

6. Regionalforum Schafftenau – Knoten Radfeld

PROTOKOLL

| | |
|--------------------|--------------------------------------|
| Thema: | 6. Sitzung des Regionalforums |
| Datum und Uhrzeit: | 23.05.2019, 17:00-19:00 Uhr |
| Ort: | Berger Logistik Wörgl |

| | |
|---------------------------------------|--|
| TeilnehmerInnen | Bgm. Andreas Ehrenstrasser (Gemeinde Langkampfen) |
| | GV Manuela Gruber (Gemeinde Langkampfen) |
| | Bgm. Josef Haaser (Gemeinde Angath) |
| | Bgm. Anton Hoflacher (Gemeinde Kundl) |
| | Ing. Stefan Kammerlander (ATLR) |
| | Dipl.-Ing. Peter Krejcarek (Schieneninfr. Dienstl.-GmbH) |
| | Ing. Josef Lanzinger (Bez.-LWK Tirol) |
| | Vbgm. Kurt Mauracher (Gemeinde Angerberg) |
| | Bgm. Walter Osl (Gemeinde Angerberg) |
| | BH Dr. Christoph Platzgummer (BH Kufstein) |
| | Florian Salzburger, BA (AK Tirol) |
| GR Reinhard Wolf (Gemeinde Angerberg) | |
| Planungsteam | DI Martin Gradnitzer (ÖBB-Projektteam) |
| | DI (FH) Norman Schubert (ÖBB-Projektteam) |
| | Dipl.-Ing. Andreas Wanek (Planungsteam) |
| Moderation | Sabine Volgger (clavis) |
| | Christina Stieber (clavis) |

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Einführung und Protokoll
 3. Feedback nach Planausstellungen
 4. Planungsstand vor Einreichung
 - 4.1 Inhalte UVE & Zeitschiene
 - 4.2 Bauabwicklung
 - 4.3 Schalltechnik
 - 4.4 Betriebsphase
 - 4.5 Fragen & Diskussion
 5. Nächste Termine und Abschluss
-

1. Begrüßung (Sabine Volgger)

Die Moderation begrüßt die TeilnehmerInnen. Inhalt des heutigen Forums wird einerseits das Feedback aus den Planausstellungen in Angath, Kundl und Langkampfen sein, andererseits wird der aktuellen Planungsstand im Detail betrachtet.

2. Einführung und Protokoll (Sabine Volgger)

Es gab keine Rückmeldungen zum Protokoll, das somit freigegeben ist.

3. Feedback nach Planausstellungen

Zusammenfassung durch die Moderation: In Langkampfen gab es neben einer Vielzahl von mündlichen Meldungen in den Planausstellungen 38 schriftliche Anmerkungen, in Angath 10 und in Kundl 9 (*siehe Folie 5*). Zu den Veranstaltungen gab es viele positive Rückmeldungen. Die Planausstellungen wurden als sehr informativ empfunden. Auf die von den Bürgern eingebrachten Kritikpunkte wird nun Norman Schubert genauer eingehen.

Langkampfen

Oft genannte Punkte:

- Überführung Auweg (Schaftenau)
- Wanne Langkampfen
- Baustelleneinrichtungsflächen
- Bestehende Eisenbahnbrücke über den Inn (*nicht Bestandteil dieses Projektes*)

Die in der Planausstellung oft genannten Punkte wurden nochmals eingehend vom Planungsteam und den ÖBB geprüft und bewertet. Unter den gegebenen Randbedingungen lassen sich diese Kritikpunkte jedoch nicht ausräumen, wobei die aktuelle Planung aus Sicht des Planungsteam und der ÖBB eine umweltverträgliche und wirtschaftliche Lösung darstellt.

Dennoch wurden seit den Planausstellungen im Jahr 2018 verschiedenste Anregungen in die Planung aufgenommen: So wurde u.a. die Trasse näher an das Gewerbegebiet gerückt und dadurch der Verbrauch von landwirtschaftlichen Flächen verringert. Auch die Flächenzerschneidung im Bereich zwischen Unterlangkampfen und Niederbreitenbach konnte durch die neue Trassierung reduziert werden. Der Langkampfer Tunnel wurde verlängert (von 450 auf knapp 1.000 m) sowie die Bestandsstrecke quasi an die Höhenlage der bestehenden Eisenbahntrasse angeglichen. In einigen Bereichen wurden die Lärmschutzwände verlängert.

Angath

Wichtige Punkte:

- Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen)

Hier hat die Diskussion eine andere Betrachtungstiefe erreicht. 2018 war noch nicht klar, dass der gesamte Tunnel von Angath aus gebaut werden wird. In Angath ist die Bauherstellung in

der Nähe der Wohngebäude ein großes Thema, ebenso die LKW-Fahrten zu den Anschüttungsflächen. Die Fahrstrecken beschränken sich auf das notwendige Ausmaß. Die ÖBB weisen darauf hin, dass es in Angath keine offene Streckenführung mehr gibt und somit der Tunnel von Niederbreitenbach durchgehend bis Kundl geführt wird, was eine massive Verbesserung darstellt.

Kundl

Wichtige Punkte:

- Anordnung der Notausgänge und ihre lokale Bedeutung (Platzbedarf Sportplatz, Lage im Liesfeld etc.).

Die Anordnung der Notausgänge wurde nochmals geprüft. Aus bautechnischen Gründen und zur Umsetzung des Tunnelsicherheit wird die Lage der Notausgänge nicht verändert. Abgesehen von diesem Thema wurde das bauzeitliche Portal des Angerbergtunnels noch um ein weiteres Stück in Richtung Westen verschoben. Bestehende Lärmschutzwände der Gemeinden Kundl und Breitenbach können auch im neuen Projekt wiedererrichtet werden.

Diskussion

Die Moderation richtet die Frage an die Bürgermeister, ob sich die Einschätzung der ÖBB, besonders zu den wichtigen Punkten, mit dem Eindruck in den Gemeinden deckt.

Bgm. Hoflacher: Die wichtigsten Themen wurden angeführt, im Detail gäbe es noch ein paar Dinge zu ergänzen (z.B. Verlegung des Baches).

Bgm. Haaser: Die BE-Fläche ist sicher das größte Thema, die Aufregung im Dorf ist groß. Das ist für mich sehr nachvollziehbar, so liegen beispielsweise der Kindergarten und die Metzgerei im Nahebereich der Baustelle. Deshalb möchte ich fragen, ob eine Alternativenprüfung durchgeführt wurde bzw. noch geplant ist? Gibt es noch Änderungen vor dem UVP-Verfahren?

Norman Schubert: In der Planung wurden die möglichen Standorte der BE-Flächen intensiv diskutiert. Bzgl. der Umweltverträglichkeit haben sich die jetzt geplanten Flächen als beste Lösung hinsichtlich Realisierung und Verträglichkeit erwiesen.

Für das UVP-Verfahren wurden die Flächen in ihrer maximalen Ausdehnung berücksichtigt. Das aus dem Grund, da dann in der Umsetzung auf den ausreichend vorhandenen Flächen das Regime der UVP gilt; wir wollen jedenfalls vermeiden, dass Baufirmen weitere Flächen privat anmieten müssen.

Martin Gradnitzer: Wir haben vom vorigen Abschnitt gelernt und wollen vermeiden, dass beispielsweise Erdbauunternehmer privat Lösungen zur Ablagerung suchen. Deshalb muss der Flächenbedarf jetzt sehr realistisch eingeschätzt werden. Natürlich kann es in der Detailplanung noch zu Optimierungen kommen.

Bgm. Haaser: Konkret ist ein Landwirt bei uns schwer betroffen, da er sein Vieh nicht mehr auf die Weide bringen kann.

Norman Schubert: Mit dem betreffenden Landwirt sind wir in Abstimmung. Die Ausgestaltung der BE-Flächen kann sich auch in der Detailplanung bzw. in der Bauphase noch einmal ändern. Wir wissen zum aktuellen Zeitpunkt nicht, ob manche Erdbauunternehmen z.B. Flächen in der Nähe zur Verfügung haben, die sie nutzen können. Es wird jedenfalls eine verträgliche Lösung angestrebt.

Manuela Gruber: Warum ist die Baustelleneinrichtungsfläche in Niederbreitenbach nicht weiter weg vom Siedlungsraum geplant?

Norman Schubert: Eine Abrückung nach Nordosten ist aufgrund des Ausuferungsbereiches des Nasenbaches nicht möglich.

Manuela Gruber: Weiter südwestlich ist die Einrichtung der BE-Fläche nicht möglich?

Norman Schubert: Das wurde überlegt, aber die Fläche reicht nicht aus.

Josef Lanzinger: Was passiert, wenn sich im Verfahren andere BE-Flächen ergeben als jetzt angegeben? Sind die in der UVP nicht abgedeckt? Ich würde empfehlen, insgesamt bei den BE-Flächen noch eine bessere Lösung zu suchen.

Norman Schubert: Wir haben so viel Fläche angegeben, dass wir den Bedarf sicher abdecken können. Wenn sich in der UVP-Prüfung ein Mehrbedarf an Fläche ergeben sollte, ist dieser abgedeckt. Andere Flächen sind nach dem heutigen Planungsstand nicht vorgesehen.

Bgm. Osl: Da wir in der Vergangenheit nur von der Trassenführung gesprochen haben, ist die Dimension der Baulogistik vielen erst jetzt bewusst geworden. Das macht uns enorme Sorgen; z.B. fragen wir uns, wie der Verkehr in dieser Zeit funktionieren soll. Für eine größere Gruppe von Einwohnern ist die geplante BE-Fläche unvorstellbar. Ist es möglich, eine Info-Veranstaltung für die Betroffenen in der Nachbarschaft der Anschüttungsfläche zu machen?

Norman Schubert: Natürlich. Das können wir gerne noch vor den Sommerferien machen.

Die Moderation weist darauf hin, dass ein gutes Beispiel für solche Anschüttungsflächen gerade auf der Ferrari-Wiese in Innsbruck besichtigt werden kann. Da kann man vor Ort sehen, wie eine Anschüttung vorgenommen wird.

4. Planungsstand vor Einreichung (Norman Schubert, Andreas Wanek)

4.1 Inhalte UVE & Zeitschiene (siehe Folie 13)

Norman Schubert erklärt, dass die Einreichung zur UVP-Grundsatzgenehmigung noch keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung bedeutet. Die Planung für die UVP ist abgeschlossen, es wird gerade das Operat fertiggestellt. Die Einreichung erfolgt dann voraussichtlich Ende Sommer 2019.

4.2 Bauabwicklung (siehe Folien 15 – 34)

Andreas Wanek erklärt, dass das Projekt in fünf Bauabschnitte (siehe Folie 15) unterteilt ist. Man startet mit dem bergmännischen Abschnitt im Angerberg.

Zudem gibt es vier Anschüttungsflächen, auf denen das überschüssige Tunnelausbruchmaterial (voraussichtlich 3,5 Mio. Kubikmeter) verbaut werden kann (siehe Folie 29 – 34).

Anm. Bgm. Osl: Es heißt „Ochsentalgraben“ statt „Ochsengraben“, es wird um Korrektur gebeten.

Die einzelnen Bauabschnitte im Detail:

Bauabschnitt geschlossene Bauweise Angerberg tunnel West (siehe Folien 19, 20):

- Teil 1 (Angath/ Angerberg): Hier ist im westlichen Teil von Angath eine BE-Fläche und eine direkte bauzeitliche Ausfahrt von der A12 Inntal Autobahn auf die BE-Fläche sowie ein direkter Weg für LKWs zu den Anschüttungsflächen geplant.
- Teil 2 (Liesfeld/Kundl): Hier sind vereinzelt Baufelder bei den Schächten bzw. späteren Notausgängen des Tunnels vorgesehen. Um diese zu erreichen, wird vom Knoten Wörgl West abgefahren. Die westlich von der Eishalle Kundl liegenden Baufelder der Notausgänge werden von einer westlich von Kundl gelegenen bauzeitlichen Anschlussstelle an die A12 Inntal Autobahn angebunden.

Das letzte im Westen gelegene Stück des Angerberg tunnels wird in offener Bauweise hergestellt. Es wird ein Gleisprovisorium errichtet. Das Baufeld der offenen Bauweise wird ebenfalls mit der westlich von Kundl gelegenen bauzeitlichen Anschlussstelle an die Autobahn angebunden.

Bauabschnitt offene Bauweise Angerberg tunnel Ost (Folie 22):

Ausgehend von der BE-Fläche in Niederbreitenbach erfolgt der Verkehr über Baustraßen im Baufeld, u.a. auch direkt in die Anschüttung Niederbreitenbach. Zur An- und Ablieferung wird der Autobahnanschlussstelle Kirchbichl genutzt.

Bauabschnitt Offene Bauweise Langkampfen (Folie 24):

Die BE-Fläche ist hier zweigeteilt. Beide BE-Flächen werden über die Autobahnanschlussstelle Kirchbichl an das Baufeld angebunden. Die Baustraßen im Baufeld dienen als Transportweg bis zum Ende östlichen Ende des Projektes in Schafte nau. Die Anschüttung Langkampfen wird ebenfalls mit den im Baufeld liegenden Baustraßen erreicht.

Anm. Bgm. Ehrenstrasser: Es müsste Langkampfenertunnel statt Langkampfnertunnel heißen, es wird um Korrektur gebeten. Anm. Norman Schubert: In den Einreichunterlagen wird der Tunnelname zu „Langkampfenertunnel“ geändert sein.

Bauabschnitt Freie Strecke Schafte nau (Folie 26):

Hier wird mit dem Aushubmaterial aus Langkampfen ein neuer Bahndamm und ein Gleisprovisorium errichtet. Die Baustelle beginnt in diesem Bereich erst später, um das Aushubmaterial aus Langkampfen nutzen zu können. Das Gleisprovisorium wird nach Fertigstellung der Maßnahmen rückgebaut. Die Erdbaustelle und die BE-Flächen werden mit den im Baufeld liegenden Baustraßen erschlossen. Die Baustraßen führen im Baufeld zur

Autobahnanschlussstelle in Kirchbichl, es sind jedoch zum anfänglichen Einrichten der Baustelle Routen auf der Landesstraße L 211 vorgesehen.

Bauabschnitt Offene Bauweise Kundl (Folie 28):

Anschüttungsflächen

Die Anschüttungsflächen dienen zur dauerhaften Ablagerung von Tunnelausbruchmaterial.

Anschüttung Niederbreitenbach: Die Geländekante wird hier vom Siedlungsgebiet nach vorne bis zum geplanten Wannengebäude der Eisenbahnneubaustrecke gezogen und dient gleichzeitig als Lärmschutz. Die Höhe der Anschüttung beträgt ca. 20 – 25 m.

Anschüttung Schöffthal: In der Präsentation sieht man in Hellgrün die relativ ebenen Flächen, dunkelgrün die Ausbildung des Tales analog zum Bestand. Hier ist die Anschüttung an der stärksten Stelle ca. 10 m hoch.

Anschüttung Ochsental: Das Tal wird einseitig zum bestehenden Weg angefüllt. Im oberen Teil wird eine Geländemodellierung vorgenommen.

Anschüttung Langkampfen: Hier wird der Bereich zwischen dem bestehenden Bahndamm bis zur neuen Wanne Langkampfen bis auf die Höhe der Bestandsgleise angeschüttet.

Diskussion

Bgm. Haaser: Werden bei der UVP-Grundsatzgenehmigung die BE-Flächen miteingereicht? Oder geht es nur um die Festlegung der Trasse?

Andreas Wanek: Die BE-Flächen werden mit eingereicht, um die Trasse und ihre Umweltauswirkungen beurteilen zu können. Die endgültige Lage der Trasse wird mit der Baugenehmigung festgelegt.

Manuela Gruber: Wann startet die Baustelle in Langkampfen? Es hat ja geheißen, dass 2025 Baubeginn sein wird.

Andreas Wanek: Die Baumaßnahmen beginnen mit dem Vortrieb des Angerberg隧nells in Angath. Zeitversetzt folgt dann der Bereich offene Bauweise Angath, danach der Bereich offene Bauweise Langkampfen. Die Baustelle in Langkampfen beginnt also ca. 2 Jahre nach dem allgemeinen Baubeginn, wobei das Jahr des Baubeginns noch nicht feststeht.

Bgm. Hoflacher: Warum werden die Täler nicht voll aufgefüllt?

Norman Schubert: Eine weitere Auffüllung würde im bestehenden Tal wie ein Staudamm aussehen. Der Talcharakter soll jedoch trotz Anschüttung erhalten bleiben, weswegen nicht bis zur vorderen Geländekante aufgeschüttet wird.

Manuela Gruber: Bleiben die bestehenden Unterführungen so lange erhalten, bis alles fertiggestellt ist?

Andreas Wanek: Ja, aber die Unterführung Bahnhofstraße wird zeitweilig nicht befahrbar sein. Es würde dann eine Umleitung eingerichtet werden.

Manuela Gruber: Gibt es keine Möglichkeit, die Unterführung während der Baustelle befahrbar zu belassen?

Andreas Wanek: Während der Bauzeit (wahrscheinlich mehr als ein Jahr) kann die Unterführung für den Individualverkehr nicht genutzt werden. Erst nach dem Rückbau des Provisoriums kann die Unterführung fertiggestellt und dem Individualverkehr zur Nutzung übergeben werden.

Bgm. Haaser: Wie sieht das mit der Straße, die zu unserem Recyclinghof führt, aus? Laut Plan kommt dieser Wirtschaftsweg weg. Das ist aber eine vielbefahrene Straße.

Andreas Wanek: Während der offenen Baugrube (ca. ½ bis ein Jahr) ist der Wirtschaftsweg nicht befahrbar. In einem bestimmten Zeitfenster wird es auch bei den Brücken über die Autobahn zu Einschränkungen kommen. Es gibt jedoch immer Umleitungen zur Aufrechterhaltung der Verkehrsverbindungen.

4.1 Schalltechnik (Folien 36 - 41)

In den Bereichen, in denen Trasse nicht im Tunnel verläuft, werden zusätzliche Schallschutzmaßnahmen umgesetzt.

So wird z.B. in Schafteu die bestehende Lärmschutzwand von der Unterführung bei Kufstein bis zum Gewerbegebiet verlängert und auf 2 m Höhe ausgebaut. Zur Veranschaulichung zeigen die Differenzlärmkarten (Folien 36 - 38) Verbesserungen im Vergleich zur Nullvariante. Insgesamt werden durch die freiwillige Absenkung des Grenzwertes um 5 dB in der Nacht, den hohen Tunnelanteil der neuen Eisenbahnstrecke und die zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen im Unterinntal in Bezug auf den Eisenbahnlärm Verbesserungen erreicht.

Diskussion

Manuela Gruber: Wenn der Zug aus der Wanne Niederbreitenbach hinaus- und dann wieder in den Tunnel hineinfährt, denke ich schon, dass man das am Hang hören wird. Schall steigt nach oben. Das ist ein großes Problem.

Norman Schubert: Dadurch, dass die Böschungskante durch die Anschüttung Niederbreitenbach nach vorne wandert, wird es im Schnitt leiser. Im UVP-Verfahren wird der Lärm der Eisenbahn beurteilt, die Schallbelastung durch andere Verkehrsträger (z.B. durch die Autobahn) wird in den Lärmkarten nicht dargestellt.

Bgm. Ehrenstrasser: Das Entscheidende sind die Lärmspitzen.

Martin Gradnitzer: Die Gesamtwirkung der Maßnahmen ist jedenfalls gegeben. Dadurch, dass die neue Strecke in einer Wanne liegt, wird auch der Güterverkehr in der Nacht leiser. In der Berechnung wurden die bestehende und die neue Eisenbahnstrecke berücksichtigt. Natürlich gibt es punktuell direkt am Neubaustrecken-Gleis eine leichte Erhöhung, aber der Güterverkehr wird im Wesentlichen in den Tunnel bzw. die Wanne verlagert.

Manuela Gruber: Bei jedem Zug, der aus dem Tunnel in die Wanne fährt, wird es sicher einen Knall geben.

Norman Schubert: Da auf der Eisenbahnneubaustrecke mit einer Geschwindigkeit von maximal 230 km/h gefahren werden kann, wird es einen Tunnelknall, der erst ab Geschwindigkeiten von ca. 250 km/h und darüber auftritt, nicht geben.

BH Platzgummer: Als Einwohner von Baumkirchen, wo sich die Verbindungsstelle befindet, kann ich das bestätigen. Wir hören keinen Knall. Die Lärmbelastung ist im Vergleich zu früher tatsächlich viel geringer.

Manuela Gruber: Ich zweifle die in Langkampfen durchgeführten Messungen an, vor allem, weil sie vorgenommen wurden, als besonders wenig Züge fuhren.

Norman Schubert: Es handelt sich hierbei um eine Kalibrierungsmessung, dafür reicht theoretisch ein Zug. In der Praxis wartet man natürlich, bis verschiedene Zugtypen vorbeigefahren sind. Es muss aber nicht über mehrere Tage gemessen werden.

Die Moderation schlägt vor, einen Faktencheck in Baumkirchen vorzunehmen.

Bgm. Hoflacher: Da die Wanne in den Tunnel mündet, müsste die Situation sogar noch besser sein als in Baumkirchen.

Schalltechnik in der Bauphase (Folien 39 – 41)

Die BE-Flächen in Siedlungsnähe werden schalltechnisch abgeschirmt. In Niederbreitenbach beispielsweise ist eine 4 m hohe Schutzwand geplant. Bei einzelnen Gebäuden können Schallschutzfenster vorgesehen sein (d.h. passive Schallschutzmaßnahmen, Teil der UVP).

BE-Fläche Angath: Die gesamte Fläche wird mit einer Schutzwand abgegrenzt. Auch hier sind in Rot die Gebäude gekennzeichnet, die ggf. mit Schallschutzfenstern nachgerüstet werden. Wenn die BE-Fläche im weiteren Verlauf optimiert wird, kann es noch zu Veränderungen bei diese Maßnahmen kommen.

4.2 Betriebsphase (Folien 43 – 50)

Seit dem letzten Regionalforum und den Planausstellung wurden nur geringfügige Änderungen vorgenommen:

Langkampfen/Schaftenau:

- Verlegung des Gießens
- Portal Wanne Niederbreitenbach
- Neue Haltestelle Langkampfen: Park& Ride,
- neue Unterführung Bahnhofstraße

Angath: Die Brücke über die Autobahn, die die beiden Raststationen verbindet, wird parallel zur bestehenden Brücke neu gebaut.

Kundl: Die Unterführung am westlichen Ortsrand wird verlegt. Die neue Unterführung wird über dem Tunnel und unter den Bestandsgleisen verlaufen.

4.3 Fragen & Diskussion

Bgm. Ehrenstrasser: Wurde mit den Eigentümern neben der neuen Park&Ride-Anlage bzgl. der Straße (Zufahrt) schon Kontakt aufgenommen?

Norman Schubert: Ja, wir haben den Kontakt aufgenommen.

Bgm. Haaser: Ist der aktuelle Planungsstand jetzt im Internet einsehbar?

Norman Schubert: Die Pläne der Planausstellungen sollten kommenden Montag/Dienstag auf der Projekt-Website der ÖBB bereitgestellt werden.

Bgm. Haaser: Ändert sich an den Plänen vor der Einreichung noch etwas?

Norman Schubert: Eventuell Kleinigkeiten, jedoch ist die Planung grundsätzlich abgeschlossen.

Bgm. Haaser: Wird unser Wirtschaftsweg und die Situation beim Recyclinghof so eingereicht?

Norman Schubert: Die Planung wird wie dargestellt eingereicht. Bzgl. der bauzeitlichen Wegführung und eines Ersatzes für den Recyclinghof werden wir uns mit der Gemeinde noch einmal zusammensetzen.

Bgm. Hoflacher: Hat sich bezüglich der Rettungsschächte beim Bahnhof in Kundl etwas Neues ergeben?

Norman Schubert: Zu diesem Thema gibt es keine Neuerungen. Ggf. kann es in der Detailplanung noch zu Optimierungen kommen.

5 Nächste Termine und Abschluss

Das nächste Regionalforum findet am Di., 26. November 2019 von 17.00 – 19.00 Uhr bei Berger Logistik in Wörgl statt. *Anm.: Das Regionalforum wurde auf **10. Dezember 2019** verschoben.*

Final zusammengestellt am 22.10.2019

Christina Stieber

Anlagen:

- Präsentation Regionalforum vom 23.05.2019
- Anwesenheitsliste

6. REGIONALFORUM – SCHAFTENAU – KNOTEN RADFELD

23.05.2019, WÖRGL



BRENNER-NORDZULAUF

Regionalforum

Tagesordnung 6. Besprechung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Einführung und Protokoll
- ❖ Feedback nach Planausstellungen
- ❖ Planungsstand vor Einreichung
 - ❖ Inhalte UVE & Zeitschiene
 - ❖ Bauabwicklung
 - ❖ Schalltechnik
 - ❖ Betriebsphase
 - ❖ Fragen & Diskussion
- ❖ Nächste Schritte und Abschluss

Regionalforum

Tagesordnung 6. Besprechung

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Einführung und Protokoll**
- ❖ Feedback nach Planausstellungen
- ❖ Planungsstand vor Einreichung
 - ❖ Inhalte UVE & Zeitschiene
 - ❖ Bauabwicklung
 - ❖ Schalltechnik
 - ❖ Betriebsphase
 - ❖ Fragen & Diskussion
- ❖ Nächste Schritte und Abschluss

Regionalforum

Tagesordnung 6. Besprechung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Einführung und Protokoll
- ❖ **Feedback nach Planausstellungen**
- ❖ Planungsstand vor Einreichung
 - ❖ Inhalte UVE & Zeitschiene
 - ❖ Bauabwicklung
 - ❖ Schalltechnik
 - ❖ Betriebsphase
 - ❖ Fragen & Diskussion
- ❖ Nächste Schritte und Abschluss

Feedback nach Planausstellungen

Langkampfen, Angath & Kundl

Schriftliche Rückmeldungen

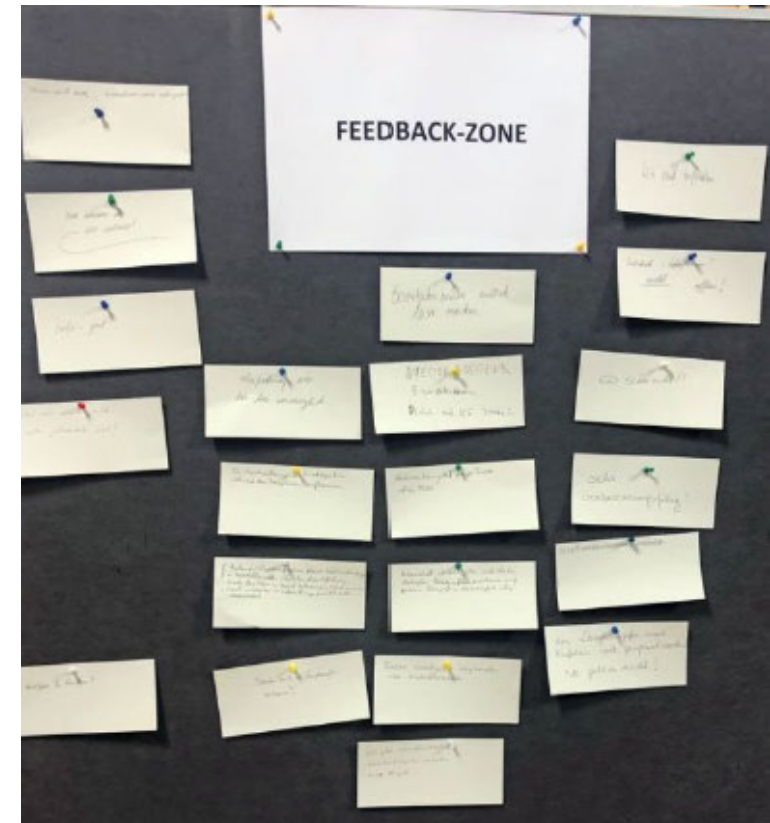
- ❖ Langkampfen (38)
- ❖ Angath (10)
- ❖ Kundl: (9)

Zur Ausstellung

- ❖ sehr informativ, kompetente & verständlich (19)

Zur Planung

- + positive Rückmeldung zur Planung (2)
- o Anregungen (11)
- Kritik (25)



Feedback nach Planausstellungen

Langkampfen

- ❖ Wanne Langkampfen
- ❖ Überführung Auweg
- ❖ Baustelleneinrichtungsfläche Niederbreitenbach
- ❖ Eisenbahnbrücke über den Inn
- ❖ Reduzierung Flächenverbrauch
- ❖ Verknüpfungsstelle
- ❖ Reduzierung Flächenzerschneidung
- ❖ Verlängerung Langkampfnertunnel
- ❖ Bestandsstrecke in alter Höhenlage
- ❖ Lärmschutzwände Schaftenau



Feedback nach Planausstellungen

Angath / Angerberg

- ❖ Baustelleneinrichtungsfläche Angath, Belastungen und Dauer
- ❖ Bauherstellung in der Nähe von Wohngebäuden
- ❖ LKW-Fahrten zu Anschüttungsflächen
- ❖ Tunnel im Bereich der A12-Raststation



Feedback nach Planausstellungen

Kundl / Breitenbach

- ❖ Anordnung Notausgänge
- ❖ Lärmschutzwände Breitenbach/Kundl verbleiben
- ❖ Startbaugrube am westlichen Rand von Kundl



Feedback nach Planausstellungen

Einschätzung ÖBB

Zusammenfassende Kritik

- ❖ Wanne Langkampfen
- ❖ Überführung Schaftebau
- ❖ Baustelleneinrichtungsfläche Angath

Gesamtwertung Planausstellungen

- ❖ insgesamt positiv, jedoch Kritik in Teilbereichen

Regionalforum

Tagesordnung 6. Besprechung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Einführung und Protokoll
- ❖ Feedback nach Planausstellungen
- ❖ **Planungsstand vor Einreichung**
 - ❖ Inhalte UVE & Zeitschiene
 - ❖ Bauabwicklung
 - ❖ Schalltechnik
 - ❖ Betriebsphase
 - ❖ Fragen & Diskussion
- ❖ Nächste Schritte und Abschluss

Regionalforum

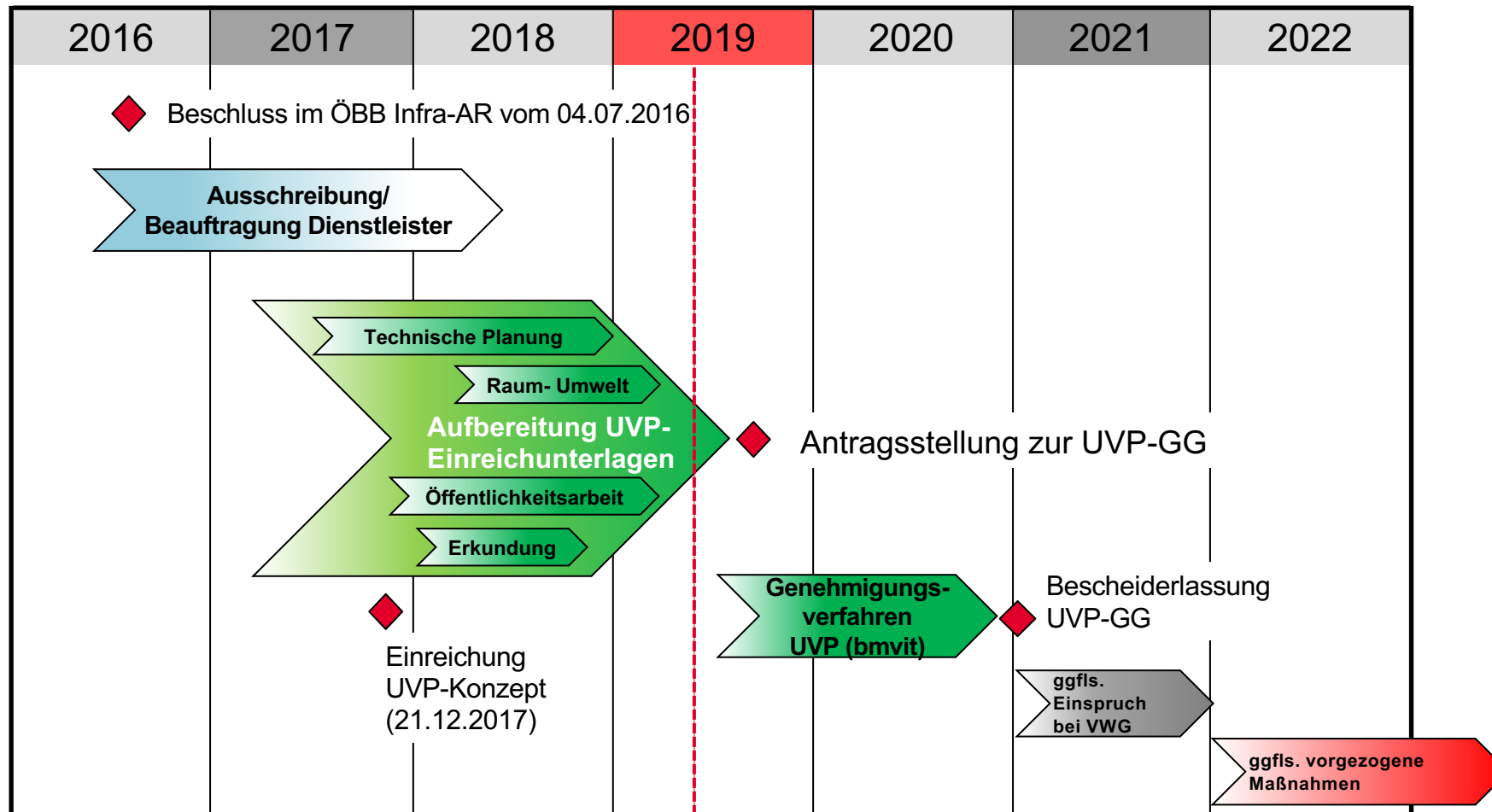
Tagesordnung 6. Besprechung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Einführung und Protokoll
- ❖ Feedback nach Planausstellungen
- ❖ Planungsstand vor Einreichung
 - ❖ **Inhalte UVE & Zeitschiene**
 - ❖ Bauabwicklung
 - ❖ Schalltechnik
 - ❖ Betriebsphase
 - ❖ Fragen & Diskussion
- ❖ Nächste Schritte und Abschluss

Inhalte UVE und Zeitschiene

- ❖ UVP-Grundsatzgenehmigung (keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung)
- ❖ UVP-Planung abgeschlossen, Fertigstellung Einreichoperat
- ❖ Einreichung zur UVP-Grundsatzgenehmigung Ende Sommer 2019

Inhalte UVE und Zeitschiene



Regionalforum

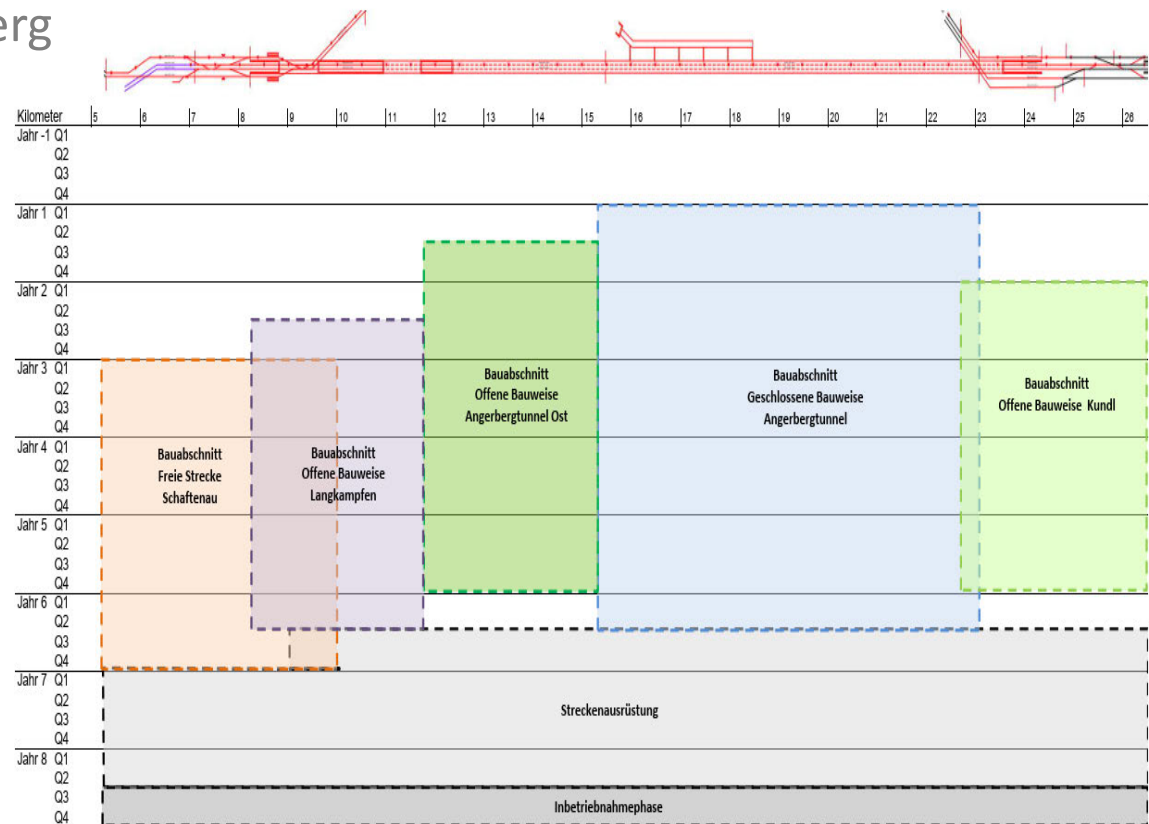
Tagesordnung 6. Besprechung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Einführung und Protokoll
- ❖ Feedback nach Planausstellungen
- ❖ Planungsstand vor Einreichung
 - ❖ Inhalte UVE & Zeitschiene
 - ❖ **Bauabwicklung**
 - ❖ Schalltechnik
 - ❖ Betriebsphase
 - ❖ Fragen & Diskussion
- ❖ Nächste Schritte und Abschluss

Bauabwicklung

Bauabschnitte

- ❖ Geschlossene Bauweise Angerberg
- ❖ Offene Bauweise Angerberg Ost
- ❖ Offene Bauweise Langkampfen
- ❖ Freie Strecke Schaftenau
- ❖ Offene Bauweise Kundl

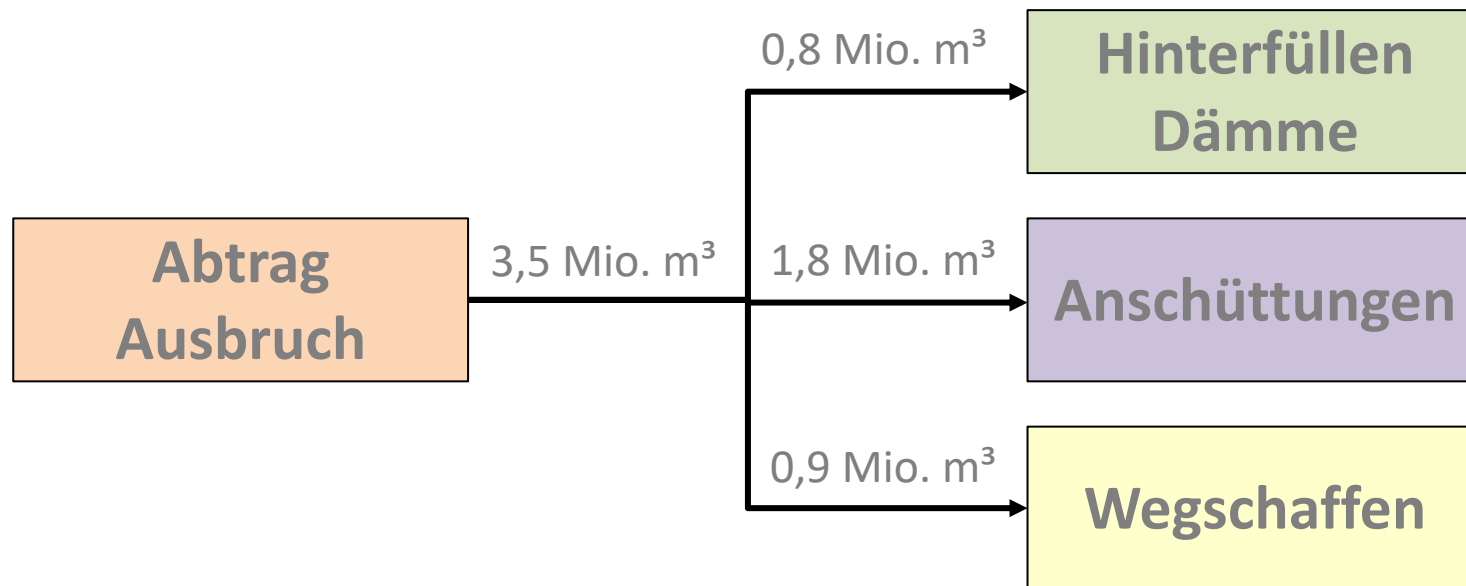


Bauzeit

- ❖ Baubeginn 2025
- ❖ Inbetriebnahme 2032

Bauabwicklung

Massenbilanz



Bauabschnitt Geschlossene Bauweise Angerberg

Baufelder

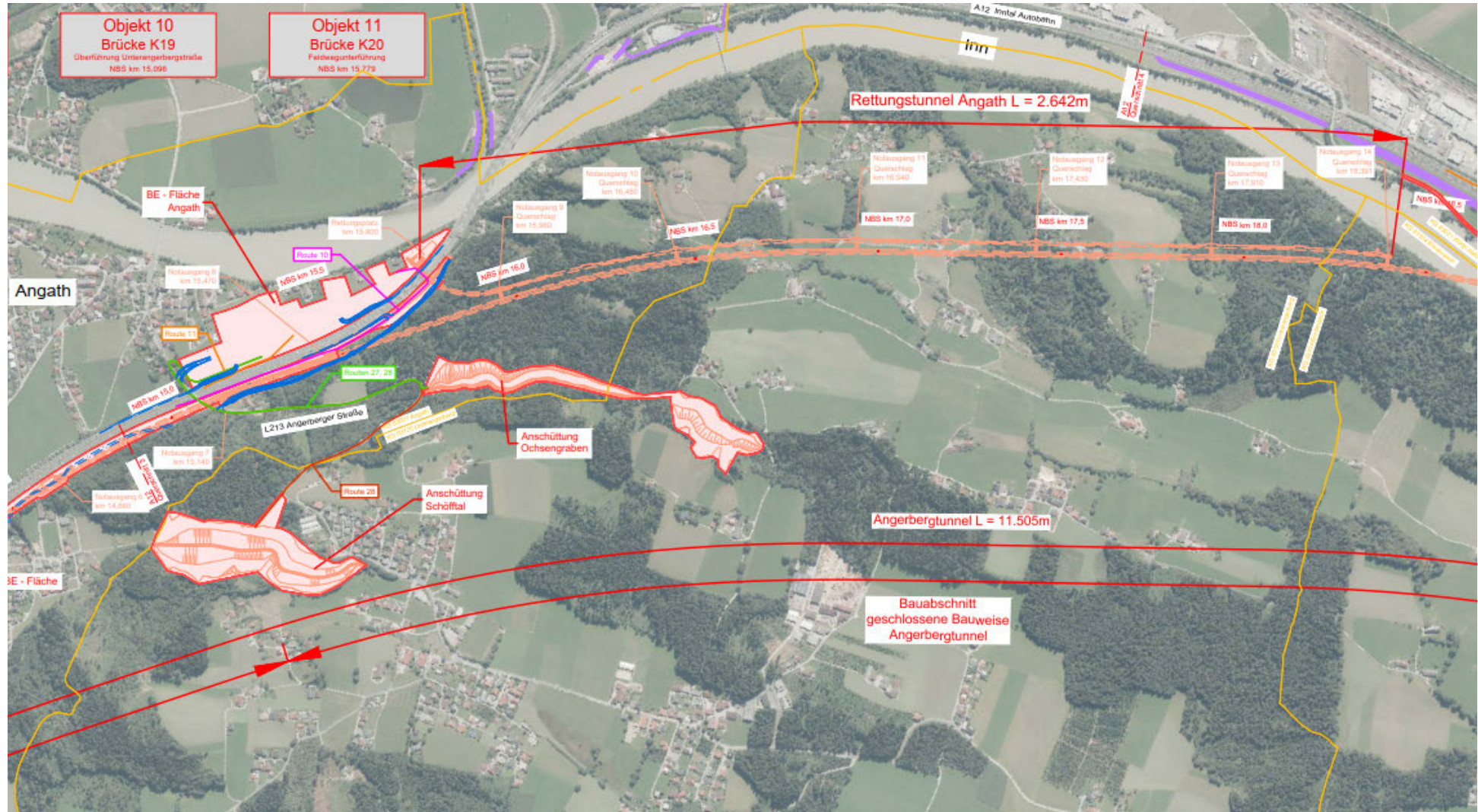
- ❖ BF 1 zyklischer Vortrieb Rettungstunnel
- ❖ BF 2 zyklischer Vortrieb Haupttunnel
- ❖ BF 3 kontinuierlicher Vortrieb Haupttunnel
- ❖ BF 4-12 Errichtung Notausstiege
- ❖ BF 13-16 Wartungsbahnhöfe TVM
- ❖ BF 21 Angerbergtunnel Bereich Angerbergstraße - Portal GBW

Bauabschnitt Geschlossene Bauweise Angerberg

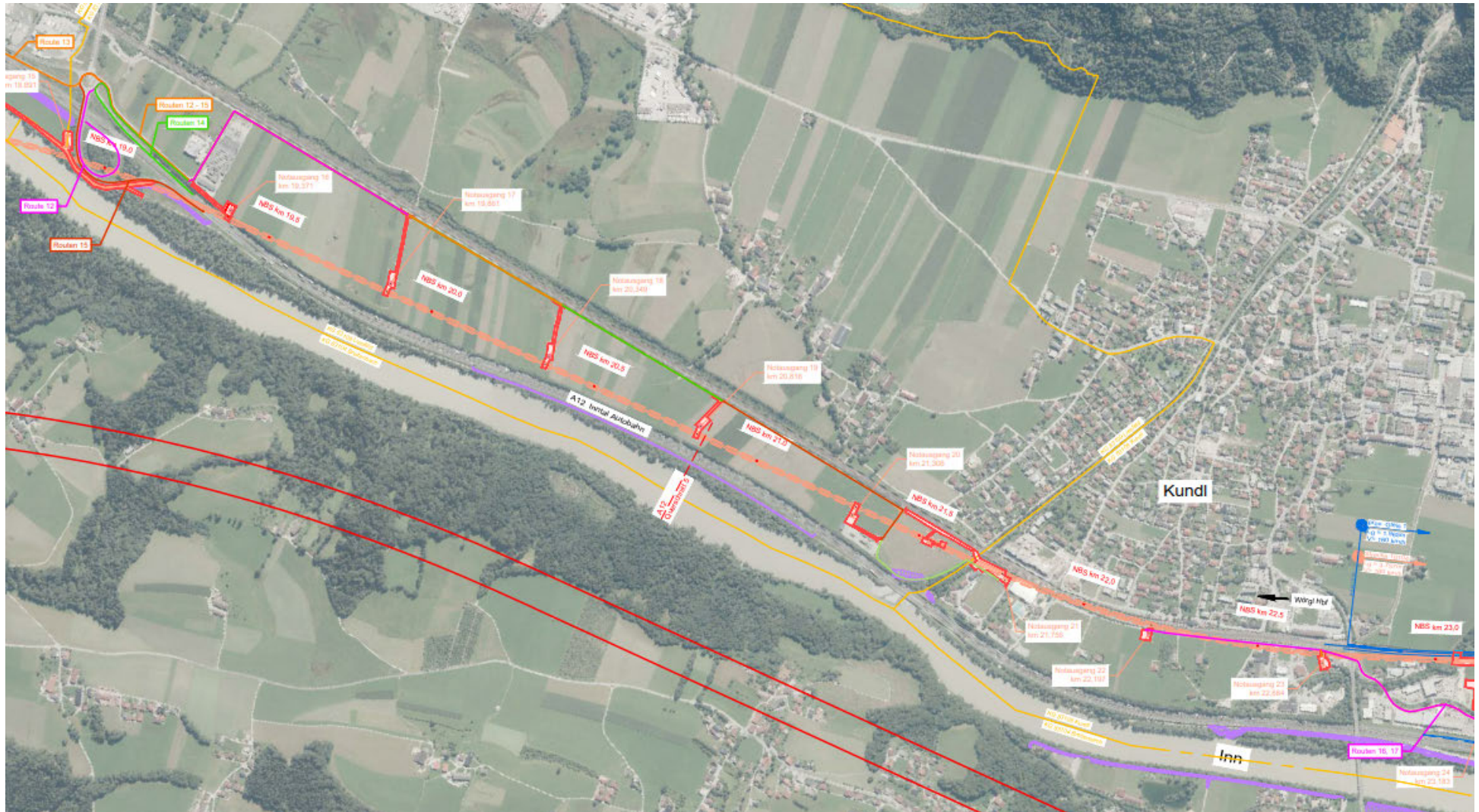
Transportwege

- ❖ Prov. Anschlussstelle Angath an A12
- ❖ L 213 Angerbergerstraße zur den Anschüttungen Ochsental und Schöffthal
- ❖ Anschlussstelle Wörgl West an A12
- ❖ Prov. Anschlussstelle Kundl an A12

Bauabschnitt Geschlossene Bauweise Angerberg Teil 1



Bauabschnitt Geschlossene Bauweise Angerberg Teil 2



Bauabschnitt Offene Bauweise Angerberg Ost

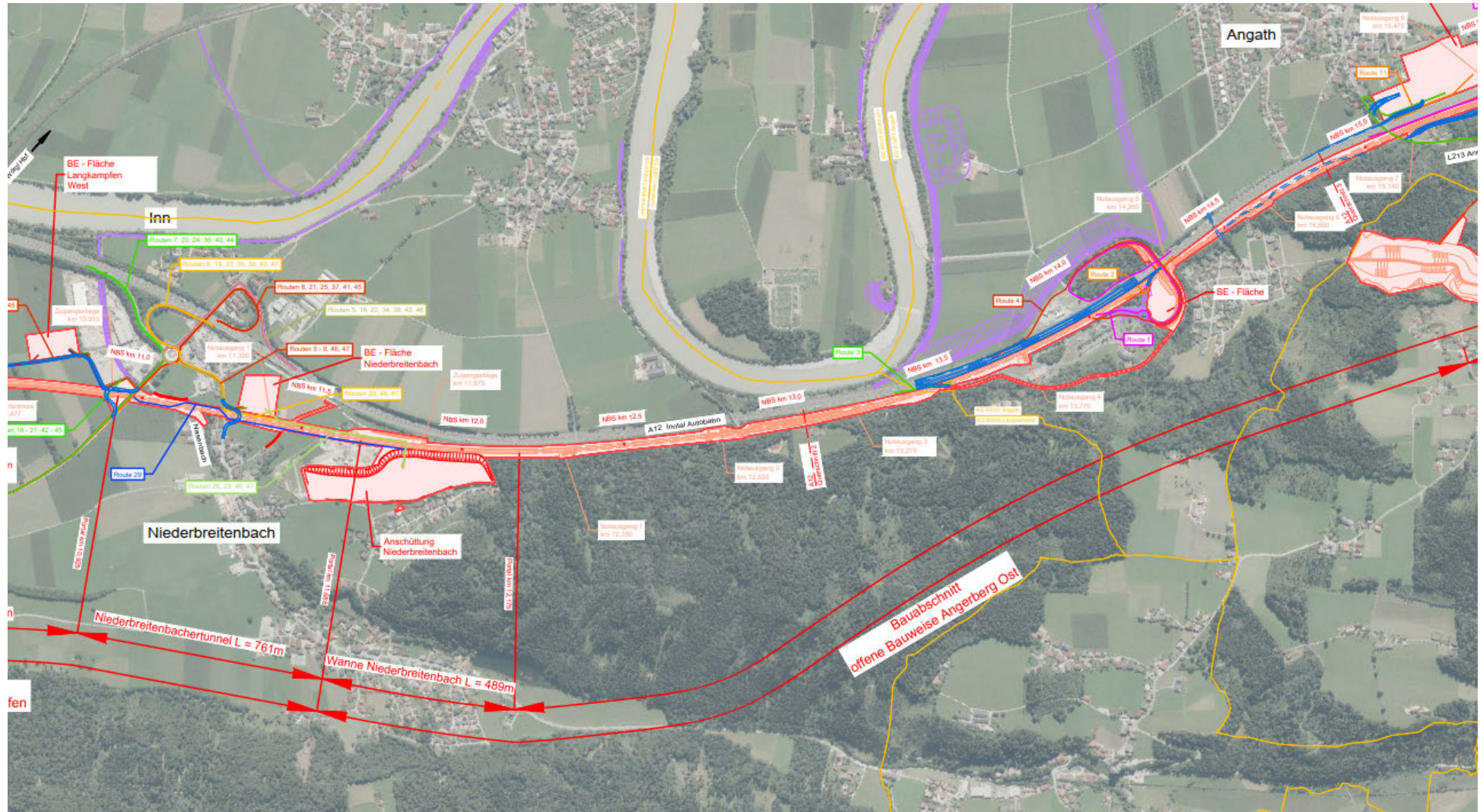
Baufelder

- ❖ BF 17 Wanne Niederbreitenbach km 11.686 - km 12.175
- ❖ BF 18 Angerbergtunnel Bereich Neuegg km 12.175 - km 13.495
- ❖ BF 19 Angerbergtunnel Bereich Rastplatz Angath km 13.495 - km 14.265
- ❖ BF 20 Angerbergtunnel Bereich Fürth - Angerbergstraße km 14.265 - km 15.102

Transportwege

- ❖ Anschlussstelle Kirchbichl an A12
- ❖ Raststation Angath an A12

Bauabschnitt Offene Bauweise Angerberg Ost



Bauabschnitt Offene Bauweise Langkampfen

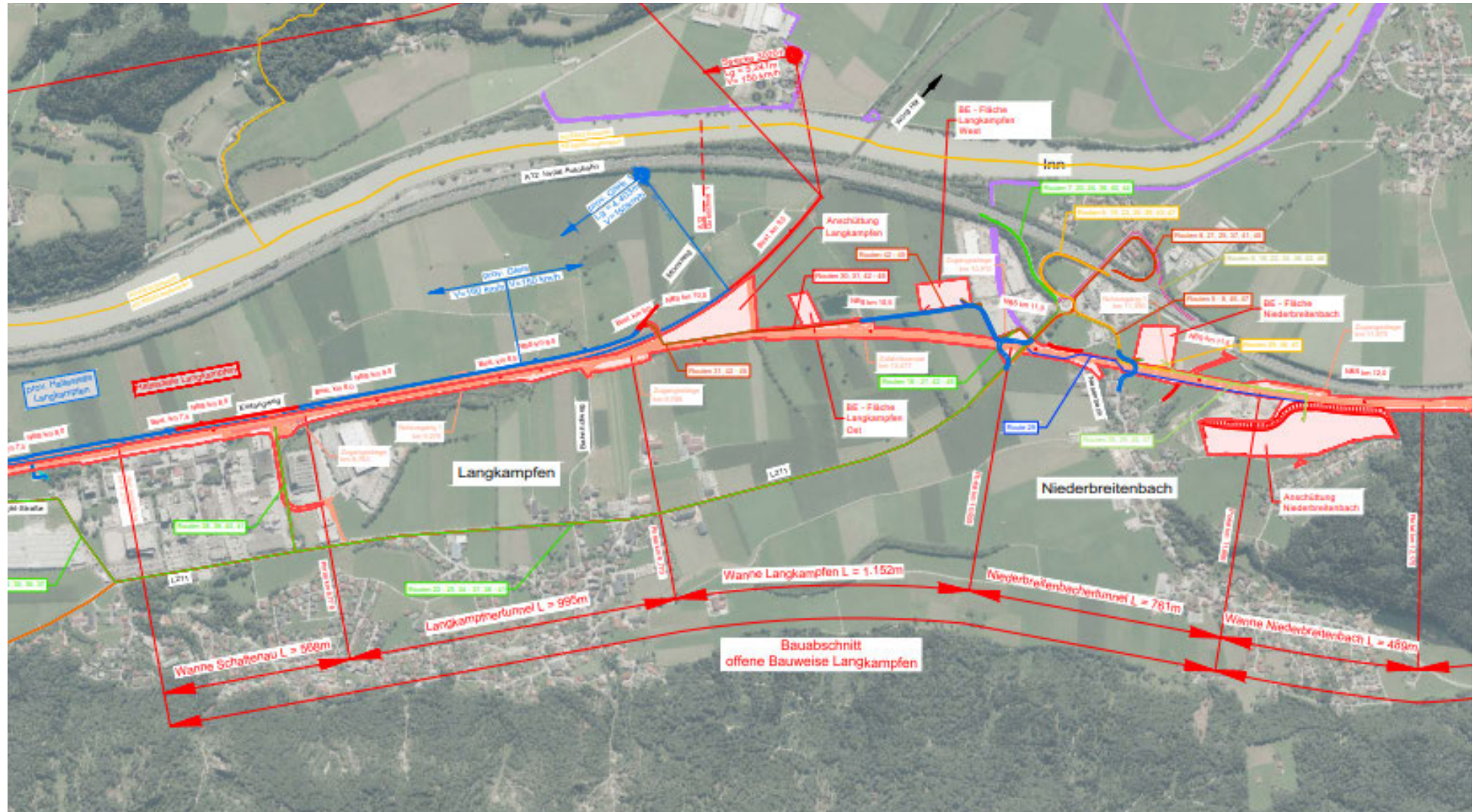
Baufelder

- ❖ BF 22 Niederbreitenbachertunnel
- ❖ BF 23 Wanne Langkampfen
- ❖ BF 24 Langkampfnertunnel
- ❖ BF 25 Wanne Schaftenau

Transportwege

- ❖ Anschlussstelle Kirchbichl an A12
- ❖ Baustraße zur Anschüttung Niederbreitenbach
- ❖ Baustraße zum Knoten Schaftenau

Bauabschnitt Offene Bauweise Langkampfen



Bauabschnitt Freie Strecke Schaftenau

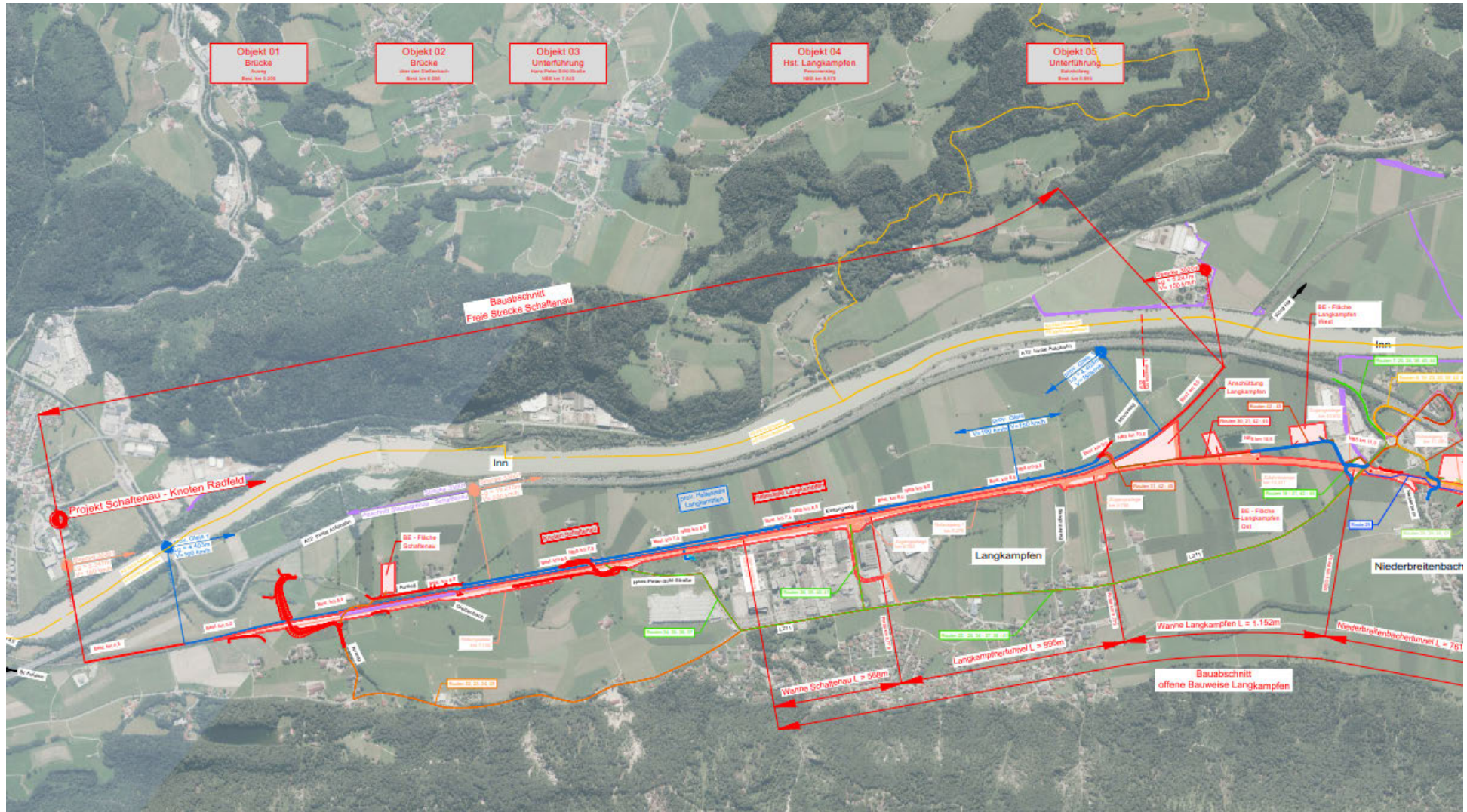
Baufelder

- ❖ BF 30 Errichtung Provisorium
- ❖ BF 31 Errichtung Endzustand
- ❖ BF 30 Rückbau Provisorium
- ❖ BF 32 Errichtung Überführung Auweg
- ❖ BF 33 Errichtung Unterführung Bahnhofweg
- ❖ BF 34 Errichtung Unterführung Stihl-Straße

Transportwege

- ❖ Anschlussstelle Kirchbichl an A12
- ❖ L 211 Unterinntal Straße

Bauabschnitt Freie Strecke Schaftenau



Bauabschnitt Offene Bauweise Kundl

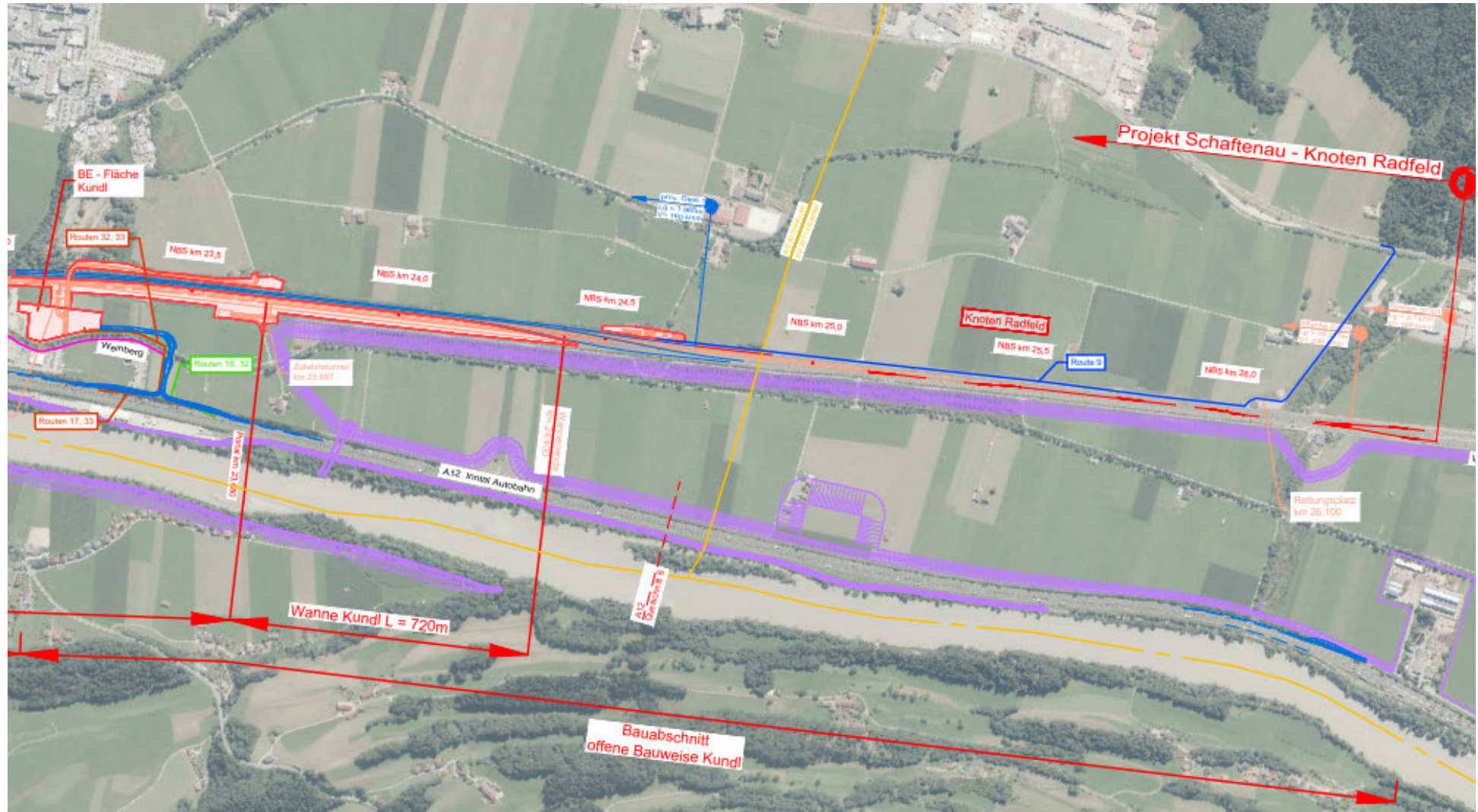
Baufelder

- ❖ • BF 26 Angerbergtunnel West
- ❖ • BF 27 Wanne Kundl
- ❖ • BF 28 Errichtung Provisorium
- ❖ • BF 29 Errichtung Endzustand
- ❖ • BF 28 Rückbau Provisorium

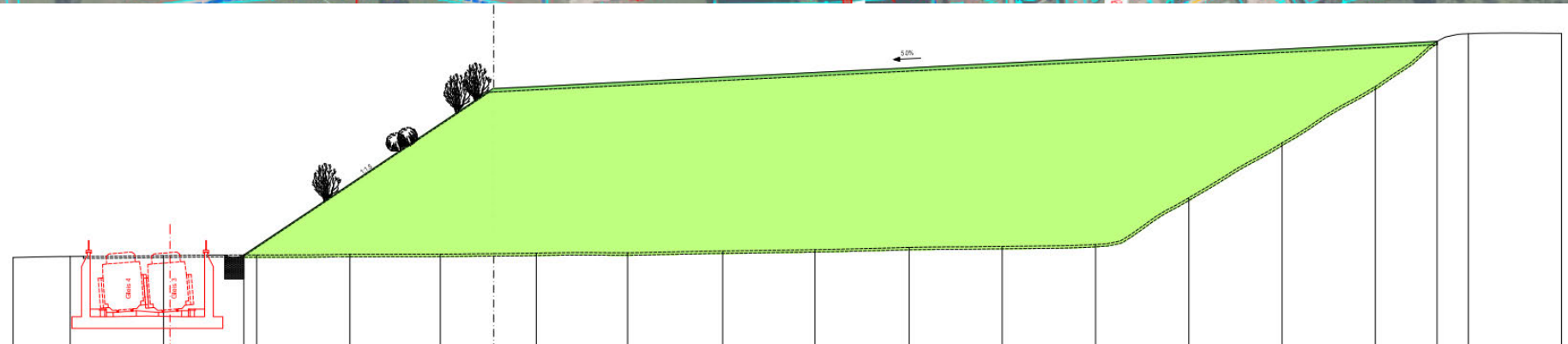
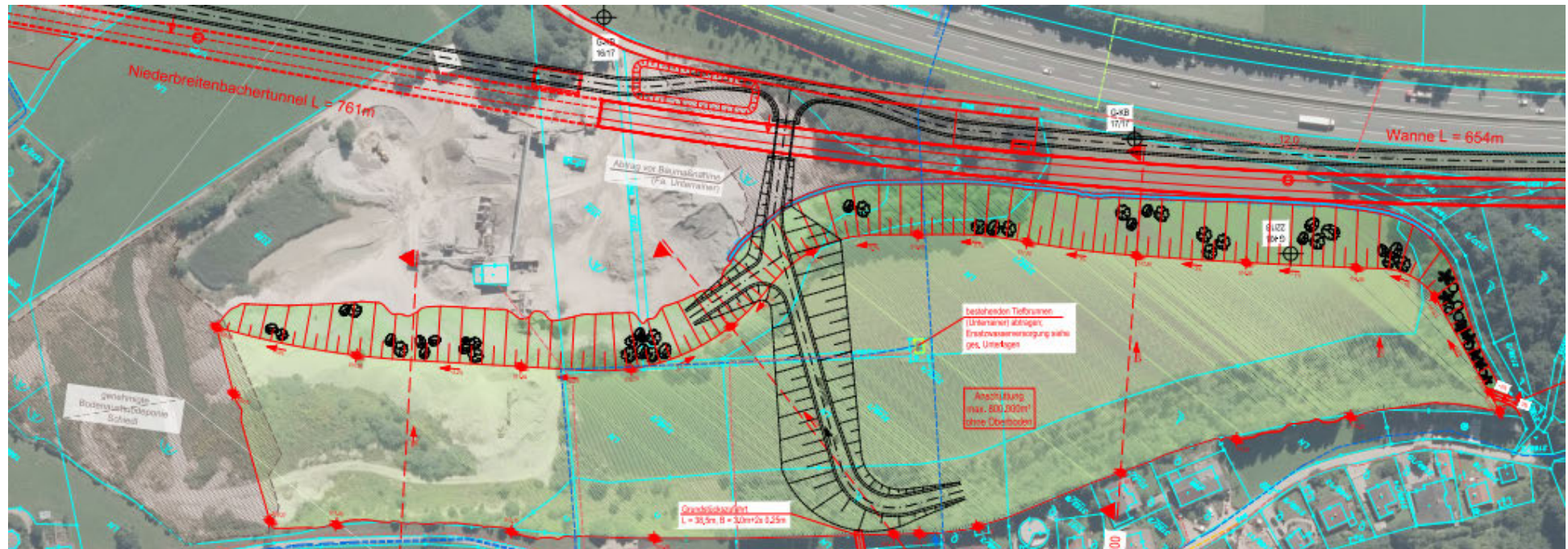
Transportwege

- ❖ Prov. Anschlussstelle Kundl an A12
- ❖ Prov. Anschlussstelle Radfeld an A12

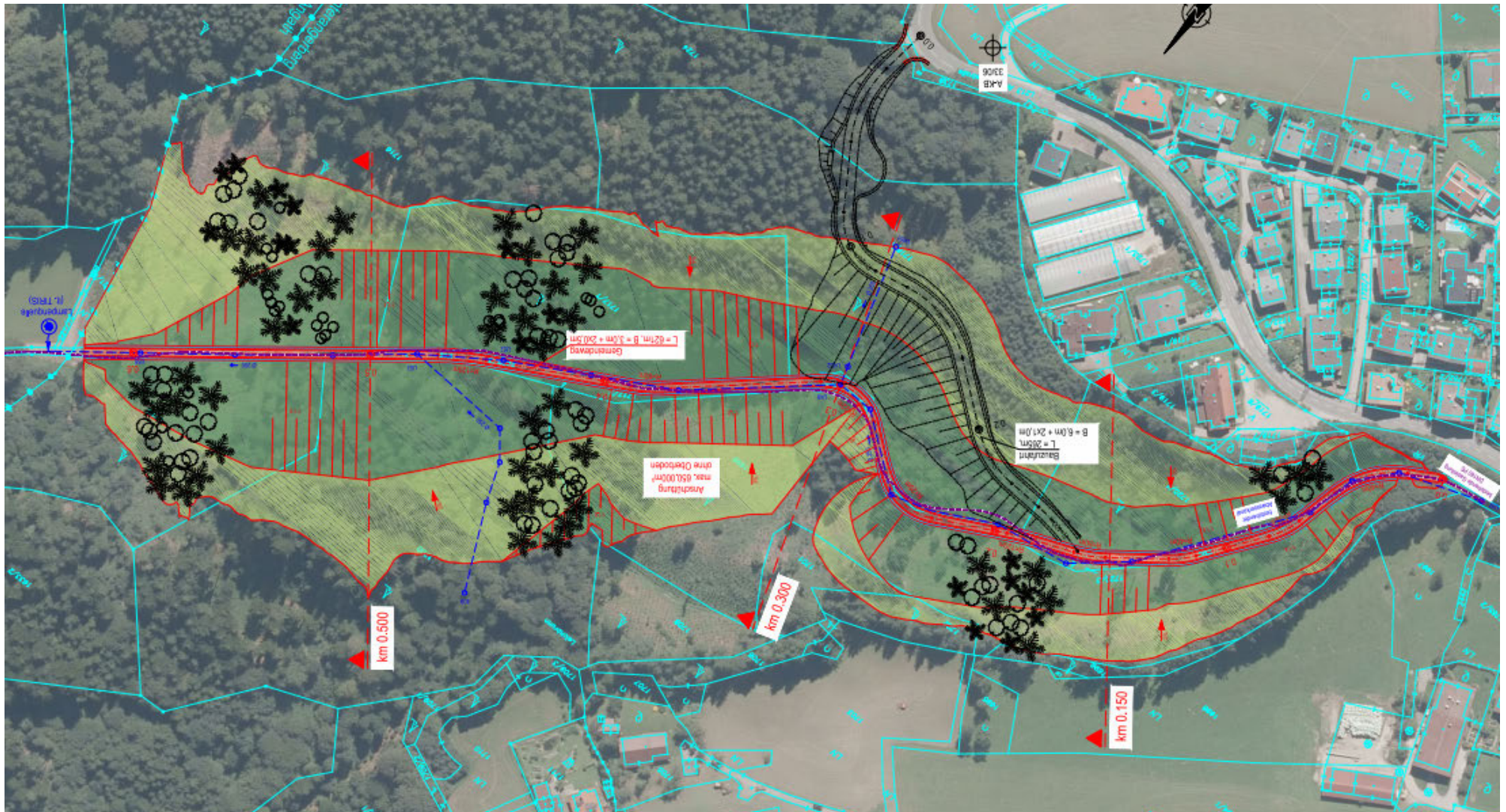
Bauabschnitt Offene Bauweise Kundl



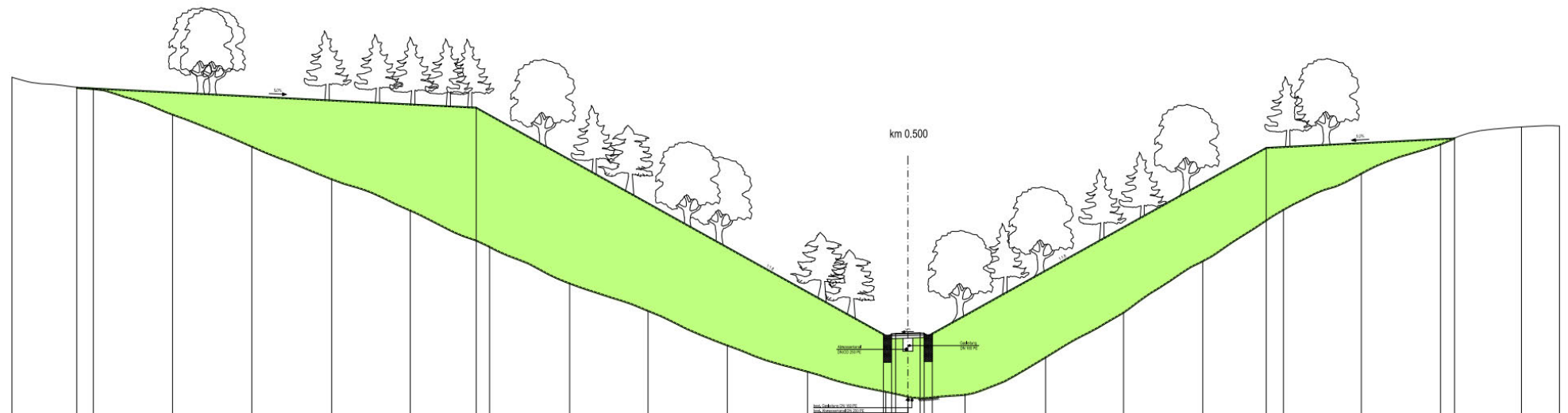
Anschüttung Niederbreitenbach



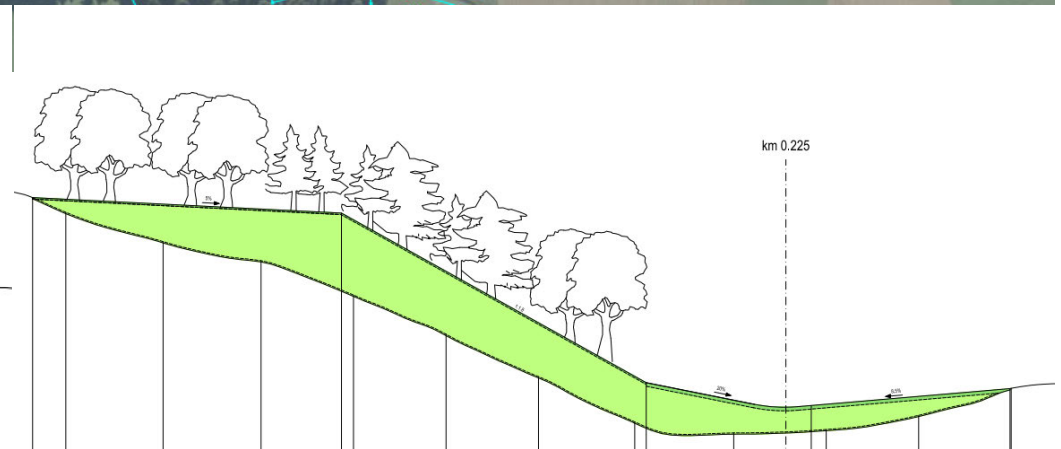
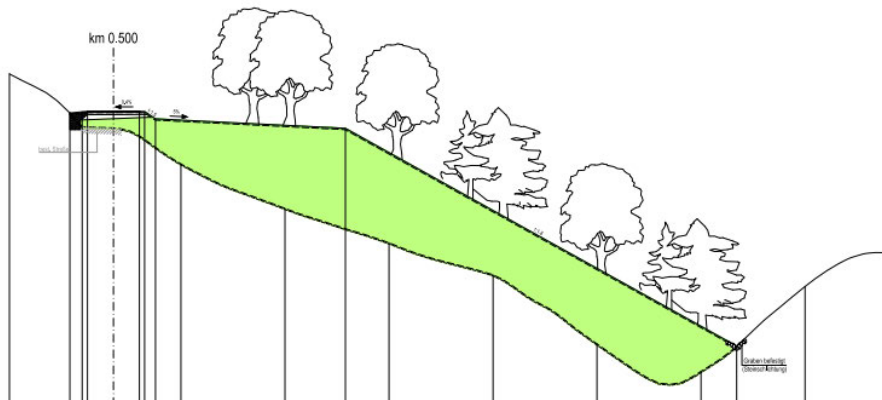
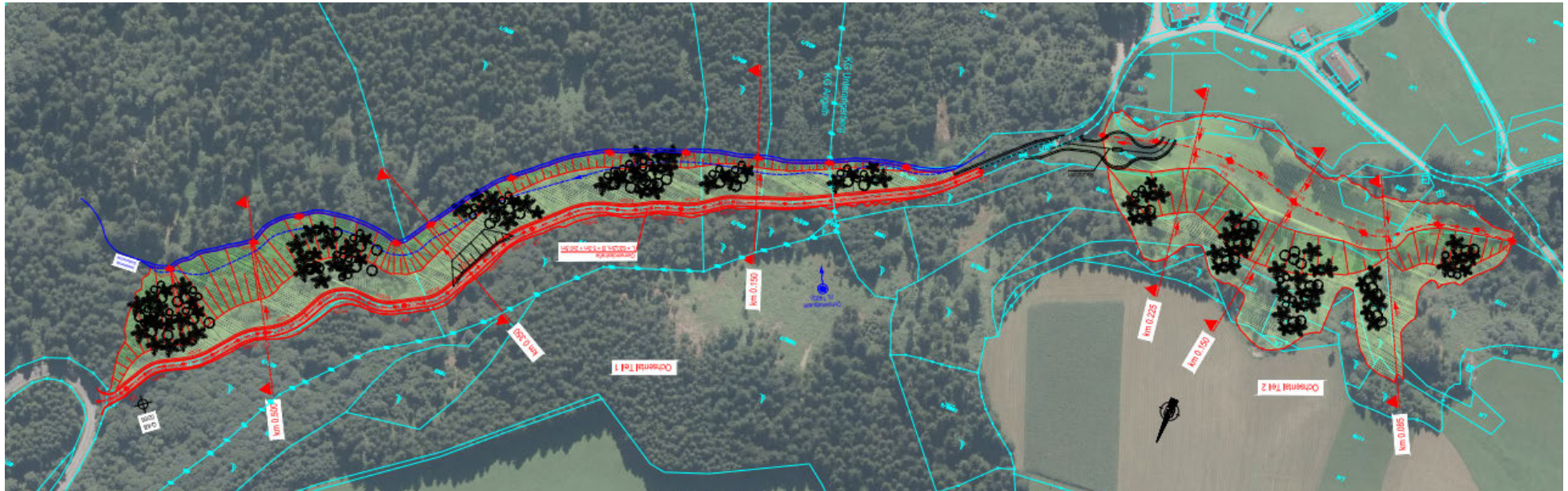
Anschüttung Schöffthal



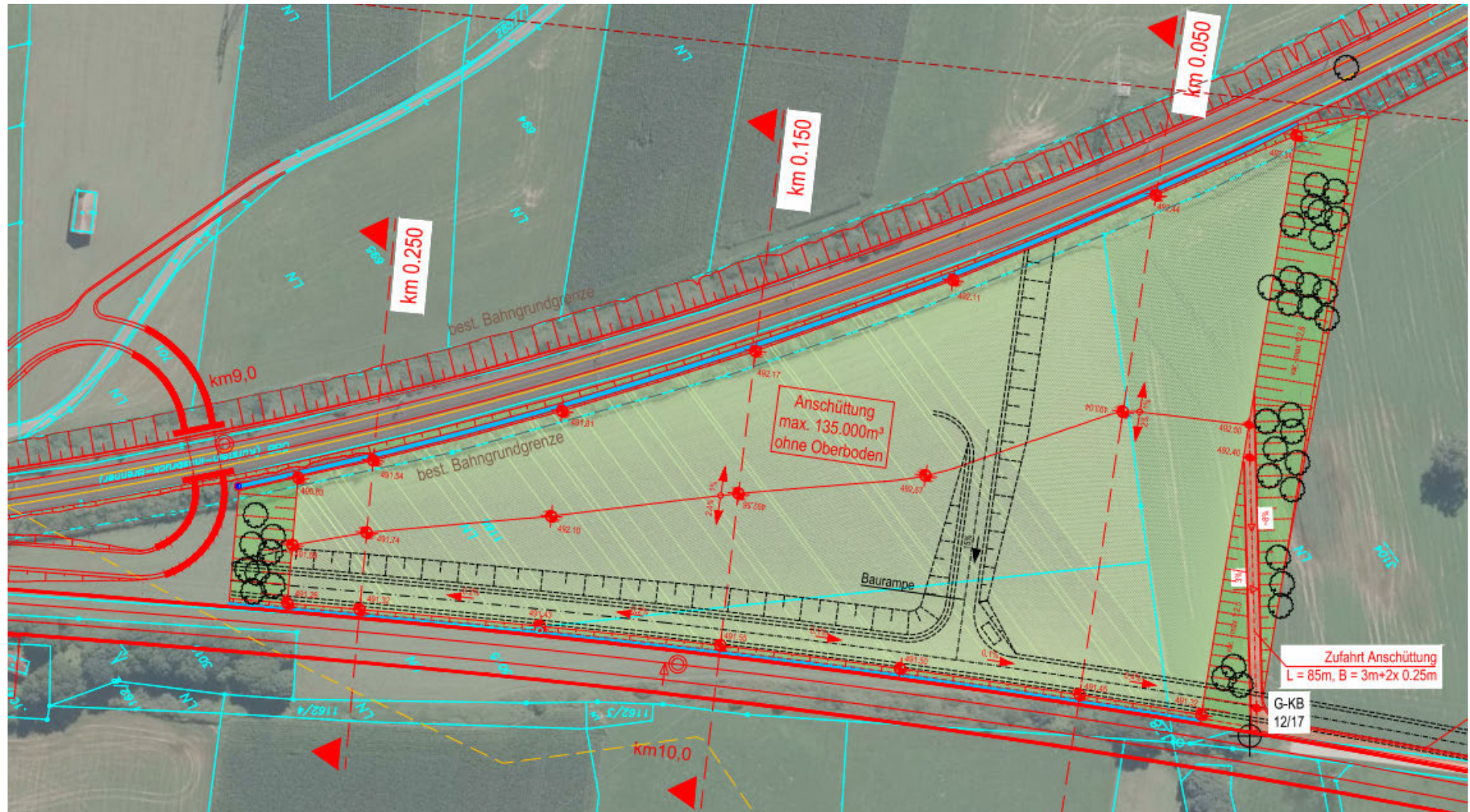
Anschüttung Schöffthal



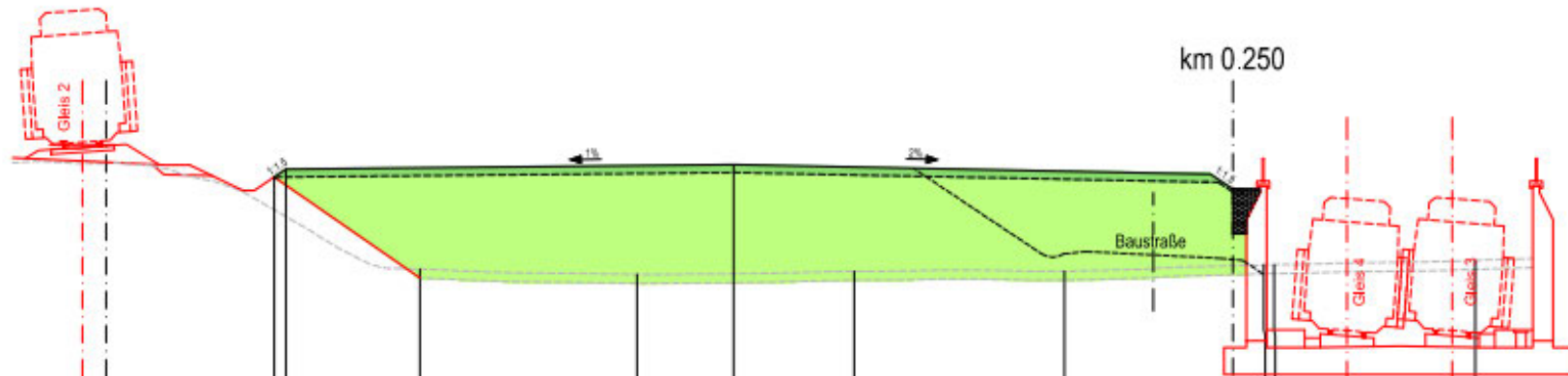
Anschüttung Ochsental



Anschüttung Langkampfen



Anschüttung Langkampfen



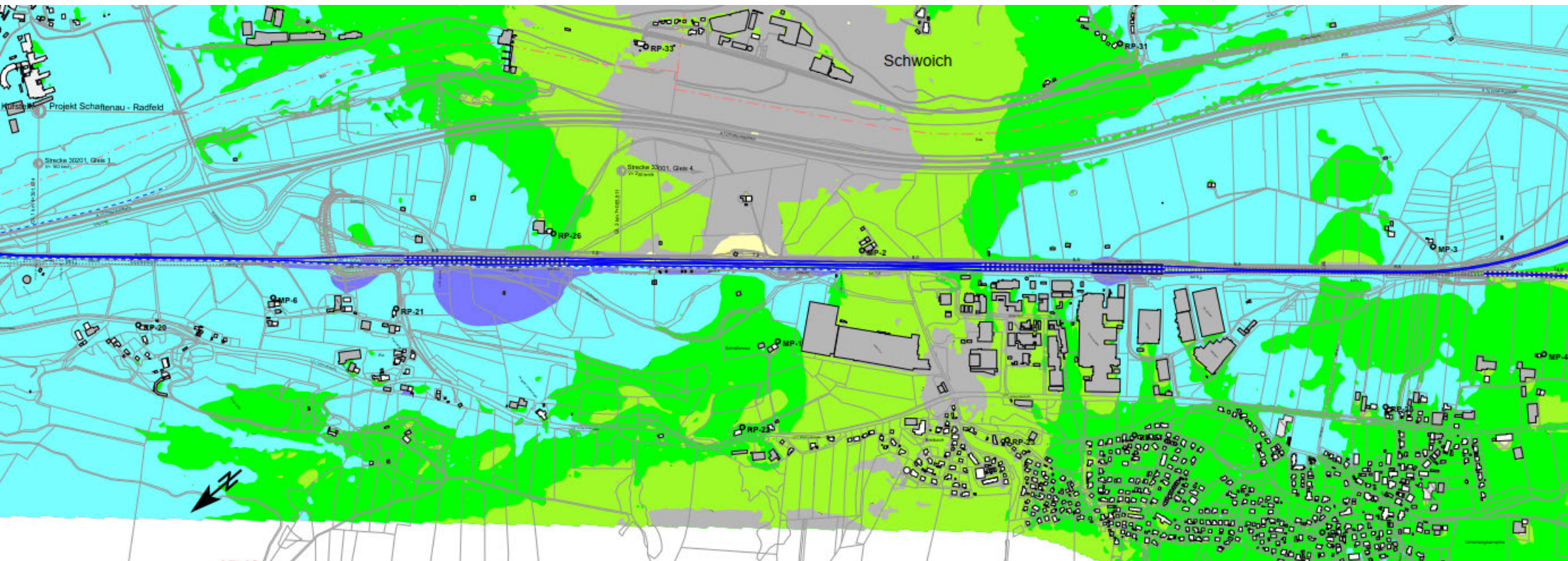
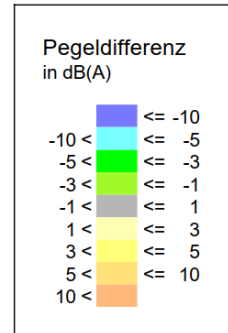
Regionalforum

Tagesordnung 6. Besprechung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Einführung und Protokoll
- ❖ Feedback nach Planausstellungen
- ❖ Planungsstand vor Einreichung
 - ❖ Inhalte UVE & Zeitschiene
 - ❖ Bauabwicklung
 - ❖ **Schalltechnik**
 - ❖ Betriebsphase
 - ❖ Fragen & Diskussion
- ❖ Nächste Schritte und Abschluss

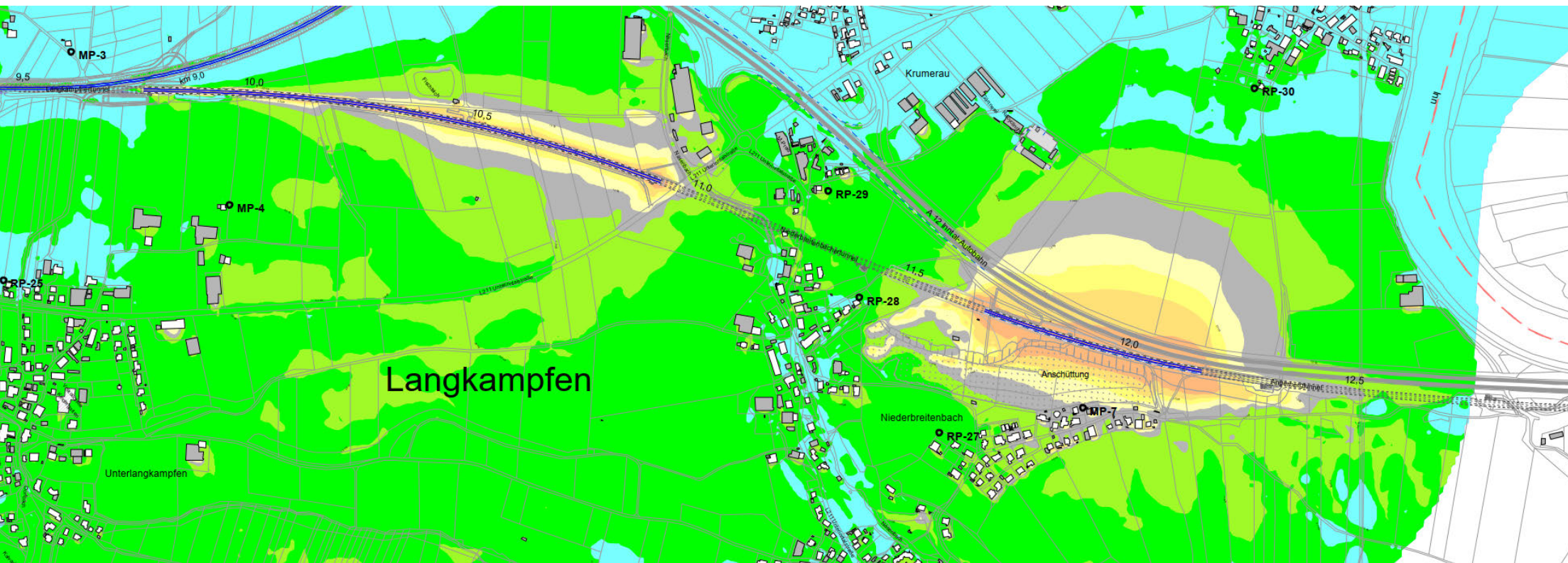
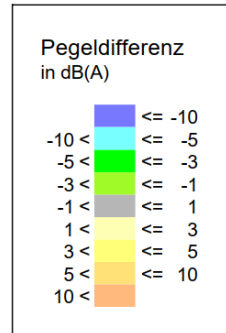
Schalltechnik - Betriebsphase

Differenzlärmkarte Projekt – Nullvariante Bereich Langkampfen



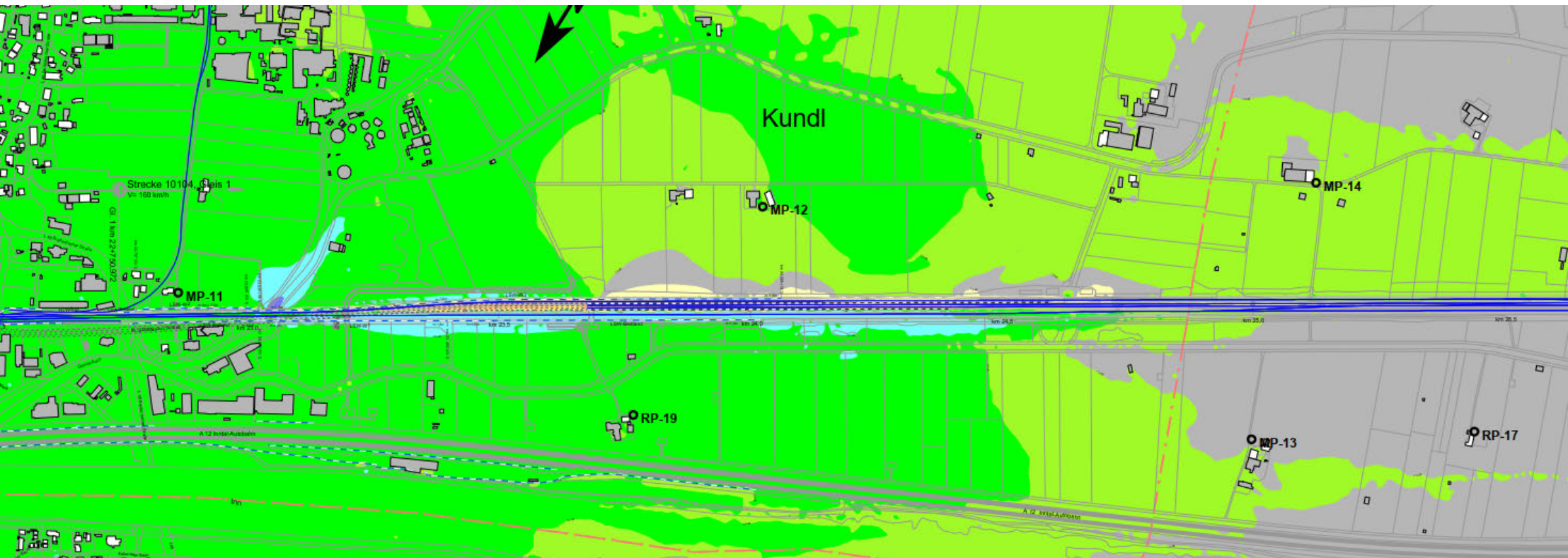
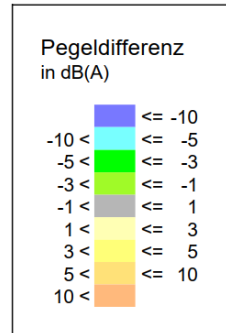
Schalltechnik - Betriebsphase

Differenzlärmkarte Projekt – Nullvariante Bereich Niederbreitenbach



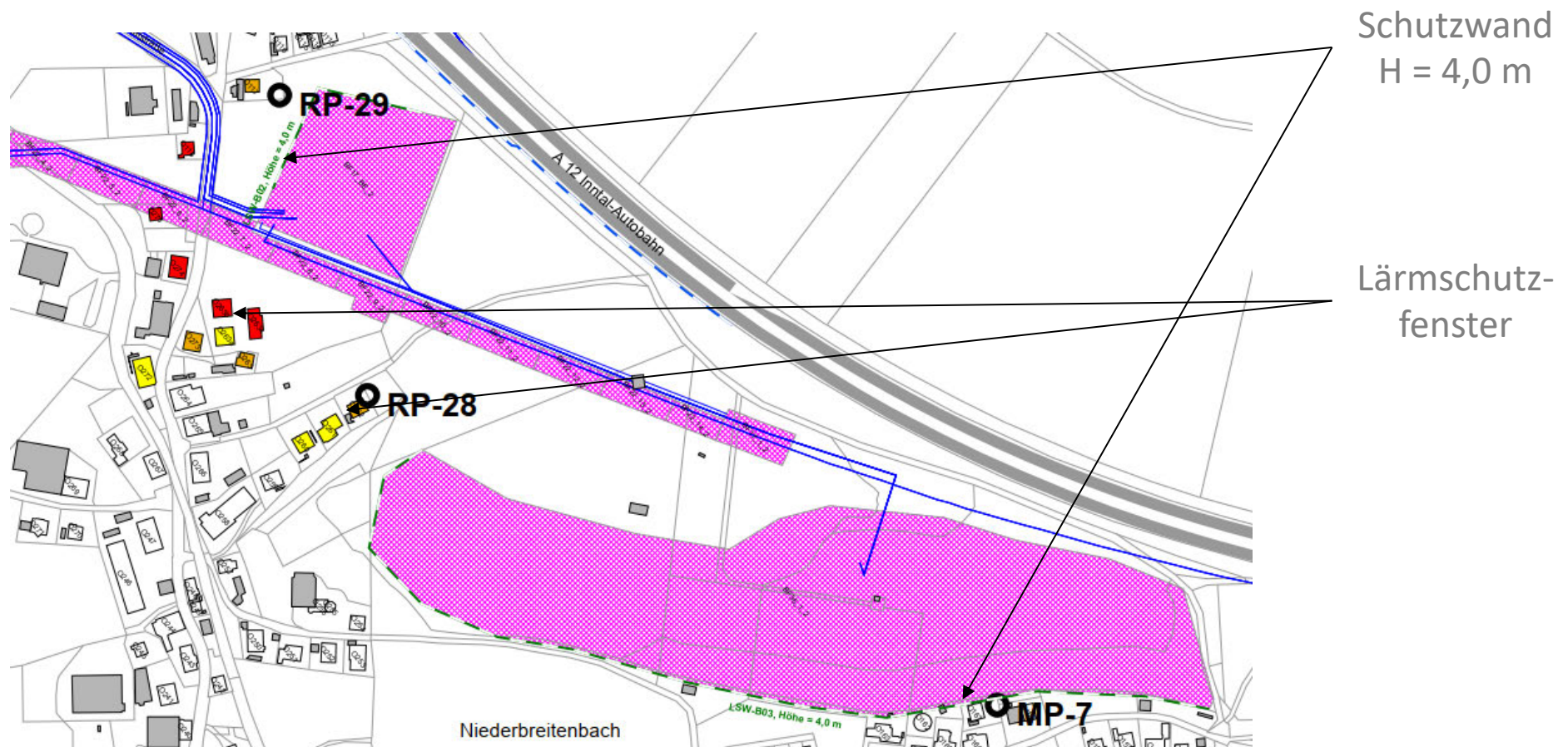
Schalltechnik - Betriebsphase

Differenzlärmkarte Projekt – Nullvariante Bereich Kundl



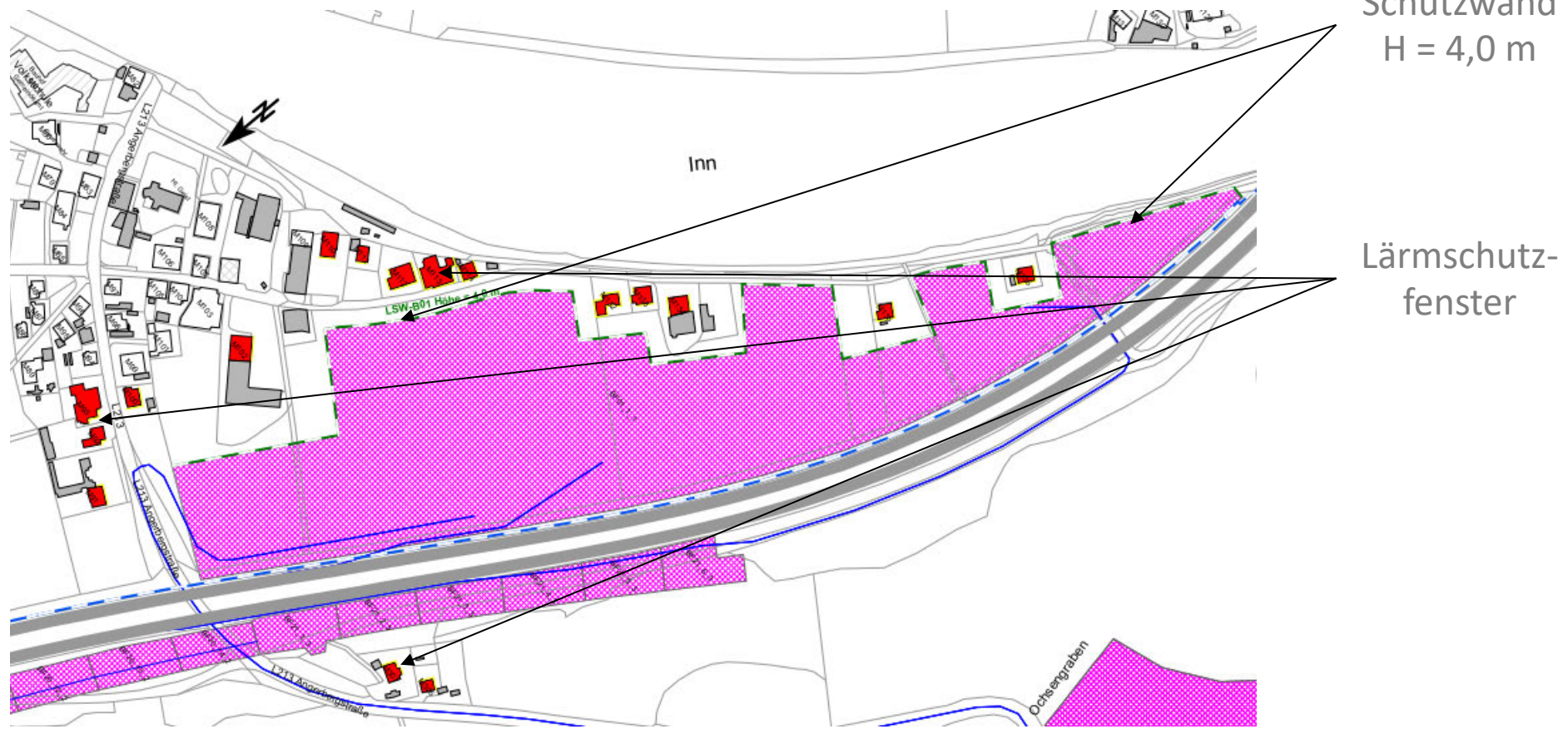
Schalltechnik - Bauphase

Maßnahmen Bereich Niederbreitenbach



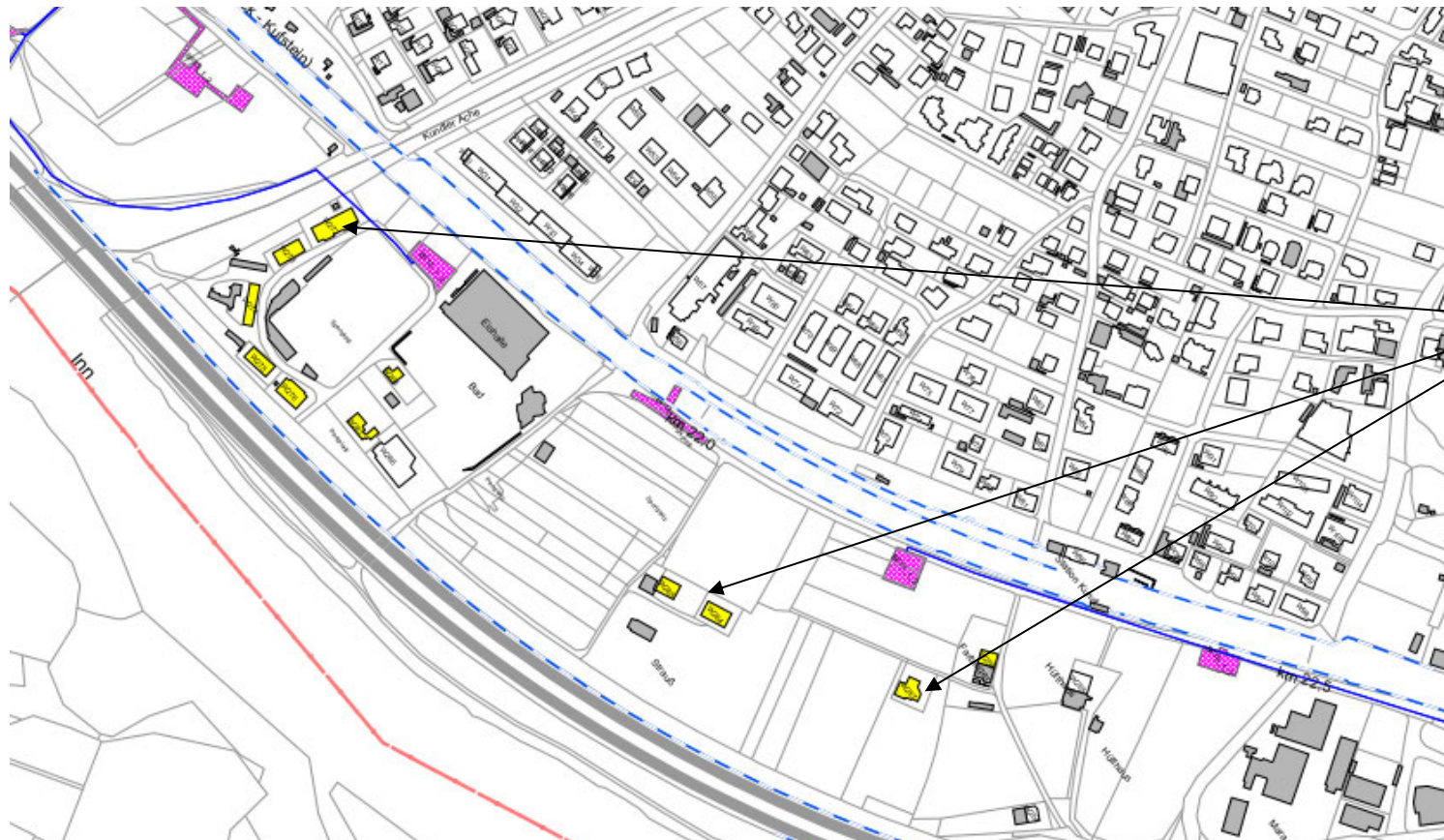
Schalltechnik - Bauphase

Maßnahmen Bereich Angath



Schalltechnik - Bauphase

Maßnahmen Bereich Kundl



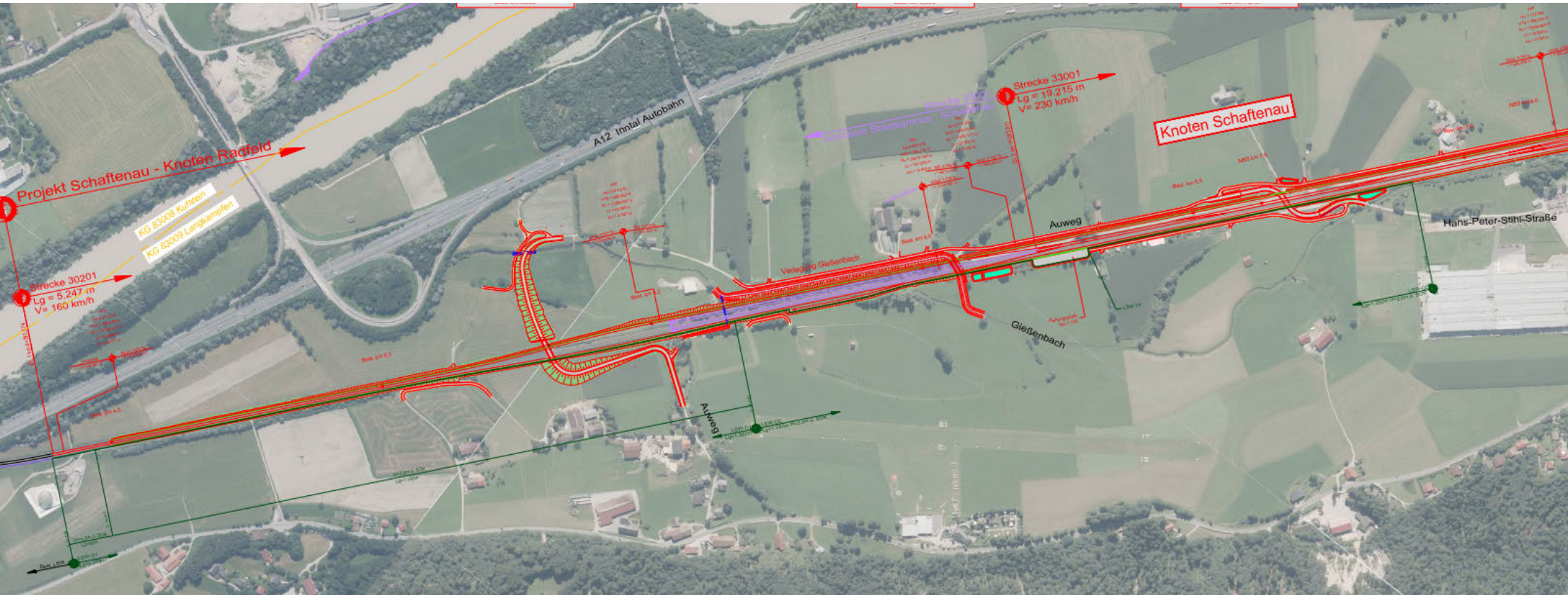
Lärmschutz-
fenster

Regionalforum

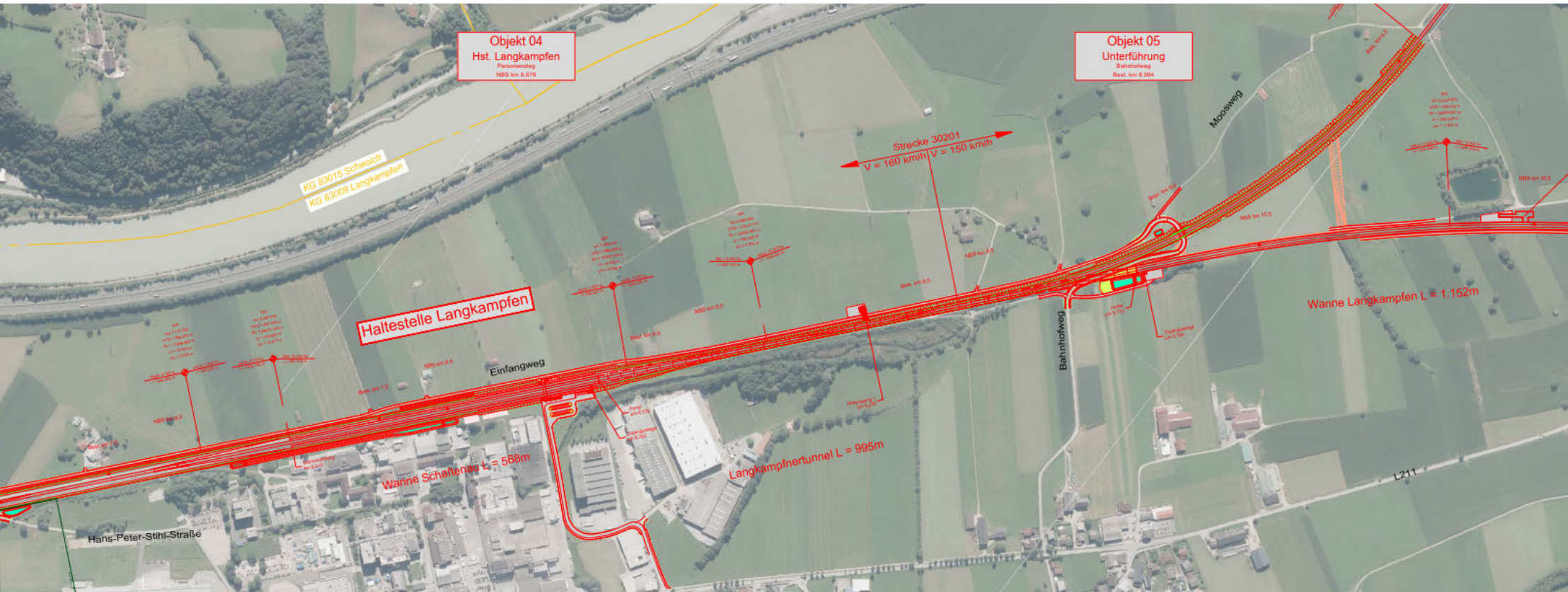
Tagesordnung 6. Besprechung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Einführung und Protokoll
- ❖ Feedback nach Planausstellungen
- ❖ Planungsstand vor Einreichung
 - ❖ Inhalte UVE & Zeitschiene
 - ❖ Bauabwicklung
 - ❖ Schalltechnik
 - ❖ **Betriebsphase**
 - ❖ Fragen & Diskussion
- ❖ Nächste Schritte und Abschluss

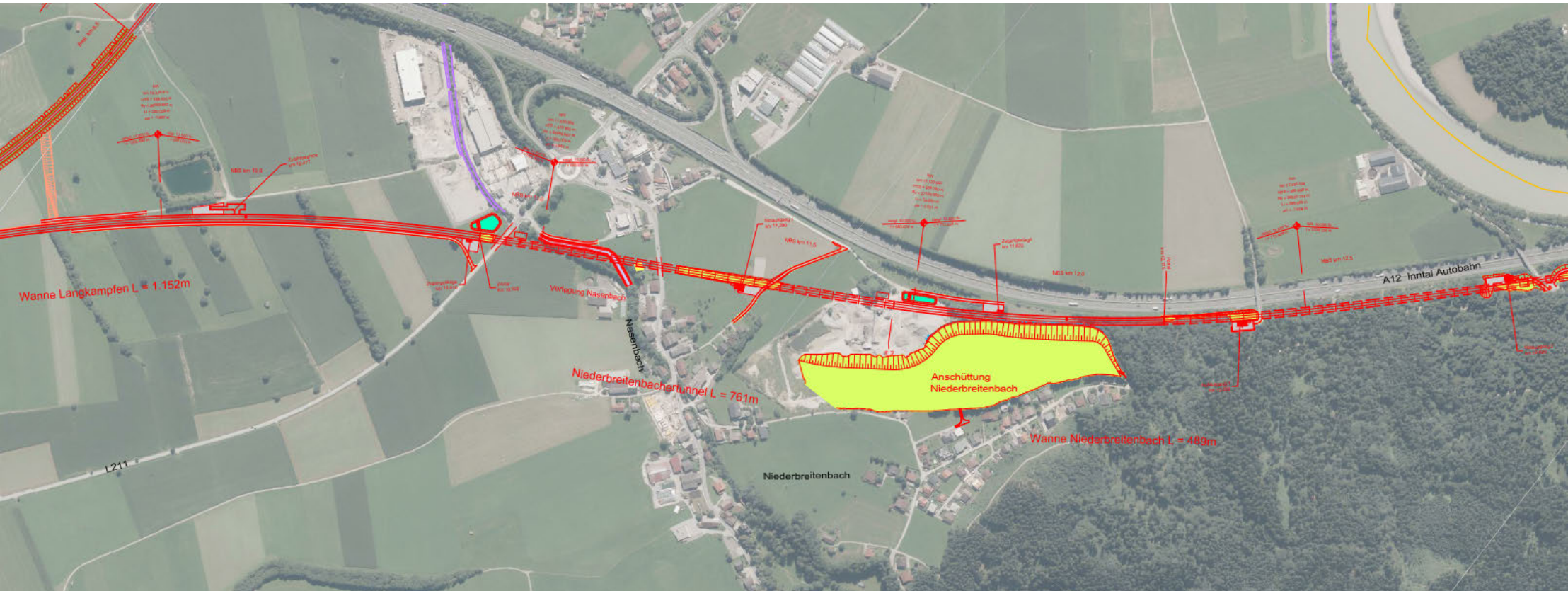
Betriebsphase – Knoten Schafftenau



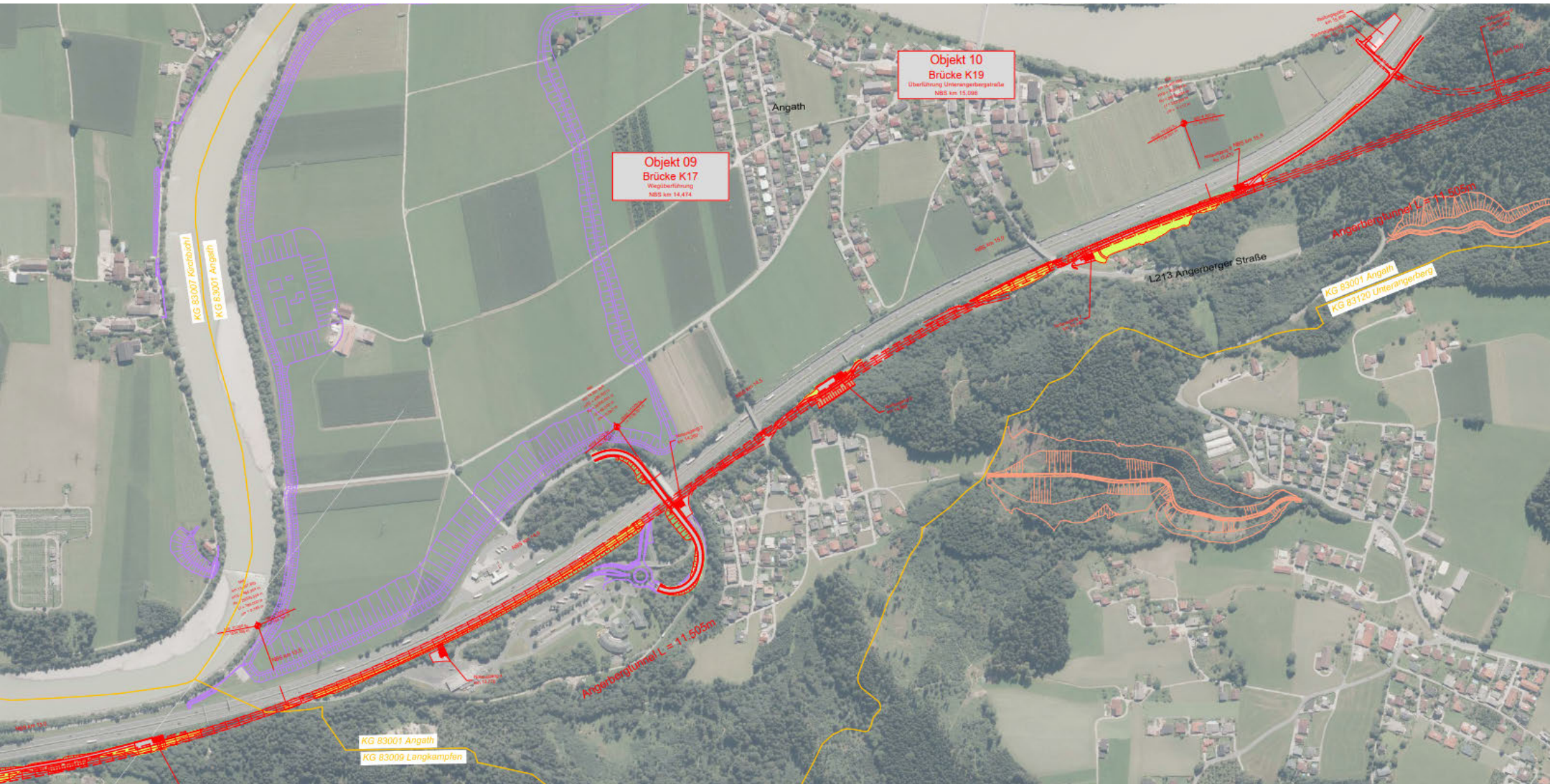
Betriebsphase – Hst. Langkampfen



Betriebsphase – Niederbreitenbach



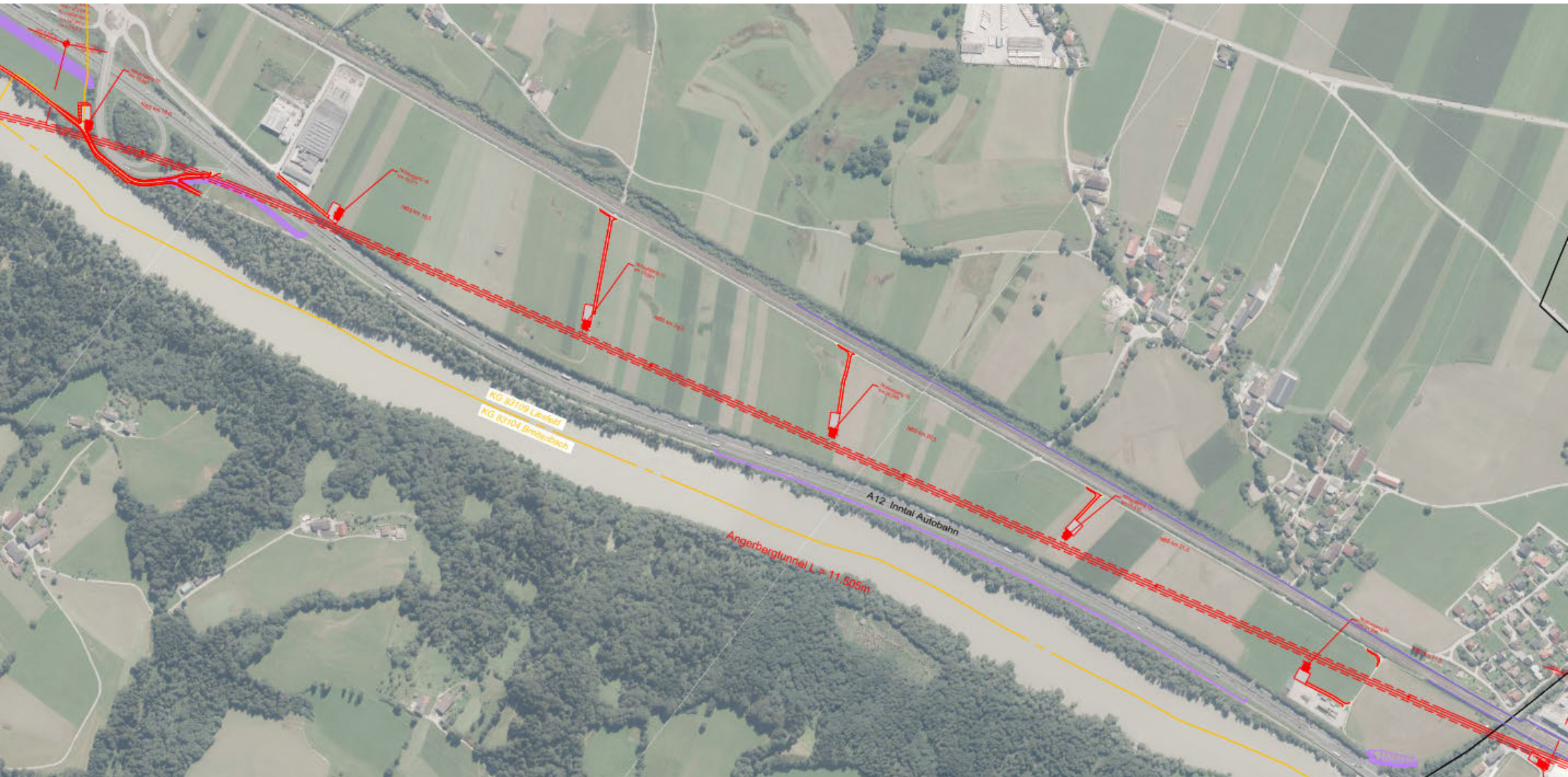
Betriebsphase – Angath



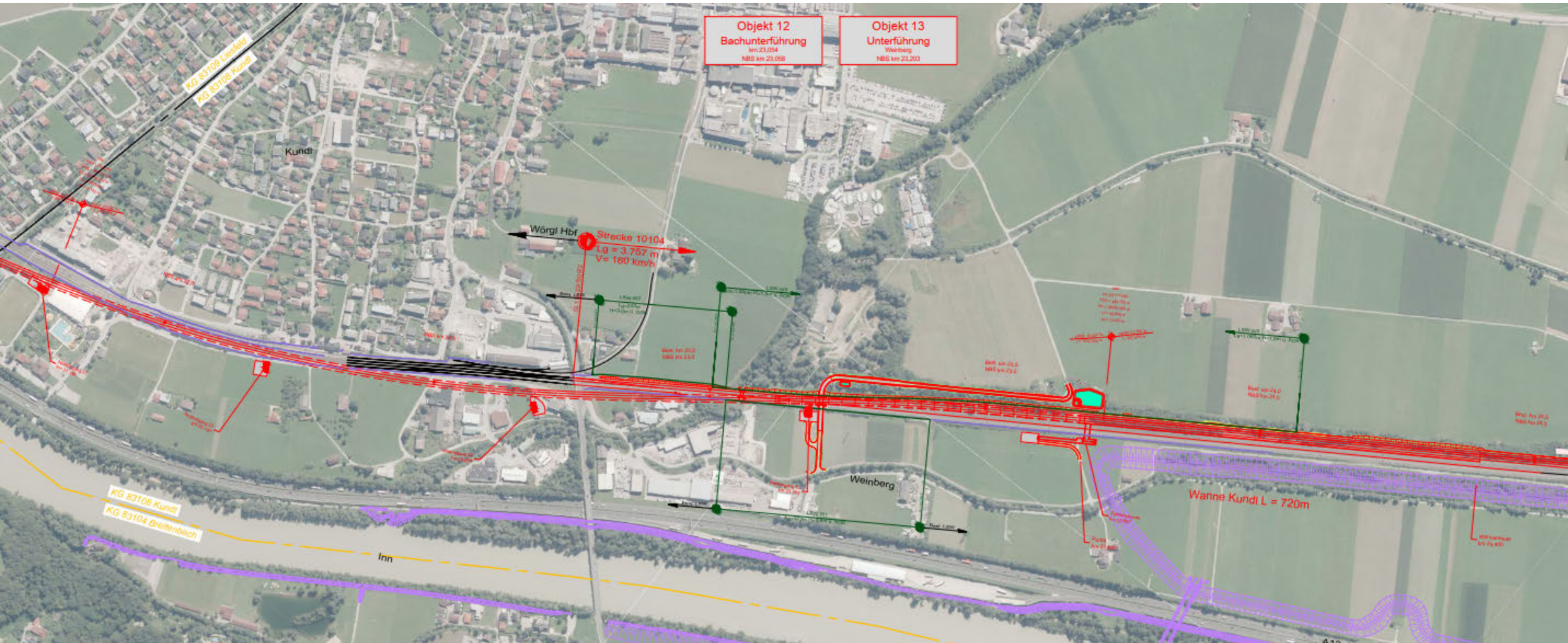
Betriebsphase – Angerberg



Betriebsphase – Liesfeld



Betriebsphase – Kundl



Betriebsphase – Knoten Radfeld



Regionalforum

Tagesordnung 6. Besprechung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Einführung und Protokoll
- ❖ Feedback nach Planausstellungen
- ❖ Planungsstand vor Einreichung
 - ❖ Inhalte UVE & Zeitschiene
 - ❖ Bauabwicklung
 - ❖ Schalltechnik
 - ❖ Betriebsphase
 - ❖ **Fragen & Diskussion**
- ❖ Nächste Schritte und Abschluss

Regionalforum

Tagesordnung 6. Besprechung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Einführung und Protokoll
- ❖ Feedback nach Planausstellungen
- ❖ Planungsstand vor Einreichung
 - ❖ Inhalte UVE & Zeitschiene
 - ❖ Bauabwicklung
 - ❖ Schalltechnik
 - ❖ Betriebsphase
 - ❖ Fragen & Diskussion
- ❖ **Nächste Schritte und Abschluss**

Regionalforum

- ❖ Terminvorschlag für nächstes Regionalforum:
28. November 2019, 17 Uhr, Berger-Logistik Wörgl

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF