

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema: **17. Sitzung des Gemeindeforums Nord 1**

Datum und Uhrzeit: 08.07.2019, 16:00-18:00 Uhr

Ort: Sitzungssaal, Gemeinde Nussdorf

TeilnehmerInnen
(ohne Titel)

Stefan Lederwascher (Flintsbach)
Michael Rusp (Flintsbach)
Rudolf Birkingner (Flintsbach)
Michael Mayer (Flintsbach)
Winfried Niebler (Flintsbach)
Matthias Jokisch (Brannenburg)
Gottfried Brandner (Brannenburg)
Andreas Schwaiger (Brannenburg)
Josef Steer (Brannenburg)
Sepp Oberauer (Nussdorf)
Susanne Grandauer (Nussdorf)
Balthasar Kogler (Nussdorf)
Georg Dettendorfer (Nussdorf)
Josef Reisinger (Nussdorf)
Alexander Buchner (IPBN)
Torsten Gruber (DB Netz AG)
Manuel Gotthalseder (DB Netz AG)
Bernd Reiter (DB Netz AG)
Peter Hofer (ÖBB Infra)
Christoph Sedlacek (ÖBB Infra)
Sabine Volgger (clavis)
Mariella Schimatzek (clavis)

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung
 3. Erläuterungen zur reduzierten Anzahl von Grobtrassen
 4. Fragen und Diskussion
 5. Abschluss und Ausblick
-



1. Begrüßung

Sepp Oberauer, Bürgermeister der Gemeinde Nußdorf begrüßt zum 17. GF Nord 1. Er betont, dass es jetzt auf die Detailplanung ankommt und man diese in den Gemeindeforen auch diskutieren muss. Die Projektleitung begrüßt ebenfalls und bedankt sich bei der Gemeinde Nussdorf für die Gastfreundschaft. Die Moderation stellt den Ablauf für die heutige Sitzung vor.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 16. Sitzung

Zum Protokoll der 16. Sitzung gab es keine schriftlichen Rückmeldungen. Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

Winfried Niebler verweist darauf, dass die Unterlage zu Vieregg-Rössler, die er in der letzten Sitzung analog verteilt hat, auch online auf der Website der Inntalgemeinschaft www.inntal-gemeinschaft.de unter „Neuigkeiten“ verfügbar ist.

Aus der letzten Sitzung ist noch eine Frage bzgl. einer Bahnstrecke in Deutschland mit Verknüpfungsstellen in ähnlichen Abständen wie am BNZ ausständig. Die Projektleitung wird in der nächsten Sitzung diesbzgl. Auskunft geben.

3. Erläuterungen zur reduzierten Anzahl von Grobtrassen

Siehe Folien 5-19 der beiliegenden Präsentation

Untersuchung Bestandsstrecke

Die Projektleitung erläutert, dass die Untersuchung der Bestandsstrecke anhand von 3 Paketen durchgeführt wurde. Die Schlussfolgerungen ergeben, dass das erste Paket, ETCS-Ausrüstung inkl. Blockverdichtung, im Rahmen der „digitalen Schiene Deutschland“ umgesetzt und voraussichtlich bis zur Inbetriebnahme des BBT abgeschlossen wird. Aktuell laufen dazu die Finanzierungsverhandlungen. Die Untersuchung hat gezeigt, dass der Ausbau der Bestandsstrecke als Alternative zur Neubaustrecke nicht zielführend ist, da er keine zukunftsfähige Alternative zur NBS darstellt. Daher werden die Pakete 2 (partielle Ortsumfahrungen) und 3 (vollständige 3-Gleisigkeit) nicht weiterverfolgt.

Diskussion

Die Bestandsstrecke wurde auch von Vieregg-Rössler untersucht. Simulationen haben ergeben, dass die Bestandsstrecke eine maximale Kapazität von 377 Zügen hat. Dabei wurden der Nahverkehr im Halbstundentakt und zusätzlicher Güterverkehr berücksichtigt. Die Ergebnisse werden ab morgen auf der Website der Inntal Gemeinschaft verfügbar sein, sowie in einer Pressekonferenz präsentiert.

Wird bei den 377 Zügen von einer Strecke mit 2 oder 3 Gleisen ausgegangen?

Es wurde von einer überwiegend 2-gleisigen Strecke ausgegangen. Die Ergebnisse sind aber noch ganz neu.

Wir zweifeln auch die aktuellen Zugzahlen an. Wir haben die Züge selbst gezählt und sind dabei auf 160 Züge pro Tag gekommen.

- Die Projektleitung betont, dass die Kapazitätsangabe von 377 Zügen die Sichtweise von Vieregg-Rössler wiedergibt, und nicht jene der Projektleitung.
- Aus Sicht der Projektleitung liegt die Kapazitätsgrenze der Bestandsstrecke mit 2 Gleisen nach ETCS-Ausrüstung bei ca. 320 Zügen. Auf dieser Zahl basieren auch unsere Schlussfolgerungen. Alles was darüber hinaus geht, würde einen Totalumbau des Bahnhofs Rosenheim zwingend erforderlich machen.

Wir hatten von Anfang an Bedenken, ob das das richtige Planungsteam für die Untersuchung der Bestandsstrecke ist. Wenn das, was heute präsentiert wurde, alles ist, was wir bekommen ist das nicht nachvollziehbar und nicht seriös.

Die Untersuchung ist ja sicherlich nicht nur auf einer DIN A4 Seite erfolgt. Wir möchten das komplette Schriftstück einsehen und halten es für nicht fair, dass die Ergebnisse in dieser Kürze abgewickelt werden.

Im Sinne der Transparenz sollten die heute präsentierten Aussagen auch mit Begründungen hinterlegt werden.

- Die Bahnen haben den Auftrag des Ministeriums erhalten, die Bestandsstrecke als Alternative zur NBS auf Ebene Grobtrassen zu untersuchen. Eine maßgebliche Erkenntnis ist, dass theoretisch zwar mehr Züge auf den Außenästen möglich wären, aber dafür ein Totalumbau des Bahnhofs Rosenheim notwendig wäre. Das würde massive Kapazitätseinschränkung über lange Zeit hinweg mit sich bringen, gerade in einer Phase, wo der BBT bereits in Betrieb ist und deshalb keinerlei Kapazitätseinbußen auf der BS durch div. Bauaktivitäten akzeptiert werden können. Darüber hinaus würde ein Umbau zu großen städtebaulichen Herausforderungen führen. Daher werden diese Varianten, sowie ein Ausbau der Bestandsstrecke über ETCS hinaus, nicht weiterverfolgt. Diese Empfehlung wurde auch von BVM Scheuer am 1.7. in Rosenheim bestätigt.
- Die Untersuchungserkenntnisse lagen erst kurz vor dem 1. Juli vor. Es werden in den kommenden Wochen noch ergänzende Informationen zur Untersuchung der Bestandsstrecke auf der Website www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

Die Moderation fasst zusammen, dass heute die Schlussfolgerungen und Hauptargumente hinsichtlich der Untersuchung zur Bestandsstrecke präsentiert wurden. Auf der Projektwebsite werden noch ergänzende Infos veröffentlicht. Sobald dies erfolgt ist, kann gerne auch ein Hinweis seitens der Moderation versandt werden.

Es gibt ja gewisse Vorgaben für die Planung wie Mindestradius, Geschwindigkeit und maximale Steigungen. Würden diese bei einem Ausbau der Bestandsstrecke dann wegfallen?

- Bei einem Ausbau der Bestandsstrecke als Alternative zur NSB wären die Ausbauziele des BVWP, insbesondere im Hinblick auf die Geschwindigkeit, nicht zu erreichen, da sich ein drittes Gleis an die Radien der Bestandsstrecke anpassen müsste. Im Schnitt wird derzeit auf der Bestandsstrecke eine Geschwindigkeit von ca.

110-140 km/h gefahren. Die Vorgabe der maximalen Steigung von 12,5 Promille kann erfüllt werden, da die Bestandsstrecke als Flachbahn geführt wird.

Vorstellung reduzierte Grobtrassen

Das Planungsteam stellt den Mitgliedern anhand der Folien die reduzierte Anzahl von Grobtrassen vor. Die 5 verbliebenen Varianten sind nach wie vor auf Grobtrassenniveau. Diese enthalten nach wie vor sensible Punkte, die in der vertieften Planung genauer untersucht werden. Die Reduzierung erfolgte anhand von Variantenvergleichen, wie sie in der letzten Sitzung exemplarisch vorgestellt wurden.

Diskussion

Muss dort, wo die Trassenführung jetzt oberirdisch eingezeichnet ist, jedenfalls oberirdisch gefahren werden? Oder ist dort auch ein Tunnel möglich?

- Die Planungstiefe der verbliebenen Grobtrassen hat sich gegenüber Stand Juni '18 nicht verändert. Die Voraussetzungen für die dargestellten Tunnelführungen sind gleichgeblieben (nur dort, wo es aufgrund von geschlossenen Siedlungsgebieten oder der Topografie nicht anders geht). Es kann sich aber ggf. im Laufe der vertieften Planungen in div. Streckenabschnitten noch ein Tunnel ergeben.

Wie weit geht der Seeton-Bereich in Richtung Norden? Dort ist ja kein Tunnel möglich.

- Der Seetonbereich beginnt ca. nördlich von Reischenhart, wobei die Übergänge fließend sind. In jenen Bereichen, wo der Seeton sehr mächtig ist, ist die Errichtung eines Tunnels mit Bebauung darüber mit zu großen Risiken verbunden.
- Die vertiefte Planung wird ggf. Punkte identifizieren, wo möglicherweise noch zusätzliche Tunnel notwendig sind. Diese müssen bei schwierigen Verhältnissen ggf. auch in Sonderbauweisen errichtet werden.

Eine landwirtschaftliche Nutzung über einem Tunnel im Seeton ist also denkbar?

- Das kann zumindest nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Die geologischen Untersuchungen in diesem Bereich laufen aber noch.

Im Bereich Kolbermoor gibt es ja ein FFH-Gebiet. Weshalb sind die Westtrassen, die in diesem Bereich verlaufen, noch nicht weggefallen?

- Das angesprochene FFH-Gebiet wird von der Variante Türkis tangiert, aber nicht durchfahren. Diese Tangierung wurde auch in den Vergleichen berücksichtigt. Das ist jedenfalls ein kritischer Punkt, den man sich in der vertieften Planung noch genauer anschauen muss.

Kann man bereits sagen, ob die Querungen der Autobahn unter- oder oberirdisch verlaufen?

- Die Planungen befinden sich nach wie vor „nur“ auf Grobtrassenniveau. Die Ausgestaltungen von Querungen bestehender Infrastruktur sind Gegenstand der vertieften Planung.

Wie nahe darf man neben der Autobahn bauen?

- Es gibt einen gesetzlichen Schutzstreifen bzw. Mindestabstand für Bebauungen neben der Autobahn. Dieser kann in Abstimmung mit dem Autobahnbetreiber unterschritten werden.

Könnte der Tunnel, der jetzt bei Kirnstein endet, auch verlängert werden, wenn Reischenhart die Verknüpfungsstelle ist?

- Bis dorthin (Bereich Kirnstein) ist die Streckenführung nur im Tunnel möglich. Ob es darüber hinaus auch Kriterien für eine mögliche Verlängerung des Tunnels gibt, wird die vertieften Planung zeigen.

Es sieht so aus, als ob die Verknüpfungsstelle Reischenhart direkt über der Autobahn liegt.

- Die Lage der Verknüpfungsstelle hat sich nicht verändert. Es ist lediglich ein Ast für die Grobtrasse „Variante Bad Feilnbach“ weggefallen. -> Siehe dazu auch Schema-Skizzen der Verknüpfungsstellen aus der 11. Forenrunde.

Könnte man den nördlichen Verlauf von Oliv und Gelb mit dem südlichen Verlauf von Türkis kombinieren?

- Ja, ab der Verknüpfungsstelle Reischenhart, die mit allen diesen Varianten möglich ist. Die Variante Türkis basiert auf einem Vorschlag aus der Region und findet sich daher nicht in dieser Form auf der Karte vom Juni 2018.

Warum hat die Variante Oliv im Bereich Bad Aibling zwei Varianten?

- Hier hat der Vergleich kein eindeutiges Ergebnis erzielt. Daher wurden beide Varianten in die vertiefende Planung mitgenommen. Die Detaillergebnisse des Vergleichs sind auch im Web-GIS einsehbar.

Warum ist die Variante Blau überhaupt noch dabei? Hier muss ja zwei Mal der Inn gequert werden.

- Die Reduzierung erfolgt anhand der vergleichenden Bewertung. Es sind jene Varianten weggefallen, die in den Vergleichen schlechter abgeschnitten haben.

Die Variante Violett kommt dem Wunsch der Bevölkerung am nächsten. Diese Strecke ist aber auch die längste mit höchsten Tunnelanteil und somit wahrscheinlich die teuerste. Wie realistisch ist diese Variante?

- Laut jetzigem Planungsstand sind alle verbliebenen Varianten realistisch. Weitere Details wird die Bewertung anhand des Kriterienkataloges in der vertieften Planung zeigen. Da werden auch die entsprechenden Kostenansätze berücksichtigt.

Kann es auch sein, dass eine ganz andere Trasse kommt?

- Aktuell gehen nur diese 5 Varianten aus der Planung hervor, die jetzt vertieft geplant werden. Geringfügige Anpassungen können sich noch ergeben.

Es wurde anscheinend auch gesagt, dass wir die wirtschaftlichste Trasse planen müssen.

- Das stimmt so nicht und entspricht auch nicht unserem Vorgehen im Trassenauswahlverfahren. Der Kriterienkatalog beinhaltet verschiedenste Kriterien, welche die Grundlage für die Bewertung darstellen. Die Kosten sind ein Kriterium, aber nicht das einzige.

Die Variante Violett geht nach der Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB oberirdisch weiter und führt erst bei Nussdorf wieder in den Tunnel. Kann die Trasse auch schon früher wieder untertunnelt werden?

- Dieser Abschnitt ist oberirdisch dargestellt, da ein Tunnel anhand der einheitlich angewandten Kriterien nicht zwingend notwendig ist.
- In der vertieften Planung wird auch noch eine mögliche Untertunnelung genauer untersucht. Mit derzeitigem Kenntnisstand stellt sich jedoch die Unterquerung des Inns an dieser Stelle als Herausforderung dar.

Es wurde bereits gesagt, dass dort eine Untertunnelung des Inns nach der Verknüpfungsstelle nicht möglich ist.

Vorstellung Web-GIS Anwendung

Das Planungsteam zeigt den Mitgliedern live die Web-GIS Anwendung. Diese ist unter <https://www.brennernordzulauf.eu/reduzierte-grobtrassen.html> abrufbar. Hier können alle Übersichtskarten, Einzelkarten und die detaillierten Ergebnisse der Vergleiche für alle Kriterien und jede Gemeinde eingesehen werden. Durch die Symbole auf der rechten Seite kann zwischen den verschiedenen Planungsständen ausgewählt werden. Alternativ kann auch der Name einer Gemeinde in das Suchfeld eingegeben, oder die Gemeinde auf der Karte angeklickt werden um die Vergleiche abzurufen.

Diskussion

Die Vergleiche sind ja alle durchnummeriert. Allerdings fehlen einige Nummern. Wie ergibt sich das?

- Die Nummern wurden bereits am Anfang für alle Abschnittsvergleiche vergeben. Im Zuge der Bewertungen sind aber einige Abschnitte weggefallen, deren Vergleiche in Folge nicht mehr notwendig waren. Daher „fehlen“ diese Nummern.

Die Projektleitung nimmt die Anregung auf, eine Liste mit allen Vergleichsnummern und dem jeweiligen Hinweis „entfällt“ zu erstellen.

Bei den Vergleichen wurde abgewogen, dass die Verlegung der Bestandsstrecke ein Nullsummenspiel ist. Durch die Auflassung der alten Strecke wird jene Fläche frei, die für die neue Trassenführung gebraucht wird. Aber in der Realität ist es ja nicht ganz so einfach. Die Rekultivierung nimmt einige Zeit in Anspruch und es muss auch die Verlegung von Begleitinfrastruktur wie beispielsweise Parkplätze mitbedacht werden.

Viele Bewohner gehen aktuell zu Fuß vom Bahnhof nach Hause. Das wird bei einer Verlegung des Bahnhofs nicht mehr möglich sein. Wie wird das berücksichtigt?

- Der reine Flächenverbrauch der Trasse ist bei der Verlegung nach jetzigem Planungsstand ein quasi Nullsummenspiel. Weitere Faktoren, wie beispielsweise Kosten und Aufwendungen für Rekultivierung, Verlegungen begleitender Infrastruktur oder Infrastrukturen Dritter, sind im jetzigen Planungsstand noch nicht dargestellt, werden aber in der vertieften Planung berücksichtigt.

- Die vergleichende Bewertung erfolgte anhand der Teilkriterien aus dem Katalog, soweit mit derzeitiger Planungstiefe anwendbar. In der nächsten Stufe werden die Vergleiche neu angesetzt. Die Bewertung erfolgt dann auf Indikatorebene und wird somit viel detaillierter. Es kann also sein, dass ein Teilkriterium, welches jetzt als „indifferent“ beurteilt wird, dann ein deutlicheres Ergebnis erzielt.

Warum sind die oberirdischen Varianten noch dabei? Wenn die Kosten nicht berücksichtigt werden, müsste doch ein Tunnel im Vergleich immer besser abschneiden?

- Es stimmt, dass ohne Berücksichtigung der Kosten ein Tunnel im direkten Vergleich überwiegend besser abschneiden würde. Daher wurden bei der Bewertung nur vergleichbare Teilabschnitte verglichen: Beispielsweise ähnlich lange Tunnel miteinander oder zwei oberirdische Abschnitte miteinander.
- Die Kosten werden erst in der vertieften Planung berücksichtigt und fließen in der Endbewertung der Trassenauswahl gemeinsam mit den Nutzenpunkten ein.

Muss am Ende ein bestimmter Kosten-Nutzen-Faktor eingehalten werden?

- Das ist ein Thema des deutschen Bundestags. In unseren Planungen werden entsprechenden Nutzenpunkte nach dem Kriterienkatalog wie auch die Kosten der Trassen ermittelt.

Wäre eine Kombination der Variante Türkis mit der Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB möglich? Dadurch würde man sich die Verknüpfungsstellen Breitmoos und Reischenhart sparen. Vielleicht ist das trassierungstechnisch ja machbar.

- Diese Kombination ist nach dem derzeitigen Kenntnisstand nicht möglich. Diesen Fall haben wir uns in den Planungen bereits genauer angeschaut. Es gibt dabei trassierungstechnische Hindernisse. Wir werden das auch im Zuge der vertieften Planung noch untersuchen, und es sind auch dann noch geringfügige Anpassungen möglich.

Wurden die Raumwiderstände bereits berücksichtigt?

- Ja, darauf basieren die Grobtrassenentwürfe.

Müssen Erhaltungswege und Rettungsschächte berücksichtigt werden?

- Erhaltungswege gelten als Infrastrukturen Dritter und werden im Flächenverbrauch berücksichtigt.
- Rettungsschächte sind wahrscheinlich nicht notwendig, da die Tunnel mit zwei separaten Röhren geplant werden. Die jeweils andere Röhre ist im Regelfall dann der sichere Rettungsbereich.

Weitere Vorgehensweise und Zeitplan

Die Projektleitung erläutert den Mitgliedern den aktuellen Stand im Trassenauswahlverfahren. Die Phase „Grobtrassen“ ist nun abgeschlossen und im nächsten Schritt geht es in die vertiefte Planung. Künftig werden auch vermehrt lokale, forenspezifische Anliegen Teil der Diskussion sein. Im Zeitplan ist auch das Raumordnungsverfahren der Regierung von Oberbayern, welches ca. 6 Monate in Anspruch

nehmen wird, berücksichtigt. Bis Ende 2020 soll es eine möglichst verträgliche Trassenempfehlung geben.

Diskussion

In einer der vergangenen Sitzungen wurde ja vereinbart, dass stille Beobachter aus den anderen Foren teilnehmen dürfen. Wurde das bereits praktiziert? Gilt das Angebot auch für externe Interessierte?

- Für den GPR ist bisher keine Anfrage bei der Moderation eingegangen. Im EPR, wo fixe Beobachter installiert wurden, wurde das bei manchen Sitzungen bereits praktiziert.
- Das Angebot der stillen Beobachter gilt nur für Forenmitglieder.

4. Abschluss und Ausblick

Siehe Folien 22-23 der beiliegenden Präsentation

Alle Forenmitglieder bekommen ausgedruckte Pläne im Maßstab 1:25.000. Diese befinden sich im Druck und werden dann in den jeweiligen Gemeinden hinterlegt.

Am Freitag den 13.09.2019 wird für Forenmitglieder ein weiterer Besichtigungstermin am Südportal des BBT angeboten. Die Teilnehmerzahl ist auf 28 Plätze beschränkt. Informationen zur Anmeldung werden zeitgerecht versandt. Die Projektleitung bittet darum, sich bei unerwarteter Verhinderung verlässlich abzumelden, um den Platz für andere Interessierte freizumachen.

Das nächste Gemeindeforum Nord 1 findet am 23.09.2019 statt. Die Mitglieder erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation.

Im Juli und August werden wieder Infoveranstaltungen in den Gemeinden beider Planungsräume stattfinden. Die Einladungen dazu werden per Postwurf versandt. Alle Termine sind auch auf der Projektwebsite veröffentlicht.

Diskussion

Ich komme aus Flintsbach und habe eine Einladung für den Infomarkt in Brannenburg bekommen. Das ist ok, aber ich habe keine Einladung zur Veranstaltung in Flintsbach bekommen. Wie kann das sein? Es ist wichtig, dass die Bewohner einer Gemeinde auch die Einladung zum Infomarkt dort bekommen.

- Der Versand erfolgt per Postwurf und wird über die Post organisiert. Grundsätzlich sind alle Veranstaltungen offen und haben den gleichen Inhalt.
- Die Bewohner einer Gemeinde sollten aber natürlich auch die Einladung zu „ihrem“ Infomarkt bekommen. Die Projektleitung wird diesbezüglich nochmals bei der Post nachfragen.

Einige Gemeinden, wie Niederndorf und Ebbs, sind ja von den reduzierten Grobtrassen nicht mehr direkt betroffen. Werden diese nach wie vor an den Foren teilnehmen?

- Das betrifft Gemeinden im GPR und im EPR. Das Angebot des Dialoges wird weiterhin aufrecht bleiben. Die Gemeinden können sich aber laut Geschäftsordnung auch dazu entscheiden, aus dem Dialog auszusteigen.

Am 22.7. findet ja die Infoveranstaltung in Nußdorf statt. Was wird dort präsentiert, wenn die Planungen immer noch auf Grobtrassenniveau sind?

- In den Infoveranstaltungen werden die reduzierten Grobtrassen (ähnlich wie am 1.7.) der Öffentlichkeit präsentiert und die Bevölkerung hat die Möglichkeit, direkt Fragen an das Planungsteam und die Projektleitung zu stellen. Es sind auch Bildschirme mit Web-Gis Zugang aufgestellt. Die bisher stattgefundenen Infoveranstaltungen waren sehr gut besucht.

Die Moderation leitet zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein.

Einige Mitglieder betonen, dass die vertiefte Planung interessant wird, wenn über detailliertere Infos diskutiert werden kann. Die Infos auf dem Web-GIS Portal sind sehr informativ. Andere sind enttäuscht über das Ergebnis der Untersuchung zur Bestandsstrecke und stellen fest, dass es immer noch Unklarheiten gibt.

Das Planungsteam wird jetzt mit der vertiefenden Planung beginnen. Die Projektleitung bedankt sich für die Teilnahme und die Diskussion.

Zusammengestellt am 09.07.2019

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (clavis GmbH)

Anlagen:

- Präsentation GF Nord 1 vom 08.07.2019
- Anwesenheitsliste

17. GEMEINDEFORUM NORD 1

08. JULI 2019, NUSSDORF

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 17. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung
- ❖ Erläuterungen zur reduzierten Anzahl von Grobtrassen
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 17. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung
- ❖ Erläuterungen zur reduzierten Anzahl von Grobtrassen
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

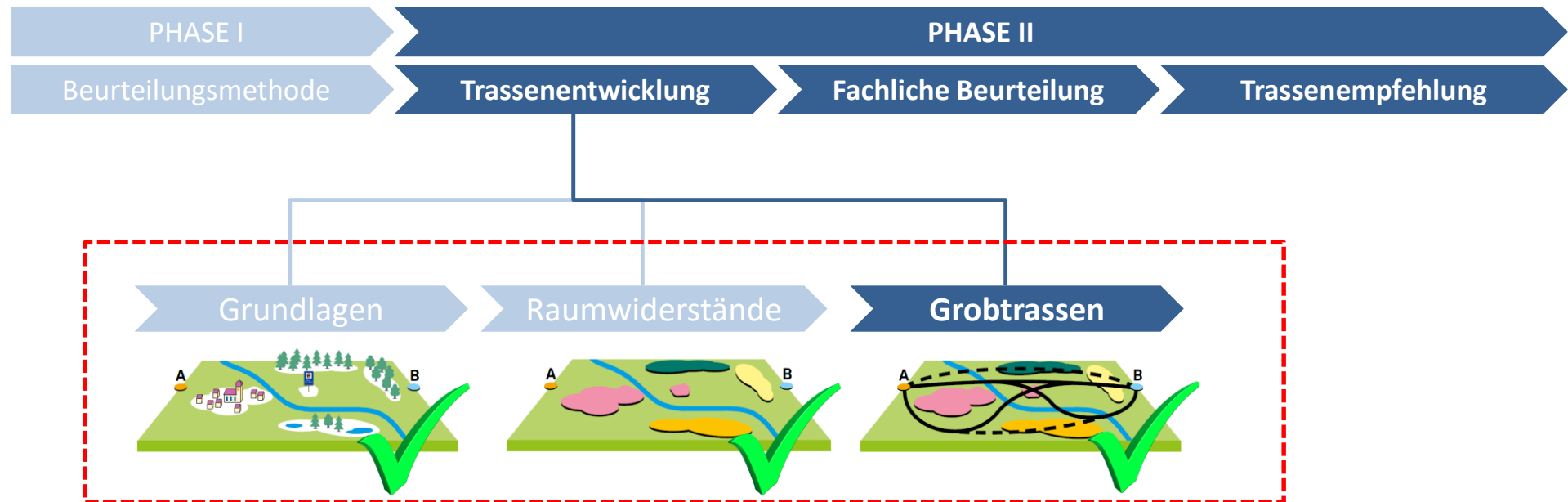
Gemeindeforum

Tagesordnung 17. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung
- ❖ **Erläuterungen zur reduzierten Anzahl von Grobtrassen**
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

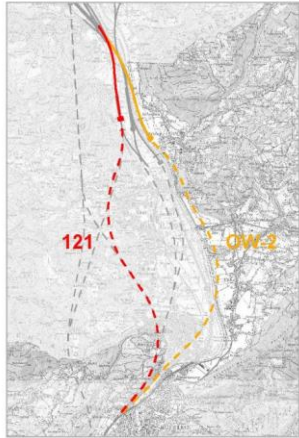
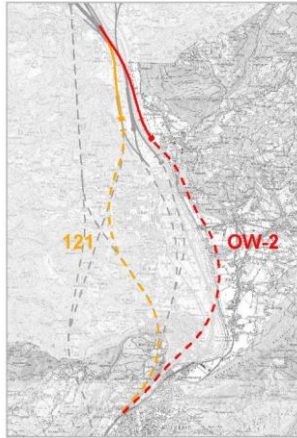
Trassenauswahlverfahren

Abschluss der Grobtrassenentwicklung und -auswahl



Erläuterungen zu reduzierten Anzahl von Grobtrassen

Exemplarischer Vergleich Nr. 48

Vergleich Nr.: 48 Stand: 01.07.2019	Variantenabschnitt 121	Variantenabschnitt OW-2
Gemeinden:	Flintsbach a. I., Oberaudorf, Erl, Niederndorf, Kiedersfelden, Ebbs, Kufstein, Langkampfen	
Teilabschnitte	W-31, W-23	OW-2
Länge	14,79 km	16,16 km
Trassenführung	Oberirdisch und Tunnel	
		

Vollständiger Vergleich siehe:
<https://www.brennernordzulauf.eu/webgis.html>

FAZIT Fachbereich 1 Verkehr und Technik	besser	
FAZIT Fachbereich 2 Raum und Umwelt	geringfügig besser !	!
GESAMTERGEBNIS	EMPFEHLUNG	

Bestandsstreckenuntersuchung Brenner-Nordzulauf DB Netz AG

Schlussfolgerungen



Kapazitäten und Verkehr

- geringere Geschwindigkeit ermöglicht keine attraktiven Angebote im Fernverkehr; Ziele des BVWP nicht erfüllt
- Ausbau des Personenverkehrs mit hoher Qualität nicht möglich
- Steht einer nachhaltigen Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene entgegen



Eingriffe

- Eingriffe in Siedlungen und zahlreiche Wohnbebauungen
- umfangreiche Umbaumaßnahmen im Knoten Rosenheim führen über Jahre zu betrieblichen Einschränkungen



Lärm und Erschütterung

- deutlich höhere Belastung der Gemeinden entlang der Bestandsstrecke

Der Ausbau der Bestandsstrecke als Alternative zur Neubaustrecke ist nicht weiter zu verfolgen, da er nicht zukunftsorientiert ist.

Reduzierte Grobtrassen

Variante „Türkis“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

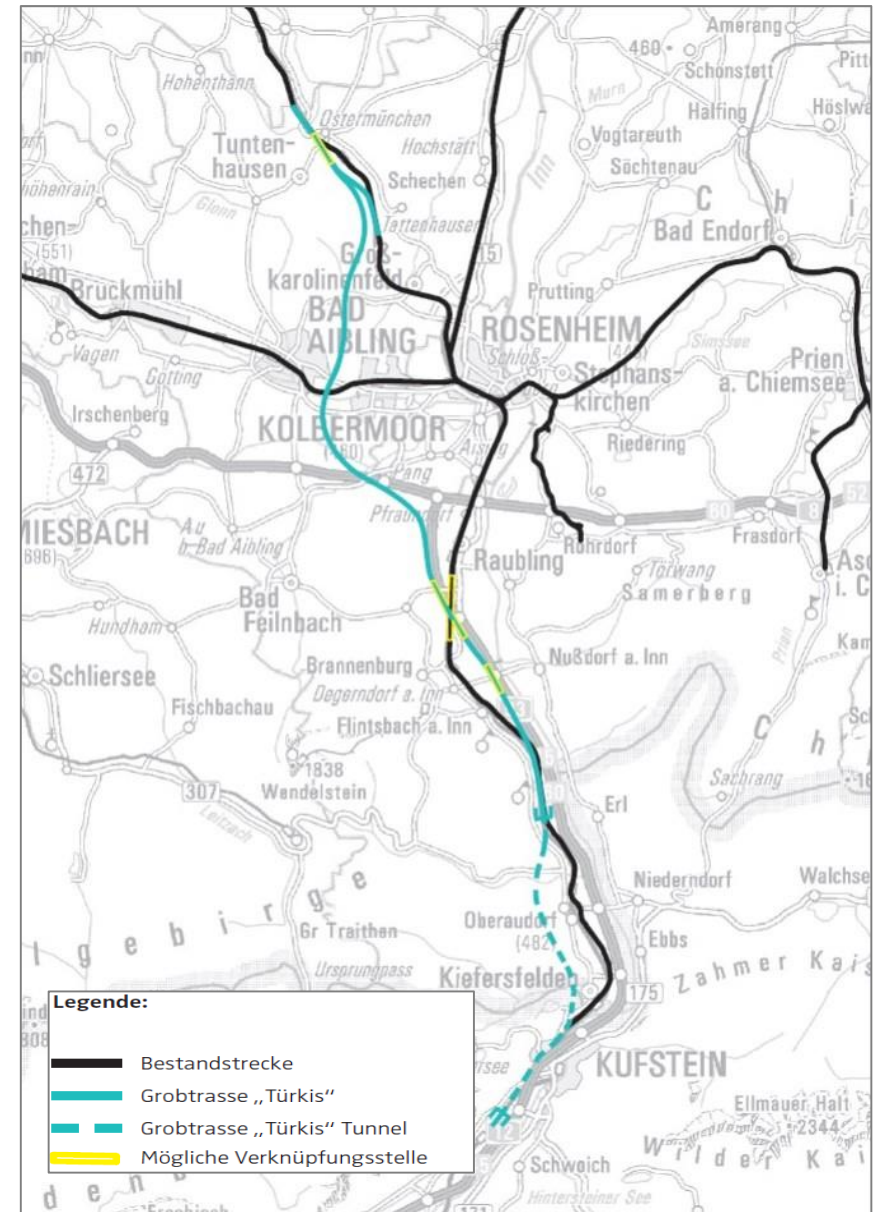
- Tuntenhausen, Großkarolinenfeld, Bad Aibling, Kolbermoor, Raubling, Brannenburg, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

mögliche Verknüpfungsstellen südlich von Rosenheim: „Reischenhart“ und „Breitmoos“

mögliche Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim: „Ostermünchen“

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

Hinweis: Ab der Verknüpfungsstelle „Ostermünchen“ schließt der nächste Abschnitt einer Neubaustrecke in Richtung Grafing Bhf. an. Die Planungen in diesem Bereich haben noch nicht begonnen.



Reduzierte Grobtrassen

Variante „Gelb“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

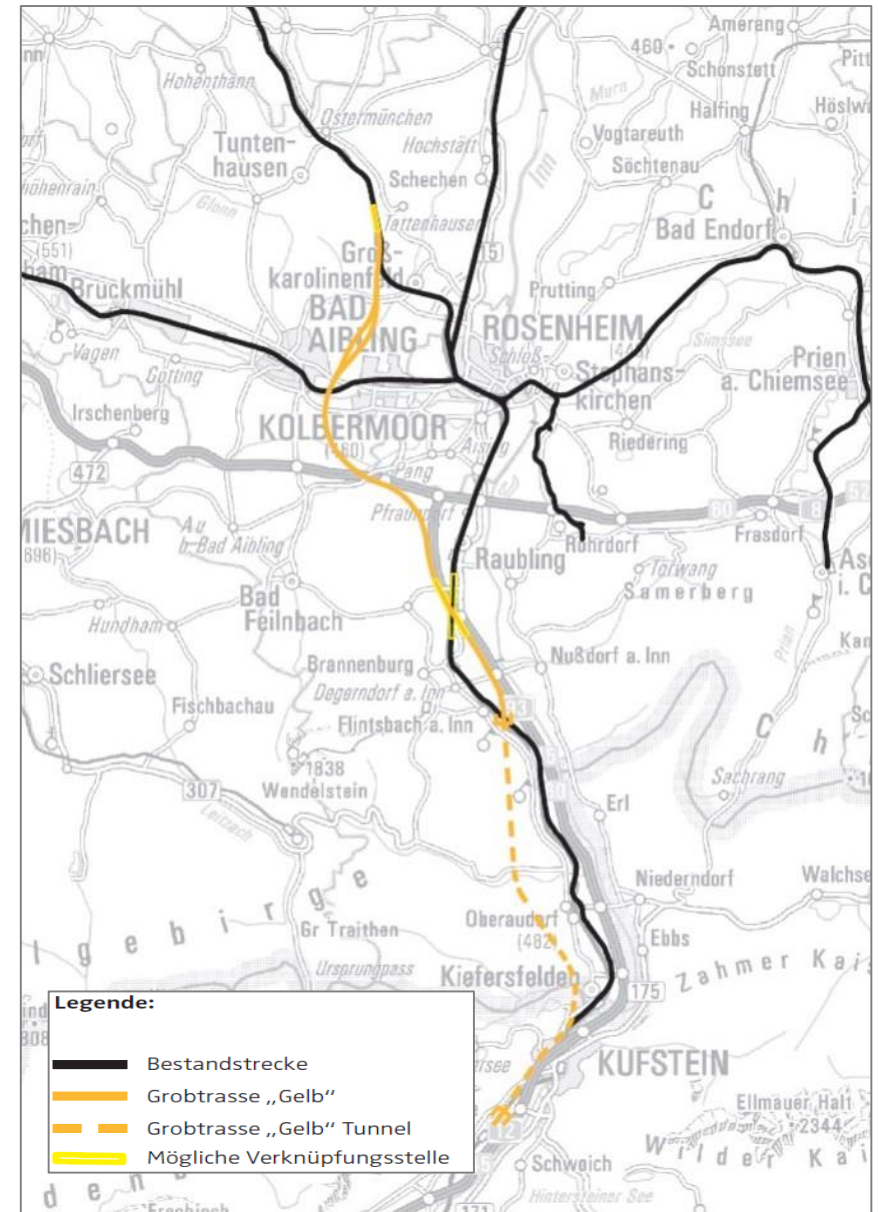
- Tuntenhausen, Großkarolinenfeld, Bad Aibling, Kolbermoor, Raubling, Brannenburg, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

mögliche Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim:
„Reischenhart“

mögliche Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim:
„Riederbach“

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

Hinweis: Ab der Verknüpfungsstelle „Riederbach“ schließt der nächste Abschnitt einer Neubaustrecke in Richtung Grafing Bhf. an. Die Planungen in diesem Bereich haben noch nicht begonnen.



Reduzierte Grobtrassen

Variante „Oliv“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

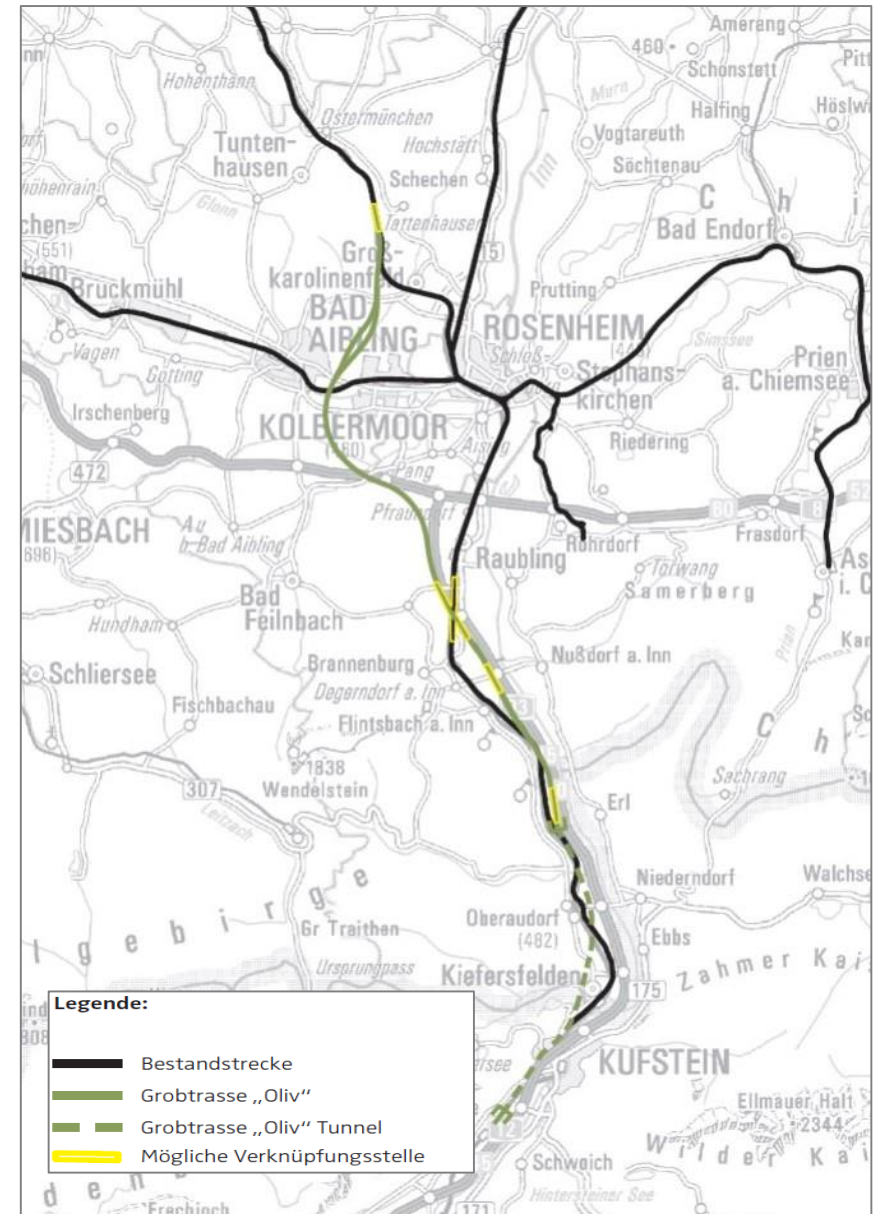
- Tuntenhäuser, Großkarolinenfeld, Bad Aibling, Kolbermoor, Raubling, Brannenburg, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

mögliche Verknüpfungsstellen südlich von Rosenheim: „Niederaudorf-BAB“, „Breitmoos“ und „Reischenhart“

mögliche Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim: „Riederbach“

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

Hinweis: Ab der Verknüpfungsstelle „Riederbach“ schließt der nächste Abschnitt einer Neubaustrecke in Richtung Grafing Bhf. an. Die Planungen in diesem Bereich haben noch nicht begonnen.



Reduzierte Grobtrassen

Variante „Blau“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

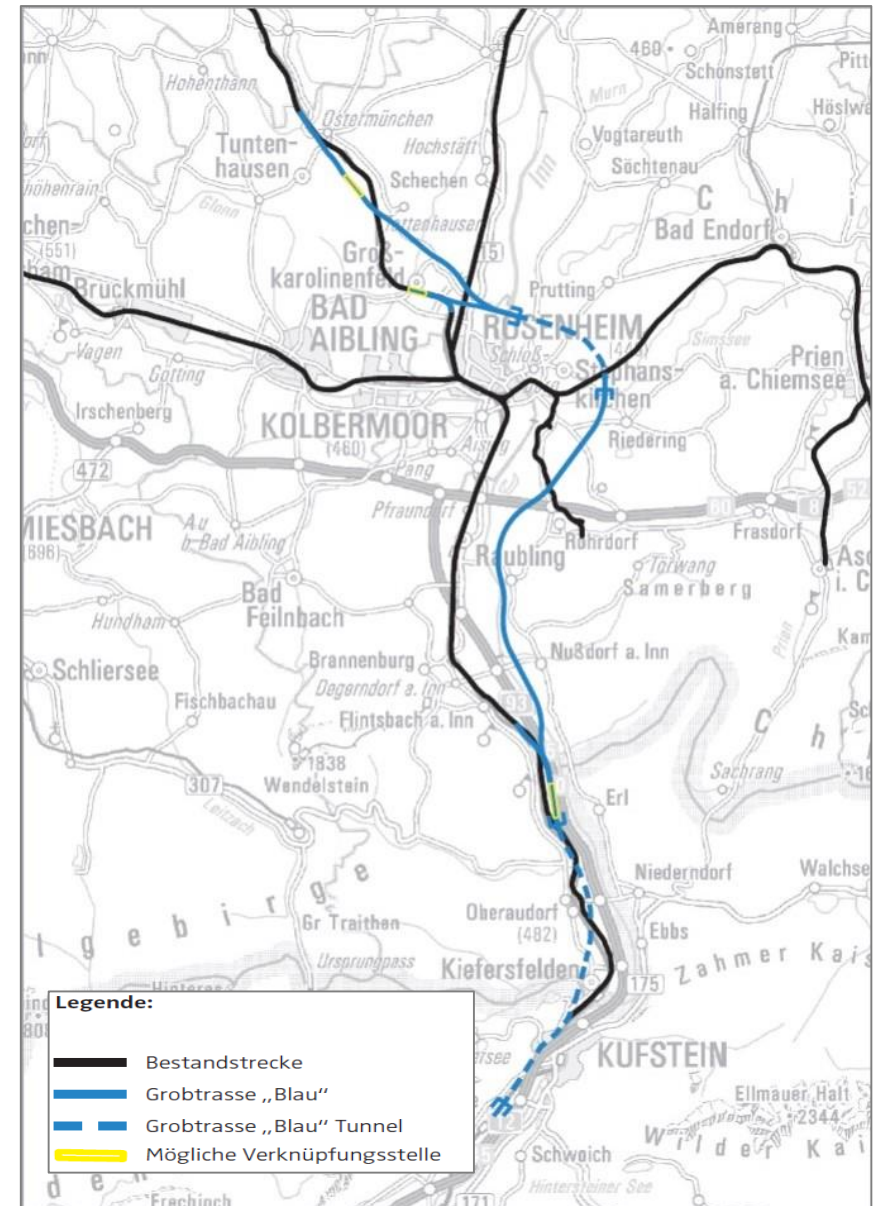
- Tuntenhausen, Großkarolinenfeld, Schechen, Rosenheim, Prutting, Stephanskirchen, Riedering, Rohrdorf, Neubeuern, Nußdorf, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

mögliche Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim:
„Niederaudorf-BAB“

mögliche Verknüpfungsstellen nördlich von Rosenheim:
„Großkarolinenfeld“ und „Aubenhäuser“

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

Hinweis: Ab der jeweiligen Verknüpfungsstelle Rosenheim Nord schließt der nächste Abschnitt einer Neubaustrecke in Richtung Grafing Bhf. an. Die Planungen in diesem Bereich haben noch nicht begonnen.



Reduzierte Grobtrassen

Variante „Violett“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

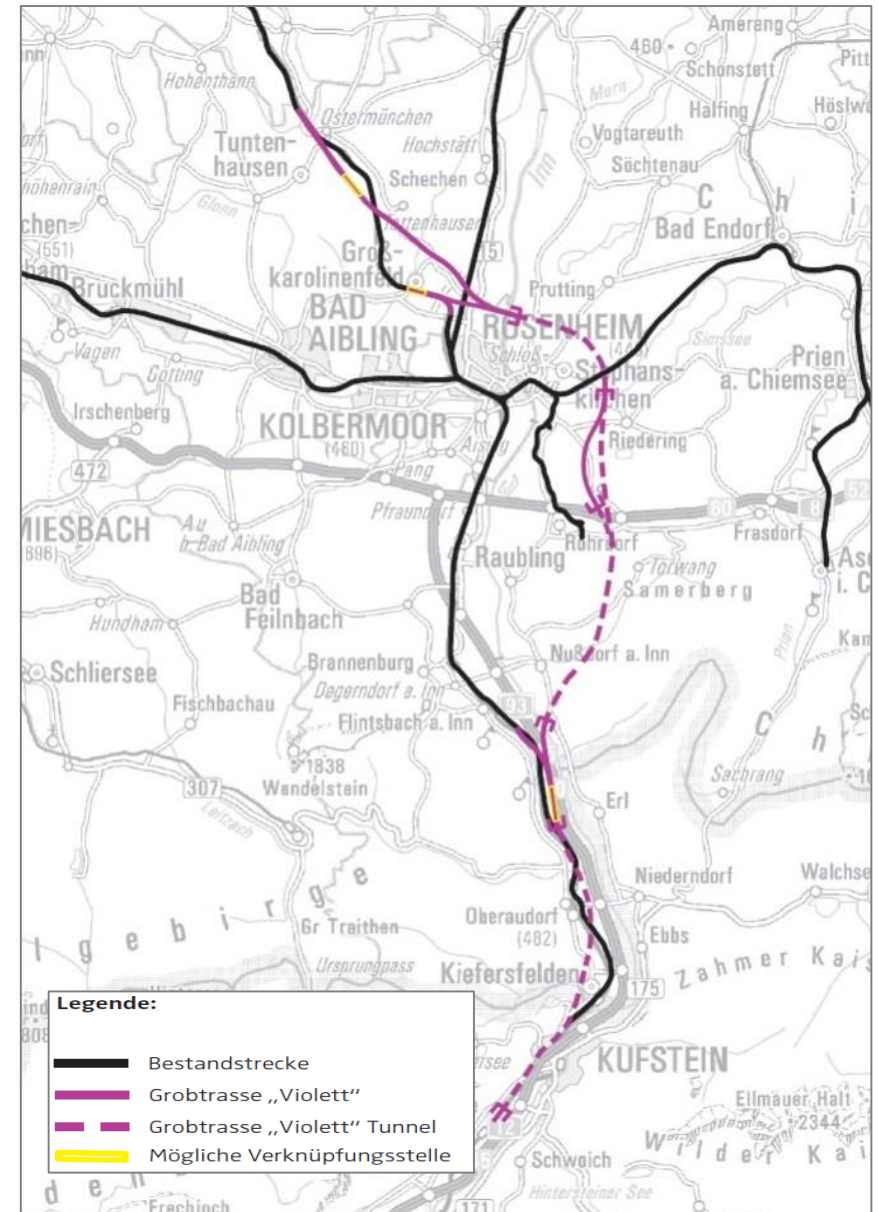
- Tunttenham, Großkarolinenfeld, Schechen, Rosenheim, Prutting, Stephanskirchen, Riedering, Rohrdorf, Samerberg, Nußdorf, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

mögliche Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim:
„Niederaudorf-BAB“

mögliche Verknüpfungsstellen nördlich von Rosenheim:
„Großkarolinenfeld“ und „Aubenhäuser“

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

Hinweis: Ab der jeweiligen Verknüpfungsstelle Rosenheim Nord schließt der nächste Abschnitt einer Neubaustrecke in Richtung Grafing Bhf. an. Die Planungen in diesem Bereich haben noch nicht begonnen.



Reduzierte Grobtrassen

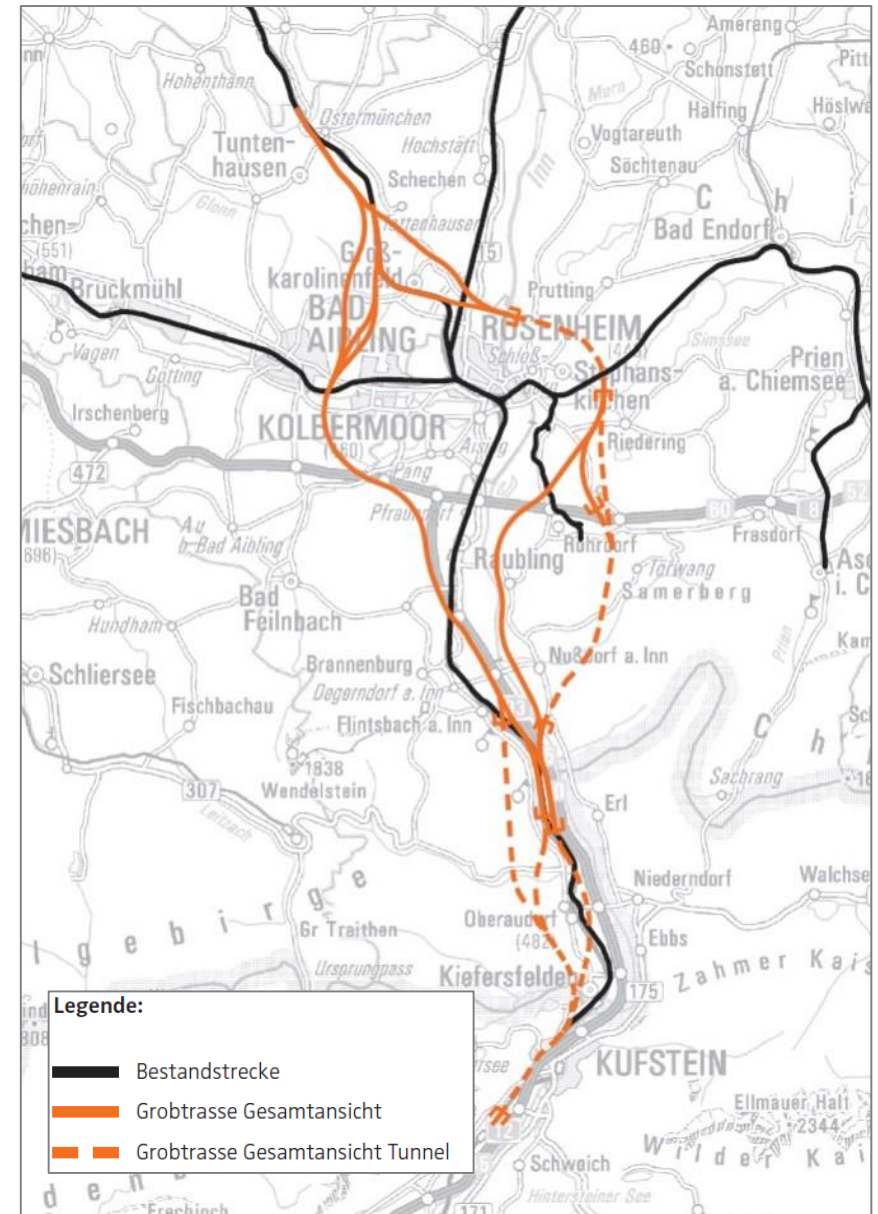
Zusammenfassung

Es konnten 5 Grobtrassen für die vertiefende Planung identifiziert werden.

In 4 der 5 Grobtrassen sind Vorschläge der Bürger eingeflossen.

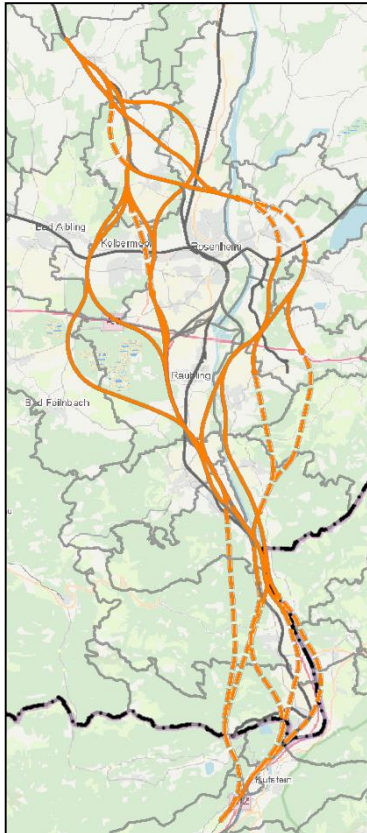
Jede Variante enthält oberirdische und unterirdische Trassenanteile.

Jede Variante enthält kritische Punkte/Bereiche, die in der weiteren Planung betrachtet werden müssen.

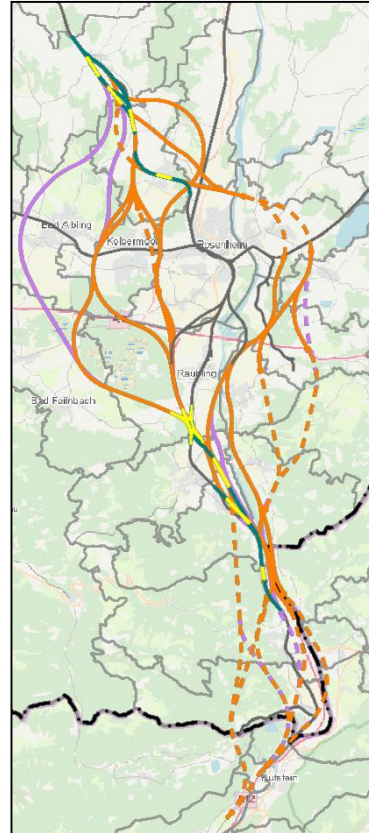


Reduzierte Grobtrassen – Darstellung in WebGIS-Anwendung

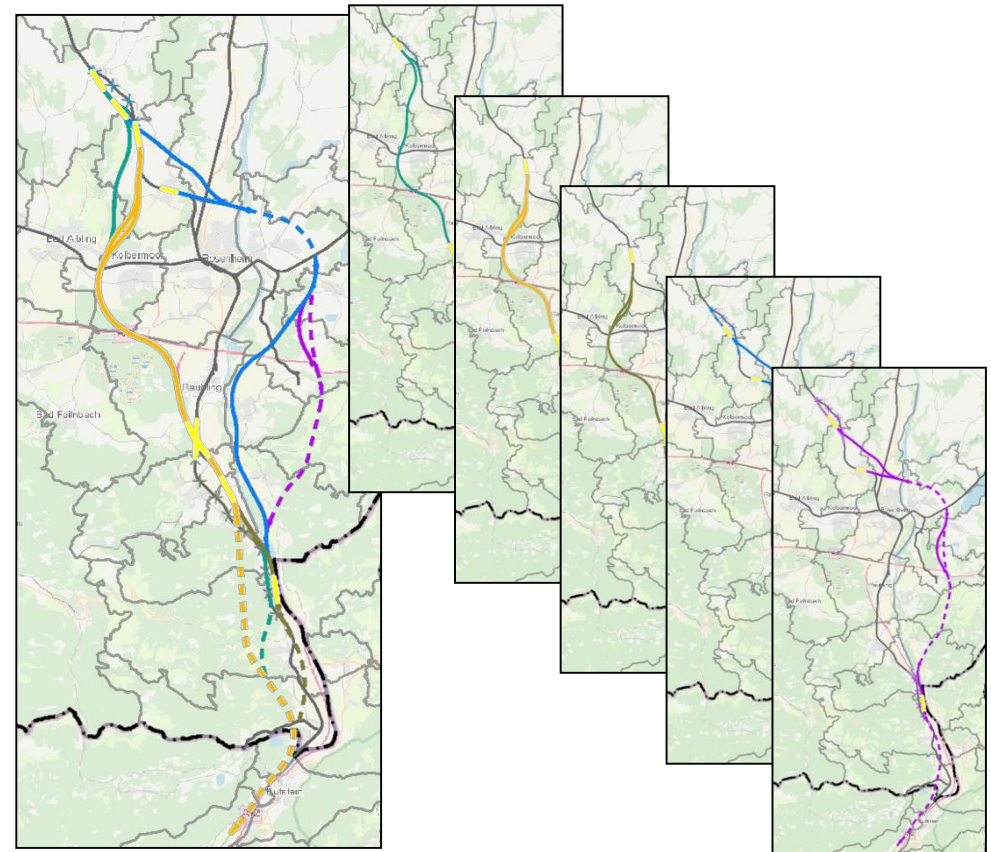
Darstellung der unterschiedlichen Planungsstände



Stand Juni 2018



Stand Juni 2018 mit
Grobtrassen aus der
Region



Stand Juli 2019
(Gesamt- und Einzeldarstellungen)

Reduzierte Grobtrassen – Darstellung in WebGIS-Anwendung

Übersicht über durchgeführte Grobtrassenvergleiche je Gemeinde

Vergleich

Gemeinde Raubling

im WebGIS anzeigen

Grobtrassenvergleich Nr.	Thumbnail
Grobtrassenvergleich Nr. 1	
Grobtrassenvergleich Nr. 3	

Hausham
St. F. ersee

Gemeinden

Gemeinde Raubling

Land D

Vergleich

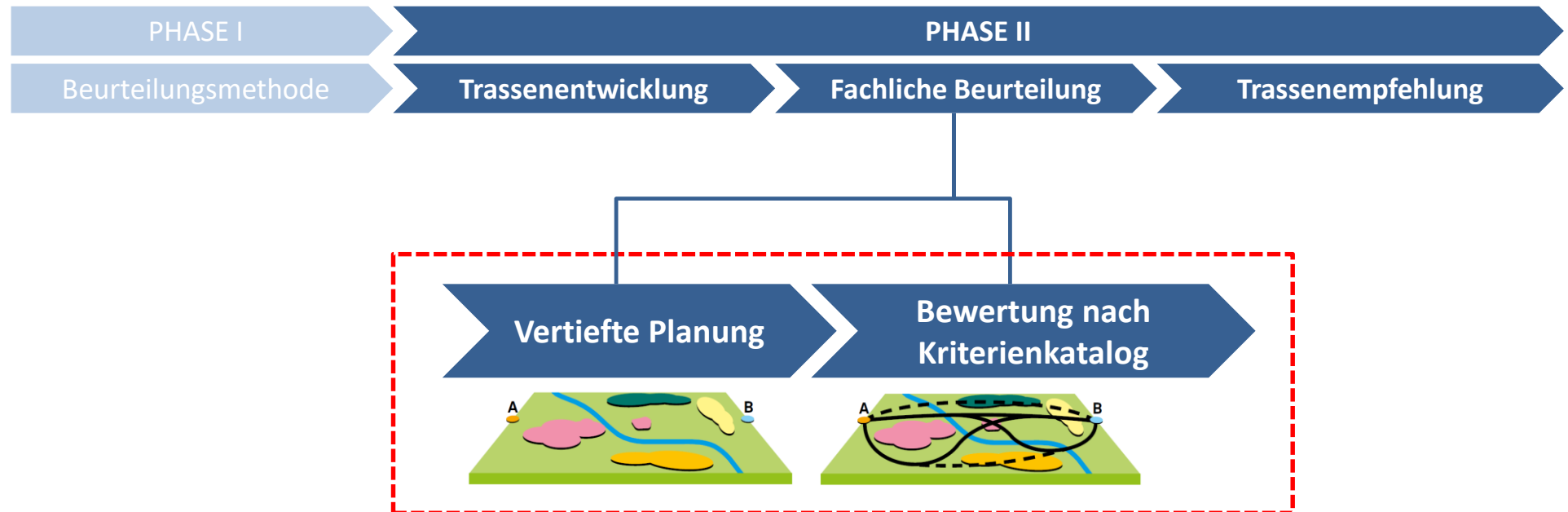
Länge	14,00 km	12,10 km
Trassenführung	Oberirdisch, kein Tunnel	Oberirdisch, kein Tunnel
Verknüpfungsstelle(n) im betrachteten Abschnitt		

Map labels: Kolbermoor, Rosenheim, Prien am Chiemsee, Raubling, A 8, B 15, 105.

<https://www.brennernordzulauf.eu/webgis.html>

Trassenauswahlverfahren - Vorgehensweise

Weitere Ablauf in der fachlichen Beurteilung



Trassenauswahlverfahren - Vorgehensweise

Was passiert in der vertieften Planung?

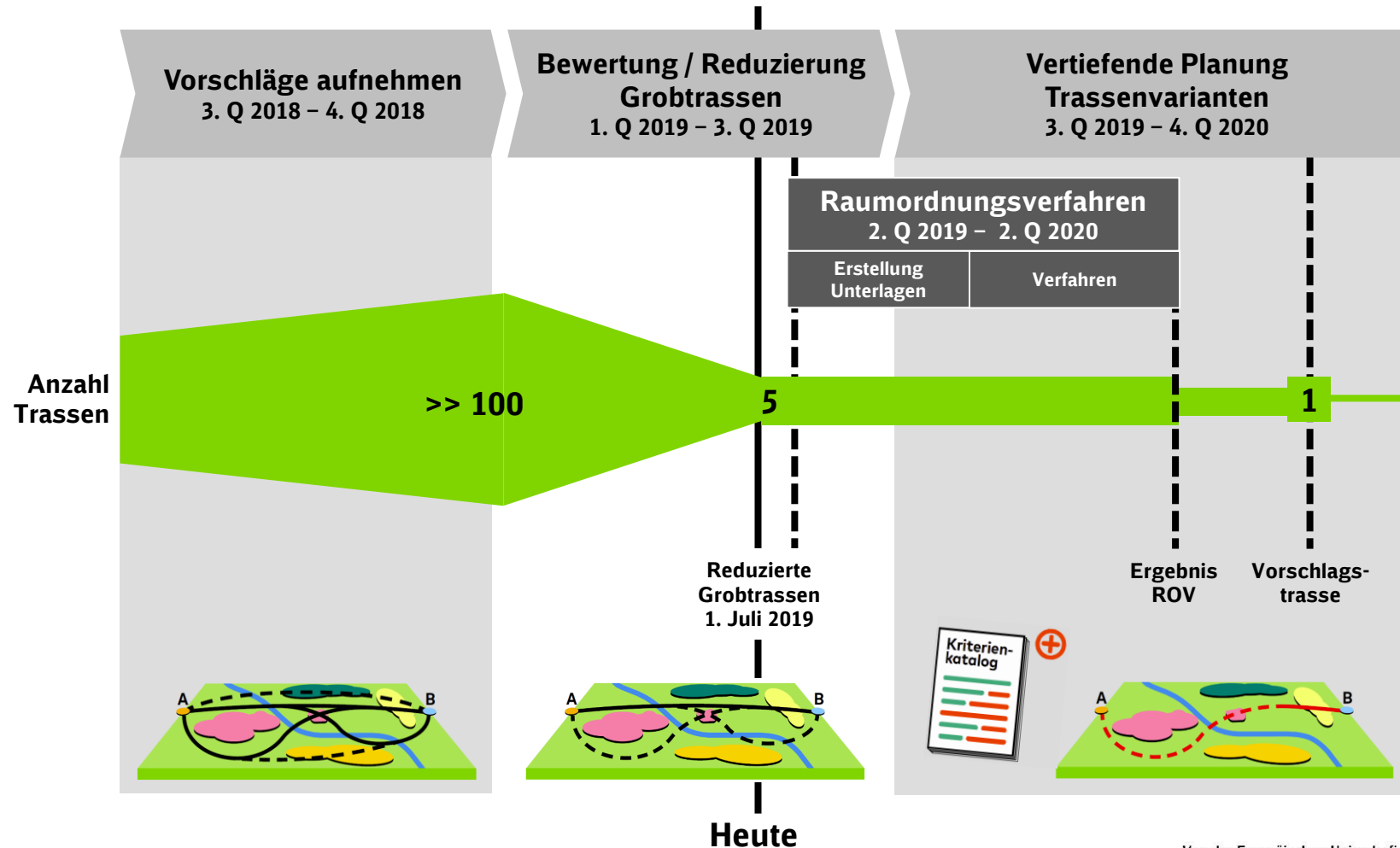
Die Planung der Grobtrassenvarianten wird soweit vertieft, dass alle Kriterien des abgestimmten Kriterienkatalogs analysiert, fachlich bewertet und erste grobe Kostenschätzungen erstellt werden können.

Für jede Grobtrassenvariante erfolgt:

- Detaillierung der Grundlagenerhebung im näheren Umfeld der Grobtrasse
- Überprüfung und Fortschreibung der betrieblichen Anforderungen
- Trassierung eines Höhenverlaufs
- Darstellung des Trassenverlaufs in Lage und Höhe
- Entwicklung und Darstellung eines Konzeptes für Großbauwerke
- Grobe Kostenschätzung

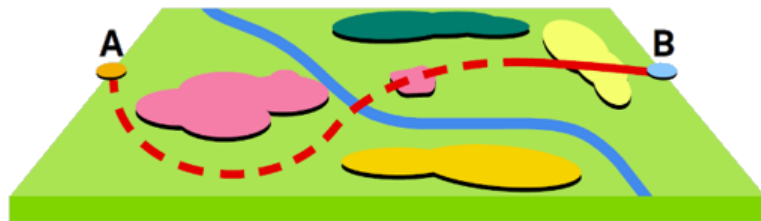
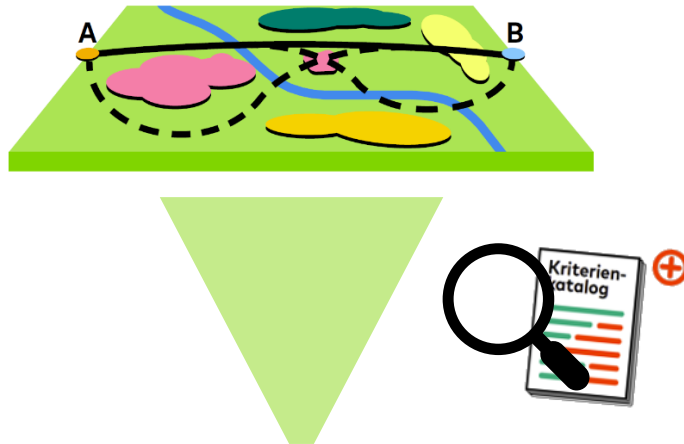
Trassenauswahlverfahren - Vorgehensweise

Zeitplan



Unser Ziel - Eine Trasse mit der Region

2019: Reduzierung auf 5 Grobtrassen



2020: Reduzierung auf 1 Trasse

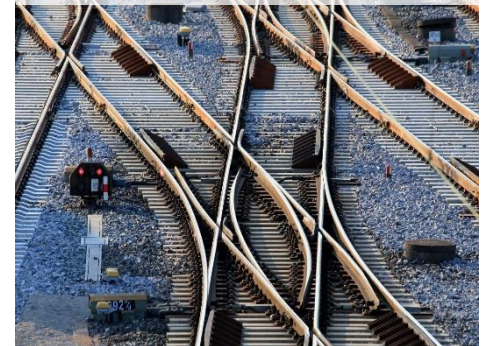
Weiterentwicklung
Schienenpersonennahverkehr



Güterverlagerung auf die
Schiene



Leistungsfähige Infrastruktur



Klimaschutz



Ausbau des
Schienenpersonenfernverkehrs



Gemeindeforum

Tagesordnung 17. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung
- ❖ Erläuterungen zur reduzierten Anzahl von Grobtrassen
- ❖ **Fragen und Diskussion**
- ❖ Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 17. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung
- ❖ Erläuterungen zur reduzierten Anzahl von Grobtrassen
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ **Abschluss und Termine**

Ausblick und Abschluss

Termine Gemeindeforen

- ❖ 23. September: 18. Gemeindeforum Nord 1
- ❖ 25. November: 19. Gemeindeforum Nord 1

Präsentation und Vorprüfungsergebnisse werden auf www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht.

Ausblick und Abschluss

Termine Infoveranstaltungen

- **04.07. Kufstein (Kufstein, Langkampfen)**
- 05.07. Kolbermoor (Kolbermoor)
- **12.07. Niederndorf (Niederndorf, Oberaudorf, Erl)**
- **15.07. Brannenburg (Brannenburg, Bad Feilnbach)**
- 16.07. Großkarolinenfeld (Großkarolinenfeld)
- 17.07. Stephanskirchen (Stephanskirchen, Prutting)
- 18.07. Rosenheim (Rosenheim)
- **22.07. Nussdorf (Nussdorf, Samerberg)**
- **23.07. Flintsbach (Flintsbach)**
- 24.07. Riedering (Riedering)
- 25.07. Bad Aibling (Bad Aibling)
- **29.07. Rohrdorf (Rohrdorf, Neubeuern)**
- 30.07. Tuntenhausen (Tuntenhausen)
- **31.07. Kiefersfelden (Kiefersfelden, Ebbs)**
- **01.08. Raubling (Raubling)**
- 05.08. Schechen (Schechen, Vogtareuth)

-> jeweils von 16.00 – 20.00 Uhr

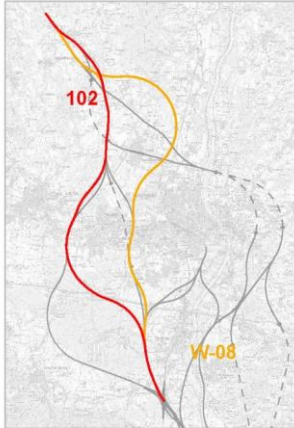
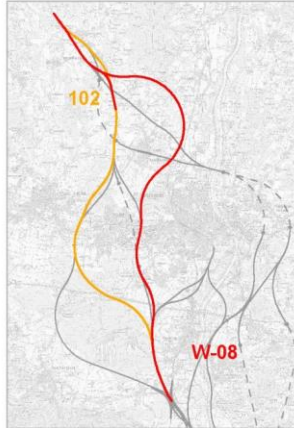
-> Einladungen werden zeitnah verschickt (Postwurfsendung)

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Erläuterungen zu reduzierten Anzahl von Grobtrassen

Exemplarischer Vergleich Nr. 04

Vergleich Nr.: 4 Stand: 01.07.2019	Variantenabschnitt 102:	Variantenabschnitt W-8: Eigenholz
Gemeinden:	Tuntenhausen, Großkarolinenfeld, Schechen, Bad Aibling, Kolbermoor, Rosenheim, Raubling	
Teilabschnitte	W-2, W-3, W-5	W-8
Länge	26,13 km	27,59 km
Trassenführung	Oberirdisch, kein Tunnel	Oberirdisch, kein Tunnel
		

Vollständiger Vergleich siehe:
<https://www.brennernordzulauf.eu/webgis.html>

FAZIT Fachbereich 1 Verkehr und Technik	gleichwertig / indifferent	gleichwertig / indifferent
FAZIT Fachbereich 2 Raum und Umwelt	besser !	!
GESAMTERGEBNIS	EMPFEHLUNG	