

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	10. Sitzung des Gemeindeforums Nord 2
Datum und Uhrzeit:	19.06.2018, 19:30–21:30 Uhr
Ort:	Gemeindesaal Raubling
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Hans Nowak (Neubeuern) Martin Schmid (Neubeuern) Klaus Spatzier (Neubeuern) Wilhelm Klopfer (Neubeuern) Georg Fritz (Neubeuern) Olaf Kalsperger (Raubling) Klaus Artmann (Raubling) Alexandra Burgmaier (Raubling) Brunhilde Rothdauscher (Raubling) Stefan Landprecht (Raubling, Beobachter) Karl Leistner (Samerberg) Bettina Lang (Samerberg) Martin Eckert (IPBN) Stefan Eder (IPBN) Wieland Steigner (IPBN) Ralph-Dieter Steble (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. Rückmeldung zum Protokoll der 9. Sitzung**
 - 3. Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen**
 - 4. Ausblick und nächste Termine**
-

1. Begrüßung



Olaf Kalsperger, erster Bürgermeister der Gemeinde Raubling, begrüßt die TeilnehmerInnen zur 10. Sitzung des Gemeindeforums. Er betont, dass gestern durch die Vorstellung der ersten Entwürfe von Grobtrassen ein interessanter Tag war. Er hofft, dass man heute noch genauere Informationen zu den Grobtrassen bekommt und ruft alle Beteiligten auf, abzuwarten und Ruhe zu bewahren, auch wenn die eingezeichneten Trassen jetzt viele potentielle Anrainer beschäftigen.

Die Projektleitung begrüßt ebenfalls und bedankt sich bei der Gemeinde Raubling, dass das Forum hier stattfinden kann.

Die Moderation leitet daraufhin die Sitzung ein und stellt die Agenda vor: Die Projektleitung erklärt nochmals den Planungsablauf und dessen Rahmenbedingungen. Anschließend werden die ersten Entwürfe des Planungsteams von Grobtrassen vorgestellt. Ziel der heutigen Sitzung ist es, dass der Plan mit den Grobtrassenentwürfen für alle nachvollziehbar und verständlich ist.

2. Rückmeldung zum Protokoll und offene Punkte aus der 9. Sitzung

Es liegen keine schriftlichen Rückmeldungen zum als Entwurf gekennzeichneten Protokoll der 9. Sitzung vor. Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

Aus der letzten Sitzung gibt es noch 2 offene Punkte.

Alexandra Burgmaier hat um Informationen sowie einen Ansprechpartner bezüglich Verladeterminals gebeten. Die Projektleitung erklärt, dass bei der Planung von Verladestellen vor allem die Umschlagskapazität und damit die Größe eine Rolle spielen. Verladestellen müssen weiters rein aus Wirtschaftlichkeitsgründen eine bestimmte Größe und sollten aus Wettbewerbsgründen der Bahn einen Mindestabstand zueinander (ca. 300-400km) haben. Die Projektleitung übergibt Frau Burgmaier die gesammelten Unterlagen dazu. Diese Informationen werden von der Moderation auch digital an alle ForenteilnehmerInnen versandt.

Klaus Spatzier hat eine Frage bezüglich Verladeterminals an die Moderation geschickt. Er möchte gerne wissen, ob die Bahnen einen Auftrag haben, Anbindungen zu den Terminals zu planen. Diese müssten ja im Projekt ein Thema sein. Die Projektleitung erklärt, dass sie nur einen Auftrag für die Planung einer zweigleisigen Neubaustrecke hat. Entlang der Neubaustrecke sind keine Verladeterminals geplant. Entlang der Bestandsstrecke gibt es bereits Verladeterminals. Mittels der Bestandsstrecke und den Verknüpfungsstellen sind diese auch an die Neubaustrecke angeschlossen.

Diskussion

Wenn bis zu 80 % des Güterverkehrs auf der Neubaustrecke fahren soll, wie kann es dann sein, dass keine Verladeterminale geplant sind?

- Verladestellen sind wie eine Art Bahnhof für Güter. Der Güterverkehr läuft mit ca 100-120 km/h, während der Personenverkehr eine Geschwindigkeit von bis zu 230 km/h erreichen kann. Neubaustrecke und Bestandsstrecke werden jedenfalls verknüpft, sodass der Zugang zu bestehenden Terminals gegeben ist.
- Ideal wäre es, zwei getrennte Strecken für Personen- und Güterverkehr zu haben. Das ist in Deutschland und Österreich aber nicht Standard und auch nicht umsetzbar, da man deutlich mehr Neubaustrecken brauchen würde. Daher wird eine Mischverkehrsstrecke geplant.

3. Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen

Siehe Folien 5-15 der beiliegenden Präsentation

Planungsablauf und Rahmenbedingungen

Peter Hofer erläutert nochmals den Zeitplan und erklärt, dass die Planungen für EPR und GPR ab jetzt parallel laufen. Die Geschäftsordnung und der Kriterienkatalog sind nun in allen Foren finalisiert und die Gewichtungsbögen an die Forenmitglieder verteilt. Die Gewichtung konnte durch die Forenmitglieder im GPR bis zum 30.05.2018 erfolgen. Im Zuge des Beteiligungsverfahrens wurden durch die Mitarbeit von Forenmitgliedern mehr als 50 % der Indikatoren im Kriterienkatalog angepasst. Derzeit befindet sich der Prozess des Trassenauswahlverfahrens in Phase II, in der die ersten Grobtrassenentwürfe des Planungsteams vorgestellt werden. Die Grundlegekarten wurden anhand der Rückmeldungen der Gemeinden aktualisiert. Er erklärt am Beispiel Radfeld-Schaftenau, wie die Grobtrassenvorschläge zuerst ergänzt und dann schrittweise reduziert werden, sodass einige wenige Trassen zur vertiefenden Planung übrigbleiben. Diese werden dann anhand des Kriterienkataloges bewertet. Am Ende soll es eine Empfehlung einer verträglichen, geeigneten Trasse an die Entscheidungsgremien geben.

Torsten Gruber erklärt, dass die Grobtrassenentwürfe auf Basis von Raumwiderständen und unterirdischen Konfliktzonen, Topografie und Trassierungsvorgaben (beispielsweise Zielgeschwindigkeit 230 km/h, Mischverkehrsstrecke Personenfernverkehr und Güterverkehr, Regelradius ca. 3 km und max. Steigung von 12,5 ‰) geplant werden. Aufgrund der Trassierungsvorgaben muss der Trassenverlauf also relativ flach sein. Folie 14 zeigt rechts eine schematische Karte, auf der man die Grobtrassen im Überblick sieht. Die großen Pläne eignen sich nicht gut für Präsentationen, deshalb sind diese gemeinsam mit den Raumwiderstandskarten hier im Raum ausgestellt. In manchen Bereichen sind aufgrund der Topografie oder hoher Raumwiderstände (wie beispielsweise Naturschutzgebiete, geschlossenen Siedlungsgebiete oder bestehende Infrastruktur) nur unterirdische Lösungen möglich. Überall sonst wurde grundsätzlich oberirdisch geplant. Das heißt aber nicht, dass

dort kein Tunnel möglich ist. Keiner dieser Entwürfe ist frei von kritischen Punkten, welche dem Planungsteam bewusst sind. Jetzt gilt es genau diese Punkte zu diskutieren und potentielle Lösungen für diese kritischen Punkte zu finden.

Vorstellung Grobtrassenentwürfe

Martin Eckert zeigt den TeilnehmerInnen den Plan der Grobtrassenentwürfe. Er betont, dass dies noch keine endgültige Planung ist, und sich diese ersten Entwürfe im Zuge des Diskussionsprozesses und in den weiteren Planungsschritten auch noch ändern können. Es wurde versucht, möglichst den gesamten Planungsraum mit vorläufigen Linienführungen abzudecken, um im ersten Schritt die wesentlichen, grundsätzlich denkbaren Alternativen zu erfassen und großräumige Unterschiede im Planungsraum aufzeigen und diskutieren zu können.

Er erklärt die Legende am Plan:

- Es gibt 2 Karten mit Maßstäben von je 1:25.000 und 1:50.000; 10 cm sind also jeweils 2,5 km oder 5 km; In der Legende befindet sich ein Vergleichsmaßstab.
- Die durchgezogenen orangen Linien sind jene 2-gleisigen Trassen, die nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zwingend im Tunnel liegen müssen und daher zunächst oberirdisch geplant sind.
- Strichlierte orange Linien sind jene Trassenabschnitte, die nach derzeitigem Kenntnisstand aufgrund der Topografie oder hoher Raumwiderstände nur unterirdisch möglich sind und deshalb im Tunnel geplant sind. Anfang und Ende der Tunnel sind je mit einem Portalsymbol gekennzeichnet.
- Graue Linien zeigen 2-gleisige Anbindungen an die Bestandsstrecke.
- Die Bereiche der Verknüpfungsstellen sind mit einem gelben Rahmen gekennzeichnet.
- Die entwickelten Korridore sind blau hinterlegt. Dort wo sie blau schraffiert sind, ist nach derzeitigem Kenntnisstand nur eine Tunnellösung möglich.

Martin Eckert erklärt den TeilnehmerInnen die abgebildeten Grobtrassenentwürfe. Es wurde versucht, wenn möglich die Trassen an bestehende Infrastruktur anzulehnen. Die Trassen starten im Süden bei Langkampfen. In dieser Gegend, bis Höhe Erl, ist es topografisch sehr eng oder die Trassen führen durch geschlossene Siedlungsgebiete. Daher ist dort, bis auf ein kurzes Stück, nur eine Tunnellösung möglich. Derzeit gibt es keine Erkenntnis, dass einer der geplanten Tunnel aus geologischer Sicht nicht möglich wäre. Wenn es neue Ergebnisse aus der geologischen Erkundung gibt, werden diese in die Planung eingearbeitet. Bei Thierberg/ Tunnel Kitzwand und Tunnel Jochstein ist noch eine Bohrung ausständig. Im Bereich direkt am Hechtsee ist aufgrund der gegebenen Hydrogeologie kein Tunnel möglich. Bei der Variante „Einöden“ ist eine sogenannte halbe Verknüpfungsstelle geplant. Man kann dies mit einem Autobahnanschluss vergleichen, bei dem man nur in eine Richtung auffahren und abfahren kann. Das heißt die Fahrmöglichkeit ist nicht in alle 4 Richtungen gegeben, wie das bei einer vollständigen Verknüpfungsstelle der Fall wäre. Für die

Verknüpfungsstellen bei den Varianten Griesenbach und Breitmoos müsste die Bestandsstrecke mit Haltepunkt Flintsbach bzw. Haltepunkt Brannenburg verlegt werden.

Die sternförmige Verknüpfungsstelle bei Reischenhart ist keine Standardlösung, da sich Neubaustrecke und Bestandsstrecke kreuzen, stellt aber in ihrer Funktion eine vollständige Verknüpfung dar. Hier sind zusätzlich noch zwei übereinander liegende Varianten dargestellt (Verknüpfung der Variante Bundesautobahn Nord und der Variante Bad Feilnbach jeweils mit der Bestandsstrecke).

Mit der Variante „Bundesautobahn Nord“ würde unter Anwendung der Regelwerte für den Mindestradius ein FFH Gebiet tangiert. Dies ist ein kritischer Punkt, den man sich im Laufe der Planung noch genauer anschauen muss.

Bei der Variante Kolbermoor West wurde u.a. nördlich der Mangfallüberquerung mit einer Variante versucht, die Bahntrasse mit einer Stromtrasse zu bündeln.

Alternativ zu einer oberirdisch eng mit der B15 gebündelten Variante Kolbermoor Ost ist auch eine Tunnelvariante Kolbermoor vorgesehen.

Bei der Variante Eigenholz wurde versucht, unter Anwendung des vorgegebenen Regelradius das Siedlungsgebiet zu umfahren.

Die Verknüpfungsstelle in Großkarolinenfeld entstand aus der Überlegung, für die Verknüpfung eine möglichst gerade Trassenführung der Bestandsstrecke nord-westlich von Rosenheim zu finden. Für die Trassen, die östlich von Rosenheim verlaufen, ist dies das erste gerade Stück, an dem eine Verknüpfung trassierungstechnisch möglich wäre. Dafür wären aber auch innerörtliche Infrastrukturanpassungen notwendig. Diese Verknüpfungsstelle ist daher ein Bereich, den man sich im Laufe der Planungen genauer anschauen muss.

Die Varianten östlich von Rosenheim könnten auch über die Variante Mintsberg in Richtung München geführt werden. Ähnlich wie für die Variante Eigenholz müsste für die zugehörige Verknüpfung die Bestandsstrecke München-Rosenheim mit Haltepunkt Ostermünchen verlegt werden.

Bei der Variante Inn Ost ist keine Tunnellösung vorgesehen, da es dort neben dem Inn keine geschlossenen Siedlungsbereiche gibt, die durchquert werden müssten. Man muss aber Faktoren wie Hochwasserabflussgebiete berücksichtigen. Diese Variante kann sich südlich von Rosenheim mit der Bestandsstrecke westlich des Inns nicht verknüpfen, daher ist eine zweigleisige Anbindung Happinger Au in Richtung Bf Rosenheim vorgesehen.

Eine weitere Verknüpfungsmöglichkeit nördlich von Rosenheim gibt es bei der Variante Riedenbach. Weiter nördlich ist die Bestandsstrecke zu kurvig oder zu eng bebaut für eine Verknüpfung direkt an der Bestandsstrecke.

In Stephanskirchen ist ein Tunnel notwendig, da ein geschlossenes Siedlungsgebiet durchquert werden würde oder die Topografie keine oberirdische Trassenführung zulässt.

Um einen Vergleich in der Bewertung sicherzustellen, wurden alle Grobtrassen bis zum gleichen Endpunkt an der Bestandsstrecke München-Rosenheim geplant.

Zusätzliche Informationen zu Verknüpfungsstellen und Anbindungen

Die Projektleitung erklärt, dass Bestands- und Neubaustrecke ca. alle 20 bis 25 km zusammengeführt werden müssen. Vollständige Verknüpfungsstellen zeichnen sich dadurch aus, dass die Fahrtbeziehungen zwischen Bestandsstrecke und Neubaustrecke in alle Richtungen hergestellt werden können. Die Verknüpfungsstellen sind so konzipiert, dass sie möglichst in der Nähe von größeren Städten liegen, sodass man diese Bahnhöfe anfahren kann. Aber es gibt auch die Möglichkeit, Güter auszufahren. Aus betrieblichen Gründen gibt es noch weitere Gründe, warum die Strecken verknüpft werden müssen. Wenn es beispielsweise Instandhaltungsarbeiten, Bauarbeiten oder gar Unfälle auf einer Strecke gibt, kann auf die andere Strecke ausgewichen und Redundanzen genützt werden.

Eine Verknüpfungsstelle an sich führt nicht zwingend zu einem größeren Flächenverbrauch, wenn man rein die Verkehrsflächen der Trassen betrachtet und bezogen auf einen möglichen Flächenverbrauch bei getrennter Führung der beiden Strecken. Es braucht dafür prinzipiell nur die Bestandsstrecke und die Neubaustrecke in Parallellage, sodass die Weichen eingebaut werden können. Eine „Anbindung“ bedeutet immer eine zusätzliche Bahnstrecke mit 2 Gleisen, die man bei einer Verknüpfung nicht bräuchte und das führt somit, auf die gesamte Region gerechnet, zu einem höheren Flächenverbrauch.

Diskussion

Bei der Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl ist ein Tunnel auf der Bestandsstrecke eingezeichnet. Werden diese beiden Strecken dann übereinander geführt?

- Ja, aus Sicht des derzeitigen Planungsstandes sollen dort die Neubaustrecke und die Bestandsstrecke übereinander geführt werden.

Warum ist die Verknüpfungsstelle Einöden nur so kurz? Wenn man östlich des Inns weiterfährt, braucht man dann diese halbe Verknüpfungsstelle nicht?

- Die Verknüpfungsstelle Einöden ist für jene Trassen östlich des Inns, die später keine Möglichkeit zur Verknüpfung mehr haben. Eine halbe Verknüpfungsstelle ist betrieblich gesehen nicht so ideal wie eine vollständige Verknüpfungsstelle, aber besser als gar keine.. Die eingeschränkten Verbindungsmöglichkeiten der halben Verknüpfungsstelle werden sich aber in der Trassenbewertung widerspiegeln.

Heißt das, dass die halbe Verknüpfungsstelle auch das Volumen reduziert, welches sie aufnehmen kann? Und wenn es Bauarbeiten oder Unfälle gibt, kann man dann auch nur in eine Richtung ausweichen?

- Ja, die Kapazitäten einer halben Verknüpfungsstelle sind geringer als jene einer vollständigen. Im Problemfall könnte man auch nur in eine Richtung ausweichen.

Wie hoch wäre die Verknüpfungsstelle bei Reischenhart? Sind das dann 3 Ebenen? Und wie funktioniert diese Verknüpfung?

- Bei dieser Verknüpfungsstelle gibt es 3 Ebenen übereinander. Die Autobahn ist hier bereits tiefer gelegt und daher ist die Höhenentwicklung im Gesamten nicht so

ausgeprägt. Die Bestandsstrecke liegt ebenerdig über der Autobahn und die Verbindungsgleise Bestandsstrecke - Neubaustrecke würde darüber verlaufen. In der Regel braucht es einen Höhenabstand von je ca. 8 Metern zwischen den Gleisen.

- Aus dem vorhergehenden Forum kam bereits die Anregung, diese Verknüpfungsstelle verständlicher darzustellen. Die Projektleitung und das Planungsteam nehmen das als Aufgabe mit. Man befindet sich derzeit in der Grobplanung, weshalb noch nicht alle Details der Verknüpfungsstellen feststehen.

Wie würde der Lärmschutz bei der Verknüpfungsstelle Reischenhart aussehen? Wäre das eine hohe Lärmschutzwand?

- Das wäre denkbar, allerdings ist zum jetzigen Zeitpunkt der Grobtrassenplanung noch nicht geklärt, wie der Lärmschutz ausgestaltet wird. Das ist Gegenstand der weiteren Planungen.

Wenn man die Bestandsstrecke verlegt, sodass sie die Neubaustrecke nicht mehr kreuzt, könnte man sich die Verknüpfungsstelle Reischenhart in ihrer jetzigen Form sparen?

- Nein, da sich Bestandsstrecke und Neubaustrecke trotzdem überwerfen müssten.

Braucht man die Verknüpfungsstelle Reischenhart also nur für die westlichen Trassen?

- Ja, wenn Reischenhart als Verknüpfungsstelle ausgewählt würde, wären nur noch Verbindungen mit Grobtrassenvariante westlich von Rosenheim möglich.
- Die Verknüpfungsstellen weiter südlich könnten mehrere Grobtrassenvarianten östlich und westlich von Rosenheim bedienen.

Besteht kein Problem darin, die Bestandsstrecke und deren Bahnhöfe zu verlegen?

- Das ist grundsätzlich möglich, jedoch bringt eine Verlegung Konsequenzen mit sich, die berücksichtigt werden müssen. Einerseits bietet die dadurch freiwerdende Fläche eine Chance, andererseits ist die Infrastruktur nicht mehr direkt im Ort.

Warum ist bei der Variante Tunnel Bruchrain ein Tunnel geplant?

- Hier gibt es Bauernhöfe und Gebäude die betroffen wären. Ein weiterer Grund ist die Topografie, da das Gelände dort ansteigt.

Warum ist Neubeuern nicht wie Stephanskirchen durchgehend untertunnelt? Hier führen die oberirdisch geplanten Grobtrassen ja auch eng an bestehenden Siedlungen vorbei.

- Der Unterschied liegt darin, dass in Stephanskirchen ein geschlossenes Siedlungsgebiet durchquert werden würde, während es in Neubeuern nur tangiert wird. Hier wäre beispielsweise eine oberirdische Trassenführung mit Lärmschutzwänden möglich. Die Parameter für die Planung eines Tunnels bei den Grobtrassen wurden für den gesamten Planungsraum einheitlich angewandt.

Die Variante Inn Ost führt direkt durch den landschaftlich schönsten Teil Neubeuerns. Der Schaden für die Gemeinde wäre bei dieser Trassenführung enorm.

- Das Landschaftsbild wird jedenfalls in die Bewertung der Trassen mit einfließen.

Es ist anhand dieser Pläne schwierig, Aussagen darüber zu treffen, wie stark einzelne Häuser betroffen sind. Dazu sind die Grobtrassen noch zu ungenau. Ziel soll es aber sein, dass möglichst wenig freie Landschaft zerstört wird.

- Das ist richtig, in der derzeitigen Planungsphase der Grobtrassen ist noch nicht klar, wie diese im Detail verlaufen werden und ob bestimmte Häuser tatsächlich getroffen werden. Einen so genauen Maßstab gibt es noch nicht. Wenn sich im Laufe der Detailplanungen herausstellt, dass Häuser betroffen sind, wird das entsprechend berücksichtigt.

Welche der geplanten Verknüpfungen hat den geringsten Flächenverbrauch?

- Die Verknüpfungsstellen sind noch nicht im Detail geplant, daher kann der Flächenverbrauch noch nicht seriös berechnet werden. Das wird Gegenstand der Detailplanung sein. Der Flächenverbrauch fließt aber auch in die Bewertung mit ein.

Wenn Siedlungen (wie beispielsweise in Stephanskirchen) untertunnelt werden, wie sieht es dort mit Erschütterungen aus? Durch die geringe maximale Steigung muss man ja schon sehr früh relativ tief kommen oder?

- Man kommt in Stephanskirchen nicht aus dem ebenen Gelände in die Untertunnelung hinein, sondern das Gelände steigt dort eher sprunghaft an. Daher ist ein bergmännischer Tunnel denkbar.
- Erschütterungen sind natürlich ein Thema. Es gibt entsprechende Schutzmaßnahmen im Tunnel, um diese möglichst gering zu halten. Das ist Gegenstand der vertiefenden Planung.

Wie sieht das mit Notausgängen bei Tunneln aus? Die müssten ja auch in bestimmten Abständen (in Österreich ca. alle 500 Meter) gebaut werden oder?

- Es gibt dazu Regelungen, die abhängig von der Bauweise variieren. Diese muss man sich im Zuge der Detailplanung anschauen. An den Portalen ist beispielsweise auch Sicherheitsinfrastruktur vorgeschrieben.
- In Tirol hat man grundsätzlich einröhrige Tunnel mit 2 Gleisen, daher sind entweder Notausgänge/ Rettungsschächte an die Oberfläche oder Rettungsstollen erforderlich. Im gemeinsamen Planungsraum ist aber ein zweiröhriger Tunnel geplant.
- Der Brennerbasistunnel hat beispielsweise 2 Röhren mit zusätzlichem Erkundungsstollen ohne Notausgänge. 2 Röhren bedingen also nicht, dass man durch z.B. Notausgängen nach oben kommen muss.

Für mich wäre es wichtig, dass man zuerst schaut, wo die Verknüpfungsstellen liegen sollen. Betriebstechnisch macht das ja einen großen Unterschied. Eine vollständige Verknüpfung ist sicherlich die wirtschaftlichste Lösung, vor allem wenn es um so ein Jahrhundertprojekt geht.

- Es muss jedenfalls eine Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim geben und diese muss ihre Funktion auch erfüllen. Der endgültige Standort ist in der derzeitigen Planungsphase noch nicht ganz so prioritär, vielmehr geht es derzeit noch um die die Frage, wo denn solche Verbindungsstellen planungstechnisch überhaupt möglich und sinnvoll sind.

- Es stimmt, dass eine vollständige Verknüpfungsstelle betrieblich und wirtschaftlich am sinnvollsten ist.

Muss es nördlich und südlich von Rosenheim je eine vollständige Verknüpfungsstelle geben? Gibt es diese Vorgabe nur deshalb, dass der Personenverkehr nach Rosenheim fahren kann?

- Eine vollständige Verknüpfungsstelle wäre wünschenswert, ist aber ggf. keine zwingende Voraussetzung. Eine Anbindung ist betrieblich nicht so gut, weshalb diese auch noch geprüft werden muss .
- Die Verbindung mit Rosenheim braucht man auch für den Güterverkehr. Aus betrieblichen Gründen (beispielsweise bei Bauarbeiten oder Unfällen) ist es ebenfalls sinnvoll, 2 Verknüpfungsstellen (nördlich und südlich von Rosenheim) zu haben.

4. Ausblick und nächste Termine

Siehe Folien 19 bis 21 der beiliegenden Präsentation

Torsten Gruber erklärt, dass die heute vorgestellten Grobtrassenentwürfe voraussichtlich bis Ende des Jahres mit den Forenmitgliedern und der Region diskutiert werden. Bis dahin ist also Zeit, die Pläne zu verstehen und Anregungen und Vorschläge einzubringen. Dazu sind umfassende Kommunikationsmaßnahmen und eine Infokampagne geplant. Neben den regelmäßigen Forensitzungen werden im Juni und Juli 2018 15 öffentliche Infoveranstaltungen im GPR und EPR stattfinden, die öffentlich zugänglich sind. Die Einladungen dazu wurden bereits per Postwurf versandt. Darüber hinaus bekommen BürgerInnen und PolitikerInnen Infobriefe und es gibt nach wie vor das Infobüro in Rosenheim. 2019 wird dann eine schrittweise Reduzierung der Trassen sowie die vertiefende Planung vorgenommen mit dem Ziel Ende 2019 / Anfang 2020 die Trassenempfehlung vorliegen zu haben. Alle Infotermine und die heute vorgestellten Pläne sind auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

Das nächste Gemeindeforum Nord 2 findet am 16.7.2018 in Flintsbach statt. Die TeilnehmerInnen erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation.

Diskussion

Einem Teilnehmer ist noch nicht ganz klar, wo die möglichen Stellschrauben liegen. Was können die Forenteilnehmer im Sinne der Planung beitragen, wenn sie keine zusätzlichen Ideen für Grobtrassen haben? Wir sind ja keine Planer.

- Niemand kennt die Region so gut, wie die Menschen, die dort wohnen. Deshalb ist es wichtig, dass dieses Wissen eingebracht wird, und mögliche kritische Punkte identifiziert werden.
- Bis Ende des Jahres ist Zeit, die ersten Entwürfe der Grobtrassen zu diskutieren. Es können nicht nur neue Ideen, sondern auch Änderungsvorschläge für bestehende Entwürfe eingebracht werden. Das Planungsteam wird diese dann aufnehmen und prüfen. Wenn jemand keinen Vorschlag einbringen möchte ist das natürlich in Ordnung.

- Es ist außerdem wichtig, dass die Forenteilnehmer die Pläne und Grobtrassenentwürfe so gut wie möglich verstehen, sodass sie diese Informationen nach außen geben und den Diskussions- und Planungsprozess nachvollziehen können.

Bekommen wir dazu auch Planungsunterlagen?

- Ja, es wird beim nächsten Forum einen Satz Pläne für alle Forenteilnehmer geben.

Es wäre hilfreich für die Diskussion, wenn die Entscheidung für die Verknüpfungsstelle bereits getroffen ist und die Ergebnisse aus der Geologie vorhanden sind.

- Diese Grundsatzentscheidung gibt es noch nicht. Sobald es neue Erkenntnisse aus der Geologie gibt, werden diese eingearbeitet.
- Die Bahnen können grundsätzlich aber mit allen vorgestellten Grobtrassen leben.

Wir werden uns in diesem Gremium nicht immer einig sein bezüglich der Bewertung der Trassen. Wie werden Entscheidungen getroffen. Spielt die Wirtschaftlichkeit eine Rolle?

- Wir sind hier alle an einer sachlichen und konstruktiven Diskussion interessiert. Am Ende wird auf Basis von Fakten entschieden. Die Kosten werden transparent aufgezeigt und bei der Bewertung anhand des Kriterienkataloges eingearbeitet (Gegenüberstellung von Kosten und Nutzenpunkten). Die Bewertung wird nachvollziehbar und transparent sein.

Die Projektleitung weist nochmals darauf hin, dass die Beteiligung am Trassenauswahlverfahren durch die Mitglieder der Gemeindeforen rechtlich nicht bindend ist und auch danach noch alle rechtlichen Möglichkeiten offen sind.

Sind Termine vorgehsehen, an denen man sich kritische Punkte vor Ort ansieht?

- Die Projektleitung bedankt sich für die Anregung, und wird diese mitnehmen.

Die Moderation leitet zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein. Die Mehrheit der TeilnehmerInnen betont, dass sie eine Trasse bevorzugen, bei der die Belastungen für die Bevölkerung des Inntals möglichst gering sind. Manche würden sich noch mehr Detailplanung wünschen, insbesondere die Ergebnisse aus der Geologie. Einige TeilnehmerInnen denken, dass eine sachliche Diskussion der Grobtrassen schwierig werden könnte, wenn jede Gemeinde die für sich beste Lösung bevorzugt. Andere TeilnehmerInnen sind zuversichtlich, dass man am Ende der Diskussion eine verträgliche Trasse für alle finden wird.

Die Projektleitung bedankt sich bei den TeilnehmerInnen für die konstruktive Diskussion und die Anregungen, was noch verbessert werden kann um diese ersten Entwürfe von Grobtrassen besser zu vermitteln und erklären zu können.

Zusammengestellt am 21.06.2018
Mariella Schimatzek

Anlagen:

- Präsentation GF Nord 2 vom 19.06.2018
- Anwesenheitsliste

GEMEINDEFORUM NORD 2

19.06.2018, RAUBLING

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 10. Sitzung

- **Begrüßung**
- Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung
- Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen
 - Planungsablauf und Rahmenbedingungen
 - Vorstellung Grobtrassenentwürfe
- Ausblick und nächste Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- **Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung**
- Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen
 - Planungsablauf und Rahmenbedingungen
 - Vorstellung Grobtrassenentwürfe
- Ausblick und nächste Termine

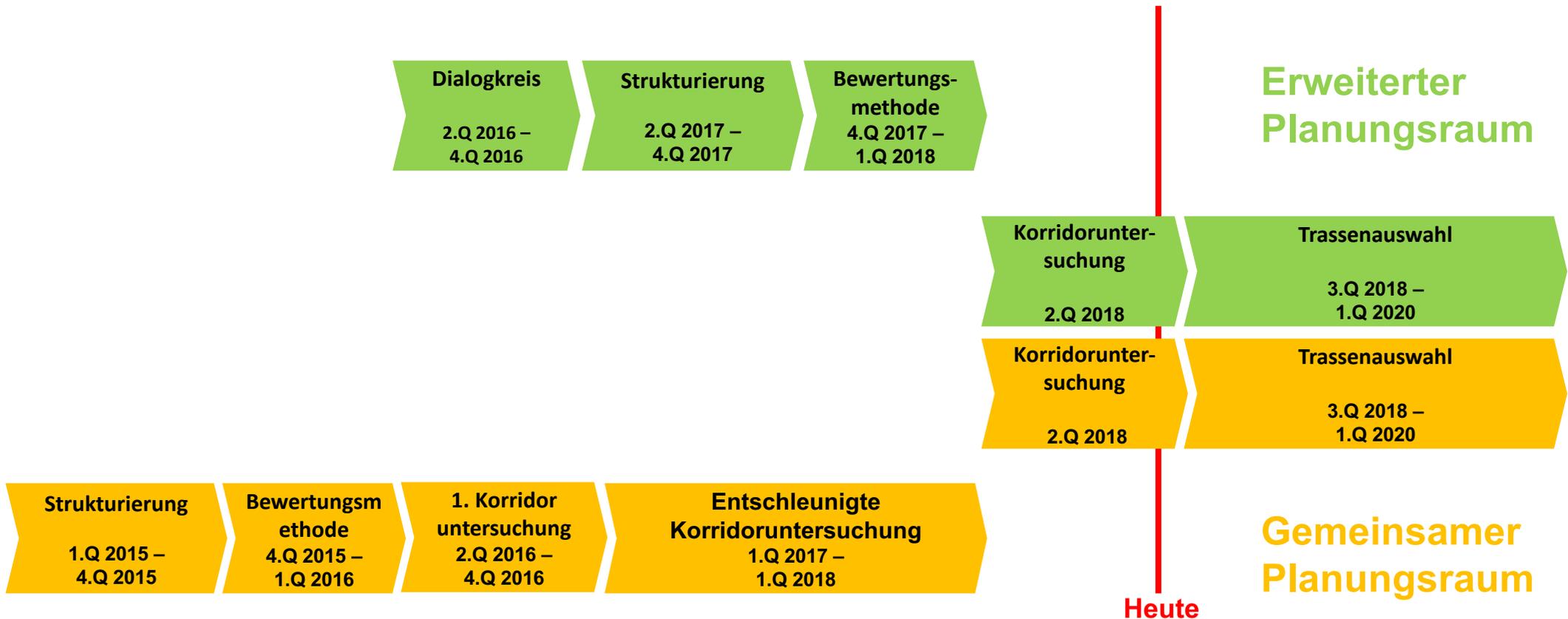
Gemeindeforum

Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung
- **Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen**
 - Planungsablauf und Rahmenbedingungen
 - Vorstellung Grobtrassenentwürfe
- Ausblick und nächste Termine

Erweiterter und Gemeinsamer Planungsraum

Zeitplan für ein gemeinsames Trassenauswahlverfahren



Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf; Beurteilungsmethode



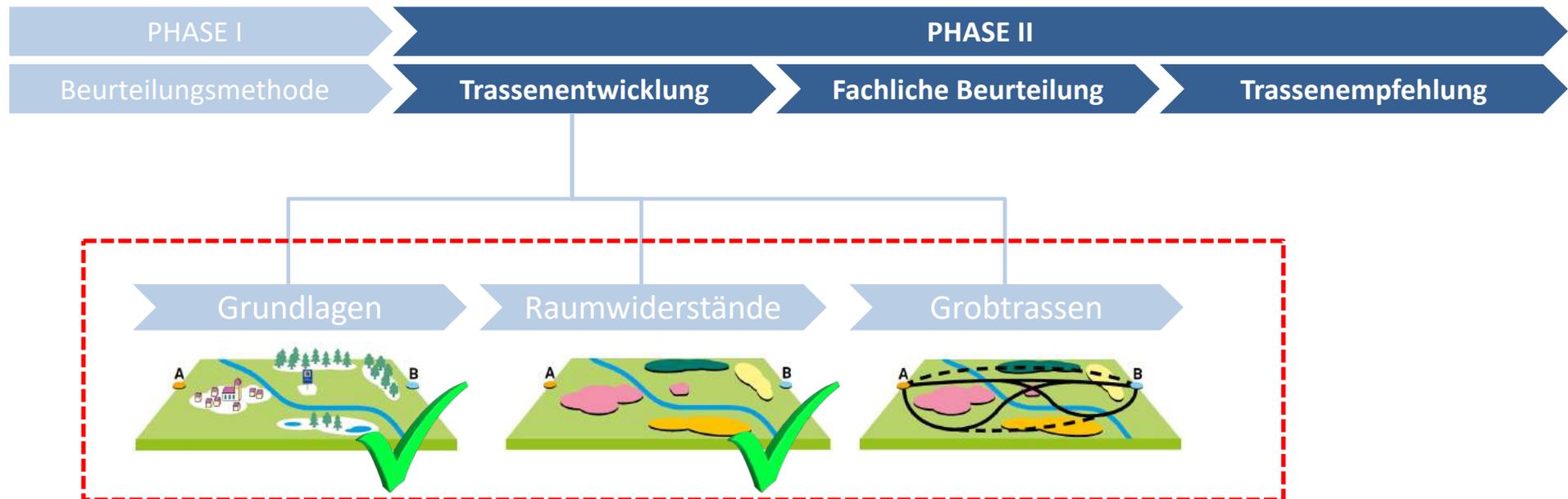
A large table showing the criteria catalog with various indicators and weights. The table is organized into columns and rows, with a green checkmark indicating the 'Beurteilungsmethode' phase.

- ❖ Hauptkriterien fixiert
- ❖ Gewichtung bis spätestens zum 16. Juni 2018 durch Foren möglich

Im Zuge der Beteiligung der Foren wurden 55% der Indikatoren angepasst.

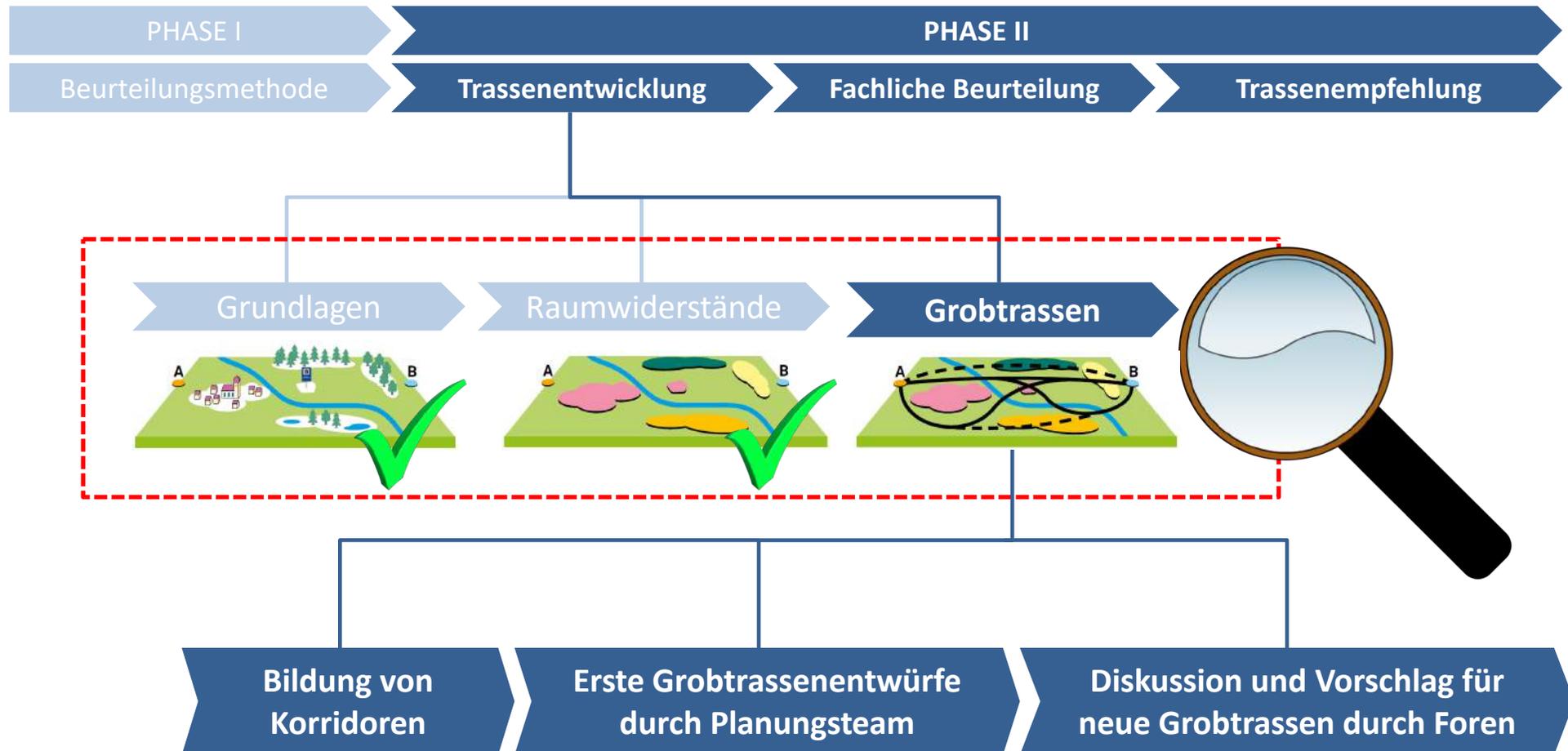
Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf; Schritte der Trassenentwicklung



Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf; Wie entstehen die Grobtrassen?



Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau

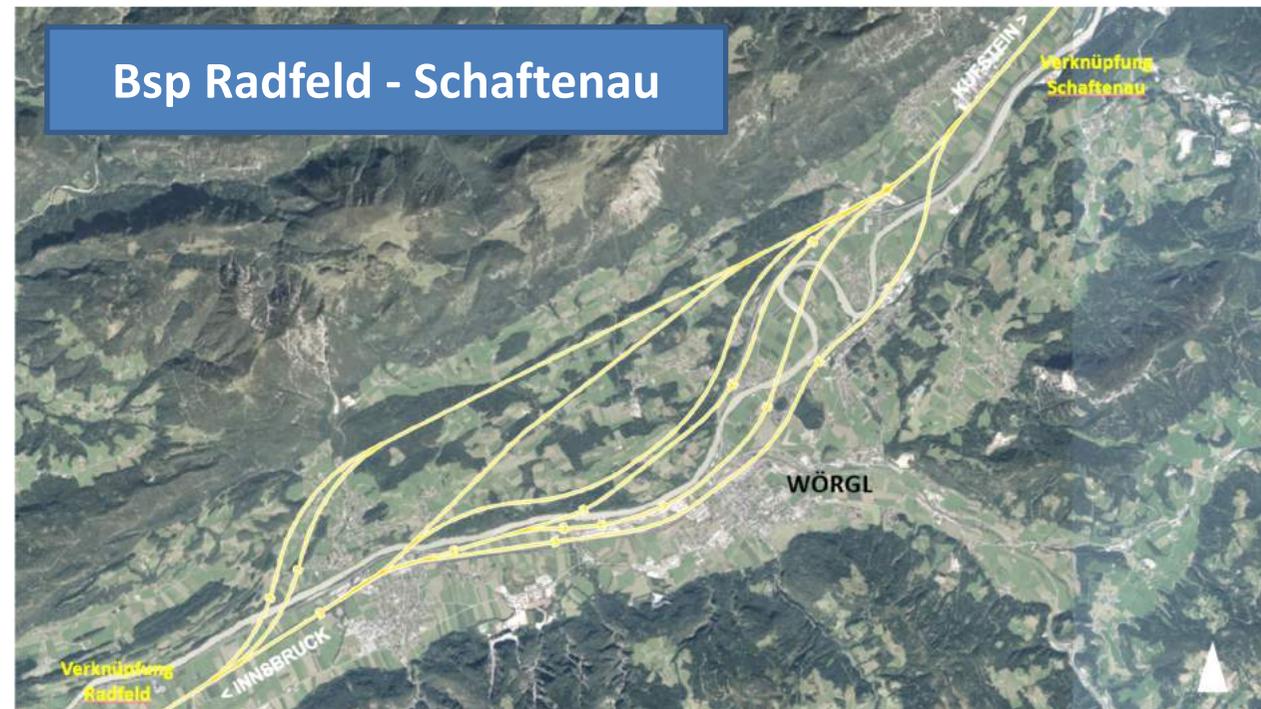


Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe durch Planungsteam

Im Abschnitt Radfeld – Schaftenau wurden durch das Planungsteam 13 erste Entwürfe von Grobtrassen ermittelt und in den Foren vorgestellt.



Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau

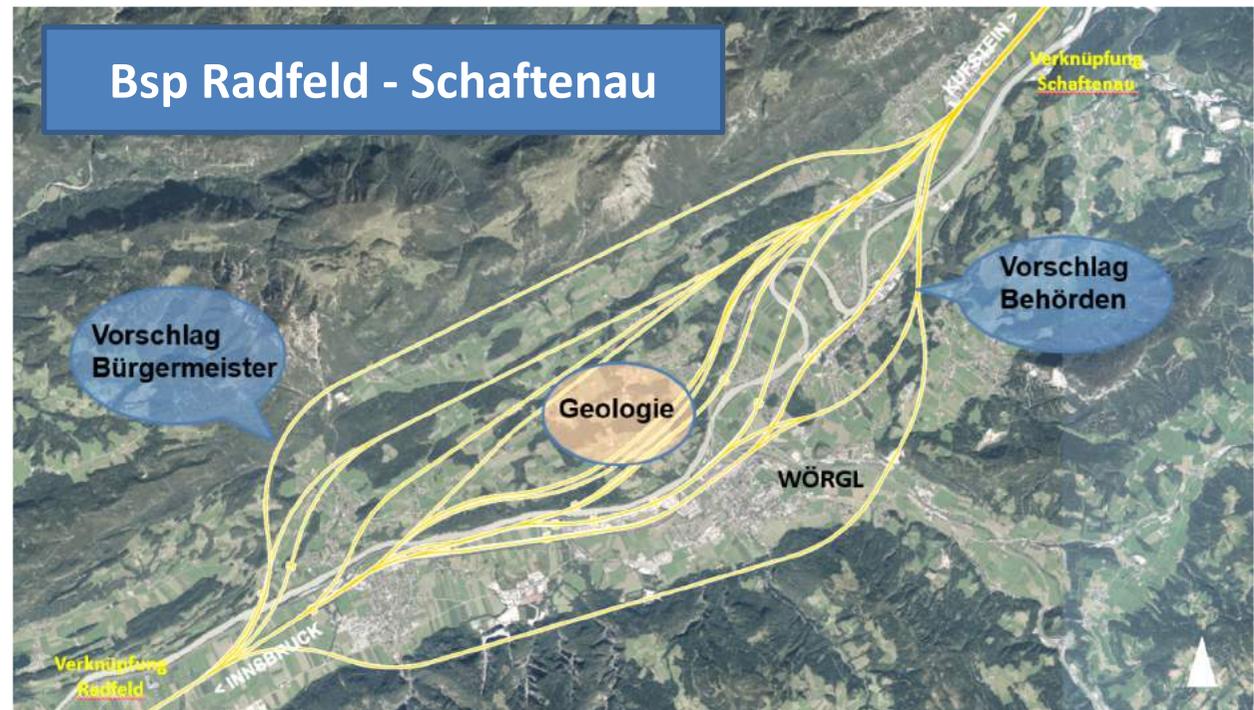


Grobtrassen



Diskussion und Vorschlag für neue Grobtrassen durch Foren

Erste Grobtrassenentwürfe des Planungsteams werden ggf. durch weitere Vorschläge der Foren und der Region ergänzt. Im Abschnitt Radfeld – Schaftenau wurden so vier weitere Varianten aufgenommen.



Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

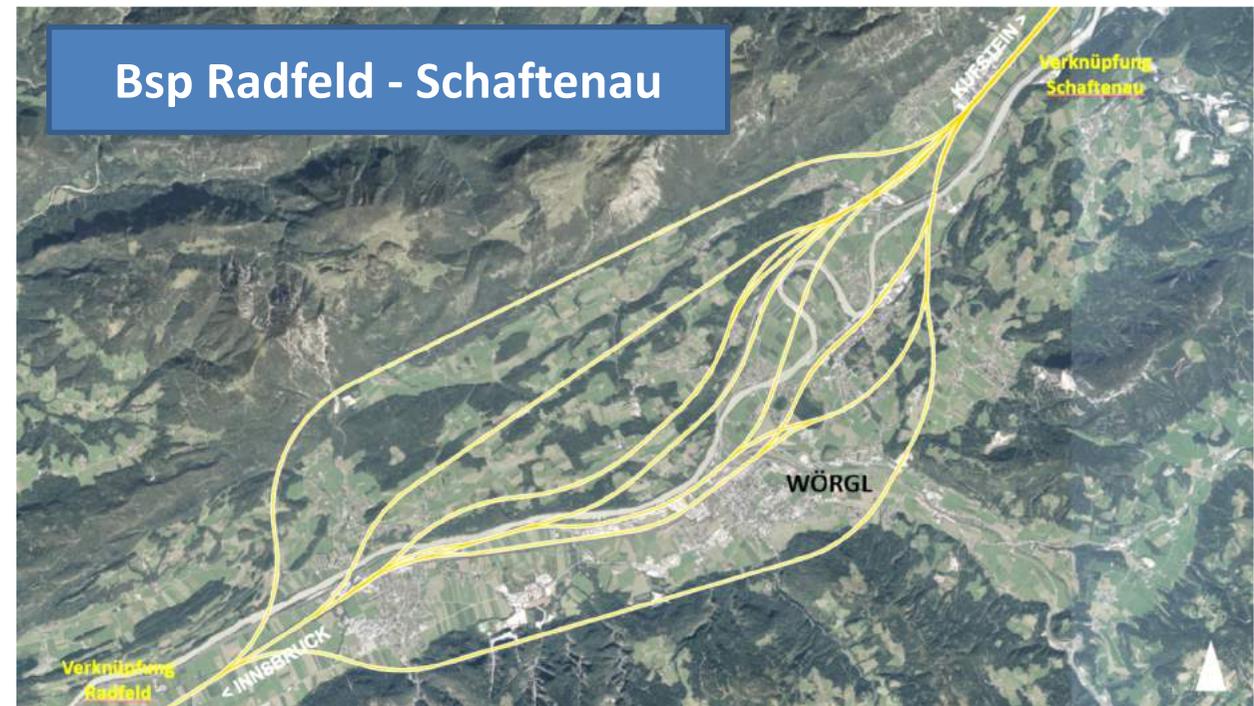
Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau



Grobtrassen



Alle vorliegenden Grobtrassen werden in den Foren diskutiert, ggf. optimiert und geeignetere Varianten für eine vertiefte Planung ermittelt. Im Abschnitt Radfeld – Schaftenau wurden so im ersten Schritt 12 Varianten für die Weiterarbeit identifiziert.

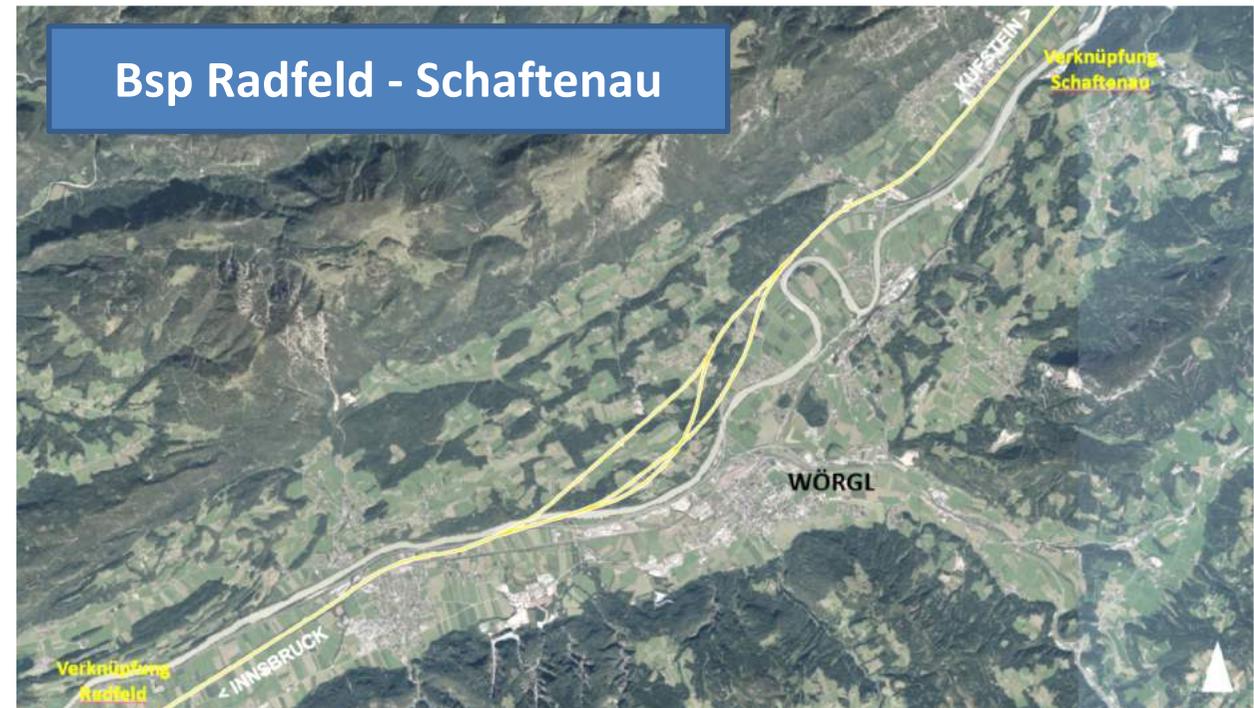


Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau

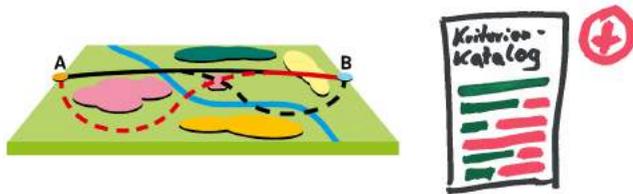


In einem weiteren Optimierungsschritt konnten im Abschnitt Radfeld – Schaftenau die 12 Varianten auf vier Varianten reduziert werden.

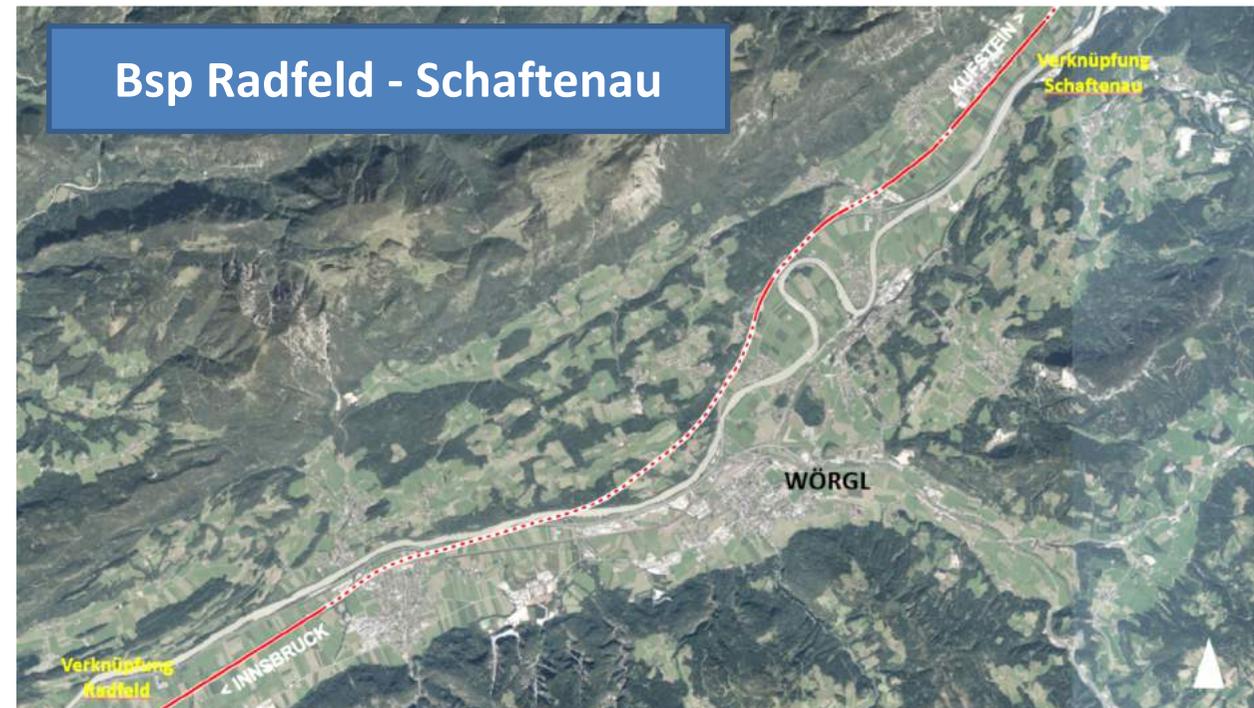


Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau



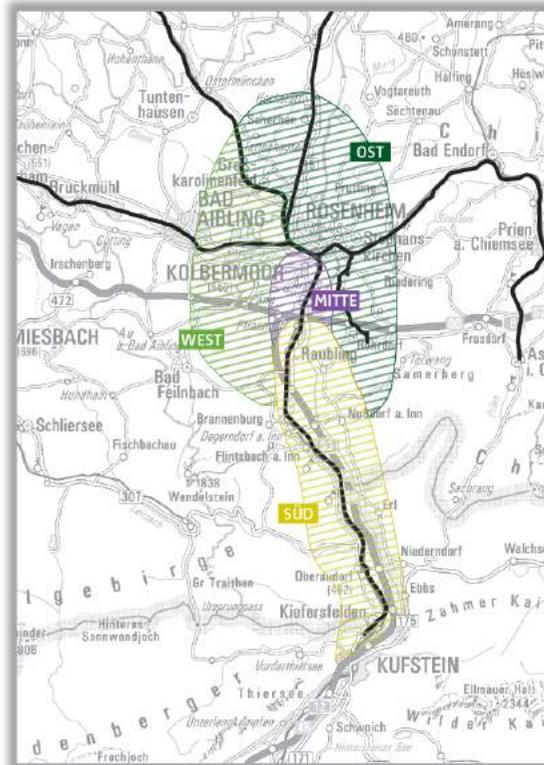
Für die verbliebenen Varianten wird eine vertiefte Planung durchgeführt und eine Bewertung mit Hilfe des vereinbarten Kriterienkatalogs durchgeführt. Am Ende steht die Trassenempfehlung und es verbleibt **eine** Trasse.



Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Ermittlung von Grobtrassen

Schematische Darstellung möglicher Korridorbereiche



Raumwiderstände

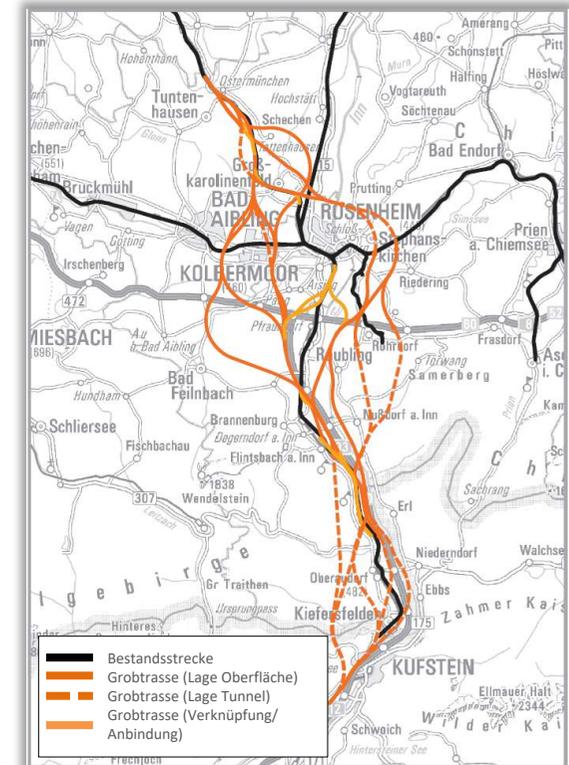
+

Topografie

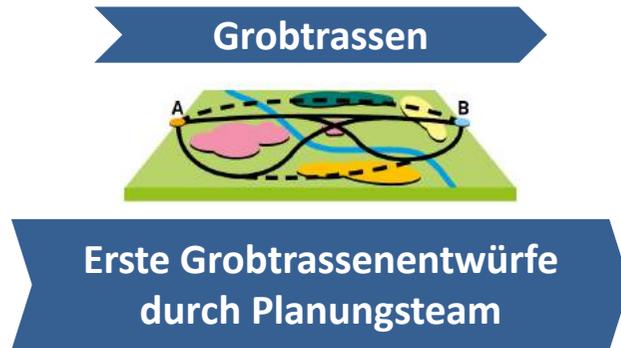
+

Trassierungsvorgaben

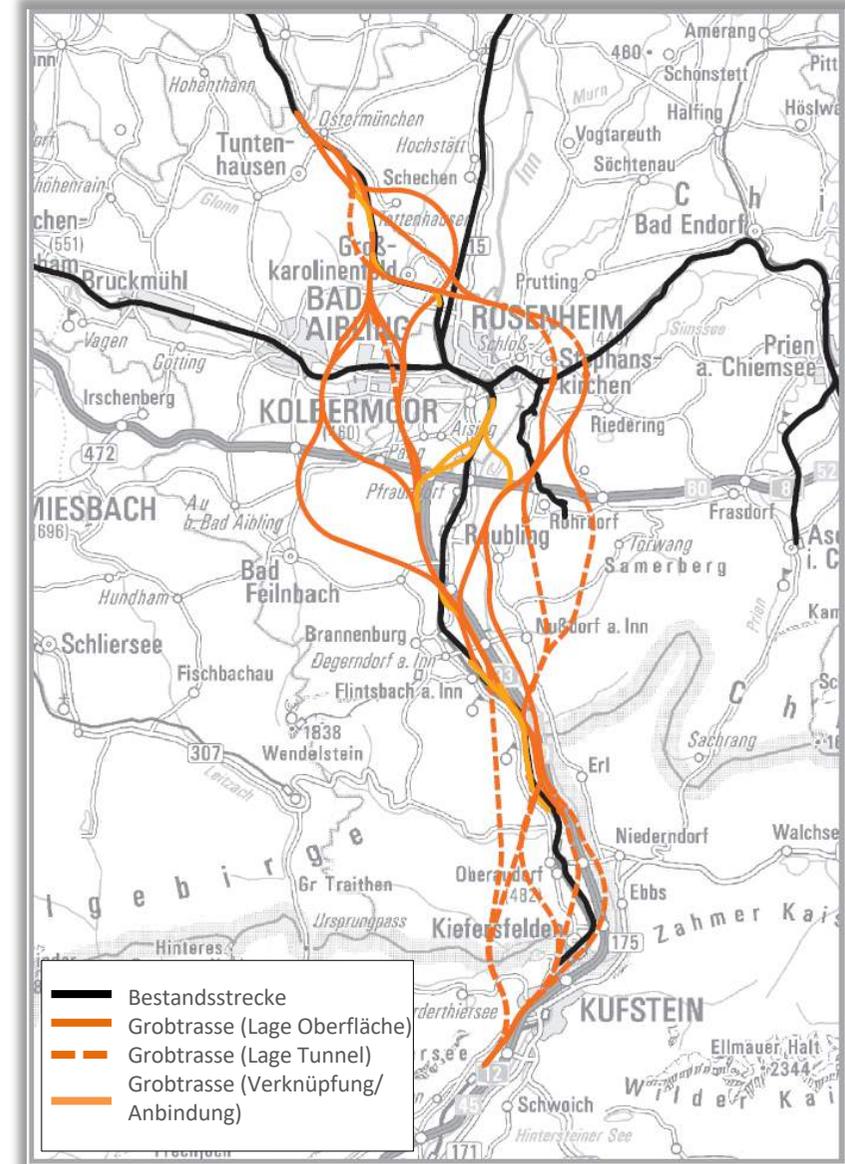
Erstellung erster Entwürfe von Grobtrassen innerhalb von Bereichen mit möglichst niedrigem Raumwiderständen



Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe



- ❖ Die Grobtrassen liegen sowohl östlich als auch westlich des Inns, als auch östlich und westlich von Rosenheim.
- ❖ Bedingt durch Topographie und hohe oberirdische Raumwiderstände ergeben sich Bereiche mit unterirdischer Trassenführung.
- ❖ Sowohl in oberirdischen als auch unterirdischen Bereichen enthalten die Grobtrassen noch kritische Punkte, die es in den weiteren Diskussionen und Optimierungen gemeinsam zu verbessern gilt.



Schematische Grobtrassenkarte

Gemeindeforum

Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- Einführung & Protokoll
- **Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen**
 - Planungsablauf und Rahmenbedingungen
 - **Vorstellung Grobtrassenentwürfe**
- Ausblick

Vorstellung der ersten Entwürfe der Grobtrassen anhand der Karten

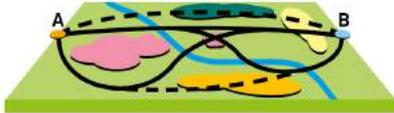
Gemeindeforum

Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- Einführung & Protokoll
- Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen
 - Planungsablauf und Rahmenbedingungen
 - Vorstellung Grobtrassenentwürfe
- **Ausblick und nächste Termine**

Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe – wie geht es jetzt weiter?

Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe durch Planungsteam

Die ersten Entwürfe von Grobtrassen spiegeln die derzeitige Planungstiefe wieder -> Neue Erkenntnisse z.B. aus der Geologie können sich auf die Grobtrassen auswirken. Eine fachliche Bewertung der Grobtrassen liegt noch nicht vor.

Diskussion und Vorschlag für neue Grobtrassen durch Foren

Diese ersten Grobtrassenentwürfe des Planungsteam werden ggf. durch weitere Vorschläge für Grobtrassen aus den Foren und der Region ergänzt und diskutiert.

Grobtrassen diskutieren und reduzieren

Alle vorliegenden Grobtrassen werden in den Foren diskutiert um daraus die geeignetsten Varianten für die vertiefte Planung zu ermitteln. Dabei werden vor allem die kritischen Punkte jeder Grobtrasse betrachtet.

Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Zeitlicher Ablauf und weitere Maßnahmen

- ❖ Beide Planungsräume gehen ab sofort zusammen die gleichen Planungsschritte.
 
- ❖ **Start des Trassenauswahlverfahrens:** 18. Juni bis 26. Juni: nächste Forenrunde im Erweiterten und Gemeinsamen Planungsraum; In Summe mind. 28 Forentermine bis Ende des Jahres geplant
- ❖ **Info- Kampagne Sommer 2018:** Im Juni und Juli insgesamt 15 Informationsveranstaltungen in den Gemeinden, in denen das Planungsteam für Erklärungen und Fragen zur Verfügung steht. Im zweiten Halbjahr 2018 Politik- Infobriefe, Bürger-Infobriefe sowie Informationsveranstaltungen im Rosenheimer Projektinfobüro.
- ❖ **Bis Ende 2018:** Erste Grobtrassenentwürfe werden ggf. durch weitere Vorschläge aus den Foren und der Region ergänzt.
- ❖ **Ab 2019:** Diskussion, Optimierung und Auswahl geeigneter Varianten die vertiefte Planung mit paralleler Einleitung des Raumordnungsverfahrens
- ❖ **Anfang 2020:** Vorliegen der Trassenempfehlung

Ausblick

Diskussion der Grobtrassenentwürfe

- Nächster Forentermin: **16. Juli 2018, 19.00-21.00 Uhr, Flintsbach**
- Inhalte des Juli-Forums:
 - Weitere, ergänzende Informationen zu den Grobtrassenentwürfen
 - Klärung weiterer offener Fragen, auch aus den Informationsveranstaltungen
 - Verteilung von Unterlagen an die Forenmitglieder für weitere Forenarbeit
- Planung der Termine und Vorgehensweise bis Ende des Jahres:
 - Nächste Forentermine: **16. Juli 2018; 24. September 2018**
 - Weiter Forentermine geplant: **22. Okt. 2018, 26. Nov. 2018, 21. Jän. 2019**

Zur Info: Grundlagenkarten, Raumwiderstandskarten und Grobtrassenentwürfe sind aktuell auf

www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM