

Projekt Brenner-Nordzulauf im Erweiterten Planungsraum

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

Protokoll

Thema:	10. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd
Datum/Uhrzeit:	28.05.2019, 18:30 bis 21:00 Uhr
Ort:	Sitzungssaal des Rathauses, Bad Aibling
Teilnehmende (ohne Titel)	Franz Dutz, Wirtschaft, Vogtareuth Josef Lechner, Bürgerinitiative / Vereinigung, Vogtareuth Josef Riedl, Landwirtschaft, Bad Feilnbach Sebastian Obermaier, Bürgerinitiative / Vereinigung, Bad Feilnbach Peter Kloo, Erster Bürgermeister, Kolbermoor Dieter Börner, Arbeitskreis Verkehr, Kolbermoor Marina Hunklinger, Wirtschaft, Kolbermoor Ralf Exler, Bürgerinitiative, Kolbermoor Marianne Loferer, vertretend für Josef Häusler, den Ersten Bürgermeister, Riedering Dr.-Ing. Christian Kaddick, Wirtschaft, Riedering Christof Langer, vertretend für Brigitte Enghart, Bürgerinitiativen, Riedering Christian Praxl, Erster Bürgermeister, Rohrdorf Bernhard Huber, Landwirtschaft, Rohrdorf Thomas Albrecht, vertretend für Theresa Albrecht, Wirtschaft, Rohrdorf Dr. Gerd Hartlieb, vertretend für Josef Krapf, Bürgerinitiative (BI Rohrdorf), Rohrdorf

Helmut Cybulska, vertretend für die Oberbürgermeisterin Gabriele Bauer; Bau-
dezernent, Rosenheim

Martin Gruber, vertretend für Wolfgang Janhsen, Wirtschaft (IHK Rosenheim),
Rosenheim

Steffen Storandt, vertretend für Hermann Biehler, Bürgerinitiative / Vereinigung,
Rosenheim

Bernhard Warkentin, vertretend für den Ersten Bürgermeister Rainer Auer, Ste-
phanskirchen

Thomas Riedrich, Bürgerinitiative (Brennerdialog Rosenheimer Land e.V.), Ste-
phanskirchen

Armin Gleis, Beobachter aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord im Gemein-
deforum Rosenheim Süd

Janine Lehmann, DB Netz AG

Christian Tradler, DB Netz AG

Martin Eckert, Planungsgruppe IPBN

Wieland Steigner, Planungsgruppe IPBN

Ralf Eggert, IFOK

Rebecca Ruhfaß, IFOK

Julia Schönhärl, IFOK

Agenda

1. Begrüßung
2. Auswahl von zwei Beobachtern für das Gemeindeforum Rosenheim Nord
3. Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung
4. Verknüpfungsstellen: Notwendigkeit und Funktionalität
5. Grobtrassenentwürfe
 - a. Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - b. Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion der Grobtrassenentwürfe
6. Abschluss und Termine

1. Begrüßung

- Der Moderator Ralf Eggert, der zweite Bürgermeister der Gemeinde Bad Aibling, Erwin Kühnel und der Projektleiter für den EPR bei der DB Netz AG, Christian Tradler, begrüßen zur Sitzung.
- Ralf Eggert begrüßt Armin Gleis, den stillen Beobachter aus dem Gemeindeforum Rosenheim Nord. Er sagt, dass die Möglichkeit besteht, dass zwei Mitglieder des Gemeindeforums Rosenheim Süd als stille Beobachter im Gemeindeforum Rosenheim Nord teilnehmen.
- Christian Praxl und Dr. Gerd Hartlieb weisen darauf hin, dass sie unter Protest teilnehmen (siehe Anlage: Erklärung der Vertreter der Gemeinde Rohrdorf vom 20.3.2019)
- Ralf Eggert erinnert daran, dass ein Protokoll der Ergebnisse erstellt wird. Das Protokoll wird nach jedem Schritt (ggf. zusammenfassend für mehrere Schritte) am Beamer angeworfen. Wörtliche und namentliche Eingaben sind weiterhin möglich. Stellungnahmen können weiterhin als Anhänge an das Protokoll schriftlich eingereicht werden.
- Ralf Eggert weist darauf hin, dass nach der Sitzung für 30 min die Möglichkeit eines offenen Austauschs besteht, wenn der Bedarf besteht. Der Austausch wird nicht protokolliert.
- Ralf Eggert stellt die Tagesordnung vor (s.o.).

2. Auswahl von zwei Beobachtern für das Gemeindeforum Rosenheim Nord

- Als stille Beobachter aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd für das Gemeindeforum Rosenheim Nord wurden vorgeschlagen und werden zur nächsten Sitzung eingeladen:
 - ein Vertreter für Gabriele Bauer (Oberbürgermeisterin Rosenheim)
 - Sebastian Gschwendtner, vertretend für Josef Gilg (Landwirtschaft)

3. Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung

Das Protokoll der 9. Sitzung wird mit folgenden Änderungen verabschiedet (**Änderungen fett**)

- Auf S. 8 wird Dr. Gerd Hartlieb namentlich genannt:
 - **Dr. Gerd Hartlieb** ~~Ein Mitglied~~ erkundigt sich, ob bei zwei parallelen Gleisen eine gemeinsame Tunnelröhre oder zwei separate Tunnelröhren geplant werden.
 - **Dr. Gerd Hartlieb** ~~Ein Mitglied~~ fragt, wie die beiden Tunnelröhren bei unterschiedlichem Gefälle verlaufen würden und welche Mindestabstände sie zueinander haben müssten.
- Auf S. 9 wurde eine Aussage Thomas Riedrich fälschlicherweise zugeordnet, dies wird korrigiert:

Ein Mitglied ~~Thomas Riedrich~~ berichtet, dass **es** er von einem Fall gehört habe, in denen ein Radweg bei einem Bauvorhaben berücksichtigt, die Kosten jedoch von der Kommune hätten übernommen werden müssen.
- Aus S. 11 wird die genannte Infobroschüre korrekt bezeichnet:
 - Thomas Riedrich berichtet, dass aus einer **Informationsbroschüre zum Skan-Med-Korridor, die durch das österreichische Verkehrsministerium (BMVIT) in Kooperation mit u.a. dem deutschen Verkehrsministerium (BMVI), der DB Netz AG und der ÖBB-Infrastruktur AG herausgegeben wurde, Broschüre der ÖBB** zu entnehmen sei, dass auch eine Geschwindigkeit von 160 km/h grundsätzlich möglich sei und aufgrund der Streckenüberlastung empfohlen werde. Er fragt, ob es verfahrenskonform ist, wenn Vorschläge für eine Geschwindigkeit von beispielsweise 160 km/h nicht geprüft werden (**nachträglicher Hinweis der Moderation: Es wurde sich auf die unter https://www.bahnausbau-muenchen.de/files/downloads/ABS36/ScanMed_Alpenraum_DT_WEB.pdf veröffentlichte Studie, S. 37-39 bezogen**)
- Auf S. 12 wird redaktionell angepasst:
 - Bernhard Warkentin **äußert daraufhin**, dass es aus seiner Sicht die beste Lösung sei, die Trasse mit einer für den Güterverkehr ausreichenden Geschwindigkeit von 160 km/h zu planen, da sie sich so an die Landschaft einpassen könne und keine Brücken benötigt werden würden.

- Christian Tradler **antwortet**, dass die Entwurfsgeschwindigkeit 230 km/h und die maximale Neigung 12,5 Promille Maßgabe des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) sind. Sie entsprechen damit dem Planungsauftrag.
- Auf S. 13 wird eine Aussage präzisiert:
 - Thomas Albrecht äußert, dass er es für fraglich halte, ob auf der italienischen Seite des Brenners der Bau des SüdzuLaufs gelingen werde. **Thomas Albrecht stellt in Frage, dass in Italien, und nicht nur in Südtirol, der SüdzuLauf gelingen werde, da das Land nahe am Staatsbankrott und die Infrastruktur marode sei. Als aktuellen traurigen Beweis führt er den Brückeneinsturz in Genua an.**
- Auf S. 15 wird ergänzt:
 - **Thomas Albrecht bittet zu bedenken/überdenken, was die Deutsche Bahn in den letzten 30 bis 40 Jahren alles an Verladestationen geschlossen habe.**
- Auf S. 17 wird Dr. Gerd Hartlieb namentlich genannt:
 - Ein Mitglied schlägt vor, darüber zu diskutieren, ob es unter den gegebenen Rahmenbedingungen sinnvoll sei, das Gemeindeforum fortzuführen. **Ein Mitglied Dr. Gerd Hartlieb** stellt daraufhin den Antrag, das Gemeindeforum Rosenheim Süd auszusetzen, bis die Politiker auf Bundesebene dem Gemeindeforum Rede und Antwort gestanden haben. **Es** Er fordert, ein entsprechendes Meinungsbild einzuholen.
- Auf S. 19 wird ergänzt:
 - **Thomas Albrecht stellt hierzu fest, dass Vieregg-Rösler eben nicht der (angeblich) gesetzlich vorgeschriebenen Ausbaugeschwindigkeit von 230 km/h entspreche und somit mit einem Federstrich / einer Handbewegung von Seiten der DB vom Tisch gewischt sei.**

4. Verknüpfungsstellen: Notwendigkeit und Funktionalität

- Christian Tradler stellt die Folien 6 bis 10 der angefügten Präsentation vor.
- Auf Nachfragen von Mitgliedern erklärt Christian Tradler:
 - Die Auslegung der Weichen in der Verknüpfungsstelle richtet sich danach, welche Geschwindigkeit an der Anschlussstelle im Bestandsgleis möglich ist.
 - Verknüpfungsstellen müssen oberirdisch liegen.
 - Es ist Teil der Aufgabenstellung des Bundes, dass es eine Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim und eine nördlich von Rosenheim gibt. Die Aufgabenstellung kann nur der Bund verändern.
- Martin Eckert erklärt auf Nachfragen von Mitgliedern,
 - dass man keinen pauschalen Wert für die Länge einer Verknüpfungsstelle angeben kann. Diese hängt von den Lageverhältnissen vor Ort ab. Es muss im Detail geplant werden, bevor eine Länge angegeben werden kann.
 - dass auch in der Einhausung keine Verknüpfungsstelle gebaut werden kann, da die Gleise in verschiedenen Röhren liegen müssen. Martin Eckert prüft, ob eine Einhausung als Tunnel betrachtet werden muss.
- Christian Tradler bietet an, einen Lageplan der Verknüpfungsstelle in Stans zu besorgen und dem Forum zur Verfügung zu stellen. Ein Mitglied merkt an, die Verknüpfungsstelle in Stans sei die kürzeste, die je gebaut wurde.

Weitere Anmerkungen und Antworten

- Ein Mitglied merkt an, dass derzeit nur fünf Personenfernverkehrszüge auf der Strecke München-Verona (pro Richtung) führen. Wenn man diese Zahl mit dem Ziel 80% Güterverkehr und 20% Personenverkehr hochrechne, komme man auf 25 Züge. Christian Tradler erklärt, dass die 80% und 20% das Betriebsprogramm sind, das sich auf den Auslegungs- bzw. den Bemessungsfall des viergleisigen Systems an der Grenze D/A bezieht.
- Christian Tradler erläutert, dass die Neubaustrecke München-Verona erst dann eine „Flachbahn“ ist, wenn die Abschnitte Brenner-Basistunnel und Franzensfeste-Waidbruck umgesetzt sind. Die Strecke München-Verona wird durchgängig ein vierspuriges System (zwei Bestands-

und zwei Neubaugleise) sein. Auf einer Flachbahn darf die Steigung 12,5 Promille nicht überschreiten.

- Christian Tradler erläutert auf Nachfrage, dass die Strecke keine Hochgeschwindigkeitsstrecke, sondern eine Hochleistungsstrecke ist. Die verkehrliche Aufgabenstellung ist eine andere: die Hochleistungsstrecke ist auf eine hohe Kapazität (für den schnellen Personen- und Güterverkehr) ausgelegt. Ein Mitglied kritisiert, dass eine überwiegend auf Güterverkehr ausgerichtete Trasse auf 230 km/h ausgelegt wird. Christian Tradler und Ralf Eggert merken an, dass die Aufgabenstellung von der Bundespolitik gegeben ist.
- Martin Eckert erläutert auf Nachfrage, dass für Brücken sogenannte Lastbilder zu berücksichtigen sind. Aus den Lastbildern und geltenden Vorgaben ergibt sich, wie die Bauwerke umgesetzt werden müssen.
- Peter Kloo fordert, die Körperschallausbreitung im Seeton zu berücksichtigen und die Erkenntnisse, die man aus den derzeit laufenden Bauvorhaben (B15-West) hat, einfließen zu lassen. Ralf Exler weist darauf hin, dass bei Seeton die dynamischen Lasten berücksichtigt werden sollen.
- Thomas Riedrich äußert Bedenken, dass später auf der Neubaustrecke nicht so viel Güterverkehr wie gedacht fahren könne, weil dies auf dem Seeton nicht möglich und die Strecke nicht dafür ausgelegt wird.
- Steffen Storandt wirft ein, dass die Finanzierung beim Südzulauf bisher nur für einen Abschnitt der Gesamtstrecke gesichert ist, das gesamte Projekt aber noch nicht gesichert ist.

5. Grobtrassenentwürfe

Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen

- Martin Eckert stellt die Folien 12 bis 14 der angefügten Präsentation vor.
- Martin Eckert erläutert die Vorprüfungsergebnisse Nr. 105 und 2 (siehe Vorprüfungsergebnisse unter https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html?file=files/media-thek/planungsunterlagen/grobtrassen/Vorpruefung_Grobtrassen-Vorschlaege_Region.pdf)
- Zu den beiden Vorprüfungsergebnissen gibt es Rückfragen/Anmerkungen:

- Nr.:105: Auf Nachfrage von Christian Praxl erläutert Martin Eckert, dass bei der Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge betrachtet wird, ob die Anforderungen für die Neubaustrecke erfüllt sind. Dies ist bei Vorschlag Nr. 105 nicht der Fall. Die Prüfung eines Ausbaus der Bestandsstrecke findet davon unabhängig gesondert statt.
- Nr. 2: Auf Nachfrage von Christian Praxl erläutert Martin Eckert, dass es für eine durchgehend im Tunnel liegende Trasse besser ist, die Seetongebiete bei Rosenheim zu umfahren. Er weist darauf hin, dass zum derzeitigen Planungsstand noch nicht klar ist, ob es möglich ist, auch den Inn zu unterqueren und zur Verknüpfungsstelle bei Großkarolinenfeld wiederaufzutauchen. Auf Nachfrage von Bernhard Warkentin erklärt er, dass bei den Vorprüfungen die Kosten noch nicht berücksichtigt werden. Auf Nachfragen mehrerer Mitglieder erläutert er, dass es Realisierungsrisiken für den Bau von Tunneln in schwierigen Bodenverhältnissen gibt. Derzeit werden die Tunnellösungen weiterbetrachtet. Eine durchgehende Tunnellösung wird in allen Planungsschritten als Tunnel bewertet. Es kann nicht im letzten Schritt ohne neue Bewertung entschieden werden, die Trasse doch durchgehend oberirdisch zu führen.
- Die Anfrage von Josef Häusler zum Grobtrassenvorschlag Nr. 88 wird in der kommenden Sitzung aufgegriffen, da Josef Häusler nicht anwesend und der Vorschlag noch nicht geprüft ist.
- Ein Mitglied weist darauf hin, dass sich im Planungsgebiet auch einige Trinkwasserschutzgebiete befinden.

Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion der Grobtrassenentwürfe

- Dr. Wieland Steigner stellt die Folien 16 bis 23 der angefügten Präsentation vor.

6. Abschluss und Termine

Ralf Eggert zeigt die Folien 25 bis 27 der angefügten Präsentation.

Im Anschluss an die Sitzung findet ein offener Austausch statt.

Erstellt durch: Moderation (IFOK GmbH)

Anlagen

- Präsentation zur zehnten Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Süd am 28.05.2019
- Erklärung der Vertreter der Gemeinde Rohrdorf vom 20.3.2019

GEMEINDEFORUM ROSENHEIM SÜD

10. SITZUNG

28.05.2019, BAD AIBLING

BRENNER-NORDZULAUF

ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 10. Sitzung

- **Begrüßung**
- Auswahl von zwei Beobachtern für das Gemeindeforum Rosenheim Nord
- Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung
- Verknüpfungsstellen: Notwendigkeit und Funktionalität
- Grobtrassenentwürfe
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion der Grobtrassenentwürfe
- Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- **Auswahl von zwei Beobachtern für das Gemeindeforum Rosenheim Nord**
- Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung
- Verknüpfungsstellen: Notwendigkeit und Funktionalität
- Grobtrassenentwürfe
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion der Grobtrassenentwürfe
- Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- Auswahl von zwei Beobachtern für das Gemeindeforum Rosenheim Nord
- **Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung**
- Verknüpfungsstellen: Notwendigkeit und Funktionalität
- Grobtrassenentwürfe
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion der Grobtrassenentwürfe
- Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- Auswahl von zwei Beobachtern für das Gemeindeforum Rosenheim Nord
- Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung
- **Verknüpfungsstellen: Notwendigkeit und Funktionalität**
- Grobtrassenentwürfe
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion der Grobtrassenentwürfe
- Abschluss und Termine

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Der Brenner Basistunnel und seine Zulaufstrecken im Norden und Süden sind zukunftsweisende Infrastrukturen die sehr langfristig und somit für mehrere Generationen auszulegen sind – die Bestandsstrecke existiert in ihren Grundzügen bereits über 150 Jahre und ist auch heute noch elementarer Bestandteil in der Region im Personen- und Güterverkehr.

Wo werden Verknüpfungen der beiden Strecken sinnvoll angeordnet?

- Idealerweise liegen diese Verknüpfungen im Bereich vor/nach bzw. zwischen Siedlungszentren (z.B. Innsbruck, Kufstein, Rosenheim) oder auch im Nahbereich der vorhandenen Eisenbahnknotenpunkte (Innsbruck, Jenbach, Wörgl, Rosenheim, Grafing), an denen mehrere Bahnstrecken zusammenlaufen.
- Unter Betrachtung der Themen Siedlungszentren, Eisenbahnknoten und betriebliche Verbindungen zu einem viergleisigen System in regelmäßigen Abständen ergibt sich am Brenner-Nordzulauf ein durchgängiges Konzept an denen diese Zusammenführungen der Strecken im Abstand von rund 20-25km sinnvoll angeordnet werden können.

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Welche Funktionen haben Verknüpfungsstellen? (1/3)

- **Leistungsfähigkeit und Flexibilität:** erst betriebliche Verbindungen der beiden Strecken ermöglichen eine reibungslose und effiziente Betriebsführung sowie eine hohe Flexibilität des viergleisigen Systems
→ Vorteile: betriebliche Überholungen werden möglich; Güterzüge können durchgängig und flexibel geführt werden
- **Personenverkehr:** da an der Neubaustrecke keine Bahnhöfe liegen ist es zur Ausschöpfung vorhandener Fahrgastpotenziale erforderlich, diese mittels Verknüpfungsstellen an die Bahnhofsinfrastruktur der größeren Siedlungszentren anzubinden
→ Vorteile: Reisezughalte können sich künftig flexibel an den Mobilitätsansprüchen der Kunden orientieren; ergänzende schnelle Fernverkehrsangebote werden durch hohen Nutzungsanteil der Neubaustrecke attraktiv, für den Nahverkehr ist eine Taktverdichtungen und eine hohe Qualität der Betriebsführung möglich

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Welche Funktionen haben Verknüpfungsstellen? (2/3)

- **Güterverkehr:** die Neubaustrecke wird als Mischverkehrsstrecke mit einem Güterverkehrsanteil von rund 80% konzipiert und ermöglicht eine deutliche Erhöhung des Gesamtgüteranteil auf der Brennerachse; nur mit leistungsfähigen Wechselmöglichkeiten zwischen den vier Gleisen und einer damit verbundenen, möglichst durchgängigen und kontinuierlichen, Führung von Güterzügen auf der gesamten Transportroute lässt sich der der Gütertransport auf der Schiene wirtschaftlich konkurrenzfähig abwickeln
→ Vorteile: verbesserte Planbarkeit des exakten Transportlaufes der Güterzüge bis hin zu einer möglichen Anlieferung beim Kunden „just in time“; auf Abweichungen im Betriebsablauf kann schneller und flexibler reagiert werden; Potentiale zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene werden besser nutzbar

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Welche Funktionen haben Verknüpfungsstellen? (3/3)

- **Instandhaltung, Wartung und Baumaßnahmen bzw. Störungen, Unfälle, ungeplante Betriebszustände:** eine qualitativ hochwertige und leistungsfähige Betriebsführung ist nur mit abgestimmten Wartungsarbeiten auf der Brennerachse möglich; Infrastruktureinrichtungen wie z.B. Abstellgleise, Betriebszufahrten, Verladestellen, Rangiergleise, Überholgleise, Haltestellen liegen fast alle ausnahmslos an der Bestandsstrecke und können nur mit regelmäßigen Wechselmöglichkeiten zwischen den Strecken im viergleisigen System genutzt werden
→ Vorteile: die für Instandhaltungsarbeiten aber auch bei Arbeiten zur Beseitigung einer Störung notwendigen Sperrungen einzelner Streckenabschnitte können möglichst kurz gehalten werden; durch eine hohe Flexibilität im System können Einflüsse auf die Streckenkapazität sowie die Betriebsabwicklung minimiert werden

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Welche Anforderungen haben die beiden Verknüpfungsstellen nördlich und südlich von Rosenheim?

- Wechsellmöglichkeit aus jeder Fahrtrichtung in jedes Gleis der beiden Strecken
- höhenfreie Überleitungen zwischen Neubaustrecke und Bestandsstrecke im Richtungsbetrieb (Gleise der beiden Strecken mit gleichen Regelfahrrichtungen)
- Überleitgeschwindigkeit im Richtungsbetrieb entsprechend des Geschwindigkeitsbereichs der Bestandsstrecke im Anschluss an die Überleitung – maximal 160 km/h
- Überleitgeschwindigkeit jeweils zwischen den beiden Gleisen der Bestandsstrecke bzw. Neubaustrecke im Bereich 100-130 km/h
- Geschwindigkeit längerer Verbindungsabschnitte zwischen den beiden Strecken als Bestandteil einer Verknüpfungsstelle – maximal 160 km/h (z.B. Anbindungen südlich von Rosenheim)
- eine Tunnellage der Verknüpfungsstellen ist aus Sicherheitsgründen nicht möglich
(Ableitung aus EBA RIL – Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen)

Gemeindeforum

Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- Auswahl von zwei Beobachtern für das Gemeindeforum Rosenheim Nord
- Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung
- Verknüpfungsstellen: Notwendigkeit und Funktionalität
- **Grobtrassenentwürfe**
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion der Grobtrassenentwürfe
- Abschluss und Termine

Grobtrassenentwürfe

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Aktuelles Prüfergebnis		Anzahl
Eingegangene Vorschläge (ohne Mehrfachnennungen):	gesamt	110
Vorschläge werden in das weitere Auswahlverfahren aufgenommen	ja	25
	nein	72
Vorschläge für Grobtrassen durch Rosenheim:	noch in Prüfung	13

Grobtrassenentwürfe

Vorprüfung der Grobtrassenentwürfe aus der Region

Einteilung der Grobtrassenentwürfe, die auf Grundlage der Vorprüfungsergebnisse in das weitere Auswahlverfahren aufgenommen werden in 2 Kategorien (1/2)

- Grobtrassenentwürfe die im Wesentlichen **Anpassungen der Grobtrassenentwürfe Stand Juni 2018** („Vorschlag auf einer bereits vorhandenen Grobtrassenlinie“) darstellen
 - betrifft 15 der mit „Ja“ geprüften Vorschläge wie zusätzliche Tunnelabschnitte (Vorschlag Nr.: 4, 6, 8, 15, 19, 28, 54, 84, 106), Einhausung eines Streckenabschnittes (Vorschlag Nr.: 31, 66) oder Lageanpassungen (Vorschlag Nr.: 27, 67, 68, 95)

Alle Grobtrassen mit dem Stand Juni 2018 werden ohne die vorgeschlagene Anpassung mit anderen Grobtrassen verglichen, weil eine in Teilbereichen angepasste (*aus subjektiver Sicht des Vorschlagenden „optimierte“*) Grobtrasse mit einer anderen Grobtrasse ohne Anpassung nicht vergleichbar ist.

Alle vorgeschlagenen Anpassungen die in Bereichen der Trassen liegen, die im Juli als diejenigen vorgestellt werden, die im Trassenauswahlverfahren weiterverfolgt werden, finden Eingang in die nächste Planungsstufe (ab Sommer 2019)

Grobtrassenentwürfe

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Einteilung der Grobtrassenvorschläge, die auf Grundlage der Vorprüfungsergebnisse in das weitere Auswahlverfahren aufgenommen werden in 2 Kategorien (2/2)

- Grobtrassenvorschläge die im Vergleich zu den Grobtrassenentwürfen Stand Juni 2018 **neue Trassenführungen** darstellen
→ betrifft nach heutigem Stand 10 der mit „Ja“ geprüften Vorschläge

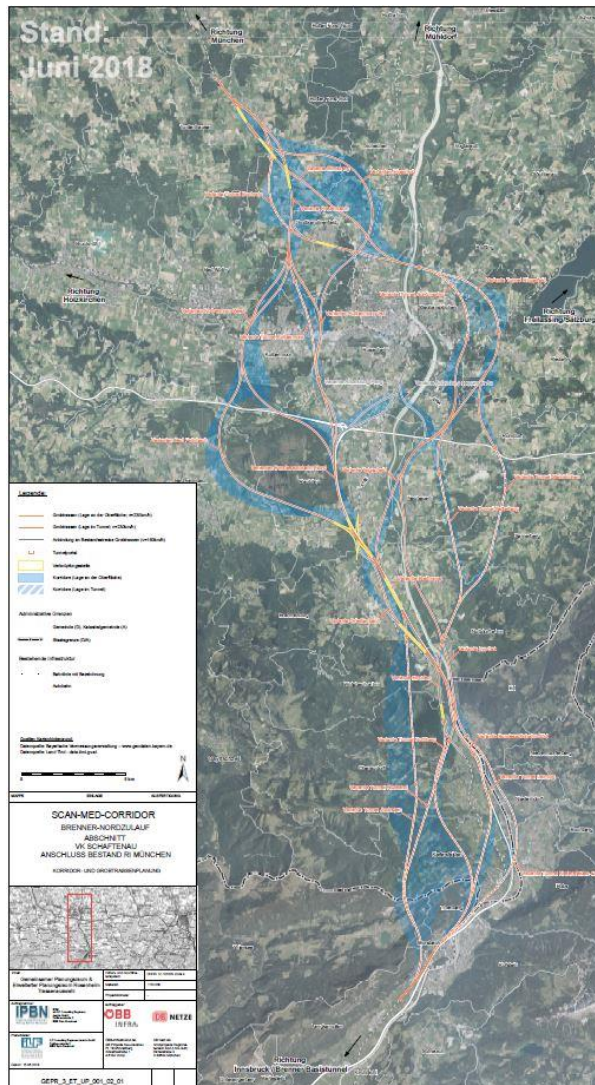
Alle Grobtrassenvorschläge die neue Trassenführungen darstellen werden nach denselben Randbedingungen und im selben Tiefgang wie die „Grobtrassen Stand Juni 2018“ entwickelt und anschließend im Zuge der Reduktion mit diesen verglichen.

Gemeindeforum

Tagesordnung 10. Sitzung

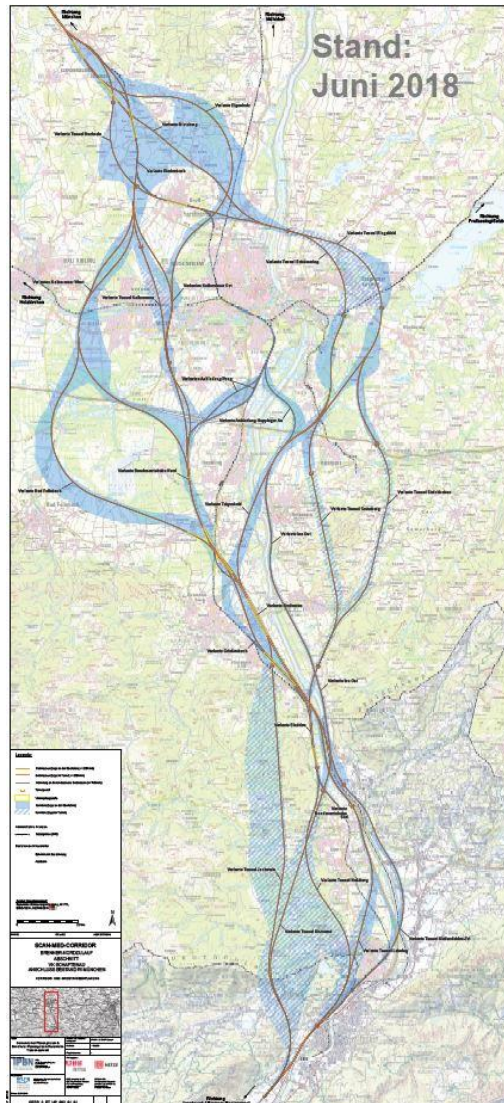
- Begrüßung
- Auswahl von zwei Beobachtern für das Gemeindeforum Rosenheim Nord
- Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung
- Verknüpfungsstellen: Notwendigkeit und Funktionalität
- **Grobtrassenentwürfe**
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - **Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion der Grobtrassenentwürfe**
- Abschluss und Termine

Reduzierung Grobtrassen – Grundsätzliches zum methodischen Vorgehen bei der vereinfachten Bewertung



- Ziel dieses Planungsschrittes ist die „Reduzierung“ der Grobtrassen auf einige **wenige Varianten**, die in der nächsten Planungsstufe vertieft geplant werden
- Aufgrund der Größe des Planungsraumes und der Komplexität der möglichen Grobtrassenverläufe und -kombinationen ist eine „Reduzierung“ der Grobtrassen auf der Grundlage einer **vereinfachten Variantenprüfung** notwendig

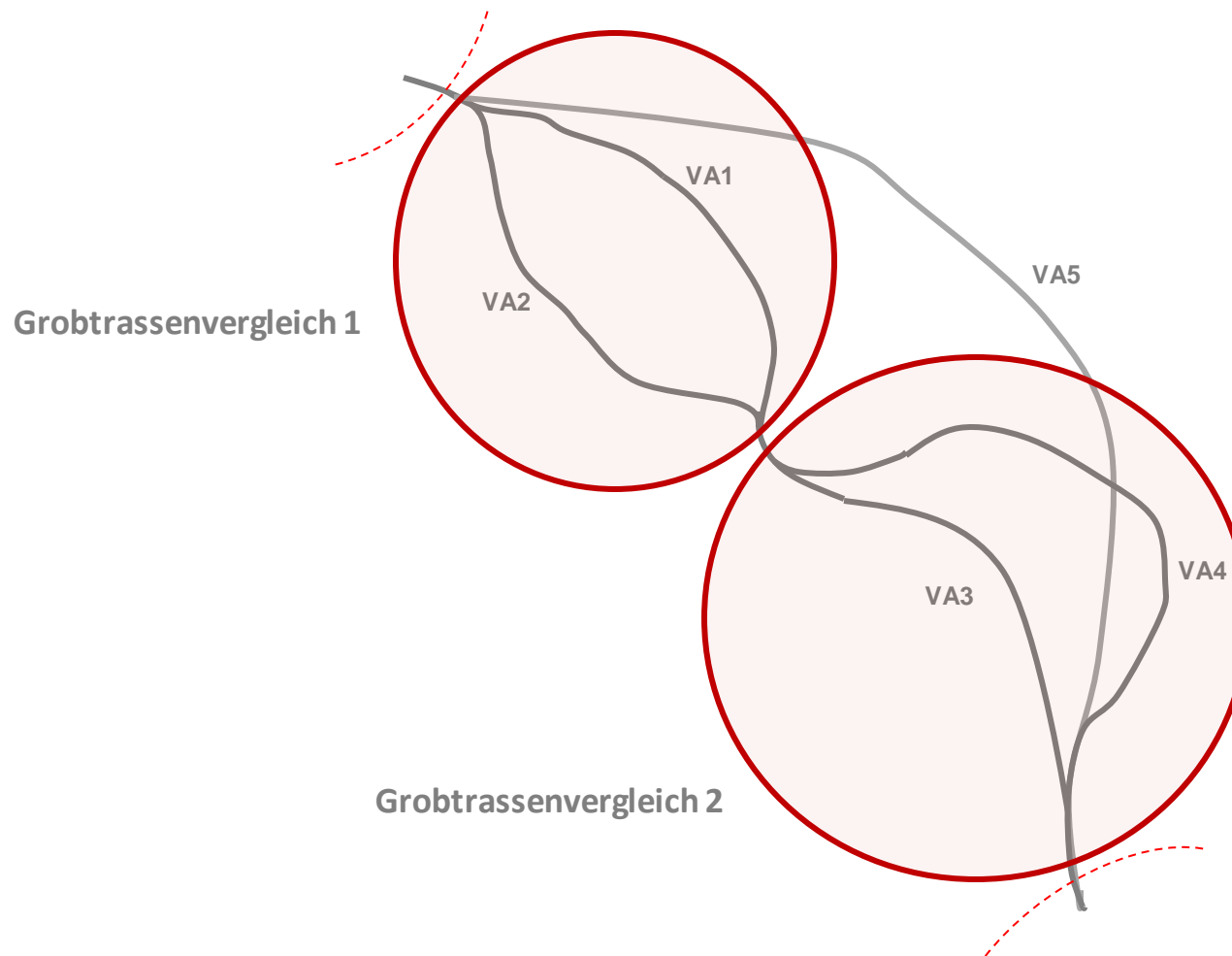
Reduzierung Grobtrassen – Grundsätzliches zum methodischen Vorgehen bei der vereinfachten Bewertung



- Hohe Anzahl von Kombinationsmöglichkeiten der Grobtrassen lassen zunächst keine Analyse und Bewertung von durchgängigen Varianten zu. Notwendig ist ein **schrittweises** Reduzieren auf der Ebene von **Variantenabschnitten**
- Bei der Analyse und Bewertung von Variantenabschnitten gilt das Prinzip „von **kleineren** (kurzen) Variantenabschnitten zu **größeren** (langen) Variantenabschnitten“

Reduzierung Grobtrassen – Vergleich von Variantenabschnitten

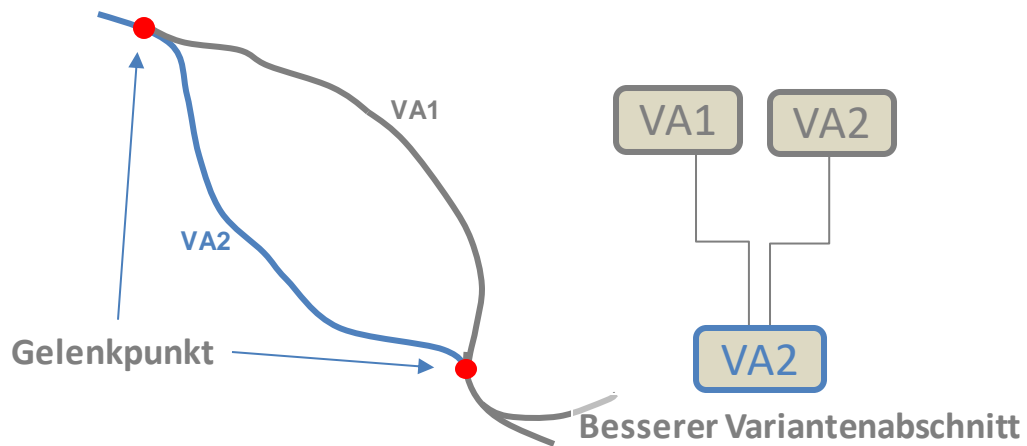
- Der Vergleich erfolgt immer paarweise (modellhafte Darstellung)



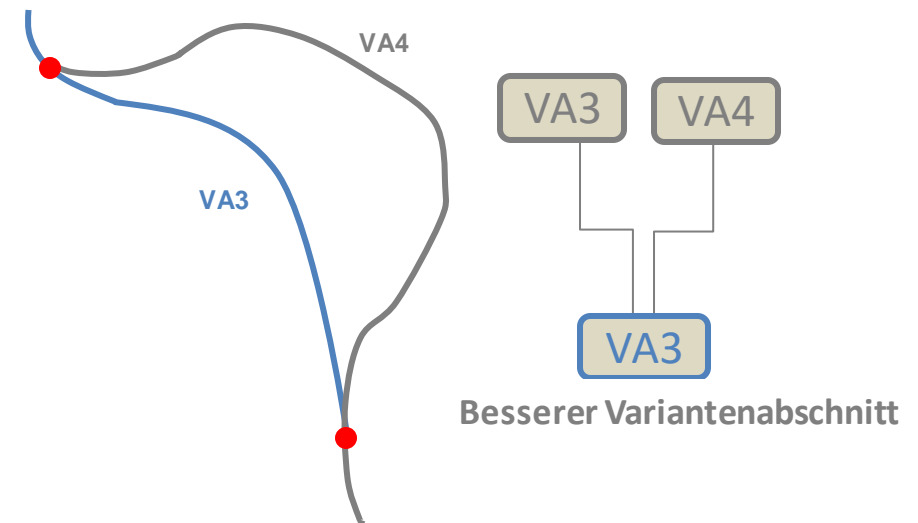
Reduzierung Grobtrassen – Vergleich von Variantenabschnitten

- **Erster Schritt:** Vergleich kurzer Variantenabschnitte

Grobtrassenvergleich 1

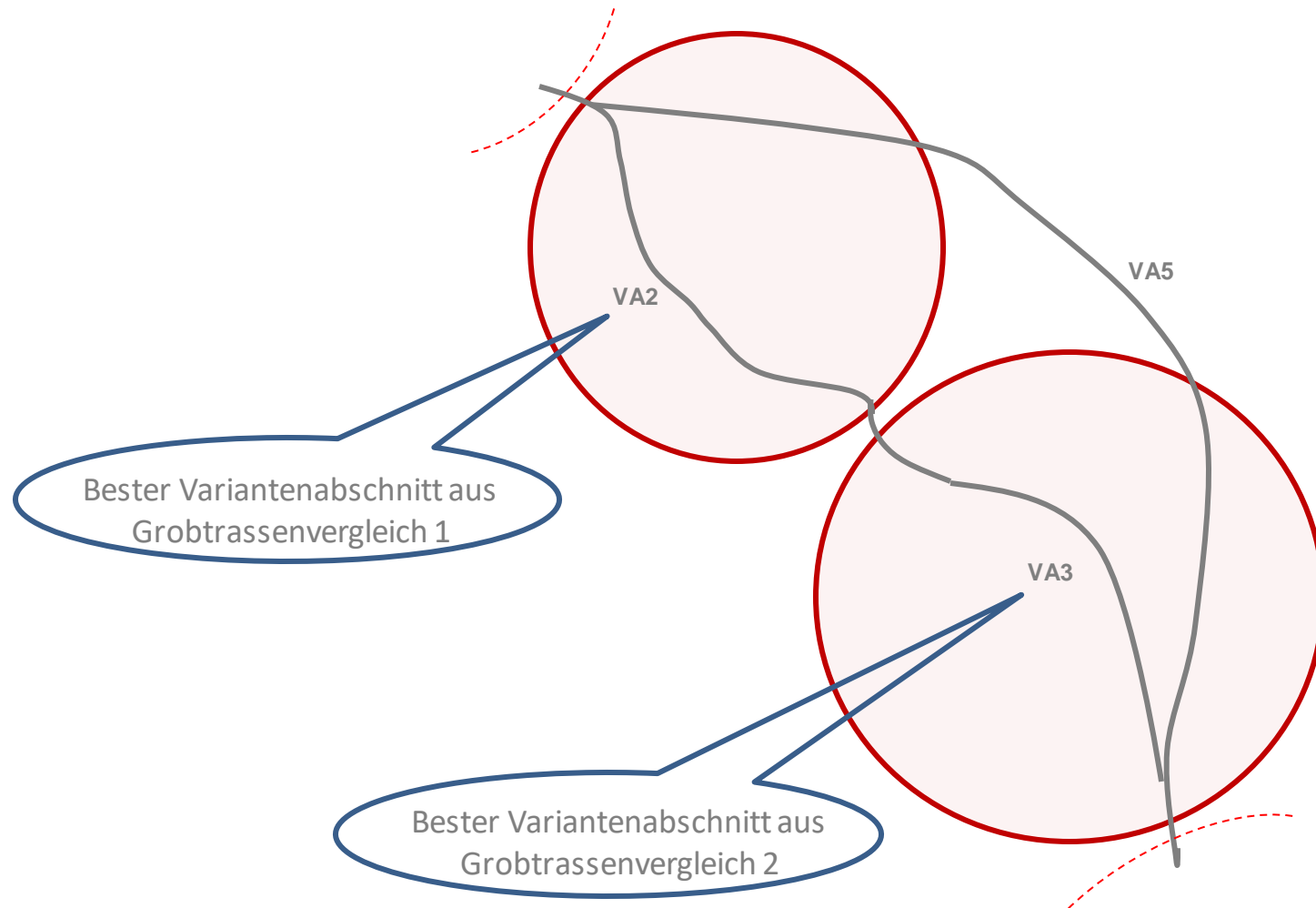


Grobtrassenvergleich 2



Reduzierung Grobtrassen – Vergleich von Variantenabschnitten

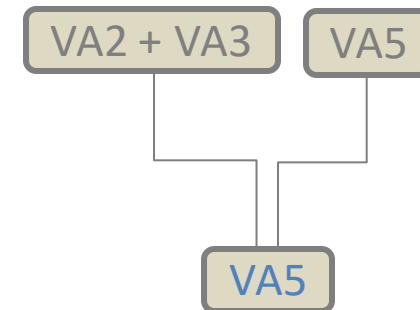
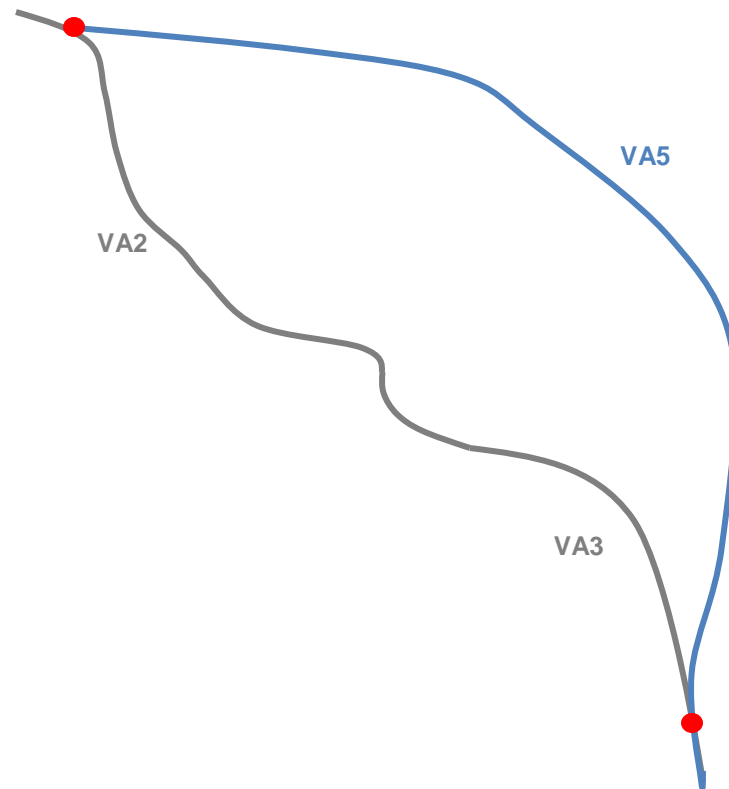
- Beispiel zusammengesetzte Variantenabschnitte: VA2 + VA3



Reduzierung Grobtrassen – Vergleich von zusammengesetzten Variantenabschnitten

- **Zweiter Schritt:** Vergleich längerer Variantenabschnitte

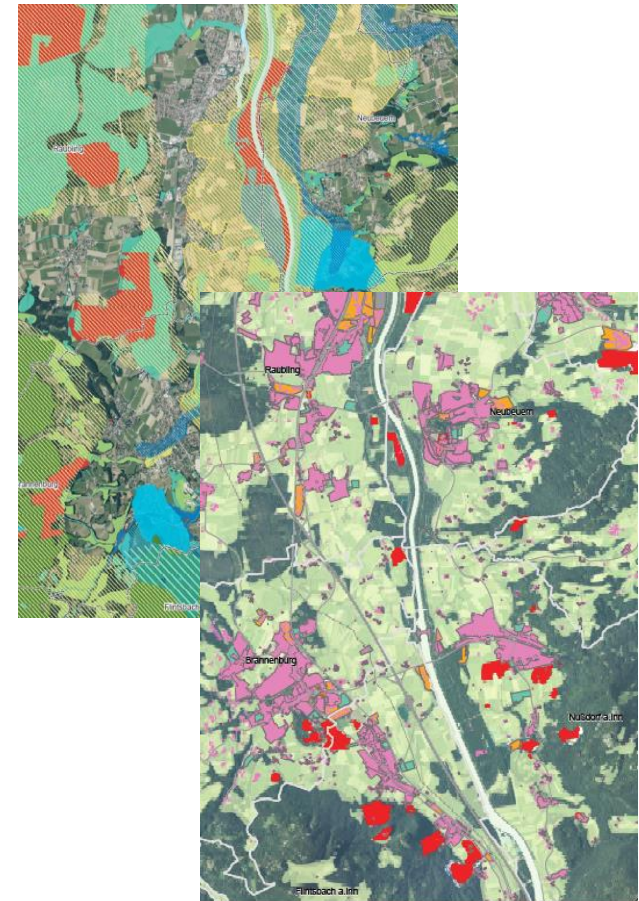
Grobtrassenvergleich 3



Besserer Variantenabschnitt

Reduzierung Grobtrassen – Bewertungskonzept

- Auf der Grundlage der Ergebnisse der **Sachanalyse** (quantitativ und/oder qualitativ) wird eine **vergleichende Bewertung** durchgeführt
- Die Sachanalyse und die darauf aufbauende vergleichende Bewertung erfolgt für alle Variantenabschnitte auf der **gleichen groben Planungstiefe**
- Für die Sachanalyse werden die in der **Grundlagenermittlung** erhobenen und in den Grundlagenkarten dargestellten **Sachdaten** herangezogen
- Die vereinfachte Variantenprüfung basiert auf einem argumentativen **Abwägen der Vor- und Nachteile** der betrachteten Grobtrassenabschnitte (Wirkungsanalyse)



Reduzierung Grobtrassen – Bewertungskonzept

- Die Bewertung der Grobtrassenabschnitte erfolgt auf der Basis der gemeinsam erarbeiteten **Kriterienkataloge**, soweit bei der derzeitigen Planungstiefe anwendbar
- Hohe genehmigungsrechtliche bzw. umsetzungsbezogene **Risiken** (z. B. erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebiete, großes hydrogeologisches Prognoserisiko) werden berücksichtigt
- „**Kosten**“ bleiben in dieser Planungstiefe unberücksichtigt
- Alle Ergebnisse der Sachanalyse und der daraus resultierenden Bewertung werden für jeden durchgeführten Vergleich von Grobtrassenabschnitten **nachvollziehbar dokumentiert** und **veröffentlicht**

Gemeindeforum

Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- Auswahl von zwei Beobachtern für das Gemeindeforum Rosenheim Nord
- Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung
- Verknüpfungsstellen: Notwendigkeit und Funktionalität
- Grobtrassenentwürfe
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion der Grobtrassenentwürfe
- **Abschluss und Termine**

Abschluss und Termine

Gemeindeforen

- **Juli:**
 - **Informationsveranstaltung reduzierte Grobtrassen am Mo, 01.07.2019, nachmittags, Rosenheim**
 - Gemeindeforum Ro. Nord am Di, 09.07.2019 von 13:30 bis 16:00 Uhr, Bad Feilnbach
 - **Gemeindeforum Ro. Süd am Di, 09.07.2019 von 18:30 bis 21:00 Uhr, Bad Feilnbach**
- **September:**
 - Gemeindeforum Rosenheim Nord am Di, 24.09.2019 von 13:30 bis 16:00 Uhr, Kolbermoor
 - **Gemeindeforum Rosenheim Süd am Di, 24.09.2019 von 18:30 bis 21:00 Uhr, Kolbermoor**
- **November:**
 - Gemeindeforum Ro. Nord am Di, 26.11.2019 von 13:30 bis 16:00 Uhr, Bad Aibling
 - **Gemeindeforum Ro. Süd am Di, 26.11.2019 von 18:30 bis 21:00 Uhr, Bad Aibling**

Abschluss und Termine

Regionalforum (relevant für BürgermeisterInnen & BI-VertreterInnen)

- Juni: Di, 04.06.2019, etwa von 15:00 bis 17:00 Uhr
- Juli:
 - Informationsveranstaltung reduzierte Grobtrassen am Mo, 01.07.2019, **vormittags**
 - Regionalforum am Do, 11.07.2019, etwa 15:00 bis 17:00 Uhr
- September: Do, 26.9.2019, etwa 15:00 bis 17:00 Uhr
- November: Do, 28.11.2019, etwa 15:00 bis 17:00 Uhr

Ausblick und Abschluss

Termine Infoveranstaltungen EPR (vsrtl.)

- 05.07. in Kolbermoor (Kolbermoor)
- 15.07. in Brannenburg (Brannenburg, Bad Feilnbach)
- 16.07. in Großkarolinenfeld (Großkarolinenfeld, Tuntenhausen)
- 17.07. Stephanskirchen (Stephanskirchen, Prutting)
- 18.07.19 Rosenheim (Rosenheim)
- 24.07.19 Riedering (Riedering)
- 25.07.19 Bad Aibling (Bad Aibling)
- 29.07. in Rohrdorf (Rohrdorf, Neubeuern)
- 05.08.19 in Schechen (Schechen, Vogtareuth)

→ jeweils von 16.00 – 20.00 Uhr

→ Einladungen werden zeitnah verschickt

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

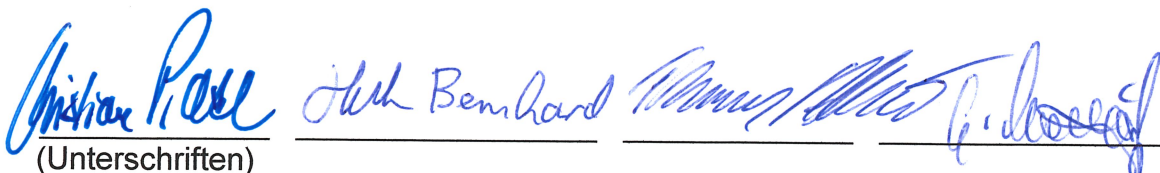
E r k l ä r u n g

Die Vertreter der Gemeinde Rohrdorf im Gemeindeforum Rosenheim Süd erklären zur Fortsetzung des Planungsdialoges folgendes:

1. Der seit Beginn des Dialogverfahrens geforderte Bedarfsnachweis wurde durch die Szenarien-Studie der TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH vom Dezember 2018 **nicht erbracht**.
2. Die Szenarien wurden durch den Bundesverkehrsminister Scheuer wie Prognosen behandelt, um den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern einen dringenden Bedarf an einer Neubaustrecke durch das Inntal zu suggerieren.
3. Verkehrsminister Scheuer stellte bei seinem Besuch in Rosenheim am 21.01.2019 fest, dass das Dialogverfahren gescheitert ist und hat Modifikationen für das weitere Verfahren zugesagt.
4. Mit Schreiben vom 30.01.2019 hat der Bürgermeister der Gemeinde Stephanskirchen die Forderungen zur Änderung der Verfahrensmodalitäten an Frau Daniela Ludwig MdB übersandt. Von insgesamt 15 Änderungsvorschlägen wurden lediglich 3 unbedeutende Punkte angenommen.
5. Unsere zentrale Forderung zum Austausch des Moderationsteams IFOK, ist aufgrund anhaltender Verstöße gegen die Geschäftsordnung, einseitiges Agieren im Sinne der Bahn und Missachtung unserer Wünsche, sowie wegen des massiven Vertrauensbruchs durch Aussagen von Prof. Brettschneider (Beirat der IFOK), der BI's als typische „Nimbys“ bezeichnet, unerlässlich. Die offensichtliche, einseitige Vertretung von Interessen der DB ist für uns nicht weiter hinnehmbar.
6. Die Vertreter der Gemeinde Rohrdorf stellen deshalb fest, dass das Dialogverfahren bis auf weiteres ausgesetzt ist.
7. Die Teilnahme am Informationsaustausch erfolgt unter ausdrücklichem

Protest.

Rohrdorf, 20.03.2019


(Unterschriften)