

9. Regionalforum Schafftenau – Knoten Radfeld

PROTOKOLL

Thema:	9. Sitzung des Regionalforums
Datum und Uhrzeit:	16.03.2021, 17:00-19:00 Uhr
Ort:	Online

TeilnehmerInnen	Bgm. Alois Margreiter (Gemeinde Breitenbach)
	Bgm. Anton Hoflacher (Gemeinde Kundl)
	Bgm. Josef Haaser (Gemeinde Angath)
	Bgm. Walter Osl (Gemeinde Angerberg)
	Bgm. Andreas Ehrenstrasser (Gemeinde Langkampfen)
	VBgm. Dipl.-Ing. Georg Juffinger (Gemeinde Langkampfen)
	Mag. Martin Buchauer (Gemeinde Langkampfen)
	Dr. Johann-Peter Egerbacher (Gemeinde Wörgl)
	OR DI Martin Schönherr (ATLR)
	Ing. Stefan Kammerlander (ATLR)
	Raphael Luz (ATLR)
	Dipl.-Ing. Peter Krejcarek (SCHIG)
	Mag. Patrick Schönauer (WK Kufstein)
	Dipl.-Ing. Dr. Arnold Fink (ÖBB-Projektteam)
Dipl.-Ing. Peter Kölbach (ÖBB-Projektteam)	
DI (FH) Norman Schubert (ÖBB-Projektteam)	
DI Helmut Schlenz (Planungsteam)	
Moderation	Sabine Volgger (clavis)
	Christina Stieber (clavis)

Agenda:

1. Begrüßung und Protokoll
2. Hauptprojekt Schafftenau – Knoten Radfeld
 - 2.1. Stand der Behördenverfahren
 - 2.2. Situation Baustellenzufahrt Liesfeld bei Wörgl West
 - 2.3. Projektinformation
3. Rohbaustollen Angath
 - 3.1. Überblick Planungen für 2021
 - 3.2. Projektinformation
4. Information zum Trassenauswahlverfahren Brennergordzulauf
5. Abschluss und Termine

1. Begrüßung und Protokoll (Sabine Volgger)

Die Moderation begrüßt die TeilnehmerInnen. Aufgrund technischer Probleme konnten sich einige TeilnehmerInnen erst nach und nach in das Regionalforum einloggen. Die regionalen VertreterInnen, denen der Einstieg nicht gelungen ist, werden auf Wunsch persönlich zum aktuellen Stand informiert. Es gab keine Rückmeldungen zum Protokoll der letzten Sitzung.

2. Hauptprojekt Schaftenau – Knoten Radfeld (Norman Schubert)

2.1. Stand der Behördenverfahren (Folie 4, 5)

Im August 2020 erging die vorläufige Trassensicherungsverordnung der Bundesministerin. Mit der Trassensicherungsverordnung und dem zugehörigen Trassenstreifen dürfen im näheren Umfeld der Eisenbahnneubaustrecke keine Bauten, Anlagen, Mineralrohstoffgewinnungen oder Anschüttungen hergestellt oder verändert werden, um die Realisierung der neuen Eisenbahn nicht zu erschweren oder zu gefährden (*In Bild 2 sind die Trasse und der Rohbaustollen Angath grün strichliert eingezeichnet*).

Im November 2020 wurde die Umweltverträglichkeit für das Gesamtprojekt und die Detailgenehmigung (Bund) für den Rohbaustollen verhandelt. Der Bescheid dazu wird ab April 2021 erwartet.

Es ist wichtig, das Projekt Rohbaustollen voranzutreiben, da er auch als Erkundungsstollen für das Hauptprojekt dient. In weiterer Folge wird noch in diesem Frühjahr das zweite Teilkonzentrierte Verfahren beim Land (Land Tirol, Naturschutzrecht) beantragt (*rot strichliert auf Folie 4*).

Feedback zum Behördenverfahren: Die Teilnehmerinnen empfanden das Behördenverfahren zwar als anstrengend, konnten aber ihre Einwände vermitteln. Arnold Fink ist zufrieden mit der Verhandlung, da sich jeder einbringen konnte.

2.2 Situation Baustellenzufahrt Liesfeld bei Wörgl West (Folie 7)

Im letzten Regionalforum wurde erläutert, dass ein Teil der Baustelleneinrichtungsfläche, die in Angath vorgesehen war, in Richtung Kundl Liesfeld/Wörgl verlegt wird. Dies wurde auch in der UVP-Verhandlung behandelt. Auf Folie 7 ist die An- und Abfahrtroute, wie sie als Verhandlungsergebnis im Raum steht, ersichtlich (eigene Baustellenausfahrt auf Höhe der Fa. Transped, Abtransport über Kreisverkehr). Die aktuellen Überlegungen werden noch optimiert. Dazu setzt man auch auf die Zusammenarbeit mit der Stadt Wörgl, um eine pragmatische Lösung abzustimmen. Sollte der Umbau der Autobahnanschlussstelle Wörgl Ost (Kreisverkehr) schon zeitgerecht bevorstehen, wäre es denkbar, dass die ÖBB zu diesem Umbau einen finanziellen Beitrag erbringen. So könnte man das Geld nachhaltig statt in Bauprovisorien in ein dauerhaftes Bauwerk investieren.

Diskussion

Gibt es dazu von den Vertretern der Stadt Wörgl und Gemeinde Kundl schon Informationen?

Johann-Peter Egerbacher: Wir befinden uns bzgl. des Kreisverkehrs Wörgl Ost mitten im straßenrechtlichen Genehmigungsverfahren und ich fürchte, das wird auch noch einige Jahre so bleiben. Wann mit dem Bau begonnen wird, kann ich nicht sagen. Die vorliegende Variante (Folie) ist interessant, die Tücke liegt im Detail. Der Umbau bei der Transped ist eine Herausforderung, das müssen wir noch im Detail besprechen.

Diskussion zur Baustellenzu- und abfahrt

Anton Hoflacher: Den Antransport sehe ich sehr problematisch.

Johann-Peter Egerbacher: Für uns ist wichtig zu wissen, welche Straßenkapazitäten beansprucht werden. Was wird in der Bauphase auf uns zukommen?

Norman Schubert: Es ist nicht geplant, Material zu deponieren, jedoch muss das Material aufbereitet und dann zur weiteren Verwertung abtransportiert werden. Wichtig ist aus meiner Sicht, dass wir im Bereich hinter der Shell-Tankstelle unseren Verkehr über eine parallele Gasse leiten werden und uns entkoppelt vom regulären Verkehr bewegen.

Stefan Kammerlander: Um den Tankverkehr zu entkoppeln, wäre es vielleicht möglich, von der Abzweigung Richtung RoLa-Parkplatz zur BE-Fläche zu fahren.

Norman Schubert: Diese Möglichkeit haben wir geprüft. Im Bereich der RoLa ist leider zu wenig Platz. Deshalb planen wir, den Verkehr zwischen RoLa und Shell-Tankstelle in den von der RoLa wegführenden LKW-Verkehr einzuflechten und in weiterer Folge parallel und baulich getrennt vom Tankstellenverkehr auf dem Möslbichl zu führen.

Stefan Kammerlander: Mit welchem Transportaufkommen und welcher Frequenz ist zu rechnen?

Norman Schubert: Zu Spitzenzeiten rechnen wir pro Richtung in Spitzenzeiten in etwa mit einem LKW alle 3 Minuten. Das ist grob gerechnet ein Aufkommen von über 200 LKW pro Tag.

Anton Hoflacher: Ist dieses Verkehrsaufkommen kontinuierlich oder kann man das zeitlich eingrenzen?

Helmut Schlenz: Die Arbeiten am Tunnel erfolgen 24/7, die Verkehrszeiten sind aber auf den Zeitraum Montag – Freitag von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr festgelegt. Das bedeutet, dass wir in diesem Zeitraum das Material aller sieben Tage transportieren müssen. Deshalb wird eine weitere Einschränkung kaum möglich sein.

Anton Hoflacher: Kann der Verkehr mit der Shell so gekoppelt werden, dass der Kreisverkehr nicht überlastet ist?

Arnold Fink: Der Kreisverkehr wird von uns aktuell nicht angefahren. Auch wir wissen, dass die aktuelle Lösung nicht optimal ist. Wir wollen den Verkehr nicht über Schleichwege abwickeln. Aber wir müssen uns mit der Einschätzung der Sachverständigen arrangieren. Aus unserer Sicht wäre das Geld in einem Umbau der Autobahn-Anschlussstelle Wörgl Ost (Kreisverkehr) Wörgl Ost nachhaltiger und mit einem Nutzen für das Land investiert. Dazu

tragen wir gerne einen Obolus bei. Die aktuelle Planung ist eine Stand-Alone-Lösung für die ÖBB, die nach den Bauarbeiten wieder zurückgebaut werden wird. Wir haben also eine Lösung für unser Projekt gefunden, aber Synergieeffekte wären wünschenswert.

Johann-Peter Egerbacher: Wenn ich es richtig verstehe, wird also der Tunnelausbruch auf das Liesfeld geführt, dort aufbereitet und wieder zurücktransportiert?

Helmut Schlenz: Das Material aus dem Tunnel wird über eine Pumpleitung zur Baustelleneinrichtungsfläche auf dem Liesfeld geleitet. Dort wird das Ausbruchmaterial von der Transportflüssigkeit getrennt, aufbereitet und abtransportiert.

Johann-Peter Egerbacher: Das sind also riesige Mengen, die da über Jahre transportiert werden?

Helmut Schlenz: Wir rechnen mit ca. 3,5 Jahren Massentransport bei insgesamt 4 bis 4,5 Jahren Bauzeit.

Anton Hoflacher: Die Abwicklung solcher Verkehrsmengen kann ich mir nicht vorstellen.

Arnold Fink: Leider kommt es durch das Projekt zu einer Belastung. Wir haben diese Lösung mit dem Sachverständigen im UVP-Verfahren so abgestimmt.

Johann-Peter Egerbacher: Auch wenn wir es – im Zeithorizont 2025/26 – schaffen, das Projekt Kreisverkehr Wörgl Ost voranzutreiben, bleibt trotzdem der Transport über die Nordtangente. Hier kommt es also zu keiner Verbesserung der Frequenz, es bräuchte lediglich keine Brückenüberführung bei der Transped. Der Kreisverkehr wäre also eine Verbesserung, aber der zweite Knotenpunkt wird dadurch nicht aufgelöst. Ich hoffe, wir finden hier noch eine andere Lösung.

Martin Schönherr: Noch eine Frage zum Antransport: Wurde darüber nachgedacht, den Antransport mit Förderbändern abzuwickeln?

Norman Schubert: Für den Bereich Liesfeld gab es diese Überlegung nicht, da es sich baubetrieblich nicht dafürsteht, ein Förderband parallel zur Autobahn zu installieren. Ein Förderband würde z.B. bei einem über einen langen Zeitraum betriebenen Bergbau-Projekt Sinn machen, hier jedoch nicht, auch eingedenk des relativ kurzen Zeitraums von nur 3,5 Jahren.

Diskussion zur UVP-Verhandlung

Walter Osl: Bei der UVP-Verhandlung wurde von der Verhandlungsleiterin in Aussicht gestellt, dass wir vorab das Protokoll bekommen. Dieses haben wir nach wie vor nicht erhalten – das kann doch nicht vier Monate dauern.

Norman Schubert: Hier muss man zwei Dinge trennen: einerseits das Protokoll und andererseits die Stellungnahme der Sachverständigen zu den Einwendungen. Wenn sich die Sachverständigen ausreichend Zeit für die Aufarbeitung nehmen, würde ich das nicht so negativ beurteilen. Es ist im Interesse aller Verfahrensteilnehmer, dass bereits alle Einwendungen vollständig behandelt wird.

Georg Juffinger: Ich habe in Erinnerung, dass man im Protokoll aufgrund des Online-Verfahrens seine Stellungnahme nachträglich korrigieren kann, bevor die Endfassung erstellt wird.

Arnold Fink: Nach meinem Informationsstand wurde zugesagt, dass man zum Protokoll nach Versand eine Stellungnahme abgeben kann, das Protokoll selbst wird aber nicht geändert.

1.1. Projektinformation (Folie 9)

Unabhängig von den zahlreichen bereits geführten Einzelgesprächen ist ein Informationsschreiben an alle GrundeigentümerInnen geplant, die vom Projekt berührt werden. Es handelt sich dabei um eine umfangreiche Adressatenliste, weshalb das Schreiben seriell verschickt wird. Bitte an die Bürgermeister, zu kommunizieren, dass sich die ÖBB in jedem Fall melden wird – jedoch nicht zeitgleich bei allen Betroffenen.

Informationszentrum in Wörgl: Hier wird zurzeit ein Projektinformationszentrum hergestellt, das Mitte 2021 fertig sein wird. Es wird interaktive Info-Stationen geben, auch Sprechstunden sind geplant. Die Eröffnung und der Betrieb sind natürlich abhängig von der Covid-19-Situation.

2. Rohbaustollen Angath (Norman Schubert)

2.1. Überblick Planungen für 2021 (Folie 11)

Losgelöst vom großen Hauptprojekt sind wir in Angath bereits einen Schritt weiter. Hier beantragen wir wie anfangs erläutert bald die zweite Teilkonzentrierte Genehmigung beim Land Tirol. Das bedeutet, dass wir bereits erste Maßnahmen treffen werden. Die erste Maßnahme ist eine Öko-Maßnahme, die Waldverbesserung im Gebiet Richtung Angerberg. Wir sind optimistisch, damit noch in diesem Sommer zu beginnen. Wenn alle Bescheide vorliegen, beginnt Ende 2021 auch die Rodung für die Ersatzstraße nordwestlich der Baustellenreinrichtungsfläche Angath.

Die Rodung ist Türkis/Grün auf der Karte eingezeichnet, in Rosa sieht man die Ersatzstraße. Für die Herstellung des Rohbaustollens wird die Unterführung während der Umsetzung des Projekts durch die ÖBB genutzt werden (Baulogistikstrecke) und dadurch für den Zeitraum von ca. 10 Jahren nicht mehr für Anrainer nutzbar sein.

Mitte 2022 wird die Auffahrt zur Landesstraße Angerberg gebaut, die wir zur Herstellung der BE-Fläche und der Baustellenzufahrten benötigen. Es wird in diesem Bereich ein $\frac{3}{4}$ -Baustellenanschluss errichtet, damit das örtliche Straßennetz im Dorfzentrum von Angath nicht befahren werden muss. Auf der Richtungsfahrbahn Kufstein ist ein Halbanschluss und in Richtung Innsbruck und eine Ausfahrt in die Baustelleneinrichtungsfläche geplant.

Diskussion

Josef Haaser: Was ist mit Waldverbesserungen konkret gemeint?

Norman Schubert: Es gibt Waldzusammensetzungen, die für die örtliche Situation nicht ideal sind. Der Wald wird durch die Verbesserung so zusammengesetzt, dass die Vitalität des

Waldes (Flora und Fauna) unterstützt wird. Durch die Rodung geht effektiv Wald verloren – indem man bestehenden Wald verbessert, kann ein Ausgleich geschaffen werden.

Martin Schönherr: Es handelt sich also um Ersatzmaßnahmen, die forstlich sowieso vorgeschrieben wären?

Norman Schubert: Ja, es handelt sich um Maßnahmen, deren Umsetzung vorgeschrieben wurde.

Walter Osl: Eine Frage zur neuen Auffahrtsrampe auf die Angerberger Landesstraße: Gibt es dann eine Links-Abbiegespur zur Rampe und eine Auffahrtsspur von der Rampe?

Norman Schubert: Wenn es die Verkehrssicherheits-Rahmenbedingungen erfordern, wird es das geben. Wir sind noch in der Planung.

Walter Osl: Ist das noch nicht ausgereift?

Norman Schubert: Es handelt sich noch um einen Entwurf und kein Einreichoperat. Bitte um Geduld, bis fertig geplant ist.

Walter Osl: Uns ist es ein großes Anliegen, dass die Anfahrtsspur berücksichtigt wird, und dass für Abbiegespuren eine Straßenbreite hergestellt wird, damit der Normalverkehr ungehindert fließen kann.

Norman Schubert: Es wird berücksichtigt, dass die Aufstellfläche am Ende der Rampe eben ist und somit die Anfahrt der LKWs reibungslos und sicher funktioniert. Ich denke nicht, dass ein Beschleunigungstreifen unbedingt notwendig ist, aber wenn er erforderlich ist, wird er umgesetzt.

Alois Margreiter: Ich bitte um konkretere Informationen zu den Waldverbesserungsmaßnahmen, mach das die BFI?

Norman Schubert: Die Bezirksforstinspektion wird das meines Wissens nicht machen. Bäume, die nicht standortgerecht sind, werden von einem Auftragnehmer von uns entnommen und durch standortgerechte Bäume ersetzt. Es wird Zusatzmaßnahmen für Waldlebewesen geben, z.B. Fledermauskästen. Es wird auch über Totholzhäufen als Unterschlupf für bestimmte Tierarten nachgedacht.

Arnold Fink: Beim nächsten Termin werden wir dazu konkretere Informationen haben. Diese Maßnahmen sind Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens beim Land Tirol, da sind die Sachverständigen des Landes gefordert. Zur Erinnerung: Das Verfahren wird erst eingereicht.

2.2. Projektinformation

Es ist geplant, vor Beginn der Rodungsmaßnahmen in Angath die betroffenen BürgerInnen in einem Baustellentreff zu informieren. Parallel finden Gespräche mit den GrundeigentümerInnen statt. Nach Vorliegen der Bescheide können wir beginnen.

Diskussion

Walter Osl: (konnte aufgrund technischer Probleme erst später an der Sitzung teilnehmen und war beim ersten Punkt nicht anwesend) Wie weit ist das Verfahren beim Rohbaustollen?

Norman Schubert: Im November 2020 wurde die Umweltverträglichkeit für das Gesamtprojekt und die Detailgenehmigung für den Rohbaustollen verhandelt. Wir erwarten für die UVP-Grundsatzgenehmigung und die Detailgenehmigung Rohbaustollen den Bescheid im April.

Walter Osl: Gibt es zum Rohbaustollen detaillierte Pläne und Unterlagen?

Norman Schubert: Ja, diese sind neben den UVP-Unterlagen als Detailgenehmigungunterlagen (Kapitel H) im Herbst 2020 vorgelegt worden. In einem zweiten Verfahrensschritt sind jetzt bei der Landesregierung die Landesmaterien zu behandeln. Das betrifft im konkreten Fall das Tiroler Naturschutzgesetz.

Walter Osl: Das Landesoperat wird also erst eingereicht? Bekommen wir dazu Informationen?

Norman Schubert: Ja. Es obliegt der Behörde, wie und wann das Operat in den Gemeinden aufgelegt wird, dazu haben wir noch keine Informationen.

Josef Haaser: Der Baustellentreff findet vor Ort statt, wo die Rodungen stattfinden?

Norman Schubert: Es ist geplant, dass der Baustellentreff in Angath stattfindet und alle aus dem näheren Umkreis eingeladen werden.

Josef Haaser: Wird es bei Beschwerden eine aufschiebende Wirkung geben?

Norman Schubert: Ja, es könnte eine aufschiebende Wirkung geben.

Walter Osl: Gerüchteweise sollen auch Waldverbesserungen im Gebiet Angerberg geplant sein. Sind diese Teil der Aufforstungen zum Rohbaustollen oder haben sie mit der Anschüttungsfläche zu tun?

Norman Schubert: Hier handelt es sich eigene Ökomaßnahmen, die nichts mit der Anschüttungsfläche oder dem Rohbaustollen zu tun haben.

3. Information zum Trassenauswahlverfahren Brennergordzulauf (Norman Schubert Folie 14)

In Deutschland läuft, wie bekannt ist, das Trassenauswahlverfahren. Die Regierung von Oberbayern hat im Rahmen des Raumordnungsverfahrens von den 5 ursprünglichen Varianten eine Variante (blau) ausgeschieden. Momentan läuft die Beurteilung der verbliebenen Trassen. Die Gewichtungen der ForenteilnehmerInnen fließen im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse in die Entscheidung ein.

Die Bekanntgabe der Auswahltrasse erfolgt nach Ostern 2021, voraussichtlich in KW 15. Es ist geplant, das Projekt 2023/2024 dem deutschen Bundestag vorzulegen, um in die Umsetzung gehen zu können.

Peter Kölbach: Wir planen, ab dem 3. Quartal 2021 mit der Planung der UVE für den verbleibenden Teil in Österreich (Schaftenau bis Staatsgrenze) zu beginnen.

Die TeilnehmerInnen des Regionalforums sind sich einig, dass der heutige Termin nicht wiederholt werden muss, da sich mit etwas zeitlicher Verzögerung die meisten Eingeladenen einloggen konnten.

Abschließende Fragen

Walter Osl: Gibt es schon einen konkreten Zeitplan für die Bohrungen, die jetzt bei uns stattfinden sollen? Es geht uns darum, die Straßensperre so kurz wie möglich zu halten.

Norman Schubert: Es handelt sich hierbei um eine baubetriebliche Fragestellung, die die Wahl eines geeigneten Bohrgeräts betrifft. Das möchte ich in einem gesonderten Gespräch erläutern.

Alois Margreiter: Gibt es Pläne, das Hochwasserschutzprojekt im Unterinntal mit den Baumaßnahmen der ÖBB zu kombinieren?

Arnold Fink: Wir finden Synergieeffekte gut und haben diese Möglichkeit auch in den UVP-Unterlagen angeführt. Es würde Sinn machen, unser Material für den Hochwasserschutz zu nutzen. Ob das realisiert werden kann, hängt aber natürlich vom Zeitpunkt der Umsetzung beider Projekte ab. Aus diesem Grund ist es in der UVP nicht so geplant.

Alois Margreiter: Gibt es eine Person, die im Hochwasserschutzprojekt involviert ist, die diese Möglichkeit mitdenkt?

Arnold Fink: Christian Wieser ist von unserer Seite in den Wasserverbänden involviert. Ich gehe davon aus, dass es zum geeigneten Zeitpunkt Abstimmungen geben wird.

Martin Schönherr: Wurde die Trassenverordnung schon an das TIRIS übermittelt?

Norman Schubert: Noch nicht, aber wir können Sie gerne übermitteln.

4. Abschluss und Termine

Das nächste Regionalforum findet am Di., 21. September 2021, um 17.00 Uhr bei Berger Logistik in Wörgl statt. *(Anm.: Der Termin wurde auf den 12. Oktober 2021 verschoben)*

Zusammengestellt am 22.03. 2021

Christina Stieber

Anlagen:

- Präsentation Regionalforum vom 16.03. 2021

9. REGIONALFORUM – SCHAFTENAU – KNOTEN RADFELD

16.03.2021, ONLINE



BRENNER-NORDZULAUF

Regionalforum

Tagesordnung 9. Besprechung

- ❖ **Begrüßung und Protokoll**
- ❖ Hauptprojekt Schaftenau – Knoten Radfeld
 - ❖ Stand der Behördenverfahren
 - ❖ Situation Baustellenzufahrt Liesfeld bei Wörgl West
 - ❖ Projektinformation
- ❖ Rohbaustollen Angath
 - ❖ Überblick Planungen für 2021
 - ❖ Projektinformation
- ❖ Information zum Trassenauswahlverfahren Brennernordzulauf
- ❖ Abschluss und Termine

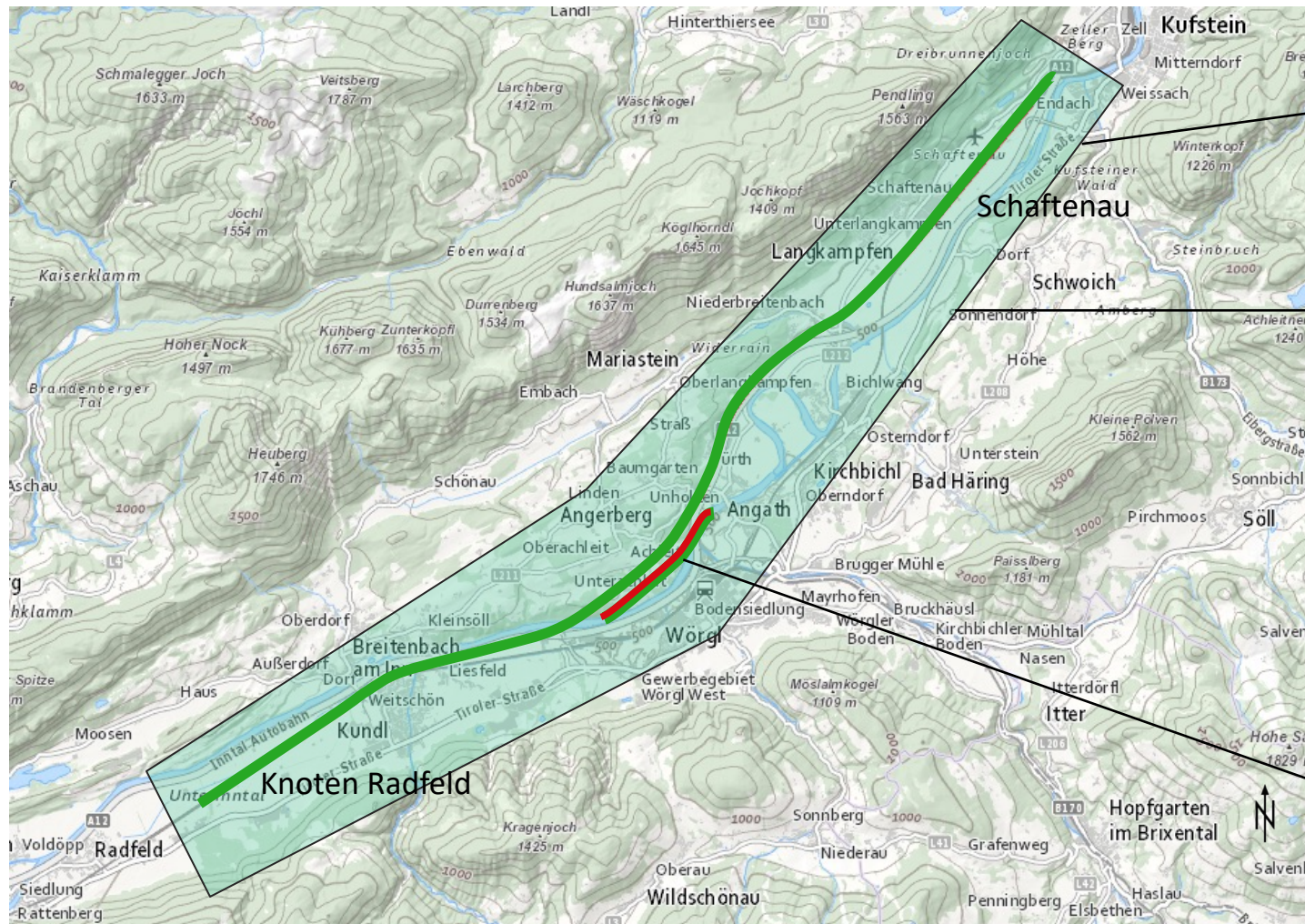
Regionalforum

Tagesordnung 9. Besprechung

- ❖ Begrüßung und Protokoll
- ❖ **Hauptprojekt Schaftenau – Knoten Radfeld**
 - ❖ **Stand der Behördenverfahren**
 - ❖ Situation Baustellenzufahrt Liesfeld bei Wörgl West
 - ❖ Projektinformation
- ❖ Rohbaustollen Angath
 - ❖ Überblick Planungen für 2021
 - ❖ Projektinformation
- ❖ Information zum Trassenauswahlverfahren Brennernordzulauf
- ❖ Abschluss und Termine

Stand der Behördenverfahren

❖ UVP, Detailgenehmigung Rohbaustollen Angath



08/2020
vorläufige
Trassensicherung,
verordnet durch BMK

11/2020
UVP-Verhandlung
Gesamtprojekt

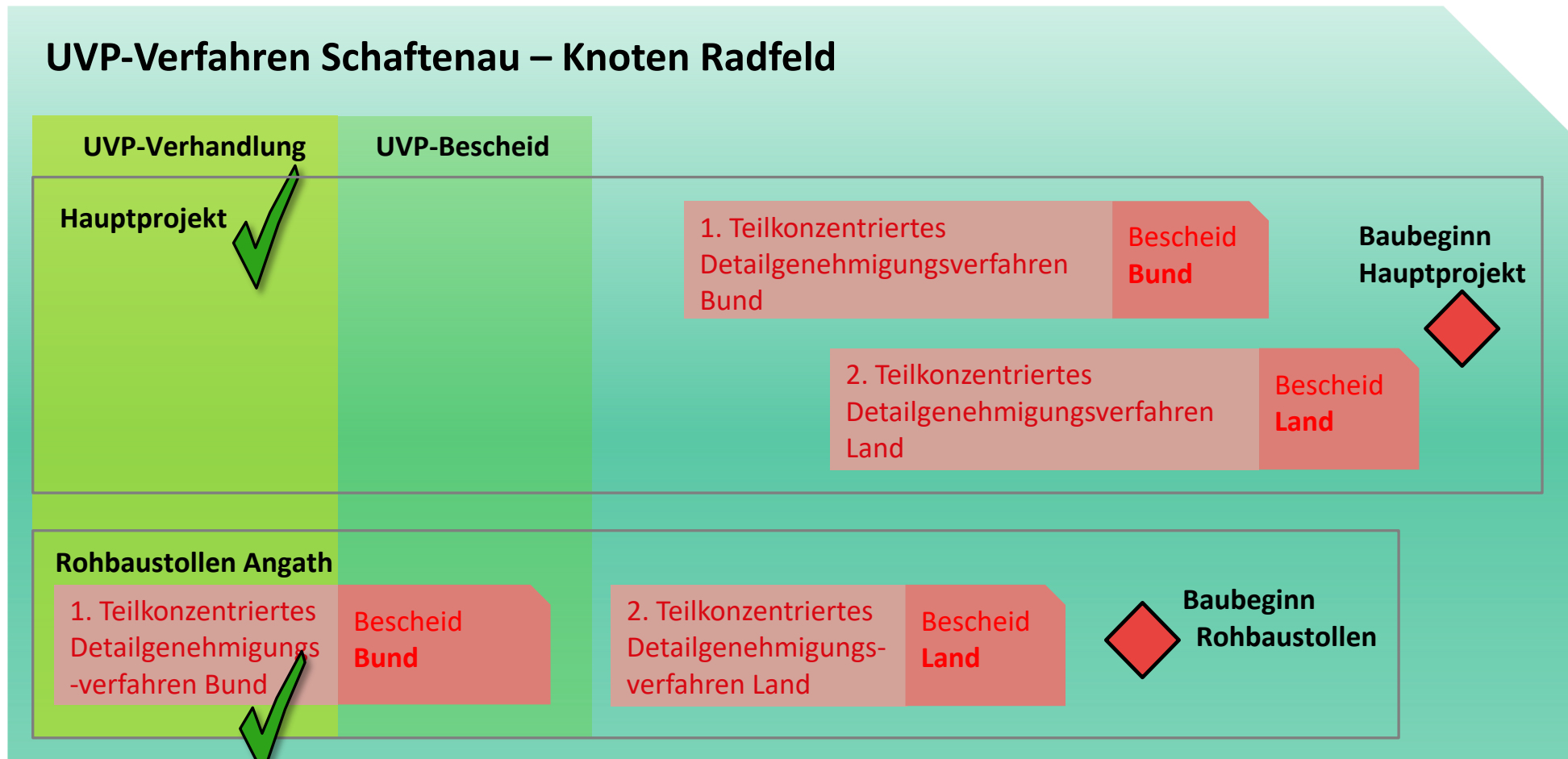
Teilkonzentriertes
Detailgenehmigungs-
verfahren Bund für
Rohbaustollen (BMK)

vrsl. 04/2021
UVP-Bescheid

Detailgenehmigungs-
bescheid, teilkonz.
Detailgenehmigungs-
verfahren Bund für
Rohbaustollen (BMK)

Stand der Behördenverfahren

❖ Ablauf UVP und Detailgenehmigungen



Regionalforum

Tagesordnung 9. Besprechung

- ❖ Begrüßung und Protokoll
- ❖ Hauptprojekt Schaftenau – Knoten Radfeld
 - ❖ Stand der Behördenverfahren
 - ❖ **Situation Baustellenzufahrt Liesfeld bei Wörgl West**
 - ❖ Projektinformation
- ❖ Rohbaustollen Angath
 - ❖ Überblick Planungen für 2021
 - ❖ Projektinformation
- ❖ Information zum Trassenauswahlverfahren Brennernordzulauf
- ❖ Abschluss und Termine

Situation Baustellenzufahrt Liesfeld bei Wörgl West

❖ An- und Abtransportwege zur Baustelleneinrichtungsfläche Liesfeld



❖ Antransport über Transpedbrücke und prov. Ausfahrt

❖ Abtransport über Kreisverkehr

Regionalforum

Tagesordnung 9. Besprechung

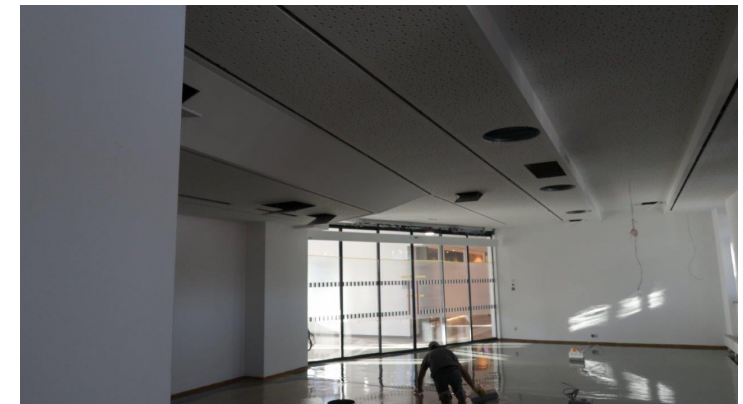
- ❖ Begrüßung und Protokoll
- ❖ Hauptprojekt Schaftenau – Knoten Radfeld
 - ❖ Stand der Behördenverfahren
 - ❖ Situation Baustellenzufahrt Liesfeld bei Wörgl West
 - ❖ **Projektinformation**
- ❖ Rohbaustollen Angath
 - ❖ Überblick Planungen für 2021
 - ❖ Projektinformation
- ❖ Information zum Trassenauswahlverfahren Brennernordzulauf
- ❖ Abschluss und Termine

Projektinformation

- ❖ Informationsschreiben an Grundeigentümer

03/2021

- ❖ Projektinformationszentrum am Hauptbahnhof in Wörgl voraussichtl. ab Mitte 2021



Regionalforum

Tagesordnung 9. Besprechung

- ❖ Begrüßung und Protokoll
- ❖ Hauptprojekt Schaftenau – Knoten Radfeld
 - ❖ Stand der Behördenverfahren
 - ❖ Situation Baustellenzufahrt Liesfeld bei Wörgl West
 - ❖ Projektinformation
- ❖ **Rohbaustollen Angath**
 - ❖ **Überblick Planungen für 2021**
 - ❖ Projektinformation
- ❖ Information zum Trassenauswahlverfahren Brennernordzulauf
- ❖ Abschluss und Termine

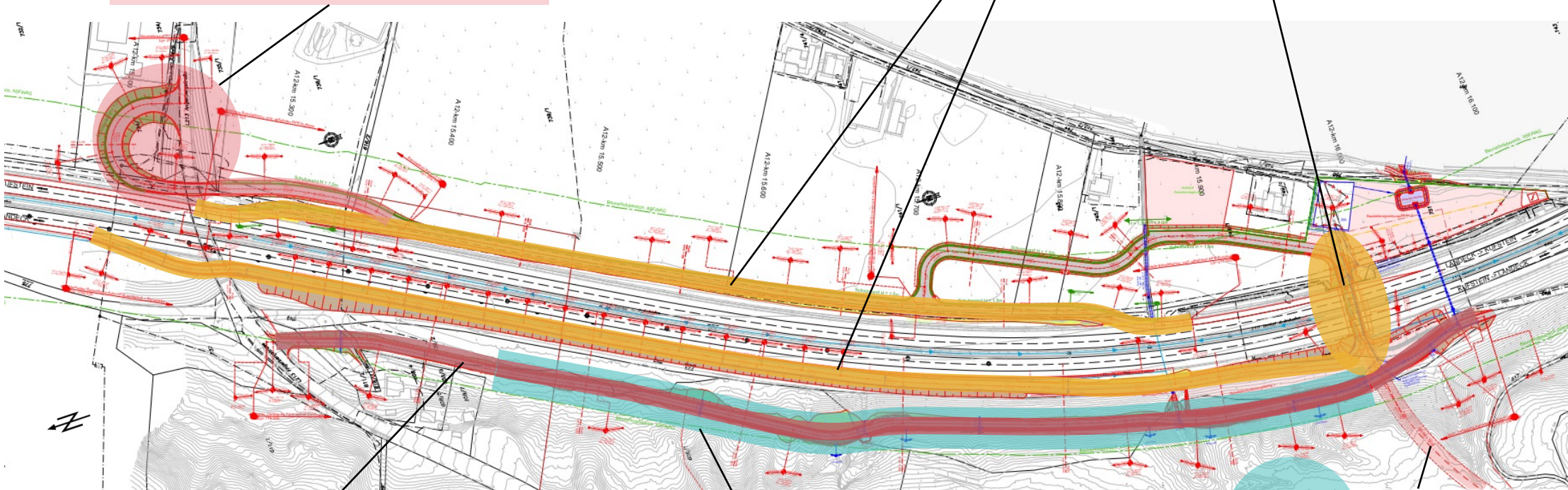
Rohbaustollen Angath

❖ Überblick Planungen für 2021/2022

Zufahrt Landesstraße, Mitte 2022

prov. A12 Bau-Anschlussstelle
Mitte 2022

Anpassung A12 Unterführung,
Herbst 2022



Herstellung Ersatzstraße, Anfang 2022

Ökomaßnahmen, Sommer 2021

Rodung temporär, Ende 2021

Rohbaustollen



Regionalforum

Tagesordnung 9. Besprechung

- ❖ Begrüßung und Protokoll
- ❖ Hauptprojekt Schaftenau – Knoten Radfeld
 - ❖ Stand der Behördenverfahren
 - ❖ Situation Baustellenzufahrt Liesfeld bei Wörgl West
 - ❖ Projektinformation
- ❖ Rohbaustollen Angath
 - ❖ Überblick Planungen für 2021
 - ❖ **Projektinformation**
- ❖ Information zum Trassenauswahlverfahren Brennernordzulauf
- ❖ Abschluss und Termine

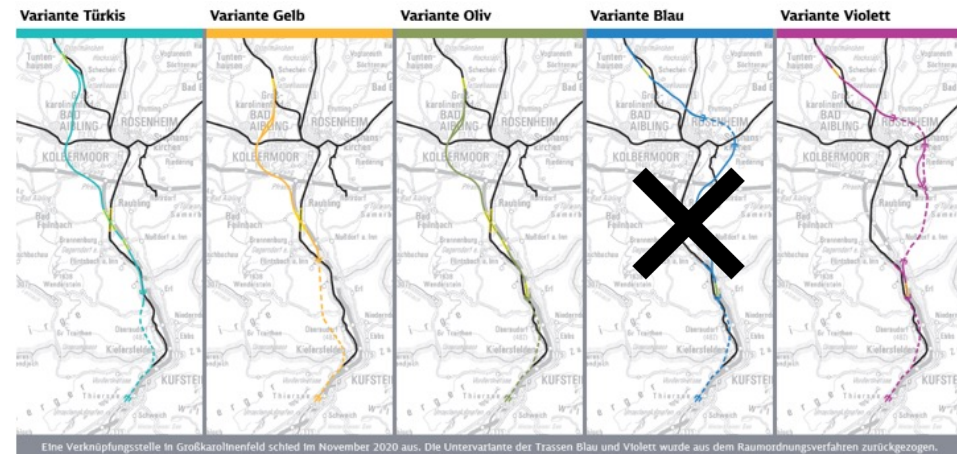
Regionalforum

Tagesordnung 9. Besprechung

- ❖ Begrüßung und Protokoll
- ❖ Hauptprojekt Schaftenau – Knoten Radfeld
 - ❖ Stand der Behördenverfahren
 - ❖ Situation Baustellenzufahrt Liesfeld bei Wörgl West
 - ❖ Projektinformation
- ❖ Rohbaustollen Angath
 - ❖ Überblick Planungen für 2021
 - ❖ Projektinformation
- ❖ **Information zum Trassenauswahlverfahren Brennernordzulauf**
- ❖ Abschluss und Termine

Information zum Trassenauswahlverfahren DE/AT

- Ergebnis des Raumordnungsverfahrens der Regierung von Oberbayern:
„vier von fünf Trassen Trassen sind aus Sicht der Behörde raumverträglich“



- Trassenauswahl - „beste und eine für die Region verträgliche Trasse“ - wird in diesem Frühjahr abgeschlossen.
- Bekanntgabe nach Ostern 2021

Regionalforum

Tagesordnung 9. Besprechung

- ❖ Begrüßung und Protokoll
- ❖ Hauptprojekt Schaftenau – Knoten Radfeld
 - ❖ Stand der Behördenverfahren
 - ❖ Situation Baustellenzufahrt Liesfeld bei Wörgl West
 - ❖ Projektinformation
- ❖ Rohbaustollen Angath
 - ❖ Überblick Planungen für 2021
 - ❖ Projektinformation
- ❖ Information zum Trassenauswahlverfahren Brennernordzulauf
- ❖ **Abschluss und Termine**

10. Regionalforum

- ❖ Terminvorschlag für nächstes Regionalforum:
21.09.2021, 17 Uhr, Berger-Logistik Wörgl

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF