

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

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

Datum und Uhrzeit: 16.07.2018, 19:00–21:00 Uhr

Ort: Alte Post, Gemeinde Flintsbach

TeilnehmerInnen
(ohne Titel)

Karl Leistner (Samerberg)
Bettina Lang (Samerberg)
Olaf Kalsperger (Raubling)
Andreas Schober (Raubling)
Klaus Artmann (Raubling)
Alexandra Burgmaier (Raubling)
Brunhilde Rothdauscher (Raubling)
Stefan Landprecht (Raubling – Beobachter)
Hans Nowak (Neubeuern)
Klaus Spatzier (Neubeuern)
Wilhelm Klopfer (Neubeuern)
Georg Fritz (Neubeuern)
Martin Eckert (IPBN)
Wieland Steigner (IPBN)
Richard Bodner (IPBN)
Torsten Gruber (DB Netz AG)
Bernd Reiter (DB Netz AG)
Peter Hofer (ÖBB Infra)
Sabine Volgger (wikopreventk)
Mariella Schimatzeck (wikopreventk)

Agenda:

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



1. Begrüßung

Die Projektleitung begrüßt die TeilnehmerInnen zur 11. Sitzung des Gemeindeforums Nord 2. Dies ist die zweite Sitzung, in der die ersten Entwürfe von Grobtrassen diskutiert werden.

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

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

2. Rückmeldung zum Protokoll der 10. Sitzung

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

3. Aktuelles aus dem Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

Siehe Folien 5-11 der beiliegenden Präsentation

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

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

unterstützen. Vorschläge zum Projekt beinhalten vor allem die Forderung nach möglichst viel Tunnel aber teilweise auch die Bündelung der div. Infrastrukturen. Der Lärmschutz an Bestandsstrecke (BS) und Neubaustrecke (NBS) ist ein weiteres wichtiges Thema.

Peter Hofer geht spezifisch auf die Infoveranstaltung von Neubeuern ein, welche aus diesem Forum schon ausgewertet wurde. Die Infoveranstaltung von Raubling wird derzeit noch ausgewertet. In Neubeuern waren im Vergleich zu den bisher stattgefundenen Infoveranstaltungen die wenigsten Besucher (ca. 130). Die Informationen und das Verfahren an sich wurden großteils positiv bewertet, es gab aber auch den Vorwurf einer Alibiveranstaltung sowie viel Zweifel am Bedarf. Zu den Grobtrassen kam die Forderung nach soviel Tunnel wie möglich. Das Thema Lärmschutz in Erl wurde von Bewohnern dieser Gemeinde angesprochen, die hier zu einem anderen bzw. zu mehreren Infoterminen gekommen sind. Grundsätzlich ist der Inhalt der Veranstaltung in jeder Gemeinde gleich, und die Bevölkerung kann frei wählen, welche Veranstaltung sie besucht.

Zusätzliche Wahrnehmungen der Forenteilnehmer zu den Infoterminen:

- *Es ist schade, dass so wenig Personen gekommen sind, obwohl so viel Zeit war. Es waren auch wenig Jugendliche da. Viele Menschen haben sich ihre Meinung bereits gebildet (Stichwort Alibiveranstaltung) und sind deshalb gar nicht erst gekommen.*
- *Man hört oft den Vorwurf, dass die Trasse bereits feststeht*
- *Die Mehrheit der Leute bildet sich ihre Meinung aus der Presse. Daher kommt der Glaube, dass die gesamte Trasse sowieso entlang der Autobahn verlaufen muss, weil es gar nicht anders geht. Presseaussendungen mit falschen Infos werden teilweise ungefiltert abgedruckt und die Leute nehmen diese Meinung auf.*
- *Das ist auch auf der Demonstration vergangenen Samstag passiert. Hier wurde zB eine bestimmte Höhe der Verknüpfungsstelle Reischenhart kommuniziert, die so noch gar nicht feststeht.*
- *Nachdem seitens der Projektleitung noch keine Höhenangaben zur Verknüpfungsstelle Reischenhart gemacht wurden, müssen sich die Bürger dies eben selbst zusammenrechnen.*
- *Die Bewohner der Gemeinde Samerberg haben rückgemeldet, dass sie nicht nach Neubeuern kommen möchten, sondern lieber ihre eigene Veranstaltung hätten.*

Der Vorwurf, dass die Trasse bereits feststeht wurde auch an den Infoständen und am Feedbackstand diskutiert. Die Projektleitung betont, dass dies nicht stimmt und der Prozess ergebnisoffen ist.

Diskussion

Warum gibt es nur 23 Feedbackkärtchen, wenn 130 Besucher anwesend waren?

- Die Moderation lädt die Leute beim Ausgang ein, Feedback zu geben. Dies ist aber nicht verpflichtend und nicht alle Besucher möchten das. Die Rückmeldungen sind von jenen Leuten, die Feedback geben wollten.

Am Samerberg haben manche Leute keine Einladung zur Infoveranstaltung bekommen. Am Samstag bei der Demonstration hat sich gezeigt, dass durch fehlende Wahrnehmung und Vorstellung Ängste bei den Menschen entstehen. Sie möchten ihren Widerstand kundtun. Vieles läuft auch falsch in der Informationsweitergabe. Auch die Presse druckt teilweise Falschinformationen und diese sollten von der Projektleitung berichtigt werden.

- Die Einladungen wurden mit der Deutschen Post per Postwurf an alle Haushalte versandt, auch in Samerberg. Daher sollten alle die Einladung bekommen haben.
- Bezüglich Falschinformationen sind wir für jegliche Hinweise dankbar. Wichtig ist, dass wir über objektive Fakten diskutieren und nicht fiktive Dinge. Wenn etwas von anderen Seiten falsch kommuniziert wurde, werden wir versuchen dies zu berichtigen.
- Die Projektleitung nimmt das Thema Faktencheck als Anregung mit.

Es wird vorgeschlagen, dass sich die Bahn mit den Bürgerinitiativen zusammensetzt und dort die Falschinfos berichtigt. Ich denke, das sind keine bewussten Falschinfos, sondern Rückschlüsse aus fehlender Information. Wenn man darüber redet, kann das vsl. geklärt werden.

- Dies wurde in der Vergangenheit bereits praktiziert. Es hat mehrere Gespräche mit BIs gegeben und deren Vertreter sitzen auch in den Foren. Wenn es weiteren Gesprächsbedarf gibt, stehen wir dafür jederzeit zur Verfügung.

Viele Bürger sind überfordert mit der Fülle an Grobtrassen auf dem Plan. Es wurde dazu bereits die Bitte geäußert, für jede Trasse eine eigene Karte zu erstellen. Die Projektleitung hat Bedenken dies zu tun, aber wir denken, dass diese Info nur positiv sein kann. Es ist wichtig, jede Trasse für sich zu beurteilen.

- An uns wurde der Wunsch herangetragen, den Plan lesbarer und übersichtlicher zu machen. Mit dem derzeitigen Hintergrund ist es evtl. schwierig, die Karte zu lesen. Daher gibt es jetzt zusätzlich noch eine orthografische Karte, die ggf. übersichtlicher ist. Diese befindet sich auch in den Planordnern, welche an die Forenmitglieder verteilt wurden.
- Ein weiterer Wunsch war, die verschiedenen Varianten der Verknüpfungsstellen verständlicher darzustellen. Das wurde für die heutige Sitzung vorbereitet und wird im Zuge der Präsentation vorgestellt. Alle Skizzen befinden sich ausgedruckt in den Planordnern.
- Derzeit gibt es so viele Grobtrassen und verschiedene Verbindungsmöglichkeiten, dass die Kombinationsmöglichkeiten in den dreistelligen Bereich gehen, würde man jede einzeln darstellen. Zu jeder Karte bräuchte es dann eine eigene Erklärung. Es besteht außerdem die Gefahr, dass dann der Vorwurf kommt, die Trasse würde schon feststehen.
- Sobald wir in der vertiefenden Planung sind und es nur mehr eine Handvoll Trassen gibt, wird es auch einzelne Darstellungen geben.

Das Argument mit dem Vorwurf, die Trasse würde schon feststehen, ist für mich ein Forenmitglied nicht schlüssig. Jemand könnte sich ja auch einfach eine Karte mit einer Trasse basteln. Ich denke, eine solche Darstellung wäre gut für den Prozess. Die verschiedenen Kombinationsmöglichkeiten sind schwer erkennbar. Über 100 Karten machen natürlich keinen Sinn - Alternativ könnte man die Karten

ja auch abschnittsweise erstellen. Die Grobtrassenpläne sind vor allem für die Bevölkerung außerhalb der Foren schwer zu verstehen.

- Die Erfahrung zeigt, dass sich jene Menschen vor allem mit den Trassenverläufen beschäftigen, die in der Nähe Ihres Wohnortes sind. Die Frage ist, ob eine solche Fülle an Karten dafür hilfreich ist. Das Ziel ist, dass das grobe Gesamtsystem verstanden wird, sodass die Leute bei Bedarf Vorschläge einbringen können. Dazu sind die ausgedruckten Pläne auch ausgehängt und werden erklärt.
- Es ist natürlich wichtig, dass die Grobtrassenpläne auch von Personen außerhalb der Gemeindeforen verstanden werden. Das nehmen wir auch als Aufgabe mit.

Die Verknüpfungsmöglichkeiten zu verstehen bedingt auch, dass man die Verknüpfungsstellen versteht, d.h. welche Trasse zu welcher Verknüpfungsstelle gehört.

- Eine solche Darstellung ist in den Folien für heute dabei. Es werden bei jeder Verknüpfungsstelle die zugehörigen Grobtrassenvarianten beschrieben.

Forsa-Umfrage

Siehe Folien 12-16 der beiliegenden Präsentation

Die Projektleitung berichtet, dass von Mitte Mai bis Mitte Juni eine Forsa-Umfrage anhand computergestützter Telefoninterviews durchgeführt wurde. Der Zeitraum wurde bewusst gewählt, um ein Stimmungsbild noch ohne Informationen über die Grobtrassenentwürfe zu bekommen. Befragt wurden ausschließlich Personen aus Gemeinden in den beiden Planungsräumen. Das Sample ist repräsentativ und im Vergleich zur Sonntagsfrage relativ hoch. Alle Ergebnisse und Fragen sind auf der Projektwebsite veröffentlicht:

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

Zukünftig wird es weitere Umfragen geben. Zusammenfassend sind 3 Punkte aus den Ergebnissen besonders wichtig:

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

Diskussion

Die Vertreter der Bahnen hätten am Samstag, den 14. Juli bei der Demonstration in Rohrdorf vor Ort sein sollen. Falschinfos hätten beispielsweise mit Ergebnissen aus der Umfrage berichtigt werden können.

- Dies war eine Veranstaltung der Bürgerinitiativen und nicht der Bahnen. Ohne Einladung werden die Vertreter der Bahnen nicht einfach kommen, wenn das nicht gewünscht ist.
- Wenn die Vertreter der Bahnen zu solchen Veranstaltungen eingeladen werden, kommen sie natürlich. Das wurde auch in der Vergangenheit so gehandhabt.

Es ist verständlich, dass die Vertreter der Bahn nicht uneingeladen zu einer Veranstaltung der BI kommen. Das wäre auch nicht gewünscht.

Die Projektleitung stellt die Frage an die Forenmitglieder, wie mehr Infos aus den Foren in die Gemeinde getragen werden können.

- *Es wäre wichtig, bei den Fakten zu bleiben, denn diese sind unabhängig von der Meinung. Das muss kommuniziert werden.*
- *Seitens einiger Gemeinderäte kam die Anregung, dass sie gerne mehr Infos möchten.*
- *Die Menschen hätten gerne Infoveranstaltungen direkt in ihrem jeweiligen Ort.*
- *Das Infobüro sollte telefonisch besetzt sein, sodass man auch berufstätigen Menschen die Möglichkeit gibt, sich zu informieren.*
- *Auf der Projektwebsite sollte ein Faktencheck eingebaut werden, um falsche Zahlen und Gerüchte zu entkräften. Das erleichtert auch uns die Argumentation. Zahlen sollten von beiden Seiten (Bahnen und BIs) mit Quellen hinterlegt werden.*
- *Die Zahlen der BIs sind nicht aus der Luft gegriffen, sondern basieren auf Fakten (zB Abbau von Güterbahnhöfen).. Auf der Website des Bürgerforums gibt es einen Faktencheck, welcher auch mit Quellen hinterlegt ist.*

Die Projektleitung bedankt sich für die Anregungen und wird diese mitnehmen.

4. Diskussion Grobtrassen-Entwürfe

Fahrplan der Zusammenarbeit

Siehe Folien 18-20 der beiliegenden Präsentation

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

Planungsteam vorgenommen und soll durch die Forenmitglieder auf Plausibilität und Nachvollziehbarkeit hinterfragt werden.

Diskussion

Wann sind die Ergebnisse aus der Geologie da und wann fließen diese in die Planung ein? Wird das vor der Abschichtung passieren? Es besteht die berechtigte Hoffnung, dass es dann zu noch mehr Tunnellösungen kommt.

- Das geologische Erkundungsprogramm wurde grob flächendeckend und nicht trassenbezogen angelegt. Die Erkundungsbohrungen im GPR sind zu ca. 80 % abgeschlossen und das Erkundungsprogramm im EPR startet jetzt.
- Tunnel wurden aufgrund hoher oberirdischer Raumwiderstände (geschlossenes Siedlungsgebiet oder Topografie) geplant und es ist daher unwahrscheinlich, dass Tunnel wegen detaillierteren geologischen Erkenntnissen dazukommen. Dieser Standard wurde einheitlich für das gesamte Planungsgebiet angewandt. Für den Grobtrassenvergleich wird zunächst nur ermittelt, ob und wo eine Grobtrasse durch schwierige Baugrundverhältnisse führt und ob Realisierungsrisiken bestehen, wie z.B. für Tunnel im Rosenheimer Seeton. Gesicherte Aussagen, ob z.B. Tunnellösungen auch technisch machbar sind, können erst mit späterer Detaillierung der Untersuchungen getroffen werden. Es kann sein, dass die weiteren Untersuchungen zeigen, dass eine derzeit vorgesehene Tunnelvariante nicht machbar ist.
- Wenn eine Grobtrasse derzeit oberirdisch eingezeichnet ist, heißt das nicht, dass dort grundsätzlich kein Tunnel möglich ist.
- Es kamen viele Trassenvorschläge zu Tunnellösungen. Diese werden jetzt geprüft.
- Die Frage, warum nicht grundsätzlich überall ein Tunnel geplant ist wurde ebenfalls oft gestellt. Auch ein Tunnel verursacht Eingriffe und ist daher nicht zwingend verträglicher als eine oberirdische Trasse. Wenn die Trassenempfehlung am Ende eine Tunnellösung beinhaltet, muss diese sachlich fundiert argumentiert werden. Dazu benötigt man auch den Vergleich mit einer oberirdischen Trassenführung. Die Trassenempfehlung muss schlussendlich auch wirtschaftlich und genehmigungsfähig sein.

Was wird hier unter Tunnel verstanden. Beinhaltet das auch die offene Bauweise oder nur die bergmännische?

- Die Signatur (strichlierte Linie) im Grobtrassenplan unterscheidet nicht, mit welchem Bauverfahren ein Tunnel hergestellt wird. Tunnel heißt, dass die Bahntrasse nach Fertigstellung unter der Erde liegt und nicht mehr sichtbar ist, egal ob der Tunnel bergmännisch mit Tunnelbohrmaschinen oder in offener Bauweise mit Baugrube hergestellt wird.

Wenn die erste Abschichtung der Trassen vorgenommen wurde, wird es dann eine dreidimensionale Darstellung geben?

- Für die vertiefend geplanten Trassen wird es neben der Darstellung in der Lage auch Darstellungen in der Höhe geben.

Verknüpfungsstellen

Siehe Folien 22-31 der beiliegenden Präsentation

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

Verknüpfungsstelle Reischenhart

Martin Eckert erklärt, dass die Bundesautobahn (grau) A93 hier im Einschnitt liegt. Die bestehende Bahnstrecke ist in blau hinterlegt (je ein Strich pro Gleis) und liegt derzeit auf Ebene Null über der Autobahn. Die Neubaustrecke würde in den Einschnitt neben die Autobahn gelegt werden. Um alle Fahrbeziehungen zwischen BS und NBS herzustellen, werden Verbindungsgleise mit Weichen benötigt. Im vorgestellten Beispiel sind dafür auch Verbindungsgleise auf Ebene 1 eingezeichnet (Brücke über den Bestandsgleisen). Die Weichenverbindungen befinden sich am Anfang und Ende der Verknüpfungsstelle. Die gelbe Umrandung zeigt schematisch jenen Umgriff, welcher am Grobtrassenplan hinterlegt ist. Je nach dem, auf welcher Grobtrassenvariante man nach Norden weiterfährt, fällt im Norden entweder der linke oder der mittlere Ast der gelben Umrandung am Grobtrassenplan weg. D.h. in diesem Fall sind zwei mögliche Varianten der Verknüpfungsstelle - übereinander gelegt - dargestellt. Die notwendigen Anpassungen anderer technischer Infrastruktur werden als Teilkriterium mitbewertet.

Diskussion

Wie viele Verknüpfungsstellen braucht man? Stimmt es, dass diese jeweils einer Stadt zugeordnet sind (zB Schafsteden für Kufstein)? Wenn Schafsteden bereits feststeht, braucht es dann überhaupt eine Verknüpfung südlich von Rosenheim? Ein Forenmitglied kann sich beim besten Willen nicht vorstellen, dass die Verknüpfungsstelle Reischenhart realisiert wird. Da werden die Kosten ja auch eine Rolle spielen.

- Es braucht jedenfalls eine Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim. Diese Vorgabe kommt aus dem Bundesverkehrswegeplan. Alle derzeit im Plan eingezeichneten Verknüpfungsstellen, sind nach derzeitigem Planungsstand technisch machbar und somit denkbar.

Warum liegt das Verbindungsgleis über der BS? Könnte man mit dem Verbindungsgleis Richtung Rosenheim-Schafsteden auch in einen Tunnel legen?

- Prinzipiell könnte das in Ebene 1 dargestellte Verbindungsgleis alternativ auch in Ebene -2 als Tunnel die Autobahn und die Neubaustrecke unterqueren. Dafür wären

von Rosenheim kommend aber zunächst zwei Ebenen nach unten statt nur einer Ebene nach oben zu überwinden, was längere Rampen und damit eine größere Längenentwicklung erfordern würde. Die hier angeführte Darstellung ist eine von mehreren möglichen Varianten für die Verbindungsgleise mit dem Ziel, das Funktionsprinzip zu verstehen.

Wird es für die Verknüpfungsstelle eine Lärmschutzwand geben? Diese müsste ja sehr hoch sein. Sind das hier 12 Meter Höhenabstand?

- Die genaue Höhenlage der Bauwerke an der Verknüpfungsstelle ist Gegenstand der vertiefenden Planung und steht noch nicht fest. Inwieweit dann Schallschutzwände erforderlich werden, werden die späteren schalltechnischen Gutachten ergeben.
- Über der Autobahnfahrbahn müssen ca. 5 Meter lichte Durchfahrtshöhe freigehalten werden, über den Gleisen ca. 7-8 Meter (grobe Richtwerte). Daher könnte die NBS ein wenig tiefer liegen als die Autobahn.

Ist diese Zeichnung maßstabgetreu? Die Verknüpfungsstelle muss ja relativ lang sein, wenn man die max. Steigung berücksichtigt.

- Es handelt sich um eine schematische, unmaßstäbliche Darstellung. Der Maßstab ist auf der Grobtrassenkarte berücksichtigt. Basierend auf der maximalen Steigung einer Bahntrasse von 12,5 Promille braucht man ca. 1 km um 10 Meter Höhenunterschied zu überwinden. Die tatsächliche Rampenlänge hängt aber auch von der Neigung des Geländes ab, an das man anschließen möchte..

Müssen zusätzlich zur Kufsteiner Straße auch weitere Straßen angepasst werden?

- Jene Straßen, die auf der Folie angeführt sind müssen jedenfalls angepasst werden. Ob zusätzliche Infrastrukturanpassungen notwendig sind, muss im Zuge der weiteren Planungen noch geprüft werden.

Handelt es sich hier um eine halbe Verknüpfungsstelle?

- Nein, dies ist eine vollständige Verknüpfungsstelle, da die Fahrbeziehungen in alle Richtungen hergestellt werden können.

Warum müssen die Verknüpfungsstellen hier oberirdisch sein, wenn es bei der Verknüpfung Stans beispielsweise einen Tunnel gibt?

- Bei Stans geht die BS auseinander und die NBS kommt dazwischen aus dem Tunnel heraus. Die Weichen sind aber auch hier oberirdisch angeordnet. Diese oberirdischen Weichenverbindungen waren auch von der Brücke aus sichtbar, die wir damals gemeinsam besucht haben.

Verknüpfungsstelle Breitmoos

Martin Eckert erläutert, dass diese Verknüpfungsstelle vom Schema anders als Reischenhart funktioniert. Da die BS für die Anordnung einer VKN in diesem Bereich zu kurvig ist bzw. die geraden Streckenabschnitte zu kurz oder zu dicht bebaut sind, würde man die BS in Richtung Autobahn und NBS verlegen. In der dargestellten Variante liegen die 2 verlegten Gleise der BS (blau) im Bereich der Verknüpfungsstelle außen und die zwei NBS-Gleise dazwischen. So liegen jeweils 2 Gleise, die im Regelbetrieb in die gleiche Richtung befahren

werden, nebeneinander. Dies ermöglicht den Weicheneinbau um alle Fahrbeziehungen herzustellen zu können. Mit der Bestandsstrecke werden auch die Bahnhöfe Flintsbach und Brannenburg zur Autobahn verlegt. Die heutige Bestandsstrecke zwischen Fischbach und Brannenburg würde dann stillgelegt werden. Die verlegten Bahnsteige müssen nicht genau dort liegen, wo sie jetzt eingezeichnet sind, aber jedenfalls an der BS.

Verknüpfungsstelle Niederaudorf/Fischbach

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

In welchem Abstand müssen diese 2 halben Verknüpfungsstellen zueinander sein? Ist es nicht sinnvoller, wenn diese eng beieinander liegen?

- Ja, idealerweise ist der Abstand gering. Aufgrund von Topografie und örtlichen Gegebenheiten ist dies aber nicht immer möglich. Hier wurde die nächst mögliche und machbare Variante eingezeichnet.

Warum hat die Variante Inn-Ost keine Verknüpfungsstelle? Muss sich nicht jede Grobtrasse verknüpfen?

- Es braucht für jede Grobtrasse je eine Verknüpfung südlich und nördlich von Rosenheim. Es stimmt, dass z.B. die Variante Inn-Ost vor der Verknüpfungsstelle Niederaudorf auf die Ostseite des Inns wechselt und somit keine Möglichkeit mehr hat, sich südlich von Rosenheim mit der westlich des Inns verlaufenden BS zu verbinden. Daher gibt es südlich von Rosenheim die Anbindung Happinger Au (eine zusätzliche zweigleisige Strecke zwischen Bestands- und Neubaustrecke). Eine Anbindung kann, ähnlich wie eine halbe Verknüpfungsstelle, nicht alle Fahrbeziehungen herstellen.
- Die Verknüpfungen und Anbindungen für die Grobtrassenvarianten werden bei Bedarf im Nachgang nochmals am hier ausgestellten Plan erklärt.

Erste Vorschläge aus der Region

Siehe Folien 33-34 der beiliegenden Präsentation

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

5. Ausblick und nächste Termine

Siehe Folie 36 der beiliegenden Präsentation

Das nächste Gemeindeforum Nord 2 findet am **24.09.2018 statt**. Die TeilnehmerInnen erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation. Vorschläge zu Grobtrassen können auch im Herbst noch eingebracht werden, und müssen nicht technisch ausgereift sein. Die technische Machbarkeit prüfen die Planer.

Die Moderation leitet zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein. Die Mehrheit der TeilnehmerInnen betont, dass die Verknüpfungsstellen und detaillierte Infos (Höhe, Breite) dazu weiterhin ein zentrales Thema sind. Wichtig ist auch, dass die Grobtrassenpläne von so vielen Menschen wie möglich verstanden werden. Viele TeilnehmerInnen sind der Meinung, dass es noch mehr Tunnel oder Einhausungen benötigt als derzeit vorgesehen.

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

Die Projektleitung bedankt sich bei den TeilnehmerInnen für die Zeit, die konstruktive Diskussion und die kritischen Fragen. Sie regt nochmals an, Rückmeldungen und Ideen zur Planung einzubringen.

Zusammengestellt am 26.07.2018

Mariella Schimatzek

Anlagen:

- Präsentation GF Nord 2 vom 16.07.2018
- Anwesenheitsliste

GEMEINDEFORUM NORD 2

16.07.2018, FLINTSBACH

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

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

Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

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

Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

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

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

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

Rückmeldungen zu Informationen	<ul style="list-style-type: none">• Veranstaltung positiv• kompetent, informativ	<ul style="list-style-type: none">• Bitte um mehr Info; noch zu wenig konkret• nur Augenauswischerei	Bürgerbeteiligung positiv/negativ
Rückmeldung zum Projekt	Zustimmung (22) Ablehnung (17)	<ul style="list-style-type: none">• Zweifel an Bedarf, Nutzen & politischen Vorgaben (9)• zügige Umsetzung (8)	<ul style="list-style-type: none">• Politik gefordert: LKW Maut, ...
Vorschläge zum Projekt	soviel Untertunnelung wie möglich	Trassenvorschläge (Inn, Autobahn, IBK-MUC direkt...)	<ul style="list-style-type: none">• Lärmschutz BS & NBS• Erhalt der schönen Landschaft im Inntal• Schutz Besiedlung im Raum Rosenheim

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Kufstein (grobe Zusammenfassung)

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

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Kolbermoor (grobe Zusammenfassung)

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

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Brannenburg (grobe Zusammenfassung)

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

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Stephanskirchen (grobe Zusammenfassung)

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

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Neubeuern (grobe Zusammenfassung)

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

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Rohrdorf (grobe Zusammenfassung)

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

Aktuelles zum Projekt

FORSA-Umfrage

Methode

- ❖ Computergestützte Telefoninterviews (CATI) mit strukturiertem Fragebogen

Grundgesamtheit

- ❖ Bevölkerung ab 18 Jahren im Planungsraum

Auswahlverfahren

- ❖ Systematische Zufallsauswahl

Stichprobengröße und Zusammensetzung

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

Befragungszeitraum

- ❖ 11. Mai bis 8. Juni 2018

Durchgeführt von

- ❖ forsa. GmbH, Berlin / Frankfurt am Main

FORSA- Umfrage

Summary (1/4)

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

FORSA- Umfrage

Summary (2/4)

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

FORSA- Umfrage

Summary (3/4)

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

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

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

FORSA- Umfrage

Summary (4/4)

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

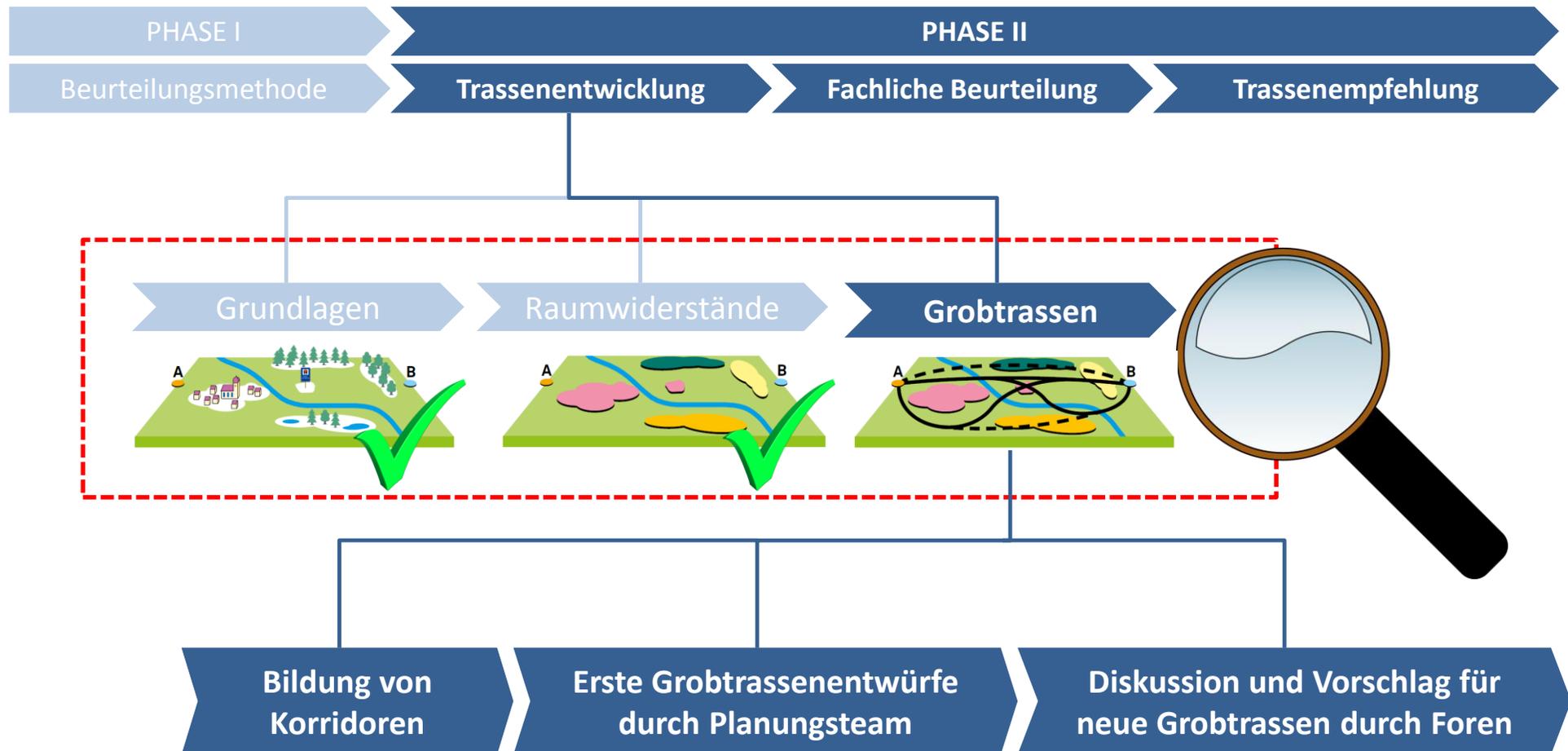
Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

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

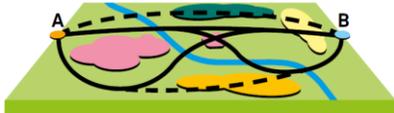
Fahrplan Zusammenarbeit

Planungsablauf – Der Weg zu den Grobtrassen?



Fahrplan der Zusammenarbeit – Phase bis Ende des Jahres

Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe
durch Planungsteam

Diskussion und Vorschlag für
neue Grobtrassen durch Foren

Grobtrassen diskutieren
und reduzieren

Was können ForenteilnehmerInnen jetzt beitragen?

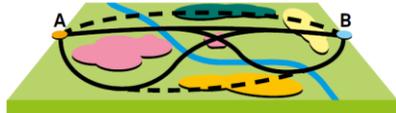
- Vorschläge/Ideen einbringen für mögliche, alternative Grobtrassen
- Hinweise zu den einzelnen Grobtrassen im Forengebiet (lokales Wissen, kritische Punkte, berührte Interessen ...)

Was machen die PlanerInnen mit diesen Informationen?

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

Fahrplan der Zusammenarbeit – ab 2019

Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe
durch Planungsteam

Diskussion und Vorschlag für
neue Grobtrassen durch Foren

Grobtrassen diskutieren
und reduzieren

Was können ForenteilnehmerInnen beitragen?

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

Was machen die PlanerInnen mit diesen Informationen?

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

Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

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

Verknüpfungsstelle Reischenhart



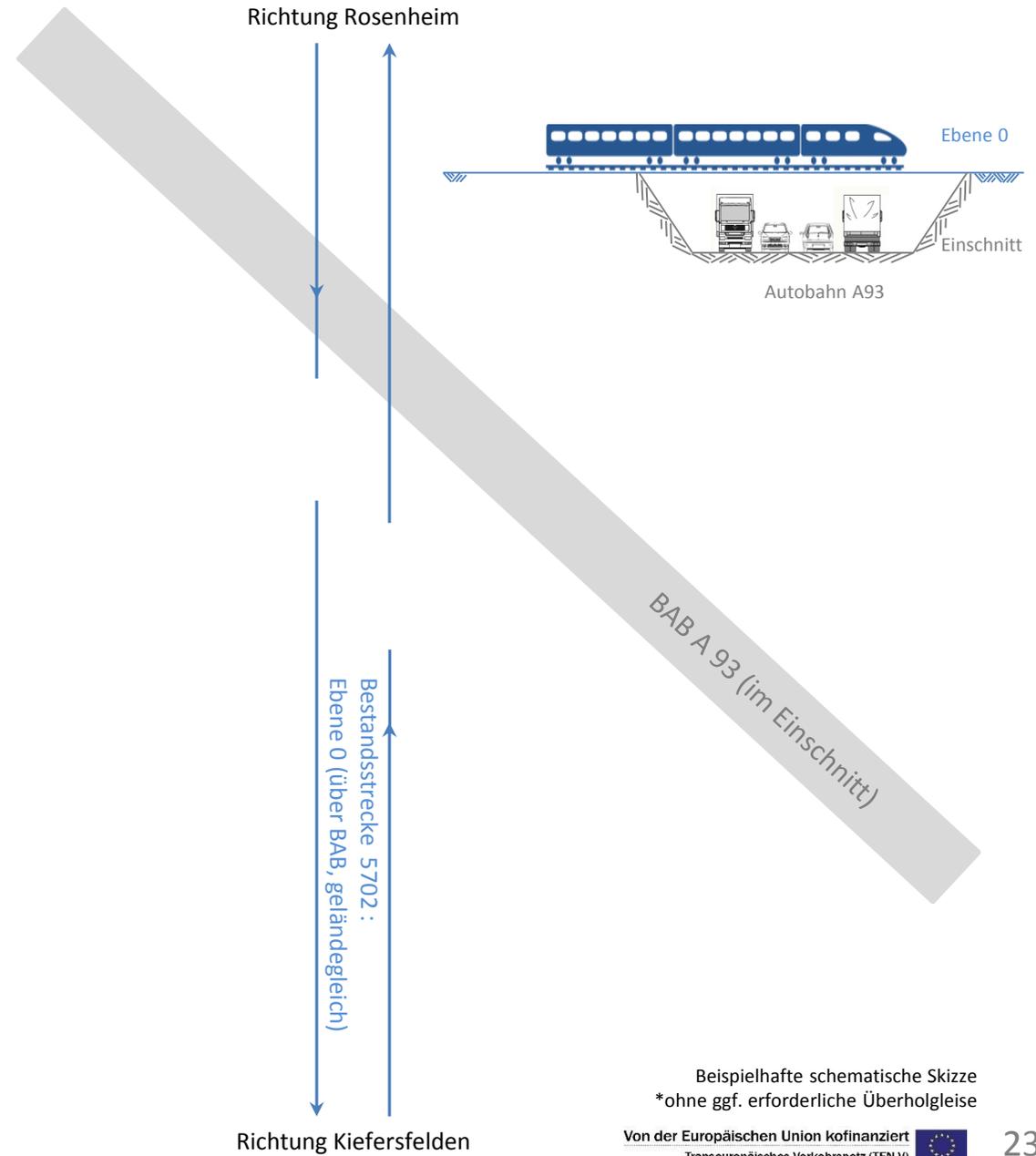
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Reischenhart



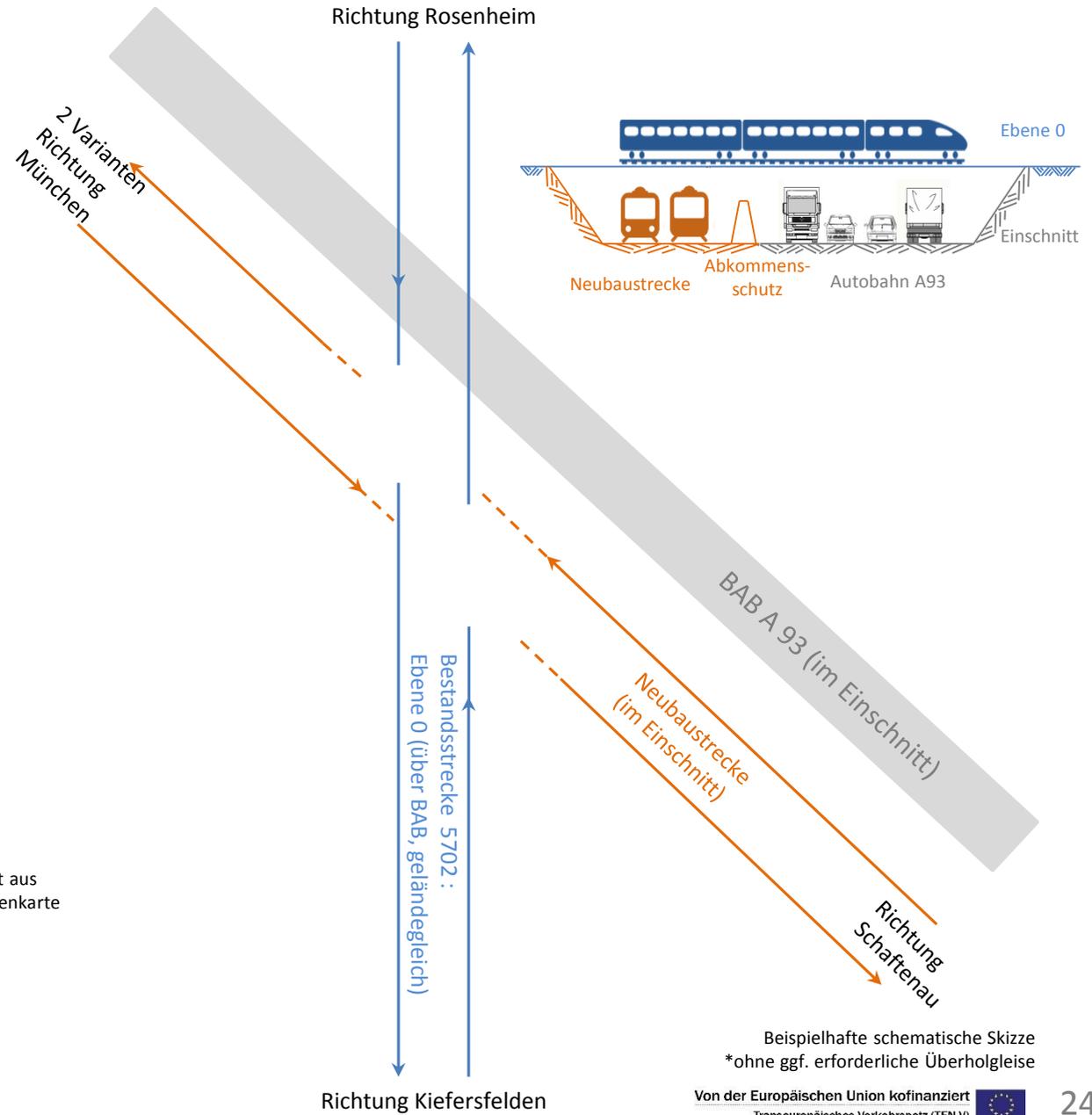
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Verknüpfungsstelle Reischenhart



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

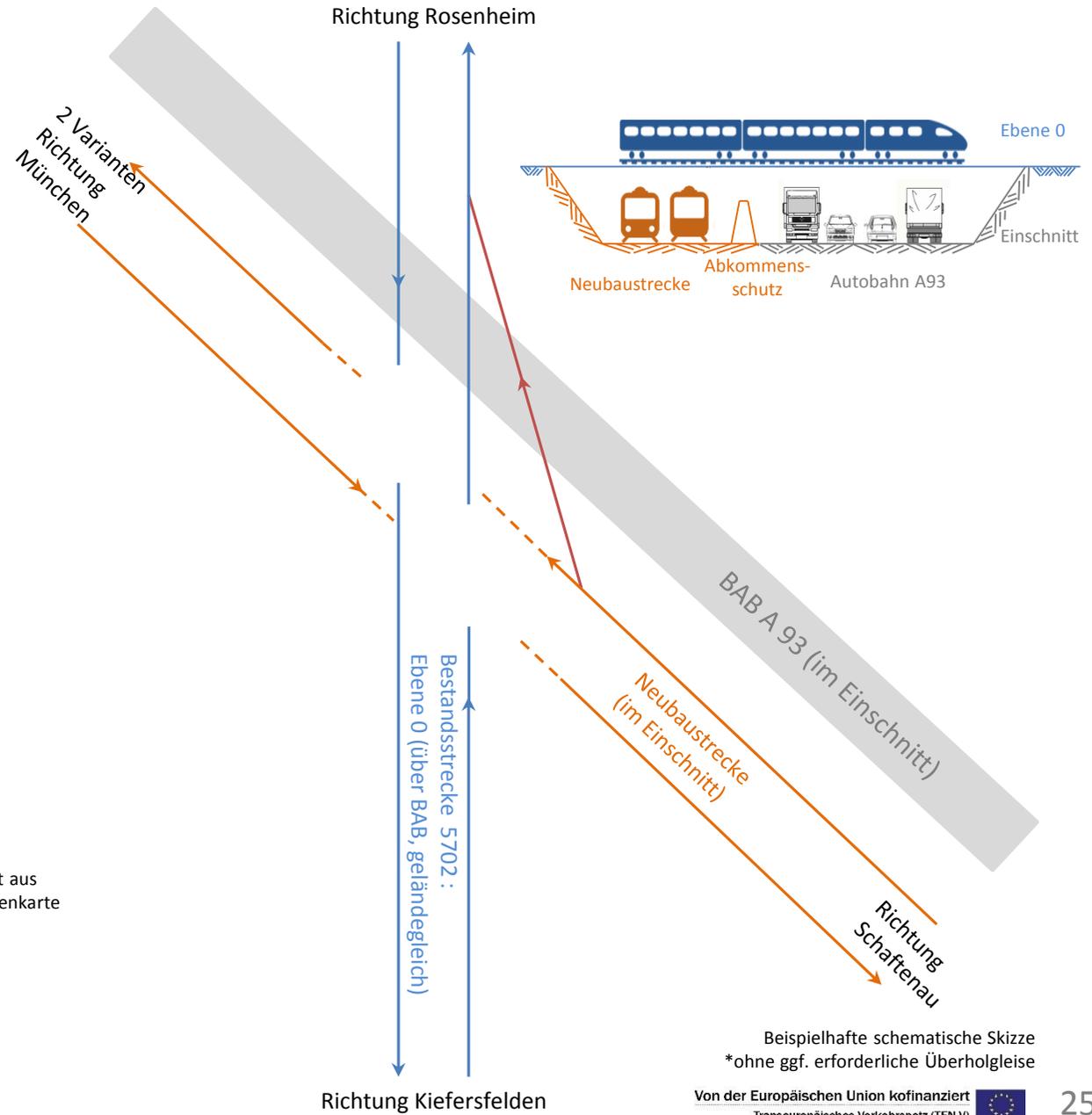


Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Reischenhart



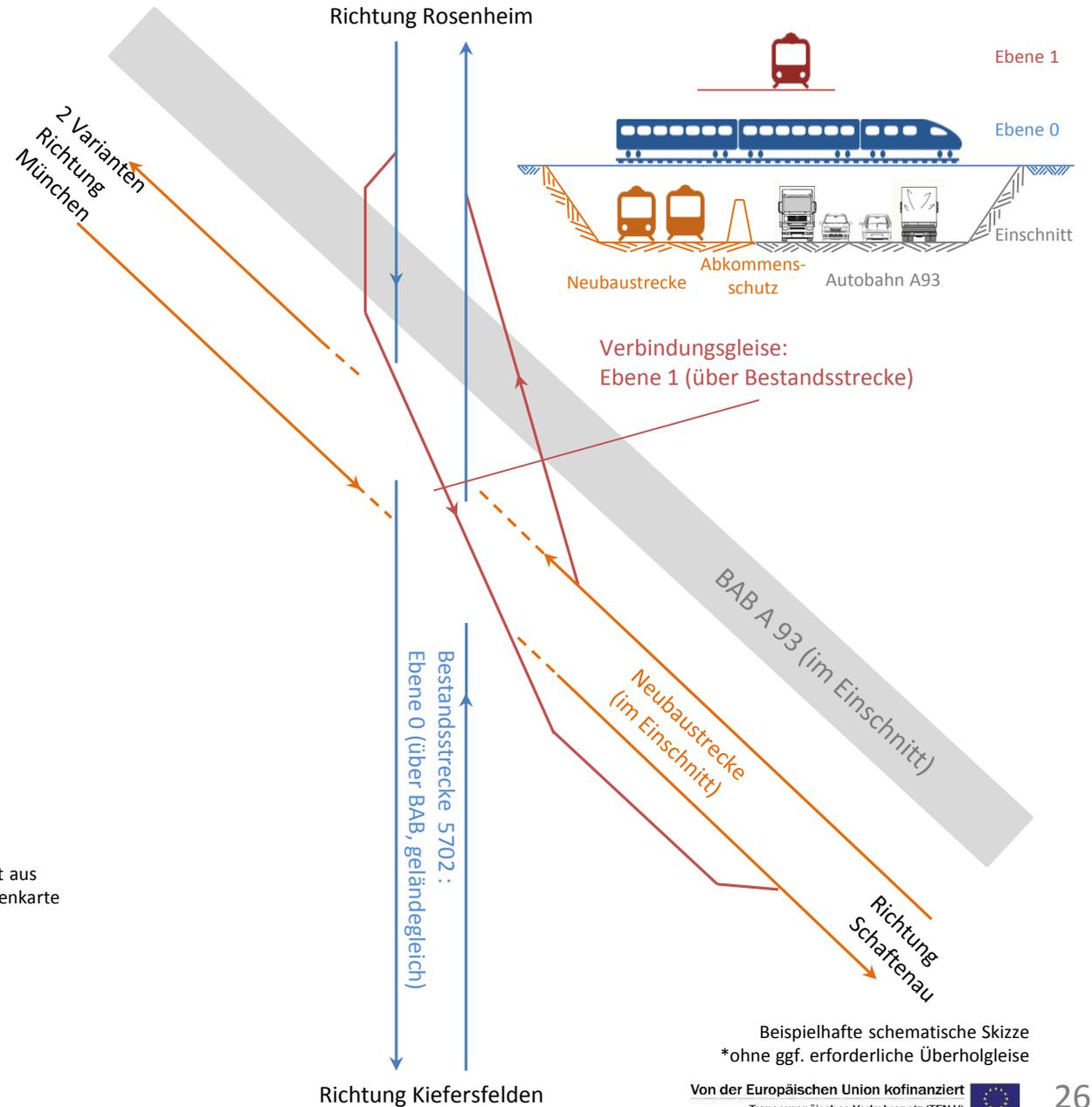
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Verknüpfungsstelle Reischenhart



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



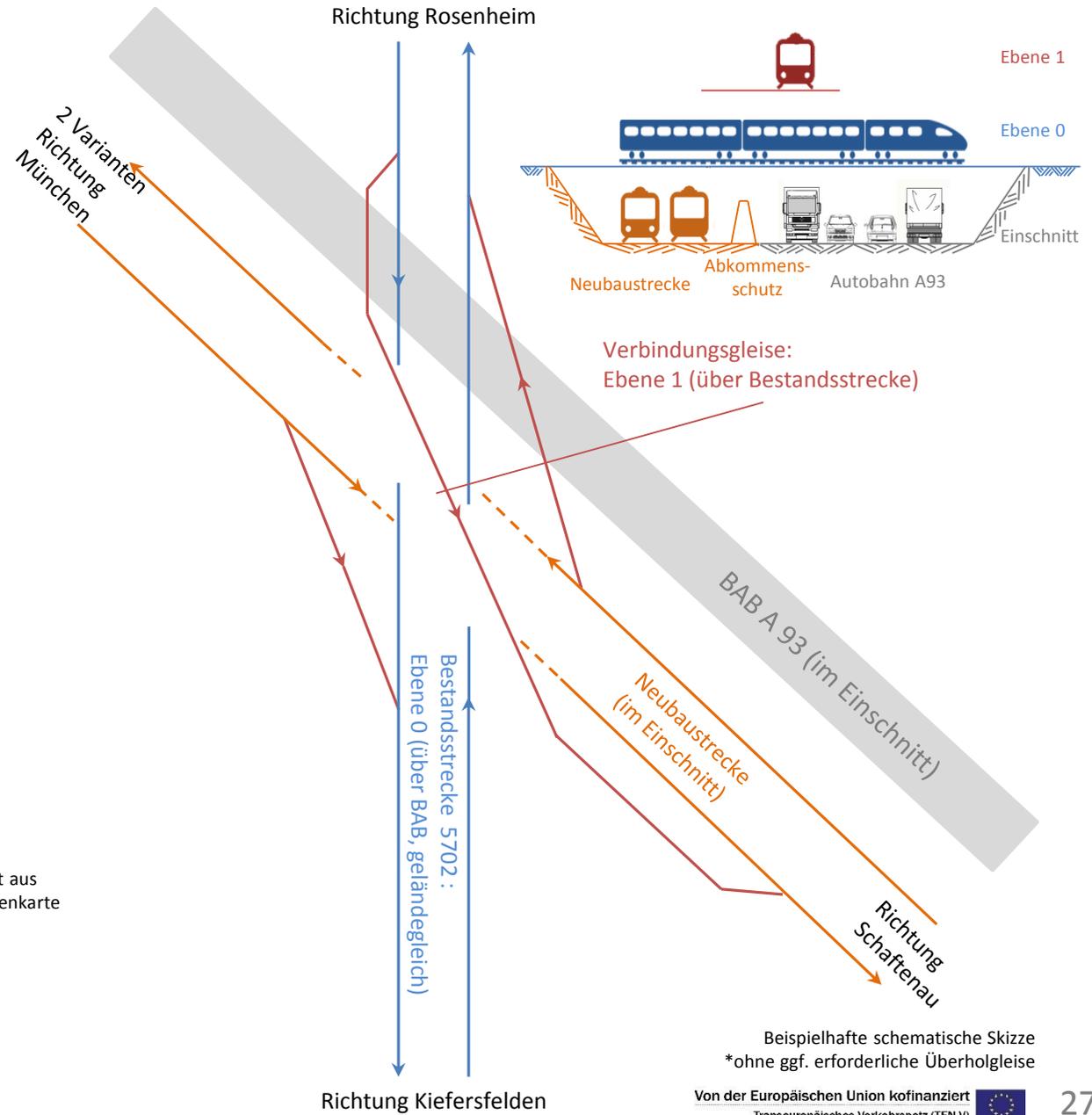
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



