

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema: **11. Sitzung des Gemeindeforums Süd 2**

Datum und Uhrzeit: 18.07.2018, 15:30-17:30 Uhr

Ort: Sitzungssaal, Gemeinde Kiefersfelden

TeilnehmerInnen
(ohne Titel)

Hubert Wildgruber (Oberaudorf)
Max Resch (Oberaudorf)
Stephanie von Keudell (Oberaudorf)
Christian Ritzer (Niederndorf)
Hajo Gruber (Kiefersfelden)
Christian König (Kiefersfelden)
Josef Pirchmoser (Kiefersfelden)
Georg Aicher-Hechenberger (Erl)
Josef Eberwein (Erl)
Gerhard Kneringer (Erl)
Torsten Gruber (DB Netz AG)
Peter Hofer (ÖBB Infra)
Martin Eckert (IPBN)
Birgit Reininger (IPBN)
Lukas Wallner (IPBN)
Sabine Volgger (wikopreventk)
Mariella Schimatzeck (wikopreventk)

Agenda:

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



1. Begrüßung

Hajo Gruber, erster Bürgermeister der Gemeinde Kiefersfelden begrüßt die TeilnehmerInnen zur 11. Sitzung des Gemeindeforums.

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

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

2. Rückmeldung zum Protokoll der 10. Sitzung

Es liegen keine schriftlichen Rückmeldungen zum als Entwurf gekennzeichneten Protokoll der 10. Sitzung vor. Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

3. Aktuelles aus dem Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

Siehe Folien 5-11 der beiliegenden Präsentation

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

Die Rückmeldungen zur Infoveranstaltung und dem Setting waren überwiegend positiv. Es gab den Wunsch, noch konkreter zu informieren. Das ist aufgrund der derzeitigen Planungstiefe noch nicht möglich. Zum Projekt selbst gibt es generelle Zustimmung sowie Ablehnung. Die Politik hat den klaren Auftrag, die Verlagerung auf die Schiene zu unterstützen. Vorschläge zum Projekt beinhalten vor allem die Forderung nach möglichst viel

Tunnel aber teilweise auch die Bündelung der div. Infrastrukturen. Der Lärmschutz an Bestandsstrecke (BS) und Neubaustrecke (NBS) ist ein weiteres wichtiges Thema.

Bei der Planung der Infoveranstaltungen (Örtlichkeit) wurde u. a. auch auf Ressourcen und Bevölkerungszahlen Rücksicht genommen. Ziel war es, mit jeder Infoveranstaltung ungefähr gleiche viele Menschen im Planungsraum zu bedienen. Daher wurden manche Gemeinden zu einer Veranstaltung zusammengefasst. Darüber hinaus gab es die Rückmeldung aus Erl, dass die Bevölkerung rückschloss, dass sie sowieso nicht von den Grobtrassen betroffen sind, da die Veranstaltungen quasi ausschließlich westlich des Inns, auf deutscher Seite stattfinden. Dies war nicht beabsichtigt.

Zusätzliche Wahrnehmungen der Forenteilnehmer zu den Infoterminen:

- *Die Infoveranstaltungen wurden als Alibi-Veranstaltung bezeichnet. Einige BürgerInnen wünschen sich eine Bürgerversammlung der Gemeinde, um Fragen u.a. zum Bedarf zu beantworten. Diese Fragen können nur seitens der Bahn beantwortet werden. Es wird aber versucht, ausständige Fragen in Einzelgesprächen zu beantworten.*

Die Projektleitung ergänzt, dass in diesem Fall auf weitere Informationsquellen wie die Website oder das Infobüro hingewiesen werden kann. Es kann auch ein eigener Termin im Infobüro ausgemacht werden. Bei den Infoveranstaltungen gab es einen eigenen Stand zum Thema Verkehrsentwicklung mit Hintergrundinfos zum Bedarf. Dort konnte diese Frage diskutiert werden.

- *Es ist eine Grundsatzfrage ob die Prognosen glaubhaft sind oder nicht. Die Bedarfsfrage wird oft sehr breit diskutiert.*
- *Die Verknüpfungsstellen sind ein wichtiges und kontroverses Thema, vor allem in Flintsbach. Deren Funktionsweise und die Grobtrassenpläne sind für die Menschen schwer zu verstehen.*
- *Die Bedarfsfragen werden vor allem von den Gemeinden Rohrdorf, Stephanskirchen und Riedering gestellt.*

Die Projektleitung ergänzt zur Bedarfsfrage, dass derzeit eine neue Szenarienstudie, beauftragt vom BMVI, in Arbeit ist. Der erste Teil, betreffend den Güterverkehr wird evtl. im Herbst kommen. Diese soll dann bei der nächsten Überarbeitung dem BVWP beigefügt werden. Es kann aber sein, dass die Bedarfsfrage auch dann, ungeachtet der neuen Ergebnisse, weitergeführt wird. Schlussendlich wird sich der Bundestag in seiner parlamentarischen Befassung damit, als auch mit den Kosten der Trassenempfehlung, auseinandersetzen.

Forsa-Umfrage

Siehe Folien 12-16 der beiliegenden Präsentation

Die Projektleitung berichtet, dass von Mitte Mai bis Mitte Juni eine Forsa-Umfrage anhand computergestützter Telefoninterviews durchgeführt wurde. Der Zeitraum wurde bewusst gewählt, um ein Stimmungsbild noch ohne Informationen über die Grobtrassenentwürfe zu bekommen. Befragt wurden ausschließlich Personen aus Gemeinden in den beiden

Planungsräumen. Das Sample ist repräsentativ und im Vergleich zur Sonntagsfrage relativ hoch. Alle Ergebnisse und Fragen sind auf der Projektwebsite veröffentlicht:

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

In den Ergebnissen sind auch die separaten Auswertungen von Österreich und Deutschland enthalten, welche teilweise unterschiedlich ausfallen. Zukünftig wird es weitere Umfragen geben. Zusammenfassend sind 3 Punkte aus den Ergebnissen besonders wichtig:

- Das Projekt ist bei 83 % der Bevölkerung in der Region bekannt und 64 % interessieren sich sehr dafür. Das ist wichtig für die frühe Bürgerbeteiligung und zeigt, dass man auf einem guten Weg ist.
- 78 % stehen dem Ausbau positiv gegenüber. Zu dieser Frage gab es die Rückmeldung, dass sie möglicherweise falsch verstanden werden kann. Daher wird zukünftig bei der Fragestellung nachgeschärft.
- Die Mehrheit der Bevölkerung wünscht sich noch mehr Informationen. Dies ist eine klare Hausaufgabe für die Projektleitung. Die Infoveranstaltungen in den Gemeinden zahlen auf dieses Konto ein. Zusätzlich ist für die Menschen vor allem die Information durch regionale Vertreter und Kommunen wichtig. Dies ist u.a. ein Auftrag für die Forenmitglieder, ihre Multiplikatorenfunktion zu nutzen.

Die Projektleitung stellt die Frage an die Forenmitglieder, wie mehr Infos aus den Foren in die Gemeinden getragen werden können. Sie berichtet, dass aus den Nord-Foren u.a. die Anregung kam, eine Exkursion zum BBT für Gemeinderäte zu organisieren, sowie einen Faktencheck auf der Website einzubauen, um Falschinfos zu entkräften.

- *In der Gemeinde Kiefersfelden werden die Infos regelmäßig im Gemeinderat, aber auch in Bürgerversammlungen weitergegeben. Dort gibt es gefühlsmäßig kein Infodefizit.*
- *In der Gemeinde Oberaudorf ist das Thema auch Tagesordnungspunkt der Gemeinderatssitzungen. Die Informationsweitergabe auf diese Art funktioniert auch gut. Infos zu Diskussionen aus dem Forum werden nicht aktiv an die Presse weitergegeben, da anfangs vereinbart wurde, dies nicht zu tun. Allerdings hatten dies die Gemeinden im EPR anders gehandhabt.*
- *In der Gemeinde Erl wünscht man sich, dass zeitnah detailliertere Infos zum Trassenverlauf da sind und die Planungen zügig fortschreiten. Durch unkonkrete Auskünfte schafft man eher Frust. Daher ist es derzeit schwierig, Infos weiterzugeben, welche die Menschen auch zufriedenstellen. Es ist wichtig, dass es diesen Planungsdialog gibt, aber die Leute wollen wissen, ob sie konkret betroffen sind.*
- *Für die Gemeinde Niederndorf sind klare Infos für die Forenteilnehmer wichtig, sodass diese auch weitergegeben werden können. Wichtig ist auch, dass man im Planungsdialog solide weiterarbeitet und das Projekt insgesamt voranschreitet. Ein Faktencheck ist schwierig, da Zahlen immer irgendwie angezweifelt werden.*

Der Großteil der anwesenden TeilnehmerInnen vertritt die Meinung, dass es in ihren Gemeinden kein Infodefizit gibt.

Die Projektleitung erklärt, dass es wichtig ist, eine richtige Mischung zwischen zügiger Planung und ausreichend Zeit für Diskussion zu finden. Einigen Gemeinden gehen die Planungen zu langsam voran, aber viele Menschen kritisieren die Bahnen auch für einen zu straffen Zeitplan. Man muss der Bevölkerung Zeit geben, sich mit dem Projekt und den Grobtrassenplänen zu beschäftigen, und evtl. Vorschläge einbringen zu können. Dafür ist bis Ende des Jahres Zeit. 2019 geht es in die Bewertung und Reduzierung der Varianten und folglich in die vertiefte Planung. In dieser Phase wird es auch konkretere Infos zu den vertiefend geplanten Trassenvarianten geben.

Diskussion

Die Protokolle werden ja nach jeder Forensitzung auf der Projektwebsite veröffentlicht. Evtl. könnte man dazu eine Presseinformation ausschicken, damit diese mehr Aufmerksamkeit bekommen.

- Derzeit werden keine Presseinformationen zu den Protokollen versandt. Man könnte aber zB im Newsletter darauf hinweisen.
- Bei den Infoveranstaltungen und in Kürze auch auf der Projektwebsite kann sich die Bevölkerung zu einem Projektnewsletter eintragen. Dieser wird in Zukunft bei relevanten Neuigkeiten zum Projekt ausgesandt.

Wurden bei der Forsa-Umfrage Festnetz- oder Mobilnummern angerufen?

- Die Projektleitung wird diese Information für die nächste Forenrunde vorbereiten.

Wurden die Fragen (zB der Wunsch nach mehr Information) offen oder geschlossen gestellt?

- Die Fragen konnten anhand einer Skala bzw. Auswahl beantwortet werden. Die genauen Antwortmöglichkeiten zu jeder Frage sind in der Auswertung (Link siehe oben) vermerkt.

Es ist erschreckend, dass vielen Leuten erst jetzt bewusst wird, dass etwas getan werden muss und, dass es eine neue Zulaufstrecke braucht. Ein Forenmitglied fordert eine größtmögliche Beschleunigung in der Planung.

4. Diskussion Grobtrassen-Entwürfe

Siehe Folien 18-20 der beiliegenden Präsentation

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

Diskussion

Es ist schwierig, Vorschläge auf Basis des derzeitigen Grobtrassenplanes einzubringen, wenn es sein kann, dass noch Varianten dazukommen. . Man kann sich nur mit den derzeit bekannten Varianten befassen. Wenn auf unserem Gemeindegebiet eine oberirdische Lösung dazukommt ist das für ein Forenmitglied nicht tragbar.

Wird es bei neuen Vorschlägen eine zeitnahe Information geben?

- Bis Ende des Jahres ist Zeit, den Plan zu verstehen und neue Vorschläge einzubringen. 2019 beginnt die Bewertung und Abschichtung und diese wird auch in den Gemeindeforen thematisiert und diskutiert.
- Grundsätzlich kann jeder auch einen oberirdischen Trassenvorschlag einbringen. Die Vorschläge werden vom Planungsteam anhand derselben Kriterien wie die anderen Grobtrassen geprüft. Wenn ein Korridor bspw. schraffiert ist, ist dort nachzeitigem Kenntnisstand aufgrund der Topographie oder wegen oberirdisch hoher Raumwiderstände (geschlossener Siedungsbereich) nur ein Tunnel vorgesehen.
- Der aktuelle Grobtrassenplan beinhaltet alle Vorschläge vom Planungsteam. Wenn es neue Erkenntnisse gibt (bspw. aus der Geologie) können diese angepasst werden.
- Es kann auch sein, dass ein Vorschlag aus der Region in den Grobtrassenplan aufgenommen wird. Umgekehrt kann es sein, dass ein Vorschlag nicht weiterverfolgt wird. Dies wird aber nachvollziehbar und transparent begründet.
- Die Gemeindeforen werden laufend zu neuen Erkenntnissen informiert.

Wie können BürgerInnen bessere Vorschläge einbringen als das Planungsteam?

- Viele Menschen haben hohes Detail- und Fachwissen aus ihrer Region. Dieses ist wertvoll und es sind auch schon einige, teilweise sehr konkrete, Vorschläge eingelangt.

Verknüpfungsstellen

Siehe Folien 22-31 der beiliegenden Präsentation

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

Verknüpfungsstelle Reischenhart

Martin Eckert erklärt, dass die Bundesautobahn (grau) A93 hier im Einschnitt liegt. Die bestehende Bahnstrecke ist in blau hinterlegt (je ein Strich pro Gleis) und liegt derzeit auf Ebene Null über der Autobahn. Die Neubaustrecke würde in den Einschnitt neben die

Autobahn gelegt werden. Um alle Fahrbeziehungen zwischen BS und NBS herzustellen, werden Verbindungsgleise mit Weichen benötigt. Im vorgestellten Beispiel sind dafür auch Verbindungsgleise auf Ebene 1 eingezeichnet (Brücke über den Bestandsgleisen). Die Weichenverbindungen befinden sich am Anfang und Ende der Verknüpfungsstelle. Die gelbe Umrandung zeigt schematisch jenen Umgriff, welcher am Grobtrassenplan hinterlegt ist. Je nach dem, auf welcher Grobtrassenvariante man nach Norden weiterfährt, fällt im Norden entweder der linke oder der mittlere Ast der gelben Umrandung am Grobtrassenplan weg. D.h. in diesem Fall sind zwei mögliche Varianten der Verknüpfungsstelle - übereinander gelegt - dargestellt. Die notwendigen Anpassungen anderer technischer Infrastruktur werden als Teilkriterium mitbewertet.

Diskussion

Wie werden Höhenunterschiede ausgeglichen?

- Grundsätzlich braucht man aufgrund der maximalen Steigung einer Bahntrasse von 12,5 Promille ca. 1 km um 10 Meter Höhenunterschied zu überwinden. Die tatsächliche Rampenlänge hängt aber auch von der Neigung des Geländes ab, an das man anschließen möchte.
- Die Art der Baukonstruktion steht noch nicht fest. Genaue Höhenangaben können mit derzeitigem Planungsstand noch nicht gemacht werden.
- NBS und bestehende Autobahn wurde hier vereinfacht mit gleicher Höhe unter der Bestandsbrücke dargestellt, da es sich um eine schematische, unmaßstäbliche Darstellung handelt, welche lediglich die grundsätzliche Funktionsweise der Verknüpfungsstelle erklären soll. Genaue Höhenlagen sind noch nicht geplant. Der Abstand zwischen Bahntrasse im Einschnitt und Ebene Null muss aber aufgrund der Oberleitungen ein wenig größer sein als jener zwischen Autobahn und Ebene Null.

Können die Verbindungsgleise auch unterhalb geführt werden, statt auf Ebene 1?

- Das wäre denkbar, jedoch müsste dann z.B. das Gleis Rosenheim-Schaftenau zunächst um 2 Ebenen abtauchen, um die Autobahn und die NBS in einem Tunnel (Ebene -2) zu unterqueren. Dies zieht die Verknüpfungsstelle aufgrund der maximalen Steigung in die Länge.

Wie viele Kilometer umfasst die gelbe Umrandung am Grobtrassenplan ca?

- Das lässt sich anhand des Maßstabs grob nachmessen (ca. 2-2,5 km).

Verknüpfungsstelle Fischbach

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

In der dargestellten Variante liegen die 2 verlegten Gleise der BS (blau) im Bereich der Verknüpfungsstelle außen und die 2 NBS-Gleise (rot) dazwischen. So liegen jeweils 2 Gleise, die im Regelbetrieb in die gleiche Richtung befahren werden, nebeneinander. Dies ermöglicht eine Weichenanordnung für alle Fahrbeziehungen. Für diese Gleisanordnung wechselt ein Gleis der verlegten Bestandsstrecke vor und nach dem Weichenbereich der Verknüpfungsstelle auf die andere Seite der NBS (Über- oder Unterführung). Damit werden Kreuzungen mit dem „Gegenverkehr“ vermieden, was die betriebliche Flexibilität einschränken würde. Die verlegten Bahnsteige müssen nicht genau dort liegen, wo sie jetzt eingezeichnet sind, aber jedenfalls an der BS.

Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

Dies sind je zwei halbe Verknüpfungsstellen am südlichsten Punkt, an dem eine Verknüpfung im Planungsraum möglich ist. Die beiden Hälften ergeben zusammen eine auseinanderggezogene Verknüpfungsstelle. Die erste Hälfte im Süden würde auch Grobtrassen anbinden, die dann über den Inn nach Osten abzweigen (Varianten Tunnel Sattelberg und Tunnel Steinkirchen). Die zweite Hälfte im Nordwesten bei Fischbach vervollständigt die Weichenverbindungen und Fahrmöglichkeiten einer Verknüpfungsstelle und würde dort eine Verlegung der BS zwischen Fischbach und Flintsbach einschließlich des Bahnhofs Flinsbach bedeuten. Derzeit wird geprüft, ob im südlichen Teil auch eine vollständige Verknüpfungsstelle möglich ist.

Diskussion

Warum ist diese Verknüpfungsstelle nicht so aufgebaut wie bei Fischbach? Sodass ein Gleis der BS die NBS überwirft und je 2 Gleise in dieselbe Fahrtrichtung nebeneinander liegen?

- *Es stimmt, dass hier aus Platzgründen zunächst kein Überwerfungsbauwerk angeordnet wurde und die Gegenrichtung beim Wechsel auf die andere Strecke mit einer Weiche gekreuzt wird. Das wird sich auch in der betrieblichen Bewertung negativ widerspiegeln. Es wird derzeit geprüft, ob eine betrieblich bessere Lösung möglich ist.*

Erste Vorschläge aus der Region

Siehe Folien 33-34 der beiliegenden Präsentation

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

Diskussion

Kann man die BS bei den Verknüpfungsstellen auch unterirdisch führen?

- Die Weichenverbindungen selbst dürfen nicht im Tunnel liegen. Man kann die Trasse natürlich davor und danach im Tunnel führen, es muss jedoch die maximale Steigung berücksichtigt werden.

Der Vorschlag, aufgeständert über dem Inn zu fahren ist doch völlig unrealistisch. Schon allein deshalb, weil der Inn zahlreiche Kurven macht und wegen dem Landschaftsbild. Diese Lösung kann doch nicht ernsthaft von jemandem vorgeschlagen werden. Die Planer sollten damit nicht ihre Zeit verschwenden.

- Der Vorschlag wurde eingebracht und wird daher gleich wie alle anderen Vorschläge bewertet. Jeder Vorschlag wird grundsätzlich ernst genommen. Manche Leute finden eine solche Bündelung aufgrund des geringen Flächenverbrauchs gut. Das Landschaftsbild fließt in die Bewertung mit ein.
- Wenn ein Trassenvorschlag frühzeitig aufgrund eines Kriteriums (zB nicht gesetzeskonform) ausscheidet, wird dieser auch nicht weiter geplant.

Gibt es einen Höhenschnitt für die Tunnellösungen bzw. für die Flächen oberhalb des Tunnels. Damit man weiß, wie tief diese unterhalb des Gemeindegebietes verlaufen. Das ist natürlich für die Bevölkerung relevant.

- Mit derzeitigem Planungsstand gibt es noch keine Höhen- bzw. Tiefenangaben. Als grober Richtwert kann man im Regelfall von ca 15-30 Metern Abstand (zwischen Unterkante Haus und Oberkante Tunnel) ausgehen. Die tatsächliche Tiefe des Tunnels hängt aber u.a. stark von Geologie, Hydrologie und Topografie ab.
- Die ungefähre Höhe des Geländeverlaufs im Bereich der Grobtrassen ist grundsätzlich hinterlegt. Wenn man aber die Trasse beispielsweise um 20 oder 30 Meter verschiebt, was im derzeit noch groben Planungstiefgang durchaus denkbar ist, kann dies den Höhenschnitt bereits maßgeblich verändern. Spätestens in der vertiefenden Planung wird es Höhenschnitte geben. Man kann aber beispielsweise jetzt schon abschätzen, dass ein den Inn unterquerender Tunnel relativ tief sein muss.

Wenn derzeit eine Ortsdurchfahrt durch Rosenheim untersucht wird, wäre dann dort auch eine Verknüpfungsstelle denkbar? Dort ist mehr Platz als im engen Inntal.

- Derzeit wird der Vorschlag einer Durchfahrt durch Rosenheim geprüft. Wenn eine teilweise oberirdische Durchfahrt durch Rosenheim möglich ist, wird auch die Möglichkeit einer Verknüpfungsstelle geprüft.
- Die relative Nähe der Verknüpfungsstelle zum Bf Rosenheim wäre betrieblich günstig, da die verschiedenen Verkehre vergleichsweise kurze Wege zwischen NBS und Bestandsstrecken hätten. Für die Züge von Kufstein kommend wäre es eher ein Nachteil, da man zwischen Kufstein und Rosenheim nicht auf die NBS wechseln könnte und länger auf der (langsameren) BS fährt.

Wäre für Rosenheim nicht auch eine Verladestelle attraktiv?

- Die NBS soll hauptsächlich den langlaufenden Güterverkehr aufnehmen, denn für diesen ist die Verlagerung am wirtschaftlichsten. Verladeterminale werden eher dort errichtet, wo Güterverkehre entstehen (zB Häfen, große Industriegebiete). Sowohl in München, als auch bei Verona gibt es derzeit entsprechende Verladestellen und daher wäre ein Terminal im Inntal oder bei Rosenheim eher nicht attraktiv.

Müssen die Güterzüge auch durch die Verknüpfungsstellen durch und dort langsam fahren?

- Die meisten Güterzüge bleiben durchgehend auf der NBS und wechseln nicht. Das heißt, sie fahren zwar durch die Verknüpfungsstelle, müssen aber nicht bremsen bzw. fahren nur gerade über die Weichen.
- Die, die BS und NBS verbindenden, Weichen werden maximal auf 160 km/h ausgelegt. Wenn ein Zug zB Richtung München Freilassing abzweigt, muss er auf die BS wechseln.

5. Ausblick und nächste Termine

Siehe Folie 36 der beiliegenden Präsentation

Das nächste Gemeindeforum Süd 2 findet am **26.09.2018** statt. Die TeilnehmerInnen erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation. Die TeilnehmerInnen einigen sich mit der Moderation darauf, dass das Gemeindeforum in Zukunft nach Möglichkeit um **15.30 Uhr** beginnt.

Die Moderation leitet zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein. Die Mehrheit der TeilnehmerInnen betont es sei wichtig, dass die Planungen zum Projekt zügig voranschreiten und begrüßen, dass die Informationen jetzt bereits konkreter sind sowie die Diskussionsmöglichkeit in den Gemeindeforen. Es ist allerdings schwierig, vom jetzigen Planungsstand auszugehen, wenn noch weitere Vorschläge dazu kommen werden. Einige TeilnehmerInnen weisen darauf hin, dass der Schutz von Mensch und Umwelt oberste Priorität hat und Geld in der Umsetzung eine untergeordnete Rolle spielen sollte.

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

Die Projektleitung bedankt sich bei den TeilnehmerInnen für die konstruktive Diskussion und die gute Gesprächsbasis sowie bei der Gemeinde Kiefersfelden und dem Bürgermeister für die Gastfreundschaft.

Zusammengestellt am 26.07.2018

Mariella Schimatzek

Anlagen:

- Präsentation GF Süd 2 vom 18.07.2018
- Anwesenheitsliste

GEMEINDEFORUM SÜD 2

18.07.2018, KIEFERSFELDEN

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

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

Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

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

Gemeindeforum

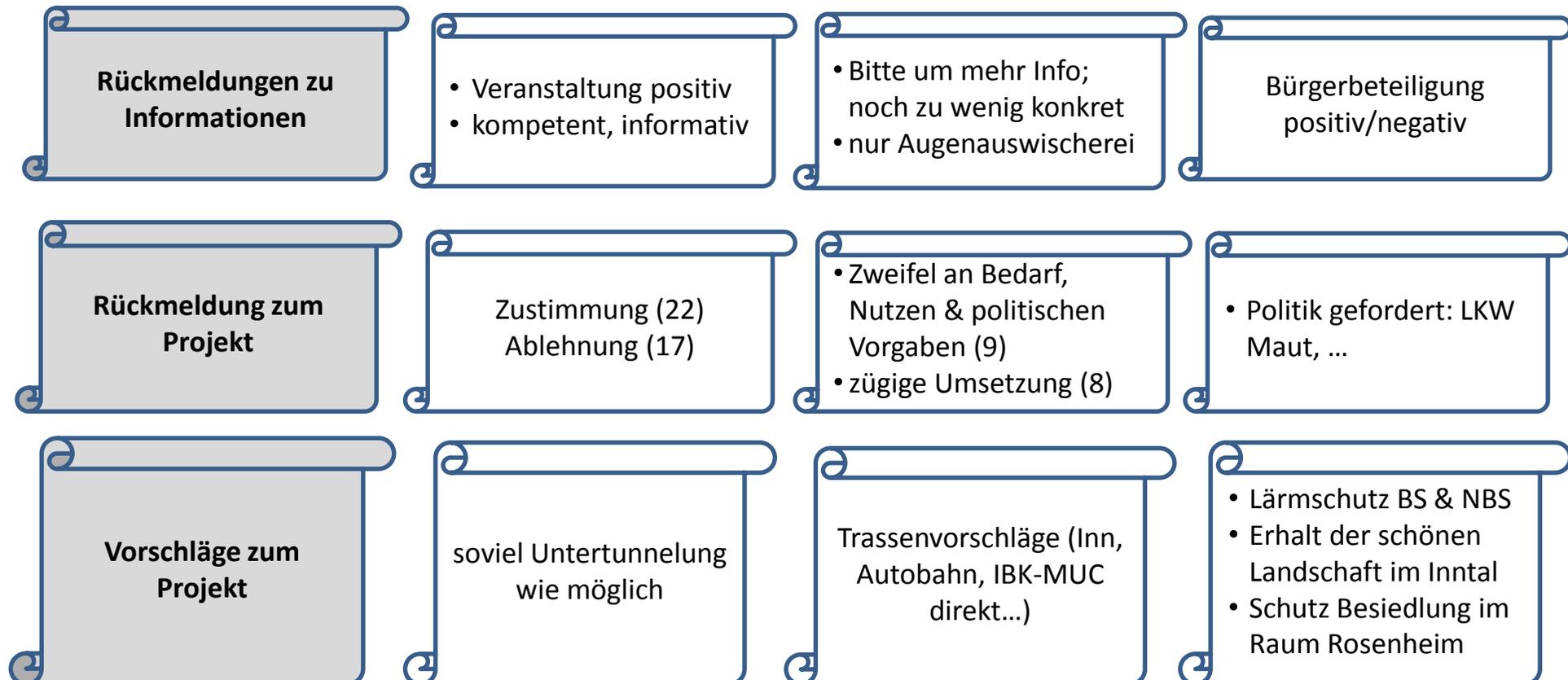
Tagesordnung 11. Sitzung

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

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

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



Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Kufstein (grobe Zusammenfassung)

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

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Kolbermoor (grobe Zusammenfassung)

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

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Brannenburg (grobe Zusammenfassung)

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

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Stephanskirchen (grobe Zusammenfassung)

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

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Neubeuern (grobe Zusammenfassung)

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

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Rohrdorf (grobe Zusammenfassung)

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

Aktuelles zum Projekt

FORSA-Umfrage

Methode

- ❖ Computergestützte Telefoninterviews (CATI) mit strukturiertem Fragebogen

Grundgesamtheit

- ❖ Bevölkerung ab 18 Jahren im Planungsraum

Auswahlverfahren

- ❖ Systematische Zufallsauswahl

Stichprobengröße und Zusammensetzung

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

Befragungszeitraum

- ❖ 11. Mai bis 8. Juni 2018

Durchgeführt von

- ❖ forsa. GmbH, Berlin / Frankfurt am Main

FORSA- Umfrage

Summary (1/4)

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

FORSA- Umfrage

Summary (2/4)

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

FORSA- Umfrage

Summary (3/4)

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

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

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

FORSA- Umfrage

Summary (4/4)

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

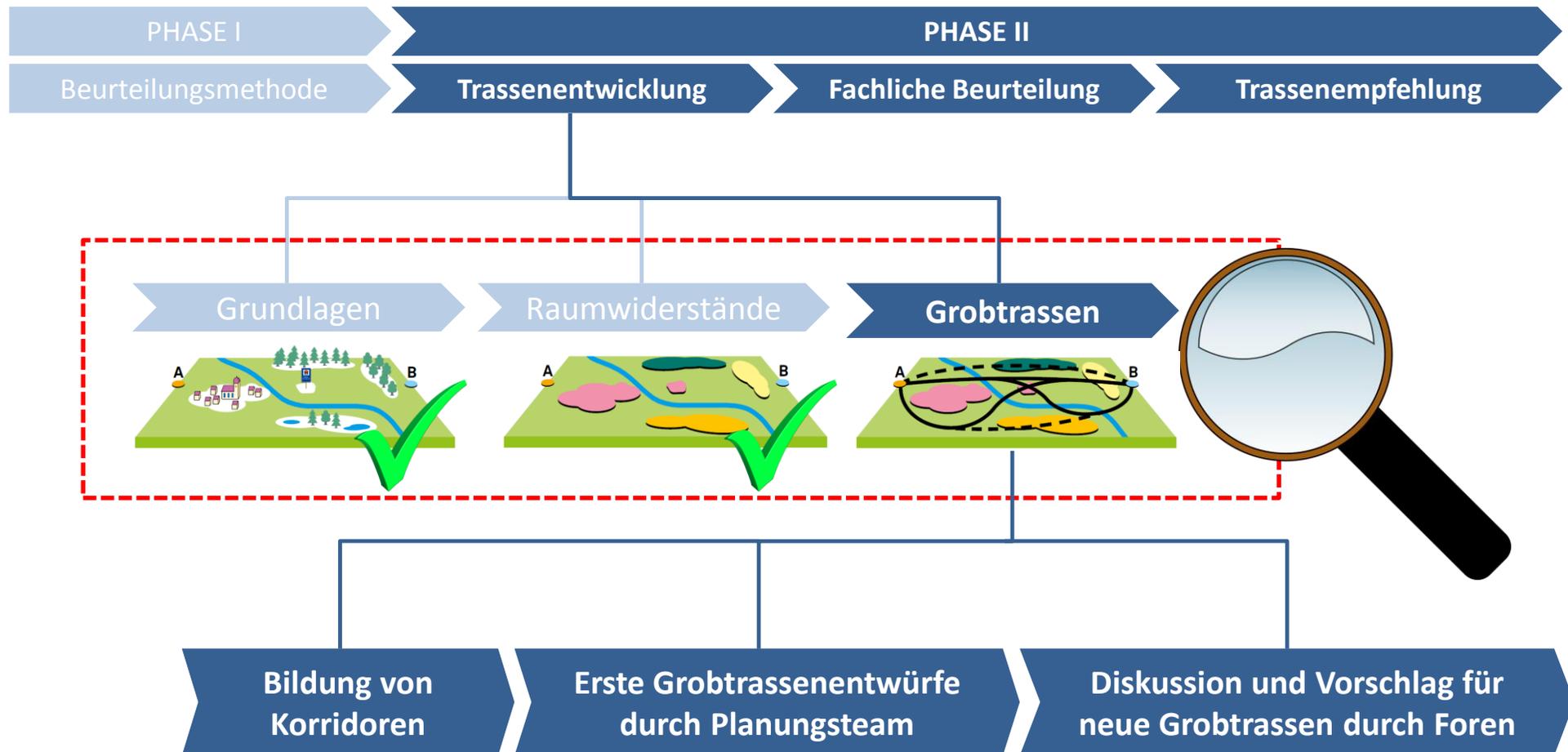
Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

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

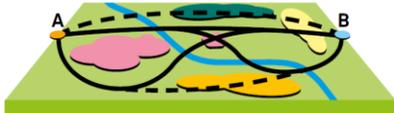
Fahrplan Zusammenarbeit

Planungsablauf – Der Weg zu den Grobtrassen?



Fahrplan der Zusammenarbeit – Phase bis Ende des Jahres

Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe
durch Planungsteam

Diskussion und Vorschlag für
neue Grobtrassen durch Foren

Grobtrassen diskutieren
und reduzieren

Was können ForenteilnehmerInnen jetzt beitragen?

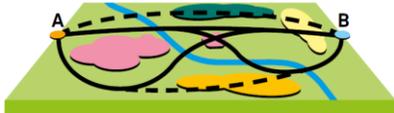
- Vorschläge/Ideen einbringen für mögliche, alternative Grobtrassen
- Hinweise zu den einzelnen Grobtrassen im Forengebiet (lokales Wissen, kritische Punkte, berührte Interessen ...)

Was machen die PlanerInnen mit diesen Informationen?

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

Fahrplan der Zusammenarbeit – ab 2019

Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe
durch Planungsteam

Diskussion und Vorschlag für
neue Grobtrassen durch Foren

Grobtrassen diskutieren
und reduzieren

Was können ForenteilnehmerInnen beitragen?

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

Was machen die PlanerInnen mit diesen Informationen?

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

Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

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

Verknüpfungsstelle Reischenhart



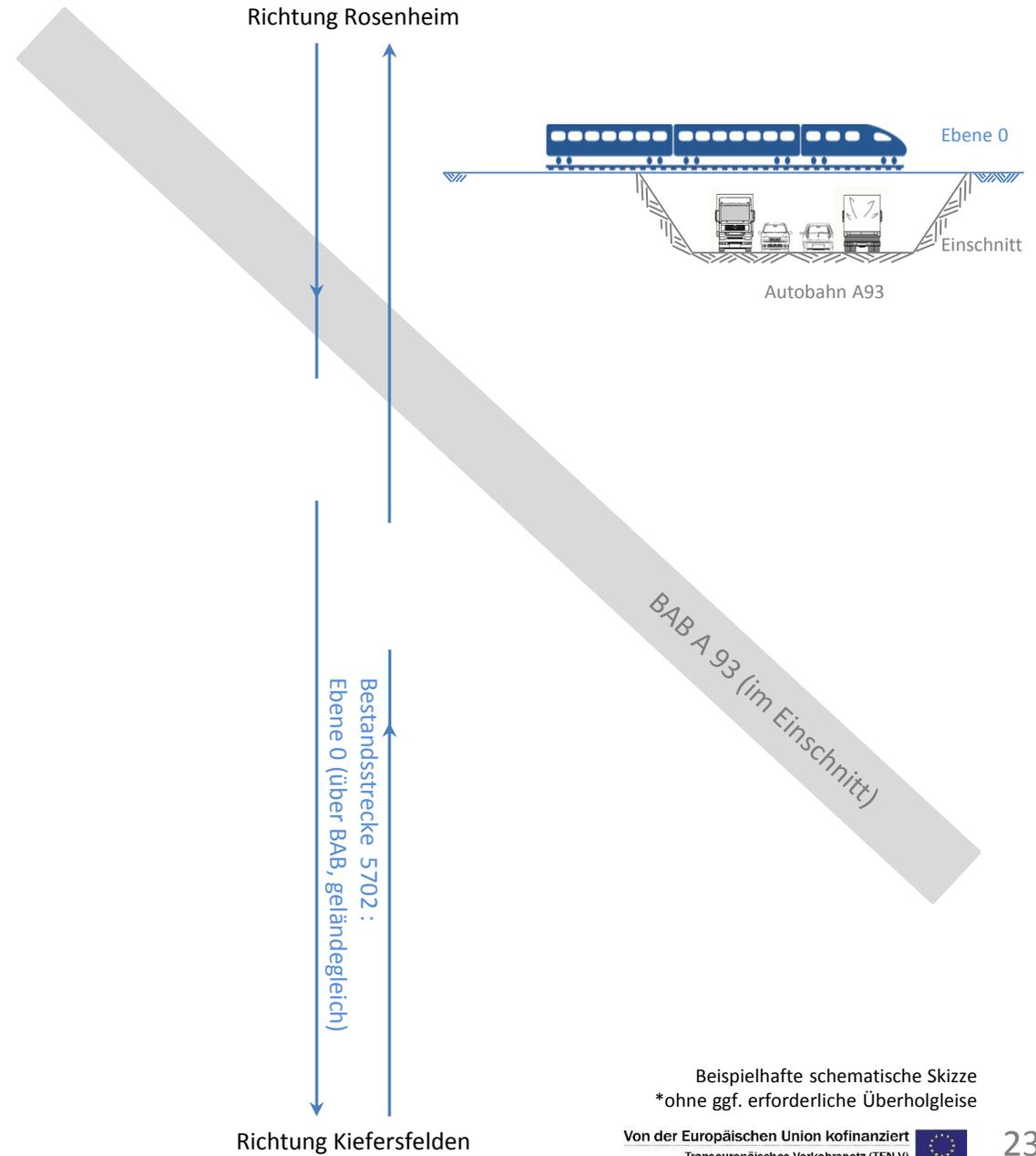
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Reischenhart



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

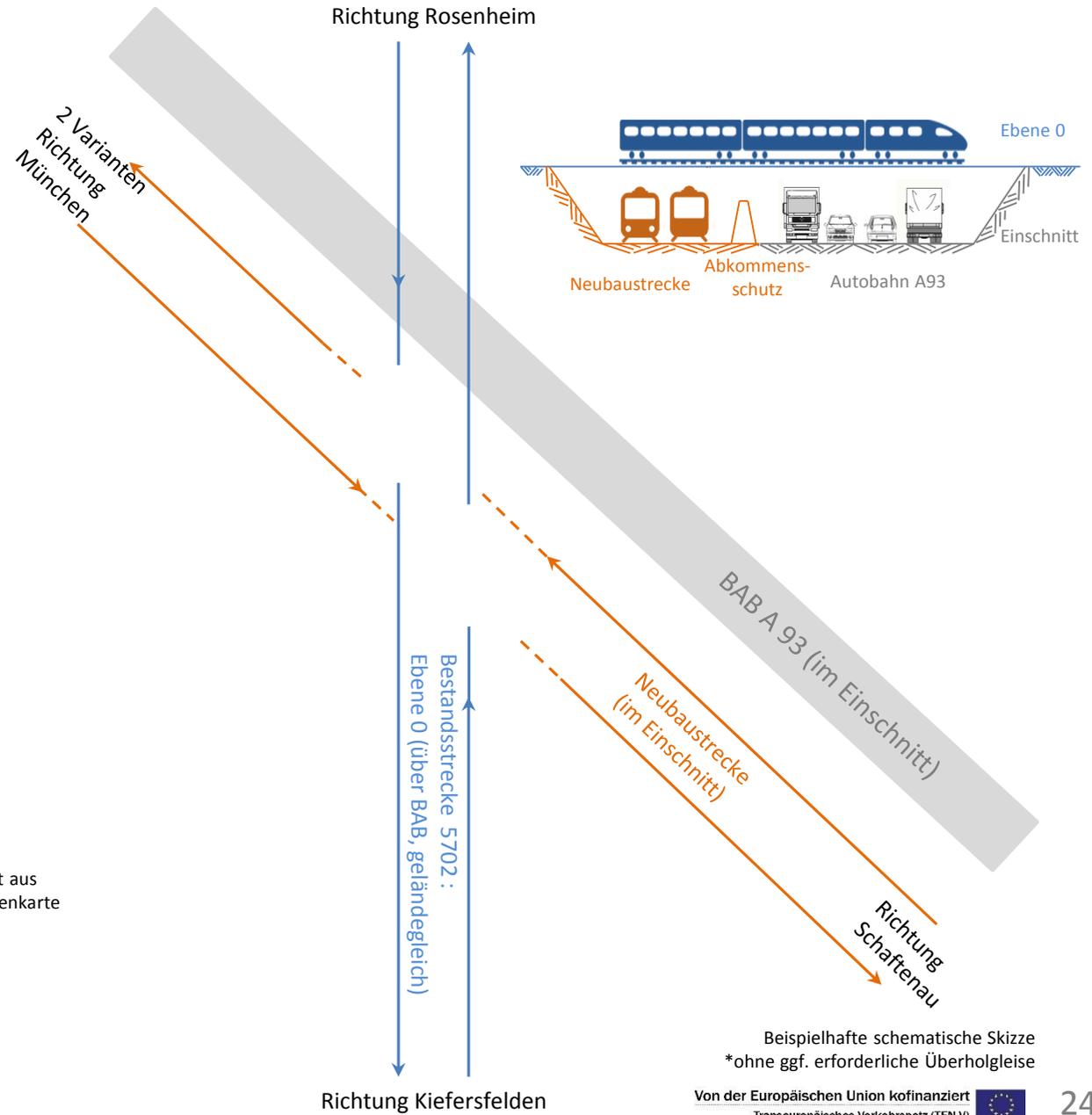


Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Reischenhart



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

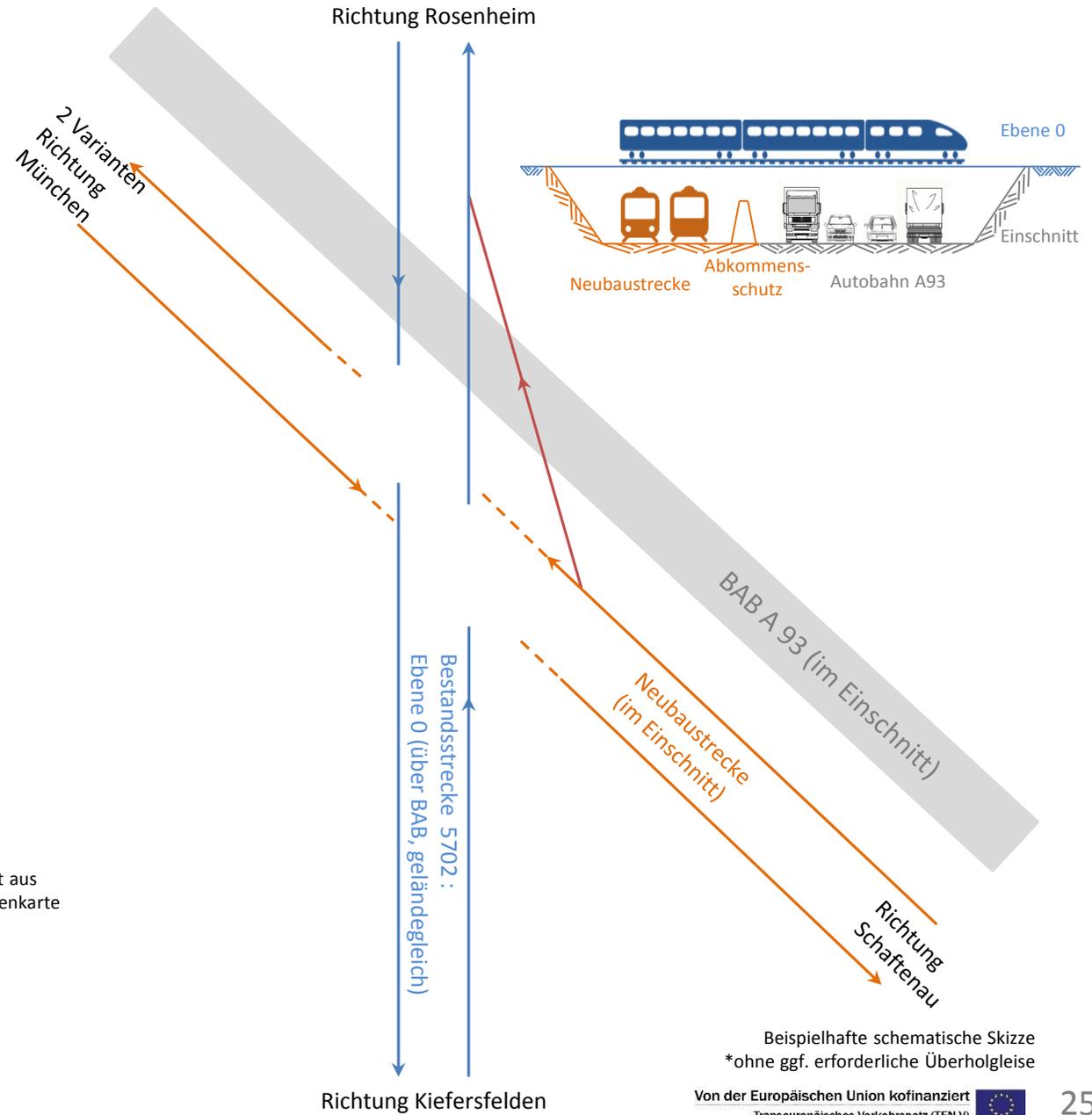


Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Reischenhart



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

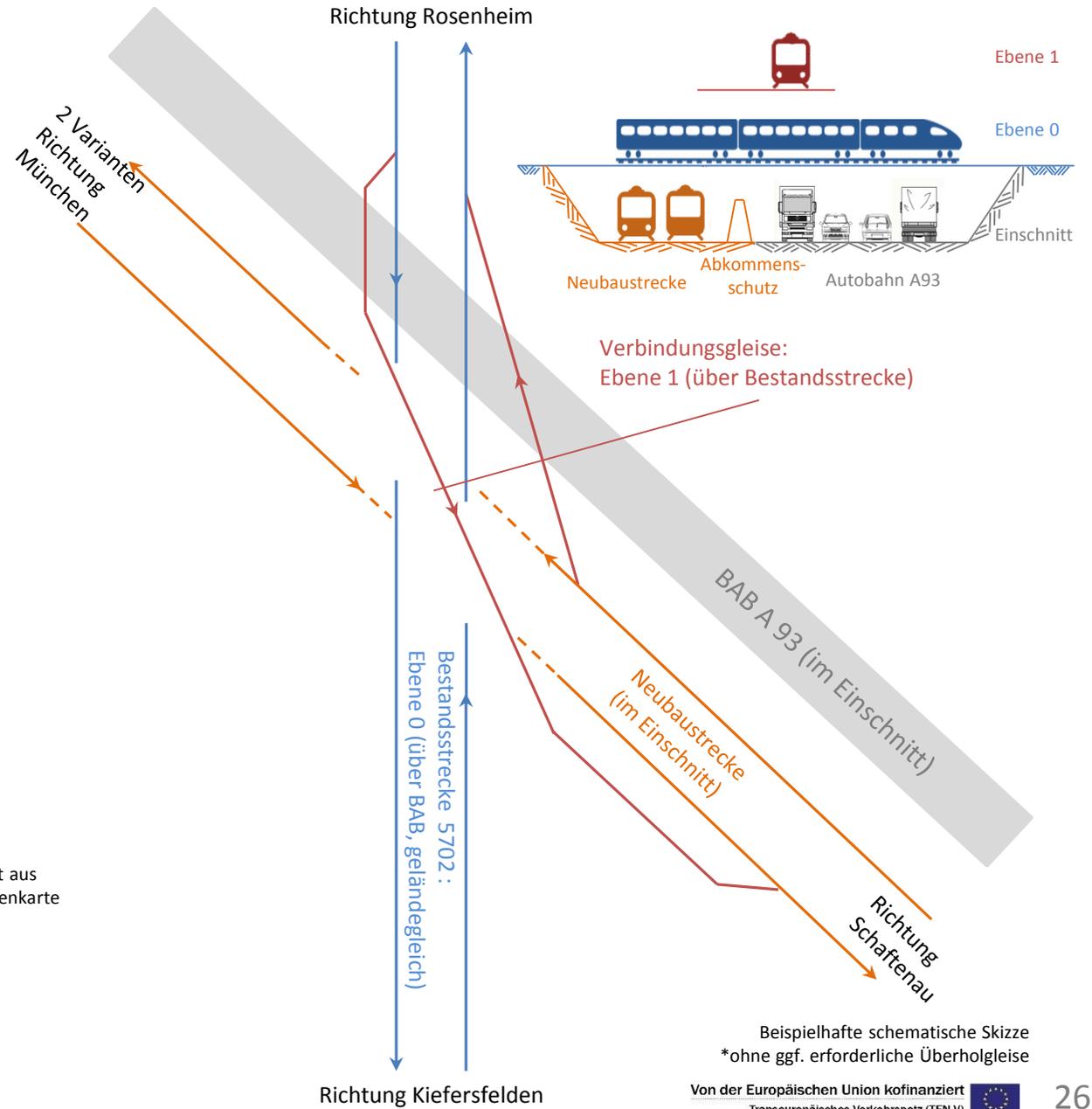


Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Reischenhart



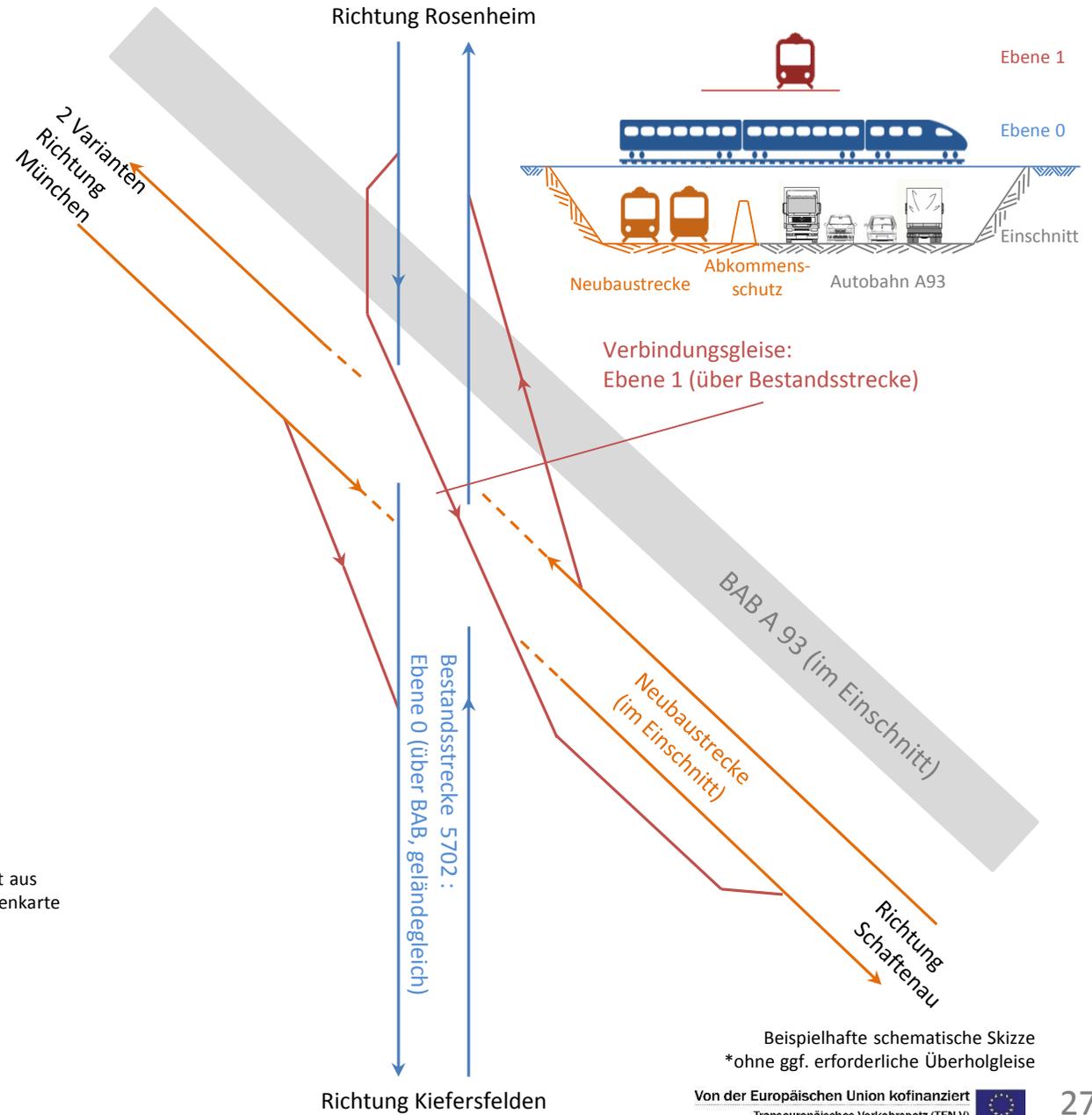
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Verknüpfungsstelle Reischenhart



