

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema: **17. Sitzung des Gemeindeforums Nord 2**

Datum und Uhrzeit: 08.07.2019, 19:00–21:00 Uhr

Ort: Sitzungssaal, Gemeinde Nussdorf

TeilnehmerInnen
(ohne Titel)

Georg Huber (Samerberg)
Karl Leistner (Samerberg)
Olaf Kalsperger (Raubling)
Andreas Schober (Raubling)
Klaus Artmann (Raubling)
Brunhilde Rothdauscher (Raubling)
Stefan Landprecht (Raubling, Beobachter)
Martin Schmid (Neubeuern)
Klaus Spatzier (Neubeuern)
Wilhelm Klopfer (Neubeuern)
Georg Fritz (Neubeuern)
Alexander Buchner (IPBN)
Torsten Gruber (DB Netz AG)
Manuel Gotthalseder (DB Netz AG)
Bernd Reiter (DB Netz AG)
Peter Hofer (ÖBB Infra AG)
Christoph Sedlacek (ÖBB Infra AG)
Sabine Volgger (clavis)
Mariella Schimatzeck (clavis)

Agenda:

1. **Begrüßung**
 2. **Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung**
 3. **Erläuterungen zur reduzierten Anzahl von Grobtrassen**
 4. **Abschluss und Ausblick 2019**
-



1. Begrüßung

Die Projektleitung begrüßt die Mitglieder zur 17. Sitzung des Gemeindeforums Nord 2. Die Moderation begrüßt ebenfalls und stellt Ablauf für die heutige Sitzung vor.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 16. Sitzung

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

Martin Schmid merkt zur Protokolländerung der 15. Sitzung an, dass er den gegenständlichen Brief von Herrn Josel anders interpretiert. Die Moderation zeigt den Mitgliedern erneut die Änderung im Protokoll und erklärt, dass in der Protokolländerung der Inhalt des Schreibens exakt wiedergeben wurde.

3. Erläuterungen zur reduzierten Anzahl von Grobtrassen

Siehe Folien 5-19 der beiliegenden Präsentation

Untersuchung Bestandsstrecke

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

Diskussion

Das Paket 3 mit einem durchgehenden 3. Gleis hätten wir auch nicht gefordert. Aber Paket 1 (ETCS) und 2 (partielle Ortsumfahrungen) sind sehr wohl möglich. Damit kann die Leistungsfähigkeit der Bestandsstrecke verbessert werden, auch wenn die Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h nicht erreicht werden kann.

- Das Paket 1 zur Digitalisierung der Schiene wird umgesetzt. Aktuell laufen dazu Finanzierungsverhandlungen. Damit sind ca. 320 Züge auf der Bestandsstrecke möglich. Das ist eine sinnvolle Lösung zur Aufnahme des Mehrverkehrs nach Inbetriebnahme des BBT bis zu Fertigstellung der NBS. Es ist aber keine zukunftsfähige Alternative zur NBS.

Es gibt ja Untersuchungen zu Engpässen im Schienennetz 2030. Diese zeigen Engpässe für mehrere Planungsräume, aber nicht für den BNZ. Es werden ohnehin nur wenig Mittel für die Schiene bereitgestellt. Daher sollte zunächst dort investiert werden, wo Engpässe für 2030 vorausgesagt werden.

Die NBS sollte auch aufgrund der Zugzahlen nicht weiterverfolgt werden. Was sagen die Bahnen zu den Einwänden von Herrn Prof. Feindor bzgl. der Trimodestudie?

- Es wird aktuell sehr viel in die Schiene investiert. Die Zahlen, welche den prognostizierten Engpässen zugrunde liegen, wurden hier bereits präsentiert. Bis dahin ergeben sich keine Engpässe am BNZ, denn dazu gibt es ja das Stufenausbaukonzept der Bestandsstrecke.
- Die angesprochenen Fragen wurden an den Gutachter des Bundes, welcher auch die Szenarienstudie im Auftrag des BMVI verfasst hat, gestellt. Die Beantwortung obliegt diesem und die Bahn wird dem nicht vorgreifen.

Aktuell fahren zwischen München und Rosenheim ja mehr Züge als zwischen Rosenheim und Kufstein, weil ein Teil nach Salzburg fährt. Wenn die NBS 2038 in Betrieb geht, aber keine Weiterführung nach Ostermünchen geplant ist, wie kommen die Züge dann von dort weiter?

- In der Prognose für 2030 ist die ABS 38 (München-Mühldorf-Freilassing) berücksichtigt. Dorthin werden einige Züge aus Salzburg führen und daher kommen weniger in München an.
- Weiters wird der BNZ bis Grafing auch viergleisig ausgebaut und schließt dort an die bestehenden 4 Gleise bis München an. Aktuell laufen für diese Planungsräume bereits Vorgespräche mit den Bürgermeistern und Landräten. Ab Grafing gibt es einen Engpass hinsichtlich der S-Bahn, den man sich im Zuge dieser Planungen noch genauer anschauen muss.

Vorstellung reduzierte Grobtrassen

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

Diskussion

Die Variante Olivo verläuft ja weitgehend neben der Autobahn. Ist eine Trassierung unter der Autobahn dabei ausgeschlossen?

Wenn es geologische Gründe gibt, die gegen eine Untertunnelung der Autobahn sprechen, müssen diese ja auch für eine Trassenführung im Tunnel neben der Autobahn gelten.

- Eine Trassenführung unterhalb der Autobahn hat ein hohes Genehmigungsrisiko und wird daher nicht forciert. Eine offene Bauweise unterhalb der Autobahn wird darüber hinaus vom Autobahnbetreiber grundsätzlich nicht zugelassen. Dazu müsste die Autobahn in der Bauphase über längere Zeiträume stark eingeschränkt werden. Abschnittsweise ist eine Tunnelführung neben der Autobahn möglich. Dies wird in der vertieften Planung genauer untersucht.

Welche Entfernung müssen die Gleise zur Autobahn einhalten?

- Es gibt einen gesetzlichen Schutzstreifen bzw. Mindestabstand (40 Meter) für Bebauungen neben der Autobahn. Dieser kann in Abstimmung mit dem Autobahnbetreiber unterschritten werden. Es gab dazu bereits erste Gespräche mit dem Autobahnbetreiber. Das ist Gegenstand der vertieften Planung.

Wie tief muss die Oberkante des Tunnels sein, damit die Fläche danach noch landwirtschaftlich nutzbar ist?

- Ca. 1-1,5 Meter, abhängig von den geologischen Gegebenheiten. Ziel ist es, mögliche Tunnel so zu gestalten, dass die Oberfläche anschließend entsprechend nutzbar ist. Dies ist Gegenstand der vertieften Planung.

Bei einigen Varianten sind noch weite Abschnitte oberirdisch eingezeichnet. Sind dort theoretisch auch Tunnel möglich?

- Die Planung ist nach wie vor auf Grobtrassenniveau. Bisher wurden Tunnel nur dort eingezeichnet, wo es aufgrund der Topografie oder geschlossener Siedlungsgebiete unbedingt notwendig ist. Diese Kriterien gelten für den gesamten Planungsraum gleich und haben sich nicht verändert. Das heißt aber nicht, dass wo anders kein Tunnel möglich ist. Das wird in der vertieften Planung entsprechend untersucht.

Im Bereich der Verknüpfungsstelle Reischenhart liegt die Grobtrasse sehr nah bei einer Siedlung. Die Frage ist, wie nah man dort zu Autobahn hinkommt bzw. ob man dort das Wohngebiet untertunneln kann.

- Die Planungen befinden sich nach wie vor auf Grobtrassenniveau. Genaue Höhenlagen und Verläufe sind Gegenstand der vertieften Planung. Kritische Punkte werden dann noch näher betrachtet.

Wo genau verläuft die Streckenführung entlang des Inns? Dort gibt es ja Dämme – sind die Gleise dann auf dieser Höhe?

- Auch das betrifft die vertiefte Planung. Bei einer Streckenführung entlang des Inns müssen jedenfalls auch Faktoren wie z. B. Hochwasserschutz berücksichtigt werden.

Ist die Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB bei der Variante Blau eine vollständige Verknüpfungsstelle?

- Ja. Alle verbliebenen möglichen Verknüpfungsstellen sind vollständige Verknüpfungsstellen.

Die Variante Blau berührt auch die Siedlungsgebiete von Neubeuern. Das ist maximal negativ für uns und dagegen werden wir uns wehren.

Von den 5 Varianten sind die 3 im Westen sehr ähnlich. Sie alle tangieren im Bereich der Autobahnkreuzung „Wasserwiesen“ ein Schutzgebiet. Dort steht das Wasser ja quasi an der Oberfläche. Ist das genehmigungsfähig?

- Hier werden FFH-Gebiete tangiert. Dies sind kritische Punkte, die in der weiteren Planung noch genauer untersucht werden.

Gibt es zum jetzigen Planungsstand für eine der 5 Trassen ein „K.O.-Kriterium“?

Gibt es eine Reihung? Welche Trasse ist die Beste?

- Laut aktuellem Planungsstand sind alle Trassenvarianten gleichwertig, auch hinsichtlich ihrer Genehmigungsfähigkeit.
- Alle Trassen haben kritische Punkte, die in der vertieften Planung noch untersucht werden. Es gibt lt. derzeitigem Planungsstand aber kein „K.O.-Kriterium“ für eine der verbliebenen Trassen. Ansonsten wären diese bereits weggefallen.

Kann es sein, dass eine lange Tunnelvariante die Trassenempfehlung ist, diese dann aber zu teuer ist?

Die Politik favorisiert natürlich einen langen Tunnel und alle hoffen darauf. Wenn sich am Ende aber herausstellt, dass dieser zu teuer ist, wird es Ernüchterung geben.

Die Politik möchte doch bestimmt auch eine Auswahl haben, und nicht nur eine einzige Empfehlung.

- Im Trassenauswahlverfahren werden sowohl die Kosten als auch die Nutzenpunkte der jeweiligen Trasse ermittelt und daraus wird eine Trassenempfehlung abgeleitet. Diese kann auch ein langer Tunnel sein.
- Das Verfahren ist bewusst ergebnisoffen und das wurde von der Politik auch so bestätigt. Ziel ist es, eine verträgliche genehmigungsfähige Trasse zu finden.
- Der Bundestag entscheidet über die Umsetzung der Trassenempfehlung. Die Trassenempfehlung ist das Ergebnis des Planungsprozesses im Trassenauswahlverfahren.

Wird der gesamte Kriterienkatalog angewandt? Wann kommen die Kosten und die Gewichtungen ins Spiel?

Sind die Kosten gleichwertig mit anderen Kriterien wie beispielsweise Siedlungsgebiete?

- In der vertieften Planung wird der gesamte Kriterienkatalog auf alle verbliebenen Trassen angewandt. Die Gewichtungen liegen nach wie vor im Safe und werden dann hinzugezogen. Die Kosten werden in der vertieften Planung berücksichtigt und transparent und nachvollziehbar angeführt.
- Alle Hauptkriterien stehen auf derselben Ebene. Nach der Bewertung wird die Gewichtung, welche durch die Forenmitglieder individuell erfolgt ist, „darübergelegt“. In einer Sensitivitätsanalyse wird ermittelt, wie stabil das Ergebnis ist. Die Gewichtungsbögen werden erst geöffnet und angewandt, wenn die fachliche Bewertung abgeschlossen ist.

Vorstellung Web-GIS Anwendung

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

Diskussion

Die Variante Türkis hat ja 2 mögliche Verknüpfungsstellen (Reischenhart und Breitmoos). Welche Vor- und Nachteile bieten diese jeweils?

Aus welchem Grund ist die südlichere Verknüpfungsstelle bei Flintsbach weggefallen?

- Siehe dazu u.a. Vergleiche Nr. 5, 26 und 39 im Web-GIS.
- Von den verbliebenen Verknüpfungsstellen konnte keine als eindeutig besser identifiziert werden. Daher wurden beide (Reischenhart und Breitmoos) beibehalten.

Bei der Variante Violett gibt es im Bereich Riedering ja 2 Möglichkeiten. Welche wird hier präferiert?

- Hier konnte beim Vergleich kein eindeutiges Ergebnis erzielt werden, daher wurden beide Varianten vorerst beibehalten (siehe auch Vergleiche im Web-GIS).

Weitere Vorgehensweise und Zeitplan

Die Projektleitung erläutert den Mitgliedern den aktuellen Stand im Trassenauswahlverfahren. Die Phase „Grobtrassen“ ist nun abgeschlossen und im nächsten Schritt geht es in die vertiefte Planung. Künftig werden auch vermehrt lokale, forenspezifische Anliegen Teil der Diskussion sein. Im Zeitplan ist auch das Raumordnungsverfahren der Regierung von Oberbayern, welches ca. 6 Monate in Anspruch nehmen wird, berücksichtigt. Bis Ende 2020 soll es eine möglichst verträgliche Trassenempfehlung geben.

Diskussion

Hat sich der Zeitplan verschoben? Ursprünglich war die Trassenempfehlung ja für Anfang 2020 geplant.

- Das stimmt. Im neuen Zeitplan sind das Raumordnungsverfahren, sowie Zeit zur Einarbeitung der Ergebnisse aus dem Verfahren, berücksichtigt.

Im März 2020 finden Kommunalwahlen statt. Dies wird Auswirkungen auf die Mitglieder der Foren haben.

- Zu dieser Zeit läuft das Raumordnungsverfahren und es ist der Behörde (Regierung von Oberbayern) bewusst, dass ggf. 2 verschiedene Bürgermeister ein Stellungnahmerecht haben.
- Sollten neue Bürgermeister ins Amt kommen, hat dies Auswirkungen auf die Mitglieder in den Foren. Die weiteren Mitglieder wurden nach Interessenvertretung (zB Wirtschaft oder Landwirtschaft) zusammengesetzt und daher hat die Wahl keinen direkten Einfluss. Es steht den Gemeinden frei, über Änderungen in der Besetzung zu entscheiden.

Wie kann es sein, dass das Raumordnungsverfahren eingeleitet wird, bevor die Planungen zu Ende sind?

- Im Raumordnungsverfahren werden primär raumordnerische und umweltrechtliche Belange untersucht. Dazu ist eine Planungstiefe auf Ebene Grobtrassen ausreichend.

In bestimmten Bereichen gibt es ja Gletscherschliffe. Wurden diese berücksichtigt?

- Ja, das wird in den Planungen berücksichtigt.

- Bei manchen Bewertungen der Vergleiche ist ein rotes Ausrufezeichen sichtbar. Dies weist auf ein potentiell hohes Genehmigungsrisiko (wie z.B. Trinkwasserschutzgebiet oder Gletscherschliff) hin und fließt in die Bewertung mit ein.

4. Abschluss und Ausblick 2019

Siehe Folien 22-23 der beiliegenden Präsentation

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

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

Das nächste Gemeindeforum Nord 2 findet am 23.09.2019 statt. Die Mitglieder erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation.

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

Diskussion

Welche Inhalte werden in der nächsten Forenrunde präsentiert?

- In den nächsten Forenrunden werden sukzessive erste Punkte aus der vertieften Planung vorgestellt. Es können lokale Ergebnisse wie beispielsweise Kreuzungen und Höhenlagen diskutiert werden. Es wird aber beim nächsten Mal noch keine fertigen Ergebnisse der vertieften Planung geben.

Durch die Zeitverzögerung gibt es ja verschiedene Kriterienkataloge im EPR und GPR. Welcher Kriterienkatalog wird dann angewandt? Kann dies zu einem unterschiedlichen Ergebnis führen?

- Die Kriterienkataloge von EPR und GPR unterscheiden sich auf Ebene Teilkriterien. Man ist gemeinsam mit dem Expertenteam dabei, einen Weg zu finden, wie mit potentiellen unterschiedlichen Ergebnissen umgegangen wird.

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

Einige Mitglieder finden es gut, dass alle Vergleiche im GIS-System einsehbar sind, und die Arbeit der Planer nachvollziehbar ist. Andere sind enttäuscht über das Ergebnis zur Untersuchung der Bestandsstrecke. Manche hoffen, dass die Kosten am Ende nicht zum wichtigsten Kriterium werden und gegen einen Tunnel sprechen.

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

Zusammengestellt am 11.07.2019

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (clavis GmbH)

Anlagen:

- Präsentation
- Anwesenheitsliste

17. GEMEINDEFORUM NORD 2

08. JULI 2019, NUSSDORF

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 17. Sitzung

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

Gemeindeforum

Tagesordnung 17. Sitzung

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

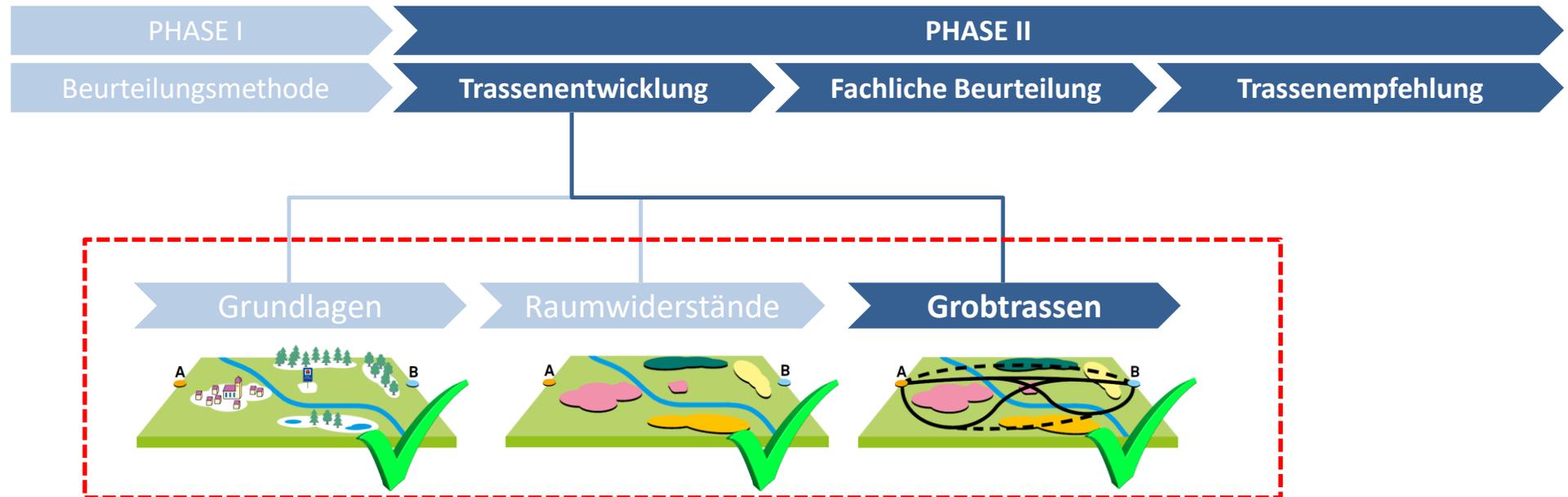
Gemeindeforum

Tagesordnung 17. Sitzung

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

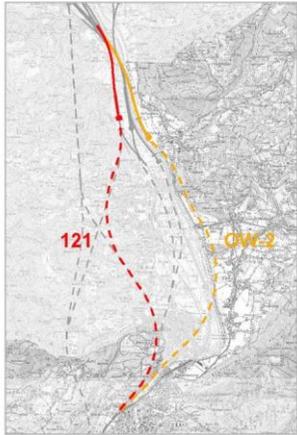
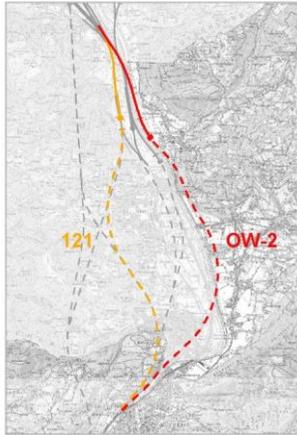
Trassenauswahlverfahren

Abschluss der Grobtrassenentwicklung und -auswahl



Erläuterungen zu reduzierten Anzahl von Grobtrassen

Exemplarischer Vergleich Nr. 48

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

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

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

Bestandsstreckenuntersuchung Brenner-Nordzulauf DB Netz AG

Schlussfolgerungen



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



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



- deutlich höhere Belastung der Gemeinden entlang der Bestandsstrecke

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

Reduzierte Grobtrassen

Variante „Türkis“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

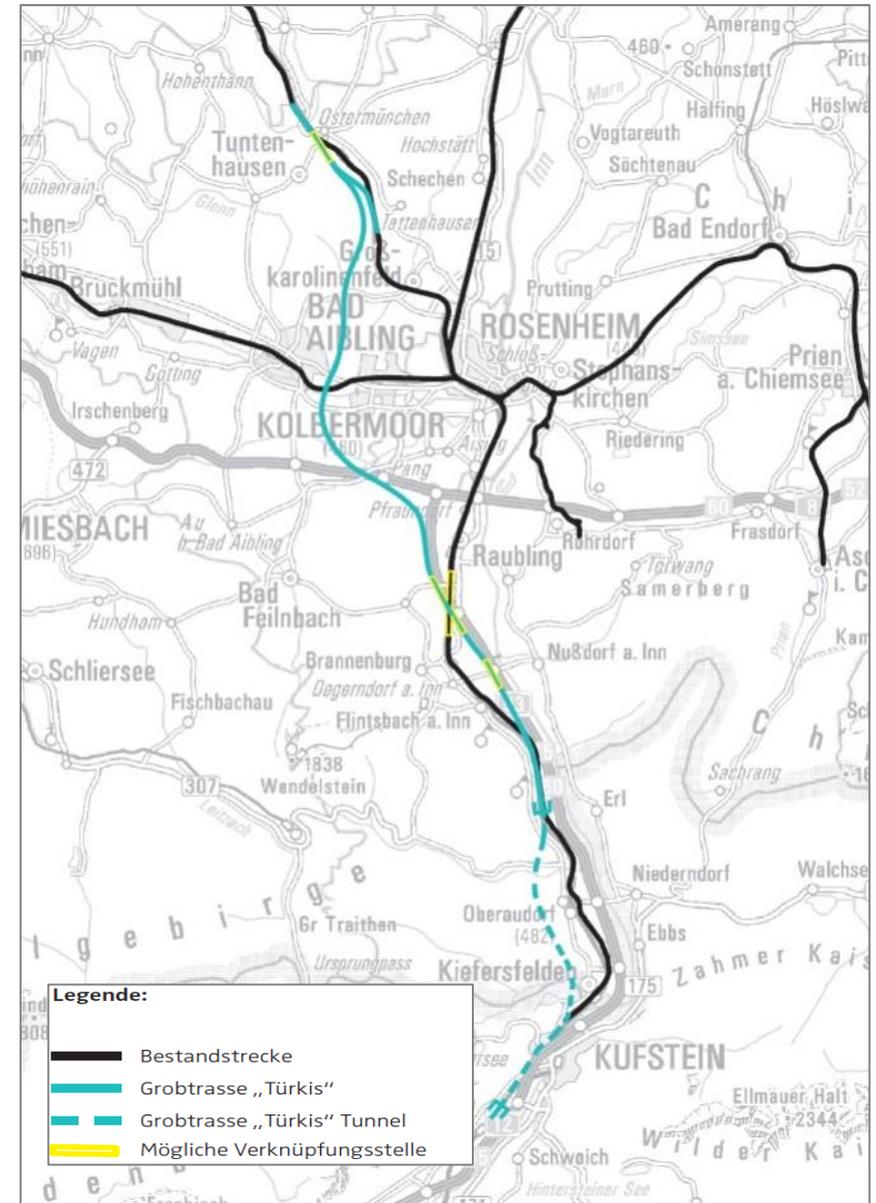
- Tuntenhäuser, Großkarolinenfeld, Bad Aibling, Kolbermoor, Raubling, Brannenburg, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

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

mögliche Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim: „Ostermünchen“

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

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



Reduzierte Grobtrassen

Variante „Gelb“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

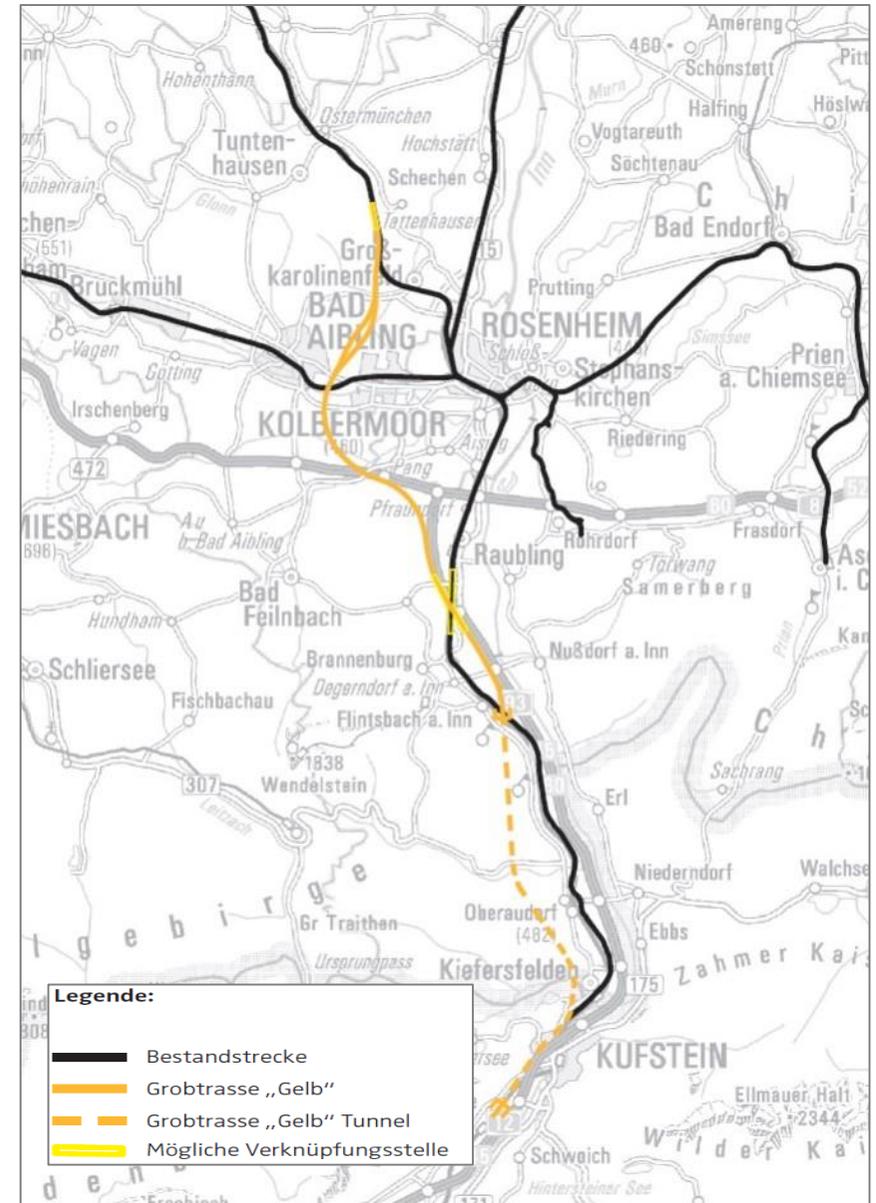
- Tuntenhausen, Großkarolinenfeld, Bad Aibling, Kolbermoor, Raubling, Brannenburg, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

mögliche Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim:
„Reischenhart“

mögliche Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim:
„Riederbach“

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

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



Reduzierte Grobtrassen

Variante „Oliv“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

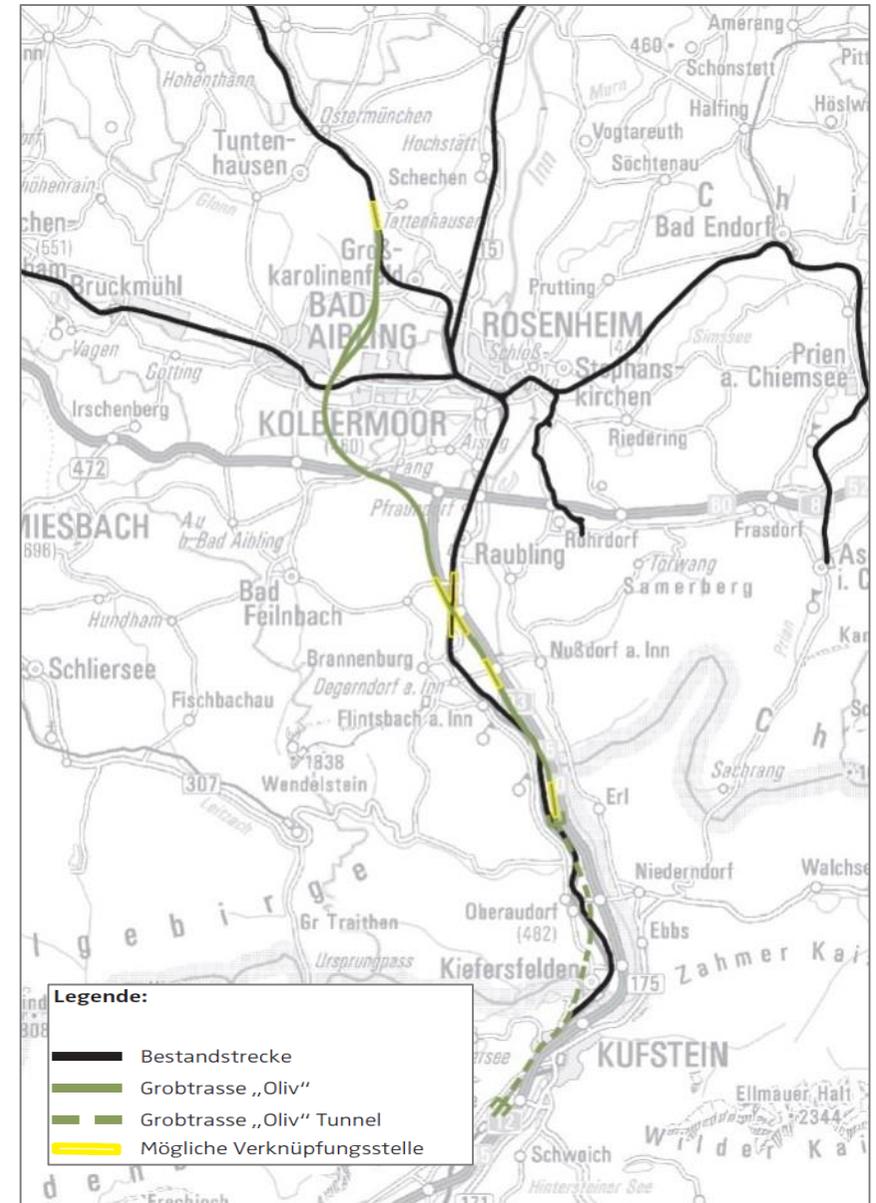
- Tuntenhausen, Großkarolinenfeld, Bad Aibling, Kolbermoor, Raubling, Brannenburg, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

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

mögliche Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim: „Riederbach“

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

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



Reduzierte Grobtrassen

Variante „Blau“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

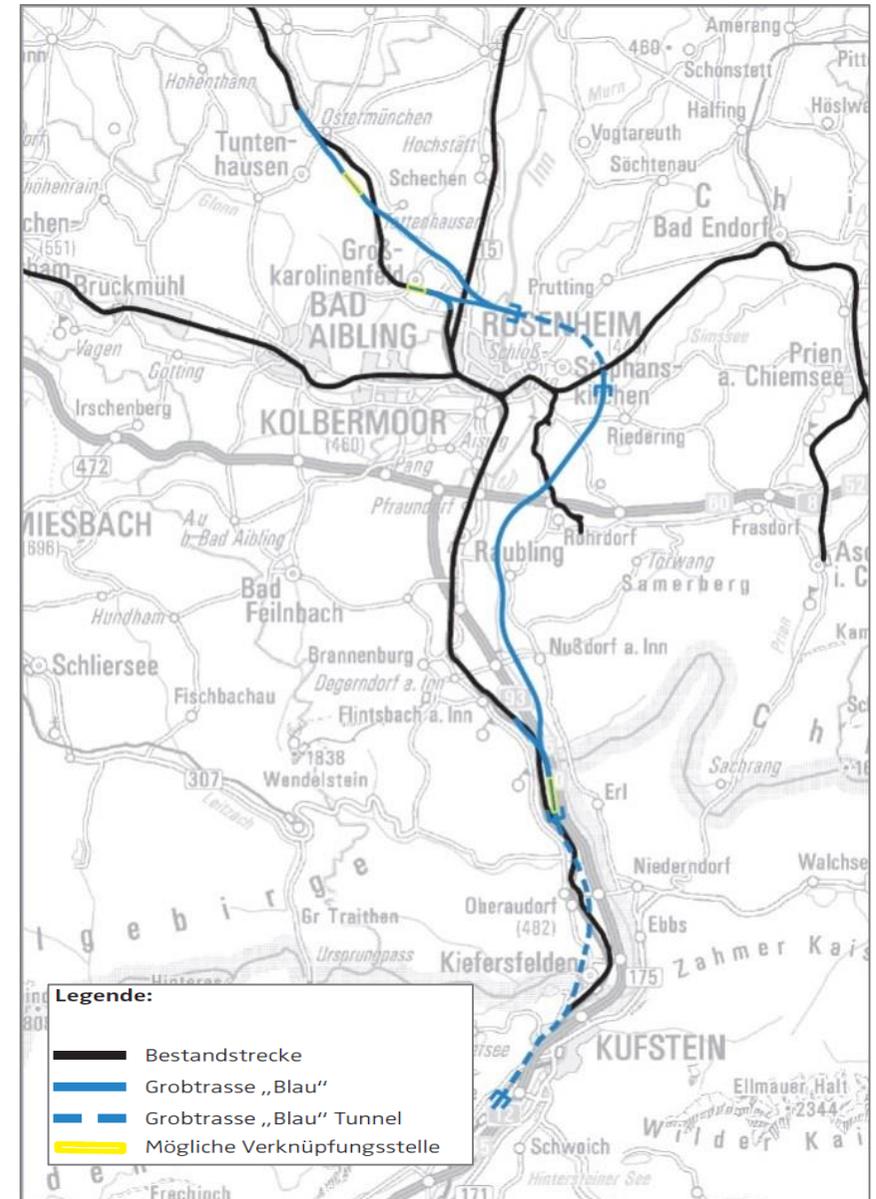
- Tuntenhausen, Großkarolinenfeld, Schechen, Rosenheim, Prutting, Stephanskirchen, Riedering, Rohrdorf, Neubeuern, Nußdorf, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

mögliche Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim:
„Niederaudorf-BAB“

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

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

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



Reduzierte Grobtrassen

Variante „Violett“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

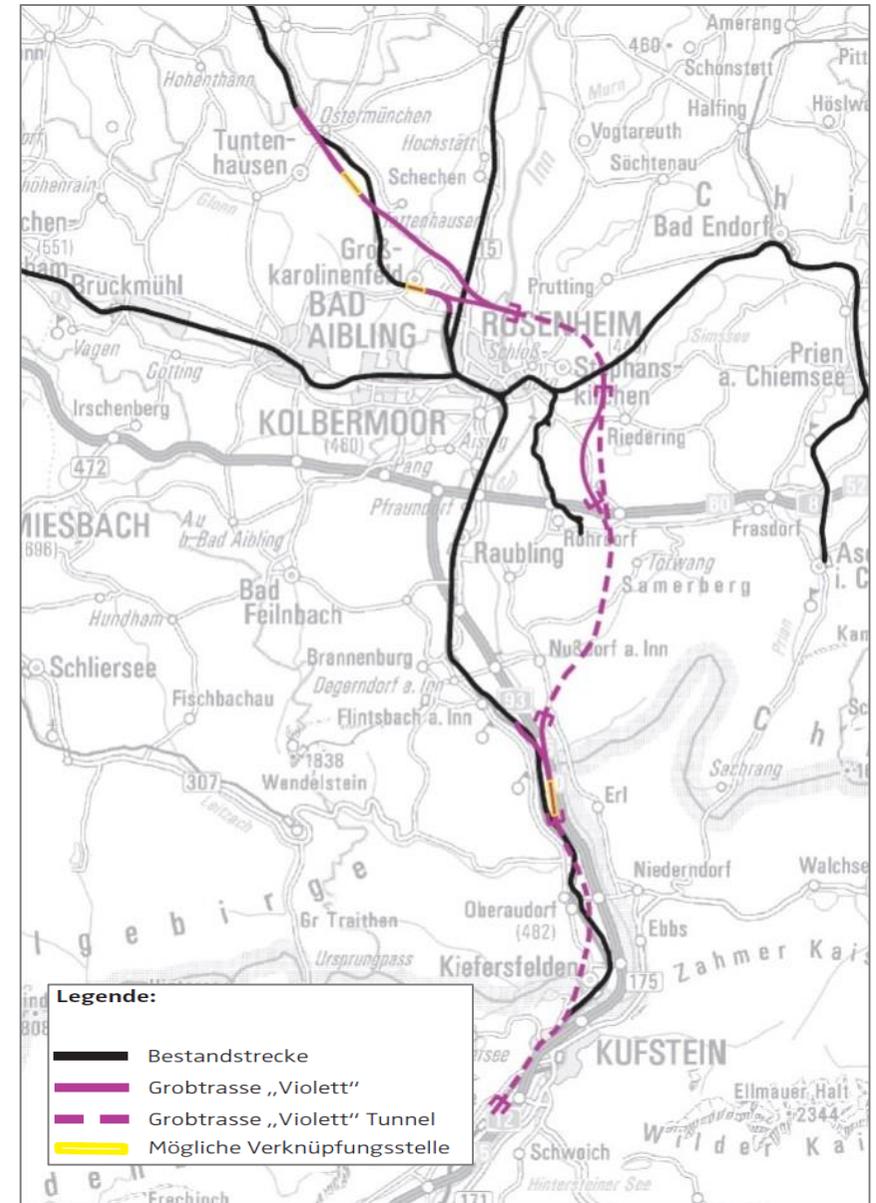
- Tunttenham, Großkarolinenfeld, Schechen, Rosenheim, Prutting, Stephanskirchen, Riedering, Rohrdorf, Samerberg, Nußdorf, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

mögliche Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim:
„Niederaudorf-BAB“

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

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

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



Reduzierte Grobtrassen

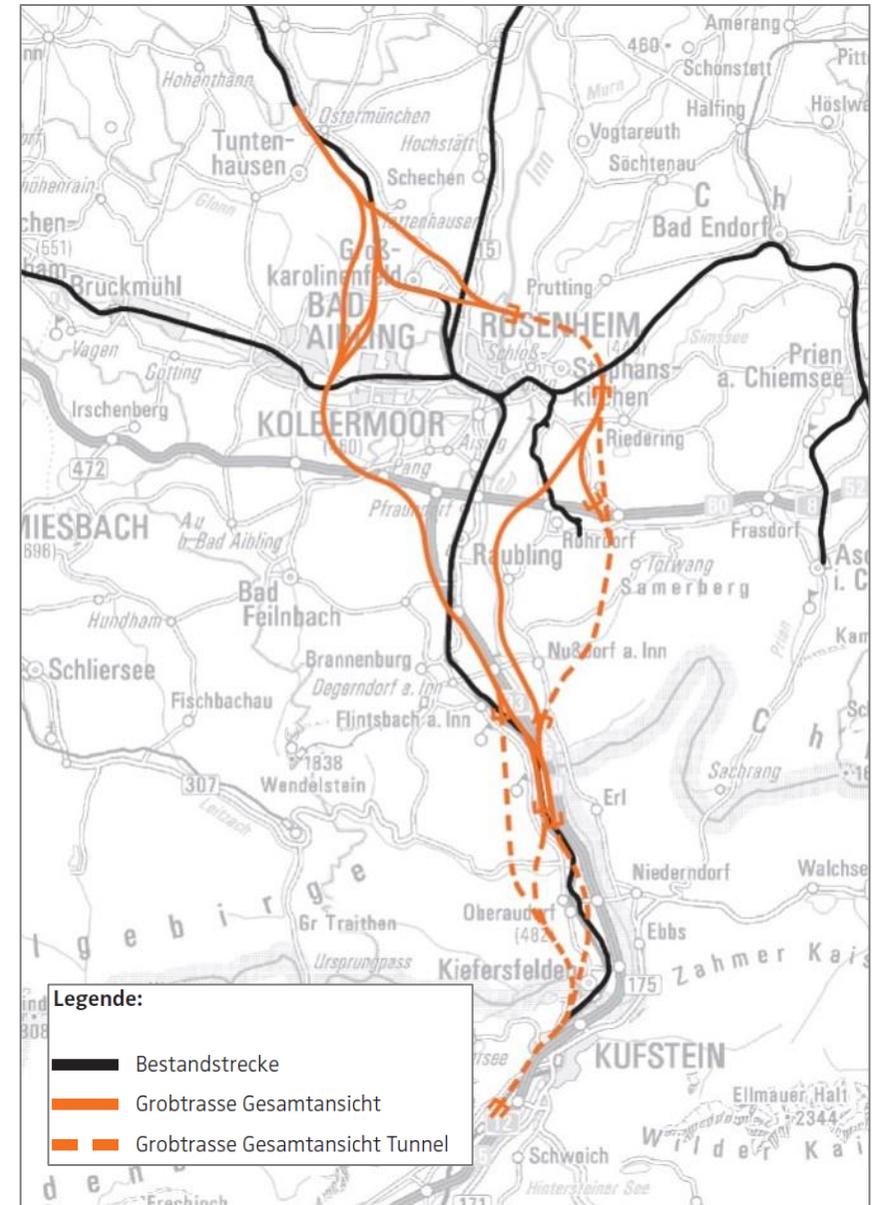
Zusammenfassung

Es konnten 5 Grobtrassen für die vertiefende Planung identifiziert werden.

In 4 der 5 Grobtrassen sind Vorschläge der Bürger eingeflossen.

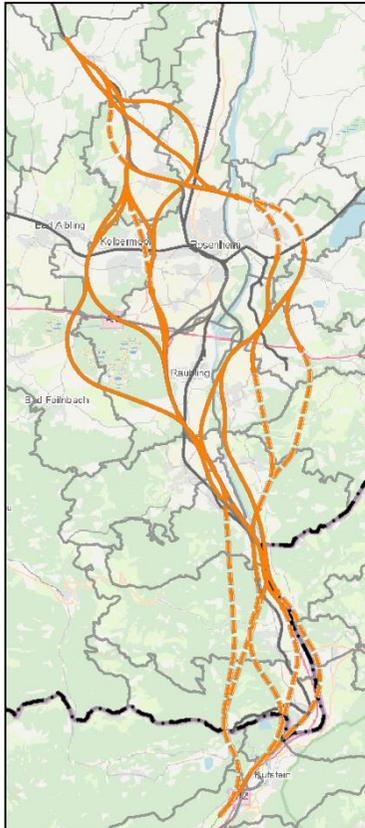
Jede Variante enthält oberirdische und unterirdische Trassenanteile.

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

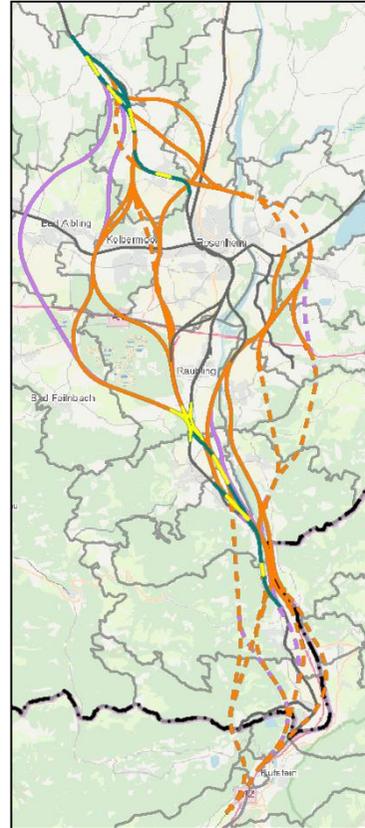


Reduzierte Grobtrassen – Darstellung in WebGIS-Anwendung

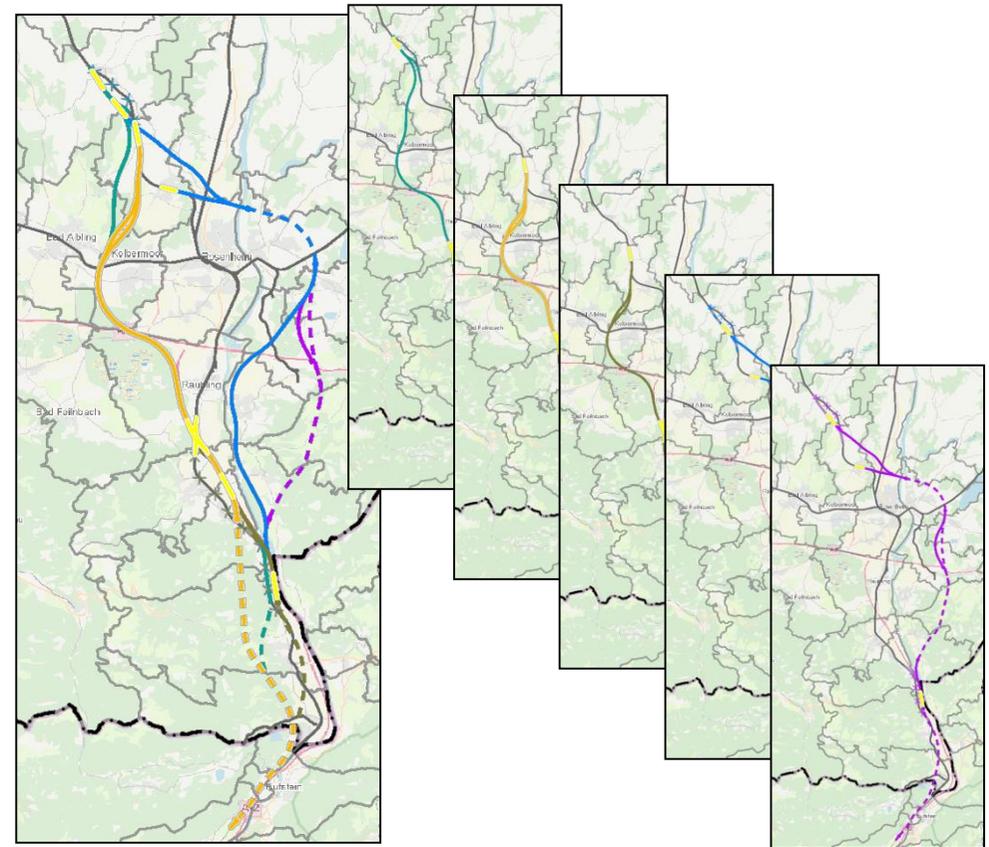
Darstellung der unterschiedlichen Planungsstände



Stand Juni 2018



Stand Juni 2018 mit
Grobtrassen aus der
Region



Stand Juli 2019
(Gesamt- und Einzeldarstellungen)

Reduzierte Grobtrassen – Darstellung in WebGIS-Anwendung

Übersicht über durchgeführte Grobtrassenvergleiche je Gemeinde

Vergleich

Gemeinde Raubling

im WebGIS anzeigen

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

Hausham
St. Ersee

Gemeinden

Gemeinde Raubling

Land D

Vergleich

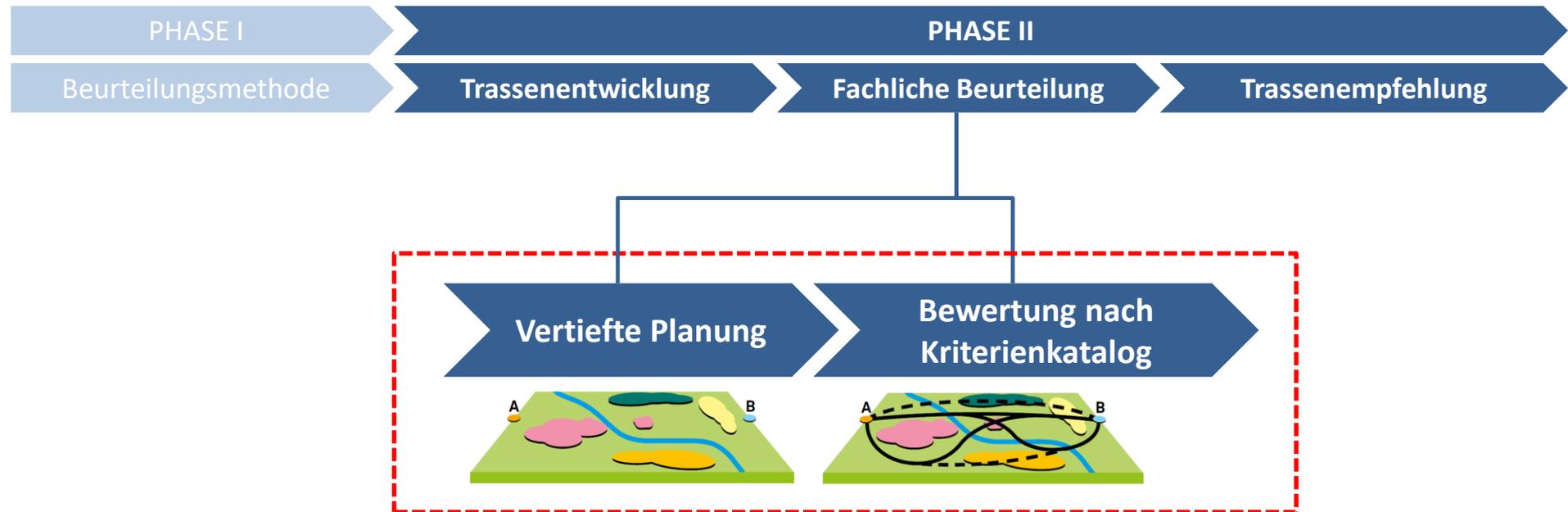
Länge	14,00 km	12,10 km
Trassenführung	Oberirdisch, kein Tunnel	Oberirdisch, kein Tunnel
Verknüpfungsstelle(n) im betrachteten Abschnitt		

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

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

Trassenauswahlverfahren - Vorgehensweise

Weitere Ablauf in der fachlichen Beurteilung



Trassenauswahlverfahren - Vorgehensweise

Was passiert in der vertieften Planung?

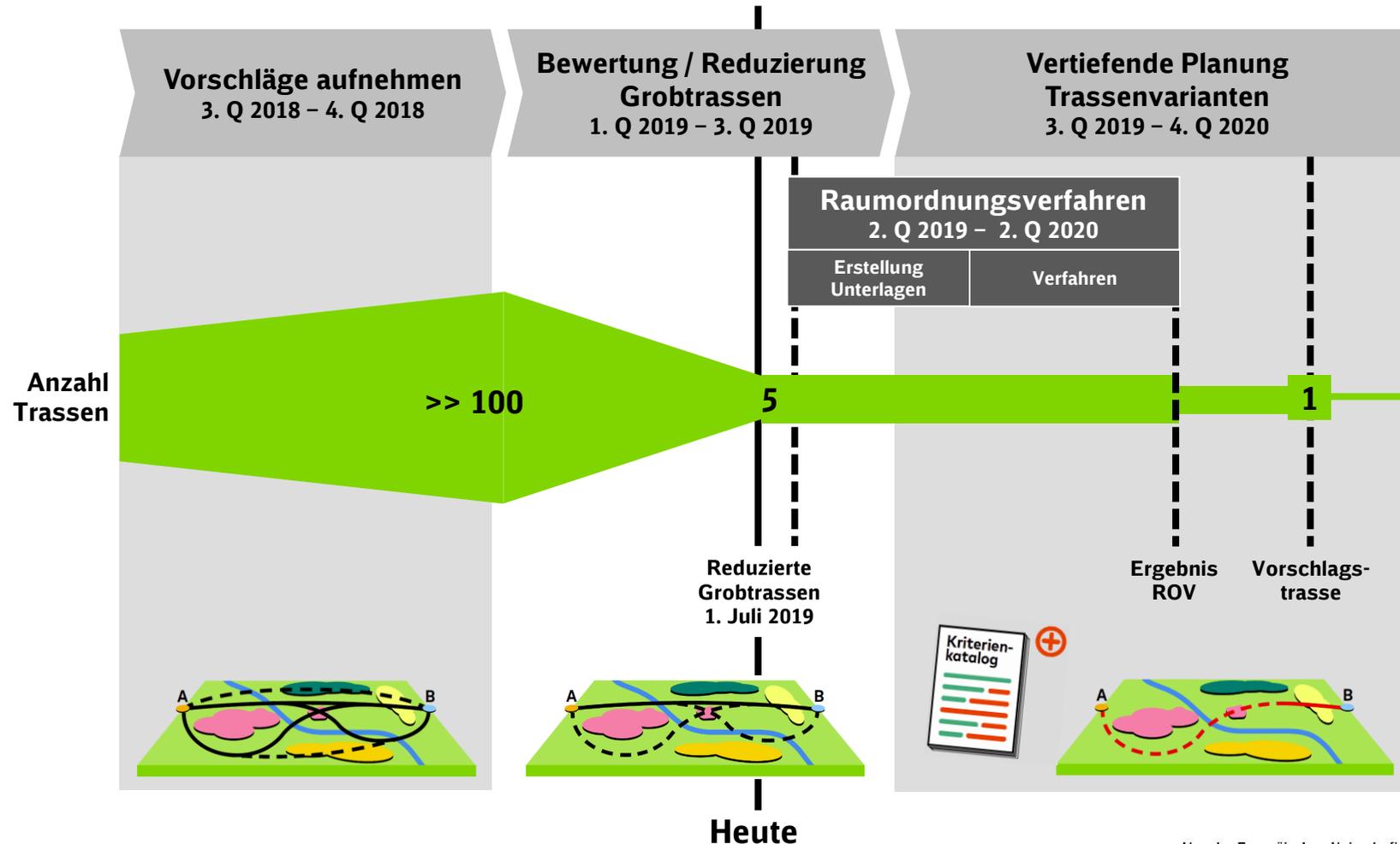
Die Planung der Grobtrassenvarianten wird soweit vertieft, dass alle Kriterien des abgestimmten Kriterienkatalogs analysiert, fachlich bewertet und erste grobe Kostenschätzungen erstellt werden können.

Für jede Grobtrassenvariante erfolgt:

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

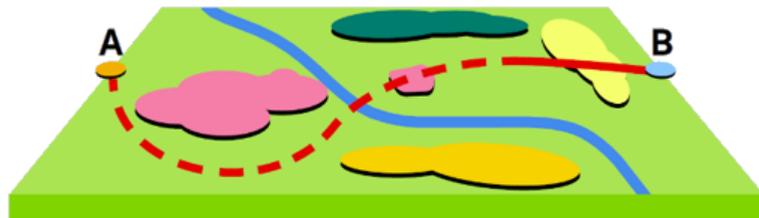
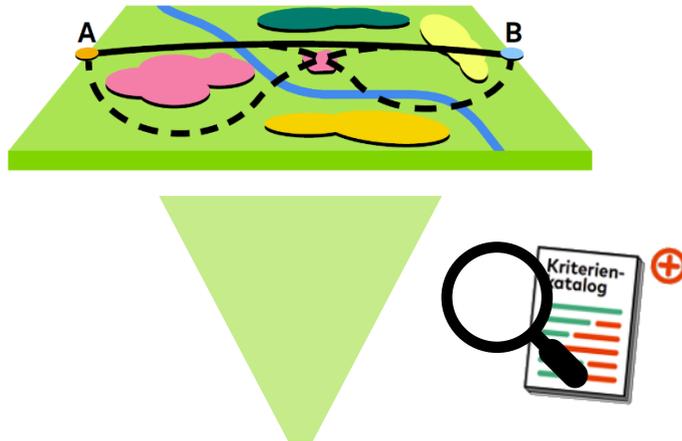
Trassenauswahlverfahren - Vorgehensweise

Zeitplan



Unser Ziel - Eine Trasse mit der Region

2019: Reduzierung auf 5 Grobtrassen



2020: Reduzierung auf 1 Trasse

Weiterentwicklung
Schienenpersonennahverkehr



Güterverlagerung auf die
Schiene



Leistungsfähige Infrastruktur



Klimaschutz



Ausbau des
Schienenpersonenfernverkehrs



Gemeindeforum

Tagesordnung 17. Sitzung

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

Gemeindeforum

Tagesordnung 17. Sitzung

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

Ausblick und Abschluss

Termine Gemeindeforen

- ❖ 23. September: 18. Gemeindeforum Nord 2
- ❖ 25. November: 19. Gemeindeforum Nord 2

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

Ausblick und Abschluss

Termine Infoveranstaltungen

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

-> jeweils von 16.00 – 20.00 Uhr

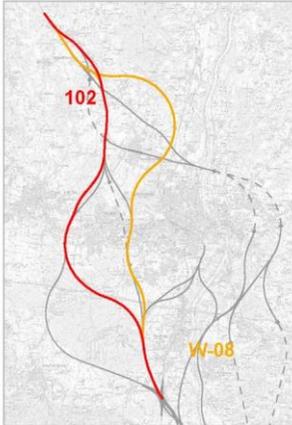
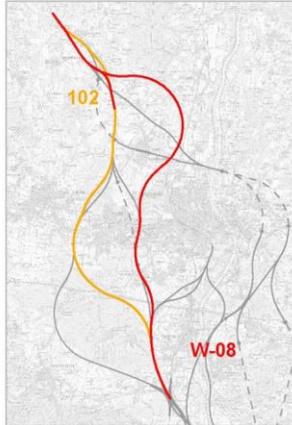
-> Einladungen werden zeitnah verschickt (Postwurfsendung)

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Erläuterungen zu reduzierten Anzahl von Grobtrassen

Exemplarischer Vergleich Nr. 04

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

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

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