Kufstein – Langkampfen. Die Moderatorin stellt die vorbereitete Agenda vor.

1. Aktueller Projektstand

1.1. Baugrunderkundungen (Folie 4)

Christoph Sedlacek vom ÖBB-Projektteam gibt einen Überblick über den aktuellen Stand der Baugrunderkundungen. Die Erkundungsbohrkampagne 2023 in Österreich ist mit März 2024 abgeschlossen worden. Es gab in den letzten Jahren circa 24 Bohrungen. Auf der deutschen Seite laufen die Erkundungsbohrungen noch. Den aktuellen Ergebnissen nach ergibt sich ein divergierendes Bild zwischen den Ergebnissen der geophysikalischen Messungen und den Bohrungen im Bereich Buchberg. Dazu fand Anfang April ein Lokalaugenschein statt und es werden Gespräche mit Expert:innen des Planungsteams, der Geosphere Austria und der Universität Innsbruck geführt.

Fragen und Diskussion

Peter Hofer weist darauf hin, dass es für die Ausführungsplanung erneut verdichtete Erkundungsbohrungen etc. geben wird. Zeitrahmen: ggf. in circa fünf Jahren.

1.2. Technische Planung (Folie 6 – 24)

Alexander Buchner zeigt den Übersichtslageplan der fünf Querschläge im Lockermaterial in geschlossener Bauweise. Der Querschlag mit der Bezeichnung QS-A-10 ist ein Querschlag mit Tiefpunktentwässerung. Das bedeutet, dass es hier einen Auffangbehälter mit Pumpenanlage sowie Zugangsmöglichkeiten für Wartung und Instandsetzung benötigt. Dazu müssen ein Zugangsschacht und oberirdische Technikräume errichtet werden.

Für den Bau der Querschläge ist eine Stabilisierung durch Bodenvergütung notwendig. Alexander Buchner erklärt dieses Verfahren und zeigt, wie sich der Bau der Querschläge auf die Oberfläche auswirkt. Es müssen bauzeitlich Baufelder und Wartungsbahnhöfe (für die Vortriebmaschine) errichtet und Zufahrten zu den Baustellen ermöglicht werden.

Weiters erläutert Alexander Buchner die Baulogistik. Für das durch den Tunnelbau anfallende Ausbruchmaterial muss ein Bahntransport ermöglicht werden. Dazu wird ein logistischer Verladebahnhof errichtet.

Fragen und Diskussion

Dass man auf der Oberfläche nun doch Bauwerke langfristig haben wird, ist eine neue Information. Es wurde immer von bauzeitlichen Anlagen gesprochen.

- Im Bereich Morsbach sollte dies nur den QS-A-10 betreffen. Das ist ein benötigter Wartungsschacht, der sich durch den Tiefpunkt an dieser Stelle ergibt. Das Bauwerk an der Oberfläche wird nicht sehr groß werden, das meiste befindet sich unter Tage.

Wohin wird das Wasser abgeleitet? Wenn das Wasser unterirdisch abgeleitet wird, könnte doch auch das Bauwerk auf der Oberfläche unterirdisch gebaut werden.

- So weit im Detail ist die Planung aktuell noch nicht.

Zur Lage am Waldgürtel.

- Wurde bewusst so geplant, damit keine Konflikte mit dem Naturdenkmal Maistaller Moor auftreten und das Bauwerk nicht negativ im Landschaftsbild auffällt. Es ist momentan ein Instandhaltungs- und Wartungsschacht.

Gäbe es noch einen besseren Standort?

- Nein, nicht wirklich, die Lage hängt vom Tiefpunkt ab.

Die Bodenvergütung wird vor dem Bau der Querschläge vorgenommen? Und auch nur dort, wo der Querschlag errichtet wird?

- Genau.

Wie groß ist der unterirdische Wartungsbahnhof? Wo genau liegen diese?

- Im Querschnitt haben die Wartungsbahnhöfe in etwa die Tunnelröhre, in der Länge einige Meter. Die vier gelben Punkte in der Präsentation zeigen die separaten unterirdischen Wartungsbahnhöfe. Jeder Querschlag dient in sich auch als Wartungsbahnhof.

Bei QS-A-7 (Bärental) ist eine starke Hanglage – wie wird dort der Querschlag stabilisiert?

- Ist eine große Herausforderung wegen der örtlichen Gegebenheiten auf der Oberfläche.

Die Wartungsbahnhöfe werden vor dem Start der Tunnelvortriebsmaschine errichtet. Diese liegen unterirdisch. Die oberirdischen Baufelder werden nach dem Bau wieder renaturiert. Die Bauzeit beträgt insgesamt ein paar Wochen bis Monate.

Wie kommt das Material aus dem Tunnel zum Verladebahnhof?

- Muss noch im Detail geplant werden. Der gezeigte Plan ist ein Erstentwurf.

Wo und wie breit ist der Verladebahnhof?

- In Langkampfen im Bereich des Tunnelportals. Die Gleisanlage wird etwa 20-25 Meter in Anspruch nehmen, die weiteren Baustelleneinrichtungsflächen sind noch nicht miteinberechnet.

Wie viele Jahre bleibt dieser bestehen?

- Voraussichtlich die gesamte Bauzeit.

Wird rund um die Uhr verladen? Wird es ein Lärmproblem für Anwohner:innen geben?

- Die Verladezeiten und das Thema Lärm werden noch vertieft betrachtet.

Für die Bauzeit werden Baustraßen, BE-/Zwischenlagerflächen, Separier-Anlagen etc. benötigt. Diese werden im nächsten Planungsschritt ermittelt und es müssen auch mögliche

Alternativen betrachtet werden. Das geschätzte Volumen des Ausbruchsmaterials bis zur Staatsgrenze wird circa 1,2 Mio. m³ ohne Berücksichtigung einer Auflockerung betragen.

Ist der Verladebahnhof schon fix?

- Nicht zu 100 %. Würde man die Verladung auf die Straße verlegen, hätten wir sehr viel LKW-Verkehr. Eine Alternative wäre noch die Deponierung im Projektgebiet.

Wie hoch ist der Personaleinsatz?

- Vieles läuft bereits maschinell und automatisch. Eine genaue Zahl kann derzeit noch nicht genannt werden.

Die darüber hinaus dauerhaft benötigten oberirdischen Anlagen, wie Betriebsgebäude, Rettungsplätze, Zufahrtsstraßen etc. sind im Portalbereich angesiedelt (Gemeindegebiet Langkampfen).

Ist der allgemeine Zeitplan noch fix?

Derzeitiger Stand zum Zeitplan:

- 2037 Inbetriebnahme Abschnitt Schaftenau- Knoten Radfeld.
- 2038 Fertigstellung Abschnitt Staatsgrenze nächst Kufstein bis Schaftenau und PA4 (Kirnstein - Staatsgrenze) auf der deutschen Seite.

Wozu braucht es das Sonic-Boom-Bauwerk?

- Das Sonic-Boom-Bauwerk in Österreich verhindert einen unverträglichen Tunnel-Knall in Deutschland und umgekehrt.

1.3. Weitere Planungsschritte (Folie 26 – 32)

Alexander Buchner informiert über den Stand der Kartierungen von Flora und Fauna. Es sind mehrere verschiedene Untersuchungen vorgesehen, Gemeinden und Betroffene werden dazu im Vorfeld von der ÖBB informiert. Die Wildtierkameras filmen fokussiert auf einen speziellen Punkt – die Umgebung wird nicht mitgefilmt. Die Batcorder nehmen nur Ultraschall auf, es werden also keine Gespräche etc. aufgezeichnet. Auf Basis der Untersuchungen im letzten Jahr wurden verschiedene Untersuchungsbereiche festgelegt (siehe Karte). Die Kartierungen werden im Laufe des gesamten Jahres stattfinden.

Am Tunnelportal finden ebenfalls weitere Planungen statt. Das Portalbauwerk wird um ein Sonic-Boom-Bauwerk erweitert, welches den Tunnel-Knall verhindert. Zudem wird ein Lüftungsbauwerk, Rettungsplatz, Rettungsplatzzufahrt und Betriebsgebäude benötigt werden. Diese Themen befinden sich aber noch in der Evaluierung, weitere Infos folgen beim nächsten Regionalforum.

Peter Hofer erläutert kurz den Gesamtterminplan. Verschiebung der Inbetriebnahme des Abschnittes Schaftenau- Knoten Radfeld von 2034 auf 2037. Damit ist die Fertigstellung mit der Inbetriebnahme des Brenner Basistunnel harmonisiert.

Fragen und Diskussion

Wer macht die Kartierungen?

- Externe Umweltplaner (Experten). Benötigte Genehmigungen werden eingeholt. Es wird so schonend wie möglich und möglichst ohne Schäden vorgegangen.

Es werden im Mai/Juni auch Lärmmessungen stattfinden.

2. Bericht aus den Planungsabschnitten der DB-Netze AG (Folie 34 – 35)

Moderatorin Sabine Volgger berichtet vom aktuellen Projektstatus aus den Planungsabschnitten der DB-Netz AG. Die Kernforderungen in den Landkreisen wurden beschlossen und werden aktuell von der DB bewertet. Die Übergabe der Unterlagen für die parlamentarische Befassung ist im Herbst 2024 geplant, eine Entscheidung wird erst Mitte 2025 erwartet. Zudem bietet die DB aktuell Sprechstunden und Planausstellungen in elf Kommunen an.

3. Abschluss und Termine (Folie 38)

Das nächste Regionalforum findet am Do. 24. Oktober 2024 von 16:00 – 18:00 Uhr in Kufstein statt.

Zusammengestellt von *Christina Engel, BA*

Anlagen:

- Präsentation Regionalforum vom 11.04.2024

5. Sitzung ÖBB-Regionalforum Kufstein - Langkampfen

4-gleisiger Ausbau
Staatsgrenze n. Kufstein - Schaftenau



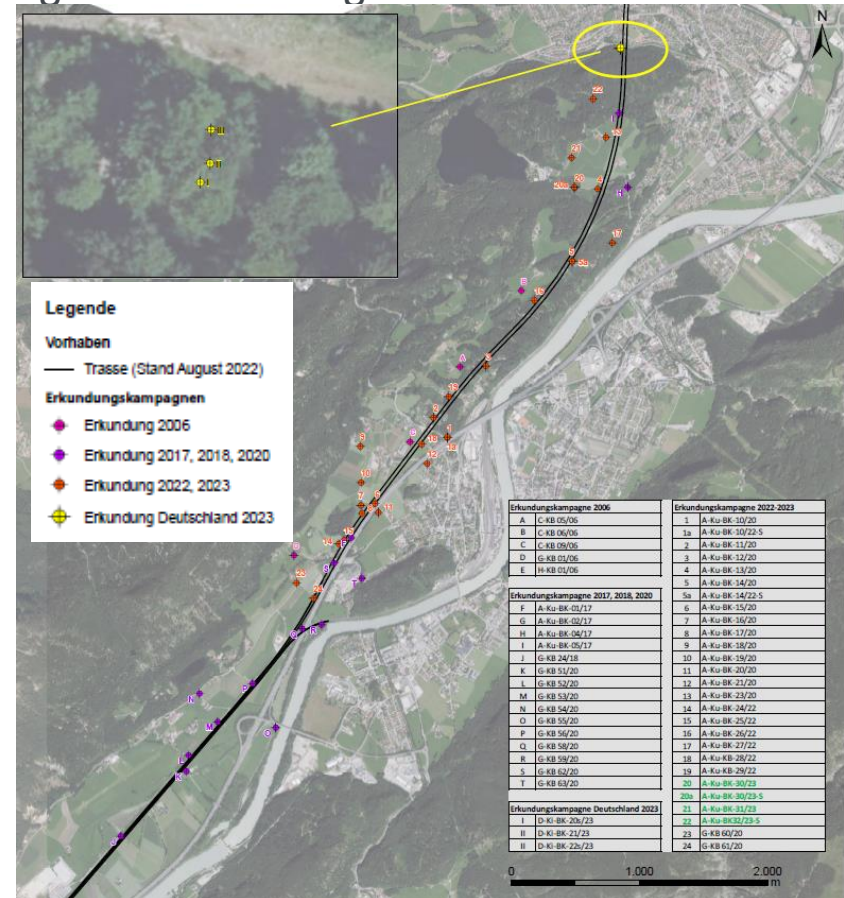
Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Aktueller Projektstand
 - ❖ Baugrunderkundungen
 - ❖ Technische Planung
 - ❖ Weitere Planungsschritte
- ❖ Bericht aus den Planungsabschnitten der DB Netz AG
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Aktueller Projektstand**
 - ❖ **Baugrunderkundungen**
 - ❖ Technische Planung
 - ❖ Weitere Planungsschritte
- ❖ Bericht aus den Planungsabschnitten der DB Netz AG
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

Aktueller Projektstand – aktueller Stand Baugrunderkundungen

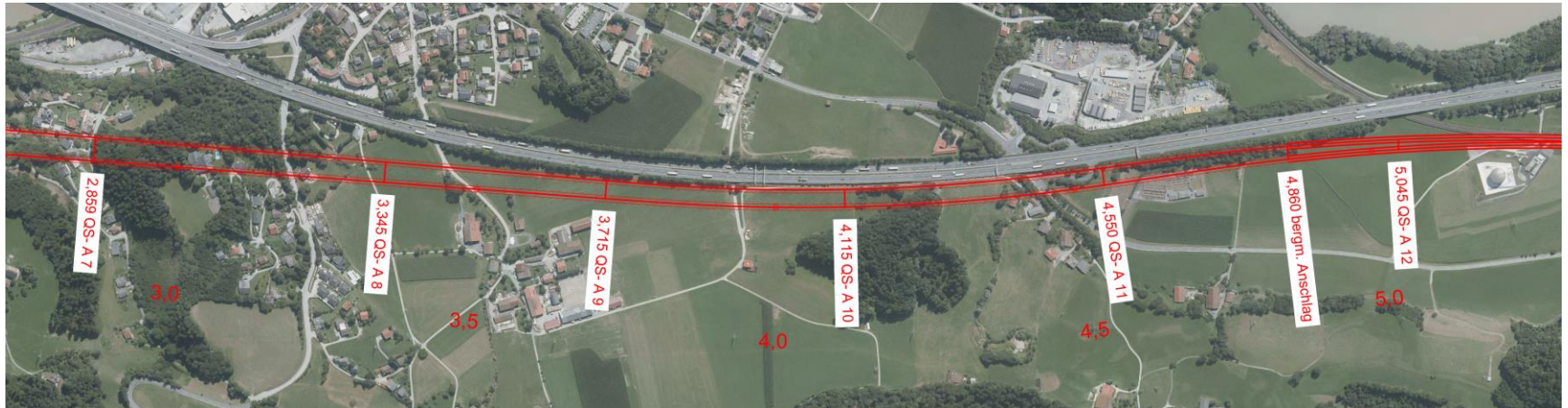
- ❖ Erkundungsbohrkampagne 2023 in Österreich im März 2024 abgeschlossen
- ❖ Erkundungsbohrungen auf deutscher Seite laufen noch
- ❖ Aktuelle Erkenntnisse: divergierendes Bild zwischen den Ergebnissen der geophysikalischen Messungen der Erkundungsbohrungen im Bereich Buchberg
- ❖ Lokalaugenschein und Gespräche mit Experten aus Planungsteam, Geosphere Austria und Universität Innsbruck finden statt



- ❖ Begrüßung
- ❖ **Aktueller Projektstand**
 - ❖ Baugrunderkundungen
 - ❖ **Technische Planung**
 - ❖ Weitere Planungsschritte
- ❖ Bericht aus den Planungsabschnitten der DB Netz AG
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

❖ Lageplan & Querschläge

- ❖ 5 Querschläge im Lockermaterial im Bereich der bergmännischen Bauweise

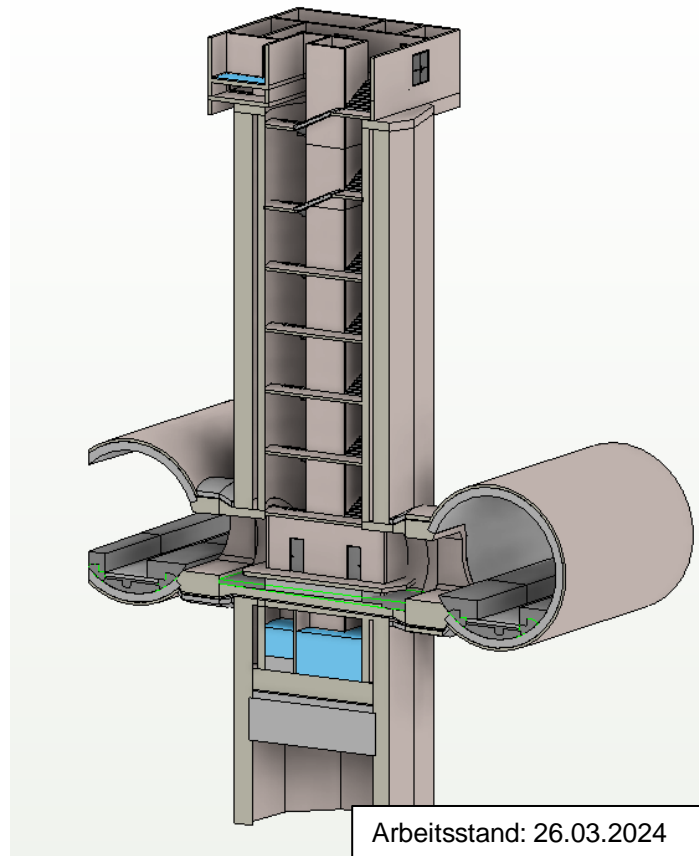


Aktueller Projektstand – technische Planung

- ❖ Querschlag mit Tiefpunktentwässerung
 - ❖ Tiefpunkt beim QS A-10
 - ❖ Auffangbehälter mit Pumpenanlage
 - ❖ Zugangsmöglichkeit für Wartung und Instandsetzung

→ Zugangsschacht

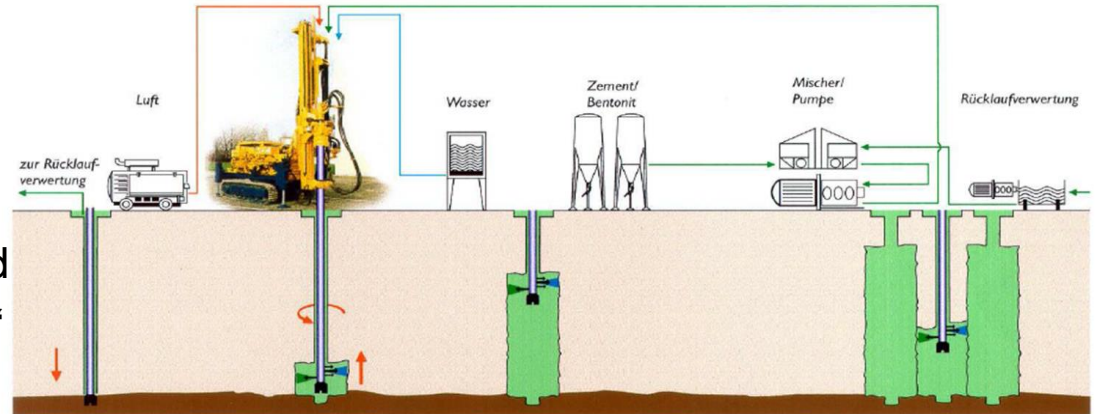
→ oberirdische Technikräume



- ❖ Bereiche, die nicht im maschinellen Tunnelvortrieb hergestellt werden können bzw. Bereiche, wo die Maschine gewartet wird, müssen durch Bodenvergütung stabilisiert werden, sodass ein Ausbruch untertage möglich ist.
- ❖ Bodenvergütung mit Düsenstrahlverfahren

- ❖ Einbohren einer Lanze mit einer Düse am Lanzenende

- ❖ Beim Herausziehen wird diese gedreht und mit hohem Druck ein Luft-Zement/Bentonitgemisch in den Boden eingebracht und so eine „Boden-Zementsäule“ hergestellt.

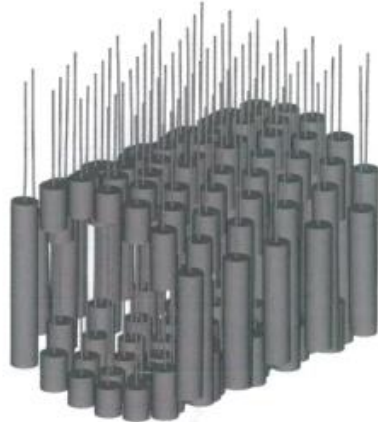


Aktueller Projektstand – technische Planung

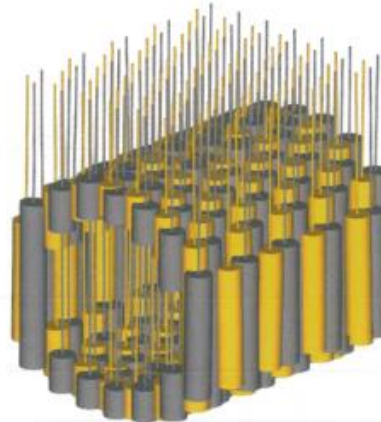
- ❖ Durch Aneinanderreihen einzelner Säulen wird in mehreren Phasen ein Vergütungskörper erzeugt, welcher den Tunnel umschließt.



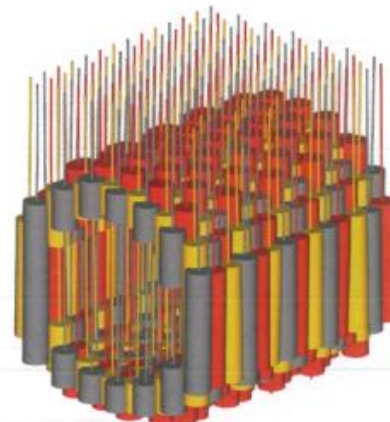
Regelkompartiment mit Primärsäulen



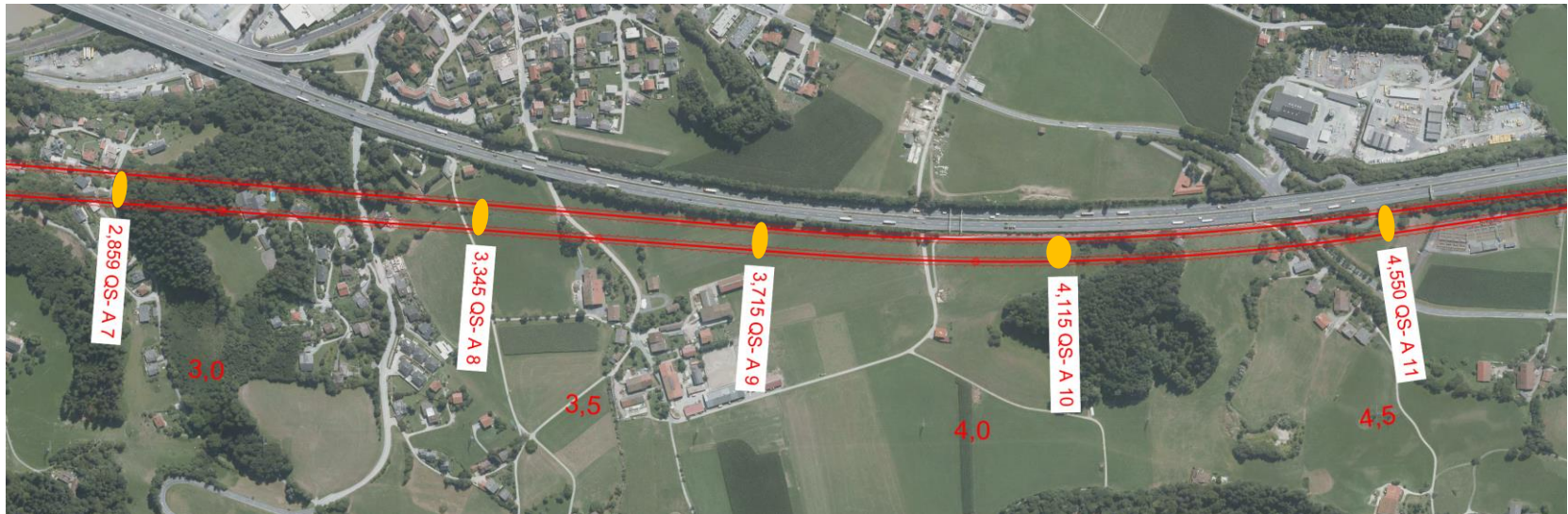
Nächster Schritt: Sekundärsäulen



Lückenschluss mit Tertiärsäulen

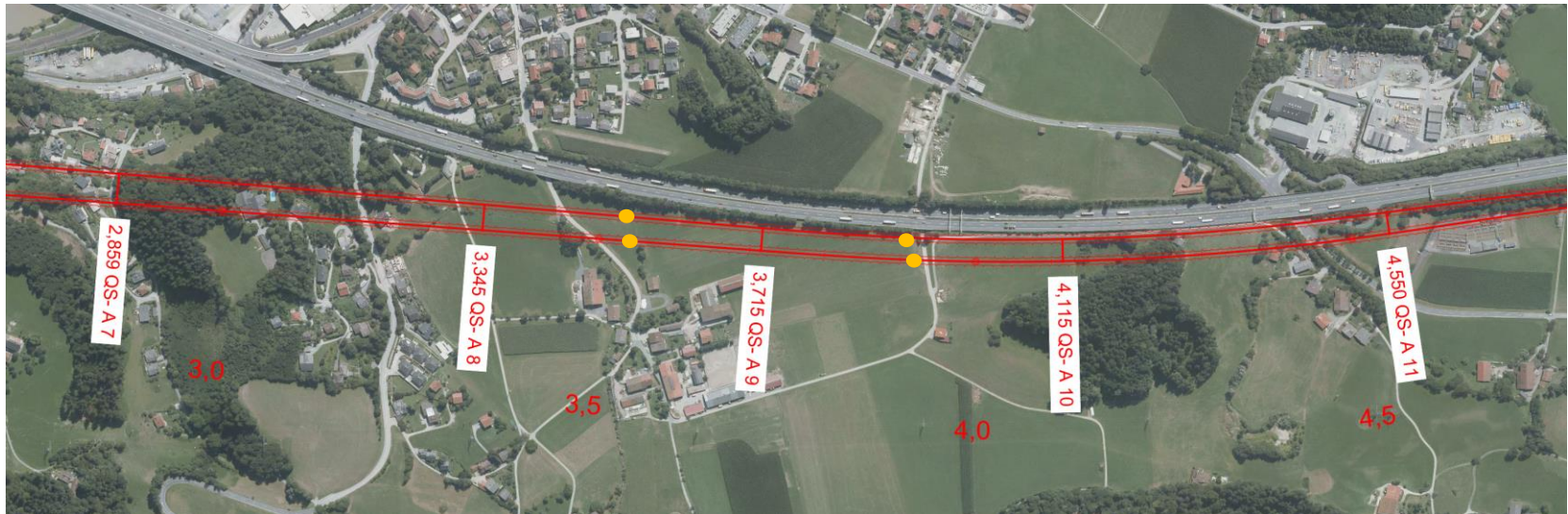


- ❖ Oberflächenauswirkungen Bau Querschlüge im Lockermaterial
 - ❖ Bodenstabilisierung von der Oberfläche aus erforderlich → Baufelder

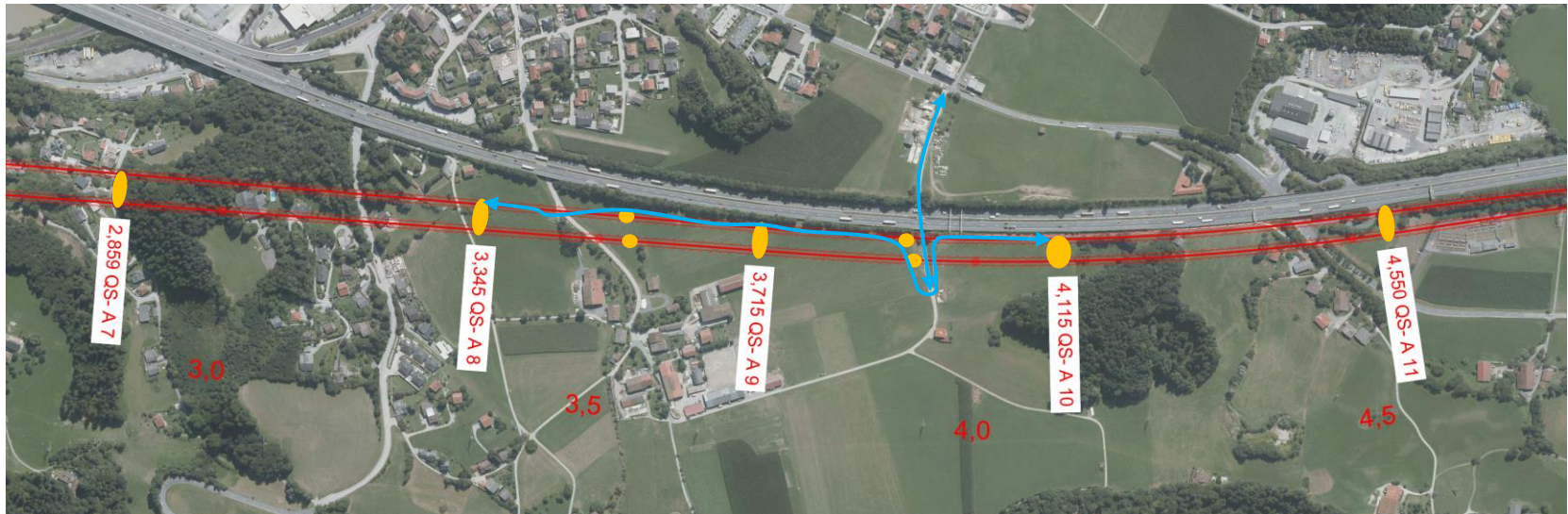


❖ Wartungsbahnhöfe

- ❖ Tunnelvortriebsmaschine muss regelmäßig während des Vortriebs gewartet werden
→ Baufelder für Bodenstabilisierung ähnlich wie bei Querschlägen



- ❖ Bauzeitliche Zufahrt zu den Baufeldern:
 - ❖ längs der Trasse bei Errichtung der Querschläge und Wartung der Tunnelvortriebsmaschine

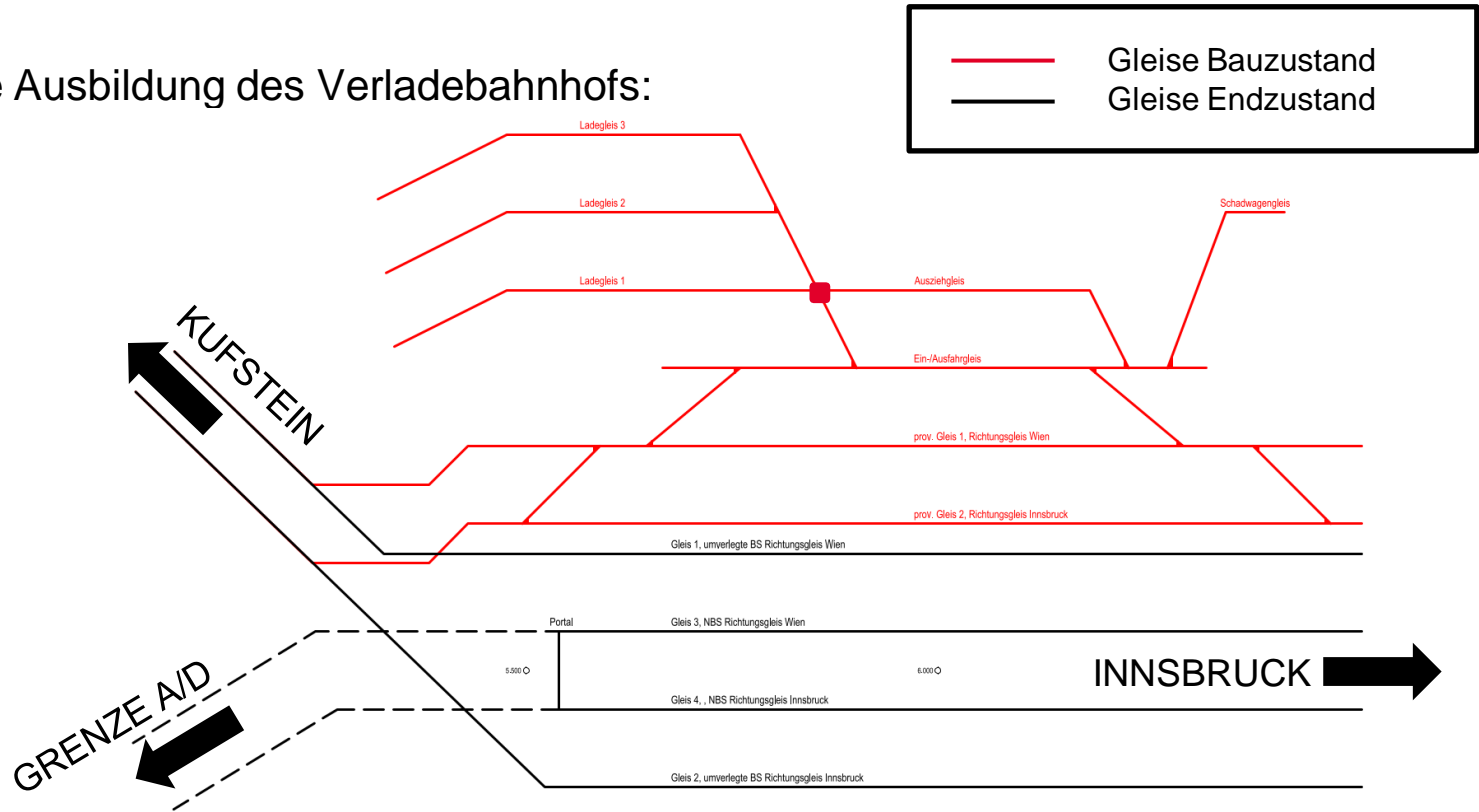


❖ Baulogistik:

- ❖ AWG (§ 15 Abs. 9): ab 01.01.2026 müssen alle Abfälle auf der Bahn transportiert werden, wenn die Transportstrecke mehr als 100 Kilometer beträgt
- ❖ Durch Tunnelbau große Mengen an Ausbruchmaterial
- ❖ Bahntransport muss ermöglicht werden

➔ VERLADEBAHNHOF

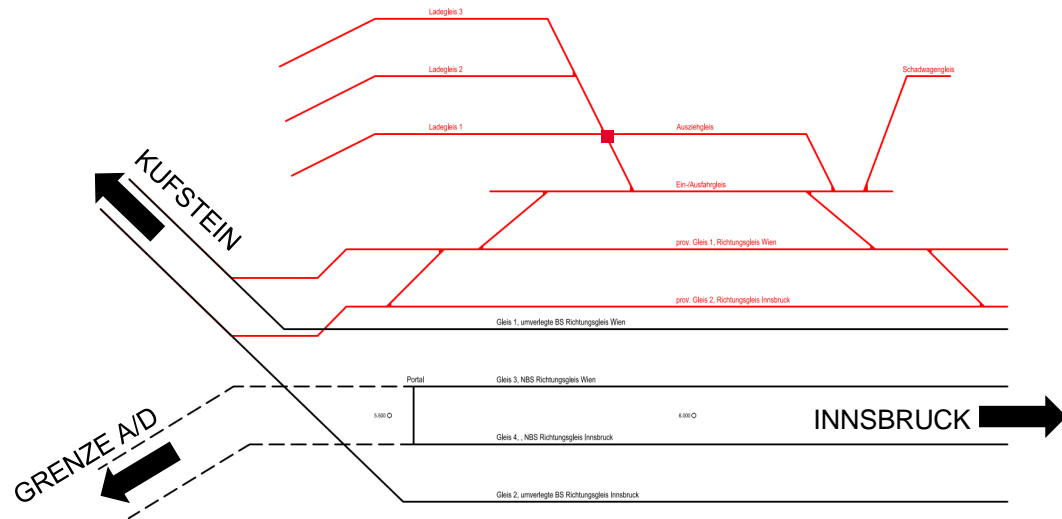
❖ mögliche Ausbildung des Verladebahnhofs:



Aktueller Projektstand – technische Planung

❖ Verladebahnhof:

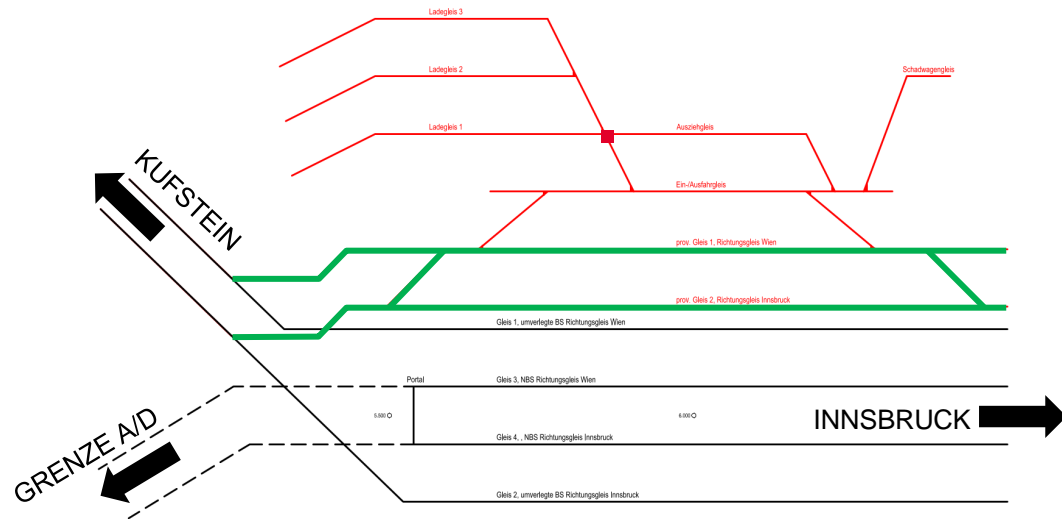
- ❖ Gleise Bestandsstrecke (Provisorium) mit Weichenverbindungen
- ❖ Ein-/Ausfahrgleis
- ❖ Ausziehgleis
- ❖ Verladeturm
- ❖ Ladegleise (Abstellgleise)
- ❖ Schadwagengleis
- ❖ Lokgleise



Aktueller Projektstand – technische Planung

❖ Verladebahnhof:

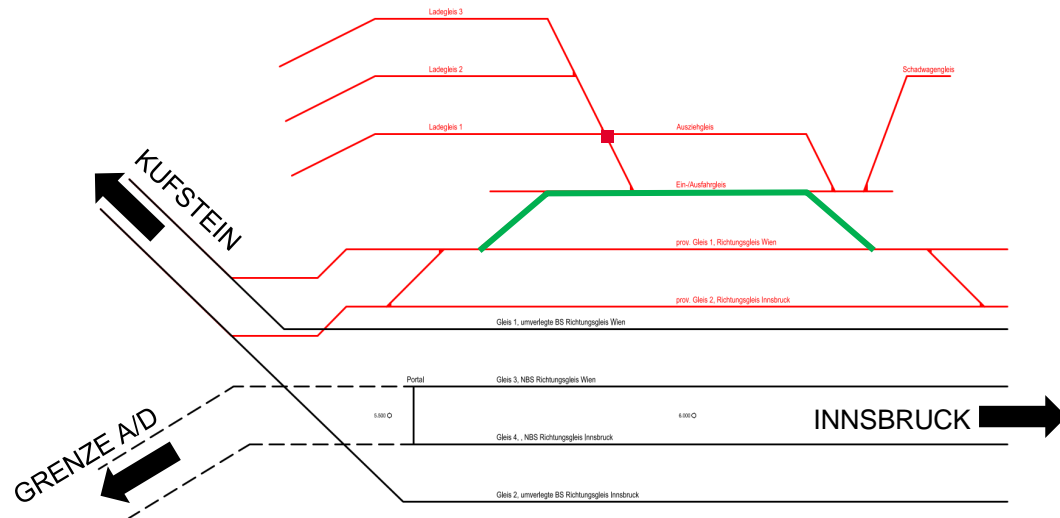
- ❖ Gleise Bestandsstrecke (Provisorium) mit Weichenverbindungen
- ❖ Ein-/Ausfahrgleis
- ❖ Ausziehgleis
- ❖ Verladeturm
- ❖ Ladegleise (Abstellgleise)
- ❖ Schadwagengleis
- ❖ Lokgleise



Aktueller Projektstand – technische Planung

❖ Verladebahnhof:

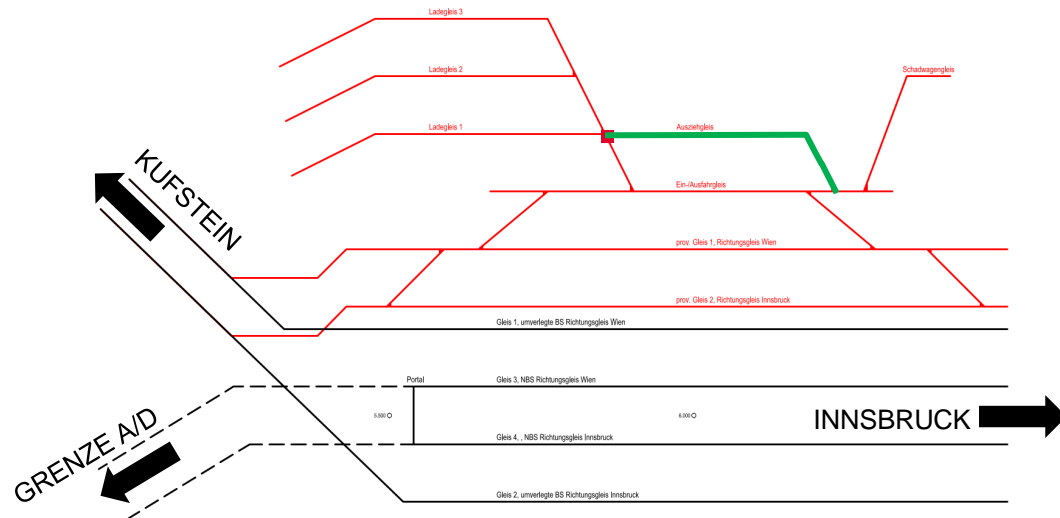
- ❖ Gleise Bestandsstrecke mit Weichenverbindungen
- ❖ Ein-/Ausfahrgleis
- ❖ Ausziehgleis
- ❖ Verladeturm
- ❖ Ladegleise (Abstellgleise)
- ❖ Schadwagengleis
- ❖ Lokgleise



Aktueller Projektstand – technische Planung

❖ Verladebahnhof:

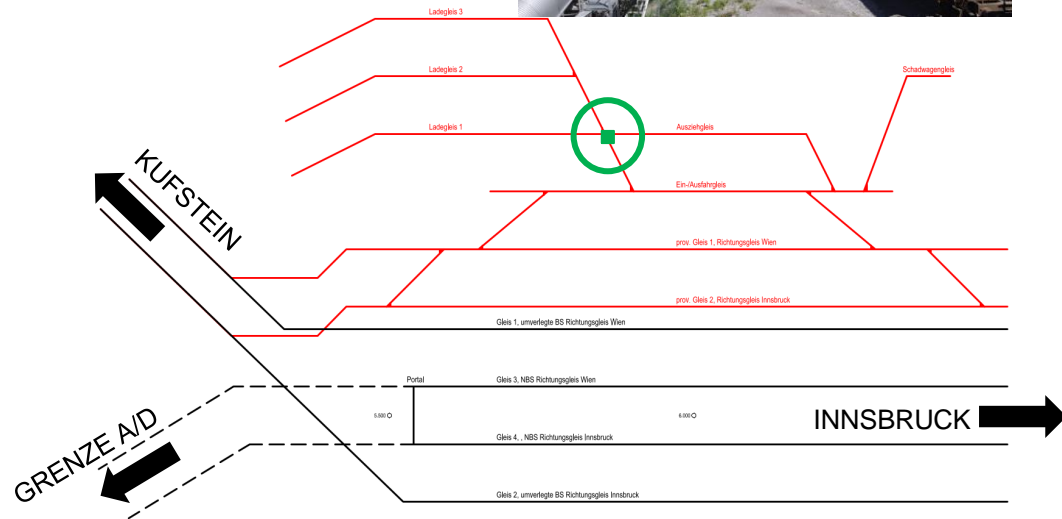
- ❖ Gleise Bestandsstrecke mit Weichenverbindungen
- ❖ Ein-/Ausfahrgleis
- ❖ Ausziehgleis
- ❖ Verladeturm
- ❖ Ladegleise (Abstellgleise)
- ❖ Schadwagengleis
- ❖ Lokgleise



Aktueller Projektstand – technische Planung

❖ Verladebahnhof:

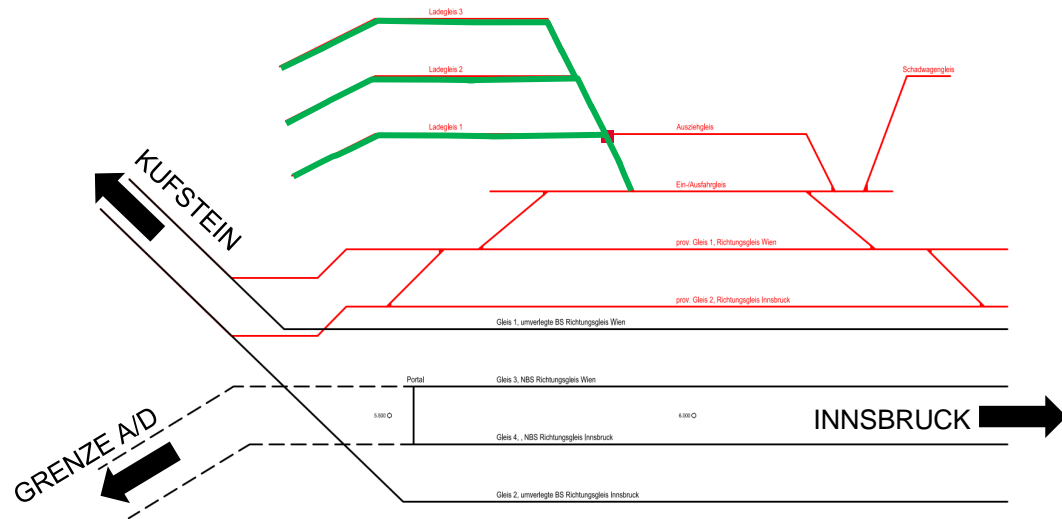
- ❖ Gleise Bestandsstrecke mit Weichenverbindungen
- ❖ Ein-/Ausfahrgleis
- ❖ Ausziehgleis
- ❖ Verladeturm
- ❖ Ladegleise (Abstellgleise)
- ❖ Schadwagengleis
- ❖ Lokgleise



Aktueller Projektstand – technische Planung

❖ Verladebahnhof:

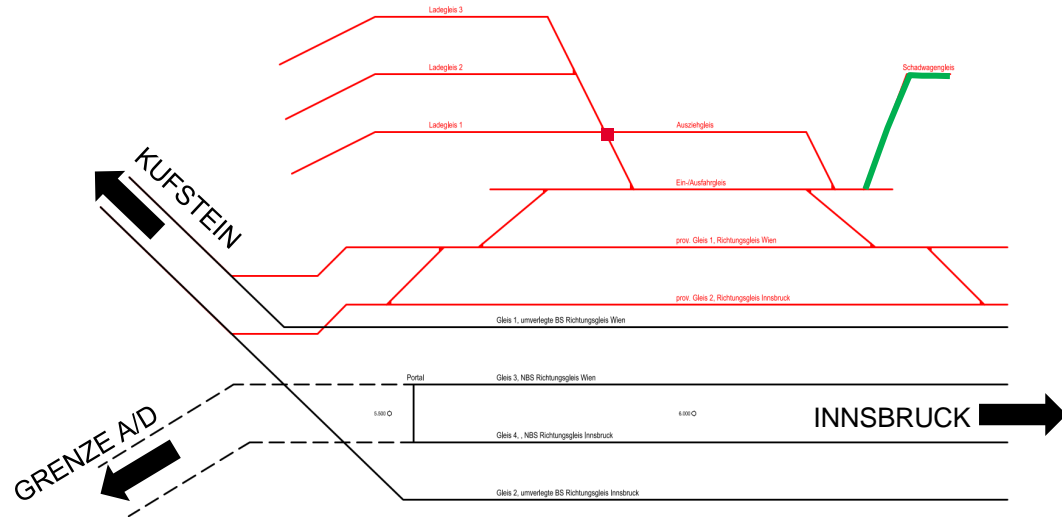
- ❖ Gleise Bestandsstrecke mit Weichenverbindungen
- ❖ Ein-/Ausfahrgleis
- ❖ Ausziehgleis
- ❖ Verladeturm
- ❖ Ladegleise (Abstellgleise)
- ❖ Schadwagengleis
- ❖ Lokgleise



Aktueller Projektstand – technische Planung

❖ Verladebahnhof:

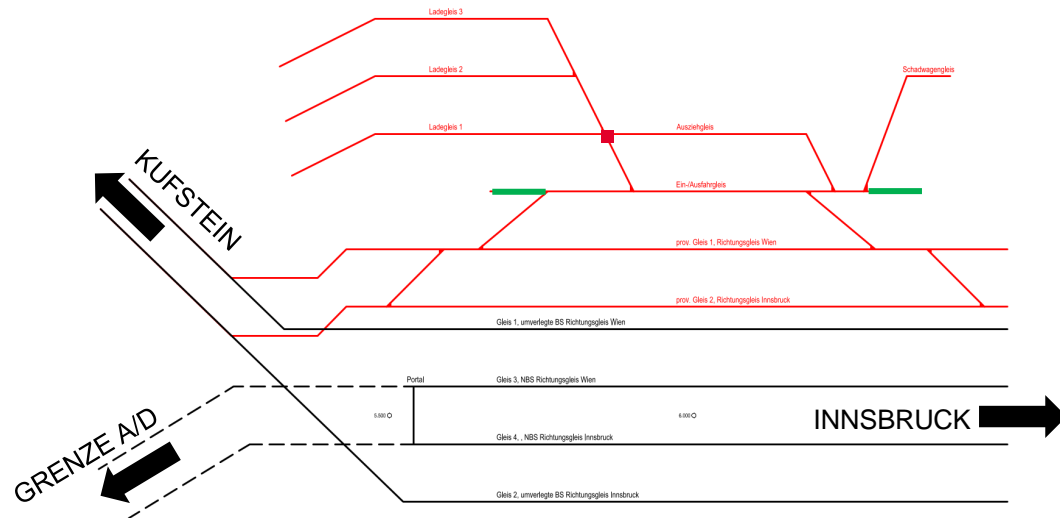
- ❖ Gleise Bestandsstrecke mit Weichenverbindungen
- ❖ Ein-/Ausfahrgleis
- ❖ Ausziehgleis
- ❖ Verladeturm
- ❖ Ladegleise (Abstellgleise)
- ❖ Schadwagengleis
- ❖ Lokgleise



Aktueller Projektstand – technische Planung

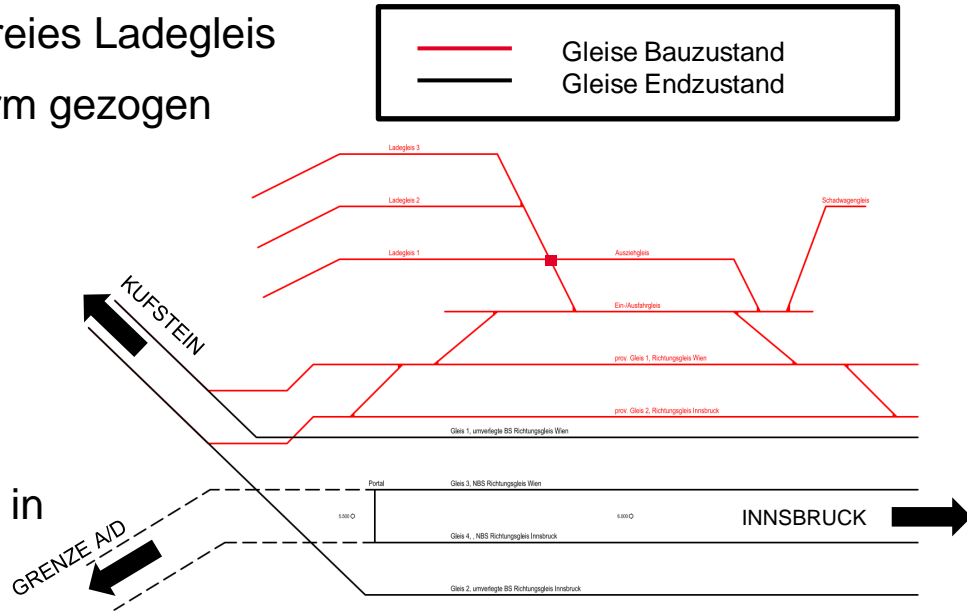
❖ Verladebahnhof:

- ❖ Gleise Bestandsstrecke mit Weichenverbindungen
- ❖ Ein-/Ausfahrgleis
- ❖ Ausziehgleis
- ❖ Verladeturm
- ❖ Ladegleise (Abstellgleise)
- ❖ Schadwagengleis
- ❖ Lokgleise

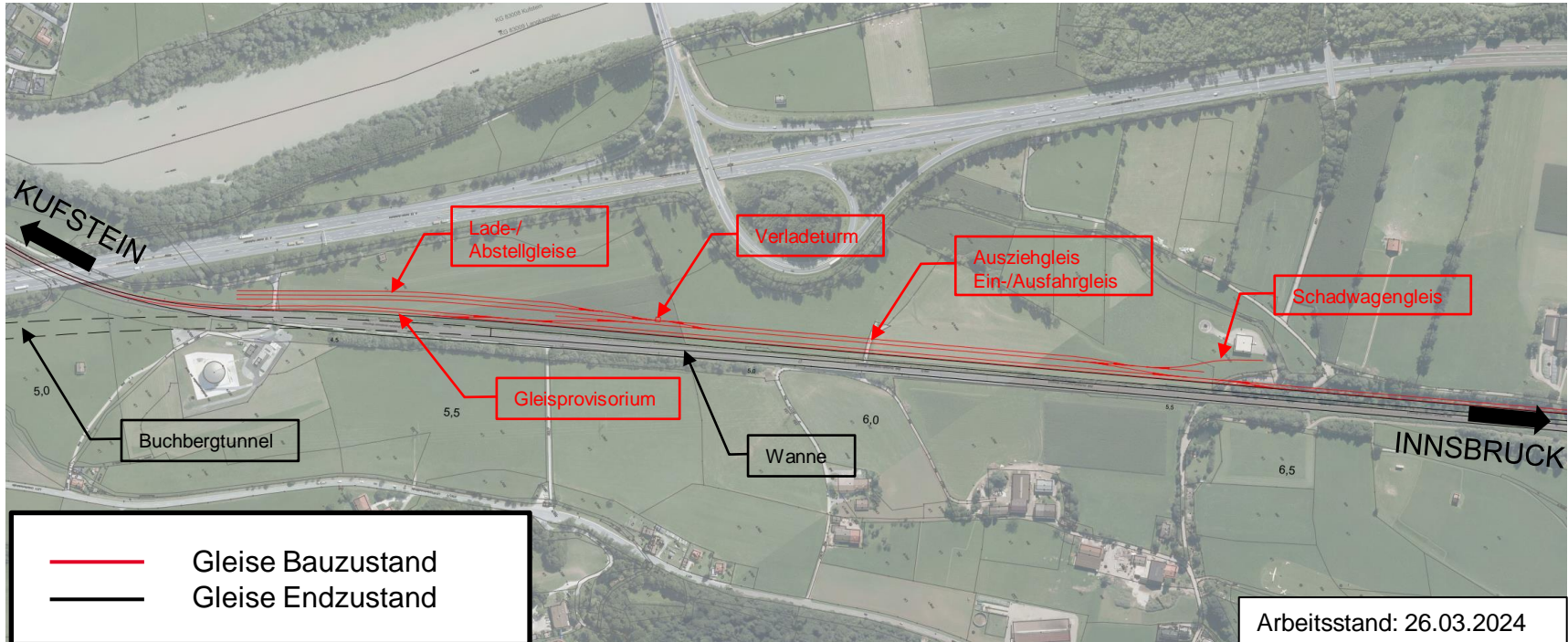


❖ Verladebahnhof: Ablauf der Verladung

- ❖ Leerer Zug fährt in Ein-/Ausfahrgleis ein und Streckenlok wird abgehängt
- ❖ Vershublok schiebt den Zug in ein freies Ladegleis
- ❖ Verladung: Zug wird unter Verladeturm gezogen und dort beladen → Ausziehgleis
- ❖ Vershublok schiebt den Zug in ein freies Ladegleis
- ❖ Vershublok zieht den vollen Zug in das Ein-/Ausfahrgleis
- ❖ Streckenlok fährt mit beladenem Zug in Richtung Kufstein / Innsbruck aus



❖ Verladebahnhof



- ❖ Begrüßung
- ❖ **Aktueller Projektstand**
 - ❖ Baugrunderkundungen
 - ❖ Technische Planung
 - ❖ **Weitere Planungsschritte**
- ❖ Bericht aus den Planungsabschnitten der DB Netz AG
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

❖ Kartierung Flora & Fauna:

❖ Untersuchungsraum:

- ❖ Im Umfeld bis zu etwa 300 m zum geplanten Vorhaben
- ❖ Bereich Natura 2000-Gebiet Egelsee
- ❖ Im Untersuchungsraum Hydrogeologie über dem Tunnel (inkl. Hechtsee, Längsee, Pfrillsee)

- ❖ Im Vorfeld der Untersuchungen werden Gemeinden und Betroffene von der ÖBB informiert

- ❖ Kartierung Flora & Fauna - vorgesehene Untersuchungen:
 - ❖ Vögel – auch Nachtbegehungen bzgl. Eulen
 - ❖ Amphibien, Reptilien
 - ❖ Biber, Fischotter, Haselmaus, Siebenschläfer
(Einsatz Wildkameras, „Nisthilfen“ für z.B. Haselmaus)



Nisthilfe Haselmaus



Haselmaus

Foto: Büro Apodemus



Wildtierkamera

Aktueller Projektstand – weitere Planungsschritte

- ❖ Kartierung Flora & Fauna - vorgesehene Untersuchungen:
 - ❖ Fledermäuse (Einsatz „Batcorder“ bzw. Fledermaus-Horchbox)
 - ❖ Tagfalter, Libellen, Heuschrecken
 - ❖ Laufkäfer (Einsatz Fallen)



Käferfalle mit Abdeckung

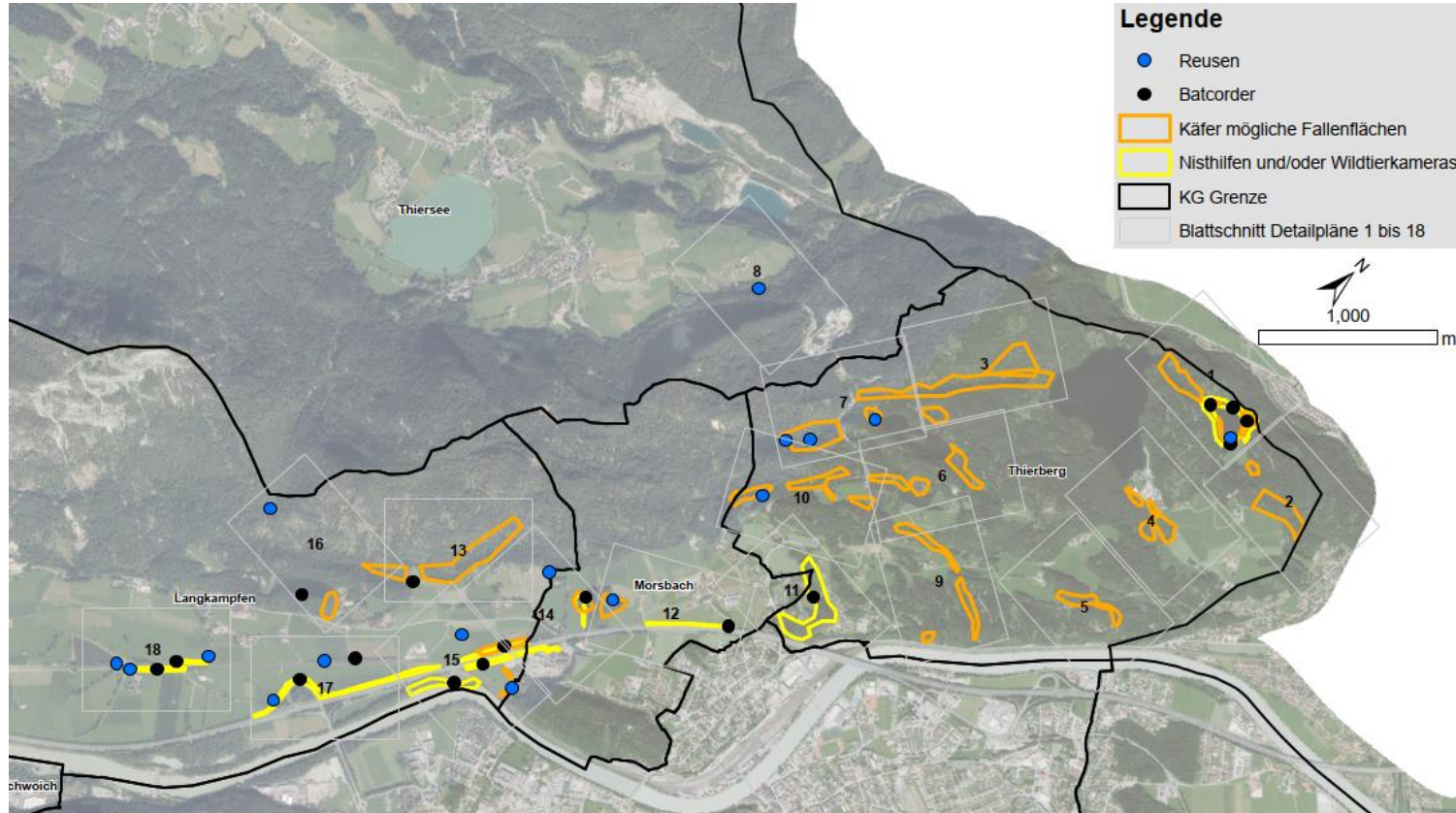


Fledermaus-Horchbox



- ❖ Kartierung Flora & Fauna - vorgesehene Untersuchungen:
 - ❖ Gewässerökologie (Bäche, aber auch z.B. Hechtsee, Längsee etc.)
 - ❖ Erhebung Ufer- und Sohlverbauungen, Einleitungen
 - ❖ Wasserpflanzen und kleine Tiere im Sohlsubstrat („Benthos“)
 - ❖ Befischungen, Krebse (Reusenfänge)
 - ❖ Ergänzende Untersuchungen Flora (größtenteils 2023 abgeschlossen)

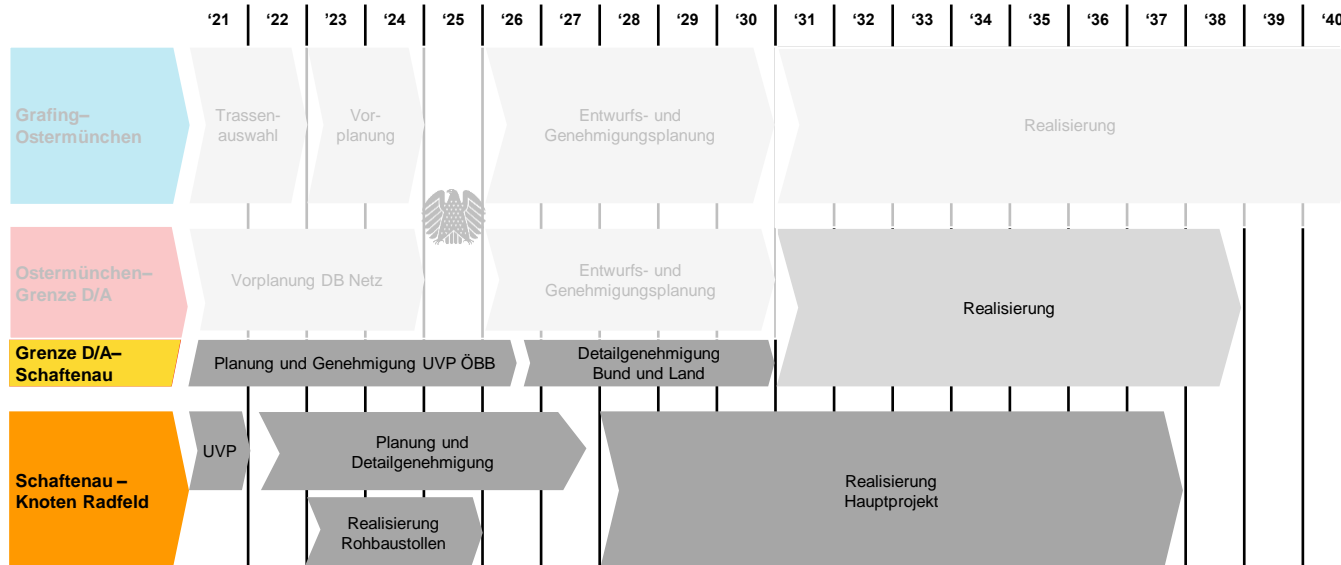
Aktueller Projektstand – weitere Planungsschritte



Aktueller Projektstand – weitere Planungsschritte

- ❖ Planungen am Tunnelportal:
 - ❖ Portalbauwerk: Sonic-Boom-Bauwerk
 - ❖ Lüftungsbauwerk
 - ❖ Rettungsplatz und Rettungsplatzzufahrt
 - ❖ Betriebsgebäude

Gesamtterminplan

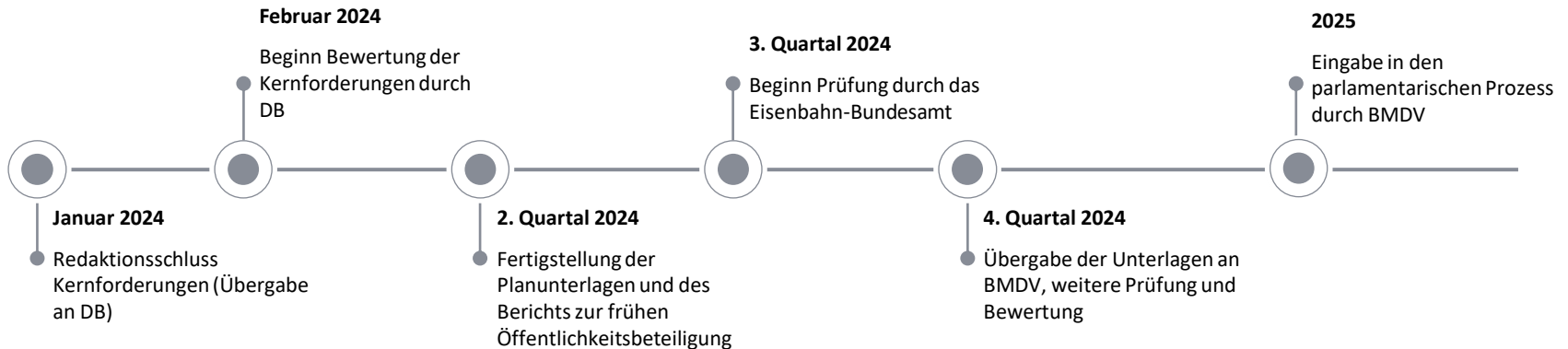


- ❖ Begrüßung
- ❖ **Aktueller Projektstand**
 - ❖ Ergebnisse aus den Bodenerkundungen 2022
 - ❖ Auswirkung auf Trassenlage
 - ❖ Weitere Aktivitäten & Informationen
- ❖ **Bericht aus den Planungsabschnitten der DB Netz AG**
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

Parlamentarische Befassung in Deutschland

Kernforderungen werden aktuell bewertet

- Kernforderungen in den Landkreisen beschlossen und an die DB übergeben
- Bewertung der Kernforderungen erfolgt aktuell durch die DB
- Übergabe der Unterlagen für die parlamentarische Befassung an Eisenbahn-Bundesamt im Herbst 2024 geplant



Sprechstunden und Planausstellungen Infotermine in elf Kommunen

- Der Abschluss der Vorplanung ist auch in der **Öffentlichkeitsarbeit** ein wichtiger Meilenstein.
- Zu den Ergebnissen der technischen Planung bietet die DB im April **Sprechstunden mit Planausstellungen** an.
- Das Angebot richtet sich v.a. an direkt **betroffene Anwohnende** und Grundstückseigentümer:innen.
- Inhalte u.a.:
 - Technische Pläne aus den Kommunen (Lage-, Höhenpläne, Querschnitte)
 - Visualisierung der lokalen Situation
- Die Inhalte werden im Nachgang im Internet unter brennernordzulauf.eu veröffentlicht.



- ❖ 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

6. ÖBB Regionalforum Kufstein-Langkampfen

Termin: Donnerstag, 24. Oktober 2024

Uhrzeit: 16-18 Uhr

Ort: Bürgersaal Stadtamt Kufstein

Vielen Dank!

