

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen und erweiterten Planungsraum

PROTOKOLL

Thema: **22. Sitzung des Regionalforums**

Datum und Uhrzeit: 14. Dezember 2020,
14:00 – 16:00 Uhr

Ort: Online, MS Teams

TeilnehmerInnen (ohne Titel)	<p>Regionale Vertreter:</p> <p>Alexander Baumgartner (Amt der Tiroler Landesregierung) Georg Dudek (INNTAL Gemeinschaft e.V.) Daniel Hoheneder (Kreisheimatpfleger Rosenheim) Peter Kasperczyk (BUND Rosenheim) Gerhard Kippes (Landratsamt Rosenheim) Christian Loos (VCD Bayern) Günther Polz (ProBahn Rosenheim) Patrick Schönauer (Wirtschaftskammer Tirol) Josef Steingraber (Bayerischer Bauernverband)</p> <p>Bürgermeister:</p> <p>Helmut Cybulska (Baudezernent Rosenheim) Andreas Ehrenstrasser (Bürgermeister Langkampfen) Bernd Fessler (Bürgermeister Großkarolinenfeld) Georg Huber (Bürgermeister Samerberg) Stefan Lederwascher (Bürgermeister Flintsbach) Andreas März (Oberbürgermeister Rosenheim) Sepp Oberauer (Bürgermeister Nußdorf) Christoph Vodermaier (Bürgermeister Riedering)</p> <p>Projektteam und Moderation:</p> <p>Martin Eckert (IPBN) Ralf Eggert (ifok) Manuel Gotthalmseder (DB Netz AG) Peter Hofer (ÖBB Infrastruktur AG)</p>
---------------------------------	--

	Tim Huß (ifok) Peter Kölbach (ÖBB Infrastruktur AG) Franz Lindemair (Deutsche Bahn AG) Sven Madlung (DB Netz AG) Matthias Neumaier (DB Netz AG) Bernd Reiter (DB Netz AG) Rebecca Ruhfaß (ifok) Sabine Volgger (clavis)
--	--

Agenda

1. Begrüßung
2. Verabschiedung Protokoll
3. Bericht aus dem Gemeindeforen
4. Aktuelle Informationen
 - Raumordnungsverfahren
 - Sonstiges
5. Blick in die Planungswerkstatt
 - Blick auf Höhenverläufe aller fünf Varianten
 - Blick auf ausgewählte Höhenverläufe
 - Erkenntnisse Bereich Großkarolinenfeld
6. Fragen und Diskussion
7. Abschluss und Termine

1. Begrüßung

Moderator Ralf Eggert begrüßt, auch im Namen der Moderatorin Sabine Volgger, die Teilnehmenden des Regionalforums zur 22. Sitzung. DB-Projektleiter Christian Tradler und ÖBB-Projektleiter Peter Kölbach begrüßen ebenfalls die Anwesenden.

Ralf Eggert gibt technische Hinweise zur Nutzung von MS Teams und stellt die Agenda vor.

2. Verabschiedung Protokoll

Für das Protokoll der 21. Sitzung des Regionalforums am 5. Oktober 2020 gibt es keine Änderungen. Das Protokoll ist somit abgenommen.

3. Bericht aus den Gemeindeforen

Sabine Volgger berichtet aus den Sitzungen der Gemeindeforen des Gemeinsamen Planungsraums (GPR). In diesen sei es insbesondere um gemeindebezogene Fragen wie beispielsweise dem Bodendenkmal Gletscherchliff, die Verknüpfungsstelle Reischenhart oder den Höhenverlauf der blauen Trasse in Neubeuern gegangen. Die letzten beiden Themen seien von den Forumsgliedern durchaus kontrovers diskutiert worden. In einigen Foren sei der Wunsch nach detaillierten Planungen ausgedrückt worden. Diese lägen allerdings noch nicht vor, da die Planungen sich noch in einem früheren Stadium befänden. In anderen Foren sei man sehr zufrieden mit dem aktuellen Stand der Planungen gewesen.

Ralf Eggert berichtet, dass es in den gut besuchten Gemeindeforen des Erweiterten Planungsraums (EPR) ebenfalls zu detaillierten Diskussionen gekommen sei, aus denen zahlreiche Vorschläge hervorgingen. Diese seien protokolliert worden. Vorausgesetzt, die entsprechende Variante würde die Vorzugsvariante, würden diese bei der Detailplanung vertieft diskutiert. Der thematische Fokus des Blicks in die Planungswerkstatt habe bei den Höhenverläufen gelegen. Außerdem seien beide Gemeindeforen bei einem gemeinsamen Termin nochmals über den Kriterienkatalog informiert worden.

4. Aktuelle Informationen

Raumordnungsverfahren

Christian Tradler berichtet, dass das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens noch nicht vorläge. Die Regierung von Oberbayern arbeite mit Hochdruck am Verfahren. Aufgrund zahlreicher Stellungnahmen werde das Ergebnis aber erst zu Beginn des Jahres 2021 erwartet. Weiter berichtet er, dass die Untervariante der Variante Blau/Violett, die eine Trassenführung durch Großkarolinenfeld vorgesehen habe, ausgeschieden sei und auch im Raumordnungsverfahren nicht mehr berücksichtigt werde. Hintergrund seien erhebliche Betroffenheiten und kaum zu realisierende Infrastrukturanpassungen, die mit dieser Untervariante einher gingen. Die Untervariante, die eine Trassenführung nördlich von Großkarolinenfeld vorsehe, werde weiterhin geprüft.

Sonstiges

Christian Tradler berichtet, dass auch der planungsbegleitende Dialog im Planungsraum Grafing-Großkarolinenfeld voranschreite. Bei einer Planungswerkstatt im Sommer hätten die Mitglieder des Dialogforums des Neubauabschnitts Grafing-Großkarolinenfeld einen Kriterienkatalog erarbeitet. Dieser wurde auf einer zweiten Sitzung am 16. November 2020 vorgestellt. Außerdem sei der Planungsablauf und die weiteren Planungsschritten erörtert und diskutiert worden.

Peter Kölbach berichtet von der mündlichen Verhandlung zur Umweltverträglichkeitsprüfung im Abschnitt Kundl / Radfeld -Schaftenau, die online stattgefunden habe und konstruktiv verlaufen sei. Die ÖBB erwarte den Bescheid zur UVP-Grundsatzgenehmigung im Frühjahr 2021.

Ralf Eggert sagt, dass zu Beginn des nächsten Jahres zwei Informationsveranstaltungen geplant seien. Eine Informationsveranstaltung werde die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens zum Gegenstand haben, sobald diese vorlägen. Hierzu könne entweder die Bezirksregierung selbst einladen oder die Bahn. Die andere Informationsveranstaltung thematisiere die Bewertungsmethode im Trassenauswahlverfahren.

5. Blick in die Planungswerkstatt

Sabine Volgger stellt die heutigen Blicke in die Planungswerkstatt vor, welche anschließend von Planer Martin Eckert (IPBN) erläutert werden.

Blick auf die Höhenverläufe aller fünf Trassen

Martin Eckert stellt die Höhenverläufe der Varianten Gelb, Türkis, Blau, Violett mit unterbrochenem Tunnel, Violett mit durchgehendem Tunnel und Oliv vor. Die in der Präsentation auf den Folien 10-15 dargestellten Höhenverläufe seien 10-fach überhöht, um Höhenunterschiede optisch wahrnehmbar zu machen.

Ein Mitglied fragt zur Variante Gelb, ob das ähnliche Höhenniveau von Neubaustrecke und Autobahn südlich der Verknüpfungsstelle Reischenhart bereits fixiert sei oder ob Änderungen im Höhenverlauf möglich seien.

- Martin Eckert antwortet, die Variante versuche eine geländenahe Trassenführung zu gewährleisten. Kleinere Änderungen von wenigen Metern könne es bei den Höhenverläufen in den weiteren Planungen noch geben.

Ein Mitglied fragt, wie bei der Variante Türkis die Autobahn überquert werden solle.

- Martin Eckert antwortet, dass die Neubaustrecke die Autobahn BAB A8 auf der Höhe der heutigen Staatsstraße St 2010 überqueren solle. Diese müsse dafür verlegt werden.

Variante Blau/Violett: NBS nördlich Großkarolinenfeld

Als ersten Blick in die Planungswerkstatt stellt Martin Eckert Untersuchungen im Bereich der Varianten Blau und Violett vor. Der Höhenverlauf sei maßgeblich davon abhängig, ob der Inn über- oder unterquert werde, weshalb mit Hilfe von Grenzwertbetrachtungen drei unterschiedliche Varianten aufgezeigt sowie die Genehmigungs- und Realisierungsrisiken der Konfliktbereiche bewertet würden. Zwei Varianten würden eine Inn-Unterquerung betreffen, die dritte eine Inn-Überquerung. Ausgewählte Konfliktbereiche seien auf Folie 17 dargestellt.

Die erste Variante betrachte eine Unterquerung des Inns in möglichst geringer Tieflage, um im Anschluss schnellstmöglich Richtung Bahnhof Ostermünchen anzusteigen. Die Konfliktbereiche seien im Längenschnitt auf den Folien 19 und 20 kartiert und auf den Folien 21 bis 23 bewertet. Zu Beginn der Überlegungen stehe das Baugebiet östlich des Inns, das aufgrund der relativ hohen Überdeckung mit einem bergmännischen Tunnel unterquert werden könne. Beim Inn selbst reiche die Überdeckung dafür aber nicht aus, was einen Tunnel in offener Bauweise notwendig mache. Dies sei technisch schwierig zu realisieren und verbunden mit erheblichen bauzeitlichen Eingriffen in den Inn als Fließgewässer mit entsprechenden Umweltauswirkungen. Daher seien die Realisierungs- und Genehmigungsrisiken hoch. Im weiteren Verlauf treffe die Neubaustrecke auf die B15, die leicht angehoben werden müsse. Ein Genehmigungsrisiko läge wieder beim Gasspeicher Inzenham vor, da Störfälle, unabhängig vom Höhenverlauf, Auswirkungen auf die Sicherheit des Bahnbetriebs haben könnten. Ein hohes Genehmigungs- und Realisierungsrisiko liege bei der DB-Strecke 5700 vor. Um diese zu unterqueren, müsse die Bestandsstrecke mehrere Meter angehoben werden. Die längerfristige Sperrung der Bestandsstrecke führe zu erheblichen bauzeitlichen, verkehrlichen und betrieblichen Einschränkungen. Auch beim Konfliktbereich der neuen B15 liege ein Genehmigungsrisiko vor, da die Höhenanpassung der Straße einen Umbau weiterer Verkehrsinfrastruktur notwendig mache. Technisch lösbar sei dagegen die Unterquerung der Staatsstraße 2080, die gegebenenfalls leicht angehoben werden müsse, sowie die Verlegung derselben Staatsstraße gut ein Kilometer weiter. Zuvor müsse die Rott überquert werden, was ein Genehmigungsrisiko mit sich bringe. Schließlich seien beim Bau einer Brücke bauzeitliche eventuell auch permanente Eingriffe in das Fließgewässer nicht auszuschließen. Im weiteren Verlauf müsse der Riederbach zweimal gequert werden. Während bei der ersten Querung ein Brückenbau voraussichtlich ohne Eingriffe in das Fließgewässer zu realisieren sei, könne dies für die zweite Querung nicht ausgeschlossen werden, was ein Genehmigungsrisiko mit sich bringe. Umfangreiche Baumaßnahmen brächten die Anpassung der Bestandsstrecke auf einer Länge von etwa 1,7 Kilometern sowie eine Verlegung des Bahnhofs Ostermünchen in einen Einschnitt oder Trog von bis zu 8 Metern Tiefe mit sich. Die Anpassung der Bestandsstrecke sei notwendig, um die Verknüpfungsstelle und den Bahnhof in dieser Tieflage neu anordnen zu können. Aufgrund der dadurch bedingten bauzeitlichen Betriebseinschränkungen läge hier ein Genehmigungs- und Realisierungsrisiko vor. Technisch lösbar seien voraussichtlich die Querung der Staatsstraße 2358 sowie zwei weitere Querungen der Staatsstraße 2080 mit Hilfe neuer Eisenbahnbrücken. Die Staatsstraße 2358 müsse dafür im Kreuzungsbereich abgesenkt werden. Im Fazit lasse sich feststellen, dass die untersuchte Variante teils erhebliche Genehmigungs- und Realisierungsrisiken mit sich bringe.

Im Anschluss stellt Martin Eckert auf den Folien 25 bis 31 die zweite Variante der Unterquerung vor. Zentral sei dabei die Frage gewesen, ob die Konfliktbereiche 5 (DB-Strecke 5700) und 6 (B15 neu) mit einer Unterquerung der Bahntrasse bzw. der Straße gelöst werden könnten. Die Unterquerung des Baugebiets östlich des Inns sowie des Inns selbst sei dabei gleich. Die Konfliktbereiche 3 bis 6 würden unterquert. Die Tieferlegung würde die in der ersten Variante aufgezeigten Probleme lösen. Allerdings würde sie die oberflächigen Kiesschichten durchbrechen und die Tunnel- und Trogbauwerke würden Seeton liegen, in dem die Standsicherheit fraglich sei. Vom Höhenverlauf sei die Variante möglich, von der Bautechnik stelle der Seeton

aber ein Realisierungsrisiko dar. Im Anschluss müsse die Trasse möglichst steil ansteigen, um den Bahnhof Ostermünchen zu erreichen. Allerdings reiche die Steigung nicht aus, um die Gewässer zu überqueren, weshalb sie unterquert werden müssten. Die erforderlichen Tunnelbauwerke würden auch hier im Seeton liegen. Im Falle der Rott und des Riederbachs (erste Unterquerung) müsse der Tunnel sogar in offener Bauweise errichtet werden, was bauzeitliche und möglicherweise auch permanente Eingriffe in ein Fließgewässer mit sich bringe. Neben dem Realisierungsrisiko sei daher auch ein hohes Genehmigungsrisiko zu verzeichnen. Die zweite Unterquerung des Riederbachs sei voraussichtlich technisch lösbar, da sie außerhalb der Seetonablagerungen läge und die Überdeckung für einen bergmännischen Tunnel ausreiche. Im weiteren Verlauf Richtung Ostermünchen komme man mit der Gradienten in 15 bis 30 Meter Tiefe unter Gelände an. Die Absenkung der DB-Strecke 5510, die schon bei der ersten Variante aufgrund erheblicher bauzeitlicher, verkehrlicher und betrieblicher Einschränkungen ein Realisierungs- und Genehmigungsrisiko darstellte, gestalte sich bei dieser Variante so schwierig, dass der Konflikt voraussichtlich nicht lösbar sei. Hinzu kämen Einschränkungen des Abflusses der Moosach, einem weiteren Eingriff in Fließgewässer. Die Unter-/Überquerung der Staatsstraßen sei dagegen grundsätzlich lösbar. Lediglich im Konfliktbereich 15 liege aufgrund größerer Infrastrukturanpassungen, der Notwendigkeit einer zu ändernden Verkehrsführung und zusätzlicher Betroffenheiten ein Genehmigungsrisiko vor. Zusammenfassend seien auch bei dieser Variante teils erhebliche Genehmigungs- und Realisierungsrisiken zu verzeichnen, die auch voraussichtlich nicht lösbare Konflikte beinhalte.

Ein Mitglied sagt, es gebe Planungen, den Güterverkehr auf der DB-Bestandsstrecke zu führen sowie die Strecke nach Wasserburg zweigleisig auszubauen. Es fürchtet, dass bei einer Realisierung der Variante die anderen Maßnahmen technisch unmöglich gemacht würden, und fragt, inwieweit andere Planungen im Eisenbahnnetz berücksichtigt worden seien.

- Martin Eckert antwortet, dass die Anbindung der Neubaustrecke an die DB-Bestandsstrecke 5700 nach Mühldorf nicht Gegenstand des Planungsauftrags sei.
- Christian Tradler ergänzt, dass die Anbindung an die Strecke nach Mühldorf nicht berücksichtigt werde. Diese befände sich nicht im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP). Komme die Strecke in den vordringlichen Bedarf, entscheide das Bundesverkehrsministerium über das weitere Vorgehen und gegebenenfalls einer Anpassung der Aufgabenstellung. Da man von der Genehmigungsplanung noch weit entfernt sei, werden mit der gegenwärtigen Planung noch keine Fakten geschaffen, die eine Anpassung der Aufgabenstellung ausschliesse.

Martin Eckert fährt auf den Folien 32-39 mit den Untersuchungen zur Inn-Überquerung fort. Dabei würden Straßen, Schienen und Gewässer in möglichst geringer Höhe überquert. Die Konfliktbereiche seien die gleichen, die Bewertungen zur technischen Lösbarkeit und Genehmigungsfähigkeit wichen aber deutlich voneinander ab. So löse eine Brücke über den Inn mit Übergang in einen Tunnel östlich des Inns Betroffenheiten beim Baugebiet östlich des Inns aus, was ein Genehmigungsrisiko mit sich bringe. Durch das Brückenbauwerk reduzierten sich aber bautechnische Schwierigkeiten sowie Eingriffe in das Fließgewässer gegenüber einer

offenen Tunnelbauweise, wodurch auch das Genehmigungsrisiko sinke. Im weiteren Verlauf könne man mit Eisenbahnbrücken die B15, die DB-Strecke 5700 und die B15neu überqueren. Für die Trassenführung im Gefahrenbereich des Gasspeichers Inzenham bleibe das Genehmigungsrisiko bestehen. Auch die zweifache Querung der Staatsstraße 2080 sowie die Überquerung von Rott und Riederbach sei voraussichtlich technisch lösbar, auch wenn der Baugrund für die Eisenbahnbrücken hier ungünstig sei und die Staatsstraße baulich angepasst werden müsse. Bei der zweiten Querung des Riederbachs liege ein Genehmigungsrisiko vor, da bauzeitliche und permanente Eingriffe nicht ausgeschlossen werden könnten. Beim Konfliktbereich der DB-Strecke 5510 sowie der Verknüpfungsstelle und dem Bahnhof Ostermünchen blieben umfangreiche Infrastrukturanpassungen einschließlich der Auslösung von Betroffenheiten und bauzeitlichen Einschränkungen des Bahnbetriebs nicht aus, allerdings sei das Realisierungs- und Genehmigungsrisiko geringer als bei den Varianten, bei denen die Gradienten durch die Inn-Unterquerung tieferläge. Die Überquerungen der Staatsstraßen 2358 und 2080 seien durch Eisenbahnbrücken voraussichtlich technisch lösbar, wenn auch mit einer Verlegung der Staatsstraße 2358 verbunden.

Zusammengefasst seien die Realisierungs- und Genehmigungsrisiken bei der Inn-Überquerung deutlich geringer als bei beiden Varianten der Inn-Unterquerung. Daher werde im Trassenauswahlverfahren nur noch die Variante mit einer Überquerung des Inns weiterverfolgt

Ein Mitglied fragt, wie man sich die Höhenentwicklung im Bereich der Inn-Querung und den anschließenden vier Kilometern Richtung Ostermünchen vorstellen müsse, und mögliche Lärmhotspots mit Blick auf Lärmschutzmaßnahmen vorstellen müsse.

- Martin Eckert antwortet, dass die Schienenoberkante im Bereich des Inns möglichst geringgehalten werden solle, um auf dem Inn-Damm einen Wartungsweg einrichten zu können. Daher brauche es eine Höhe von 6,5 Metern. Im weiteren Verlauf bewege sich die Gradienten in Richtung der Staatsstraße 2080 in einem Höhenkorridor von etwa fünf bis zehn Metern.

Weiter verweist Martin Eckert auf die Folien 40 bis 42 und die Erkenntnisse der vergangenen Sitzung zur Untervariante mit Streckenführung durch Großkarolinenfeld, die erhebliche Konflikte, Realisierungs- und Genehmigungsrisiken ausgewiesen hätten.

Mit der Variante „NBS nördlich Großkarolinenfeld (mit Überquerung des Inns)“ gebe es eine Alternative, die weniger bzw. geringere Betroffenheiten und Realisierungsrisiken hervorrufe. Daher dränge sich ein Trassenverlauf mit einer Verknüpfungsstelle im Bahnhof Großkarolinenfeld nicht auf und werde daher nicht weiterverfolgt. Die Variante „NBS nördlich Großkarolinenfeld (mit Überquerung des Inns)“ werde im Trassenauswahlverfahren weiterverfolgt.

Variante Türkis: Bereich Mangfalltal – Ostermünchen

Im folgenden Blick in die Planungswerkstatt beantwortet Martin Eckert anhand eines Beispiels der türkisen Variante, wie man zu einem Höhenverlauf kommt. Dabei würden zunächst

Zwangspunkte der Trasse betrachtet, die auszugsweise auf Folie 44 aufgeführt seien. Aus den Erkenntnissen der Folien 45 bis 49 ergebe sich der Höhenverlauf. Ausgehend vom Startpunkt, hier nördlich der Kreuzung der A8, könne die Dettendorfer Kalte überquert und die Strecke mit minimalen Damm- und Einschnittshöhen geländenah trassiert werden. Die Minimierung der Damm- und Einschnittshöhen wäre ein Planungsziel für den gesamten Streckenverlauf. Die Überquerung der Staatsstraße 2078 gelänge ohne Veränderungen an der Straße. Danach würde das Mangfalltall und die DB-Strecke 5622 überquert. Da die Mangfalltalbrücke nicht zu hoch sein sollte, der Einschnitt bzw. der Trog nördlich davon aber nicht zu tief, um keine Probleme beispielsweise mit Schichtwasser zu bekommen, sei für das Trassenauswahlverfahren ein Mittelweg gewählt worden. Bei diesem Höhenverlauf stoße die Trasse relativ genau auf die Kreisstraße RO 13, die tiefergelegt werden müsse. Mehrere Straßen müssten zwecks Unterquerung angehoben und weitere Gewässer überquert werden. Die Kreisstraße RO 19 müsse abgesenkt werden, um sie überqueren zu können. Die Kreisstraße RO 29 und weitere Straßen müssten dagegen angehoben werden, um sie unterqueren zu können. Etwa ab km 40 (siehe Folie 46) steige das Gelände an. Der Riederbach solle ohne Eingriffe in das Gewässer flach überquert werden. Das Gelände werde nun welliger, trotzdem werde an einer möglichst geländenahe Führung festgehalten und dafür auch kreuzende Straßen angepasst. Für die Querung der Bestandsstrecke 5510 müsse ein Kreuzungsbauwerk errichtet werden. Im Bereich des Bahnhofs sowie der neuen Verknüpfungsstelle Ostermünchen werde die Neigung der Gradienten etwas gesenkt. Ziel sei, die Gleise der Neubaustrecke und der Bestandsstrecke auf gleiche Höhe für die Weichen zu bringen und die Längsneigung für die Bahnsteige möglichst gering zu halten. Im weiteren Verlauf seien die Querung von Straßen sowie die Überquerung der Moosach grundsätzlich machbar. Als Fazit zeige sich, dass unter der Berücksichtigung aller Zwangspunkte eine genehmigungsfähige Trassenführung möglich sei.

Variante Blau: VKN Niederaudorf-BAB – Neubeuern

Im Anschluss erläutert Martin Eckert auf den Folien 50 bis 54 die Überlegungen zum Höhenverlauf der blauen Variante von der Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB bis Neubeuern. Zentrale Herausforderungen seien hier die Kreuzung des Inns sowie der Autobahn A93. Die Trassenführung verlaufe danach östlich des Inns.

Bei der Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB müssten die Gleise der Bestandsstrecke umgelegt und ein Kreuzungsbauwerk errichtet werden. Nach der Überquerung von Autobahn und Inn einschließlich der Vogelinsel, welche auf der vergangenen Sitzung bereits erläutert worden seien, würde die Gradienten nach unten geführt, solange es Gewässer und Straßen zuließen. Der Bahndamm solle möglichst niedrig gehalten werden, weshalb auch diverse Straßen abgesenkt oder verlegt würden. Gewässer würden überquert, müssten unter Umständen aber auch umgelegt werden. Auch im Bereich der Bebauung werde eine möglichst niedrige Bahndammhöhe angestrebt. Unterm Strich sei die Entwicklung einer genehmigungsfähigen Gradienten möglich. Die Variante werde im Trassenauswahlverfahren weiterverfolgt.

Ein Mitglied merkt an, dass eine Absenkung der Staatsstraße in Nußdorf schwierig sei, da sie dem Hochwasserschutzkonzept widerspräche. Es fragt, ob entsprechende Konzepte bei der Planung beachtet würden.

- Martin Eckert antwortet, dass der Steinbach als Gewässerkreuzung berücksichtigt werde. Im Falle einer Absenkung der Staatsstraße müsse gegebenenfalls auch der Bachverlauf angepasst werden. Die Absenkung müsse eventuell mit Freiborden und Schutzmaßnahmen flankiert werden, damit die Straße im Hochwasserfall nicht überflutet werde. Die Konfliktpunkte seien bekannt. Offene Punkte würden in der Feinplanung geklärt.

Ein Mitglied fragt, ob der Gradientenverlauf nach Abschluss des Trassenauswahlverfahrens feststehe oder ob es noch zu Änderungen kommen könne.

- Martin Eckert antwortet, dass im Rahmen der nachfolgenden Planungsphasen aller Voraussicht nach Veränderungen zur Optimierung des Trassenverlaufs vorgenommen würden. Dafür müsse die Trasse aber zunächst ausgewählt werden.
- Christian Tradler ergänzt, dass die Höhenverläufe für das Trassenauswahlverfahren geplant würden und nicht mehr ins Raumordnungsverfahren eingingen.

Variante Violett: Inn-Unterquerung bei Fischbach

Martin Eckert berichtet, dass in der letzten Forenrunde des GPRs eine Idee der Mitglieder aufgegriffen worden sei. Dabei solle die Strecke länger westlich entlang der Autobahn verlaufen, bis sie die erforderliche Tiefe für einen bergmännischen Tunnel zur Inn-Querung nördlich der Vogelsinsel erreichen könne. Beim letzten Regionalforum sei die Lagetrassierung vorgestellt worden. Nun habe es Untersuchungen zum Höhenverlauf gegeben, dessen Ergebnisse auf den Folien 56 bis 59 zusammengefasst worden seien. Ausgehend von der Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB müssten im nördlichen Verlauf die umgelegte DB-Strecke 5702 sowie die BAB A93 unterquert werden. Da bei der dann notwendigen Querung von Inn und FFH-Gebiet die Überdeckung noch immer gering und der Baugrund für einen Tunnel ungünstig sei, würde die technische Realisierung als schwierig eingeschätzt. Tunnelbautechnische Sonderlösungen seien aber denkbar. Der anschließende Tunnelabschnitt würde in einem kurzen Abschnitt eine geologische Störungszone durchfahren und die Wohnbebauung in Nußdorf in relativ großer Tiefe unterqueren. Trotz offener Punkte hinsichtlich des Baugrunds sowie des Grund- und Trinkwassers sei eine entsprechende Tunnelvariante im Bereich des Möglichen und werde daher im Trassenauswahlverfahren weiterverfolgt.

6. Fragen und Diskussion

Alle bisherigen Fragen wurden in den jeweiligen Diskussionen geklärt.

7. Abschluss und Termine

Sabine Volgger berichtet, dass die nächste Forenrunde nach Abschluss des Trassenauswahlverfahrens stattfindet. Dann würden auch die Gewichtungsbögen angewandt. Für alles weitere gebe es rechtzeitige Informationen.

Ein Mitglied weist darauf hin, dass von den Mitgliedern mehrfach um ein Vergleich des Flächenverbrauchs bei den Varianten gebeten worden sei. Es werde nicht transparent und auch nicht zum Gegenstand des Planungsbegleitdialog gemacht, welche Rolle der Flächenverbrauch spiele. Bis heute seien zahlreiche Fragen zum Flächenverbrauch offen. Trotzdem solle das Trassenauswahlverfahren nun abgeschlossen werden.

- Christian Tradler antwortet, dass Daten zum Flächenverbrauch in den Raumordnungsunterlagen enthalten seien. Die Flächenbilanz, einschließlich der fachlichen Bewertung der Planer, erfolge im Trassenauswahlverfahren, das noch nicht abgeschlossen sei. Sobald die Planer fertig seien, würden die Informationen bereitgestellt und zum Gegenstand der Bewertung anhand des Kriterienkatalogs gemacht. Im Katalog sei der Flächenverbrauch als Kriterium enthalten. Die Ergebnisse könnten dann bei Bedarf diskutiert werden.
- Das Mitglied moniert, dass lediglich das fertige Ergebnis diskutiert werden könne. Besser wäre es, die Betroffenen vor Abschluss des Trassenauswahlverfahrens zu beteiligen.
- Christian Tradler erklärt, dass die Bilanzierung, die im Trassenauswahlverfahren ermittelt werde, die Voraussetzung für eine entsprechende Diskussion sei. Der Flächenverbrauch werde aktuell ermittelt und dann bereitgestellt. Die Bilanzierung des Flächenverbrauchs fließe in den Kriterienkatalog ein, der im Rahmen der Sensitivitätsanalyse anhand der Gewichtungsbögen gewichtet werde. Dies sei das Ergebnis des Trassenauswahlverfahrens, das anschließend mit den Beteiligten diskutiert werde.

Peter Kölbach, Christian Tradler, Sabine Volgger und Ralf Eggert bedanken sich für die engagierte und konstruktive Zusammenarbeit, wünschen frohe Weihnachten und einen guten Rutsch ins Jahr 2021.

Erstellt am 21. Dezember 2020

Tim Huß, ifok

Anlage

- Präsentation zur 22. Sitzung des Regionalforums am 14. Dezember 2020

22. REGIONALFORUM

14. DEZEMBER 2020, ONLINE

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER UND ERWEITERTER PLANUNGSRAUM



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union

Herzlich willkommen!

Aufgrund der Gruppengröße sind in der Online-Konferenz einige Regeln erforderlich

Bitte beachten Sie:

- **Stumm stellen** (Vermeidung von Hintergrundgeräuschen)
- **Keine Unterbrechung** des Vortrags
- **Fragerunde** am Ende jedes Blocks

- **Wortmeldung** durch Handzeichen anmelden
- Aufruf der Wortmeldungen erfolgt **chronologisch**
- **Nennen Sie Ihren Namen und Ihre Organisation** am Anfang jeder Wortmeldung
- Bei **Übertragungsproblemen**: Halten Sie Ihr E-Mail-Postfach im Auge



So sind Sie stumm gestellt
Normalzustand



So ist Ihr Mikrofon an
Bitte nur wenn Sie sprechen



Aufzeigen für Wortmeldung

Gemeindeforum

Tagesordnung 22. Sitzung

- **Begrüßung**
- Rückmeldungen zum Protokoll der 21. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Raumordnungsverfahren
 - Sonstiges
- Blick in die Planungswerkstatt
 - Höhenverläufe aller Varianten
 - Blick auf ausgewählte Höhenverläufe
 - Erkenntnisse im Bereich Großkarolinenfeld
- Fragen und Diskussion
- Ausblick

Gemeindeforum

Tagesordnung 22. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 21. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Raumordnungsverfahren
 - Sonstiges
- Blick in die Planungswerkstatt
 - Höhenverläufe aller Varianten
 - Blick auf ausgewählte Höhenverläufe
 - Erkenntnisse im Bereich Großkarolinenfeld
- Fragen und Diskussion
- Ausblick

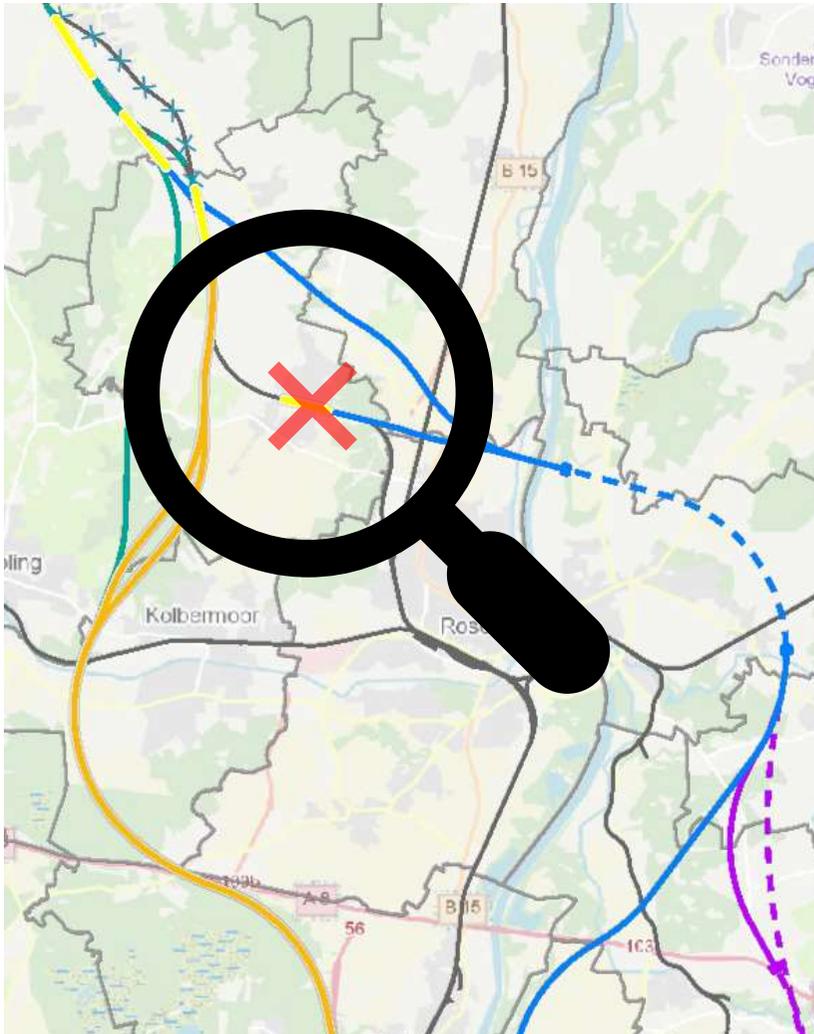
Gemeindeforum

Tagesordnung 22. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 21. Sitzung
- **Aktuelle Themen**
 - **Raumordnungsverfahren**
 - **Sonstiges**
- Blick in die Planungswerkstatt
 - Höhenverläufe aller Varianten
 - Blick auf ausgewählte Höhenverläufe
 - Erkenntnisse im Bereich Großkarolinenfeld
- Fragen und Diskussion
- Ausblick

Gemeinsamer und Erweiterter Planungsraum

Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld



- Trassenverlauf und Verknüpfungsstelle durch Großkarolinenfeld sind nicht länger Teil der Planungen (Untervarianten der Varianten Blau und Violett)
- Grundlage der Entscheidung ist ein Vergleich mit der Untervariante, die nördlich an Großkarolinenfeld vorbeiführt
- Untervariante nördlich von Großkarolinenfeld schneidet sowohl im Fachbereich „Verkehr und Technik“ als auch „Raum und Umwelt“ besser ab
- Bei einem Verlauf der NBS durch Großkarolinenfeld würden erhebliche Realisierungs- und Genehmigungsrisiken auftreten, wie z.B. umfangreiche Infrastruktur Anpassungen und Eingriffe in vorhandene Bebauung
- Untervariante ist nicht länger Teil des Raumordnungsverfahrens zwischen Tuntenhausen und Kiefersfelden

Gemeindeforum

Tagesordnung 22. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 21. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Raumordnungsverfahren
 - Sonstiges
- **Blick in die Planungswerkstatt**
 - **Höhenverläufe aller Varianten**
 - **Blick auf ausgewählte Höhenverläufe**
 - **Erkenntnisse im Bereich Großkarolinenfeld**
- Fragen und Diskussion
- Ausblick

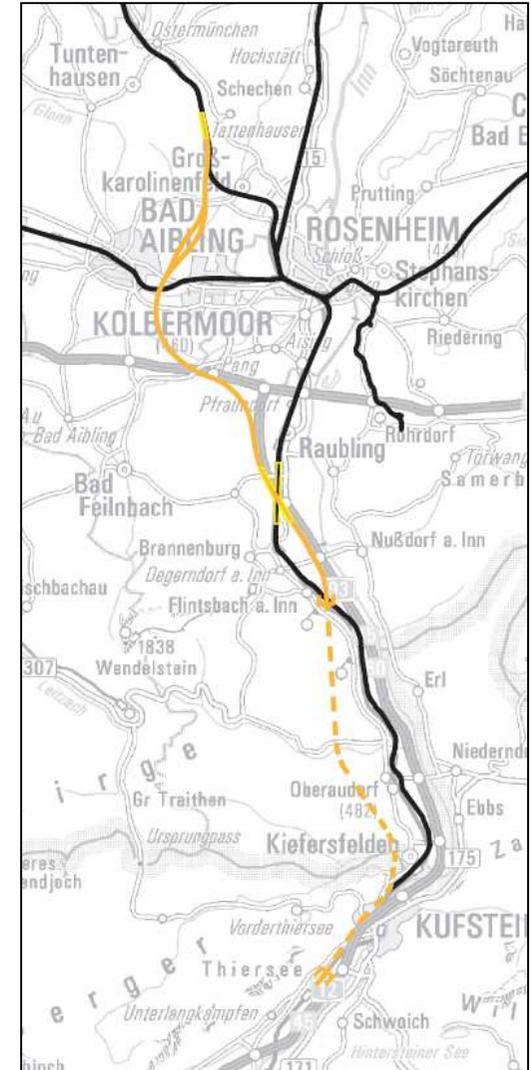
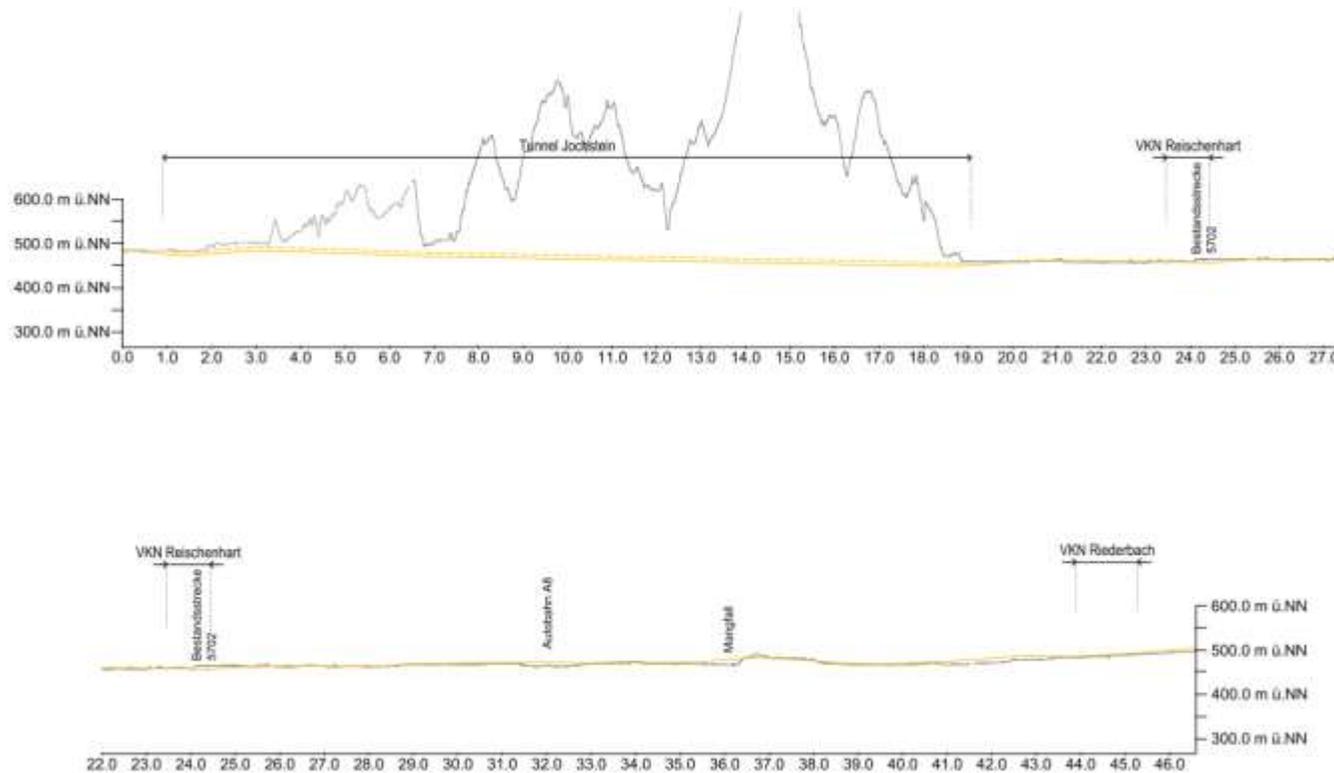
Blick in die Planungswerkstatt

- Überblick über die Höhenverläufe aller Varianten
- Varianten **Blau/Violett**, NBS nördlich Großkarolinenfeld <-> VKN Großkarolinenfeld
- Variante **Türkis**, Bereich Mangfalltal – Ostermünchen: Höhenverlauf
- Variante **Blau**, Bereich VKN Niederaudorf-BAB – Neubeuern: Höhenverlauf
- Variante **Violett**, Innquerung Fischbach bis Tunnel Steinkirchen
- Variante **Türkis**, Bereich Schaftenau – Breitmoos: Höhenverlauf
- Variante **Oliv**, Bereich Schaftenau – Niederaudorf – Reischenhart: Höhenverlauf

Blick in die Planungswerkstatt

Überblick über die Höhenverläufe aller Varianten

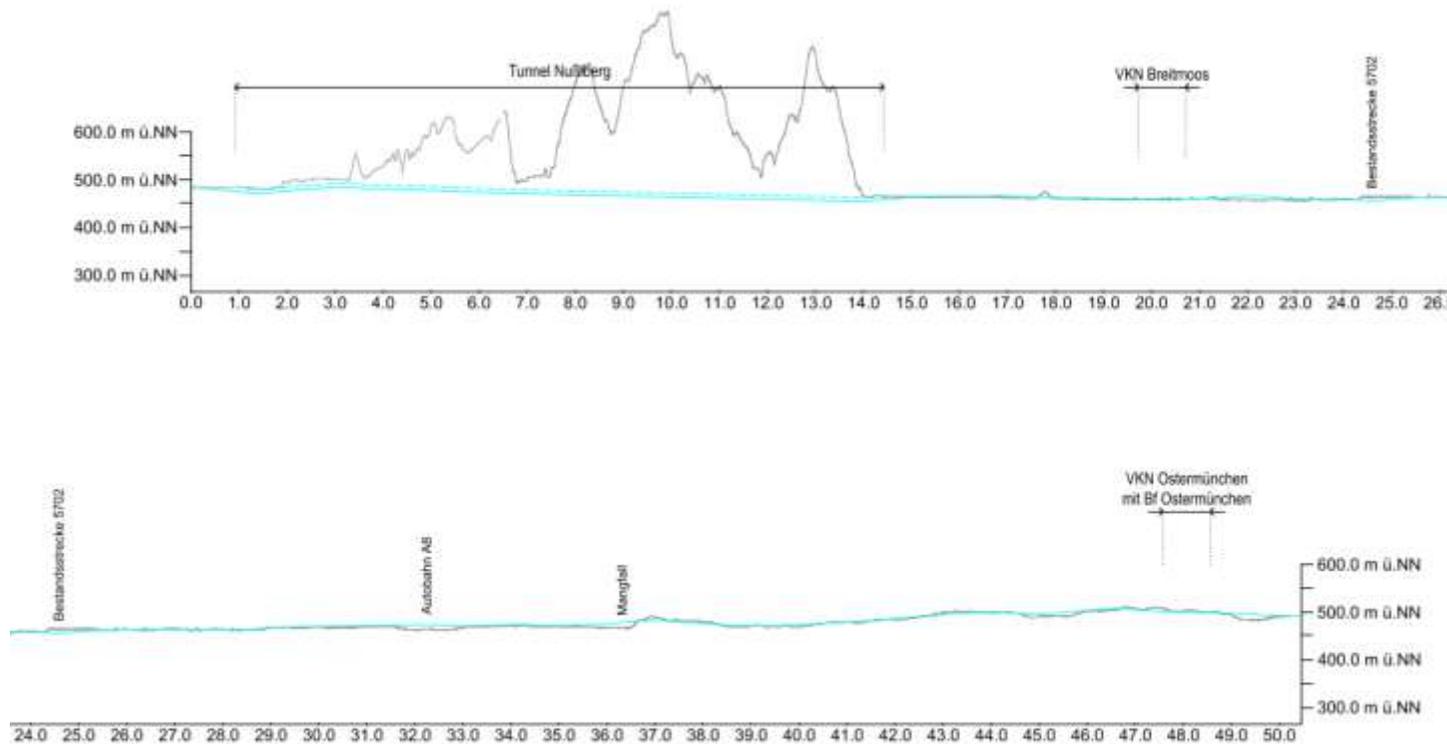
Höhenverlauf der Variante **Gelb**



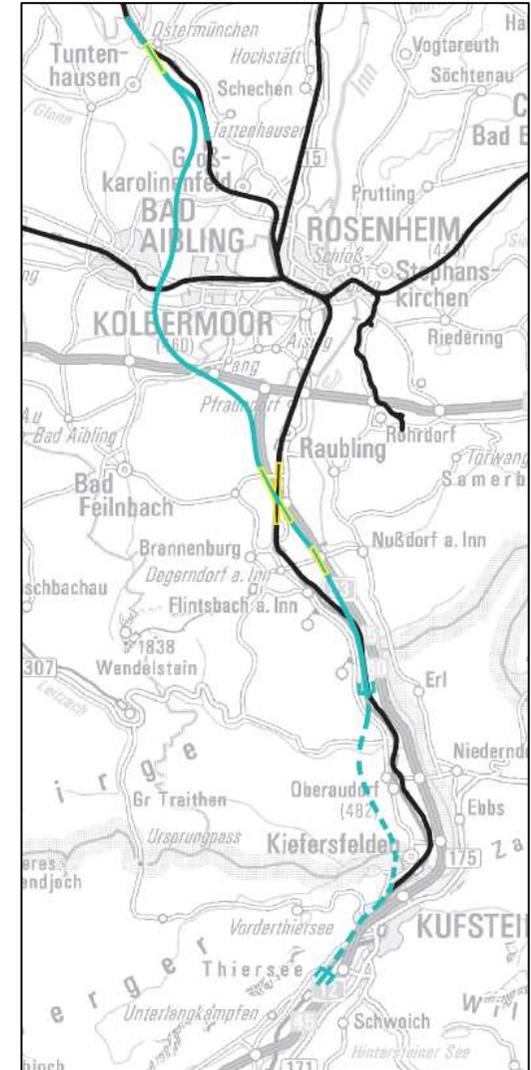
Blick in die Planungswerkstatt

Überblick über die Höhenverläufe aller Varianten

Höhenverlauf der Variante **Türkis** mit VKN Breitmoos



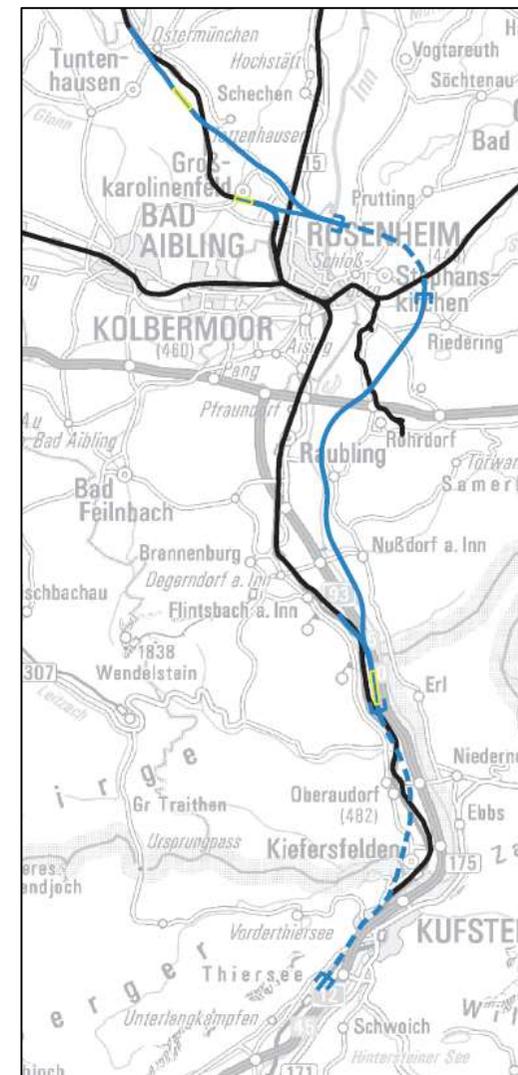
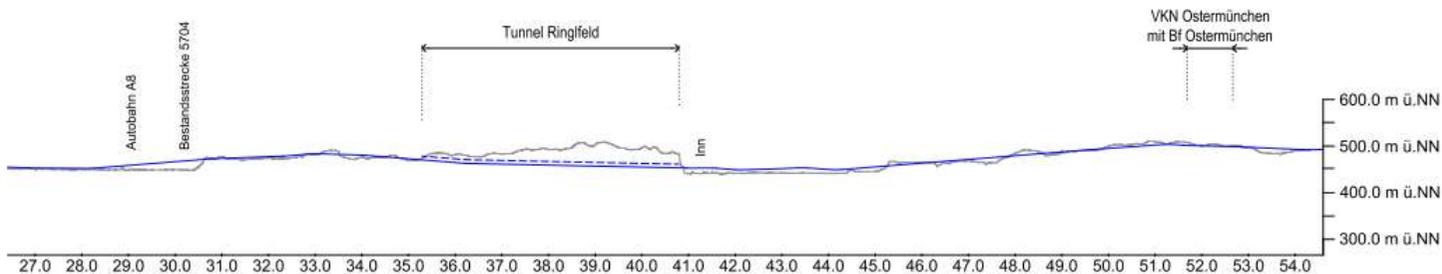
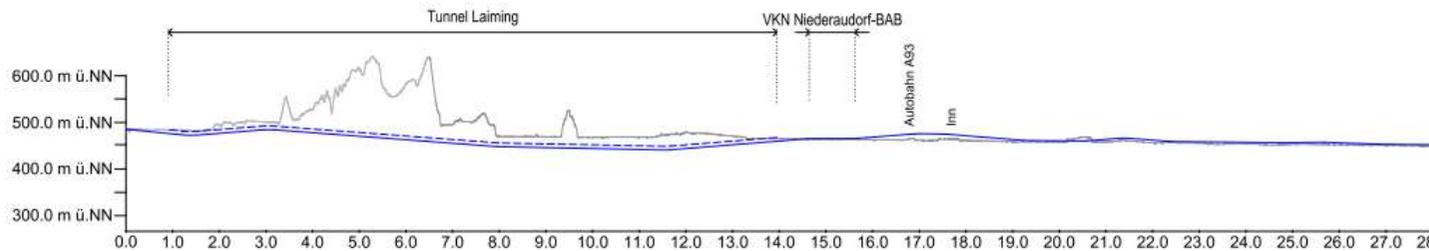
Anmerkung: Exemplarische Darstellung für die Untervariante mit der VKN Breitmoos



Blick in die Planungswerkstatt

Überblick über die Höhenverläufe aller Varianten

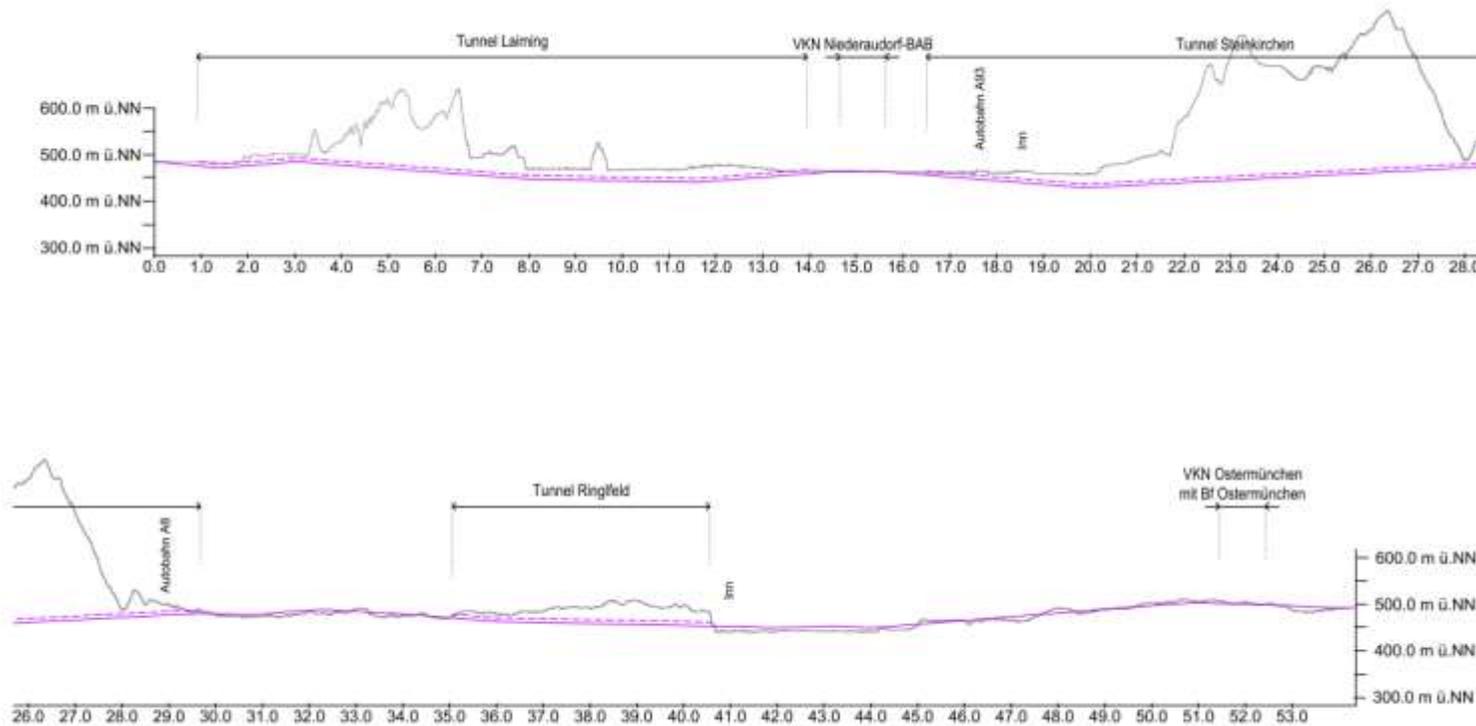
Höhenverlauf der Variante **Blau**



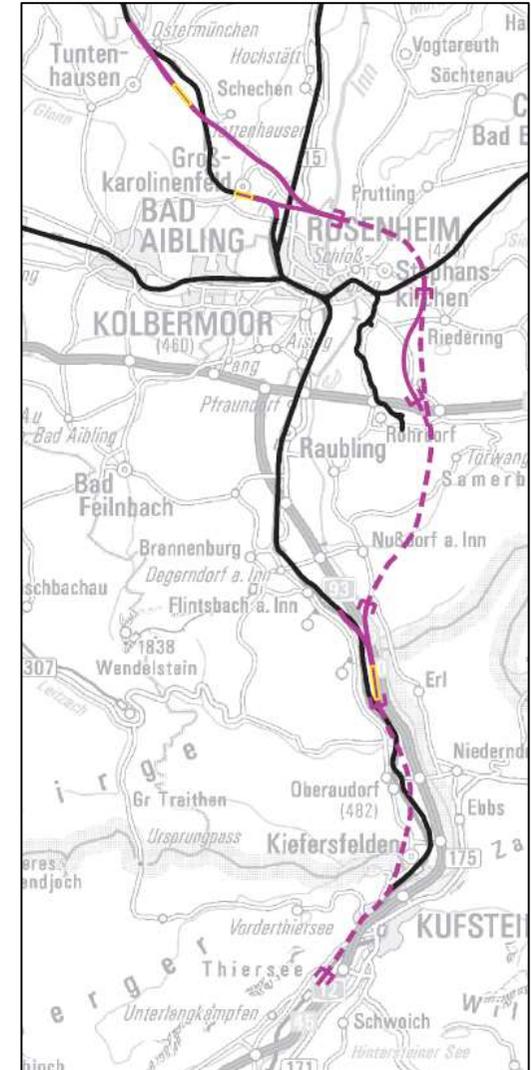
Blick in die Planungswerkstatt

Überblick über die Höhenverläufe aller Varianten

Höhenverlauf der Variante **Violett** mit unterbrochenem Tunnel



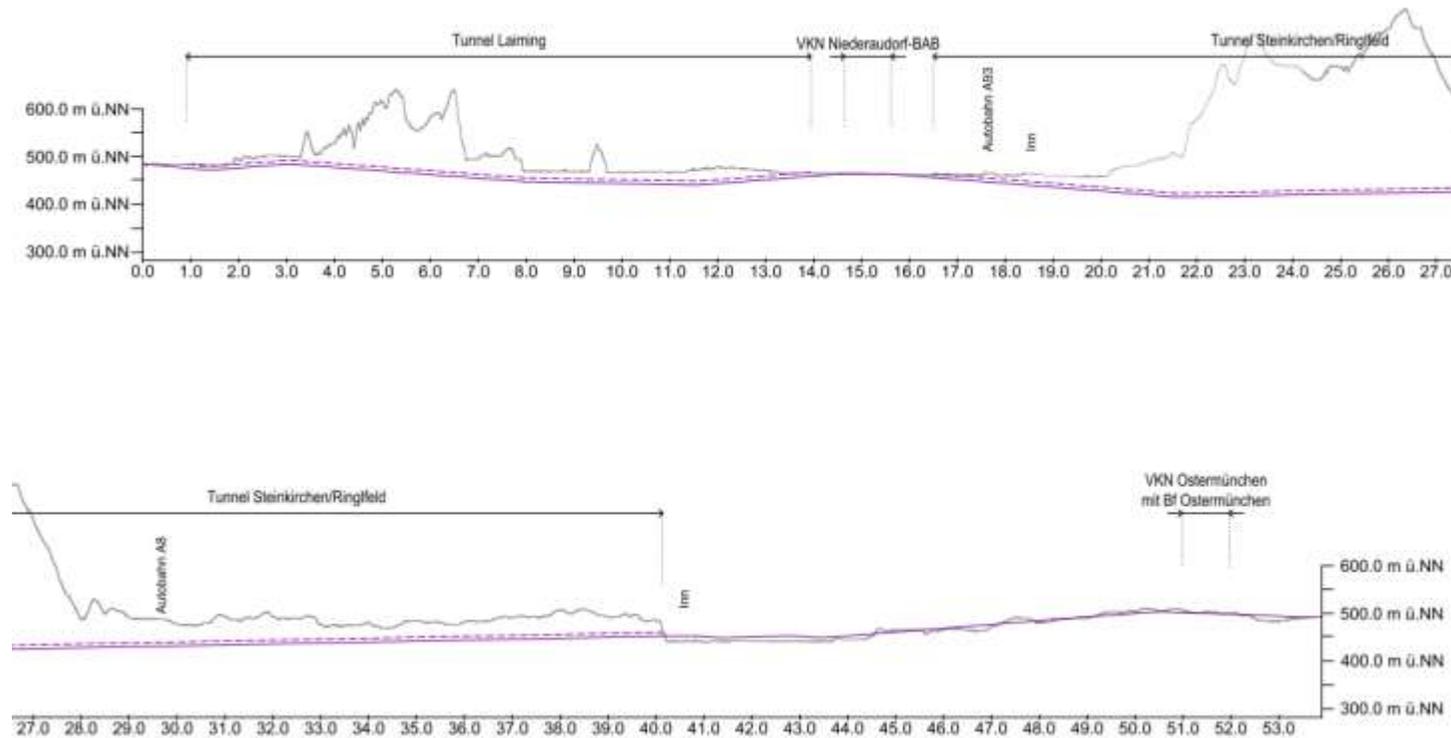
Anmerkung: Dargestellt ist die Untervariante mit der Unterquerung des Inns



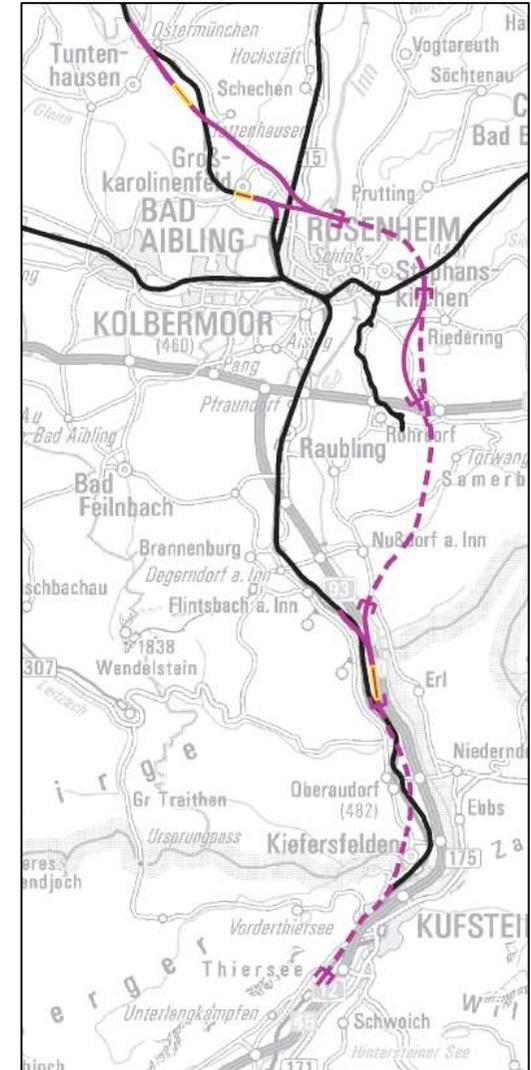
Blick in die Planungswerkstatt

Überblick über die Höhenverläufe aller Varianten

Höhenverlauf der Variante **Violett** mit durchgehendem Tunnel



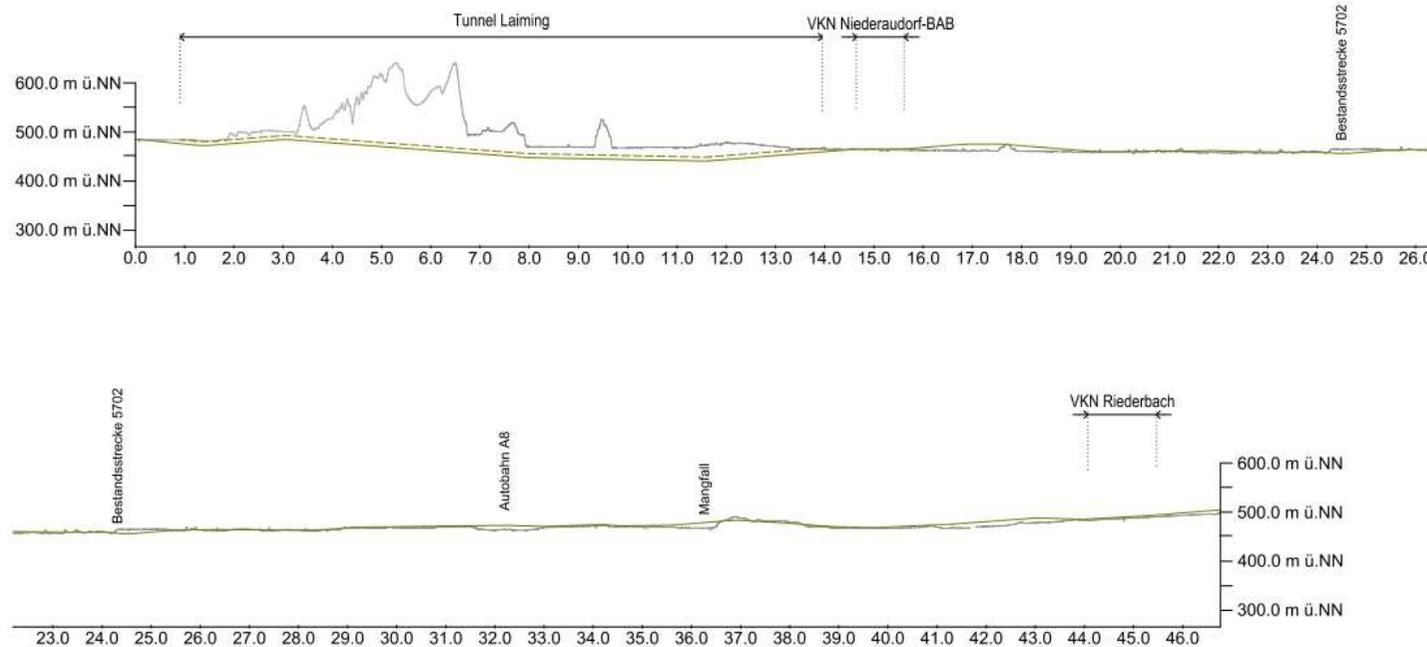
Anmerkung: Dargestellt ist die Untervariante mit der Unterquerung des Inns



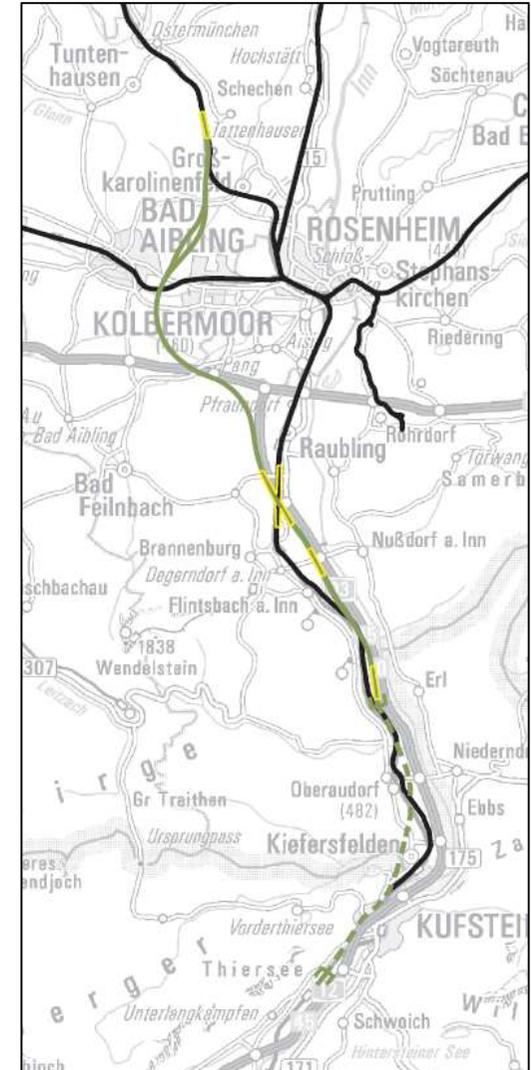
Blick in die Planungswerkstatt

Überblick über die Höhenverläufe aller Varianten

Höhenverlauf der Variante Oliv mit VKN Niederaudorf-BAB



Anmerkung: Exemplarische Darstellung für die Untervariante westlich der BAB mit der VKN Niederaudorf-BAB



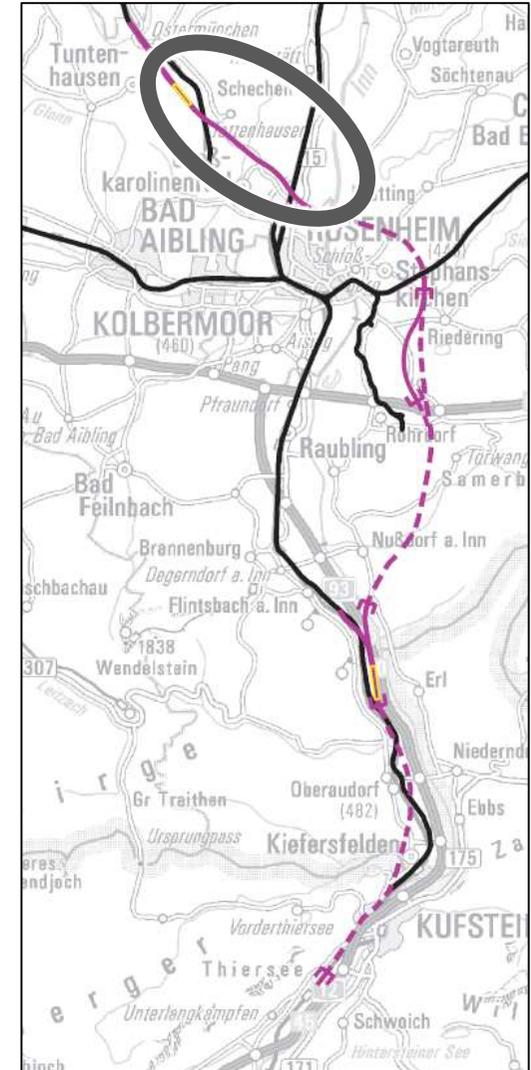
Blick in die Planungswerkstatt

Varianten **Blau/Violett** – NBS nördlich Großkarolinenfeld

Überlegungen zum Höhenverlauf

- NBS unterquert den Inn
- NBS überquert den Inn

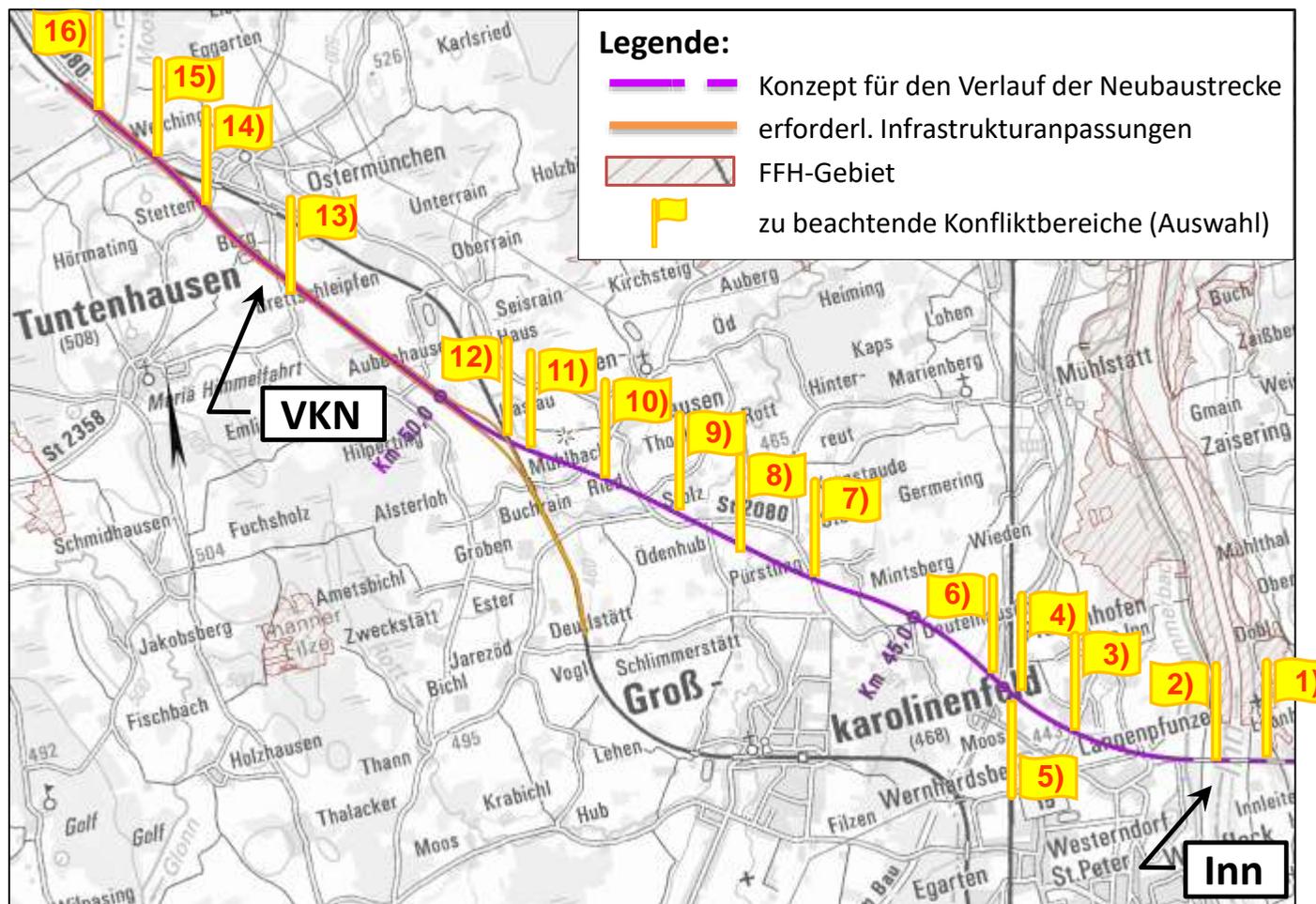
Dabei werden zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl) hinsichtlich ihrer Realisierungs- und Genehmigungsrisiken bewertet.



Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. Blau/Violett)

Lageplanausschnitt

Konfliktbereiche
1) Baugebiet östl. Inn
2) Gewässer, Inn
3) Straße, B15
4) Gasspeicher Inzenham
5) DB-Strecke 5700
6) Straße, B15neu
7) 9) Staatsstraße 2080
8) Gewässer, Rott
10) 11) Gewässer, Riederbach
12+13) DB-Strecke 5510 und VKN/Bf Ostermünchen
14) 15) 16) Staatsstraßen 2358, 2080, 2080



Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS

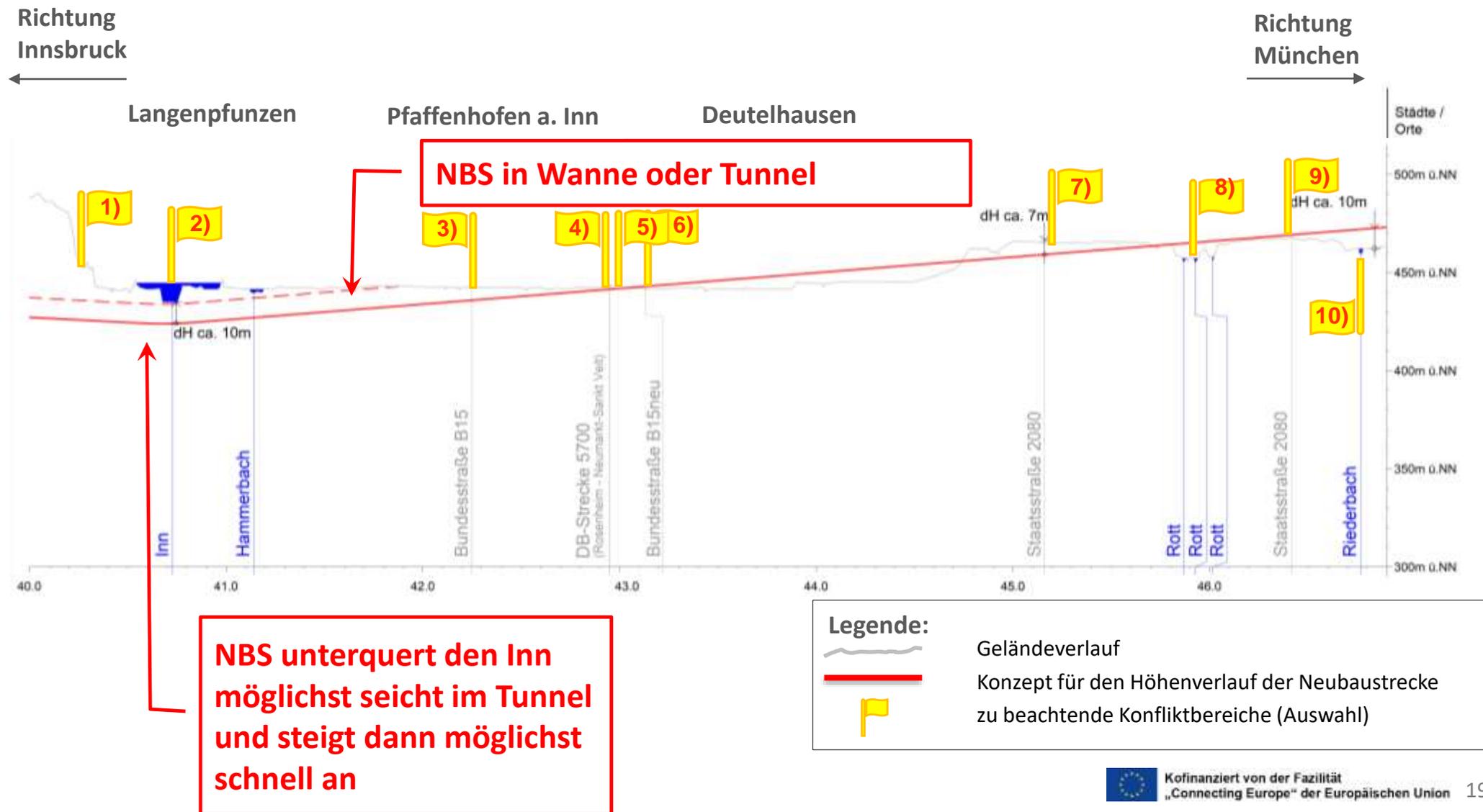
NBS unterquert den Inn

Grenzwertbetrachtung **Variante 1:**

- Unterquerung des Inns mit möglichst geringer Tieflage
- Anschließend schnellstmöglicher Anstieg der NBS Richtung Ostermünchen

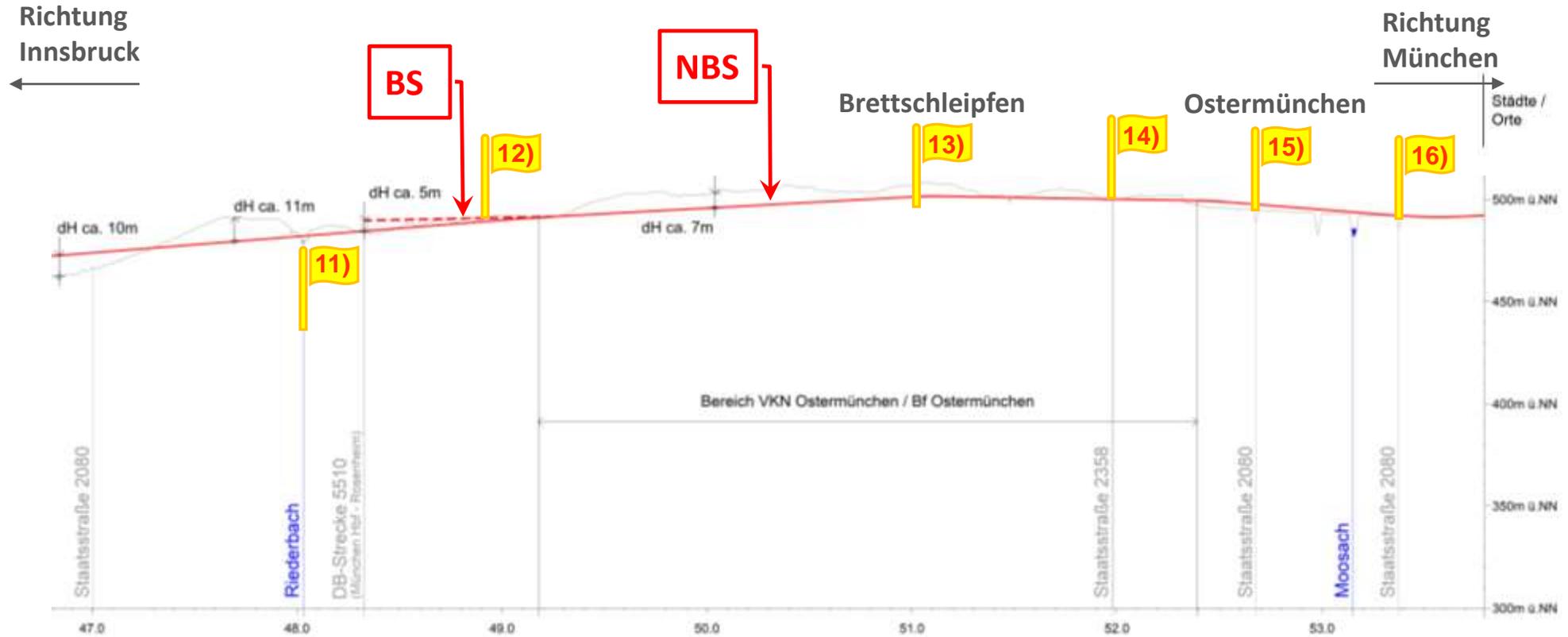
Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. Blau/Violett)

Überlegungen zum Höhenverlauf: NBS unterquert den Inn – Variante 1



Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. Blau/Violett)

Überlegungen zum Höhenverlauf: NBS unterquert den Inn – Variante 1



Legende:

-  Geländeverlauf
-  Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke
-  Konzept für den Höhenverlauf der umverlegten Bestandsstrecke 5510
-  zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)

Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Überlegungen zum Höhenverlauf: NBS unterquert den Inn – Variante 1 Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereiche	Bewertung	Begründung
1) Baugebiet östl. Inn		bergmännischer Tunnel; ausreichende Überdeckung
2) Gewässer, Inn		Geringe Tunnelüberdeckung, daher offene Bauweise im Inn erforderlich; technische Realisierung schwierig; erhebliche bauzeitliche Eingriffe in den Inn mit entsprechenden Umweltauswirkungen; hohes Realisierungs-/Genehmigungsrisiko
3) Straße, B15		B15 wird unterquert und muss dafür leicht angehoben werden
4) Gasspeicher Inzenham		Trasse liegt im Störfall-Gefahrenbereich; mögliche Auswirkungen auf Sicherheit des Bahnbetriebs; Genehmigungsrisiko
5) DB-Strecke 5700		DB-Strecke wird unterquert und muss dafür um mehrere Meter angehoben werden; umfangreiche Anpassung der Bestandsstrecke sowie querender Straßen erforderlich; erfordert erhebliche, bauzeitliche, verkehrliche und betriebliche Einschränkungen des Bahnbetriebs; hohes Realisierungs-/Genehmigungsrisiko

Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Überlegungen zum Höhenverlauf: NBS unterquert den Inn – Variante 1 Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereiche	Bewertung	Begründung
6) Straße, B15neu		B15neu wird unterquert und muss dafür um mehrere Meter angehoben werden; Anschlussstelle zur St 2080 und weitere Straßenbrücken sind umzubauen; teilweise erhebliche Eingriffe in vorhandene Infrastruktur; Genehmigungsrisiko
7) Staatsstraße 2080		St 2080 wird unterquert und muss dafür leicht angehoben werden
8) Gewässer, Rott		Neubau Brücke über die Rott; bauzeitliche, ggf. permanente Eingriffe in das Fließgewässer nicht auszuschließen; Genehmigungsrisiko
9) Staatsstraße 2080		Verlegung/Anpassung St 2080
10) Gewässer, Riederbach		Neubau Brücke über den Riederbach; Eingriffe in das Fließgewässer vmtl. vermeidbar
11) Gewässer, Riederbach		Neubau Brücke über den Riederbach; bauzeitliche, ggf. permanente Eingriffe in das Fließgewässer nicht auszuschließen; Genehmigungsrisiko

Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Überlegungen zum Höhenverlauf: NBS unterquert den Inn – Variante 1 Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereiche	Bewertung	Begründung
12+13) DB-Strecke 5510 und VKN/Bf Ostermünchen		Herstellung Bahnhof und VKN Ostermünchen in bis zu ca. 8 m Tiefe im Einschnitt/Trog; Anpassung Bestandsstreckengleis auf ca. 1,7 km Länge; bauzeitliche Einschränkungen des Bahnbetriebes (längere Bestandsgleisperrungen erforderlich); Realisierungs- und Genehmigungsrisiko
14) Staatsstraße 2358		St 2358 wird überquert und dafür im Kreuzungsbereich um ca. 8 m abgesenkt; Neubau Eisenbahnbrücke
15) Staatsstraße 2080		St 2080 wird überquert; Neubau Eisenbahnbrücke
16) Staatsstraße 2080		St 2080 wird überquert; Neubau Eisenbahnbrücke

Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Überlegungen zum Höhenverlauf: NBS unterquert den Inn – Variante 1 Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereiche	Bewertung
1) Baugebiet östl. Inn	
2) Gewässer, Inn	
3) Straße, B15	
4) Gasspeicher Inzenham	
5) DB-Strecke 5700	
6) Straße, B15neu	
7) Staatsstraße 2080	
8) Gewässer, Rott	
9) Staatsstraße 2080	
10) Gewässer, Riederbach	
11) Gewässer, Riederbach	
12+13) DB-Strecke 5510 und VKN/Bf Ostermünchen	
14) Staatsstraße 2358	
15) Staatsstraße 2080	
16) Staatsstraße 2080	

Legende



Konflikt vsl. technisch lösbar



Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko



hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko



sehr hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko bzw. Konflikt vsl. nicht lösbar

Fazit:

Variante 1 enthält teilweise erhebliche Genehmigungs- und Realisierungsrisiken

Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS

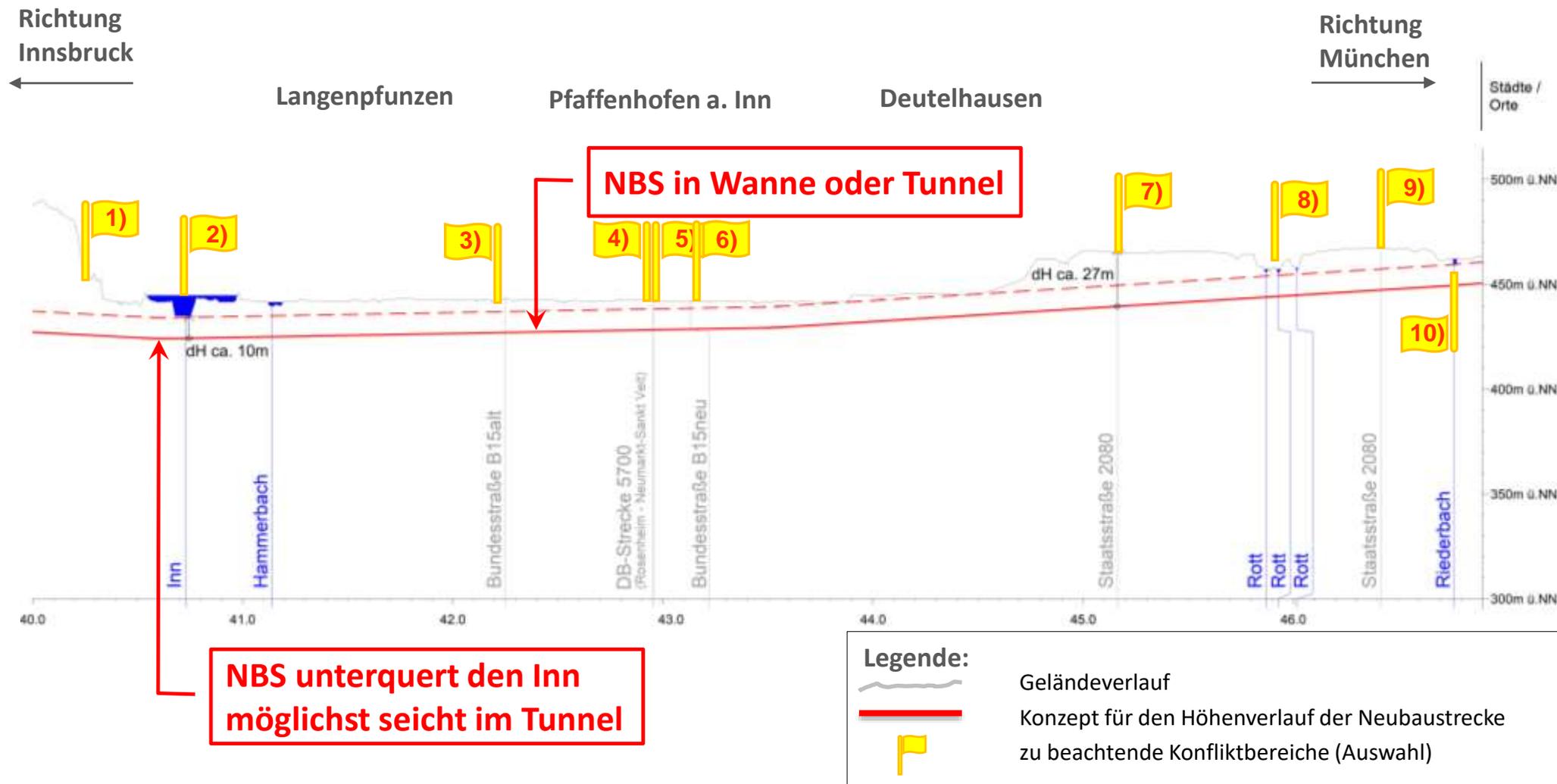
NBS unterquert den Inn

Grenzwertbetrachtung **Variante 2:**

- Unterquerung des Inns mit möglichst geringer Tieflage
- anschließend Unterquerung der Konfliktbereiche B15, DB Strecke 5700, B15neu
- dann schnellstmöglicher Anstieg der NBS Richtung Ostermünchen

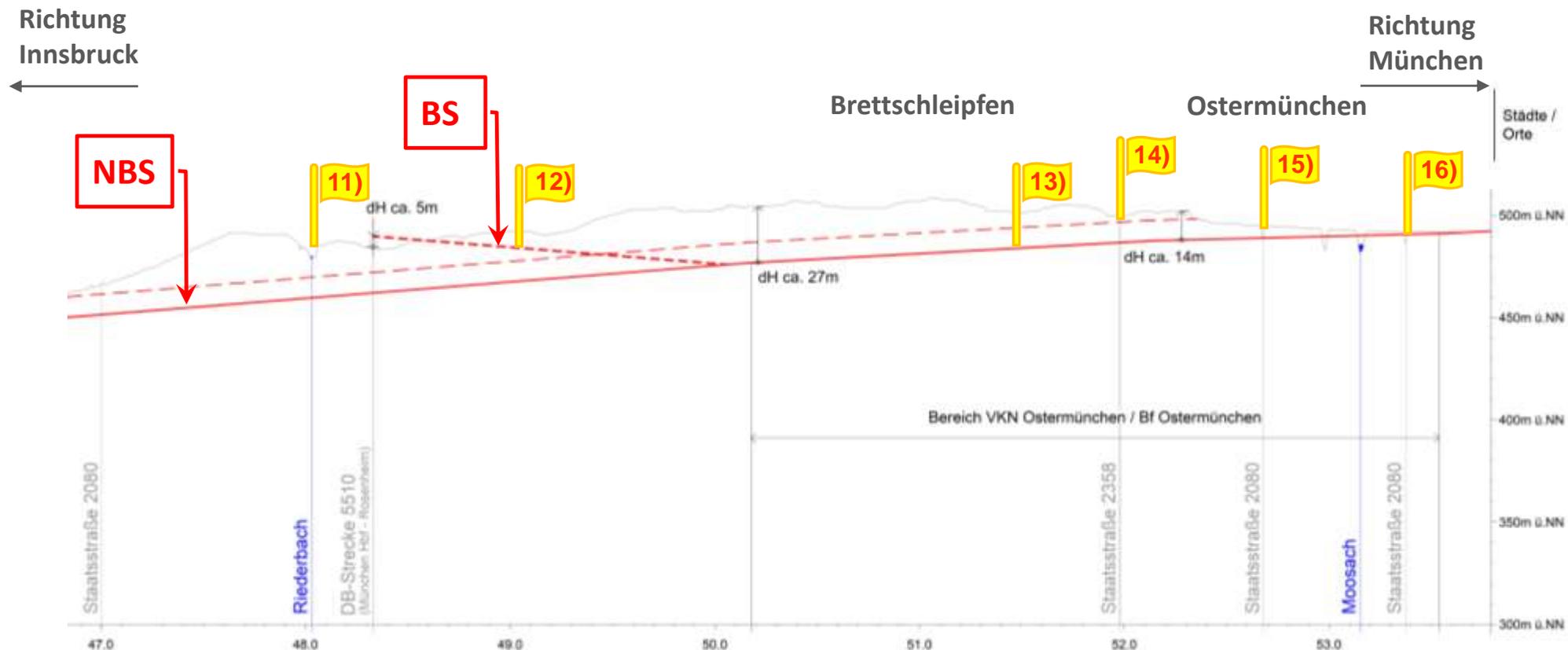
Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. Blau/Violett)

Überlegungen zum Höhenverlauf: NBS unterquert den Inn – Variante 2



Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. Blau/Violett)

Überlegungen zum Höhenverlauf: NBS unterquert den Inn – Variante 2



Legende:

-  Geländeverlauf
-  Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke
-  Konzept für den Höhenverlauf der umverlegten Bestandsstrecke 5510
-  zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)

Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Überlegungen zum Höhenverlauf: NBS unterquert den Inn – Variante 2

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereiche	Bewertung	Begründung
1) Baugebiet östl. Inn		bergmännischer Tunnel; ausreichende Überdeckung
2) Gewässer, Inn		Geringe Tunnelüberdeckung, daher offene Bauweise im Inn erforderlich; technische Realisierung schwierig; erhebliche bauzeitliche Eingriffe in den Inn mit entsprechenden Umweltauswirkungen; hohes Realisierungs-/Genehmigungsrisiko
3) Straße, B15		B15 wird mit Tunnel unterquert; vsl. offene Bauweise; Gründung im Seeton technisch schwierig; Realisierungsrisiko
4) Gasspeicher Inzenham		Trasse liegt im Störfall-Gefahrenbereich; Risiko bei oberirdischer Wärmeausbreitung für Bahnbetrieb im Tunnel eher gering
5) DB-Strecke 5700		DB-Strecke wird mit Tunnel unterquert; vsl. offene Bauweise; Gründung im Seeton technisch schwierig; Realisierungsrisiko

Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Überlegungen zum Höhenverlauf: NBS unterquert den Inn – Variante 2 Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereiche	Bewertung	Begründung
6) Straße, B15neu		B15neu wird mit Tunnel im Seeton in offener Bauweise unterquert; Realisierungsrisiko
7) Staatsstraße 2080		St 2080 wird mit vsl. bergmännischem Tunnel im Seeton unterquert; Realisierungsrisiko
8) Gewässer, Rott		Tunnel im Seeton (Realisierungsrisiko) direkt unterhalb der Flusssohle; offene Bauweise; bauzeitliche, ggf. permanente Eingriffe in das Fließgewässer; hohes Genehmigungsrisiko
9) Staatsstraße 2080		St 2080 wird mit Tunnel im Seeton unterquert; Realisierungsrisiko
10) Gewässer, Riederbach		Tunnel im Seeton (Realisierungsrisiko) direkt unterhalb der Bachsohle; offene Bauweise; bauzeitliche, ggf. permanente Eingriffe in das Fließgewässer; hohes Genehmigungsrisiko
11) Gewässer, Riederbach		Bergmännische Untertunnelung außerhalb der Seetonablagerungen

Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Überlegungen zum Höhenverlauf: NBS unterquert den Inn – Variante 2 Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereiche	Bewertung	Begründung
12+13) DB-Strecke 5510 und VKN/Bf Ostermünchen		Herstellung Bahnhof und VKN Ostermünchen in bis zu ca. 14 -27 m Tiefe (Trogbauwerk); inkl. Erschließung technisch sehr aufwendig; erhebliche, bauzeitliche, verkehrliche und betriebliche Einschränkungen des Bahnbetriebs; vsl. Einschränkung Abfluss Moosach; Eingriffe in Fließgewässer; Konflikt insgesamt nicht lösbar
14) Staatsstraße 2358		St 2358 wird mit Tunnel unterquert; vsl. offene Bauweise
15) Staatsstraße 2080		Höhenfreie Kreuzung in bestehender Lage nicht möglich; St 2080 wird verlegt; neue Kreuzung an anderer Stelle; geänderte Verkehrsführung; zusätzliche Betroffenheiten; Genehmigungsrisiko
16) Staatsstraße 2080		St 2080 wird überquert und dafür wenige Meter abgesenkt; Neubau Eisenbahnbrücke

Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Überlegungen zum Höhenverlauf: NBS unterquert den Inn – Variante 2 Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereiche	Bewertung
1) Baugebiet östl. Inn	
2) Gewässer, Inn	
3) Straße, B15	
4) Gasspeicher Inzenham	
5) DB-Strecke 5700	
6) Straße, B15neu	
7) Staatsstraße 2080	
8) Gewässer, Rott	
9) Staatsstraße 2080	
10) Gewässer, Riederbach	
11) Gewässer, Riederbach	
12+13) DB-Strecke 5510 und VKN/Bf Ostermünchen	
14) Staatsstraße 2358	
15) Staatsstraße 2080	
16) Staatsstraße 2080	

Legende

-  Konflikt vsl. technisch lösbar
-  Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko
-  hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko
-  sehr hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko bzw. Konflikt vsl. nicht lösbar

Fazit:

Variante 2 enthält teilweise erhebliche Genehmigungs- und Realisierungsrisiken sowie vsl. nicht lösbare Konflikte

Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

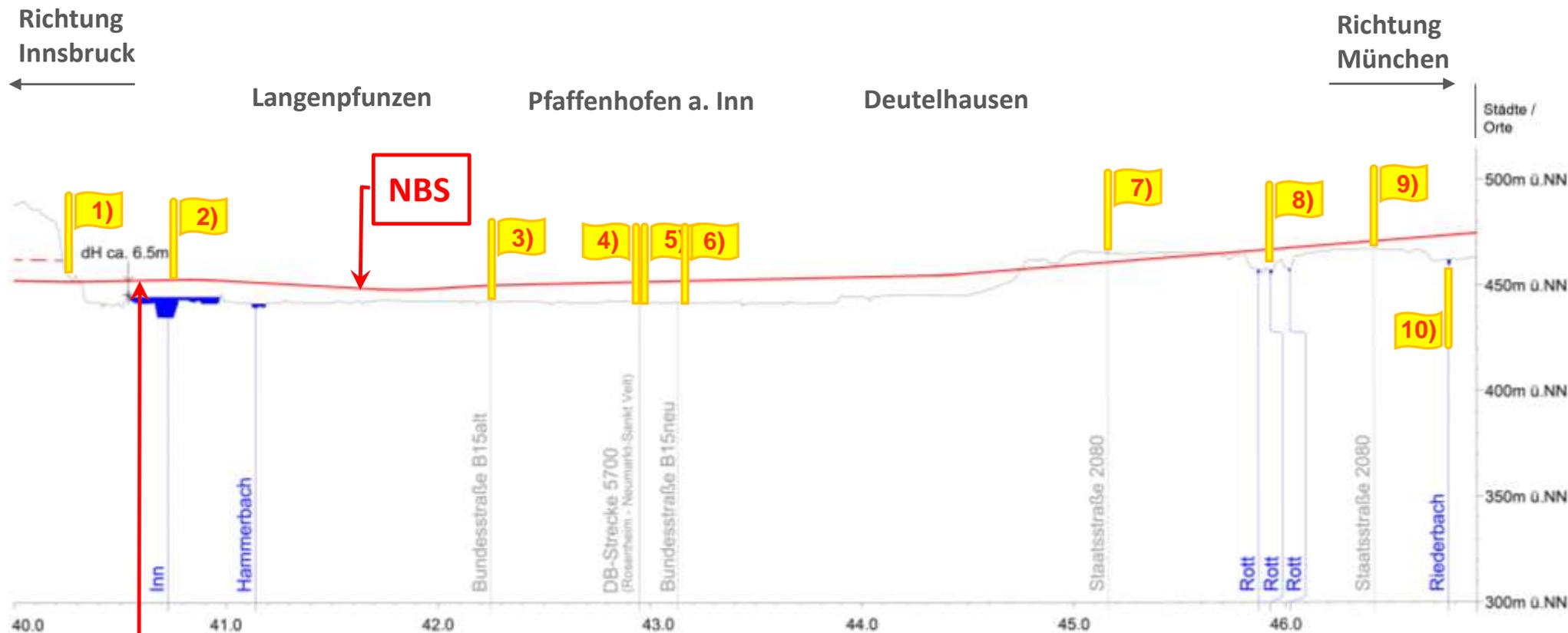
Überlegungen zum Höhenverlauf: NBS überquert den Inn

NBS überquert den Inn

- Überquerung Inn, B15, DB Strecke 5700, B15neu, Rott, Riederbach in möglichst geringer Höhe
- Bf Ostermünchen mit VKN, möglichst geringer Geländeeinschnitt

Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. Blau/Violett)

Überlegungen zum Höhenverlauf: NBS überquert den Inn



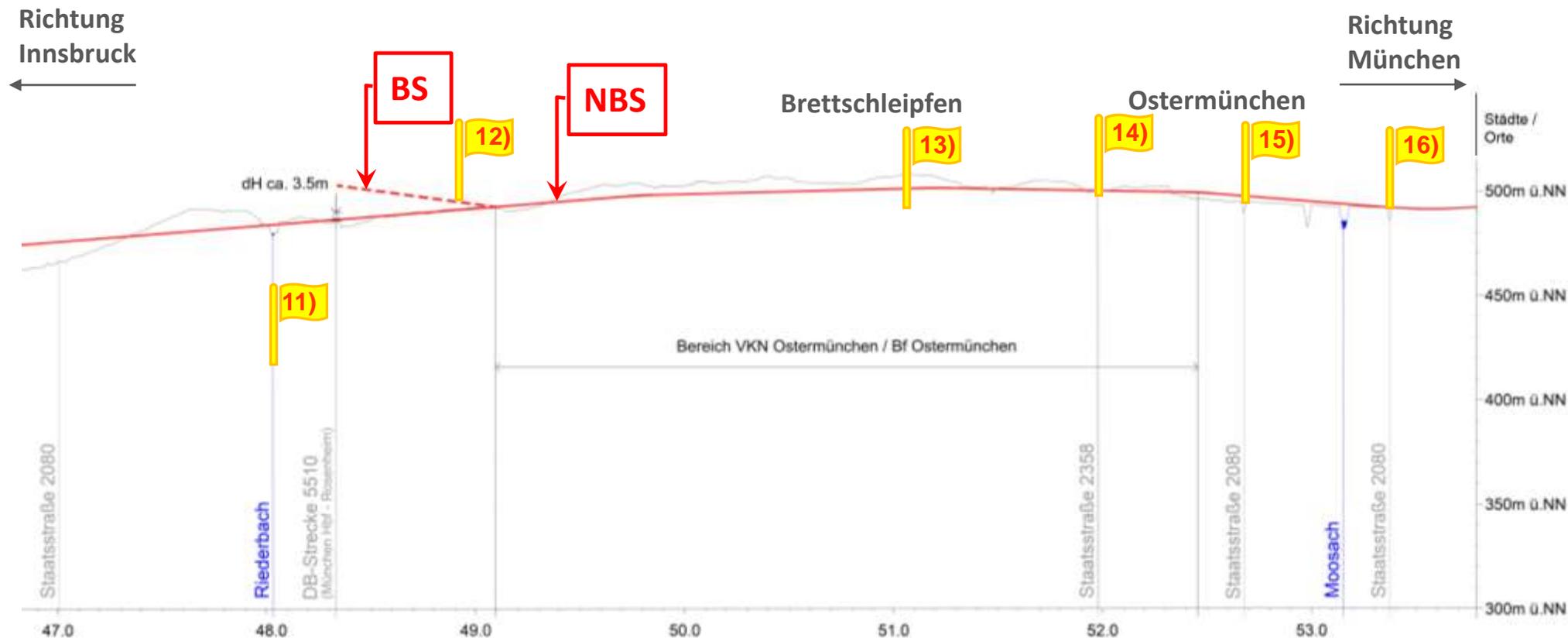
**NBS überquert den Inn
möglichst niedrig**

Legende:

-  Geländeverlauf
-  Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke
-  zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)

Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. Blau/Violett)

Überlegungen zum Höhenverlauf: NBS überquert den Inn



Legende:

-  Geländeverlauf
-  Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke
-  Konzept für den Höhenverlauf der umverlegten Bestandsstrecke 5510
-  zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)

Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Überlegungen zum Höhenverlauf: NBS überquert den Inn Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereiche	Bewertung	Begründung
1) Baugebiet östl. Inn		Erschließung Tunnel inkl. Sicherheitseinrichtungen erforderlich; Betroffenheiten im Bereich des Tunnelportals; Genehmigungsrisiko
2) Gewässer, Inn		Überquerung des Inns mit Brückenbauwerk; punktuelle Einschränkung Abflussquerschnitt (Brückenpfeiler); Eingriff in Fließgewässer; ggf. bauzeitliche Beeinträchtigungen des flussabwärts gelegenen FFH-Gebietes; Auswirkungen auf Artenschutz nicht auszuschließen; Genehmigungsrisiko
3) Straße, B15		B15 wird mit Eisenbahnbrücke überquert
4) Gasspeicher Inzenham		Trasse liegt im Störfall-Gefahrenbereich; mögliche Auswirkungen auf Sicherheit des Bahnbetriebs; Genehmigungsrisiko
5) DB-Strecke 5700		DB-Strecke wird mit Eisenbahnbrücke überquert

Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Überlegungen zum Höhenverlauf: NBS überquert den Inn Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereiche	Bewertung	Begründung
6) Straße, B15neu		B15neu wird mit Eisenbahnbrücke überquert
7) Staatsstraße 2080		St 2080 wird unterquert und dafür im Kreuzungsbereich um ca. 4 m angehoben; Herstellung Straßenbrücke im ungünstigen Baugrund
8) Gewässer, Rott		Fluss wird überquert; Herstellung Eisenbahnbrücke im ungünstigen Baugrund
9) Staatsstraße 2080		St 2080 mit Straßeneinbindung wird verlegt; Herstellung Eisenbahnüberführung im ungünstigen Baugrund
10) Gewässer, Riederbach		Bach wird überquert; Herstellung Eisenbahnbrücke im ungünstigen Baugrund
11) Gewässer, Riederbach		Bach wird überquert; Herstellung Eisenbahnbrücke im ungünstigen Baugrund; bauzeitliche/ ggf. permanente Eingriffe in das Fließgewässer nicht auszuschließen; Genehmigungsrisiko

Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Überlegungen zum Höhenverlauf: NBS überquert den Inn Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereiche	Bewertung	Begründung
12+13) DB-Strecke 5510 und VKN/Bf Ostermünchen		Herstellung Bahnhof und VKN Ostermünchen; technisch aufwendig; umfangreiche zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen mit entsprechenden Betroffenheiten und Genehmigungsrisiken; bauzeitliche Einschränkungen des Bahnbetriebs für Herstellung Überwerfungsbauwerk mit Anhebung Bestandsgleis; Realisierungs-/Genehmigungsrisiko
14) Staatsstraße 2358		St 2358 wird überquert und dafür verlegt und im Kreuzungsbereich um ca. 8 m abgesenkt; Neubau Eisenbahnüberführung
15) Staatsstraße 2080		St 2080 wird überquert; Neubau Eisenbahnüberführung
16) Staatsstraße 2080		St 2080 wird überquert; Neubau Eisenbahnüberführung

Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Überlegungen zum Höhenverlauf: NBS überquert den Inn Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereiche	Bewertung
1) Baugebiet östl. Inn	
2) Gewässer, Inn	
3) Straße, B15	
4) Gasspeicher Inzenham	
5) DB-Strecke 5700	
6) Straße, B15neu	
7) Staatsstraße 2080	
8) Gewässer, Rott	
9) Staatsstraße 2080	
10) Gewässer, Riederbach	
11) Gewässer, Riederbach	
12+13) DB-Strecke 5510 und VKN/Bf Ostermünchen	
14) Staatsstraße 2358	
15) Staatsstraße 2080	
16) Staatsstraße 2080	

Legende



Konflikt vsl. technisch lösbar



Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko



hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko



sehr hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko bzw. Konflikt vsl. nicht lösbar

Fazit:

Variante enthält Genehmigungs- und Realisierungsrisiken

Werkstätten-Blick: NBS nördlich Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

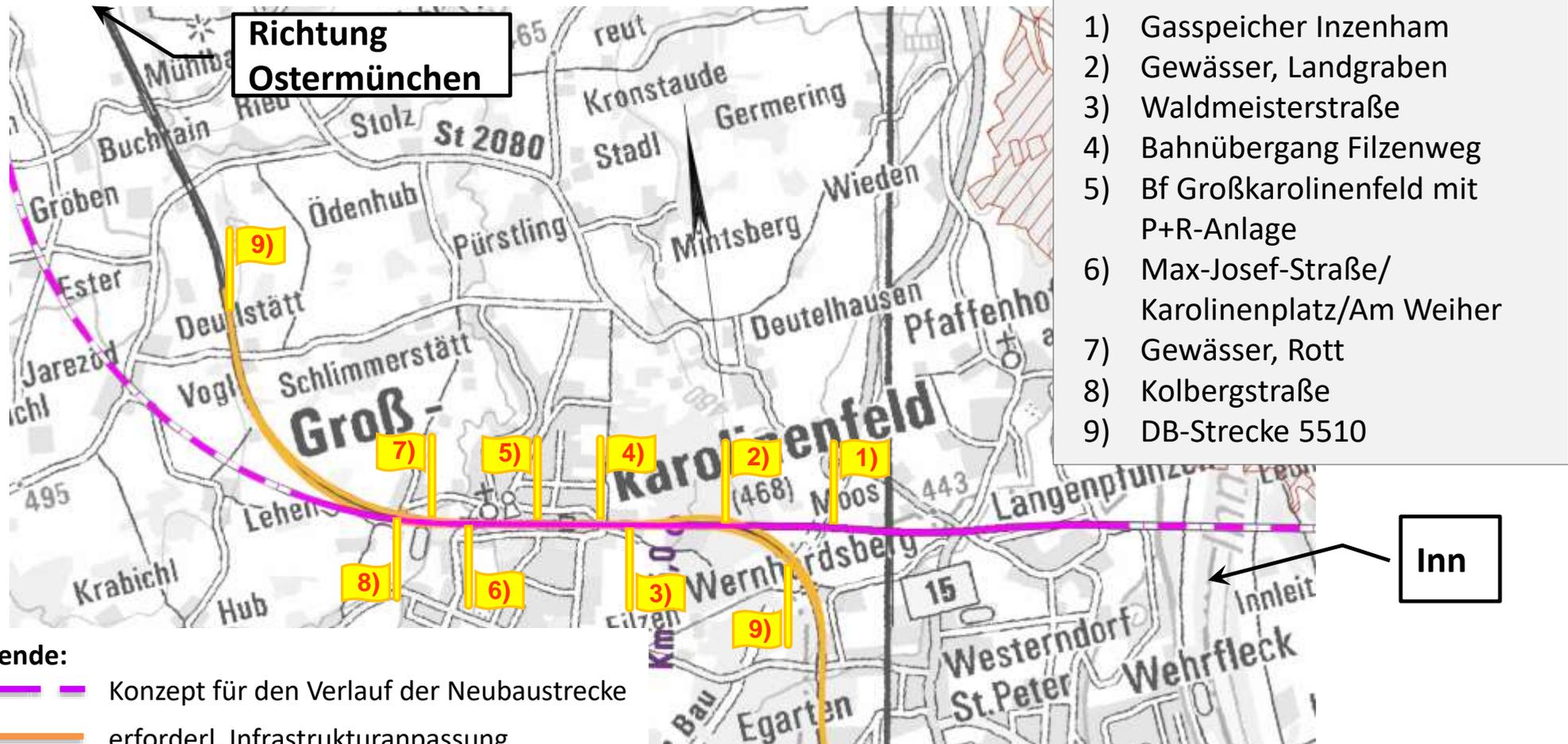
Varianten Innquerung bei Langenpfunzen

Fazit zur Innquerung bei Langenpfunzen für die weitere Trassenauswahl

- Die Varianten mit einer „Unterquerung des Inns“ drängen sich wegen der erheblichen Realisierungs- und Genehmigungsrisiken und vsl. nicht lösbarer Konflikte als alternative Lösungsmöglichkeiten nicht auf und werden daher nicht weiterverfolgt.
- Daher, und weil mit der Variante „Überquerung des Inns“ eine konfliktärmere Alternative vorhanden ist, wird im Trassenauswahlverfahren die Überquerung des Inns weiterverfolgt.

Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Überlegungen zur Linienführung; **Rückblick, siehe Forenrunde September 2020**



Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl); **siehe Forenrunde September 2020**

Konfliktbereich	Bewertung
1) Gasspeicher Inzenham	
2) Gewässer, Landgraben	
3) Waldmeisterstraße	
4) Bahnübergang Filzenweg	
5) Bf Großkarolinenfeld mit P+R-Anlage	
6) Max-Josef-Straße / Karolinenplatz / Am Weiher	
7) Gewässer, Rott	
8) Kolbergstraße	
9) DB Strecke 5510	

Legende



Konflikt vsl. technisch lösbar



Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko



hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko



sehr hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko bzw. Konflikt vsl. nicht lösbar

Fazit:

Variante enthält teilweise erhebliche Genehmigungs- und Realisierungsrisiken

Werkstätten-Blick: NBS mit Überquerung des Inns bei Langenpfunzen (Var. **Blau**/**Violett**)

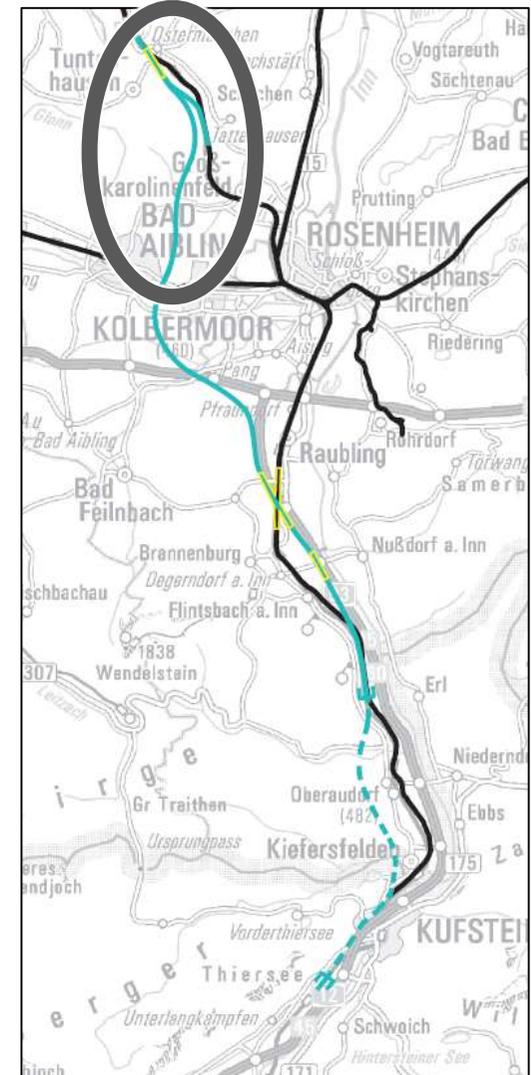
Fazit für die weitere Trassenauswahl

- Bei der Variante „NBS mit VKN Großkarolinenfeld“ entstehen erhebliche Konflikte, Realisierungs- und Genehmigungsrisiken.
- Mit der Variante „NBS nördlich Großkarolinenfeld“ gibt es eine Alternative, die weniger bzw. geringere Betroffenheiten hervorruft.
- Daher drängt sich ein Trassenverlauf mit einer Verknüpfungsstelle im Bahnhof Großkarolinenfeld nicht auf und wird daher nicht weiterverfolgt.
- Die Variante „NBS nördlich Großkarolinenfeld“ wird im Trassenauswahlverfahren weiterverfolgt.

Blick in die Planungswerkstatt

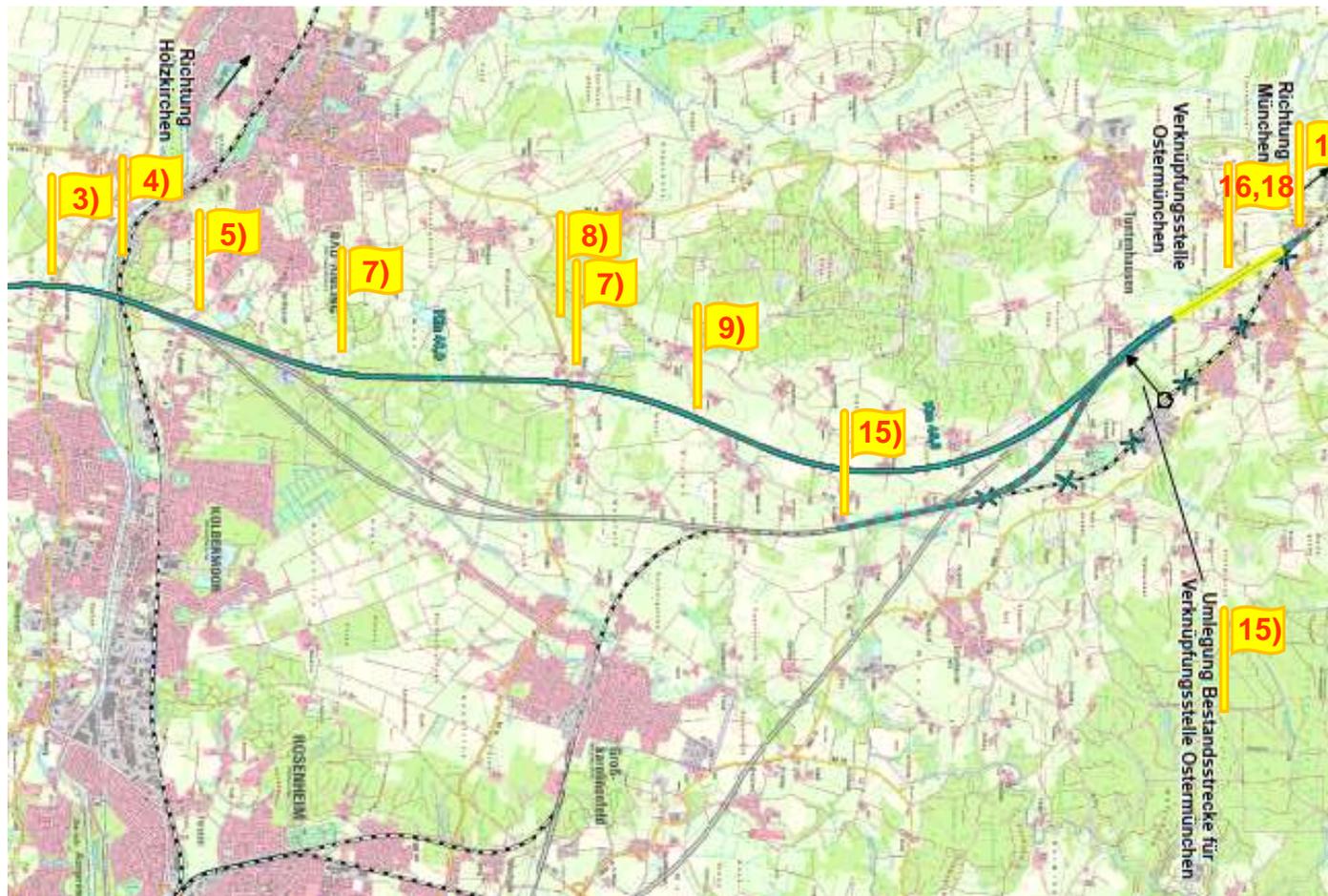
Variante **Türkis**

Höhenverlauf der Variante Türkis im Bereich der Mangfalltalquerung bis zur Verknüpfungsstelle Ostermünchen



Werkstätten-Blick: Variante **Türkis**, Mangfalltal – Ostermünchen

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

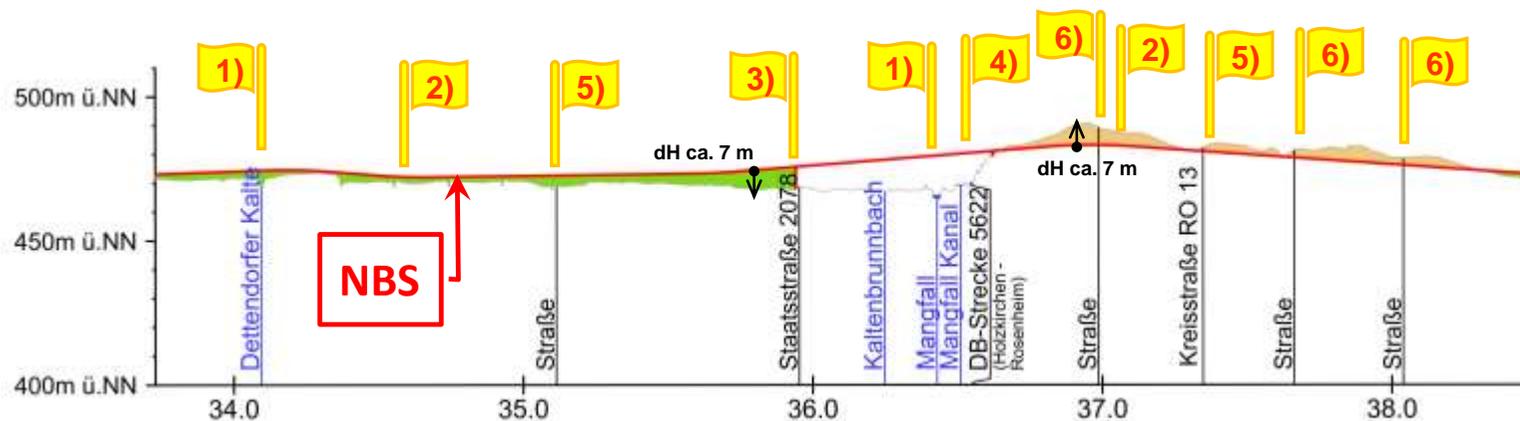


- 1) Gewässer
- 2) Geländeverlauf
- 3) Staatstraße 2078
- 4) DB-Strecke 5622
- 5) Kreisstraße RO 13, Straßen
- 6) Straßen
- 7) Gewässer (Aschach, Rott)
- 8) Kreisstraße RO 19
- 9) Kreisstraße RO 29, Straßen
- 10) Geländeverlauf
- 11) Geländeverlauf
- 12) Gewässer (Riederbach)
- 13) Straßen
- 14) Straßen
- 15) Bestandsstrecke 5510
- 16) VKN / Bf Ostermünchen
- 17) Straßen
- 18) Staatsstraßen 2358 / 2080
- 19) Gewässer (Moosach)

Werkstätten-Blick: Variante **Türkis**, Mangfalltal – Ostermünchen

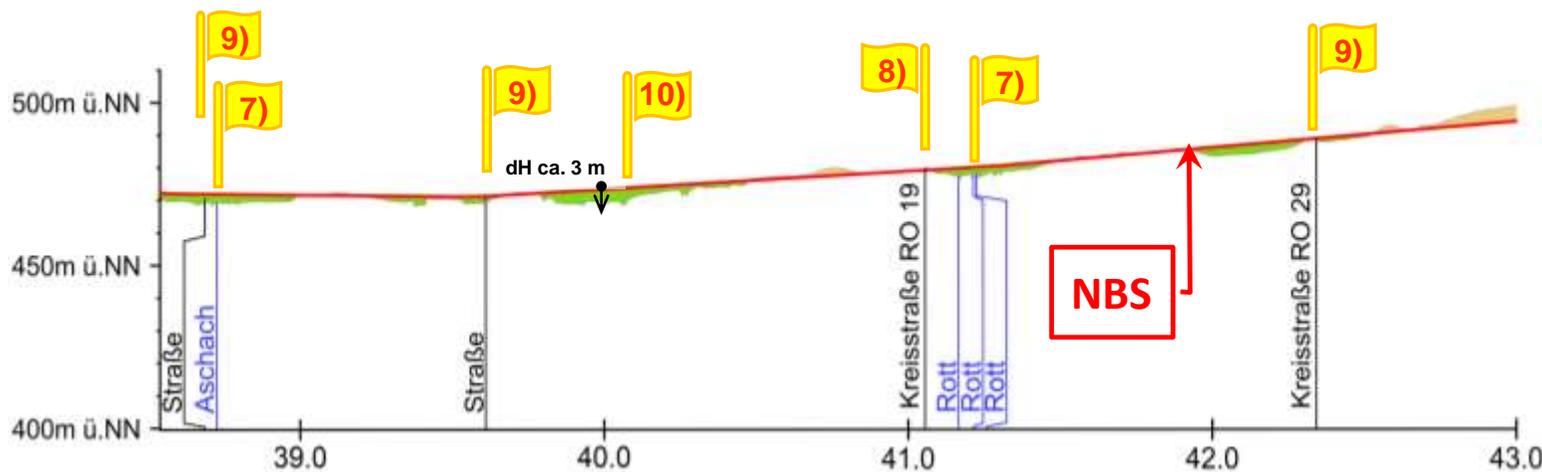
Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

Zwangspunkte	Lösungsansatz
1) Gewässer	Überquerung der Gewässer
2) Geländeverlauf	Minimierung der Damm- und Einschnittshöhen
3) Staatsstraße 2078	Überquerung der St 2078 mit ausreichender lichter Höhe
4) DB-Strecke 5622	Überquerung der DB-Strecke mit ausreichender lichter Höhe
5) Kreisstraße RO 13, Straßen	Überquerung der tiefergelegten Straßen
6) Straßen	Unterquerung der angehobenen Straßen



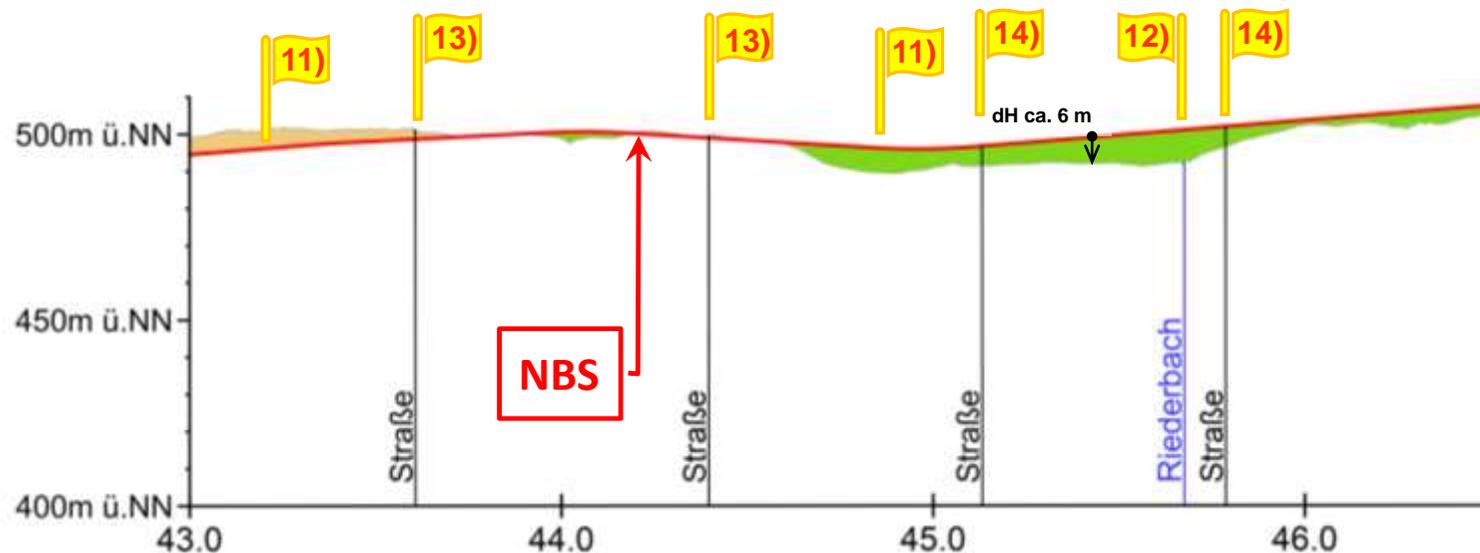
Werkstätten-Blick: Variante **Türkis**, Mangfalltal – Ostermünchen Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

Zwangspunkte	Lösungsansatz
7) Gewässer (Aschach, Rott)	Überquerung der Gewässer
8) Kreisstraße RO 19	Überquerung der tiefergelegten Kreisstraße
9) Kreisstraße RO 29, Straßen	Unterquerung der angehobenen Straßen
10) Geländeverlauf	Minimierung der Damm- und Einschnittshöhen



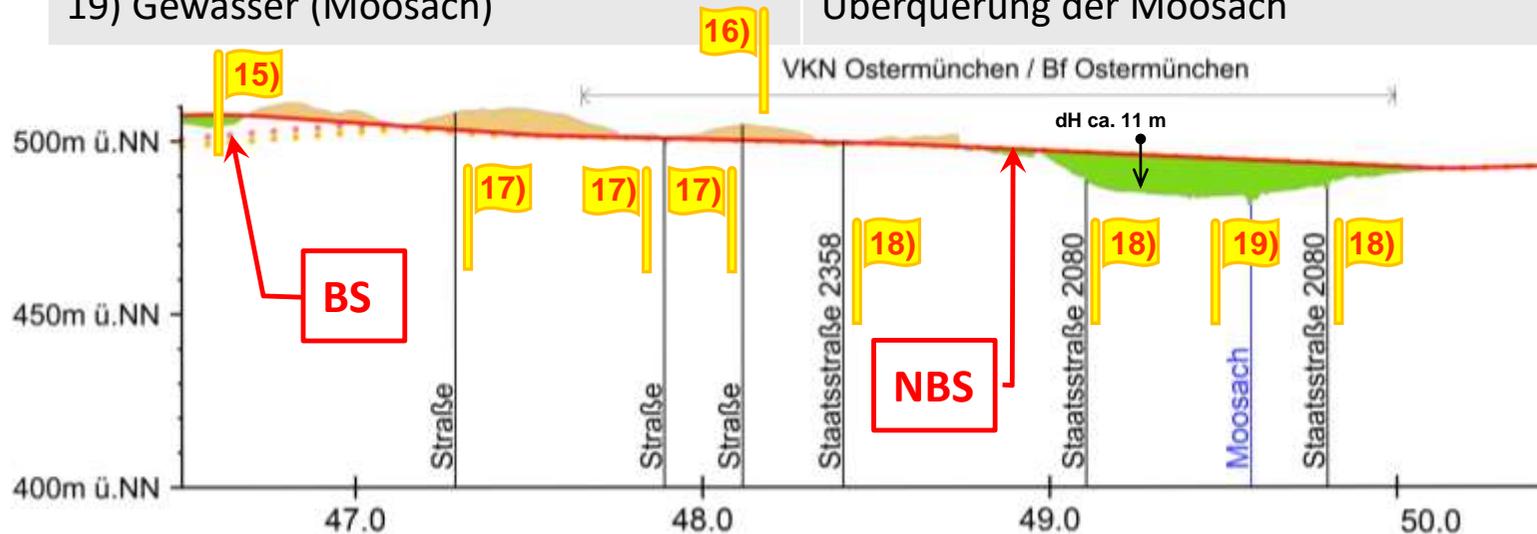
Werkstätten-Blick: Variante **Türkis**, Mangfalltal – Ostermünchen Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

Zwangspunkte	Lösungsansatz
11) Geländeverlauf	Minimierung der Damm- und Einschnittshöhen
12) Gewässer (Riederbach)	Überquerung des Riederbaches
13) Straßen	Unterquerung der angehobenen Straßen
14) Straßen	Überquerung der tiefergelegten Straßen



Werkstätten-Blick: Variante **Türkis**, Mangfalltal – Ostermünchen Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

Zwangspunkte	Lösungsansatz
15) Bestandsstrecke 5510	Kreuzungsbauwerk NBS / DB-Strecke 5510
16) VKN / Bf Ostermünchen	Gleise in gleicher Höhe für Weichen; geringe Längsneigung für Bahnsteige
17) Straßen	Unterquerung der angehobenen Straßen bzw. Straßenverlegung
18) Staatsstraßen 2358 / 2080	Überquerung der tiefergelegten St 2358 bzw. Verlegung St 2080
19) Gewässer (Moosach)	Überquerung der Moosach



Werkstätten-Blick: Variante **Türkis**, Mangfalltal – Ostermünchen

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

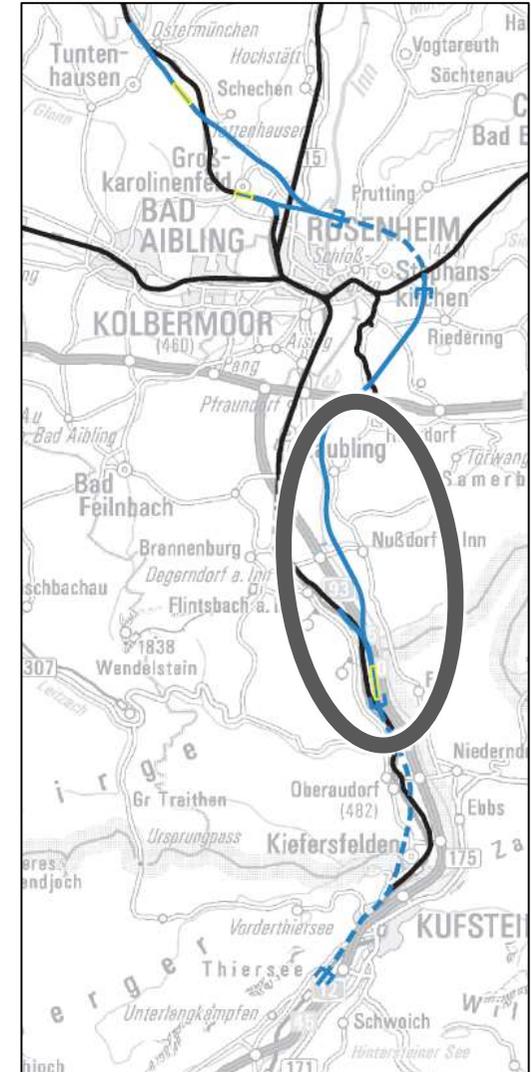
Fazit:

Unter den gegebenen Randbedingungen ist es möglich, eine genehmigungsfähige
Gradiente zu entwickeln.

Blick in die Planungswerkstatt

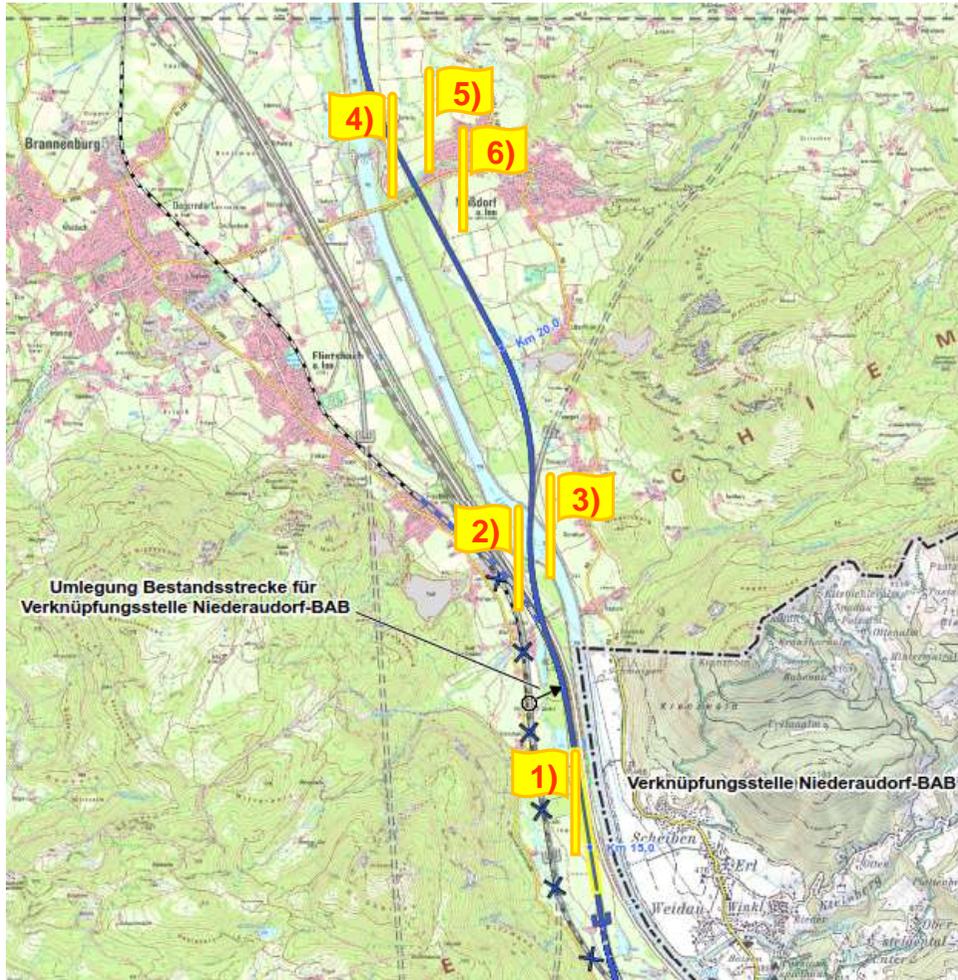
Variante **Blau**

Höhenverlauf der Variante Blau im Bereich
Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB – Neubeuern



Werkstätten-Blick: Variante **Blau**, VKN Niederaudorf-BAB – Neubeuern

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

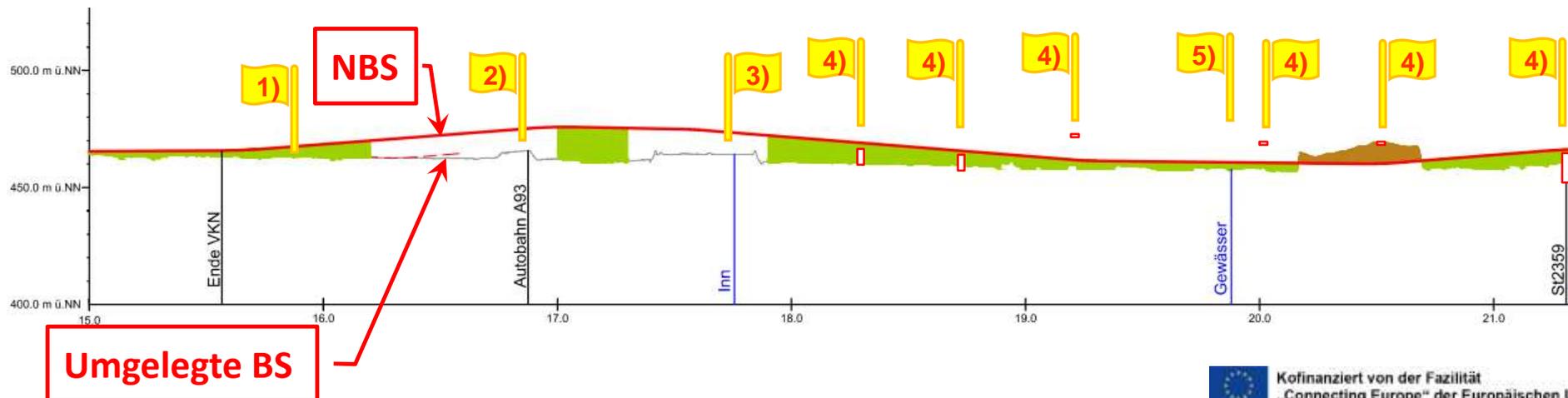


- 1) VKN Niederaudorf-BAB
- 2) BAB A8
- 3) Vogelinsel / Inn
- 4) Diverse Straßen
- 5) Gewässer
- 6) Bebauung

Werkstätten-Blick: Variante **Blau**, VKN Niederaudorf-BAB – Neubeuern

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

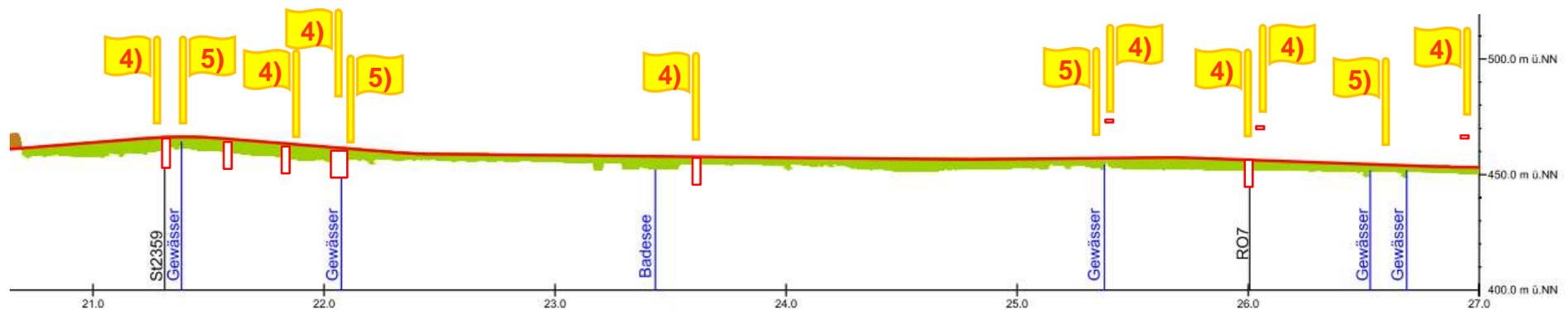
Zwangspunkte	Lösungsansatz
1) VKN Niederaudorf-BAB + Überwerfung	Anordnung in leichter Dammlage, Überquerung des umgelegten Bestandssteckengleises
2) BAB A93	Überquerung der BAB A93
3) Vogelinsel / Inn	Überquerung der Vogelinsel und des Inns
4) Diverse Straßen	Überquerung bzw. Unterquerung der Straßen inkl. Anpassung der Straßen (Lage und Höhe)
5) Gewässer	Überquerung der Gewässer bzw. Umlegung der Gewässer



Werkstätten-Blick: Variante **Blau**, VKN Niederaudorf-BAB – Neubeuern

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

Zwangspunkte	Lösungsansatz
4) Diverse Straßen	Überquerung bzw. Unterquerung der Straßen inkl. Anpassung der Straßen (Lage und Höhe)
5) Gewässer	Überquerung der Gewässer bzw. Umlegung der Gewässer



Werkstätten-Blick: Variante **Blau**, VKN Niederaudorf-BAB – Neubeuern

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

Zwangspunkte	Lösungsansatz
6) Angrenzende Bebauung	Höhenlage wird so gewählt, dass die Auswirkungen minimiert werden (insbesondere Anpassung Infrastrukturen)

Fazit:

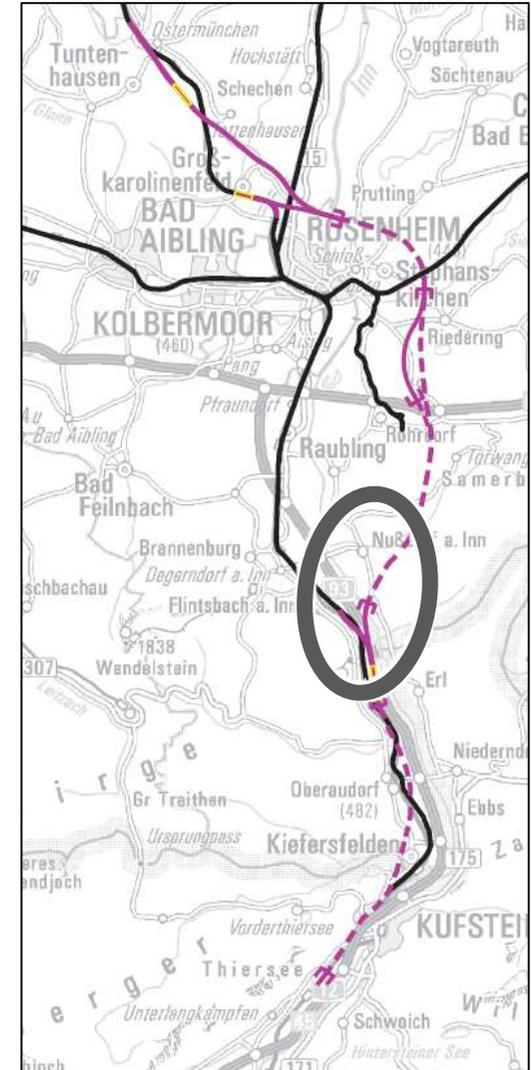
Unter den gegebenen Randbedingungen ist es möglich, eine genehmigungsfähige
Gradiente zu entwickeln.

Blick in die Planungswerkstatt

Variante **Violett**

Angepasster Trassenverlauf für die Innquerung bei Fischbach/Nußdorf:

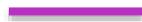
- NBS unterquert den Inn



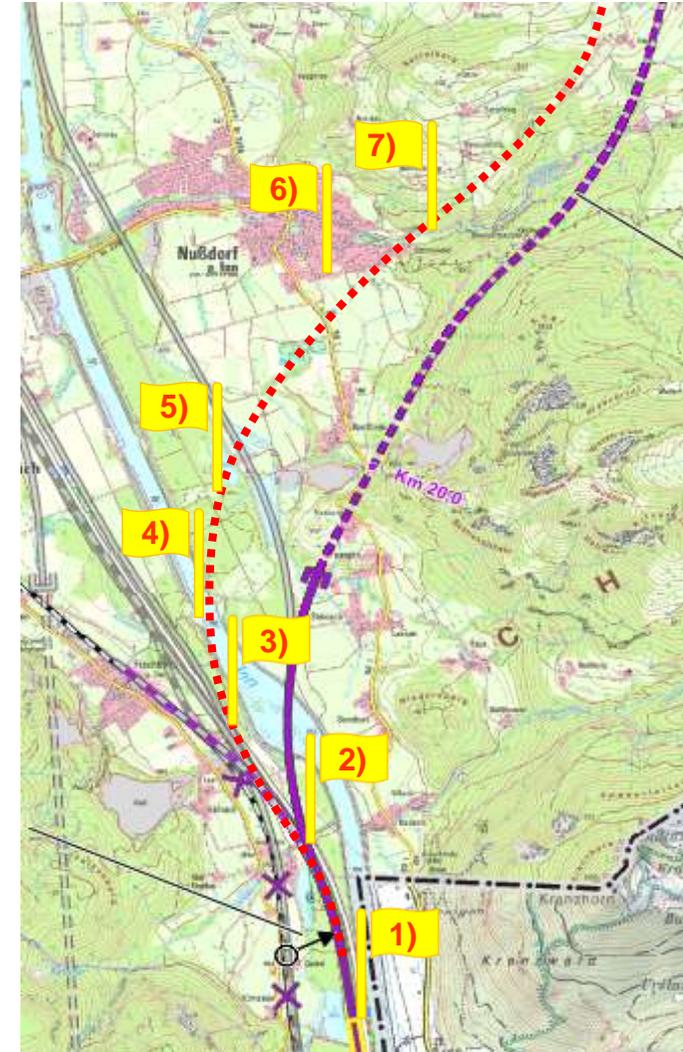
Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Überlegungen zur Linienführung der NBS

Legende:

-  Lageverlauf der Neubaustrecke (Überquerung)
-  alternativer Lageverlauf der Neubaustrecke (Unterquerung)
-  zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)

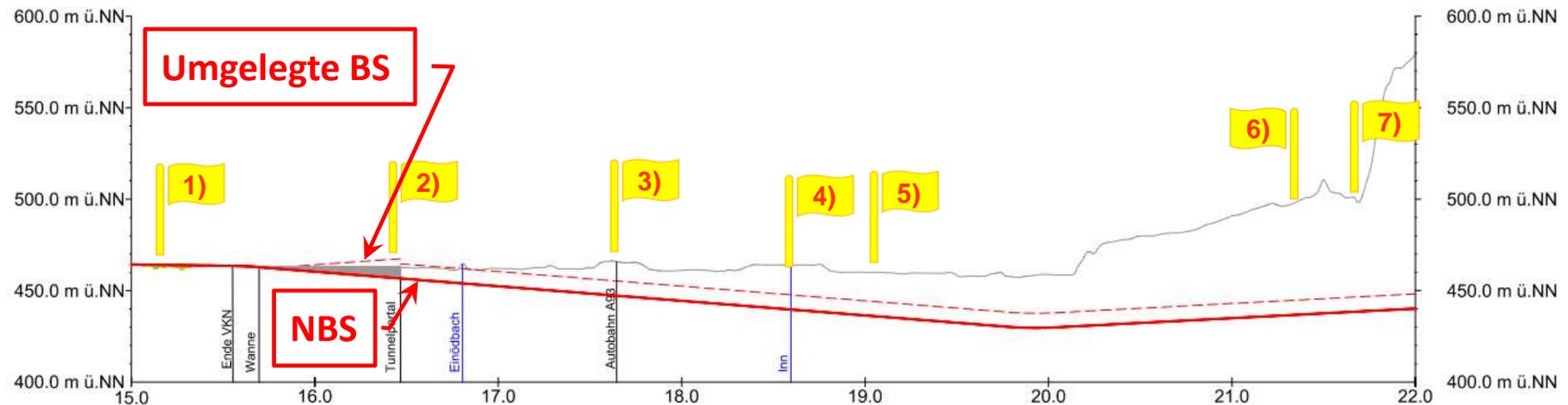
- 1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB
- 2) Umgelegte DB Strecke 5702
- 3) BAB A93
- 4) Inn
- 5) FFH-Gebiet „Innauwald bei Neubeuern und Pionierübungsplatz Nußdorf“
- 6) Nußdorf a. Inn
- 7) Geologische Störungszone



Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Zwangspunkte (Auswahl)

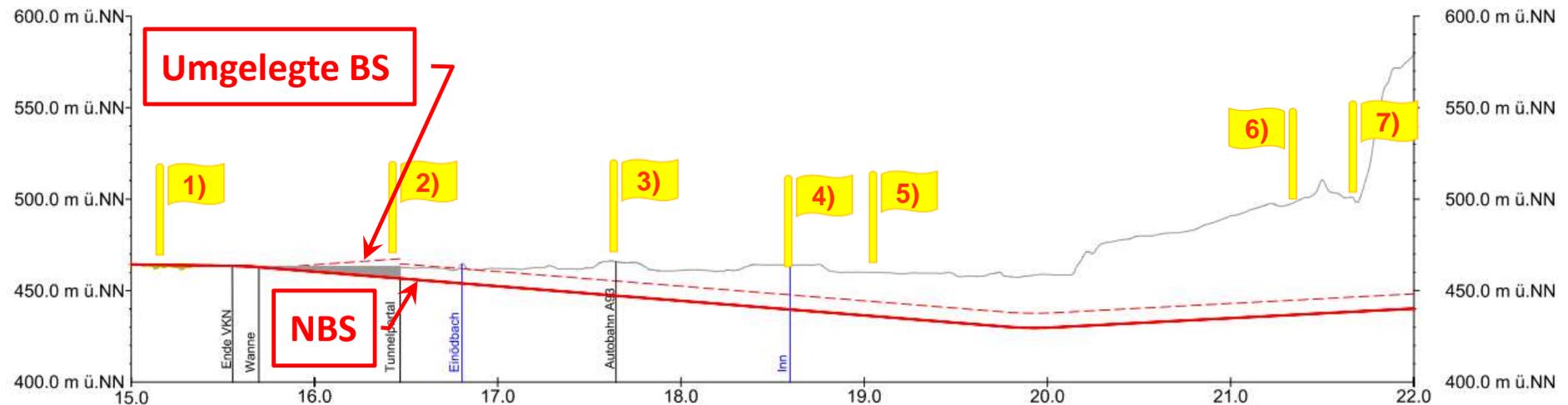
Zwangspunkte	Lösungsansatz
1) VKN Niederaudorf-BAB	Anordnung möglichst geländegleich / nur leichte Einschnittslage
2) Umgelegte DB Strecke 5702	Unterquerung des umgelegten Bestandssteckengleises
3) BAB A93	Unterquerung der BAB A93
4) + 5) Inn + FFH-Gebiet „Innauwald bei Neubeuern und Pionierübungsplatz Nußdorf“	Unterquerung mit geringer Überdeckung; Verwendung von tunnelbautechnischen Sonderlösungen für die Errichtung im Lockergestein mit Grundwasser



Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Zwangspunkte (Auswahl)

Zwangspunkte	Lösungsansatz
6) Nußdorf a. Inn	Unterquerung der Bebauung mit möglichst großer Überdeckung
7) Geologische Störungszone	Durchfahren der geologischen Störungszone möglichst auf eine kurze Strecke (Lagetrassierung)



Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

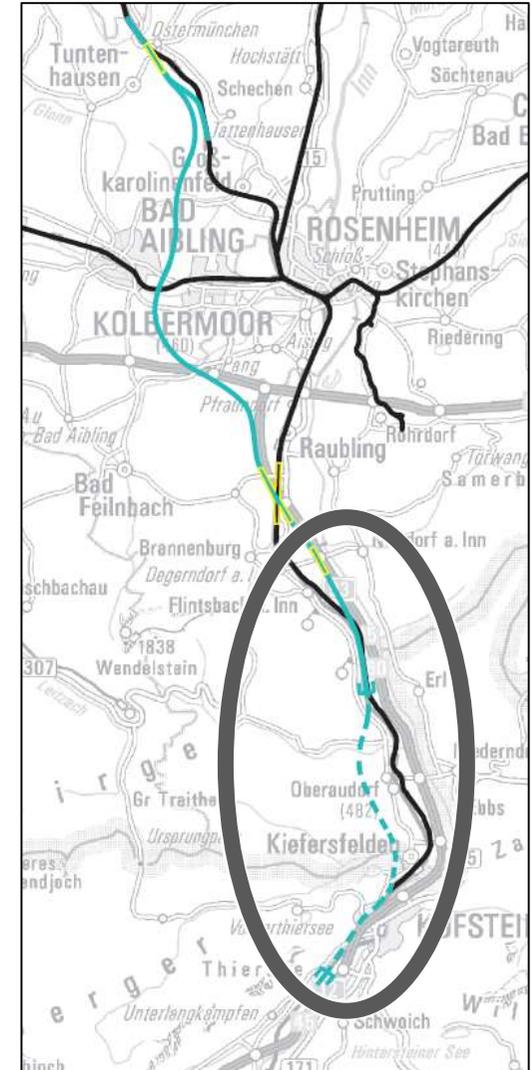
Fazit:

- Unter den gegebenen Randbedingungen ist es möglich, eine genehmigungsfähige Trasse zu entwickeln.
- Jedoch beinhaltet diese Trassenführung noch weiter zu untersuchende Konfliktbereiche, u.a. hinsichtlich Baugrund (unklarer Übergang Lockermaterial auf Festgestein + Störungszone) oder Grund- und Trinkwasser (Lage des Tunnels quer zum Grundwasserstrom, Trinkwasserversorgung von Nußdorf).
- Die Trassenführung wird im Trassenauswahlverfahren weiterverfolgt.

Blick in die Planungswerkstatt

Variante **Türkis**

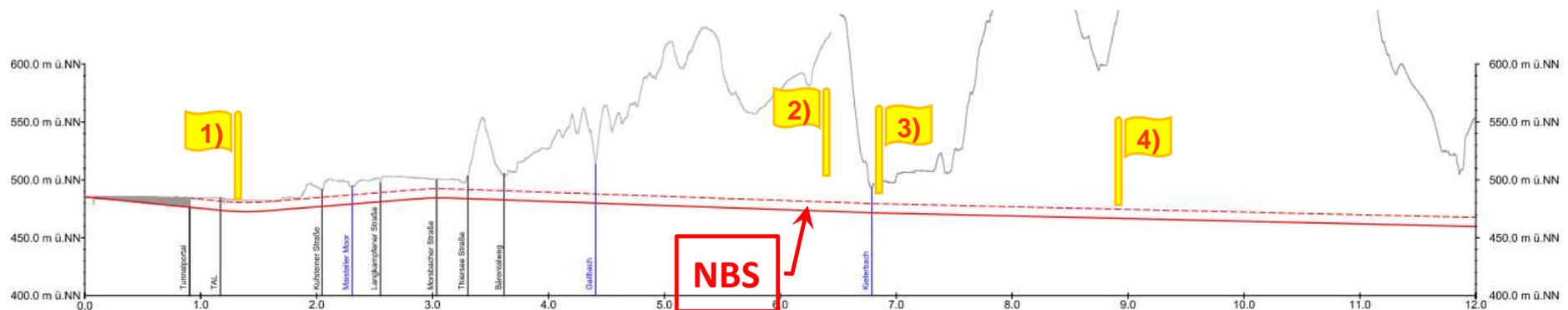
Höhenverlauf der Variante Türkis im Bereich des
Tunnels Nußberg bis Breitmoos am Beispiel der
Untervariante mit der VKN Breitmoos



Werkstätten-Blick: Variante **Türkis**, Schaftenau – Breitmoos

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

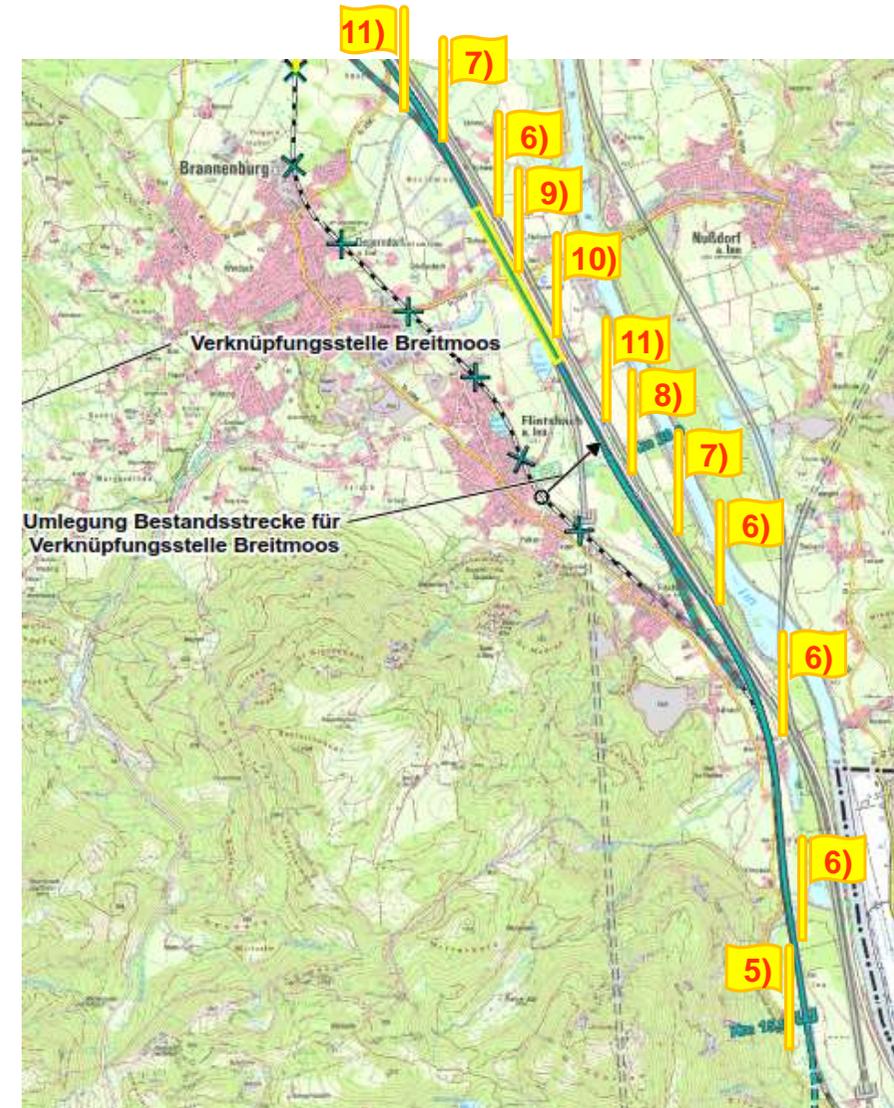
Zwangspunkte	Lösungsansatz
1) VKN Schaftenau / Überwerfung Bestandsstrecke	Unterquerung der Bestandsstrecke durch sofortiges Abtauchen
2) Bergwasserdrücke Bereich Hechtsee	Möglichst hohe Gradiente durch Anordnung eines Hochpunkts bei Morsbach
3) Kieferbachtal	Überdeckung ausreichend für Errichtung des Tunnels
4) Tunnellängsgefälle	Geringes Längsgefälle durch möglichst hohe Gradiente bei Kieferbachtal und Tiefpunkt nahe des Tunnelportals



Werkstätten-Blick: Variante **Türkis**, Schaftenau – Breitmoos

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

- 5) Bestandsbahnstrecke 5702
- 6) Gewässer
- 7) Kreuzung mit Bestandsstrecke
- 8) Diverse Straßen
- 9) ST 2359 / BAB AS Brannenburg
- 10) VKN Breitmoos
- 11) Haltepunkt Flintsbach / Bahnhof Brannenburg



Anmerkung: Exemplarische Darstellung für die Untervariante mit der VKN Breitmoos

Werkstätten-Blick: Variante **Türkis**, Schaftenau – Breitmoos

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

Zwangspunkte	Lösungsansatz
5) Bestandsbahnstrecke 5702	Unterquerung Bestandsstrecke
6) Gewässer	Überquerung der Gewässer bzw. Umlegung von Gewässern
7) Kreuzung mit Bestandsstrecke	Unterquerung des Gleises der umgelegten Bestandsstrecke 5702



Anmerkung: Darstellung für die Untervariante mit der VKN Breitmoos

Werkstätten-Blick: Variante **Türkis**, Schaftenau – Breitmoos

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

Zwangspunkte	Lösungsansatz
6) Gewässer	Überquerung der Gewässer bzw. Umlegung von Gewässern
7) Kreuzung mit Bestandsstrecke	Überquerung des Gleises der umgelegten Bestandsstrecke 5702, Bestandsstrecke geländegleich für Bahnhof Brannenburg
8) Diverse Straßen	Unterquerung der angehobenen Straßen
9) ST 2359 / BAB AS Brannenburg	Unterquerung der angehobenen Straße, Anpassung der Autobahn-Anschlussstelle
10) VKN Breitmoos	Unterquerung der angehobenen Straßen
11) Hp Flintsbach / Bf Brannenburg	Anordnung möglichst geländegleich mit geringem Gefälle



Anmerkung: Darstellung für die Untervariante mit der VKN Breitmoos

Werkstätten-Blick: Variante **Türkis**, Schafteuau – Breitmoos

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

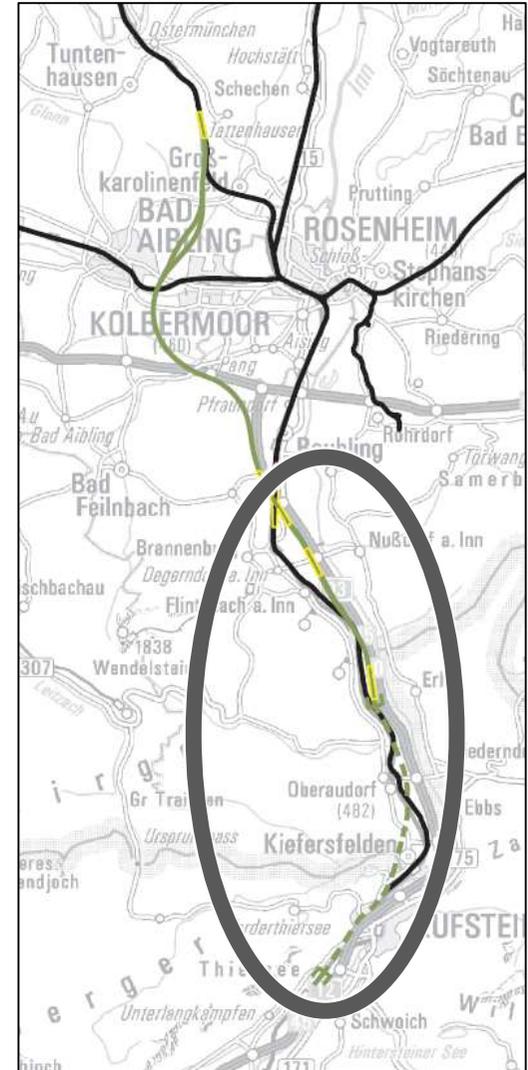
Fazit:

Unter den gegebenen Randbedingungen ist es möglich, eine genehmigungsfähige
Gradiente zu entwickeln.

Blick in die Planungswerkstatt

Variante Oliv

Höhenverlauf der Variante Oliv im Bereich des
Tunnels Laiming bis Reischenhart am Beispiel der
Untervariante mit der VKN Niederaudorf-BAB

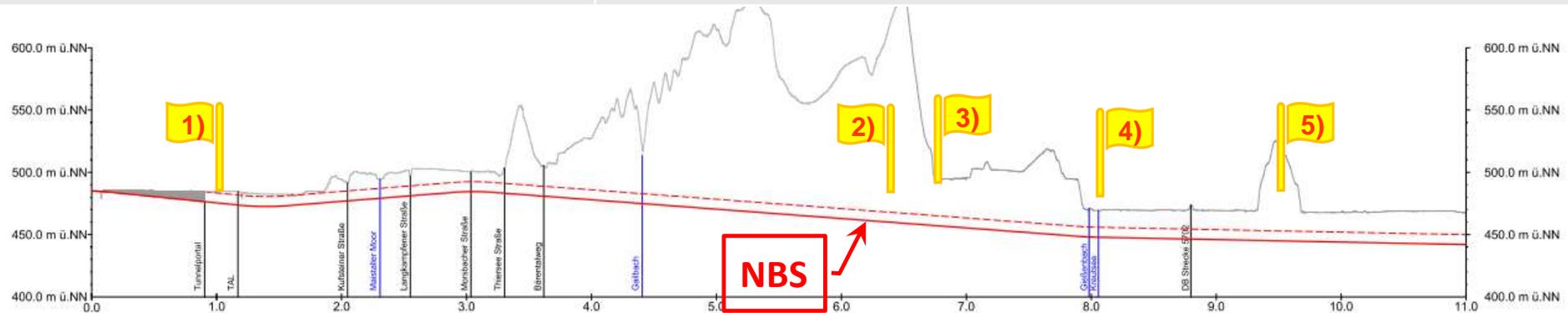


Werkstätten-Blick:

Variante Oliv, Schaftenau – Niederaudorf – Reischenhart

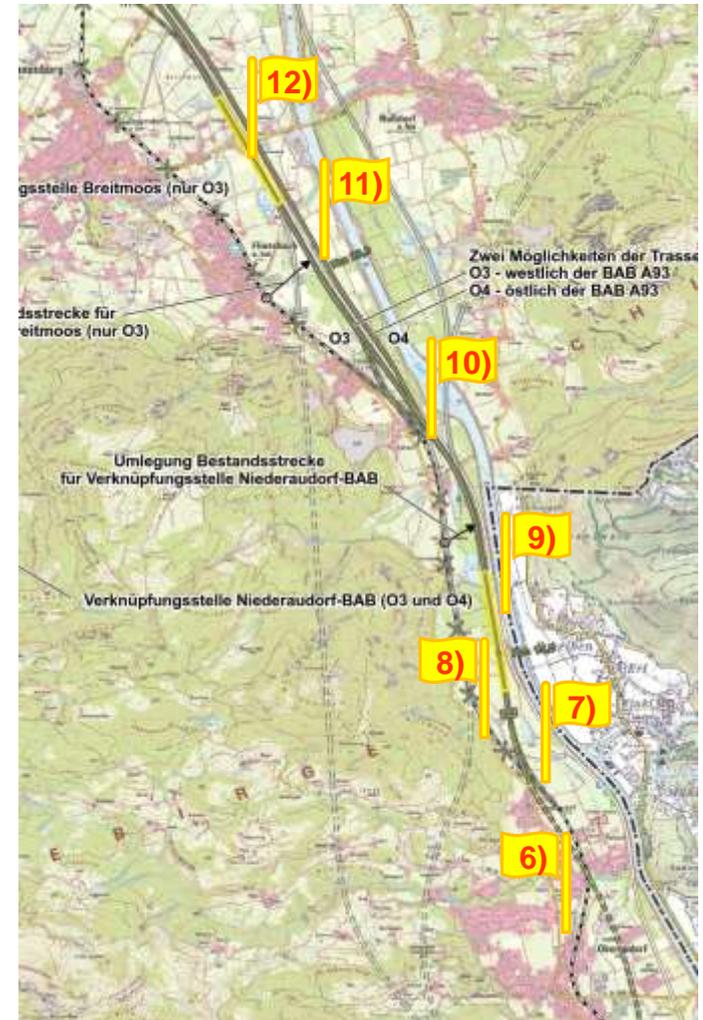
Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

Zwangspunkte	Lösungsansatz
1) VKN Schaftenau / Überwerfung Bestandsstrecke	Unterquerung der Bestandsstrecke durch sofortiges Abtauchen
2) Bergwasserdrücke Bereich Hechtsee	Möglichst hohe Gradiente durch Anordnung eines Hochpunkts bei Morsbach
3) Kieferbachtal	Überdeckung ausreichend für Errichtung des Tunnels
4) Kreutsee	Unterquerung durch tunnelbautechnische Maßnahmen
5) Florianikogl (Festgestein) / Lockermaterial	Berücksichtigung durch unterschiedliche Bauweisen, Gradiente nicht zu tief (Möglichkeit für Zwischenangriffe)



Werkstätten-Blick: Variante **Oliv**, Schaftenau – Niederaudorf – Reischenhart Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

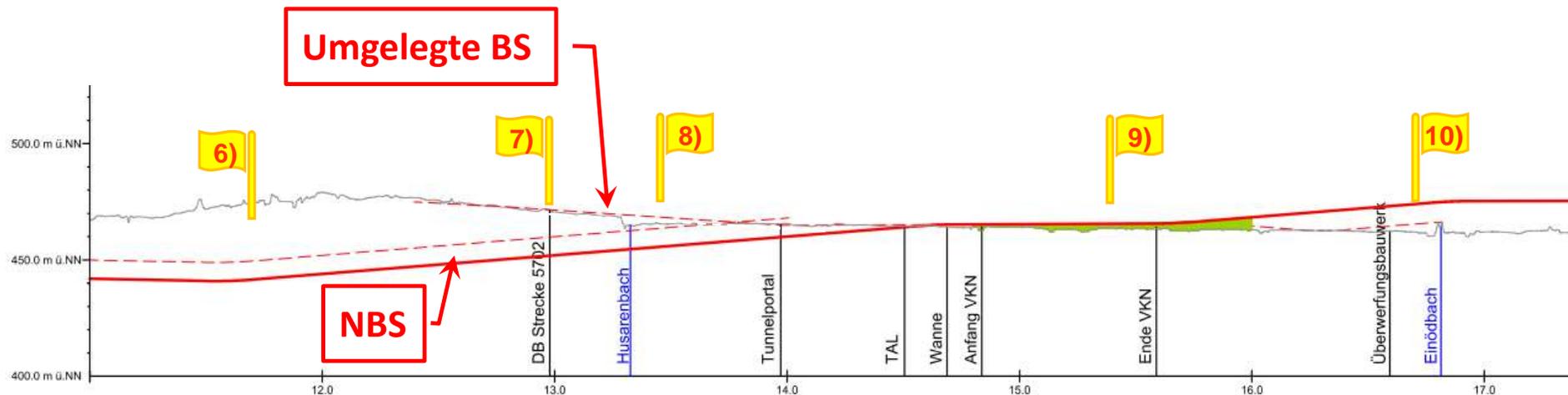
- 6) Oberaudorf
- 7) Überwerfung mit Bestandsstrecke
- 8) Husarenbach
- 9) VKN Niederaudorf-BAB
- 10) Überwerfung mit Bestandsstrecke
- 11) Diverse Straßen
- 12) ST 2359 / BAB AS Brannenburg



Werkstätten-Blick: Variante Oliv, Schaftenau – Niederaudorf – Reischenhart

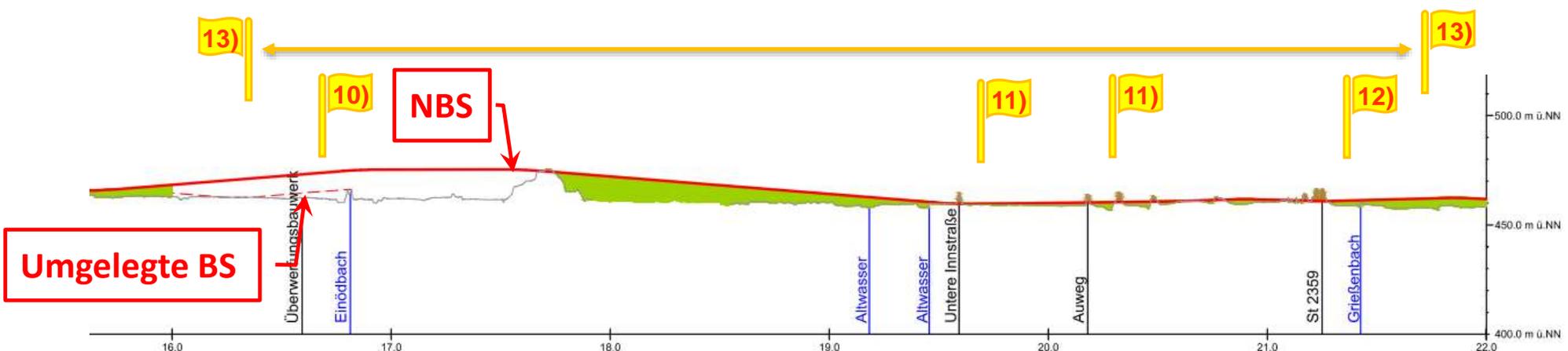
Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

Zwangspunkte	Lösungsansatz
6) Oberaudorf	Unterquerung Siedlungsgebiet
7) Kreuzung mit Bestandsstrecke	Unterquerung des Gleises der umgelegten Bestandsstrecke 5702
8) Husarenbach	Husarenbach zwischen NBS und umgelegter Bestandsstrecke
9) VKN Niederaudorf-BAB	Anordnung in leichter Dammlage



Werkstätten-Blick: Variante Oliv, Schaftenau – Niederaudorf – Reischenhart Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

Zwangspunkte	Lösungsansatz
10) Kreuzung mit Bestandsstrecke	Überquerung des Gleises der umgelegten Bestandsstrecke
11) Straßen	Unterquerung der angehobenen Straßen
12) St 2359 / BAB AS Brannenburg	Unterquerung der angehobenen Straße, Anpassung der Autobahn-Anschlussstelle
13) Gewässer	Überquerung der Gewässer bzw. Umlegung der Gewässer



Werkstätten-Blick:

Variante **Oliv**, Schaftebau – Niederaudorf – Reischenhart

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

Fazit:

Unter den gegebenen Randbedingungen ist es möglich, eine genehmigungsfähige
Gradiente zu entwickeln.

Gemeindeforum

Tagesordnung 22. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 21. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Raumordnungsverfahren
 - Sonstiges
- Blick in die Planungswerkstatt
 - Höhenverläufe aller Varianten
 - Blick auf ausgewählte Höhenverläufe
 - Erkenntnisse im Bereich Großkarolinenfeld
- **Fragen und Diskussion**
- Ausblick

Gemeindeforum

Tagesordnung 22. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 21. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Raumordnungsverfahren
 - Sonstiges
- Blick in die Planungswerkstatt
 - Höhenverläufe aller Varianten
 - Blick auf ausgewählte Höhenverläufe
 - Erkenntnisse im Bereich Großkarolinenfeld
- Fragen und Diskussion
- **Ausblick**

Ausblick

- Informationstermine: – zur Bewertungsmethode (vrsl. Ende Januar)
Termine werden mit mind. zwei Wochen Vorlauf bekannt gegeben – zum Raumordnungsverfahren (vrsl. Februar)
- Vorausschau: Vorstellung der Trassenauswahl im Frühjahr 2021
- Nächste Forenrunde: zur Vorstellung der Trassenauswahl
Termine werden mit mind. zwei Wochen Vorlauf bekannt gegeben

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER UND ERWEITERTER PLANUNGSRAUM



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union