

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	19. Sitzung des Gemeindeforums Nord 2
Datum und Uhrzeit:	27.01.2019, 19:00-21:00 Uhr
Ort:	Sitzungssaal, Gemeinde Brannenburg
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Josef Steer (Brannenburg, Nord 1) Karl Leistner (Samerberg) Olaf Kalsperger (Raubling) Andreas Schober (Raubling) Klaus Artmann (Raubling) Brunhilde Rothdäuscher (Raubling) Stefan Landprecht (Raubling, Beobachter) Hans Nowak (Neubeuern) Christoph Schneider (Neubeuern) Klaus Spatzier (Neubeuern) Wilhelm Klopfer (Neubeuern) Georg Fritz (Neubeuern) Manuel Gotthalseder (DB Netz AG) Bernd Reiter (DB Netz AG) Sven Madlung (DB Netz AG) Dieter Müller (DB Netz AG) Matthias Neumaier (DB Netz AG) Peter Hofer (ÖBB Infra) Alexander Buchner (IPBN) Sabine Volgger (clavis) Christina Stieber (clavis)

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
 3. Rückblick und allgemeine Informationen
 4. Blick in die Planungswerkstatt
 5. Abschluss und Termine
-

1. Begrüßung

Die Moderation begrüßt Christoph Schneider, neuer Bürgermeister der Gemeinde Neubeuern (Nachfolger von Hans Nowak), die Mitglieder des Forums und Herrn Josef Steer zum 19. GF Nord 2. Sie erklärt, dass Herr Steer aufgrund eines Einladungsfehlers zum falschen Forum eingeladen und aus diesem Grund diesmal bei Nord 2 teilnehmen werde. Es gibt dazu keine Einwände der Forenmitglieder.

Die Projektleitung begrüßt ebenfalls und bedankt sich bei der Gemeinde Brannenburg für die Gastfreundschaft. Sie stellt neue Mitglieder des Projektteams vor: Zum einen Matthias Neumaier, Nachfolger von Torsten Gruber als Gesamtprojektleiter auf Seite der DB Netz AG. Dieter Müller wird in Zukunft in den Planungsräumen Grafing bis Trudering aktiv sein und ist heute als Gast hier. Ebenso Sven Madlung, der im Kommunikationsteam der DB Netz AG Bernd Reiter unterstützt.

Matthias Neumaier stellt sich vor. Für ihn sei es wichtig, nach den ersten bewegten Wochen und verschiedenen Gremienveranstaltungen, wie dem Lenkungskreis und dem Regionalen Projektbeirat, jetzt die Stimmung in den Gemeinden mitzunehmen. Er bringe einiges an Erfahrung aus anderen Großprojekten, wie der Elektrifizierung nach Lindau mit und freue sich auf die Zusammenarbeit.

Die Moderation stellt den Ablauf für die heutige Sitzung vor, Kern ist ein Blick in die Planungswerkstatt anhand zweier Beispiele.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 18. Sitzung

Zum Protokoll der 18. Sitzung gab es keine Rückmeldungen. Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

3. Rückblick und allgemeine Informationen

Siehe Folien 5-8 der beiliegenden Präsentation

Information Raumordnungsverfahren

Nach Vorstellung der Folien ergänzt die Projektleitung, dass sie auf eine baldige Rückmeldung der Raumordnungsbehörde hoffe. Abhängig von deren Inhalt, kann die DB Netz AG dann die Unterlagen nach Überarbeitung bei der Regierung von Oberbayern einreichen. Die Unterlagen werden nach aktuellem Kenntnisstand öffentlich ausgelegt. Die Randbedingungen des Verfahrens sind zur Nachlese online verfügbar. Bei Fragen steht die Projektleitung jederzeit zur Verfügung. Es wird bei Neuerungen über die Moderation einen Status-Bericht zum ROV geben.

Diskussion

Ich möchte wissen, wieviel Zeit der Prozess in Anspruch nehmen wird.

- Ab dem Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens durch die Regierung tritt offiziell eine Frist von sechs Monaten in Kraft.

Ein Forenmitglied folgert, dass der Prozess wahrscheinlich bis Weihnachten dauern werde.

- Die Projektleitung hofft, dass der Prozess innerhalb dieses Jahres abgeschlossen werde.

Wird das „echte“ Startdatum, wenn das Verfahren beginnt, von der Regierung kommuniziert?

- Ja. Es wird auch von DB-Seite darüber informiert werden.

Wie lange haben die Gemeinden nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens Zeit, um Stellung zu nehmen?

- Die Unterlagen werden öffentlich ausgelegt und sind für jedermann, nicht nur die Gemeinden, einsehbar. Die Regierung wird einen Fristenzeitraum benennen. In diesem Zeitraum kann jeder seine Stellungnahme einbringen. Nach Ablauf der Frist werden diese von der Regierung gesichtet und ggf. wird eine Stellungnahme beim Projektwerber eingeholt, daraus resultiert dann die landesplanerische Stellungnahme als Ergebnis des Verfahrens.

Ist es richtig, dass es auch nach dem Raumordnungsverfahren Möglichkeiten gibt, eine Stellungnahme abzugeben? Beim Raumordnungsverfahren handelt es sich nur um ein Prüfverfahren.

- Beim ROV handelt es sich um ein Behördenverfahren zur Prüfung der Raumverträglichkeit, bei der es nicht möglich ist, persönliche Betroffenheit zu erkennen. Persönliche Betroffenheiten sind dann Thema im späteren Planfeststellungsverfahren.

Die Forenmitglieder möchten wissen, ob beispielsweise Kirchen oder Kapellen schon jetzt in die Unterlagen mitaufgenommen wurden.

- Die Projektleitung antwortet, dass denkmalgeschützte Bauten schon jetzt von der DB-Planung berücksichtigt würden. Inwieweit diese im Sinne der Raumverträglichkeit bewertet werden, obliege aber der Regierung von Oberbayern.

Ergebnisse FORSA-Umfrage

Die Projektleitung erläutert anhand der Folie die Ergebnisse der zweiten FORSA-Umfrage. Ziel der Umfragen ist es, die Meinungsbilder und die Wahrnehmung der Bevölkerung abzufragen, um auch erfassen zu können, wie und was von der Kommunikation zum Projekt ankommt. Die Kritikpunkte zur ersten Umfrage bezüglich einiger Formulierungen wurden bei der aktuellen Befragung berücksichtigt. Es wurde konkret nach der Neubaustrecke gefragt, die mehr als die Hälfte der Befragten befürwortet. Die Projektleitung nimmt für sich mit, dass ihre Kommunikationsmaßnahmen wie die Website, die Infomärkte und Pressetermine Wirkung zeigen. Neben den Bahnen sind vor allem die Gemeinden und Bürgerinitiativen beliebte Informationsquellen. Sechs von zehn Befragten wünschen sich dennoch mehr Informationen. Diesen Wunsch nimmt die Projektleitung als weitere Aufgabe mit. Sie beschäftigt sich kontinuierlich mit ergänzenden Kommunikationsmaßnahmen. Die Ergebnisse der Umfrage sind auf der Website einsehbar.

Diskussion

Die Fragestellung bei der ersten Umfrage wurde recht suggestiv formuliert. Kann die Fragestellung in den Gremien diskutiert werden? Sind weitere Umfragen geplant?

- Aus Sicht der Projektleitung ist die Fragestellung keineswegs suggestiv formuliert. Die Anpassungsmöglichkeiten sind begrenzt, da die Fragen weitgehend gleichbleiben müssen, um eine Entwicklung ablesen und messbar machen zu können. Nach der ersten Umfrage wurde die Frage bereits in Bezug auf eine Neubautrasse konkretisiert. Weitere Umfragen sind grundsätzlich angedacht.

Bei einer Sitzung des Bauernverbandes vor zwei Wochen wurde die Umfrage kritisiert und ein Mitglied will nicht mehr am Regionalforum teilnehmen. Wie ist das ausgegangen?

- Die Projektleitung ist mit dem betreffenden Mitglied in Kontakt und es wird noch diese Woche ein Gesprächstermin stattfinden.

Ein Forenmitglied merkt an, dass es noch an Informationstiefe mangle. Viele Leute würden sich in den Zeitungen etc. informieren, können sich das Projekt aber nicht im Detail vorstellen.

- Aus Sicht der Projektleitung sind die Infomärkte ein gutes Medium für vertiefte Informationen. Im Jahr 2019 haben etwa 4.000 Menschen die Märkte besucht. Die Projektleitung fragt, ob es seitens der Mitglieder Vorschläge und Ideen gibt, wie man die Menschen in der Region noch besser informieren könnte?

Ich glaube, dass es dazu einen großen Artikel auf den ersten Seiten der Zeitungen bräuchte, in dem konkrete Fragen beantwortet werden (z.B. ist es realistisch, eine Strecke von 25 km zu untertunneln?). Die Information ist in jedem Fall sehr schwierig, da es sich um ein sehr komplexes Thema handelt.

- Die Projektleitung ergänzt, dass die Informationen planungsphasengerecht kommuniziert werden müssen. Oft sei es deshalb schwierig, zu informieren, da bestimmte Fragen aufgrund der Planungstiefe noch nicht konkret beantwortet werden können. Je lokaler die Planung werde, desto tiefer werde man über die Trassen diskutieren können.

Wann sind die nächsten Infomärkte geplant? Diese erscheinen mir als die beste Möglichkeit, um die Bürger zu informieren.

- Im Laufe des Jahres wird es sicher neue Informationen geben. Ob diese in Form von Infomärkten kommuniziert werden, steht noch nicht fest.

Neue Informationen zum Planungsstand werden aber notwendig sein.

- Bis zum Abschluss des Trassenauswahlverfahrens wird es keine grundsätzliche neuen Informationen geben. Ziel ist, gegen Ende des Jahres eine finale Trasse zu präsentieren. Der Blick in die Planungswerkstatt wird und dieses Jahr überwiegend begleiten. Das Raumordnungsverfahren läuft parallel zum Trassenauswahlverfahren – auch darüber werden wir laufend informieren..

Die Forenmitglieder hoffen, dass das Raumordnungsverfahren planmäßig abgeschlossen werden kann.

Die Moderation lädt dazu ein, Ideen zur besseren Information der Bevölkerung an die Projektleitung weiterzugeben.

Ergebnis Bestandsstreckenuntersuchung & Anmerkungen zum Ausbaukonzept Vieregg-Rössler

Die Projektleitung stellt die Folie vor und erklärt, dass der Link zu den Ergebnissen Mitte Dezember 2019 an die Forenteilnehmer verschickt wurde und die vollständigen Unterlagen zu beiden Themenbereichen auch seit Mitte Dezember auf der Website abrufbar sind. Die Ergebnisse zur Bestandsstreckenuntersuchung wurden im Wesentlichen bereits am 1. Juli 2019 vorgestellt und in der Forenrunde im September nochmals ergänzend erläutert (Thema Kapazitäten). Der Ausbau der Bestandstrecke ist aus Sicht der Bahnen keine Alternative zum Neubau eines 3. und 4. Gleises. Auch das Ausbaukonzept von Vieregg-Rössler kann in vielen Punkten nicht positiv bewertet werden. Insbesondere würde es über mehrere Jahre den Bahnverkehr in der Region erheblich beeinträchtigen, was auch auf den Nahverkehr große Auswirkungen hätte.

Die Forenmitglieder haben keine zusätzlichen Fragen zu den Ausführungen der Projektleitung.

4. Blick in die Planungswerkstatt

Siehe Folien 10-26 der beiliegenden Präsentation

Der Planer stellt ihr Vorgehen anhand der Folien vor und erläutert anhand von vier beispielhaft ausgewählten Bereichen die vertieften Planungsüberlegungen:

Diskussion zu Varianten Gelb/Oliv/Türkis: NBS überquert BAB A 8: Der Planer erklärt die wesentlichen Konfliktbereiche. Der wesentlichste Konfliktbereich liegt hier im Bereich der Autobahnquerung, da die Staatsstraße aktuell über die Autobahn geführt wird. Diese müsste bei einer Überquerung der NBS entsprechend unter die Autobahn verlegt werden.

Ein Forenmitglied überlegt, ob es nicht sinnvoller wäre, nicht alle Querungen (Querung der NBS mit der BAB und die Querung der Staatsstraße mit der BAB) an einer Stelle zu planen?

- Der Planer erklärt, dass es hier Konfliktpunkte sowohl in der Lage als auch in der Höhe gäbe. Zwischen den FFH-Gebieten nördlich und südlich der Autobahn liegt die bestehende Querung der Staatsstraße mit der Autobahn genau im „Flaschenhals“, was lagetechnisch für die Trassierung der NBS kaum Spielräume ermöglicht.

Diese Erklärung ist für das Mitglied nachvollziehbar.

Diskussion zu Varianten Gelb/Oliv/Türkis: NBS unterquert BAB A 8: Neben den erwähnten Konfliktpunkten der Überquerung müssen hier auch querende Gewässer berücksichtigt

werden. Im Süden würde die Tieflage schon recht früh beginnen. Im Norden steht noch nicht fest, ob die Tieflage vor der Mangfallquerung verlassen werden könne oder gar das gesamte Mangfalltal unterquert werden müsse.

Würde das gesamte Bauwerk dann auf insgesamt 5 km verlaufen?

- Diese Schätzung entspricht in etwa der geplanten Länge, vorausgesetzt, die Trassenführung muss nach Norden nicht noch weiter unterirdisch geführt werden.

Die Mitglieder möchten Auskünfte bzgl. der Kosten erhalten.

- Der Planer stellt in Aussicht, dass die Kosten zu den einzelnen Varianten im Zuge des Trassenauswahlverfahrens ermittelt werden. Ob diese finanzierbar sind, werde aber nicht bewertet.

Die Mitglieder gehen davon aus, dass es letztlich doch um den Preis gehen werde.

- Die Projektleitung erklärt, dass die fachliche Bewertung erst im Anschluss an die Planung durchgeführt werde.

Wird sowohl die Über- als auch die Unterquerung zu Ende geplant?

- Der Planer erklärt, dass in einem ersten Schritt die Machbarkeit geprüft wird, und erst bei der Bewertung bzw. Betrachtung der Konflikte unter Umständen eine Variante ausgeschlossen werden könnte. Im Idealfall erfolge das im Konsens mit den Forenmitgliedern.
- Die Projektleitung ergänzt, dass erst geprüft werden müsse, welche Varianten einen besseren bzw. schlechteren Einfluss auf die Umwelt haben. Alle Varianten müssten unter den gleichen Gesichtspunkten behandelt und Entscheidungen sachlich begründet werden.

Waren die vorgestellten Bereiche nur beispielhaft? Wie wird bei der Planung vorgegangen, gibt es einen Ausgangspunkt?

- Ja, die vorgestellten Bereiche sind beispielhaft für die Vorgehensweise der Planung.
- Bei der Planung wird derzeit versucht wesentliche Kreuzungspunkte, wie z.B. Flussquerungen oder Autobahnquerungen zu betrachten (Über- oder Unterquerung). Bei der Gradientenfindung wird auf die bekannten Zwangspunkte geachtet (z.B. Verknüpfungsstellen, maximal mögliche Längsneigungen, etc.). Zwischen wesentlichen Zwangs- und Konfliktpunkten gibt es weniger Einflüsse auf die Trassierung in Lage und Höhe.

Es werden also für alle eingezeichneten Trassen kritische Punkte untersucht?

- Ja, alle fünf Grobtrassen werden vertieft geplant.

In den Gemeindeforen sind wir nur für unser Gemeindegebiet zuständig. Werden wir im Laufe des Jahres nur Punkte bearbeiten, die unser Gemeindegebiet betreffen, oder auch die Trassenführung darüber hinaus? Ist das Sache des Regionalforums?

- Das Hauptaugenmerk wird auf dem jeweiligen Forengebiet liegen, aber man wird auch über andere Punkte berichten. In den Regionalforen wird es einen Überblick über den gesamten Bereich geben.

Diskussion zur Variante Violett: NBS überquert den Inn bei Fischbach: Die Überlegungen könnten wahrscheinlich auch auf die Variante Blau umgelegt werden, dies muss in weiterer Folge noch geprüft werden. Neben der Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB sind die Überquerung der Autobahn, des Inns und der Vogelinsel wichtige Konfliktpunkte.

Wie hoch ist die Strecke geplant?

- Die Gradienten werden so gelegt, dass bei der Querung mit der Autobahn die erforderliche lichte Höhe erreicht wird. Wie auf der Folie 22 der Präsentation ersichtlich ist, ergibt sich daraus zwischen Autobahn und Inn ein Höhenunterschied von ca. 13 Meter, bezogen auf die Schienenoberkante.

Lärmschutz wäre ein wichtiges Thema. Wie kann man sich das vorstellen? Gibt es dafür Beispiele?

- Wie der Lärmschutz ausgestaltet wird, weiß man erst nach den Lärmberechnungen. Ein Beispiel für eine Ausbildung befindet sich im Inntal zwischen Volders und Mils. Man könnte aber auch z.B. absorbierende Wände planen, je nach Erfordernis. Oder man bindet den Lärmschutz in die Tragkonstruktion mit ein. Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten.

Die Lärmentwicklung kommt von den Gleisen, ein Teil kommt aber vom Stromabnehmer (Emissionsentwicklung).

- Die Lärmentwicklung des Stromabnehmers ist bei Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h nicht maßgeblich. Erst über 230 km/h sind entsprechende Lärm-Phänomene beim Stromabnehmer bekannt.

Wäre es möglich, die Autobahn abzusenken, um die Höhe zu verringern?

- In Abhängigkeit von div. Randbedingungen wäre dies ggf. möglich, für eine solche Maßnahme fehlt aber derzeit noch eine sachliche Begründung.

Das heißt, in der Detailplanung könnte es noch zu Abweichungen kommen?

- Ja, das ist möglich.

Grün dargestellt befindet sich im Plan ein Damm. Muss hier zwingend ein Damm errichtet werden oder könnte beispielsweise auch ein Säulenbauwerk umgesetzt werden?

- Die genaue Ausgestaltung ist noch offen. Ob ein Damm möglich oder z.B. eine Brücke notwendig ist, wird im weiteren Verlauf der Planung überlegt. Die vorgesehene Brückenkonstruktion ist letztendlich erst bei der Einreichplanung klar, somit deutlich nach dem Trassenauswahlverfahren.

Welche Spannweite wäre bei einer Brücke realisierbar? Was wurde in Richtung Innsbruck schon umgesetzt?

- Das ist von der jeweiligen Konstruktion abhängig. Soweit sind wir mit der Planung noch nicht. Die meisten Brücken über den Inn haben aktuell zwei Stützen im Flussbett. Man muss jedenfalls auch den Untergrund mitbetrachten, der anders als in Tirol sein kann. Eine große Stützweite kann z.B. aufgrund der hohen Lasten zu Problemen in der Fundierung führen.

Ein Forenmitglied interessiert sich für den Trassenverlauf bis Schaftebau. Kann dieser eingesehen werden?

Der Trassenverlauf ist auf der ÖBB-Website veröffentlicht:
http://service.studiobaff.com/Pano/Oebb_SCRA/.

Diskussion zur Variante Violett: NBS unterquert den Inn bei Fischbach: Der Planer berichtet, dass die Konfliktpunkte bei der Unterquerung im Wesentlichen die gleichen seien wie bei der Überquerung. Die aktuelle Planung sei ein Versuch, mit so wenig Überdeckung wie möglich unter dem Inn durchzufahren, um die geländenahe Verknüpfungsstelle noch erreichen zu können. In diesem Bereich würden aber noch einige geologische Erkenntnisse fehlen, um mögliche Baumethoden festlegen zu können. Es sei möglich, dass sich die Höhenlage aufgrund dieser Erkenntnisse noch ändert. Auch die Ausbildung der Verknüpfungsstelle muss im Zuge der weiteren Planung noch näher betrachtet werden, da hier bestimmte Sicherheitsrichtlinien eingehalten werden müssen.

Ein Forenmitglied merkt an, dass die Streckenführung (Unter- oder Überführung) auch Einfluss auf den Eintritt in das Tunnelportal hat.

- Der Planer stimmt dem zu. Im Idealfall ist es möglich, direkt in den Tunnel zu gehen.

Wie weit sind die Planungen der Strecke, die von Neubeuern südlich verläuft?

- Hier gibt es ähnliche Überlegungen, eine Unter- und Überquerung der BAB A8 nördlich von Neubeuern wird geprüft. Zuerst wird an den „Hotspots“ gearbeitet. In Richtung Nußdorf ist die Planungstiefe aktuell noch geringer, da derzeit noch die Innquerung für die Variante Violett geprüft wird. Die Erkenntnisse daraus fließen in die Planung zur Variante Blau ein.

Durch das Raumordnungsverfahren wird es 2020 wohl keine großen Neuigkeiten geben. Alles außer den Fortschritten in der Planungswerkstatt ist nicht greifbar.

- Die Projektleitung stellt in Aussicht, bei entsprechenden Neuigkeiten außerhalb der Forenrunden darüber zu informieren.

Zum Thema Information für die Bevölkerung bringt ein Forenmitglied ein, ein Modell zu bauen und darin die Trassen mit einer Modelleisenbahn darzustellen.

- Die Projektleitung nimmt diese Anregung gerne mit. Ein weiteres Mittel, um das Projekt verständlicher zu transportieren sind Visualisierungen. Diese können aber erst bei größerer Planungstiefe erstellt werden.

5. Abschluss und Termine

Die Moderation zeigt die Termine für die nächste Forenrunde (Folie 29) und leitet zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein.

Einige Mitglieder betonen, dass der heutige Termin sehr interessant war und es jedes Mal konkreter wird. Der Einblick in die Planungswerkstatt wäre auch für die Infomärkte interessant. Ein Mitglied hätte gern mehr zu den Planungen gehört.

Zusammengestellt am 31.01.2020

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (clavis Kommunikationsberatung GmbH)

Anlagen:

- Präsentation GF Nord 2 vom 27.01.2020
- Anwesenheitsliste



19. GEMEINDEFORUM NORD 2

27. JANUAR 2020, BRANNENBURG

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 19. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- ❖ Rückblick und allgemeine Informationen
- ❖ Blick in die Planungswerkstatt
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 19. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- ❖ Rückblick und allgemeine Informationen
- ❖ Blick in die Planungswerkstatt
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 19. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- ❖ **Rückblick und allgemeine Informationen**
 - **Information Raumordnungsverfahren**
 - **Ergebnisse FORSA-Umfrage**
 - **Ergebnis Bestandsstreckenuntersuchung**
 - **Anmerkungen zum Ausbaukonzept Vieregg-Rössler**
- ❖ Blick in die Planungswerkstatt
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

Information Raumordnungsverfahren

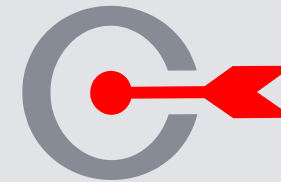
- ❖ Auf Einladung der DB Netz AG hat die Regierung von Oberbayern am 28. November in der Hochschule Rosenheim zum Raumordnungsverfahren informiert.
- ❖ Unterlagen zum Informationstermin sind auf der Projektwebsite abrufbar unter <https://www.brennernordzulauf.eu/regionalforum.html>.
- ❖ Aktueller Stand Raumordnungsverfahren: Unterlagen sind der Raumordnungsbehörde zur Prüfung auf Eignung für das Raumordnungsverfahren am 6. Dezember 2019 übergeben worden.

FORSA-Umfrage: Ergebnisse

Begleitende Erfassung der öffentlichen Wahrnehmung

▪ Ziele:

- Entwicklungen in der öffentlichen Meinung abbilden
- Identifikation der Kanäle, die Bürgerinnen und Bürger bevorzugt für Informationen nutzen



▪ Wichtige Erkenntnisse:

- Kommunikationsmaßnahmen zeigen Wirkung
- Gemeinden und Bürgerinitiativen sind beliebte Informationsquellen

▪ Alle **Ergebnisse** sind abrufbar unter:

www.brennernordzulauf.eu/files/mediathek/informationmaterial/presseinformationen/2019-11-13_PI_Forsa-Umfrage.pdf

58 % wünschen sich mehr Information

59 % sind für eine Neubaustrecke

87 % wünschen sich Veränderung des Güterverkehrs im Inntal

Ergebnis Bestandsstreckenuntersuchung

- ❖ Die Bestandsstreckenuntersuchung ist abgeschlossen.
- ❖ Die vollständigen Unterlagen sind seit 21. Dezember 2019 abrufbar unter <https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html>.
- ❖ Die Untersuchung hat ergeben, dass der Ausbau der Bestandsstrecke als Alternative zur Neubaustrecke nicht weiterfolgt wird, da er nicht zukunftsorientiert ist.

Anmerkungen DB zum Ausbaukonzept der Vieregg-Rössler GmbH

Das Ausbaukonzept stellt insgesamt keine Alternative dar

- Das Ausbaukonzept mit 29 km Neutrassierung entspricht einer **dreiviertel Neubaustrecke**.
- Ein **Engpass** durch über 20 km Zweigleisigkeit bleibt bestehen.
- Das Ausbaukonzept steht vielfach im **Widerspruch zu bestehendem Regelwerk** (u.a. Überhöhung, Sicherheit Tunnel) → Es wäre nicht genehmigungsfähig.
- Der Ausbau hätte **mehrjährige betriebliche Einschränkungen** zur Folge.

Brenner-Nordzulauf: Bahn weist Ausbaukonzept zur Bestandsstrecke im Inntal zurück +



Pressebericht im Oberbayerischen Volksblatt (OVV)

Ausführliche Unterlagen sind abrufbar unter www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html.

Gemeindeforum

Tagesordnung 19. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- ❖ Rückblick und allgemeine Informationen
- ❖ **Blick in die Planungswerkstatt**
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

Blick in die Planungswerkstatt

Prämissen für die folgenden Folien

Die Planung der Grobtrassen wird schrittweise vertieft und bildet die Grundlage für die Anwendung des Kriterienkatalogs zur Trassenauswahl.

- ❖ Die folgenden Folien zeigen Beispiele für erste **trassierungstechnische Überlegungen zum Höhenverlauf** der alternativen Neubaustrecken.
- ❖ Dabei sind unterschiedliche **Konfliktbereiche** zu beachten. Diese Konfliktbereiche werden in den Beispielen auszugsweise vorgestellt.
- ❖ **Weiteres Vorgehen:**
 - Suche nach Lösungen für die Konfliktbereiche.
 - Berücksichtigung der Lösung bzw. fortbestehender Konflikte bei der Bewertung der Trassenalternativen.
 - Falls ein schwerwiegender Konflikt nicht gelöst werden kann, wird die (Unter-)variante nicht weiterverfolgt.

Blick in die Planungswerkstatt

Vier beispielhafte Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS und zu beachtender Konfliktbereiche (Auswahl)

- ❖ Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**: NBS überquert BAB A8
- ❖ Varianten **Gelb/Oliv/Türkis** : NBS unterquert BAB A8

- ❖ Variante **Violett**: NBS überquert den Inn bei Fischbach
- ❖ Variante **Violett**: NBS unterquert den Inn bei Fischbach

Blick in die Planungswerkstatt Querung BAB A8 bei Wasserwiesen

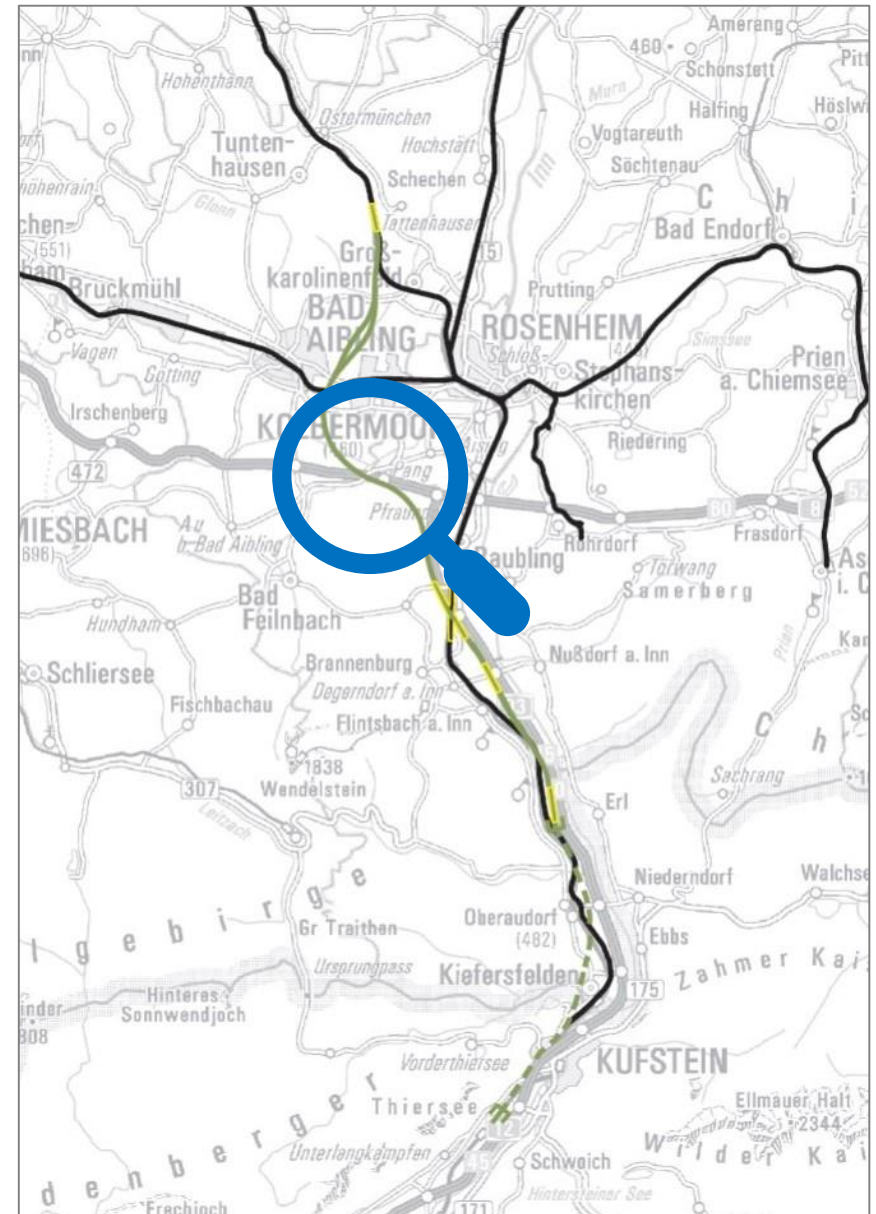
Zwei beispielhafte Überlegungen zum
Höhenverlauf der NBS und der zu beachtenden
Konfliktbereiche (Auswahl):

❖ Varianten **Gelb/Oliv/Türkis** :

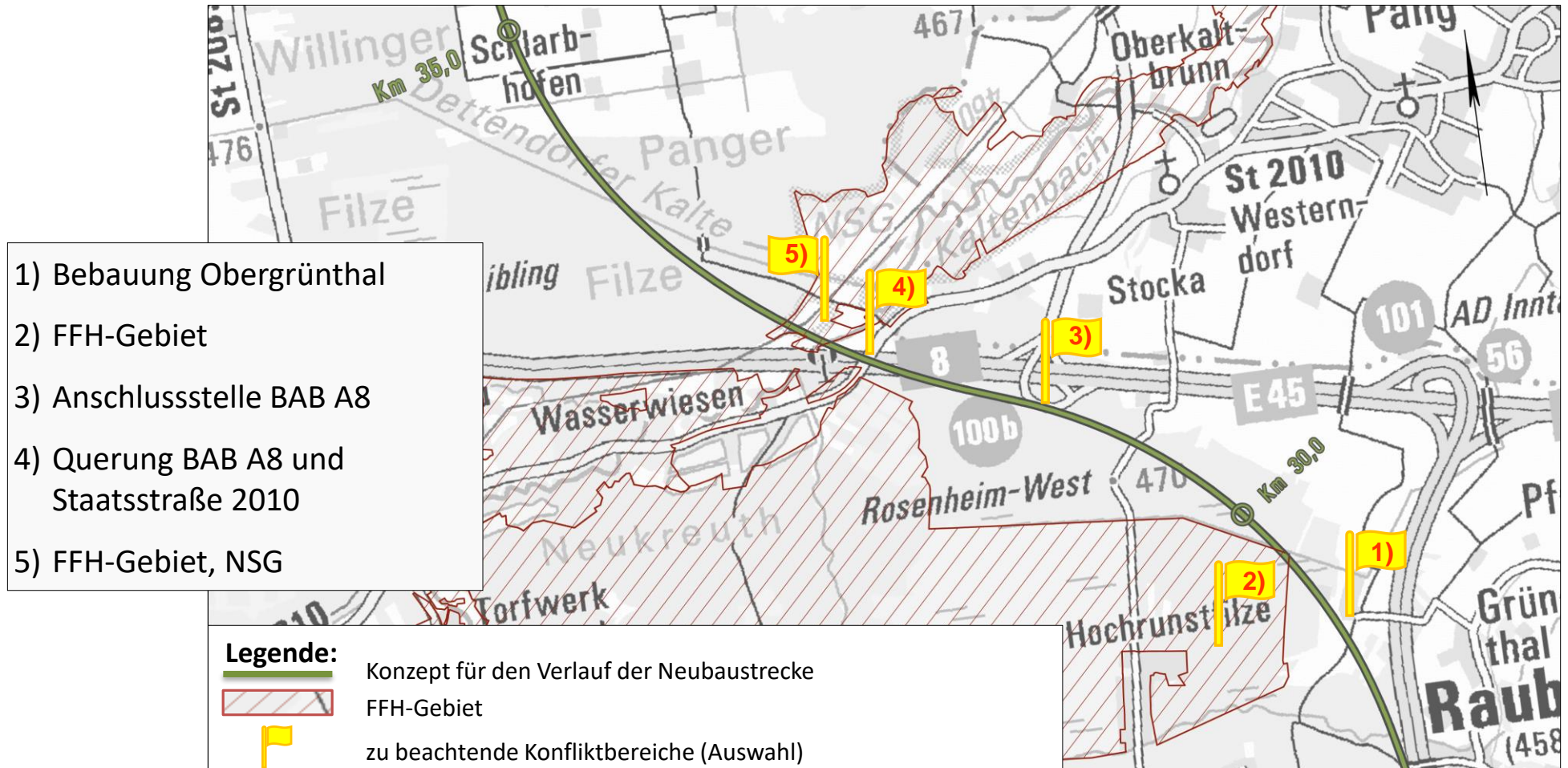
NBS überquert BAB A8

❖ Varianten **Gelb/Oliv/Türkis** :

NBS unterquert BAB A8

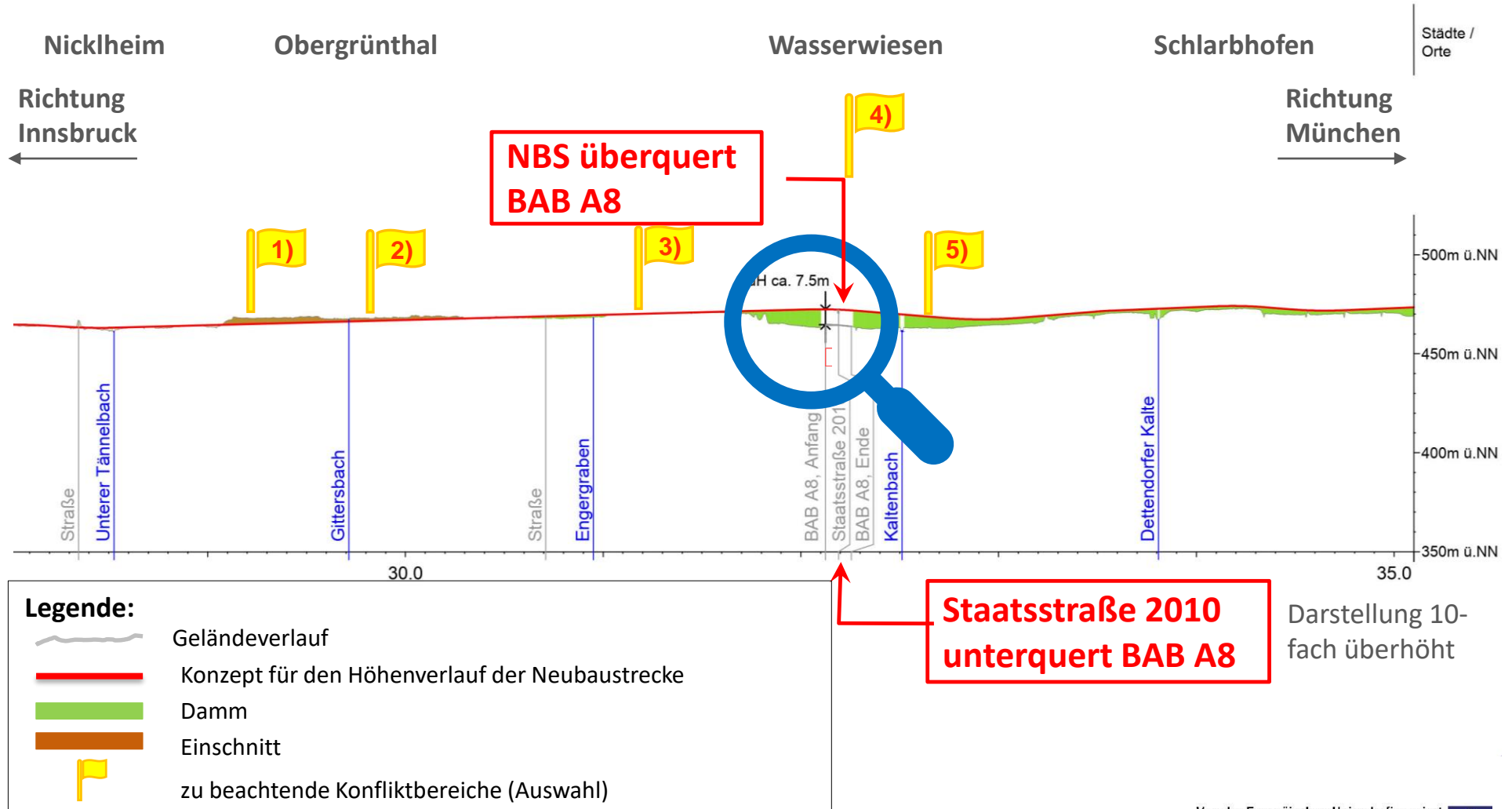


Werkstätten-Blick: NBS überquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**) Zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



Werkstätten-Blick: NBS überquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**)

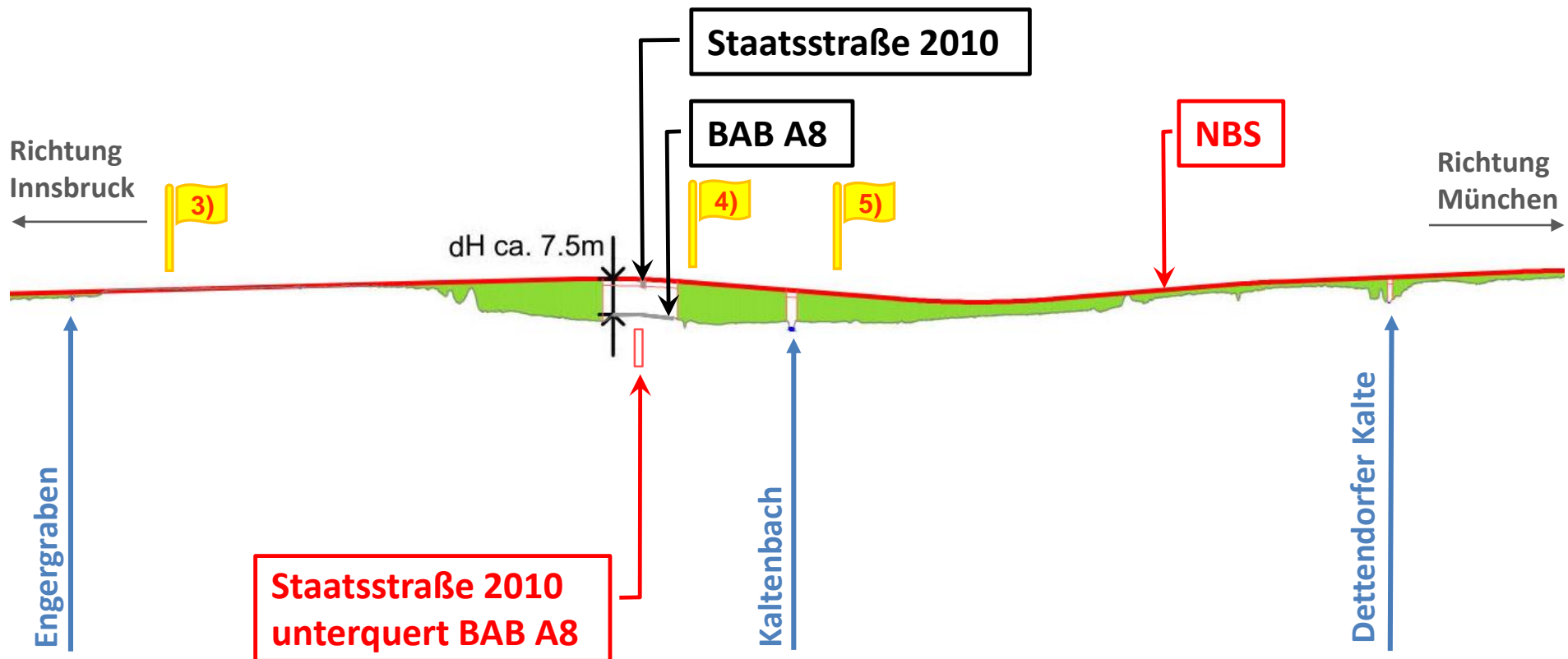
Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



Werkstätten-Blick: NBS überquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**)

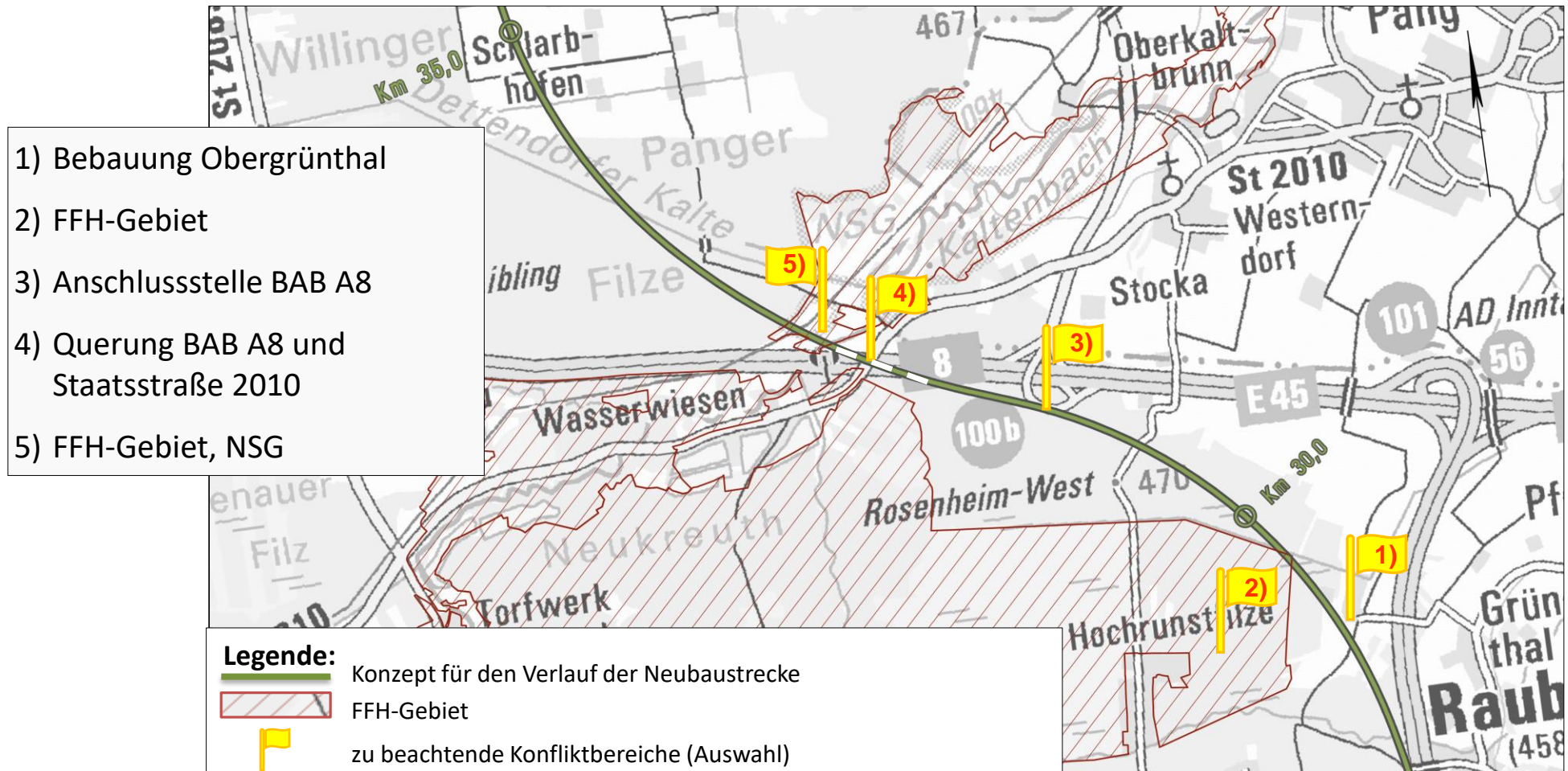
Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS

Kreuzungspunkt NBS mit BAB A8 und Staatsstraße 2010



Darstellung 10-fach überhöht

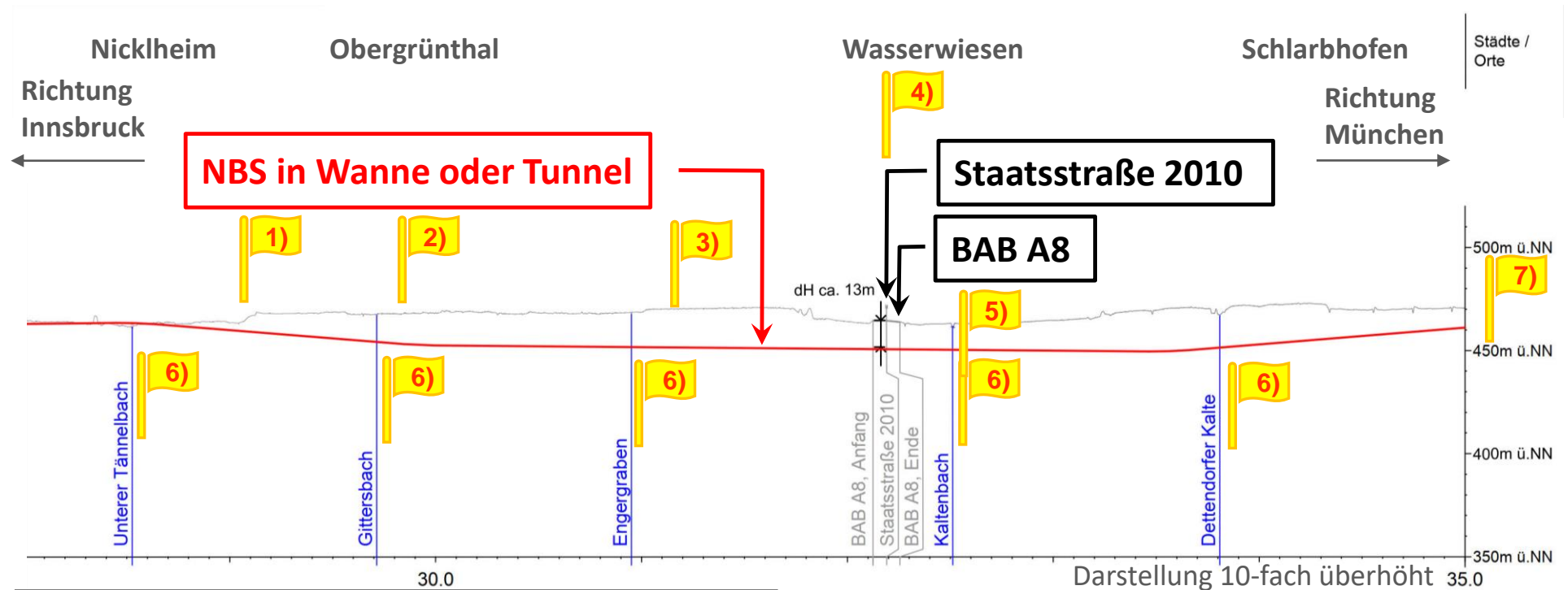
Werkstätten-Blick: NBS unterquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**) Zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



Werkstätten-Blick: NBS unterquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**)




Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS

Kreuzungspunkt NBS mit BAB A8 und Staatsstraße 2010



- 4) Querung BAB A8 und Staatsstraße 2010
- 6) Querende Gewässer
- 7) im weiteren Verlauf: Querung St 2078 & Mangfalltal

Legende:

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

Blick in die Planungswerkstatt

Querung BAB A8 bei Wasserwiesen (Varianten **Gelb**/**Oliv**/**Türkis**)

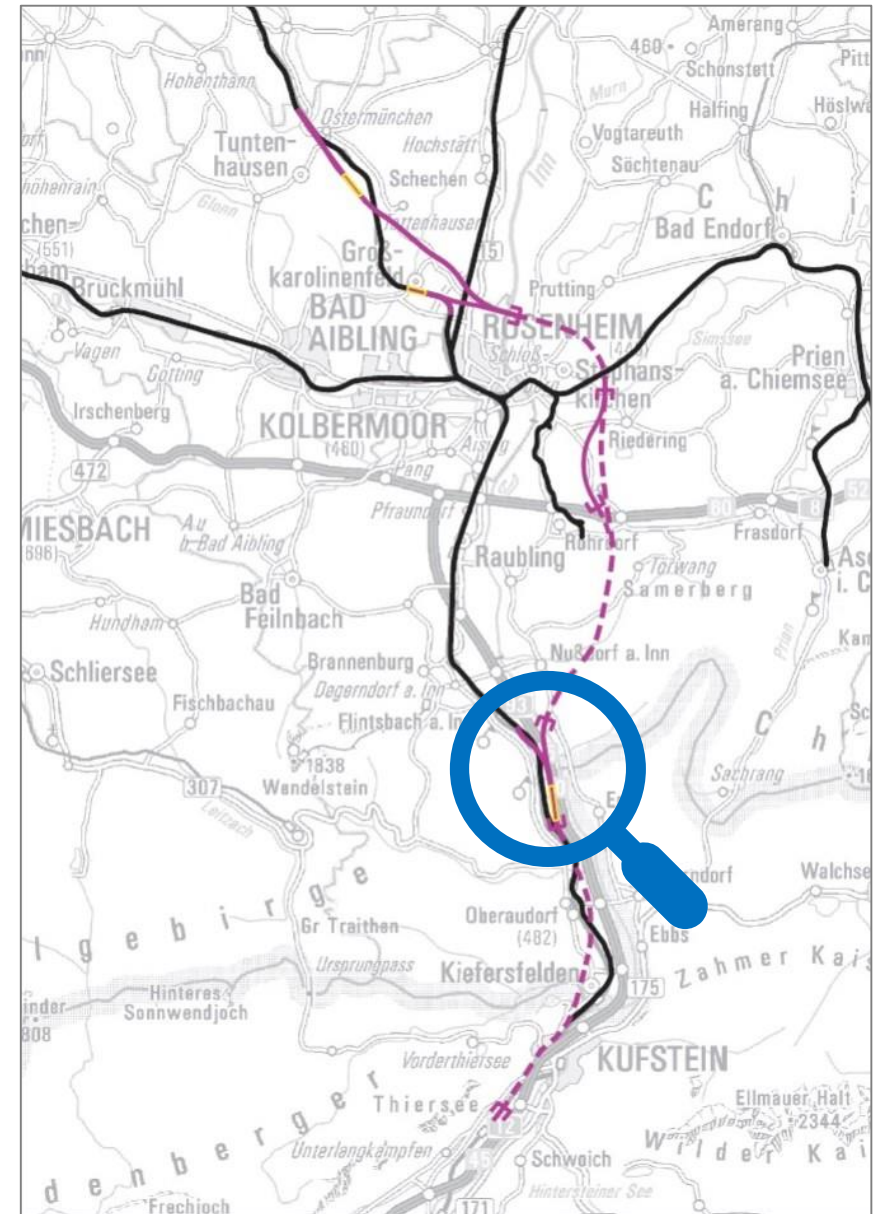
Lösungen müssen gefunden bzw. fortbestehende Konflikte bewertet werden u.a. für:

- ❖ Nähe zur Wohnbebauung: möglichst Abstand halten
- ❖ FFH-/Naturschutz-Gebiete:
 - Eingriffe möglichst vermeiden; umfahren, über- oder unterqueren
- ❖ Anschlussstelle Rosenheim-West: erhalten, möglichst umfahren
- ❖ Variante NBS überquert BAB A8: Tieferlegung Staatsstraße 2010, NBS-Brücke über A8
- ❖ Variante NBS unterquert BAB A8: Tunnel-/ Trogbauwerk für NBS,
 - Gewässerquerungen, Querung Staatsstraße 2078 und Mangfalltal im weiteren Verlauf

Blick in die Planungswerkstatt Innquerung bei Fischbach/Nußdorf

Zwei beispielhafte Überlegungen zum
Höhenverlauf der NBS und der zu beachtenden
Konfliktbereiche (Auswahl):



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



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

Überlegungen zur Linienführung der NBS

Legende:

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

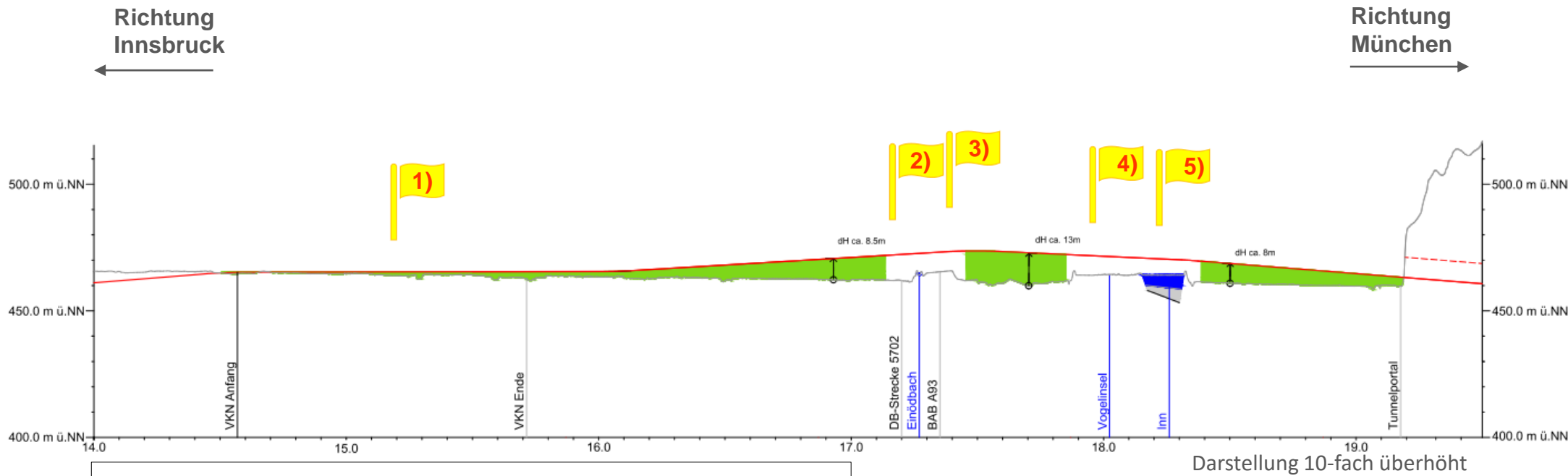


- 1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB
- 2) Umgelegte DB Strecke 5702
- 3) BAB A93
- 4) Vogelinsel
- 5) Fluss, Inn





1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB

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

Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS

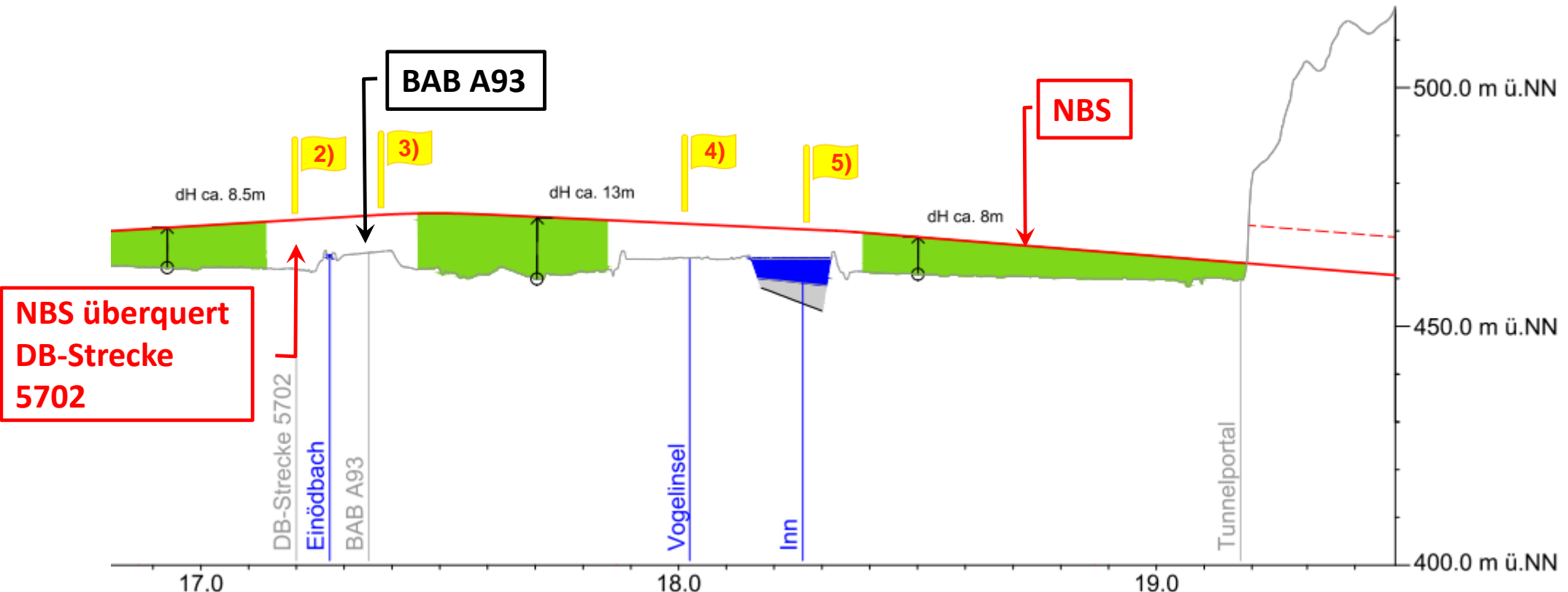


Legende:





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

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

Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



Legende:


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

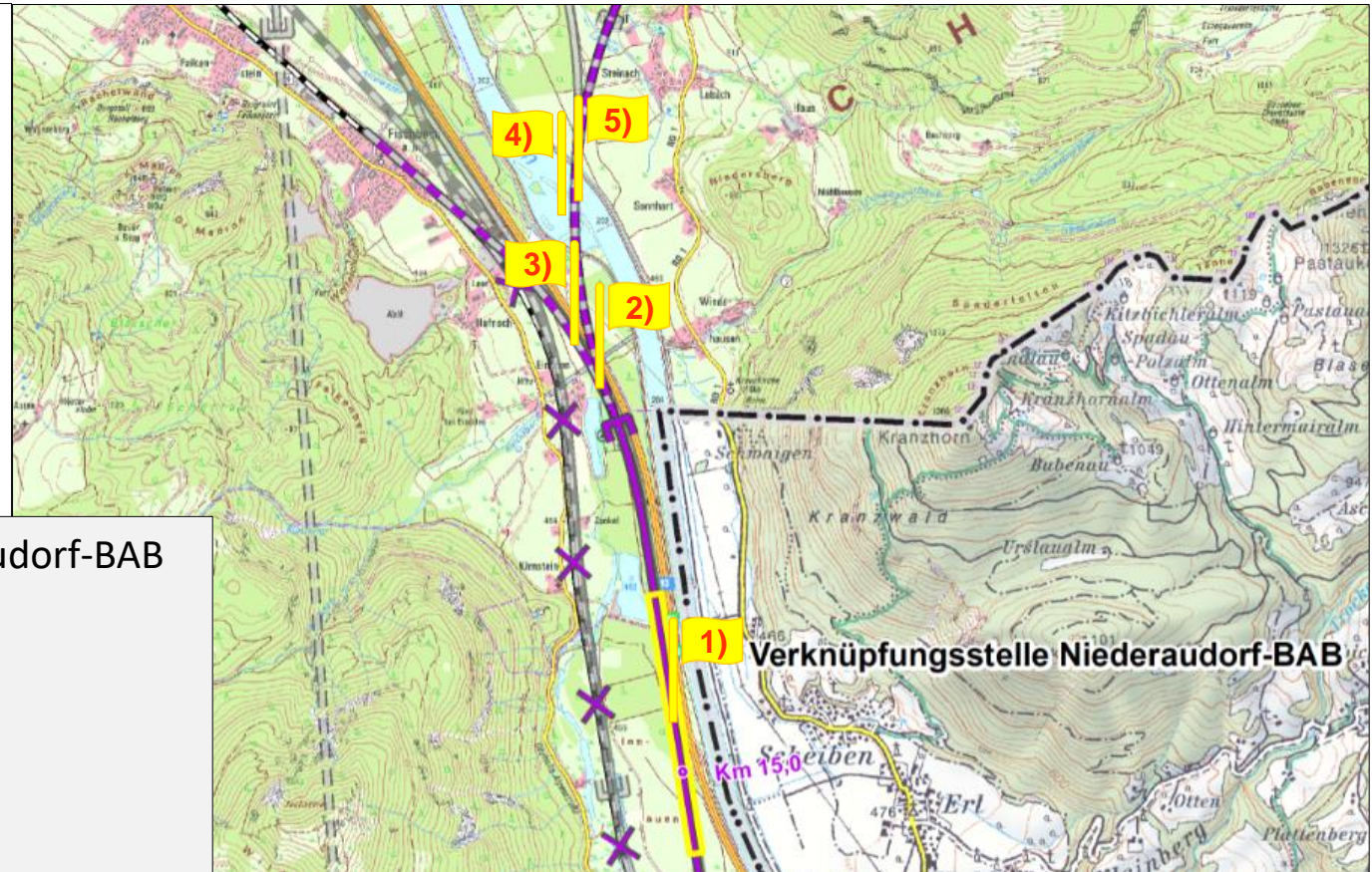
Darstellung 10-fach überhöht

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

Überlegungen zur Linienführung der NBS

Legende:

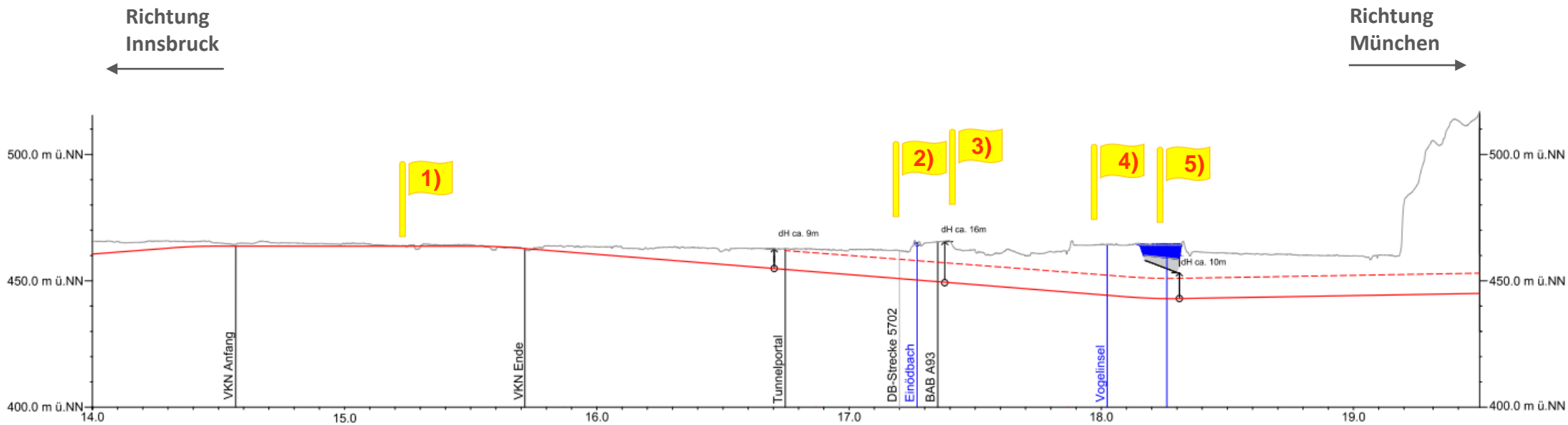
-  Konzept für den Lageverlauf der Neubaustrecke
-  zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



- 1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB
- 2) Umgelegte DB Strecke 5702
- 3) BAB A93
- 4) Vogelinsel
- 5) Fluss, Inn




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

Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS

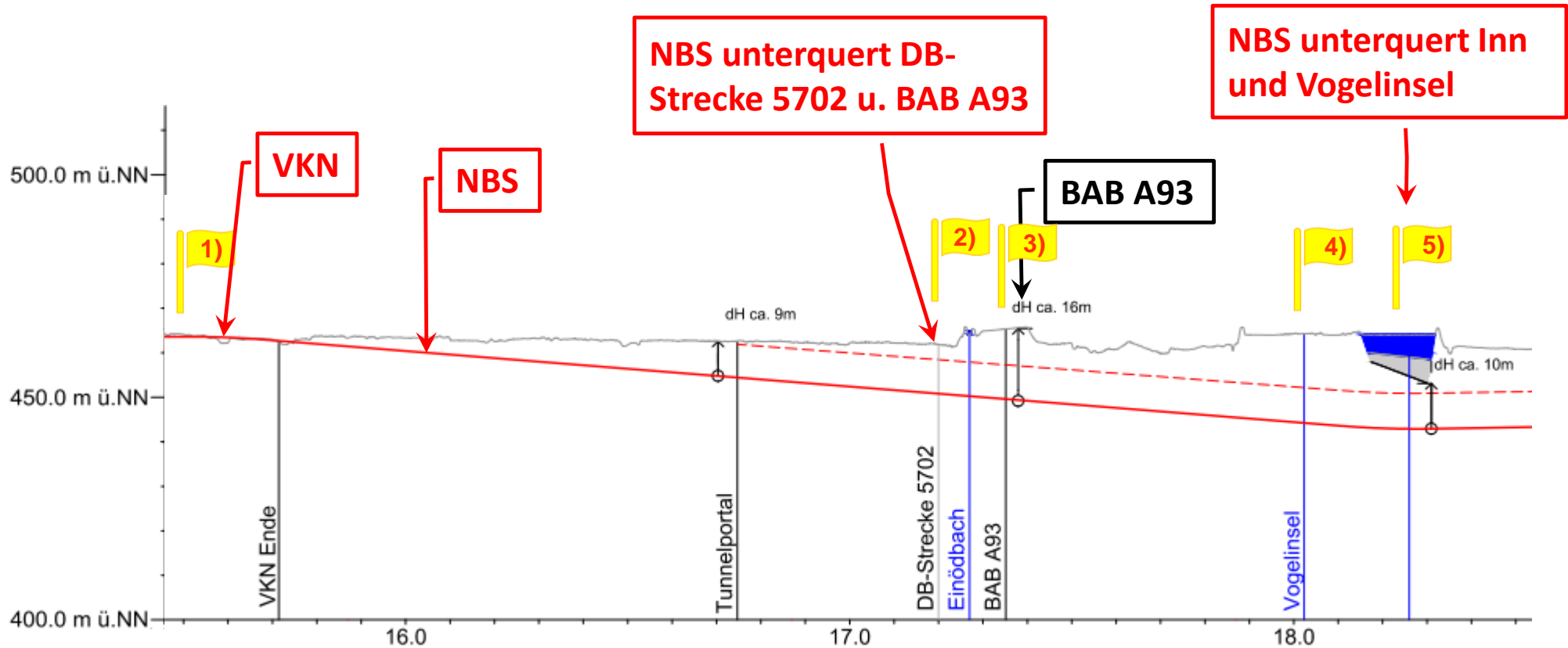


Darstellung 10-fach überhöht

Legende:

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

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



Legende:

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

Darstellung 10-fach überhöht

Blick in die Planungswerkstatt

Innquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Lösungen müssen gefunden bzw. fortbestehende Konflikte bewertet werden u.a. für:

- ❖ Verknüpfungsstelle: genaue Ausbildung in Lage und Höhe unter Berücksichtigung der erforderlichen Gradienten (insbesondere bei Innunterquerung)
- ❖ Unter-/ Überquerung der DB-Strecke 5702 (umgelegte Bestandsstrecke): Abhängigkeit von der Ausbildung der Verknüpfungsstelle und der Gradienten der NBS
- ❖ Unterquerung BAB A93 / Inn / Vogelinsel: Tiefenlage in Abhängigkeit der Baumethode und der Geologie

Gemeindeforum

Tagesordnung 19. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- ❖ Rückblick und allgemeine Informationen
- ❖ Blick in die Planungswerkstatt
- ❖ **Fragen und Diskussion**
- ❖ Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 19. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- ❖ Rückblick und allgemeine Informationen
- ❖ Blick in die Planungswerkstatt
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ **Abschluss und Termine**

Ausblick und Abschluss

Termine für Gemeindeforen

- 22. Juni 2020: 20. Gemeindeforum Nord 2
- 28. September 2020: 21. Gemeindeforum Nord 2
- 23. November 2020 : 22. Gemeindeforum Nord 2

Präsentation und Protokolle werden auf www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht.

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM