

## **PROTOKOLL**

### **über die Sondergemeinderatssitzung**

**am Sonntag, 25. September 2011,**

**im Sitzungssaal des Gemeindeamtes Breitenbach**

*Beginn:* 19.00 Uhr

*Ende:* 20.10 Uhr

*Anwesende:*

*Herr Bürgermeister:* Ing. Alois Margreiter als Vorsitzender  
*Herr Bürgermeisterstellvertreter:* Ing. Valentin Koller

*Die Gemeinderäte:*

GV Josef Achleitner (ÖVP)  
GR Martina Lichtmanegger (ÖVP)  
GV Jakob Hager (ÖVP)  
GR Josef Gruber (ÖVP)  
GR Josef Schwaiger (ÖVP)  
GR Andreas Atzl (ÖVP)  
GR Hollaus Martha (ÖVP)  
GR Hermann Manzl (SPÖ)  
Ersatz-GR Georg Buchholz (SPÖ)  
GV Johann Schwaiger (PUB)  
GR Peter Hohlrieder (PUB)  
GR Adolf Moser (JB)  
GR Sonja Gschwentner (JB)

*Außerdem anwesend:*

Abfallberater Stefan Lengauer  
Valentin Gschwentner  
Dr. Georg Bramböck

*Zuhörer:* 0

*Entschuldigt waren:*

GR Friedrich Klaus Plangger (SPÖ)

*Nicht entschuldigt waren:* 0

Schriftführer Hosp Anita

Die Einladung sämtlicher Mitglieder der Gemeindevertretung erscheint ausgewiesen. Die Gemeindevertretung zählt 15 Mitglieder, anwesend sind hievon 15; die Sitzung ist daher beschlussfähig.

*Tagesordnung:*

Pkt.

1. Vereinbarung, abgeschlossen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG, Geschäftsbereich Unterinntal, 6134 Vomp, Industriestraße 1, und der Gemeinde Kundl, 6250 Kundl, Dorfstraße 11, sowie der Gemeinde Breitenbach am Inn, 6252 Breitenbach am Inn, Dorf 94, vom 21.09.2011.

**Sitzungsverlauf und Beschlüsse:**

**1.) Vereinbarung, abgeschlossen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG, Geschäftsbereich Unterinntal, 6134 Vomp, Industriestraße 1, und der Gemeinde Kundl, 6250 Kundl, Dorfstraße 11, sowie der Gemeinde Breitenbach am Inn, 6252 Breitenbach am Inn, Dorf 94, vom 21.09.2011.**

Der Bürgermeister begrüßt die anwesenden Gemeinderäte sowie die Mitglieder der BEG-Projektgruppe und eröffnet die Sitzung.

Die Gemeindevertretung zählt 15 Mitglieder, anwesend sind hievon 15; die Sitzung ist daher beschlussfähig.

Der Bürgermeister entschuldigt sich für die Kurzfristigkeit der Sitzungseinberufung. Er teilt mit, dass auch in Kundl zeitgleich eine Gemeinderatssitzung stattfindet, weil noch vor den UVP-Verhandlungen am 26.09. und 27.09. eine Entscheidung erfolgen müsse bzw. gegebenenfalls die Vereinbarung zwischen ÖBB und den Gemeinden Kundl und Breitenbach, welche Gegenstand der heutigen Sitzung ist, unterschrieben werden müsse.

Anschließend lässt er die langjährige Vorgeschichte zum Thema Bahn (Trassenfindung, UVP-Verfahren) Revue passieren:

Seit vielen Jahren bereits seien Verhandlungen mit der ÖBB geführt worden. Dabei sei auch mit medialer Aufmerksamkeit gespielt worden, in Kundl habe sich eine Bürgerinitiative formiert. Im Wesentlichen seien zwei Abschnitte zu unterscheiden:

- a) Unterinntalbahnhof Kundl/Radfeld-Baumkirchen
- b) Neue Trasse Kundl-Langkampfen

Zu a) Unterinntalbahnhof Kundl/Radfeld-Baumkirchen:

Der Bau der Unterinntalbahnhof Kundl/Radfeld-Baumkirchen sei bereits vor 20 Jahren entschieden worden. Die Verknüpfungsstelle Radfeld als zentraler Punkt der fortlaufenden Überlegungen sei übrigens auch schon damals festgelegt worden.

In den 90-er Jahren sei ein UVP-Verfahren für den Abschnitt Kundl/Radfeld-Baumkirchen erstellt worden. Für Breitenbach sei eine ca. 1000m lange Lärmschutzwand Richtung Westen sowie eine Verlängerung der im Bahnhofsbereich Kundl situier-ten Lärmschutzwand im Projekt enthalten gewesen.

Internationale Entwicklungen und die Liberalisierung des Bahnverkehrs hätte jedoch bei der ÖBB ein „neues Betriebsprogramm“ erforderlich gemacht: konkret seien mehr und schnellere Güterzüge vorgesehen als im damaligen UVP-Verfahren von 1999 be-willigt.

Daher habe das Ministerium die ÖBB zur Abwicklung eines neuen erweiterten UVP-Verfahrens veranlasst.

Bei den damaligen Verhandlungen habe es im Übrigen geheißen, dass die Fortsetzung der Strecke Richtung Langkampfen im Jahr 2016 erfolge. Wie es nun den Anschein habe, verzögere sich die Realisierung noch auf lange Zeit.

Das Provisorium (Tunnelaustritt bei Radfeld und oberirdische Streckenführung an Brei-tenbach und Kundl vorbei) bestehe also noch 15 - 20 Jahre.

Zu b) Neue Trasse Kundl-Langkampfen:

Vor Jahren seien bekanntlich 17 Varianten zur Trassenfindung Kundl-Langkampfen diskutiert worden und letztlich die Variante „N1g“ erkämpft worden: diese sehe konkret ein Abtauchen bei Radfeld (Höhe Reiterhof, vis á vis St. Leonhard) in eine 400 m lange Wanne und anschließend eine unterirdische Weiterführung bis Angath vor.

Der Trassenbau sehe eine Aufweitung der Bestandsgleise im Bereich der Verknüpfungsstelle Radfeld vor, also eine links- und rechtsseitige Verlegung. In der Mitte tauche die unterirdische Variante ab, gehe unterirdisch in Tagbauweise bis östlich vor dem Kundler Siedlungsgebiet weiter, und anschließend sei eine bergmännische Weiterführung Richtung Angath unter der Autobahn und unter dem Inn vorgesehen.

Der Bau bzw. die Inbetriebnahme dieser Trasse sei abhängig von der Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels, was Prognosen erschwere (die Realisierung des Brenner Basistunnels werde einerseits von der Finanzkrise in Italien sowie andererseits von der Trassenfindung in Bayern mit Divergenzen zwischen den Inntalbürgermeistern und dem Verkehrsminister in Deutschland überschattet).

Im Vorfeld der nun anstehenden Vereinbarung mit der ÖBB, so führt der Bürgermeister weiter aus, seien in Form der BEG-Projektgruppe in Breitenbach optimale Vorbereitungen getroffen worden. Am Montag, 26.09., finde die Erörterung, und am Dienstag, 27.09., die mündliche Verhandlung zum erweiterten UVP-Verfahren statt.

Zwischen ÖBB und der Kundler Gemeindeführung seien intensivste Gespräche geführt worden, da die Trassenführung Richtung Langkampfen für Kundl u.a. eine temporäre Verlegung der Eishalle und den Abriss dreier Gemeindegebäude nach sich ziehe. Die Gemeinde Kundl müsse einer Trassenverordnung zustimmen, auf die die ÖBB hinsichtlich der Projektierung und Umsetzung der Trasse Kundl-Langkampfen angewiesen sei.

In Absprache zwischen Kundl und Breitenbach seien nach Ausschreibung des UVP-Verfahrens Rechtsanwalt Dr. Eckart Söllner und Lärmschutzexperte DI Heinrich Fritzer zur gemeinsamen Unterstützung und Stärkung der Position beigezogen worden.

Die ÖBB habe das Thema „Lärm“ als Knackpunkt in Breitenbach und Kundl erkannt und zur Vermeidung von Verfahrensverzögerungen einerseits in einen baulichen und andererseits in einen lärmtechnischen Verfahrensteil gesplittet. Der bauliche Teil sei bereits erledigt, zum lärmtechnischen Verfahren sei Ende August 2011 das entsprechende Sachverständigengutachten an das BMVIT (Verkehrsministerium) ergangen. Am 27. und 28. September werde das Verfahren zum Abschluss gebracht.

Die herausgebildete Kundler Bürgerinitiative „Leise Gleise“ sei vom Breitenbacher Bürgermeister befürwortet worden, da dies der höheren Politik die Ernsthaftigkeit der Lage bzw. der Forderungen signalisiert habe. Im Zuge der Verhandlungen hätten sich letztendlich drei Abschnitte herauskristallisiert:

- a) Lärmschutzwand Bereich Kundler Bahnhof (LSW 2)
- b) Lückenschluss auf Breitenbacher Seite vor/nach Brücke (LSW 1)
- c) Desselwand (LSW 3)

Der 2010 im Raum stehende Alleingang Breitenbachs (Erwirkung Lückenschluss durch Eigenfinanzierung) sei auf Ersuchen der Gemeinde Kundl verworfen worden. Zusammen sei man stärker und habe eine bessere Verhandlungsposition.

Zu a) Lärmschutzwand Bereich Kundler Bahnhof (LSW 2):

Derzeit befinde sich im Bereich des Kundler Bahnhofs (von Bahnhof aus Richtung Osten zu Eisengießerei Hohenauer) nur eine niedrige Lärmschutzwand zwischen den Gleisen.

Auf der Südseite sei das Be- und Entladegleis des Güterbahnhofs situiert - dem entstehenden Lärm seien die dortigen Siedlungshäuser (Areal ehemalige Rupprechter-Gewächshäuser) ungeschützt ausgeliefert.

Konkret seien ca. 250 Fenster anspruchsberechtigt auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Statt des Einbaues von Lärmschutzfenstern (Kosten etwa EUR 900,- bis 1.000,- pro Stück) werde hier eine 300 m lange Lärmschutzwand auf Kosten der ÖBB errichtet.

Zu b) Lückenschluss auf Breitenbacher Seite vor/nach Brücke (LSW 1):

Der Lückenschluss vor und nach der Brücke werde – wie 2010 projektiert – auf einer Gesamtlänge von 432 lfm realisiert.

Dieser Lückenschluss bringe für über 100 Objekte in Breitenbach-Dorf und -Ausserdorf eine Reduktion des Lärmpegels um 2-4 dB (Mittelwert) bzw. 4-6 dB (Spitzenwert).

Zu c) Desslwand (LSW 3):

Westlich von Kundl – parallel zur nördlich errichteten langen Lärmschutzwand – solle auf einer Gesamtlänge von 963 lfm eine südliche Lärmschutzwand errichtet werden. Geschützt werden solle hier ein Naherholungsgebiet mit nur wenigen Häusern.

Da diese Wand nur für 15 – 20 Jahre benötigt werde, könne eine kostengünstigere Holzbauvariante realisiert werden. Die Kosten hiefür würden gänzlich von der Gemeinde Kundl getragen.

Kostenüberblick:

	Errichtungskosten	Instandhaltungskosten	Kostenträger
<b>LSW 1</b>	<b>EUR 131.000,-</b>	<b>EUR 32.232,-</b>	<b>Gemeinde Breitenbach</b>
LSW 2			ÖBB
LSW 3	EUR 256.000,-	EUR 38.637,-	Gemeinde Kundl

100.000 Euro seien von der ÖBB als Manövriermasse eingebracht worden, wovon EUR 70.000,- für Breitenbach und EUR 30.000,- für Kundl zu verwenden seien.

Für die LSW 1 sehe der Zahlungsplan daher folgendermaßen aus:

Gesamtkosten Errichtung	EUR 201.000,-	
Abzüglich ÖBB-Zuschuss	- EUR 70.000,-	
Verbleiben	EUR 131.000,-	davon 60 % bei Baubeginn (2012) und 40% bei Bauvollendung zu zahlen
zuzüglich Erhaltungskosten	EUR 32.232,-	einmalig nach Bauende fällig

Wegen dem noch nicht in Betrieb genommenen dritten Gleis wird seitens der ÖBB eine Umsetzung der LSW 1 noch im ersten Halbjahr 2012 vorangetrieben.

Von der Politik sei ein Zuschuss von mindestens 1/3 aus GAF-Mitteln zu erwarten, da das Zustandekommen einer einvernehmlichen Regelung mit der ÖBB sicher honoriert werde.

Abschließend erklärt der Bürgermeister, dass die ÖBB mit den Lärmschutzmaßnahmen sozusagen inoffiziell auf den „Schienenbonus“ verzichte, laut dem die Bahn um 5dB lauter als der Straßenverkehr sein dürfe.

Die vorliegende Vereinbarung wird vom Bürgermeister verlesen und zur Diskussion gestellt.

Ersatz-GR Buchholz erkundigt sich, wie fix der 1/3-Zuschuss vom Land sei, da die Gemeinde nach Unterzeichnung der Vereinbarung ja kein Druckmittel mehr habe. Der Bgm. antwortet, dass er auf eine Zuschussgewährung vertraue.

Auf die weitere Anfrage von Ersatz-GR Buchholz bezüglich des „Verzichts“ auf den Schienenbonus teilt der Bürgermeister mit, dass die ÖBB nicht verzichte, die ergriffenen Lärmschutzmaßnahmen jedoch die gleiche Wirkung zeitigen würden wie ein Verzicht.

GR Gruber fragt nach, ob die Erhaltungskosten nur einmalig zu entrichten seien, was der Bgm. bejaht. GR Gruber bedankt sich beim Bürgermeister für dessen Verhandlungsgeschick.

Ersatz-GR Buchholz fragt an, warum die Instandhaltungskosten von der Gemeinde getragen würden. Der Bgm. beantwortet die Frage dahingehend, dass die Errichtung der Lärmschutzwände bereits ein Entgegenkommen der ÖBB sei und darum die Instandhaltung den Gemeinden obliege.

Dr. Bramböck, Mitglied der BEG-Projektgruppe, bringt zum Ausdruck, dass er sich aus medizinischer Sicht immer für eine Umgehung des Schienenbonus stark gemacht habe und erklärt, dass eine Verminderung des Lärms um 5 dB eine großartige Verbesserung bringe und konkret einer akustischen Wahrnehmung der Hälfte des Schalls entspreche.

GR Atzl Andreas schließt sich an und gratuliert dem Bürgermeister zum gelungenen Verhandlungsergebnis.

Vizebgm. Ing. Koller berichtet von stattgefundenen Gesprächen und freut sich über den guten Ausgang der Verhandlungen bzw. über das positive Endergebnis.

Ersatz-GR Buchholz erkundigt sich nach der Lebensdauer der Lärmschutzwände. Der Bgm. führt aus, dass die Lärmschutzwände 1 und 2 aus Alu gefertigt würden und eine Lebensdauer von etwa 40 Jahren hätten.

GR Schwaiger Josef erachtet die Kostenverringerung für die LSW 1 (70.000,- von ÖBB, erwartete 1/3 von Land) für einen großartigen Deal. Er betont weiter, dass eine Lärmverringerung um 5 dB für einen Laien wenig klinge, aber laut Sachverständigengutachten eine enorme Verbesserung für die Bevölkerung bedeute.

GR Gruber ergänzt, dass im Bahnverkehr Spitzenwerte von über 70 dB erreicht würden und z.B. in der Industrie ab 80 dB ein Hörschutz vorgeschrieben sei.

Der Bgm. gibt zu Bedenken, dass es noch bis mindestens 2026 dauere, bis die Bahnstrecke schließlich unterirdisch verlaufe. Dies sei ein Wermutstropfen trotz Verhandlungserfolg.

GR Hohlrieder heißt die Vereinbarung gut und fragt, ob die Budgetierung der Beträge bereits geregelt sei. Der Bgm. antwortet, dass die Budgetierung – auch im Hinblick auf zu erwartende Landeszuschüsse – in Arbeit sei.

Weiters erkundigt sich GR Hohlrieder nach der Trassenverordnung. Der Bgm. führt aus, dass Kundl dieser Verordnung zur Trasse N1g Kundl-Langkampfen zustimmen werde und Breitenbach kaum davon betroffen sei.

Auf die Frage von GR Hohlrieder bestätigt der Bürgermeister, dass die Experten RA Dr. Söllner sowie DI Heinrich Fritzer kontinuierlich in die Verhandlungen eingebunden gewesen seien.

**Beschluss:**

Es wird einstimmig beschlossen, der nachstehenden Vereinbarung zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG, Geschäftsbereich Unterinntal, und den Gemeinden Kundl sowie Breitenbach vollinhaltlich zuzustimmen und diese zu unterfertigen:

**Vereinbarung**

abgeschlossen zwischen

1. **der ÖBB-Infrastruktur AG, Geschäftsbereich Unterinntal, FN 71396w des Firmenbuches beim HG Wien mit Sitz in 6134 Vomp, Industriestraße 1 (im Folgenden kurz als „ÖBB“ bezeichnet)**

und

2. **der Gemeinde Kundl**, 6250 Kundl, Dorfstraße 11, vertreten gemäß §§ 55 TGO 2001 durch den Bürgermeister Herrn Anton Hoflacher und zwei weiteren Mitgliedern des Gemeinderates (im Folgenden kurz als „**Kundl**“ bezeichnet)

und

3. **der Gemeinde Breitenbach**, 6252 Breitenbach a.l., Dorf 94, vertreten gemäß §§ 55 TGO 2001 durch den Bürgermeister Herrn Ing. Alois Margreiter und zwei weiteren Mitgliedern des Gemeinderates (im Folgenden kurz als „**Breitenbach**“ bezeichnet)

I.

**Präambel**

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist die Rechtsnachfolgerin der ÖBB-Infrastruktur Bau AG nach Firmenwortlautänderung und Aufnahme der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG sowie der Brenner Eisenbahn GmbH gemäß BGBl. I Nr. 95/2009 und offenem Firmenbuch, Firmenbuchnummer 71396w beim HG Wien, Praterstern 3, 1020 Wien.

Die ÖBB errichtet das Bahnprojekt BR 2001, Eisenbahnachse Brenner, Zulaufstrecke Nord, Abschnitt Kundl/Radfeld – Baumkirchen gemäß der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung vom 24.04.2002, zu GZ 825045/11-II/C/12/02. Die ursprüngliche Umweltverträglichkeitsprüfung für den Ausbau Unterinntal im Bereich Kundl/Radfeld – Baumkirchen erfolgte in den Jahren 1997 bis 1999 und endete damals mit der „Öffentlichen Erörterung“ vom 21.06. bis 24.06.1999 bzw. mit der Verordnung des Trassenstreifens gemäß § 3 Abs 1 Hochleistungstreckengesetz.

Nunmehr wurde von der ÖBB beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Antrag auf Änderung und Ergänzung der Umweltverträglichkeitsprüfung 1999 sowie der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung vom 24.04.2002, zu GZ 825045/11-II/C/12/02 und Zurückziehung der noch nicht genehmigten Teile des Antrages „Bauliche und betriebliche Maßnahmen 2009“ vom 12.5.2009, 47515A-Mr/Mr samt Kor-

rekturen und Modifikationen gestellt. Im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens wurde durch die Sachverständigen überprüft, ob die Genehmigungsanträge den Vorgaben des UVP-Verfahrens 1999 entsprechen.

Das entsprechende UVP-Gutachten liegt nunmehr vor, demzufolge der von der ÖBB einbrachte Änderungsantrag umweltverträglich ist.

Für die Bereiche der Gemeinden Kundl und Breitenbach wird seitens der Sachverständigen eine empfohlene Maßnahme formuliert, worin vorgeschlagen wird, dass in Kundl ein sogenannter „Lückenschluss“ der Lärmschutzwände durch Gespräche zwischen Kundl und der ÖBB dringend voranzutreiben ist.

Weiters projiziert die ÖBB das Bahnprojekt BR1001, BR5001 Staatsgrenze bei Kufstein – Kundl/Radfeld viergleisiger Ausbau, welcher eng mit dem Brenner Basistunnel verknüpft ist und gleichzeitig mit dessen Fertigstellung zur Verfügung stehen soll. Die Fertigstellung des Brenner-Basistunnels ist nach derzeitigem Kenntnisstand für das Jahr 2026 geplant.

Die bekanntgegebene Trasse N1g der ÖBB schließt westlich von Kundl an die im Rohbau errichtete Verknüpfungsstelle an und taucht in weiterer Folge in einen Tunnel ab. Die Bestandsstrecke wird zweigleisig an die bestehende Verknüpfungsstelle angeschlossen. Der Tunnel der Neubaustrecke unterquert im Endzustand das nördliche Bestandsstreckengleis und verläuft in weiterer Folge nördlich der Bestandsstrecke. Im Zuge dieses Verlaufes wird u.a. die Eishalle und die Wohnhäuser der Gemeinde Kundl unterquert. Östlich der Kundler Ache quert die Tunneltrasse den Freilandbereich um nördlich der Anschlussstelle Wörgl West der A12 den Inn zu unterqueren.

Zur bestmöglichen Abstimmung und Absicherung der Durchführbarkeit der oben angeführten Projekte aller Infrastrukturerrichter wird, unter Berücksichtigung der empfohlenen Maßnahmen des UVP-Gutachtens, zwischen Kundl, Breitenbach und der ÖBB diese Vereinbarung geschlossen.

## II.

### Vereinbarungsgegenstand

Gegenstand des Vertrags ist

- die Errichtung von ergänzenden Lärmschutzwänden (Stichwort „Lückenschluss“) an der Strecke Kufstein – Brenner, rechts (nördlich) der Bahn im Anschluss an den Bestand im Bereich des Bahnsteiges (zirka km 22.502) bis zur in die Stützmauer integrierten Lärmschutzwand im Bereich der Landesstraßenbrücke (zirka km 22.640) in der Höhe von max. 2,00 m ü. SOK und ab der in die Stützmauer integrierten Lärmschutzwand (zirka km 22.772) bis zum Beginn der bestehenden Lärmschutzwand (zirka km 23.066) in der Höhe von max. 1,50 m. ü. SOK – im weiteren **LSW 1**;
- die Errichtung von ergänzenden Lärmschutzwänden („Lückenschluss“) an der Strecke Kufstein – Brenner, links (südlich) der Bahn im Anschluss an den Bestand (zirka km 22,011) bis Aufnahmegebäude (zirka km 22,304) in der Höhe von max. 5,00 m ü. SOK und zwischen dem Kiosk und dem Aufnahmegebäude in der Höhe von 4,00 m über SOK – im weiteren **LSW 2**;

- die Errichtung von ergänzenden Lärmschutzwänden an der Strecke Kufstein – Brenner, links (südlich) der Bahn westlich des Giesens (zirka NBS km 23,100) bis Ende der nördl. Lärmschutzwand (zirka NBS km 24,063) in der Höhe von 1,33 m – im weiteren **LSW 3**;
- die Zustimmung der Gemeinden zum Trassenverlauf gemäß dem abgestimmtem Projektentwurf und die Erklärung, dass die Gemeinden keine raumordnungs-rechtlichen Maßnahmen setzen, die die Errichtung der Trasse wesentlich erschweren oder verteuern würden;

Die Errichtung der Lärmschutzwände erfolgt auf ausdrücklichen Wunsch von Kundl und Breitenbach zum Schutze der Wohnbebauung in dem oben angeführten Bereich.

Als Lärmschutzwandelemente gelangen hochabsorbierende Lärmschutzkassetten aus Aluminium zur Ausführung und weiters hochabsorbierende Lärmschutzkassetten aus Holz für den Bereich der LSW 3.

Die Errichtung und alle daraus resultierenden Rechtsfolgen werden ausschließlich unter der Bedingung vereinbart, dass es zu einer erfolgreichen Erlangung der hierfür erforderlichen behördlichen Genehmigungen durch die ÖBB kommt.

### III.

#### Errichtung der Lärmschutzwände

##### **1. Errichtungskosten**

Die Errichtungskosten der

- LSW 1 werden von Breitenbach getragen. Die Errichtungskosten werden mit **€ 131.000,00** fix gedeckelt.
- LSW 2 werden von der ÖBB getragen.
- LSW 3 werden von Kundl getragen. Die Errichtungskosten werden mit **€ 256.000,00** fix gedeckelt.

Kundl und Breitenbach verpflichten sich, 60 % der Errichtungskosten bei Baubeginn und Einforderung der Zahlung durch die Infrastruktur AG auf die bekannt gegebenen Bankverbindungen zu überweisen. Die ÖBB verpflichtet sich, den Betrag zweckgebunden für die Planung und den Bau der Anlage zu verwenden.

Der offene Restbetrag von 40 % wird nach Fertigstellung durch Legung der Schlussrechnung der ÖBB zur Zahlung fällig.

Die Gemeinden verpflichten sich, nach Rechnungslegung durch die ÖBB binnen 14 Tagen nach Bauende des Gesamtprojektes den Rechnungsbetrag auf das nachstehende Konto der ÖBB

*Kontonummer:* 10000025003

*Lautend auf:* ÖBB-Infrastruktur AG

*Bank:* Österreichische Verkehrskreditbank

*BLZ:* 18.190



*Buchungstext:* GB UI - Lärmschutz Breitenbach am Inn

zur Anweisung zu bringen. Als Verzugszinsen gelten 8% über dem jeweiligen Eskontierungszinssatz der Nationalbank als vereinbart.

## 2. Instandhaltungskosten

Die Kosten für die Instandhaltung

- Für die LSW 1 in der Höhe von **€ 32.232,00** werden von der Gemeinde Breitenbach getragen
- Für die LSW 2 werden von der ÖBB getragen
- Für die LSW 3 in der Höhe von **€ 38.637,00** werden von der Gemeinde Kundl getragen

Kundl und Breitenbach verpflichtet sich, nach Errichtung und Rechnungslegung durch die Infrastruktur AG binnen 14 Tagen nach Bauende des Gesamtprojektes den o.a. Betrag als Erhaltungskosten-beitrag für die vertragsgegenständliche Wanderrichtungen auf das Konto der Infrastruktur AG.

*Kontonummer:* 10016002003

*Lautend auf:* ÖBB-Infrastruktur AG

*Bank:* Österreichische Verkehrskreditbank

*BLZ:* 18190

*Buchungstext:* GB UI - Lärmschutz Breitenbach am Inn

zur Anweisung zu bringen. Als Verzugszinsen gelten 8% über dem jeweiligen Eskontierungszinssatz der Nationalbank als vereinbart.

## 3. Genehmigung und Baudurchführung

Die für die Wanderrichtung erforderlichen behördlichen Bewilligungen werden vor Baubeginn von der Infrastruktur AG eingeholt.

Die Errichtung der Lärmschutzwände erfolgt durch die Infrastruktur AG spätestens bis zum 31.12.2014. Sie darf sich Subunternehmer bedienen. Die Infrastruktur AG nimmt daher auch die Überprüfung aller Auftragnehmerrechnungen auf sachliche und rechnerische Richtigkeit vor.

## 4. Erhaltung

Nach Baufertigstellung gehen die Lärmschutzwände entschädigungslos in das Eigentum der Infrastruktur AG über.

Die Erhaltung der Wanderrichtung auf Dauer eines deren Bestand rechtfertigenden Verkehrs auf der Bahntrasse obliegt der Infrastruktur AG.

Die Kosten einer allfälligen über die reine Erhaltung hinausgehenden künftigen Erneuerung der Lärmschutzwände **LSW1** und **LSW3** infolge Ablauf der Lebensdauer, Vandalismus, Unfällen (bei Nichteinbringung durch Dritte bzw. Versicherungsleistung), Unwettereinflüssen oder sonstige höhere Gewalteinwirkungen wird zur Gänze von den Gemeinden getragen, andernfalls eine Neuerrichtung unterbleibt. Ausgenommen sind Zerstörungen durch Unfälle im Rahmen des Betriebes der Bahnstrecke. Ein etwaiger Abtrag der Wanderrichtung obliegt der Infrastruktur AG.

#### IV.

#### Erklärungen

##### Erklärungen der ÖBB:

1. Die ÖBB erklärt, dass im Zuge der Verhandlung zu dem derzeitigen UVP-Verfahren die **LSW2** für die Beurteilung der Lärmsituation mitberücksichtigt wird. Die Anspruchsberechtigung für passiven Lärmschutz wird neu bewertet.
2. Die ÖBB erklärt, einen Antrag auf UVP-rechtliche Grundsatzgenehmigung gemäß § 18 UVP-G iVm § 59 Abs 1 aE AVG (Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und Erteilung einer Trassengenehmigung gem § 3 HIG) verbunden mit einem Antrag auf Entscheidung gem § 5a HIG idGF (Erlassung einer Trassengenehmigungsverordnung) für die vereinbarungsgegenständliche Trasse zu stellen.

##### Erklärungen beider Gemeinden:

1. Im Gegenzug erklären die Gemeinden, dass der zukünftige Trassenverordnungsstreifen in der Überarbeitung des Raumordnungskonzeptes berücksichtigt wird und bis Ende 2020 keine Widmungen durchgeführt werden, die das Projekt verteuern.
2. Die Gemeinden erklären, dass sie die ÖBB über allfällige Bauvorhaben in dem zukünftigen Trassenverordnungsstreifen informieren werden, damit eine Abstimmung im Vorfeld der baubehördlichen Genehmigung der Gemeinden mit dem Bauwerber stattfinden kann.
3. Die Gemeinden erklären, dass Sie keinen Einspruch in den laufenden Genehmigungsverfahren, nach Maßgabe und unter Vorbehalt des anhängigen UVP-Verfahrens und der Bescheidinhalte (Verwendungszusage), planen.
4. Die beiden Gemeinden werden im Rahmen des NSchG-Verfahrens im Rahmen Ihrer Möglichkeiten diese Bewilligungen unterstützen.
5. Die Gemeinden werden eine möglichst wirtschaftliche Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen Ihrer Möglichkeiten ideell unterstützen.

##### Erklärung der Gemeinde Kundl und der ÖBB:

1. Die Gemeinde Kundl und die ÖBB erklären, dass Sie ein gemeinsames Interesse an der Ablöse der 3 Wohnhäuser der Gemeinde EZ 335, EZ 336 und EZ 337, alle GB 83108 Kundl zu haben.

2. Es wird aus diesem Grund vereinbart, dass eine abgestimmte Vorgangsweise zur Ablöse der Objekte durchgeführt wird, wobei die Beurteilung der Ablöse durch einen gemeinsam ausgewählten SV auf Basis des derzeitigen Bauzustandes erfolgt.

**V.**

**Vereinbarungsdauer**

Diese Vereinbarung tritt mit allseitiger Vereinbarungsunterfertigung in Kraft.

Diese Vereinbarung bezüglich der Trassenfreihaltung tritt mit der Trassenverordnung der Obersten Eisenbahnbaubehörde des Streckenabschnittes Kundl/Radfeld – Schafotenau der ÖBB außer Kraft.

**VI.**

**Haftung**

Die Vertragsparteien haften im Rahmen dieses Übereinkommens nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen, somit insbesondere jenen des ABGB, wobei aber eine Haftung der Partner für leichtes Verschulden ausdrücklich ausgeschlossen wird.

**VII.**

**Vergebührung und Kosten**

Allfällige mit der Vergebührung dieses Vertrages verbundene Kosten trägt die ÖBB.

**VIII.**

**Schlussbestimmungen**

1. Abänderungen und Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen der Schriftform. Dies gilt insbesondere auch für diesen Vertragspunkt selbst. Die Parteien bestätigen außerdem, dass vor und anlässlich der Vertragsunterfertigung mündliche Nebenabreden – welcher Art auch immer – nicht getroffen wurden.
2. Die Vertragsparteien vereinbaren, dass im Falle der Unwirksamkeit eines Vertragspunktes oder von Teilen dieses Vertrages die übrigen Vertragsbestimmungen unberührt bleiben. Anstelle der unwirksamen vereinbaren die Vertragsteile solche zu setzen, welche den unwirksamen wirtschaftlich und rechtlich am nächsten kommen.
3. Die Rechtswirkung dieses Vertrages erstreckt sich jeweils auch auf die allseitigen Rechtsnachfolger der übereingekommenen Vertragsparteien.
4. Jede Partei trägt die allenfalls ihr selbst erwachsenen Kosten für und im Zusammenhang mit der Errichtung dieses Vertrages selbst (z.B. Rechtsberatung, Rechtsvertretung, eigener Zeitaufwand).
5. Dieser Vertrag wird in drei Ausfertigungen errichtet, wobei jede Vertragspartei eine Ausfertigung erhält.
6. Für Streitigkeiten aus diesem Vertragsverhältnis wird die Zuständigkeit des sachlich zuständigen Gerichtes in Innsbruck vereinbart. Es gilt österreichisches Recht.

Kundl, am ..... 2011	
_____ Der Bürgermeister Anton Hoflacher	
_____ Gemeinderat	_____ Gemeinderat
Breitenbach a.l., am ..... 2011	
_____ Der Bürgermeister Ing. Alois Margreiter	
_____ Gemeinderat	_____ Gemeinderat
Vomp, am ..... 2011	
<b>ÖBB-Infrastruktur AG</b> Geschäftsbereich Unterinntal	
_____ DI Johann Herdina Geschäftsbereichsleiter	_____ Dipl. Ing Martin Gradnitzer Geschäftsbereichsleiter Stellvertreter

Das Protokoll dieser Sitzung besteht aus 12 Seiten. Es wurde den Gemeinderäten zur Begutachtung zugestellt, genehmigt und vom Bürgermeister, zwei weiteren Mitgliedern des Gemeinderates sowie vom Schriftführer eigenhändig unterschrieben.

.....  
Bürgermeister

.....  
Schriftführer

.....  
(Unterschrift von zwei weiteren Mitgliedern des Gemeinderates)