

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen und erweiterten Planungsraum

PROTOKOLL

Thema: **21. Sitzung des Regionalforums**

Datum und Uhrzeit: 5. Oktober 2020,
14:15 – 16:30 Uhr

Ort: Online, MS Teams

TeilnehmerInnen
(ohne Titel)

Regionale VertreterInnen:

Alexander Baumgartner (Amt der Tiroler Landesregierung)
Katharina Domauer (Landwirtschaftskammer Tirol)
Daniel Hohender (Kreisheimatpfleger Rosenheim)
Peter Kasperczyk (BUND Rosenheim)
Christian Loos (VCD Bayern)
Christoph Platzgummer (Bezirkshauptmann Kufstein)
Günther Polz (ProBahn Rosenheim)
Patrick Schönauer (Wirtschaftskammer Tirol)
Gerhard Wieland (IHK München/Oberbayern)

Bürgermeister:

Stefan Adam (Bürgermeister Schechen)
Georg Aicher-Hechenbeger (Bürgermeister Erl)
Matthias Bernhardt (Bürgermeister Oberaudorf)
Erwin Kühnel (Zweiter Bürgermeister Bad Aibling)
Stefan Lederwascher (Bürgermeister Flintsbach)
Andreas März (Oberbürgermeister Rosenheim)
Johannes Thusbaß (Bürgermeister Prutting)
Anton Wallner (Bürgermeister Bad Feilnbach)

Projektteam und Moderation:

Martin Eckert (IPBN)
Peter Hofer (ÖBB Infra)
Tim Huß (ifok)
Sven Madlung (DB Netz AG)
Ulrich Müller (clavis)

	Matthias Neumaier (DB Netz AG) Bernd Reiter (DB Netz AG) Rebecca Ruhfaß (ifok) Christian Tradler (DB Netz AG)
--	--

Agenda

1. Begrüßung
2. Rückmeldungen zum Protokoll
3. Bericht aus den Gemeindeforen
4. Aktuelle Themen
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
 - Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
5. Blick in die Planungswerkstatt
6. Fragen und Diskussion
7. Abschluss und Termine

1. Begrüßung

Die Moderatoren Ulrich Müller und Rebecca Ruhfaß begrüßen zur 21. Sitzung des Regionalforums. Seitens der DB und der ÖBB begrüßen DB-Gesamtprojektleiter Matthias Neumaier, DB-Projektleiter Christian Tradler und ÖBB-Projektleiter Peter Hofer. Peter Hofer vertritt heute ÖBB-Gesamtprojektleiter Peter Kölbach, der sich im Urlaub befindet.

Rebecca Ruhfaß gibt eine kurze technische Einführung zu MS Teams.

Ulrich Müller erläutert, dass aufgrund des Gesundheitsschutzes und bestimmter Restriktionen für Teilnehmende alle grenzüberschreitenden Foren kurzfristig online stattfinden. Die bisherigen Erfahrungen mit Online-Sitzungen seien positiv gewesen.

Christian Loos vom VCD Bayern stellt sich als neues Mitglied vor.

2. Rückmeldungen zum Protokoll

Rebecca Ruhfaß bringt die Protokolle der 19. und der 20. Sitzung ein.

Das Protokoll der 19. Sitzung wird in der vorliegenden Form verabschiedet.

Das Protokoll der 20. Sitzung wird mit einer Änderung verabschiedet (siehe Folie 5).

3. Bericht aus den Gemeindeforen

Ulrich Müller berichtet, dass in den Gemeindeforen zum Gemeinsamen Planungsraum gute und konstruktive Diskussionen stattgefunden haben und Einblicke in die Planungswerkstatt gegeben werden konnten. Es habe zu einigen Punkten unterschiedliche Auffassungen gegeben, die in der Diskussion festgehalten wurden.

Rebecca Ruhfaß berichtet von den Diskussionen der letzten Gemeindeforen im Erweiterten Planungsraum. Auch hier seien in erster Linie Einblicke in die Planungswerkstatt vorgestellt worden, zu denen es viele Rückfragen gegeben habe. Ausführliche Diskussionen gab es beispielsweise zur Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld (Auswirkungen auf umliegende Straßen und Bebauung) sowie zum Seeton als schwierigen Baugrund.

Dann greift Rebecca Ruhfaß einige offene Punkte aus den Gemeindeforen und dem Regionalforum im Juni auf, die in der vergangenen Sitzung beantwortet wurden.

- Die als „technisch lösbar“ eingestuften Konfliktpunkte sollten nicht mit grünem Haken dargestellt werden, um Missverständnisse zu vermeiden. Ab jetzt werde ein grüner Schraubenschlüssel als Symbol verwendet.
- Die Verschiebung des Tunnelportals bei Langkampfen wurde thematisiert. Es habe Unklarheiten gegeben, ob der Tunnel durch die Anpassung länger oder kürzer werde. Die DB Netz AG habe klargestellt, dass der Tunnel kürzer geworden sei, da sich das Tunnelportal 700 bis 800 Meter in Richtung Morsbach und damit in Richtung der deutsch-österreichischen Grenze verschoben habe. Dies sei das Ergebnis intensiver Abstimmungen mit der Gemeinde gewesen.
- Weiter gab es die Anregung, die Daten zum Flächenverbrauch vergleichend darzustellen. Christian Tradler sagt, dass im Raumordnungsverfahren kein Vergleich vorgesehen sei. Stattdessen werde jede Variante einzeln auf Raumverträglichkeit bewertet. Im Trassenauswahlverfahren werde dann eine vergleichende Bewertung durchgeführt.
- Der Wunsch nach einer gemeinsamen Exkursion zu einem Tunnelportal oder einer Verknüpfungsstelle soll nach wie vor erfüllt werden. Dies werde dann wieder aufgegriffen, wenn eine gemeinsame Anreise unter Einhaltung der Abstandsregeln mit einem angemessenen Aufwand garantiert werden könne.

4. Aktuelle Themen

Informationen zum Raumordnungsverfahren

Christian Tradler berichtet, dass unter Berücksichtigung der gesetzlichen Frist der Abschluss des am 29. Mai 2020 eingeleiteten Raumordnungsverfahren bis Ende November/Anfang Dezember 2020 erwarde (Folie 9). Derzeit würden mehrere tausend eingegangene Stellungnahmen begutachtet. Zu ausgewählten Sachverhalten sei die Bahn gebeten worden, eigene Stellungnahmen abzugeben. Dazu zähle die Verlegung der Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB in den Berg, ein Vorschlag der Interessengemeinschaft Inntal 2040 (Folie 10). Dieses Thema sei nicht neu, habe sich im Zuge des Raumordnungsverfahrens aber konkretisiert und wurde deshalb von der DB Netz AG nochmals geprüft. Dabei seien zwei systematische Herangehensweisen untersucht worden: Zum einen eine Variante mit baulich getrennten Tunnelröhren, zum anderen der Bau einer großen Kaverne mit entsprechenden Trennwänden. In einem ersten Schritt seien Richtlinien und Gesetze gemäß der Normenhierarchie auf Folie 11 ausgewertet worden. Ein besonderer Fokus habe auf der Tunnelsicherheit bzw. dem Brand- und Katastrophenschutz gelegen. Wie auf Folie 12 beschrieben, müssen bei Mischverkehr Be-

gegnungsverkehre im Tunnel im Regelbetrieb vermieden werden. Da Begegnungen bei langen Tunneln nicht zu verhindern seien, sei theoretisch nur ein Vier-Röhren-System möglich. Gleichzeitig dürfen im Brandfall Rauch und andere toxische Gase nicht in andere Röhren gelangen, was wiederum bei Verknüpfungsstellen nicht möglich sei. Eine bauliche Lösung existiere nicht, weshalb in Deutschland eine unterirdische Verknüpfungsstelle nach geltendem Regelwerk nicht gebaut werden dürfe. Abweichungen von Vorschriften seien zwar möglich, aber nur unter der Bedingung eines Nachweises gleicher Sicherheit. Dieser Nachweis könne nicht erbracht werden. Aus Sicht der DB Netz AG sei die ins Raumordnungsverfahren eingebrachte Idee daher keine Variantenalternative.

Ein Mitglied fragt, ob die DB Netz AG für tiefergehende Untersuchungen nicht einen erweiterten Planungsauftrag brauche.

- Matthias Neumaier erklärt, dass von Seiten des Vorhabenträgers eine Verknüpfungsstelle im Berg nicht weiterverfolgt werde. Der Nachweis gleicher Sicherheit könne nicht erbracht werden, ein erweiterter Planungsauftrag sei daher nicht notwendig. Ulrich Müller ergänzt, dass es ein bereits seit Längerem vorgesehenes Gespräch zwischen der DB Netz AG und der Interessengemeinschaft geben werde.

Ein Mitglied erklärt, dass der Vorschlag der Verknüpfungsstelle am Berg gemeinsam mit dem Vorschlag zur Unterquerung des Inns eingebracht worden sei, und fragt, ob sich auch dieser Vorschlag damit aus Sicht der DB Netz AG erledigt habe.

- Matthias Neumaier antwortet, dass er die beiden Vorschläge als getrennte Themen betrachte, die auch getrennt untersucht würden. Christian Tradler ergänzt, die Unterquerung des Inns sei nach wie vor im Auswahlverfahren enthalten.

Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering

Rebecca Ruhfaß berichtet, dass am 20. und 21. Juni 2020 die konstituierenden Sitzungen der Dialogforen zur Neubaustrecke von Großkarolinenfeld nach Grafing sowie der Ausbaustrecke von Grafing nach München-Trudering stattgefunden haben. Da die Planungsräume deutlich kleiner seien, sei in Absprache mit den Bürgermeistern eine neue Dialogstruktur geschaffen worden. Dabei seien alle Akteure, d.h. Vertreter der Gemeinden und regionale Vertreter, in einem Forum pro Abschnitt zusammengefasst worden. Inhaltlich sei es in der konstituierenden Sitzung um die Projektgrundlagen und grundsätzliche Fragen der Zusammenarbeit gegangen. Für den Planungsabschnitt der Neubaustrecke habe außerdem eine Werkstatt zur Erarbeitung des Kriterienkatalogs stattgefunden.

5. Blick in die Planungswerkstatt

Planer Martin Eckert von IBPN hat vier Einblicke aus den bisherigen Prüfungen und Planungen mitgebracht.

1. Variante Gelb, Bereich Tunnel Jochstein: Höhenverlauf (Folie 16-24)

Die erste Untersuchung, die Martin Eckert vorstellt, ist im südlichen Bereich des Planungsraums lokalisiert und beinhaltet die Trassenführung von der Verknüpfungsstelle in Österreich bis Flintsbach. Die Variante führt östlich am Hechtsee vorbei. Heute gehe es darum, Einblicke in die Höhentrasse zu geben.

Wie bei anderen Beispielen zuvor auch, benennt Martin Eckert zunächst ausgewählte Zwangspunkte, die für die Höhentrasse entscheidend seien. Die Grafiken auf Folien 20 bis 24 seien um das 10-fache überhöht, um Höhenunterschiede optisch unmittelbar wahrnehmen zu können. Der erste Zwangspunkt bilde der Anschluss an die Verknüpfungsstelle Schaftenau. Die Neubaustrecke müsse von dort schnell nach unten geführt werden, um die Unterquerung der Bestandsstrecke und der TAL (Transalpine Ölleitung) zu ermöglichen. Im Bereich des Hechtsees werde ein zweiter Zwangspunkt deutlich: Um die Bergwasserdrücke möglichst niedrig zu halten, werde versucht, die Tunnelgradienten anzuheben. Da gleichzeitig eine gewisse Tiefe zur Unterquerung des Kieferbachtals (dritter Zwangspunkt) notwendig sei und darüber hinaus lockeres Gestein dort eine ausreichende Tunnelüberdeckung notwendig mache, werde der Zielkonflikt mit einem Kompromiss für den Höhenverlauf des Tunnels aufgelöst. In der weiteren Tunnelführung nach Norden werde als vierter Zwangspunkt das Tunnel-längsgefälle deutlich, das für den gesamten Tunnel gelte. Im Idealfall bestehe in Tunneln ein Mindestgefälle, um die Entwässerung zu ermöglichen. Gleichzeitig Sorge ein Mindestgefälle in Richtung der Tunnelportale dafür, dass Züge bei einem Stromausfall selbstständig in Richtung der Tunnelportale rollen könnten. Da der Höhenunterschied zwischen den Tunnelportalen gering sei, werden im vorliegenden Fall Hoch- und Tiefpunkte im Tunnel erforderlich, um ein Mindestgefälle herzustellen. Beispielsweise würden Hochpunkte im Tunnel aufwändigere Entrauchungsanlagen, Tiefpunkte aufwändigere Entwässerungsanlagen erfordern. Unter Berücksichtigung der vorgestellten Randbedingungen, einschließlich des fünften Zwangspunktes des Tunnelportals bei Flintsbach und Fischbach, sei es aus derzeitiger Sicht möglich, eine genehmigungsfähige Tunnelgradienten zu entwickeln, jedoch nicht ohne Hoch- und Tiefpunkte.

Ein Mitglied fragt, ob der Hochpunkt des Brenner Basistunnels bewusst im Bereich der nationalen Grenze gelegt wurde, um beispielsweise die Entwässerungskosten aufzuteilen.

- Martin Eckert sind die Gründe für die Anordnung von Hochpunkten im Brenner Basistunnel nicht bekannt. Er geht davon aus, dass die Aufteilung der Entwässerungskosten hier nicht maßgebend gewesen sei. Zumindest sei ihm keine entsprechende Richtlinie bekannt. Wahrscheinlicher sei, dass die Tunnelführung aus anderen technischen Gründen gewählt wurde.

Ein Mitglied fragt, ob aufgrund der Kürze des Tunnels auf eine Nothaltestelle verzichtet werden könne.

- Martin Eckert bestätigt, dass keine Nothaltestelle im Tunnel Jochstein vorgesehen sei.

Ein Mitglied fragt, ob die Möglichkeiten der Bauausführung berücksichtigt werden.

- Martin Eckert sagt, grundsätzliche Überlegungen zur Bauart eines Tunnels seien ein wichtiger Punkt, wenn es darum gehe, realistische Optionen aufzuzeigen. Zum Beispiel sei bei der hier vorgestellten Variante im Süden die Überdeckung gering, daher würde hier der Tunnelbau in offener Bauweise erfolgen. Grundkonzepte zum Tunnelvortrieb würden später erarbeitet. Dabei bestehe die Möglichkeit, unter anderem abhängig von der Geologie, die Höhenlage des Tunnels im Berg anzupassen. Dies habe aber in der jetzigen Planungsphase keine Auswirkungen auf das Trassenauswahlverfahren.

Ein Mitglied sagt, es halte das Argument der Bergwasserdrücke für überzeugend. Im Rahmen des genannten Zielkonflikts sehe er eine Variationsbreite von etwa 10 Metern beim Höhenverlauf.

- Martin Eckert bestätigt, dass die genannten Überlegungen grundsätzlicher Art auch einen gewissen Handlungsspielraum offenlassen würden. Die Bergwasserdrücke seien ein relevanter Faktor, aber nach heutigem Wissensstand technisch lösbar und für den Höhenverlauf der vorgestellten Variante voraussichtlich nicht maßgeblich, sondern die notwendige Tunnelüberdeckung bei der Unterquerung des Kieferbachtals.

2. Variante Violett, Innquerung bei Fischbach/Nußdorf (Folien 25-27)

Die zweite von Martin Eckert vorgestellte Untersuchung bezieht sich auf eine Anregung aus dem Gemeindeforum Nord 1, die eine alternative Linienführung mit Innunterquerung bei Fischbach vorsehe. In der letzten Forenrunde wurde die Innunterquerung bei Fischbach im Bereich der Vogelinsel mit den entsprechenden Bewertungen und sich daraus ergebenden Risiken präsentiert.

Aus dem Gemeindeforum sei als Alternative angeregt worden, die Absenkung der Trasse zunächst entlang der Autobahn 93 Richtung Norden fortzuführen, bis ausreichend Überdeckung für einen bergmännischen Tunnel zur Innquerung vorhanden sei. Für die Prüfung dieser Idee stellt der Planer zunächst die Konfliktpunkte vor. Ausgegangen werde von der VKN Niederaudorf-BAB etwa in geländegleicher Höhenlage. Nördlich anschließend sei die Umlegung der DB Strecke 5720 mit dem Kreuzungsbauwerk zu beachten. Neben der Autobahn BAB A93 werde nördlich der Vogelinsel auch der Inn unterquert. Insbesondere aufgrund des FFH-Gebiets östlich des Inns sei in diesem Bereich eine offene Bauweise nicht denkbar, es komme daher nur eine bergmännische Bauweise in Frage. Ziel der Überlegungen im Bereich Nußdorf sei es, das Siedlungsgebiet möglichst nicht zu unterfahren. Ein Randbereich des Siedlungsgebietes müsste aufgrund einer nahen geologischen Störungszone dennoch unterquert werden, der Tunnel würde sich hier jedoch deutlich unter dem Gelände befinden und weise somit eine

ausreichende Überdeckung auf. Die vorgestellte Linienführung berücksichtige eine Entwurfsgeschwindigkeit von 230 km/h. Die Variante werde im Trassenauswahlverfahren weiterverfolgt.

Ulrich Müller ergänzt, dass die Vorstellung im Gemeindeforum gut angekommen sei.

Ein Mitglied fragt nach der Ausdehnung und dem Verlauf der geologischen Störungszone.

- Martin Eckert erklärt, die geologische Störungszone entwickle sich entlang des Gewässers (Steinbach). Die hier vorgestellten Überlegungen stellten ausgewählte Konfliktpunkte dar und noch keine optimierte Trasse.

Das Mitglied hakt nach, ob ein früheres Einschwenken auf die Variante Violett eine Umfahrung der Störungszone ermögliche.

- Martin Eckert erklärt, dies sei aus geologischen Gründen und aufgrund zu enger Kurvenradien zum Erreichen der Entwurfsgeschwindigkeit nicht möglich.

3. Variante Blau, Bereich Neubeuern – Tunnel Ringelfeld: Höhenverlauf (Folien 28-33)

Bei der dritten vorgestellten Untersuchung zeigt Martin Eckert auf, wie der Höhenverlauf aufgrund von Zwangspunkten entwickelt wird. Bei der auf Folie 31 dargestellten Idee der Höhenentwicklung sei die Neubaustrecke als rote Linie ins Geländeprofil eingezeichnet, wobei Führungen oberhalb des Geländes (Damm) grün und unterhalb des Geländes (Einschnitt) braun gekennzeichnet seien. Neben diversen Straßen, Bahnanlagen und Gewässern, die mit ausreichender Höhe überquert und gegebenenfalls auch angepasst werden müssen, würde der Rosenheimer Seeton als Baugrund eine möglichst geländenahe Trassenführung, also mit geringen Damm- und Einschnittshöhen, erfordern. Kreuzende Straßen könnten im Gegensatz zu Gewässern in der Regel auch höhenmäßig angepasst werden, konkret würde der vorgestellte Höhenverlauf eine Anhebung der RO5 und der RO16 sowie eine Absenkung der St2362 erfordern. Als Fazit sei festzuhalten, dass es unter den gegebenen Randbedingungen möglich sei, eine genehmigungsfähige Gradienten für diese Variante zu entwickeln.

Ein Mitglied fragt, ob sich Schwerverkehre aufgrund der relativ hohen Steigung realisieren lassen würden.

Martin Eckert erklärt, dass die vorgestellte Streckenlängsneigung insbesondere zur Berücksichtigung des Güterverkehrs bei maximal 8 Promille läge und daher von allen vorgesehenen Zügen befahren werden könne. Die Darstellung sei auch hier 10-fach überhöht, um Höhenunterschiede sichtbar zu machen. Daher sähe die Strecke in der Darstellung wesentlich steiler aus, als sie in Wirklichkeit wäre.

Das Mitglied fragt weiter, ob eine rund 2 Kilometer lange Brücke mit Blick auf das Landschaftsbild und den Denkmalschutz genehmigungsfähig wäre.

- Martin Eckert erklärt, dass Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes wie auch alle anderen Kriterien des Kriterienkatalogs im Trassenauswahlverfahren berücksichtigt

würden. Die Alternative zu einer Brücke wäre für den vorgestellten Gradientenverlauf ein Bahndamm, der das Landschaftsbild ebenfalls beeinträchtigen würde. Auch wegen des größeren Flächenverbrauchs und der hohen Auflasten eines Dammes auf Baugrund mit Seeton sei hier aber eine Brückenlösung wahrscheinlicher.

Ein Mitglied findet es bedenklich, dass bestimmte Vorgaben wie die Entwurfsgeschwindigkeit von 230 km/h, die Einfluss auf die Streckensteigung haben, nicht immer sinnvoll sei. Das nehme der Planung auch mit Blick auf größere Brückenbauwerke die Flexibilität.

- Christian Tradler erklärt, dass nicht die Entwurfsgeschwindigkeit von 230 km/h maßgeblich für die maximale Streckenlängsneigung sei, sondern der Güterverkehr, der lediglich 120 km/h fahre.

4. Varianten Blau/Violett, Bereich Großkarolinenfeld: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Folien 34-45)

Die vierte Untersuchung betrifft die Streckenführung im Bereich Großkarolinenfeld. In der letzten Forenrunde wurde vorgestellt, dass eine Unterquerung des Inns in Verbindung mit einer Trasse durch Großkarolinenfeld nicht möglich sei, weil man auch mit maximaler Steigung den Höhenunterschied bis zum Bahnhof Großkarolinenfeld nicht überwinden könne.

Die heutigen Betrachtungen zum Höhenverlauf bei dieser Variante gehen daher von einer Überquerung des Inns mit möglichst niedrigem Brückenbauwerk aus. Im weiteren Verlauf werde die Trasse auf möglichst niedrigen Dämmen sowie Brücken für die Kreuzung der Straßen und Bahnanlagen geführt. Anschließend müsse aber das Höhenniveau des Bahnhofs Großkarolinenfeld erreicht werden und die Trasse entsprechend ansteigen. Das erkläre den dargestellten Höhenverlauf. Auf Folie 37 sei der Höhenverlauf der Neubaustrecke als rote Linie dargestellt. Folie 36 zeige den Verlauf der Neubaustrecke in der Lage als violette Linie. Im Anschluss geht Martin Eckert auf ausgewählte Konfliktbereiche dieser Trassenführung im Bereich Großkarolinenfeld ein und erläutert die jeweiligen Genehmigungs- und Realisierungsrissen. Dabei sei zunächst die Trassennähe zum Gasspeicher Inzenham und die möglichen Auswirkungen bei Störfällen auf die Sicherheit des Bahnverkehrs zu nennen. Er gehe davon aus, dass eine Verlegung des Sondenplatzes zur Reduzierung des Gefährdungsrisikos nicht möglich sei. Eine Vergrößerung des Abstandes zwischen Bahntrasse und Gasspeicher mit einem südlicheren Trassenverlauf würde zusätzliche Betroffenheiten auslösen, da die Trasse näher an die Wohnbebauung heranrücken würde, und daher auch keine geeignete Alternative sei.

Ein Mitglied fragt, ob eine Nordverschwenkung möglich sei.

- Martin Eckert antwortet, dass bei einer nördlichen Umfahrung des Sondenplatzes der Bahnhof Großkarolinenfeld trassierungstechnisch mit den Mindeststradien nicht mehr erreicht werden könnte, weshalb dies keine Alternative sei.

Ein zweiter Konfliktpunkt stelle laut Martin Eckert der Landgraben dar, der mit bauzeitlichen Eingriffen verlegt werden müsse. Eingriffe in Fließgewässer seien mit Blick auf die Wasser-rahmenrichtlinie aber grundsätzlich problematisch, weshalb hier wie beim ersten Konfliktpunkt auch ein Genehmigungsrisiko vorliege. Ein hohes Genehmigungsrisiko liege beim dritten Konfliktpunkt vor, der Querung der Waldmeisterstraße. Diese müsste mit Bahnanlagen überbaut werden. Da die Waldmeisterstraße Wohnhäuser erschließe, sei eine neue Erschließung zum Beispiel von der anderen Grundstücksseite, verbunden mit erheblichen Eingriffen in die Privatgrundstücke, notwendig. Im weiteren Verlauf, der auf Folie 40 als voraussichtlicher Umgriff der Bahnanlagen dargestellt sei, müsse der Bahnübergang Filzenweg ersetzt werden. Dies könne beispielsweise gelingen, indem einerseits Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende eine eigene Unterführung bekämen und zusätzlich der Autoverkehr eine andere Kreuzungsmöglichkeit, beispielsweise nord-östlich mit einer Brücke über die Bahnanlagen, erhalte. Technisch lösbar wäre voraussichtlich auch der fünfte Konfliktpunkt. Der Umbau des Bahnhofs Großkarolinenfeld einschließlich neuer Gleise und eines neuen Umfelds sei zwar aufwändig, aber technischvoraussichtlich zu bewältigen. Ein hohes Realisierungs- und Genehmigungsrisiko liege dagegen bei Konfliktpunkt 6 vor. Hier seien erhebliche Eingriffe in den Verkehrsraum einschließlich eines Brückenbaus, einer Straßenabsenkung und einer Straßenverlegung notwendig. Letztere würde erneut neue Grundstückerschließungen notwendig machen, die nur mit erheblichen Eingriffen in Privatgrund und Wohnbebauung zu realisieren sei. Beim siebten Konfliktpunkt handle es sich um eine weitere Gewässerquerung, die durch eine breitere Brücke über die Rott aber voraussichtlich technisch lösbar sei. Dabei sei darauf zu achten, dass der Abfluss der Rott auch bei Hochwasser gewährleistet sein müsse. Beim nächsten Konfliktpunkt, der Kolbergstraße, müsse die Verkehrsführung mit entsprechenden Genehmigungsrisiken deutlich geändert werden, da die Straße für eine höhenfreie Kreuzung nicht ausreichend angehoben oder abgesenkt werden könne. Im unmittelbaren Umfeld sei eine Anpassung oder Verlegung der Brücke nicht möglich. Ein hohes Genehmigungs- und Realisierungsrisiko liege bei der bestehenden DB-Strecke 5510 zwischen Rosenheim und München, die auf einer Länge von etwa sechs Kilometern angehoben oder abgesenkt werden müsse. Der Eingriff betreffe auch die Bahninfrastruktur wie Brücken und Bahnübergänge. Die Bestandsstrecke wäre während der Baumaßnahmen über einen längeren Zeitraum hin nicht befahrbar. Abhängig von der Dauer der betrieblichen Einschränkung könnte der Konfliktpunkt sogar ungelöst bleiben. Somit lasse sich als Fazit festhalten, dass bei der vorgestellten Variante teilweise erhebliche Konflikte, Realisierungs- und Genehmigungsrisiken auftreten. Im nächsten Schritt würde die alternative Umfahrung Großkarolinenfelds im Norden mit der Variante durch Großkarolinenfeld verglichen.

Ein Mitglied sagt, das Fazit klinge fast wie eine Vorauswahl, und fragt, ob die zweifache Querung des Inns kostenmäßig zu realisieren sei.

- Martin Eckert sagt, eine Vorentscheidung zu Ungunsten der Variante könne zum jetzigen Zeitpunkt, anders als bei der Innunterquerung mit einer Trasse durch Großkaro-

linienfeld, noch nicht getroffen werden. Kostenschätzungen würden noch nicht vorliegen. Die Kosten würden aber in das Trassenauswahlverfahren einfließen und dabei den Trassenbewertungen gegenübergestellt.

Ulrich Müller fragt, welche weiteren Schritte dann unternommen würden.

- Christian Tradler antwortet, man untersucht derzeit die alternative nördliche Umfahrung Großkarolinenfelds mit der Verknüpfungsstelle Aubenhausen. Anschließend wisse man, ob sich diese Variante als eine deutlich bessere Alternative darstellt. Soweit sei man aber noch nicht.

Ein Mitglied fragt, ob die Regierung von Oberbayern die Blicke in die Planungswerkstatt erhalte.

- Christian Tradler erklärt, dass die Regierung von Oberbayern im Raumordnungsverfahren lediglich die Raumverträglichkeit feststelle. Die Planer ermittelten dagegen technische Möglichkeiten sowie die Genehmigungsfähigkeit von Varianten aus der vertieften Planung.

Ein Mitglied spricht die mögliche Verlegung von sechs Kilometern der DB-Strecke 5510 an und sagt, dass eine solche Verlegung sich auch positiv auswirken könne, beispielsweise durch die Auflösung von Bahnübergängen. Das Mitglied fragt, ob solche externen Vorteile auch im Variantenvergleich berücksichtigt würden.

- Martin Eckert erklärt, dass die Auflösung von Bahnübergängen durchaus positiv bewertet werden könne, aber auch Nachteile mit sich bringen könne. Notwendige Infrastrukturanpassungen an der Bestandsstrecke würden über den Kriterienkatalog (Anpassung sonstige Infrastruktur) in die Bewertung einfließen. In diesem Fall hätten die Untersuchungen aber insgesamt erhebliche Nachteile aufgezeigt, welche die Vorteile eines Bahnübergangersatzes nicht aufwiegen würden.

Ein Mitglied verweist darauf, dass bei anderen Bewertungsverfahren es zu Variantenänderungen und neuen Varianten gekommen sei, und fragt, ob das auch hier der Fall sein könne.

- Christian Tradler sagt, er gehen davon aus, dass zu den fünf Grobtrassen keine neuen Varianten dazu kommen würden. In der Vorplanungsphase werde es voraussichtlich noch zu Trassenoptimierungen kommen, eine großräumigere Alternativtrasse werde es aller Voraussicht nach aber nicht geben. Matthias Neumaier ergänzt, dass bereits rund 100 Grobtrassen untersucht worden seien, aus denen sich die bekannten fünf Grobtrassen als am besten erwiesen hätten.

Ein Mitglied fragt, wann die Prüfung der nord-östlichen Trassenführung mit der Verknüpfungsstelle Aubenhausen abgeschlossen sei.

- Christian Tradler erwartet den Abschluss des Vergleichs der Varianten Verknüpfungsstelle in Großkarolinenfeld mit der Variante nördliche Umfahrung von Großkarolinenfeld Ende November 2020.

6. Fragen und Diskussion

Alle Fragen wurden im Rahmen des Blicks in die Planungswerkstatt aufgegriffen.

7. Abschluss und Termine

Rebecca Ruhfaß berichtet, dass die Sitzung des nächsten Regionalforums vom 30. November 2020 auf den 14. Dezember 2020 verschoben werden soll. Hintergrund sei, dass bis dahin voraussichtlich die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens vorliegen und diskutiert werden könnten. Die Mitglieder sind damit einverstanden.

Ulrich Müller bedankt sich bei allen Teilnehmenden und übergibt für das Schlusswort an Peter Hofer.

Peter Hofer bedankt sich im Namen des Projektteams für die konstruktive und disziplinierte Diskussion. Dem Projektteam sei es trotz Corona ein Anliegen, offen und transparent zu informieren.

Erstellt am 16. Oktober 2020

Tim Huß, ifok

Anlage

- Präsentation zur 21. Sitzung des Regionalforums am 5. Oktober 2020

21. REGIONALFORUM

05. OKTOBER 2020, ONLINE

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union

Herzlich willkommen zum Regionalforum!

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

Bitte beachten Sie:

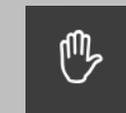
- **Stumm stellen** (Vermeidung von Hintergrundgeräuschen)
- **Keine Unterbrechung** des Vortrags
 - Fragerunde am Ende jedes Blocks
- **Wortmeldung** durch Handzeichen anmelden
- Aufruf der Wortmeldungen erfolgt **chronologisch**
- **Nennen Sie Ihren Namen und Ihre Organisation** am Anfang jeder Wortmeldung
- 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

Regionalforum

Tagesordnung 21. Sitzung

- **Begrüßung**
- Rückmeldungen zum Protokoll der 20. Sitzung
- Bericht aus den Gemeindeforen
- Aktuelle Themen
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
 - Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
- Blick in die Planungswerkstatt
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Regionalforum

Tagesordnung 21. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 20. Sitzung
- Bericht aus den Gemeindeforen
- Aktuelle Themen
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
 - Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
- Blick in die Planungswerkstatt
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Rückmeldungen zum Protokoll der 20. Sitzung

Änderungsvorschlag: Ergänzung S. 4

Ein Mitglied schließt sich an, dass der Zeitpunkt und die Frist nicht passe und dass Menschen ohne entsprechende Technik sich nicht angemessen beteiligen könnten. Dazu zähle nicht nur ein Computer, sondern auch ein moderner Drucker, da herkömmliche Drucker vor allem detailreiche Karten in einer schlechten Qualität druckten. Auch Erläuterungsberichte von mehreren hundert Seiten könnten nicht in kurzer Zeit von einer Person allein gelesen werden. Dies wolle das Mitglied im Regionalforum und bei der Regierung in Oberbayern monieren. Das Mitglied regt an, dass beim Regionalforum künftig Karten in guter Qualität ausgedruckt und ausgehängt werden. Ferner sei der Flächenverbrauch zu Schutzgebieten und zusätzliche Flächen zur Herstellung bzw. Verlegung der Bahnhöfe sehr entscheidend für die Projektbewertung. **Eine Verlegung der Bahnhöfe müsse lokalisiert werden. Das Mitglied kritisiert, dass die mögliche Verlegung der Bahnhöfe Brannenburg und Flintsbach samt Infrastruktur nicht in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren auftauchen. Diese Informationen seien für die Beurteilung zur Raumverträglichkeit mit Blick auf Eingriffe in Landschaftsschutzgebiete und Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen jedoch bedeutsam.** Weiter merkt das Mitglied an, dass es von der Raumordnungsbehörde eine klare Aussage erwarte, wo eine Trasse nicht mit geltendem Recht vereinbar sei. ¶

Matthias Neumaier erklärt, dass das Raumordnungsverfahren keine Bewertung **im Sinne einer vorzugswürdigen Trasse zum Ergebnis habe. Alle fünf Trassen würden auf ihre Raumverträglichkeit geprüft. Eine detailliertere Darstellung der Verlegung der Bahnhöfe Brannenburg und Flintsbach inkl. der Verlegung der Infrastruktur sei aufgrund der Betrachtungstiefe im Raumordnungsverfahren in den Unterlagen nicht erforderlich.** Ralf Eggert ergänzt, dass die Regierung von Oberbayern auch zusätzliche Unterlagen vom Vorhabenträger DB Netz AG anfordern kann. ¶

- → Christian Tradler sagt, dass die Unterlagen (Grobtrassenpläne) aus der Vorstellung der Grobtrassen im Juli 2019 bereits im Maßstab 1:25.000 den Mitgliedern des Regionalforums vorliegen. Peter Hofer ergänzt, dass für den jetzigen Verfahrensstand ein Maßstab von 1:100.000 üblich sei. Der bereits veröffentlichte, genauere Maßstab diene der Anschaulichkeit. Er merkt weiter an, dass dieser Maßstab eigentlich eine Planungsgenauigkeit suggeriere, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht gegeben sei. ¶

Regionalforum

Tagesordnung 21. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 20. Sitzung
- Bericht aus den Gemeindeforen
- Aktuelle Themen
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
 - Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
- Blick in die Planungswerkstatt
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Regionalforum

Tagesordnung 21. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 20. Sitzung
- **Bericht aus den Gemeindeforen**
- Aktuelle Themen
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
 - Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
- Blick in die Planungswerkstatt
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Regionalforum

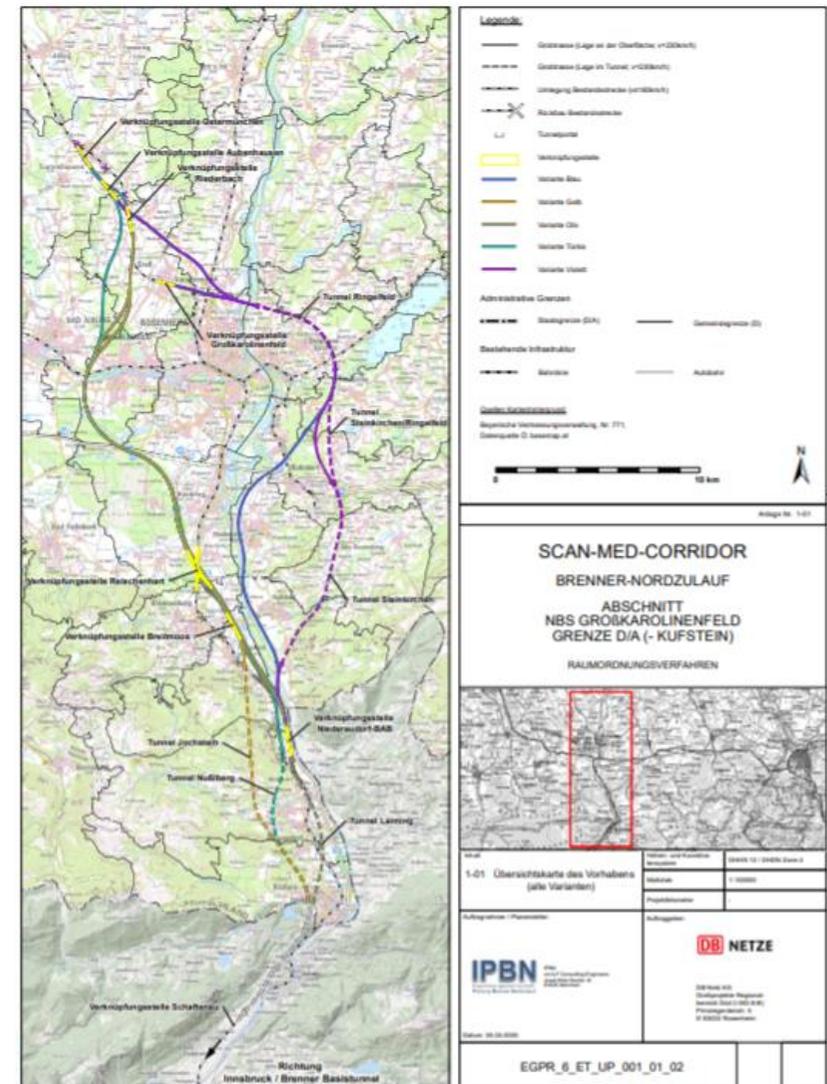
Tagesordnung 21. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 20. Sitzung
- Bericht aus den Gemeindeforen
- **Aktuelle Themen**
 - **Informationen zum Raumordnungsverfahren**
 - Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
- Blick in die Planungswerkstatt
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Informationen zum Raumordnungsverfahren

Allgemeines

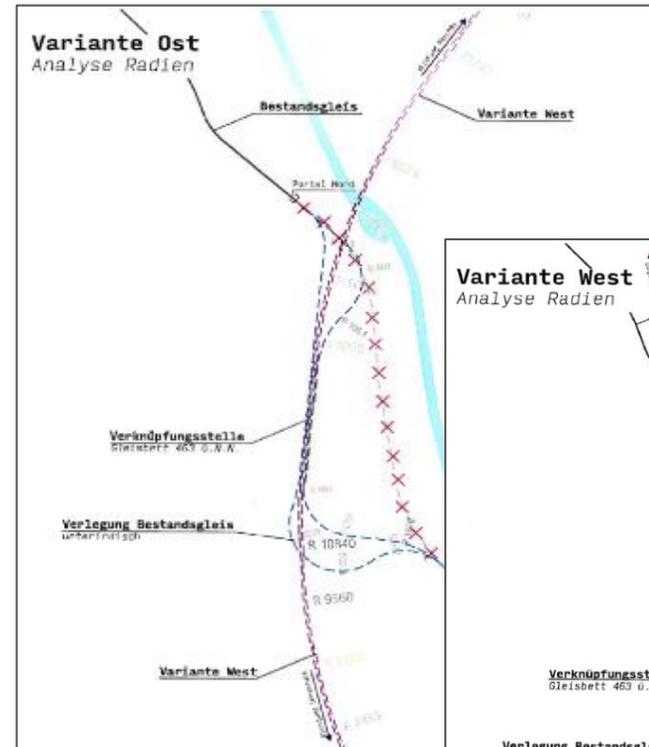
- Einleitung des Raumordnungsverfahrens am 29.05.2020 durch die Regierung von Oberbayern.
- Bis 24.07.2020 konnten Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren abgegeben werden.
- Abschluss des Raumordnungsverfahrens wird für Ende 2020 erwartet.
- Derzeit wertet die Regierung von Oberbayern die Stellungnahmen aus und holt zu ausgewählten Sachverhalten weitere Informationen von der DB ein.



Informationen zum Raumordnungsverfahren

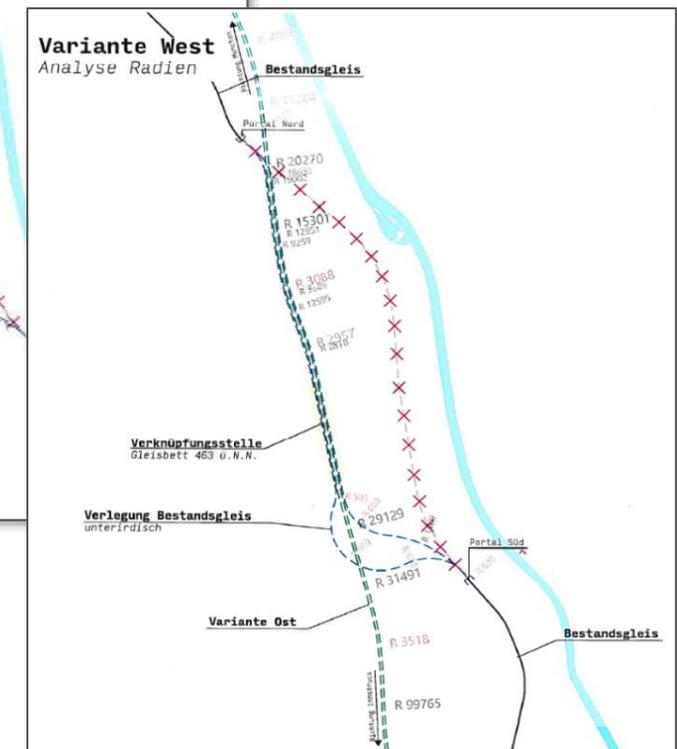
Prüfung Vorschlag Interessengemeinschaft „Inntal 2040“ (1/3)

- Interessengemeinschaft „Inntal 2040“ hat mit ihrer Stellungnahme einen eigenen Trassenvorschlag eingebracht.
- Idee: Die Verknüpfungsstelle „Niederaudorf-BAB“ soll in den Berg (Bereich Wildbarren) verlegt werden.
- Ähnliche Trassenvorschläge wurden in der Vergangenheit bereits geprüft und bewertet.
- Auf Basis des Vorschlags im Raumordnungsverfahren erfolgte eine erneute Prüfung durch das Projektteam.



Varianten „Ost“ und „West“
der Interessengemeinschaft

Quelle: Interessengemeinschaft
„Inntal 2040“



Informationen zum Raumordnungsverfahren

Prüfung Vorschlag Interessengemeinschaft „Inntal 2040“ (2/3)

Rechtliche Vorgaben für die Planung, die Genehmigung und den Bau von Eisenbahntunneln in Deutschland:

- **Europäische Verordnungen**
gelten unmittelbar, eine nationale Konkretisierung der Vorgaben ist möglich.
- **Richtlinien des Eisenbahn-Bundesamts**
gelten als ermessensbindend bei der Entscheidung der planfeststellenden Behörde.
- **Betreiberspezifische Richtlinien**
konkretisieren die europäischen und nationalen Vorschriften.
- **Vorschriften der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung**



Ausnahmen von Verordnungen und Richtlinien

- Abweichungen kann nur die planfeststellende Behörde genehmigen.
- Regelwerksabweichungen sind nur dann zulässig, wenn u.a. die **gleiche Sicherheit nachgewiesen** werden kann.

Informationen zum Raumordnungsverfahren

Prüfung Vorschlag Interessengemeinschaft „Inntal 2040“ (3/3)



„Auf zweigleisigen Strecken sind bei langen und sehr langen Tunneln die Fahrtunnel als parallele, eingleisige Tunnel anzulegen, wenn das Betriebsprogramm einen uneingeschränkten Mischbetrieb von Reise- und Güterzügen vorsieht. In diesem Fall erfolgt die Flucht der Personen und der Einsatz der Rettungsdienste über Verbindungsstollen und die benachbarte Tunnelröhre.“ (EBA-Ril Tunnel)

„Bei zweigleisigen Tunneln dürfen fahrplanmäßige Begegnungen zwischen Reise- und Güterzügen nicht vorgesehen werden.“ (EBA-Ril Tunnel)

- Tunnelröhren müssen baulich getrennt sein, um den Übertritt von Brandrauch und toxischen Gasen zu verhindern.
- Die DB hat zwei mögliche Lösungsansätze entwickelt (Vier-Röhren-System bzw. Kaverne).
- Trotz innovativer Ideen ermöglicht keiner der Lösungsansätze die Einhaltung aller sicherheitstechnischer Vorgaben.
- **Der Nachweis gleicher Sicherheit ist nicht zu erbringen.**

Die von der IG „Inntal 2040“ eingebrachten Ideen sind aus Sicht der DB im ROV keine alternative Trassenvariante.

Regionalforum

Tagesordnung 21. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 20. Sitzung
- Bericht aus den Gemeindeforen
- **Aktuelle Themen**
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
 - **Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering**
- Blick in die Planungswerkstatt
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Regionalforum

Tagesordnung 21. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 20. Sitzung
- Bericht aus den Gemeindeforen
- Aktuelle Themen
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
 - Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
- **Blick in die Planungswerkstatt**
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Blick in die Planungswerkstatt

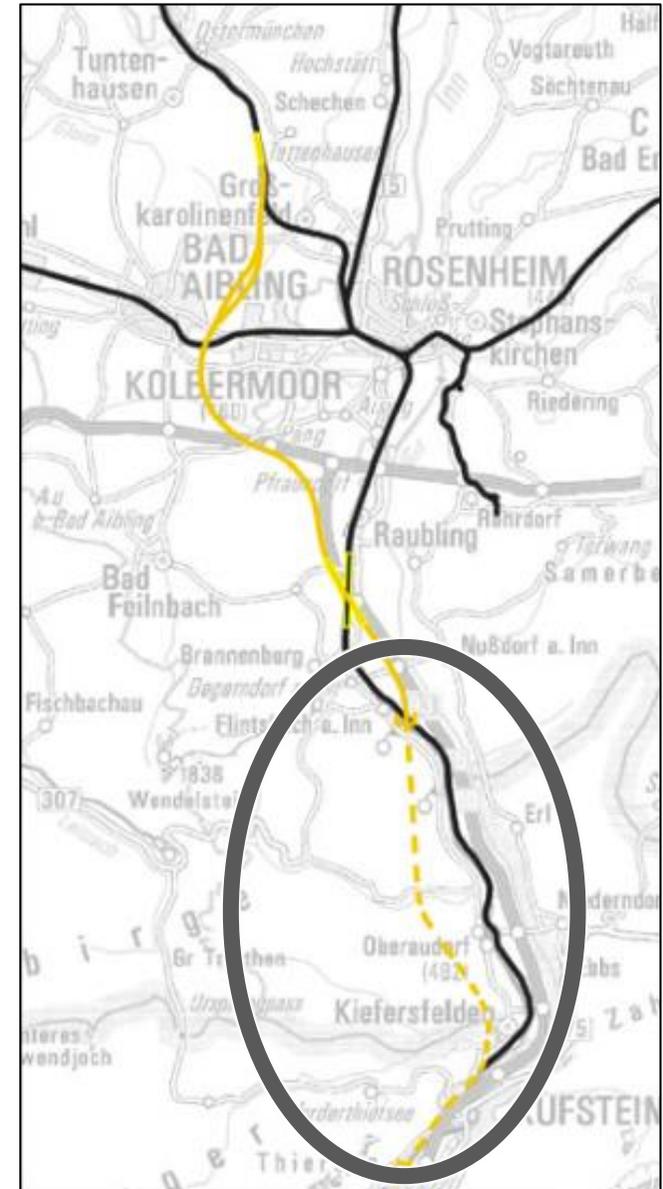
- Variante **Gelb**, Bereich Tunnel Jochstein: Höhenverlauf
- Variante **Violett**, Innquerung bei Fischbach/Nußdorf
- Variante **Blau**, Bereich Neubeuern – Tunnel Ringelfeld: Höhenverlauf
- Varianten **Blau/Violett**, Bereich Großkarolinenfeld: NBS mit VKN Großkarolinenfeld

Blick in die Planungswerkstatt

- Variante **Gelb**, Bereich Tunnel Jochstein: Höhenverlauf

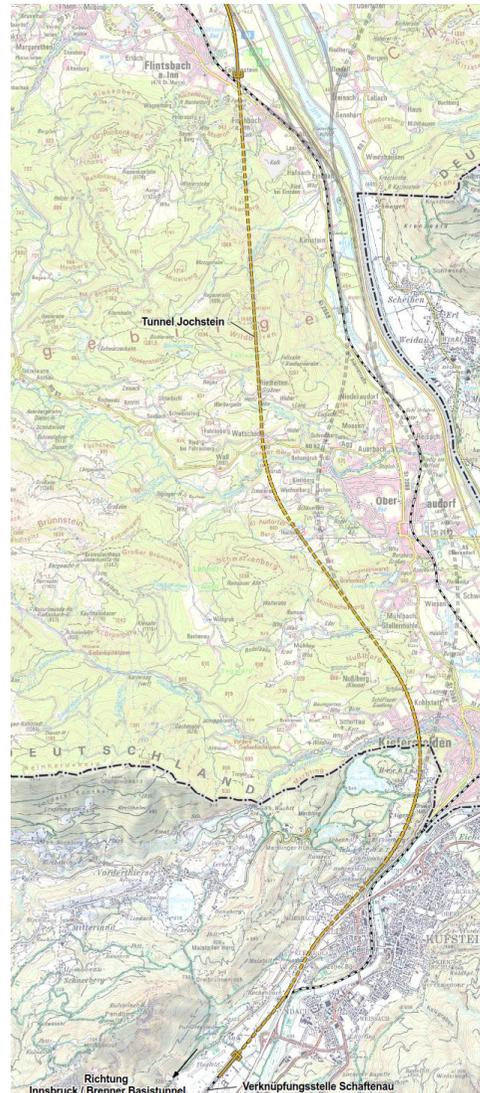
Blick in die Planungswerkstatt Variante **Gelb** - Tunnel Jochstein

Höhenverlauf der Variante Gelb im Bereich des
Tunnels Jochstein



Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

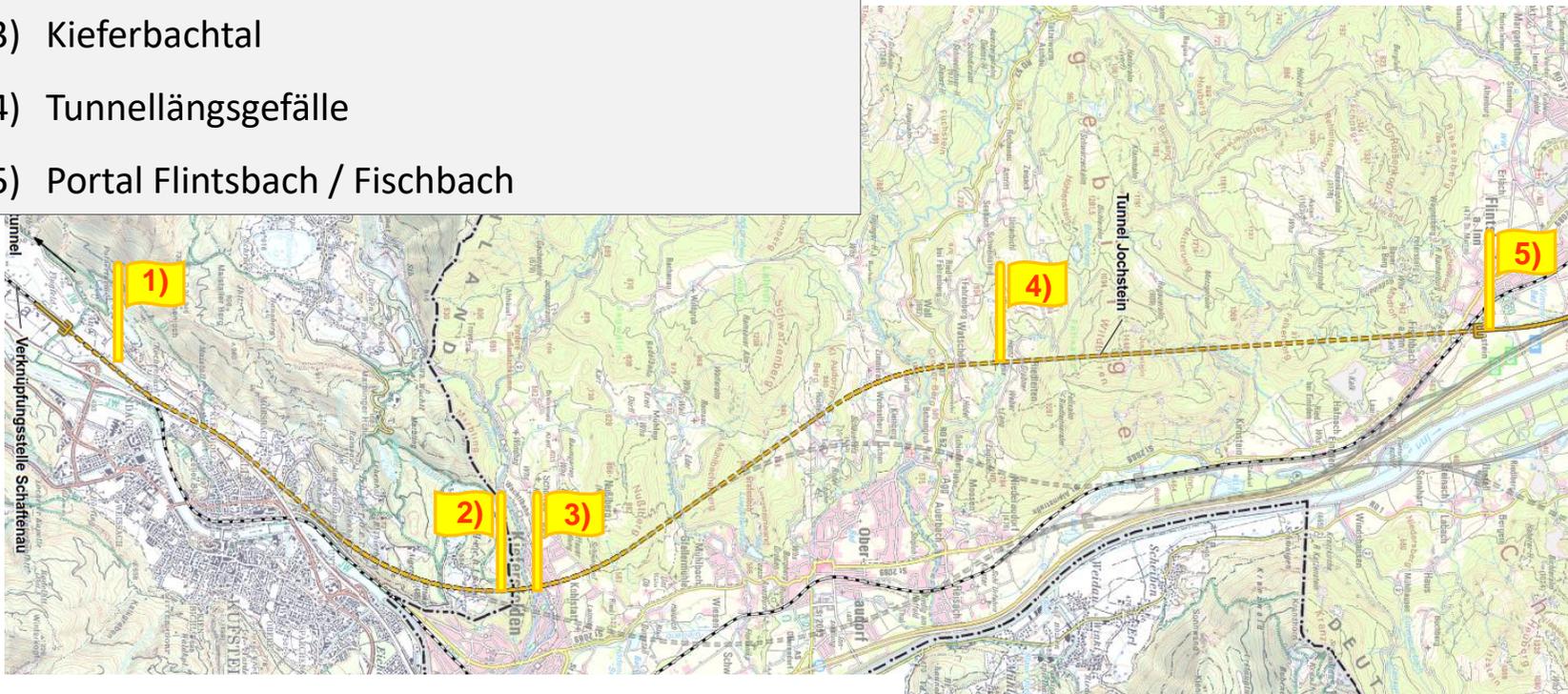
Zwangspunkte für die Höhenentwicklung



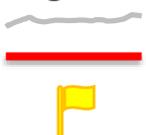
Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung

- 1) VKN Schaftenau / Überwerfung Bestandsstrecke
- 2) Bergwasserdrücke Bereich Hechtsee
- 3) Kieferbachtal
- 4) Tunnellängsgefälle
- 5) Portal Flintsbach / Fischbach



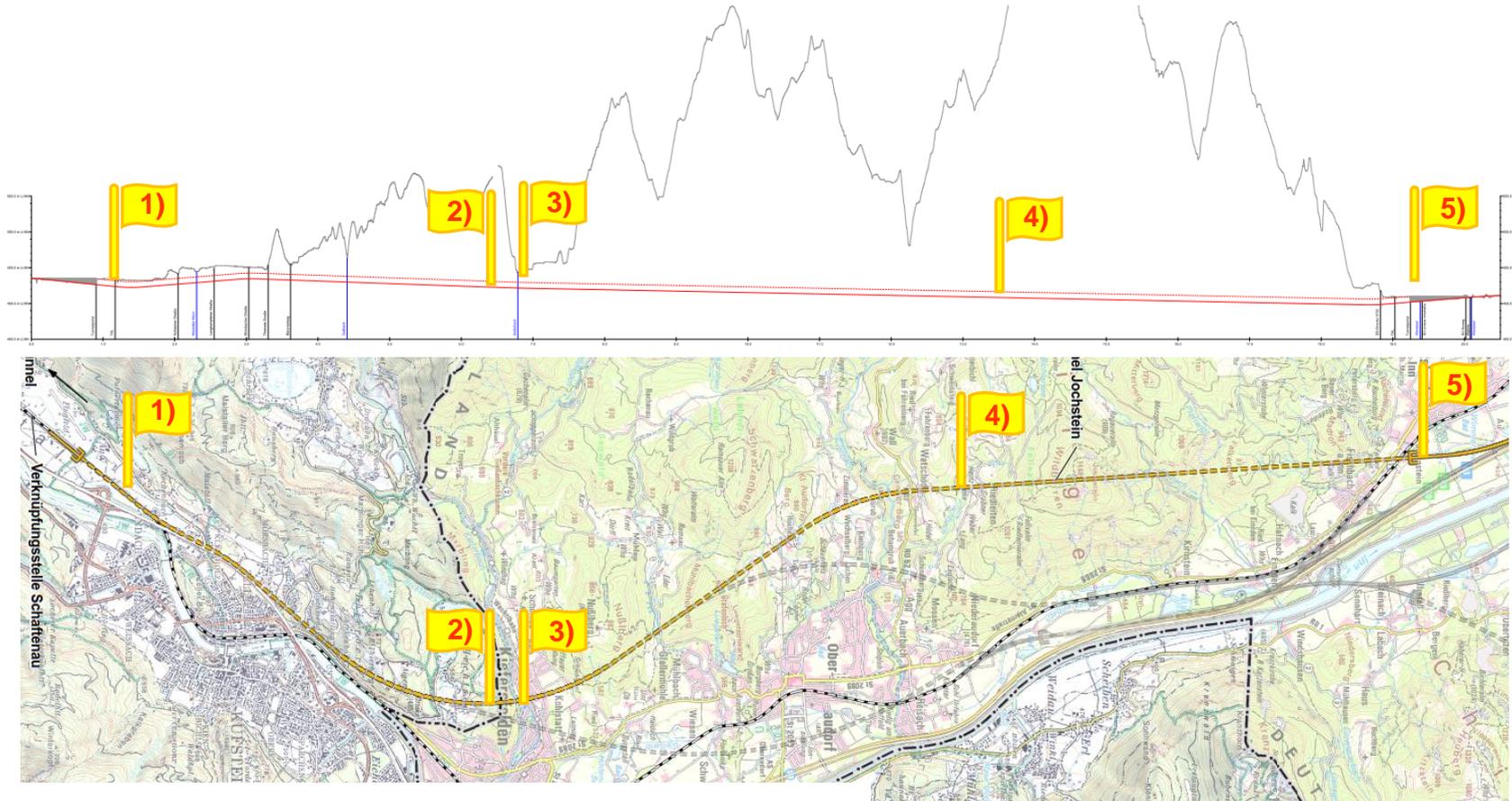
Legende:



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

Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung



Legende:



Geländeverlauf



Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke



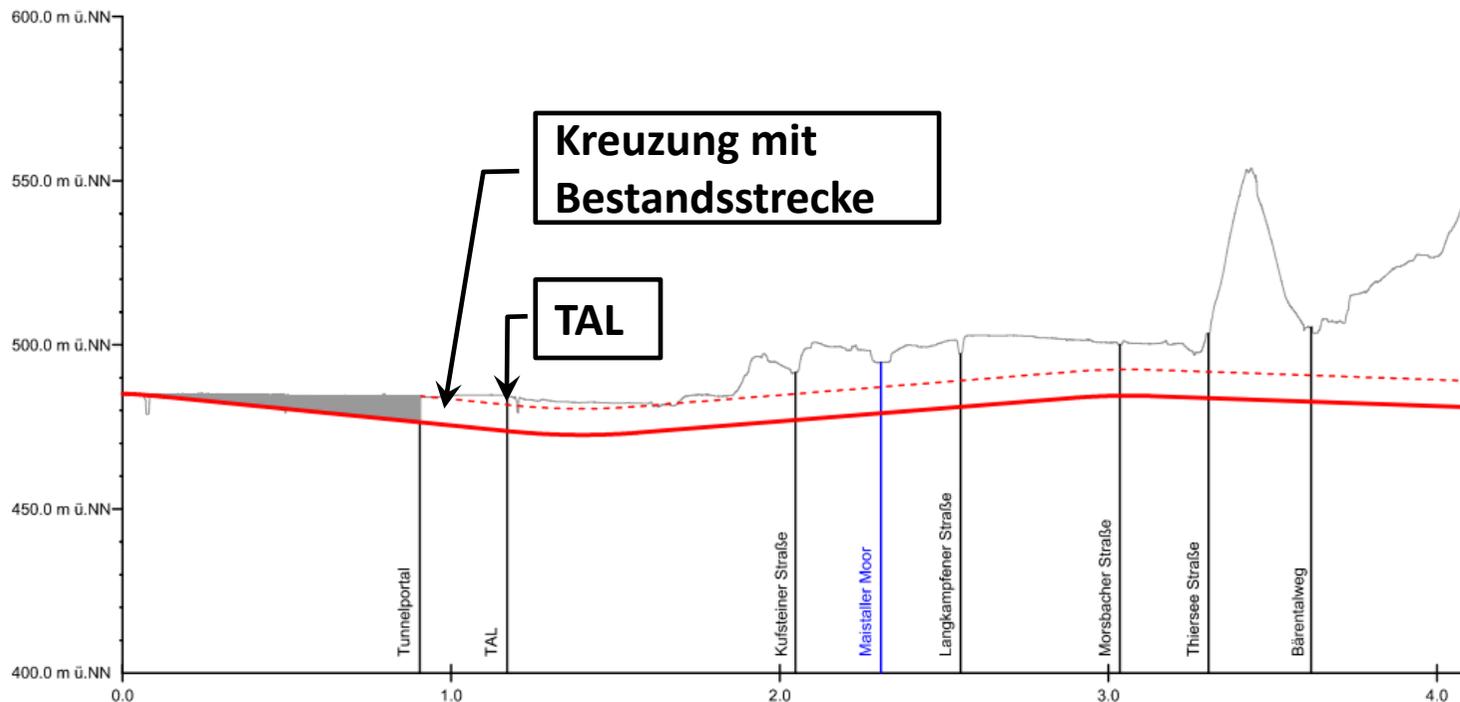
zu beachtende Zwangspunkte (Auswahl)



Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

Höhenverlauf Bereich Schaftenau / Morsbach (Zwangspunkt 1)

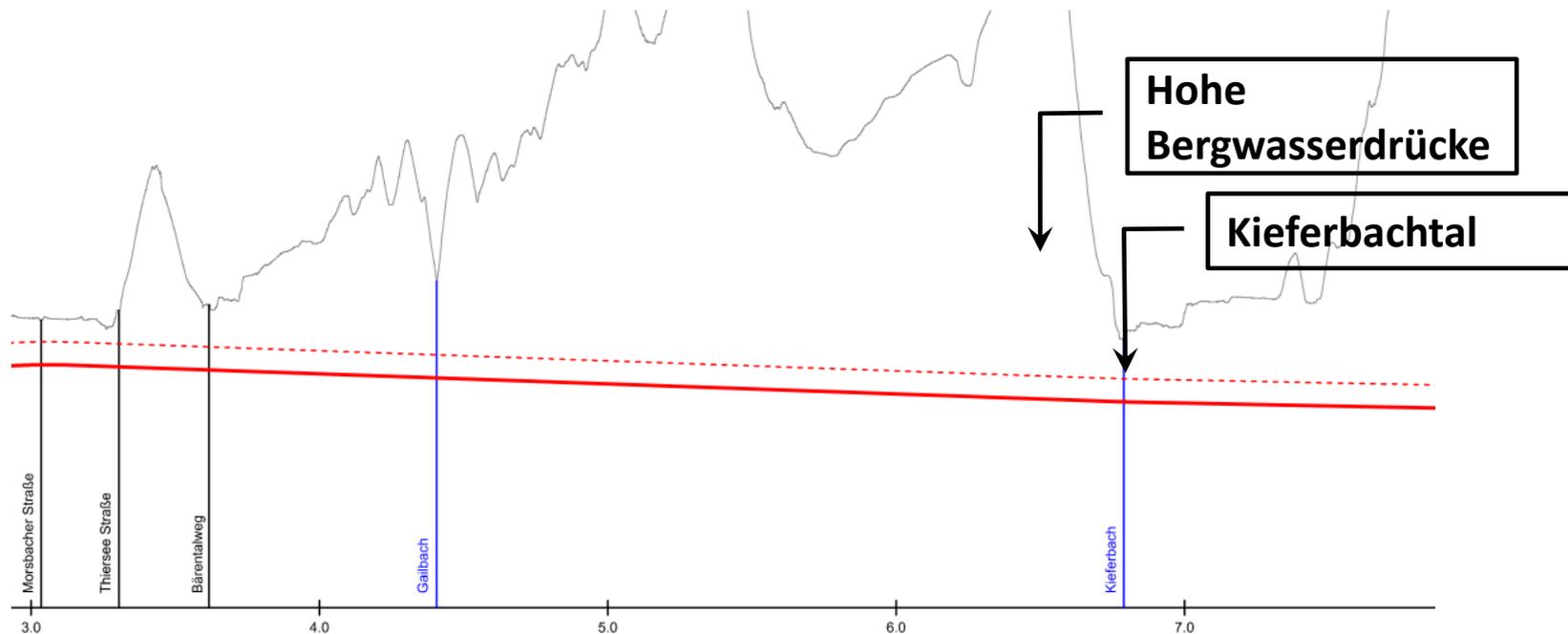
Zwangspunkte	Beschreibung
1) VKN Schaftenau / Überwerfung Bestandsstrecke	Unterquerung der Bestandsstrecke zur Ausfädelung aus der Verknüpfungsstelle Schaftenau → möglichst schnell abtauchen



Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

Höhenverlauf Bereich Morsbach – Kieferbachtal (Zwangspunkte 2, 3)

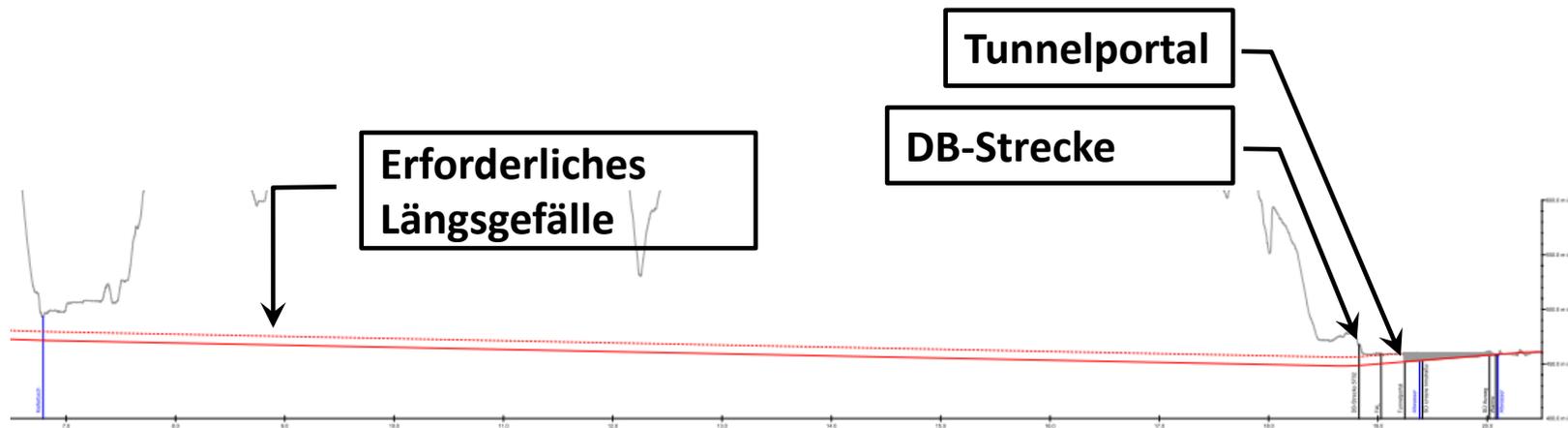
Zwangspunkte	Beschreibung
2) Bergwasserdrücke Bereich Hechtsee	Hohe Bergwasserdrücke im Bereich Hechtsee / südlich Kieferbachtal → möglichst hohe Gradiente
3) Kieferbachtal	Unterquerung Kieferbachtal → möglichst viel Überdeckung wegen Lockergestein



Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

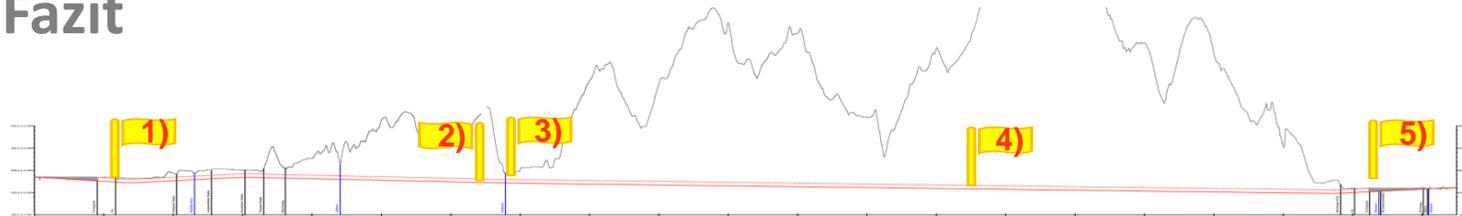
Höhenverlauf Bereich Kieferbachtal - Nordportal (Zwangspunkte 4, 5)

Zwangspunkte	Beschreibung
4) Tunnellängsgefälle	Längsgefälle erforderlich (Entwässerung, selbständiges Herausrollen des Zuges soll möglich sein), jedoch kaum Höhendifferenzen zwischen den Tunnelportalen
5) Portal Flintsbach / Fischbach	Auftauchen unter Berücksichtigung der max. Längsneigung



Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

Fazit



Zwangspunkte	Lösungsansatz
1) VKN Schafteu / Überwerfung Bestandsstrecke	Unterquerung der Bestandsstrecke durch sofortiges Abtauchen möglich
2) Bergwasserdrücke Bereich Hechtsee	Möglichst hohe Gradiente durch Anordnung eines Hochpunkts bei Morsbach möglich
3) Kieferbachtal	Überdeckung ausreichend für Errichtung des Tunnels
4) Tunnellängsgefälle	Geringes Längsgefälle durch möglichst hohe Gradiente bei Kieferbachtal und Tiefpunkt nahe des Tunnelportals
5) Portal Flintsbach / Fischbach	Auftauchen unter Berücksichtigung der max. Längsneigung möglich

Unter den gegebenen Randbedingungen ist es aus derzeitiger Sicht möglich, eine genehmigungsfähige Gradientenlinie zu entwickeln, jedoch nicht ohne Hoch- und Tiefpunkte.

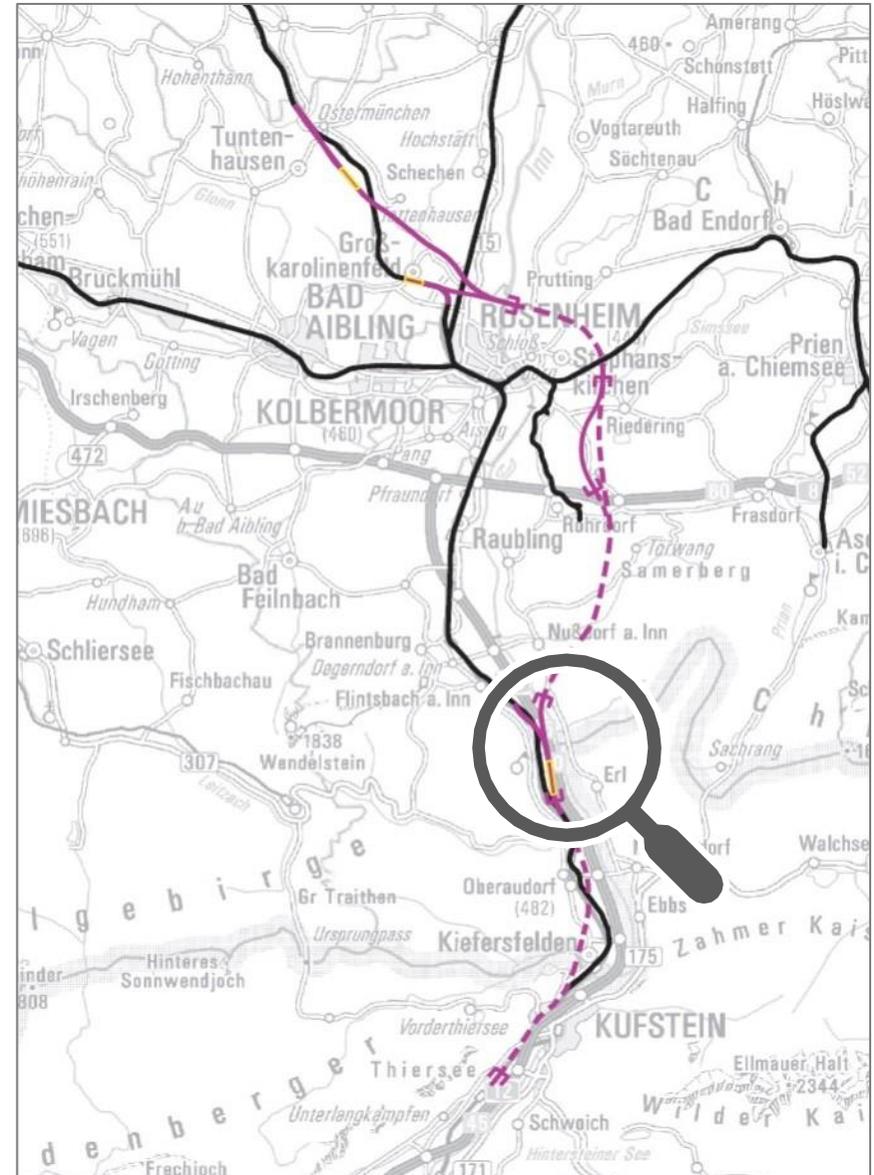
Blick in die Planungswerkstatt

- Variante **Violett**, Innquerung bei Fischbach/Nußdorf

Blick in die Planungswerkstatt Innquerung bei Fischbach/Nußdorf

Angepasster Trassenverlauf für die Innquerung bei Fischbach/Nußdorf (Anfrage aus dem Gemeindeforum Nord 1):

- Variante **Violett**: NBS unterquert den Inn

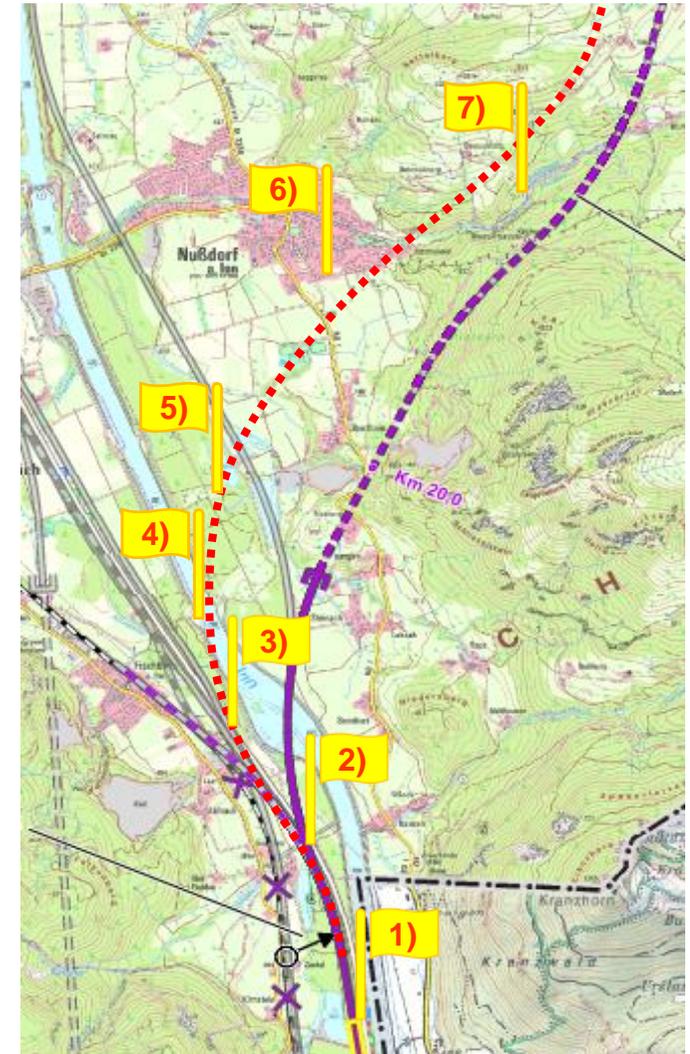


Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Fischbach (Variante **Violett**) Überlegungen zur Linienführung der NBS

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

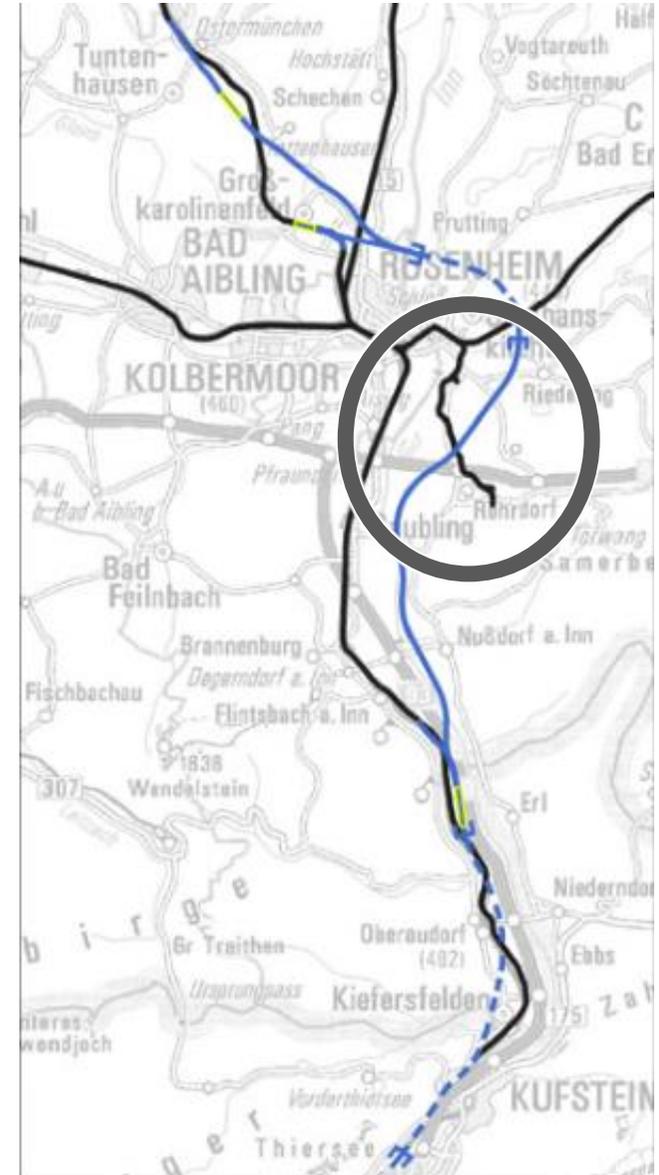


Blick in die Planungswerkstatt

- Variante **Blau**, Bereich Neubeuern – Tunnel Ringelfeld: Höhenverlauf

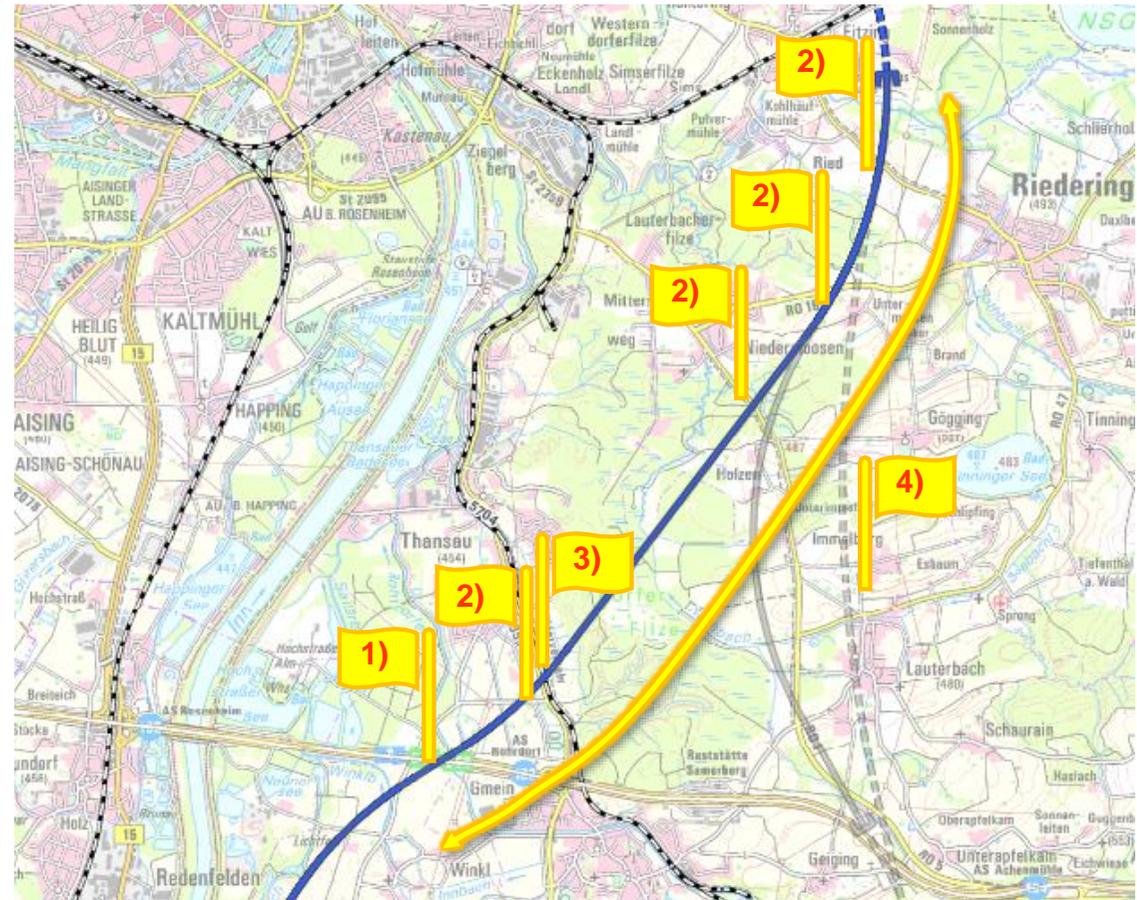
Blick in die Planungswerkstatt Variante **Blau**

Höhenverlauf der Variante Blau im Bereich
Neubeuern – Tunnel Ringelfeld



Werkstätten-Blick: Variante **Blau** – Neubeuern-Tunnel Ringelfeld Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

- 1) BAB A8
- 2) Diverse Straßen (z.B. St2359, RO5, RO16, St2362)
- 3) Bestandsbahnstrecke 5704
- 4) Gewässer



Werkstätten-Blick: Variante **Blau** – Neubeuern-Tunnel Ringelfeld

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

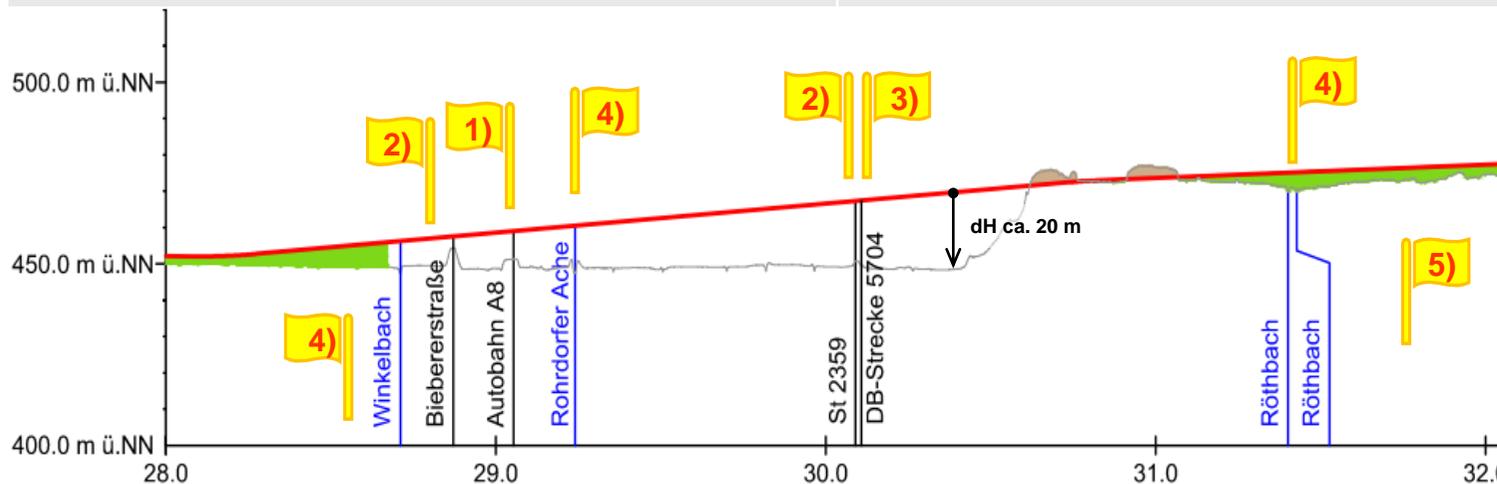
- | | |
|---|---------------------------------|
| 1) BAB A8 | 4) Gewässer |
| 2) Diverse Straßen (z.B. St2359, RO5, RO16, St2362) | 5) Baugrund: Rosenheimer Seeton |
| 3) DB-Strecke 5704 | |



Werkstätten-Blick: Variante **Blau** – Neubeuern-Tunnel Ringelfeld

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

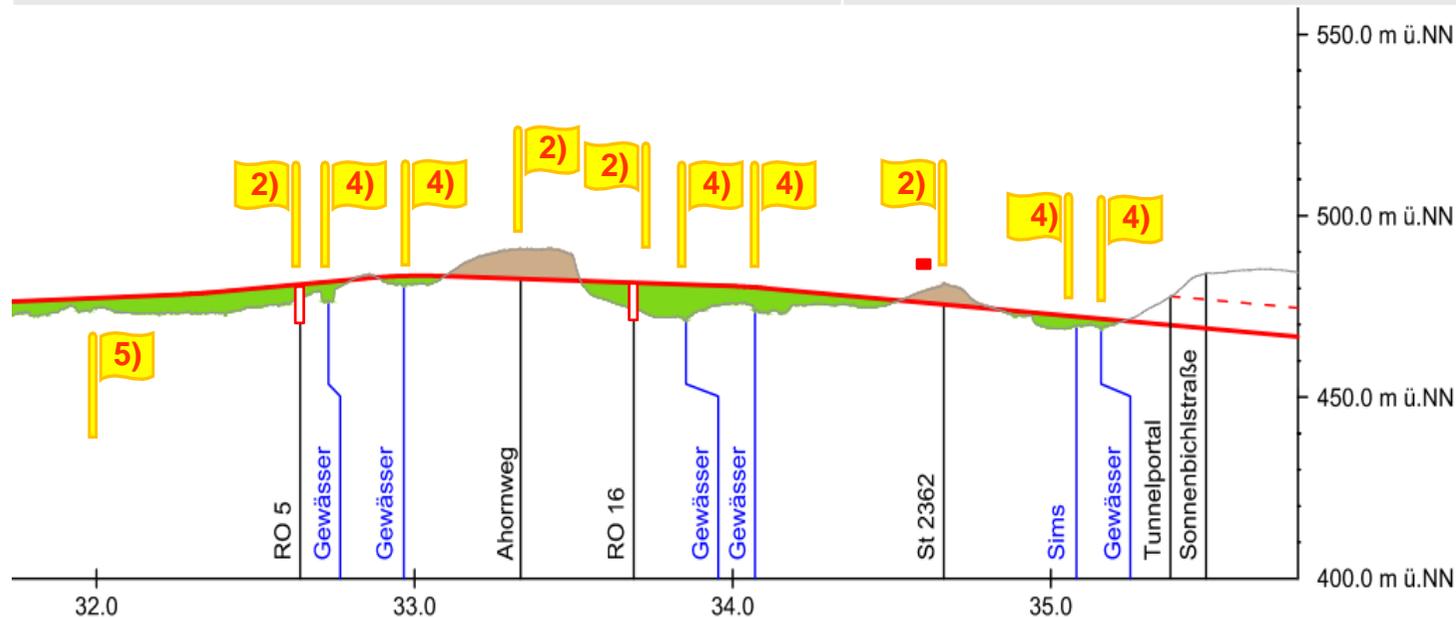
Zwangspunkte	Lösungsansatz
1) BAB A8	Überquerung der BAB A8 mit ausreichender lichter Höhe
2) Diverse Straßen (St2359, Gemeindeverbindungsstraßen und Wirtschaftswege)	Querung mit ggf. erforderlicher Anpassung der Straßen und Wege möglich
3) DB-Strecke 5704	Überquerung der DB-Strecke 5704 mit ausreichender lichter Höhe
4) Gewässer	Überquerung der Gewässer
5) Baugrund: Rosenheimer Seeton	Minimierung der Damm-/ und Einschnittshöhen



Werkstätten-Blick: Variante **Blau** – Neubeuern-Tunnel Ringelfeld

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

Zwangspunkte	Lösungsansatz
2) Diverse Straßen (RO 5, RO16, St2362, Gemeindeverbindungsstraßen und Wirtschaftswege)	Querung mit ggf. erforderlicher Anpassung der Straßen und Wege möglich
4) Gewässer	Überquerung der Gewässer
5) Baugrund: Rosenheimer Seeton	Minimierung der Damm-/ und Einschnittshöhen



Fazit:
Unter den gegebenen Randbedingungen ist es möglich, eine genehmigungsfähige Gradienten zu entwickeln.

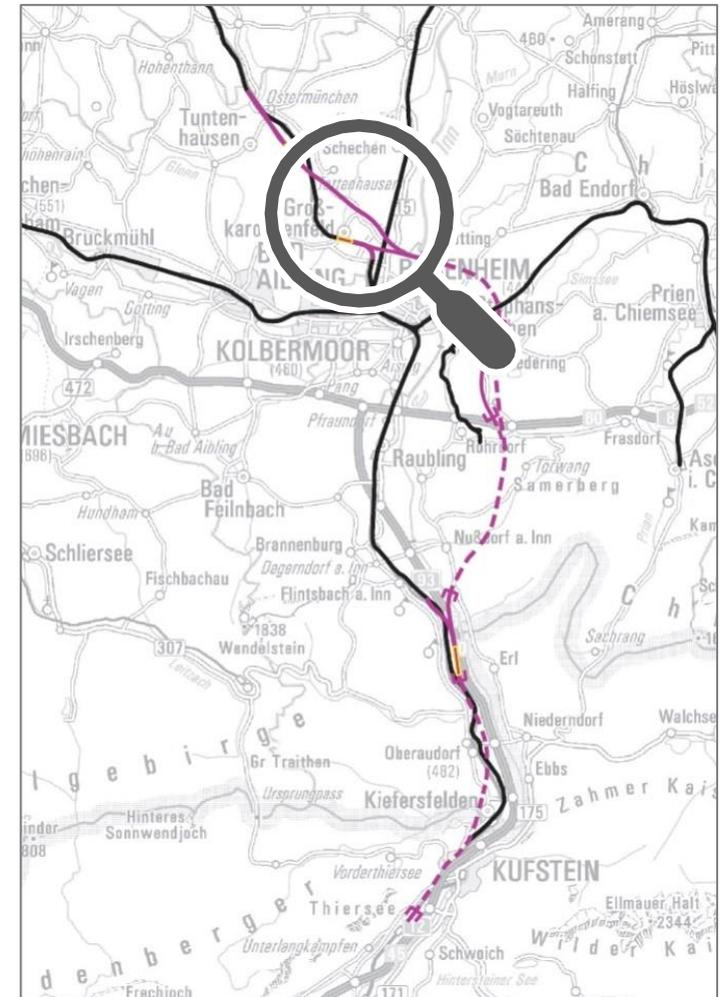
Blick in die Planungswerkstatt

- Varianten **Blau/Violett**, Bereich Großkarolinenfeld: NBS mit VKN Großkarolinenfeld

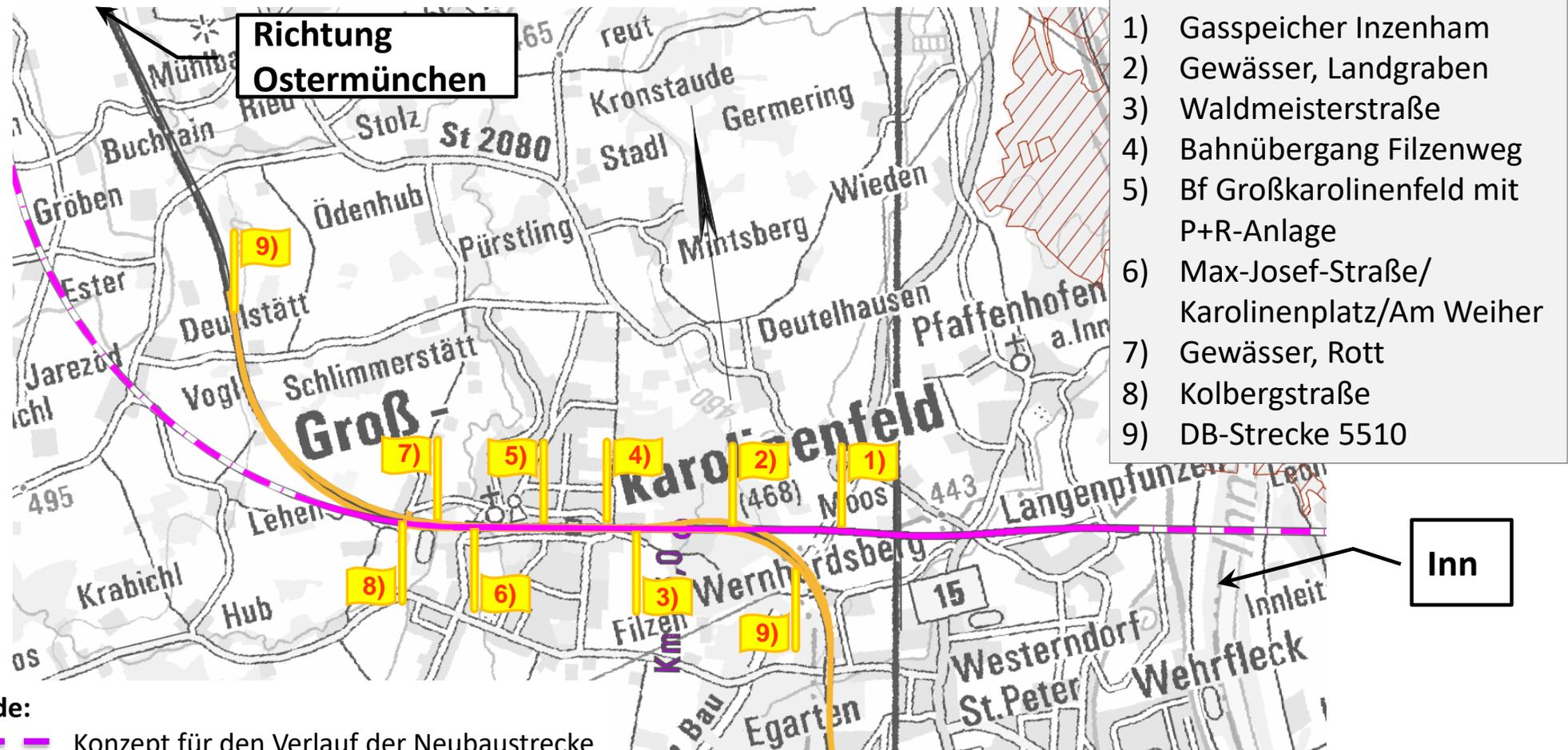
Blick in die Planungswerkstatt

Varianten **Blau/Violett** – NBS mit VKN Großkarolinenfeld

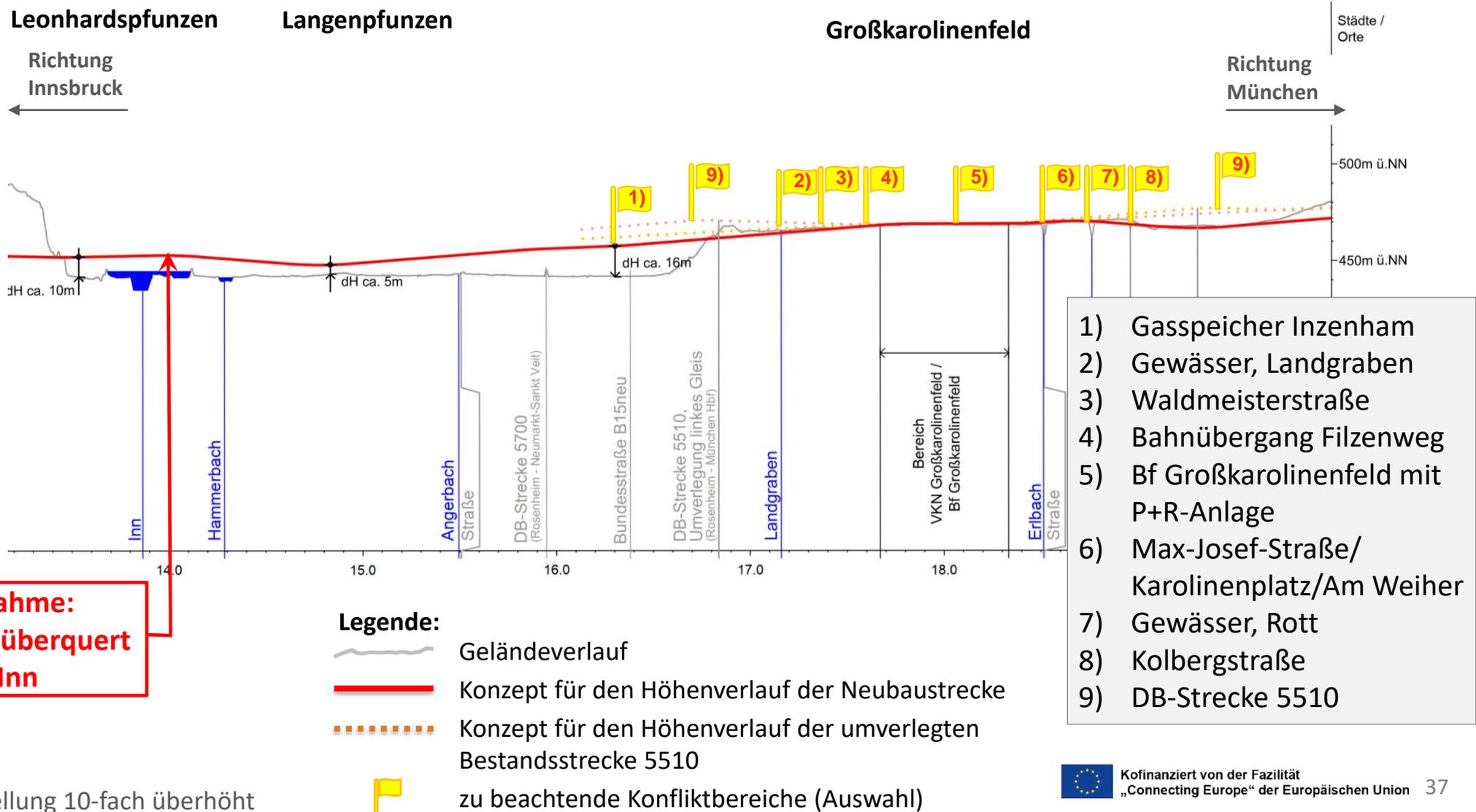
Im Folgenden werden ausgewählte Konfliktbereiche der Trassenvariante mit einer Verknüpfungsstelle in Großkarolinenfeld näher betrachtet und hinsichtlich ihrer Realisierungs- und Genehmigungsrisiken bewertet.



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



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



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

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / 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

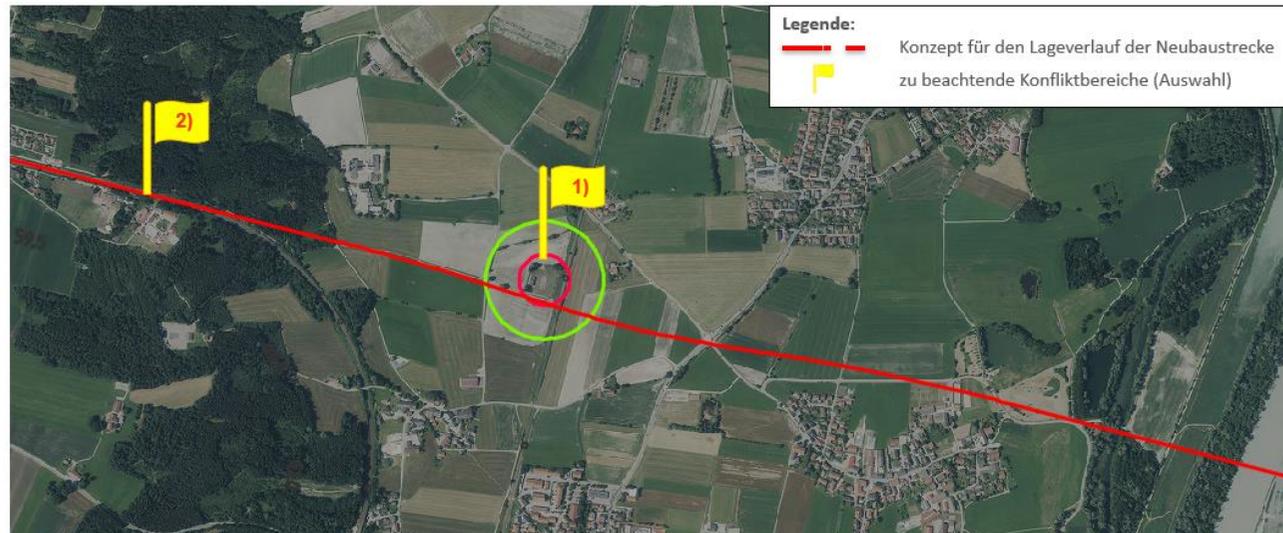


sehr hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko bzw. Konflikt vsl. nicht lösbar

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

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
1) Gasspeicher Inzenham	⚡	Trasse verläuft im Störfall-Gefahrenbereich eines Sondenplatzes. Eine alternative südlichere Umfahrung würde Betroffenheiten in Langenpfunzen und Großkarolinenfeld (z.B. Eingriffe in private Baugrundstücke und Bebauung; Lärm) erhöhen. → Genehmigungsrisiko für beide Alternativen
2) Gewässer, Landgraben	⚡	Gewässer muss umverlegt werden; bauzeitliche und permanente Eingriffe in das Fließgewässer → Genehmigungsrisiko

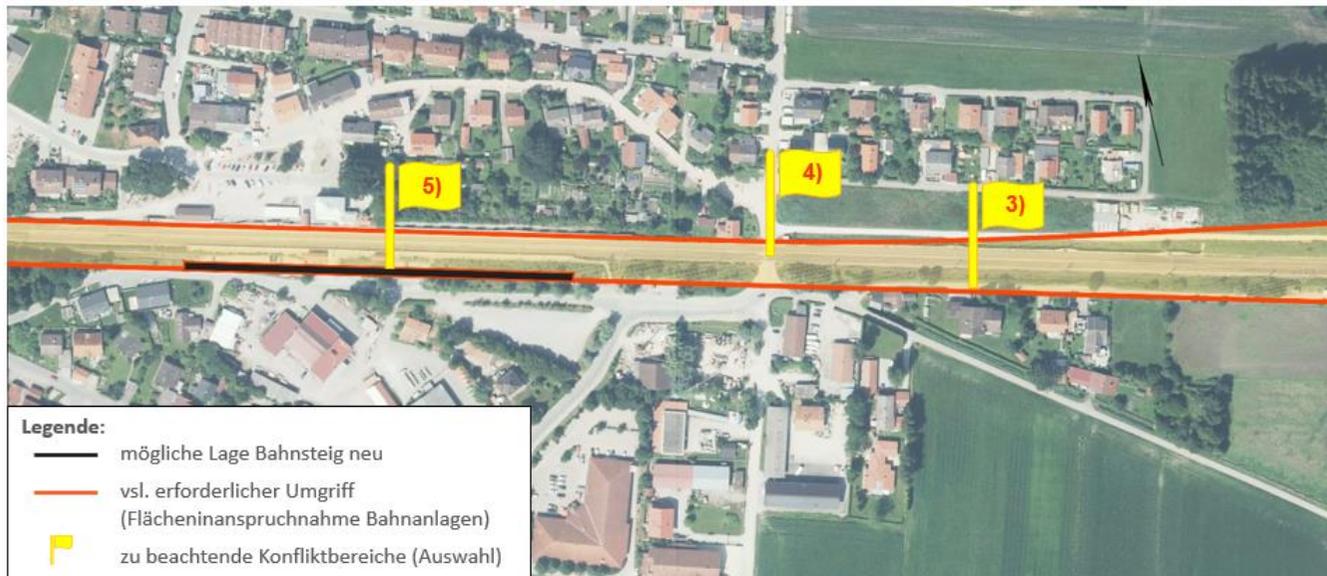


Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
3) Waldmeisterstraße		Straße wird überbaut. Änderung der Grundstückerschließungen würde Eingriffe in private Baugrundstücke und Wohnbebauung erfordern. → hohes Genehmigungsrisiko
4) Bahnübergang Filzenweg		Bahnübergang muss ersetzt werden. Herstellung einer Fuß- und Radwegunterführung an gleicher Stelle sowie einer höhenfreien Straßenquerung an anderer Stelle (z.B. weiter östlich) wäre mit geänderter Verkehrsführung und entsprechenden Betroffenheiten vsl. technisch lösbar.

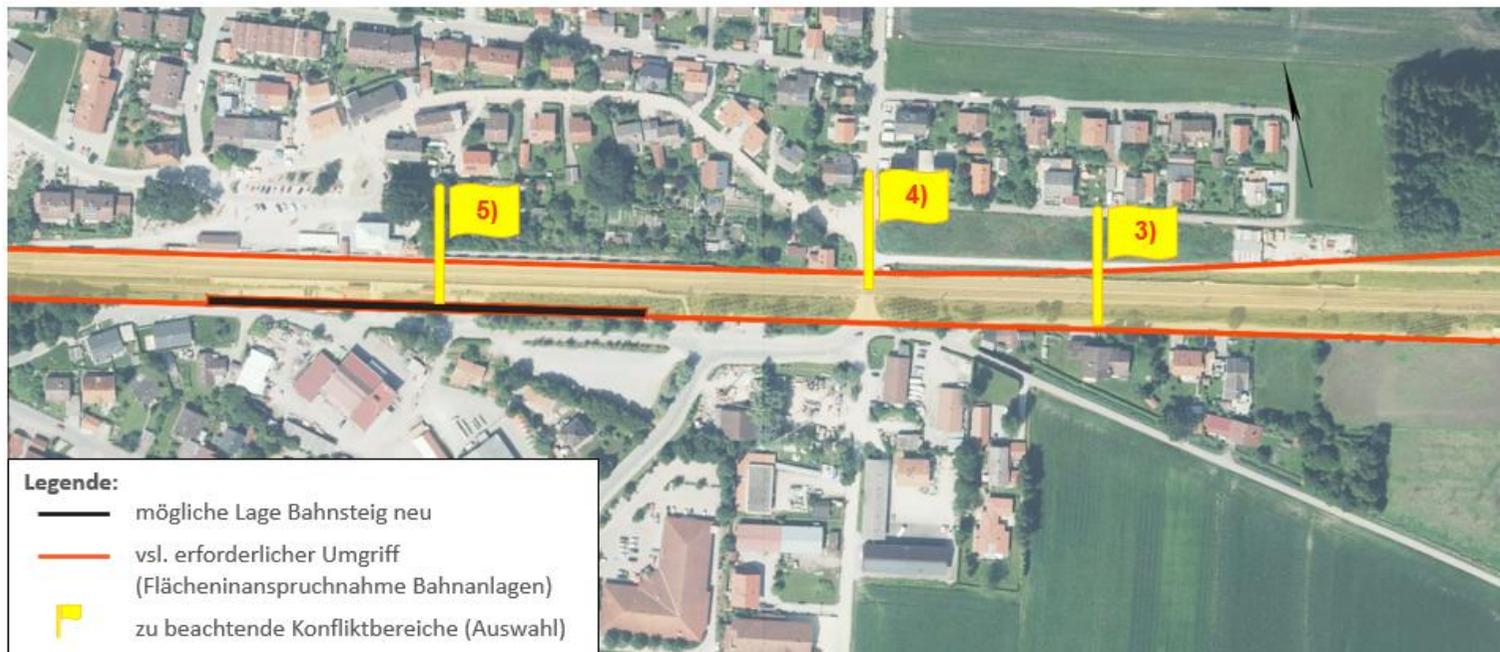
Straßenquerung an anderer Stelle (z.B. weiter östlich) wäre mit geänderter Verkehrsführung und entsprechenden Betroffenheiten vsl. technisch lösbar.



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

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

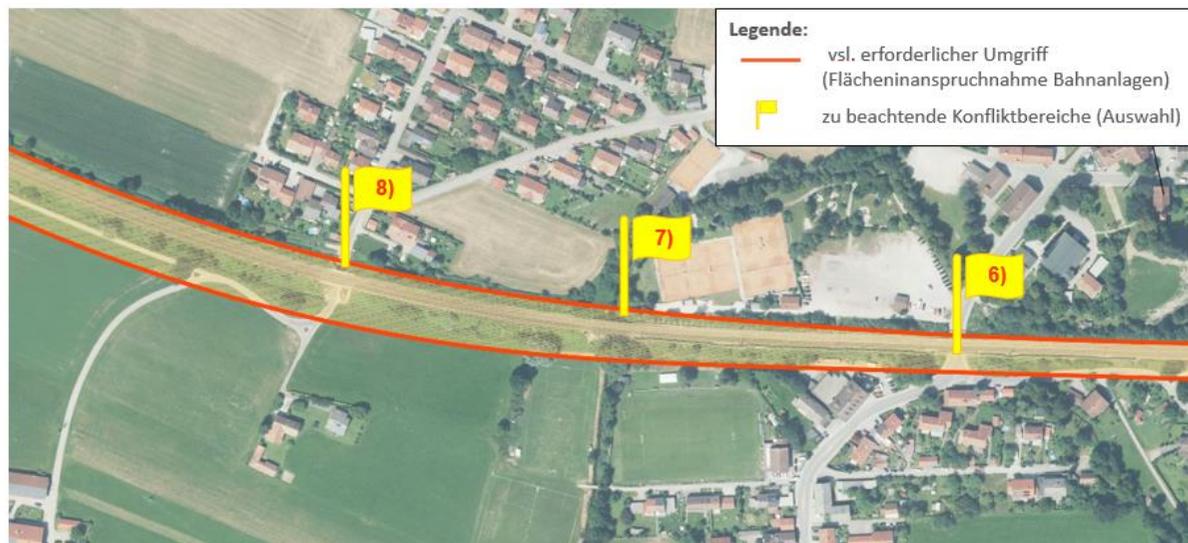
Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
5) Bf Großkarolinenfeld mit P+R-Anlage		Rückbau Bahnhofsanlagen, Neubau Bahnsteig Süd mit Zugängen und Personenunterführung sowie Ersatz für überbaute Parkplätze im Bahnhofsumfeld erforderlich. → Beengt, aber technisch vsl. lösbar.



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

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

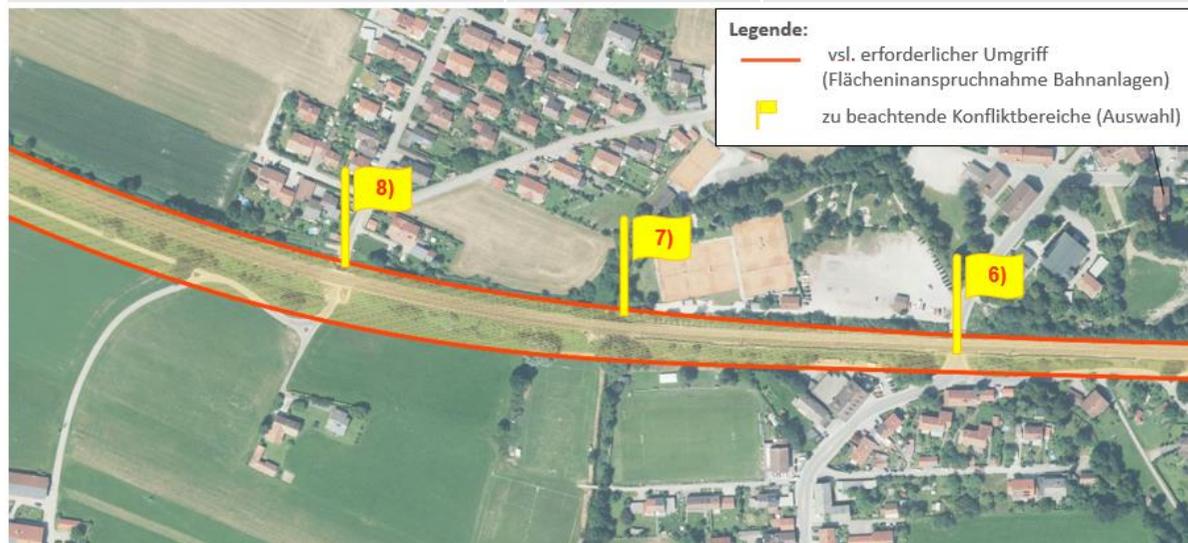
Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
6) Max-Josef-Straße/ Karolinenplatz/Am Weiher		Ersatzneubau der Brücke, Absenkung der Straße sowie Ersatz für Straße „Am Weiher“ mit geänderten Grundstückerschließungen und erheblichen Eingriffen in private Baugrundstücke und in Wohnbebauung erforderlich. → hohes Realisierungs- und Genehmigungsrisiko
7) Gewässer, Rott		Neue Brücke über Rott erforderlich; technisch vsl. lösbar



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

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
8) Kolbergstraße	⚡	VKN erfordert hier unterschiedliche Höhenlagen der Gleise. Wegen Wohnbebauung kann die Straße nicht so weit angehoben/ abgesenkt werden, dass eine höhenfreie Kreuzung hergestellt werden kann. Höhenfreie Ersatz-Straßenquerung an anderer Stelle erforderlich; im näheren Umfeld nicht möglich. → Geänderte Verkehrsführung mit Umwegen und anderen Betroffenheiten. → Genehmigungsrisiko



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

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
9) DB Strecke 5510		Für die Herstellung der VKN müsste die Lage und Höhe der bestehenden Bahnstrecke auf ca. 6 km Länge inkl. Um-/Neubau von Bahnübergängen und Brücken angepasst werden. Dies erfordert bauzeitlich erhebliche, verkehrliche und betriebliche Einschränkungen des Bahnbetriebes.

→ hohes Realisierungs- und Genehmigungsrisiko

Abhängig von konkreter Dauer der betrieblichen Einschränkungen (Streckensperrungen in mehrjähriger Bauphase), Tendenz zu sehr hohem Genehmigungsrisiko.



Blick in die Planungswerkstatt

NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Varianten **Blau/Violett**)

Fazit für die Trassenvarianten **Blau/Violett mit VKN Großkarolinenfeld**

Bei der Variante NBS mit VKN Großkarolinenfeld entstehen teilweise erhebliche Konflikte, Realisierungs- und Genehmigungsrisiken.

Regionalforum

Tagesordnung 21. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 20. Sitzung
- Bericht aus den Gemeindeforen
- Aktuelle Themen
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
 - Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
- Blick in die Planungswerkstatt
- **Fragen und Diskussion**
- Abschluss und Termine

Regionalforum

Tagesordnung 21. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 20. Sitzung
- Bericht aus den Gemeindeforen
- Aktuelle Themen
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
 - Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
- Blick in die Planungswerkstatt
- Fragen und Diskussion
- **Abschluss und Termine**

Abschluss und Termine

Termine Regionalforum 2020 (relevant für Bürgermeister)

Die für November geplante Sitzung wird auf Dezember verschoben. So kann voraussichtlich das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens aufgegriffen werden.

- ~~November: Montag, 30. November 2020, etwa 14:00-17:00 Uhr~~
- **Neuer Termin im Dezember: Montag, 14. Dezember 2020, etwa 14:00-16:30 Uhr**

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union