

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen und erweiterten

Planungsraum

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	17. Sitzung des Regionalforums
Datum und Uhrzeit:	11. Juli 2019, Teil I: 14:15 – 15:15 Uhr (regionale VertreterInnen) Teil II: 15:15 – ca. 16:30 Uhr (alle Mitglieder inkl. BürgermeisterInnen)
Ort:	Fachhochschule Kufstein, Kufstein
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	<p>Regionale VertreterInnen (gesamte Sitzung): Elmar Berktold (Amt der Tiroler Landesregierung) Alexander Baumgartner (Amt der Tiroler Landesregierung) Georg Dudek (INN TAL Gemeinschaft e.V.) Peter Kasperczyk (BUND Kreisgruppe Rosenheim) Matthias Schuh (in Vertretung für Matthias Kraus, Regierung von Oberbayern)</p> <p>BürgermeisterInnen und deren StellvertreterInnen (nur Teil II): Rainer Auer (Bürgermeister Stephanskirchen) Helmut Cybulska (Stadt Rosenheim) Katharina Donauer (in Vertretung für Josef Lanziger, Landwirtschaftskammer Tirol) Andreas Ehrenstrasser (Bürgermeister Langkampfen) Bernd Fessler (Bürgermeister Großkarolinenfeld) Hans Holzmeier (Bürgermeister Schechen) Matthias Jokisch (Bürgermeister Brannenburg) Olaf Kalsperger (Bürgermeister Raubling) Erwin Kühnel (Bürgermeister Bad Aibling) Stefan Lederwascher (Bürgermeister Flintsbach) Christoph Platzgummer (Bezirkshauptmann Kufstein) Georg Weigl (Bürgermeister Tuntenhausen) Florian Salzburger (Arbeiterkammer Tirol)</p> <p>Projektteam (gesamte Sitzung): Martin Eckert (IPBN) Ralf Eggert (IFOK GmbH) Martin Gradnitzer (ÖBB Infrastruktur AG) Torsten Gruber (DB Netz AG) Peter Hofer (ÖBB Infrastruktur AG) Julia Schönhärl (IFOK GmbH) Wieland Steigner (IPBN) Christian Tradler (DB Netz AG) Sabine Volgger (clavis GmbH)</p>

Agenda

Teil I, 14:15 bis 15:15 Uhr (regionale VertreterInnen)

1. Begrüßung
2. Erläuterung zu den reduzierten Grobtrassen
3. Fragen und Diskussion

Teil II, 15:15 bis 16:30 Uhr (alle Mitglieder)

4. Begrüßung und Bericht aus den Gemeindeforen
5. Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung
6. Fragen und Diskussion zu den reduzierten Grobtrassen
7. Abschluss und Termine

Teil I, 14:15 bis 15:15 Uhr (regionale VertreterInnen)

1. Begrüßung

Die Moderatorin Sabine Volgger, clavis, sowie die Projektleiter Torsten Gruber, DB Netz AG, und Martin Gradnitzer, ÖBB Infra, begrüßen die Teilnehmenden.

Sabine Volgger stellt die Tagesordnung vor. Dann verweist sie auf die Veranstaltungen, die zur Vorstellung der reduzierten Grobtrassen am 1. Juli stattgefunden haben. Sie verweist außerdem auf die kommenden öffentlichen Informationsveranstaltungen in den Gemeinden.

Die Agenda wird ohne Änderungen angenommen.

Torsten Gruber begrüßt die Teilnehmenden im Namen der DB und erklärt den Projektstand, der mit der offiziellen Vorstellung der reduzierten Grobtrassen in Rosenheim am 1. Juli 2019 mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer vorgestellt wurde. Torsten Gruber zeigt anhand der beiliegenden Präsentation (Folie 4) den aktuellen Stand „Abschluss der Grobtrassenprüfung und -auswahl“ im Prozess des Trassenauswahlverfahrens.

Torsten Gruber erklärt das Vorgehen der Bestandsstreckenuntersuchung, die die DB Netz AG im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums durchgeführt hat und stellt die Schlussfolgerungen aus der Bestandsstreckenuntersuchung kurz vor (siehe Folie 7 in der beiliegenden Präsentation).

2. Erläuterung zu den reduzierten Grobtrassen (Martin Eckert, Torsten Gruber)

Martin Eckert, IPBN, erläutert das Vorgehen zur Reduzierung der Grobtrassen. Er weist darauf hin, dass die Vergleiche der einzelnen Grobtrassensegmente auf der Projektwebseite in WebGIS dargestellt sind und erläutert, wie die Website genutzt werden kann (siehe <https://www.brennernordzulauf.eu/webgis.html> sowie exemplarisch zu den Vergleichen Folien 5 und 6 in der beiliegenden Präsentation).

Dann erläutert Martin Eckert die fünf aus der Reduktion hervorgegangenen Grobtrassen (siehe Folien 8 bis 13 in der beiliegenden Präsentation). Er zeigt, wie in WebGIS die unterschiedlichen Planungsstände nachvollzogen und die Vergleiche der Grobtrassensegmente je Gemeinde angezeigt werden können (siehe Folien 14 und 15).

Abschließend erklärt Torsten Gruber die weiteren Schritte im Trassenauswahlverfahren (siehe Folien 16 bis 19 in der beiliegenden Präsentation).

3. Fragen und Diskussion

Ein Mitglied merkt an, dass in der Politik nur über eine der Grobtrassen gesprochen wird. Dies sei nicht korrekt, da die fünf Grobtrassen gleichberechtigt nebeneinanderstünden. Das Mitglied empfindet dies als falsche Kommunikation an die Öffentlichkeit und fordert die Projektleitung auf, die Presse und Öffentlichkeit besser zu informieren und die in der Öffentlichkeit kursierenden falschen Aussagen zu korrigieren.

- Die Projektleitung bestätigt, dass die fünf Grobtrassen nach dem aktuellen Planungsstand als gleichwertig betrachtet werden und weist darauf hin, dass sie dies auch immer so kommuniziere. Sie warnt davor, schon zum jetzigen Zeitpunkt eine Vorzugstrasse zu nennen, da dies dem ergebnisoffenen Prozess der Trassenauswahl widerspreche. Es sei klar, dass es bei verschiedenen, einzelnen Personen Präferenzen gebe und dass diese Personen ihre Präferenzen kommunizierten. Dies könne die Projektleitung nicht verhindern. Die Projektleitung kündigt an, das Thema in der nächsten Sitzung des Regionalen Projektbeirats anzusprechen.

Ein Mitglied fragt, ab wann im Planungsprozess die Kosten berücksichtigt werden, da die Kosten vor allem für die Grobtrasse „Violett“ mit einem sehr hohen Tunnelanteil, wohl sehr hoch seien.

- Die Projektleitung erwidert, zum jetzigen Planungsstand finde noch keine Kostenbetrachtung statt und die Kosten würden erst in der vertieften Planung ermittelt werden.

Teil II, 15:15 bis 16:30 Uhr (regionale VertreterInnen und BürgermeisterInnen)

4. Begrüßung und Bericht aus den Gemeindeforen

Der Moderator Ralf Eggert, IFOK GmbH, sowie die Projektleiter Torsten Gruber, DB Netz AG, und Martin Gradnitzer, ÖBB Infra, begrüßen die neu hinzugekommenen Bürgermeister zum zweiten Teil der Sitzung.

Der Moderator Ralf Eggert stellt die Tagesordnung vor.

Die Projektleitung weist auf die nächste Exkursion zum Brenner-Basistunnel hin: Diese finde am 13. September statt und starte am Südportal. Die Mitglieder des Regionalforums erhielten per Email die Einladung. Nur die ersten 28 Angemeldeten könnten teilnehmen.

Sabine Volgger berichtet aus den Gemeindeforen im GPR, dass in den Nordforen das Ergebnis der Bestandsstreckenuntersuchung der Bahnen diskutiert wurde, die noch möglichen Verknüpfungsstellen sowie der weitere Planungsprozess unter Anwendung des Kriterienkataloges. In den Südforen habe man sich besorgt über die Überlegungen der Bürgerinitiativen zum Ausbau der Bestandsstrecke gezeigt. Die Diskussion habe sich konkret um die vertiefte Planung der jeweiligen Grobtrassen für das jeweilige Forengebiet gedreht. Die Gemeinden Erl und Ebbs hätten angekündigt in den Foren weiterhin aktiv mitzuarbeiten. Die Gemeinde Niederndorf werde in Zukunft nur mehr im Regionalforum aktiv dabei sein.

Ralf Eggert berichtet aus den Gemeindeforen im Erweiterten Planungsraum EPR, dass im Kreis der Mitglieder sowohl zu den Argumenten zur Bestandsstreckenuntersuchung als auch zu den Vergleichen, die zur Auswahl der fünf reduzierten Grobtrassen geführt haben, noch

Erläuterungs- und Diskussionsbedarf bestehe. Zudem gebe es Fragen zum Vorgehen und Ansatz eines Raumordnungsverfahrens.

5. Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung

Das Protokoll wird mit folgenden Änderungen verabschiedet (Änderungen **fett**):

- Auf S. 7: wird ergänzt: Ein Mitglied merkt abschließend an, dass es die Stellungnahme der Projektleitung zur „kritischen Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH als nicht angemessen, polemisch und abwertend empfindet. Die Inntal Gemeinschaft e.V. moniere den Umgang mit der „kritischen Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH. **Das Mitglied rügt, dass die Forenmitglieder mit aus seiner Sicht zweifelhaftem Planungsmaterial getäuscht werden sollten. Die als Grundlage der Planungen vorgelegten Verkehrsdaten für den Brenner zum Jahr 2050 seien durch Prof. Dr. Roland Feindor, Hochschule Rosenheim, widerlegt. Die Argumente zur Widerlegung wurden dem Gutachter Stefanos Kotzagiorgis, TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH, zur Beantwortung vorgelegt. Dieses Schreiben sei auf der Webseite der Inntal Gemeinschaft e.V. veröffentlicht (unter <http://inntal-gemeinschaft.de/blog>, Beitrag vom 4. Juni 2019).**
- *Anmerkung zu formaler Korrektur:* Zudem wird auf S.1. in der Teilnehmerliste ergänzt, dass Anton Wallner durch **Sebastian Obermaier** vertreten wurde.

6. Fragen und Diskussion

Ein Mitglied vermutet, dass die Politik schon vor der Prüfung der Grobtrassen Trassen bevorzugt habe, die dann mit der aktuellen Prüfung nur bestätigt wurden. Das Mitglied vermutet, dass daher der Ausbau der Bestandsstrecke nicht mehr weitergeprüft und weiterverfolgt wird.

- Die Projektleitung der DB Netz AG weist darauf hin, dass die Untersuchungen mit voller Transparenz vorgenommen wurden und dem Auftrag des BMVI entsprechen. Die Untersuchungsunterlagen stünden zur Verfügung (siehe: <https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html>). Die Projektleitung der DB Netz AG kündigt an, dass die aufbereiteten Unterlagen zur Bestandsstreckenuntersuchung bis Dezember 2019 veröffentlicht würden. Die Bahnen verfolgten volle Transparenz im Untersuchungsprozess.

Ein weiteres Mitglied fragt daraufhin, warum die Ergebnisse erst im Dezember 2019 veröffentlicht werden.

- Die Projektleitung der DB Netz AG erklärt, dass die redaktionelle Bearbeitung der Unterlagen für die Veröffentlichung Zeit benötige und es daher noch bis Ende 2019 dauere. Sie bietet dem Mitglied ein Gespräch zur Bestandsstreckenuntersuchung im Rahmen einer der öffentlichen Veranstaltungen in der Region an.

Ein Mitglied bittet die Moderation, die Wochentage, an denen das Regionalforum stattfindet, zu variieren. Wenn die Foren immer am gleichen Wochentag stattfänden, sei es für manche Mitglieder nie möglich, daran teilzunehmen, weil andere feste kommunale Termine gleichzeitig stattfinden.

- Die Moderation nimmt den Vorschlag für die Planung 2020 auf. Die Termine bis Ende 2019 seien bereits festgelegt und allen kommuniziert.

Ein Mitglied vermutet, dass die Entscheidung, den Ausbau der Bestandsstrecke nicht weiterzuverfolgen auf einer politischen Entscheidung beruht.

- Die Projektleitung erklärt, dass die DB Netz AG grundsätzlich durch das Bundesverkehrsministerium BMVI den Auftrag bekommen hat, eine Neubaustrecke für 230 km/h zu planen. Den Auftrag zur Prüfung der Bestandsstrecke habe die DB Netz AG davon unabhängig als gesonderten Auftrag bekommen. Der Auftrag sei im Januar 2019 mit der Vorgabe erteilt worden, bis Juli 2019 eine Aussage machen zu können. Die Projektleitung bittet um Verständnis, dass die Veröffentlichung zur Bestandsstreckenuntersuchung entsprechend Zeit benötige.

Ein Mitglied äußert sein Unverständnis darüber, dass bei einem Ausbau der Bestandsstrecke die für die Prüfung grundlegenden Kriterien, wie etwa die Geschwindigkeit von 230 km/h, nicht erfüllt werden könnten und trotzdem der Öffentlichkeit die Prüfung des Bestandsstreckenausbaus weiterhin kommuniziert werde. Nach Meinung des Mitglieds soll damit die Öffentlichkeit ruhiggestellt werden. Bereits Alexander Dobrindt habe als Bundesverkehrsminister die Bestandsstrecke erwähnt und die Mit-Prüfung als sog. „5+1“ Option angekündigt. Damit habe man in der Öffentlichkeit die Hoffnung erzeugt, dass der Ausbau eine gleichberechtigte Variante darstelle, was nicht der Wahrheit entspreche. Die Öffentlichkeit sei damit getäuscht worden.

- Die Projektleitung stellt klar, dass sie den durch das BMVI gegebenen Auftrag ausführt.

Ein Mitglied merkt an, dass aufgrund des Ziels, einen Nutzenfaktors von mindestens 1,0 zu erreichen, ein Planungsmangel im gesamten Projekt vorliege, wenn man die Kosten berücksichtige.

- Die Projektleitung der DB Netz AG erklärt, dass die Kosten bisher nicht berücksichtigt werden und erstmals in der anschließenden vertieften Planung betrachtet werden. Die Kostenverantwortung liege beim Auftraggeber.

Ein Mitglied fragt, warum die Projektleitung der DB die von einigen Gemeinden und den Bürgerinitiativen in Auftrag gegebene und finanzierte Studie nicht anerkenne, in der der Ausbau der Bestandsstrecke als ausreichend für das erwartete Verkehrsaufkommen beurteilt werde. Die Studie sei für die auftraggebenden Gemeinden und Bürgerinitiativen ein sehr wichtiges Dokument. Man wünsche sich, dass die DB die Studie als wertiges Dokument anerkenne. Das Mitglied moniert die Art und Weise der Antwort eines Pressesprechers der DB in der Diskussion zur Studie der Vieregg-Rössler GmbH am 1.7.2019 in Rosenheim.

- Die Projektleitung fragt nach, ob von der Vieregg-Rössler GmbH noch detaillierte Vorlagen kommen. Dies bejaht das Mitglied.
- Die Projektleitung erinnert daran, dass die DB Netz AG den Auftrag hat, eine Neubaustrecke für 230 km/h zu planen. Die Projektleitung sieht den Dialog in den Foren als Mittel, um die beste Lösung zu entwickeln. Die Projektleitung äußert, dass sie den Dialogprozess als sehr konstruktiv empfinde und als Bereicherung für den Planungsprozess sehe. Die Zielsetzung des Gutachtens der Vieregg-Rössler GmbH sei eine andere als die der DB-Planung.

Das Mitglied moniert nochmals, dass es kein guter Stil der DB sei, Vorschläge wie die Studie nicht wertzuschätzen.

- Die Moderation stellt fest, dass hier eine unversöhnliche Situation besteht.

Ein Mitglied fragt, ob langfristig eine Verknüpfung der Bestandsstrecke Rosenheim-Salzburg mit der möglichen Grobtrassenvariante „Violett“ geplant ist.

- Die Projektleitung stellt klar, dass dies nicht Inhalt des Planungsauftrages ist.

Ein Mitglied bemerkt, dass der Schock in der Gemeinde tief sitze, dass die Grobtrassenvariante „Violett“, den Aussagen vom 1. Juli nach zu schließen, von der Politik favorisiert werde. Es fragt, warum der Tunnel auf deutscher Seite nicht weitergeführt werde und an der Inn-Leite im Gemeindegebiet Stephanskirchen ende. Hier sei die Variante nur mit einer Überquerung der bestehenden Trasse möglich. Das Mitglied kündigt daher massiven Widerstand der Gemeinde gegen die Grobtrasse „Violett“ an.

Ein anderes Mitglied widerspricht der Darstellung.

- Der Moderator Ralf Eggert bittet die Anwesenden, Hinweise und Rückmeldungen zur technischen Machbarkeit an die DB-Planer zu übermitteln. Er bittet die Mitglieder um einen rücksichtsvollen Umgang untereinander.
- Die Projektleitung stellt klar, dass sie zum jetzigen Planungsstand keine der fünf Grobtrasse favorisiert. Alle fünf Grobtrassen seien gemessen an den Anforderungen gleichwertig. Die Projektleitung erinnert daran, dass die Planungstiefe, auf der die Reduktion auf fünf Grobtrassen durchgeführt worden sei, dieselbe wie im Vorjahr sei. Erst in der nun folgenden vertieften Planung würden Aspekte wie beispielsweise die Queersituationen an den Autobahnen geprüft werden. Es sei möglich, dass Streckenabschnitte, die zum jetzigen Planungsstand als oberirdisch dargestellt sind, später doch unterirdisch verlaufen würden.
- Die Moderation schlägt vor, in den kommenden Gemeindeforen einen Zeithorizont zu den weiteren Planungsschritten zu geben.
- Die Projektleitung weist darauf hin, dass die künftige Gemeindeforenarbeit durch lokal spezifischere Themen geprägt sein werde.

Ein Mitglied fragt, wie die Prüfung erfolgt ob eine Trasse ober- oder unterirdisch verläuft und fragt, welche Unterlagen für das Raumordnungsverfahren nötig sind.

- Die Projektleitung erklärt, dass die jetzt vorliegenden Unterlagen der Grobtrassenprüfungen ins Raumordnungsverfahren eingingen.
- Die Moderation erklärt, dass parallel einerseits die vertiefte Planung begonnen wird und andererseits die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren vorbereitet werden.
- Die Projektleitung erklärt, dass sich die Planung im nächsten Schritt (Beginn der vertieften Planung) auf neuralgische Punkte bezieht. In der vertieften Planung würden auch punktuelle Betrachtung vorgenommen. Die Raumordnung betrachte den gesamten Planungsraum mit Blick auf große, raumbedeutsame Aspekte. Die zum 1. Juli veröffentlichten Karten seien im Maßstab 1:25.000. Der für das Raumordnungsverfahren angewandte Maßstab liege i.d.R. bei 1:100.000. Ziel der zum Raumordnungsverfahren parallellaufenden vertieften Planung sei die weitere Ausarbeitung der Trassenvorschläge, sodass alle Kriterien des abgestimmten Kriterienkatalogs analysiert, fachlich bewertet und erste grobe Kostenschätzungen erstellt werden könnten. Bei den Detailierungen werde der Dialogprozess weitergeführt.
- Das Planungsteam IPBN fügt hinzu, dass die Raumordnungsbehörde in ihrer abschließenden Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren Maßgaben formulieren kann.

Als Beispiel wird genannt, dass in einem bestimmten Raum eine unterirdische Variante zu bevorzugen sei.

- Der Vertreter der Regierung von Oberbayern und die Projektleitung bieten an, in den kommenden Sitzungen Informationen zum Raumordnungsverfahren vorzustellen.

Ein Mitglied fragt, ob die Bestandsstrecke Rosenheim-Salzburg an die Neubaustrecke angeschlossen wird. Das Mitglied empfinde dies als sinnvoll.

- Die Projektleitung erklärt, das Ziel des Projektes sei die Anbindung in Richtung München.

Ein Mitglied fragt, ob die gestrichelt dargestellten Grobtrassenabschnitte final als Tunnel geplant werden. Es äußert Bedenken, dass diese Abschnitte mit Blick auf den Grundwasserschutz in bestimmten Regionen sinnvoll seien.

- Die Projektleitung erklärt, dass die Grobtrassen-Darstellungen mit Planungsskizzen für einen Hausbau vergleichbar sind. Bei einem großen Infrastrukturprojekt benötige man für die einzelnen Planungsschritte mehr Zeit als bei einem Hausbau. Die genauere, auch technische Planung sei zum jetzigen Planungszeitpunkt nicht möglich.

7. Abschluss und Termine

Die Moderation zeigt die Übersicht der kommenden öffentlichen Informationsveranstaltungen in den Gemeinden. Die Moderation berichtet, dass bisher großes Interesse der Bevölkerung an diesen Veranstaltungen besteht.

Die Projektleitung erwähnt, dass die Einwohner der Gemeinden jeweils per Postwurfsendung über den Termin informiert wurden bzw. werden.

Erstellt am 9. August 2019
Julia Schönhärl, IFOK GmbH

Anlage:

- Präsentation zur 17. Sitzung des Regionalforums am 11. Juli 2019

17. REGIONALFORUM GPR & EPR

11.07.2019, KUFSTEIN

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

Regionalforum

Tagesordnung 17. Sitzung

Teil I

- **Begrüßung**
- Erläuterung zu den reduzierten Grobtrassen
- Fragen und Diskussion

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung
- Fragen und Diskussion zu den reduzierten Grobtrassen
- Abschluss und Termine

Regionalforum

Tagesordnung 17. Sitzung

Teil I

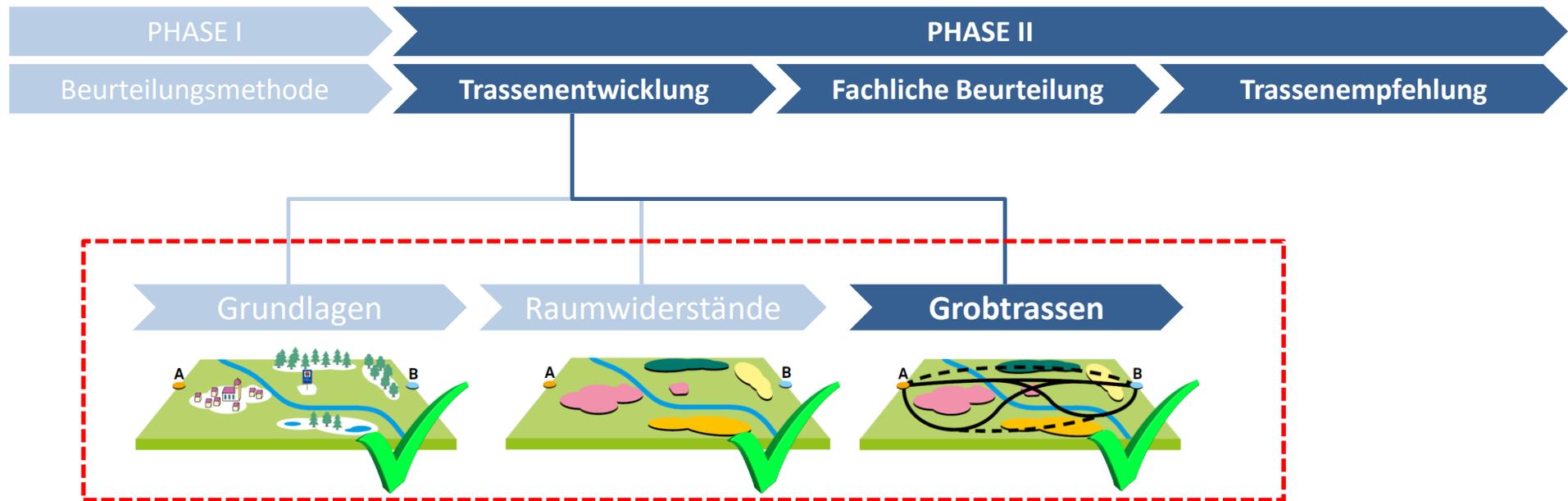
- Begrüßung
- **Erläuterung zu den reduzierten Grobtrassen**
- Fragen und Diskussion

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung
- Fragen und Diskussion zu den reduzierten Grobtrassen
- Abschluss und Termine

Trassenauswahlverfahren

Abschluss der Grobtrassenentwicklung und -auswahl



Erläuterungen zu reduzierten Anzahl von Grobtrassen

Exemplarischer Vergleich Nr. 48

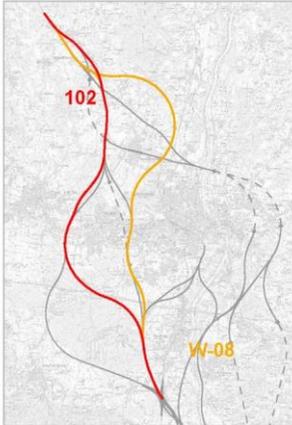
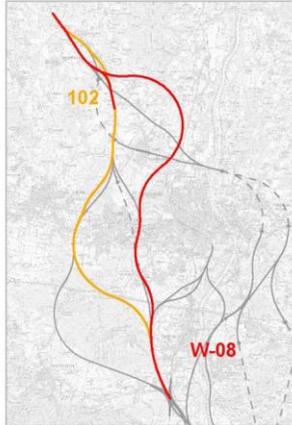
Vergleich Nr.: 48 Stand: 01.07.2019	Variantenabschnitt 121	Variantenabschnitt OW-2
Gemeinden:	Flintsbach a. I., Oberaudorf, Erl, Niederndorf, Kiedersfelden, Ebbs, Kufstein, Langkampfen	
Teilabschnitte	W-31, W-23	OW-2
Länge	14,79 km	16,16 km
Trassenführung	Oberirdisch und Tunnel	

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

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

Erläuterungen zu reduzierten Anzahl von Grobtrassen

Exemplarischer Vergleich Nr. 04

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

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

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

Bestandsstreckenuntersuchung Brenner-Nordzulauf DB Netz AG

Schlussfolgerungen



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



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



- deutlich höhere Belastung der Gemeinden entlang der Bestandsstrecke

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

Reduzierte Grobtrassen

Variante „Türkis“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

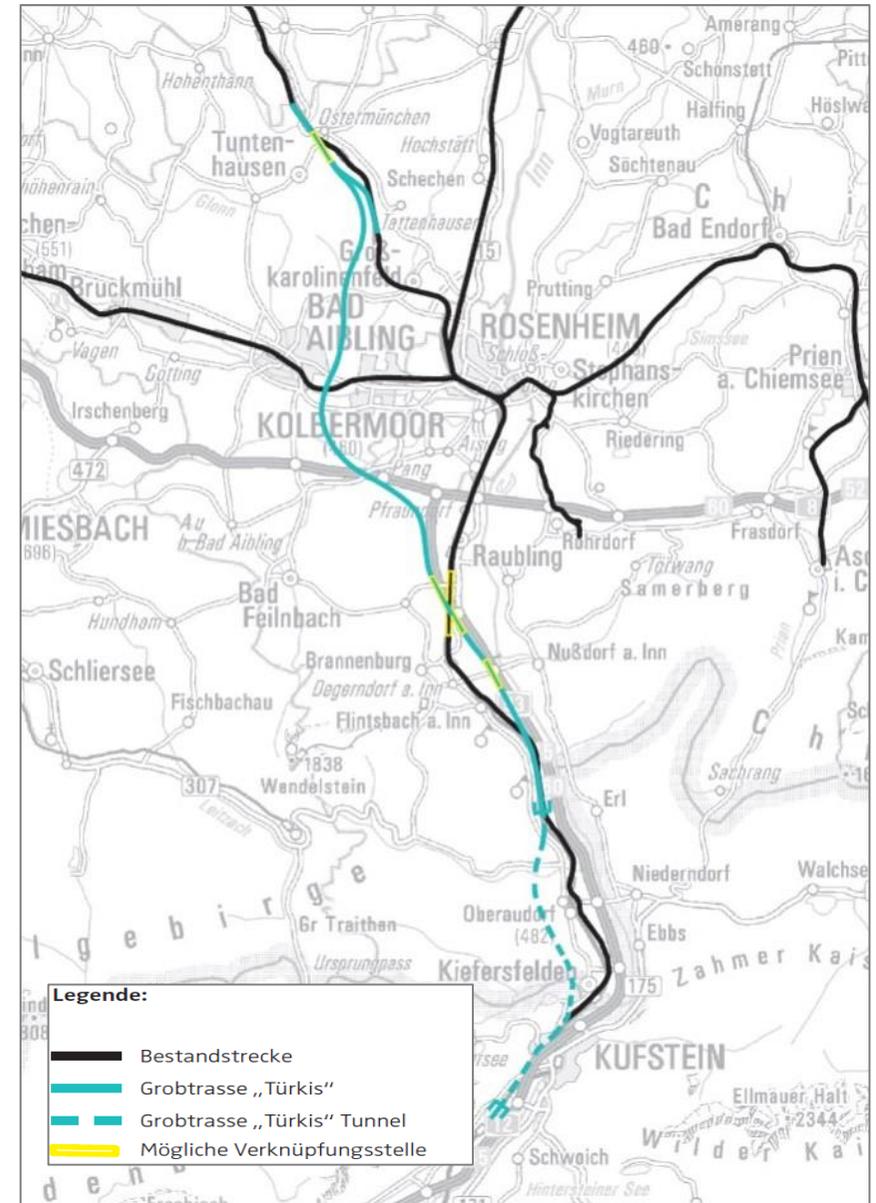
- Tuntenhausen, Großkarolinenfeld, Bad Aibling, Kolbermoor, Raubling, Brannenburg, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

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

mögliche Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim: „Ostermünchen“

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

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



Reduzierte Grobtrassen

Variante „Gelb“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

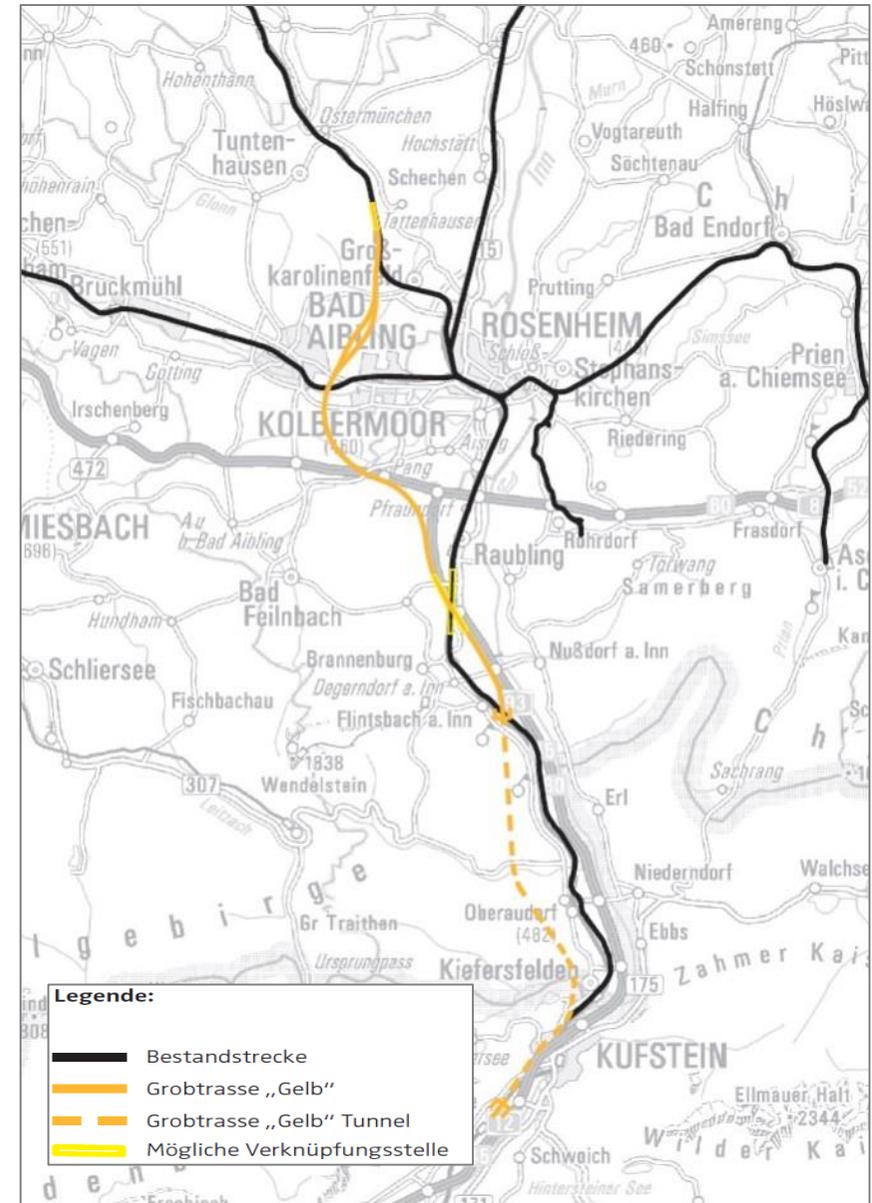
- Tuntenhausen, Großkarolinenfeld, Bad Aibling, Kolbermoor, Raubling, Brannenburg, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

mögliche Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim:
„Reischenhart“

mögliche Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim:
„Riederbach“

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

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



Reduzierte Grobtrassen

Variante „Oliv“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

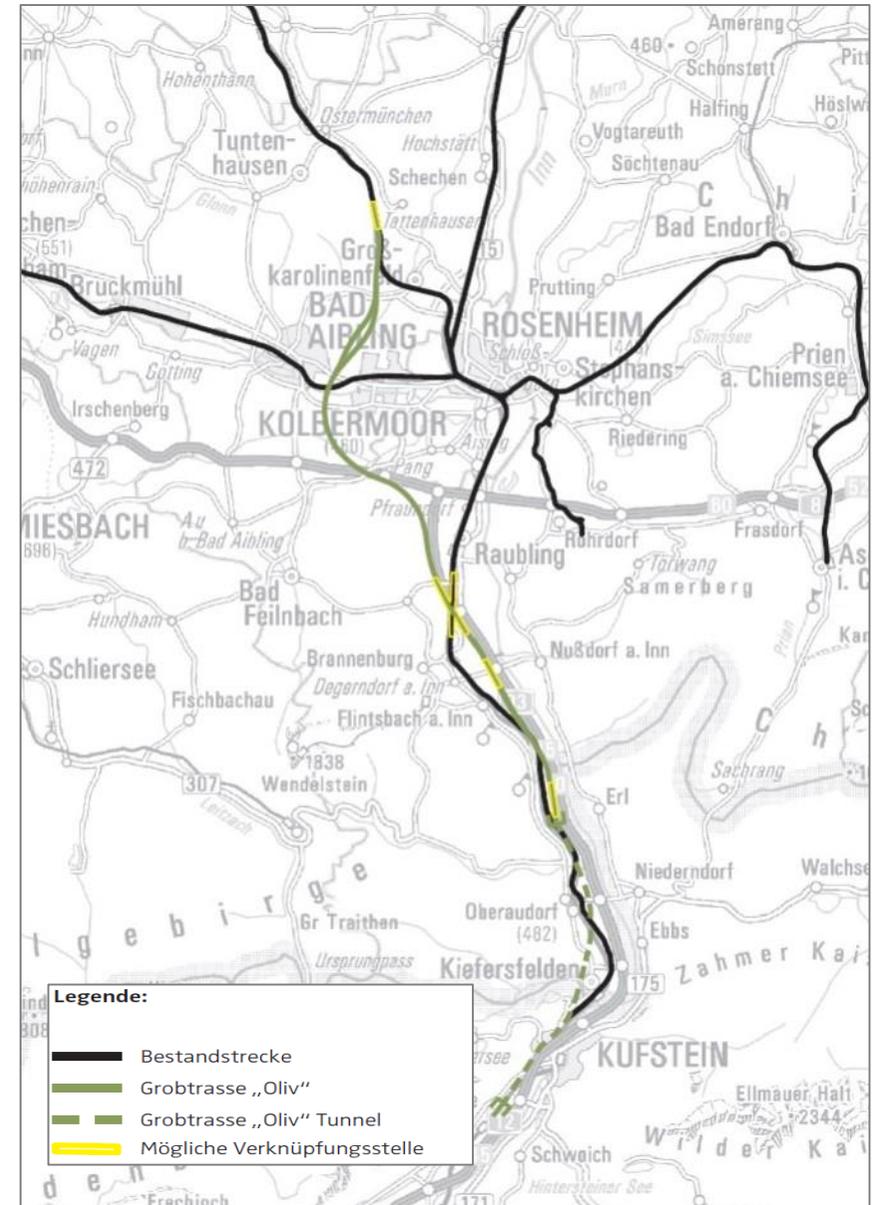
- Tuntenhäuser, Großkarolinenfeld, Bad Aibling, Kolbermoor, Raubling, Brannenburg, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

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

mögliche Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim: „Riederbach“

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

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



Reduzierte Grobtrassen

Variante „Blau“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

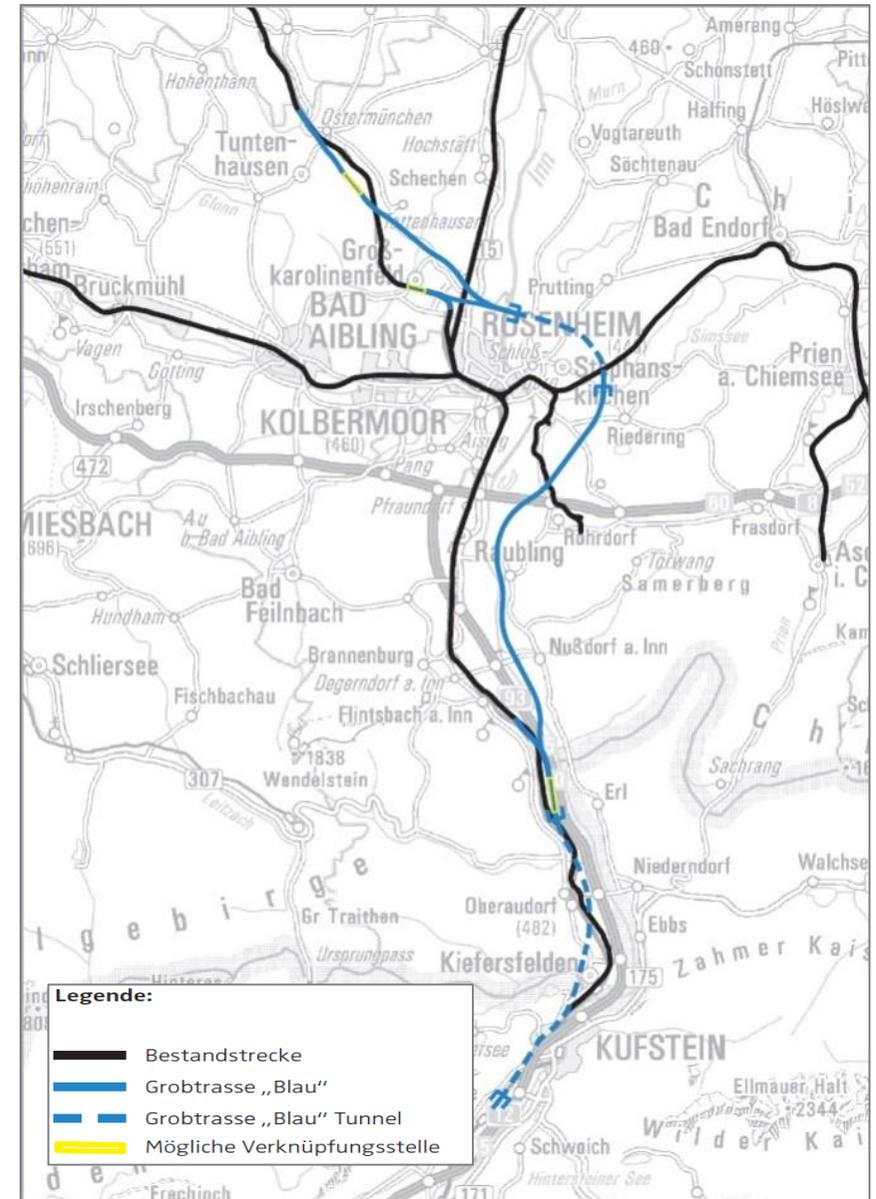
- Tuntenhausen, Großkarolinenfeld, Schechen, Rosenheim, Prutting, Stephanskirchen, Riedering, Rohrdorf, Neubeuern, Nußdorf, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

mögliche Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim:
„Niederaudorf-BAB“

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

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

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



Reduzierte Grobtrassen

Variante „Violett“

Grobtrasse führt durch die Gemeindegebiete von:

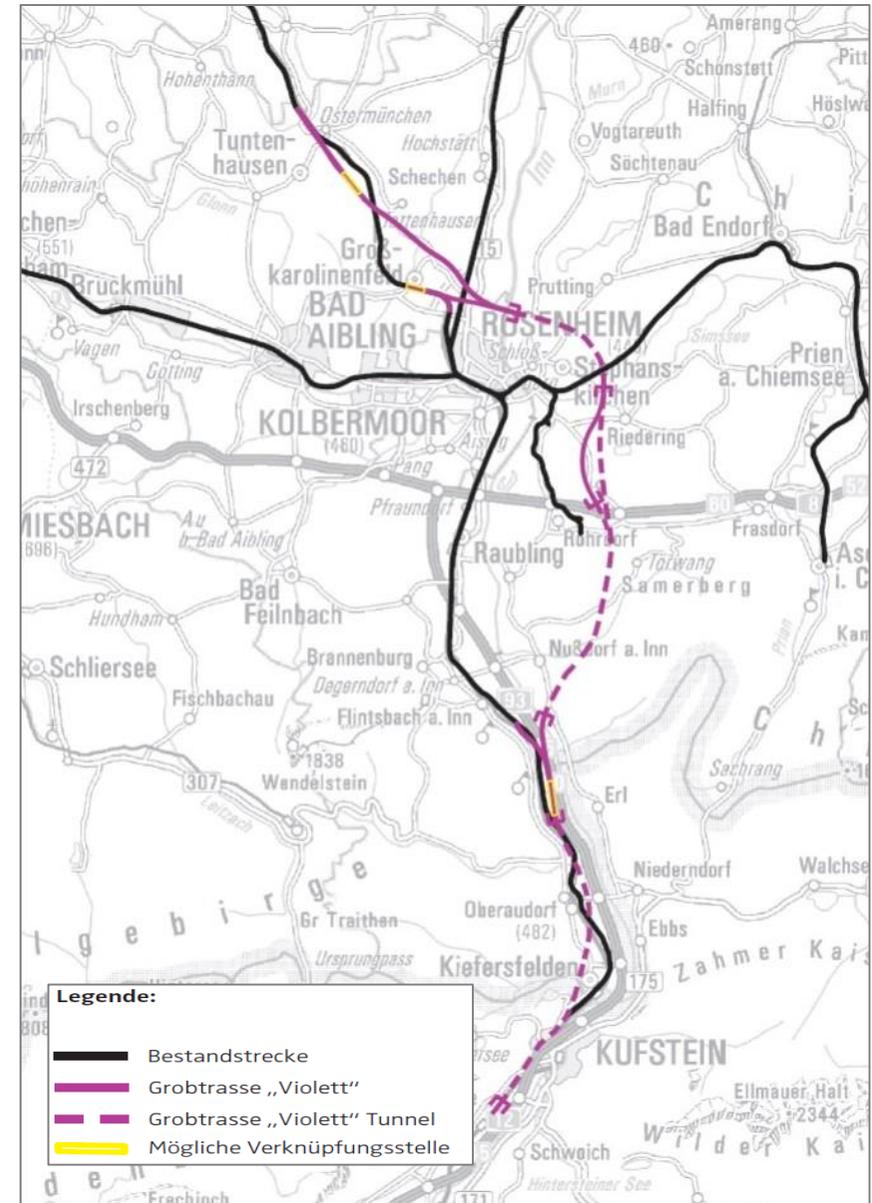
- Tunttenham, Großkarolinenfeld, Schechen, Rosenheim, Prutting, Stephanskirchen, Riedering, Rohrdorf, Samerberg, Nußdorf, Flintsbach, Oberaudorf, Kiefersfelden, Kufstein, Langkampfen

mögliche Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim:
„Niederaudorf-BAB“

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

Oberirdische und unterirdische Trassenanteile

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



Reduzierte Grobtrassen

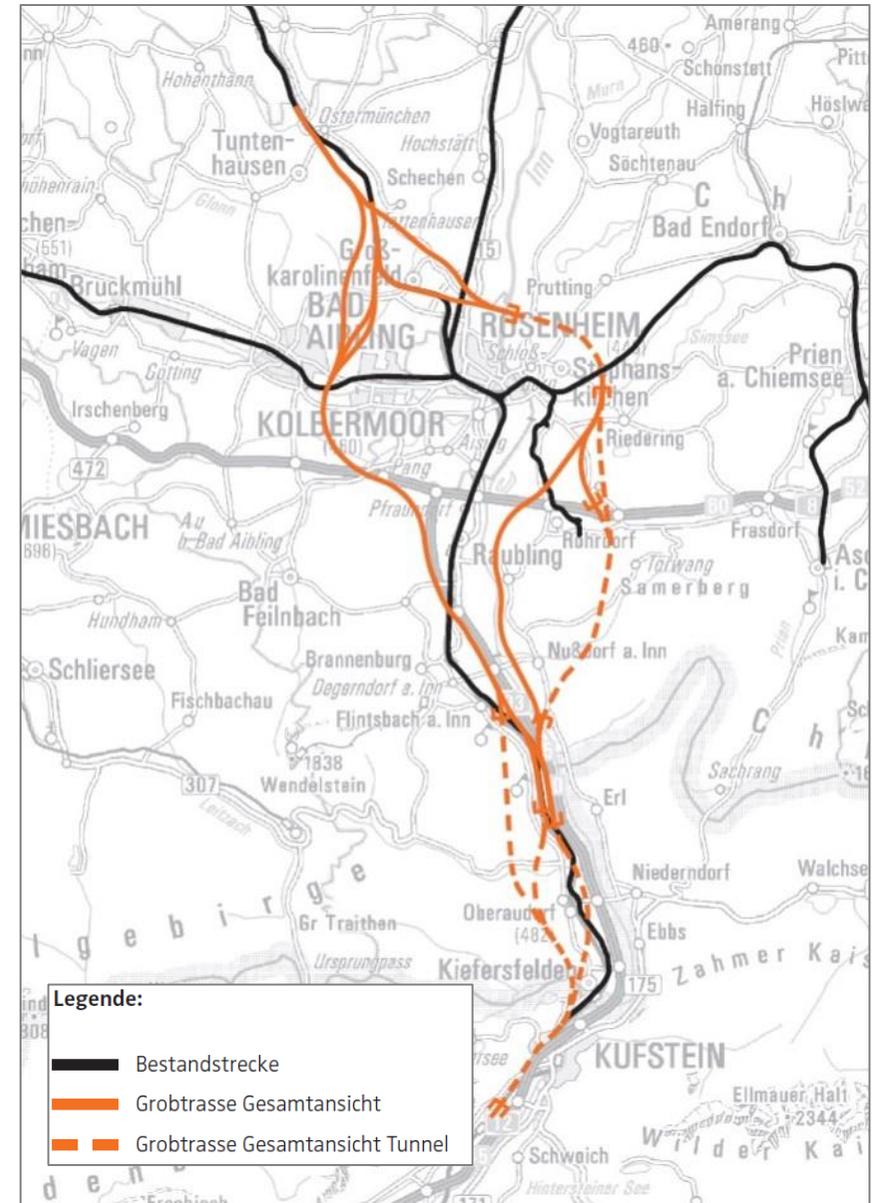
Zusammenfassung

Es konnten 5 Grobtrassen für die vertiefende Planung identifiziert werden.

In 4 der 5 Grobtrassen sind Vorschläge der Bürger eingeflossen.

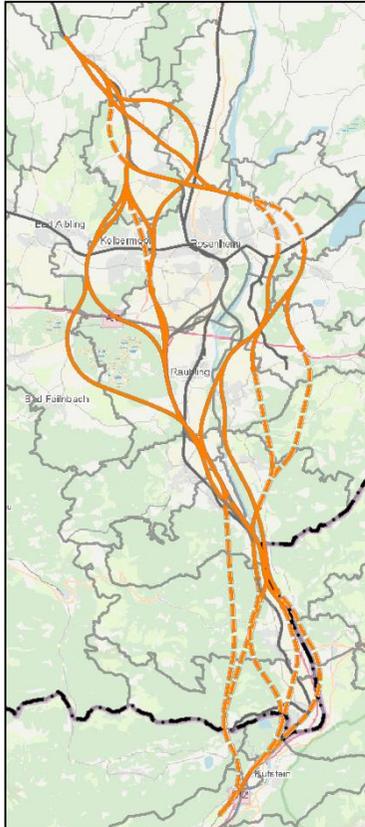
Jede Variante enthält oberirdische und unterirdische Trassenanteile.

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

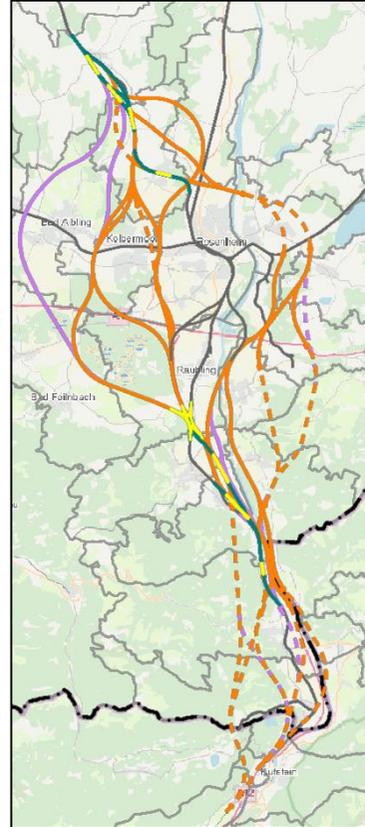


Reduzierte Grobtrassen – Darstellung in WebGIS-Anwendung

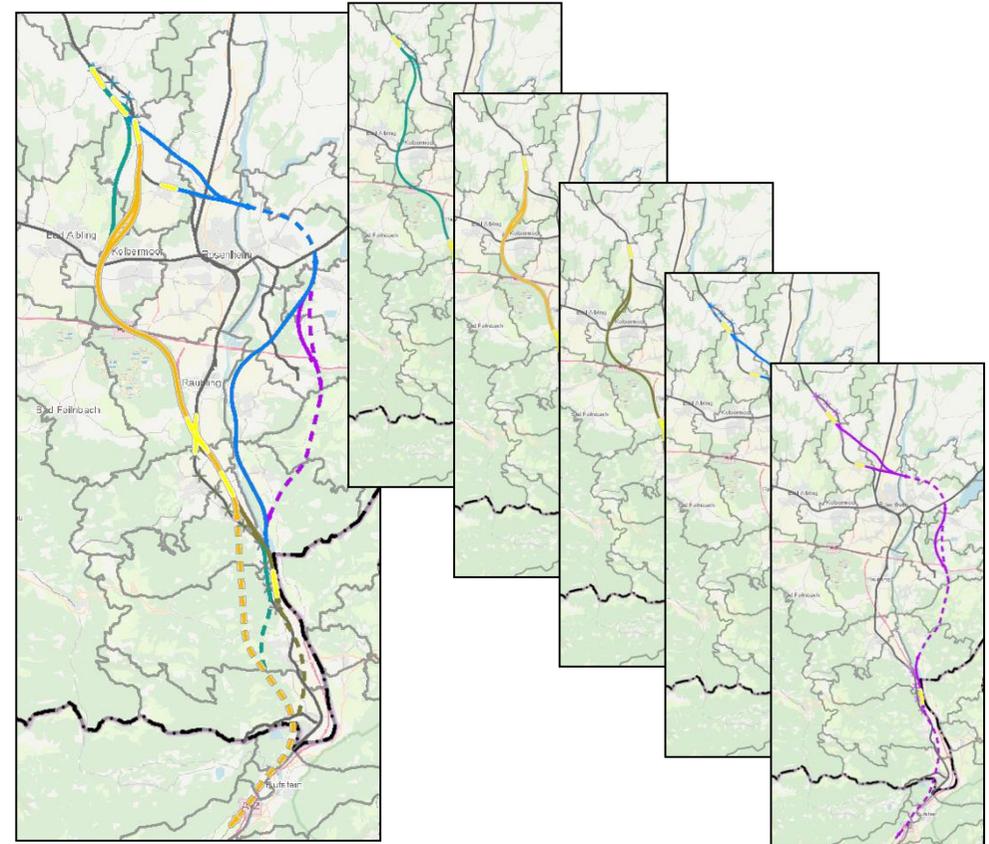
Darstellung der unterschiedlichen Planungsstände



Stand Juni 2018



Stand Juni 2018 mit
Grobtrassen aus der
Region



Stand Juli 2019
(Gesamt- und Einzeldarstellungen)

Reduzierte Grobtrassen – Darstellung in WebGIS-Anwendung

Übersicht über durchgeführte Grobtrassenvergleiche je Gemeinde

The screenshot displays a WebGIS application interface for comparing railway routes. The main map shows the area around Raubling, with various route options overlaid in different colors (orange, red, yellow, blue). A comparison window is open, showing two options side-by-side.

Vergleich									
Gemeinde Raubling									
im WebGIS anzeigen									
Grobtrassenvergleich Nr. 1									
Grobtrassenvergleich Nr. 3									
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Vergleich</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Länge</td> <td>14,00 km</td> </tr> <tr> <td>Trassenführung</td> <td>Oberirdisch, kein Tunnel</td> </tr> <tr> <td>Verknüpfungsstelle(n) im betrachteten Abschnitt</td> <td>--</td> </tr> </tbody> </table>		Vergleich		Länge	14,00 km	Trassenführung	Oberirdisch, kein Tunnel	Verknüpfungsstelle(n) im betrachteten Abschnitt	--
Vergleich									
Länge	14,00 km								
Trassenführung	Oberirdisch, kein Tunnel								
Verknüpfungsstelle(n) im betrachteten Abschnitt	--								

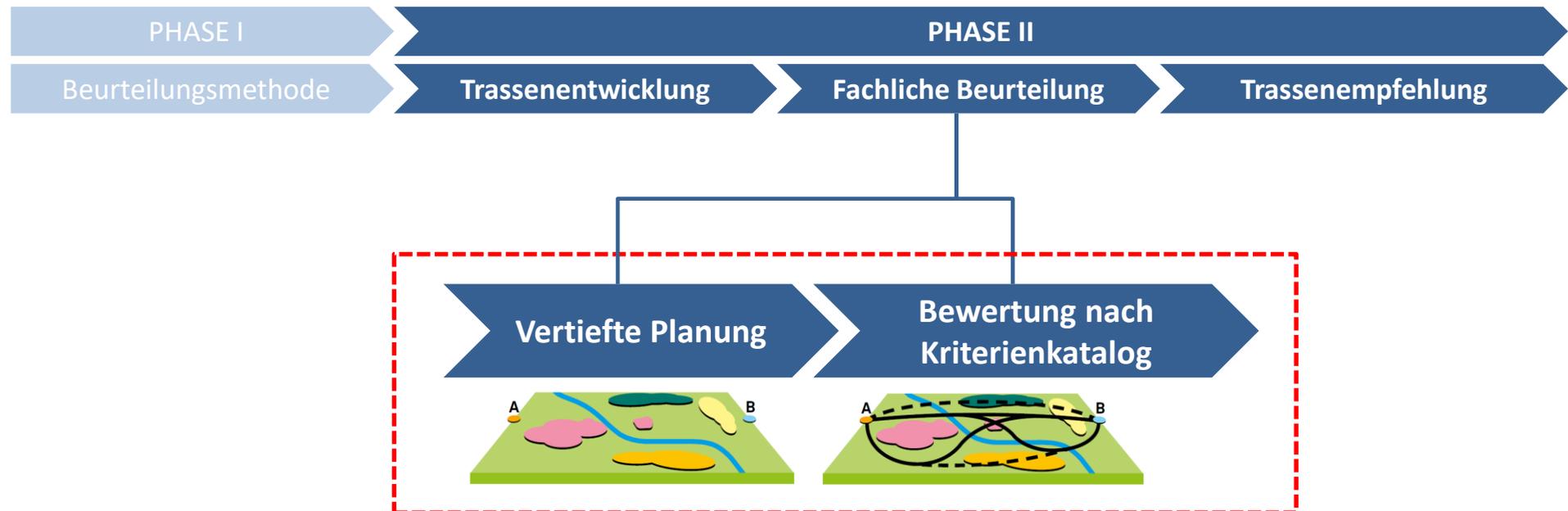
Below the comparison window, a list of municipalities is shown:

- Gemeinden: Haussham, St. Ersee, Raubling, Achau
- Gemeinde: Raubling
- Land: D

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

Trassenauswahlverfahren - Vorgehensweise

Weitere Ablauf in der fachlichen Beurteilung



Trassenauswahlverfahren - Vorgehensweise

Was passiert in der vertieften Planung?

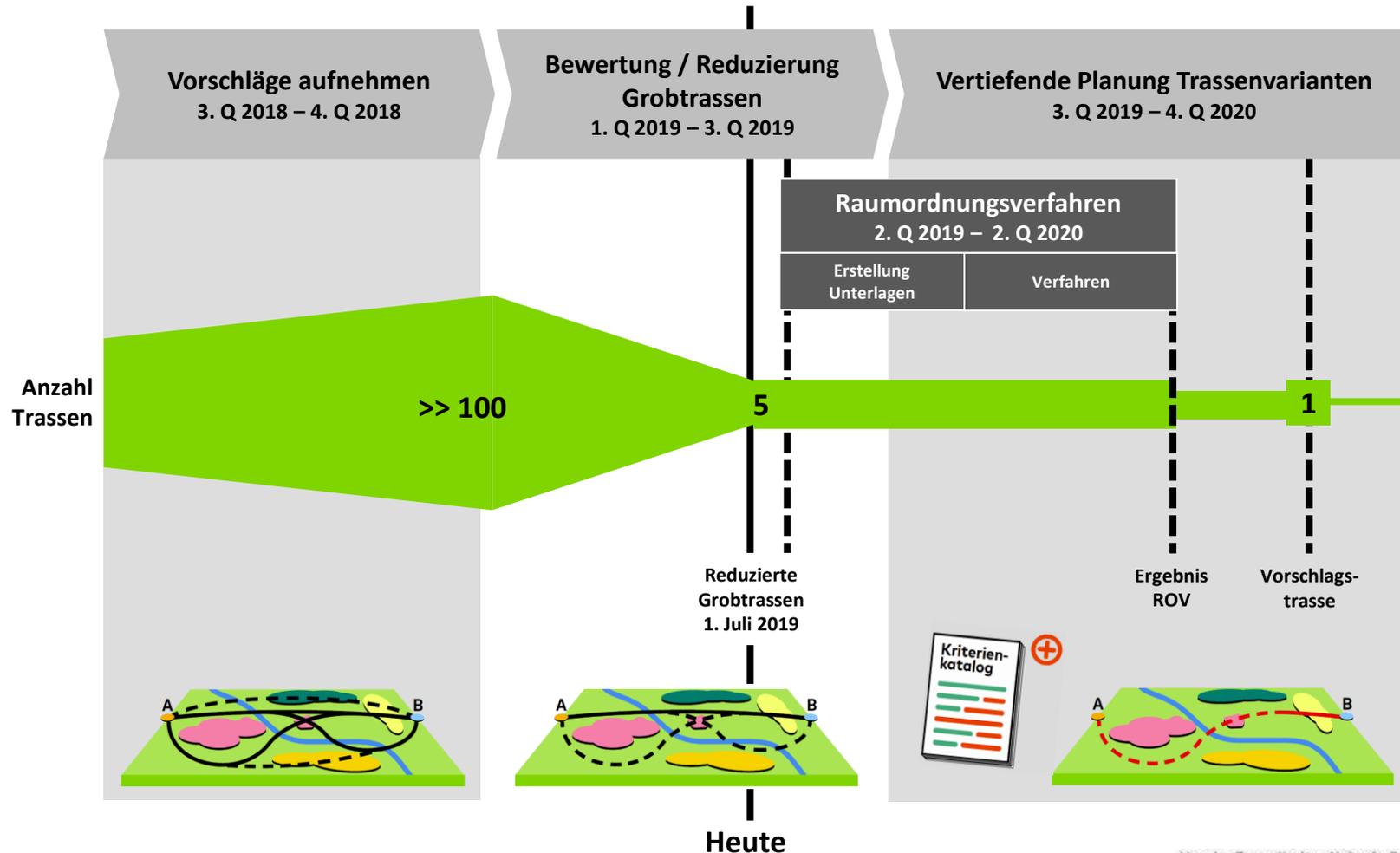
Die Planung der Grobtrassenvarianten wird soweit vertieft, dass alle Kriterien des abgestimmten Kriterienkatalogs analysiert, fachlich bewertet und erste grobe Kostenschätzungen erstellt werden können.

Für jede Grobtrassenvariante erfolgt:

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

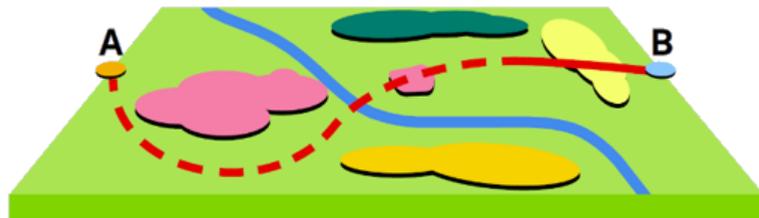
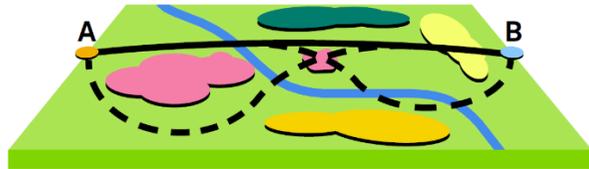
Trassenauswahlverfahren - Vorgehensweise

Zeitplan



Unser Ziel - Eine Trasse mit der Region

2019: Reduzierung auf 5 Grobtrassen



2020: Reduzierung auf 1 Trasse



Regionalforum

Tagesordnung 17. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Erläuterung zu den reduzierten Grobtrassen
- **Fragen und Diskussion**

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung
- Fragen und Diskussion zu den reduzierten Grobtrassen
- Abschluss und Termine

Regionalforum

Tagesordnung 17. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Erläuterung zu den reduzierten Grobtrassen
- Fragen und Diskussion

Teil II

- **Begrüßung**
- Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung
- Fragen und Diskussion zu den reduzierten Grobtrassen
- Abschluss und Termine

Regionalforum

Tagesordnung 17. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Erläuterung zu den reduzierten Grobtrassen
- Fragen und Diskussion

Teil II

- Begrüßung
- **Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung**
- Fragen und Diskussion zu den reduzierten Grobtrassen
- Abschluss und Termine

Regionalforum

Tagesordnung 17. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Erläuterung zu den reduzierten Grobtrassen
- Fragen und Diskussion

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung
- **Fragen und Diskussion zu den reduzierten Grobtrassen**
- Abschluss und Termine

Regionalforum

Tagesordnung 17. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Erläuterung zu den reduzierten Grobtrassen
- Fragen und Diskussion

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 16. Sitzung
- Fragen und Diskussion zu den reduzierten Grobtrassen
- **Abschluss und Termine**

Abschluss und Termine

- September: Do, 26.9.2019, etwa 15:00 bis 17:00 Uhr
- November: Do, 28.11.2019, etwa 15:00 bis 17:00 Uhr

Ausblick und Abschluss

Termine Infoveranstaltungen

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

→ jeweils von 16.00 – 20.00 Uhr

→ Einladungen wurden/ werden zeitnah verschickt
(Postwurfsendung)

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

