

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

| | |
|---------------------------------|--|
| Thema: | 17. Sitzung des Gemeindeforums Süd 1 |
| Datum und Uhrzeit: | 10.07.2019, 18:30–20:30 Uhr |
| Ort: | Sitzungssaal, Gemeinde Ebbs |
| TeilnehmerInnen (ohne Titel) | Hubert Leitner (Ebbs) Josef Ritzer (Ebbs) Sebastian Greiderer (Ebbs) Andreas Ehrenstrasser (Langkampfen) Günter Dunkl (Langkampfen) Georg Anker (Langkampfen) Josef Wagner (Kufstein) Tanja Votteler (Kufstein) Alexander Buchner (IPBN) Torsten Gruber (DB Netz AG) Manuel Gotthaldseder (DB Netz AG) Peter Hofer (ÖBB Infra) Sabine Volgger (clavis) Mariella Schimatzek (clavis) |

Agenda

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



1. Begrüßung

Hubert Leitner, Vize-Bürgermeister von Ebbs, begrüßt die Mitglieder zum 17. Gemeindeforum. Die Projektleitung begrüßt ebenfalls und bedankt sich bei der Gemeinde Ebbs für die Gastfreundschaft. Die Moderation stellt den Ablauf für die heutige Sitzung vor.

Es gibt einige Gemeinden im GPR, die von der reduzierten Anzahl an Grobtrassen nicht mehr direkt betroffen sind. Das Angebot, weiterhin am Dialog teilzunehmen bleibt aufrecht. Die Gemeinden haben laut Geschäftsordnung auch die Möglichkeit, aus dem Dialog auszusteigen. Die Gemeinde Ebbs erklärt, dass sie auch weiterhin am Dialog (Gemeindeforum und Regionalforum) teilnehmen wird.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 16. Sitzung

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

3. Erläuterungen zur reduzierten Anzahl von Grobtrassen

Siehe Folien 5-19 der beiliegenden Präsentation

Untersuchung Bestandsstrecke

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

Diskussion

Die Eingriffe in die Siedlungen hätte man ja auch bei einer NBS. Wo ist der Unterschied?

- Das dritte Gleis würde bei einem Ausbau der Bestandsstrecke entlang dieser verlaufen. Diese führt beispielsweise direkt durch die Gemeinden Oberaudorf und Raubling, wo es auch Siedlungsgebiete entlang der Strecke gibt.
- Bei der Planung einer NBS ist man diesbzgl. flexibler. Anhand von Raumwiderstandskarten wird versucht, dem Rechnung zu tragen und Betroffenheiten nach Möglichkeit zu minimieren.

Dort, wo die Strecke durch die Gemeinden führt, könnte man ja Ortsumfahrungen machen.

- Diese Variante wurde im Paket 2 mit partiellen Ortsumfahrungen (zusätzlich zur Bestandsstrecke) untersucht. Wenn man alle Orte entlang der Bestandsstrecke

umfährt, ergibt sich im Wesentlichen eine durchgehende Neubaustrecke da die Bestandsstrecke in den Orten für den Nahverkehr erhalten bleibt. Wenn nur einzelne Orte mit Neubauabschnitten umfahren werden ergibt sich daraus kein wesentlicher Vorteil im Hinblick auf die Streckenkapazität und somit keine attraktive Infrastruktur für die Zukunft, weder für den Schienengüterverkehr noch für den Personenfernverkehr.

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

Wie wird der Planungsraum nördlich von Rosenheim ausgebaut? Gibt es dort dann auch eine 4-gleisige Strecke?

- Der EPR geht bis zur Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim. Dort schließt der nächste Planungsraum bis Grafing an, wo ebenfalls eine 2-gleisige NBS geplant wird. Die NBS kann, muss aber nicht, entlang der Bestandsstrecke verlaufen.
- Von Grafing bis München ist die Strecke bereits 4-gleisig.

Muss die TAL bei allen 5 Varianten im Bereich Schaftenau unterquert werden? Der weitere Verlauf in Richtung Kufstein ist jetzt ja jedenfalls unterirdisch, dann muss folglich auch im Bereich der TAL unterirdisch gefahren werden.

Es wäre ja unnötig, die TAL zu verlegen, wenn sie auch unterquert werden kann.

- Die Planung befindet sich nach wie vor erst auf Grobtrassenniveau. Genaue Höhenlagen und Querungen bestehender Infrastruktur sind Gegenstand der vertieften Planung.
- Die TAL ist jedenfalls ein kritischer Punkt, den man sich noch genauer anschauen muss. Eine Verlegung wäre u.U. auch möglich. Laut derzeitigem Planungsstand wird es mit hoher Wahrscheinlichkeit so sein, dass die TAL unterquert werden muss.

Im Bereich Kufstein ist laut der reduzierten Grobtrassen nur mehr ein Tunnel möglich.

- Ja, im Bereich Kufstein ist lt. derzeitiger Planung nur mehr eine Tieflage möglich.

Was genau bedeutet „Tieflage“ im Bereich Kufstein? Lt. Plänen verläuft die Trassen eindeutig im Tunnel und davon gehen wir auch aus.

Lärmtechnisch macht es einen großen Unterschied, ob die Trasse zB in einer Wanne oder im Tunnel verläuft.

- Der Begriff „Tunnel“ suggeriert ggf. fälschlicher Weise eine bergmännische Bauweise. Es steht aber derzeit noch nicht fest, ob diese Anlage in bergmännischer oder offener Bauweise errichtet wird. Daher der Begriff „Tieflage“; bedeutet, dass die Trasse in dem Bereich jedenfalls nach oben hin bedeckt ist (also keine Wanne). Es steht aber noch nicht fest, in welcher Höhenlage die Trasse genau verläuft.
- Die Randbedingungen für eine Tunnellösung sind nach wie vor gleich (Topografie oder geschlossenes Siedlungsgebiet). Die Änderung im Vergleich zu 2018 ergibt sich aus der Randbedingung des angrenzenden Planungsraumes (Radfeld-Schaftenau), wo die Trassenführung der NBS im Anschluss an die Verknüpfungsstelle Schaftenau in einer Wanne abtaucht. Danach steigt das Gelände sanft an und die Trasse muss aufgrund topografischer Gegebenheiten in Tieflage weitergeführt werden.

Welche rechtlichen Unterschiede (zB hinsichtlich Dienstbarkeit) ergeben sich durch unterschiedliche Tunnelbauweisen (offen versus bergmännisch)?

Wie kann die Fläche danach genutzt werden? Ist beispielsweise die Errichtung von Wohnhäusern möglich?

- Ziel ist es, dass die Fläche danach wieder bewirtschaftbar ist. Ob eine wohnbauliche Nutzung möglich ist, hängt von der genauen Tieflage ab. Auch die rechtliche Situation ist von mehreren Faktoren abhängig, wie beispielsweise Tiefe oder Nutzung. Dies ist Gegenstand der vertieften Planung. Eine zweckmäßige Nutzung der Oberflächen wird jedenfalls angestrebt.

Kann sich das Tunnelportal im Bereich Schaftenau noch verschieben?

- Die Planung ist nach wie vor auf Grobtrassenniveau mit grobem Maßstab. Wo exakt das Tunnelportal liegt steht noch nicht fest. Änderungen sind in der vertieften Planung noch möglich.

Sind im Bereich der Tunnel auch Begleitwege oder Rettungsschächte notwendig?

- Im System des BNZ bestehen die Tunnel aus zwei getrennten Röhren mit regelmäßigen Querschlägen. Die jeweils andere Röhre ist im Notfall der „sichere Bereich“. Daher braucht es im Regelfall keine Rettungsschächte oder Begleitstollen.
- Die genauen Rettungskonzepte werden im Laufe der weiteren Planungen entwickelt.

Sind alle genehmigungstechnischen Risiken bei den Trassen im Bereich des Hechtsees ausgeräumt?

- Die Varianten westseitig um den Hechtsee, die aufgrund des hohen Wasserdrucks ein Genehmigungsrisiko mit sich bringen, sind bei den reduzierteren Grobtrassen nicht mehr dabei. -> Siehe dazu auch Vergleich Nr. 35 im Web-GIS.
- Bei den verbliebenen Grobtrassen gibt es aber trotzdem noch kritische Punkte, die lt. derzeitigem Planungsstand aber lösbar scheinen. Dies wird in der vertieften Planung noch genauer betrachtet.

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.

Manche Vergleiche sind in der Bewertung durch ein rotes Ausrufezeichen gekennzeichnet (zB Vergleich Nr 40). Diese weisen auf ein potentiell Genehmigungsrisko (zB FFH-Gebiet) hin, welches in die Bewertung einfließt und in der vertieften Planung noch genauer untersucht wird.

Diskussion

Was wurde genau verglichen?

- Alle Grobtrassenvarianten von Juni 2018 inkl. den positiv geprüften Vorschlägen aus der Region werden abschnittsweise vergleichend bewertet, sodass am Ende 5 Grobtrassen übrig bleiben (Stand Juli 2019).

Im Bereich Kufstein gibt es nur mehr eine Variante und diese ist jedenfalls unterirdisch?

- Ja. Auf Ebene der Grobtrassen ist dies die einzig mögliche Variante für den Bereich Kufstein. In der vertieften Planung können sich noch Änderungen ergeben.

Wie wird mit der „Variante A12“, die wir als Vorschlag eingebracht haben, weiter vorgegangen?

- Dieser Vorschlag wurde aufgenommen. Da es sich um eine geringfügige Änderung einer bestehenden Trasse handelt, wird dieser Vorschlag in der vertieften Planung nochmals untersucht.
- Das Dokument mit allen Prüfungsergebnissen der Trassenvorschläge ist unter www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht (siehe Vorschlag Nr. 95).

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.

4. Abschluss und Ausblick

Siehe Folien 22-23 der beiliegenden Präsentation

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

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

Das nächste Gemeindeforum Süd 1 findet am 25.09.2019 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.

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

Einige Mitglieder sind mit den Ergebnissen der reduzierten Grobtrassen, insbesondere der Entwicklung in Kufstein, zufrieden. Die vertiefte Planung wird interessant, da konkrete Betroffenheiten besser diskutiert werden können. Manche Mitglieder betonen, dass der Bedarf klar ist, und hoffen auf zeitnahe Umsetzung, während andere auf die Entwicklung in Bayern gespannt sind.

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

Zusammengestellt am 12.07.2019

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (clavis GmbH)

Anlagen:

- Präsentation
- Anwesenheitsliste

17. GEMEINDEFORUM SÜD 1

10. JULI 2019, EBBS

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

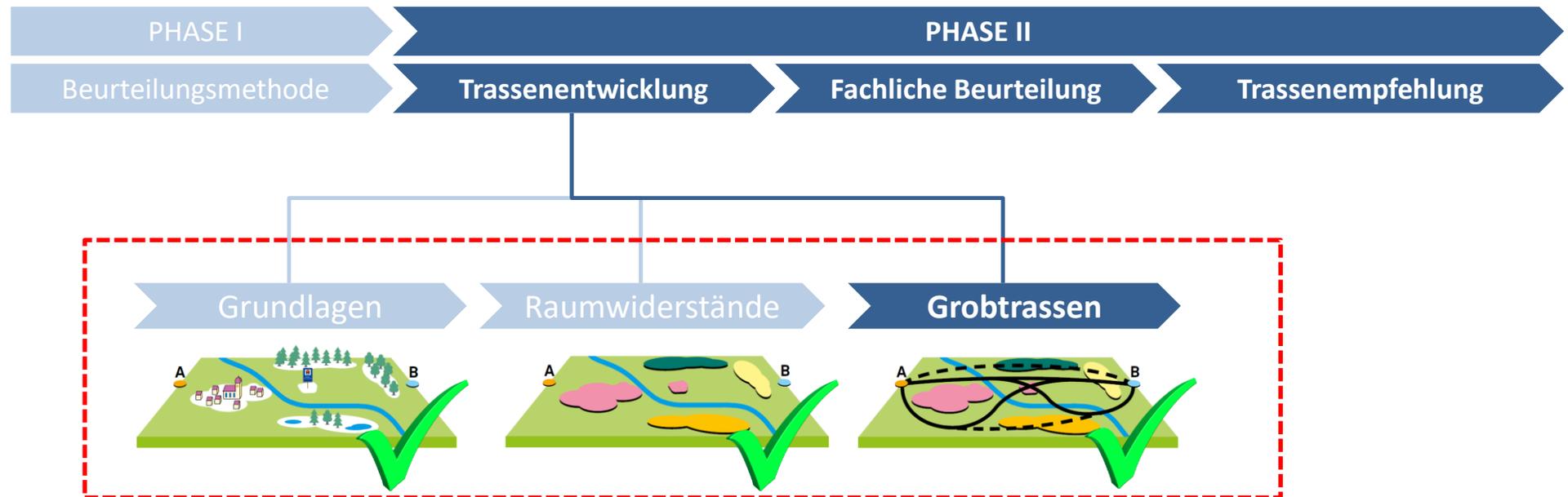
Gemeindeforum

Tagesordnung 17. Sitzung

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

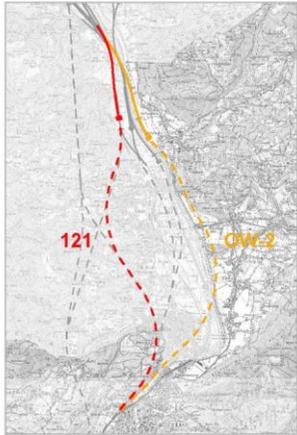
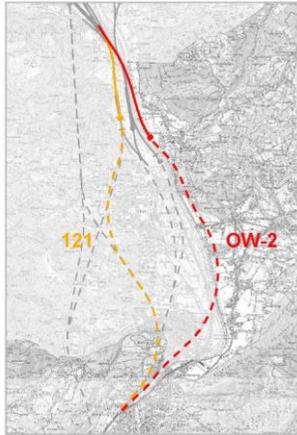
Trassenauswahlverfahren

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 Personenverkehrs 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:

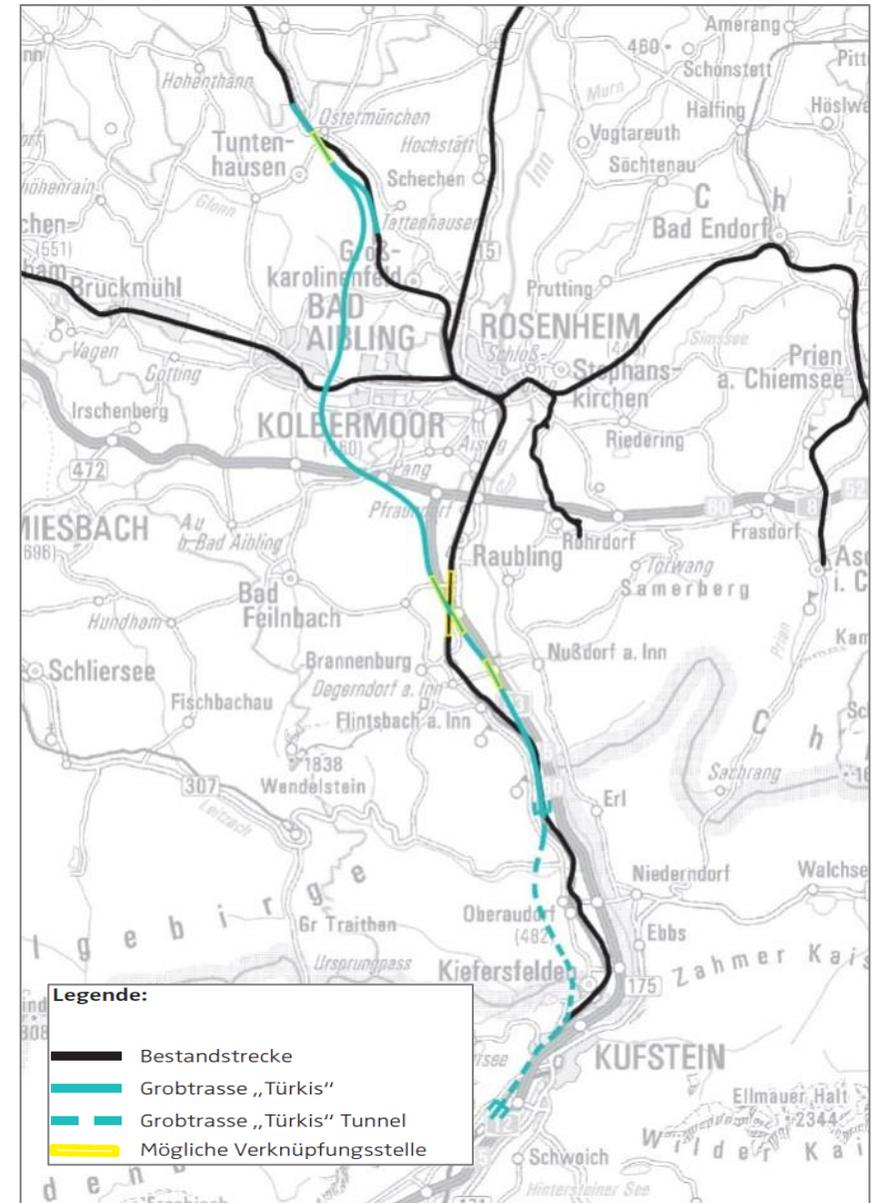
- Tuntenhausen, Großkarolinenfeld, Bad Aibling, Kolbermoor, Raubling, Brannenburg, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

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

mögliche Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim: „Ostermünchen“

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

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



Reduzierte Grobtrassen

Variante „Gelb“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

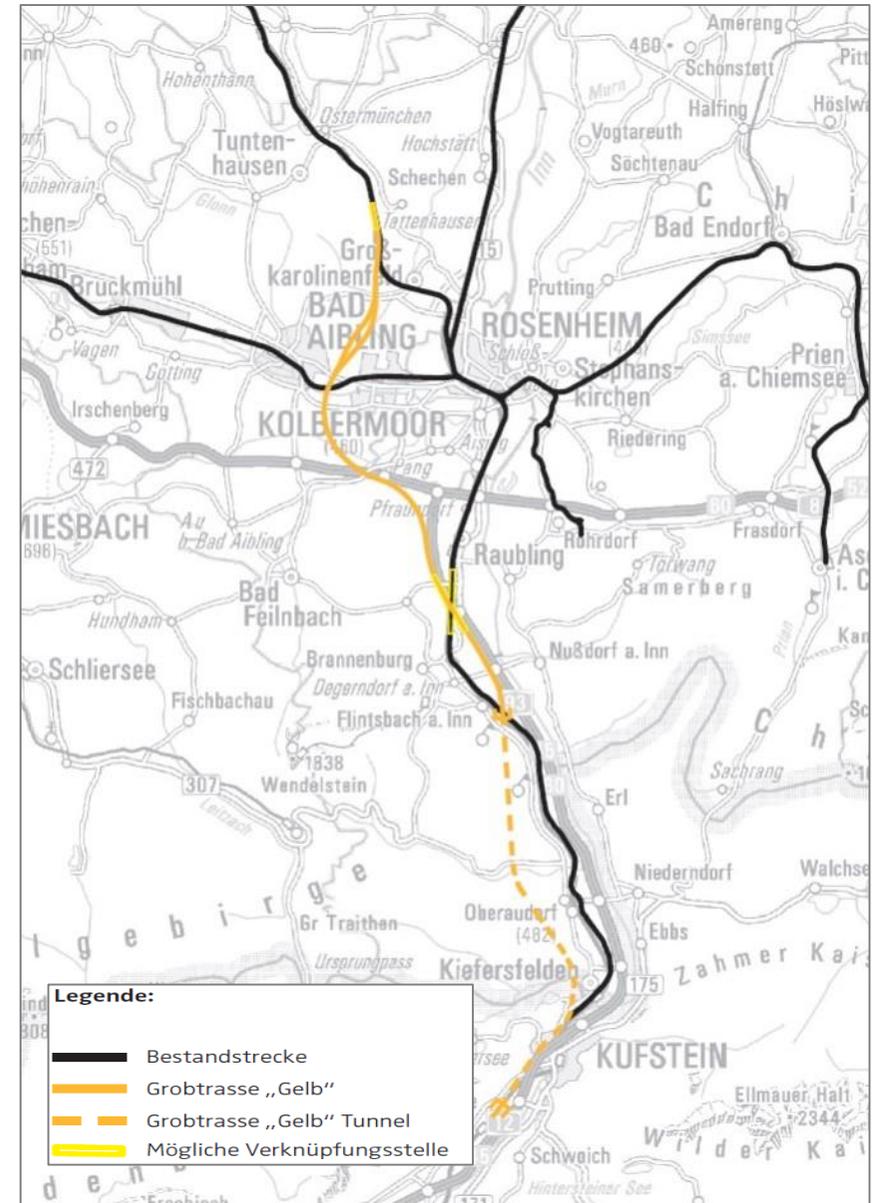
- Tuntenhausen, Großkarolinenfeld, Bad Aibling, Kolbermoor, Raubling, Brannenburg, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

mögliche Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim:
„Reischenhart“

mögliche Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim:
„Riederbach“

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

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



Reduzierte Grobtrassen

Variante „Oliv“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

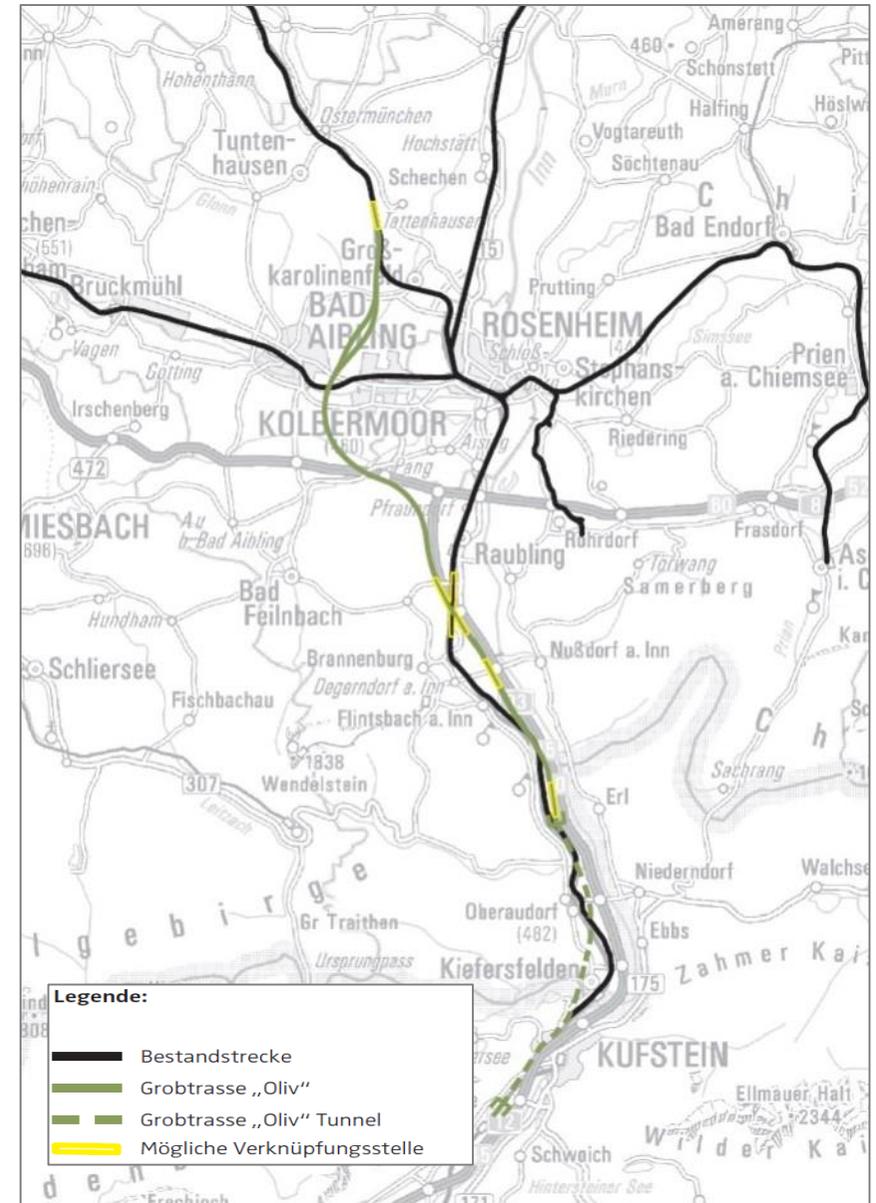
- Tuntenhäuser, Großkarolinenfeld, Bad Aibling, Kolbermoor, Raubling, Brannenburg, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

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

mögliche Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim: „Riederbach“

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

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



Reduzierte Grobtrassen

Variante „Blau“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

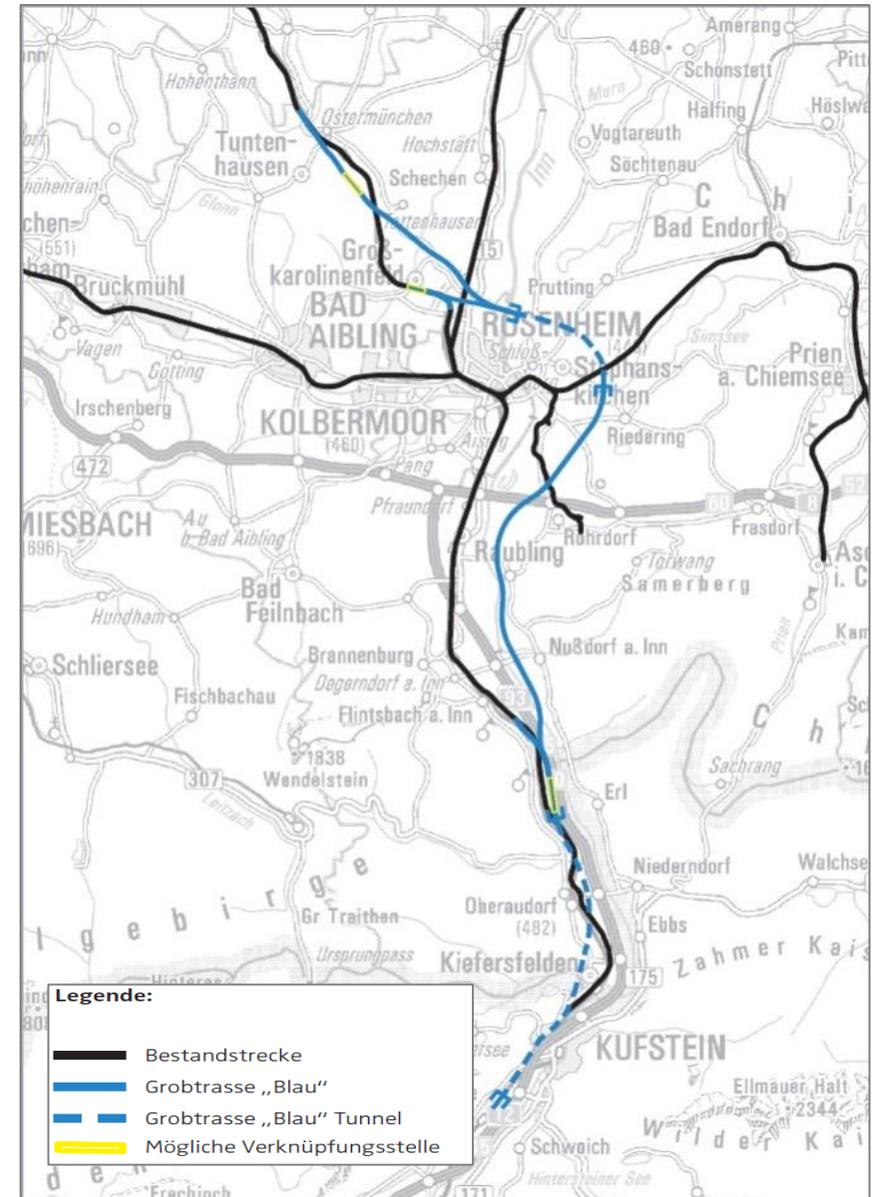
- Tuntenhausen, Großkarolinenfeld, Schechen, Rosenheim, Prutting, Stephanskirchen, Riedering, Rohrdorf, Neubeuern, Nußdorf, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

mögliche Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim:
„Niederaudorf-BAB“

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

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

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



Reduzierte Grobtrassen

Variante „Violett“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

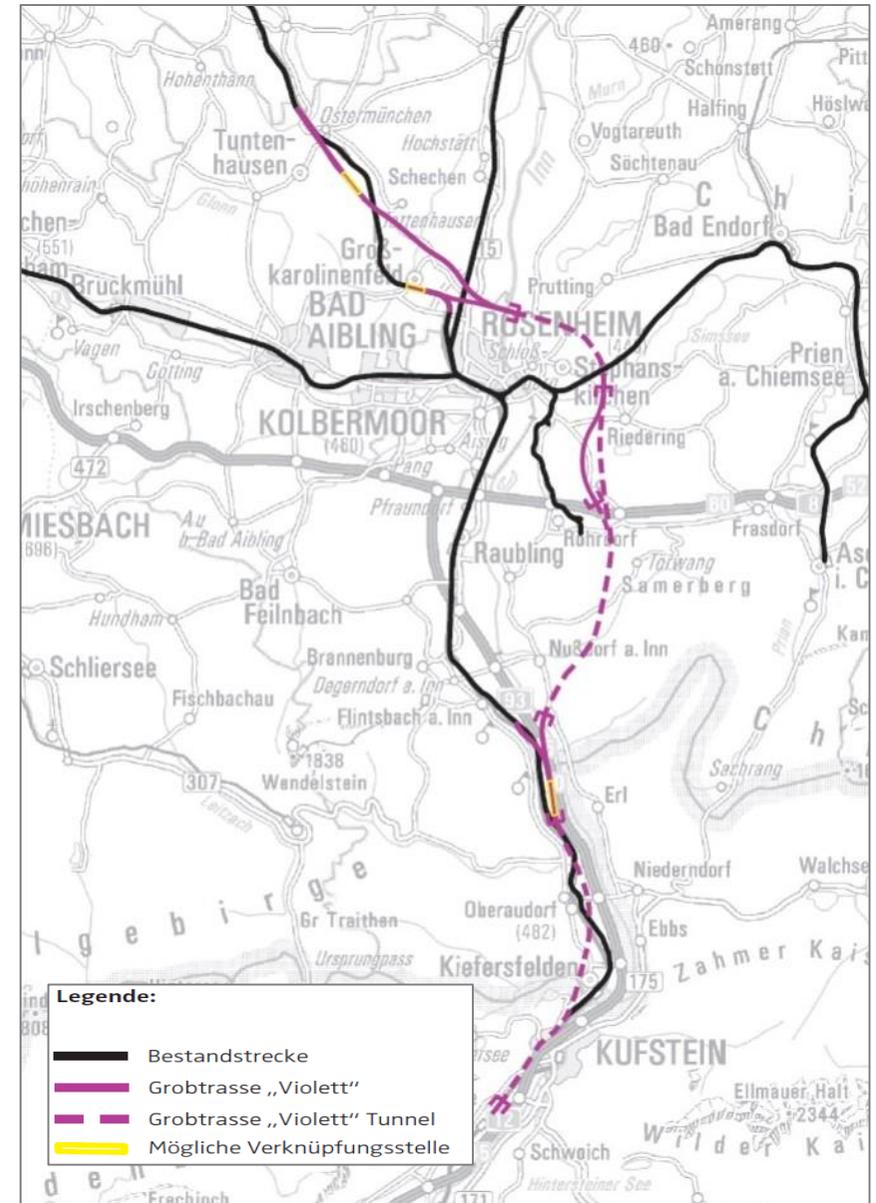
- Tunttenham, Großkarolinenfeld, Schechen, Rosenheim, Prutting, Stephanskirchen, Riedering, Rohrdorf, Samerberg, Nußdorf, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

mögliche Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim:
„Niederaudorf-BAB“

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

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

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



Reduzierte Grobtrassen

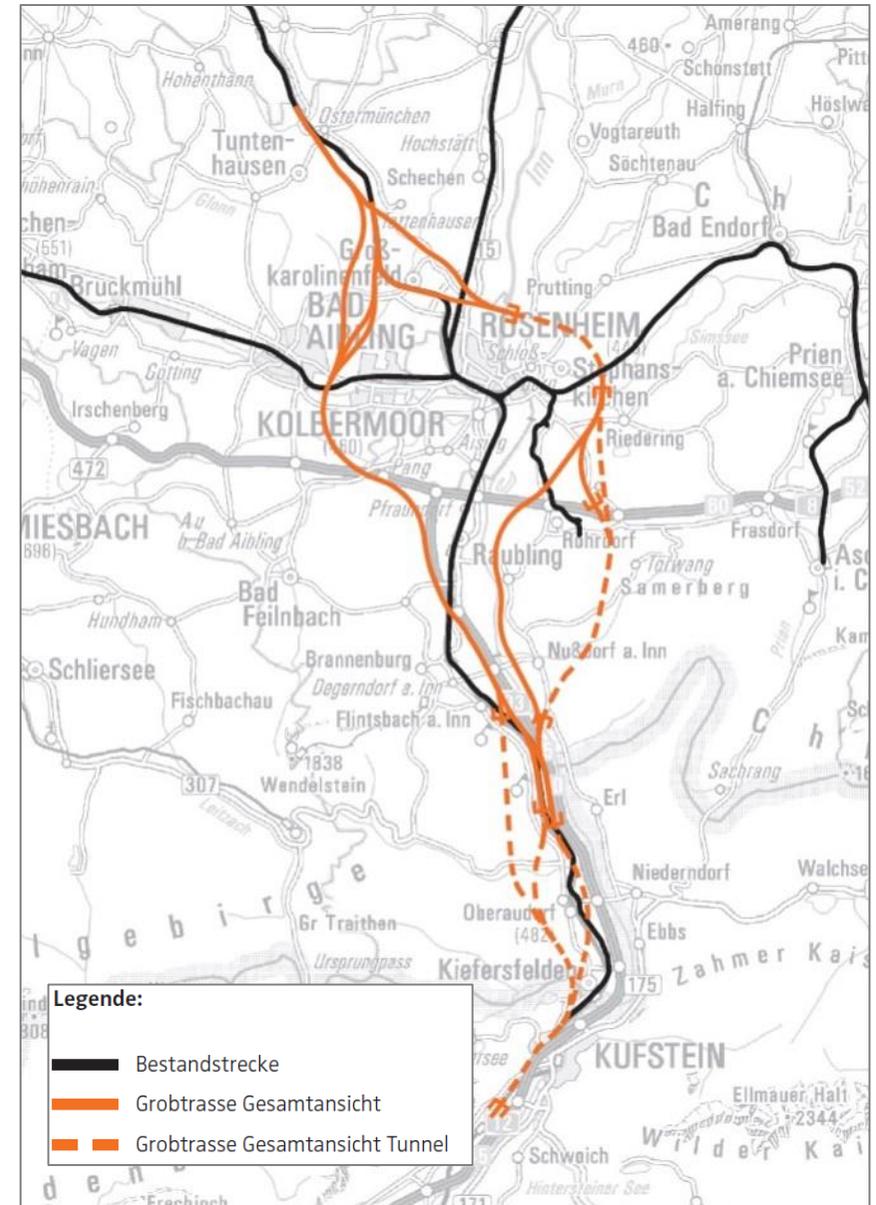
Zusammenfassung

Es konnten 5 Grobtrassen für die vertiefende Planung identifiziert werden.

In 4 der 5 Grobtrassen sind Vorschläge der Bürger eingeflossen.

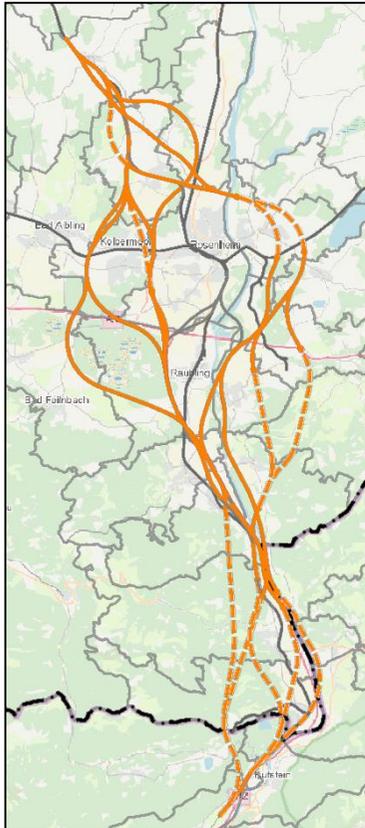
Jede Variante enthält oberirdische und unterirdische Trassenanteile.

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

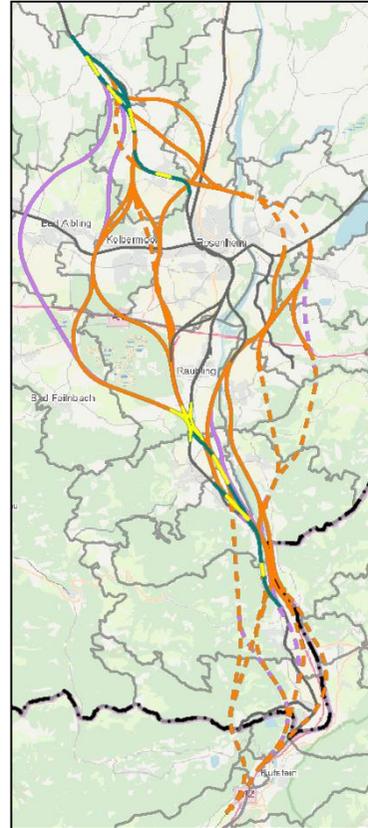


Reduzierte Grobtrassen – Darstellung in WebGIS-Anwendung

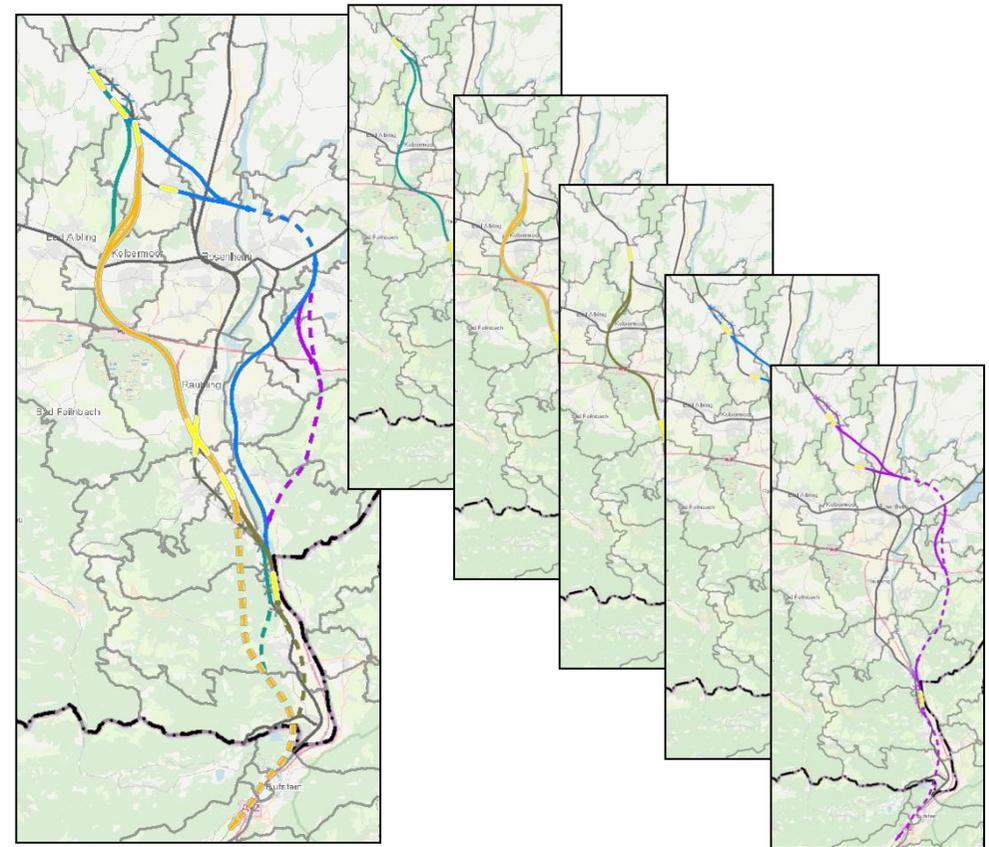
Darstellung der unterschiedlichen Planungsstände



Stand Juni 2018



Stand Juni 2018 mit
Grobtrassen aus der
Region



Stand Juli 2019
(Gesamt- und Einzeldarstellungen)

Reduzierte Grobtrassen – Darstellung in WebGIS-Anwendung

Übersicht über durchgeführte Grobtrassenvergleiche je Gemeinde

Vergleich

Gemeinde Raubling

im WebGIS anzeigen

| Grobtrassenvergleich Nr. | Thumbnail |
|----------------------------|-----------|
| Grobtrassenvergleich Nr. 1 | |
| Grobtrassenvergleich Nr. 3 | |

Hausham
St. F. ersee

Gemeinden

Gemeinde Raubling

Land D

Vergleich

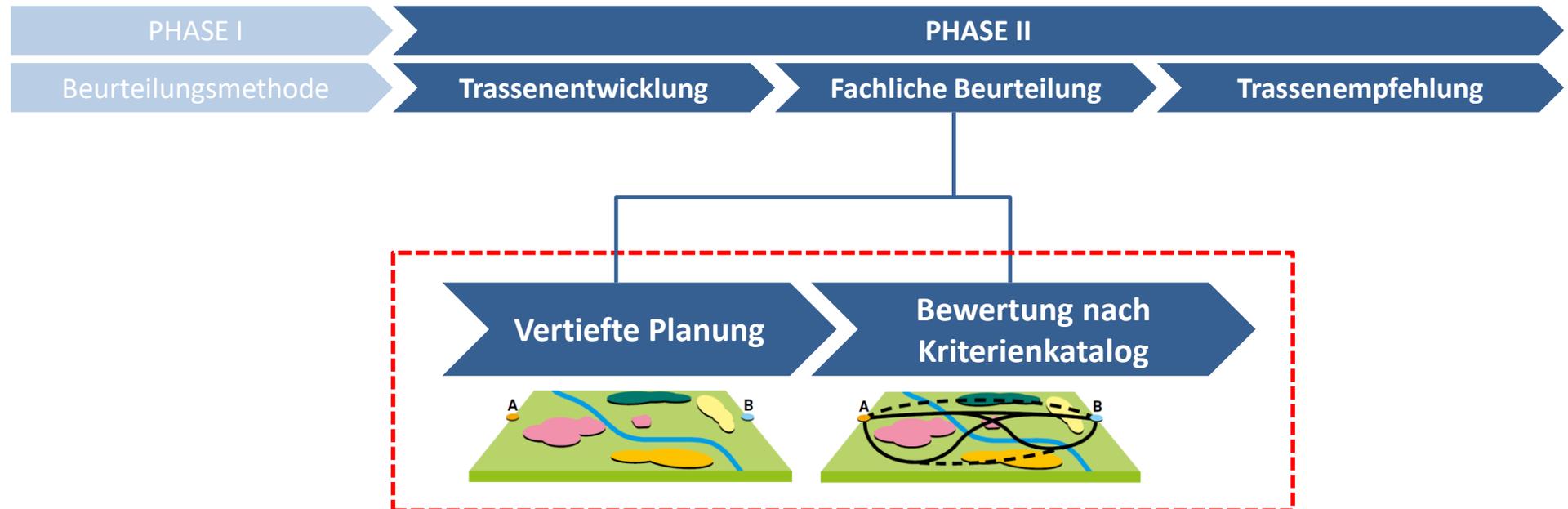
| Länge | 14,00 km | 12,10 km |
|---|--------------------------|--------------------------|
| Trassenführung | Oberirdisch, kein Tunnel | Oberirdisch, kein Tunnel |
| Verknüpfungsstelle(n) im betrachteten Abschnitt | | |

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

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

Trassenauswahlverfahren - Vorgehensweise

Weitere Ablauf in der fachlichen Beurteilung



Trassenauswahlverfahren - Vorgehensweise

Was passiert in der vertieften Planung?

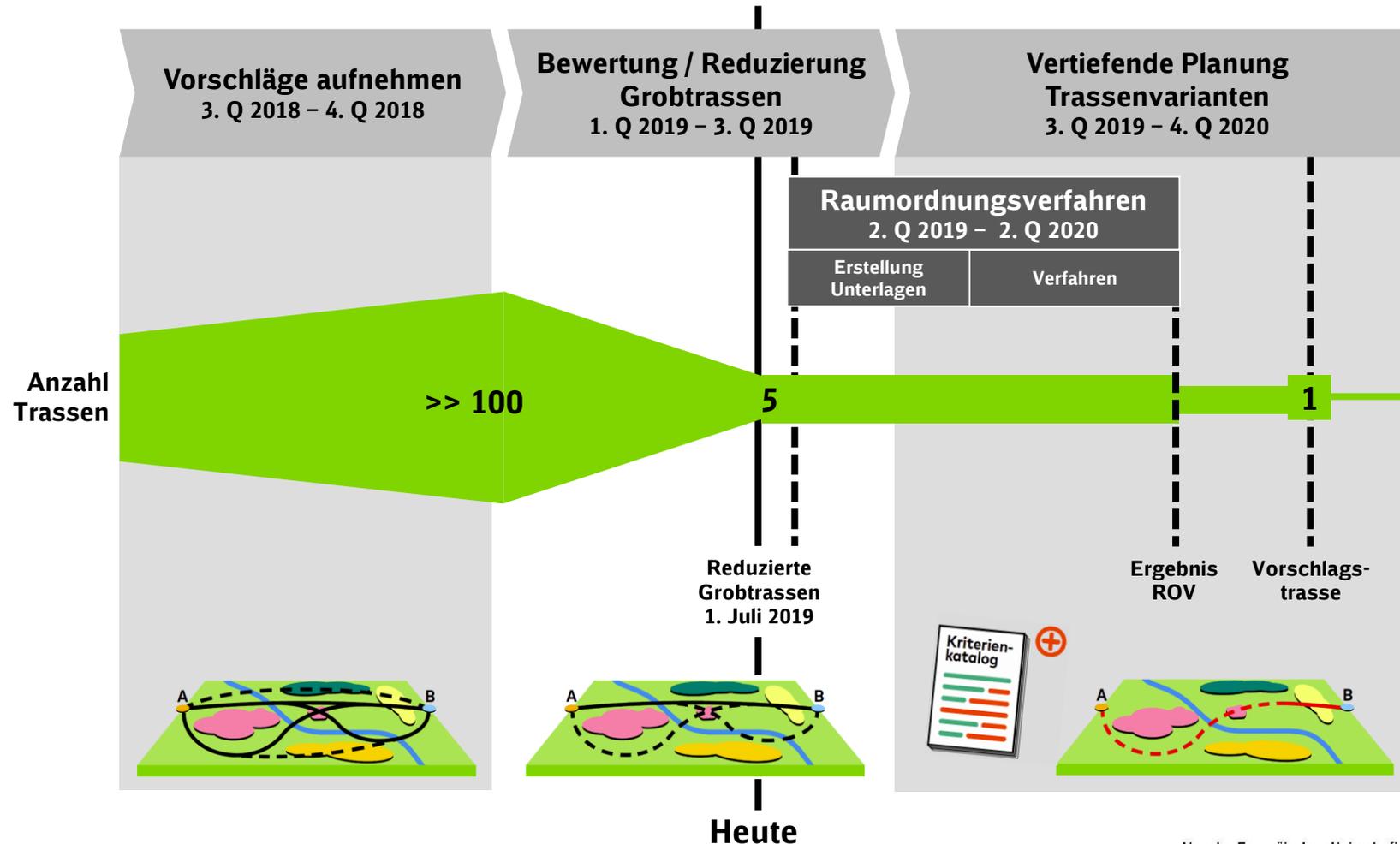
Die Planung der Grobtrassenvarianten wird soweit vertieft, dass alle Kriterien des abgestimmten Kriterienkatalogs analysiert, fachlich bewertet und erste grobe Kostenschätzungen erstellt werden können.

Für jede Grobtrassenvariante erfolgt:

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

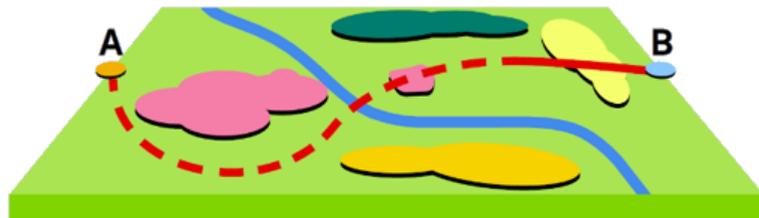
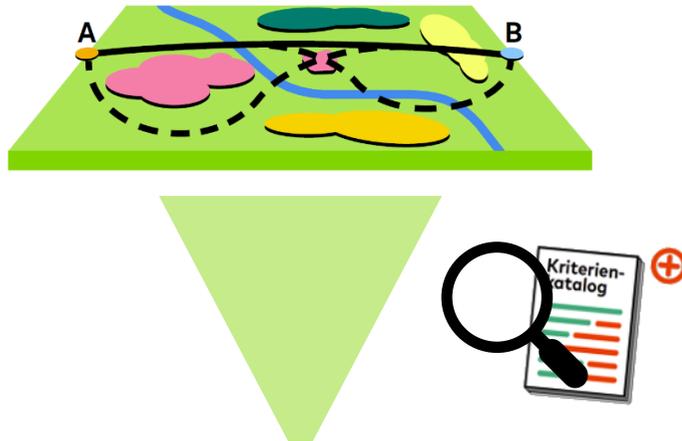
Trassenauswahlverfahren - Vorgehensweise

Zeitplan



Unser Ziel - Eine Trasse mit der Region

2019: Reduzierung auf 5 Grobtrassen



2020: Reduzierung auf 1 Trasse

Weiterentwicklung
Schienenpersonennahverkehr



Güterverlagerung auf die
Schiene



Leistungsfähige Infrastruktur



Klimaschutz



Ausbau des
Schienenpersonenfernverkehrs



Gemeindeforum

Tagesordnung 17. Sitzung

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

Gemeindeforum

Tagesordnung 17. Sitzung

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

Ausblick und Abschluss

Termine Gemeindeforen

- ❖ 25. September: 18. Gemeindeforum Süd 1
- ❖ 27. November: 19. Gemeindeforum Süd 1

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

Ausblick und Abschluss

Termine Infoveranstaltungen

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

-> jeweils von 16.00 – 20.00 Uhr

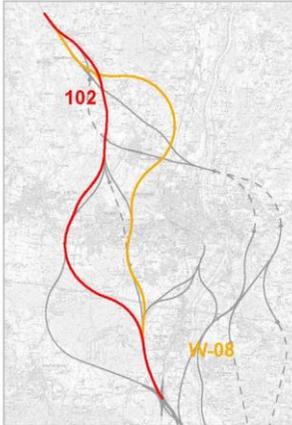
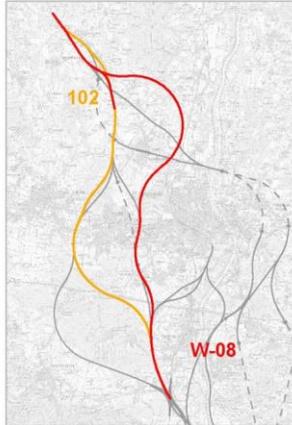
-> Einladungen werden zeitnah verschickt (Postwurfsendung)

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Erläuterungen zu reduzierten Anzahl von Grobtrassen

Exemplarischer Vergleich Nr. 04

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

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

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