

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema: **11. Sitzung des Gemeindeforums Nord 1**

Datum und Uhrzeit: 16.07.2018, 16:00-18:00 Uhr

Ort: Alte Post, Gemeinde Flintsbach

TeilnehmerInnen
(ohne Titel)

Matthias Jokisch (Brannenburg)
Gottfried Brandner (Brannenburg)
Andreas Schwaiger (Brannenburg)
Josef Steer (Brannenburg)
Klaus Vogt (Brannenburg)
Stefan Lederwascher (Flintsbach)
Michael Rusp (Flintsbach)
Michael Mayer (Flintsbach)
Rudolf Birkingner (Flintsbach)
Susanne Grandauer (Nußdorf)
Balthasar Kogler (Nußdorf)
Josef Reisinger (Nußdorf)
Gerhard Kippes (Landratsamt Rosenheim – Beobachter)
Martin Eckert (IPBN)
Wieland Steigner (IPBN)
Richard Bodner (IPBN)
Torsten Gruber (DB Netz AG)
Bernd Reiter (DB Netz AG)
Peter Hofer (ÖBB Infra)
Sabine Volgger (wikopreventk)
Mariella Schimatzeck (wikopreventk)

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Rückmeldungen zum Protokoll der 10. Sitzung
 3. Aktuelles aus dem Projekt
 4. Diskussion der Grobtrassen-Entwürfe
 5. Ausblick und nächste Termine
-



1. Begrüßung

Stefan Lederwascher, erster Bürgermeister der Gemeinde Flinsbach, begrüßt die TeilnehmerInnen zur 11. Sitzung des Gemeindeforums. Er betont, dass die Informationsveranstaltungen der letzten Wochen gut und wichtig waren, damit alle denselben Wissensstand haben. Er spricht ein Lob an die Projektleitung aus, die Rede und Antwort gestanden haben, und die Ängste ernst genommen haben. Die geplante Verknüpfungsstelle und mögliche neue Bahngleise in Flinsbach sieht er als großes Problem, da der Raum der Gemeinde bereits jetzt beschränkt ist. Er betont die Wichtigkeit der Gemeindeforen als Gremium für Diskussionen.

Die Moderation leitet daraufhin die Sitzung ein und stellt die Agenda vor: Die Projektleitung wird zu ersten Erfahrungen und Rückmeldungen aus den Infoveranstaltungen und den Ergebnissen sowie Hintergrundinfos zur Forsa-Umfrage berichten. Anschließend wird das Planungsteam auf die Verknüpfungsstellen näher eingehen und der Fahrplan der Zusammenarbeit bis Ende des Jahres erläutert.

Am Beginn dieser Sitzung wurden an alle ForenteilnehmerInnen Mappen mit ausgedruckten Plänen verteilt. Diese enthalten sowohl die bereits bekannten Grobtrassenentwurfpläne mit Luftbildhintergrund als auch eine zusätzliche Darstellung auf Grundlage einer Landkarte, für eine bessere Übersicht. Darüber hinaus sind die Raumwiderstandskarten sowie alle Erklärungen zu den Verknüpfungsstellen in den Mappen.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 10. Sitzung

Es liegen keine schriftlichen Rückmeldungen zum als Entwurf gekennzeichneten Protokoll der 10. Sitzung vor. Josef Reisinger bringt zur Sitzung eine Rückmeldung ein.

Er vermisst im Protokoll auf Seite 10 eine Aussage von Peter Hofer, dass die Bahntrasse mit 30 Meter Mindestabstand zur Autobahn gebaut werden muss, um einen sechsspurigen Ausbau der Autobahn zu ermöglichen, und bittet dies zu ergänzen.

Peter Hofer erklärt, dass diese Feststellung so nicht richtig ist. Derzeit ist kein sechsspuriger Ausbau der Autobahn geplant und der PL auch kein entsprechendes Planungsprojekt dahingehend bekannt. Seine Aussage dazu bezieht sich ausschließlich auf den österreichischen Planungsraum. Laut österreichischem Bundesstraßengesetz ist ein beiderseitiger Bauverbotsbereich von 40 Meter vorgeschrieben und musste auch beim Bau des Abschnittes Kundl/Radfeld-Baumkirchen berücksichtigt werden. Dieser Mindestabstand kann in Ausnahmefällen unterschritten werden, dies bedarf jedoch jedenfalls einer Zustimmung durch die Bundesstraßenverwaltung.

Gerhard Kippes ergänzt, dass die Situation in Deutschland ähnlich ist wie in Österreich, auch dort ist eine Anbauverbotszone definiert.

Josef Reisinger ist damit nicht einverstanden und möchte den Ausbau einer sechsspurigen Autobahn im Protokoll stehen haben. Peter Hofer betont, dass er das so nicht gesagt hat und

deshalb dem auch nicht zustimmen kann. Die Moderation einigt sich mit den TeilnehmerInnen darauf, dass dieser Dissens hier im Protokoll festgehalten wird, aber nicht im Protokoll der 10. Sitzung geändert wird.

Weitere Informationen zu den Rechtsgrundlagen:

- Link zum Bundesfernstraßengesetz (DE): <http://norm.bverwg.de/jur.php?fstrg,9>
- Link zum Bundesstraßengesetz, § 21 „Bauten an Bundesstraßen“ (AT): https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetze_snummer=10011428

Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

Aus der letzten Sitzung ist noch eine Frage zur erklärenden Darstellung der Verknüpfungsstellen offen. Diese wird in der heutigen Sitzung im Zuge der Präsentation der Grobtrassen beantwortet.

3. Aktuelles aus dem Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

Siehe Folien 5-11 der beiliegenden Präsentation

Die Projektleitung erklärt, dass insgesamt 15 Infoveranstaltungen in den Gemeinden des GPR und EPR stattfinden. Die Besucherzahlen liegen im Schnitt bei 200-300 Personen. Am meisten Besucher gab es in Tuntenhausen (ca 450) und am wenigsten in Neubeuern (ca. 130). Insbesondere die Infostände mit den Grobtrassenplänen waren gut besucht. Bei jedem Termin gibt es einen Feedbackstand am Ausgang, bei dem die Moderation die Besucher einlädt, Rückmeldungen zur Veranstaltung und zum Projekt zu geben. Es können auch konkrete Vorschläge für mögliche alternative Grobtrassen eingebracht werden. Die Rückmeldungen werden anschließend erfasst und weiterverarbeitet. Der Vorwurf, dass Feedbackkärtchen weggeschmissen werden ist falsch – jede Karte wird aufgenommen. Feedback und Trassenvorschläge werden auf der Projektwebsite veröffentlicht. Bisher wurden 6 Termine ausgewertet. Folie 5 zeigt eine Zusammenfassung der Rückmeldungen.

Die Rückmeldungen zur Infoveranstaltung und dem Setting waren überwiegend positiv. Es gab den Wunsch, noch konkreter zu informieren. Das ist aufgrund der derzeitigen Planungstiefe noch nicht möglich. Zum Projekt selbst gibt es generelle Zustimmung sowie Ablehnung. Die Politik hat den klaren Auftrag, die Verlagerung auf die Schiene zu unterstützen. Vorschläge zum Projekt beinhalten vor allem die Forderung nach möglichst viel Tunnel aber teilweise auch die Bündelung der div. Infrastrukturen. Der Lärmschutz an Bestandsstrecke (BS) und Neubaustrecke (NBS) ist ein weiteres wichtiges Thema.

Peter Hofer geht spezifisch auf die Auswertung der Infoveranstaltung in Brannenburg ein. Hier waren 230 Besucher anwesend. Viele Leute waren anfangs verunsichert, aber durch persönliche Gespräche konnte mehr Klarheit geschaffen werden. Einige Besucher zeigten sich froh über Informationen aus erster Hand, während andere mit der Fülle an Grobtrassen überfordert waren. Eine Tunnelführung (auch durch das Karwendel) war immer wieder Thema sowie die Verknüpfungsstellen und die Bahnhöfe, die eigentlich nicht aus dem Ort verlegt werden sollten.

Sobald alle Veranstaltungen ausgewertet sind, wird das Feedback transparent auf der Projektwebsite veröffentlicht.

Diskussion

Einem Forenmitglied wäre es ein Anliegen, die Rückmeldungen aus Flintsbach auch im Forum zu thematisieren.

- Die Infoveranstaltung von Flintsbach ist noch nicht ausgewertet und daher heute nicht mit dabei. Beim nächsten Forentermin werden die noch ausstehenden Rückmeldungen präsentiert.

Zusätzliche Wahrnehmungen zu den Infoterminen der Forenteilnehmer:

- *Die Sorgen in Brannenburg und Flintsbach sind natürlich anders als jene der Gemeinden im Norden (Verknüpfungsstelle etc).*
- *Verlegung des Bahnhofs aus dem Ort ist ein wichtiges Thema sowie der Flächenverbrauch, den ein neuer Bahnhof mit sich bringen würde.*

Forsa-Umfrage

Siehe Folien 12-16 der beiliegenden Präsentation

Die Projektleitung berichtet, dass von Mitte Mai bis Mitte Juni eine Forsa-Umfrage anhand computergestützter Telefoninterviews durchgeführt wurde. Der Zeitraum wurde bewusst gewählt, um ein Stimmungsbild noch ohne Informationen über die Grobtrassenentwürfe zu bekommen. Befragt wurden ausschließlich Personen aus Gemeinden in den beiden Planungsräumen. Das Sample ist repräsentativ und im Vergleich zur Sonntagsfrage relativ hoch. Alle Ergebnisse und Fragen sind auf der Projektwebsite veröffentlicht:

https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/presseinformationen/2018-07-06_PI_Forsa-Umfrage.pdf

Zukünftig wird es weitere Umfragen geben. Zusammenfassend sind 3 Punkte aus den Ergebnissen besonders wichtig:

- Das Projekt ist bei 83 % der Bevölkerung in der Region bekannt und 64 % interessieren sich sehr dafür. Das ist wichtig für die frühe Bürgerbeteiligung und zeigt, dass man auf einem guten Weg ist.
- 78 % stehen dem Ausbau positiv gegenüber. Zu dieser Frage gab es die Rückmeldung, dass sie möglicherweise falsch verstanden werden kann. Daher wird zukünftig bei der Fragestellung nachgeschärft.

- Die Mehrheit der Bevölkerung wünscht sich noch mehr Informationen. Dies ist eine klare Hausaufgabe für die Projektleitung. Die Infoveranstaltungen in den Gemeinden zahlen auf dieses Konto ein. Zusätzlich ist für die Menschen vor allem die Information durch regionale Vertreter und Kommunen wichtig. Dies ist u.a. ein Auftrag für die Forenmitglieder, ihre Multiplikatorenfunktion zu nutzen.

Diskussion

Die Projektleitung stellt die Frage an die Forenmitglieder, wie mehr Infos aus den Foren in die Gemeinde getragen werden können.

Das Thema Informationsbedarf wurde in Flintsbach schon vor den Infoveranstaltungen diskutiert. Viele von den Gemeinderäten waren beispielsweise noch nie im BBT, daher wäre es eine Idee, diesen gemeinsam zu besuchen. Eine weitere Idee ist eine separate Infoveranstaltung für Gemeinderäte. Viele haben trotzdem den Wunsch, Infos aus erster Hand (Projektleitung) zu bekommen.

- Die Projektleitung nimmt dies als Anregung mit.

Ein Teilnehmer zeigt sich gespannt, ob das Infodefizit bei der nächsten Umfrage geringer sein wird. Die Leute wollen vor allem konkrete Infos zum Verlauf der Trasse und den Kosten, und die wird es ja so bald nicht geben.

In der Gemeinde Nußdorf wurde negativ aufgenommen, dass es keine eigene Infoveranstaltung im Ort gab. Den Forenmitgliedern wird vorgeworfen, sich nicht dafür eingesetzt zu haben. Daher sollten die nächsten Infoveranstaltungen in den jeweils anderen Gemeinden geplant werden oder überhaupt in jeder Gemeinde extra.

- Die Projektleitung erklärt, dass die Orte für die Infoveranstaltungen u. a. auch nach Bevölkerungszahlen geplant wurden, sodass jede Veranstaltung ungefähr gleich viele Einwohner anspricht. Die Bündelung war auch aufgrund der hohen Taktung notwendig.
- Man war diesbzgl. auch mit der Gemeinde Nußdorf in Kontakt, und hat angefragt, ob es den Bewohnern möglich ist, nach Flintsbach zu kommen. Dafür wurde extra eine Gemeinderatssitzung verschoben und die Projektleitung möchte sich für das Verständnis und Entgegenkommen der Gemeinde bedanken.
- Die Projektleitung nimmt mit, dass die zukünftige Planung der Infoveranstaltungen besser abgestimmt werden muss.

Ein Teilnehmer fragt nach den konkreten Fragestellungen. Wurde hier nach einem Ausbau der Strecke oder nach einem 3. und 4. Neubaugleis gefragt? Die Menschen denken hier, dass es um den generellen Ausbau geht und nicht konkret um den Brenner-Nordzulauf.

Leute die befragt wurden haben rückgemeldet, dass die Fragen eher zur Verlagerung gestellt wurden und eine Ableitung zum 3.+4. Neubaugleis nicht nachvollziehbar ist.

Die Unterschriftensammlung der Bürgerinitiativen gegen das Projekt zeigt ein anderes Bild.

- Die Fragen müssen jeweils im Gesamtkontext mit den vorhergehenden Fragen gesehen werden.
- Der Fragebogen wurde von Experten entwickelt. Die Projektleitung nimmt aber mit, dass bei bestimmten Fragen noch Nachschärfungen notwendig sind.

- Sämtliche Fragen und Ergebnisse sind veröffentlicht, sodass sich jeder ein eigenes Bild machen kann. Auch die Medien haben diese vollständige Auswertung erhalten.

4. Diskussion Grobtrassen-Entwürfe

Fahrplan der Zusammenarbeit

Siehe Folien 18-20 der beiliegenden Präsentation

Peter Hofer erklärt den TeilnehmerInnen anhand der Folien den Fahrplan bis und ab 2019 und was sie und das Planungsteam jeweils beitragen können. Bis Ende des Jahres ist Zeit, den aktuellen Grobtrassenplan zu verstehen und zu diskutieren. Bis zur letzten Forensitzung in diesem Jahr (November) können auch zusätzliche, alternative Vorschläge eingebracht werden. Eingegangene Entwürfe, Vorschläge und Hinweise zu potentiell kritischen Punkten werden vom Planungsteam aufgenommen und geprüft. Falls ein Vorschlag nicht weiterverfolgt werden kann, wird dies nachvollziehbar begründet. Alle Vorschläge werden außerdem dokumentiert und auf der Projektwebsite veröffentlicht. Vrsl. Anfang 2019 wird es einen aktualisierten Grobtrassenplan geben. Die anschließende Reduktion wird durch das Planungsteam vorgenommen und soll durch die Forenmitglieder auf Plausibilität und Nachvollziehbarkeit hinterfragt werden.

Diskussion

In welcher Reihenfolge wird gearbeitet? Wenn jemand zum Beispiel den Vorschlag einbringt, die Trasse entlang der Autobahn zu führen; dies ist aber aufgrund des gesetzlichen Mindestabstandes nicht möglich. Wird das zuerst geprüft oder danach? Was ist, wenn z.B. das Forum Nord 1 einen anderen Vorschlag gut findet als die Süd-Foren?

Wie sollen Vorschläge eingebracht werden, wenn man beispielsweise gegen jegliche Neubautrassen ist?

- Das ist abhängig vom Vorschlag. Die Mindestabstände sind Gegenstand der vertiefenden Planung.
- Wichtig ist, dass aus der Region Themen benannt werden, die lokal wichtig sind und ev. noch nicht berücksichtigt wurden.
- Die Bewertung erfolgt durch das Planungsteam anhand der Kriterien und nicht durch die Gemeindeforen. Wichtig ist, dass die Bewertung transparent und nachvollziehbar ist. Wenn Varianten im Zuge der Reduktion wegfallen, wird dies ebenfalls begründet und auch im Gemeindeforum thematisiert.

Ein Teilnehmer erklärt, dass er schriftlich um Stellungnahme zum Thema Trassenführung neben/unter der Autobahn gebeten hat, sodass dieses Thema endlich diskutiert wird. Es sollte erklärt werden, ob das technisch möglich ist, und warum dies nicht am Grobtrassenplan eingezeichnet ist. Dies wäre eine Trassenführung mit hoher Akzeptanz.

- Der Grobtrassenplan enthält bereits eine Variante entlang der Autobahn, bislang jedoch keine Variante im Tunnel unter der Autobahn. Der Vorschlag zur Untertunnelung der Autobahn kam auch oft bei den Infoterminen und wird von den Planern bewertet werden.

- Bis Ende des Jahres werden alle eingegangenen Vorschläge gesammelt und in Folge bewertet. Die derzeitige Grobtrassenkarte beinhaltet erste Trassenvorschläge, die als Entwürfe von den Planern gekommen sind. Vssl. Anfang 2019 wird es eine aktualisierte Grobtrassenkarte geben, ergänzt um jene Vorschläge, die weiterverfolgt werden.

Zur Einschätzung der Pläne wären Höhenangaben sehr hilfreich. Diese sind ja derzeit nicht im Plan. Wann wird es dazu Informationen geben? Die Grobtrassen müssen ja auch dreidimensional geplant werden.

- Die genauen Höhenangaben sind vor allem Gegenstand der vertieften Planung. Sobald man diese erreicht hat, wird es auch erste Höhenschnitte geben. Bis dahin kann man dazu keine seriösen Angaben machen, zumal hier noch Varianten denkbar sind. Wenn man jetzt schon genaue Zahlen dazu benennt, würde man eine Genauigkeit unterstellen, die es derzeit noch nicht gibt.
- Es gibt z.B. für jede Kreuzung der neuen Bahntrasse mit bestehender Infrastruktur grundsätzliche mehrere mögliche Lösungen für die Höhenlagen. Es steht aber noch nicht fest, welche das genau sein wird und wie diese Kreuzungen konkret ausgestaltet werden.

Verknüpfungsstellen

Siehe Folien 22-31 der beiliegenden Präsentation

Nachdem in der letzten Forenrunde vermehrt das Thema Verknüpfungsstellen nachgefragt wurde, hat das Planungsteam für heute eine schematische skizzierte Darstellung aller Verknüpfungsstellen, die am Grobtrassenplan eingezeichnet sind, vorbereitet. Dies sind beispielhafte Darstellungen, die dazu dienen, deren Funktionsweise besser zu verstehen. Alle Darstellungen befinden sich auch in den Planungsmappen, welche den Forenmitgliedern zu Beginn der Sitzung ausgehändigt wurden. Ziel ist es, dass die Skizzen so gut wie möglich verstanden werden. Dazu können sich die Forenmitglieder zusätzlich aussuchen, welche Verknüpfungsstellen das Planungsteam noch genauer erklären soll.

Verknüpfungsstelle Reischenhart

Martin Eckert erklärt, dass die Bundesautobahn (grau) A93 hier im Einschnitt liegt. Die bestehende Bahnstrecke ist in blau hinterlegt (je ein Strich pro Gleis) und liegt derzeit auf Ebene Null über der Autobahn. Die Neubaustrecke würde in den Einschnitt neben die Autobahn gelegt werden. Um alle Fahrbeziehungen zwischen BS und NBS herzustellen, werden Verbindungsgleise mit Weichen benötigt. Im vorgestellten Beispiel sind dafür auch Verbindungsgleise auf Ebene 1 eingezeichnet (Brücke über den Bestandsgleisen). Die Weichenverbindungen befinden sich am Anfang und Ende der Verknüpfungsstelle. Die gelbe Umrandung zeigt schematisch jenen Umgriff, welcher am Grobtrassenplan hinterlegt ist. Je nach dem, auf welcher Grobtrassenvariante man nach Norden weiterfährt, fällt im Norden entweder der linke oder der mittlere Ast der gelben Umrandung am Grobtrassenplan weg.

D.h. in diesem Fall sind zwei mögliche Varianten der Verknüpfungsstelle - übereinander gelegt - dargestellt.

Diskussion

Wie viele Kilometer müsste die Trasse hier oberirdisch verlaufen?

- Die NBS ist im vorgestellten Beispiel mit Verknüpfungsstelle vollständig oberirdisch - d.h. nicht im Tunnel - vorgesehen. Die exakte Länge der Verknüpfungsstelle steht noch nicht fest. Als groben Richtwert kann man im Beispiel ca. 2,5 km annehmen.

Anscheinend wurde bei den Infoveranstaltungen gesagt, dass diese Verknüpfungsstelle sowieso nicht kommt und nur als Alibi-Alternative am Plan ist.

- Das stimmt definitiv nicht. Sie ist eine von mehreren alternativen Verknüpfungsstellen, die nach derzeitigem Kenntnisstand als grundsätzlich technisch machbar eingestuft werden.

Wie groß ist der Höhenunterschied zwischen den Ebenen?

- Über der Autobahnfahrbahn müssen ca. 5 Meter lichte Durchfahrtshöhe freigehalten werden, über den Gleisen ca. 7-8 Meter (grobe Richtwerte).

Wenn die Trasse beispielsweise 10 Meter oberhalb von Ebene Null geführt wird, wie lange braucht man dann, um wieder in den Tunnel zu kommen? Muss man dazu auf Stelzen bauen?

- Die maximale Steigung für die Bahntrasse beträgt 12,5 Promille, man würde also ca. 1 km Länge für 10 Meter Höhenunterschied benötigen. Die Art der Baukonstruktion steht noch nicht fest. .

Müsste die NBS in der Ebenen-Darstellung nicht ein wenig weiter unten als die Autobahn liegen?

- Das ist korrekt. NBS und bestehende Autobahn sind hier vereinfacht mit gleicher Höhe unter der Bestandsbrücke dargestellt, da es sich um eine schematische, unmaßstäbliche Darstellung handelt, welche lediglich die grundsätzliche Funktionsweise der Verknüpfungsstelle erklären soll. Genaue Höhenlagen sind noch nicht geplant.

Verknüpfungsstelle Fischbach

Martin Eckert erklärt, dass vor allem für die Weichen in der Verknüpfungsstelle ein ausreichend langes gerades Stück an der BS benötigt wird. Da die BS hier kurvig ist bzw. die geraden Abschnitte zu dicht verbaut sind, würde man die BS bei dieser Variante etwas nach Osten verlegen, sodass sie in ausreichender Länge in der Geraden direkt an der NBS liegt. Eine Begradigung der Bestandsstrecke in der aktuellen Lage wurde alternativ auch überlegt, ist aber aufgrund der dichten Bebauung nicht möglich.

In der dargestellten Variante liegen die 2 verlegten Gleise der BS (blau) im Bereich der Verknüpfungsstelle außen und die 2 NBS-Gleise (rot) dazwischen. So liegen jeweils 2 Gleise, die im Regelbetrieb in die gleiche Richtung befahren werden, nebeneinander. Dies ermöglicht eine Weichenanordnung für alle Fahrbeziehungen. Für diese Gleisanordnung wechselt ein Gleis der verlegten Bestandsstrecke vor und nach dem Weichenbereich der Verknüpfungsstelle auf die andere Seite der NBS (Über- oder Unterführung). Damit werden

Kreuzungen mit dem „Gegenverkehr“ vermieden, was die betriebliche Flexibilität einschränken würde.

Diskussion

Wird die Bestandsstrecke dazu auf eine Brücke verlegt? Wie hoch wäre diese? Ist der Mindestabstand hier auch 8 Meter? Man müsste die Verknüpfungsstelle ja dann unter Berücksichtigung der max. Steigung auch länger machen, und wäre somit bei schon fast 3 Kilometern. Ist es richtig, dass die Weichen der Verknüpfungsstelle auf einer Ebene eingebaut werden müssen und nicht im Tunnel sein dürfen?

- Die Bestandsstrecke auf eine Brücke zu legen, wäre eine Möglichkeit. Dabei müsste die Mindesthöhe über den untenliegenden Gleisen von ca. 7-8 m eingehalten werden. Die Höhe über Geländenniveau kann aber noch nicht angegeben werden, da die untere Ebene z.B. auch im Einschnitt geführt werden könnte.
- Um Weichenverbindungen zwischen zwei Gleisen einbauen zu können, müssen die Gleise ungefähr in gleicher Höhe liegen.
- Tunnel sind grundsätzlich eingleisig zu planen. Insbesondere sind auf zweigleisigen Strecken mit Mischverkehr (Reise- und Güterzüge) bei langen Tunneln die Fahrtunnel als parallele, eingleisige Tunnel anzulegen. Somit sind im Tunnel keine Weichenverbindungen zwischen den Streckengleisen möglich. Die Weichenverbindungen der Verknüpfungsstellen sind daher oberirdisch anzuordnen.

Das Beispiel Stans erscheint mir logischer als Fischbach. Hier gibt es ja auch einen Tunnel bei der Verknüpfungsstelle. Es geht uns darum, dass die Verknüpfungsstelle möglichst wenig sichtbar ist.

- Bei Stans gehen die Gleise der BS auseinander und die NBS kommt dazwischen aus dem Tunnel heraus. Die Weichen sind aber auch hier oberirdisch angeordnet. Diese Verknüpfungsstelle ist verhältnismäßig kurz und kann aufgrund neuer Richtlinien heute so nicht mehr gebaut werden.
- Die Darstellung auf der Folie ist nur eine Möglichkeit von mehreren für die Verknüpfung bei Fischbach. Die NBS könnte grundsätzlich auch im Einschnitt liegen.

Wird die Verlegung von Bahnhof, Parkplatz und Straße in die Bewertung miteinfließen?

- Ja, die notwendigen Anpassungen anderer technischer Infrastrukturen werden u.a. als Teilkriterium bewertet.

Die Verknüpfungsstelle würde also im Ort 3 km lang oberirdisch verlaufen und bedingt eine Verlegung der Infrastruktur?

- Die 3 Kilometer Länge waren eine Herleitung seitens der Forenteilnehmer und können so nicht bestätigt werden. Bauwerkslängen können mit derzeitigem Planungsstand nicht fundiert benannt werden. Als grober Richtwert für die Länge der Weichenverbindungen können ca. 1,5-2 Kilometer angenommen werden und das umfasst auch der gelb umrandete Bereich am Grobtrassenplan.
- Die vorgestellte Variante der Verknüpfungsstelle würde nicht im Ort liegen. Mit Verlegung der Bestandsstrecke nach Osten würde auch der Bahnhof Flintsbach verlegt

werden. Die innerörtliche Bestandsstrecke zwischen Flintsbach und Fischbach würde stillgelegt werden.

Wohin genau werden die Bahnhöfe bei den Verknüpfungsstellen Breitmoos und Fischbach verlegt? Sind das 500 nach Osten und 700 Meter nach Norden? Wie werden die Bahnsteige angepasst?

- Die genaue Ausgestaltung der Verlegung von Bahnsteigen und Bahnhöfen steht noch nicht fest.
- Wenn die Variante Fischbach realisiert wird, wäre eine Möglichkeit, den Bahnhof Flintsbach an die verlegte Bestandsstrecke nördlich der Weichenverbindungen der Verknüpfungsstelle, ca. 700 m in Richtung Rosenheim, zu legen.
- Die tatsächliche Situierung des Bahnhofs ist Gegenstand der späteren Detailplanung. Wichtig ist, dass beim zunächst anstehenden Vergleich mit anderen Grobtrassen die Verlegung bewertet und berücksichtigt wird, und das wird der Fall sein.

Verknüpfungsstelle Breitmoos

Im dargestellten Beispiel für diese Verknüpfungsstelle sind die Weichen und Gleise ähnlich wie für die Verknüpfungsstelle Fischbach angeordnet. Die Bestandsstrecke zwischen Fischbach und Brannenburg wird bei dieser Variante zur Autobahn verlegt und somit auch die Bahnhöfe Flintsbach und Brannenburg. Die heutige Bestandsstrecke zwischen Fischbach und Brannenburg würde dann stillgelegt werden.

Fragen zu weiteren Verknüpfungsstellen

Besteht die Verknüpfungsstelle Niederaudorf aus zwei halben Verknüpfungsstellen?

- Dies ist im Planungsraum die südlichste Verknüpfungsvariante. Die erste Hälfte im Süden würde auch Grobtrassen an die Bestandsstrecke anbinden, die dann über den Inn nach Osten abzweigen (Varianten Tunnel Sattelberg und Tunnel Steinkirchen). Die zweite Hälfte bei Fischbach vervollständigt die Weichenverbindungen und Fahrmöglichkeiten einer Verknüpfungsstelle und würde dort eine Verlegung der BS zwischen Fischbach und Flintsbach einschließlich des Bahnhofs Flintsbach bedeuten.

Kann der südlichere Teil nicht nach Norden verschoben werden? Dort ist die BS ja gerade und vermutlich wäre eine vollständige Verknüpfungsstelle möglich?

- Diesen Punkt haben wir bereits als Anregung erhalten. Sowohl Alternativen zur Lage als auch die Ausbildung der Verknüpfungsstelle werden derzeit geprüft.

Ist es möglich, nach dem nördlich des südlichen Teils der Verknüpfungsstelle unter dem Inn weiterzufahren?

- Der Höhenunterschied wäre für diesen kurzen Abschnitt zu groß (maximale Steigung muss berücksichtigt werden). Die Verknüpfungsstelle muss oberirdisch sein, und daher müsste man nach derzeitigem Planungsstand über dem Inn weiterfahren.

Kann ein Bahnhof auch in einer Verknüpfungsstelle liegen?

- Das ist grundsätzlich möglich, wenn die Gleise und Weichen entsprechend angeordnet werden.

Erste Vorschläge aus der Region

Siehe Folien 33-34 der beiliegenden Präsentation

Martin Eckert präsentiert die ersten eingegangenen Trassenvorschläge aus der Region. Diese werden nun bewertet. Sobald es dazu Ergebnisse gibt werden diese bekannt gegeben und im Forum thematisiert.

5. Ausblick und nächste Termine

Siehe Folie 36 der beiliegenden Präsentation

Das nächste Gemeindeforum Nord 1 findet am **24.09.2018** statt. Die TeilnehmerInnen erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation.

Diskussion

Wie weit ist man mit der Kostenschätzung zur potentiellen Abkürzung Innsbruck-Salzburg? Wird an den Planungen weiterhin festgehalten?

- Die Grobkostenschätzung liegt noch nicht finalisiert vor. Sobald das Ergebnis da ist, wird sie seitens des Deutschen Ministeriums an die österreichischen Vertreter übergeben. Dies wird wahrscheinlich im Zuge einer Lenkungskreissitzung erfolgen.
- Sobald die Ergebnisse da sind, werden die ForenteilnehmerInnen informiert.

Die Moderation leitet zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein. Die Mehrheit der TeilnehmerInnen betont, dass einige der geplanten Verknüpfungsstellen für die Gemeinden problematisch sind, insbesondere da diese oberirdisch verlaufen müssen und teilweise Bahnhofsverlegungen mit sich bringen. Es ist daher wichtig, dass dieses Thema diskutiert wird. Einige TeilnehmerInnen zeigen sich gespannt auf die Rückmeldungen der Planungsteams zu den eingebrachten Grobtrassenvorschlägen.

Das Planungsteam hofft, dass die Verknüpfungsstellen durch die heutige Erklärung klarer geworden sind.

Die Projektleitung bedankt sich bei den TeilnehmerInnen für die Zeit und die konstruktive Diskussion und bei der Gemeinde Flintsbach für die Gastfreundschaft. Sie regt nochmals an, Rückmeldungen und Ideen zur Planung einzubringen.

Zusammengestellt am 25.07.2018

Mariella Schimatzek

Anlagen:

- Präsentation GF Nord 1 vom 16.07.2018
- Anwesenheitsliste

GEMEINDEFORUM NORD 1

16.07.2018, FLINTSBACH

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 10. Sitzung
- ❖ Aktuelles zum Projekt
- ❖ Diskussion Grobtrassen-Entwürfe
 - Fahrplan Zusammenarbeit
 - Grobtrassen & Verknüpfungsstellen
 - Erste Vorschläge
- ❖ Ausblick, Termine und Ausgabe Pläne

Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 10. Sitzung
- ❖ Aktuelles zum Projekt
- ❖ Diskussion Grobtrassen-Entwürfe
 - Fahrplan Zusammenarbeit
 - Grobtrassen & Verknüpfungsstellen
 - Erste Vorschläge
- ❖ Ausblick, Termine und Ausgabe Pläne

Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 10. Sitzung
- ❖ **Aktuelles zum Projekt**
- ❖ Diskussion Grobtrassen-Entwürfe
 - Fahrplan Zusammenarbeit
 - Grobtrassen & Verknüpfungsstellen
 - Erste Vorschläge
- ❖ Ausblick, Termine und Ausgabe Pläne

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

Grober Überblick zu angesprochenen Themen am Feed-back Stand (6 Termine)

Rückmeldungen zu Informationen	<ul style="list-style-type: none">• Veranstaltung positiv• kompetent, informativ	<ul style="list-style-type: none">• Bitte um mehr Info; noch zu wenig konkret• nur Augenauswischerei	Bürgerbeteiligung positiv/negativ
Rückmeldung zum Projekt	Zustimmung (22) Ablehnung (17)	<ul style="list-style-type: none">• Zweifel an Bedarf, Nutzen & politischen Vorgaben (9)• zügige Umsetzung (8)	<ul style="list-style-type: none">• Politik gefordert: LKW Maut, ...
Vorschläge zum Projekt	soviel Untertunnelung wie möglich	Trassenvorschläge (Inn, Autobahn, IBK-MUC direkt...)	<ul style="list-style-type: none">• Lärmschutz BS & NBS• Erhalt der schönen Landschaft im Inntal• Schutz Besiedlung im Raum Rosenheim

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Kufstein (grobe Zusammenfassung)

- + Projekt soll vorangetrieben werden, Planungen sollen zügig weitergehen, gute Information (13)
- Lärmschutz beachten bzw. zusätzlicher Lärm wird befürchtet (2)
- Offene Trassierung Morsbach bzw. grundsätzlich abgelehnt (23)
- ? Verknüpfung in Langkampfen notwendig
- ? Kostenaufteilung AUT/D

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Kolbermoor (grobe Zusammenfassung)

- + Informativ, umfangreiche Bürgerbeteiligung, Umsetzung soll zügig erfolgen (9)
- Grünstreifen zwischen Kolbermoor und Bad Aibling beachten (4)
- Preisstruktur ändern, Verlagerung der Güter auf Schiene wird angezweifelt, Bestand (4)
- Forderung Untertunnelung (13)
- Ablehnung, Trasse nicht durch Kolbermoor (9)
- Variante Innsbruck – München (2)

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Brannenburg (grobe Zusammenfassung)

- + Gute und kompetente Information, Website informativ, noch mehr Information gewünscht (12)
- Viele Trassierungsvorschläge: bestehende Trasse ausbauen, mit Autobahn bündeln plus Lärmschutz, Tunnel Samerberg, Untertunnelung gesamtes Inntal, Trasse auf der Ostseite, Sulzbergtunnel, Tunnel Karwendel, Var. Sattelberg, Steinkirchen, ... (31)
- Nahverkehr beachten (2)
- Lärmschutz Bestandstrecke verbessern, Bahnhof Brannenburg nicht verlegen, Informationen zu unkonkret, Zerschneidung der Landschaft (5)
- ? Nutzen, Zahlen Verkehrsaufkommen, unendliches Wachstum?

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Stephanskirchen (grobe Zusammenfassung)

- + Gute Information, schnelle Umsetzung nötig (3)
- Pkw-Maut erhöhen, vorhandene Kapazitäten ausschöpfen, Subventionen für Transporte abbauen, Bestand modernisieren (6)
- Naturschutz, Lärmschutz muss gegeben sein, Bodenbelastung, Bauzeit (13)
- Info zu früh, Planung muss weitergehen, Gutachten, Bedarfszahlen (5)
- Forderung Untertunnelung (5)
- Reine Märchenstunde, Bau beginnt schon nächstes Jahr, Alibiveranstaltung (5)
- Völliger Wahnsinn, Heimatzerstörung, Beton-Rennstrecke, wo ist die Politik?(7)

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Neubeuern (grobe Zusammenfassung)

- + sachliche und kompetente Information, gutes Trassenauswahlverfahren (7)
- Lärmschutz in Erl berücksichtigen (2)
- Soviel Untertunnelung wie möglich (4)
- Neubeuern Ost abgelehnt, Samerberg/Sattelberg besser (1)
- Kein Bedarf (7), Trassen stehen schon fest, Ablehnung, Alibiveranstaltung (4)
- Wertminderung Hausbestand (1)

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Rohrdorf (grobe Zusammenfassung)

- + Gute Information, auch wenn nicht immer für geplante Umsetzung (9)
- Bedarf wird in Frage gestellt (7)
- Fragen wurden nicht beantwortet (3)
- Forderung Untertunnelung (5)
- Alibiveranstaltung, Augenauswischerei, Lügen, erschreckend, Verkaufsveranstaltung (9)

Aktuelles zum Projekt

FORSA-Umfrage

Methode

- ❖ Computergestützte Telefoninterviews (CATI) mit strukturiertem Fragebogen

Grundgesamtheit

- ❖ Bevölkerung ab 18 Jahren im Planungsraum

Auswahlverfahren

- ❖ Systematische Zufallsauswahl

Stichprobengröße und Zusammensetzung

- ❖ 1.501 Befragte in Deutschland (1.294) und Österreich (207)

Befragungszeitraum

- ❖ 11. Mai bis 8. Juni 2018

Durchgeführt von

- ❖ forsa. GmbH, Berlin / Frankfurt am Main

FORSA- Umfrage

Summary (1/4)

- ❖ Von den untersuchten Aspekten, die in Zusammenhang mit dem LKW-Verkehr im Inntal stehen, empfinden
84 Prozent der Befragten Staus und Verkehrsbehinderungen als sehr / eher störend, 68 Prozent die Abgase und 56 Prozent den Lärm. Bürger in Österreich empfinden alle Aspekte als noch störender als Bürger in Deutschland.
- ❖ 84 Prozent der Befragten geben an, die Auswirkungen des LKW-Verkehrs seien sehr / eher belastend. Lediglich 15 Prozent meinen, dass die Auswirkungen eher nicht oder überhaupt nicht belastend seien.
- ❖ Die deutliche Mehrheit (87 %) ist der Auffassung, dass sich an der Gestaltung des Güterverkehrs im Inntal etwas ändern solle. In österreichischen Teil des Planungsraumes sprechen sich sogar 96 Prozent für eine Änderung aus.
- ❖ **Über das Vorhaben, die Eisenbahnstrecke in Richtung Brenner auszubauen, haben acht von zehn Befragten (83 %) bereits gehört.**

FORSA- Umfrage

Summary (2/4)

- ❖ **Zwei Drittel der Befragten (64 %) interessieren sich sehr / eher stark dafür, welchen Verlauf die Eisenbahnstrecke in Richtung Brenner nehmen soll. 36 Prozent sind an der Diskussion darüber eher wenig (30 %) oder überhaupt nicht (6 %) interessiert.**
- ❖ Knapp sechs von zehn Bürgern (57 %) haben sich zum Ausbau bereits eine Meinung gebildet. 43 Prozent noch nicht. Diejenigen, die sich eine Meinung gebildet haben, sind sich dieser Meinung mehrheitlich sehr / eher sicher.
- ❖ **Das Meinungsbild zum Ausbau der Eisenbahnstrecke ist unter den befragten Bürgern eindeutig: 78 Prozent sind für den Ausbau (in Österreich sogar 94 %), 13 Prozent sind dagegen (2 % in Österreich). Der Rest (9 %) gibt an, dies derzeit nicht beurteilen zu können.**
- ❖ **Hinsichtlich der Informationen zum Ausbau besteht aus Sicht der Bürger ein Defizit. Lediglich jeder Vierte meint dass es genug Informationen gibt. Die Mehrheit (69 %) ist der Meinung, es sollte mehr informiert werden. Besonders interessiert sind die Bürger am konkreten Verlauf der Strecke, Terminen wie Baubeginn und Fertigstellung, den Kosten bzw. der Finanzierung und dem aktuellen Stand der Planungen.**

FORSA- Umfrage

Summary (3/4)

- ❖ **Sehr / eher wichtige Informationsmöglichkeiten sind aus Sicht der Bürger Informationen der Stadt oder Gemeinde, Pressartikel in der Zeitung, das Radio, aber auch Informationen von Bürgerinitiativen und persönliche Gespräche.**

- ❖ Zustimmungswerte von 90 Prozent und mehr entfallen auf die folgenden Aussagen:
 - Es ist mir wichtig, dass die Bahn den Ausbau der Eisenbahnstrecke im Dialog mit den Menschen in der Region plant (95 % stimme voll und ganz / stimme eher zu).
 - Gütertransport auf der Schien ist wesentlich umweltfreundlicher als Gütertransport auf der Straße (91 % stimme voll und ganz / stimme eher zu).
 - Die Verlagerung von mehr Gütertransport von der Straße auf die Schiene ist längst überfällig (90 % stimme voll und ganz / stimme eher zu).

- ❖ Der Aussage „Die Belastungen durch den Ausbau der Eisenbahnstrecke wären mir zu groß. Es soll besser alles so bleiben, wie es ist“ stimmen hingegen nur 21 Prozent der Befragten insgesamt und sogar nur acht Prozent der Befragten österreichischen Teil des Planungsraumes zu.

FORSA- Umfrage

Summary (4/4)

- ❖ In der Frage der Streckenführung ist es den Bürgern sehr / eher wichtig, dass die Lärmbelästigung durch die Züge für die Anwohner möglichst gering ausfällt (96 %), dass der Arten- und Naturschutz gewährleistet wird (92 %) und dass Erholungsgebiete möglichst wenig beeinträchtigt werden (90 %).

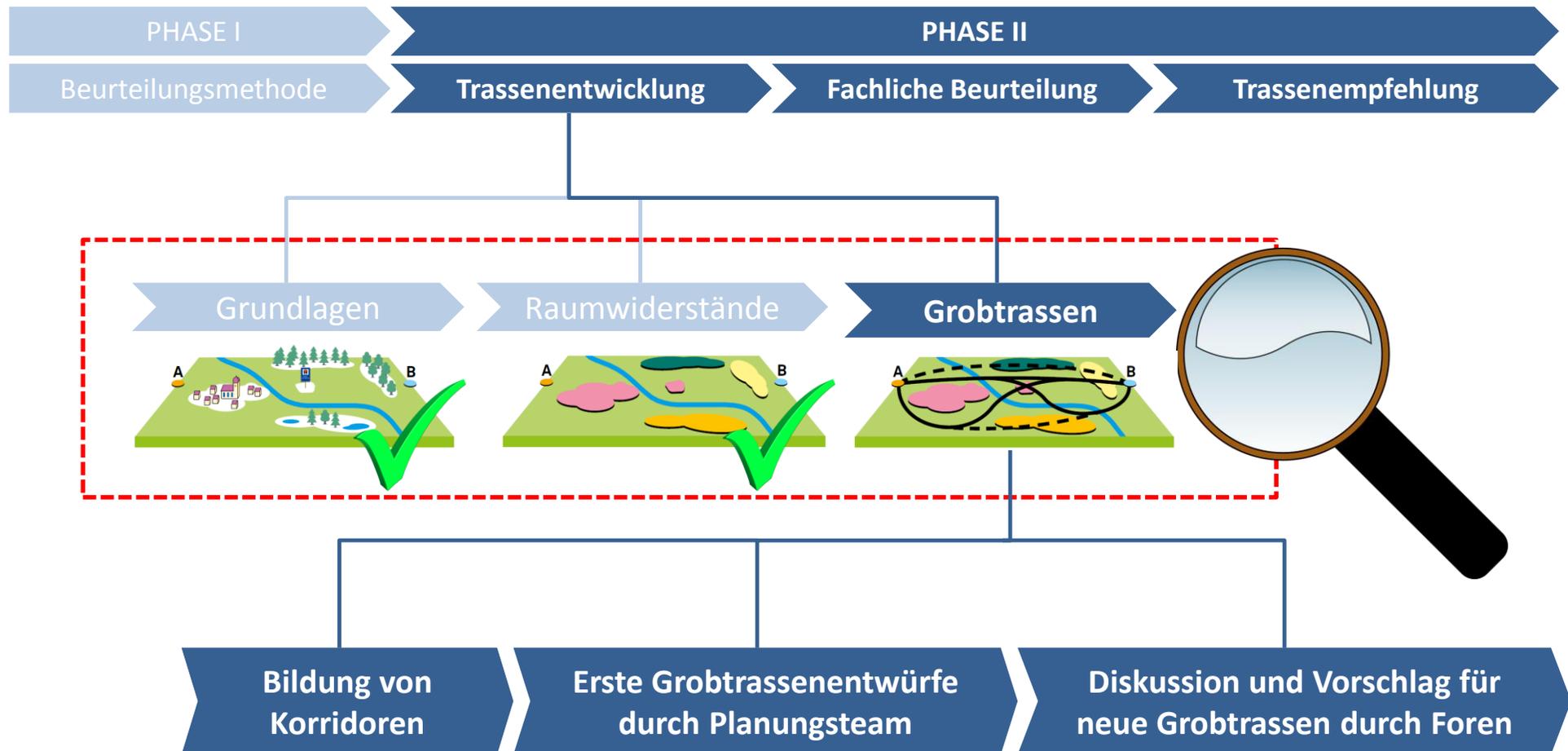
Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 10. Sitzung
- ❖ Aktuelles zum Projekt
- ❖ **Diskussion Grobtrassen-Entwürfe**
 - Fahrplan Zusammenarbeit
 - Grobtrassen & Verknüpfungsstellen
 - Erste Vorschläge
- ❖ Ausblick, Termine und Ausgabe Pläne

Fahrplan Zusammenarbeit

Planungsablauf – Der Weg zu den Grobtrassen?



Fahrplan der Zusammenarbeit – Phase bis Ende des Jahres

Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe
durch Planungsteam

Diskussion und Vorschlag für
neue Grobtrassen durch Foren

Grobtrassen diskutieren
und reduzieren

Was können ForenteilnehmerInnen jetzt beitragen?

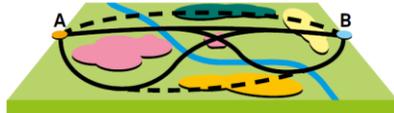
- Vorschläge/Ideen einbringen für mögliche, alternative Grobtrassen
- Hinweise zu den einzelnen Grobtrassen im Forengebiet (lokales Wissen, kritische Punkte, berührte Interessen ...)

Was machen die PlanerInnen mit diesen Informationen?

- Vorschläge werden von den PlanerInnen geprüft; sie geben eine erste Einschätzung ab, ob diese Vorschläge in der weiteren Planung aufgenommen werden oder nicht
- Hinweise werden aufgenommen, dokumentiert und hinsichtlich deren Relevanz für den jeweiligen Planungsschritt beurteilt (derzeit Grobtrassenplanung).

Fahrplan der Zusammenarbeit – ab 2019

Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe
durch Planungsteam

Diskussion und Vorschlag für
neue Grobtrassen durch Foren

Grobtrassen diskutieren
und reduzieren

Was können ForenteilnehmerInnen beitragen?

- Diskussion über Analysen & Bewertung der einzelnen Grobtrassenabschnitte hinsichtlich der Nachvollziehbarkeit
- Hinweise zu den einzelnen Grobtrassen im Forengebiet (lokales Wissen, kritische Punkte, berührte Interessen ...)

Was machen die PlanerInnen mit diesen Informationen?

- Einarbeitung von Rückmeldungen und Aktualisierung Grobtrassenkarte
- Fachliche Analyse & Bewertung der Grobtrassen nach dem Kriterienkatalog
- Reduktion der Anzahl von Grobtrassenvarianten; Festlegung jener Trassenvarianten, die detaillierter geplant werden
- Vertiefte Planung der ausgewählten Varianten

Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 10. Sitzung
- ❖ Aktuelles zum Projekt
- ❖ **Diskussion Grobtrassen-Entwürfe**
 - Fahrplan Zusammenarbeit
 - **Grobtrassen & Verknüpfungsstellen**
 - Erste Vorschläge
- ❖ Ausblick, Termine und Ausgabe Pläne

Verknüpfungsstelle Reischenhart



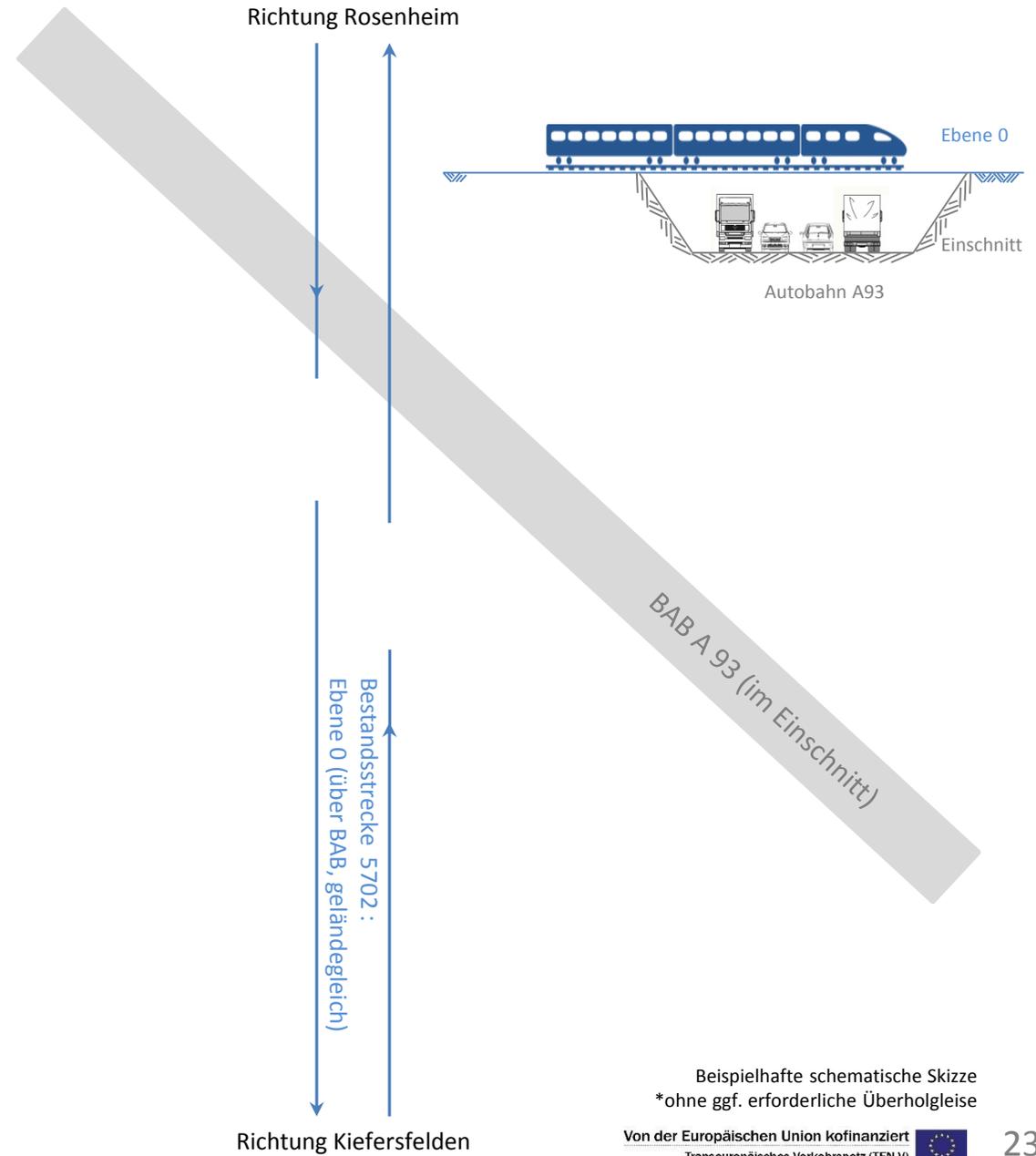
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Reischenhart



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

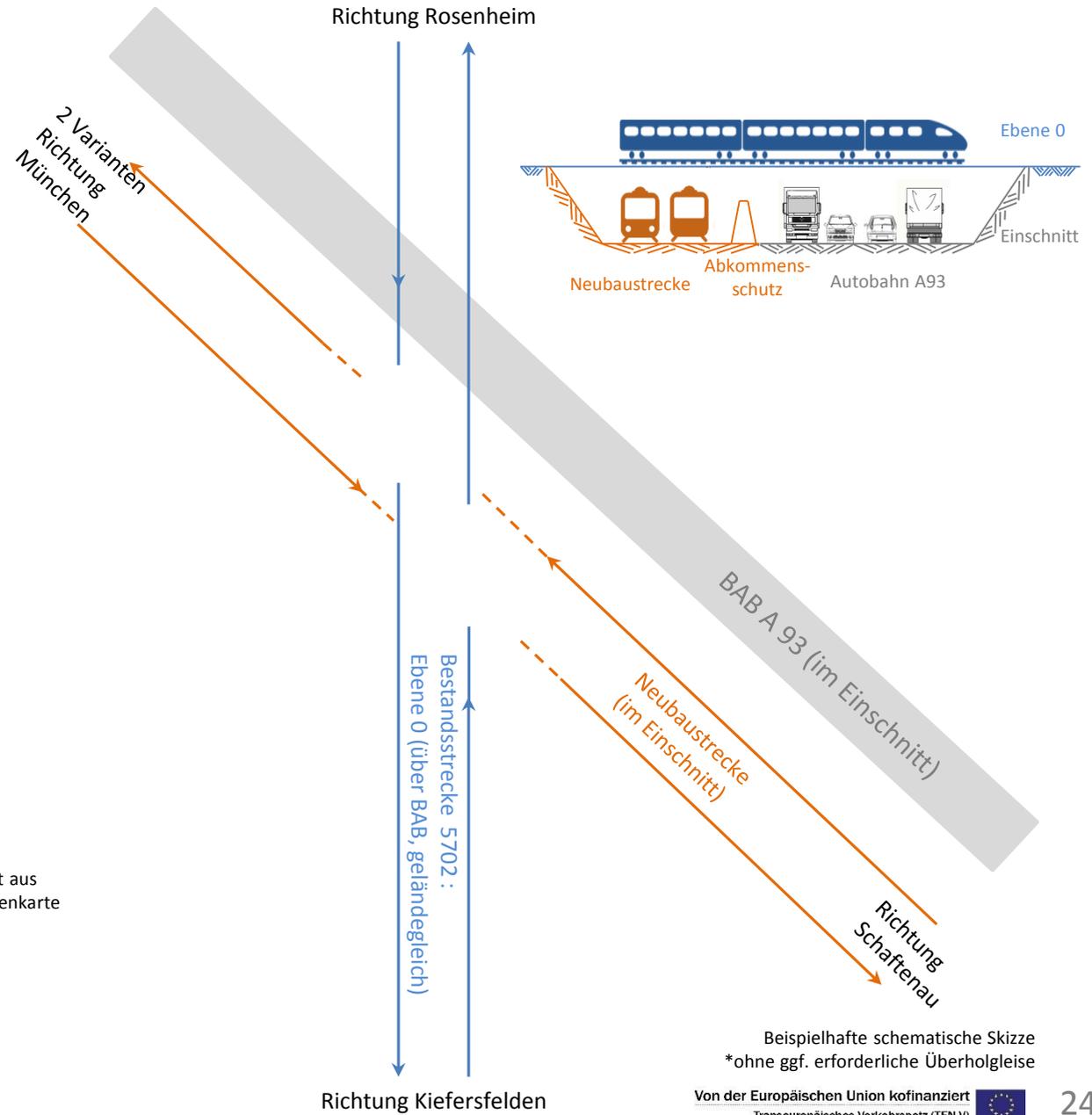


Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Reischenhart



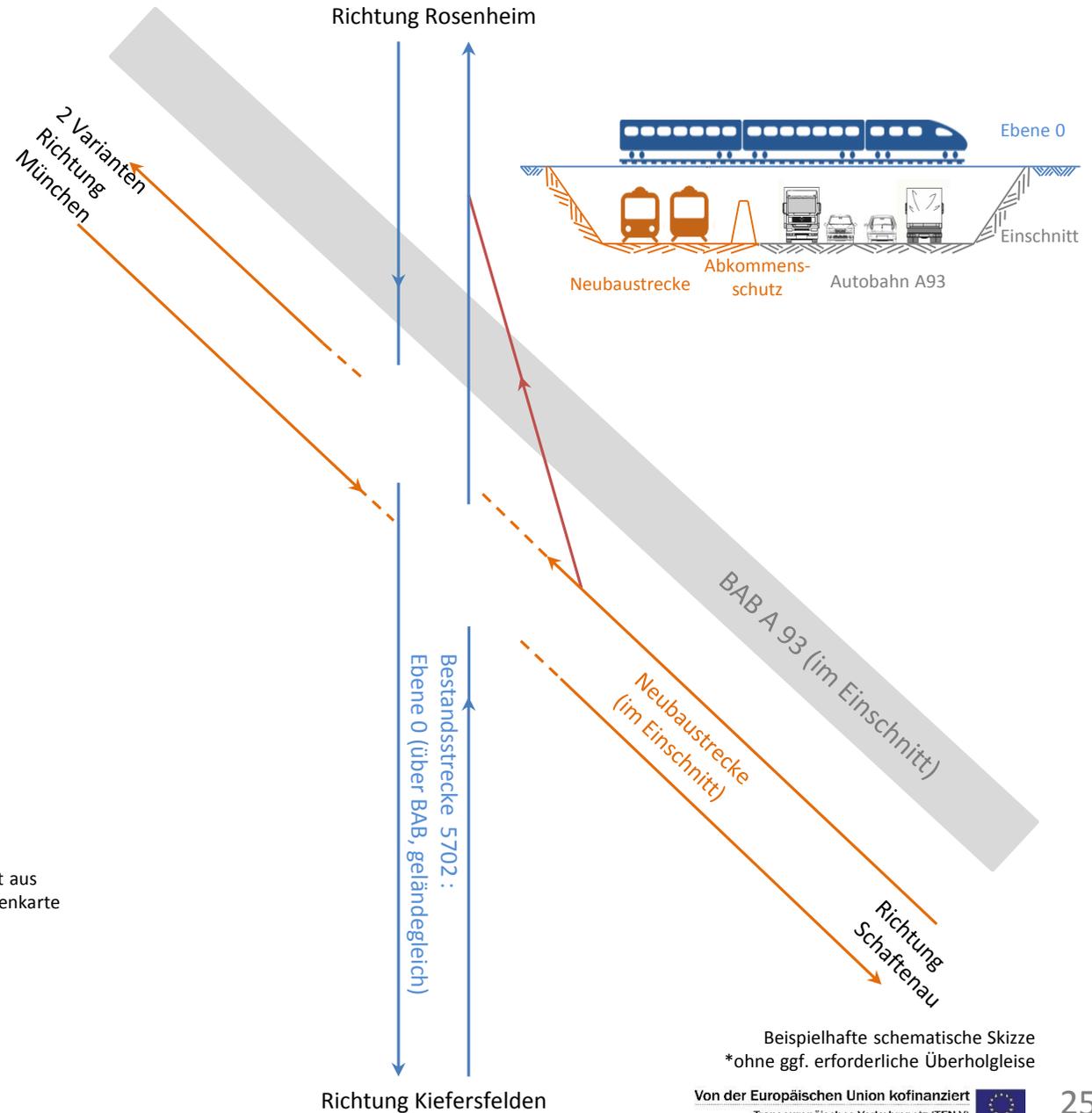
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Verknüpfungsstelle Reischenhart



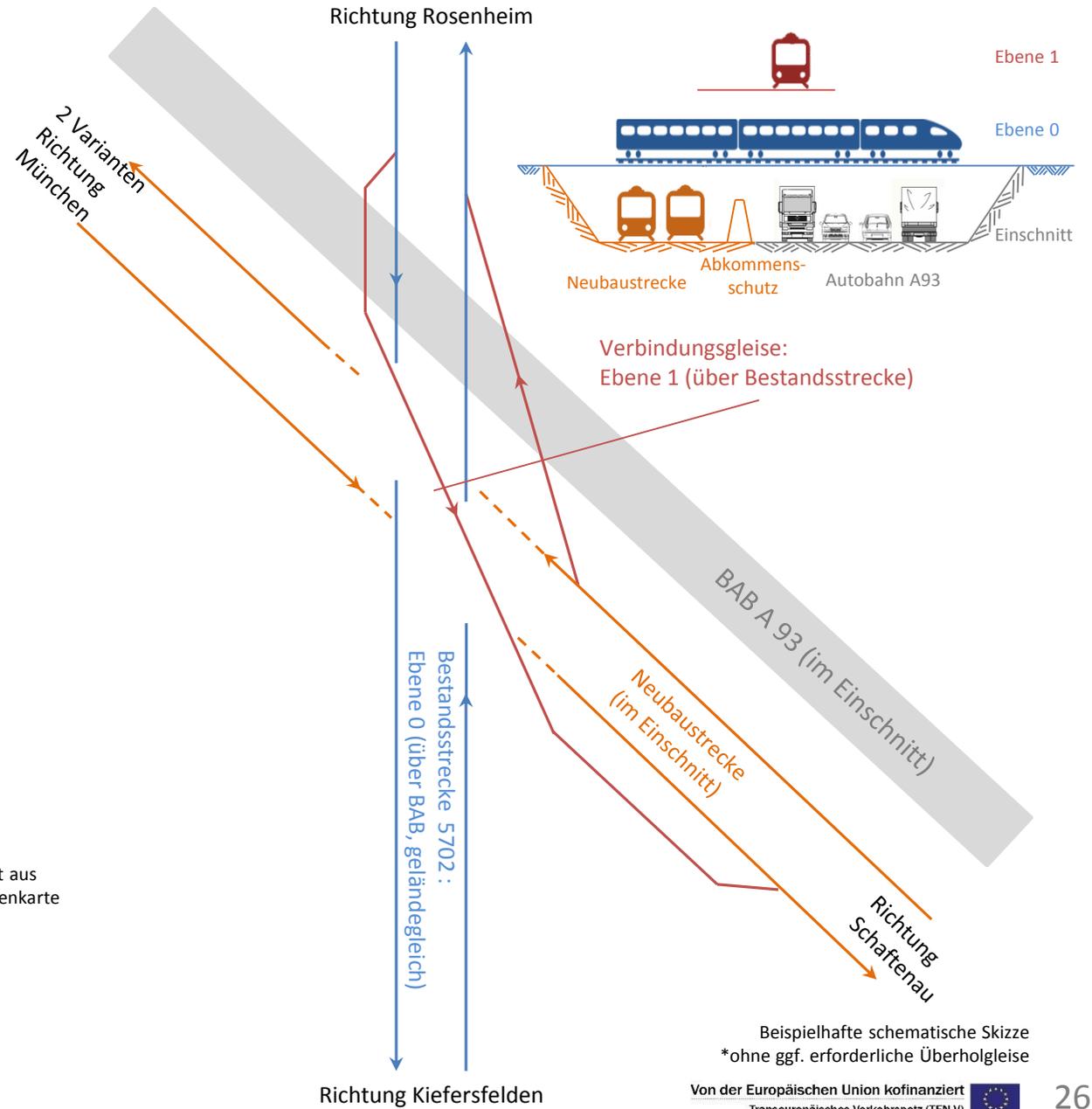
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Verknüpfungsstelle Reischenhart



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

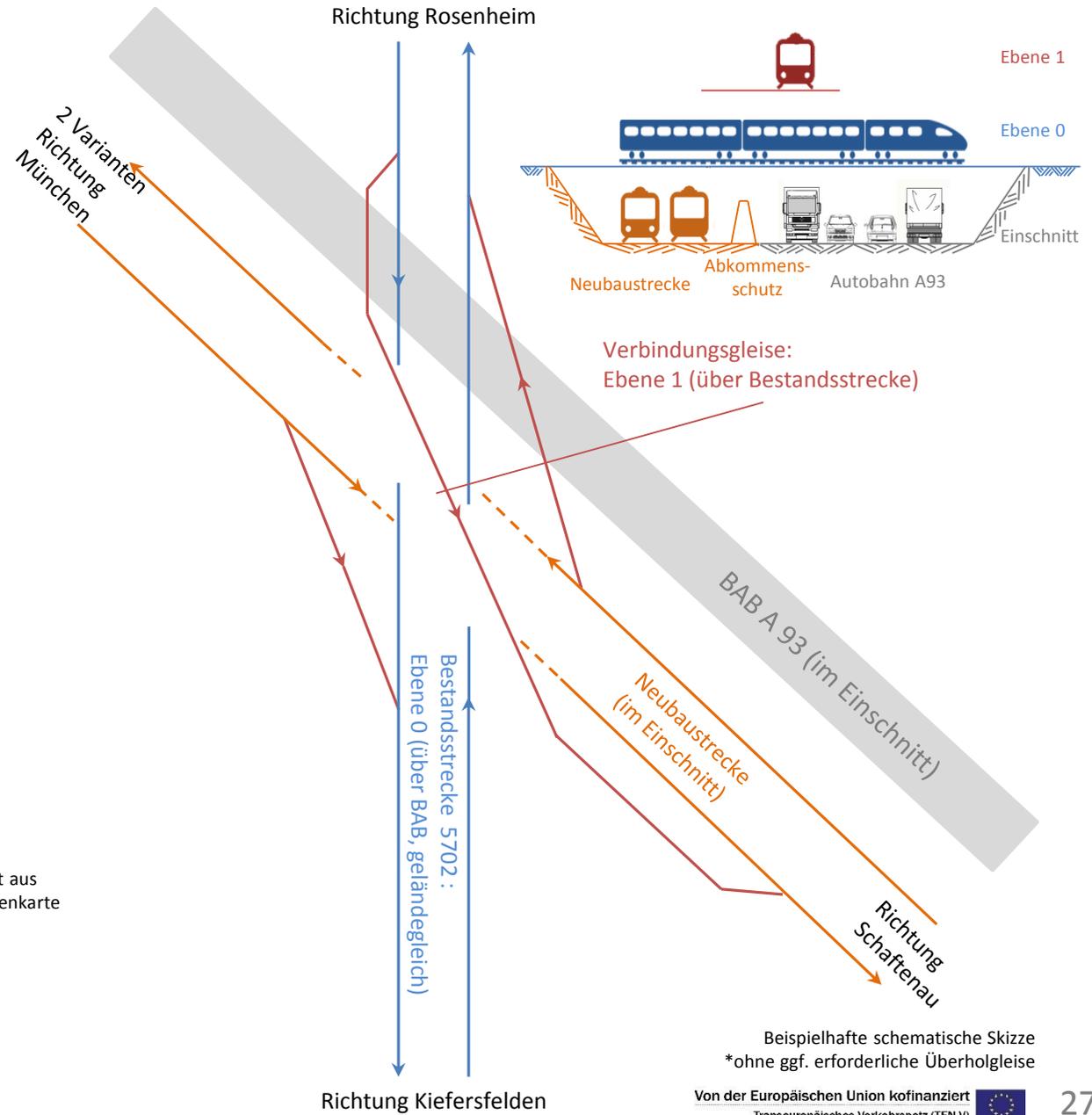


Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Reischenhart



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

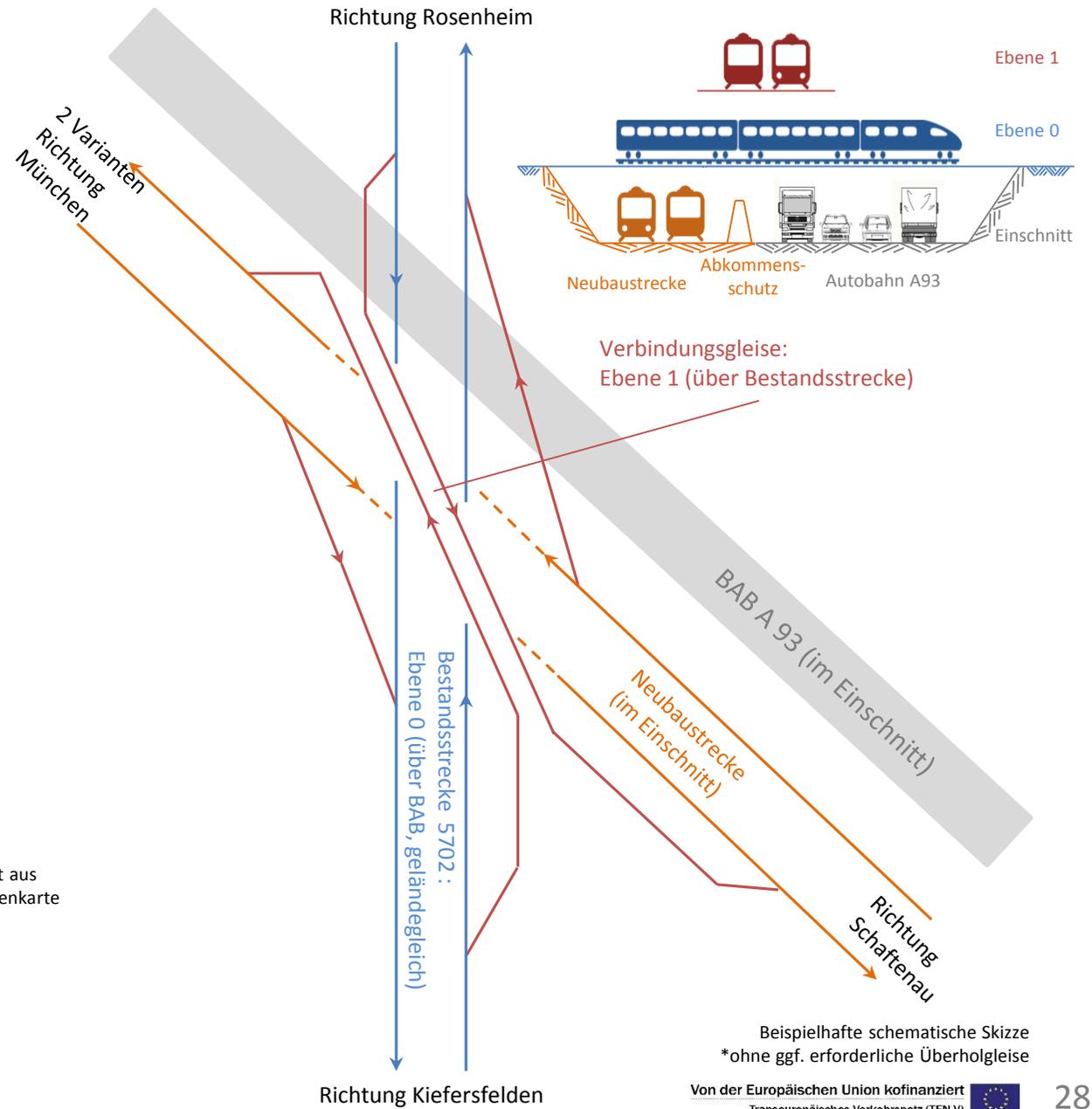


Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Reischenhart



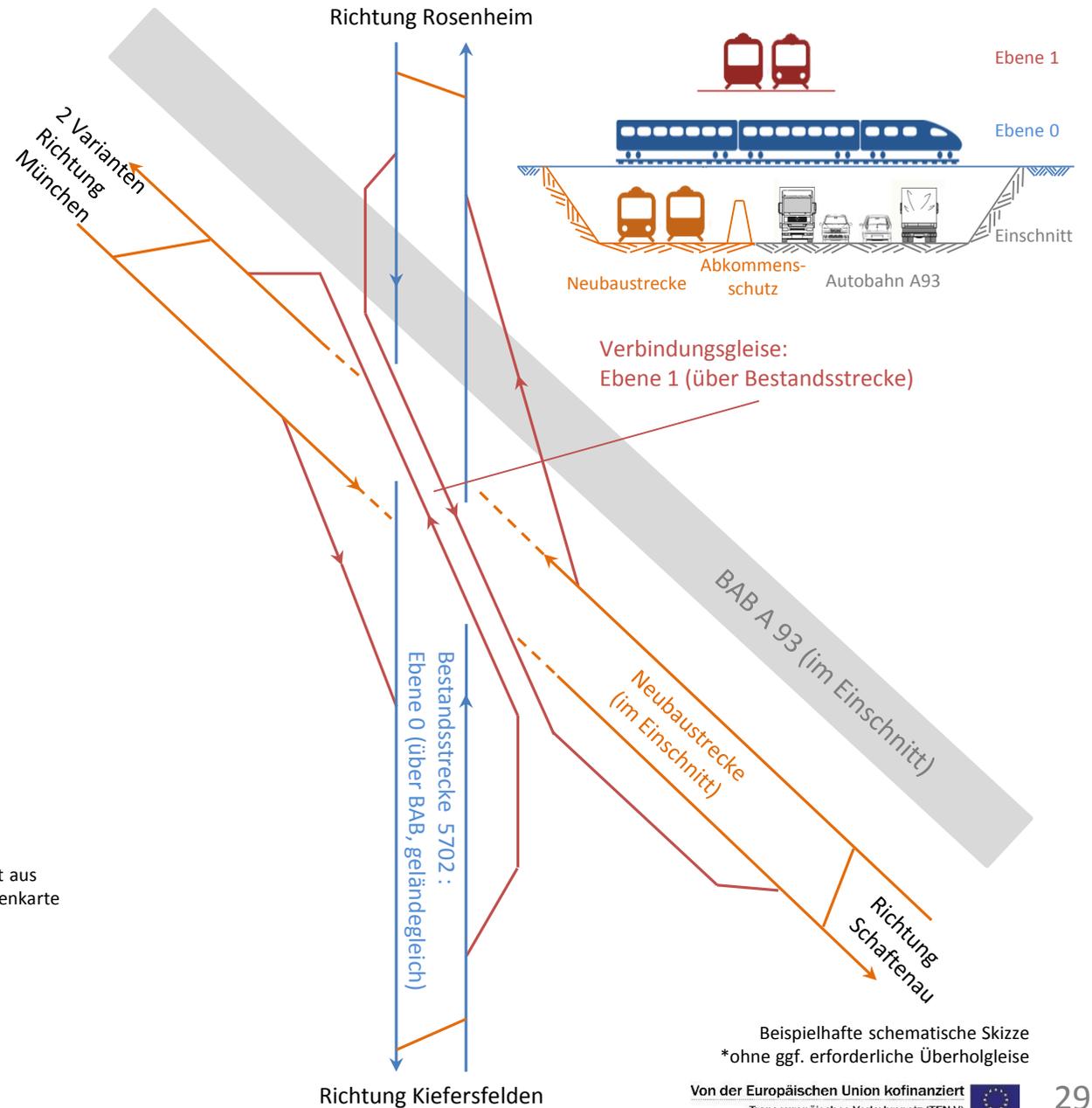
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Verknüpfungsstelle Reischenhart



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

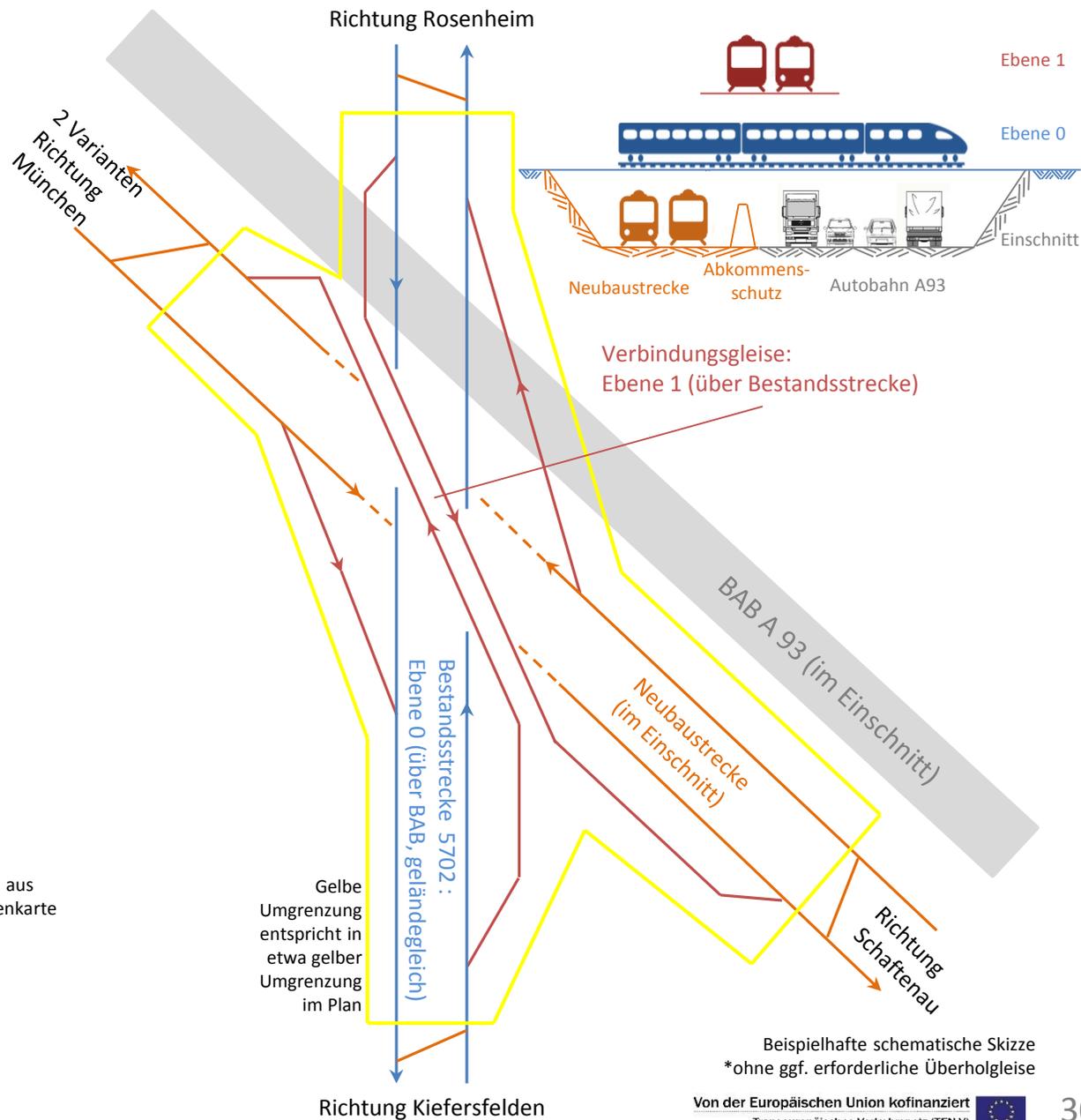


Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Reischenhart



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte



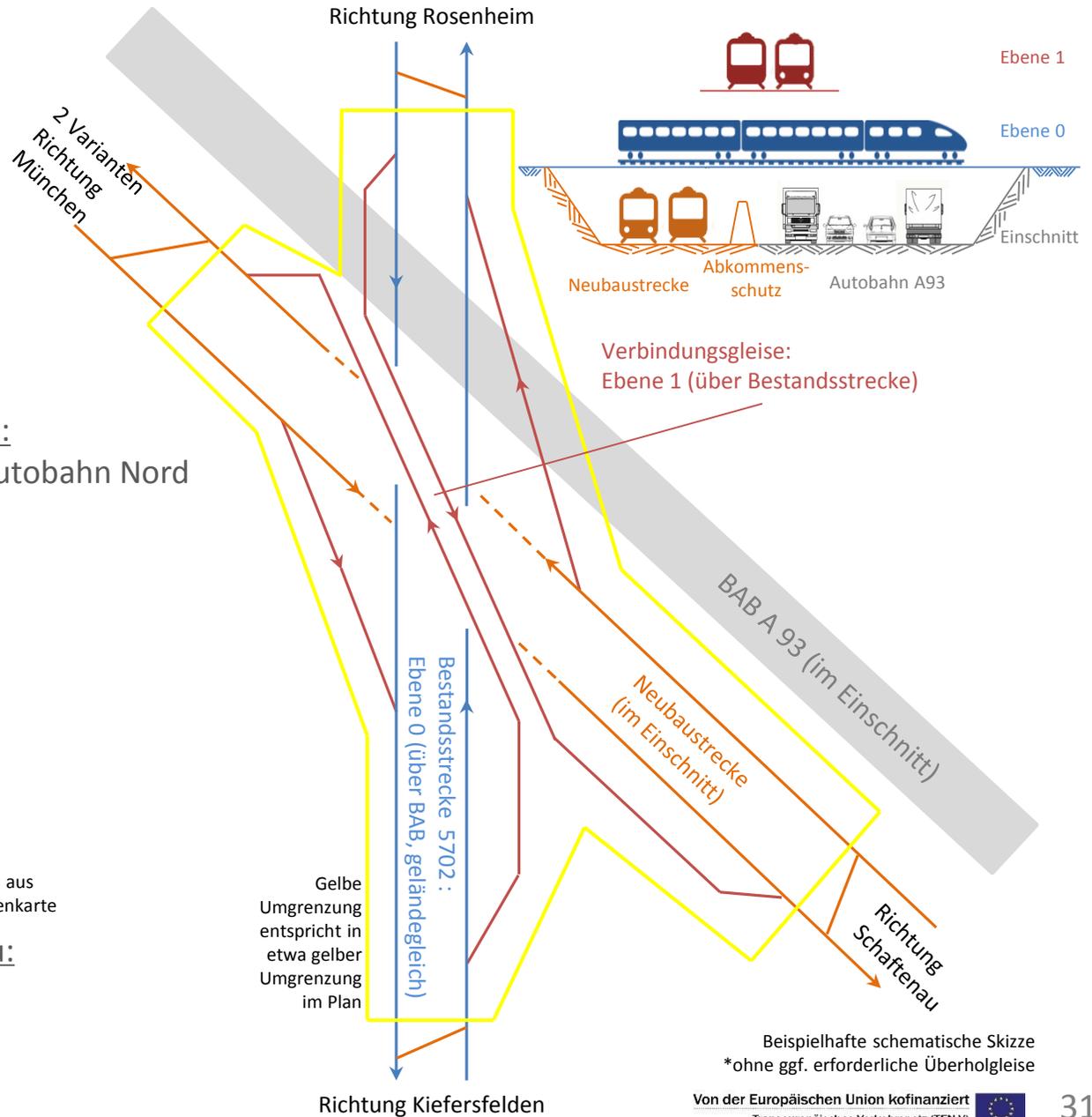
Verknüpfungsstelle Reischenhart

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:
Variante Bad Feilnbach, Varianten Bundesautobahn Nord



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schafftenau:
Variante Breitmoos



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Reischenhart

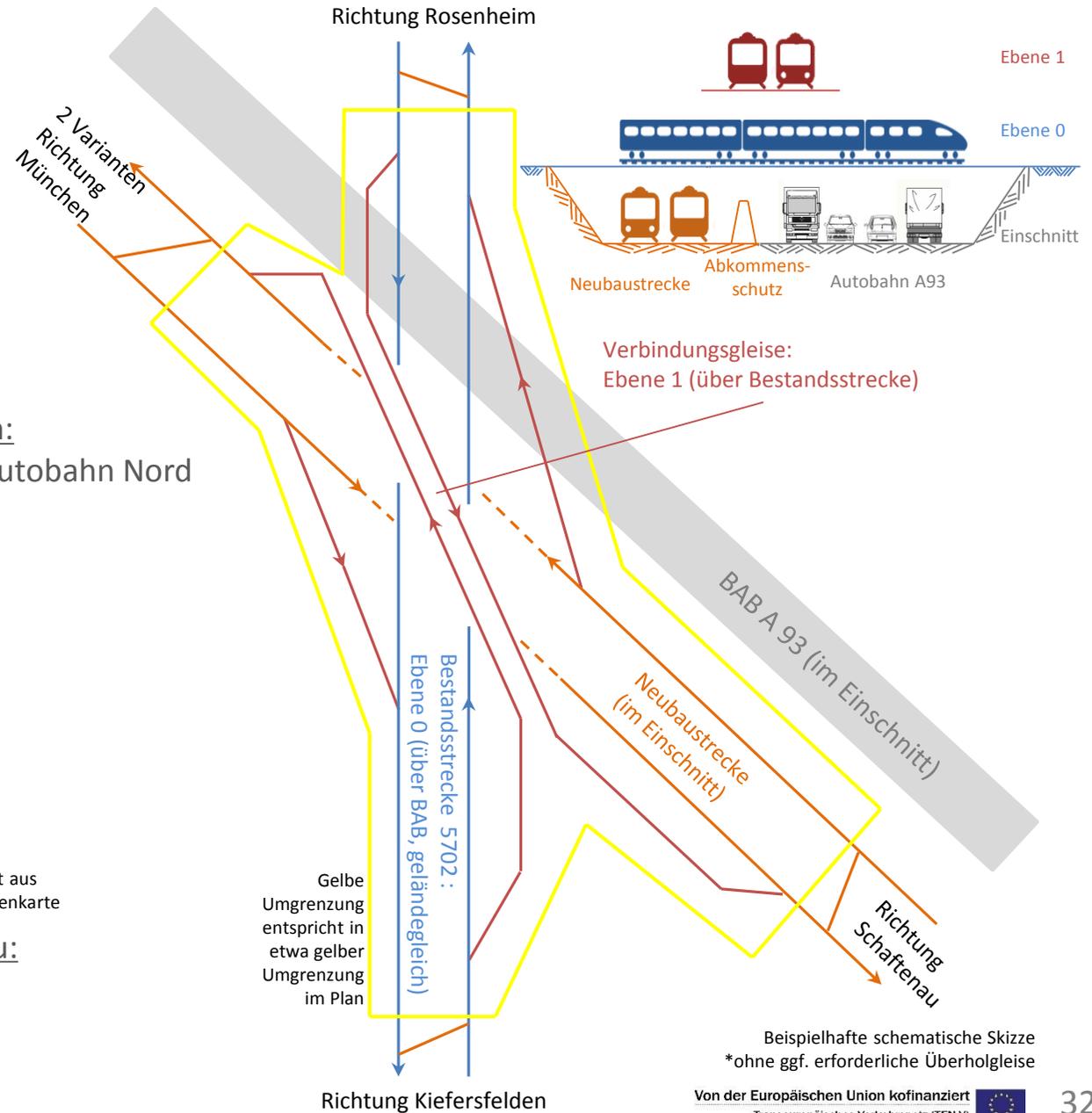
Infrastrukturanpassungen
u.a. Wegverlegung Kufsteiner Straße /
St2363 und Anpassung Anschlussstelle
Reischenhart

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:
Variante Bad Feilnbach, Varianten Bundesautobahn Nord



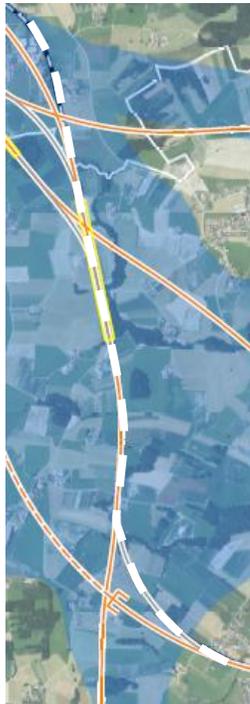
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schafftenau:
Variante Breitmoos



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)

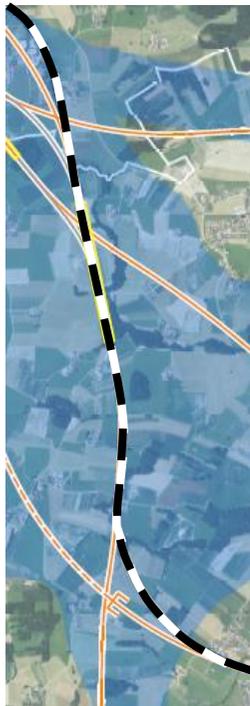


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

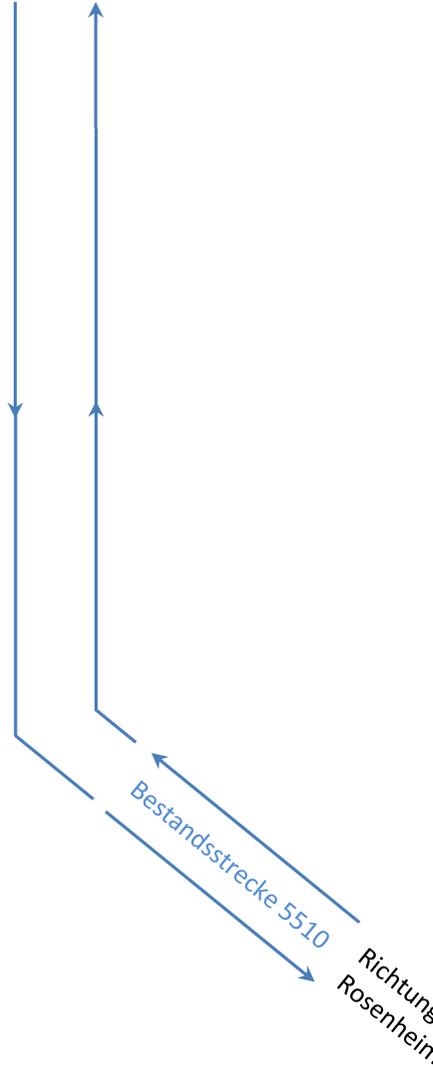


Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

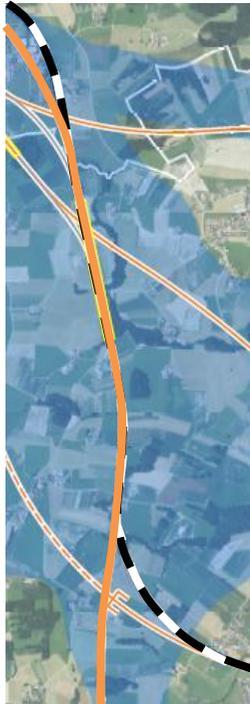
Richtung München



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

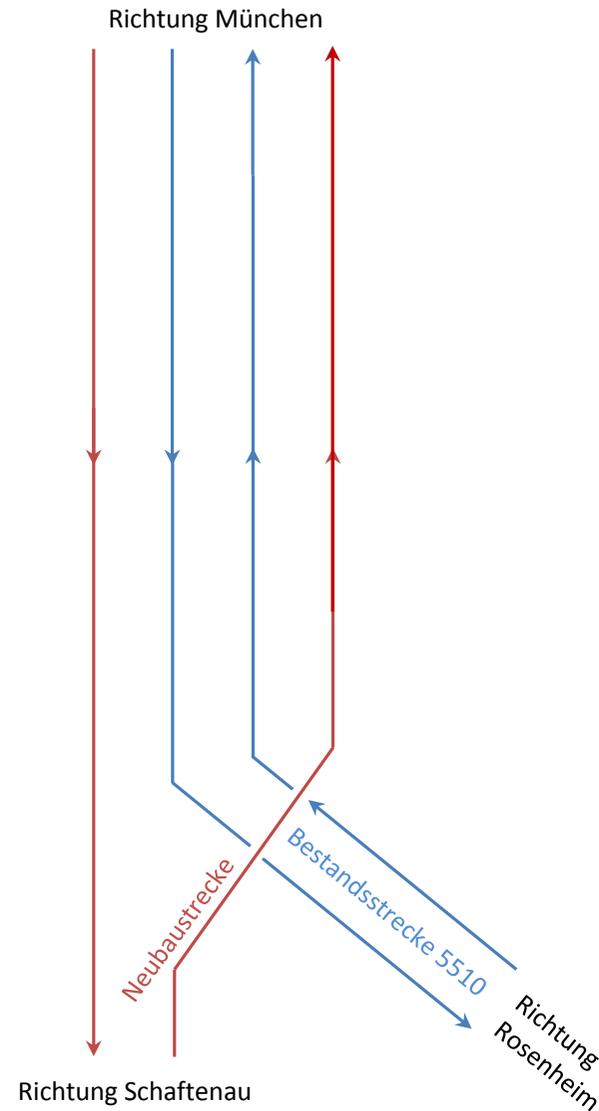
Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)

Weiterführung nach München möglich



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

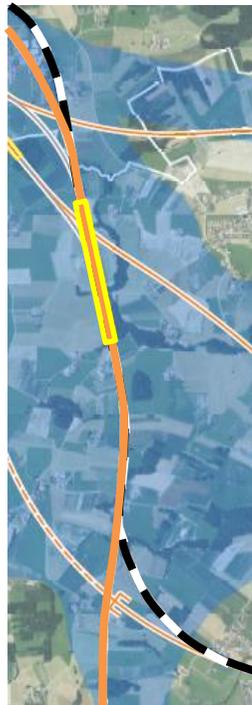
Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Riedenbach



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

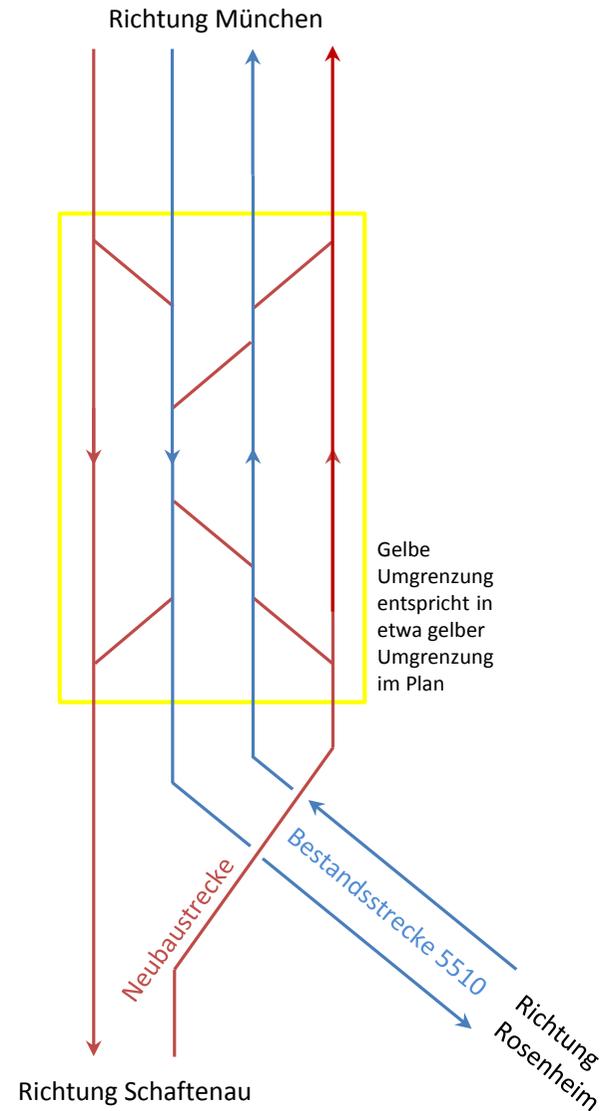
Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)

Weiterführung nach München möglich



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Riedenbach



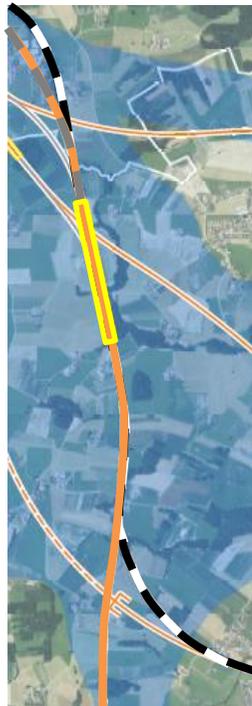
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)

Weiterführung Richtung München alternativ:

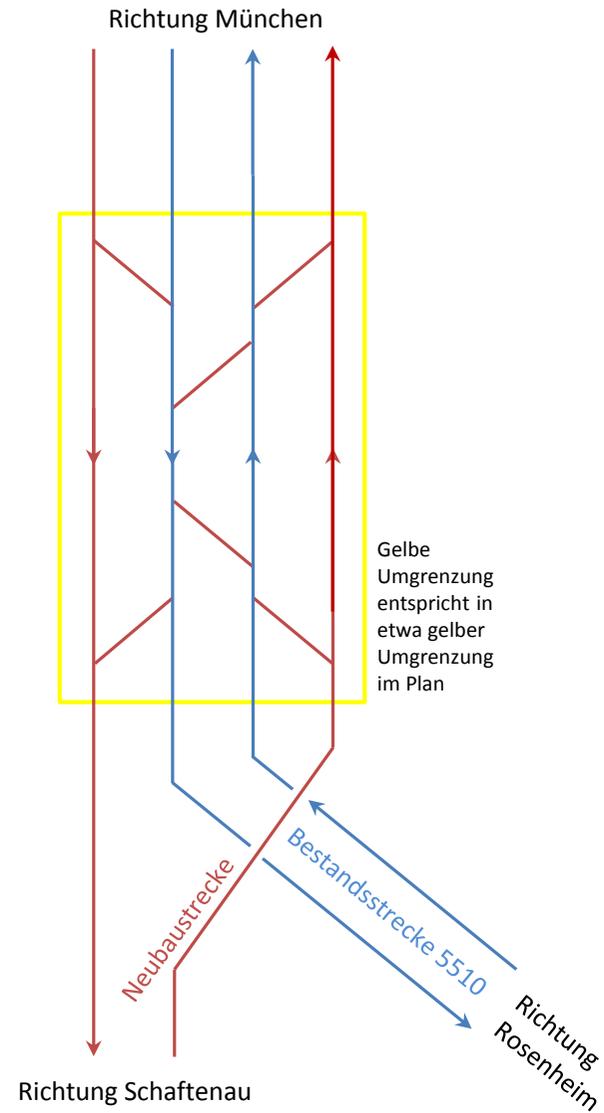
- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Haslau und Ostermünchen
- 4-gleisiger Ausbau der Bestandsstrecke

Weiterführung nach München möglich



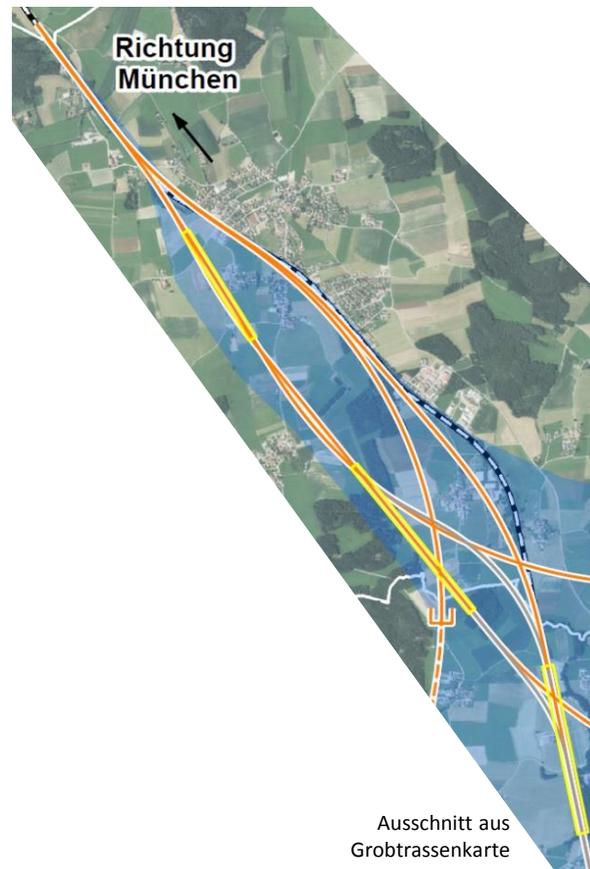
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Riedenbach



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)

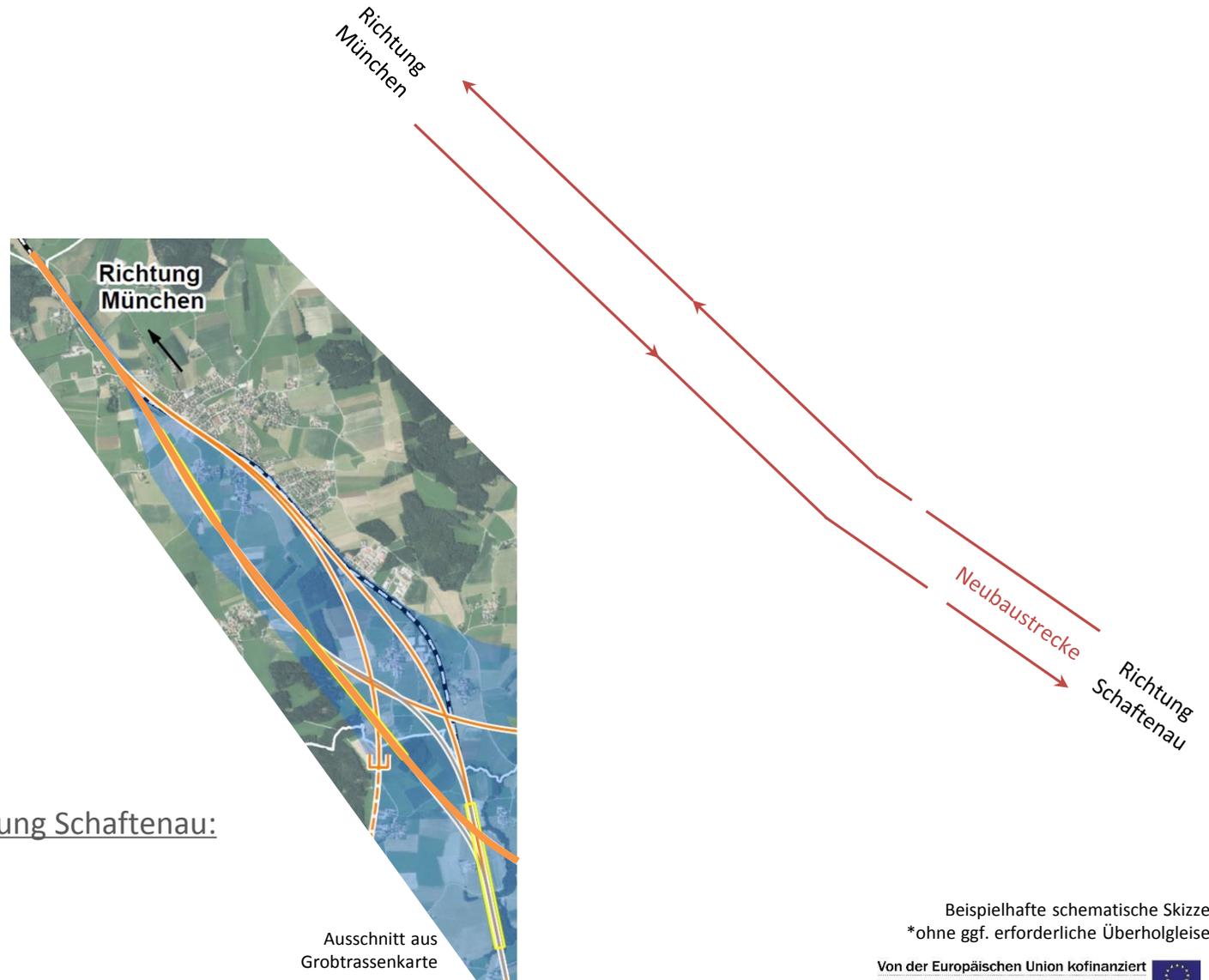


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)

Weiterführung nach
München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Mintsberg

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)

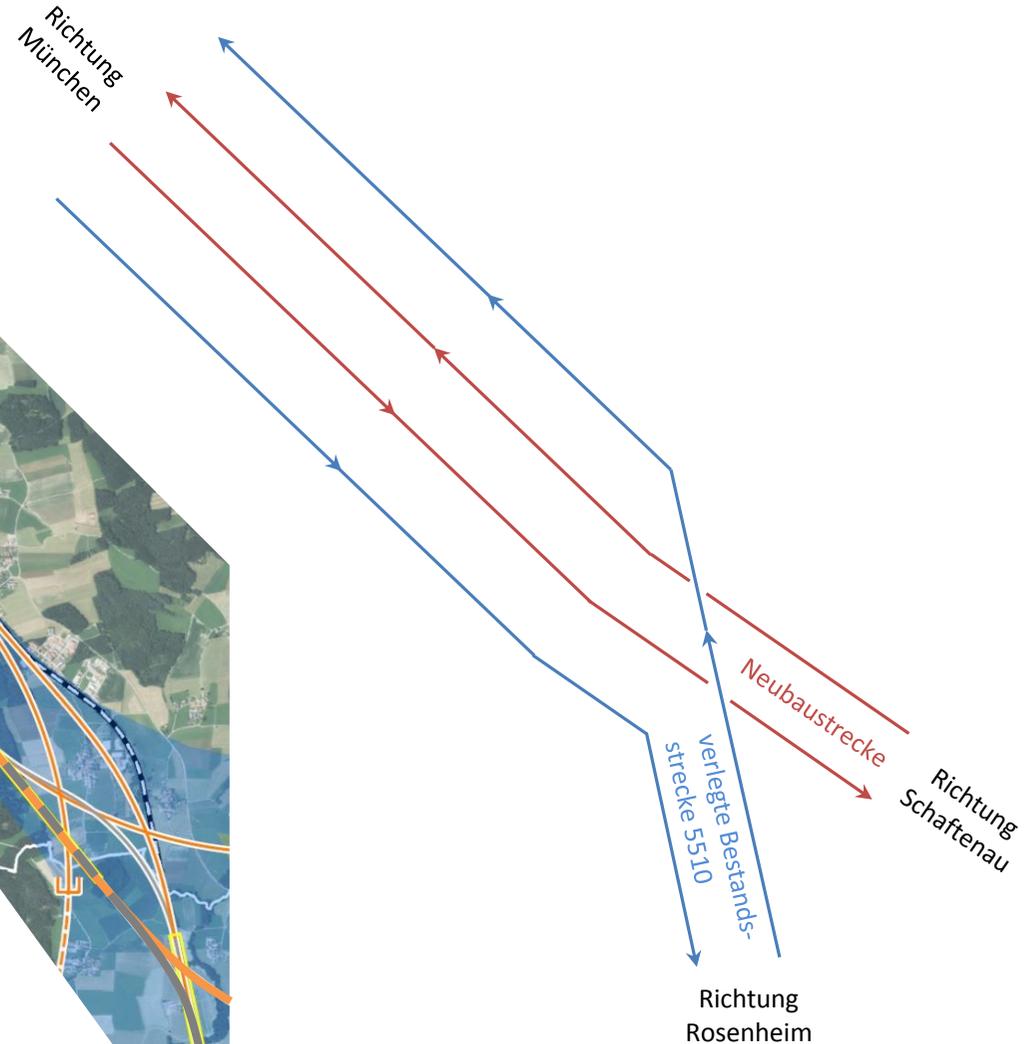
Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Gutmart / Ried und Kronbichl

Weiterführung nach München möglich



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Richtung
Rosenheim
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

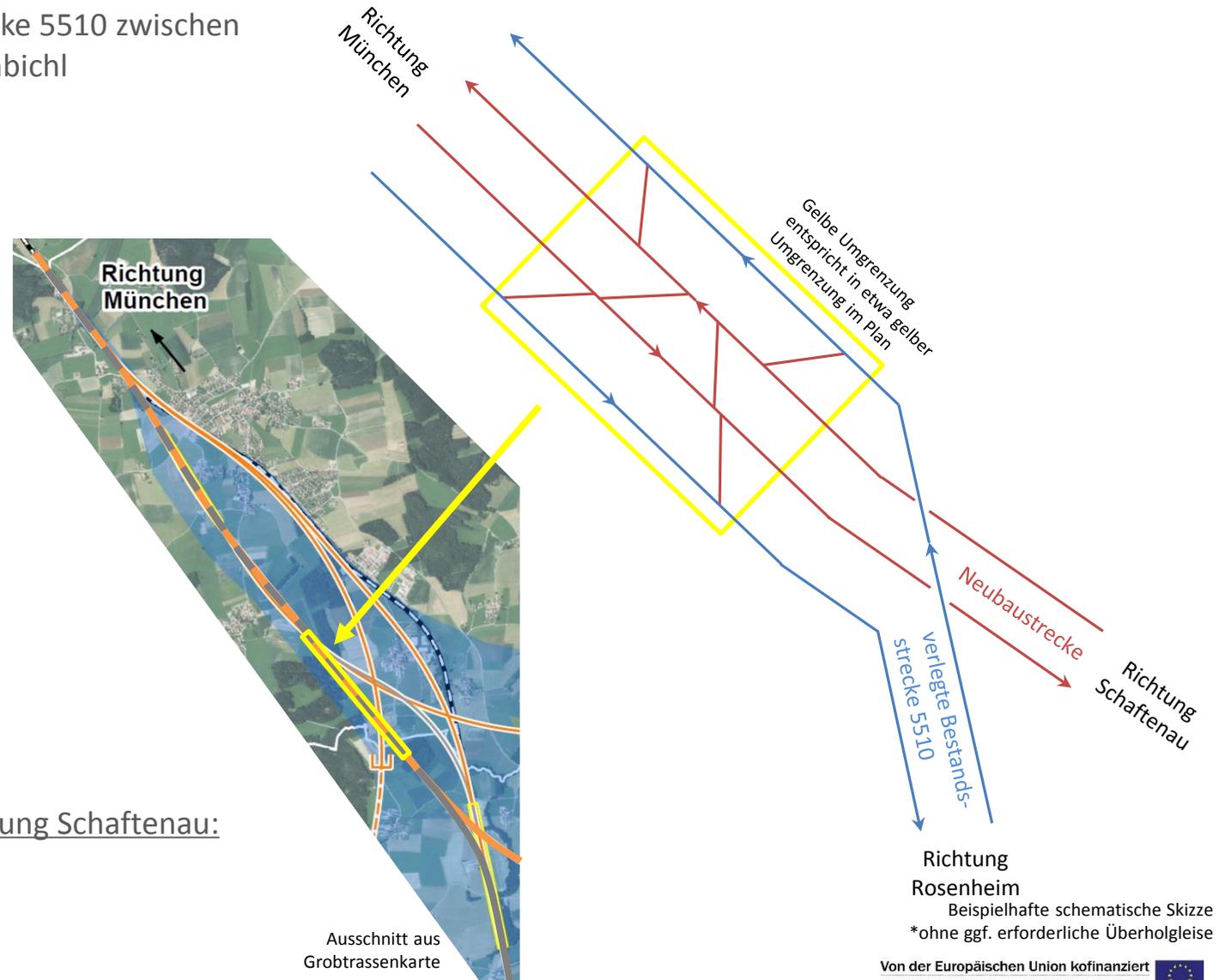
Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Mintsberg

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Gutmart / Ried und Kronbichl

Weiterführung nach München möglich



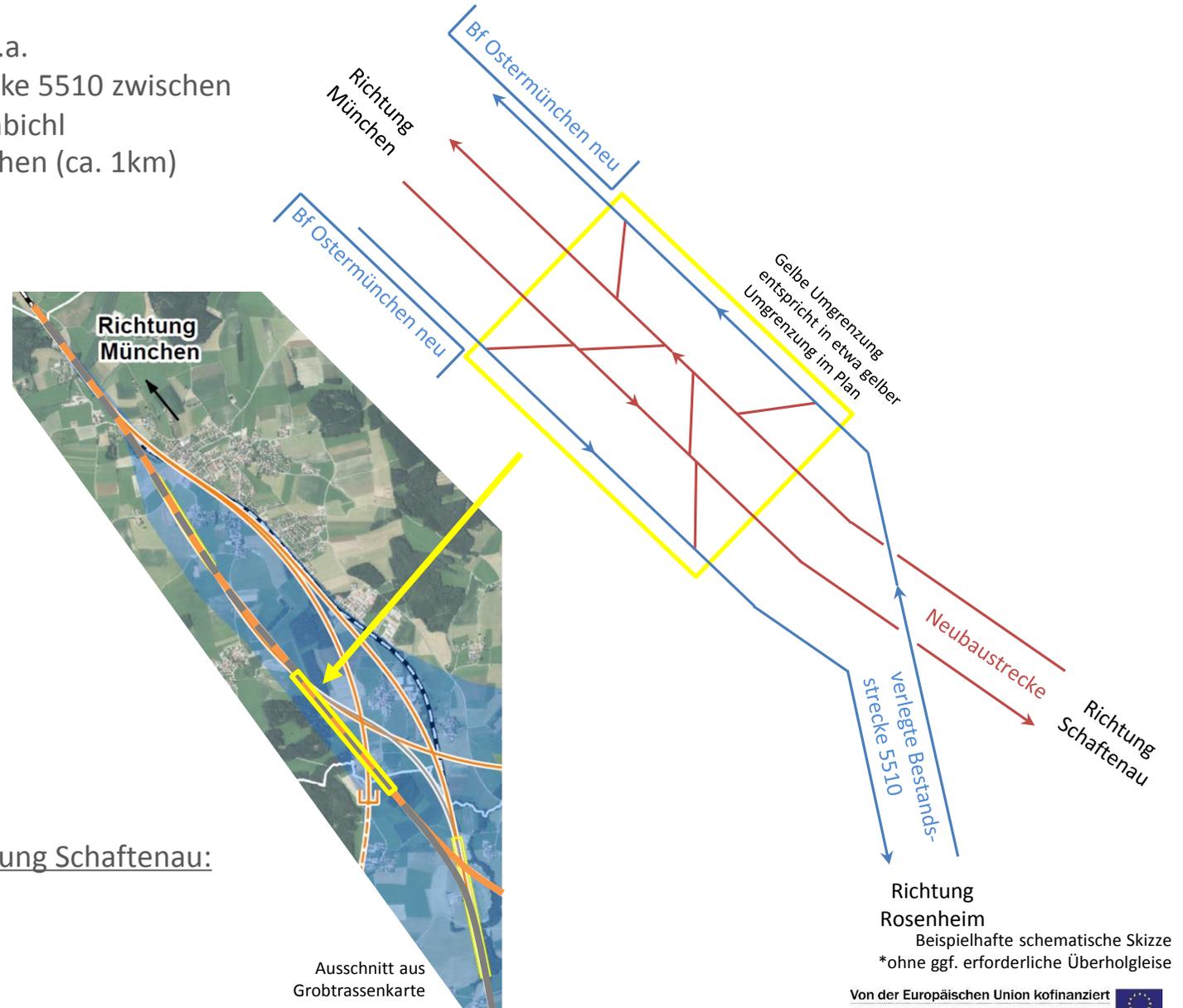
Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Mintsberg

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

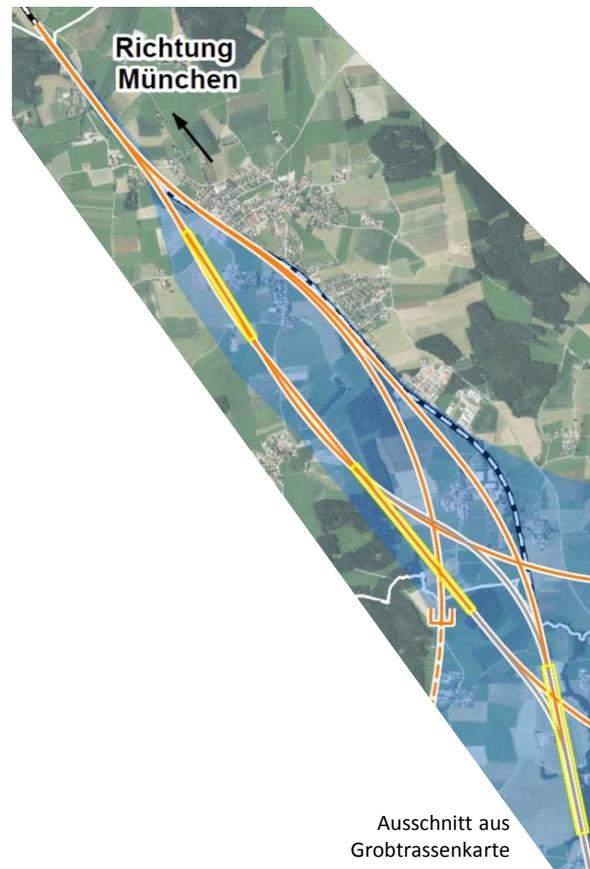
- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Gutmart / Ried und Kronbichl
- Verlegung Bf Ostermünchen (ca. 1km)

Weiterführung nach München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schäftenaus:
Variante Mintsberg

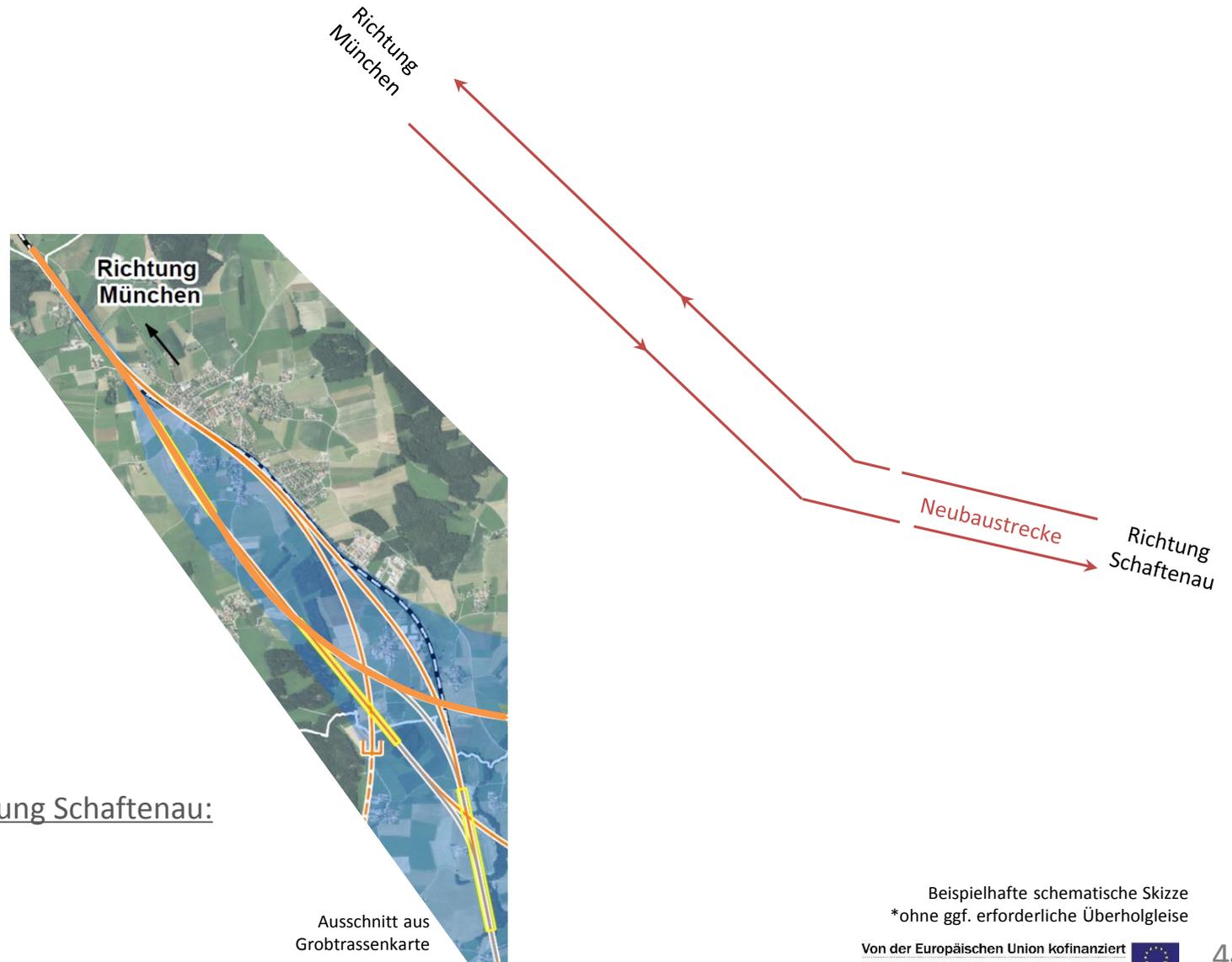
Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

Weiterführung nach
München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schafte nau:
Variante Eigenholz

Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

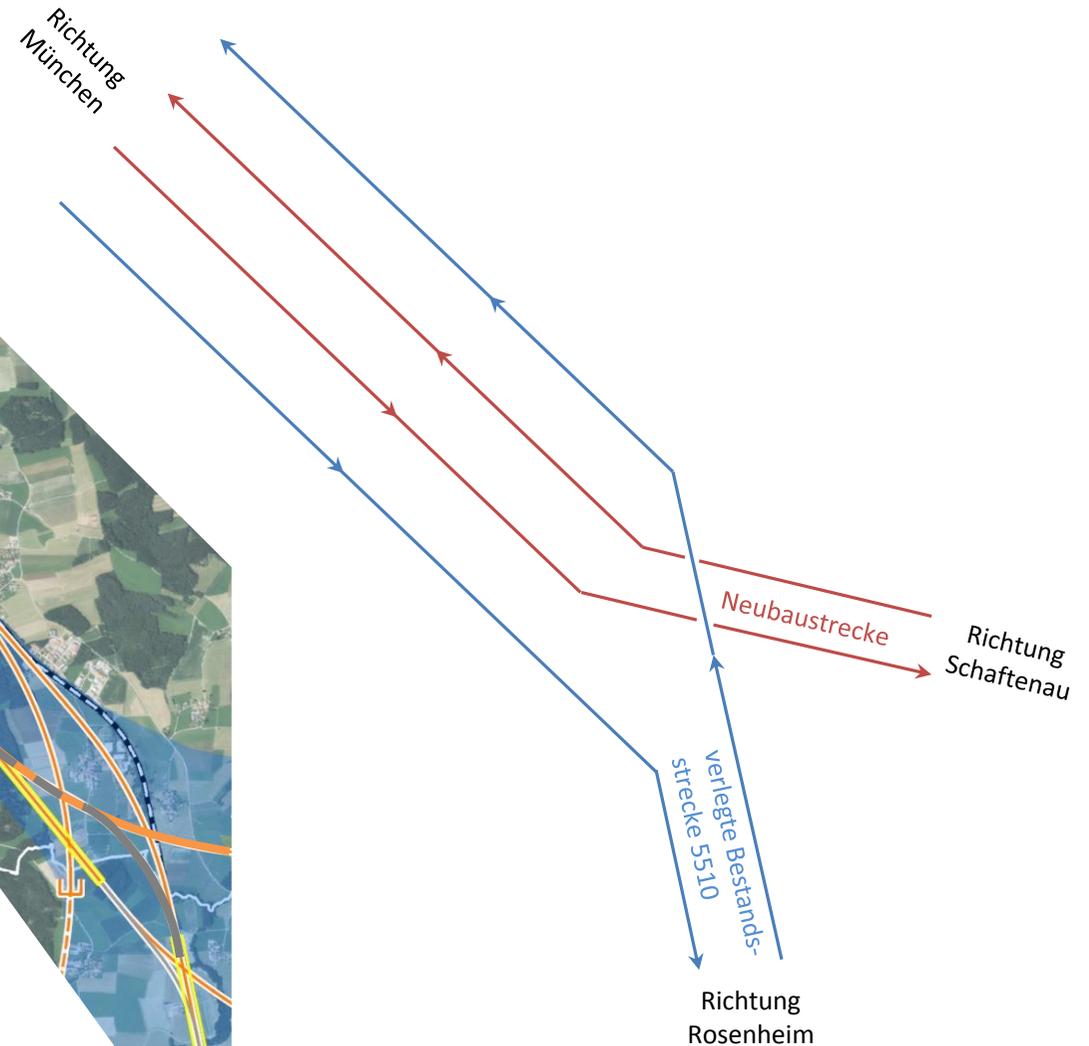
Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Bach (Höhe Tattenhausen) und Kronbichl

Weiterführung nach München möglich



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Richtung
Rosenheim
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

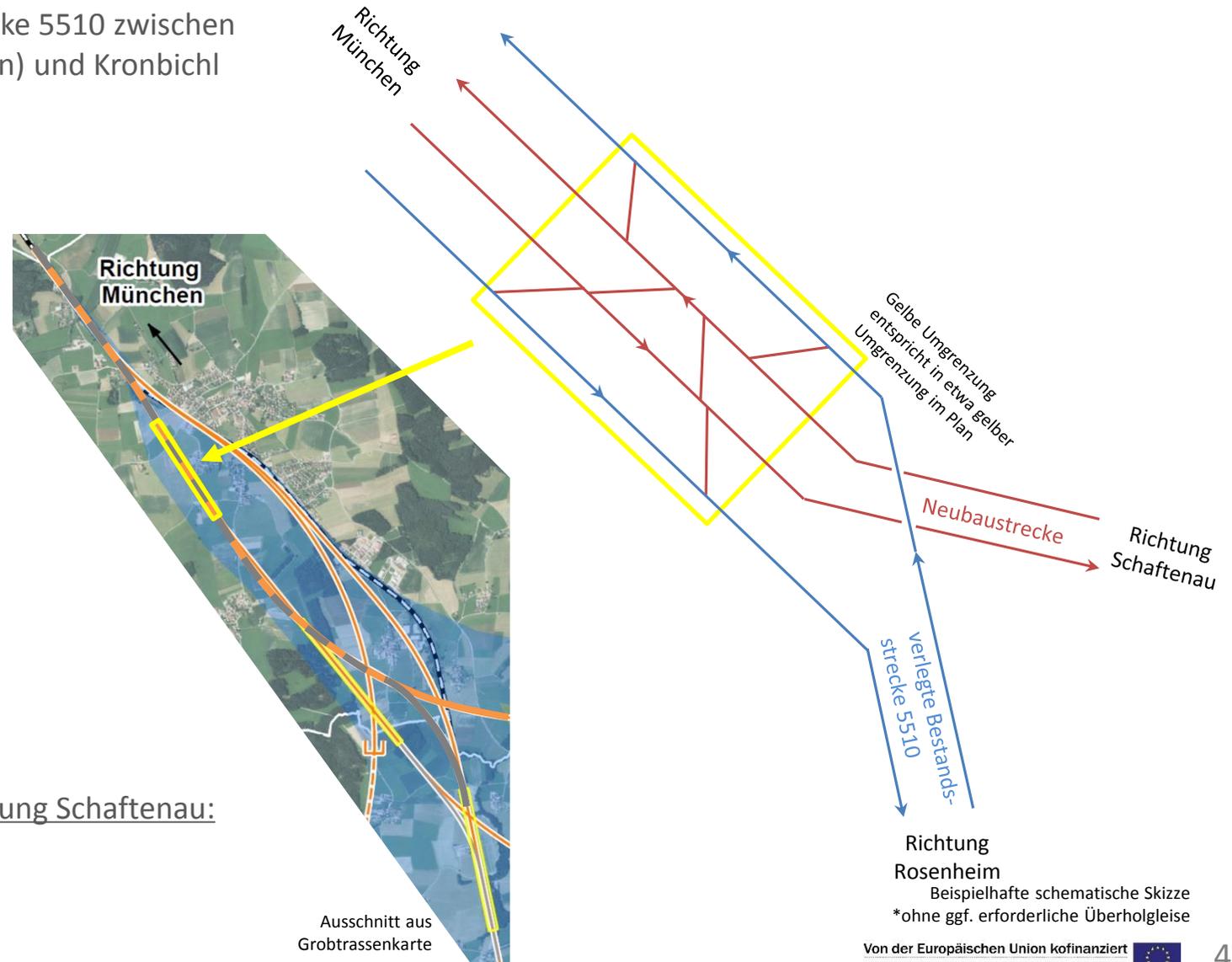
Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Eigenholz

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Bach (Höhe Tattenhausen) und Kronbichl

Weiterführung nach München möglich



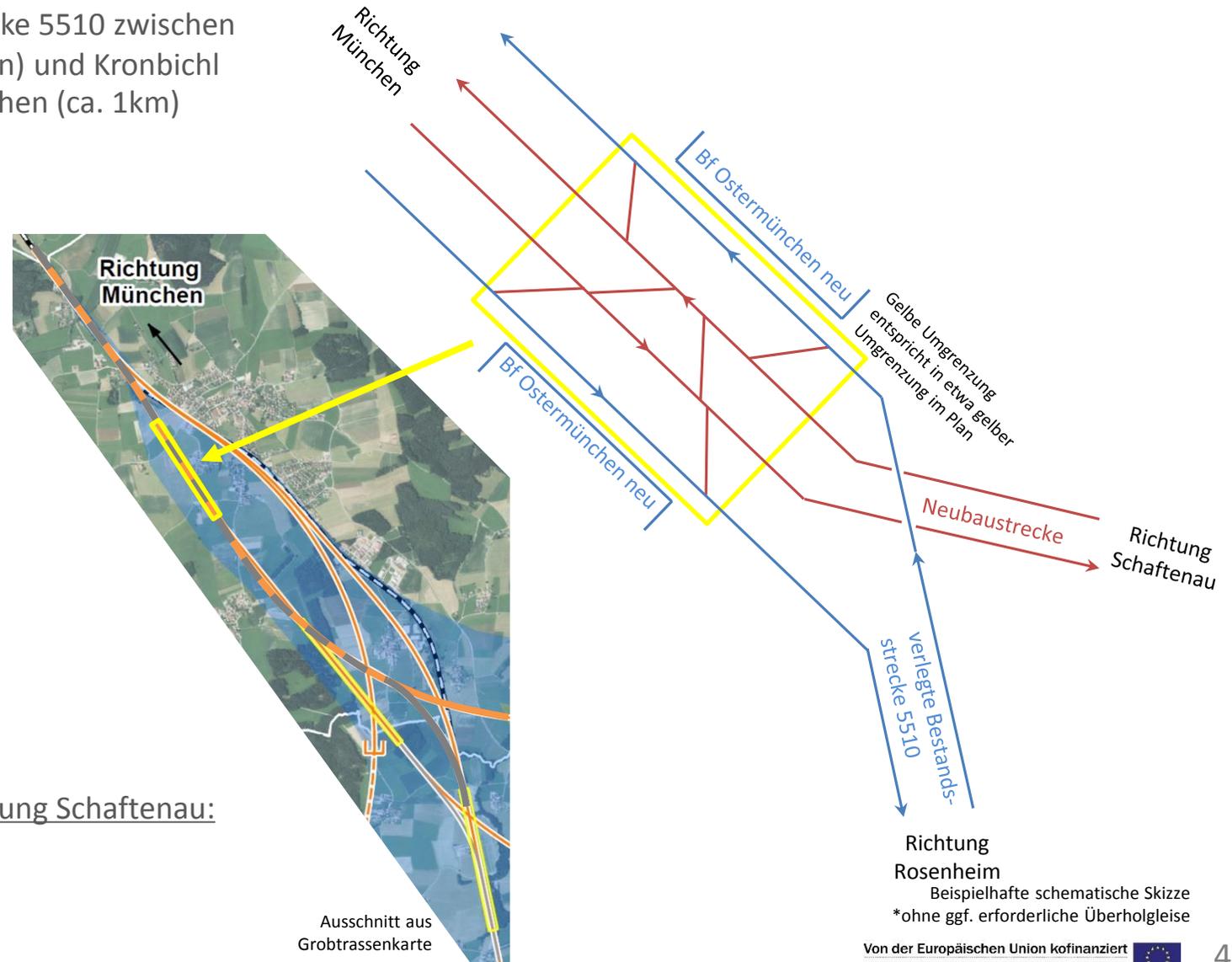
Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Eigenholz

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Bach (Höhe Tattenhausen) und Kronbichl
- Verlegung Bf Ostermünchen (ca. 1km)

Weiterführung nach München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Eigenholz

Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld



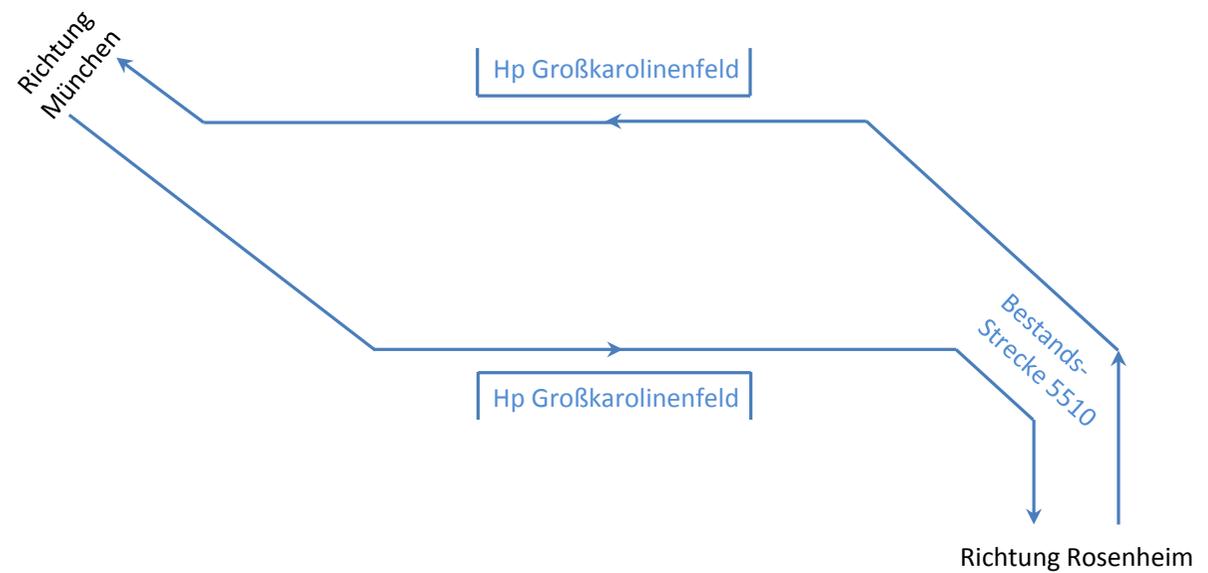
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

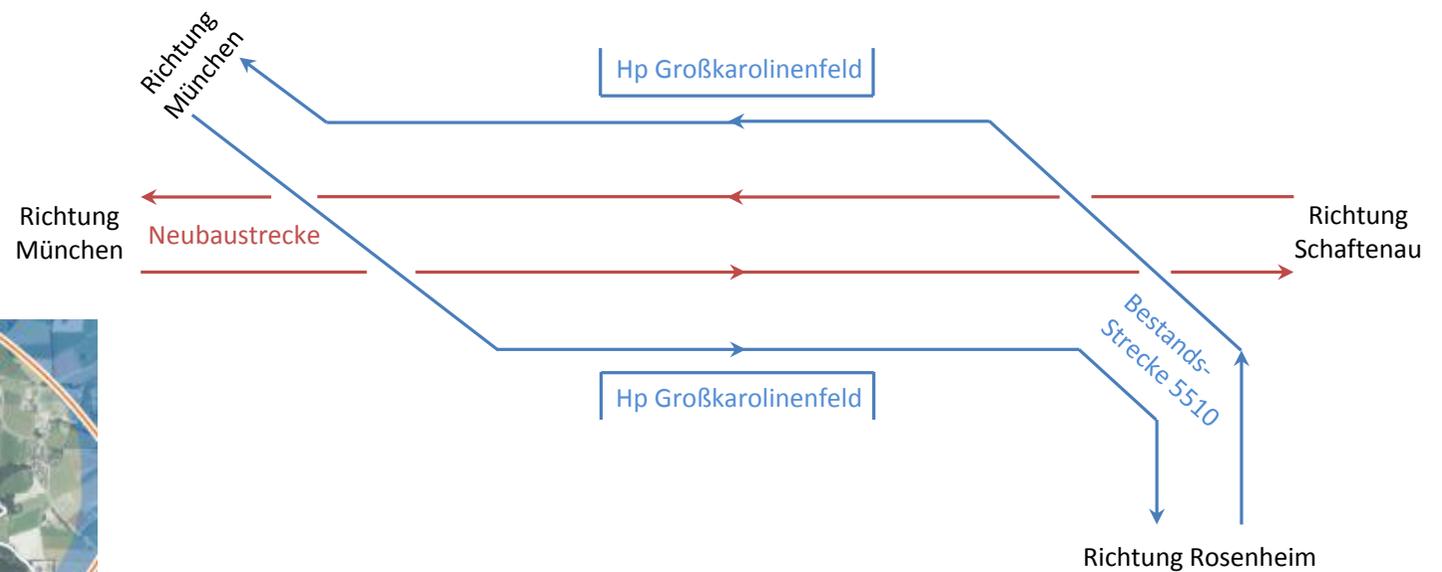
Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Zugehörige Grobtrasse
Richtung München:
Variante Tunnel Buchrain



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:
Variante Tunnel Schömering, Variante Tunnel Ringelfeld



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

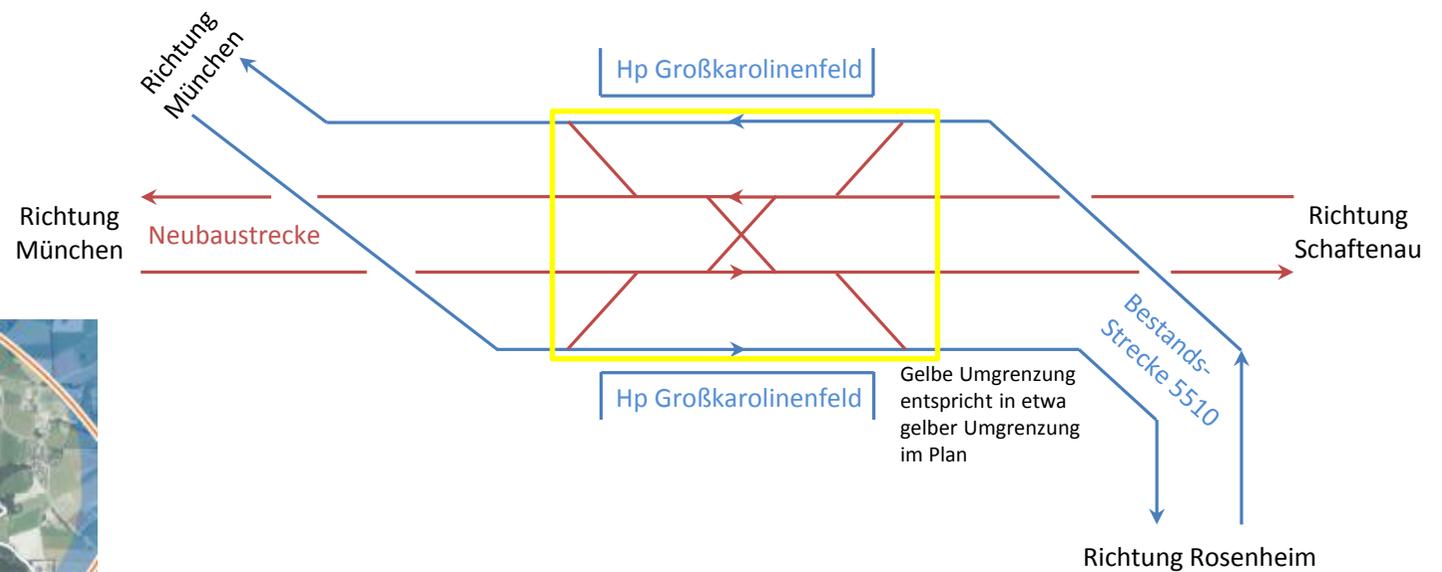
Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Zugehörige Grobtrasse
Richtung München:
Variante Tunnel Buchrain



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:
Variante Tunnel Schömering, Variante Tunnel Ringelfeld



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

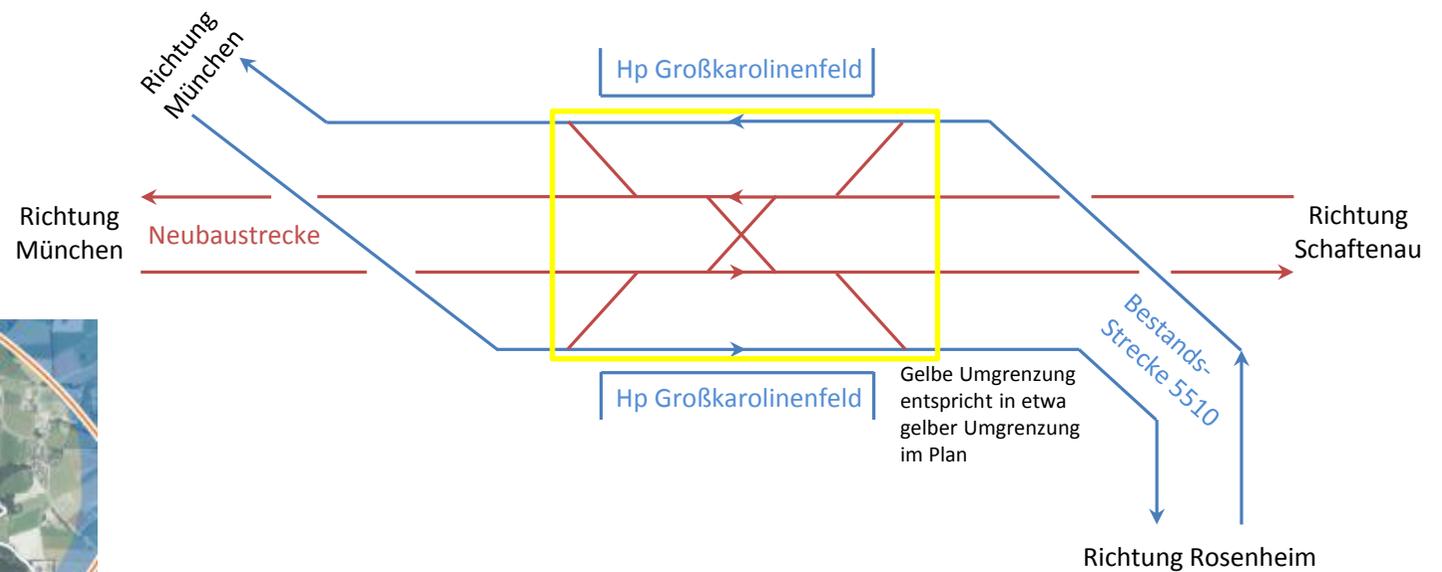
Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Zugehörige Grobtrasse
Richtung München:
Variante Tunnel Buchrain



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafteuau:
Variante Tunnel Schömering, Variante Tunnel Ringelfeld



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Infrastrukturanpassungen,

- Umbau Haltepunkt Großkarolinenfeld
- Umfangreiche Straßenanpassungen
- Bahnübergang Filzenweg durch Brücke ersetzen

Zugehörige Grobtrasse

Richtung München:

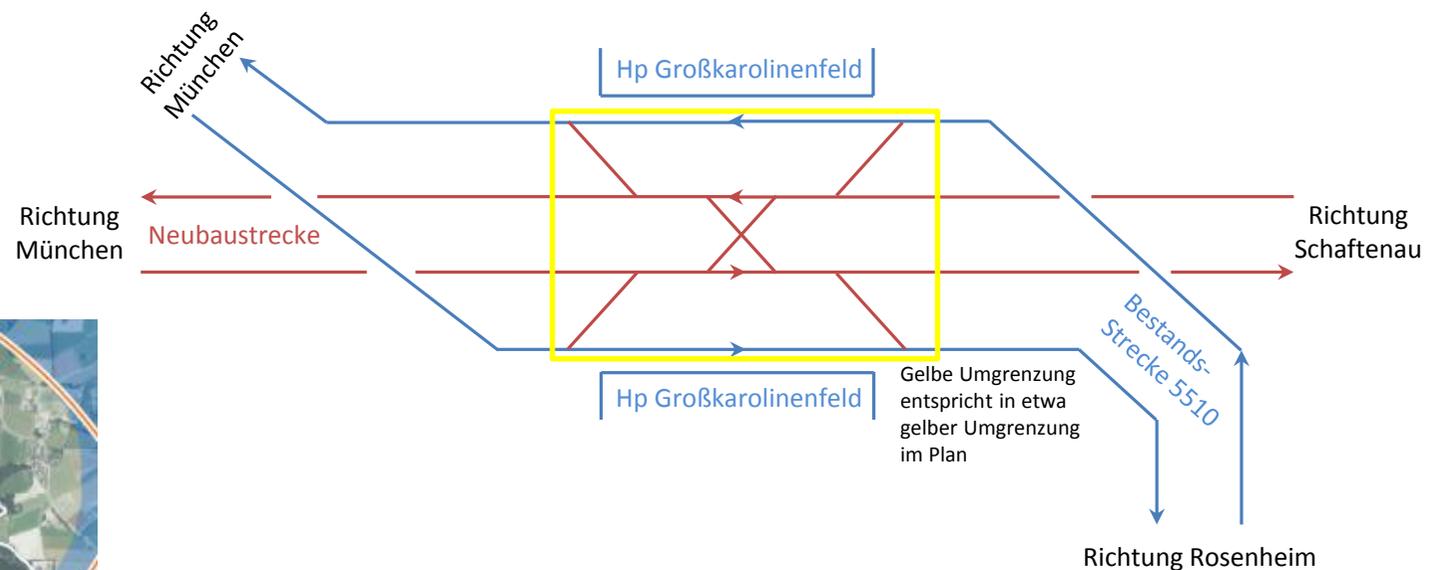
Variante Tunnel Buchrain



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Schömering, Variante Tunnel Ringelfeld



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindung Happinger Au



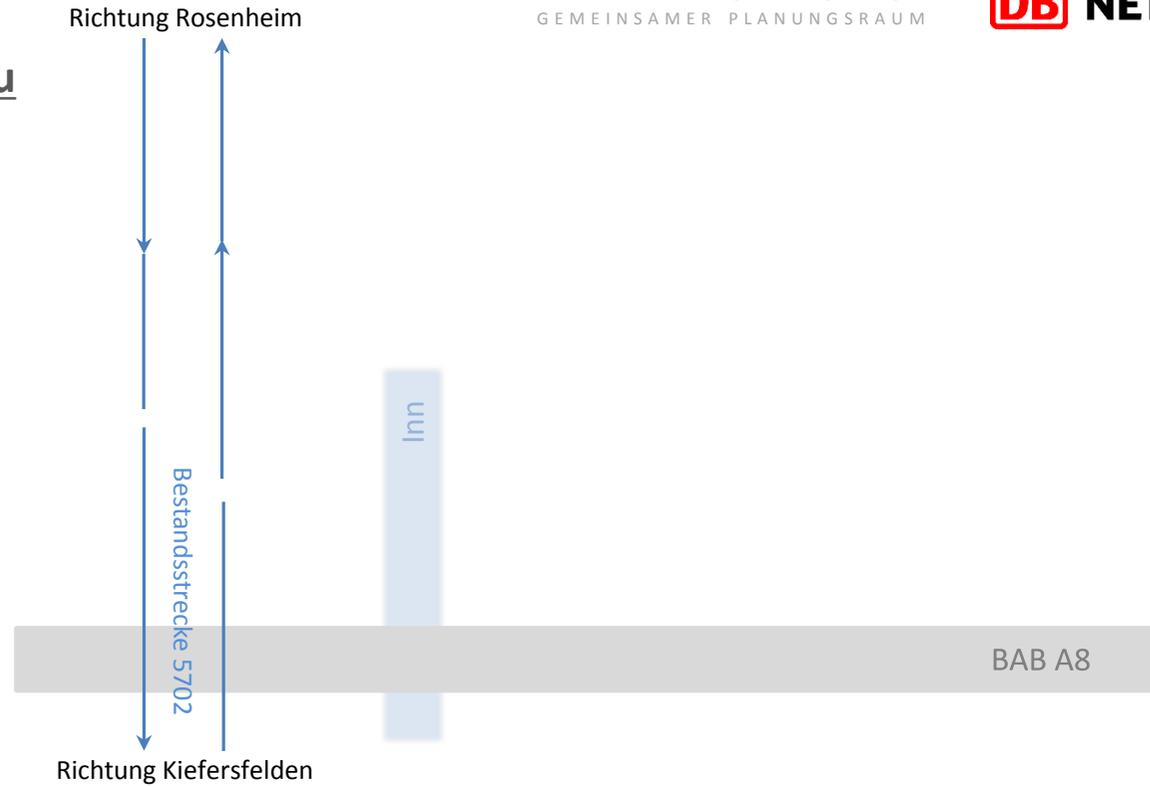
Ausschnitt aus
Großtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindung Happinger Au



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



BAB A8

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindung Happinger Au

Zugehörige Grobtrassen

Richtung München:

Variante Tunnel Schömering,

Variante Tunnel Ringelfeld

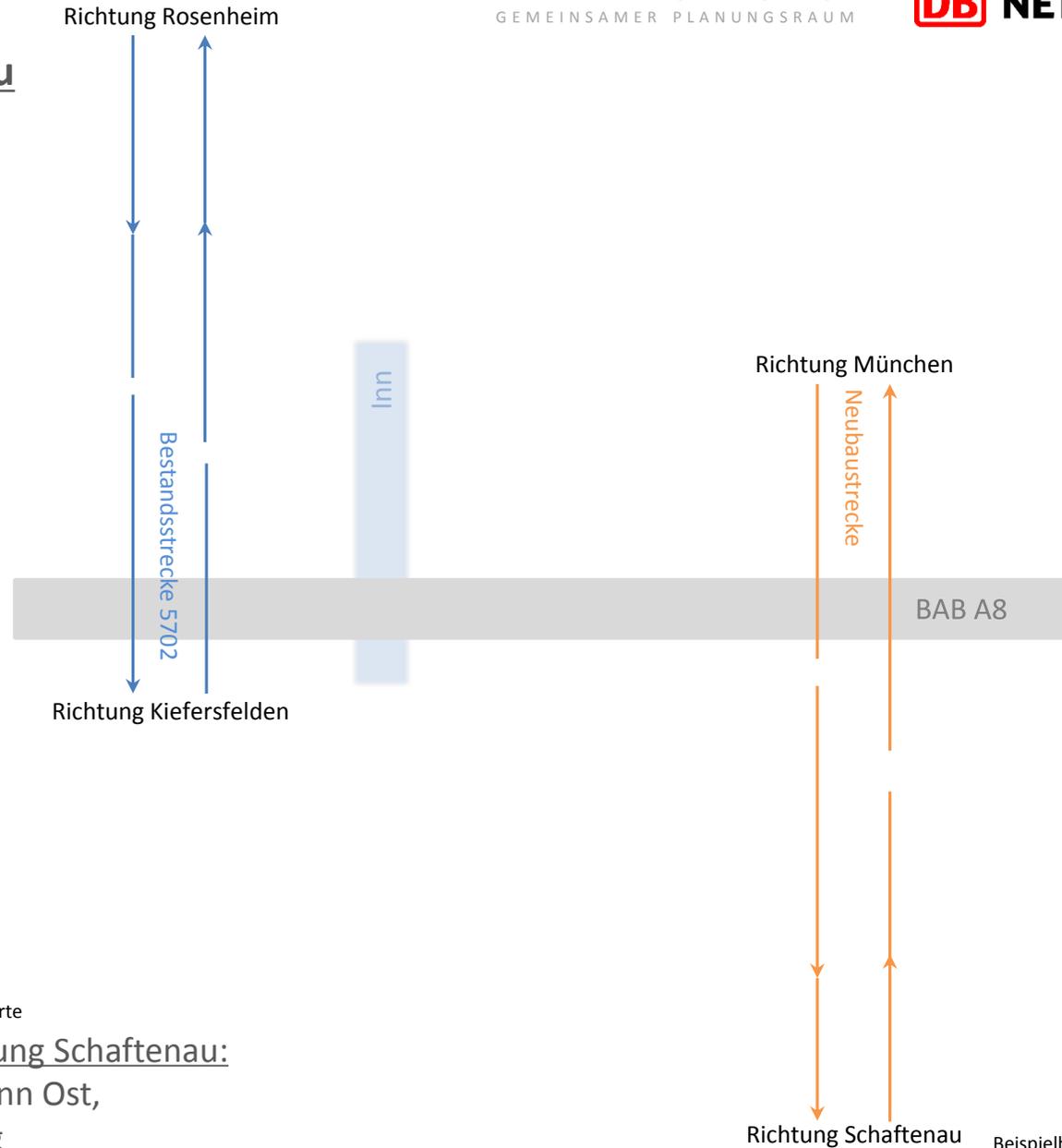


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Taigscheid, Variante Inn Ost,

ggf. Variante Tunnel Sattelberg



Richtung Schafftenau

Beispielhafte schematische Skizze

*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



Anbindung Happinger Au

Geschwindigkeit $v=160\text{km/h}$

Zugehörige Grobtrassen

Richtung München:

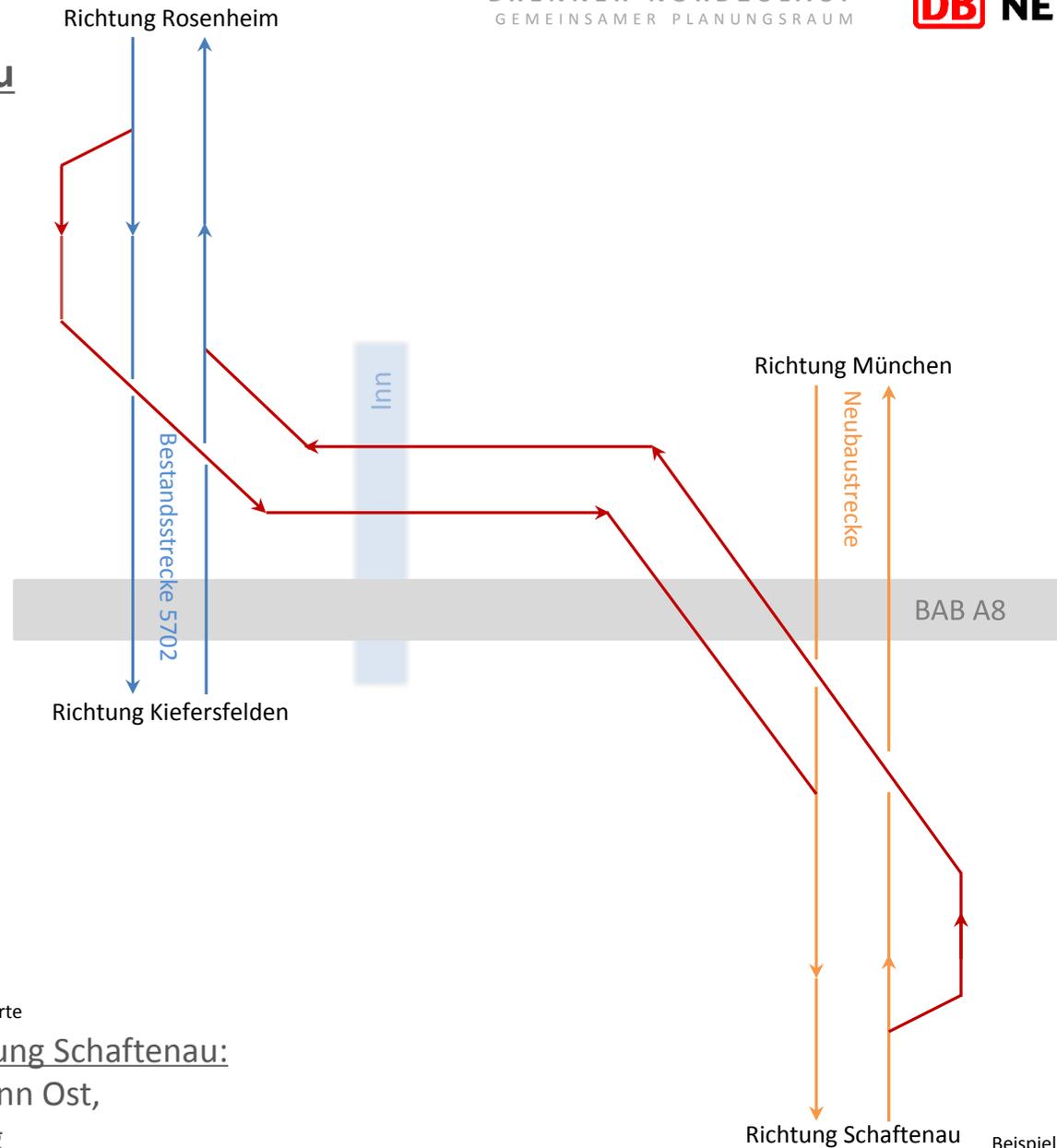
Variante Tunnel Schömering,
Variante Tunnel Ringelfeld



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Taigscheid, Variante Inn Ost,
ggf. Variante Tunnel Sattelberg



Richtung Schafftenau

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



Anbindung Happinger Au

Geschwindigkeit $v=160\text{km/h}$

Zugehörige Grobtrassen

Richtung München:

Variante Tunnel Schömering,

Variante Tunnel Ringelfeld

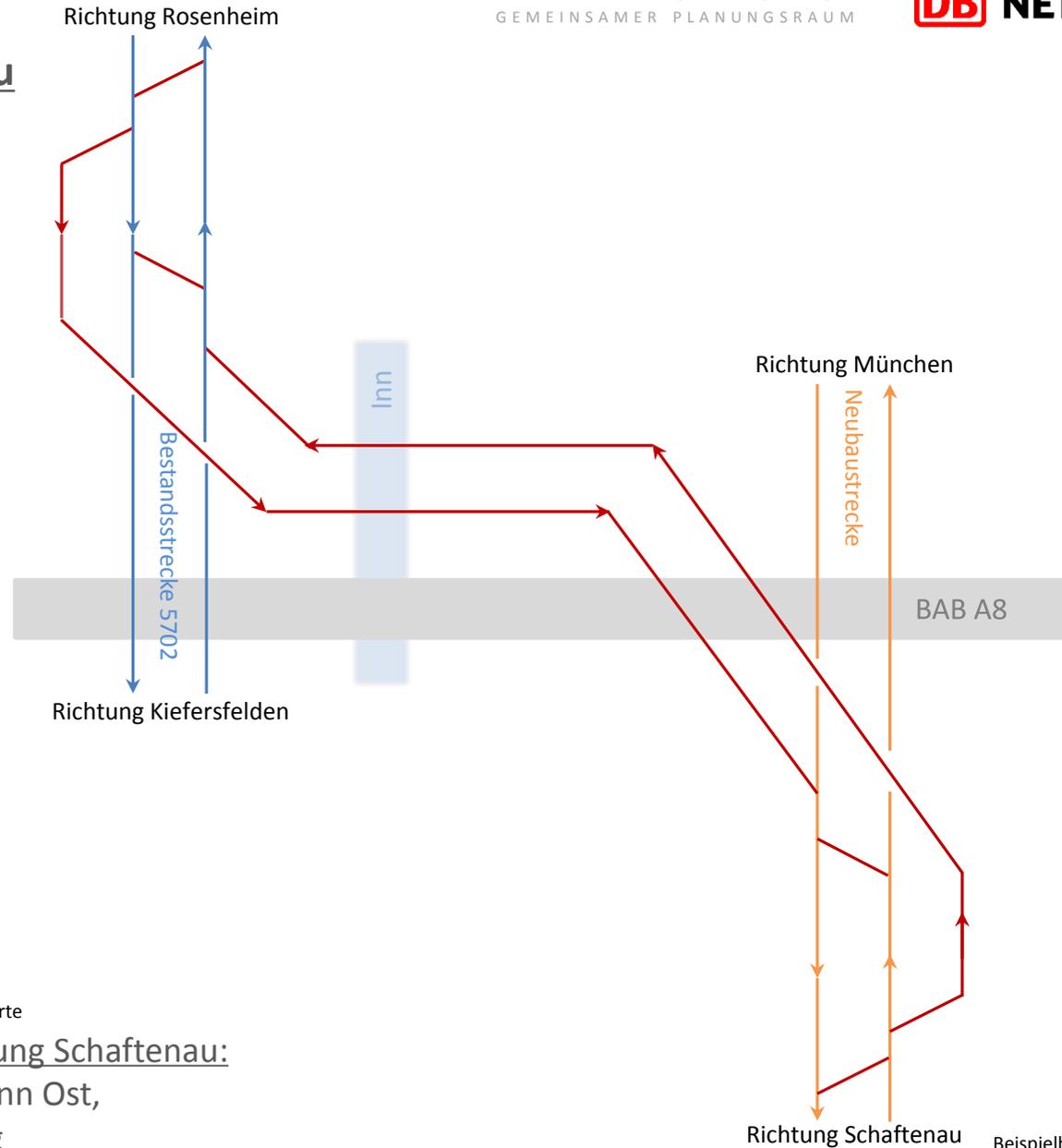


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Taigscheid, Variante Inn Ost,

ggf. Variante Tunnel Sattelberg



Richtung Schafftenau

Beispielhafte schematische Skizze

*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



Anbindungen Pang



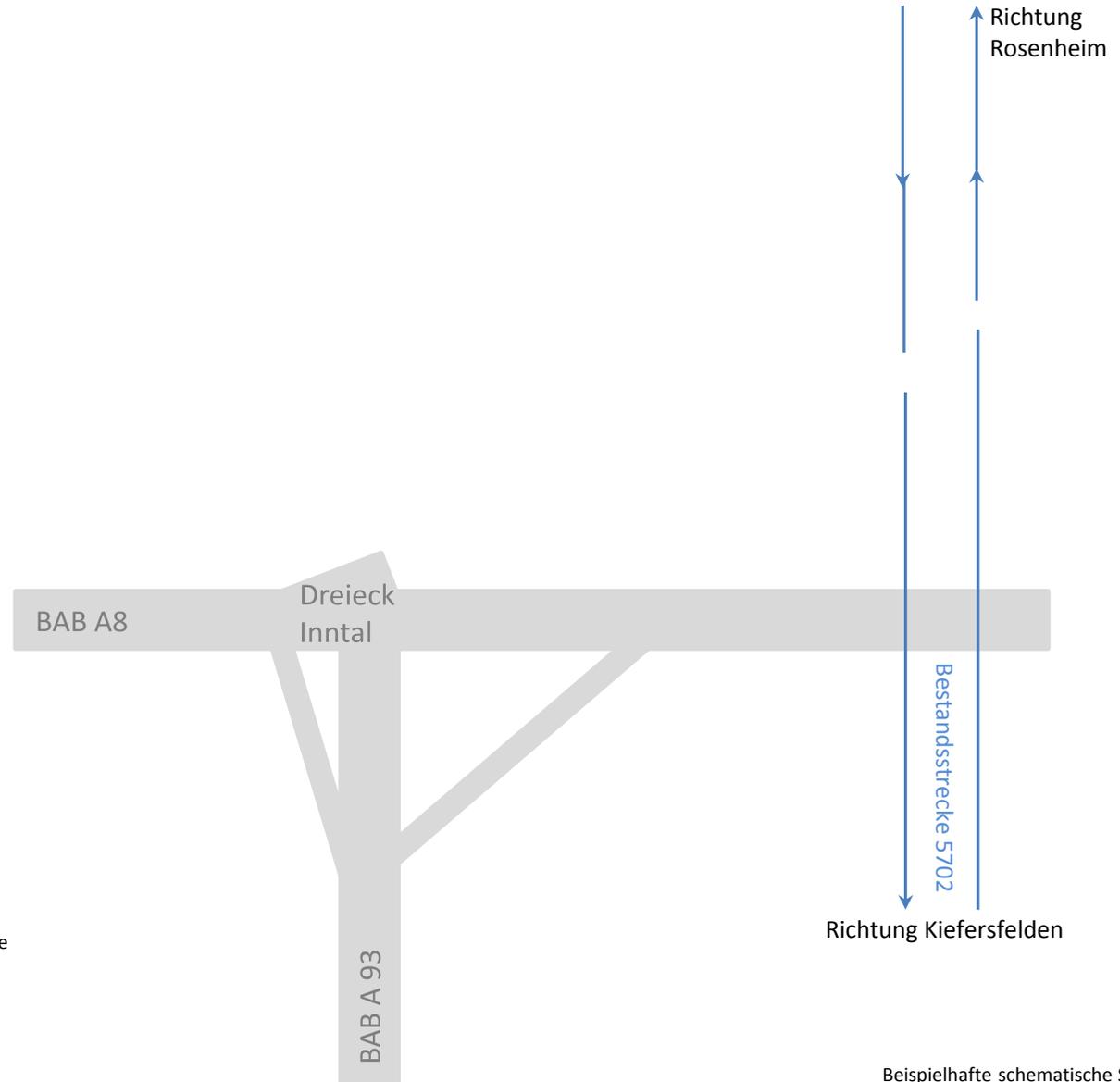
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

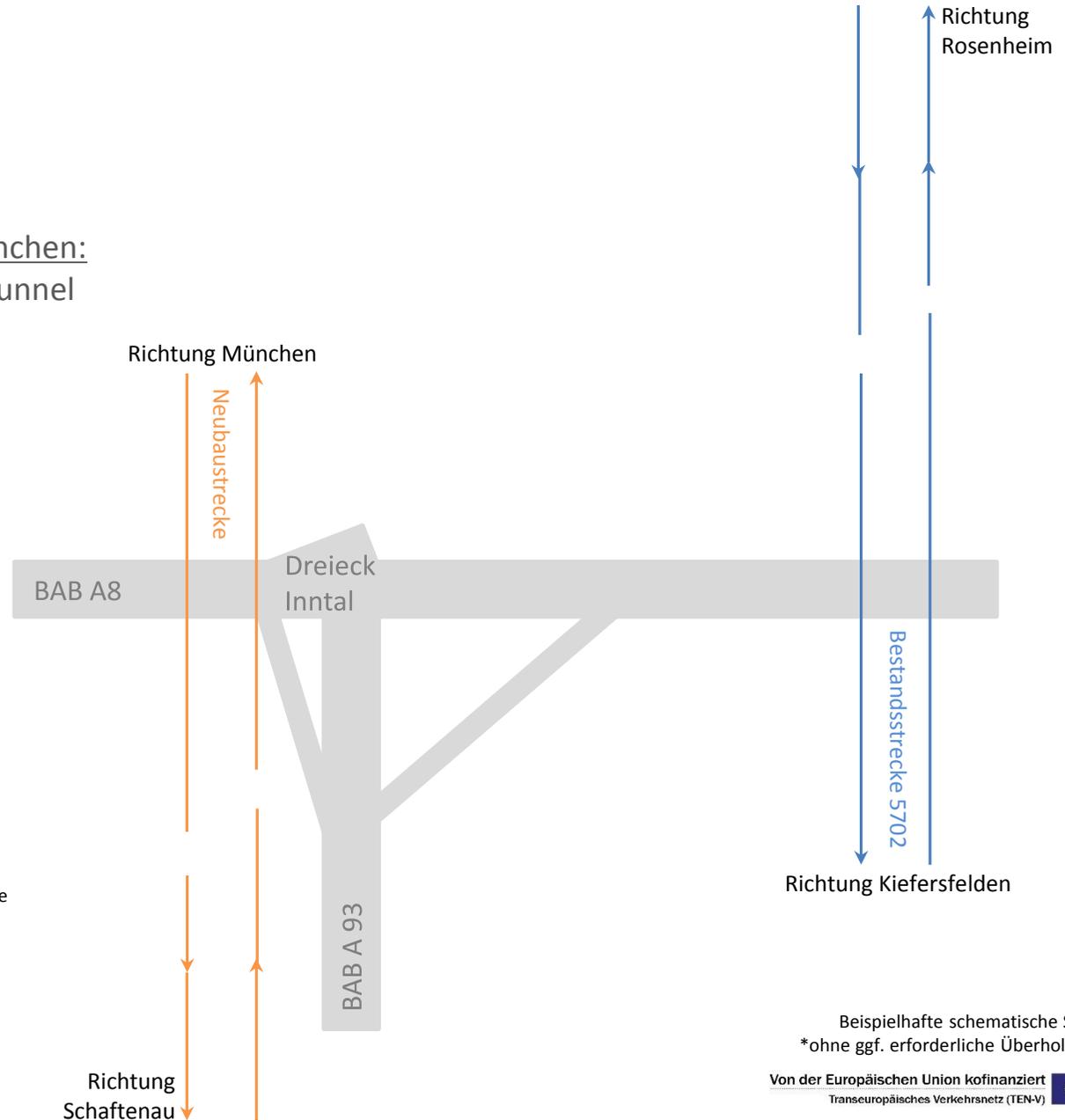
Anbindungen Pang

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:
Variante Kolbermoor West, Variante Tunnel
Kolbermoor, Variante Kolbermoor Ost



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung
Schafftenau:
Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang

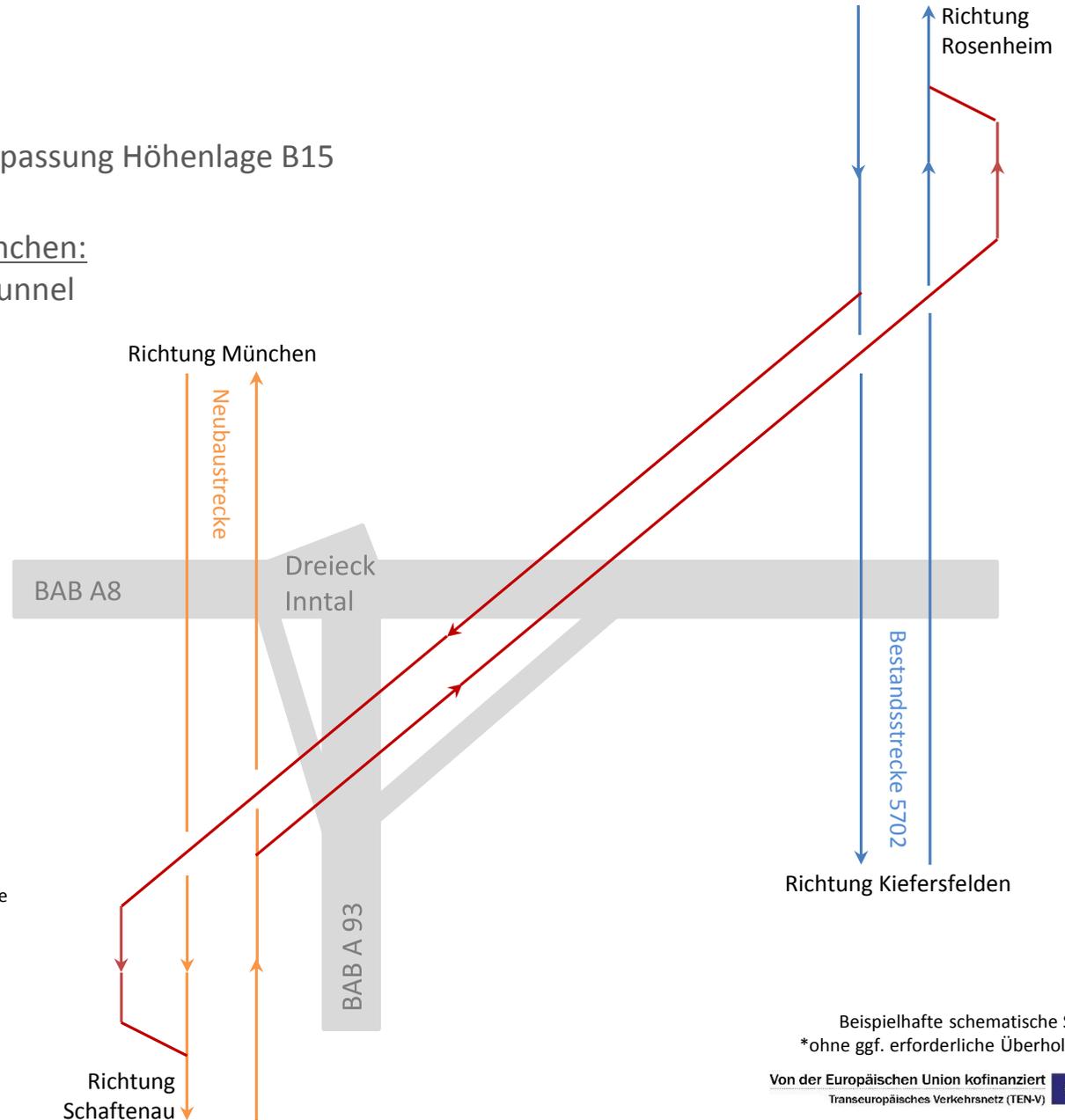
- 2 Varianten
- Geschwindigkeit $v=160\text{km/h}$
- Infrastrukturanpassungen, u.a. Anpassung Höhenlage B15

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:
Variante Kolbermoor West, Variante Tunnel
Kolbermoor, Variante Kolbermoor Ost



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung
Schaftenau:
Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang

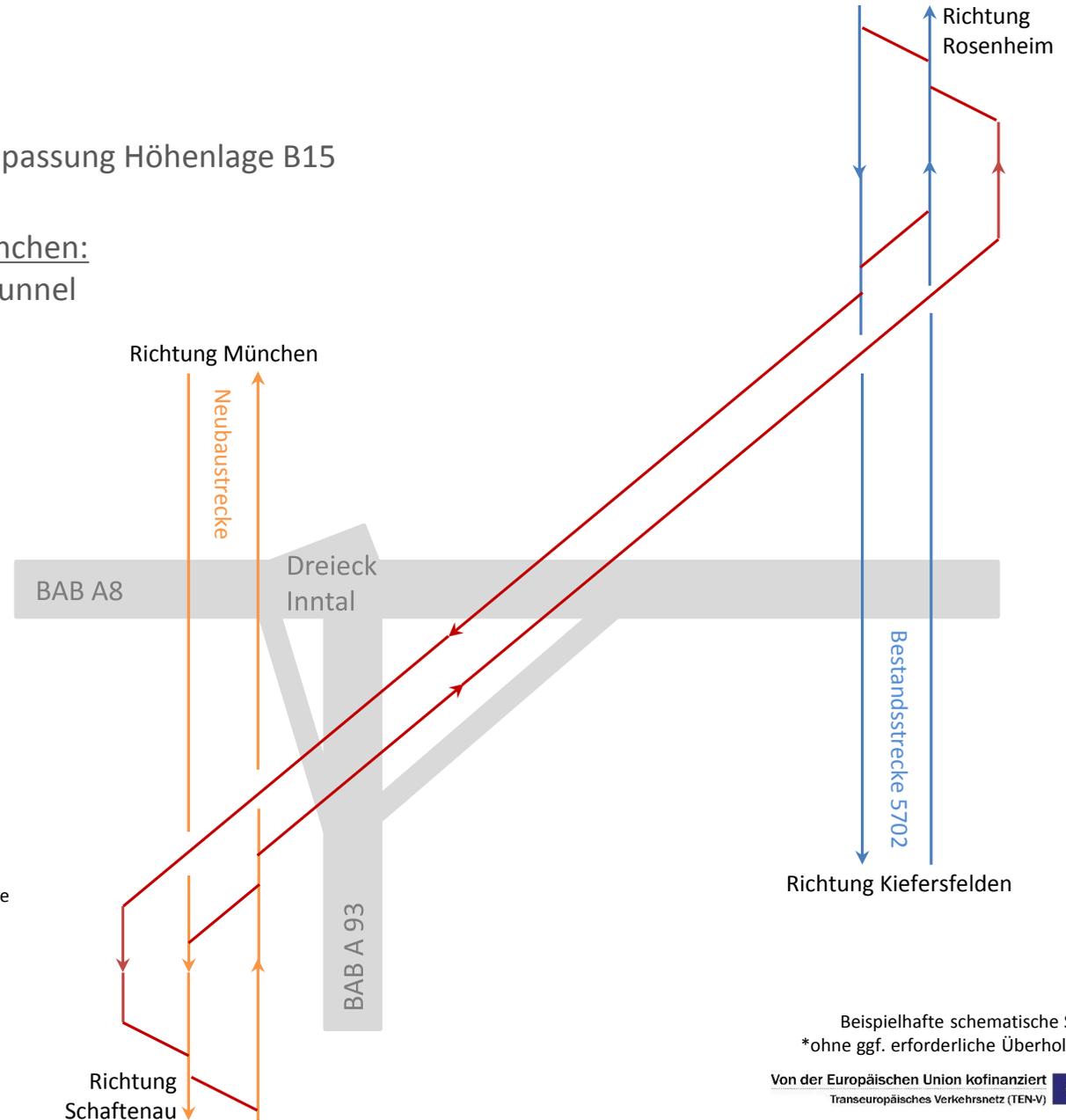
- 2 Varianten
- Geschwindigkeit $v=160\text{km/h}$
- Infrastrukturanpassungen, u.a. Anpassung Höhenlage B15

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:
Variante Kolbermoor West, Variante Tunnel
Kolbermoor, Variante Kolbermoor Ost



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung
Schaftenau:
Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang

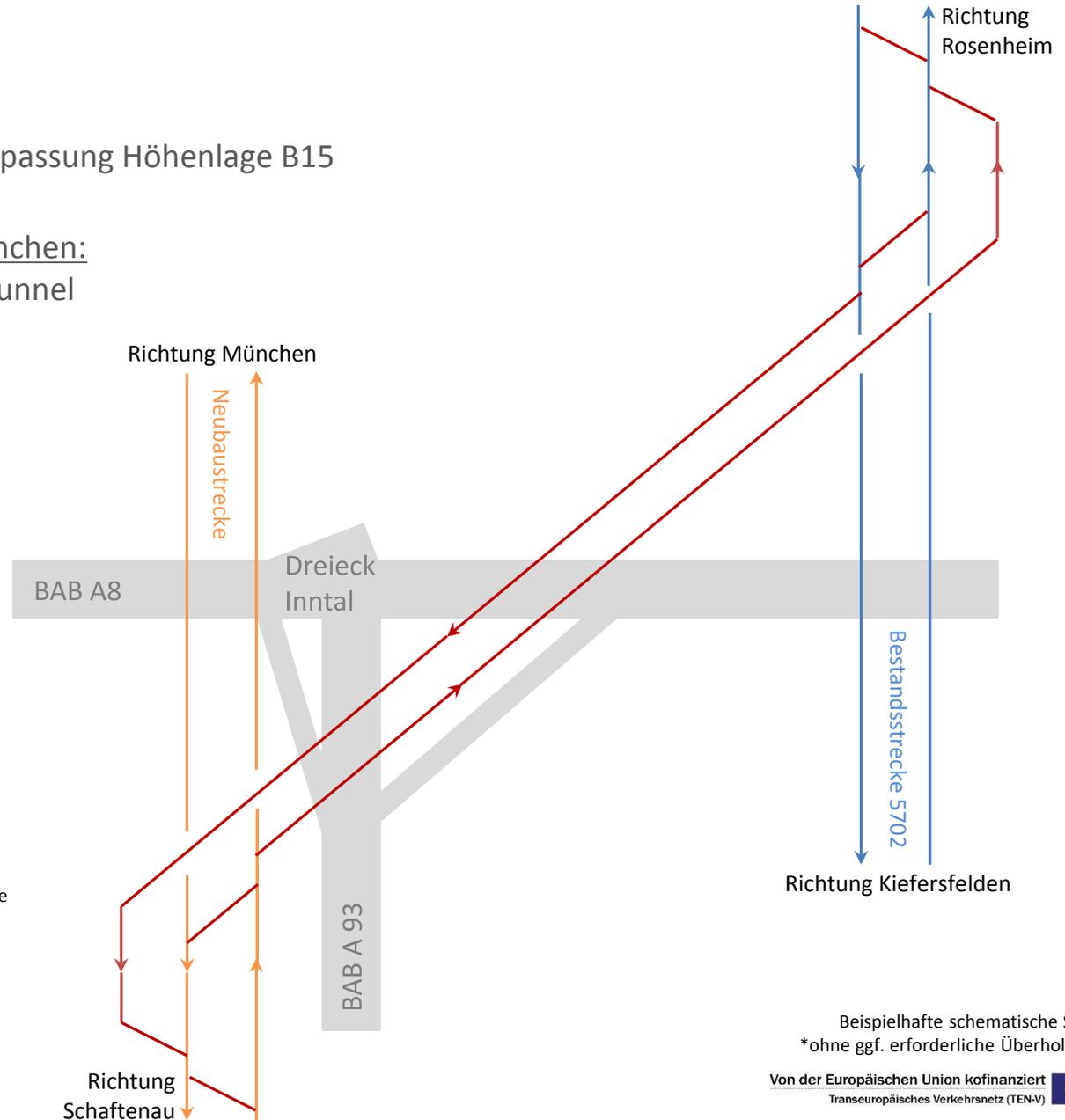
- 2 Varianten
- Geschwindigkeit $v=160\text{km/h}$
- Infrastrukturanpassungen, u.a. Anpassung Höhenlage B15

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:
Variante Kolbermoor West, Variante Tunnel
Kolbermoor, Variante Kolbermoor Ost



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung
Schaftenau:
Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang

- 2 Varianten
- Geschwindigkeit $v=160\text{km/h}$
- Infrastrukturanpassungen, u.a. Anpassung Höhenlage B15

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

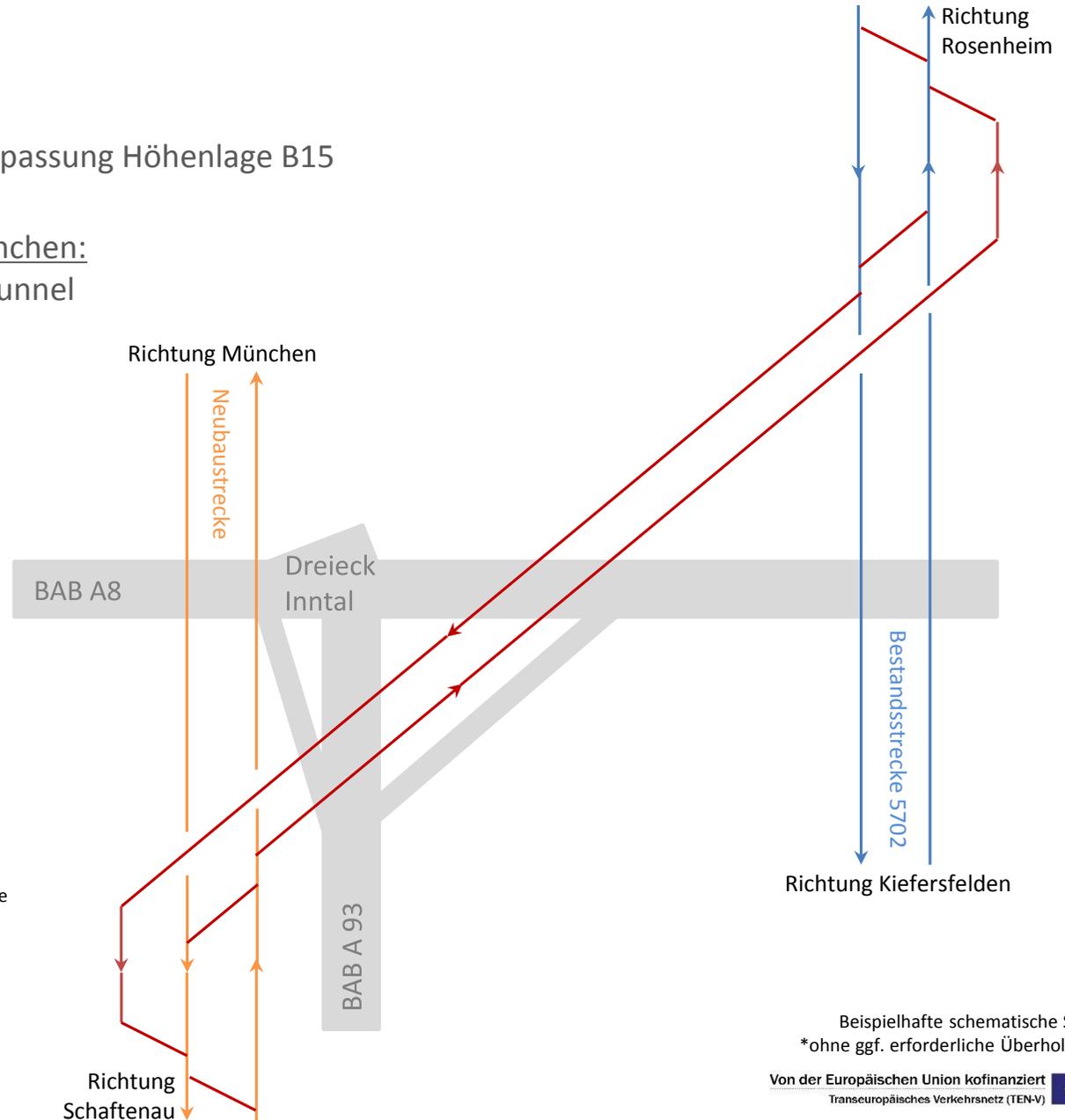
Variante Kolbermoor West, Variante Tunnel Kolbermoor, Variante Kolbermoor Ost



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

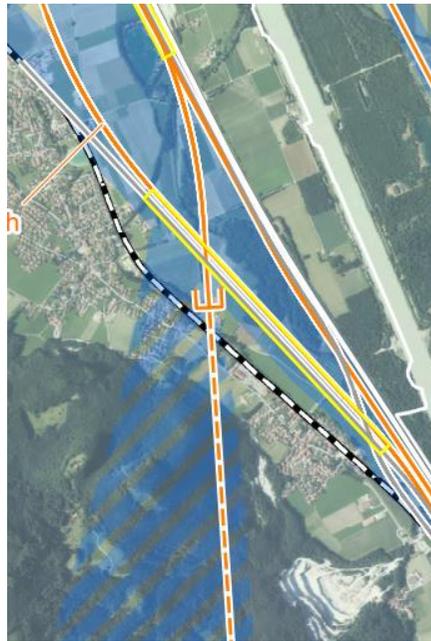
Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:

Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

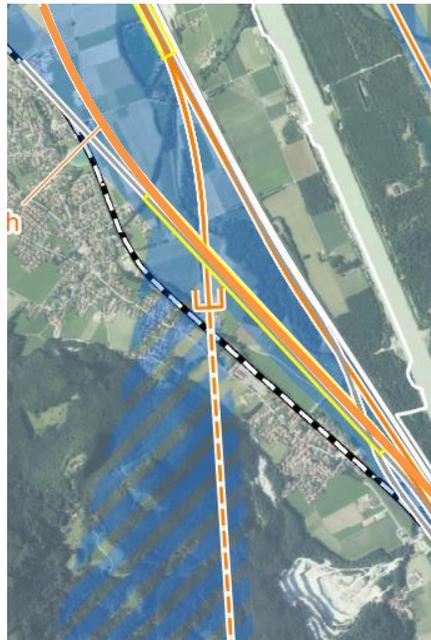


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

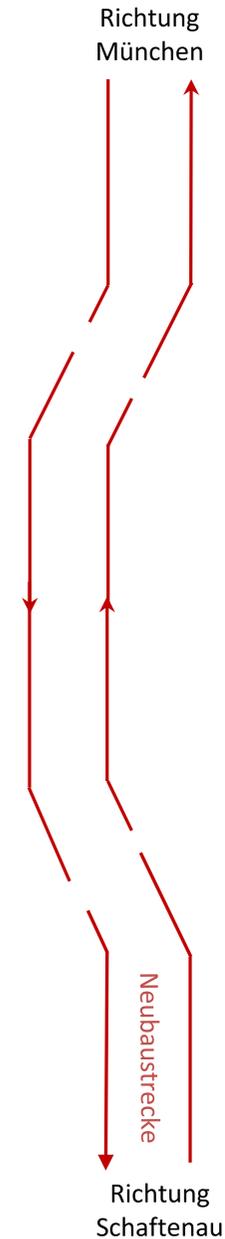
Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:
Variante Griesenbach, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schaftebau:
Variante Tunnel Nußberg, Variante Einöden,
Variante Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

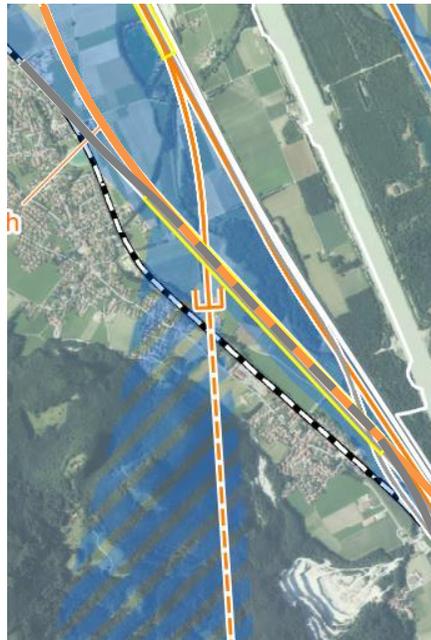
Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

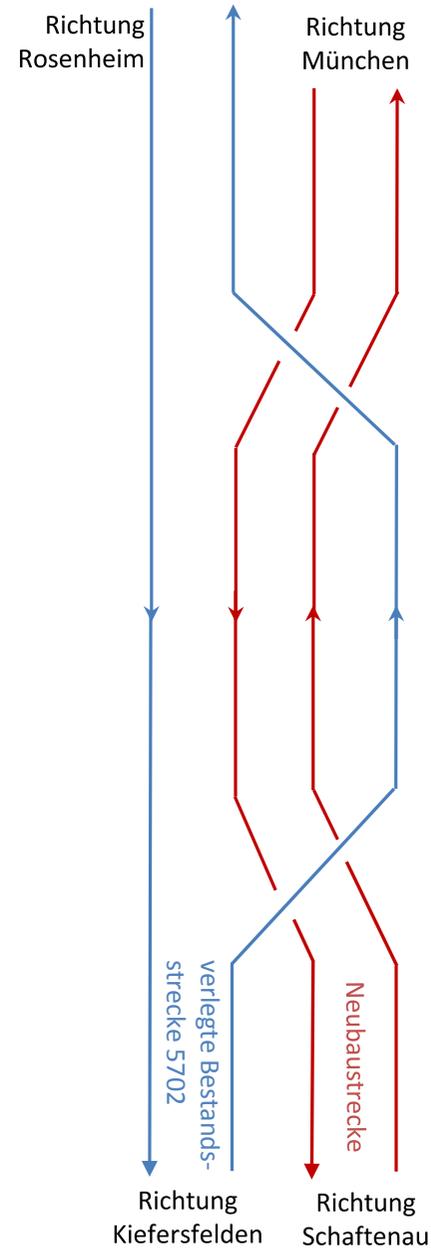
Variante Griesenbach, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußberg, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

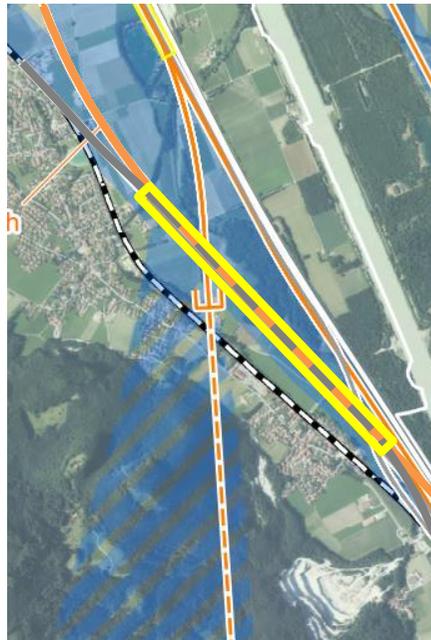
Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

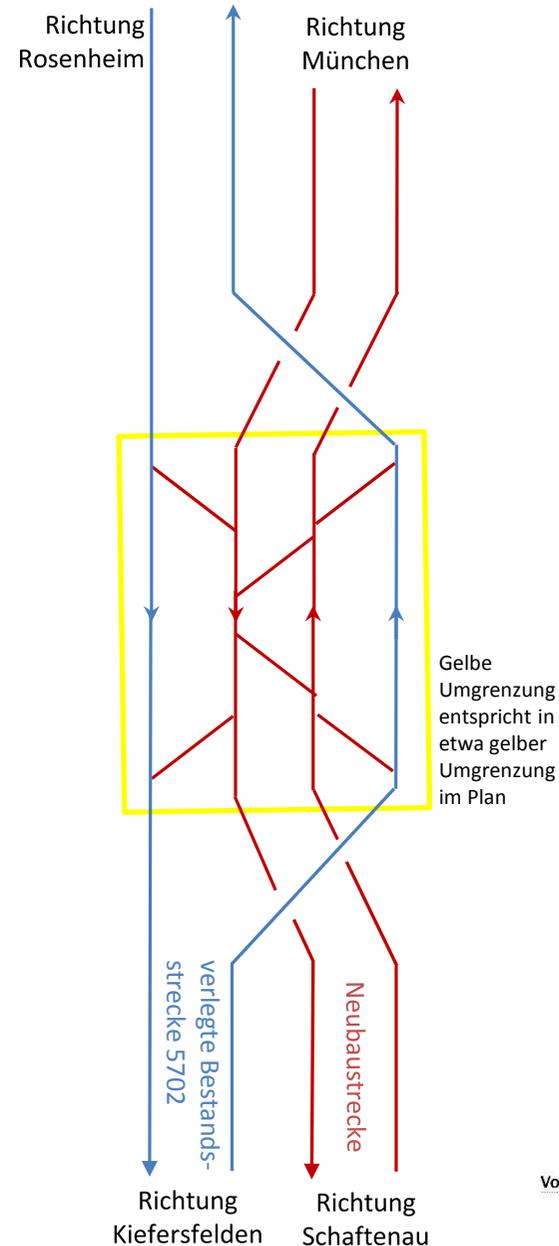
Variante Griesenbach, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schaftenau:

Variante Tunnel Nußberg, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

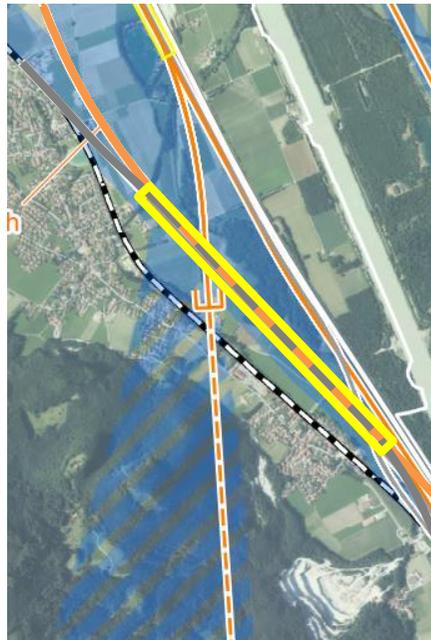
Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach
- Verlegung Bf Flintsbach (ca. 700m Ri Rosenheim)

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

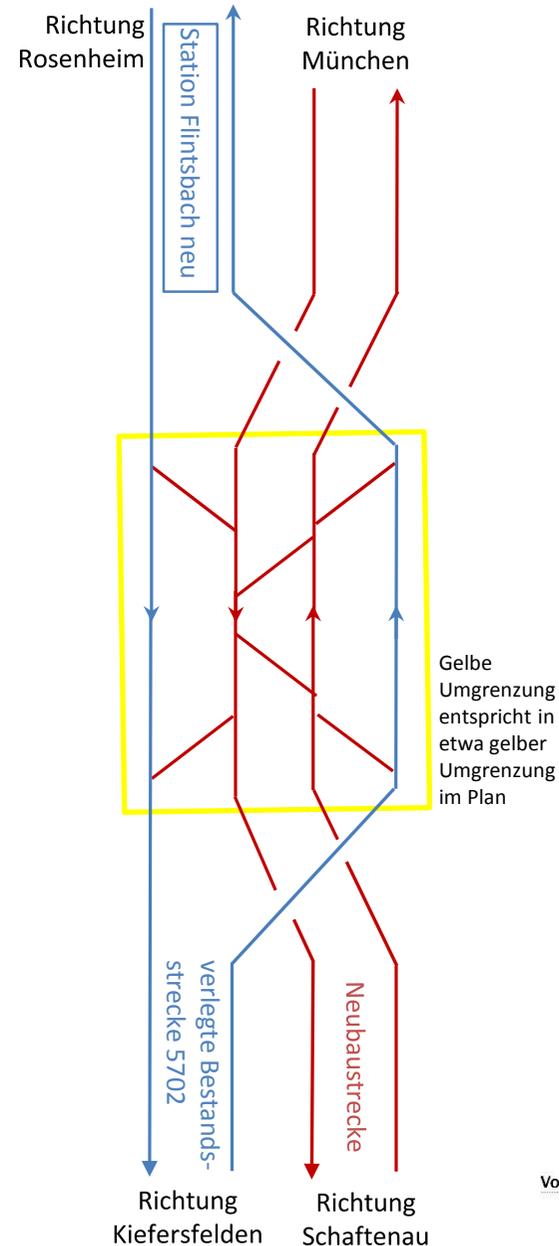
Variante Griesenbach, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

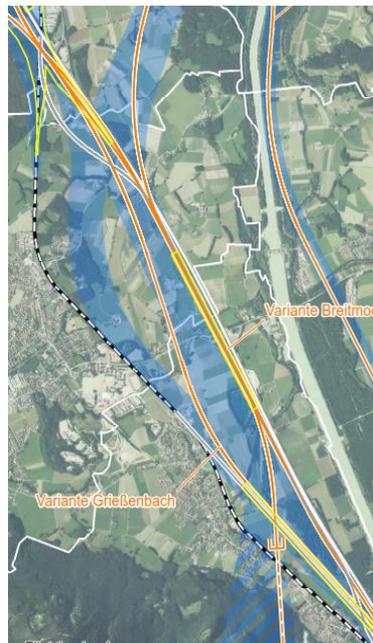
Variante Tunnel Nußberg, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

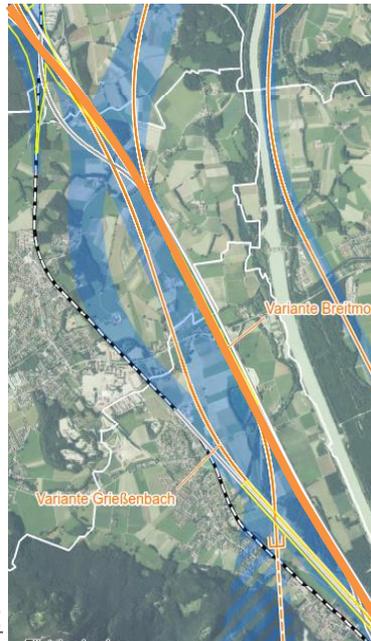


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

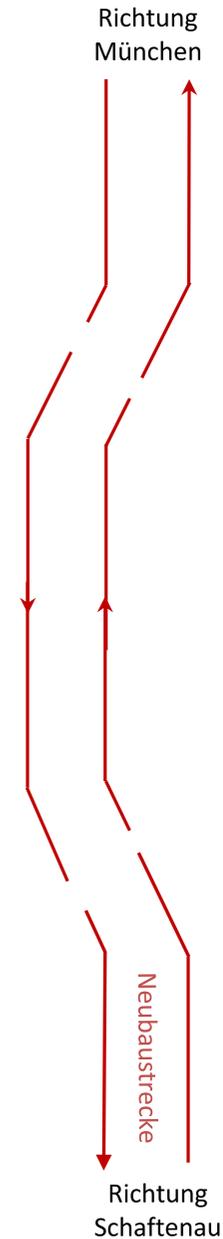
Zugehörige Grobtrassen Richtung München:
Variante Taigscheid, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige
Grobtrassen
Richtung Schaftenau:

Variante Tunnel Nußberg, Variante Tunnel Jochstein,
Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl, Variante Einöden,
Variante Bundesautobahn Süd



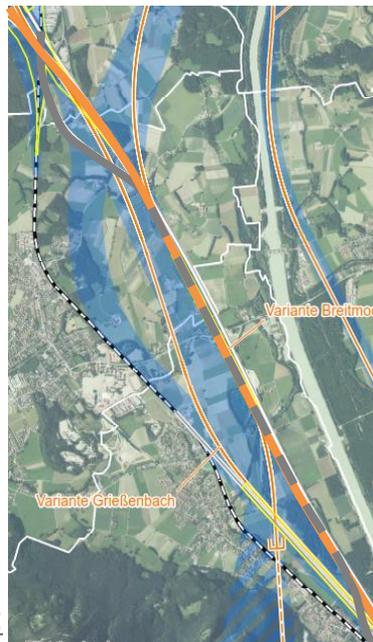
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Brannenburg

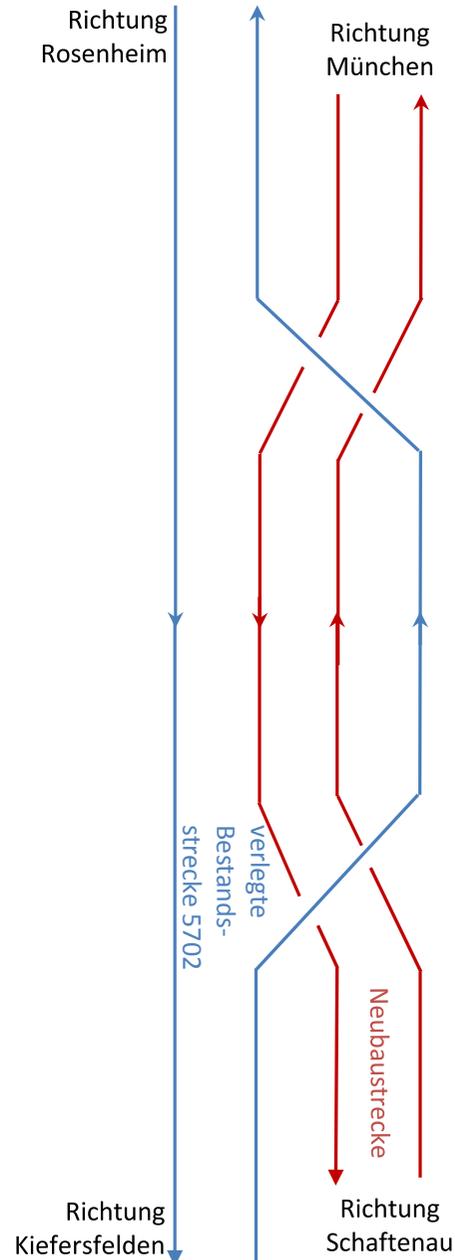
Zugehörige Grobtrassen Richtung München:
Variante Taigscheid, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußberg, Variante Tunnel Jochstein, Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



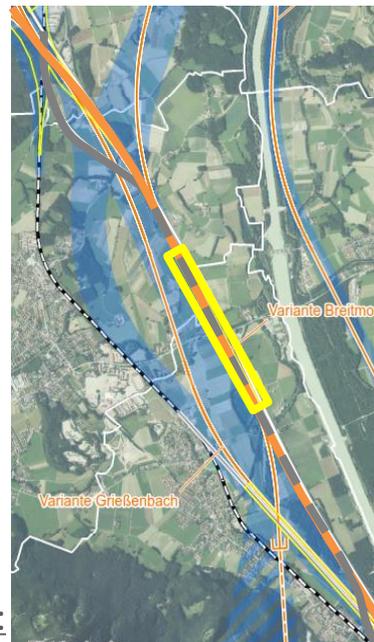
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Brannenburg

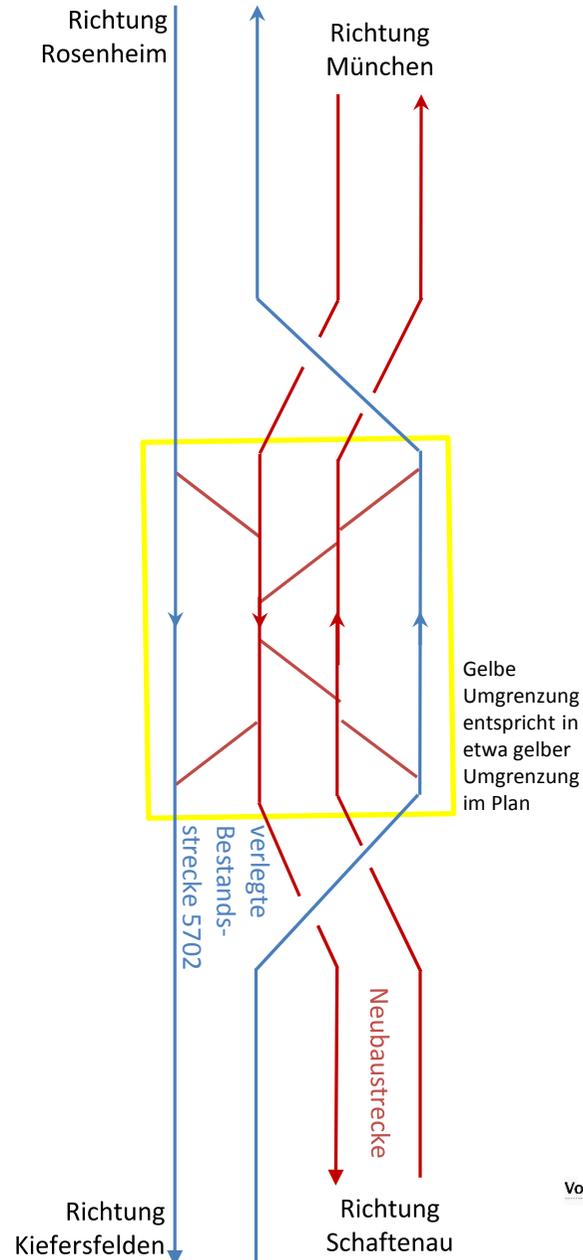
Zugehörige Grobtrassen Richtung München:
Variante Taigscheid, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußberg, Variante Tunnel Jochstein, Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

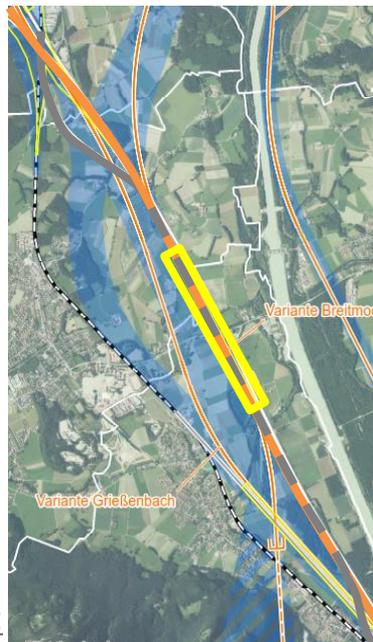
Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Brannenburg
- Verlegung Bf Brannenburg (ca. 1km Ri BAB) und Bf Flintsbach (ca. 600m Ri BAB)

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

Variante Taigscheid, Varianten Bundesautobahn

Nord, Variante Bad Feilnbach

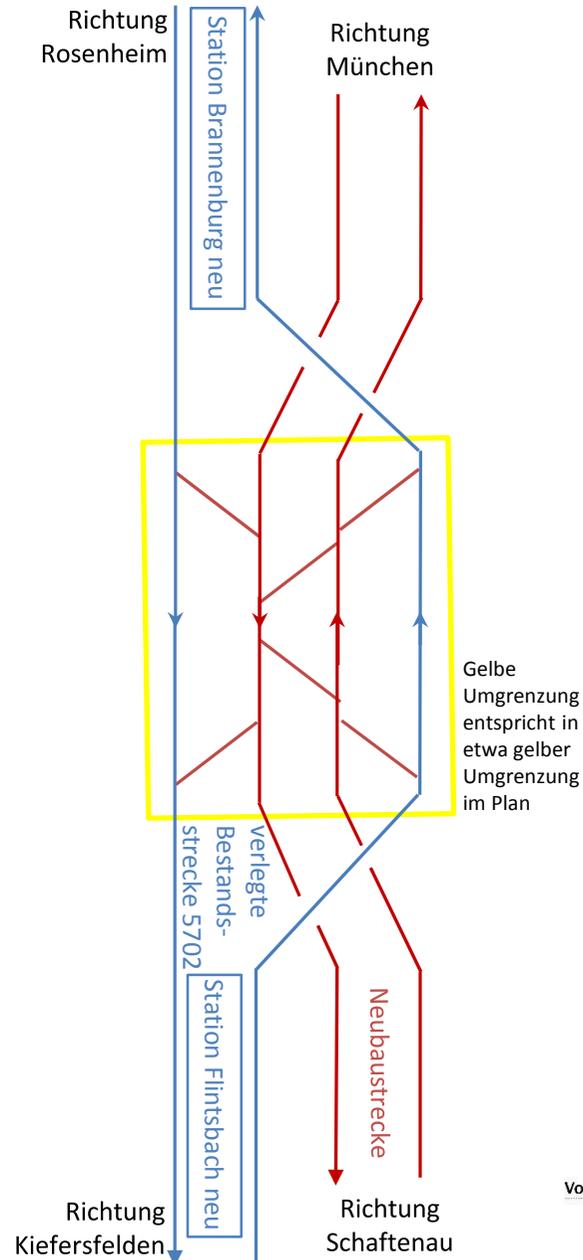


Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen

Richtung Schafftenau:

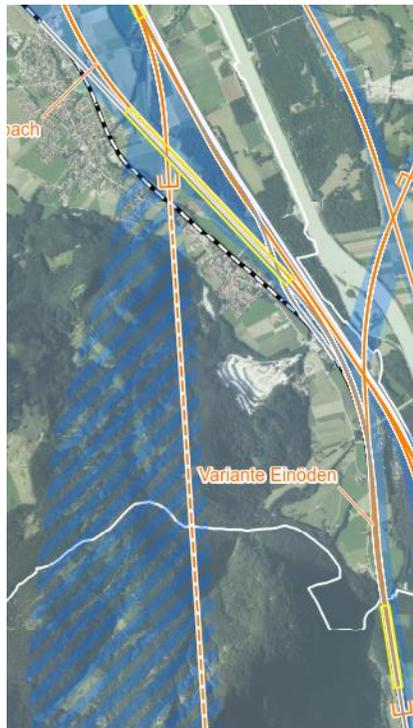
Variante Tunnel Nußberg, Variante Tunnel Jochstein, Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



Gelbe Umgrenzung entspricht in etwa gelber Umgrenzung im Plan

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

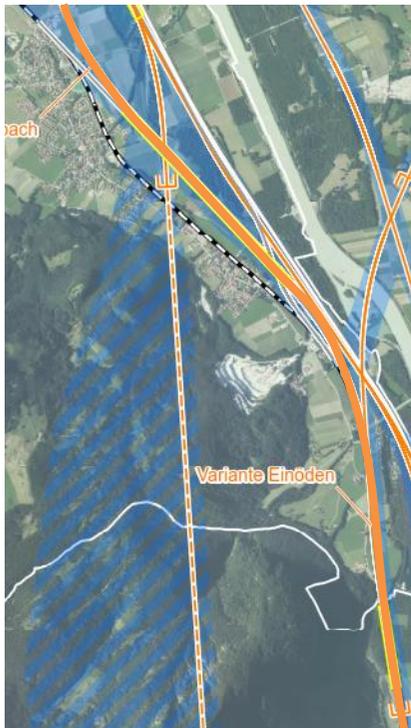


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

Zugehörige Grobtrasse Richtung München:
Variante Grießenbach



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen
Richtung Schaftenau:
Variante Tunnel Nußberg,
Variante Einöden, Variante
Bundesautobahn Süd

Richtung
München

Neubaustrecke

Richtung
Schaftenau

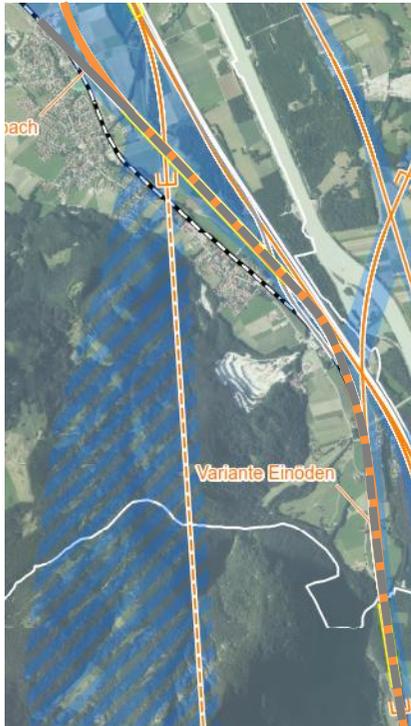
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach

Zugehörige Grobtrasse Richtung München:
Variante Grießenbach

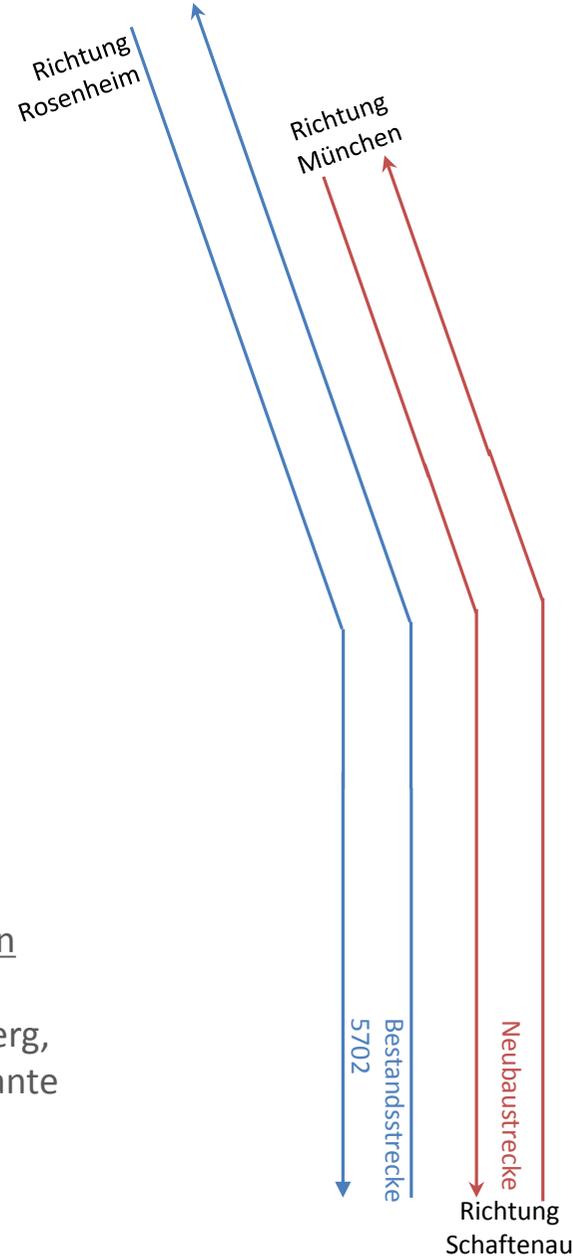


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen

Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußlberg,
Variante Einöden, Variante
Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

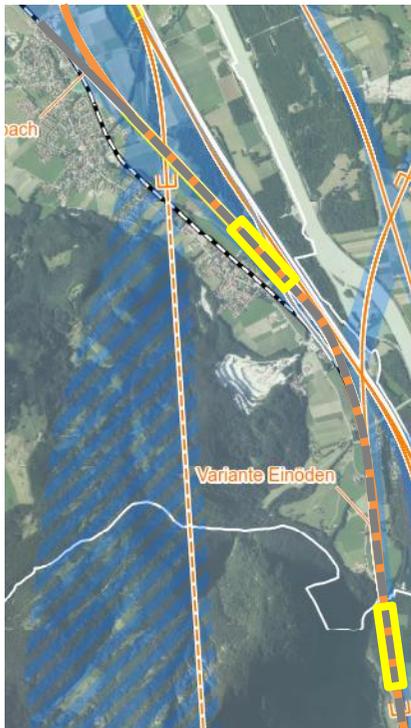
Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach

Zugehörige Grobtrasse Richtung München:

Variante Griesenbach

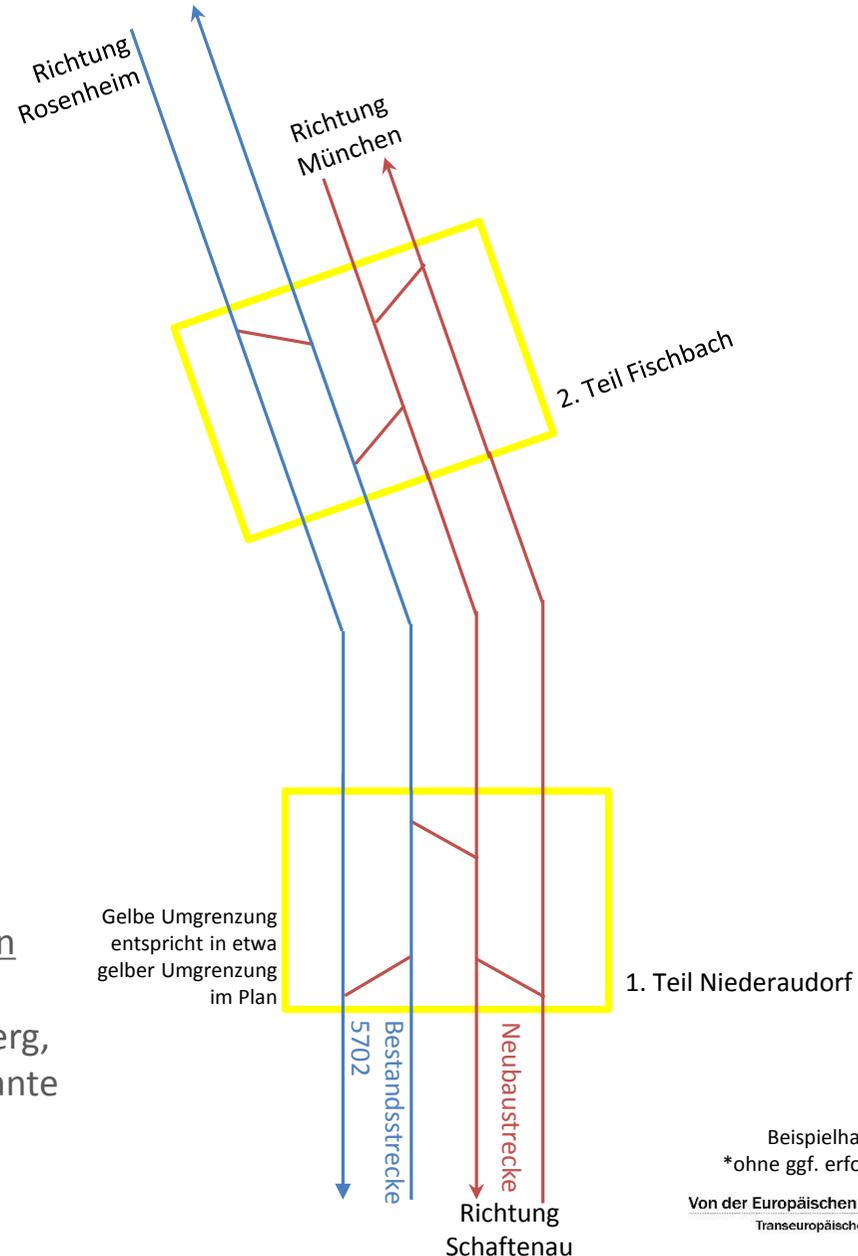


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen

Richtung Schaftenau:

Variante Tunnel Nußlberg,
Variante Einöden, Variante
Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

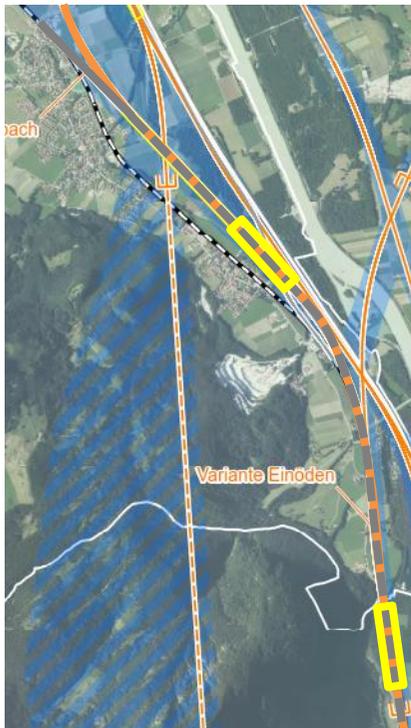
Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach
- Verlegung Bf Flintsbach (ca. 700m Ri Rosenheim)

Zugehörige Grobtrasse Richtung München:

Variante Griesenbach

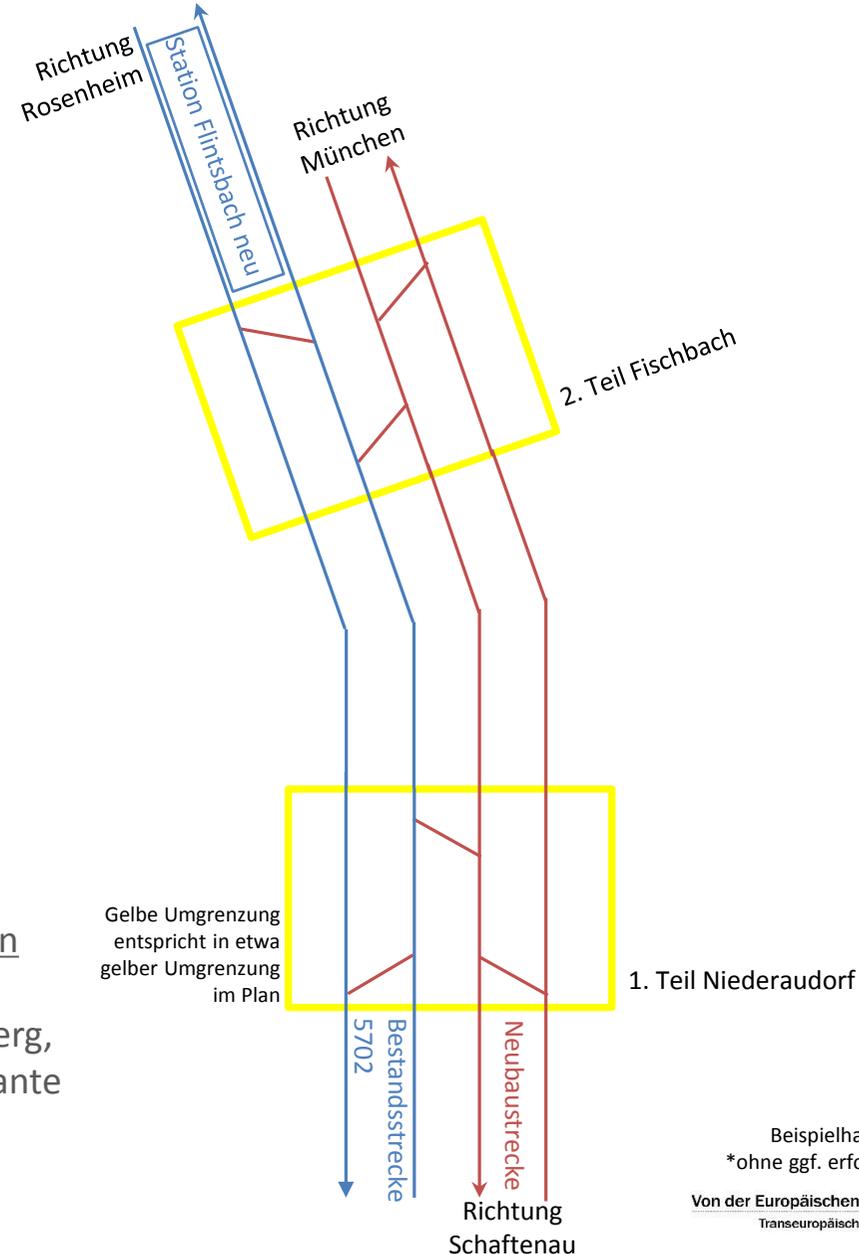


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen

Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußlberg,
Variante Einöden, Variante
Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 10. Sitzung
- ❖ Aktuelles zum Projekt
- ❖ **Diskussion Grobtrassen-Entwürfe**
 - Fahrplan Zusammenarbeit
 - Grobtrassen & Verknüpfungsstellen
 - **Erste Vorschläge**
- ❖ Ausblick, Termine und Ausgabe Pläne

Grobtrassen-Entwicklung

Erste weitere Vorschläge aus der Region

- ❖ **Aus Forenrunde GPR Nord 1:** Prüfung ob Verknüpfungsstelle Niederaudorf mit Autobahn gebündelt werden und damit eine vollständige Verknüpfungsstelle ermöglicht wird.
→ Prüfung durch Planungsteam
- ❖ **Aus Informationsterminen:**
Tunnelführung der Neubaustrecke unter der Inntalautobahn
→ Prüfung durch Planungsteam
- ❖ **Aus Informationsterminen:**
Tunnelführung zwischen den Verknüpfungsstellen soweit wie möglich (möglichst viel Tunnel!)
→ Prüfung durch Planungsteam



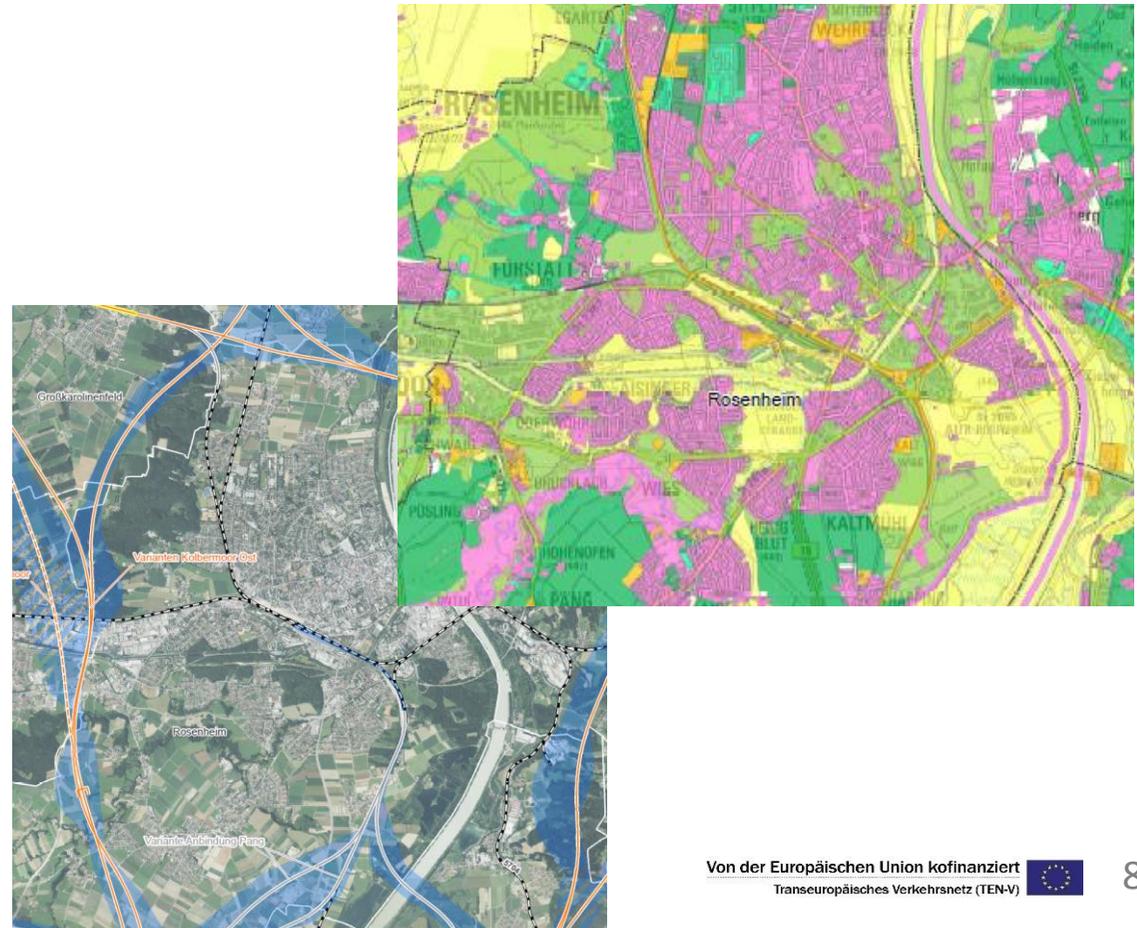
Grobtrassen-Entwicklung

Erste weitere Vorschläge aus der Region

- ❖ **Aus Informationstermin Kolbermor :**
Prüfung ob eine Durchfahrt Rosenheim ober- oder unterirdisch möglich ist. Raumwiderstände scheinen dafür geeignet.
→ Prüfung durch Planungsteam

- ❖ **Aus Informationsterminen:**
Trassenführung aufgeständert über der Inntalautobahn **oder** über Inn
→ Prüfung durch Planungsteam

- ❖ **Aus Informationsterminen:**
Trassenführung direkt neben dem Inn
→ Prüfung durch Planungsteam



Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 10. Sitzung
- ❖ Aktuelles zum Projekt
- ❖ Diskussion Grobtrassen-Entwürfe
 - Fahrplan Zusammenarbeit
 - Grobtrassen & Verknüpfungsstellen
 - Erste Vorschläge
- ❖ **Ausblick, Termine und Ausgabe Pläne**

Ausblick

Diskussion der Grobtrassenentwürfe

- ❖ Nächster Forentermin: **24. September, vrstl. 16.00-18.00 Uhr**
- ❖ Inhalte des September-Forum:
 - Rückmeldungen der Forenmitglieder
 - Weitere, ergänzende Informationen zu den Grobtrassenentwürfen
 - Klärung weiterer offener Fragen
- ❖ Planung der Termine und Vorgehensweise bis Ende des Jahres:
 - Nächster Forentermine: 24. Sept. 2018
 - Weitere Forentermine: 22. Okt. 2018, 26. Nov. 2018, 21. Jan, 2019

Zur Info: Grundlagenkarten, Raumwiderstandskarten und Grobtrassenentwürfe sind aktuell auf

www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM