

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	16. Sitzung des Gemeindeforums Nord 2
Datum und Uhrzeit:	27.05.2019, 19:00–21:00 Uhr
Ort:	Sitzungssaal, Gemeinde Brannenburg

	Karl Leistner (Samerberg)
	Olaf Kalsperger (Raubling)
	Andreas Schober (Raubling)
	Klaus Artmann (Raubling)
	Alexandra Burgmaier (Raubling)
	Brunhilde Rothdauscher (Raubling)
	Stefan Landprecht (Raubling, Beobachter)
TeilnehmerInnen	Martin Schmid (Neubeuern)
(ohne Titel)	Klaus Spatzier (Neubeuern)
	Alexander Buchner (IPBN)
	Wieland Steigner (IPBN)
	Manuel Gotthalseder (DB Netz AG)
	Peter Hofer (ÖBB Infra AG)
	Sabine Volgger (clavis)
	Mariella Schimatzeck (clavis)

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
 3. Verknüpfungsstellen
Notwendigkeit, Funktionalität und Anforderungen
 4. Grobtrassenentwürfe
Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion
 5. Abschluss und Ausblick 2019
-



1. Begrüßung

Die Projektleitung begrüßt die Mitglieder zur 16. Sitzung des Gemeindeforums Nord 2. Die Moderation begrüßt ebenfalls und stellt Ablauf für die heutige Sitzung vor.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 15. Sitzung

Zum Protokoll der 15. Sitzung gab es eine Protokollergänzung von Torsten Gruber bezüglich einer Aussage von Herrn Schmid. Die Moderation zeigt den Mitgliedern die Ergänzung auf Seite 7. Die TeilnehmerInnen stimmen der Änderung und der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

3. Verknüpfungsstellen

Siehe Folien 5-9 der beiliegenden Präsentation

Die Projektleitung erläutert den Mitgliedern anhand der Folien Notwendigkeit, Funktionalität und Anforderungen der beiden Verknüpfungsstellen nördl. und südl. von Rosenheim am Brenner-Nordzulauf. Die Folien sind ein Exzerpt eines Argumentationspapiers, welches im Vorfeld an alle Mitglieder ausgeschickt wurde und auf der Projektwebsite veröffentlicht ist: https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/publikationen/Verknuepfungsstellen_am_Brenner-Nordzulauf.pdf

Diskussion

Die Funktionen und Anforderungen der Verknüpfungsstellen wurden ja von Anfang an schon so erklärt und sind nicht neu für uns. Die Überlegung war eher, ob eine Verknüpfungsstelle im deutschen Inntal notwendig ist, oder ob hier auch ein größerer Abstand vertretbar ist. Kufstein und Rosenheim sind ja beides keine großen Ballungszentren.

In den Grobtrassenentwürfen vom Juni 2018 sind vier verschiedene Verknüpfungsstellen im deutschen Inntal dargestellt - eine davon als Kreuzung der beiden Strecken (Reischenhart). Es wurde aber auch schon gesagt, dass eine Ausbildung als Kreuzung der Strecken im Bereich der Verknüpfungsstellen ungünstig ist bzw. dass es dazu parallele Gleise braucht. Warum wird das dann so geplant?

Auf Folie 9 steht, dass die Kreuzungen „höhenfrei“ sein müssen. Was ist damit gemeint und wie würde das dann in der Verknüpfungsstelle Reischenhart aussehen?

- Es ist verständlich, dass die Verknüpfungsstellen aus Sicht der betroffenen Gemeinden problematisch sind. Leider können wir aus Sicht der Projektleitung aufgrund der technischen Notwendigkeit nicht darauf verzichten. Die Situierung der Verknüpfungsstelle im Bahnhof Rosenheim wäre eine Veränderung der Situation im deutschen Inntal.
- Der Begriff „höhenfrei“ heißt nicht, dass es keine Über- oder Unterführungen geben darf. Damit ist gemeint, dass z.B. ein Zug bei Durchfahrt der Verknüpfungsstelle das Gleis der Gegenrichtung nicht kreuzen muss.

- Im Bereich Reischenhart ist eine Ausbildung der Verknüpfungsstelle in Parallellage nicht möglich, sehr wohl aber eine Ausbildung mit sich höhenfrei kreuzenden Strecken.

Wie viele Verknüpfungsstellen gibt es im Abschnitt in Tirol? In Schaftenau ist ja in letzter Zeit ein größeres Gewerbegebiet entstanden. Gibt es deshalb dort eine Verknüpfungsstelle?

- In den bereits realisierten bzw. geplanten Abschnitten des Brenner-Nordzulaufs in Tirol gibt es vier Verknüpfungsstellen: Baumkirchen, Stans, Radfeld und Schaftenau.
- Eine Verknüpfungsstelle ist eine Verbindung der beiden Strecken und dient nicht als Gleisanschluss, d.h. etwaige Gewerbegebiete (in Schaftenau) werden dadurch nicht gesondert angeschlossen.

Wäre eine Verknüpfungsstelle im Bahnhof Rosenheim also eine Alternative für das Inntal? Wann gibt es dazu Ergebnisse?

- Die Vorschläge zur Situierung der Verknüpfungsstelle im Bahnhof Rosenheim werden derzeit geprüft. Die Ergebnisse dazu werden am 1.7. präsentiert. Wenn diese Verknüpfungsstelle möglich ist, und sich in der Bewertung als geeignet herausstellt, bräuchte es ggf. keine gesonderte Verknüpfungsstelle im deutschen Inntal.

Wie groß ist die Entfernung von Schaftenau bis Tuntenhausen?

- Das sind ca. 50 Kilometer. Die genaue Entfernung ist aber abhängig von der konkreten Streckenführung.

Wie groß ist die Entfernung zwischen Schaftenau und Radfeld?

- Das sind ca. 20 Kilometer.

4. Grobtrassenentwürfe

Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen

Siehe Folien 11-13 der beiliegenden Präsentation

Das Planungsteam erklärt anhand der Folien, dass die Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge bis auf jene, den Bahnhof Rosenheim betreffend, abgeschlossen ist. Die Ergebnisse sind auf der Projektwebsite veröffentlicht und wurden im Vorfeld an alle Mitglieder verschickt.

Die Moderation berichtet, dass bisher keine Fragen zu spezifischen Prüfergebnissen eingegangen sind. Im Forum Nord 1 wurde der Wunsch geäußert, die positiv bewerteten Vorschläge in einem separaten Dokument aufzubereiten. Dieses wird an alle verschickt.

Diskussion

Der Vorschlag Nr. 84 „Tunnel unter der Autobahn“ wurde aufgenommen, während ein anderer Vorschlag mit einem Tunnel neben der Autobahn negativ geprüft wurde. Woher ergibt sich dieser Unterschied?

- Der Vorschlag Nr. 84 „Tunnel unter der Autobahn, soweit möglich“ wird in die Kategorie „Anpassungen bestehender Grobtrassen“ aufgenommen. Geringfügige Abweichungen machen in dieser Planungstiefe noch keinen Unterschied.
- Vorschlag Nr. 26 wurde nicht aufgenommen, da hier im Gegensatz zu Vorschlag 84 („Tunnel unter der Autobahn, soweit möglich“) ein durchgängiger Tunnel gefordert wird. In diesem Fall wäre keine Verknüpfungsstelle möglich.

Warum wurde der Vorschlag Nr. 97 „Wendelsteintunnel“ nicht aufgenommen? Geht es dabei um die Lage im Planungsraum?

- Der Vorschlag Nr. 97 hat die Vorprüfung nicht bestanden, da keine Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim möglich ist.

Müssen bei einer Trassenführung im Tunnel Ausgleichsflächen bereitgestellt werden (ähnlich bei zB bei einer Tiefgarage)? Bei einem bergmännischen Tunnel wird ja eigentlich nicht in die Oberfläche eingegriffen.

- Lt. der Bayerischen Kompensationsverordnung ist es entscheidend, welchen Wert die beanspruchten Flächen haben. Wenn beispielsweise eine Tiefgarage auf einem Acker entsteht, wird aus ökologischer Sicht nicht viel eingegriffen und es resultiert daraus ggf. wenig Kompensation. Wenn diese aber beispielsweise in einem Wald mit vielen alten Bäumen errichtet wird, ist die Situation anders.
- Bei einem bergmännischen Tunnel wird zwar unmittelbar keine Oberfläche in Anspruch genommen, es braucht aber beispielsweise große Aushubdeponien und Flächen während der Bauzeit. Diese müssen ausgeglichen werden. Eine bergmännische Bauweise bietet sich auch nicht überall im Inntal an.

Wird die Erweiterung der Bestandsstrecke um ein drittes Gleis jetzt geprüft? Entsprechende Vorschläge wurden ja abgelehnt.

- Die Ertüchtigung der Bestandsstrecke wird gesondert untersucht und ist nicht Teil des Trassenauswahlverfahrens. Am 1.7. wird es Aussagen dazu geben.
- Diesbzgl. Trassenvorschläge wurden nicht aufgenommen, da sie den Planungsauftrag einer NBS nicht erfüllen, und somit auch nicht mit dieser verglichen werden können.

Hängt die Untersuchung der Bestandsstrecke mit der Prüfung der Vorschläge zur Verknüpfungsstelle im Bahnhof Rosenheim zusammen?

- Nein.

Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion

Siehe Folien 15-22 der beiliegenden Präsentation

Das Planungsteam erläutert das Vorgehen zur Reduzierung der Grobtrassen. Die Grobtrassen werden in sogenannten Variantenabschnitten vergleichend bewertet, wobei mit den kleineren Abschnitten begonnen wird. Zwischen den Variantenabschnitten liegen sogenannte Gelenkpunkte, an denen sich die Grobtrassen verzweigen. Der Variantenvergleich ist sehr

komplex und erfordert daher eine spezifische Vorgehensweise. Die Analyse erfolgt anhand von Sachkriterien wie beispielsweise Siedlungsgebiete, eine Kirche oder ein Moorboden. Dabei werden die Kriterien aus dem Kriterienkatalog herangezogen, soweit diese bei der jetzigen Planungstiefe anwendbar sind. Die Planung befindet sich nach wie vor auf Grobtrassenniveau. Kriterien wie beispielsweise das Mikroklima können jetzt noch nicht geprüft werden. Der vollständige Kriterienkatalog wird dann in der Feinplanung angewandt.

Diskussion

Wann geht es von der vereinfachten Bewertung in die vertiefende Bewertung?

- Das Ziel der vereinfachten Bewertung sind die ca. 5 Varianten, welche auch am 1.7. präsentiert werden. Die verbleibenden Trassen werden dann vertiefend geplant. Dann wird ein neuerlicher, vertiefter Variantenvergleich auf Basis des Kriterienkataloges durchgeführt.

Was heißt „vereinfachte Bewertung“?

- Die vereinfachte Bewertung erfolgt, da sich die Planung noch auf Grobtrassen-Niveau befindet. Es werden all jene Kriterien für die Prüfung herangezogen, die dem derzeitigen Planungsstand entsprechen. Bestimmte Auswirkungen auf gewisse Kriterien wie beispielsweise Mikroklima sind aufgrund der fehlenden Planungstiefe (z.B. genaue Höhenlage) noch nicht bekannt und können daher auch noch nicht bewertet werden.

Wann kommt der vollständige, von uns gewichtete, Kriterienkatalog zur Anwendung?

- Die Kriterien werden bereits jetzt in der vereinfachten Bewertung, soweit möglich, verwendet. Der vollständige Kriterienkatalog incl. Gewichtung wird in der vertieften Planung angewandt.

Werden die verbleibenden 5 Grobtrassen komplett unterschiedlich sein, oder können diese auch über Strecken ident verlaufen?

Werden dies durchgehende Verbindungen von Norden bis Süden sein?

- Das Planungsteam arbeitet derzeit an der Reduzierung der Grobtrassen und wir wissen noch nicht, wie diese genau aussehen werden. Es müssen aber nicht in jedem Abschnitt genau 5 Varianten sein.
- Es werden vrstl. durchgehende Trassen sein, die sich aber dennoch abschnittsweise überschneiden können.

Werden Raumwiderstände oder beispielsweise eine Siedlung oder ein Kirchturm in der Bewertung berücksichtigt?

- Ja, es werden alle Grundlagen- und Sachdaten berücksichtigt. Eine Wohnbaufläche hat beispielsweise eine sehr hohe Bedeutung. Aber auch eine kleine Kapelle fließt in die Bewertung mit ein.

Gibt es eine von der der Projektleitung bevorzugte Variante? Beispielsweise weil sie technisch besser funktioniert als eine andere?

- Die Bewertung erfolgt durch das Planungsteam auf Basis des Kriterienkataloges. Im Teil „Verkehr und Technik“ sind Kriterien zur Funktionsfähigkeit und den Anforderungen an die Strecke enthalten. Diese fließen genauso in die Bewertung ein, wie die Kriterien zum Thema „Raum und Umwelt“. Alle Grobtrassen müssen den Planungsauftrag erfüllen.

Spielen die Kriterien zu „Raum und Umwelt“ eher eine Rolle als jene zu „Verkehr und Technik“?

- Nein, bisher wurde keine Gewichtung angewandt. Dies ist in der derzeitigen Planungstiefe noch nicht möglich.

Können Sie als Fachleute jetzt schon feststellen, ob diese oder jene Trasse teurer ist als eine andere?

- Es kann grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass eine unterirdische Trassenführung tendenziell höhere Kosten verursacht ist als eine oberirdische.
- Aus der Linienführung kann aber bei derzeitiger Planungstiefe keine Aussage zu den Kosten abgeleitet werden.

Kommt der potentielle Ausbau der Bestandsstrecke zu den 5 Grobtrassen dazu?

- Die Untersuchung der Bestandsstrecke erfolgt separat als eigenes Projekt. Am 1.7. wird es erste Erkenntnisse dazu geben.
- Ob schlussendlich eine NBS oder ein Ausbau der Bestandsstrecke realisiert wird, entscheidet das Ministerium.

Stimmt es, dass die Bestandsstrecke hauptsächlich für den Güterverkehr, und die NBS hauptsächlich für den Personenverkehr verwendet wird? Für mich steht das fest, denn langsame Güterzüge bremsen ja die Personenzüge aus und machen die neuen Gleise kaputt. Es sollte klargestellt werden, welche Ziele hier verfolgt werden.

- Diese Behauptung stimmt nicht und dem wird vehement widersprochen.
- Die Neubaustrecke wird als Mischverkehrsstrecke mit Anteilen von ca. 80 % Güterverkehr und ca. 20 % Personenverkehr ausgelegt. So wurde es immer kommuniziert und daran hat sich nichts geändert.

Es gibt doch sonst auch kaum Mischverkehrsstrecken.

- Das stimmt nicht. Bis auf wenige Ausnahmen in Deutschland als auch in Österreich gibt es ausschließlich Mischverkehrsstrecken.

Auf der Strecke München-Berlin ist bisher noch kein Güterzug gefahren, obwohl dies lt. BVWP vorgesehen ist. Liegt da ein Planungsfehler vor? Oder ist der erwartete Erfolg nicht eingetreten?

- Diese Strecke ist nur schwer mit dem Brenner-Nordzulauf vergleichbar. Sie wurde stärker für den Personenverkehr ausgelegt und hat dadurch etwas höhere Steigungen, die für den Güterverkehr schwieriger sind.
- Derzeit wird die Strecke für den Güterverkehr nachgerüstet. Die Arbeiten sollen noch in diesem Jahr abgeschlossen werden.

Nennen Sie mir ein paar Gründe, außer dem Mischverkehr, die dafür sprechen, dass Güterverkehr auf der NBS fahren sollte.

- Wenn es eine neue Strecke mit Lärmschutz gibt, wird diese natürlich auch für den Güterverkehr genutzt. Ein weiterer Vorteil ist die betriebliche Flexibilität.

Jeder kann glauben was er will, aber keiner hier ist leichtgläubig. Gegenseitige Unterstellungen sind nicht zielführend. Es war von Vornherein klar, dass der Brenner-Nordzulauf Teil der TEN-Achse ist, deren Ziel es ist, Güterverkehr aufzunehmen.

Das Thema Güter- und Mischverkehr wurde am Beginn der heutigen Sitzung unter TOP 3 bereits erklärt.

5. Abschluss und Ausblick 2019

Siehe Folien 24-25 der beiliegenden Präsentation

Am 1.7.2019 gibt es eine Infoveranstaltung für alle Forenmitglieder, bei der die reduzierten Grobtrassen präsentiert werden. Diese wird in Rosenheim, vrstl. am Nachmittag, stattfinden. Die Einladung dazu wird noch versandt. Am selben Tag werden auch die Mitglieder des regionalen Projektbeirates und des Regionalforums sowie die Medien informiert.

Das nächste Gemeindeforum Nord 2 findet am 08.07.2019 statt. Inhalt dieser Sitzung wird die Diskussion der am 1.7. präsentierten, reduzierten Grobtrassen sein. Die Mitglieder erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation.

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

Die Moderation bittet die Mitglieder, im Sinne einer fairen Diskussionskultur künftig von gegenseitigen Unterstellungen abzusehen. Sie leitet zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein. Die Mehrheit der Mitglieder ist gespannt auf die Präsentation der reduzierten Grobtrassen und der Prüfungsergebnisse am 1.7.

Das Planungsteam erklärt, derzeit intensiv an der Reduktion der Grobtrassenentwürfe zu arbeiten.

Die Projektleitung bedankt sich für die Teilnahme und bittet darum, künftig wieder auf einem konstruktiven Niveau zu diskutieren.

Zusammengestellt am 04.06.2019

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (clavis GmbH)

Anlagen:

- Präsentation GF Nord 2 vom 27.05.2019
- Anwesenheitsliste

16. GEMEINDEFORUM NORD 2

27. MAI 2019, BRANNENBURG

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- ❖ Verknüpfungsstellen – Notwendigkeit & Funktionalität
- ❖ Grobtrassenentwürfe
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- ❖ Verknüpfungsstellen – Notwendigkeit & Funktionalität
- ❖ Grobtrassenentwürfe
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- ❖ **Verknüpfungsstellen – Notwendigkeit & Funktionalität**
- ❖ Grobtrassenentwürfe
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

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

Wo werden Verknüpfungen der beiden Strecken sinnvoll angeordnet?

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

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Welche Funktionen haben Verknüpfungsstellen? (1/3)

- ❖ **Leistungsfähigkeit und Flexibilität:** erst betriebliche Verbindungen der beiden Strecken ermöglichen eine reibungslose und effiziente Betriebsführung sowie eine hohe Flexibilität des viergleisigen Systems
 - Vorteile: betriebliche Überholungen werden möglich; Güterzüge können durchgängig und flexibel geführt werden

- ❖ **Personenverkehr:** da an der Neubaustrecke keine Bahnhöfe liegen ist es zur Ausschöpfung vorhandener Fahrgastpotenziale erforderlich, diese mittels Verknüpfungsstellen an die Bahnhofsinfrastruktur der größeren Siedlungszentren anzubinden
 - Vorteile: Reisezughalte können sich künftig flexibel an den Mobilitätsansprüchen der Kunden orientieren; ergänzende schnelle Fernverkehrsangebote werden durch hohen Nutzungsanteil der Neubaustrecke attraktiv, für den Nahverkehr ist eine Taktverdichtungen und eine hohe Qualität der Betriebsführung möglich

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Welche Funktionen haben Verknüpfungsstellen? (2/3)

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

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Welche Funktionen haben Verknüpfungsstellen? (3/3)

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

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

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

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

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- ❖ Verknüpfungsstellen – Notwendigkeit & Funktionalität
- ❖ **Grobtrassenentwürfe**
 - **Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen**
 - Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

Grobtrassenentwürfe

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

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

Grobtrassenentwürfe

Vorprüfung der Grobtrassenentwürfe aus der Region

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

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

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

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

Grobtrassenentwürfe

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

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

- ❖ Grobtrassenvorschläge die im Vergleich zu den Grobtrassenentwürfen Stand Juni 2018 **neue Trassenführungen** darstellen

→ betrifft nach heutigem Stand 10 der mit „Ja“ geprüften Vorschläge

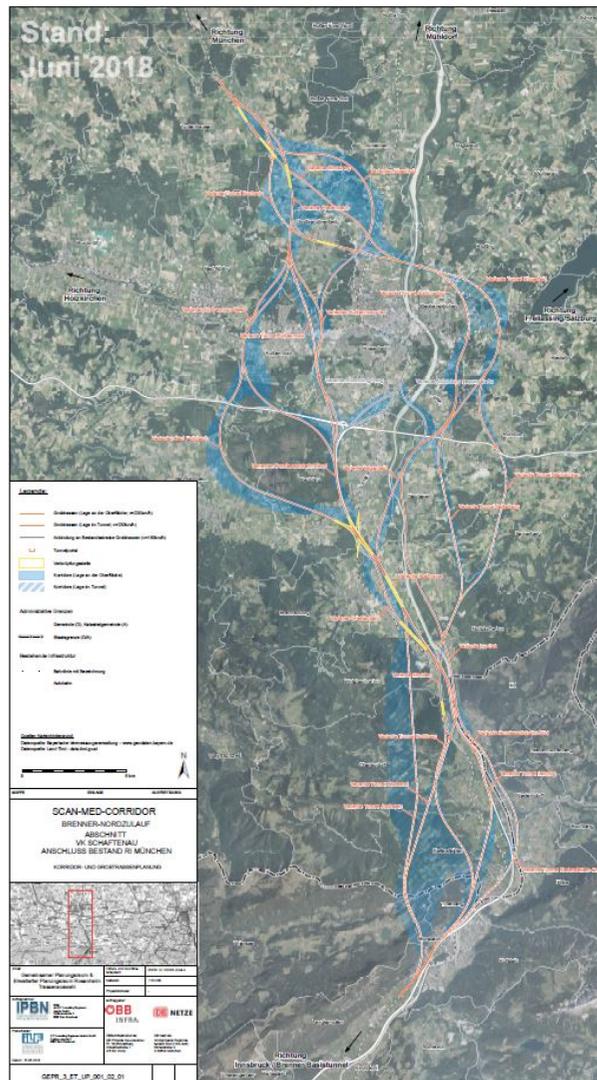
Alle Grobtrassenvorschläge die neue Trassenführungen darstellen werden nach denselben Randbedingungen und im selben Tiefgang wie die „Grobtrassen Stand Juni 2018“ entwickelt und anschließend im Zuge der Reduktion mit diesen verglichen.

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

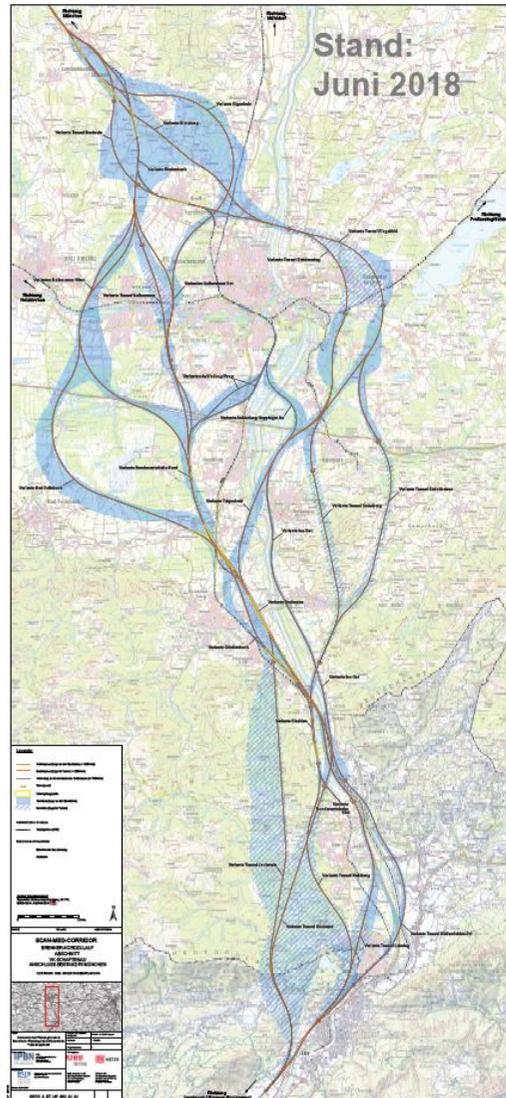
- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- ❖ Verknüpfungsstellen – Notwendigkeit & Funktionalität
- ❖ **Grobtrassenentwürfe**
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - **Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion**
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

Reduzierung Grobtrassen – Grundsätzliches zum methodischen Vorgehen bei der vereinfachten Bewertung



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

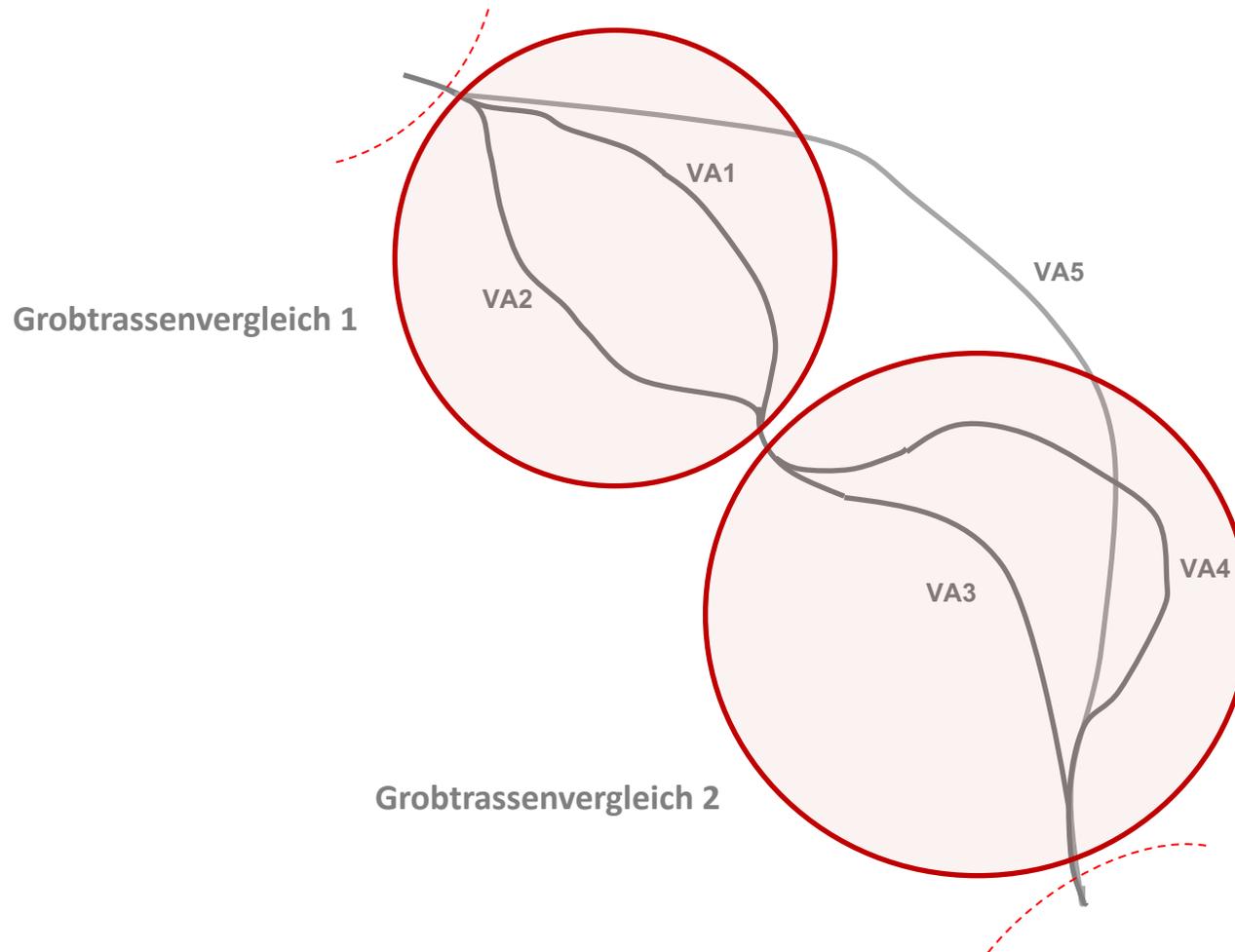
Reduzierung Grobtrassen – Grundsätzliches zum methodischen Vorgehen bei der vereinfachten Bewertung



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

Reduzierung Grobtrassen – Vergleich von Variantenabschnitten

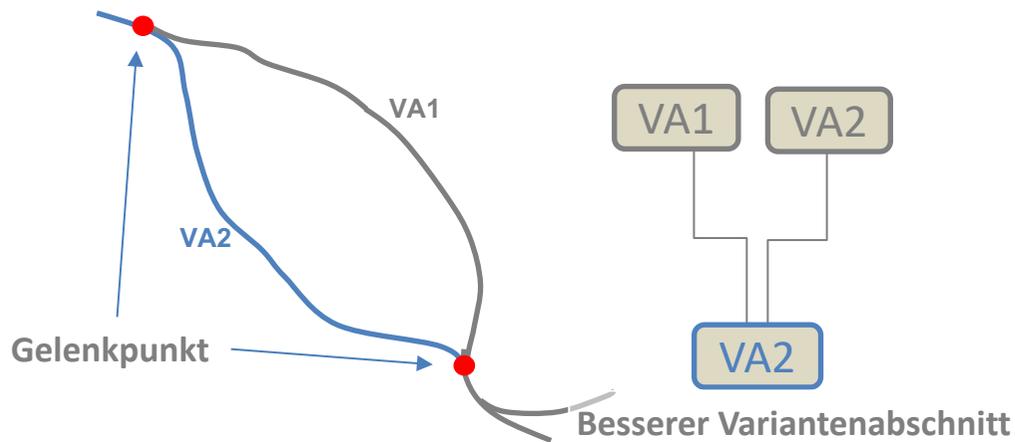
- ❖ Der Vergleich erfolgt immer paarweise (modellhafte Darstellung)



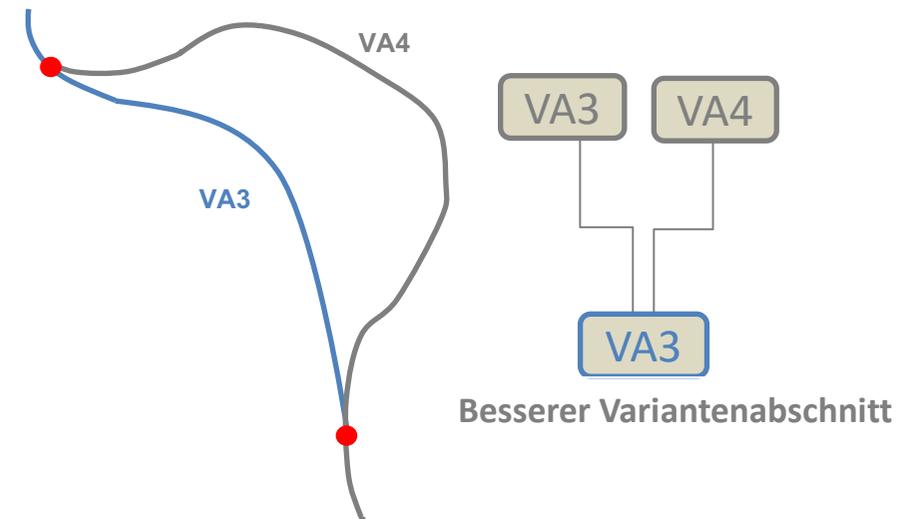
Reduzierung Grobtrassen – Vergleich von Variantenabschnitten

❖ Erster Schritt: Vergleich kurzer Variantenabschnitte

Grobtrassenvergleich 1

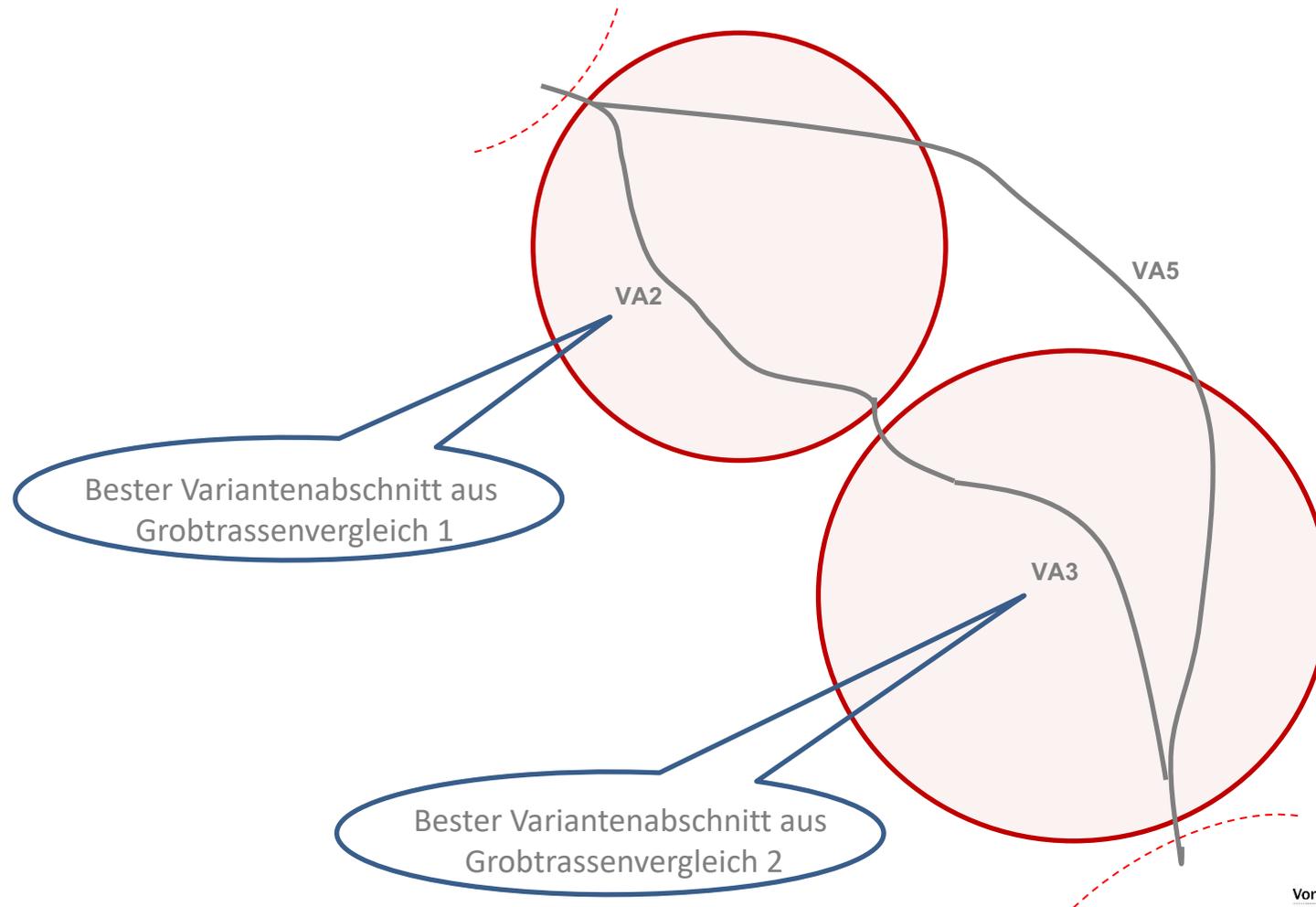


Grobtrassenvergleich 2



Reduzierung Grobtrassen – Vergleich von Variantenabschnitten

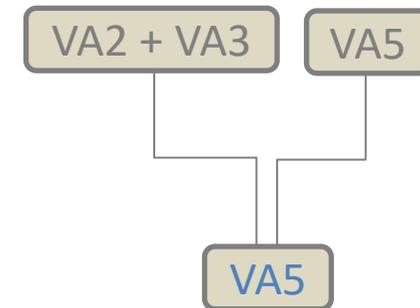
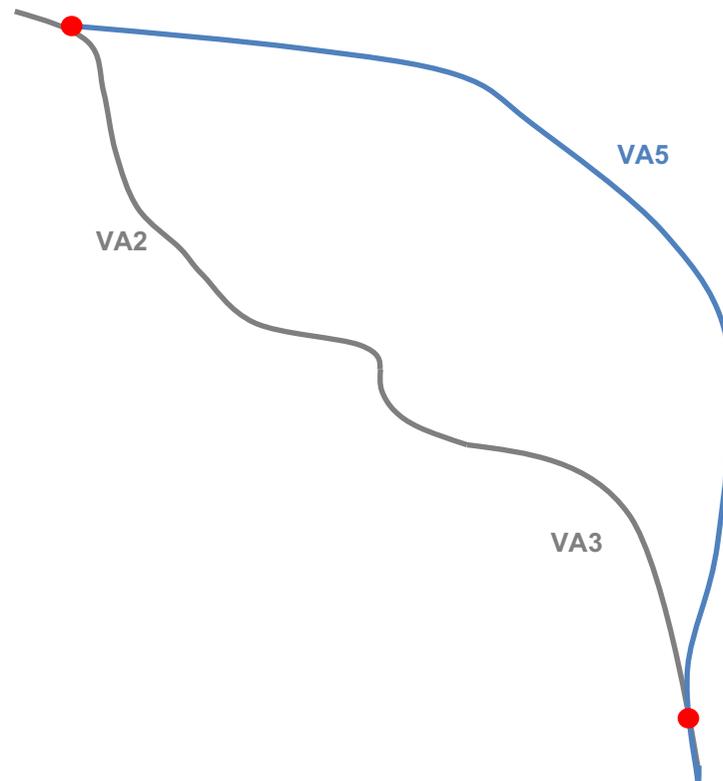
- ❖ Beispiel zusammengesetzte Variantenabschnitte: VA2 + VA3



Reduzierung Grobtrassen – Vergleich von zusammengesetzten Variantenabschnitten

❖ Zweiter Schritt: Vergleich längerer Variantenabschnitte

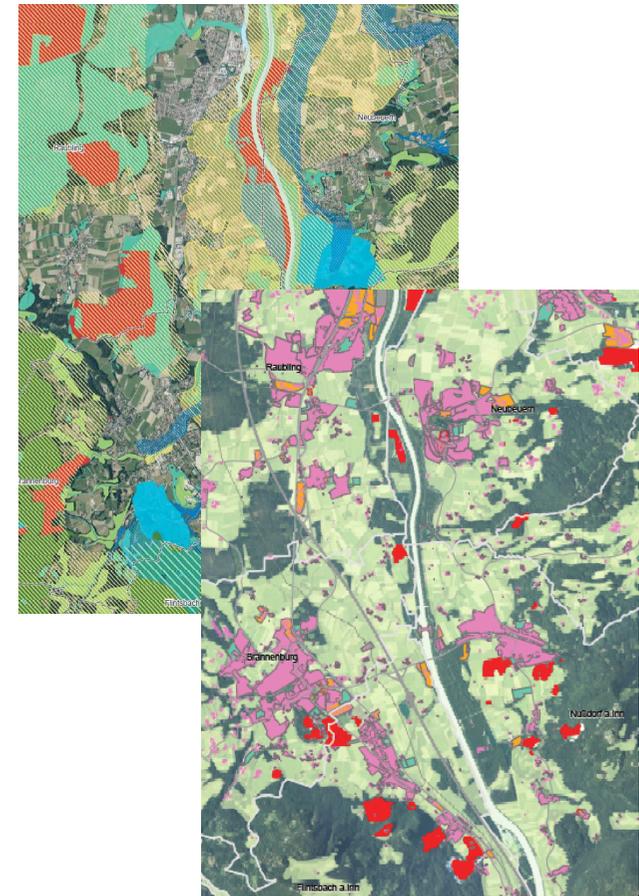
Grobtrassenvergleich 3



Besserer Variantenabschnitt

Reduzierung Grobtrassen – Bewertungskonzept

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



Reduzierung Grobtrassen – Bewertungskonzept

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

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- ❖ Verknüpfungsstellen – Notwendigkeit & Funktionalität
- ❖ Grobtrassenentwürfe
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion
- ❖ **Abschluss und Ausblick 2019**

Ausblick und Abschluss

Nächste Termine

- ❖ 1. Juli 2019 : Informationsveranstaltung - Vorstellung Grobtrassen
- ❖ 8. Juli 2019 : 17. Gemeindeforum Nord 2
- ❖ 23. September: 18. Gemeindeforum Nord 2

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

Ausblick und Abschluss

Termine Infoveranstaltungen GPR (vsrtl.)

- ❖ 04.07. in Kufstein (Kufstein, Langkampfen)
- ❖ 12.07. in Niederndorf (Niederndorf, Oberaudorf, Erl)
- ❖ 15.07. in Brannenburg (Brannenburg, Bad Feilnbach)
- ❖ 22.07. in Nussdorf (Nussdorf, Samerberg)
- ❖ 23.07. in Flintsbach (Flintsbach)
- ❖ 29.07. in Rohrdorf (Rohrdorf, Neubeuern)
- ❖ 31.07. in Kiefersfelden (Kiefersfelden, Ebbs)
- ❖ 01.08. in Raubling (Raubling)

-> jeweils von 16.00 – 20.00 Uhr

-> Einladungen werden zeitnah verschickt

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM