

15. Regionalforum Schafftenau – Knoten Radfeld

PROTOKOLL

Thema: **15. Sitzung des Regionalforums**

Datum und Uhrzeit: 26.03.2024, 17:00-18:30 Uhr

Ort: Foyer des Gemeindesaals Kundl

Teilnehmer:innen	Bgm ⁱⁿ Sandra Madreiter-Kreuzer (Gemeinde Angath) Bgm.-Stv. Thomas Osl (Gemeinde Angath) Bgm. Walter Osl (Gemeinde Angerberg) Bgm.-Stv. Hannes Bramböck (Gemeinde Angerberg) Bgm. Josef Auer BSc (Gemeinde Breitenbach am Inn) Bgm. Anton Hoflacher (Gemeinde Kundl) Daniel Sporer (Bauamtsleiter Kundl) Bgm. Andreas Ehrenstrasser (Gemeinde Langkampfen) Dr. Johann-Peter Egerbacher (Stadtbauamt Wörgl) Michael Jäger (Bezirkslandwirtschaftskammer Tirol) Raphael Luz (ATLR Verkehrsplanung) Dr. Robert Moser (WK Kufstein) MMag. Peter Hipold (AK Tirol) OR DI Martin Schönherr (ATLR Raumordnung)
Projektteam & Planung	Sebastian Krzyzagorski (ÖBB-Projektteam) DI Dr. Arnold Fink (ÖBB-Projektteam)
Moderation	Mag. ^a Sabine Volgger (clavis) Sophie Holaus, BA (clavis)

Agenda:

1. Begrüßung und Protokoll
2. Hauptprojekt Schafftenau – Knoten Radfeld
 - 2.1. Status UVP-Detailgenehmigung Bund und Land
 - 2.2. Rahmenplan 2024-2029
 - 2.3. Grundeinlösen
 - 2.4. Hochwasserschutz
3. Rohbaustollen Angath
 - 3.1. Status Baumaßnahmen
4. Abschluss und Termine

1. Begrüßung und Protokoll (Sabine Volgger)

Die Moderation begrüßt die Teilnehmer:innen und stellt die Agenda vor. Es gibt keine Rückmeldungen zum Protokoll der letzten Sitzung. Das Protokoll ist somit freigegeben und kann auf der Website www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht werden.

Arnold Fink begrüßt die Teilnehmer:innen und informiert über die neue Rollenverteilung im ÖBB-Team: Norman Schubert agiert seit Nov. 2023 als Projektleiter Tirol/Vorarlberg 1, Sebastian Krzyzagorski übernimmt seine Funktion als Projektkoordinator für das Hauptprojekt „Schaftenau – Knoten Radfeld“ (SCRA). Arnold Fink selbst bleibt unverändert als Projektteamleiter für das Projekt SCRA als Gesamtprojektverantwortlicher zuständig.

Sebastian Krzyzagorski stellt sich kurz vor und begrüßt die Teilnehmer:innen.

2. Hauptprojekt Schaftenau – Knoten Radfeld

2.1 Status UVP Detailgenehmigungen (Sebastian Krzyzagorski) (Folien 4-6)

Status Detailgenehmigung Bund:

Die mündliche, öffentliche Verhandlung für die Detailgenehmigung des Bundes fand vom 13. bis 15. November 2023 in Kufstein statt. Die Verhandlungsschrift inklusive aller Unterlagen wird voraussichtlich ab dem 27. März 2024 in den Standortgemeinden aufliegen. Der erstinstanzliche Baugenehmigungsbescheid vom Bund wird für Sommer 2024 erwartet.

Status Detailgenehmigung Land:

Gemäß Terminplan wurde am 22. März 2024 das teilkonzentrierte Detailgenehmigungsverfahren beim Land Tirol eingereicht. Für die mündliche, öffentliche Verhandlung wurde von der Landesbehörde noch kein Termin bekannt gegeben. Eine Verhandlung noch vor dem Sommer wird erwartet. Aufgrund der bereits abgehandelten Bereiche im Bundesverfahren könnte dieses Verfahren etwas schneller durchgeführt werden.

2.2 Rahmenplan 2024-2029 (Sebastian Krzyzagorski) (Folie 8-9)

Die ÖBB legt jedes Jahr einen neuen Rahmenplan vor, der die Finanzierung von Projekten für die kommenden sechs Jahre beinhaltet. Mit dem neuen Rahmenplan, der im Herbst 2023 vom Finanzministerium freigegeben wurde, verschiebt sich der Baubeginn der Hauptmaßnahmen für das Projekt Schaftenau – Knoten Radfeld von 2026 auf 2028 und die Inbetriebnahme von 2034 auf 2037. Grundlage dafür war eine neuerliche terminliche Gesamtschau auf der Brennerachse. Da sich die Verkehrsstränge etablieren müssen, wird der Verkehr erst ca. 3-5 Jahre nach Fertigstellung des Brenner Basistunnels zunehmen. Der Bedarf für das ÖBB-Projekt wird sich also später als ursprünglich geplant ergeben. Daher wurde der Terminplan optimiert und der Einsatz der finanziellen Mittel entsprechend angepasst.

Sebastian Krzyzagorski stellt die planerischen Aktivitäten bis 2028 vor. Die Ausschreibungen für diverse Dienstleister, die für das Projekt notwendig sind, sowie die Grundeinlösen werden aktuell fortgesetzt. Im Mai 2024 werden voraussichtlich die Bauausschreibungen der ersten

beiden Hauptbaulose (Tunnelbaulose) starten. Bevor mit dem Bau begonnen wird, wird die Ersatzwasserversorgung für Langkampfen errichtet werden. Außerdem wird das Erkundungsprogramm für detailliertere Informationen über das Bodenmaterial fortgesetzt. Auch bestimmte ÖKO-Flächen und Deponieflächen müssen vor Baubeginn der Hauptbaulose errichtet bzw. vorbereitet werden.

Die Baumaßnahmen zur Fertigstellung des Rohbaustollens in Angath werden trotz der Verschiebung des Hauptprojektes mit dem ursprünglichen Bauzeitplan umgesetzt. Danach wird die Baustelle vorübergehend stillgelegt.

Bgm.in Sandra Madreiter-Kreuzer: Ich habe bei der ÖBB nachgefragt, was dieses Szenario für uns bedeutet und habe die Rückmeldung erhalten, dass die Baustelle quasi zurückgebaut wird und zwei Jahre erhalten bleibt. Es wurde aber nie von 5-6 Jahren gesprochen.

Arnold Fink: Die vorhandene Baustelleneinrichtung wird nicht zurückgebaut, jedoch für ca. 2,5 bis 3 Jahren wird die Baustelle stillgelegt. Einbauten wie Zementsilos etc. werden natürlich abgebaut. Die Baustellenstraße inkl. Autobahnauf- und Abfahrt bleibt erhalten, bis das Gesamtprojekt umgesetzt ist.

2.3 Grundeinlösen (Arnold Fink) (Folie 11-12)

Arnold Fink informiert über den aktuellen Stand der Grundeinlösen, die aufgrund der Änderungen des Rahmenplans vorübergehend ausgesetzt wurden. Finanzielle Mittel für die Zwischenfinanzierung wurden bereits beantragt und werden voraussichtlich in der nächsten ÖBB-internen Sitzung im April bestätigt. Danach werden die Grundeinlösen, gereiht nach den Erfordernissen des Projektterminplans, fortgeführt. Die ÖBB ist weiterhin jederzeit bereit zum Kauf bzw. Servitut geeigneter Flächen.

Es gab am 13. Dezember 2023 eine mündliche Verhandlung für die Zwangsrechtseinräumung bei zwei Grundeigentümern für die ökologische Ausgleichsflächen Kundl. In einem Fall konnte im Verfahren eine Einigung erzielt werden. Das Verfahren für das zweite Grundstück ist noch offen, die Behörden müssen noch einen Bescheid erlassen.

Michael Jäger: Ist die ÖBB neben Kauf bzw. Servitut geeigneter Flächen auch bereit, einen Grundtausch durchzuführen?

Arnold Fink: Grundsätzlich sieht das Eisenbahngesetz eine finanzielle Entschädigung vor. Überschüssige Flächen hat die ÖBB auch nicht, sodass bei einem Grundtausch weiter zusätzliche Grundeigentümer einzubinden wären. Die Praxis hat gezeigt, dass bei einem Grundtausch in der Regel nicht alle Beteiligten zufriedengestellt werden können. Wir sind immer auf der Suche nach Möglichkeiten und auch bereit, darüber zu diskutieren und zu vermitteln, aber ein Grundtausch, an dem alle Beteiligten zufrieden gestellt werden, ist eigentlich nicht realistisch.

Bezüglich der finanziellen Entschädigung greifen wir immer auf gerichtlich beeedete Sachverständige und Gutachter zurück, sodass eine faire unabhängige Bewertung der Flächen sichergestellt ist.

Arnold Fink bezieht sich auf eine Anregung von Michael Jäger vom 14. Regionalforum. Die Einladung von Grundeigentümer:innen, die bereits Flächen abgegeben haben, zu einer Tunnelbesichtigung ist noch ausständig, wird jedoch in naher Zukunft erfolgen.

Die benötigten Waldverbesserungsflächen sind auf der Grafik auf Seite 12 visuell dargestellt. Zu den Waldverbesserungsmaßnahmen wird berichtet, dass der benötigte Waldanteil seit der Einreichung Dez. 2022 mittlerweile auf insgesamt 27,9 Hektar reduziert werden konnte. Davon befinden sich aktuell 13 Hektar im Besitz der ÖBF und 14,9 Hektar in Privatbesitz – die Verhandlungen mit den ÖBF aber auch mit den privaten Waldbesitzern müssen aber erst geführt werden.

2.4 Hochwasserschutz (Sebastian Krzyzagorski) (Folie 14)

Bgm. Walter Osl: Es wurden damals drei Deponien als optional gekennzeichnet. Werden jetzt aber doch alle vier Deponien verwendet?

Arnold Fink: Im Bundesverfahren im November 2023 wurden alle vier Deponien als gleichwertig dargestellt. Ob alle vier Deponien umgesetzt werden, kann bis heute nicht abschließend beantwortet werden. Das ist maßgeblich davon abhängig, ob eine Einigung mit dem Hochwasserschutz erzielt werden kann.

Bereits seit 2021 steht die ÖBB mit dem Hochwasserschutz bezüglich der Materialdisposition in Verbindung, es gibt laufend Gespräche. Ein weiteres Gespräch erfolgte im Oktober 2023 unter Einbindung der Abteilung Wasserwirtschaft im Land Tirol, die der Nutzung des Tunnelmaterials für das Hochwasserschutzprojekt positiv gegenübersteht. Die Zustimmung durch die internen Gremien des Hochwasserschutzes Unteres Unterinntal (UUI) für die Zusammenarbeit mit der ÖBB liegt seit 18. März vor, die Zustimmung des Hochwasserschutzes Mittleres Unterinntal (MUI) ist noch ausständig. Eine juristische Vereinbarung mit dem Hochwasserschutz ist durchaus sehr komplex.

Bis zum Start der Hauptbaumaßnahmen 2028 sind kritische ökologische und bauabwicklungstechnische Abhängigkeiten im ÖBB-Projekt gegeben. Daher ist eine schriftliche Fixierung in Form einer Absichtserklärung (Letter of Intent) bis Ende 2024 zwingend erforderlich, um das ÖBB-Projekt weiterhin voranzutreiben. Kann bezüglich der Massendisposition mit dem Hochwasserprojekt keine Einigung erzielt werden, müssen alle vier Deponien errichtet werden.

Bgm. Josef Auer: Inwieweit ist die Zeitverschiebung der Baumaßnahmen darin eingerechnet?

Arnold Fink: Die Zeitverschiebung ist in den genannten Daten schon einkalkuliert.

Michael Jäger: Es gibt das Gerücht, dass sich die ÖBB das Material teuer abkaufen lassen möchte.

Arnold Fink: Es wurde mit dem Hochwasserschutz noch nie über finanzielle Kostenteilung gesprochen, weshalb diese Aussage definitiv zurückgewiesen wird. Die ÖBB hat nicht die Absicht sich hier indirekt zu bereichern; vielmehr liegt es in unserem Interesse gemeinsam mit dem Hochwasserprojekt eine kostenneutrale Massenbewirtschaftung zu erzielen.

Michael Jäger: Ein weiteres Thema sind technische Fragen, beispielsweise welche Materialien verwendet werden können?

Arnold Fink: Das stimmt. Nicht jedes Material, das aus dem Tunnel herausgenommen wird, ist geeignetes Baumaterial. Es gibt klare Kategorien von Materialien. „Ungeeignetes“ Material bleibt bei der ÖBB, „geeignetes“ Material, das nicht selbst gebraucht wird, kann an den Hochwasserschutz abgegeben werden. Das größte Problem ist jedoch: Wer lagert das Material, das nicht sofort beim Hochwasserprojekt eingebaut werden kann? Wem gehört das Material während der Zwischenlagerung? Wer bereitet das Material auf, sodass es für den Hochwasserschutz geeignet ist? Etc. Es gibt noch viele rechtliche Fragen, die schwierig zu lösen sind.

Bgm.-Stv. Hannes Bramböck: Wie viel Material wird für das Hochwasserschutzprojekt gebraucht?

Arnold Fink: Für die beiden Hochwasserprojekte (UUI, MUI) benötigt es jedenfalls mehr Material, als dies beim ÖBB-Tunnelprojekt anfällt. Unser gesamtes Projekt würde 3,6 Mio. Kubikmeter Material ergeben. Im Schöftal würden ca. 650.000 Kubikmeter deponiert. Es ist aber keine Frage der Kapazität, das geht sich immer aus. Es ist die Frage: Wie genau wird vorgegangen? Und das Zeitfenster, um diese Frage zu beantworten, schließt sich.

Michael Jäger: Würden die ökologischen Ausgleichsflächen, beispielsweise für das Ochsental, dann auch entfallen?

Arnold Fink/Sebastian Krzyzagorski: Grundsätzlich ja, aber die Flächen müssen bereits zwei Jahre vor Baubeginn errichtet werden, damit der neue Lebensraum aus ökologischer Sicht bereits ab Beginn der Baumaßnahmen funktioniert.

Michael Jäger: Können wir einen Detailplan bekommen, wie viele Ausgleichsmaßnahmen für die Deponien benötigt werden? Dann könnte das für Argumentationen verwendet werden.

Arnold Fink/Sebastian Krzyzagorski: Es ist schwierig, das genau herauszurechnen, da eine Ausgleichsfläche immer für mehrere Schutzgüter errichtet wird. Es hängt auch davon ab, welche Deponie man betrachtet bzw. welche Deponie möglicherweise entfallen könnten. Einen gesonderten Detailplan dazu gibt es nicht und müsste von den ökologischen Planern erst gesondert erarbeitet werden.

3. Rohbaustollen Angath (Sebastian Krzyzagorski) (Folie 16)

3.1 Status Baumaßnahmen

Es wird ein kurzer Überblick über die Eckdaten zum Rohbaustollen Angath gegeben: Der Rohbaustollen ist ein 2,6 Kilometer langer Tunnelvortrieb (Röhre SÜD), der später als Rettungstollen fungieren wird. Parallel dazu entsteht der Fahrtunnel. Für diesen wird eine 110 Meter lange „Probestrecke“ der Röhre NORD (Haupttunnel) errichtet, damit die Geologie für das Hauptprojekt besser erkundet werden kann. Mit dem Rohbaustollen werden soweit möglich bereits die Querschläge zwischen den Tunneln hergestellt. Die geplante Baudauer beläuft sich auf zwei Jahre, von 2023 bis 2025. Aktuell befindet sich der Vortriebsstand bei

ca. 800 Metern. Die Arbeiten verlaufen planmäßig und die angetroffenen geologischen Bedingungen erweisen sich zumindest bisher, besser als erwartet. Es wird darauf hingewiesen, dass es drei Störzonen gibt, die sich gleichmäßig über den Tunnel verteilen. Die erste Störzone wurde vor kurzem ohne besondere Vorkommnisse passiert, zu den weiteren Störzonen kann noch nichts gesagt werden. Alles in allem laufen die Arbeiten zum Tunnelvortrieb gut.

Bgm.-Stv. Hannes Bramböck: An wen wendet man sich, wenn befürchtet wird, dass durch die Sprengungen Schäden an Gebäuden in der Nähe aufgetreten sind.

Sebastian Krzyzagorski: Bevor der Tunnelvortrieb gestartet hat, hat sich unser Sachverständiger die Geologie angeschaut und jene Gebäude identifiziert, welche durch den Tunnelbau gefährdet sein könnten. An diesen wurde bereits eine Beweissicherung durchgeführt. Parallel dazu haben wir mehrere Messstationen eingerichtet, um zu überprüfen, ob die gesetzlichen bzw. bescheidsmäßigen Bestimmungen eingehalten werden. Das Sprengprogramm wird laufend angepasst. Gibt es punktuelle Probleme bei den Anrainer:innen, kann man die Ombudsperson direkt kontaktieren und bei Bedarf schicken wir unsere Planer zur Beweissicherung. Sollte es tatsächlich zu Schäden kommen, die durch die ÖBB verursacht wurden, werden wir natürlich dafür aufkommen.

Bgm.ⁱⁿ Sandra Madreiter-Kreuzer: Ich habe das bereits dreimal in Anspruch genommen und mich mit einem Sachverständigen in Verbindung gesetzt. Bis jetzt war es immer so, dass die Schwingungen unbedenklich für die Gebäude waren.

Bgm.-Stv. Hannes Bramböck: Es sollte vorher überprüft werden, ob die Gebäude Schaden davontragen können und nicht erst danach.

Arnold Fink: Es werden immer vorher Gebäudebeweissicherungen bei den betroffenen Häusern oberhalb des Tunnels durchgeführt. Es kann defacto ausgeschlossen werden, dass ein betroffenes Haus nicht evaluiert wurde. Sollte abseits der Tunnelanlage wider Erwarten trotzdem Bedenken bei den Hausbesitzern bestehen, so kann man sich jederzeit bei uns bzw. bei der Ombudsperson melden.

Zu den Sachverständigen eine kurze Information: Unser Planungsteam überwacht zunächst die Erschütterungen und wertet die Ergebnisse der Messgeräte aus. Zusätzlich gibt es eine Ebene darüber die Eisenbahnbehörde in Wien als Kontrollinstanz. Von dieser Behörde wurde dafür ein eigens benannter Sachverständiger für Erschütterungen, Hr. Reinhard Flesch, bestellt. Dieser begleitet unabhängig die Baustelle bezüglich der Erschütterungen.

Sollte der Verdacht vorliegen, dass die Erschütterungsgrenzwerte nicht eingehalten werden, schlagen wir vor, dass im ersten Schritt das ÖBB-Planungsteam kontaktiert wird. Diese wird die Sachlage evaluieren. Sollten danach weitere Unsicherheiten bei den Betroffenen bestehen, kann Herr Flesch als „Verlängerter Arm der Behörde“ ohne Einbindung der ÖBB selbstverständlich kontaktiert werden, der es sich dann nochmals zusätzlich anschaut. Grundsätzlich kann gesagt werden, dass Erschütterungen meistens stärker wahrgenommen werden, als sie sind. Es gibt jedoch klare Vorgaben und Richtlinien, wann eine Erschütterung für ein Gebäude problematisch wird.

Es wird vereinbart, dass die Kontaktdaten der Ombudsperson im Nachgang der Sitzung an die Teilnehmer:innen übermittelt werden.

Michael Jäger: Kurz interessehalber nachgefragt: Werden Vibrationsplatten im Tunnel eingebaut, damit die Vibration in den Häusern über dem Tunnel abgeschwächt wird, wenn ein Zug durchfährt?

Sebastian Krzyzagorski: Wir haben einen eigenen Fachplaner, der den Boden und die Gesteinsarten genau analysiert. Je nach Boden werden unterschiedliche Masse-Feder-Systeme, also elastisch gelagerte Platten, eingebaut. Auch bei diesem Projekt ist das vorgesehen, heutzutage ist diese Vorgangsweise üblich. Mit der geologischen Detailerkundung wird auch die Planung der Masse-Feder-Systeme verfeinert. Es gibt klare Grenzwerte, welche Belastungswerte zugelassen sind.

4. Abschluss und Termine (Folie 20)

Das 16. Regionalforum soll am 08. Oktober 2024 vss. ab 17:00 in Kundl stattfinden.

Zusammengestellt von *Sophie Holaus, BA*

Anlagen:

- Präsentation Regionalforum vom 26.03.2024

Nachtrag nach der Sitzung bzgl. Ombudsperson:

Bei Anliegen im Zusammenhang mit den Vortriebsarbeiten im Rohbaustollen Angath steht Ihnen die ÖBB-Ombudsperson **Michel Saischek** gerne zur Verfügung. Sie erreichen ihn unter **0664 967 4900** oder per E-Mail an ombud.brennernordzulauf@oebb.at. Er fungiert als Erstansprechperson und wird im Bedarfsfall den Kontakt zum Planungsteam bzw. zur ÖBB herstellen sowie ggf. die weiteren Maßnahmen einleiten.

Gemäß den Bescheidaufgaben zum Rohbaustollen Angath wurde von der Behörde eine gesonderte, unabhängige baubegleitende Bauaufsicht für das Fachgebiet Erschütterungen und Sekundärschall bestellt, Herr Univ.Prof. Dr. Rainer Flesch.

15. ÖBB-Regionalforum Schaftenau – Knoten Radfeld

26. März 2024

Foyer Gemeindesaal Kundl

Agenda

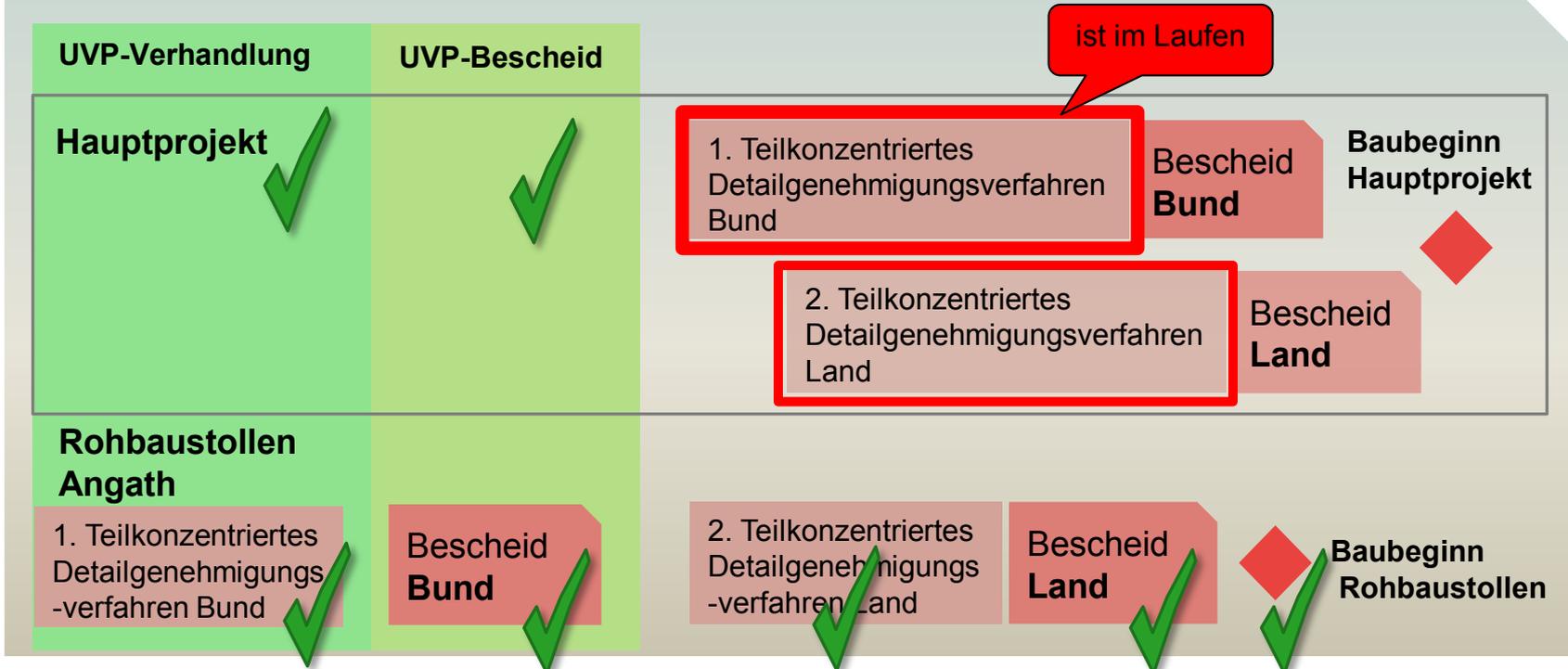
- Begrüßung und Protokoll
- Hauptprojekt Schafftenau – Knoten Radfeld
 - Status UVP-Detailgenehmigung Bund und Land
 - Rahmenplan 2024-2029
 - Grundeinlösen
 - Hochwasserschutz
- Rohbaustollen Angath
 - Status Baumaßnahmen
- Abschluss und Termine

Agenda

- Begrüßung und Protokoll
- Hauptprojekt Schafftenau – Knoten Radfeld
 - Status UVP-Detailgenehmigung Bund und Land
 - Rahmenplan 2024-2029
 - Grundeinlösen
 - Hochwasserschutz
- Rohbaustollen Angath
 - Status Baumaßnahmen
- Abschluss und Termine

Überblick Planungsstand und Verfahrensablauf

UVP-Verfahren Schaftenau – Knoten Radfeld Gesamtprojekt



Hauptprojekt – UVP-Detailgenehmigungen

Detailgenehmigung Bund (EisbG, AWG, WR, ForstG etc.)

- mündliche, öffentliche Verhandlung erfolgte vom 13. bis 15. Nov. 2023 in Kufstein
- Verhandlungsschrift liegt vor
- erneute öffentliche Auflage der Verhandlungsschrift inkl. Unterlagen ab 27.03.2024 (3 Wochen)
- erstinstanzlicher Baugenehmigungsbescheid (Bund) wird für Sommer 2024 erwartet

Hauptprojekt – UVP-Detailgenehmigungen

Detailgenehmigung Land (Landesgesetze: TNSchG)

- Verfahrensterminplan ist abgestimmt mit Bundesverfahren
- Einreichung erfolgte am 22. März 2024
- mündliche, öffentliche Verhandlung: Terminfestlegung durch Landesbehörde
(voraussichtlich in Innsbruck / Landhaus 1)

Agenda

- Begrüßung und Protokoll
- **Hauptprojekt Schafftenau – Knoten Radfeld**
 - Status UVP-Detailgenehmigung Bund und Land
 - **Rahmenplan 2024-2029**
 - Grundeinlösen
 - Hochwasserschutz
- Rohbaustollen Angath
 - Status Baumaßnahmen
- Abschluss und Termine

Hauptprojekt – Verschiebung im Rahmenplan 2024-2029

Rahmenplan 2024–2029

= Finanzierungsplan aller ÖBB-Projekte, freigegeben vom Finanzministerium im Nov 2024

Darin wurde die Inbetriebnahme von Schafftenau – Knoten Radfeld um +3 Jahre verschoben.

In der Konsequenz heißt das:

- Inbetriebnahme von 2034 auf 2037 verschoben
- Start Hauptbaumaßnahmen von 2026 auf 2028 verschoben

Begründung:

- Terminliche Gesamtschau auf der Brennerachse
- Erwartete Verkehrszunahme ca. 3-5 Jahre nach Fertigstellung BBT
 - Terminplan optimiert und daher Einsatz von finanziellen Mitteln angepasst

Hauptprojekt – Verschiebung im Rahmenplan 2024-2029

Aktivitäten bis 2028

- Ausschreibung Dienstleister
- Fortsetzung Grundeinlösen
- Start Hauptbauausschreibungen (Startsitzung im Mai 2024 für zwei 2 Baulose)
- Errichtung Wasserversorgungsleitung für Langkampfen
- Fortsetzung Erkundungsprogramm
- Errichtung von ÖKO-Flächen
- Vorbereitung Deponien

Agenda

- Begrüßung und Protokoll
- **Hauptprojekt Schafftenau – Knoten Radfeld**
 - Status UVP-Detailgenehmigung Bund und Land
 - Rahmenplan 2024-2029
 - **Grundeinlösen**
 - Hochwasserschutz
- Rohbaustollen Angath
 - Status Baumaßnahmen
- Abschluss und Termine

Hauptprojekt - Grundeinlösen

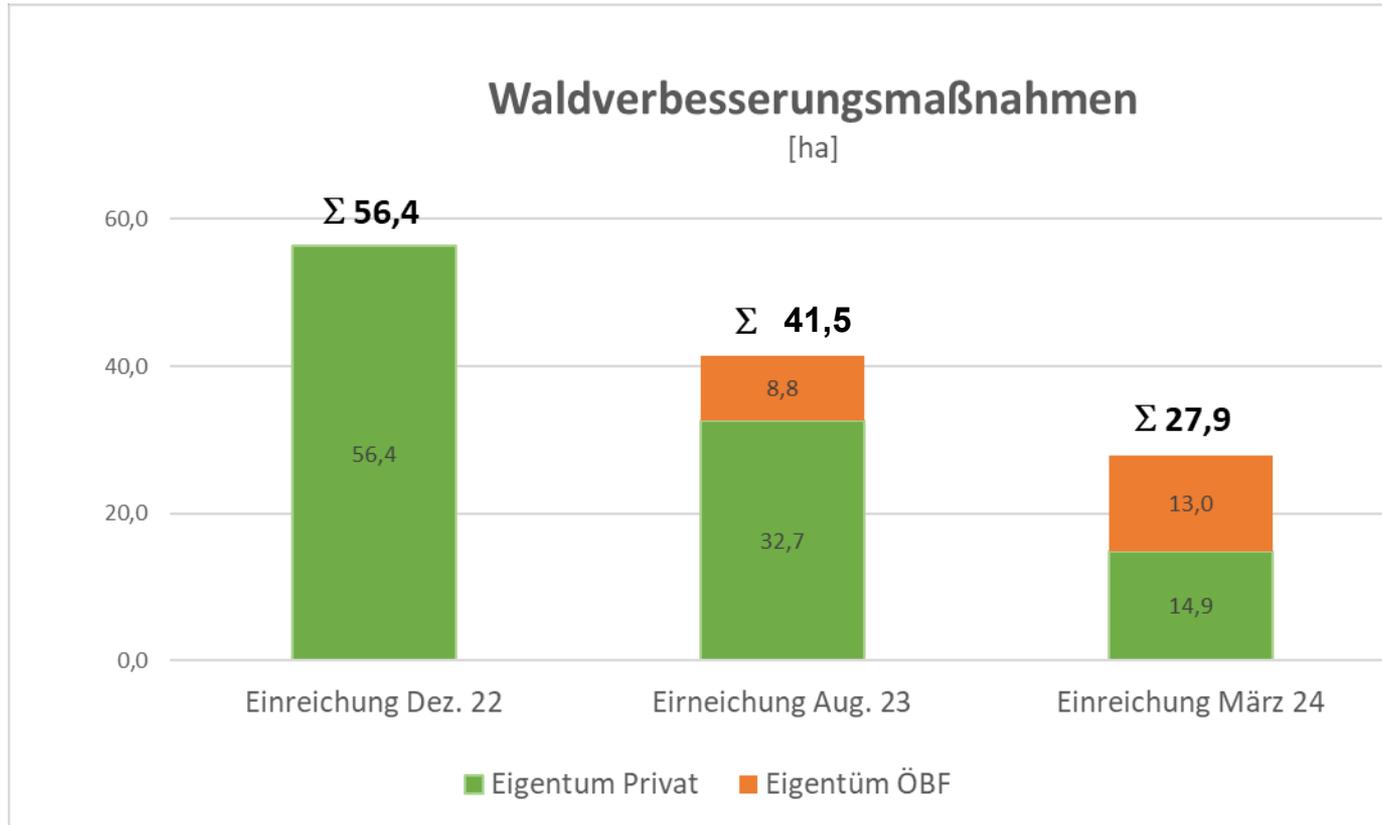
Gespräche mit Grundeigentümer:innen

- gereiht nach den Erfordernissen des Projektterminplans
- jederzeitige Bereitschaft der ÖBB für Kauf bzw. Servitut

Zwangsrechteinräumung bzgl. Flächen für Ökologischer Maßnahme Kundl

- Mündliche Verhandlung für 2 Grundstücke am 13.12.2023 durch Land Tirol durchgeführt
- Einigung bei einem Grundstück im Verfahren erzielt
- Verfahren beim zweiten Grundstück noch offen

Hauptprojekt – Reduktion der Flächen für Waldverbesserung



Agenda

- Begrüßung und Protokoll
- Hauptprojekt Schafftenau – Knoten Radfeld
 - Status UVP-Detailgenehmigung Bund und Land
 - Rahmenplan 2024-2029
 - Grundeinlösen
 - Hochwasserschutz
- Rohbaustollen Angath
 - Status Baumaßnahmen
- Abschluss und Termine

Abstimmung Materialdisposition Hochwasserschutz

- Gespräch unter Einbindung Land Tirol / Abt. Wasserwirtschaft im Okt. 2023 erfolgt
- Aktuell keine technischen Gespräche

- Zustimmung durch die internen Gremien UII für Zusammenarbeit mit ÖBB liegt seit 18.März 2024 vor.
- Zustimmung durch die internen Gremien MUI für Zusammenarbeit mit ÖBB noch ausständig.

- Schriftliche Fixierung (LoI) zwischen ÖBB/MUI/UII bis Ende 2024 zwingend erforderlich.
- Kritische ökologische und bauabwicklungstechnische Abhängigkeiten im ÖBB-Projekt sind bis zum Start der Hauptbaumaßnahmen (2028) gegeben.

Agenda

- Begrüßung und Protokoll
- Hauptprojekt Schafftenau – Knoten Radfeld
 - Status UVP-Detailgenehmigung Bund und Land
 - Rahmenplan 2024-2029
 - Grundeinlösen
 - Hochwasserschutz
- Rohbaustollen Angath
 - Status Baumaßnahmen
- Abschluss und Termine

Rohbaustollen Angath

Status Bauarbeiten Rohbaustollen:

- Baudauer: ca. 2 Jahre (2023–2025);
Vortrieb bis Sommer 2025
- 2,6 Kilometer Röhre SÜD (Rohbaustollen)
- 6 Querschläge
- 110 Meter „Probestrecke“ Röhre NORD
(Haupttunnel)

Tunnelvortriebsstand Röhre SÜD:

aktuell ca. 750 lfm

Vortriebverlauf:

ohne besondere Vorkommnisse



Agenda

- Begrüßung und Protokoll
- Hauptprojekt Schafftenau – Knoten Radfeld
 - Status UVP-Detailgenehmigung Bund und Land
 - Rahmenplan 2024-2029
 - Grundeinlösen
 - Hochwasserschutz
- Rohbaustollen Angath
 - Status Baumaßnahmen
- **Abschluss und Termine**

16. Regionalforum

Terminvorschlag für das nächste Regionalforum:

08. Okt. 2024, 17 Uhr, Foyer des Gemeindesaals Kundl

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



**Portalbereich
Rohbaustollen Angath**