

**4-gleisiger Ausbau der Westbahn
Abschnitt Salzburg - Raum Seekirchen**

2. Gemeindeforum

13. Dezember 2005, Seekirchen, Gemeindeamt

PROTOKOLL

Projektverantwortliche Teilnehmer: DI Plank, ÖBB-Infrastruktur Bau AG
DI Mayr, ÖBB-Infrastruktur Bau AG
DI Kronawetter, IBK
DI Zerawa, IBK
DI Egger, Freiland
Dr. Kienast, Moderator, Kienast & Kienast

Teilnehmer: siehe beiliegende Anwesenheitsliste (alle Teilnehmer im Folgenden ohne Titel).

Ort, Dauer: Gemeindeamt Seekirchen, 13. Dezember 2005, 19:05 bis 21:00 Uhr

Protokollerstellung: Kienast & Kienast GmbH, Sandweggasse 5, 2070 Retz
Tel. 02942-3550, Fax 02942-3550, e-mail: retz@kienast-consulting.at

Stelzinger: Begrüßung der Anwesenden

Plank: Planungsraum und Planungsprozess incl. Bürgermitarbeit (Folien 1-7)

Egger: Stand der Erhebungen im Bereich Raum/Umwelt (Folien 8 -42)

Plank: Planungsgrundlagen, Anknüpfungspunkte in schematischer Darstellung und Variantenübersicht (Folien 43-48)

Variantenübersicht: Bisher wurden zwei Varianten ausgearbeitet, weitere werden noch untersucht. Jede der beiden jetzt vorgestellten Varianten könnte mit einer Anbindung in den Bestand im Bereich Weng (W) oder im Bereich Köstendorf / Palfinger (K) ausgeführt werden, daher sind sie jeweils mit K1 (Anbindung der Variante 1 im Bereich Köstendorf) oder W1 (Anbindung der Variante 1 im Bereich Weng) bzw. K2 oder W2 benannt.

W1 wurde aus der Variante Gelb (aus 2003), W2 aus der Variante Magenta (aus 2003) entwickelt

Zerawa: Detaillierte Vorstellung der bisher ausgearbeiteten Varianten (Folien 49 bis 87)

Schober: Wie weit unter dem Boden muss der Tunnel liegen, dass direkt darüber keine Gefahr besteht? Mein eigenes Haus liegt direkt über der Trasse.

Zerawa: Die Mindestüberdeckung (über der Tunnelfirste) ist – je nach Bodenbeschaffenheit – ca. 10 Meter, damit darunter bergmännisch gearbeitet werden kann.

Bayrhammer: Im Bereich Waldprechting liegt der Tunnel ca. 40 Meter unter Niveau – gibt es da keine Probleme mit dem Grundwasser?

Plank: Der Tunnel im Bereich Seekirchen wird mit einer Tunnelbohrmaschine mit Schild und aktiver Stützung der Ortsbrust gebaut. Die Abdichtung des Tunnels erfolgt 2-fach: einmal durch dichte Tübbinge mit wasserdruckhaltender Abdichtung (Dichtungsprofile) in der Außenschale und zum zweiten mittels Folienabdichtung zwischen Tübbingen und Innenschale, die in eine wasserundurchlässige Tunnelsohle eingebunden ist. Dadurch ist die Sicherheit des Tunnels als auch des umgebenden Grundwassers gewährleistet.

Stelzinger: Bei den Planungen und Bauarbeiten ist auf das Wasserreservoir größte Vorsicht zu legen.

Schwarz: Bei der Anbindung in Köstendorf liegt der Tunnel im Bereich Riedelwald ca. 20 Meter höher als bei einer Anbindung in Weng: Warum ist das so?

Endfellner: Warum fährt die Trasse bei der Variante K zuerst mit maximaler Steigung und kommt dann an die Oberfläche? Ist das aus Kostengründen so gedacht?

Kienast: Die Kosten sind im derzeitigen Planungsstadium noch gar nicht mit einbezogen.

Plank: Zum einen sind zwischen Salzburg und Seekirchen ca. 100 Meter Höhendifferenz zu überwinden, auch sind Tunnel sicherlich eine Kostenfrage – aber primär braucht man im Bereich Leimühle ein offenes Stück, um von einer zweiröhrigen Tunnellösung (eine Röhre für jedes Gleis) auf eine einröhrige überzugehen (zwei Gleise in einer Röhre): Ein solcher Wechsel ist im Tunnel nicht möglich. In diesem Gebiet kann man sicherlich noch über die genaue Trassierung bzw Höhenlage diskutieren, aber ganz ohne offene Strecke wird es sich nicht ausgehen.

Stemeseder: Wie schaut die Trassierung im Bereich Dingerdinger genau aus?

Zerawa: Ganz genau sind die Trassenführungen im jetzigen Planungsstadium noch nicht festgelegt, zur Zeit geht es um das Aufzeigen von Variantenmöglichkeiten.

Stemeseder: Dingerdinger wurde im Gegensatz zum Leimüller bisher nicht angesprochen – ist er betroffen oder nicht?

Plank: Bei der Leimühle wäre das Gebäude direkt getroffen - der Dingerdinger-Hof läge seitlich neben der Strecke, aber auf jeden Fall zu ungünstig vor allem in Anbetracht der Tatsache, dass dort zwei Tunnelportale zu errichten sein würden.

Bayrhammer: Wie lange wird das oben geschilderte Sicherheitssystem des Tunnels in bezug auf das umgebende Grundwasser funktionstüchtig bleiben?

Plank: Grundsätzlich wird im Bahnbau auf eine Lebensdauer von ca. 100 Jahren hingearbeitet – diese Bauweise wird aber sicher länger halten.

Bayrhammer: Was wird im Schadensfall geschehen?

Plank: Wir haben eine dichte Außenschale mit Tübbingen, die so ausgestattet ist, dass gar nichts auf die Foliendichtung kommen können sollte. Dann kommt die Folienabdichtung und dann erst die Betoninnenschale: Also insgesamt ein System, das höchste Sicherheit bietet.

Bayrhammer: Was passiert aber in einem konkreten Schadensfall?

Kronawetter: Im Schadensfall wird man die defekte Stelle reparieren müssen. Schadensfall bedeutet konkret einen Wassereintritt in den Tunnel, das wird

entsprechend behoben werden müssen. Wie aber eine Reparatur aussehen wird, kann man jetzt nicht vorhersagen.

Gigerl: Kann es sein, dass Grundwasser entlang der Tunnelröhren aus dem Grundwasserkörper abgeleitet wird?

Plank: Das ist - soweit wir die Geologie bereits kennen – praktisch auszuschließen: Die Tunnelröhren kommen aus dem liegenden Flysch heraus in die wasserführenden Kiese. Da mit der Tunnelbohrmaschine die Röhren direkt aus dem Flysch herausgefräst werden und der Ringspalt hinter der Maschine verfüllt und erforderlichenfalls verpresst wird, ist eine Wasserumlaufbarkeit praktisch nicht möglich.

Kienast verweist auf den jetzigen Stand der Planungen: Diese Fragen werden zu gegebener Zeit mit Tunnelbauexperten ausführlich bearbeitet werden.

Gigerl: Diese Fragen sind im Grunde für jede Trasse zu klären – es handelt sich um Grundsatzfragen.

Kienast: Auf Wunsch ist eine Information über Tunnelbau und Tunnelsicherheit möglich.

Plank: Wichtig sind im Weiteren die Ergebnisse der Untersuchungen der Geologen, wo sind die dichten Schichten, wo genau ist das Grundwasser, etc.

Schwarz: Die Strecke scheint im Bereich Leimühle ziemlich hoch zu liegen.

Zerawa: Durch das unterschiedliche Geländeniveau gibt es an machen Stellen Dammlagen bis zu 5 Meter Höhe.

Schwarz: Wird der Betrieb Maupoint an der Oberfläche getroffen?

Zerawa: Ja, das wäre bei der Variante K1 der Fall. Ab dort führt die Strecke wieder im Tunnel bis ins Gemeindegebiet von Köstendorf. Bei der Variante k2 wäre dagegen die Leimühle betroffen. Das Tunnelende in Köstendorf und Anknüpfung die Anbindung an den Bestand sind bei der Variante K2 aber gleich wie bei Variante K1.

Burger: Wieso ist bei der Variante W2 in Bayerham kein Tunnel?

Plank: Im Bereich Bayerham folgen Einschnitte und Dammlagen; das gezeigte Querprofil ist in dem dort vorhandenen Geländerrücken gezeichnet.

Stemeseder: Zwischen Oberleiten und Bayerham war die Trasse bei den damaligen Varianten (1999) hoch über dem Gelände: Wie schaut das diesmal aus?

Plank: Jetzt liegt die Nivellette tiefer, da die neue Trasse unter der bestehenden Strecke durch muss (Anbindung Weng).

Schober Johann: Es wurde gesagt, dass ein Radius von 3000 Metern angestrebt wird – das sieht im Bereich Waldprechting allerdings nicht so aus.

Plank: In diesem Abschnitt sind noch Radien von 1650 Metern vorgesehen.

Schober Johann: Kann man nicht gleich gerade durchfahren statt dieser rechts-links-Kurven?

Plank: Die Planer sind sowohl mit der Variantenentwicklung als auch mit der Optimierung noch nicht fertig.

Kienast: Wenn bei allen von den Planern vorgestellten Varianten diese Lösung nicht dabei ist, kann man das als Vorschlag einbringen.

Endfellner: Bei den Varianten K2 wird der Tunnel im Bereich Riedlwald weiter geführt als bei der Variante K1!

Plank: Bei einer Variante (k2) ist der Tunnel jetzt weiter geführt – im Detail gibt es in diesem Abschnitt noch Spielraum. Aber bei jeder Lösung ist ein offenes Stück für

den Übergang vom zweiröhrigen System auf das einröhrige Tunnelsystem unumgänglich.

Gigerl: Man kann sich die Präsentation ja auch später noch in aller Ruhe anschauen.

Kienast: Dies sind ja die ersten vorgestellten Varianten, weitere kommen noch. Es ist so zwar die langsamere Vorgangsweise, dafür können die Varianten gründlicher angeschaut und diskutiert werden.

Stelzinger: Die Geologen werden mit ihren Erkenntnissen einen gewichtigen Beitrag zur Variantendiskussion einbringen. Wenn man sich der endgültigen Trasse annähert, werden alle mit einbezogen werden müssen, bei denen die Trasse vorbeiführt.

Wie von der Gemeinde Seekirchen gefordert worden ist, ist eine weitestgehende Untertunnelung des Gemeindegebietes ja jetzt vorgeschlagen worden – man kann Überlegungen anstellen, ob man im Bereich Oberleiten noch mit einer Überbauung oder ähnlichen Maßnahmen eine Optimierung herbeiführen kann.

Bayrhammer: Warum ist es notwendig, beim Dingerdinger aus dem Berg heraus zu kommen?

Plank: Aus Sicherheitsgründen sind zwei kürzere Tunnel einem langen vorzuziehen, auch wenn diese mit Querschlägen verbunden sind: Zufahrtszeiten für Rettungs- und Bergungsfahrzeuge sind zu bedenken.

Endfellner: Durch die Varianten gibt es viele neue Betroffene: Auch diese sollten verständigt werden und dabei sein.

Stelzinger: Heute hat man wieder mehr Informationen bekommen als beim letzten Forum – man kann bei den künftigen Einladungen darauf reagieren.

Kienast: Bitte sich untereinander abzusprechen, wer als Vertreter am Gemeindeforum teilnehmen soll.

Bayrhammer: Übernimmt Gemeinde die Information der neuen Betroffenen?

Stelzinger: Ja, die Gemeinde wird aktiv informieren.

Braumann: Hat man sich schon über die Deponierung des Ausbruchsmaterials Gedanken gemacht?

Plank: Nein, noch nicht. Jetzt wird erst einmal die Geologie geprüft und dann muss man entscheiden, von wo man den Tunnel auffährt und wie die Transportwege sein könnten.

Kienast: Die Auswirkungen der Bauphase sind wichtig und werden ebenfalls im UVP-Verfahren berücksichtigt.

Kronawetter: Derzeit liegen von mehreren Variantenmöglichkeiten erst zwei vor, andere kommen noch. Dann können noch Vorschläge aus der Region kommen und diese werden geprüft und durchgeplant – erst dann kommt es zu einer Gegenüberstellung. Es wird dann eine Beurteilung / Abwägung geben, welche Variante die wichtigsten Kriterien insgesamt am besten erfüllt.

Wichtig für die gemeinsame Arbeit ist es, dass Betroffene durch Vertreter im Gemeindeforum teilnehmen – die Kontinuität der gemeinsamen Arbeit ist vor allem wichtig.

Schober Johann: Es wird Menschen geben, die es sich nicht nehmen lassen werden, selbst dabei zu sein – derartige Entscheidungen betreffen die Lebensplanung! Auch wenn das einmal einen ganzen Tag dauert.

Kienast: Selbstverständlich ist es notwendig, dass alle, die dann von einer Trasse betroffen sind, dabei sind, wenn es um die detaillierte Planung geht.

Schwarz: Wie ist der Stellenwert der Haltestelle Köstendorf?

Plank: Die künftige Haltestelle Köstendorf liegt knapp nach der Zusammenführung von vier auf zwei Gleise der Varianten K1 und K2, ihre Lage ist für die Variantenentscheidung aber nicht relevant. Je weiter die viergleisige Strecke geht, desto besser freilich für den NAVIS, da der Regionalverkehr ja bis Strasswalchen geht.

Naderer: Wäre ein Planungsauftrag SalzburgHbf - Strasswalchen für Seekirchen vorteilhafter?

Plank: Nein, für Seekirchen würde das keinen Unterschied machen.

Bayrhammer: Sind Probebohrungen vorgesehen?

Plank: ja, acht Bohrpunkte sind derzeit vorgesehen.

Stelzinger bittet um Vorab-Information über die Varianten, die im nächsten Forum vorgestellt werden sollen, damit schon der richtige Personenkreis eingeladen werden kann.

Kienast: Planer geben verständlicherweise nicht gerne etwas aus der Hand, das sie nicht auch gleich erklären und diskutieren können. Wir werden für eine geeignete Vorgangsweise einen Vorschlag machen.

Stelzinger: Wir hier im Forum haben jetzt die Informationen. Manche Teilnehmer haben aber Bedenken, dass jemand sagen könnte: „Du hast das gewusst, warum hast du uns nichts gesagt!“

Fink: Wie viele Trassenvarianten wird es denn noch geben?

Plank: Nächste Runde wird ca. im März/April stattfinden, noch ein bis zwei Varianten werden vorgestellt werden.

Fink: Bitte die Präsentation wieder per Mail zuschicken.

Es wird auf grund der großen Datenmenge der Präsentation vereinbart, dass diese auf CD an die Gemeinde übermittelt wird.

Eine Zusammenfassung für die Gemeindezeitung soll ebenfalls wieder an die Gemeinde geschickt werden.

Genauere Pläne werden im Jänner an die Gemeinden gehen

Schmidhuber: Sind noch geologische Befunde von den Untersuchungen für die Erdgaserkundung vorhanden?

Plank: Diese sind für die jetzigen Planungen zu ungenau.

Bayrhammer: Wie tief werden die Bohrungen sein?

Plank: Geschätzt ca. 80-100 Meter, es ist wichtig die Geologie genau zu kennen.

Schober Johann: Wo werden die acht Bohrungen sein?

Mayr: 5 Bohrungen sind im bestehenden Grundwasserschongebiet der WVA Seekirchen vorgesehen, 3 außerhalb.

Stelzinger: Für die geplanten Bohrungen findet morgen eine gesonderte Besprechung statt. Als betroffene Grundbesitzer sind eingeladen: Endfellner Johann, Moser Georg, Schmidhuber Franz, Fallenecker Johann, Fink Franz, Haberl Josef, Kühleitner Anna, Wallner Elfriede

Plank: Wie es weitergeht: Folie 88

Stemeseder: Ist es möglich, das Protokoll ohne Bilder per mail zu erhalten?
Plank: wird gerne durchgeführt.

Plank / Stelzinger: Dank und Schluss

Das Protokoll wurde von der Prozessbegleitung auf Basis der Aufzeichnungen des Gemeindeforums erstellt. Wir dürfen Sie bitten, Änderungen und/oder Ergänzungen zum gegenständlichen Protokoll an Kienast&Kienast schriftlich oder per Mail zu übermitteln.

**Kontaktadresse der
ÖBB-Infrastruktur Bau AG**

DI Rudolf Plank (Projektleiter)
Rudolf.plank@bau.oebb.at
DI Wolfgang Mayr (Projektkoordinator)
Wolfgang.mayr@bau.oebb.at
Tel.: 0732/77 27 11
Dinghoferstrasse 5,
4020 Linz

**Kontaktadresse der
Begleitenden Öffentlichkeitsarbeit
KIENAST&KIENAST GesmbH**

Dr. Günther Kienast
retz@kienast-consulting.at
Tel.: 02942/3550
Sandweggasse 5,
2070 Retz