Verknüpfungsstelle Reischenhart



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

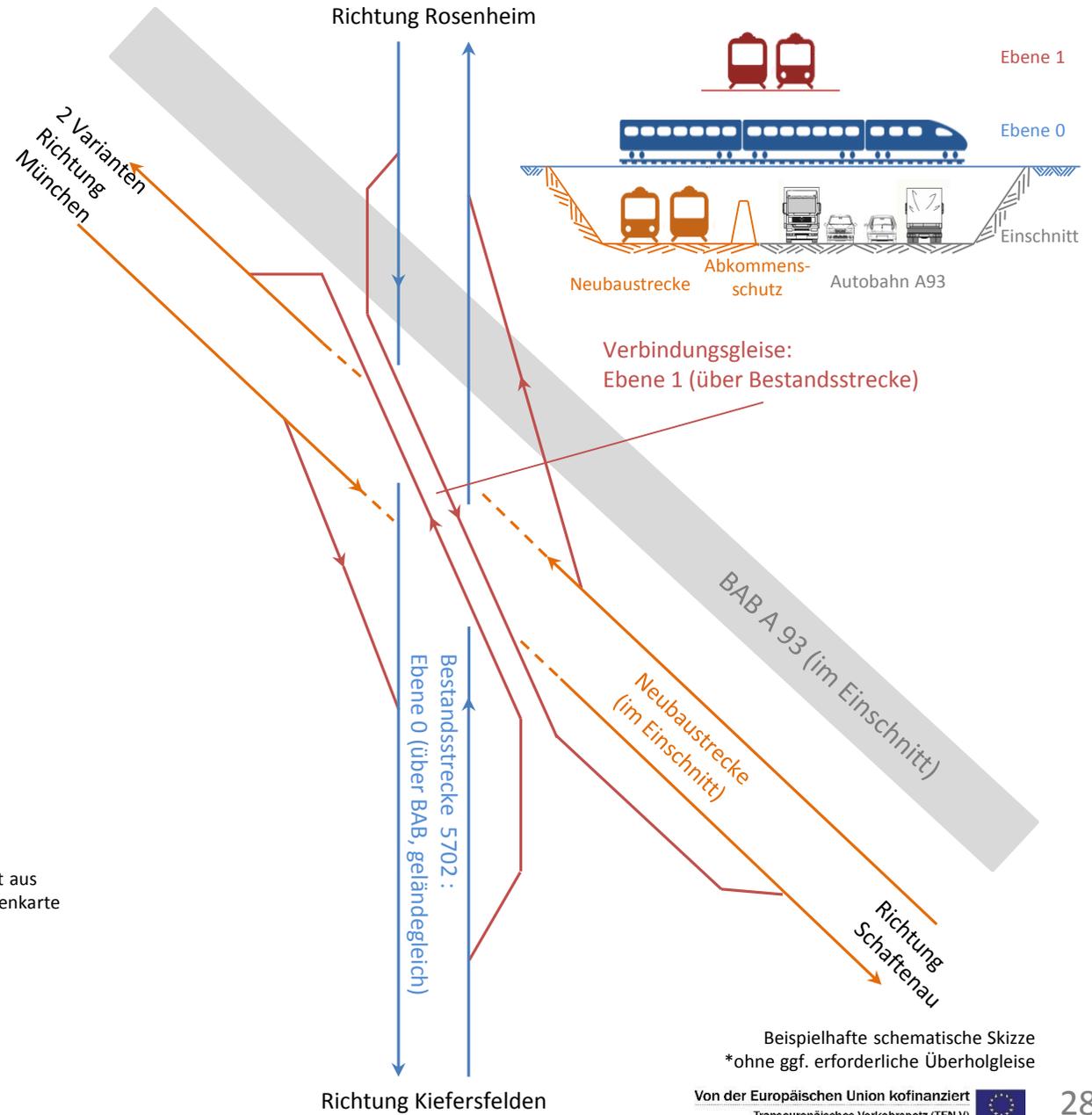


Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Reischenhart



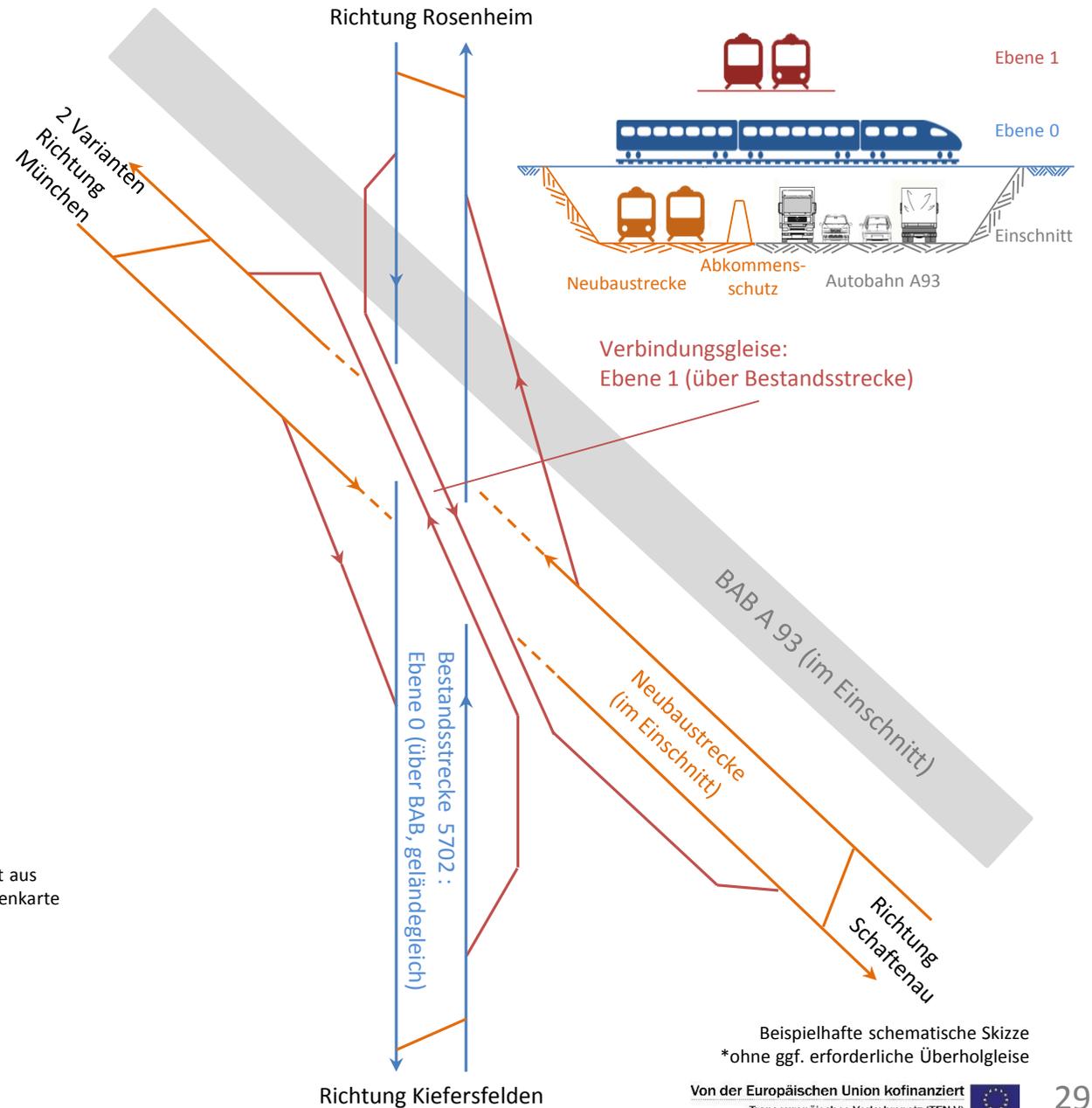
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Verknüpfungsstelle Reischenhart



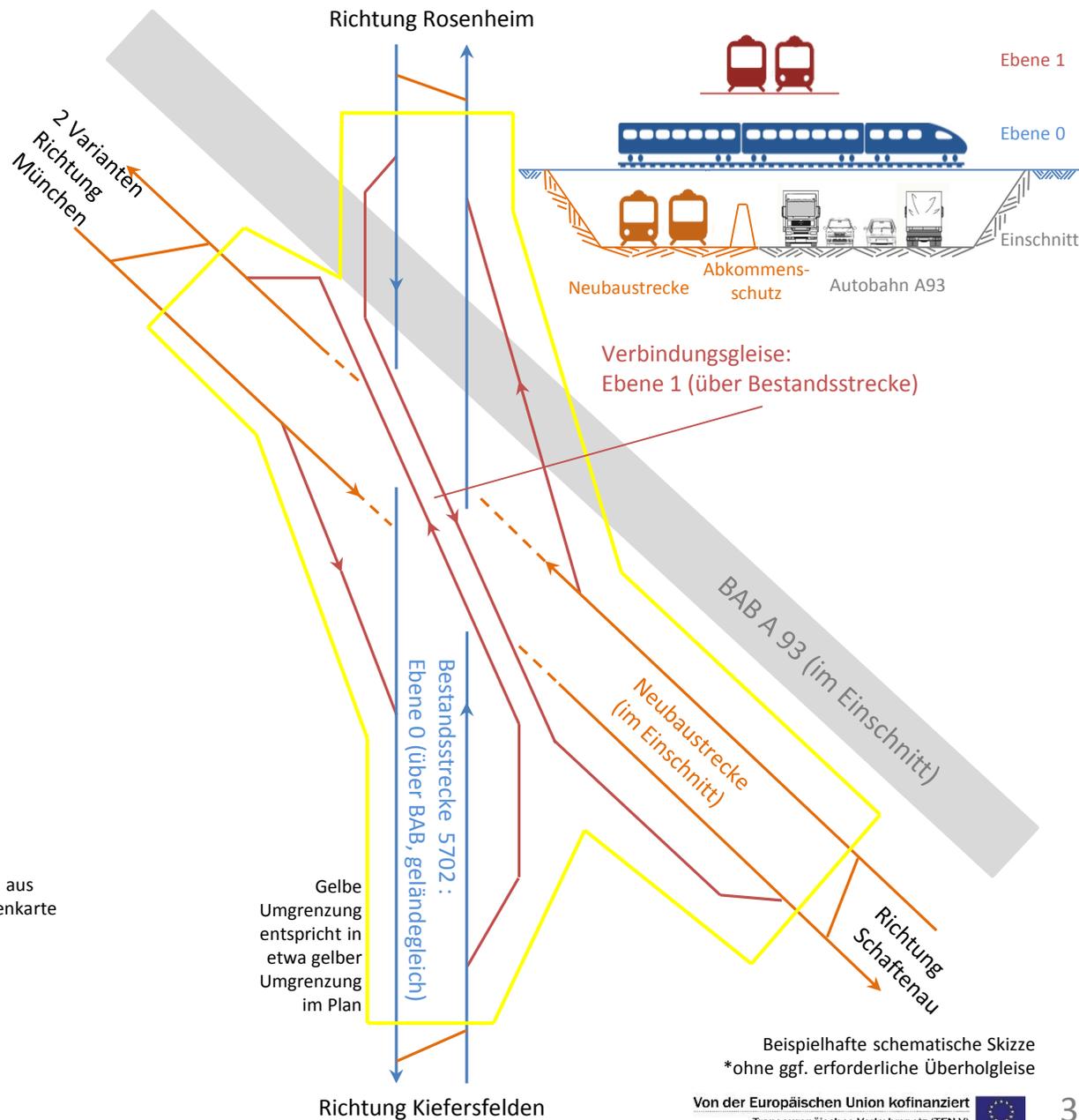
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Verknüpfungsstelle Reischenhart



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte



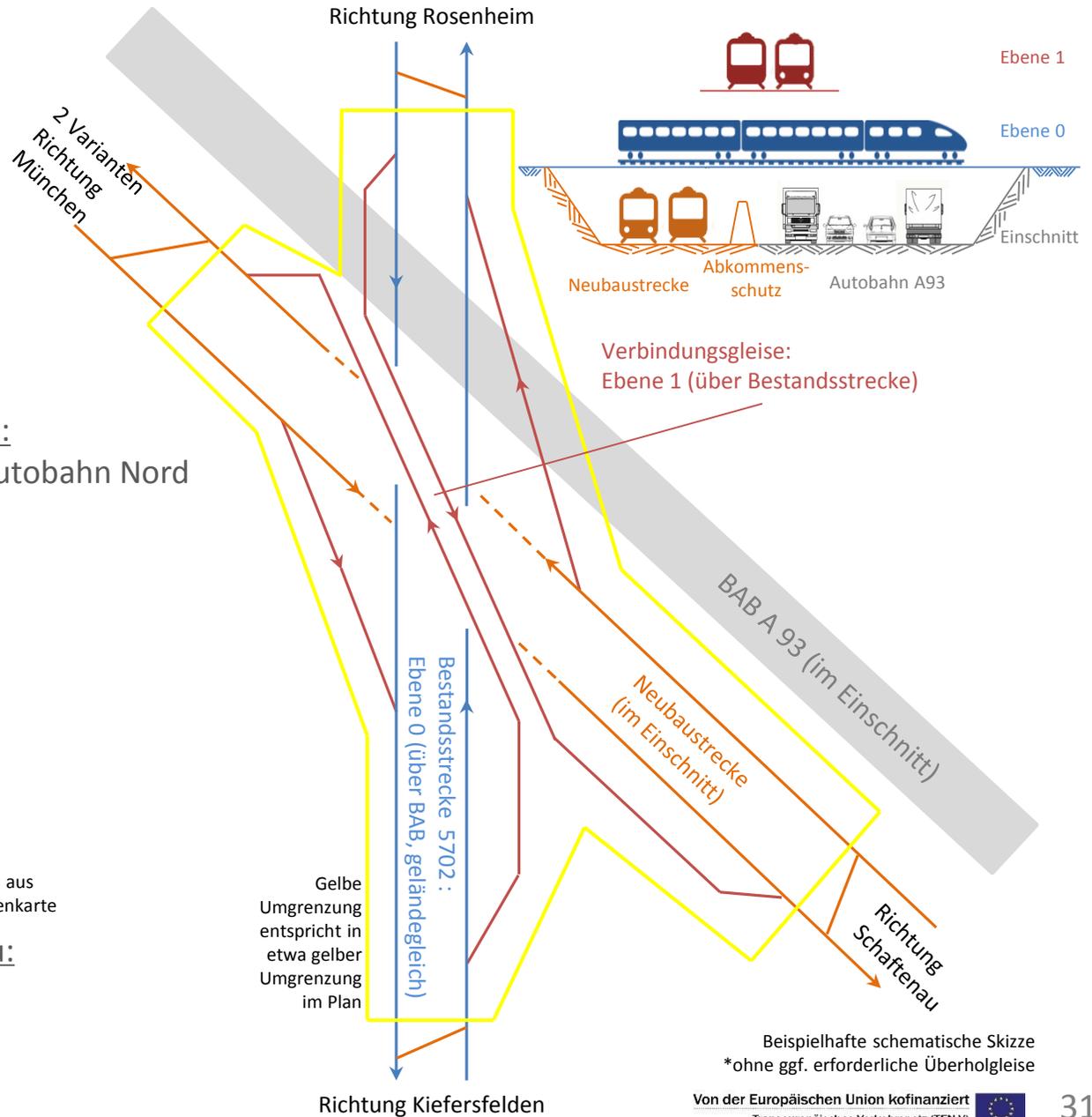
Verknüpfungsstelle Reischenhart

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



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schafftenau:
Variante Breitmoos



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



Verknüpfungsstelle Reischenhart

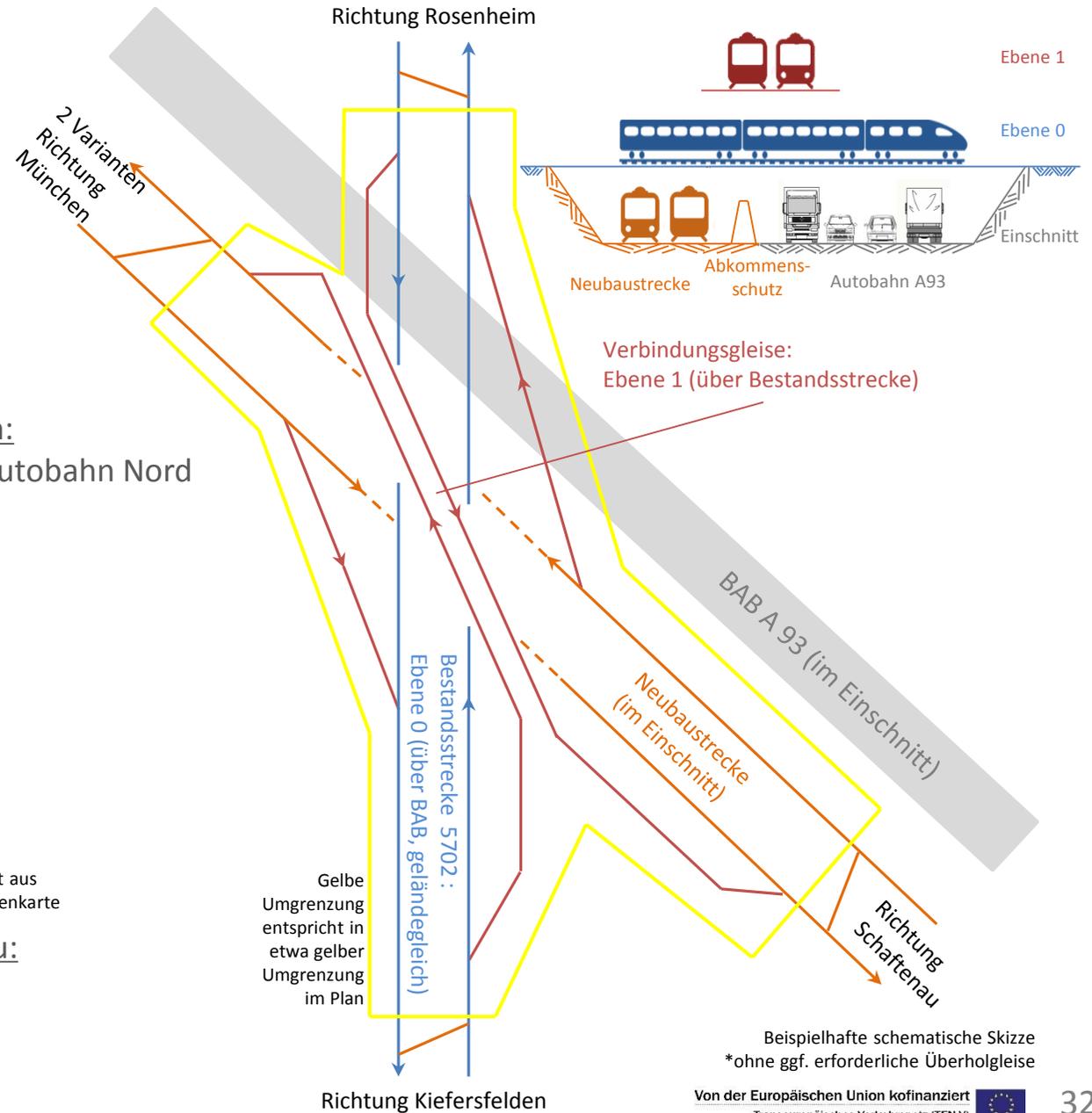
Infrastrukturanpassungen
u.a. Wegverlegung Kufsteiner Straße /
St2363 und Anpassung Anschlussstelle
Reischenhart

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



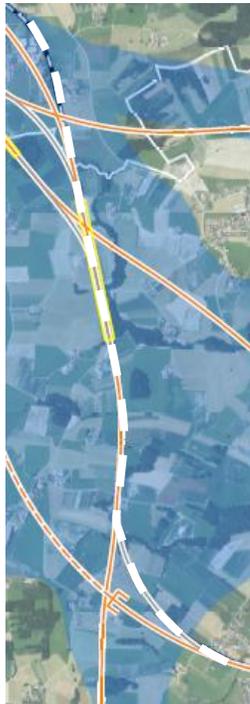
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schafftenau:
Variante Breitmoos



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

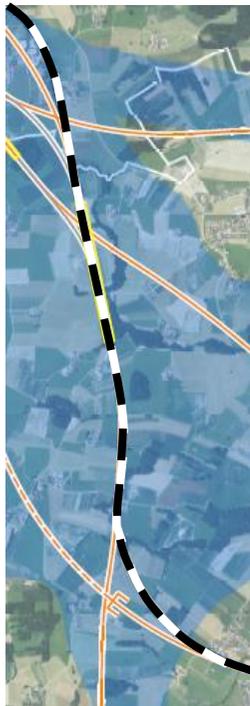
Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

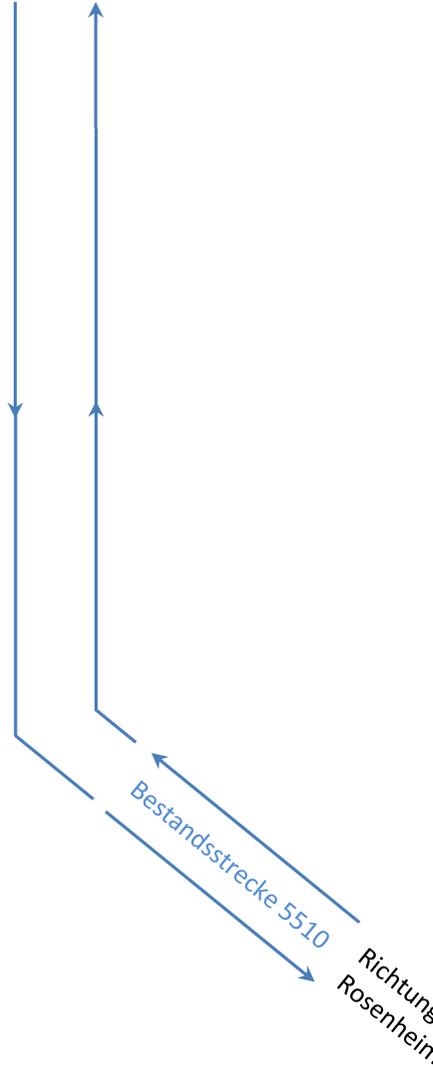
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

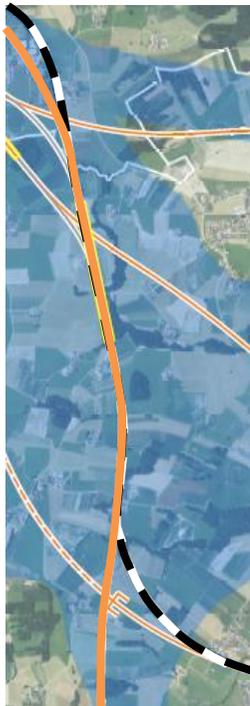
Richtung München



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

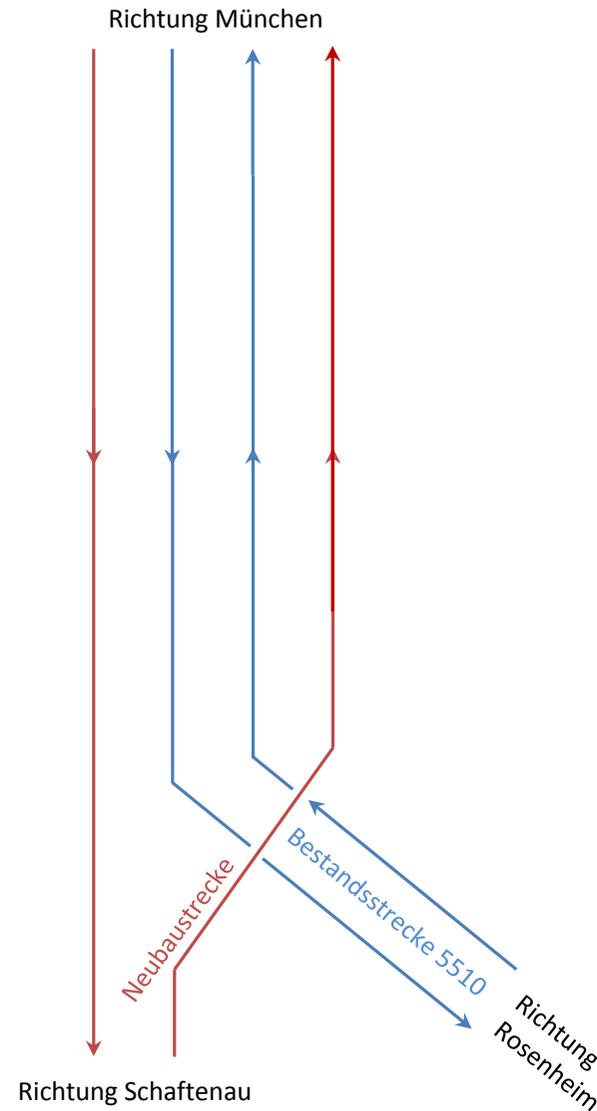
Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)

Weiterführung nach München möglich



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

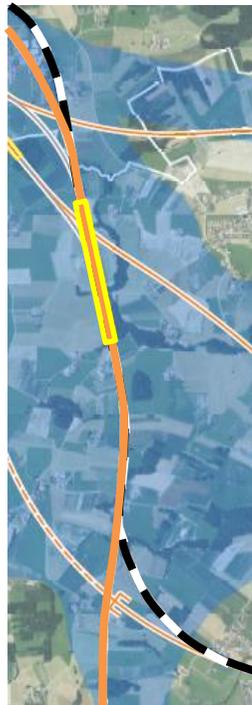
Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Riedenbach



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

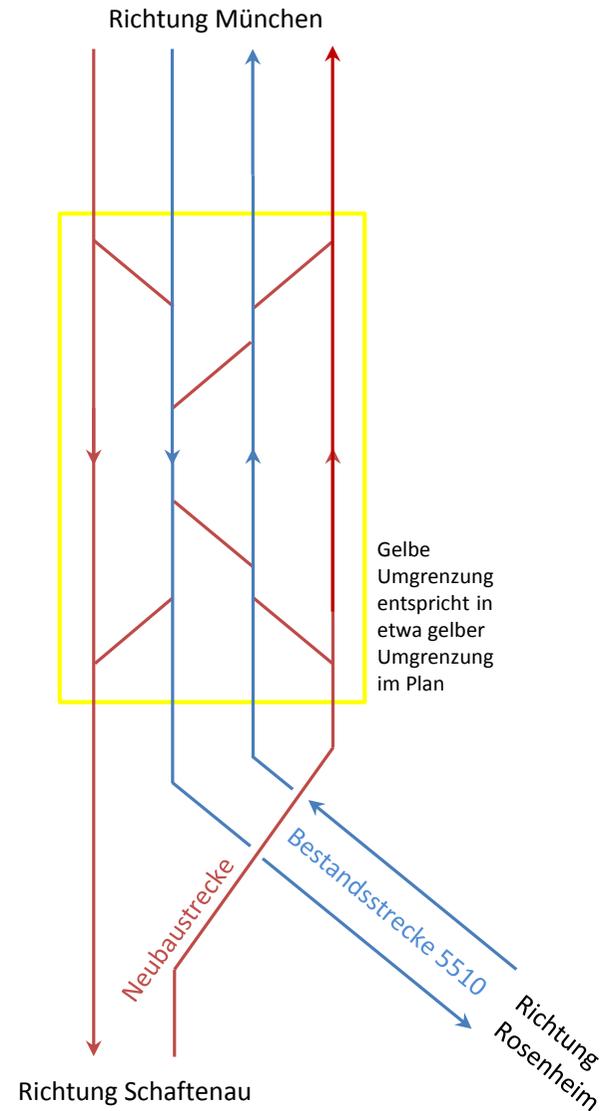
Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)

Weiterführung nach München möglich



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Riedenbach



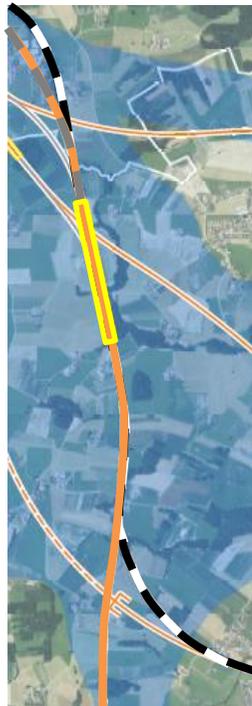
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)

Weiterführung Richtung München alternativ:

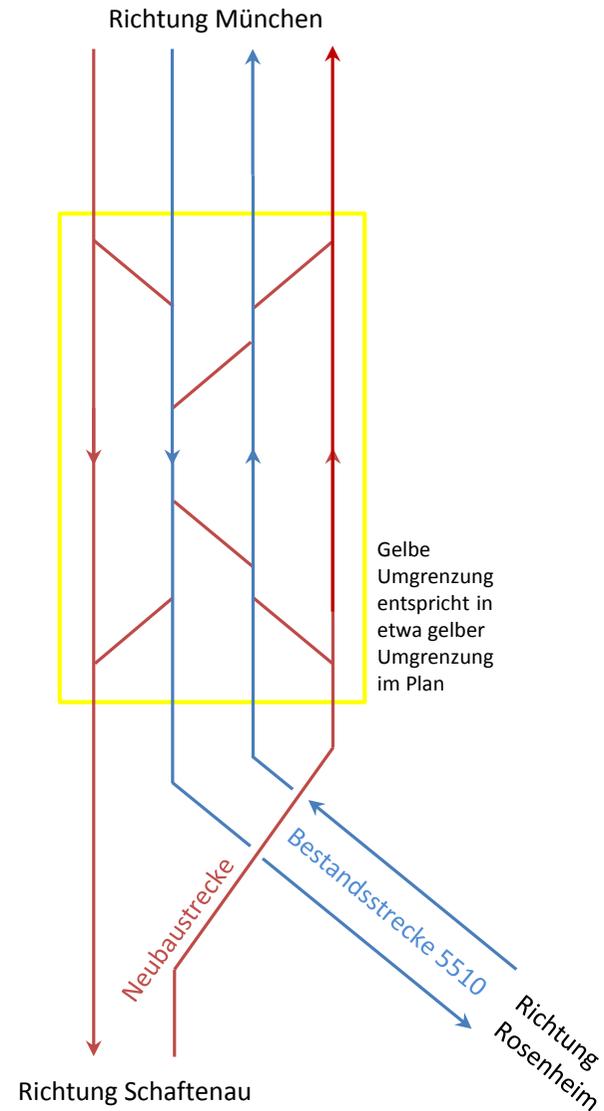
- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Haslau und Ostermünchen
- 4-gleisiger Ausbau der Bestandsstrecke

Weiterführung nach München möglich



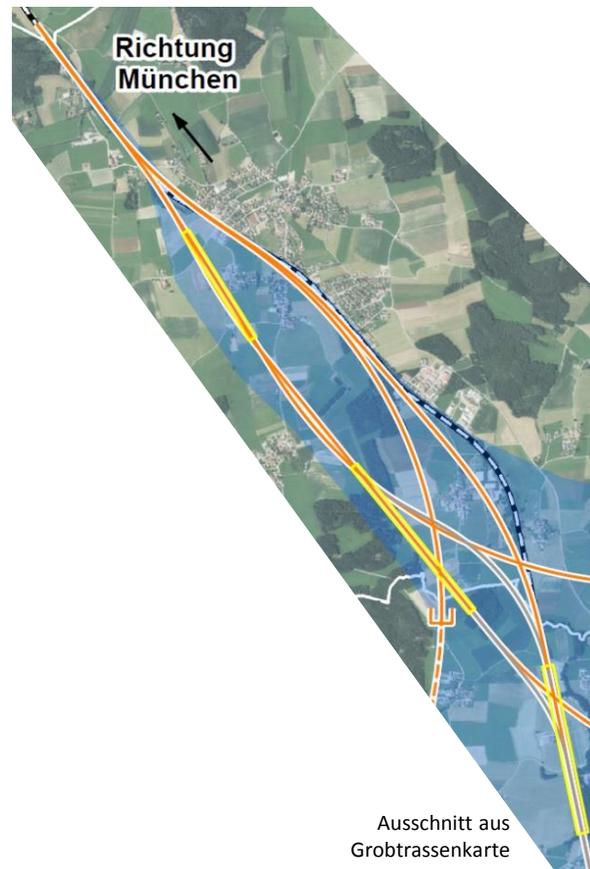
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Riedenbach



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)



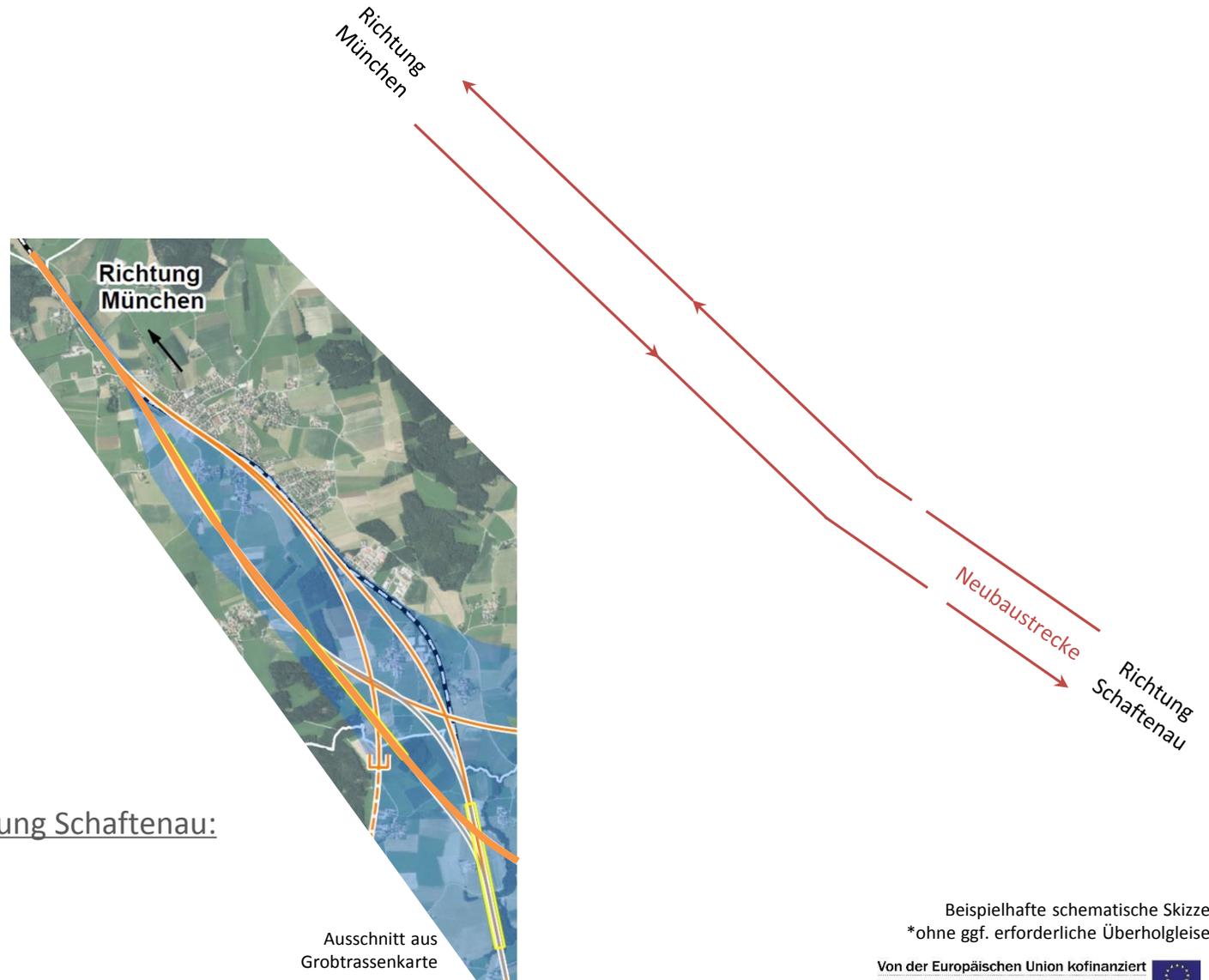
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)

Weiterführung nach
München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Mintsberg

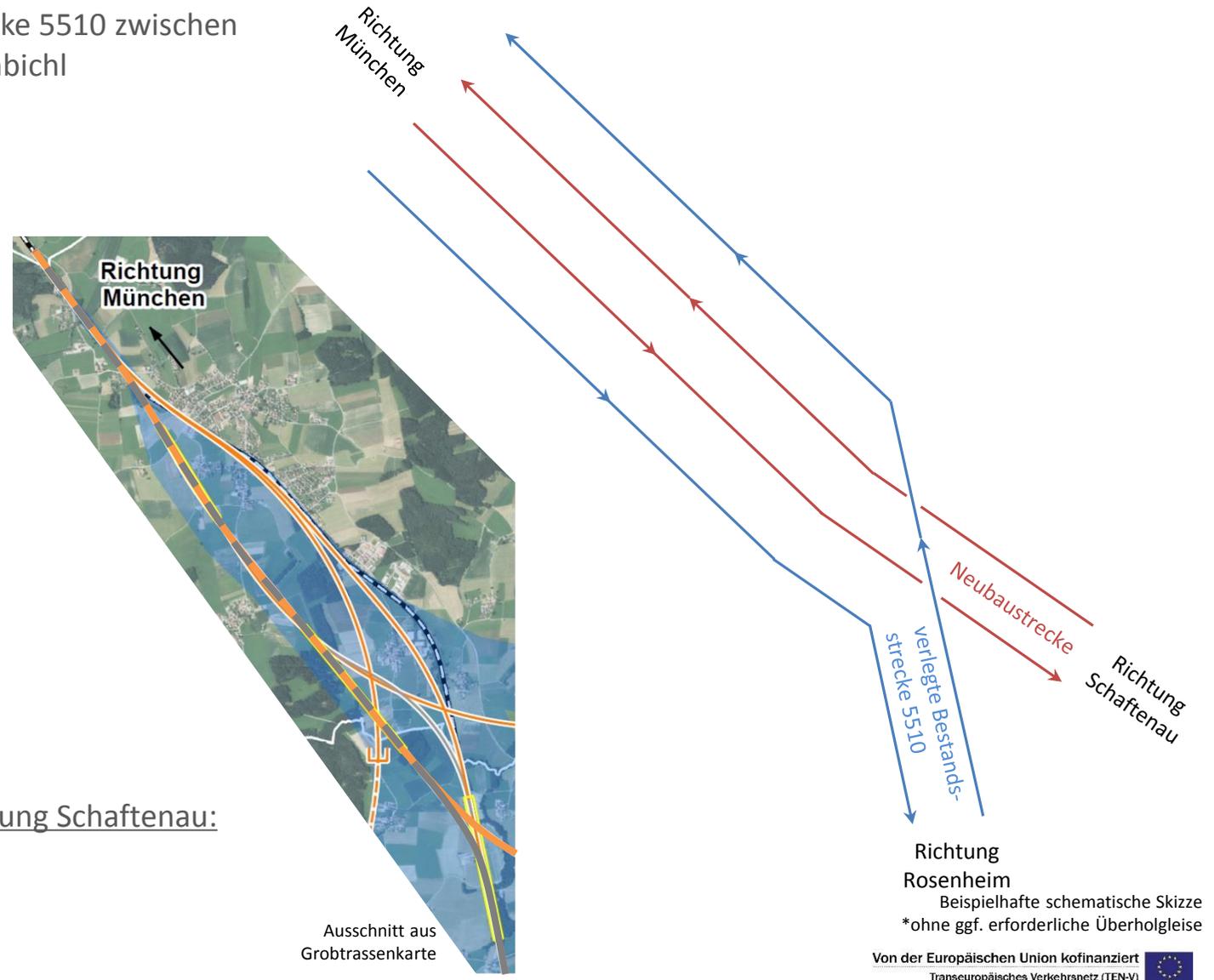
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Gutmart / Ried und Kronbichl

Weiterführung nach München möglich



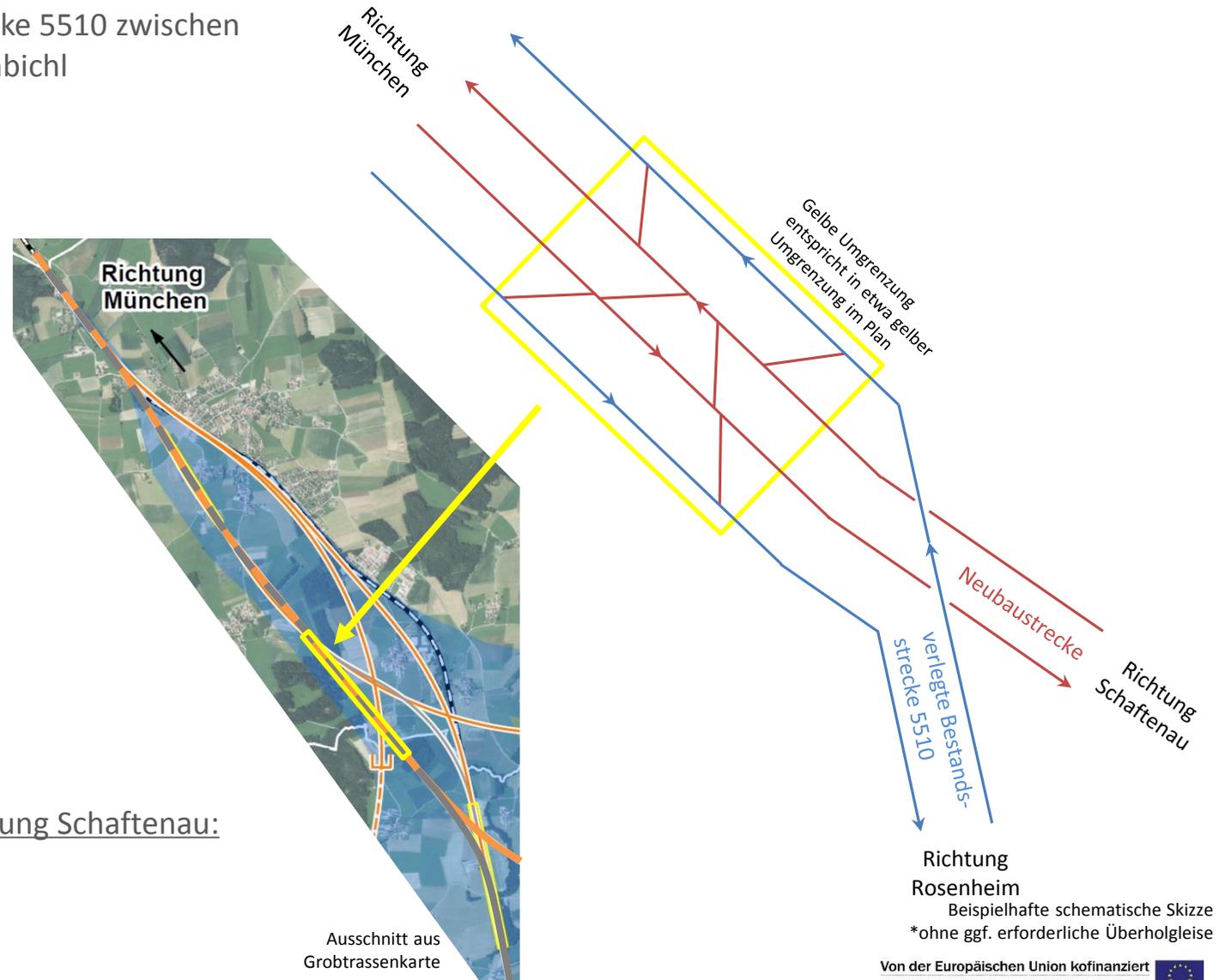
Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Mintsberg

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Gutmart / Ried und Kronbichl

Weiterführung nach München möglich



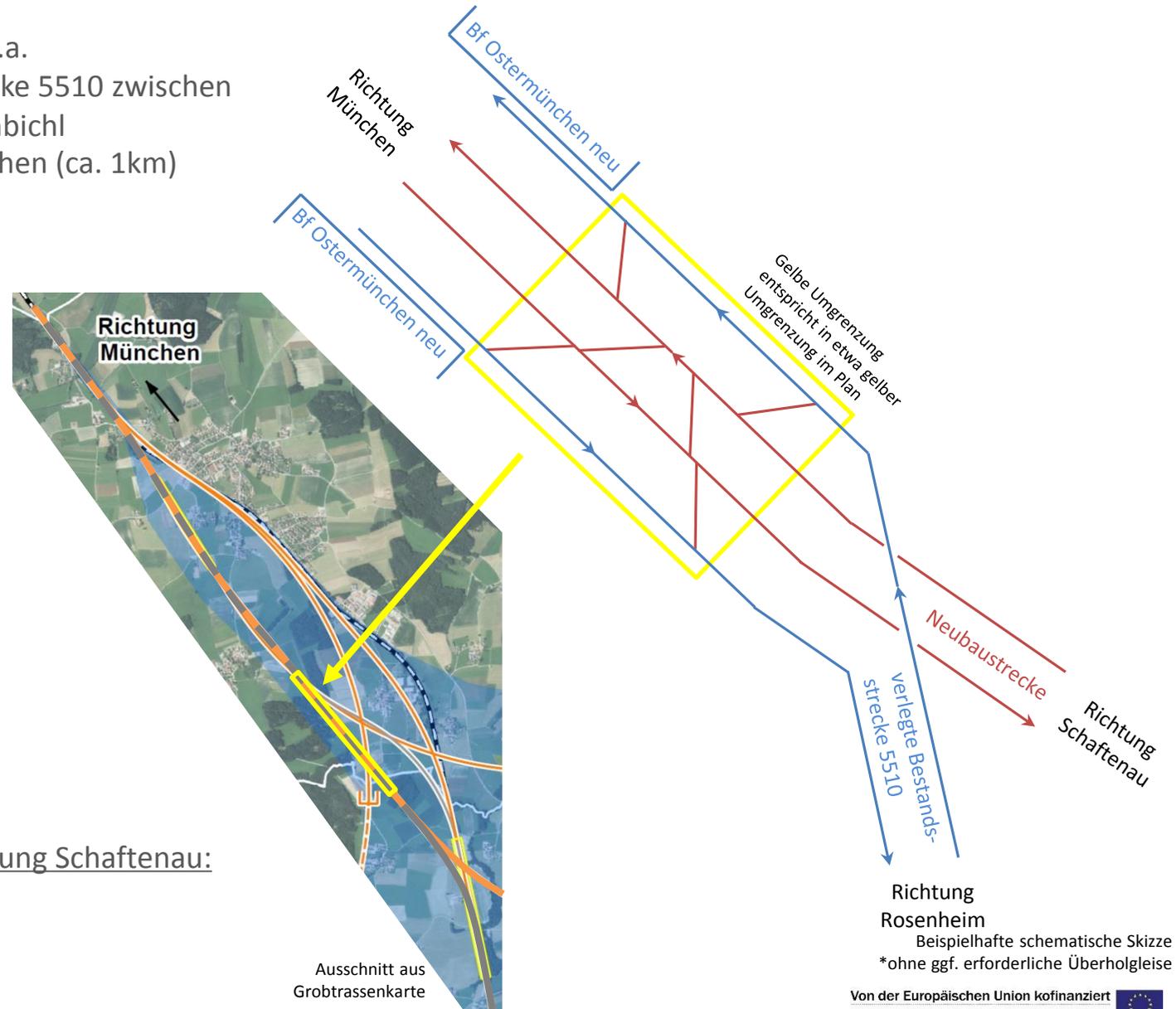
Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Mintsberg

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

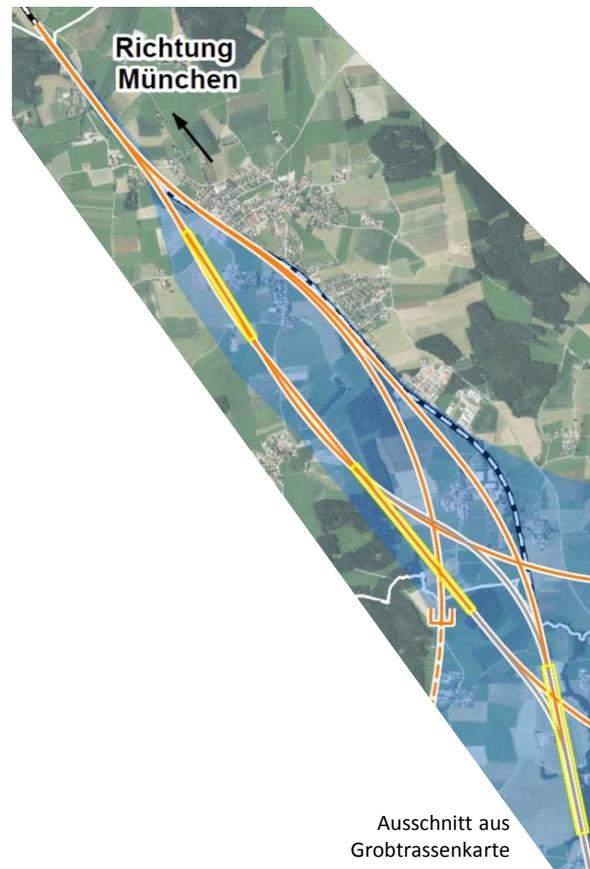
Weiterführung nach München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Mintsberg

Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

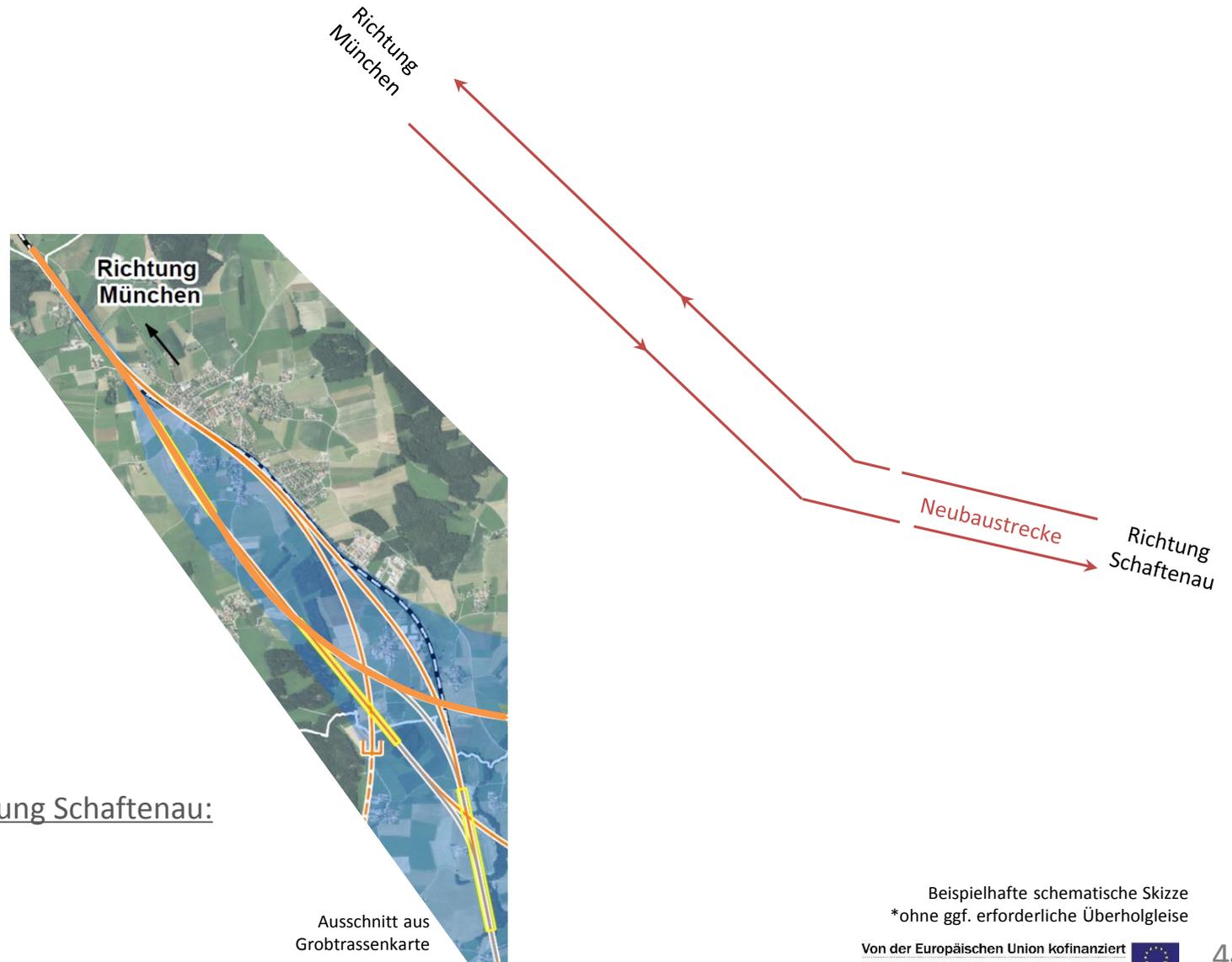


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

Weiterführung nach
München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schäftanau:
Variante Eigenholz

Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

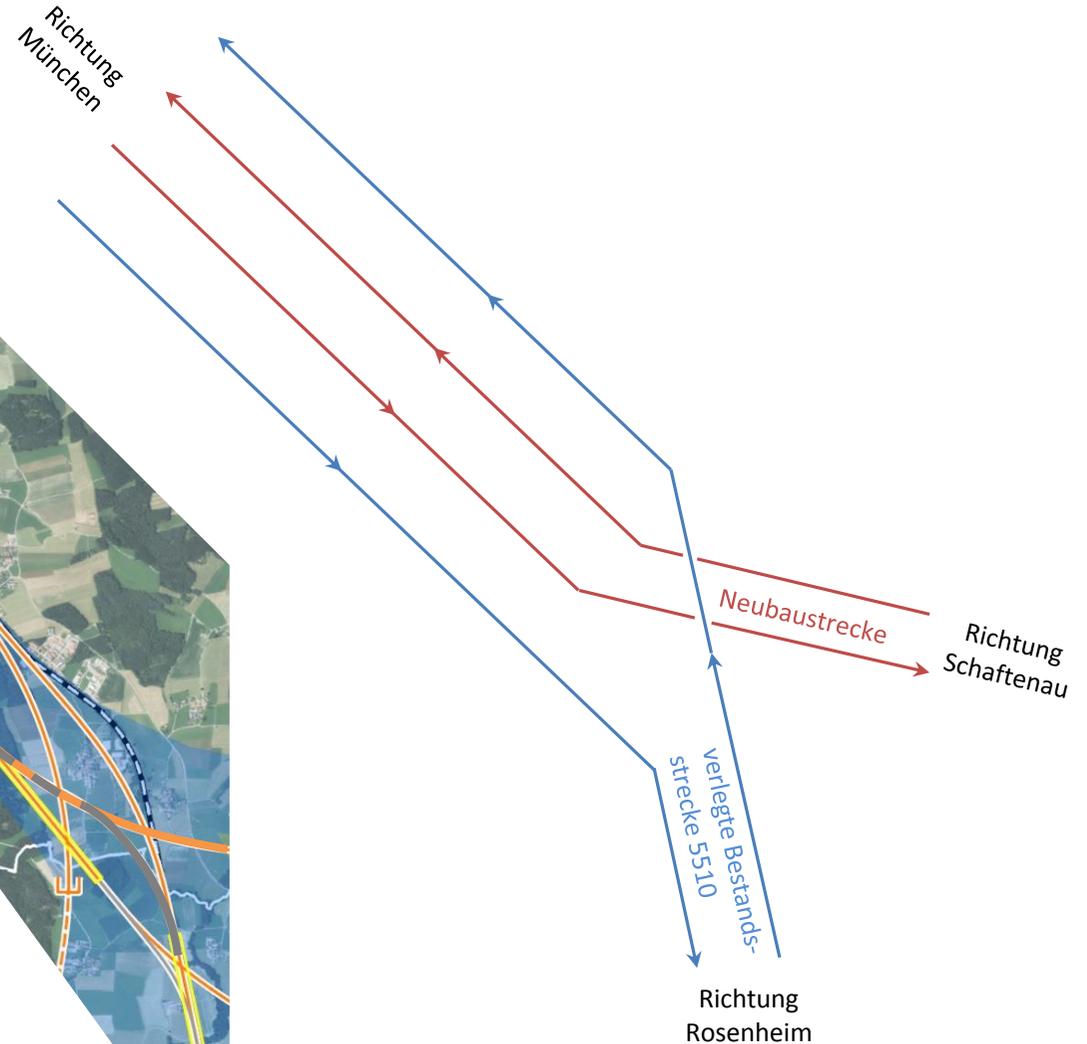
Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Weiterführung nach München möglich



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



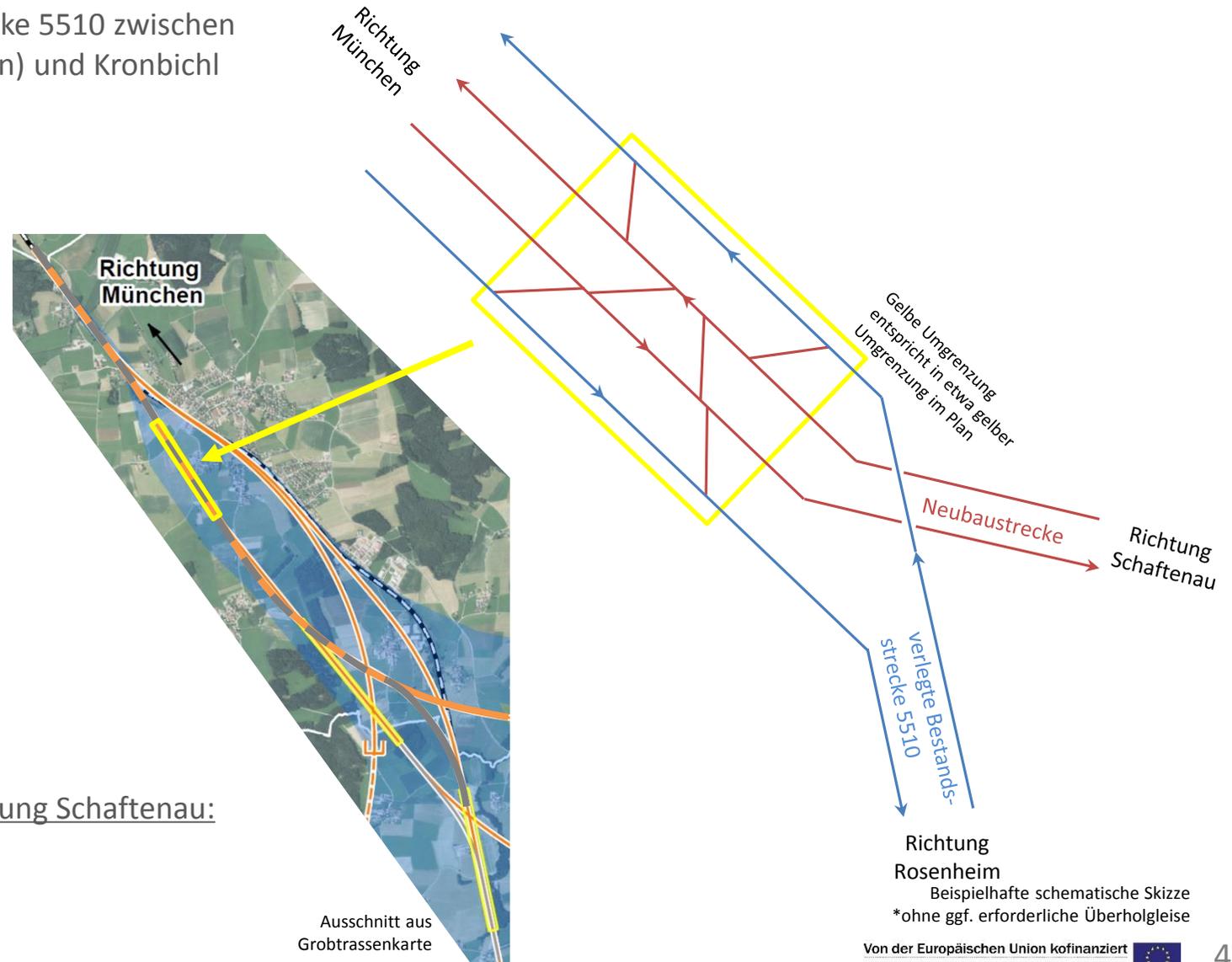
Richtung
Rosenheim
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Weiterführung nach München möglich



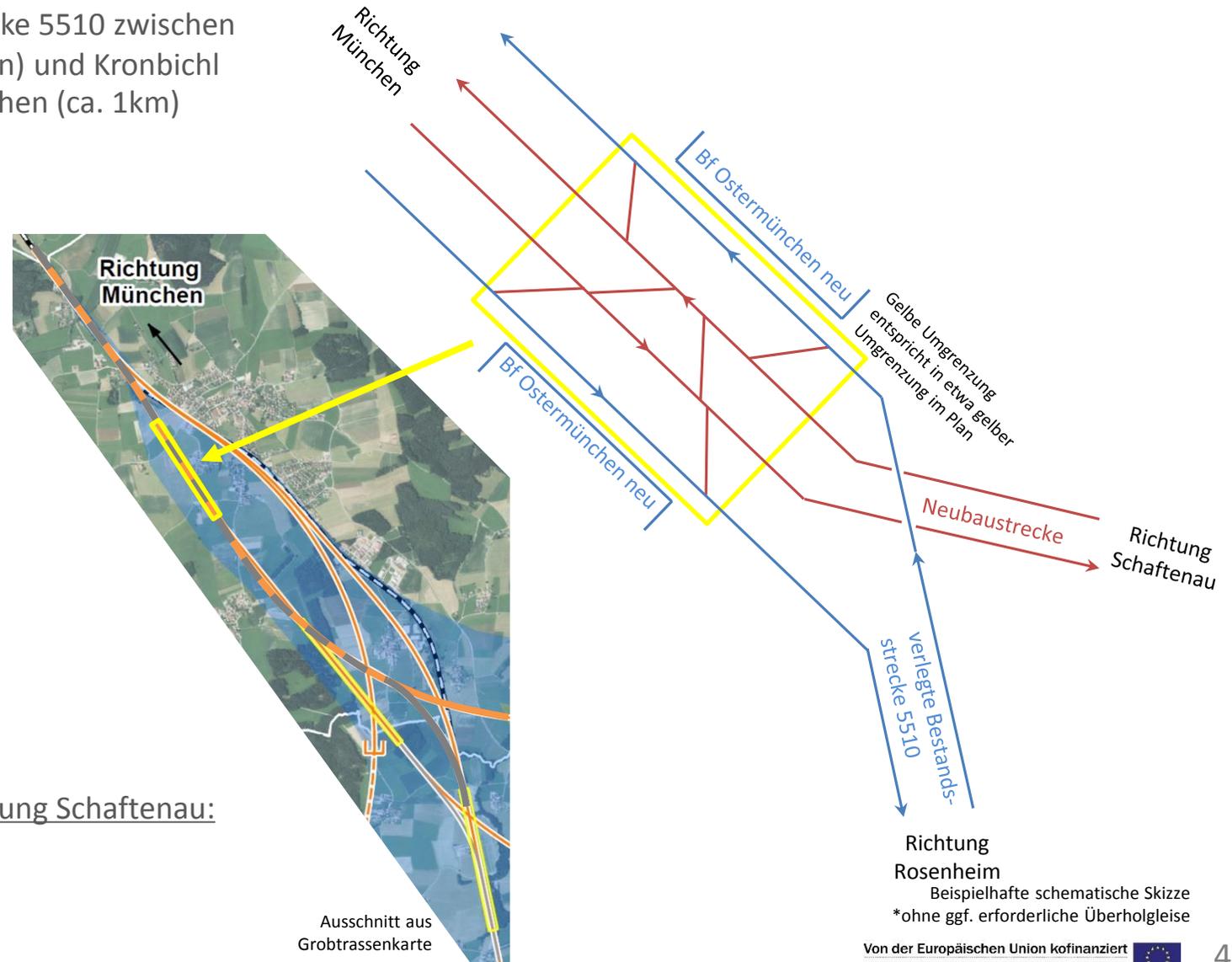
Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Eigenholz

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Weiterführung nach München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Eigenholz

Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld



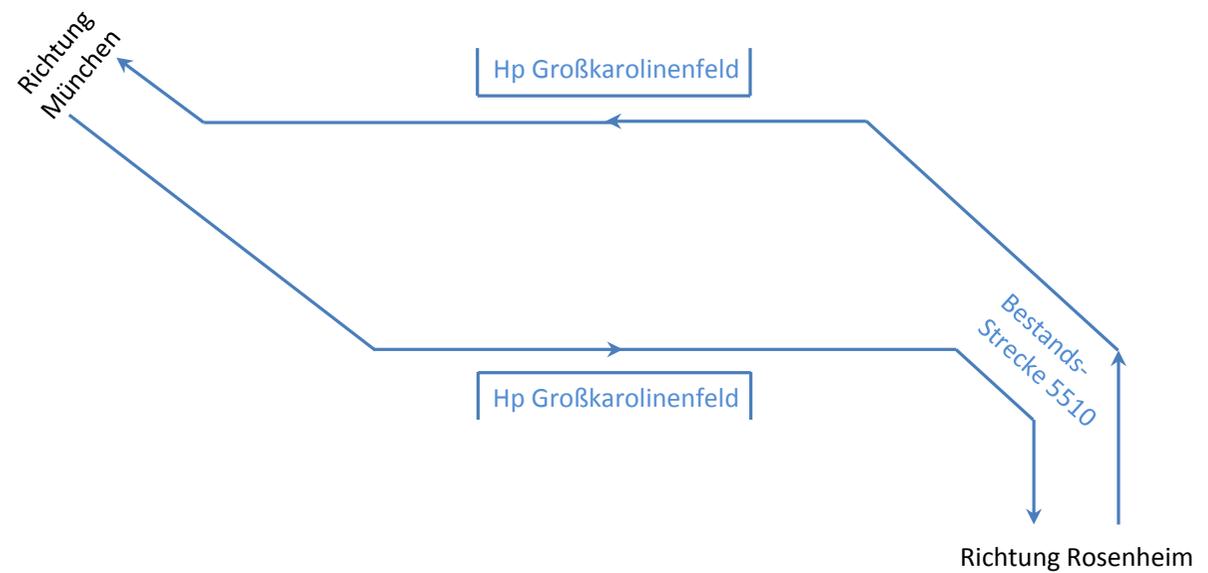
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

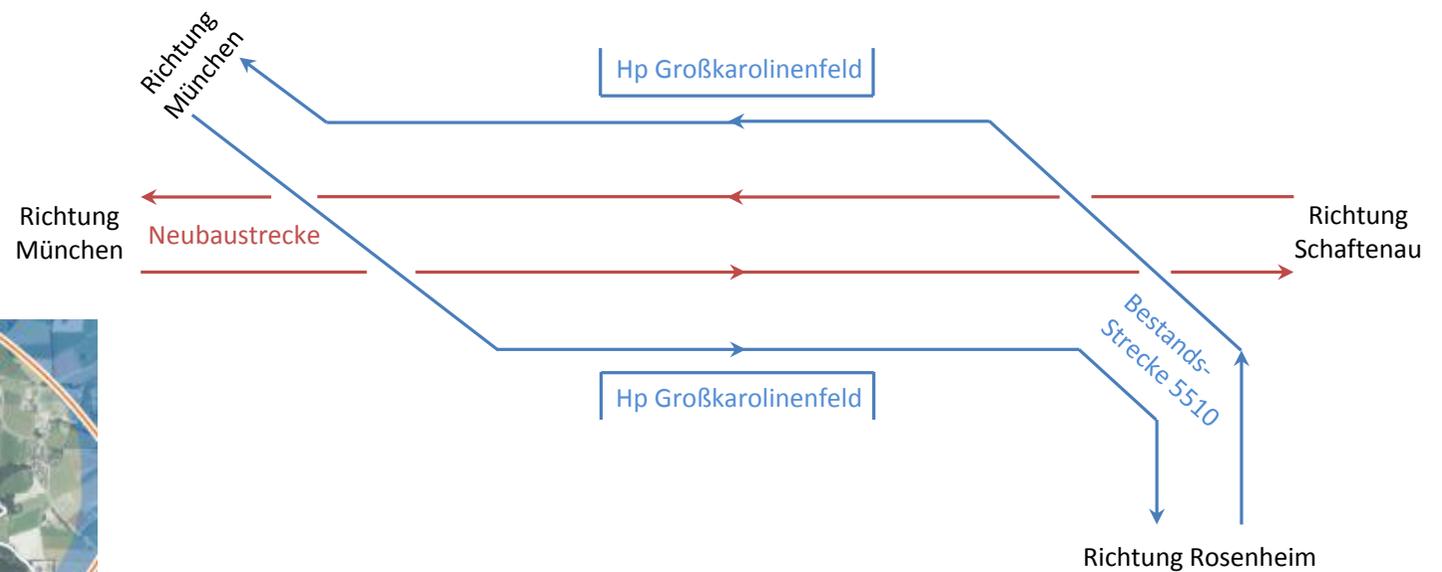
Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Zugehörige Grobtrasse
Richtung München:
Variante Tunnel Buchrain



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

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



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

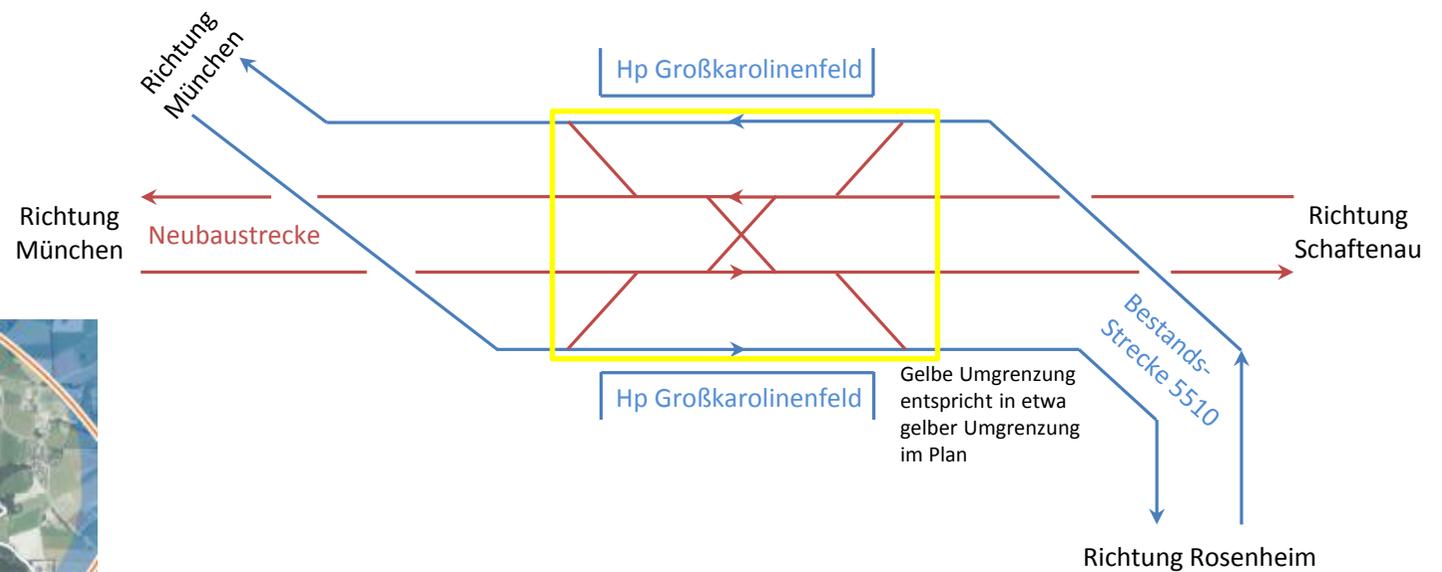
Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Zugehörige Grobtrasse Richtung München:
Variante Tunnel Buchrain



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

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



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

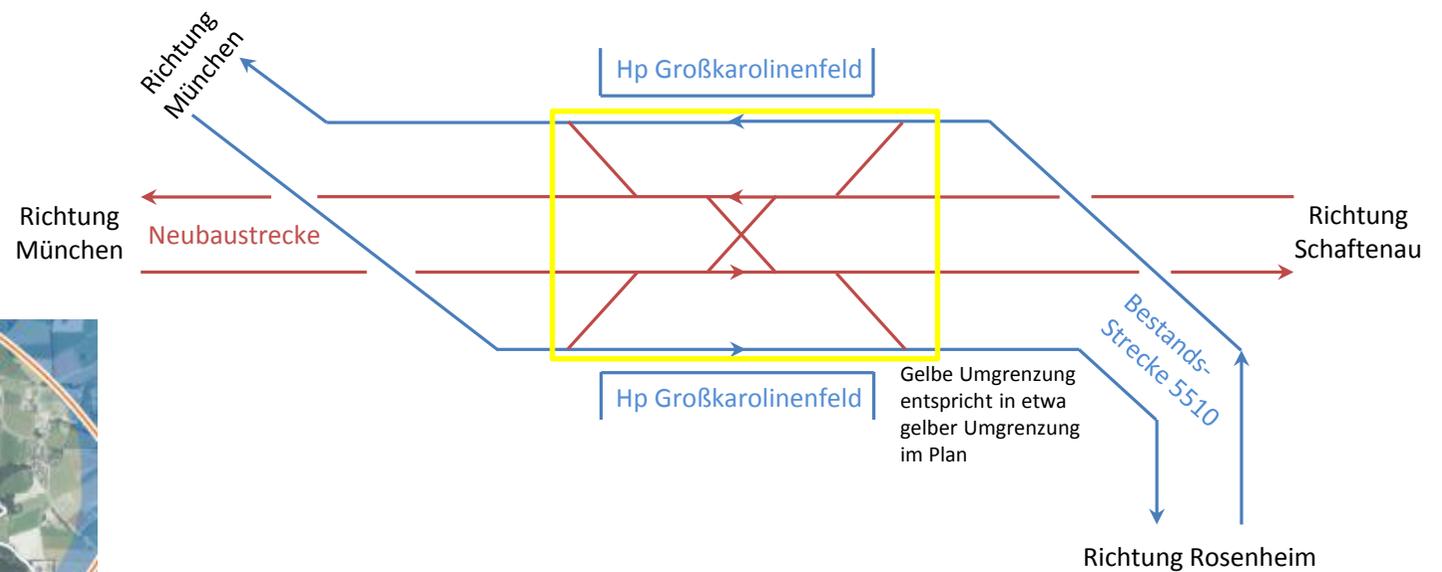
Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Zugehörige Grobtrasse
Richtung München:
Variante Tunnel Buchrain



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

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



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Infrastrukturanpassungen,

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

Zugehörige Grobtrasse

Richtung München:

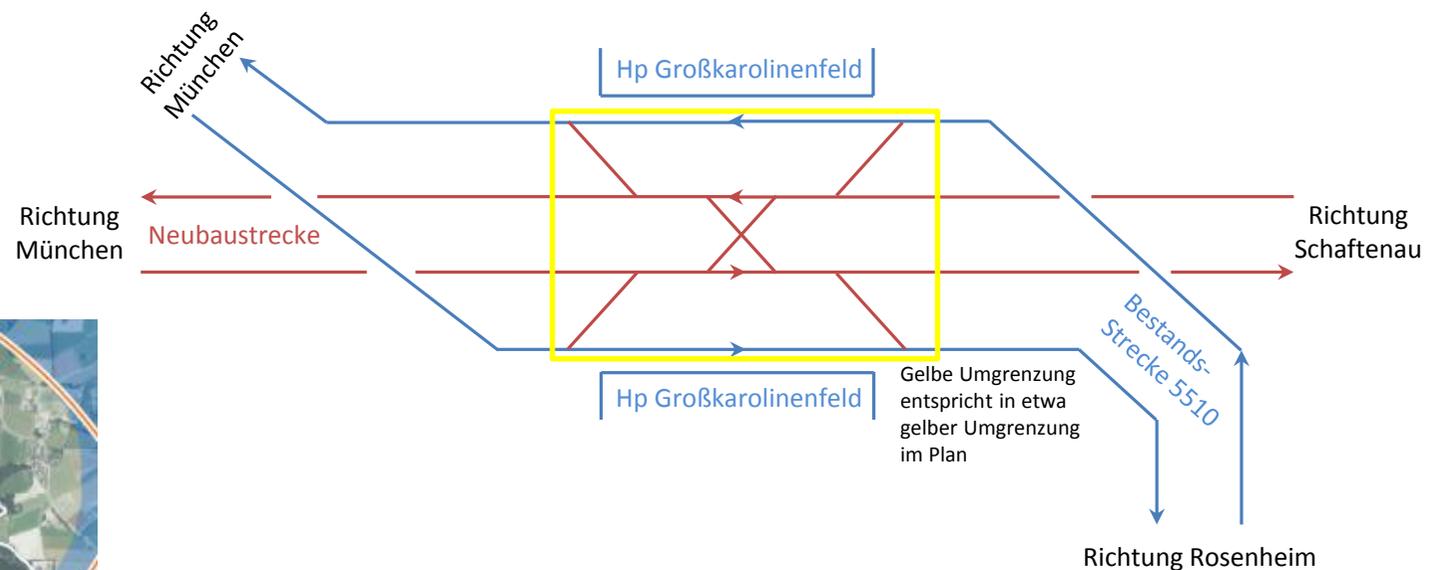
Variante Tunnel Buchrain



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Schömering, Variante Tunnel Ringelfeld



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindung Happinger Au



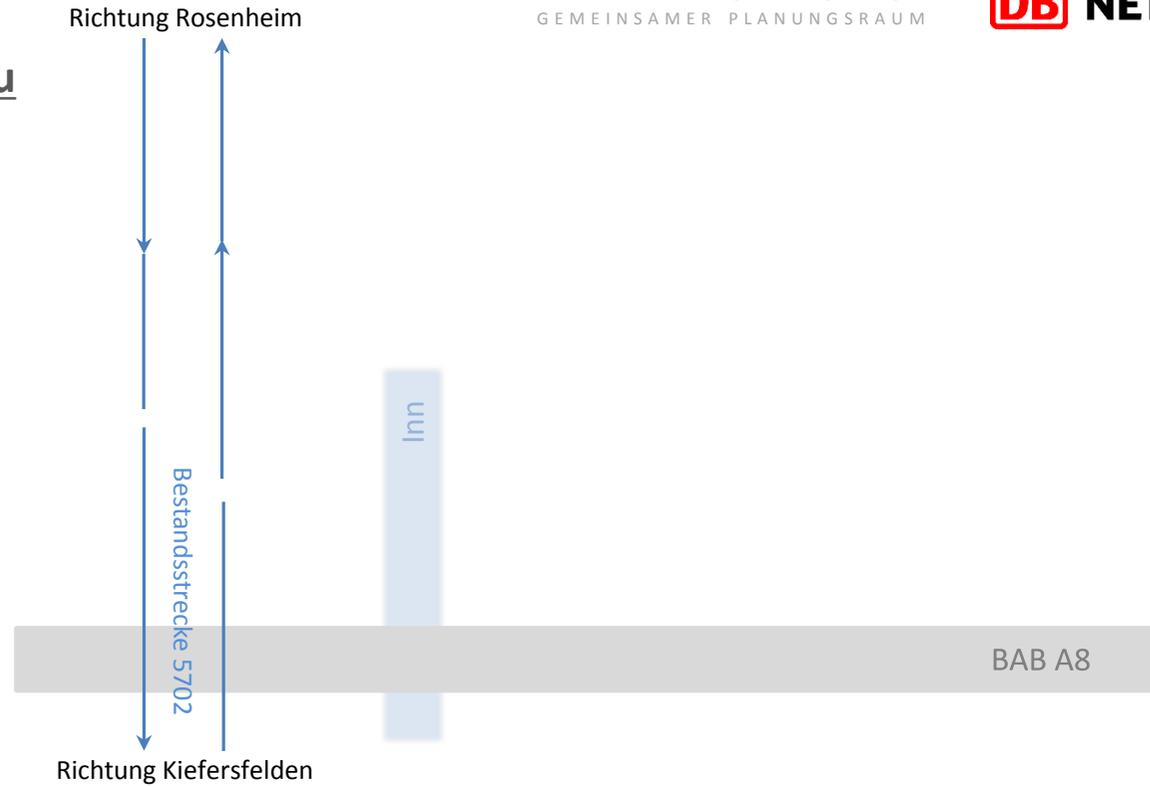
Ausschnitt aus
Großtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindung Happinger Au



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



BAB A8

Anbindung Happinger Au

Zugehörige Grobtrassen

Richtung München:

Variante Tunnel Schömering,

Variante Tunnel Ringelfeld

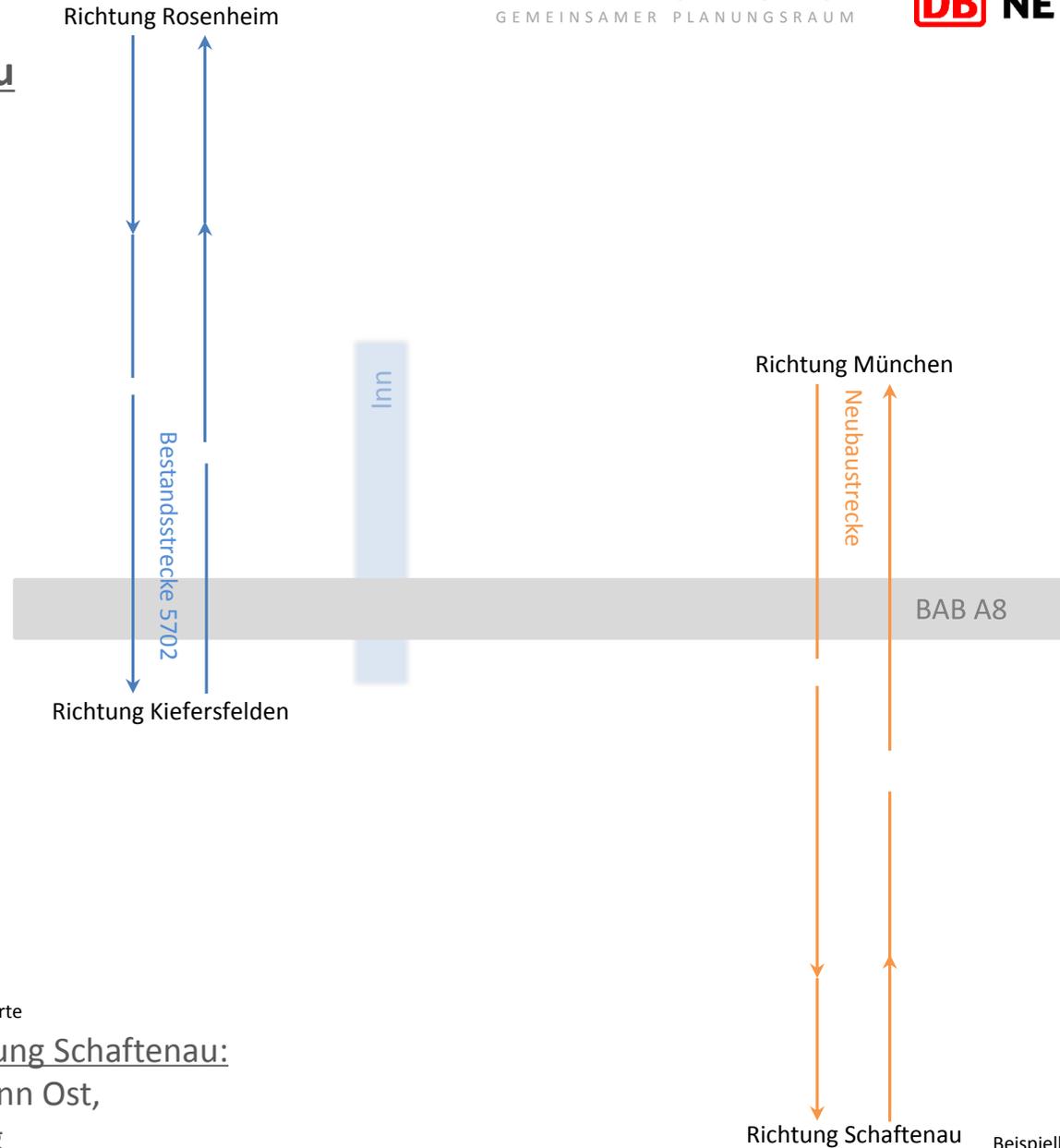


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Taigscheid, Variante Inn Ost,

ggf. Variante Tunnel Sattelberg



Richtung Schafftenau

Beispielhafte schematische Skizze

*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



Anbindung Happinger Au

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

Zugehörige Grobtrassen

Richtung München:

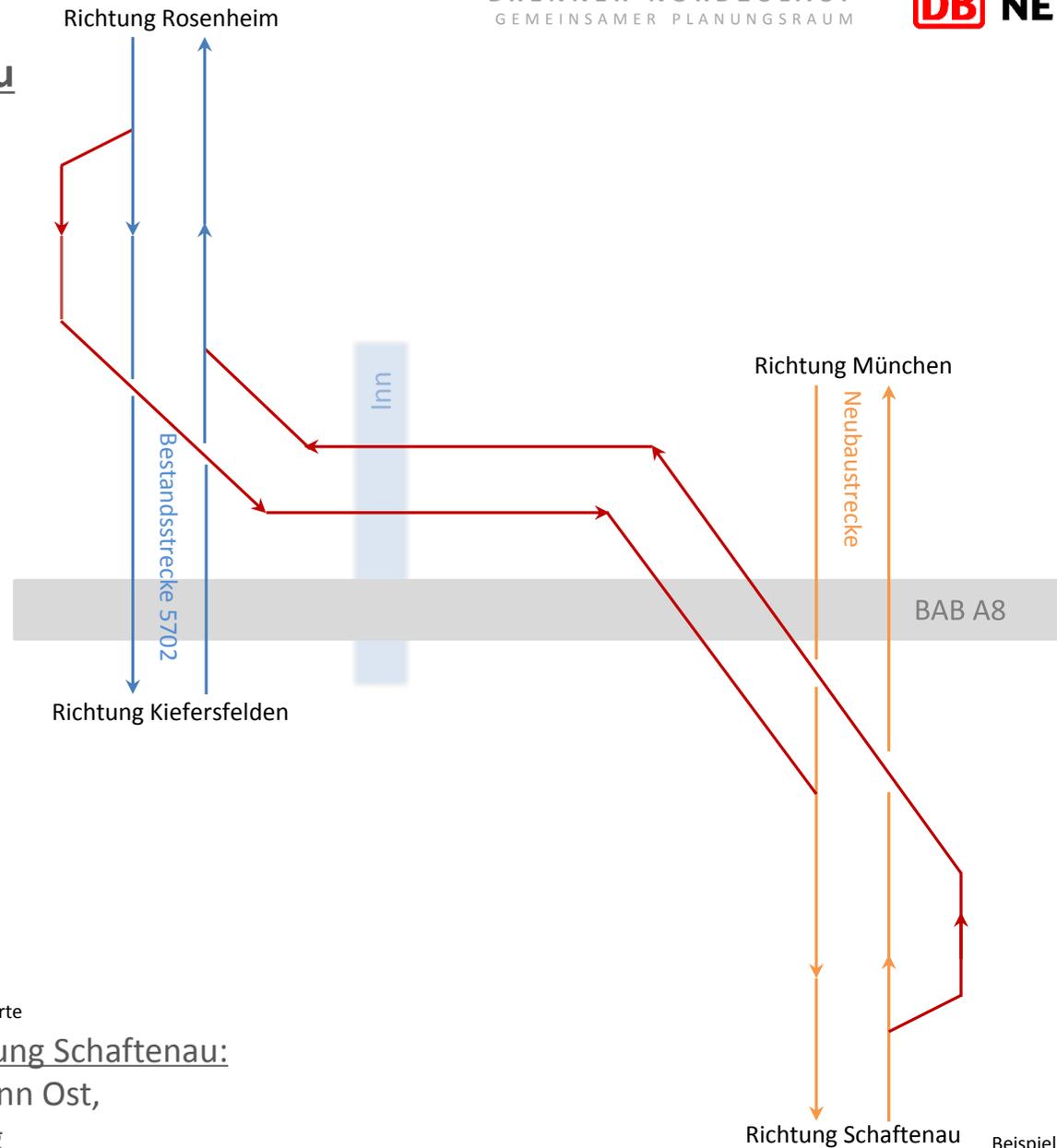
Variante Tunnel Schömering,
Variante Tunnel Ringelfeld



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

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



Richtung Schafftenau

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindung Happinger Au

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

Zugehörige Grobtrassen

Richtung München:

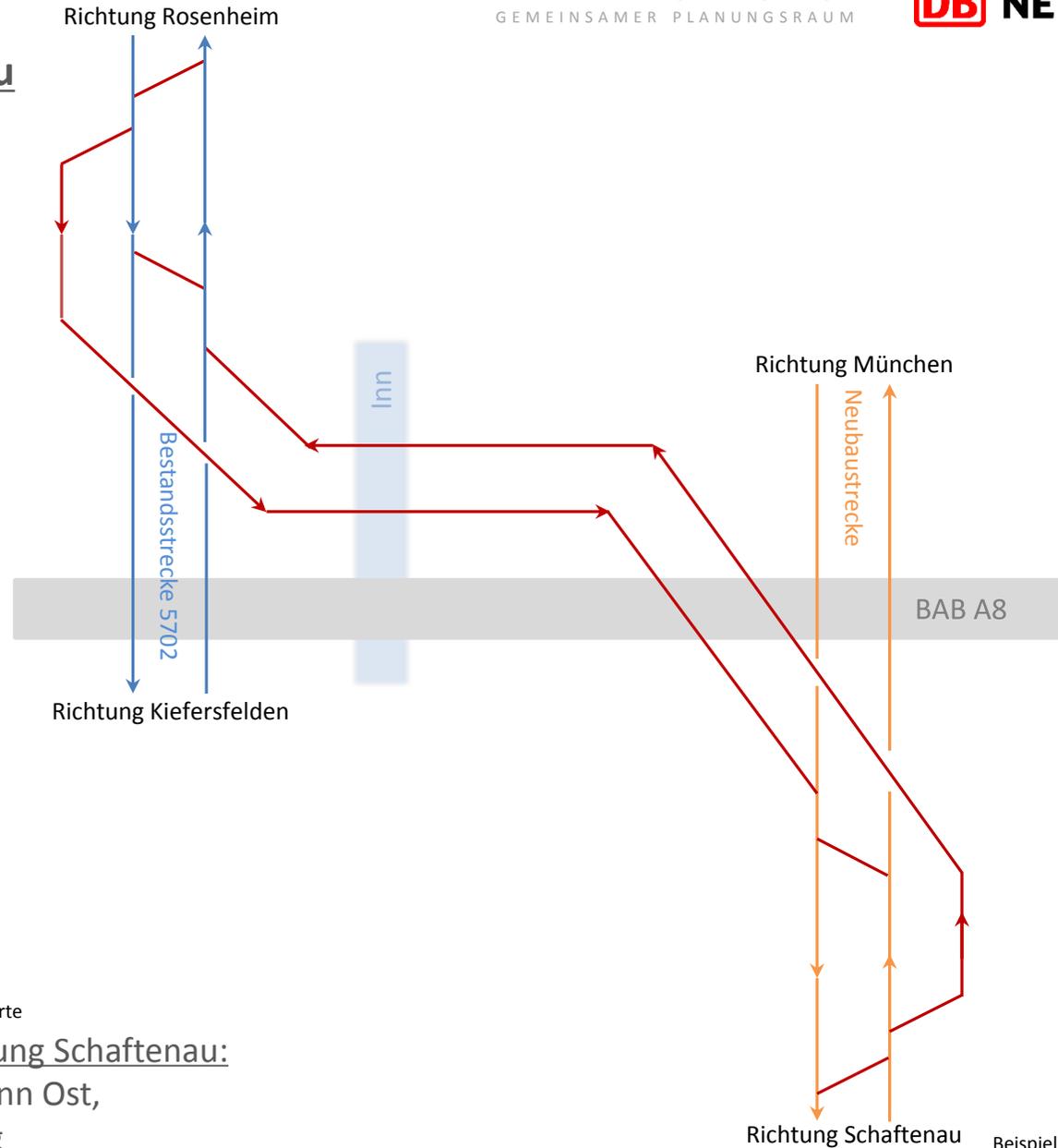
Variante Tunnel Schömering,
Variante Tunnel Ringelfeld



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

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



Richtung Schafftenau

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



Anbindungen Pang



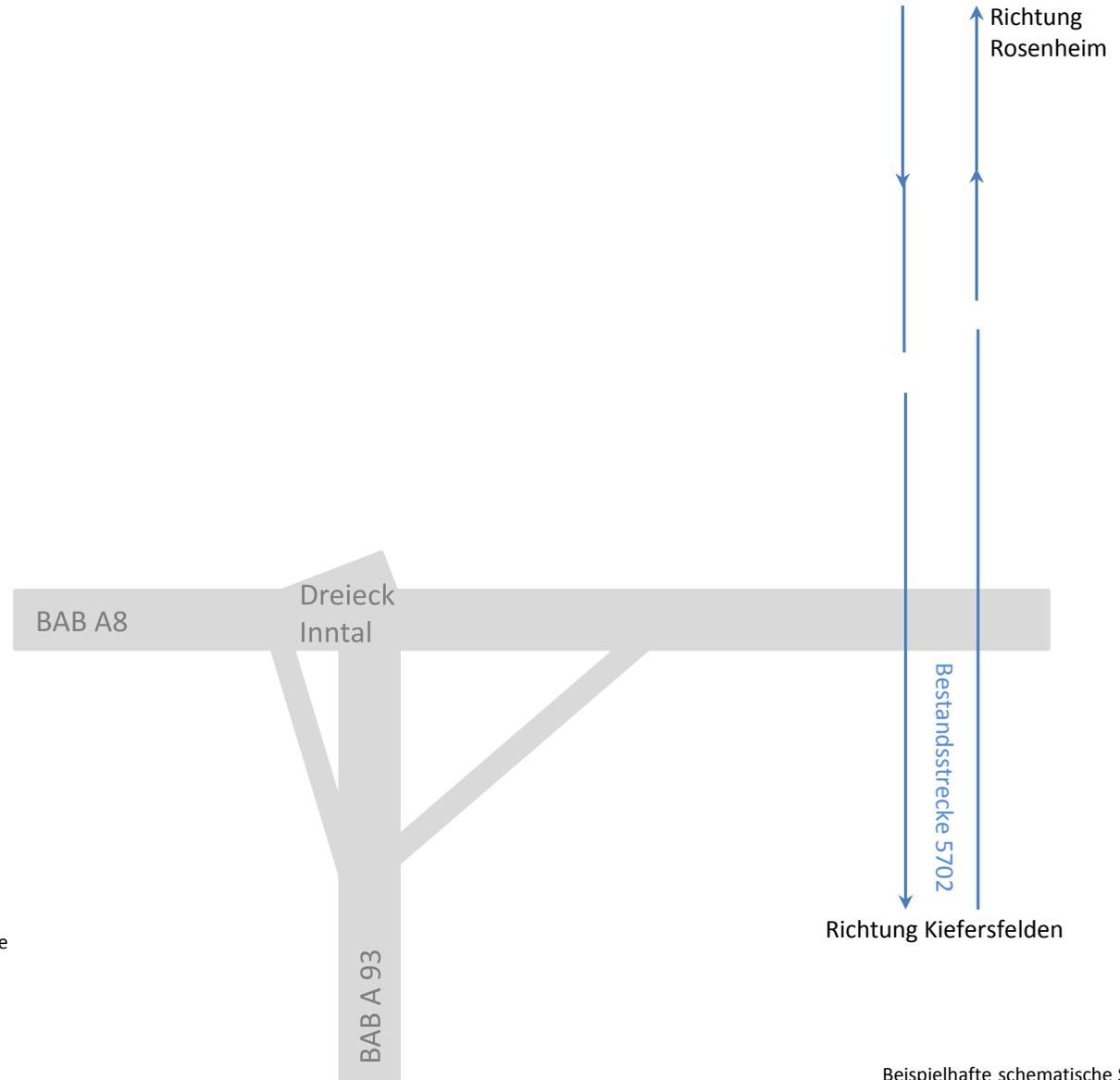
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

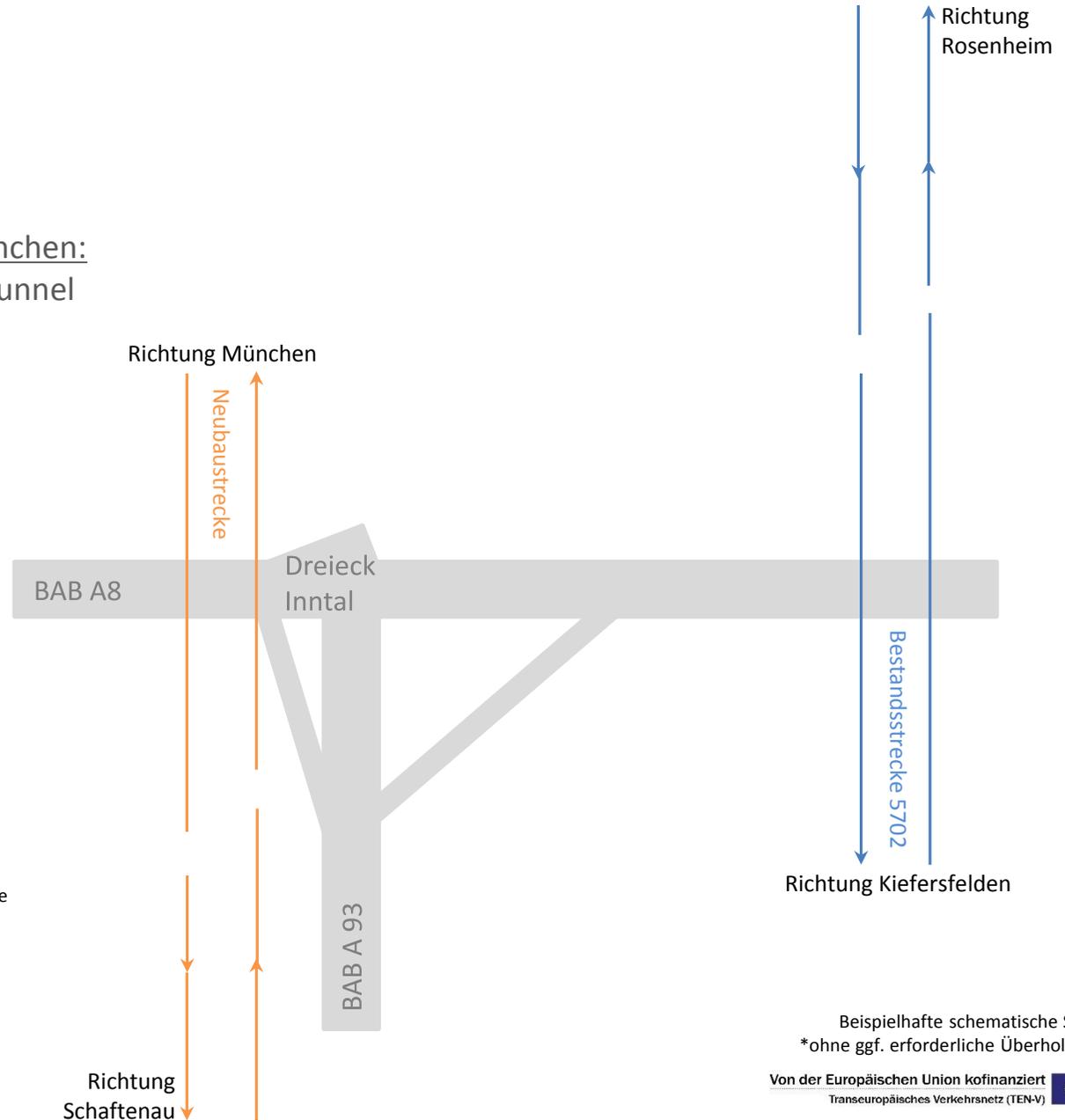
Anbindungen Pang

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



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung
Schafftenau:
Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang

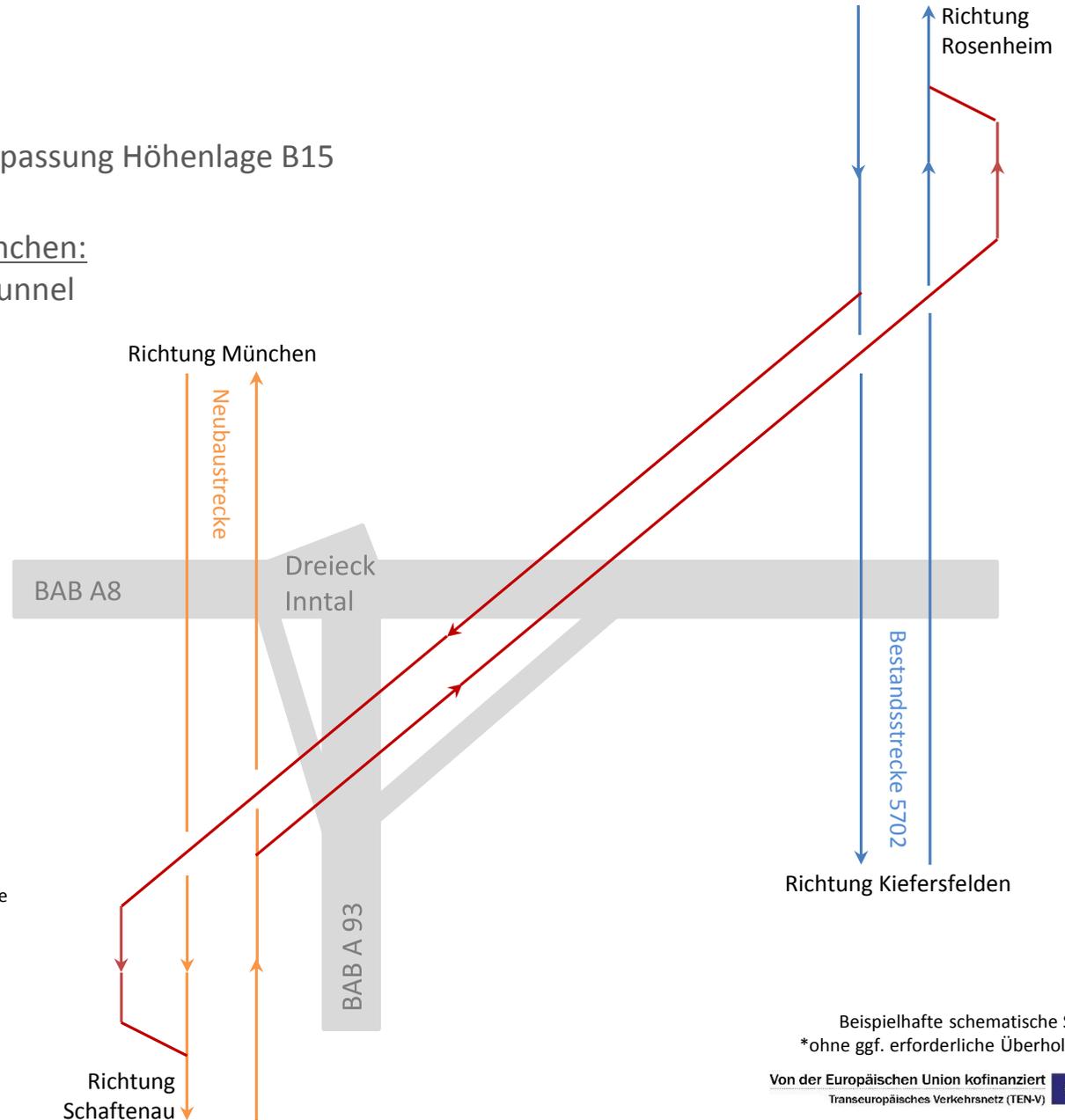
- 2 Varianten
- Geschwindigkeit $v=160\text{km/h}$
- Infrastrukturanpassungen, u.a. Anpassung Höhenlage B15

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



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung
Schaftenau:
Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang

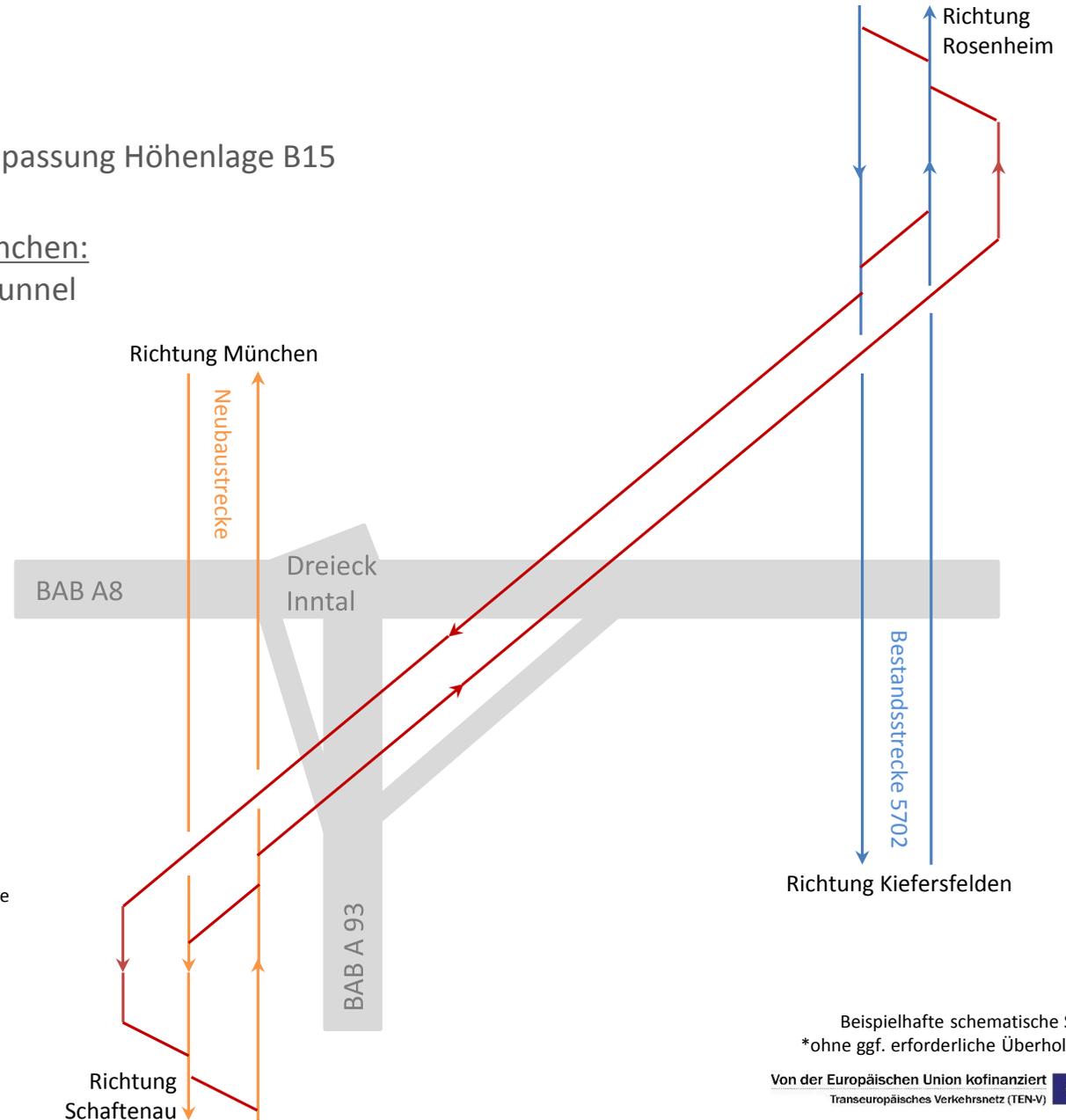
- 2 Varianten
- Geschwindigkeit $v=160\text{km/h}$
- Infrastrukturanpassungen, u.a. Anpassung Höhenlage B15

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



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung
Schaftenau:
Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang

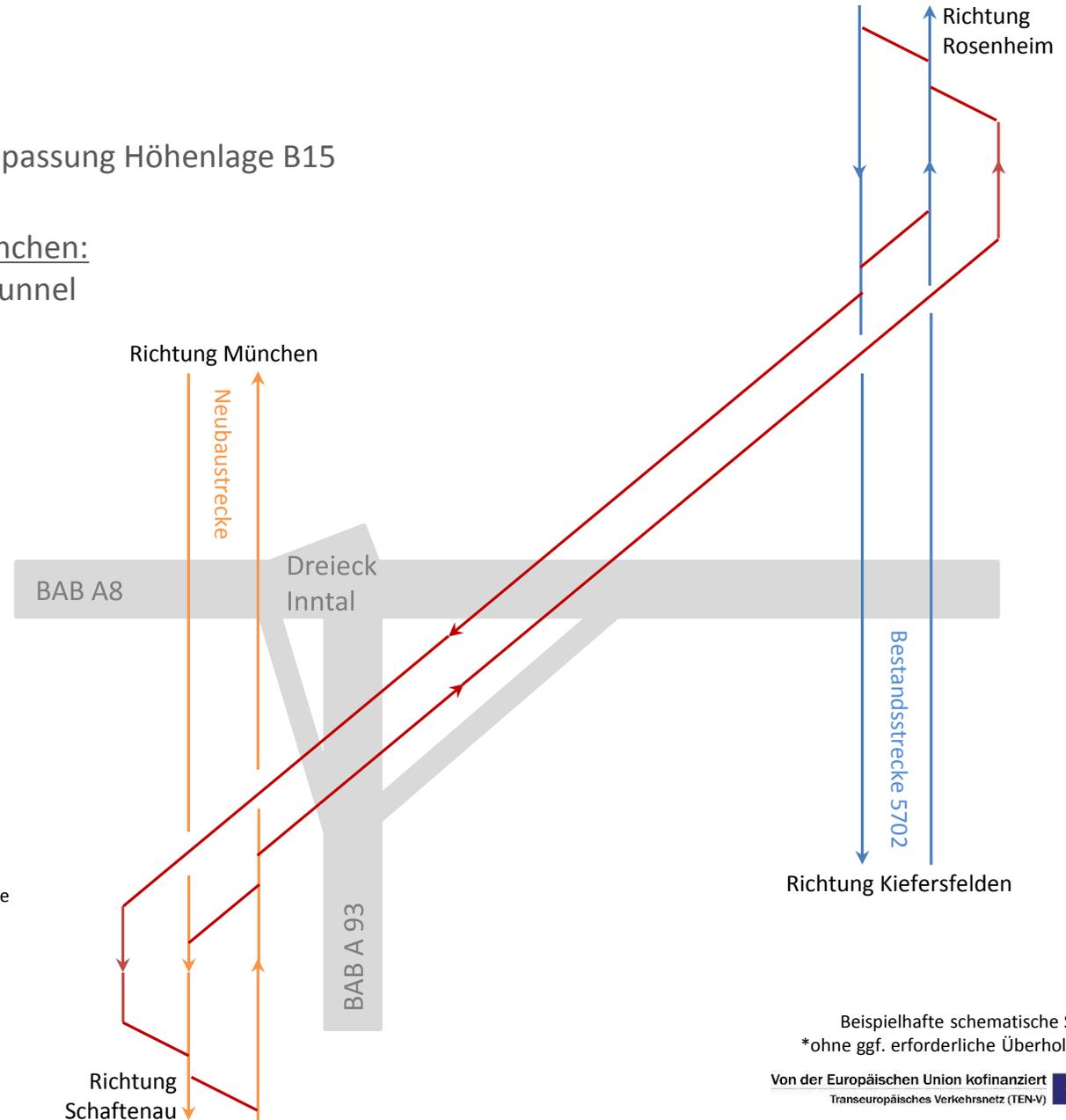
- 2 Varianten
- Geschwindigkeit $v=160\text{km/h}$
- Infrastrukturanpassungen, u.a. Anpassung Höhenlage B15

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



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung
Schaftenau:
Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang

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

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

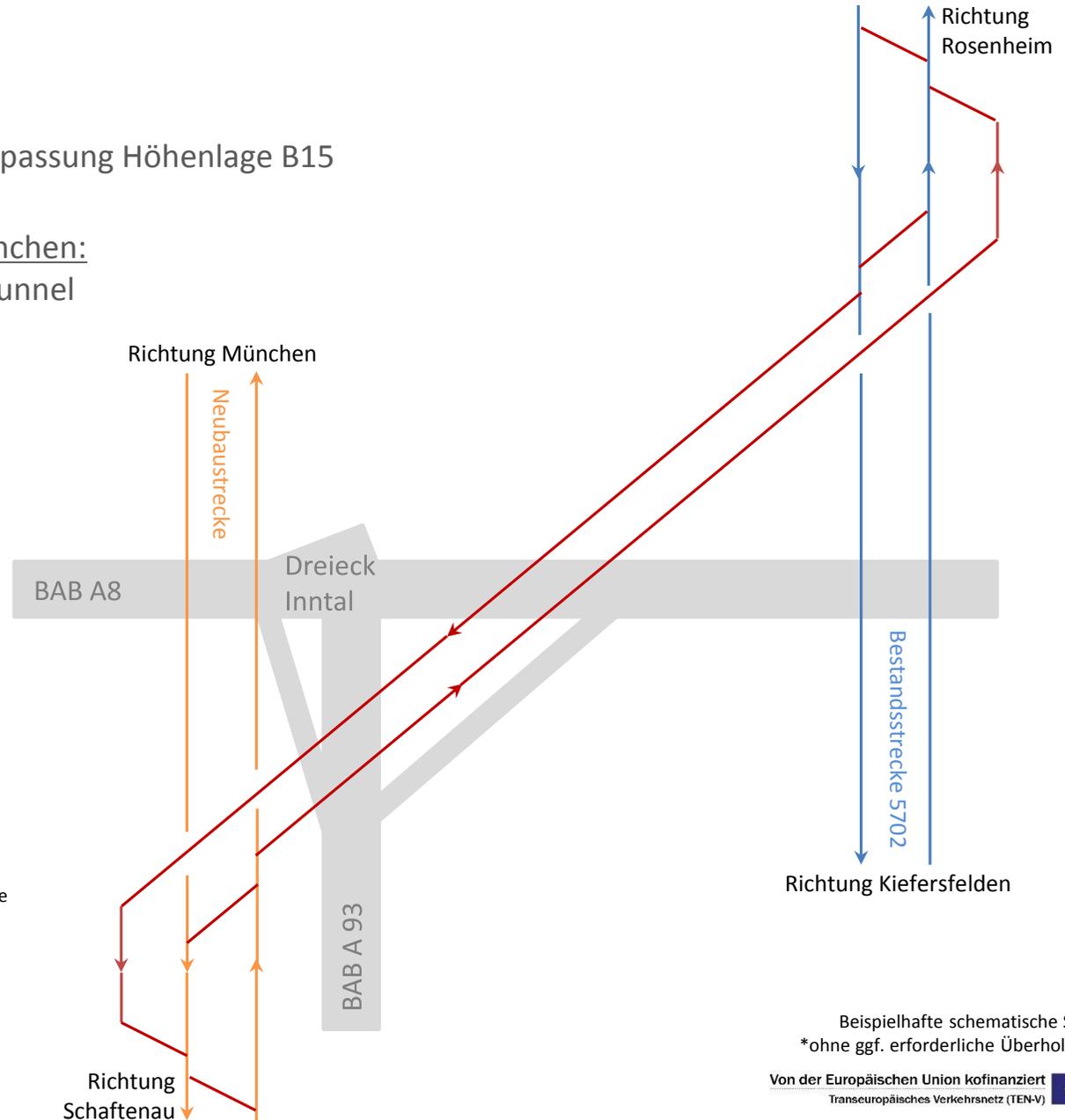
Variante Kolbermoor West, Variante Tunnel Kolbermoor, Variante Kolbermoor Ost



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

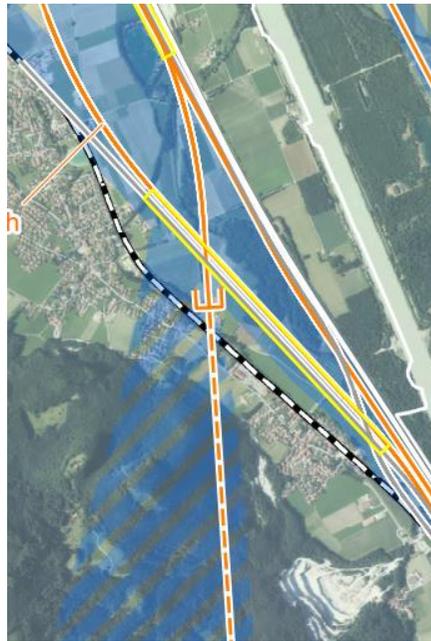
Zugehörige Grobtrasse Richtung Schafftenau:

Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

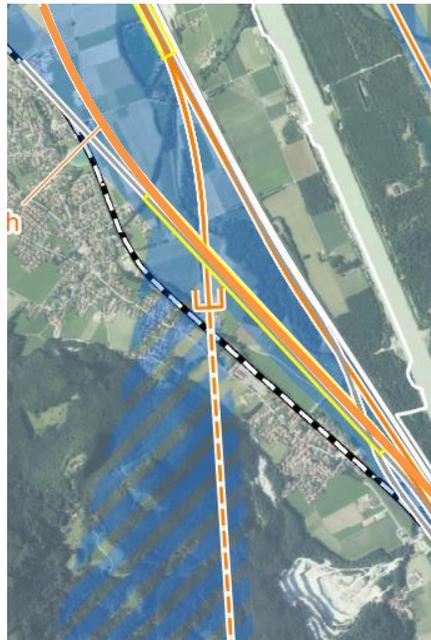


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

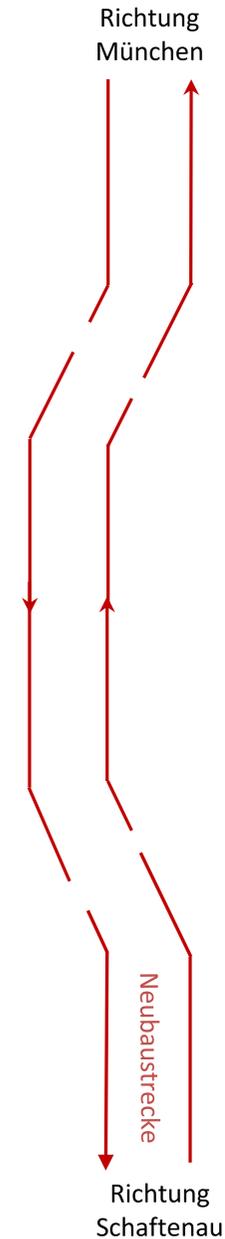
Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

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



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

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



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

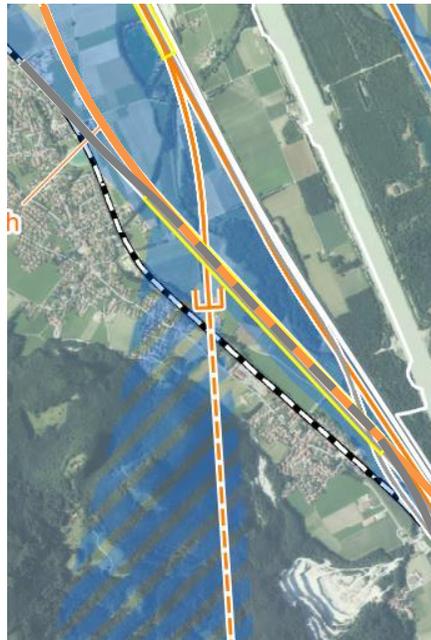
Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

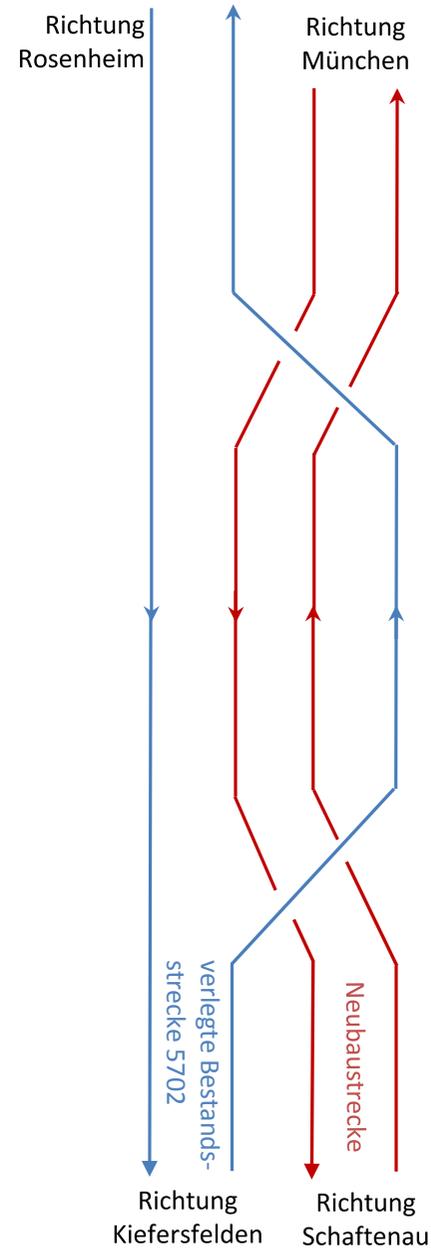
Variante Griesenbach, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußberg, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

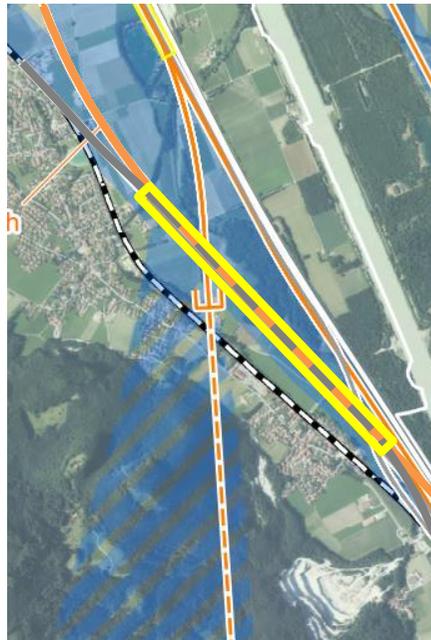
Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

Infrastrukturmaßnahmen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

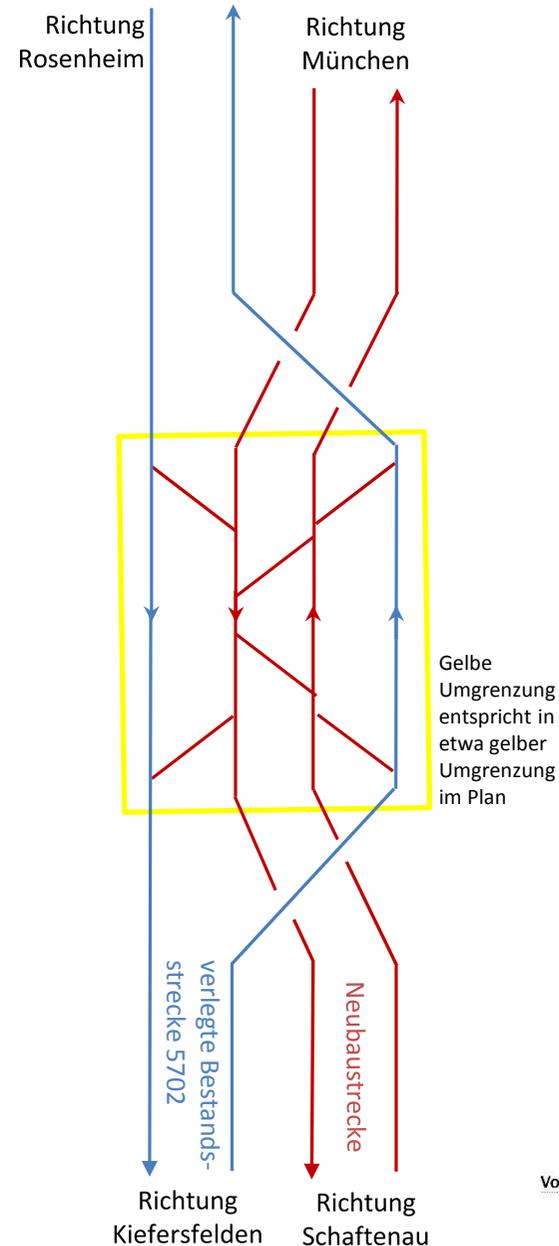
Variante Griesenbach, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafteinau:

Variante Tunnel Nußberg, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

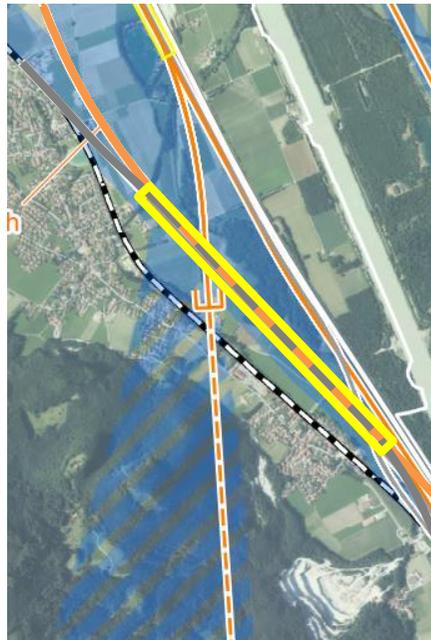
Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

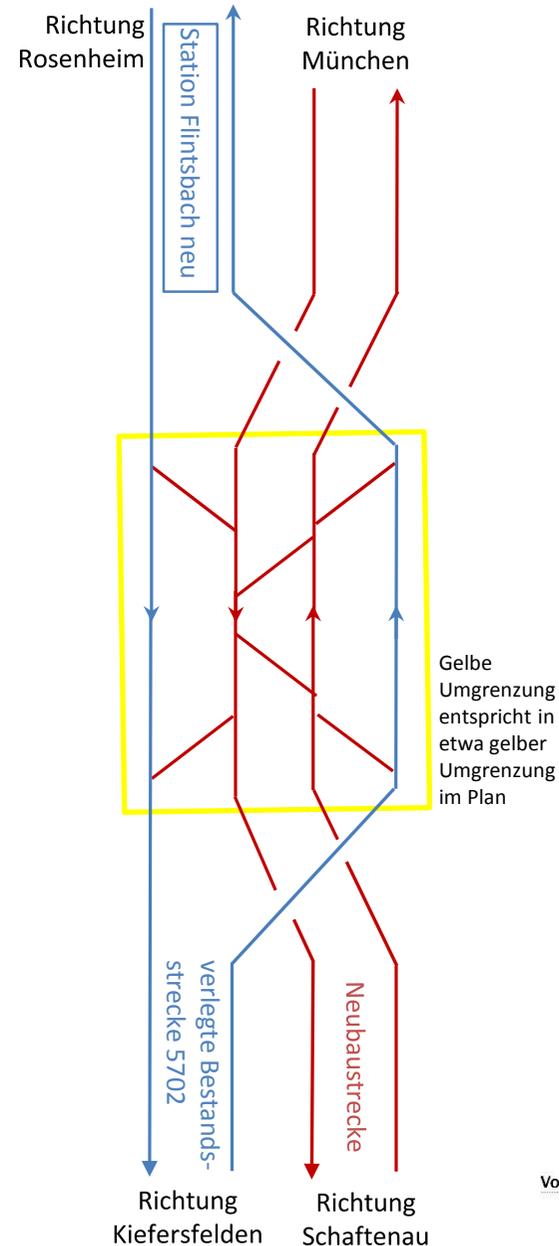
Variante Griesenbach, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

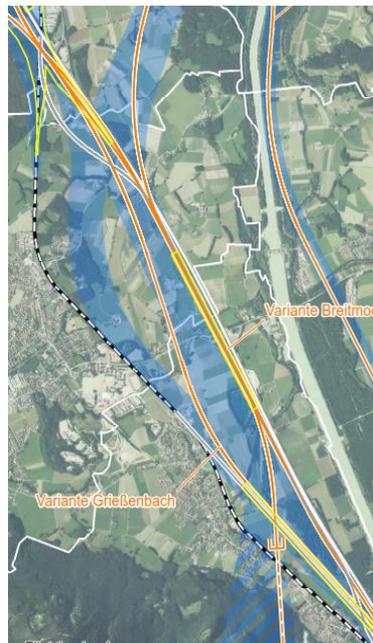
Variante Tunnel Nußberg, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

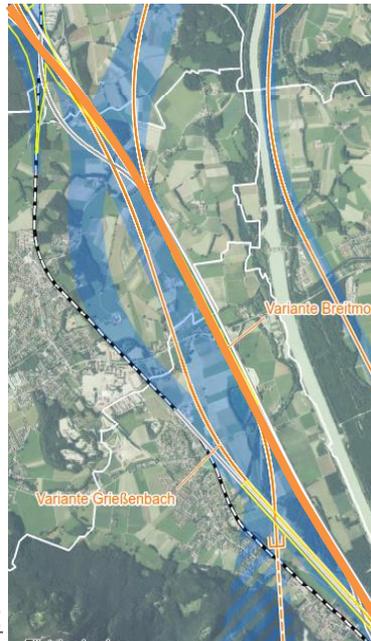


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

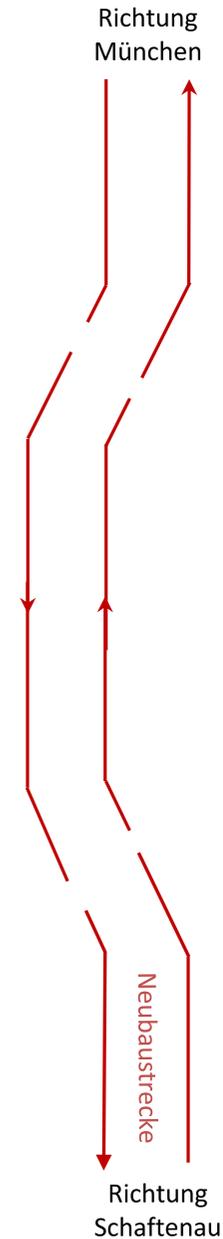
Zugehörige Grobtrassen Richtung München:
Variante Taigscheid, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige
Grobtrassen
Richtung Schaftenau:

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



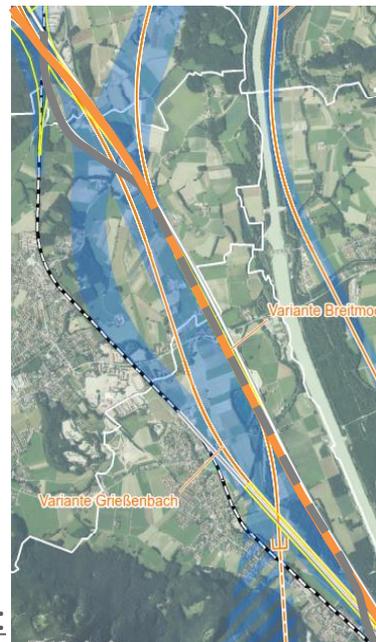
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Brannenburg

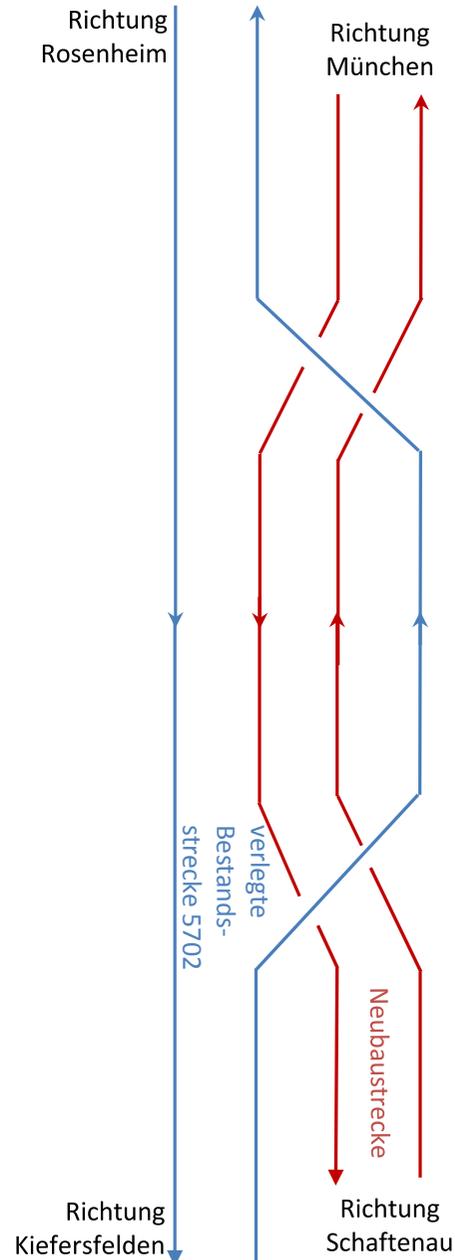
Zugehörige Grobtrassen Richtung München:
Variante Taigscheid, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

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

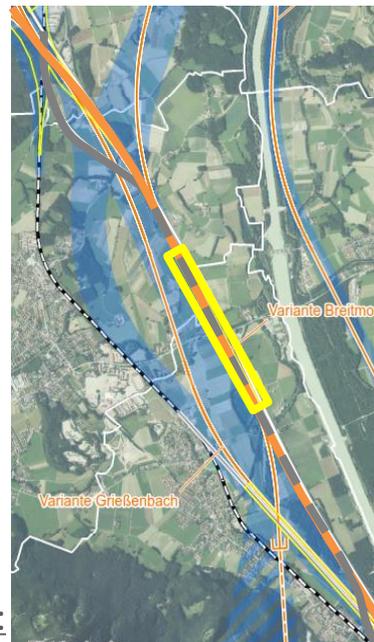


Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Brannenburg

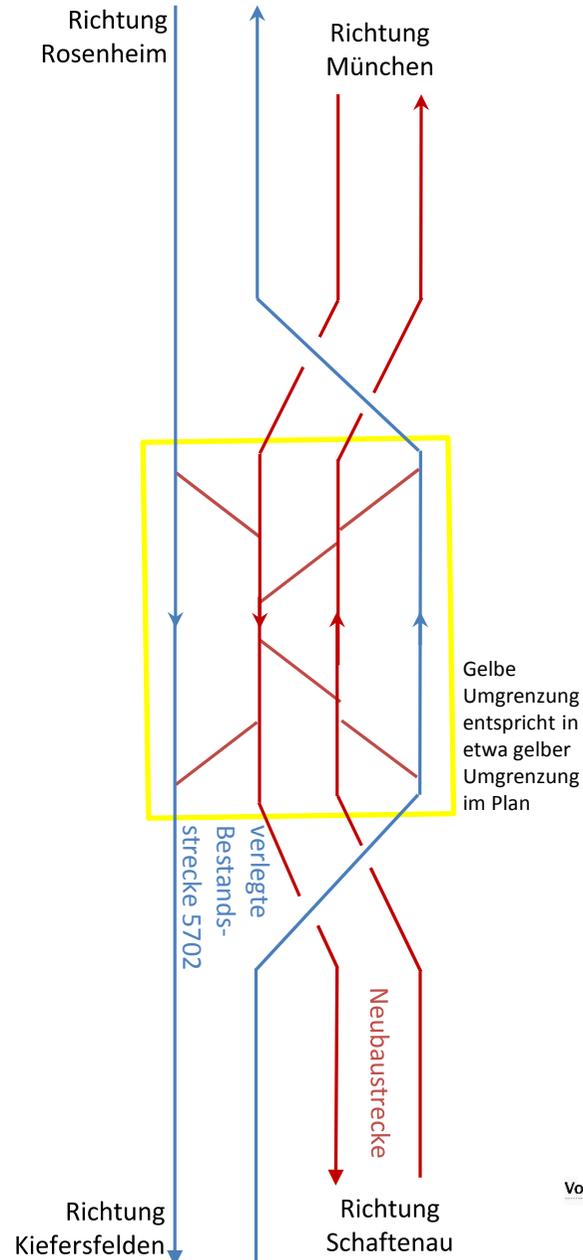
Zugehörige Grobtrassen Richtung München:
Variante Taigscheid, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

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



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

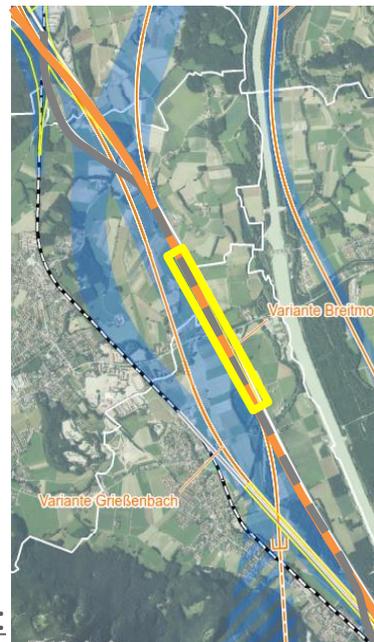
Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

Variante Taigscheid, Varianten Bundesautobahn

Nord, Variante Bad Feilnbach

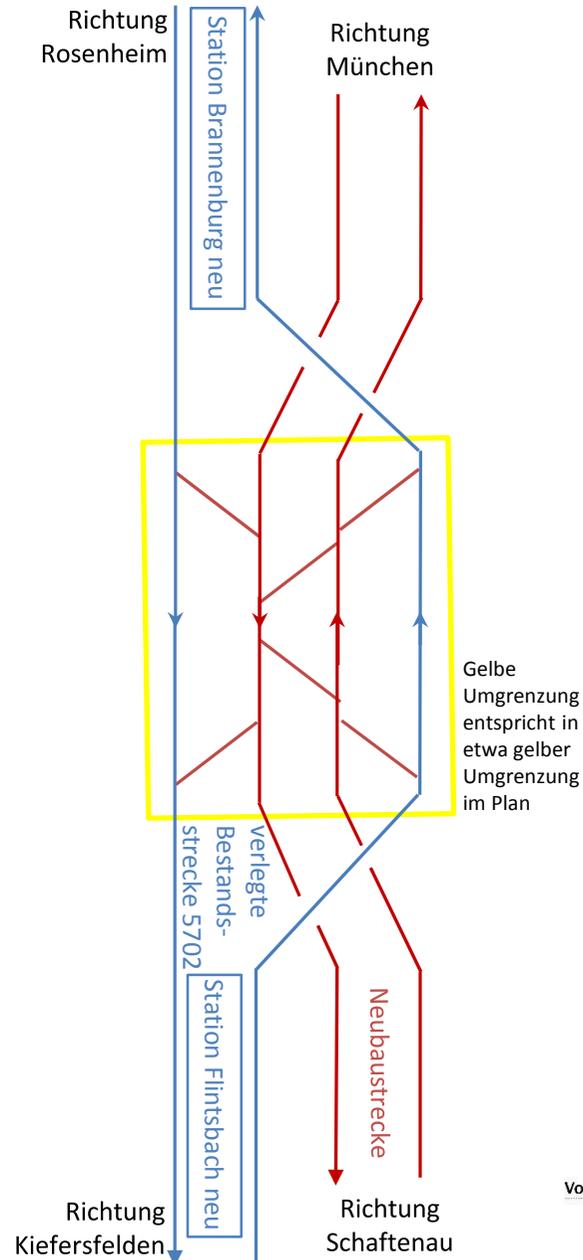


Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen

Richtung Schafftenau:

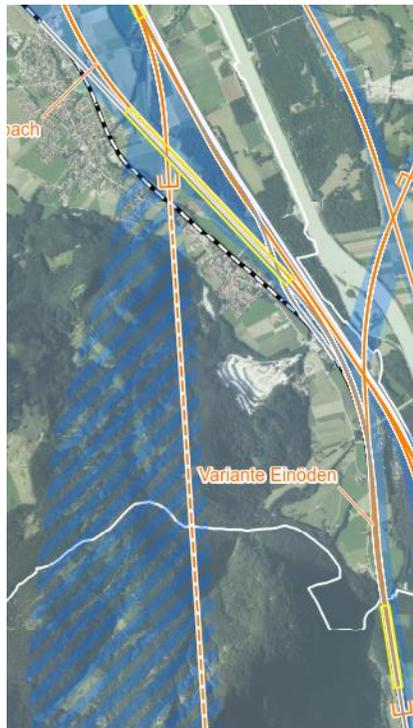
Variante Tunnel Nußberg, Variante Tunnel Jochstein, Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



Gelbe Umgrenzung entspricht in etwa gelber Umgrenzung im Plan

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

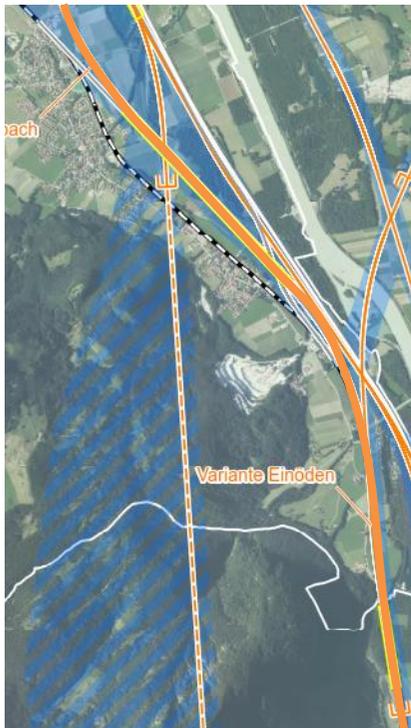


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

Zugehörige Grobtrasse Richtung München:
Variante Grießenbach



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

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

Richtung
München

Neubaustrecke
Richtung
Schaftenau

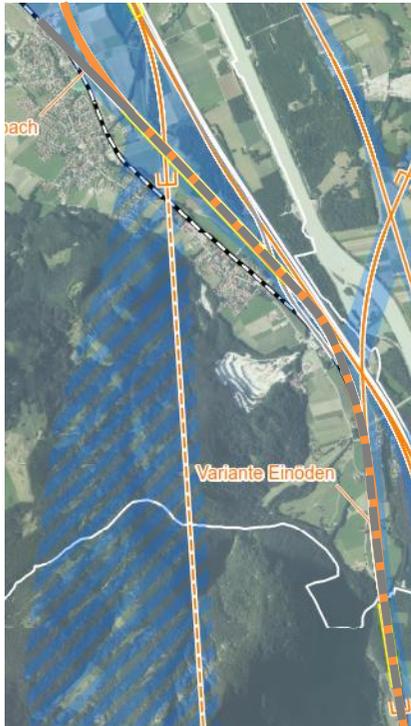
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach

Zugehörige Grobtrasse Richtung München:
Variante Griesenbach

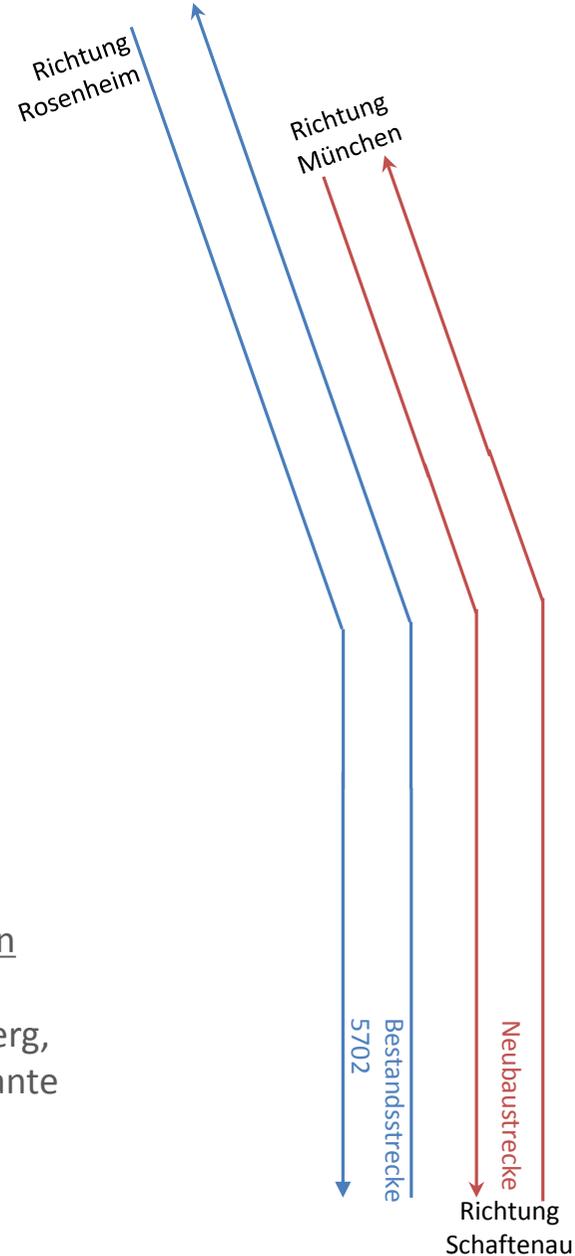


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen

Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußberg,
Variante Einöden, Variante
Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

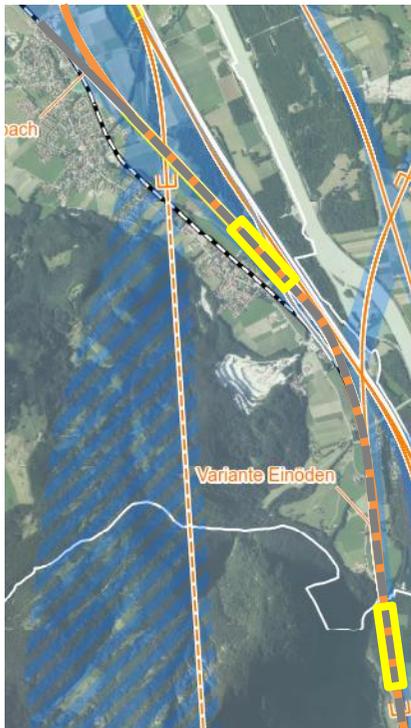
Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach

Zugehörige Grobtrasse Richtung München:

Variante Griesenbach

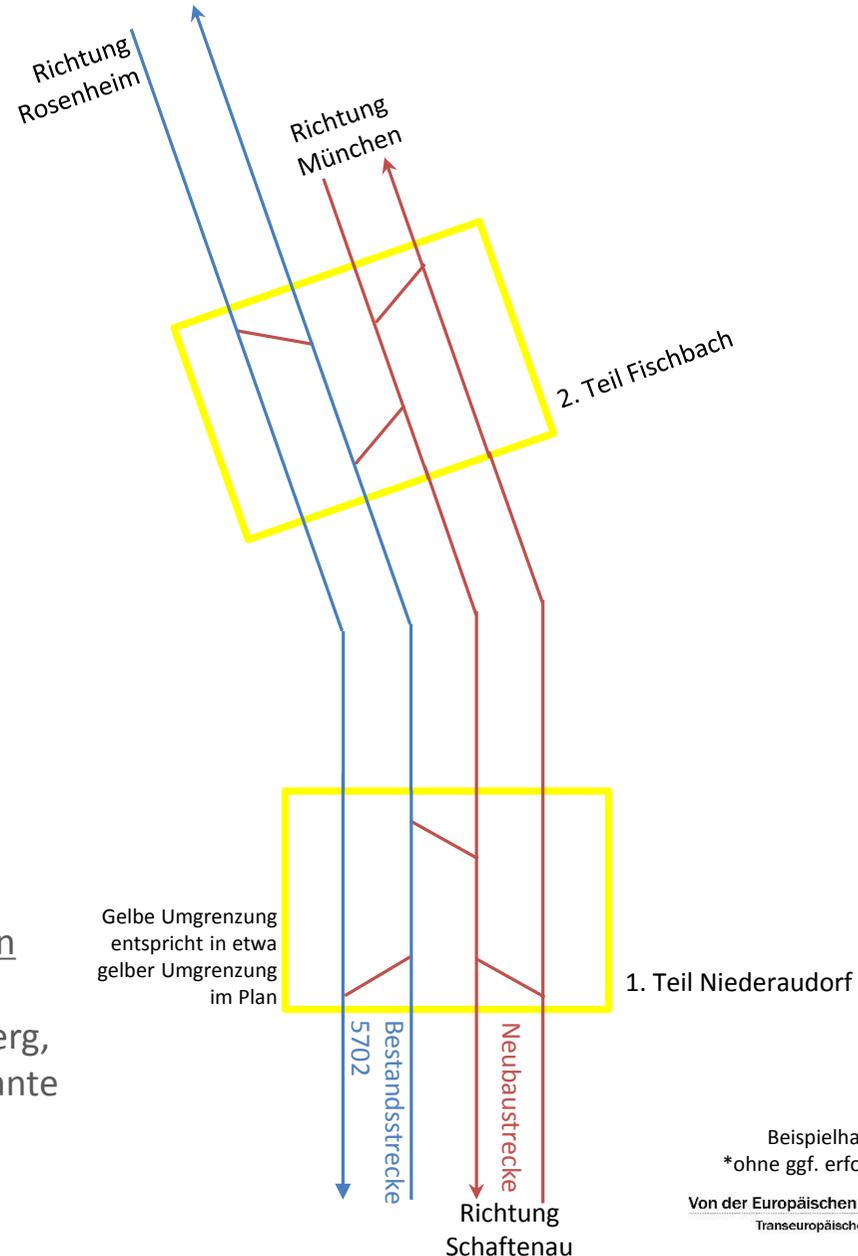


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen

Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußlberg,
Variante Einöden, Variante
Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

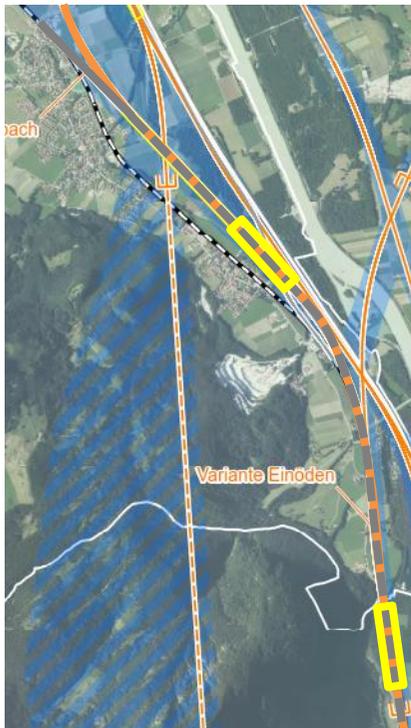
Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Zugehörige Grobtrasse Richtung München:

Variante Griesenbach

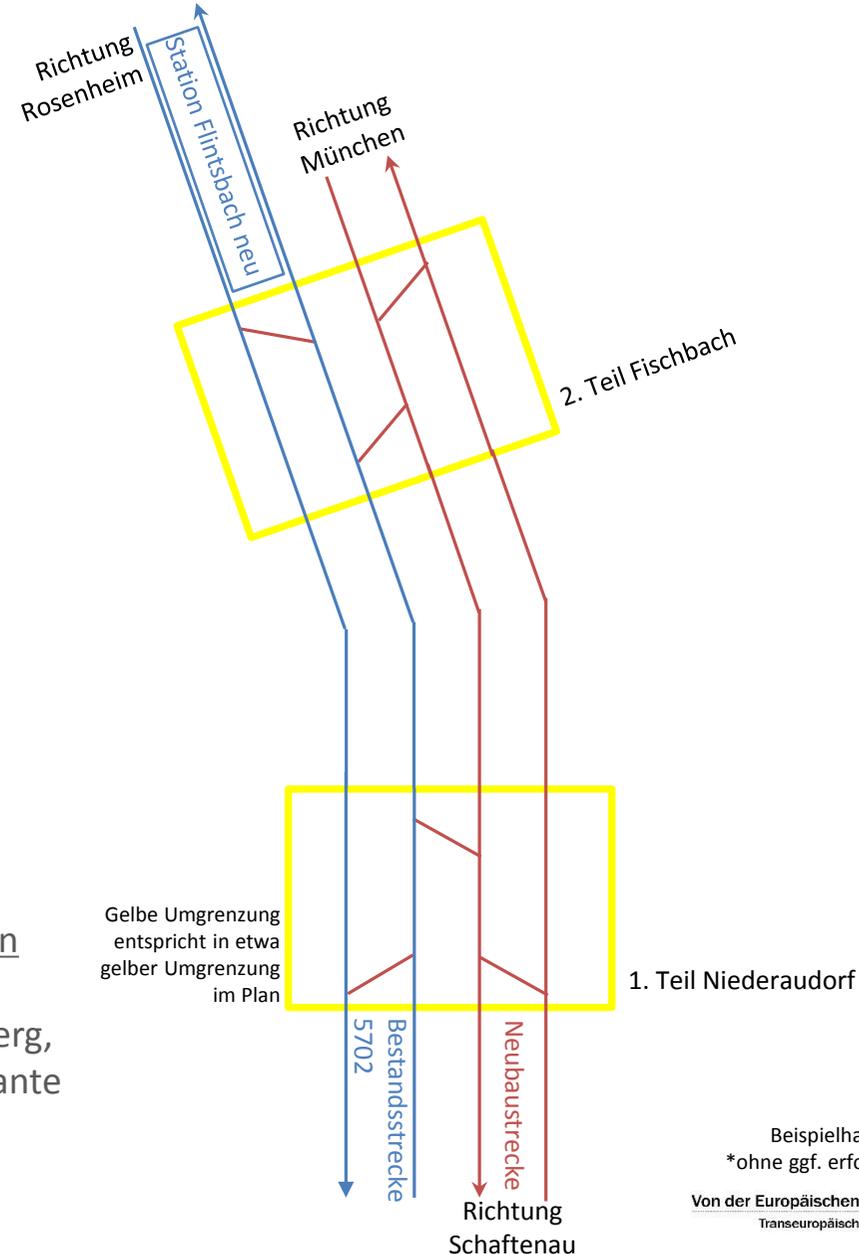


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen

Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußlberg,
Variante Einöden, Variante
Bundesautobahn Süd



Gelbe Umgrenzung
entspricht in etwa
gelber Umgrenzung
im Plan

1. Teil Niederaudorf

2. Teil Fischbach

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

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

Grobtrassen-Entwicklung

Erste weitere Vorschläge aus der Region

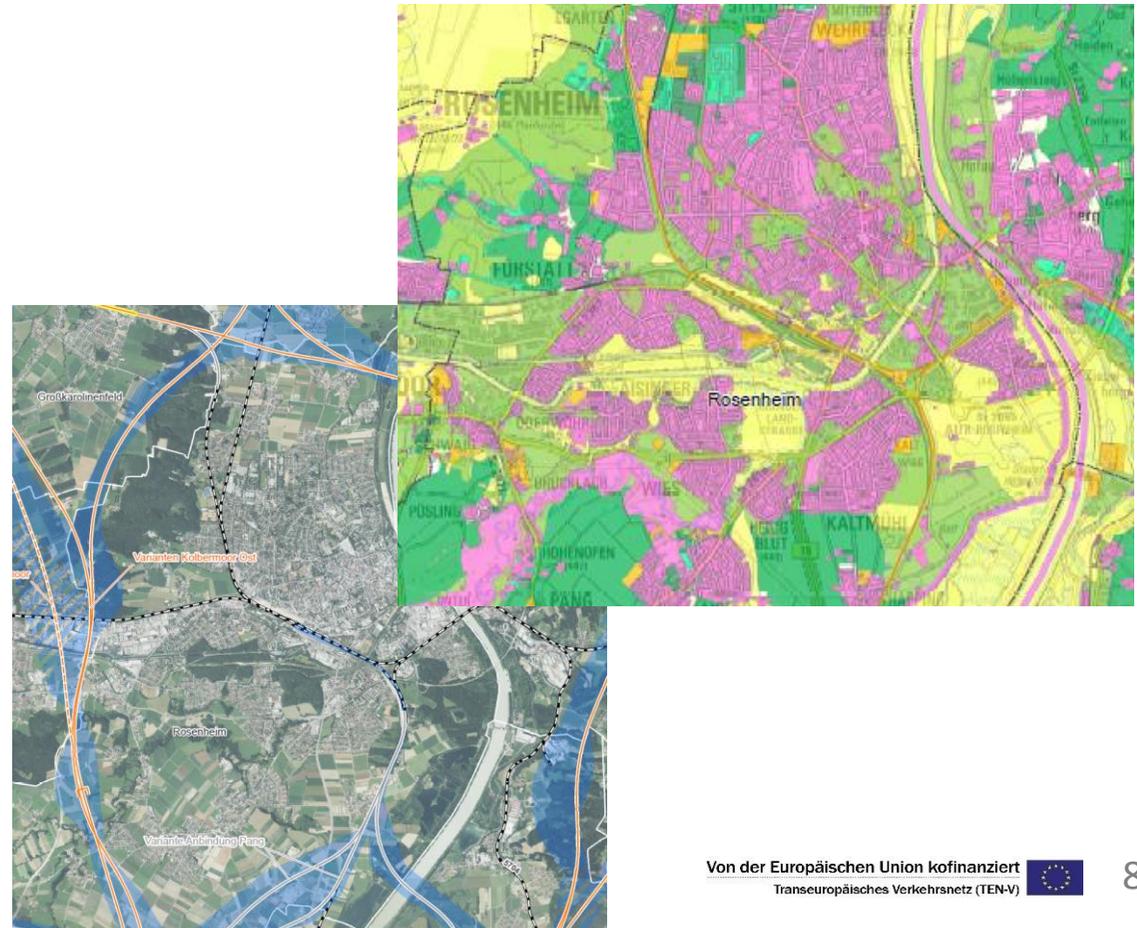
- ❖ **Aus Forenrunde GPR Nord 1:** Prüfung ob Verknüpfungsstelle Niederaudorf mit Autobahn gebündelt werden und damit eine vollständige Verknüpfungsstelle ermöglicht wird.
→ Prüfung durch Planungsteam
- ❖ **Aus Informationsterminen:**
Tunnelführung der Neubaustrecke unter der Inntalautobahn
→ Prüfung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



Grobtrassen-Entwicklung

Erste weitere Vorschläge aus der Region

- ❖ **Aus Informationstermin Kolbermor :**
Prüfung ob eine Durchfahrt Rosenheim ober- oder unterirdisch möglich ist. Raumwiderstände scheinen dafür geeignet.
→ Prüfung durch Planungsteam
- ❖ **Aus Informationsterminen:**
Trassenführung aufgeständert über der Inntalautobahn **oder** über Inn
→ Prüfung durch Planungsteam
- ❖ **Aus Informationsterminen:**
Trassenführung direkt neben dem Inn
→ Prüfung durch Planungsteam



Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

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

Ausblick

Diskussion der Grobtrassenentwürfe

- ❖ Nächster Forentermin: **24. September, vrstl. 19.00-21.00 Uhr**
- ❖ Inhalte des September-Forum:
 - Rückmeldungen der Forenmitglieder
 - Weitere, ergänzende Informationen zu den Grobtrassenentwürfen
 - Klärung weiterer offener Fragen
- ❖ Planung der Termine und Vorgehensweise bis Ende des Jahres:
 - Nächster Forentermine: 24. Sept. 2018
 - Weitere Forentermine: 22. Okt. 2018, 26. Nov. 2018, 21. Jan. 2019

Zur Info: Grundlagenkarten, Raumwiderstandskarten und Grobtrassenentwürfe sind aktuell auf

www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM