

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2020

Ausgegeben am 28. August 2020

Teil II

374. Verordnung: Vorläufige Sicherstellung des Trassenverlaufs für den viergleisigen Ausbau Schafteuau – Knoten Radfeld

374. Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie betreffend die vorläufige Sicherstellung des Trassenverlaufs für den viergleisigen Ausbau Schafteuau – Knoten Radfeld

Aufgrund des § 5a Abs. 1 des Hochleistungsstreckengesetzes – HIG, BGBl. Nr. 135/1989, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 154/2004, wird verordnet:

Trassenverlauf

§ 1. (1) Für den viergleisigen Ausbau der Linie Schafteuau – Knoten Radfeld wird nachstehender Trassenverlauf in den Gemeinden Langkampfen, Angath, Angerberg, Wörgl, Breitenbach am Inn, Kundl und Radfeld festgelegt:

1. Das Projekt „Viergleisiger Ausbau der Linie Schafteuau – Knoten Radfeld“ umfasst den viergleisigen Ausbau im Bereich der Bahnstrecken 33001 (km 6,520 – km 26,298), Strecke 30201 (km 4,205 – km 9,708) sowie Strecke 10104 (km 22,751 – km 26,508). Das Projektgebiet liegt im Bundesland Tirol auf der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein – Innsbruck – Staatsgrenze am Brenner (2. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl. 1989/675). Das Projekt befindet sich im Bereich der Strecken 33001 (Abz. Kufstein 2 – Abzw. Fritzens- Wattens 2), 30201 (Staatsgrenze nächst Kufstein – Wörgl Hbf) sowie 10104 (Wörgl Hbf – Innsbruck Hbf).
2. Der viergleisige Ausbau beginnt im Knoten Schafteuau mit einer Anpassung der Bestandsstrecke in km 4,205, um eine künftige Neubaustrecke „Knoten Deutsches Inntal – Knoten Schafteuau“ niveaufrei zwischen die Bestandsgleise einbinden zu können. Bei der Aufweitung wird das Gleis 1 nach Süden und das Gleis 2 nach Norden verschwenkt. Nach dem Tunnelportal und dem anschließenden Wannenbereich, in dem die Strecke hochgeführt wird, werden die erforderlichen Weichenverbindungen zur Verknüpfung der Bestands- mit der Neubaustrecke angeordnet. In diesem Bereich wird auch ein Wartungsgleis angeordnet. Im Bereich der Wanne der Neubaustrecke, die zum Langkampfenertunnel führt, wird die neue Haltestelle Langkampfen mit zwei Randbahnsteigen angeordnet. Im Bereich des Langkampfenertunnels wird auf der Bestandsstrecke eine Überleitverbindung angeordnet, bevor die Gleise im Bereich des Linksbogens wieder in die Bestandslage zurückgeführt werden. Die Verziehung endet bei der Autobahnbrücke der A12 Inntal Autobahn. Die Neubaustrecke unterquert mit dem Langkampfenertunnel die Bestandsstrecke, den Nasenbach sowie die Landesstraße L211 Unterinntalstraße. Danach führt die Strecke in einer Wanne bis zum Ostportal des Angerberg隧nells. Dieser Tunnel wird zuerst parallel zur A12 Inntal Autobahn in der Hangflanke geführt und kommt im Bereich der Raststätte Angath unter der Richtungsfahrbahn Innsbruck der A12 Inntal Autobahn zu liegen. Danach schwenkt der Tunnel wieder in Parallellage zur Autobahn. Anschließend trennt sich der Eisenbahntunnel von der Parallellage mit der Autobahn und wird dann in den Angerberg geführt, wo das Gefälle der Gleise in Richtung Unterquerung des Inns beginnt. Der Angerberg隧nell wird zuerst im östlichen Teil in offener Bauweise hergestellt und im Angerberg bzw. im Liesfeld in geschlossener Bauweise fortgesetzt. Im Bereich des Angerbergs mit hoher Überdeckung wird bis zur Innquerung parallel zum Fahrtunnel ein Rettungstunnel hergestellt. Nach der Innquerung steigt die Strecke wieder an, unterquert die A12 Inntal Autobahn, die Wildschönauer Ache, den Bahnhof Kundl und die L48 Breitenbacher Straße. Am westlichen Rand des Gewerbegebietes Weinberg in Kundl endet der Tunnel in bergmännischer Bauweise und wird in offener Bauweise fortgesetzt. Nach dem Ortsgebiet von Kundl schwenkt die Trasse wieder zwischen die Bestandsgleise und erreicht in km 23,680 das

Westportal des Angerbertunnels. In einer Wanne werden die Gleise auf das Bestandsniveau gebracht und im Knoten Radfeld die Weichenverbindungen ergänzt, um die erforderlichen Fahrbeziehungen in der Verknüpfungsstelle herzustellen. Das bestehende Gleis 4 wird westlich des Bahnhof Kundl weitestgehend zurückgebaut.

(2) Der Trassenverlauf ist in den fünf Trassenverlaufsplänen vom März 2020 Plan Nr.

- C 01 11 01 SCRA-UV1-0001AL-02-0111-F01,
- C 01 12 01 SCRA-UV1-0001AL-02-0112-F01,
- C 01 13 01 SCRA-UV1-0001AL-02-0113-F01,
- C 01 14 01 SCRA-UV1-0001AL-02-0114-F01,
- C 01 15 01 SCRA-UV1-0001AL-02-0115-F01,

jeweils im Maßstab 1:2 000 ausgewiesen. Diese Pläne liegen beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Eisenbahnbehörde), beim Amt der Tiroler Landesregierung sowie in den in Abs. 1 angeführten Standortgemeinden zur öffentlichen Einsichtnahme auf.

Vorläufige Trassensicherung

§ 2. (1) Die Rechtswirkungen des § 5a Abs. 5 HLG, wonach auf den im Geländestreifen liegenden Grundstücksteilen Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen sowie keine Deponien errichtet oder erweitert werden dürfen, bezieht sich auf den in den Plänen ausgewiesene Geländestreifen in den Gemeinden Langkampfen, Angath, Angerberg, Wörgl, Breitenbach am Inn, Kundl und Radfeld.

(2) Der Geländestreifen nach Abs. 1 ist in den in § 1 Abs. 2 dieser Verordnung angeführten, beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Eisenbahnbehörde), beim Amt der Tiroler Landesregierung sowie in den in § 1 Abs. 1 angeführten Standortgemeinden aufliegenden, Plänen ausgewiesen.

Gewessler