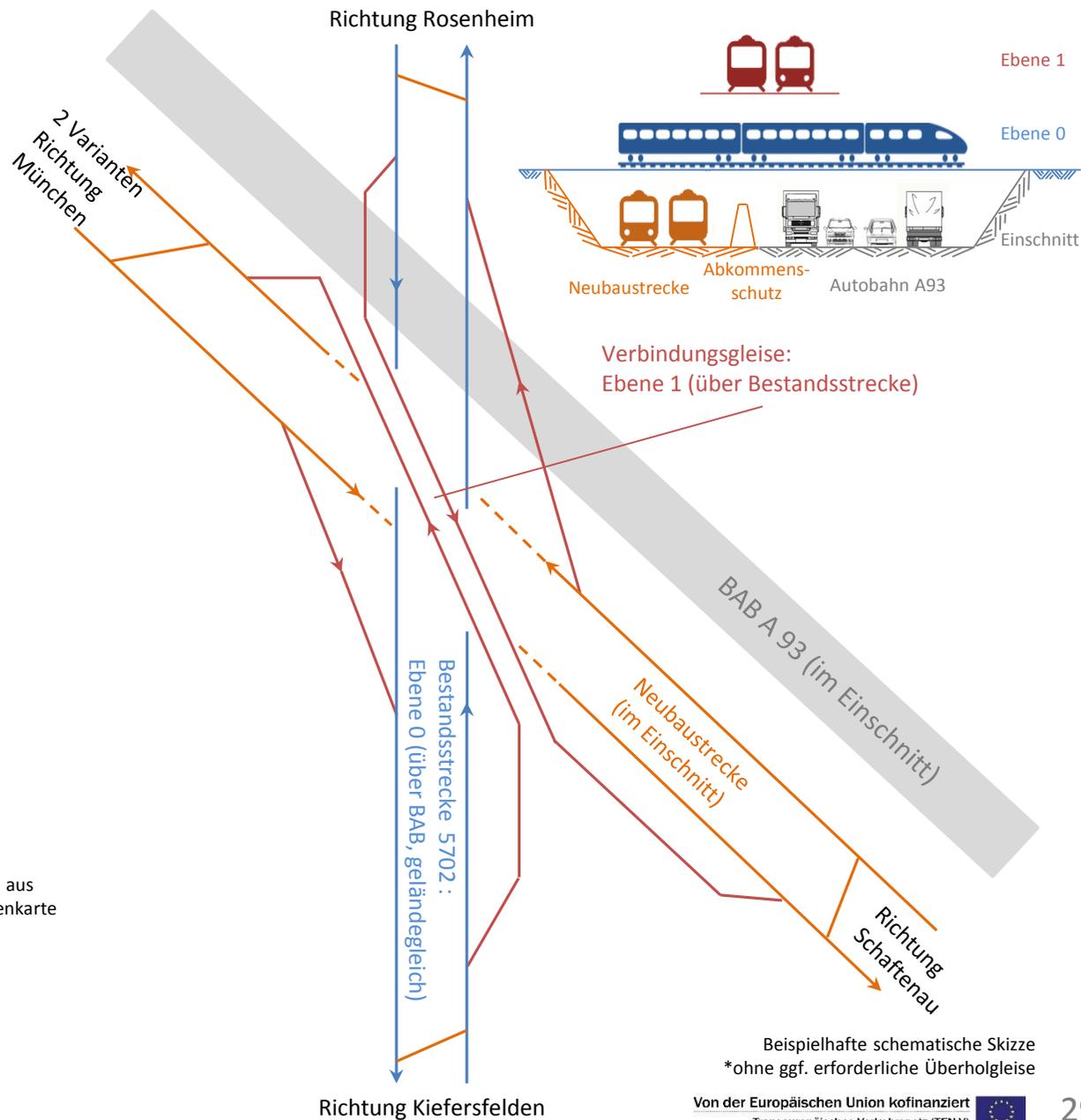
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Verknüpfungsstelle Reischenhart



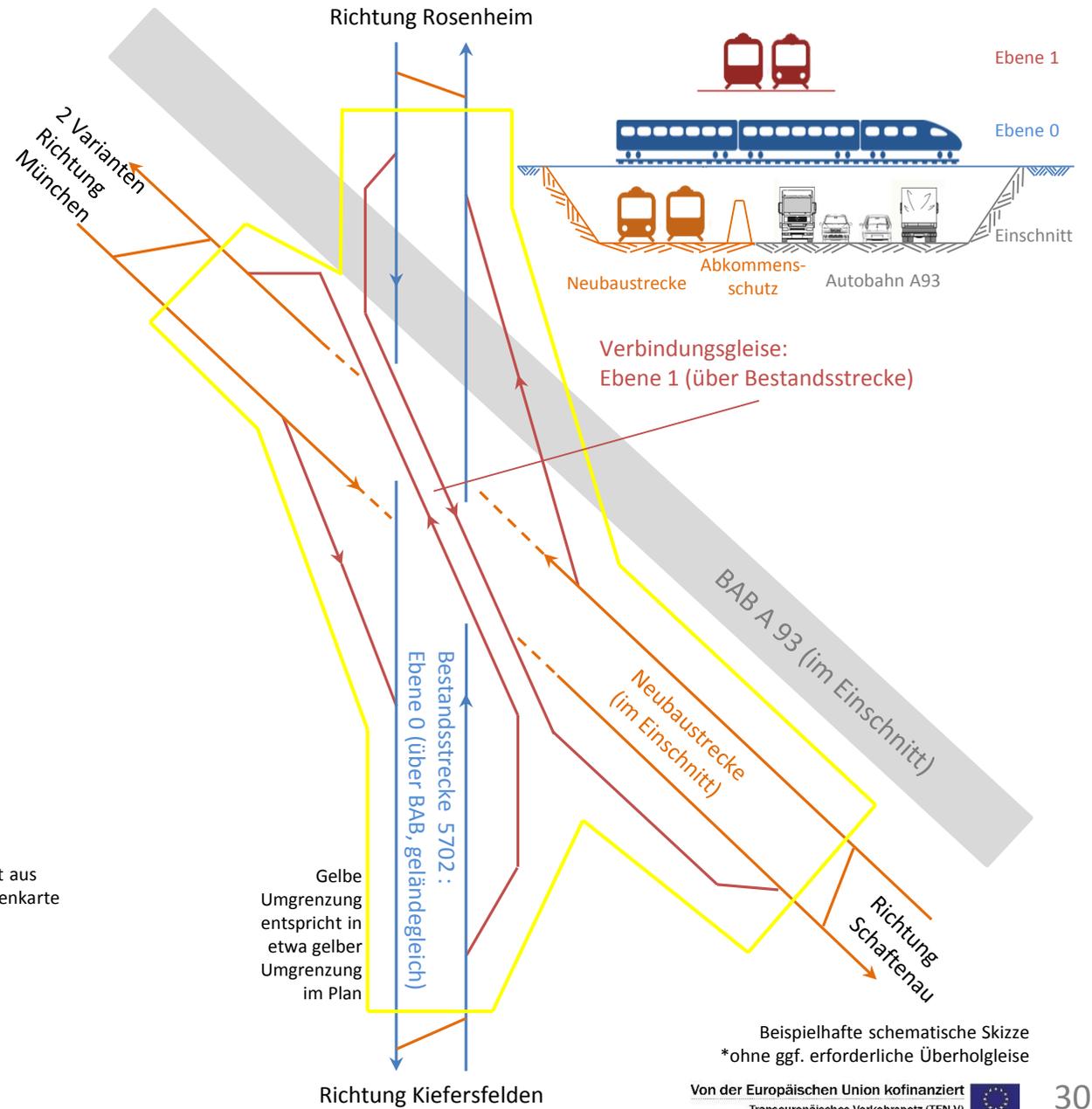
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Verknüpfungsstelle Reischenhart



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



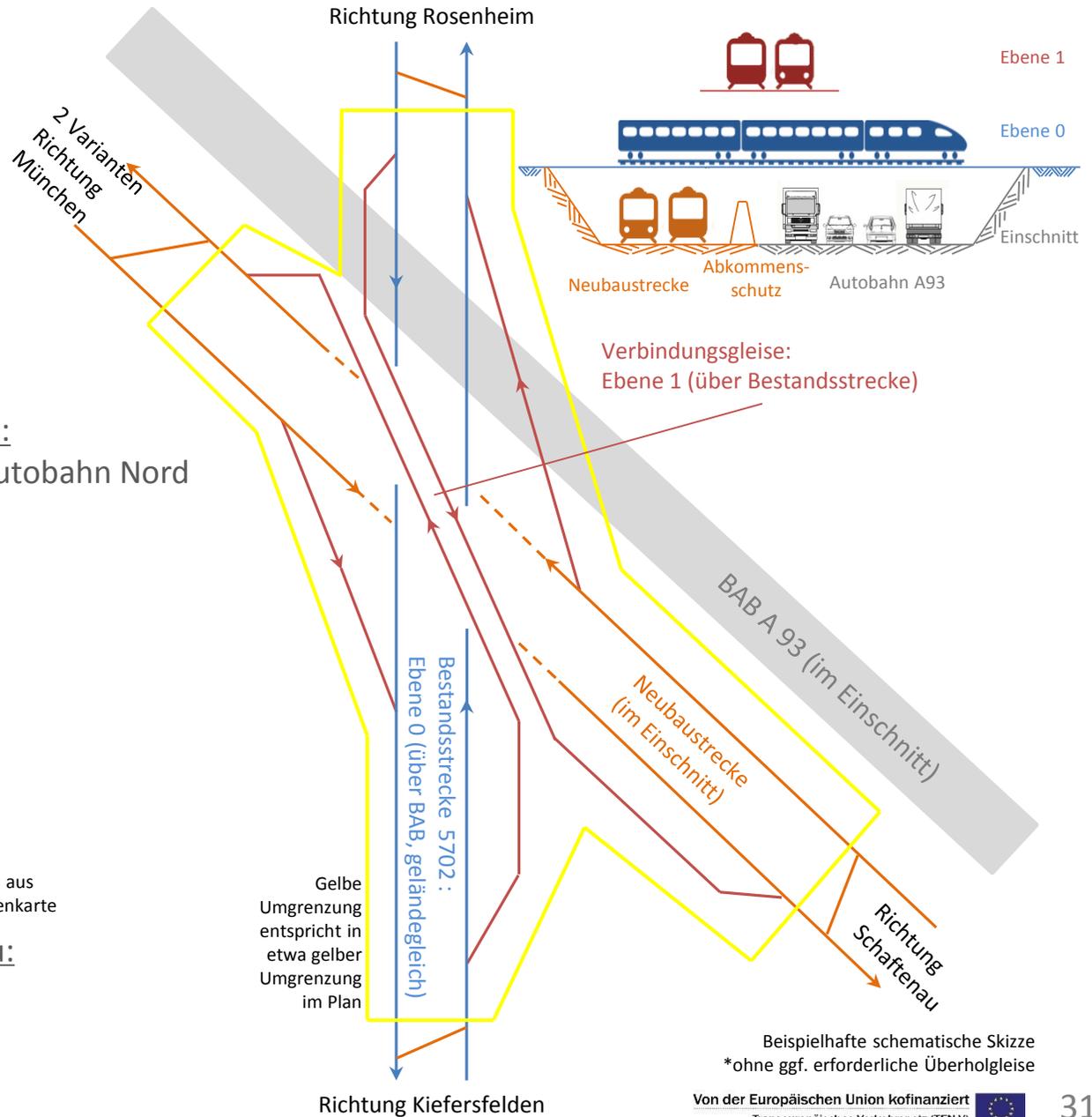
Verknüpfungsstelle Reischenhart

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



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schafftenau:
Variante Breitmoos



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



Verknüpfungsstelle Reischenhart

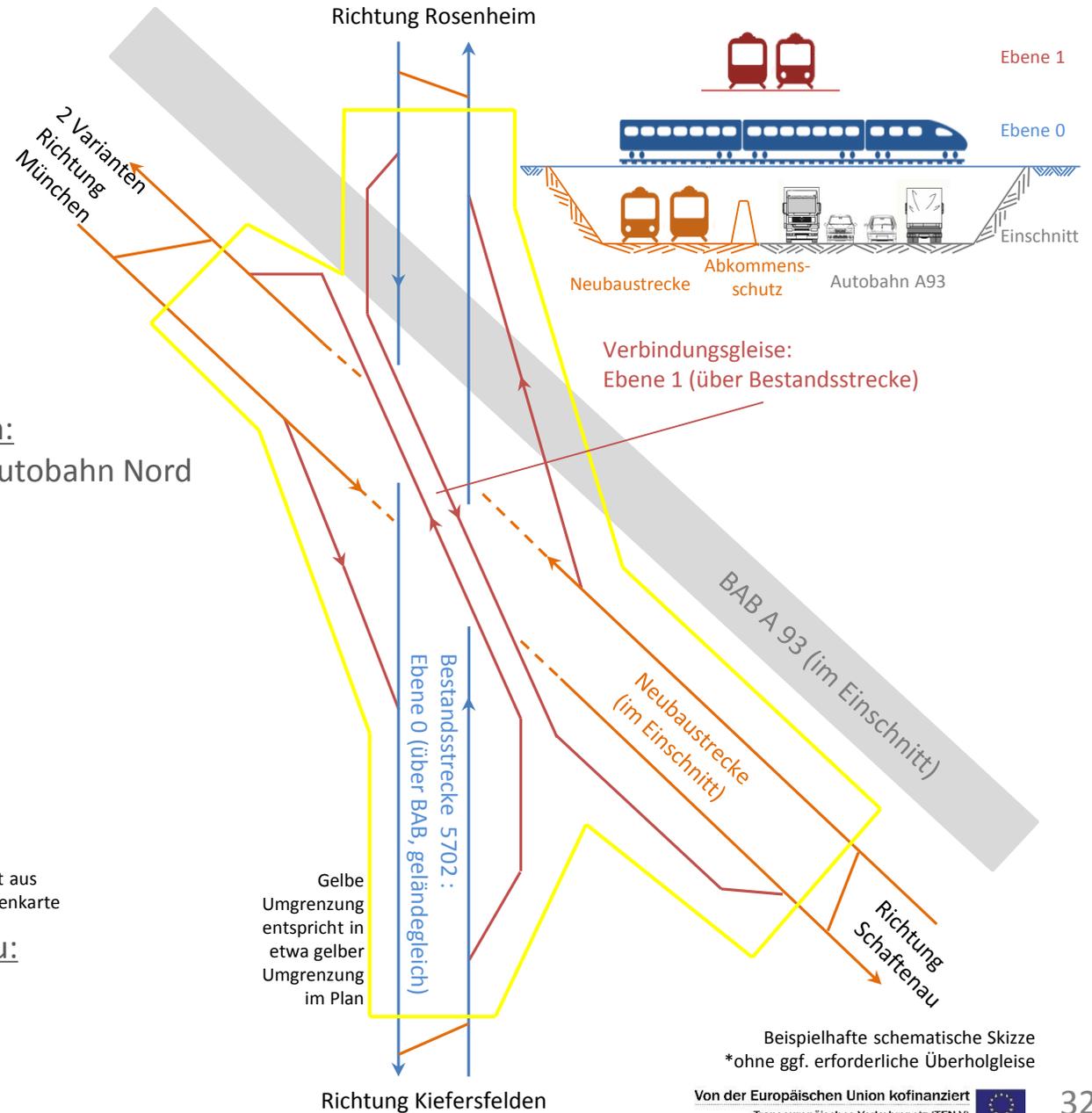
Infrastrukturanpassungen
u.a. Wegverlegung Kufsteiner Straße /
St2363 und Anpassung Anschlussstelle
Reischenhart

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



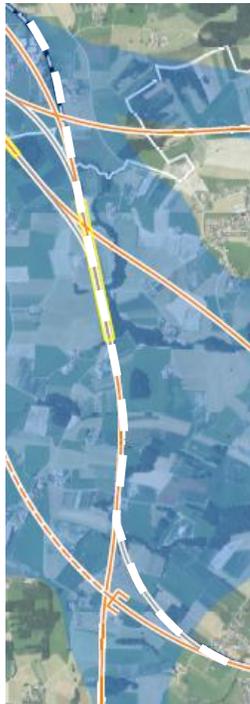
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schafftenau:
Variante Breitmoos



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

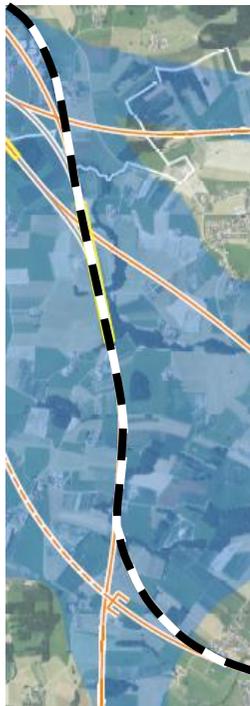
Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

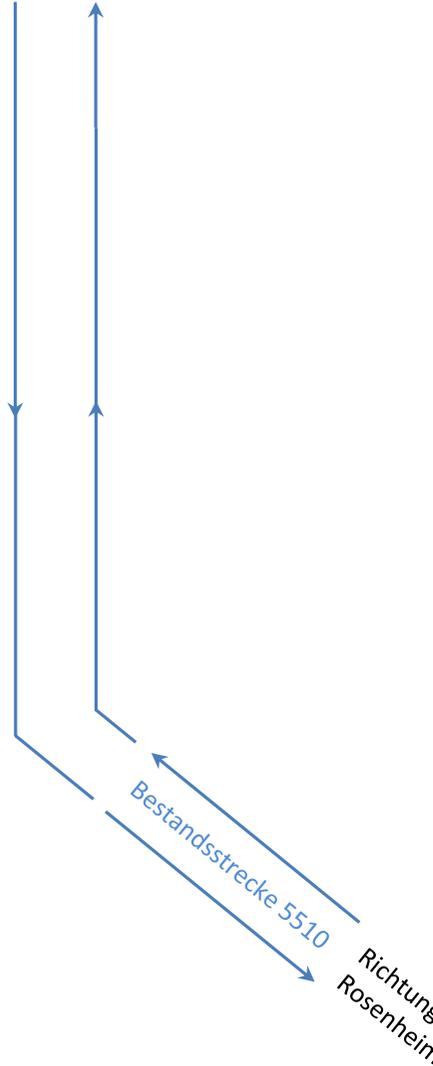
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

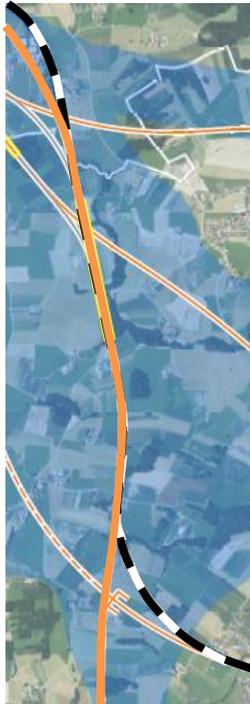
Richtung München



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

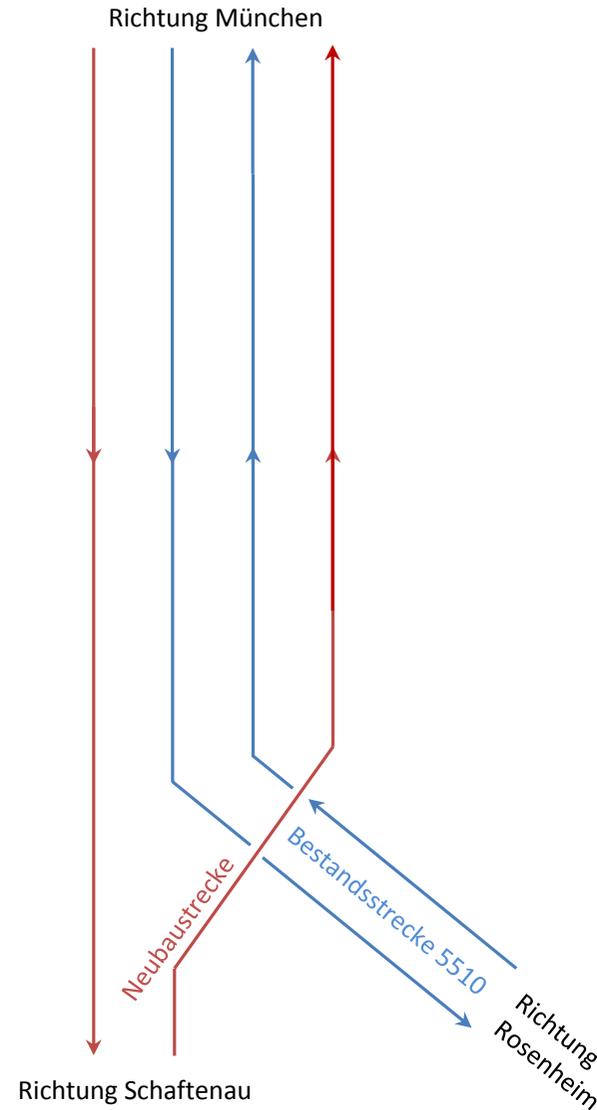
Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)

Weiterführung nach München möglich



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

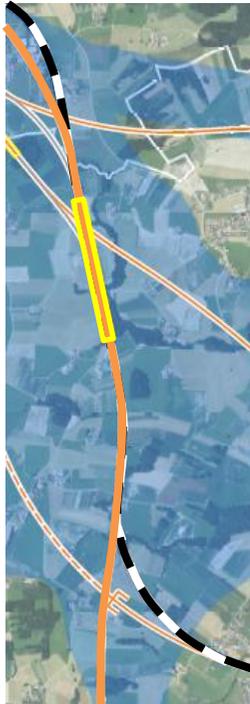
Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Riedenbach



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

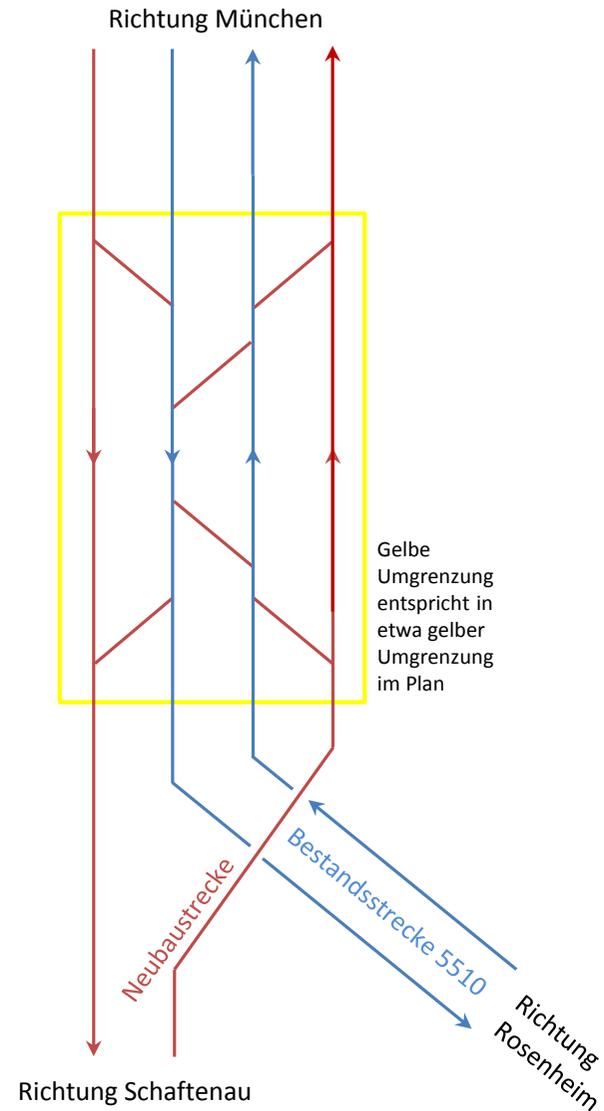
Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)

Weiterführung nach München möglich



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Riedenbach



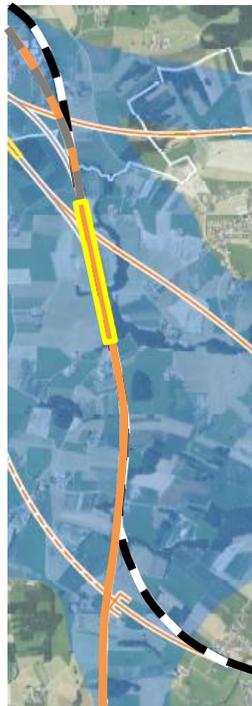
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)

Weiterführung Richtung München alternativ:

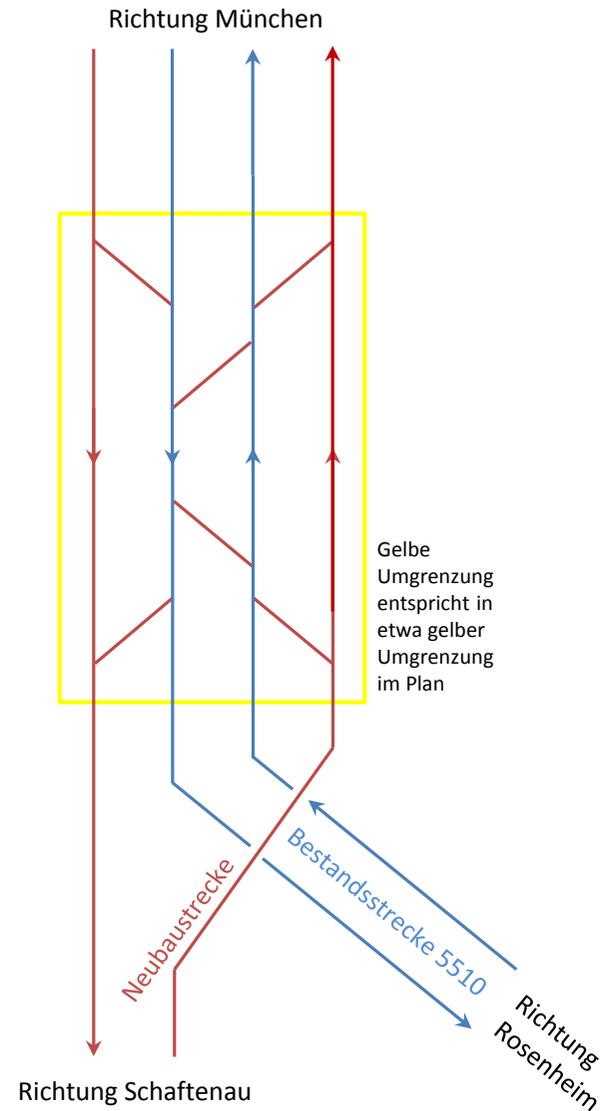
- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Haslau und Ostermünchen
- 4-gleisiger Ausbau der Bestandsstrecke

Weiterführung nach München möglich



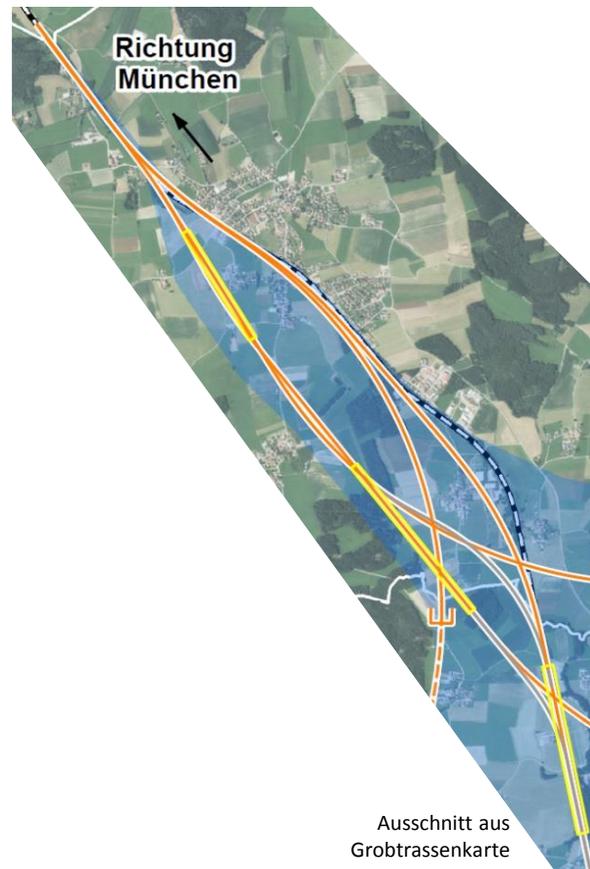
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Riedenbach



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)



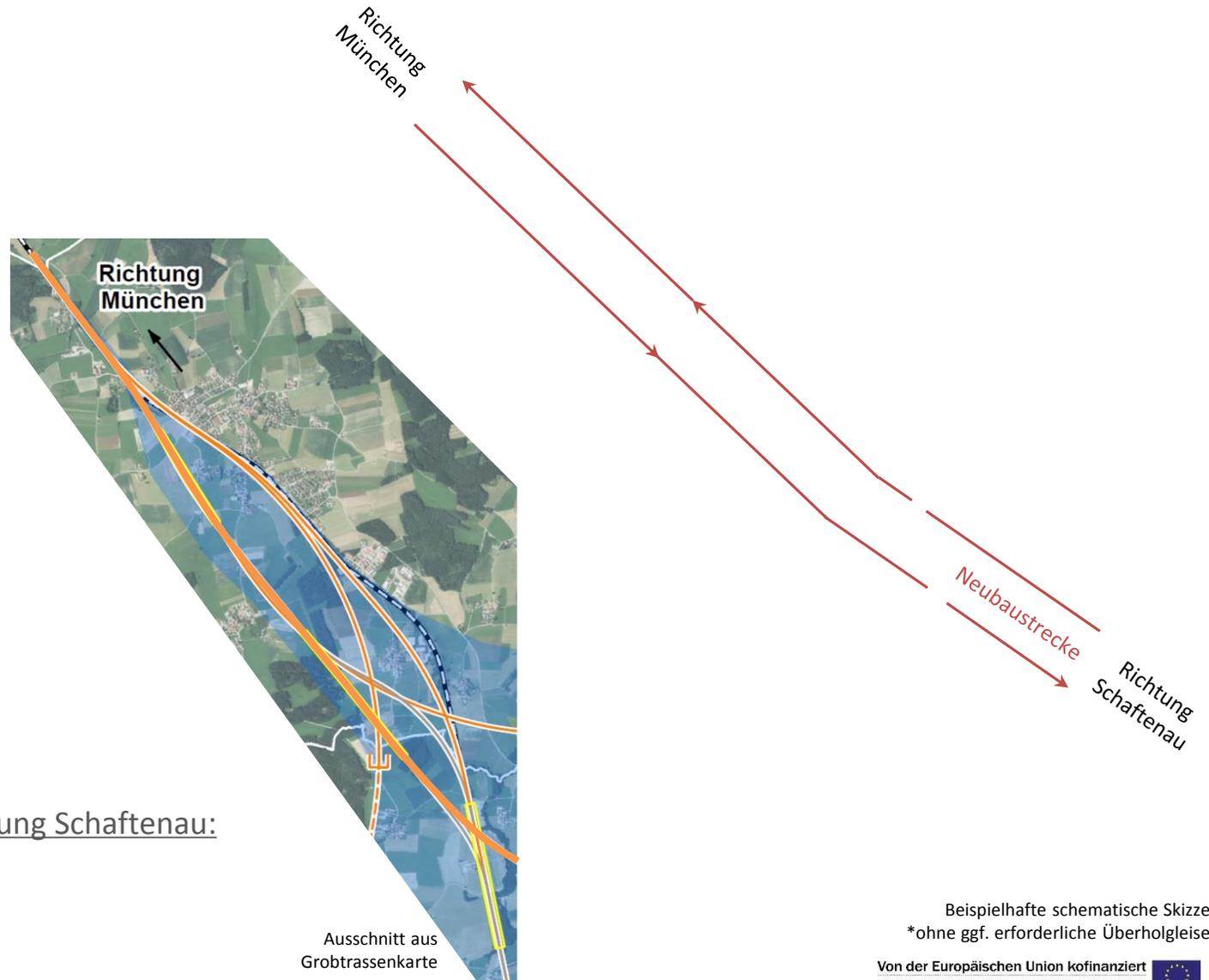
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)

Weiterführung nach
München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Mintsberg

Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

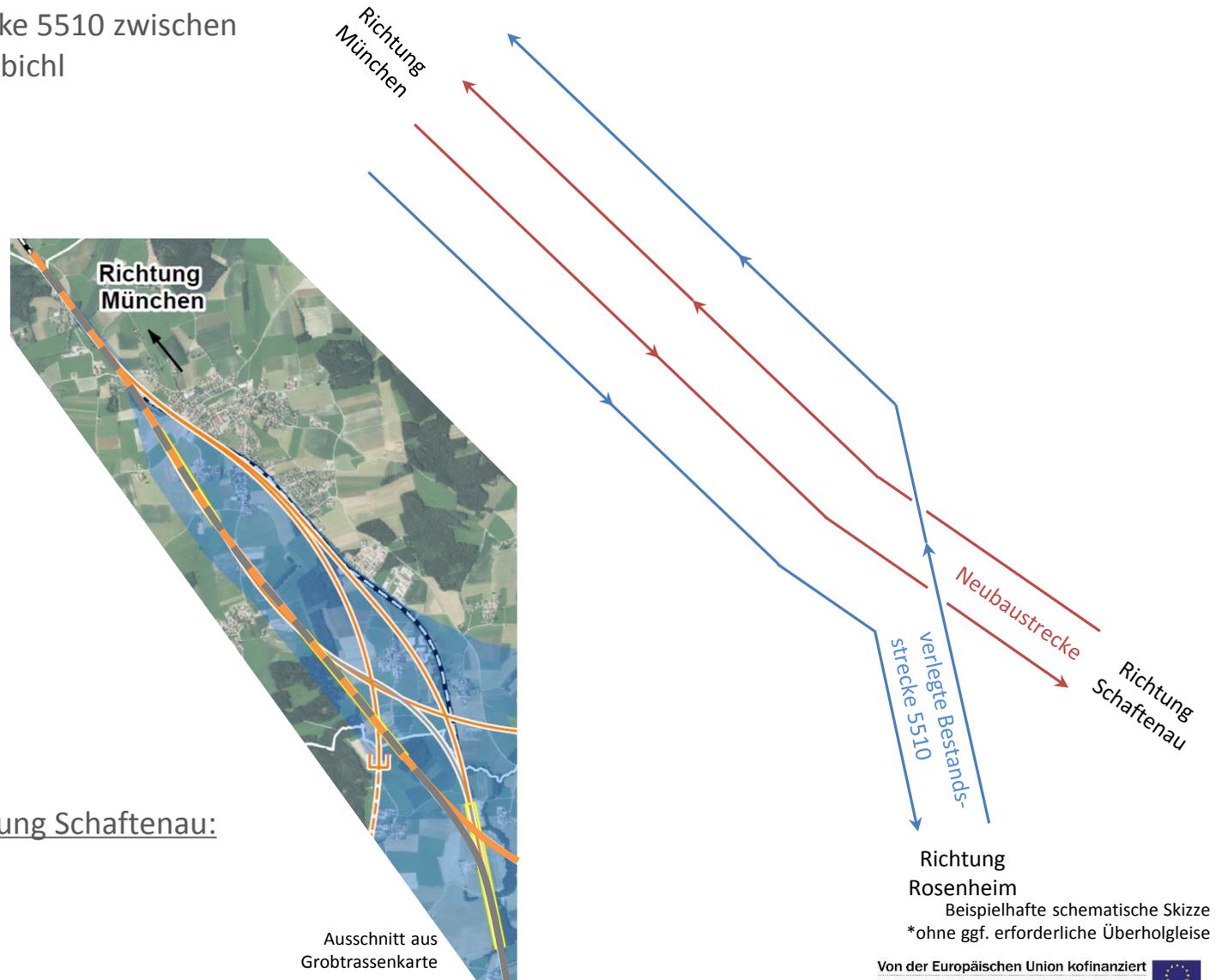
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Gutmart / Ried und Kronbichl

Weiterführung nach München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Mintsberg

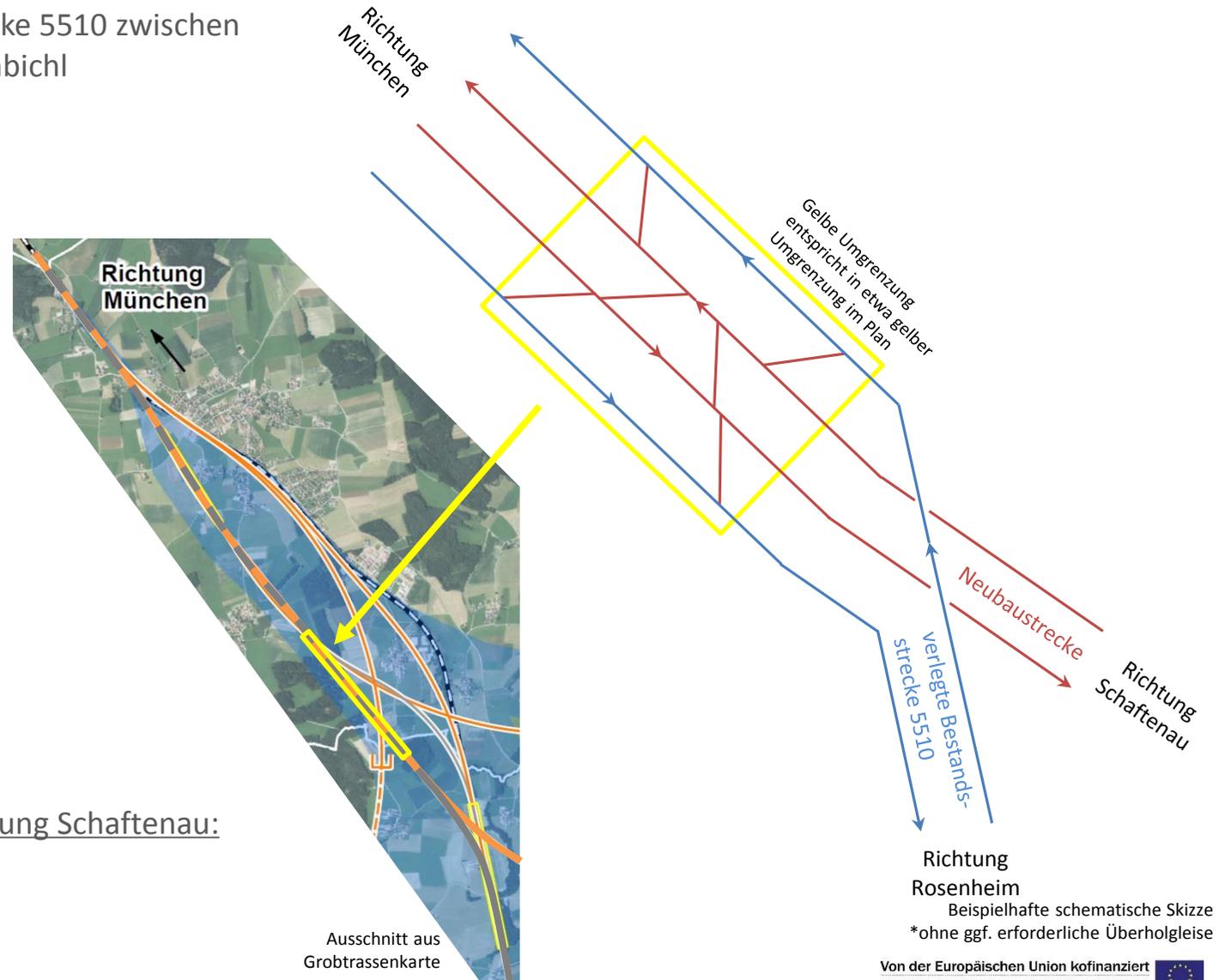
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Gutmart / Ried und Kronbichl

Weiterführung nach München möglich



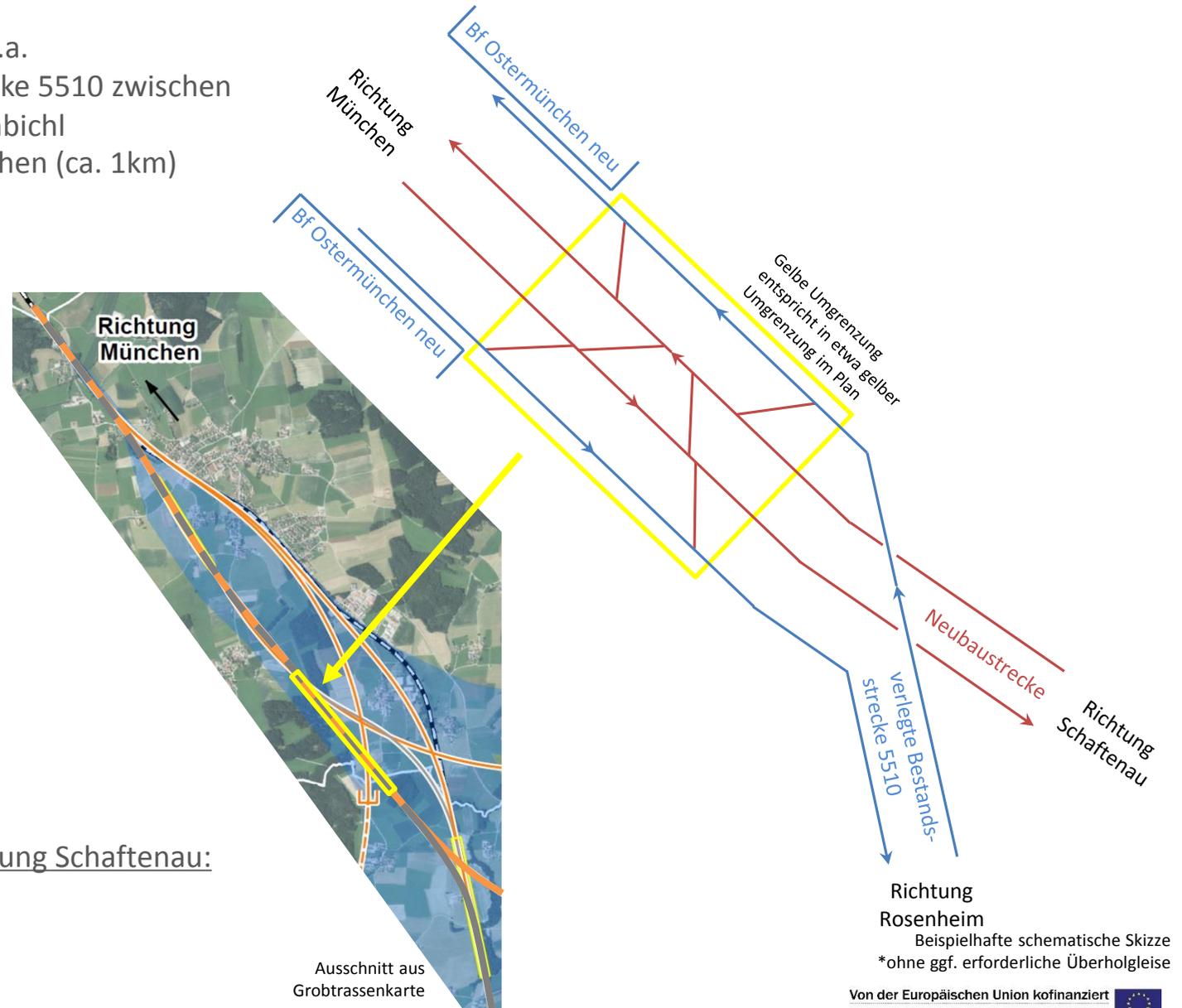
Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Mintsberg

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

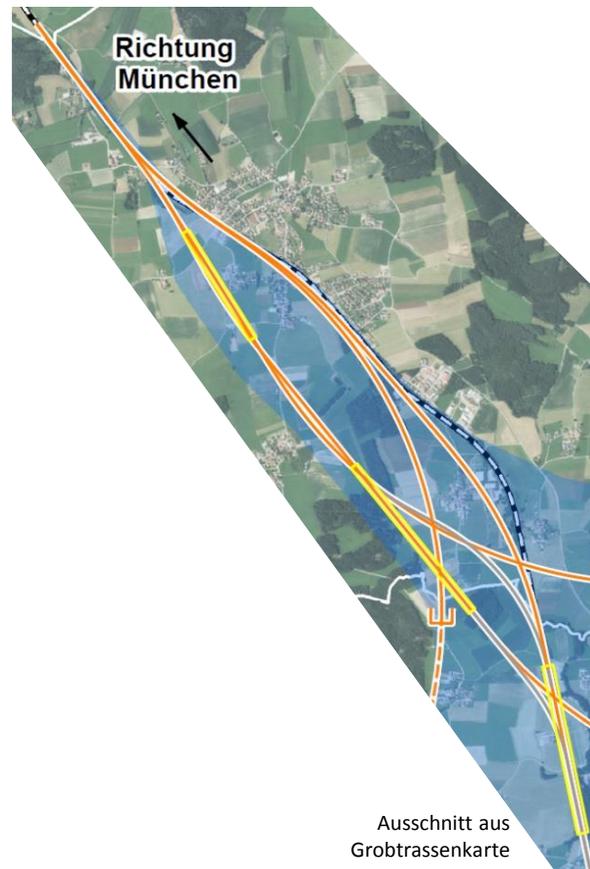
Weiterführung nach München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Mintsberg

Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

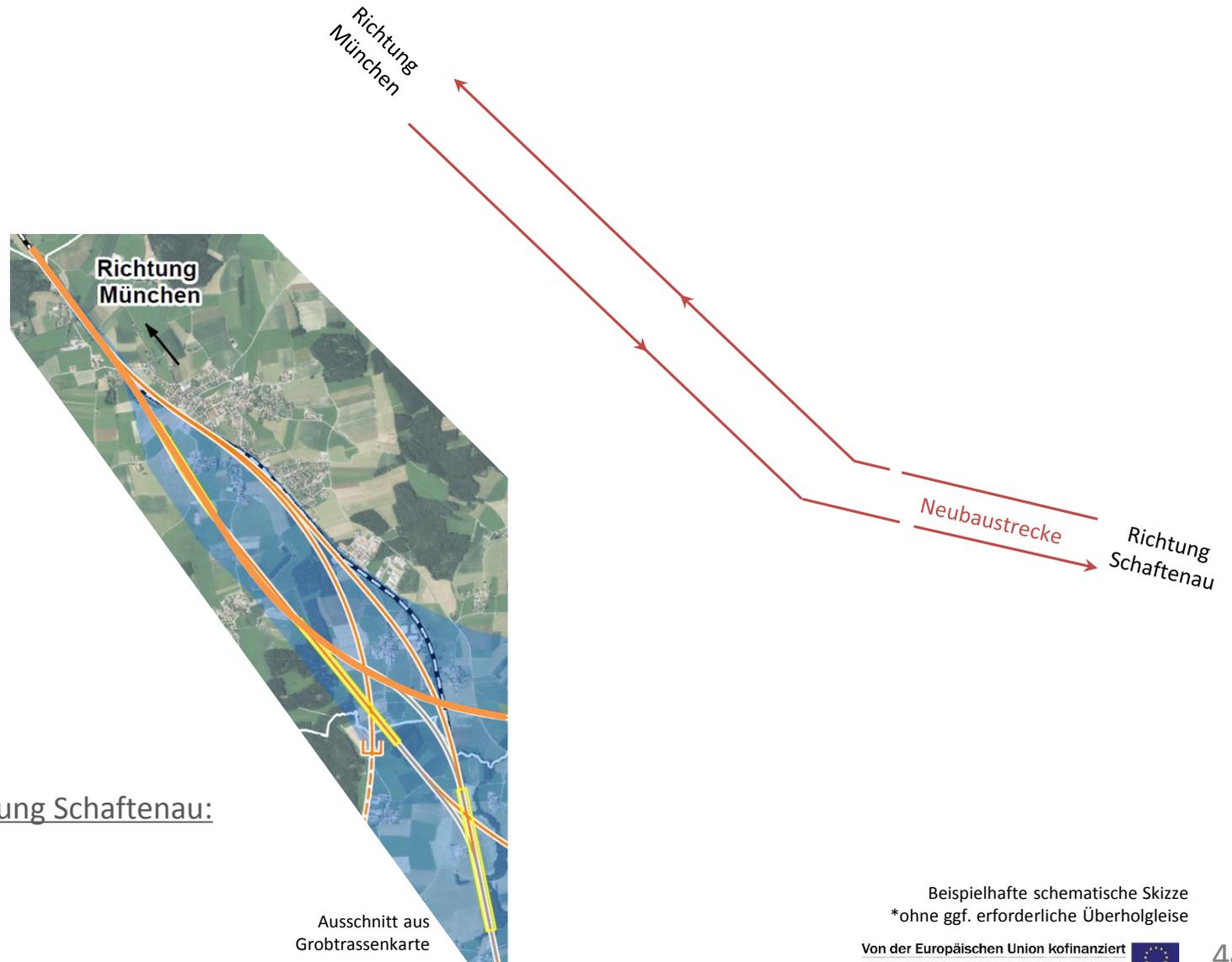


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

Weiterführung nach
München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Eigenholz

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

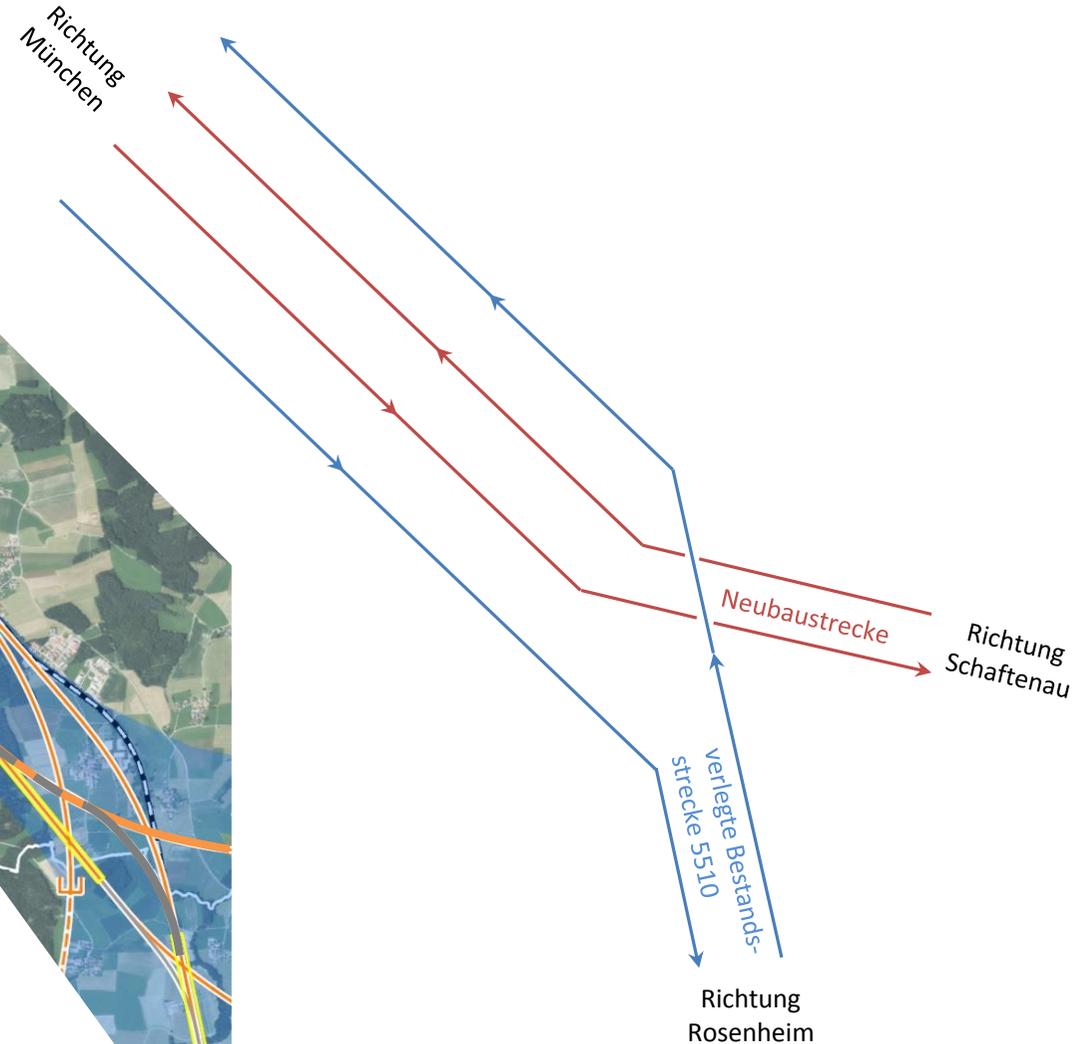
Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Weiterführung nach München möglich



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



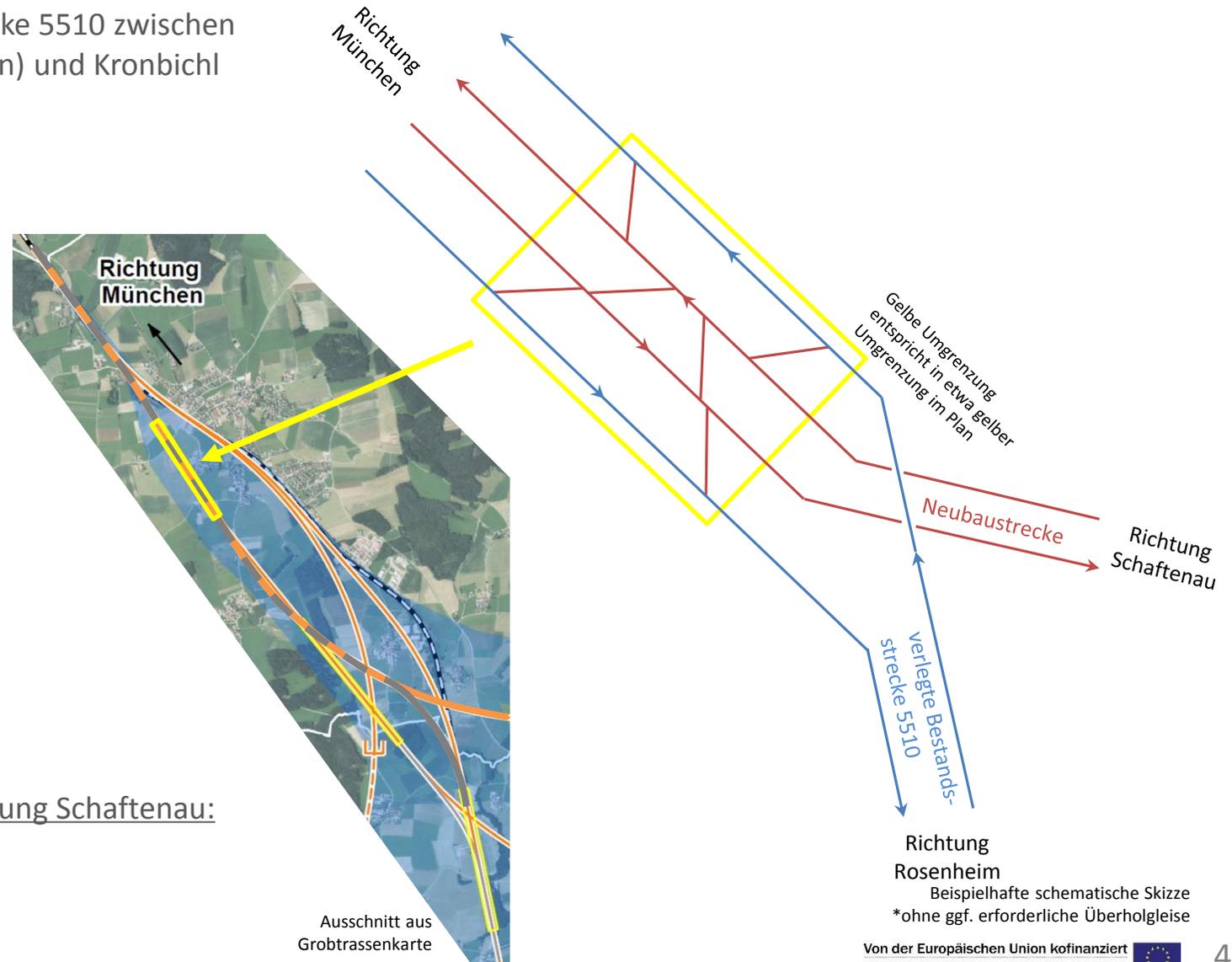
Richtung
Rosenheim
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Weiterführung nach München möglich



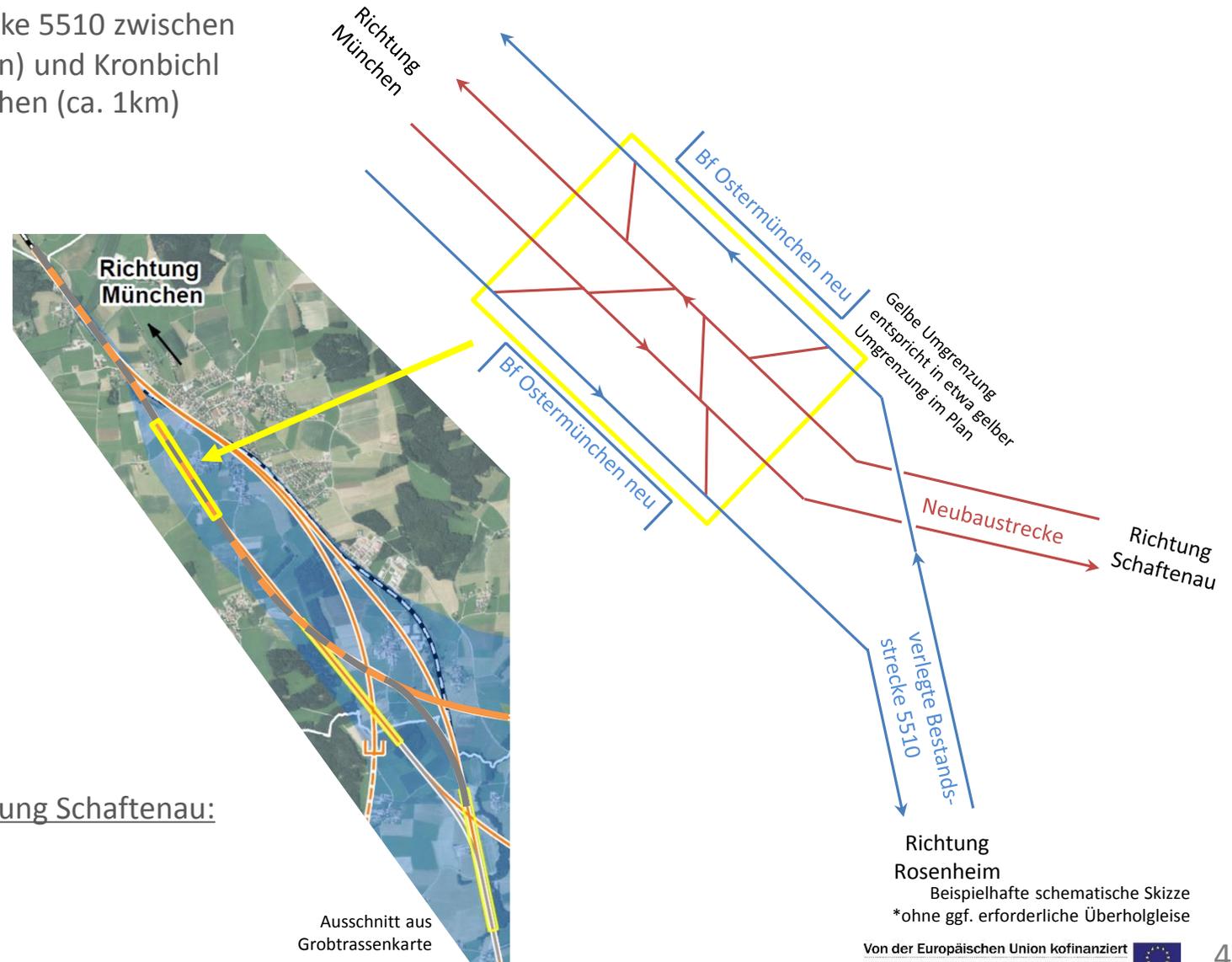
Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Eigenholz

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Weiterführung nach München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Eigenholz

Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld



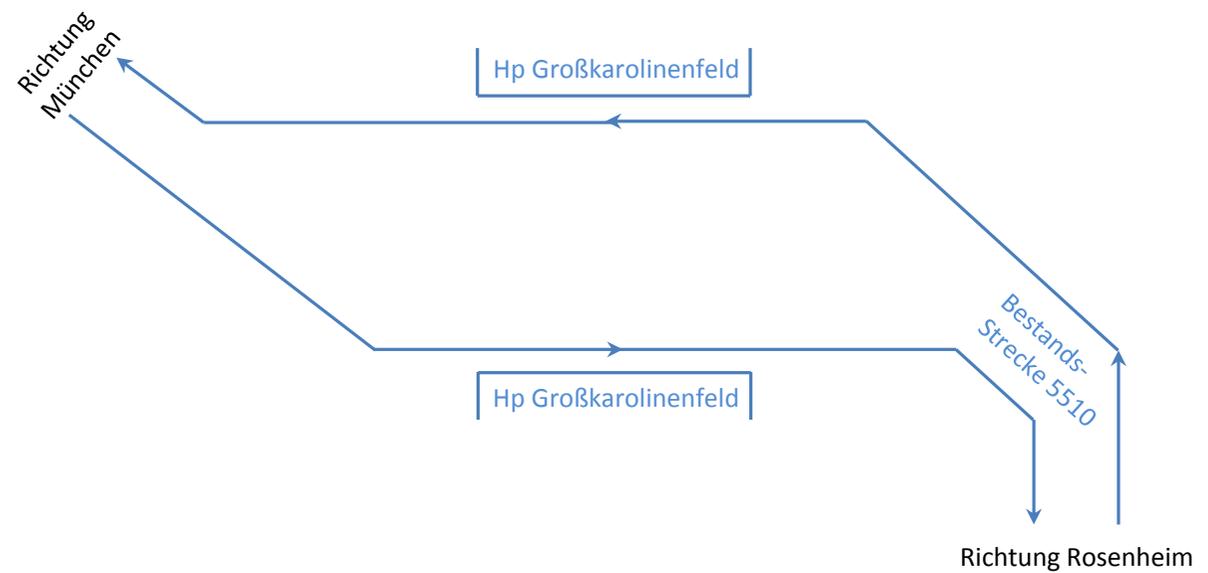
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

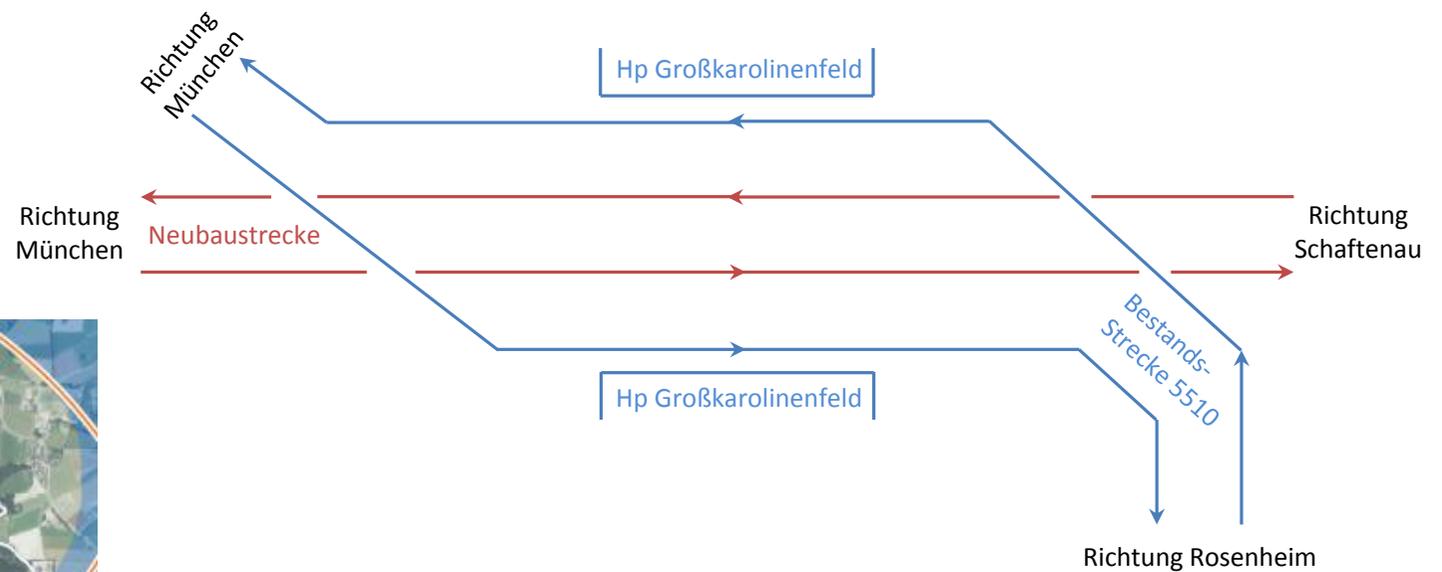
Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Zugehörige Grobtrasse
Richtung München:
Variante Tunnel Buchrain



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

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



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

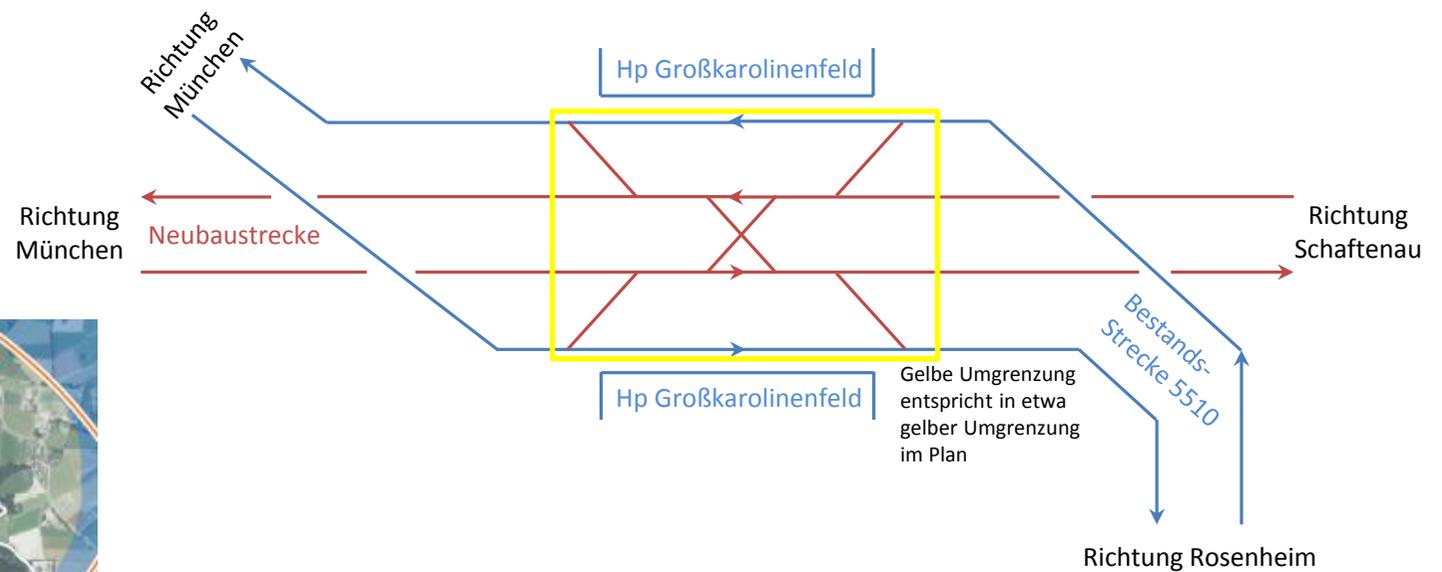
Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Zugehörige Grobtrasse
Richtung München:
Variante Tunnel Buchrain



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

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



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

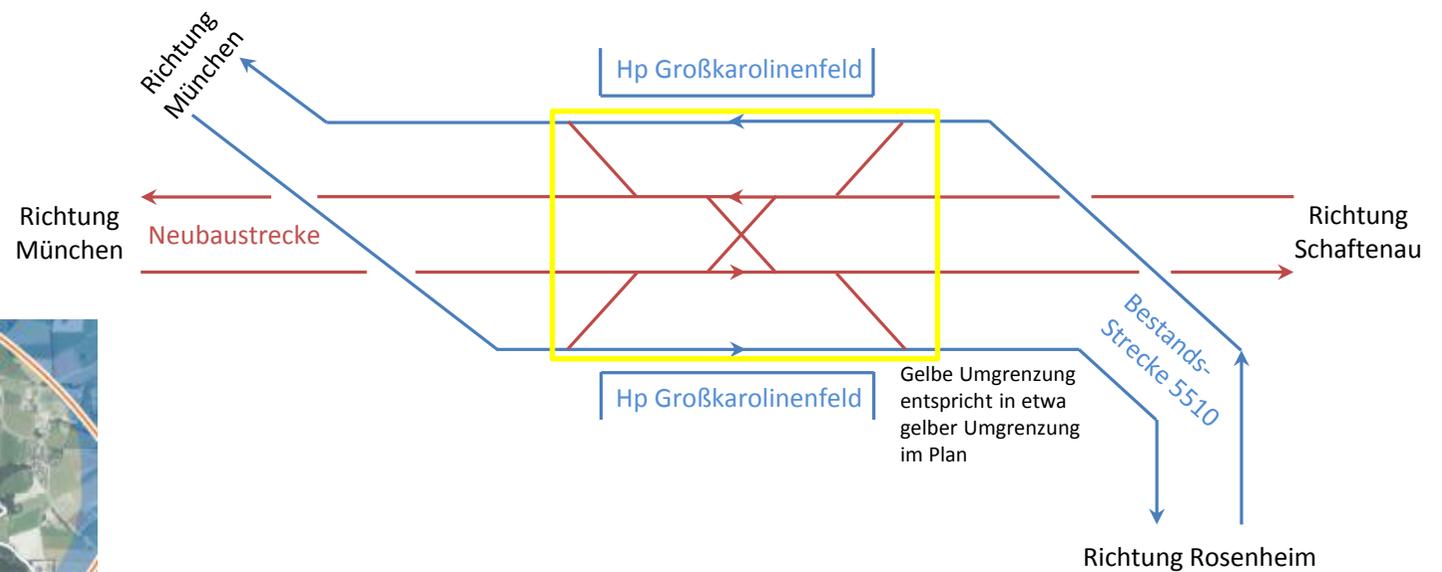
Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Zugehörige Grobtrasse
Richtung München:
Variante Tunnel Buchrain



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafte nau:
Variante Tunnel Schömering, Variante Tunnel Ringelfeld



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Infrastrukturanpassungen,

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

Zugehörige Grobtrasse

Richtung München:

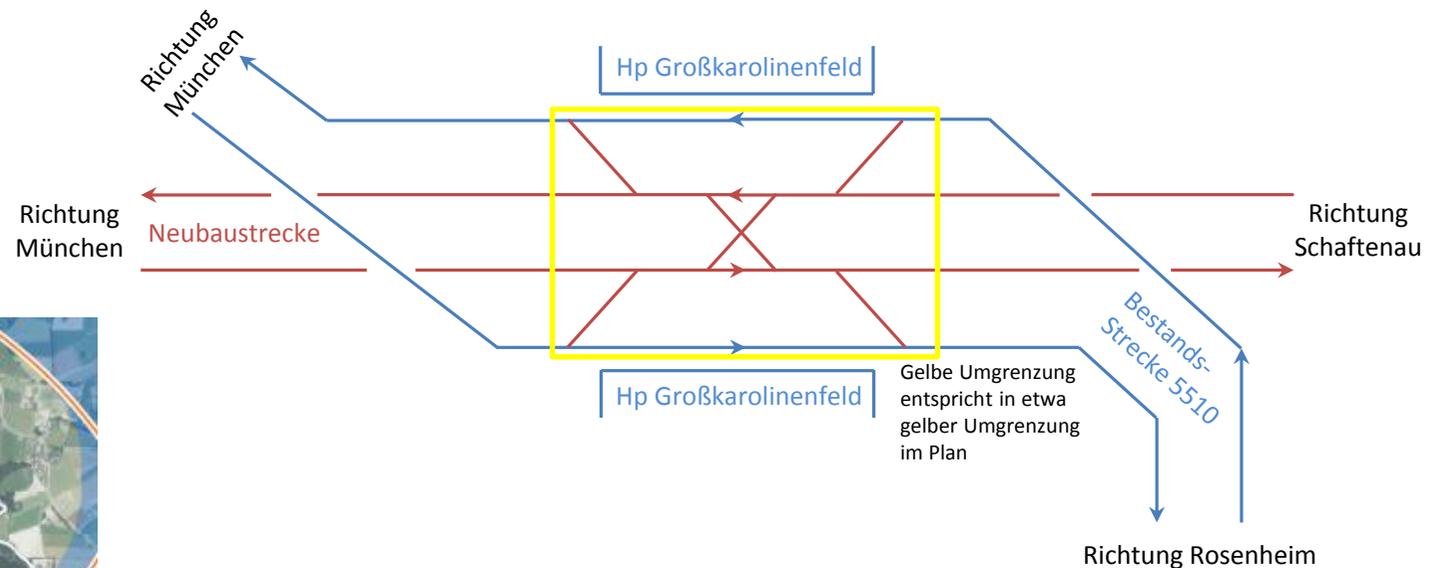
Variante Tunnel Buchrain



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Schömering, Variante Tunnel Ringelfeld



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindung Happinger Au



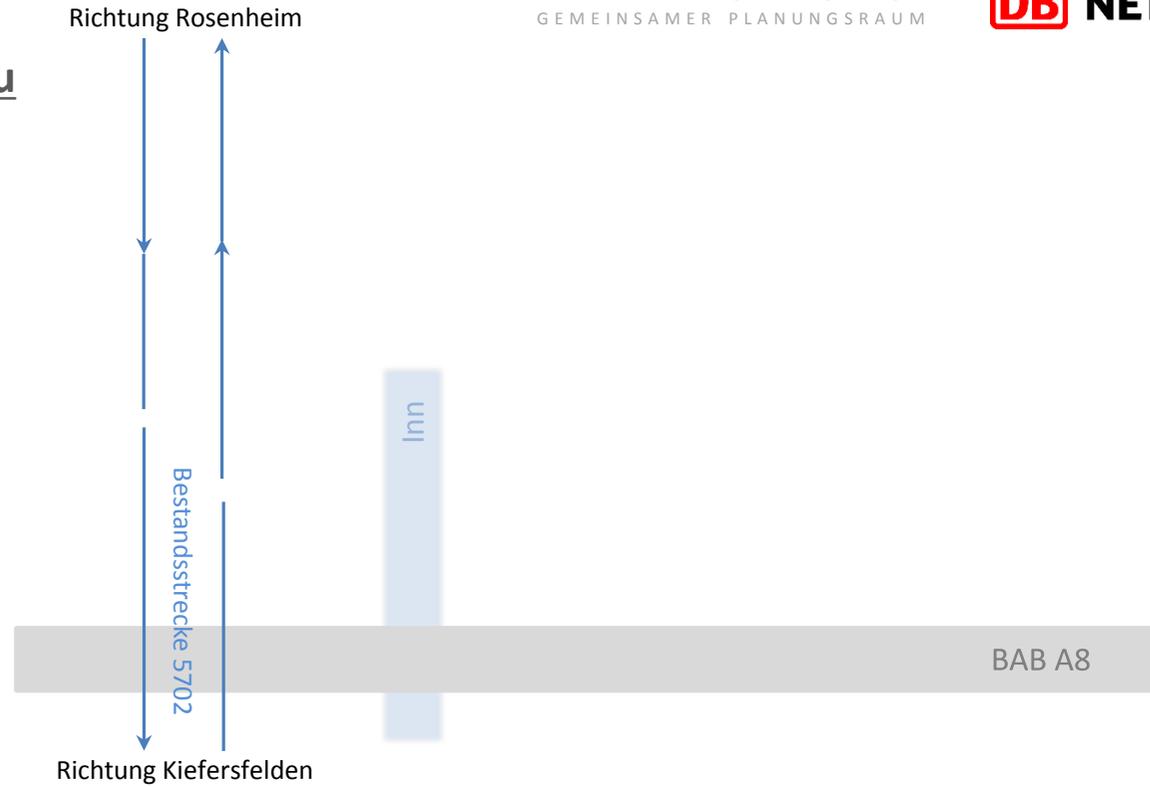
Ausschnitt aus
Großtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindung Happinger Au



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



BAB A8

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindung Happinger Au

Zugehörige Grobtrassen

Richtung München:

Variante Tunnel Schömering,

Variante Tunnel Ringelfeld

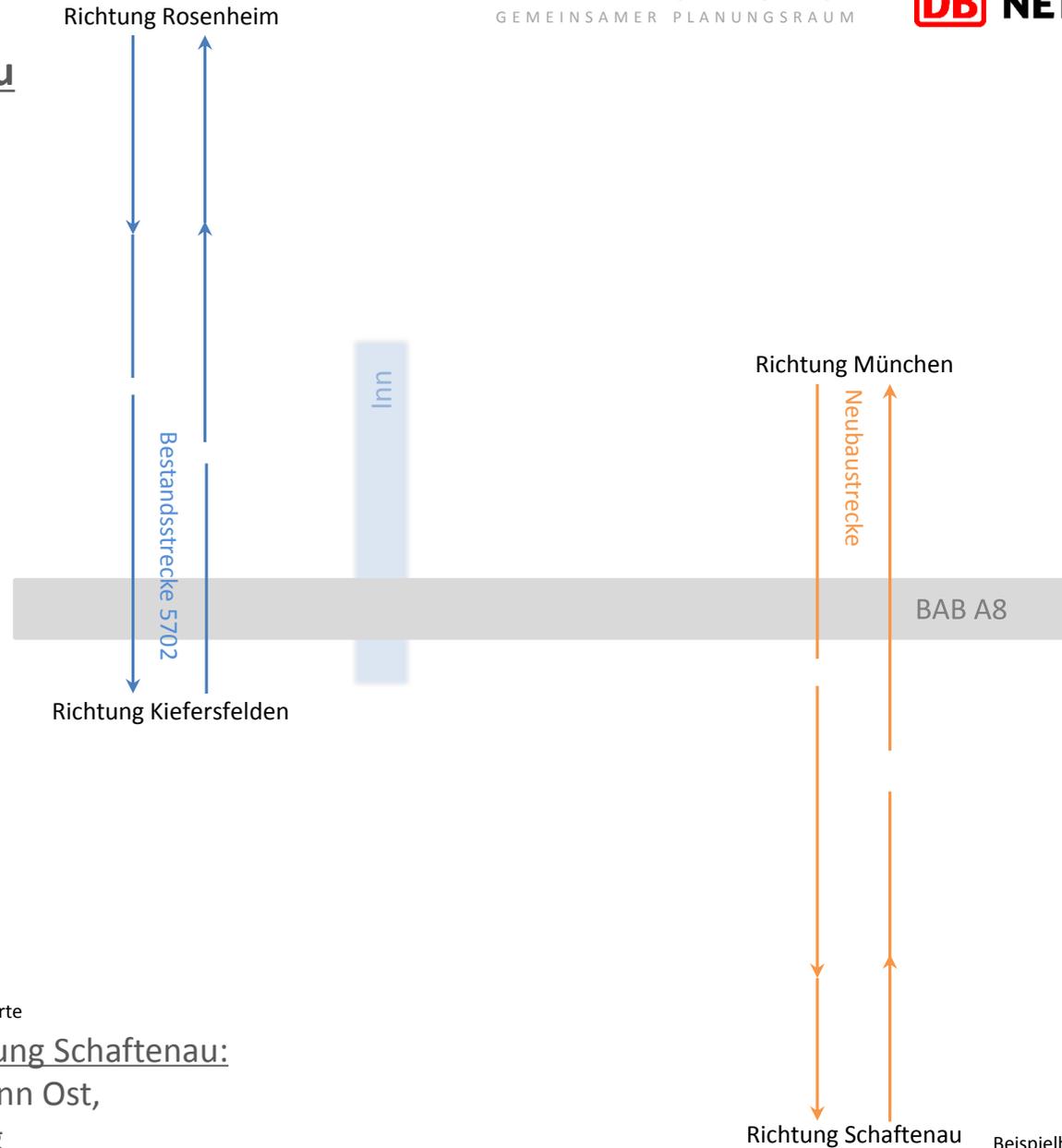


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Taigscheid, Variante Inn Ost,

ggf. Variante Tunnel Sattelberg



Richtung Schafftenau

Beispielhafte schematische Skizze

*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



Anbindung Happinger Au

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

Zugehörige Grobtrassen

Richtung München:

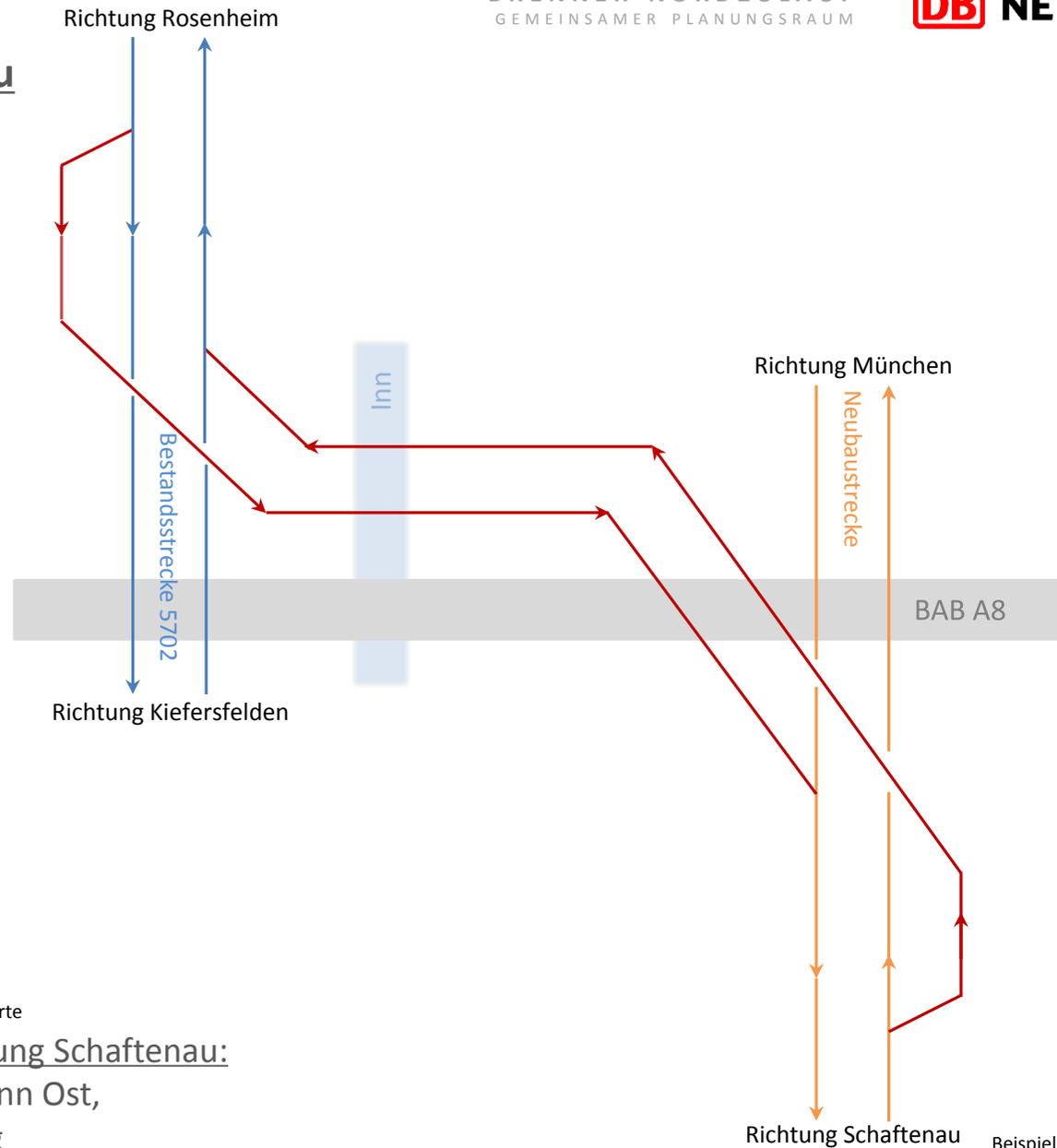
Variante Tunnel Schömering,
Variante Tunnel Ringelfeld



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

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



Richtung Schafftenau

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindung Happinger Au

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

Zugehörige Grobtrassen

Richtung München:

Variante Tunnel Schömering,

Variante Tunnel Ringelfeld

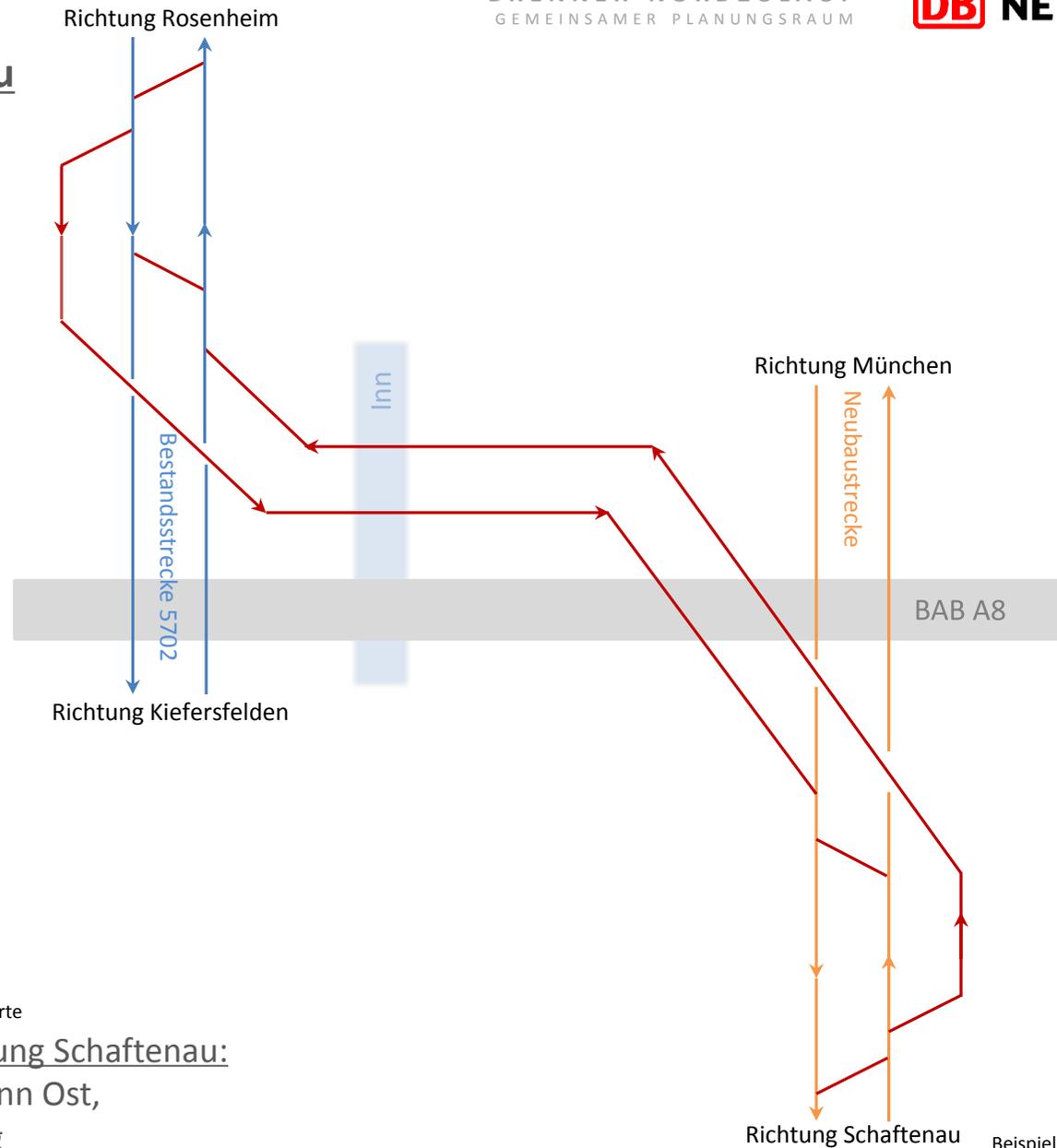


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Taigscheid, Variante Inn Ost,

ggf. Variante Tunnel Sattelberg



Richtung Schafftenau

Beispielhafte schematische Skizze

*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



Anbindungen Pang



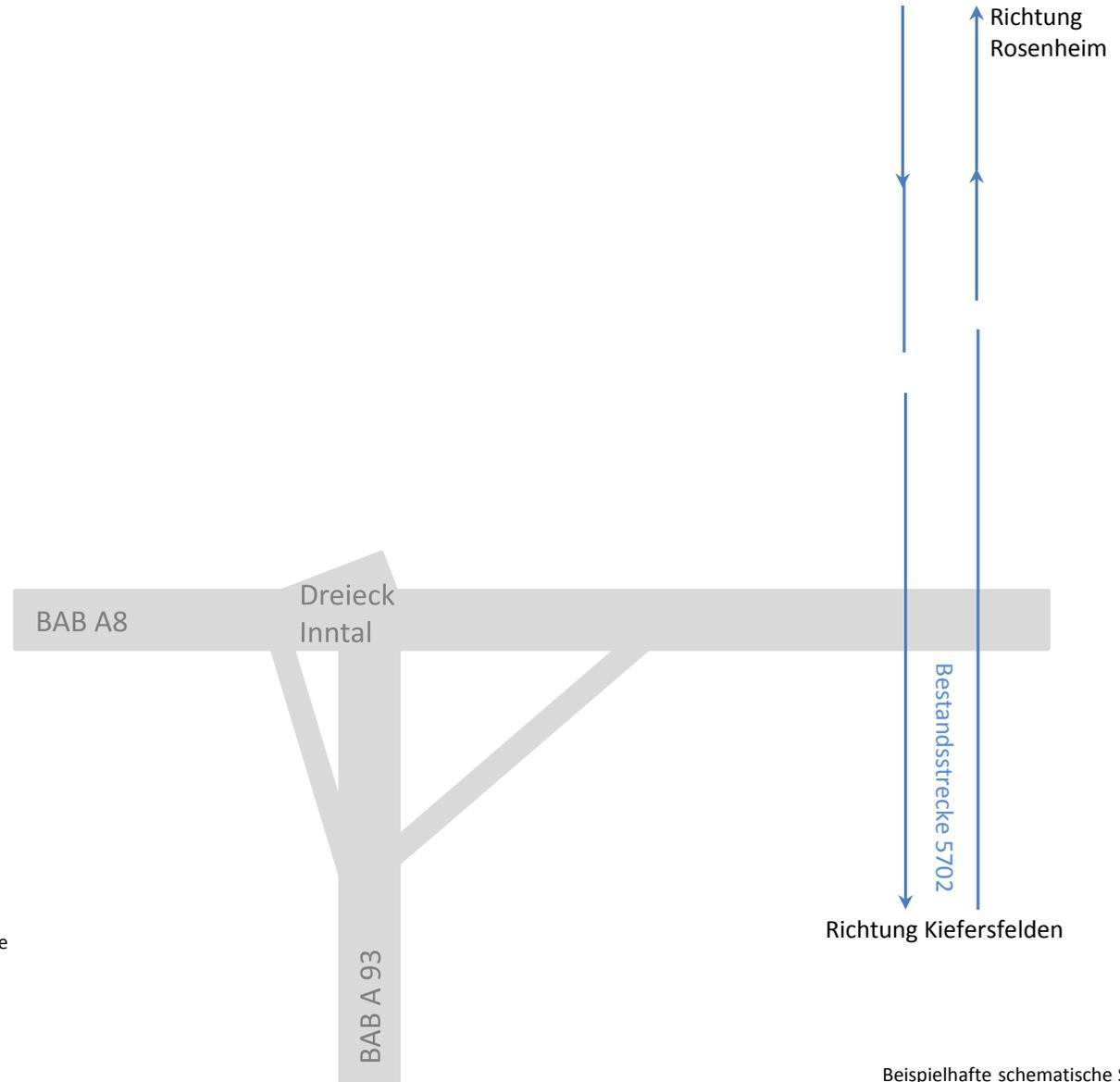
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

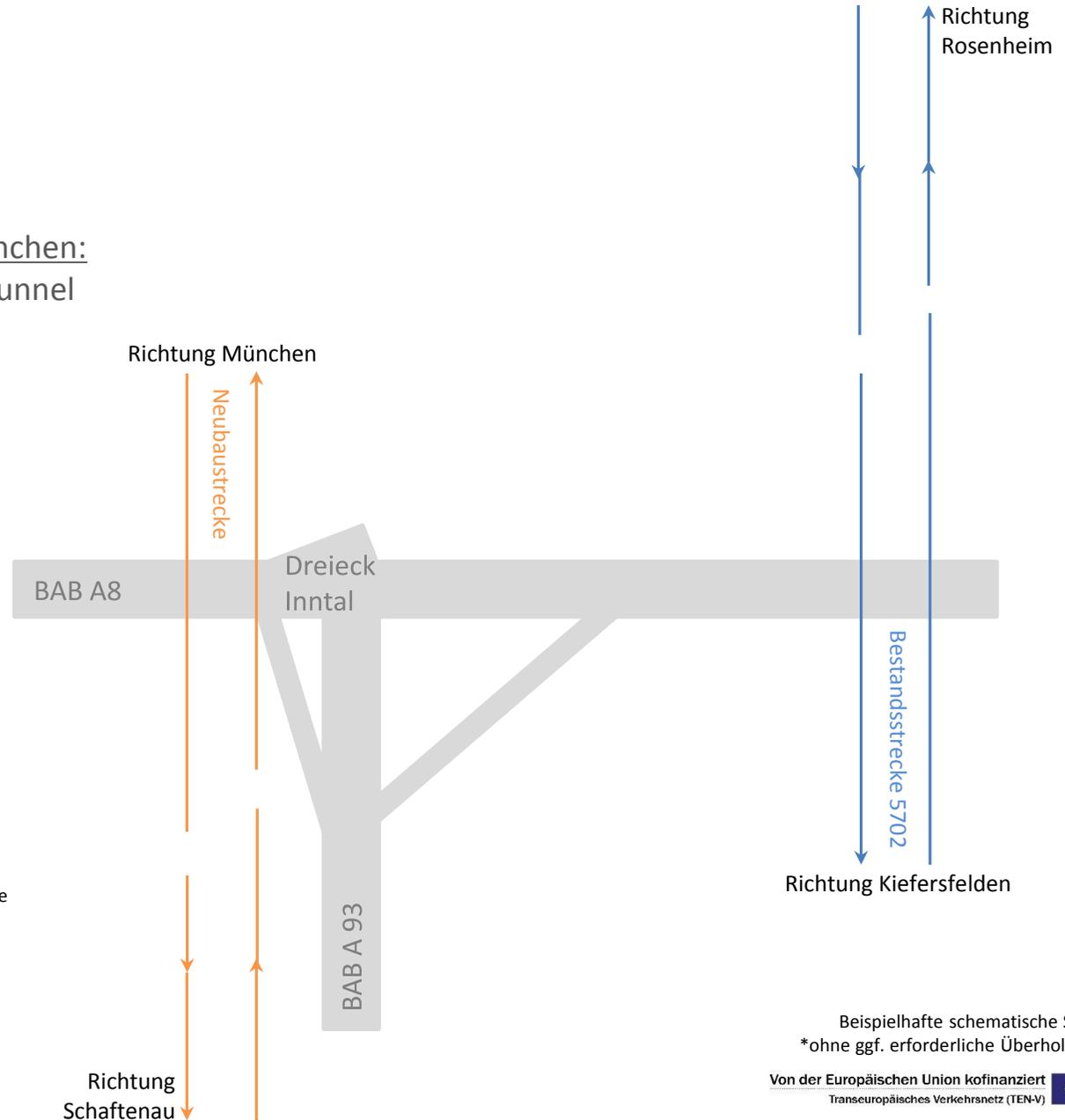
Anbindungen Pang

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



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung
Schaftenau:
Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang

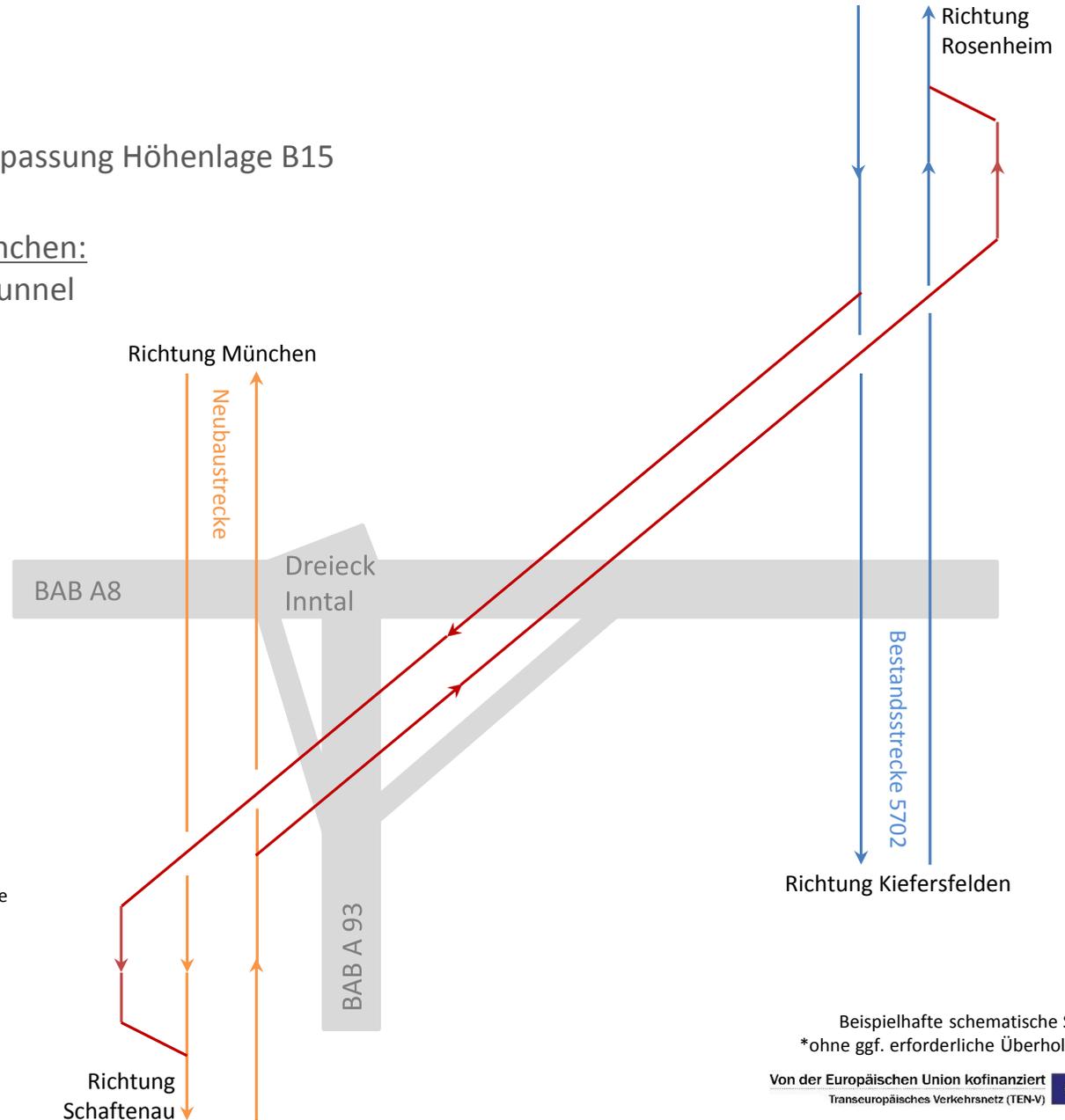
- 2 Varianten
- Geschwindigkeit $v=160\text{km/h}$
- Infrastrukturanpassungen, u.a. Anpassung Höhenlage B15

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



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung
Schaftenau:
Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang

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

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

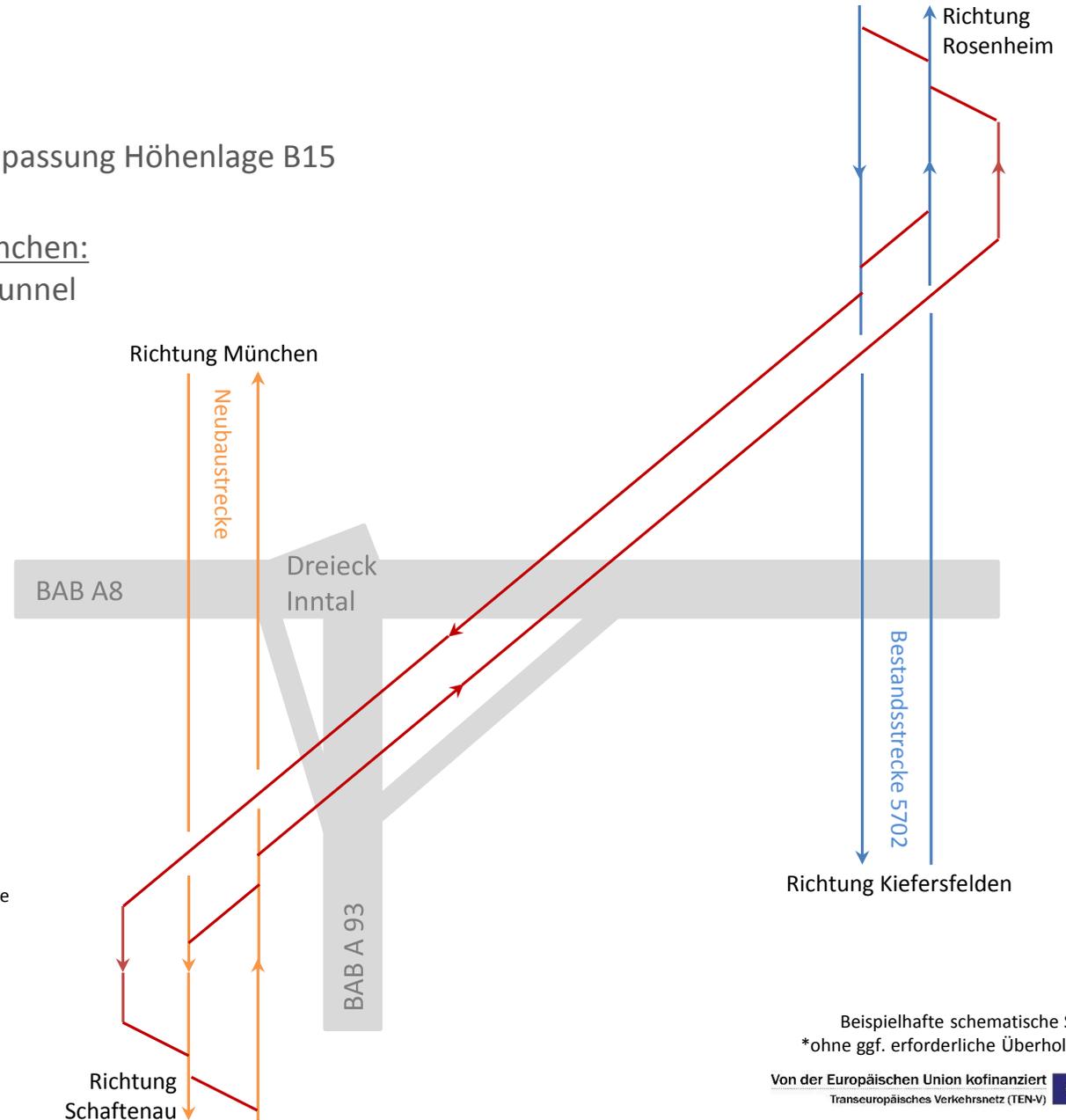
Variante Kolbermoor West, Variante Tunnel Kolbermoor, Variante Kolbermoor Ost



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:

Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang

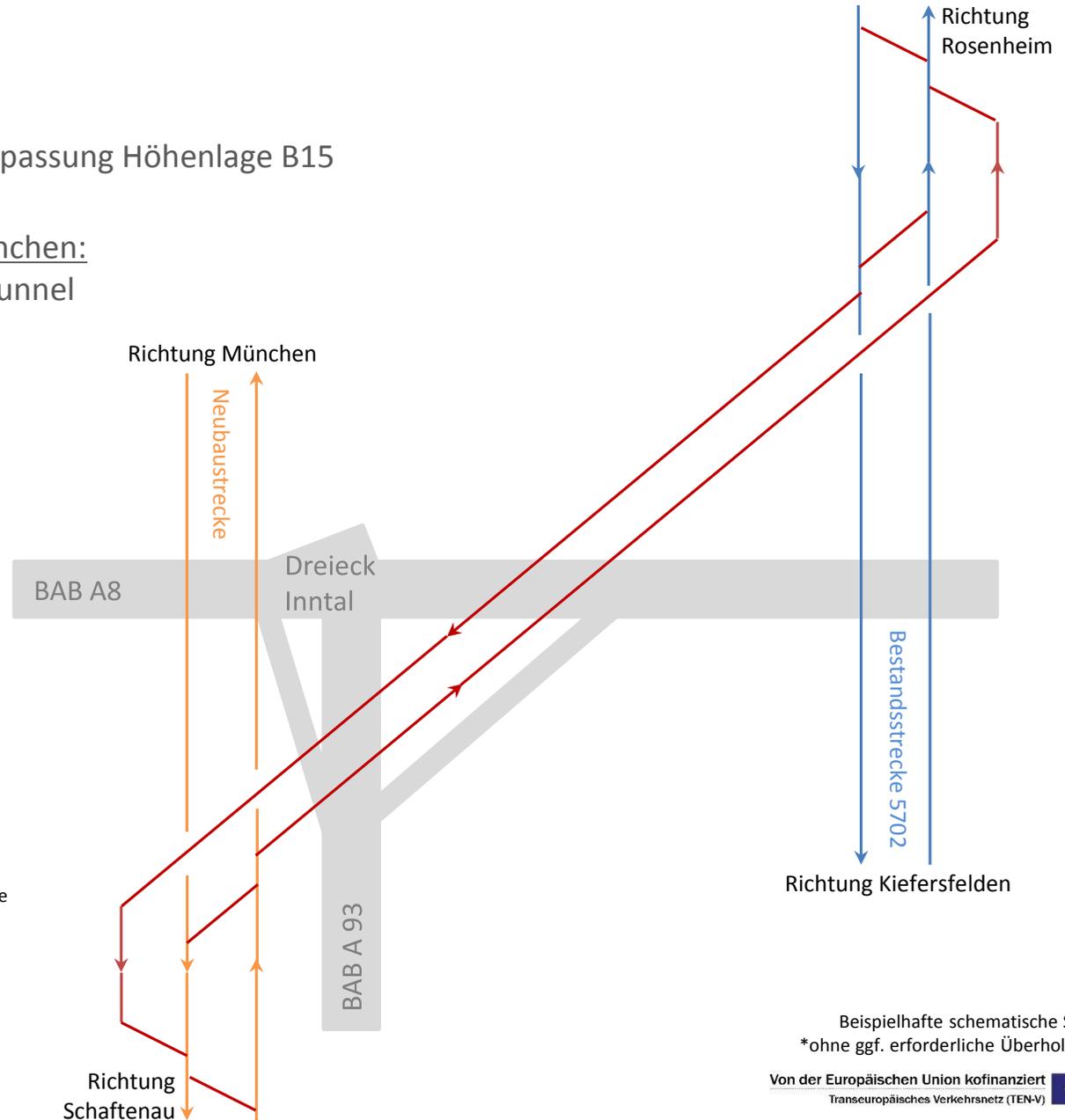
- 2 Varianten
- Geschwindigkeit v=160km/h
- Infrastrukturanpassungen, u.a. Anpassung Höhenlage B15

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



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung
Schafftenau:
Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang

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

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

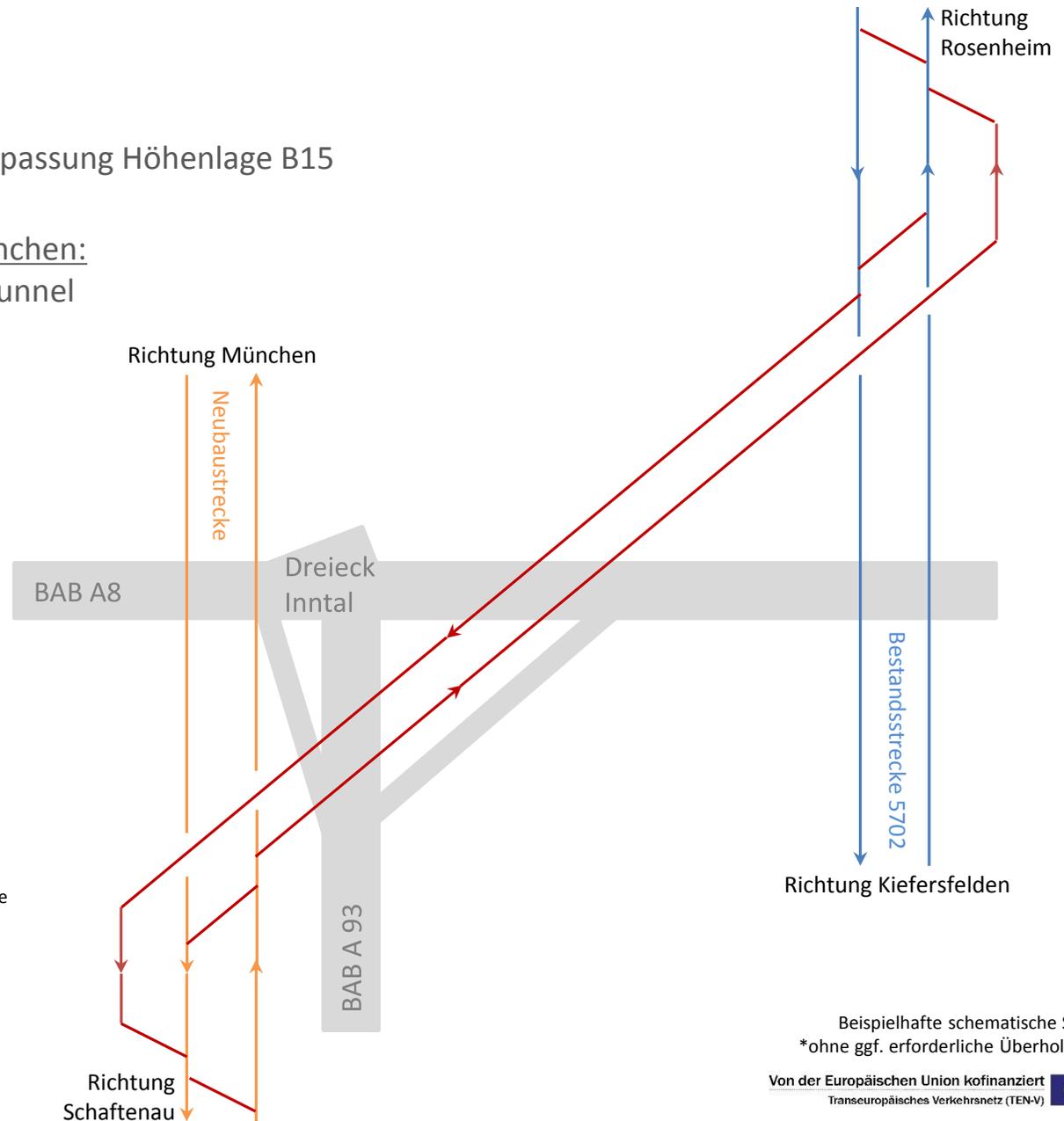
Variante Kolbermoor West, Variante Tunnel Kolbermoor, Variante Kolbermoor Ost



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

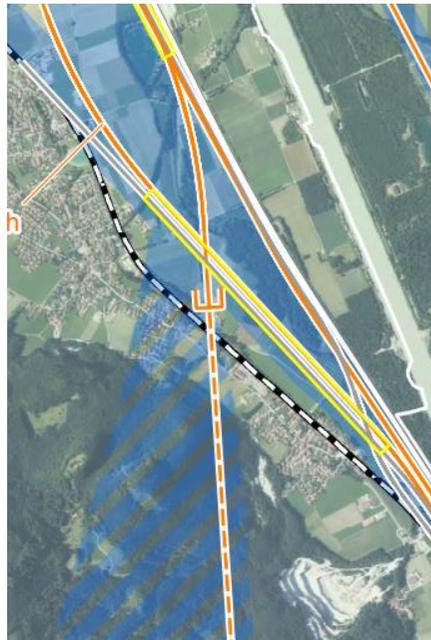
Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:

Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

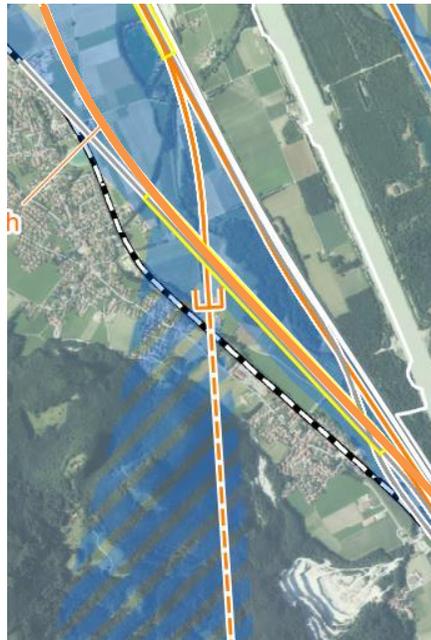


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

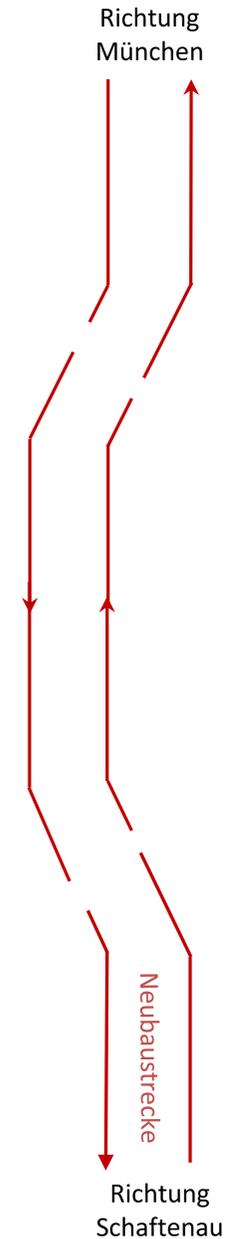
Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

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



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

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



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

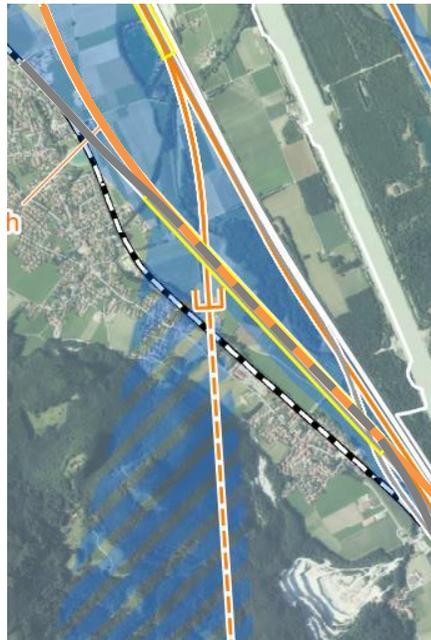
Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

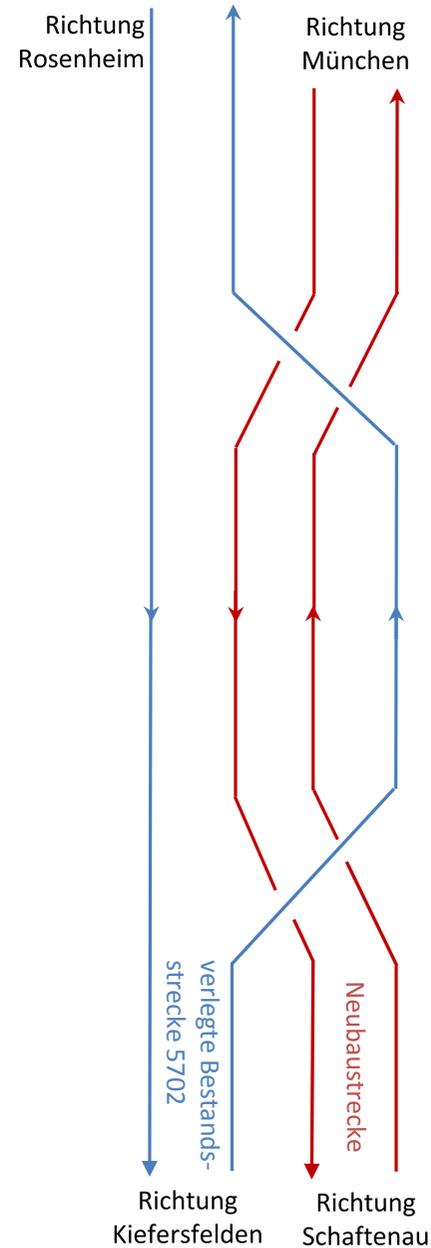
Variante Griesenbach, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schaftenau:

Variante Tunnel Nußberg, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



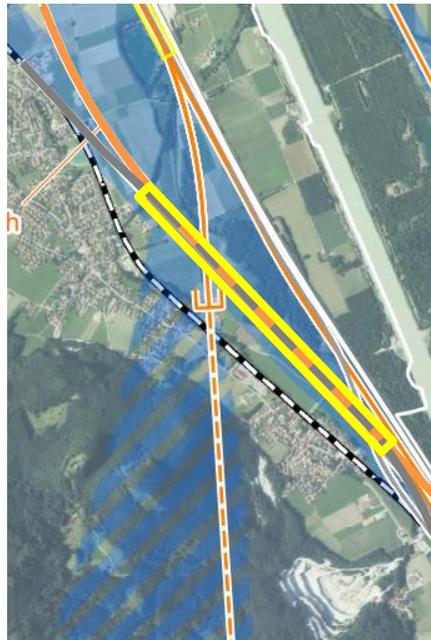
Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

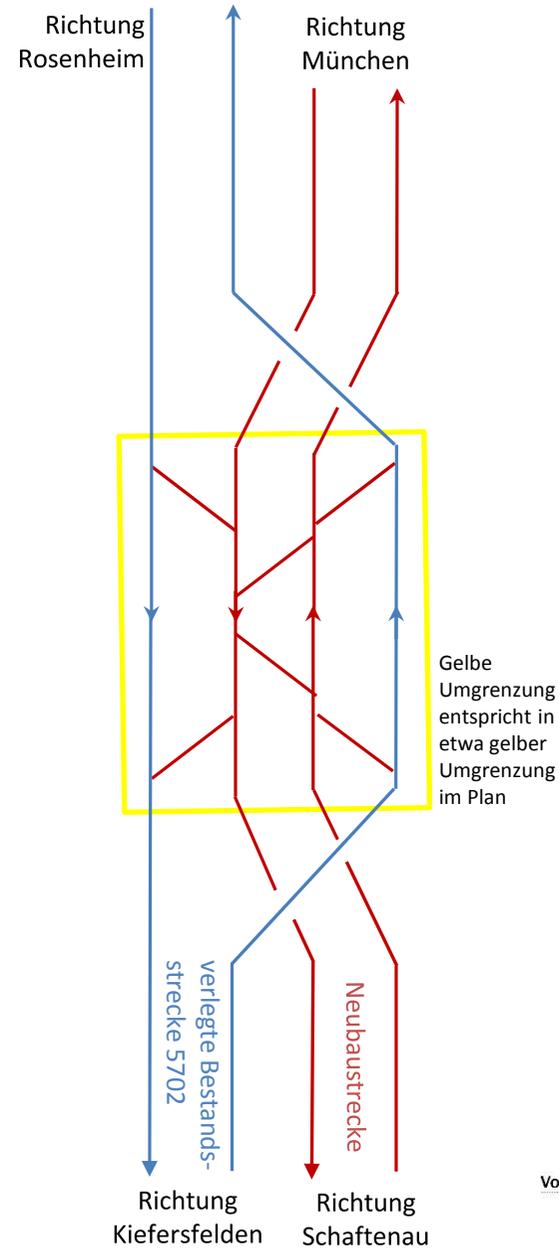
Variante Griesenbach, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schaftenau:

Variante Tunnel Nußberg, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

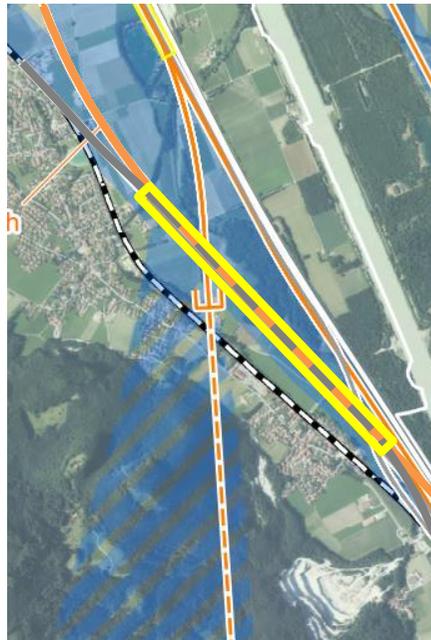
Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

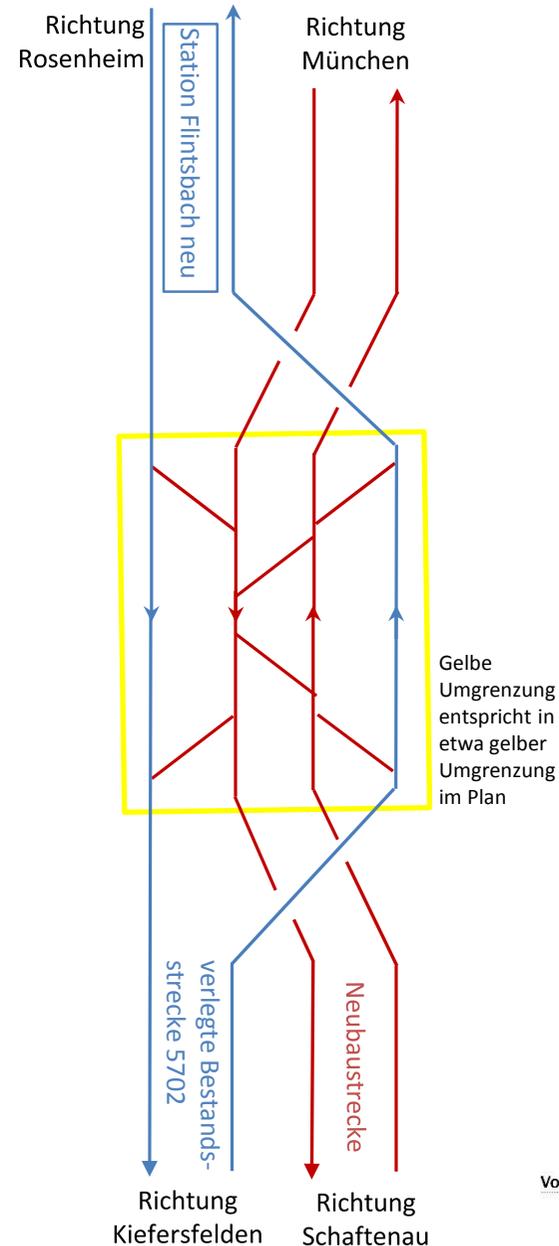
Variante Griesenbach, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

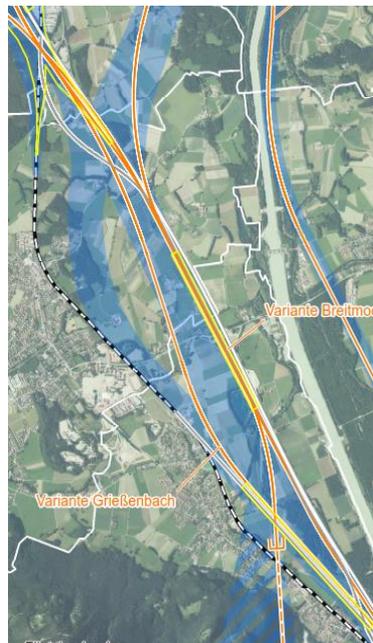
Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußberg, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

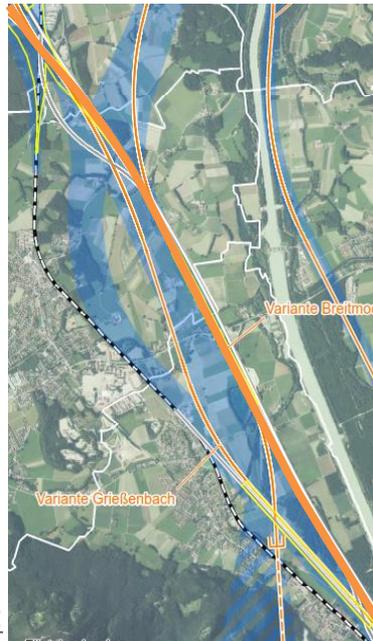


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

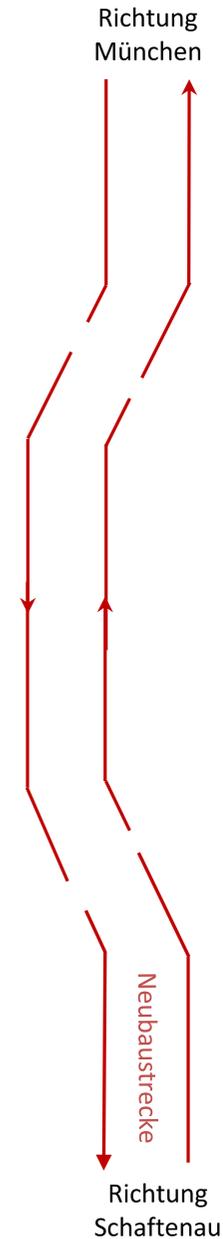
Zugehörige Grobtrassen Richtung München:
Variante Taigscheid, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige
Grobtrassen
Richtung Schafftenau:

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



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

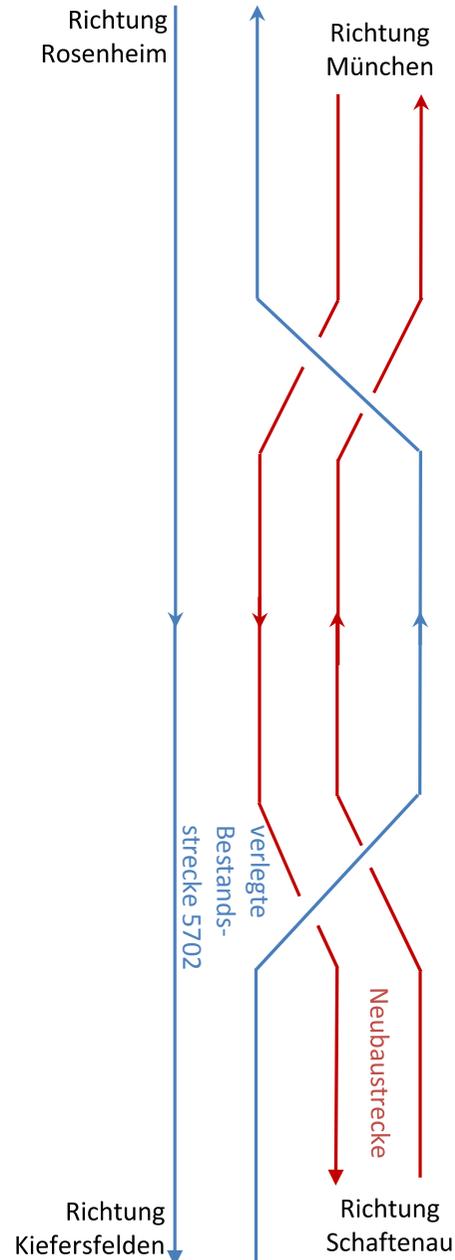
- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Brannenburg

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



Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

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

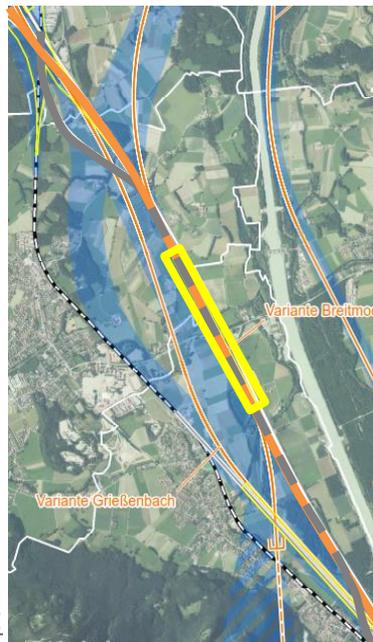


Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Brannenburg

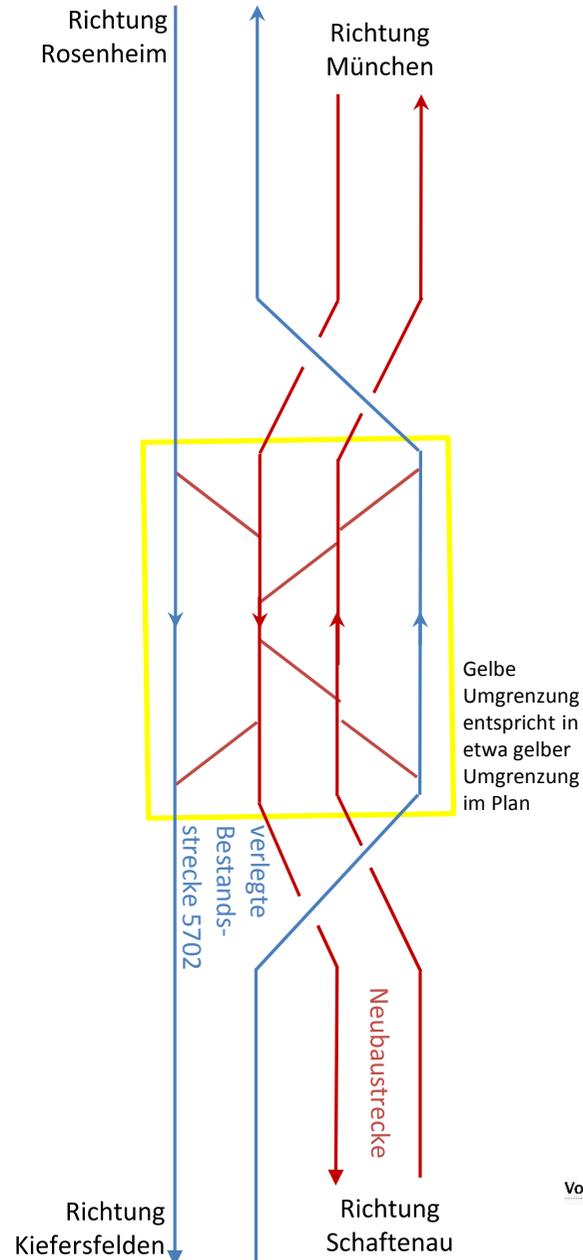
Zugehörige Grobtrassen Richtung München:
Variante Taigscheid, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

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



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

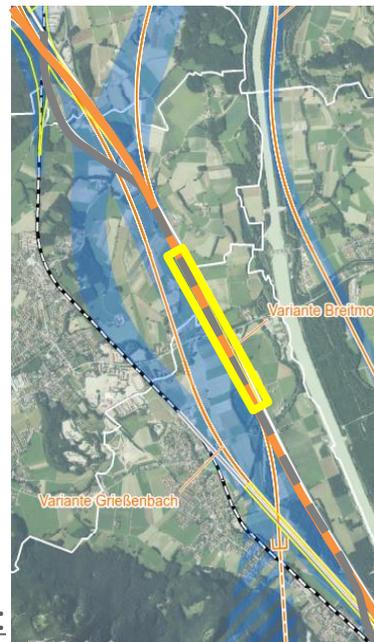
Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

Variante Taigscheid, Varianten Bundesautobahn

Nord, Variante Bad Feilnbach

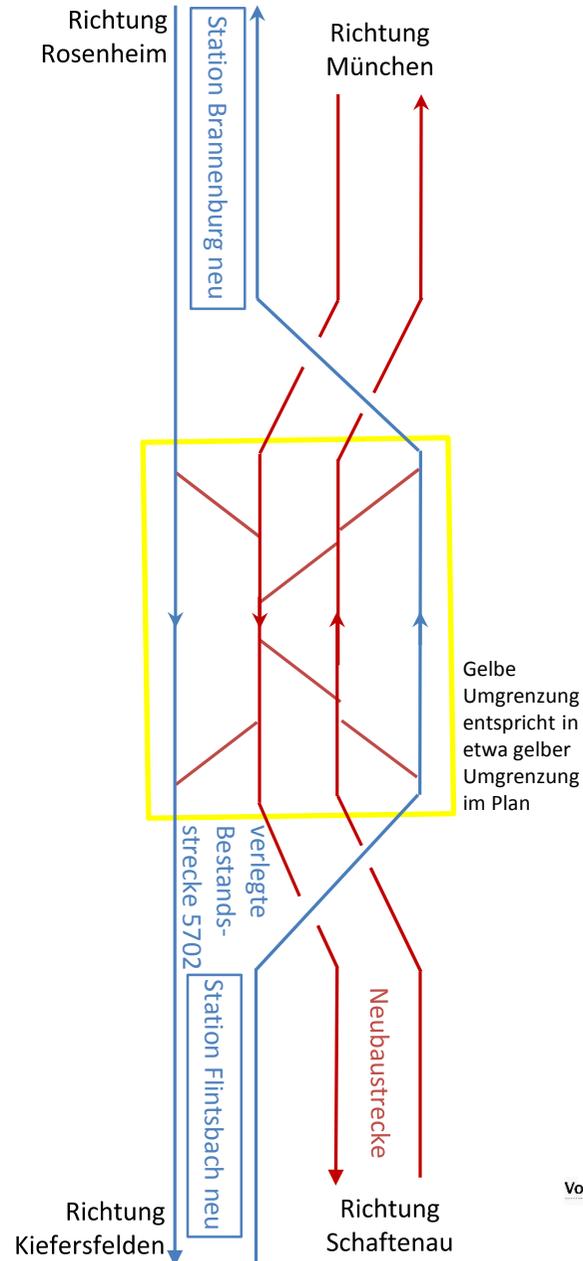


Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen

Richtung Schafftenau:

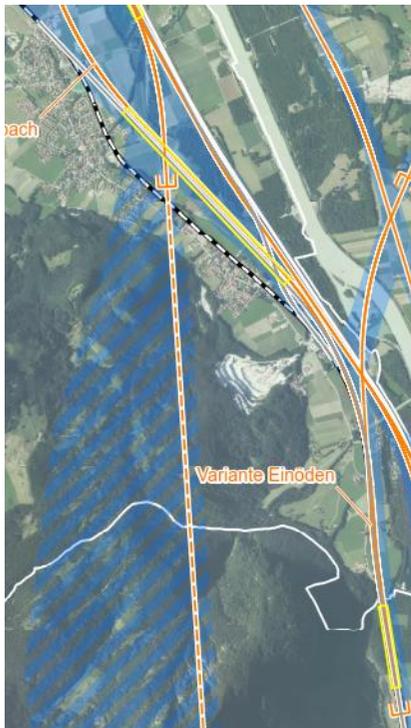
Variante Tunnel Nußberg, Variante Tunnel Jochstein, Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



Gelbe Umgrenzung entspricht in etwa gelber Umgrenzung im Plan

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

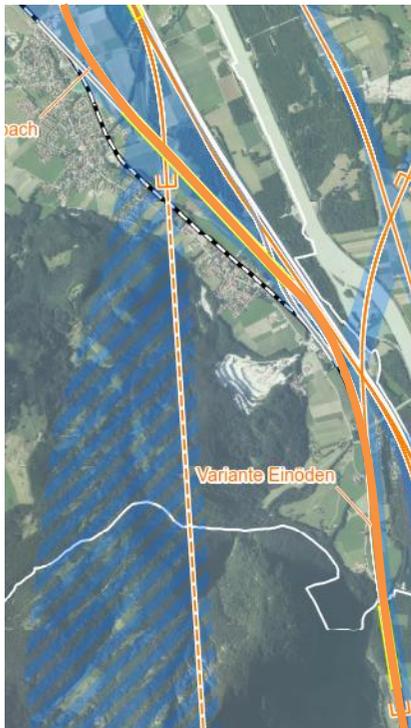


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

Zugehörige Grobtrasse Richtung München:
Variante Griesenbach



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

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

Richtung
München

Neubaustrecke
Richtung
Schaftenau

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

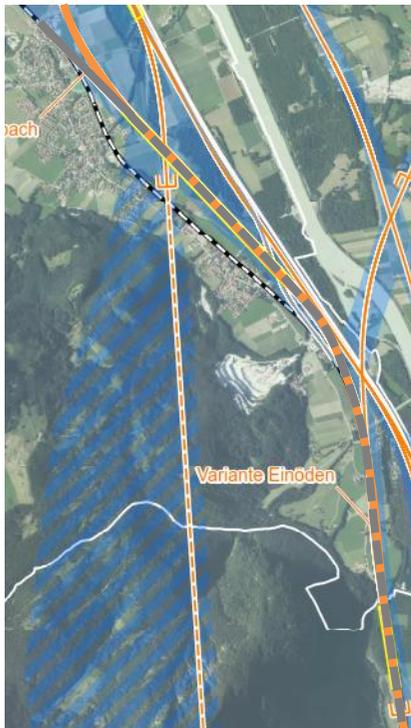
Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach

Zugehörige Grobtrasse Richtung München:

Variante Griesenbach

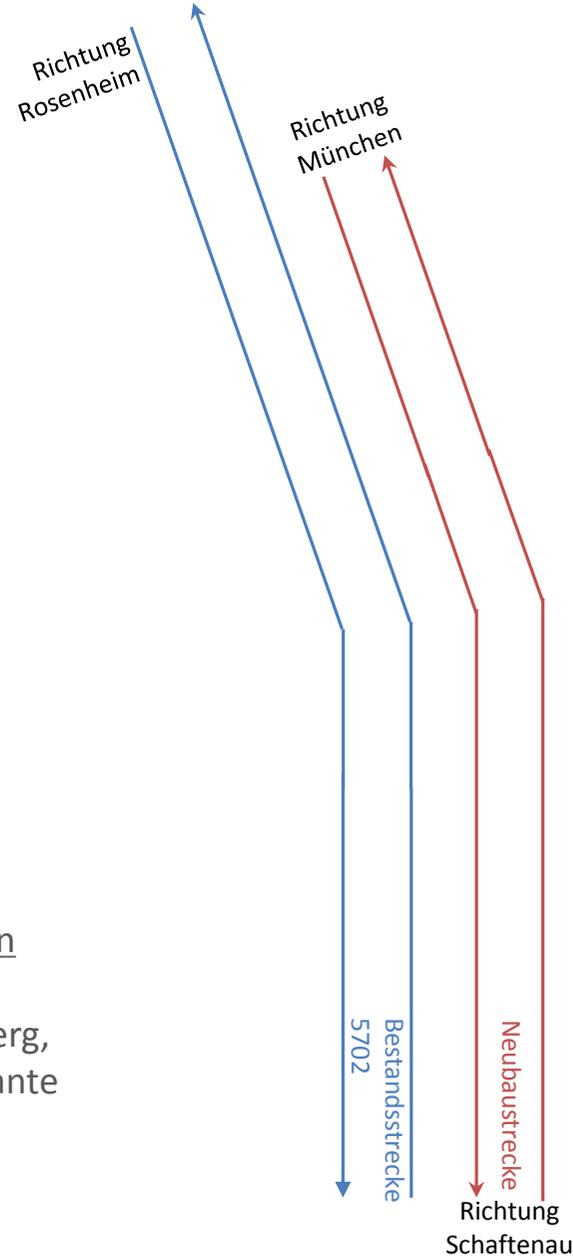


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen

Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußberg,
Variante Einöden, Variante
Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

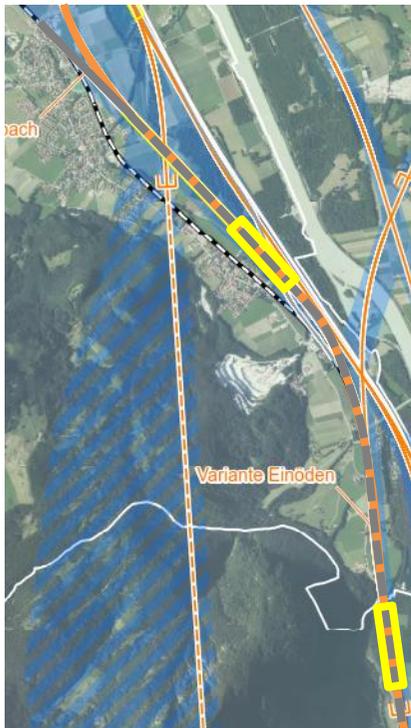
Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach

Zugehörige Grobtrasse Richtung München:

Variante Grießenbach

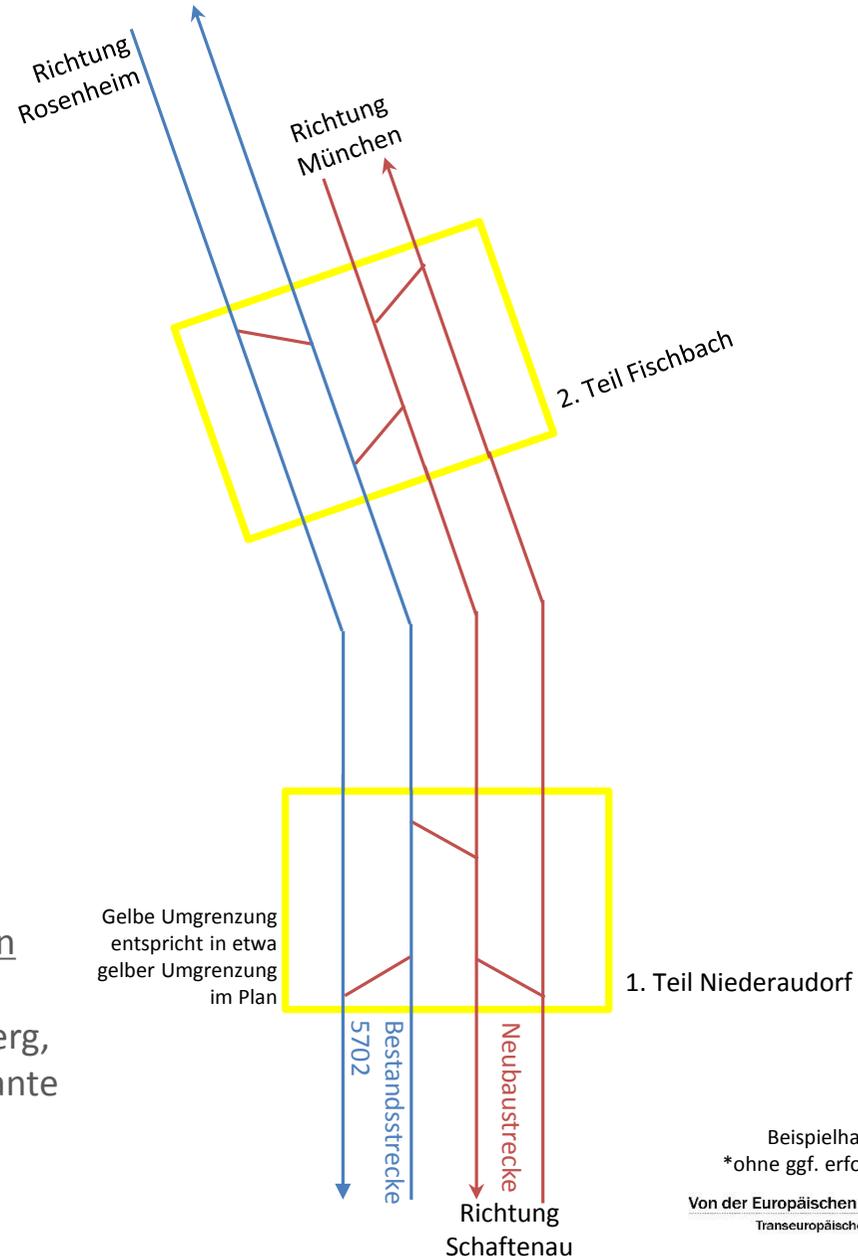


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen

Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußlberg,
Variante Einöden, Variante
Bundesautobahn Süd



Gelbe Umgrenzung
entspricht in etwa
gelber Umgrenzung
im Plan

1. Teil Niederaudorf

2. Teil Fischbach

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

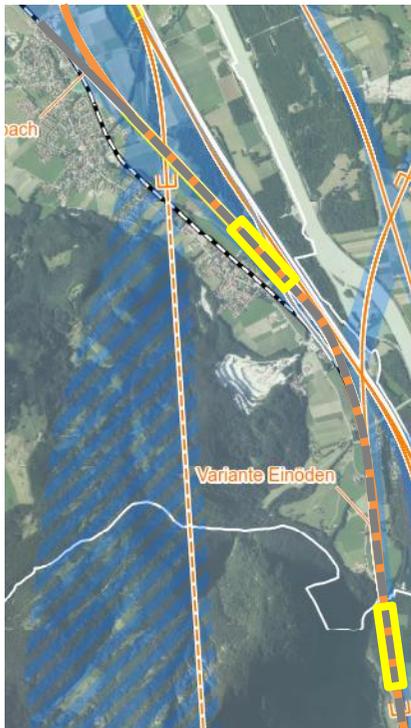
Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Zugehörige Grobtrasse Richtung München:

Variante Griesenbach

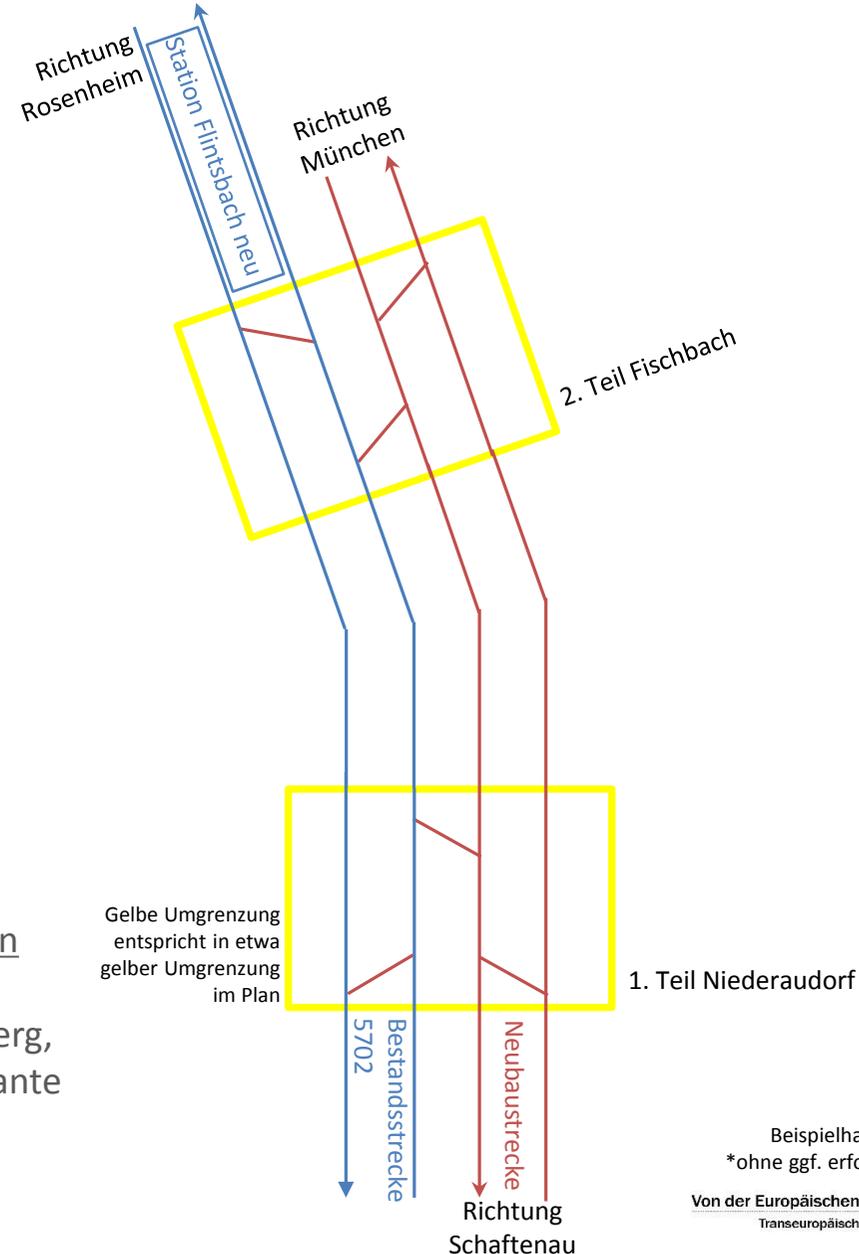


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen

Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußlberg,
Variante Einöden, Variante
Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

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

Grobtrassen-Entwicklung

Erste weitere Vorschläge aus der Region

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



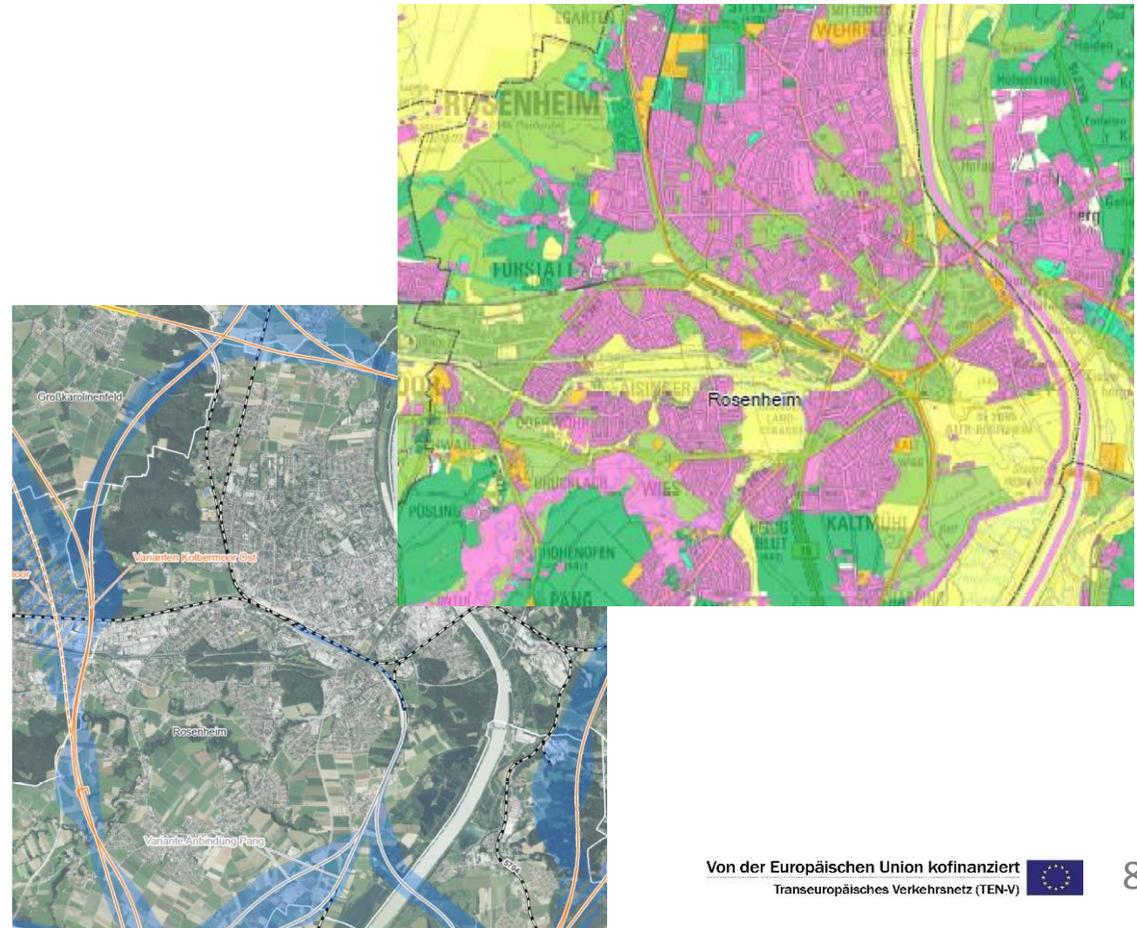
Grobtrassen-Entwicklung

Erste weitere Vorschläge aus der Region

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

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

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



Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

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

Ausblick

Diskussion der Grobtrassenentwürfe

- ❖ Nächster Forentermin: **26. September, vrstl. 16.00-18.00 Uhr**
- ❖ Inhalte des September-Forum:
 - Rückmeldungen der Forenmitglieder
 - Weitere, ergänzende Informationen zu den Grobtrassenentwürfen
 - Klärung weiterer offener Fragen
- ❖ Planung der Termine und Vorgehensweise bis Ende des Jahres:
 - Nächster Forentermine: 26. Sept. 2018
 - Weitere Forentermine: 24. Okt. 2018, 28. Nov. 2018, 23. Jan. 2019

Zur Info: Grundlagenkarten, Raumwiderstandskarten und Grobtrassenentwürfe sind aktuell auf

www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM