

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	20. Sitzung des Gemeindeforums Nord 2
Datum und Uhrzeit:	22.06.2019, 19:00-21:00 Uhr
Ort:	Wendelsteinhalle, Gemeinde Brannenburg
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Karl Leistner (Samerberg) Olaf Kalsperger (Raubling) Andreas Schober (Raubling) Klaus Artmann (Raubling) Alexandra Burgmaier (Raubling) Brunhilde Rothdauscher (Raubling) Stefan Landprecht (Raubling, Beobachter) Christoph Schneider (Neubeuern) Martin Schmid (Neubeuern) Klaus Spatzier (Neubeuern) Wilhelm Klopfer (Neubeuern) Georg Fritz (Neubeuern) Manuel Gotthalseder (DB Netz AG) Sven Madlung (DB Netz AG) Lisa Eberle (DB Netz AG) Peter Hofer (ÖBB Infra) Peter Kölbach (ÖBB Infra) Alexander Buchner (IPBN) Sabine Volgger (clavis) Carina Röder (clavis)

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Rückmeldungen zum Protokoll der 19. Sitzung
 3. Aktuelle Themen
 4. Blick in die Planungswerkstatt
 5. Abschluss und Termine
-



1. Begrüßung

Die Moderation begrüßt die Forenteilnehmer zur heutigen Sitzung. Die Projektleitung begrüßt ebenfalls und bedankt sich bei der Gemeinde Brannenburg für die Gastfreundschaft in der Wendelsteinhalle. Die Moderation stellt den Ablauf für die heutige Sitzung vor.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 19. Sitzung

Zum Protokoll der 19. Sitzung gab es keine schriftlichen Rückmeldungen. Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

3. Aktuelle Themen

Siehe Folien 5-9 der beiliegenden Präsentation

Personelle Veränderungen

Peter Kölbach stellt sich als neuer Gesamtprojektleiter der ÖBB Infra vor. Seit 1.5.2020 hat Peter Kölbach die Gesamtprojektleitung zum Brenner-Nordzulauf von Arnold Fink übernommen. Er freut sich auf die zukünftige Zusammenarbeit.

Lisa Eberle ist seit Anfang März als Projektingenieurin bei der DB Netz tätig. Sie begleitet die Gemeindeforen, um die Öffentlichkeitsbeteiligung kennenzulernen.

Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering

Nach Vorstellung der Folien berichtet die Projektleitung vom Start des Dialoges im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering. Aktuell laufen die Vorbereitungen für die konstituierenden Sitzungen, Ende Juli wird die erste Runde der Dialogforen stattfinden. Ab der Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim bis zum Bahnhof Grafing ist eine Neubaustrecke (NBS) geplant. Ein Trassenauswahlverfahren wird diesen Planungsraum begleiten. Im Bereich Grafing bis München-Trudering wird auf der bestehenden Strecke eine Blockverdichtung geplant. Dieter Müller nimmt für beide Abschnitte die Projektleiterfunktion bei der DB Netz AG wahr. Für die Begleitung des Dialog- und Planungsprozesses wurde bereits ein Moderations- und ein Expertenteam beauftragt. Zu den Planungsleistungen dieser Abschnitte laufen aktuell mehrere Vergabeprozesse. Die Planungen werden im Herbst starten. Die Projektleitung wird im Gemeinsamen Planungsraum (GPR) künftig über die weiteren Entwicklungen in diesen Abschnitten berichten.

Raumordnungsverfahren

Das Raumordnungsverfahren (ROV) wurde von der Regierung von Oberbayern (ROB) formal am 29.5.2020 eingeleitet. Die Unterlagen sind öffentlich auf der Regierungshomepage einsehbar. Die Gemeinden haben auch Papierfassungen mit der Bitte um Auslegung erhalten. Im Einleitungsschreiben fordert die ROB dazu auf, Stellungnahmen bis spätestens 24. Juli

einzubringen. Dies können sowohl Gemeinden, als auch private und Träger öffentlicher Belange tun. Als Ergebnis des ROV gibt es eine landesplanerische Stellungnahme der ROB. Da seitens des Gesetzgebers ein halbes Jahr vorgesehen ist, wird die landesplanerische Stellungnahme gegen Ende des Jahres erwartet. Die eingereichten Unterlagen des ROV basieren auf dem Planungsstand Juli 2019. Das entspricht einem Planungsmaßstab von 1:25.000. Grundsätzlich wäre es auch möglich ein ROV mit einem größeren Planungsmaßstab von 1:100.000 durchzuführen. Viele Inhalte des ROV sind schon in den Dokumenten der Reduzierten Grobtrassen (WebGIS) abgebildet, bilanziert und bewertet. Bereits vorhandene abschnittsbezogene Aussagen wurden zusammengeführt und ergänzt, da in den Raumordnungsunterlagen immer ganze Trassen dargestellt werden.

Diskussion

Endet das Projekt Brenner-Nordzulauf in München-Trudering?

- Die Projektleitung bestätigt dies.

Was ist das Ergebnis der Stellungnahme der Regierung? Wird lediglich eine Bewertung vorgenommen oder werden die Trassen auch zueinander ins Verhältnis gesetzt?

- Die Projektleitung betont, dass die ROB keine Wertung oder Reihung der Trassen vornimmt. Jede Trasse wird mit den jeweiligen Untervarianten für sich geprüft. Anschließend wird die ROB Maßgaben und Hinweise geben, welche bei der weiteren Planung zu berücksichtigen sind.

Ein Fazit der ROB wird es demnach nicht geben?

- Die Projektleitung verneint. Jede Trasse werde einzeln geprüft - es wird im ROV keine „Vorzugstrasse“ ermittelt.

Ist eine Trasse mit mehr Maßgaben und Hinweise als schlechter anzusehen?

- Die Projektleitung antwortet, dass dies nicht automatisch so gesehen werden kann. Es kommt auf den Inhalt der Maßgaben an.

Es gibt eine weitere Alternatioplanung seitens der Interessensgemeinschaft 2040. Die Interessensgemeinschaft zielt auf eine vernünftige Planung für das Inntal ab. Es gehe um eine Verbesserung der Planung bzw. Trassenführung mit dem großen Ziel, die Verknüpfungsstelle in den Berg rein zu versetzen. Planerisch sei das Vorhaben durch einen ehemaligen Prüfingenieur der Bahn geprüft und bestätigt worden. Wie stehen Sie als Vertreter der Bahn dazu?

- Die Projektleitung antwortet, dass es theoretisch die Möglichkeit gibt, dass jemand dieses Anliegen bei der ROB einbringt. Sollte dieses Anliegen in Folge an die DB herangetragen werden, wird die Bahn sich selbstverständlich damit befassen.

Die Moderation merkt an, dass es seitens der Bahn bisher immer die Aussage gab, dass die Verlagerung der Verknüpfungsstelle in den Berg hinein, nicht machbar ist.

- Die Projektleitung antwortet, mit diesem Anliegen der Bürgerinitiative grob vertraut zu sein. Seitens der BI wurde angekündigt, dass dieser Vorschlag im Zuge des ROV

eingbracht wird. Sobald der Vorschlag bei der Regierung von Oberbayern eingebracht ist, wird sich auch die Bahn näher damit befassen.

Ein Forenmitglied gibt zu bedenken, dass der Auftraggeber mit einem Planungsteam zusammenarbeitet, welches laut den Aussagen von Vertretern der Interessensgemeinschaft 2040 im Tunnelbau nicht renommiert ist.

- Der Planer widerspricht dieser Behauptung vehement und gibt an, dass die Tunnelplanung zu den Kernkompetenzen des Planungsbüros zähle.

4. Blick in die Planungswerkstatt

Siehe Folien 10-56 der beiliegenden Präsentation

Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region

Der Planer fasst zusammen, dass insgesamt noch 15 Trassenvorschläge aus der Region offen sind. Einige davon sind bereits in die Grobtrassenplanung mitaufgenommen worden, vier Vorschläge haben aktuell Einfluss auf die Planung. Als Beispiel kann die Innunterquerung bei Langenpfunzen genannt werden. Zwei weitere Vorschläge betreffen die Trassenführung östlich der Autobahn und ein Vorschlag betrifft den Norden im Bereich der Verknüpfungsstelle Riederbach. Andere Vorschläge können zum Teil erst in nachfolgenden Planungsphasen einfließen.

Für die Variante Oliv wurde die Untervariante „Oliv östlich der Autobahn“ im Raumordnungsverfahren eingebracht. Das vor allem deshalb, weil die Autobahn A 93 ein markantes und raumbedeutsames Element für den Bereich der Variante Oliv ist und daher die beiden Betrachtungen westlich und östlich der Autobahn getrennt im ROV beurteilt und betrachtet werden sollen. Prinzipiell deckt die Grobtrasse Oliv aufgrund der möglichen Schwankungsbreite der Grobtrassen auch diese Untervariante ab. Bei einem westlichen Verlauf der Variante Oliv sind die Verknüpfungsstellen Breitmoos, Reischenhart und Niederaudorf-BAB möglich. Der östliche Verlauf verlangt nach der Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB.

Diskussion

Hierbei wird jedoch noch nicht berücksichtigt, ob ein Haus im Weg steht? Neben zwei Wohnhäusern an der Stelle der Autobahn ist zudem ein Gebäude im Gewerbegebiet betroffen. Würden diese dem Brenner-Nordzulauf zum Opfer fallen?

- Der Planer gibt zu bedenken, dass es in diesem Maßstab sehr schwierig ist, bereits Rückschlüsse auf einzelne Gebäude zu ziehen. Im Trassenauswahlverfahren wird die mögliche Betroffenheit von Bebauungen berücksichtigt.

Wie groß muss der Abstand der Trasse zur Autobahn sein und gab es diesbezüglich schon Absprachen mit der Autobahndirektion?

- Die Projektleitung antwortet, dass der gesetzliche Mindestabstand vierzig Meter sind. In Absprache mit der Autobahndirektion kann dieser Abstand begründet unterschritten werden. Die Bahn ist mit der Autobahndirektion diesbezüglich in Abstimmung. Auch seitens der Bahn wird das Ziel verfolgt, die Gleise so gut wie möglich mit der Autobahn zu bündeln.

Spielt die Freihaltung der dritten Fahrspur bei der Inntalautobahn eine Rolle bei der Einhaltung der gesetzlichen 40 Meter Abstand zwischen Trasse und Autobahn?

- Den Bahnen ist kein Projekt zum Ausbau der Inntalautobahn bekannt. Die Projektleitung weist darauf hin, dass jede Gemeinde bzw. Partei im Verfahren ihre Einwände einbringen kann, aber erst spätere Genehmigungsverfahren über das Projekt entscheiden.

Die Moderation informiert über eine Diskussion aus dem Gemeindeforum Nord 1. Sowohl die Bahn als auch Herr Dettendorfer planen kein Terminal im Inntal. Informationen, die dazu kolportiert werden, seien falsch.

Blick auf ausgewählte Beispiele

Der Planer stellt sein Vorgehen vor und erläutert anhand von vier beispielhaft ausgewählten Bereichen die vertieften Planungsüberlegungen systematisch. Zum Teil knüpfen diese an die Präsentation der letzten Forenrunde an.

Diskussion zu Varianten Gelb/Oliv/Türkis: NBS unterquert BAB A8

Der Planer erklärt die wesentlichen Konfliktbereiche. Diese liegen hier im Bereich der Unterquerung der Autobahn und der Staatsstraße mit einem sehr hohem Realisierungsrisiko für die Errichtung eines Trog- bzw. Tunnelbauwerkes. Um einzelne Gewässer kreuzen zu können, müsste man in Tieflage bleiben und dann in Richtung Norden fortführen. Die Mangfalltalquerung müsste sehr steil nach oben ansteigen, um eine Querung des Mangfalltals zu ermöglichen. Die Staatsstraße müsste dabei in Tieflage gebracht werden. Die bauliche Umsetzung im Seeton, sowie verkehrliche und betriebliche Einschränkungen des Bahnverkehrs bei der Querung Mangfalltal unterliegen einem sehr hohen Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko.

Aus diesen Gründen drängt sich die Variante Unterquerung BAB A8 bei Wasserwiesen als alternative Lösungsmöglichkeit nicht auf und wird daher nicht weiterverfolgt. Die Variante der Überquerung BAB A8 ist deutlich konfliktärmer und wird daher weiterverfolgt.

Ein Forenmitglied fragt, ob bei der Weiterverfolgung der Überquerung eine Trasse im zweiten Stock angedacht ist, also in etwa 8 Meter Höhe? Muss die Staatsstraße überquert werden?

- Der Planer antwortet, dass in dem Fall der Überquerung, die Staatsstraße die BAB unterquert. Die Staatsstraße müsste dafür angepasst werden. Die Staatsstraße hat

andere Steigungsparameter als die Neubaustrecke. Es bestehen daher weniger Risiken, wenn die Neubaustrecke über der BAB geführt werde. Umgekehrt gibt es deutlich höhere Risiken.

- Die Projektleitung ergänzt, dass die Staatstraße in dem Szenario unter der Autobahn durchgeführt werde. Dieses Vorgehen wurde als machbar quantifiziert und bereits im Januar vorgestellt.

Der Blick in die Werkstatt ist sehr interessant. Höchstwahrscheinlich kann generell angenommen werden, dass Unterquerungen problematischer sind als Überquerungen? Es wird tendenziell schwieriger sein gegen Bodenwiderstände vorzugehen.

- Die Projektleitung antwortet, dass dies nicht pauschal der Fall ist. Es hängt davon ab, wie sich eine Über- oder Unterquerung herstellen lässt. Es gibt bereits jetzt Bereiche, wo Überquerungen ausgeschlossen wurden, obwohl nicht topografisch bedingt. Ein Beispiel hierfür ist der Abschnitt von Riedering nördlich nach Rosenheim, welche im Wesentlichen aufgrund Besiedlung im Tunnel geführt wird.

Diskussion zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB - Lageuntersuchung:

Im Forum Süd 2 wurde der Wunsch eingebracht, zu prüfen, ob die Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB weiter nach Norden verlegt werden kann. Die Annahmen, welche der Lageuntersuchung zugrunde liegen, gelten hier beispielhaft für Violett, können aber auch auf die anderen Varianten, z.B. Variante Oliv übertragen werden. Das Fazit lautet, dass unter der Ausnutzung der trassierungstechnischen Möglichkeiten nur eine geringfügige Verschiebung der Verknüpfungsstelle weiter nach Norden möglich ist (ca. 100 - 200 Meter).

Wie lange ist eine Verknüpfungsstelle?

- Die Projektleitung antwortet, dass die Verknüpfungsstelle in Niederaudorf in etwa 1,4-1,6 km einnehmen wird. Durchschnittlich kann von einer Länge von rund 1,5 Kilometern ausgegangen werden.

Ein Forenmitglied fragt, ob die Verknüpfungsstelle Niederaudorf notwendig ist für die Trassenführungen östlich des Inns? Sind diese Trassen somit auch weiterhin möglich?

- Der Planer bestätigt die Aussage. Die Abzweigung nach rechts (östlich) spielt hierfür eine untergeordnete Rolle. Eine Verschiebung der Verknüpfungsstelle nach Norden ist nur minimal um 100 bis zu 200 Meter möglich.

Diskussion zur Variante Violett:

NBS überquert den Inn bei Fischbach: Sowohl die Vogelinsel als auch der Inn bringen bei einer Überquerung Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiken mit sich. Die Überquerung der Vogelinsel und des Inns wäre nur mit punktuellen bauzeitlichen Einschränkungen und dauerhaften Eingriffen durch Brückenpfeiler möglich. Eine Überquerung der Autobahn A8 ist technisch lösbar.

NBS unterquert den Inn bei Fischbach: Bei einer Unterquerung bringen sowohl die Vogelinsel als auch der Inn hohe Genehmigungs- und Realisierungsrisiken mit sich. Aufgrund der geringen Überdeckung ist die Errichtung des Tunnels unter Vogelinsel und Inn in offener Bauweise nicht auszuschließen, da mit den vorhandenen Baugrunderkenntnissen ein bergmännischer Tunnel sehr hohe Realisierungsrisiken aufweist. Die Errichtung des Tunnels in offener Bauweise hat massive bauzeitliche Eingriffe in das Ökosystem der Vogelinsel und des Inns zur Folge.

Gelten diese Annahmen für eine Schwankungsbreite von zirka 100 Metern bei allen Trassen?

- Der Planer gibt an, dass diese Schwankungsbreite in den nächsten Phasen eingeschränkt wird. Anstelle des bisherigen Maßstabes von 1:25.000, wird als Ergebnis der vertieften Planung eine Betrachtung im Maßstab 1:10.000 oder 1:5.000 möglich sein.

Kann es sein, dass die Vogelinsel bei dieser Schwankungsbreite auch nicht betroffen ist, was wiederum neue Möglichkeiten eröffnet?

- Der Planer erläutert, dass zuerst eine mögliche Trasse ausgearbeitet wird. Ob die Vogelinsel vermieden werden kann, wird in diesem Zuge geprüft. Im Anschluss wird die Trasse entsprechend Kriterienkatalog bewertet und verglichen.

Ein Forenmitglied fragt, ob dieses Realisierungsproblem der Verknüpfungsstelle Niederaudorf nicht gelöst werden könnte, wenn die Verknüpfungsstelle weiter Richtung Süden verlegt wird?

- Der Planer antwortet, dass diese Überlegung gemacht wurde. Es müsste eine deutliche Verschiebung der Verknüpfungsstelle Niederaudorf erfolgen, um die entsprechende Lage zu erhalten. An dieser Stelle gibt es jedoch weitere Konfliktpunkte (z.B. eine Gewässerquerung). Eine noch weitere Verlagerung Richtung Süden ist auch nicht möglich, weil das Einfädeln mit der Bestandsstrecke dann nicht mehr möglich wäre. Untersuchungen haben ergeben, dass bei einer Innunterquerung der Verknüpfungsstellenbereich ggf. nicht mehr geländegleich liegen kann. Der Bereich der Verknüpfungsstelle bzw. vermutlich der gesamte Bereich zwischen den beiden Tunnelportalen müsste zudem aufgrund des hoch anstehenden Grundwassers in ein Wannenbauwerk verlegt werden. Bei einer Innunterquerung müsse zudem die Zugänglichkeit zu zwei Tunnelportalen gegeben sein. Die Zugänglichkeit der Portale bei einer Wannenlage stellt einen weiteren Konfliktpunkt dar.

Dann ist eine Verschiebung der Verknüpfungsstelle Niederaudorf nach Norden eigentlich nicht möglich? Dadurch nimmt man sich Möglichkeiten.

- Der Planer antwortet, dass gewisse Lösungen für manche Interessen Vorteile und für andere Nachteile bringt. Für die Trassenauswahl insgesamt hat dies kaum Auswirkungen. Relevant ist vielmehr, wo es Anrampungen und Bauwerke gibt, die Gleise bleiben gleich.
- Die Projektleitung ergänzt, dass die Verknüpfungsstelle Niederaudorf bei unterschiedlichen Trassen kleinräumig unterschiedlich zu liegen kommen kann.

Abschließend fasst der Planer zusammen, dass die Innunterquerung aus derzeitiger Sicht deutlich größere Genehmigungs- und Realisierungsrisiken aufweist und daher nur die Innüberquerung im Trassenauswahlverfahren (TAV) weiter betrachtet wird. Dies bedeutet jedoch nicht, dass diese Trasse ausgeschieden ist. Sofern die Vorzugstrasse eine Innquerung in diesem Bereich erfordert, wird eine Innunterquerung in den weiteren Planungsphasen untersucht. Hierfür werden zur Beurteilung einer bergmännischen Bauweise weitere Baugrunderkundungen durchgeführt.

Die Projektleitung ergänzt, dass die Inn-Bohrungen für den Zeitraum Anfang bis Ende April vorgesehen waren, jedoch aufgrund einer Risikoabwägung rund um COVID-19 nicht durchgeführt werden konnten. Die Konsequenz ist nun, dass diese Baugrunderkenntnisse nicht in das TAV einfließen können und bewertet werden. Sollte eine Trasse als Vorzugstrasse herauskommen, die eine Innquerung zur Folge hat, wird in der Vorplanung diese weitere Erkundung zur lokalen Variantenbetrachtung durchgeführt.

Diskussion zu Varianten Blau/Violett: NBS unterquert den Inn Richtung Bahnhof Großkarolinenfeld: Bei dieser Betrachtung ergeben sich Konflikte mit der Bundesstraße und der Bahnstrecke. Ein weiter wesentlicher Konfliktbereich ist die Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld, welche 15 Meter in die Tiefe verlegt werden müsste. Ein hohes Genehmigungsrisiko besteht auch hinsichtlich des Eingriffes in das Ökosystem der Rott.

Ein Forenmitglied fragt, ob dies auch Auswirkungen auf den Bahnhof hat?

- Der Planer bestätigt die Aussage und ergänzt, dass der Bahnhof Großkarolinenfeld 15 Meter tiefer gelegt werden müsste, um eine entsprechende Längenausdehnung zu erhalten. Die Strecke Rosenheim/München wäre über eine längere Zeit betrieblich stark eingeschränkt oder komplett gesperrt.

Der Bahnhof Großkarolinenfeld ist ein Fixpunkt. Gibt es bei Wasserwiesen auch einen Fixpunkt?

- Die Projektleitung entgegnet, dass auch bei Wasserwiesen nur eine Breite von 50 Metern vorliegt, die wenig Spielraum zulässt. Auch hier sind gewisse Änderungen möglich, jedoch keine gravierenden. Selbstverständlich werden vom Planer auch die Nachbarbereiche geprüft. Bei Querungssituationen gibt es generell wenig Spielraum, ebenso bei Bahnstrecken, bei Siedlungen und bei FFH-Gebieten.

All diese Gründe legen nahe, dass eine oberirdische Querung tendenziell leichter durchführbar ist.

- Die Projektleitung entgegnet, dass dies nicht generalisiert werden könne. Bei einer Siedlung gestaltet sich eine oberirdische Querung zum Beispiel sehr schwierig. In diesem Fall kann eine unterirdische Querung mit entsprechender Überdeckung die bessere Variante sein. Auch bei schlechtem Untergrund wie beispielsweise Seeton, besteht die Möglichkeit ein FFH-Gebiet zu überqueren praktisch nicht.

Ein Forenmitglied fragt, warum es beim Werkstätten-Blick Langenpfunzen keine Gegenüberstellung hinsichtlich Über- oder Unterquerung gibt?

- Der Planer antwortet, dass es bei der Innquerung Langenpfunzen keine Gegenüberstellung gibt, da sich herausgestellt hat, dass eine Innunterquerung für den Ast nach Großkarolinenfeld nicht möglich ist. Es handelt sich hierbei um eine Überprüfung der Machbarkeit.

Die Moderation leitet über zum Bereich Übergang Los Kundl/Radfeld-Schaftenau. Hier befindet sich der Prozess mitten im Umweltverträglichkeitsverfahren.

Blick auf VKN Schaftenau: Bereich Übergang zum Los Kundl/Radfeld-Schaftenau in Ö:

Die Projektleitung erläutert die Anpassungen der Schnittstelle, welche den Übergang zum GPR darstellt und sich zwischen Kufstein und Langkampfen befindet. Der schwarz markierte Bereich auf Folie 54 stellt schematisch die Lage der Neubaustrecke in der ursprünglichen Einreichung vom August 2019 dar. Im Vergleich dazu hat sich das Tunnelportal nunmehr um ca. 700-800 Meter Richtung Morsbach bzw. Richtung Staatsgrenze D/A verschoben. Dies wurde notwendig, da auf Höhe Auweg anstelle der ursprünglichen Wegüberführung eine neue Wegunterführung situiert wurde. Eine Neubetrachtung der gemeindeeigenen Bewertungsmaßstäbe durch die Gemeinde Langkampfen ermöglichte diese nachträgliche Aktualisierung. Alle in der Abbildung 56 rot dargestellten Objekte sind Gegenstand des UVE-Einreichoperates. Die geänderte UVE-Einreichung wurde im April diesen Jahres nachgereicht. Auf die Planungen im GPR hat dies keine wesentlichen Auswirkungen. Die in Abbildung 56 magentafarben eingezeichnete Wanne stellt die Schnittstelle zum GPR dar.

Ein Forenmitglied fragt, was den Ausschlag für das Verschieben des Tunnelportales gegeben hat?

- Die Projektleitung antwortet, dass die ursprüngliche Vorstellungen seitens der Gemeinde Langkampfen sehr restriktiv waren, was die Lage des Tunnelportals betraf. Die seitens der Gemeinde durchgeführten Neubetrachtung ihrer eigenen Bewertungsmaßstäbe ermöglichte eine Aktualisierung der Planung. Anstelle der Überführung konnte eine Unterquerung umgesetzt werden, bei gleichzeitiger Verschiebung des Portals Richtung Morsbach.
- Die Projektleitung ergänzt, dass die Planung mit dem eisenbahnrechtlichen Baubescheid noch detaillierter werde. Darin steht, wie gebaut werden muss. Der eisenbahnrechtliche Baubescheid ist ähnlich zu sehen wie der Planfeststellungsbescheid in Deutschland.

Beim letzten Forum habe ich um den Link zur vorläufigen Planung im Bereich Schaftenau gebeten. Habe ich diesen übersehen?

- Die Moderation antwortet, dass die aktualisierte Visualisierung in den nächsten Tagen fertiggestellt wird. Sobald dieser vorhanden ist, wird er auch den Foren zur Information übermittelt.

Wurden die Pläne für den Bereich Schaftenau schon eingereicht?

- Der Projektleiter antwortet, dass die Pläne zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht wurden. Alle in der Abbildung 56 rot dargestellten Objekte sind Gegenstand des UVE-Einreichoperates.

Die Moderation fasst zusammen, dass dieses Beispiel gut zeigt, dass auch im weiteren Verlauf noch Anpassungen möglich sind, diesbezüglich der gemeinsame Dialog wichtig ist und leitet die abschließende Fragenrunde ein.

Nachrichtlich: Zur Sicherstellung eines einheitlichen Informationsstandes innerhalb der Foren wird vom Streckenabschnitt Schaftenau-Radfeld der Link von der Visualisierung der aktualisierten und eingereichten UVE-Planung zur Verfügung gestellt:

<https://youtu.be/M9yBsBziEeA>

5. Abschluss und Termine

Die Moderation zeigt die Termine für die nächste Forenrunde (Folie 59) und fragt, ob für die kommende Forenrunde im Herbst seitens der Forenmitglieder zusätzliche Räumlichkeiten gibt, die eventuell genutzt werden können. Herr Leistner bietet Räumlichkeiten in Samerberg an. Zudem wird die Überlegung eingebracht, ob es sinnvoller wäre den Novembertermin in den Dezember zu verschieben, um Ergebnisse vom ROV diskutieren zu können. Es wird vereinbart, diese Möglichkeit in der Septemberrunde zu diskutieren.

Anschließend leitet die Moderation zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein. Einige Mitglieder betonen, dass die Einblicke in die Planungswerkstatt sehr interessant sind, sie sich jedoch mehr Details wünschen. Ein Mitglied äußert, dass wenig Einflussnahme möglich ist. Von interessant, über den Eindruck, dass mehr Überführungen als Unterführungen übrig bleiben, bis hin zu dem Wunsch nach einer Modellskizze und konkreten, detaillierten Trassenverläufen werden Rückmeldungen eingebracht. Der Wunsch eines Forenmitgliedes mögliche Konfliktpunkte an die Bahn weiterzuleiten wurde formuliert und seitens des Projektleiters begrüßt. Inwiefern eine schematische Aufarbeitung dieser angefragten Konfliktpunkte in der nächsten Forenrunde möglich ist, wird dann seitens der Bahn geprüft und nach Möglichkeit aufgenommen. In der Abwägung hinsichtlich Modellplanung und Visualisierung, werde die Bahn weiterhin bei Visualisierungen bleiben. Die Projektleitung bedankt sich für die Teilnahme und die konstruktive Diskussion.

Zusammengestellt am 22.06.2020

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (clavis GmbH)

Anlagen:

- Präsentation GF Nord 2 vom 22.06.2020
- Anwesenheitsliste



HYGIENE-REGELN



Bitte halten Sie einen Abstand von mind. 1,5m ein.



Bitte verzichten Sie auf Körperkontakt wie Händeschütteln und Umarmungen.



Bitte niesen und husten Sie in die Armbeuge oder in Einmaltaschentücher, die sofort zu entsorgen sind. Bitte drehen Sie sich dabei von anderen Personen weg.



Bitte tragen Sie in den Räumlichkeiten eine Mund-Nase-Bedeckung (Visiere, sog. Face-Shields sind nicht ausreichend).



Bitte nutzen Sie beim Betreten und Verlassen der Räumlichkeiten das Desinfektionsmittel an den Stationen.



Bitte betreten Sie die Toiletten nur nacheinander und achten Sie auf ausreichend Abstand.

20. GEMEINDEFORUM NORD 2

22. JUNI 2020, BRANNENBURG

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 20. Sitzung

- **Begrüßung**
- Rückmeldungen zum Protokoll der 19. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Personelle Veränderungen
 - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
 - Raumordnungsverfahren
- Blick in die Planungswerkstatt
 - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
 - Blick auf ausgewählte Beispiele
- Weiteres Vorgehen
- Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 20. Sitzung

- Begrüßung
- **Rückmeldungen zum Protokoll der 19. Sitzung**
- Aktuelle Themen
 - Personelle Veränderungen
 - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
 - Raumordnungsverfahren
- Blick in die Planungswerkstatt
 - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
 - Blick auf ausgewählte Beispiele
- Weiteres Vorgehen
- Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 20. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 19. Sitzung
- **Aktuelle Themen**
 - Personelle Veränderungen
 - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
 - Raumordnungsverfahren
- Blick in die Planungswerkstatt
 - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
 - Blick auf ausgewählte Beispiele
- Weiteres Vorgehen
- Abschluss und Termine

Brenner-Nordzulauf – Neuer ÖBB-Gesamtprojektleiter

Dipl.-Ing. (FH) Peter Kölbach



Werdegang

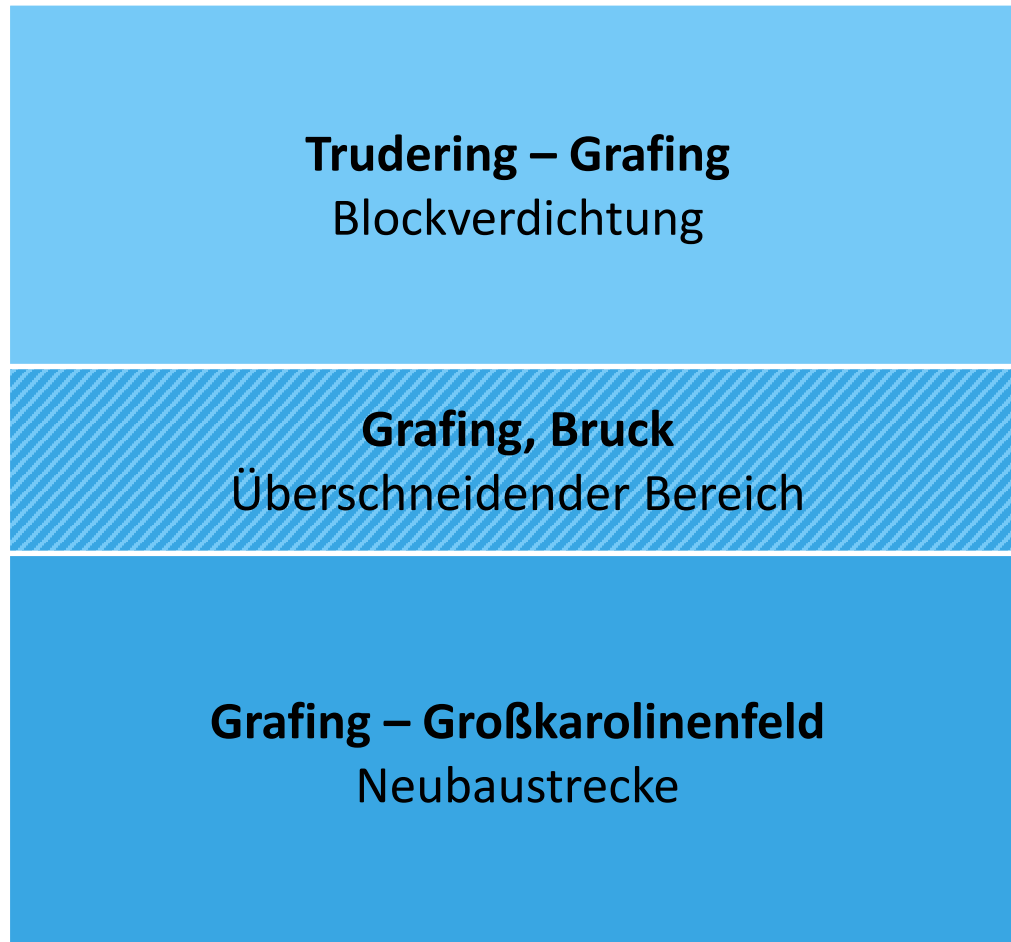
seit 1997 im Eisenbahninfrastrukturbau tätig u.a. NBS Köln-Rhein/Main, ABS Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland (POS Nord), Berlin Nord-Süd-Verbindung, Kundl-Radfeld-Baumkirchen, Brennerbasistunnel Einfahrt Bahnhof Innsbruck

Projektleiter der Projektleitung Tirol/Vorarlberg 1 mit den Schwerpunkten: Brenner-Nordzulauf, Achse St. Margrethen – Lauterach, Achse Feldkirch – Buchs

Ausbildung

Bauingenieur

Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering Planungsräume und einzubindende Gemeinden



Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering

Definition der Planungsräume und einzubindende Gemeinden

- Seit November 2018 vier Vorbereitungstreffen mit Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern
- Dezember 2019: Zweite Runde der Strukturierungsgespräche abgeschlossen:
 - Festlegung der Dialogstruktur
 - Vereinbarung über Zusammenarbeit
- Seit 01.01.2020 zuständiger Projektleiter Hr. Dieter Müller
- Aktuell: Vorbereitung der Konstituierenden Sitzungen
Gespräche mit (neuen) Bürgermeistern
Moderations- und Expertenteam beauftragt
Vergabeverfahren Planungsleistungen TAV läuft aktuell



Raumordnungsverfahren (eingeleitet am 29.05.2020)

Grundlagen für die Erstellung der Raumordnungsunterlagen

Die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren basieren im Wesentlichen auf bereits veröffentlichten Grunddaten des Trassenauswahlverfahrens (Planungsstand Juli 2019), die entsprechend den Anforderungen für ein Raumordnungsverfahren überarbeitet und aufbereitet wurden.

Beispiel Mengenzuweisung

Trassenauswahlverfahren

Die Mengenzuweisung für die Reduzierung der Grobtrassen wurde für einzelne Grobtrassenabschnitte erstellt

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

Raumordnungsverfahren

Die Mengenzuweisung wurde je Trassenvariante im ROV erstellt (vorhandene abschnittsbezogene Mengenzuweisungen wurden zusammengeführt)

https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/service/planfeststellung/oeffentlichkeit/landesentwicklung_verkehr/index.html#raumordnungsverfahren1

Gemeindeforum

Tagesordnung 20. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 19. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Personelle Veränderungen
 - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
 - Raumordnungsverfahren
- **Blick in die Planungswerkstatt**
 - **Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region**
 - Blick auf ausgewählte Beispiele
- Weiteres Vorgehen
- Abschluss und Termine

Trassenvorschläge aus der Region

Berücksichtigung in der weiteren Planung

- Im Zuge der Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region im Jahr 2019 wurden 25 Vorschläge so bewertet, dass diese in das weitere Auswahlverfahren aufgenommen werden.
- 10 davon wurden in der Grobtrassenphase 2019 bewertet und in den Grobtrassen Juli 2019 berücksichtigt.

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM **DB** NETZE **ÖBB**
INFRA

Grobtrassenentwürfe

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Einteilung der Grobtrassenvorschläge, die auf Grundlage der Vorprüfungsergebnisse in das weitere Auswahlverfahren aufgenommen werden in 2 Kategorien (1/2)

- ❖ Grobtrassenvorschläge die im Wesentlichen Anpassungen der Grobtrassenentwürfe Stand Juni 2018 („Vorschlag auf einer bereits vorhandenen Grobtrassenlinie“) darstellen
 - betrifft 15 der mit „Ja“ geprüften Vorschläge wie zusätzliche Tunnelabschnitte (Vorschlag Nr.: 4, 6, 8, 15, 19, 28, 54, 84, 106), Einhausung eines Streckenabschnittes (Vorschlag Nr.: 31, 66) oder Lageanpassungen (Vorschlag Nr.: 27, 67, 68, 95)

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM **DB** NETZE **ÖBB**
INFRA


Grobtrassenentwürfe

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Einteilung der Grobtrassenvorschläge, die auf Grundlage der Vorprüfungsergebnisse in das weitere Auswahlverfahren aufgenommen werden in 2 Kategorien (2/2)


- ❖ Grobtrassenvorschläge die im Vergleich zu den Grobtrassenentwürfen Stand Juni 2018 neue Trassenführungen darstellen
 - betrifft nach heutigem Stand 10 der mit „Ja“ geprüften Vorschläge

Alle Grobtrassenvorschläge die neue Trassenführungen darstellen werden nach denselben Randbedingungen und im selben Tiefgang wie die „Grobtrassen Stand Juni 2018“ entwickelt und anschließend im Zuge der Reduktion mit diesen verglichen.

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transseuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)  13

gene Anpassung mit
aus subjektiver Sicht
sse ohne Anpassung

im Juli als diejenigen
en, finden Eingang in

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transseuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)  12

Trassenvorschläge aus der Region

Berücksichtigung in der weiteren Planung

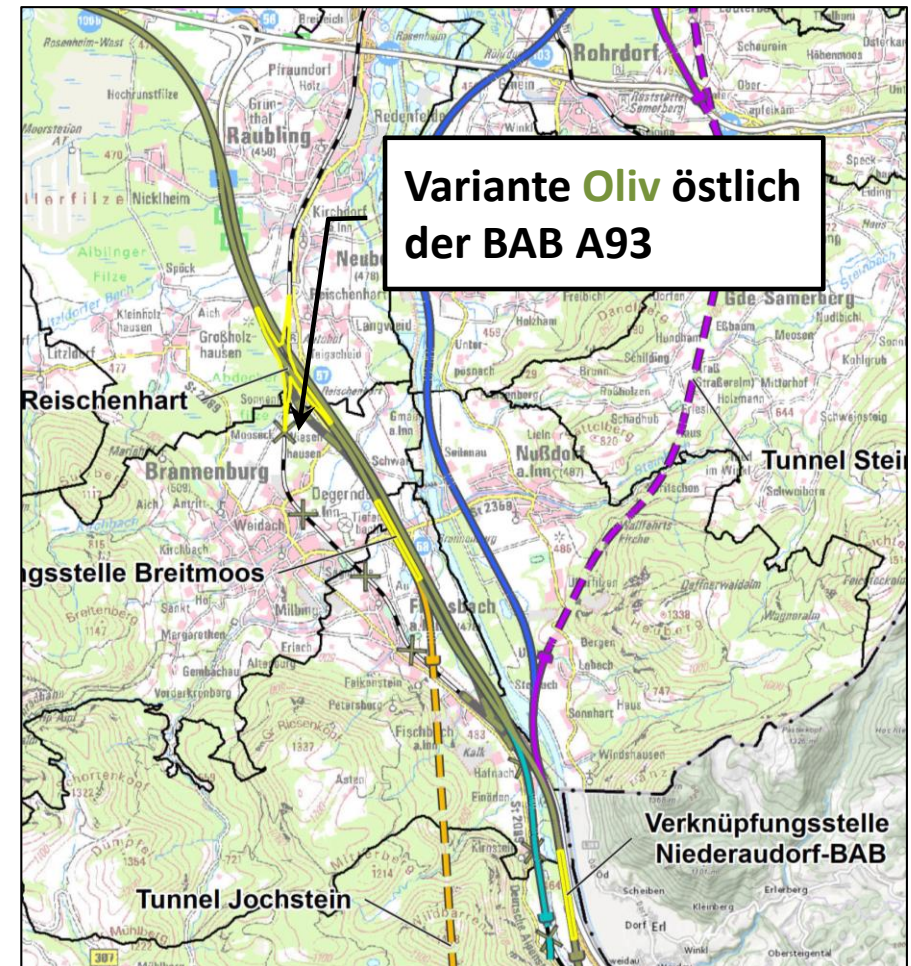
Die verbliebenen 15 Vorschläge, z.B. zusätzliche Tunnelabschnitte, Einhausung eines Streckenabschnittes oder Lageanpassungen werden nun wie folgt berücksichtigt:

- Vorschläge, zu denen die zugehörige Grobtrasse bereits mit Juli 2019 entfallen ist, können nicht weiter berücksichtigt werden: Vorschlag Nr. 4, 8, 19
- Vorschläge, die in der Trassenentwicklung für das Trassenauswahlverfahren geprüft werden: Vorschlag Nr. 6, 27, 67, 68
- Vorschläge, die eine Detail- oder Bauwerksausbildung eines Trassenbereichs darstellen, fließen in Planungsphasen nach dem Trassenauswahlverfahren ein, sofern sich diese dann auf die Auswahltrasse beziehen und sich als Teil einer lokalen Lösung aufdrängen: Vorschlag Nr. 15, 28, 31, 54, 66, 84, 95, 106

Trassenvorschläge aus der Region

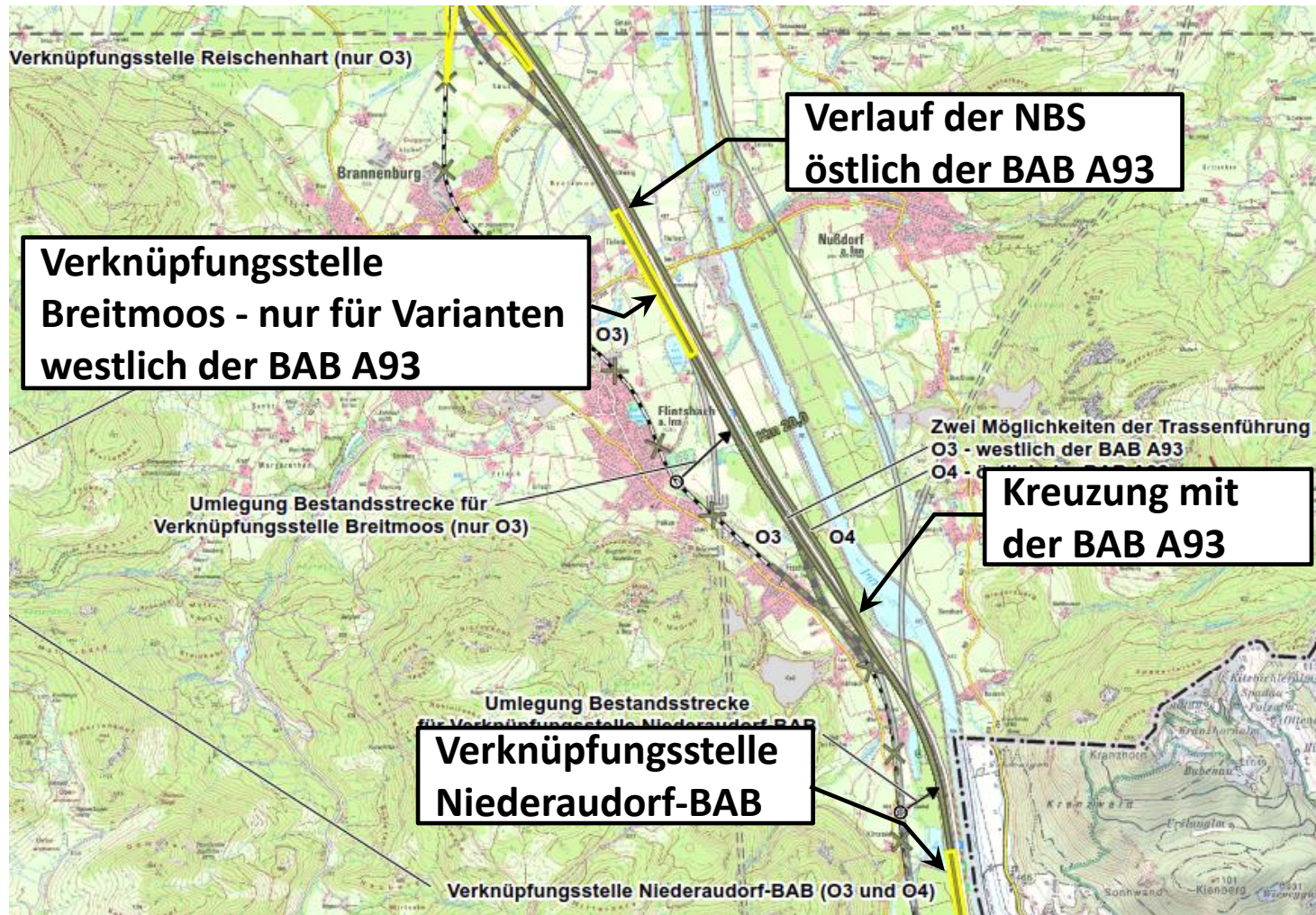
Variante **Oliv** östlich der BAB A93 (Vorschlag Nr. 27, 68)

- Die Vorschläge Nr. 27 und 68 sehen eine Trassenführung östlich der BAB A93 vor.
- Die Lage der NBS östlich oder westlich der Autobahn kann auch trotz des geringen räumlichen Abstandes raumbedeutsam sein.
- Damit die raumbedeutsamen Auswirkungen der Variante **Oliv** vollumfänglich beurteilt werden können, wurde aus den Vorschlägen eine zugehörige Trasse entwickelt und als zusätzliche Untervariante in das Raumordnungsverfahren eingebracht.



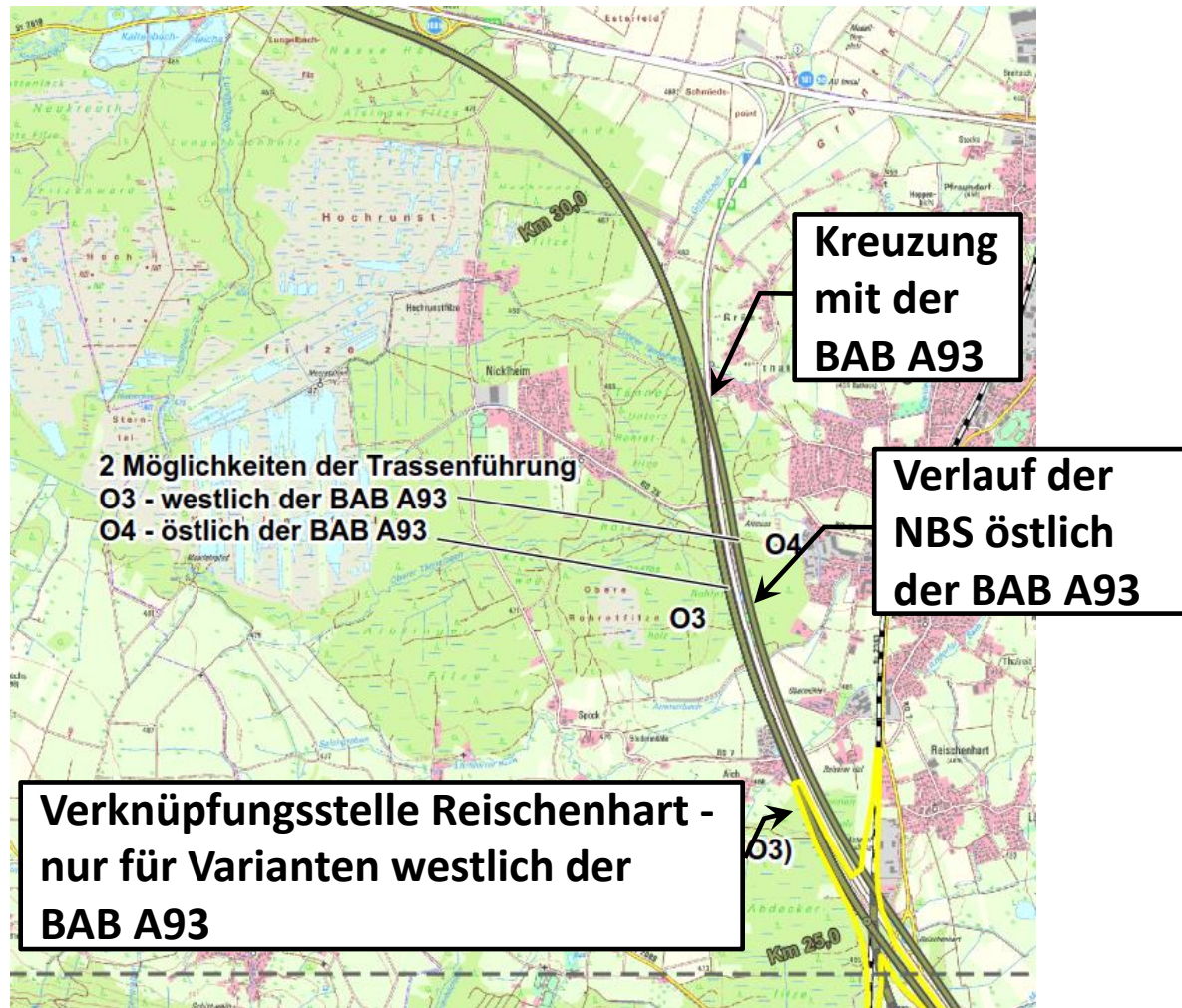
Trassenvorschläge aus der Region

Variante **Oliv** östlich der BAB A93 (Vorschlag Nr. 27, 68)



Trassenvorschläge aus der Region

Variante **Oliv** östlich der BAB A93 (Vorschlag Nr. 27, 68)



Gemeindeforum

Tagesordnung 20. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 19. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Personelle Veränderungen
 - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
 - Raumordnungsverfahren
- **Blick in die Planungswerkstatt**
 - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
 - **Blick auf ausgewählte Beispiele**
- Weiteres Vorgehen
- 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:**
 - Berücksichtigung der Lösung bzw. fortbestehender Konflikte bei der Bewertung
 - Zeigt eine (Unter-)variante hohe Risiken, wird die mit weniger Risiken behaftete (Unter-)variante im Trassenauswahlverfahren berücksichtigt.
 - 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)

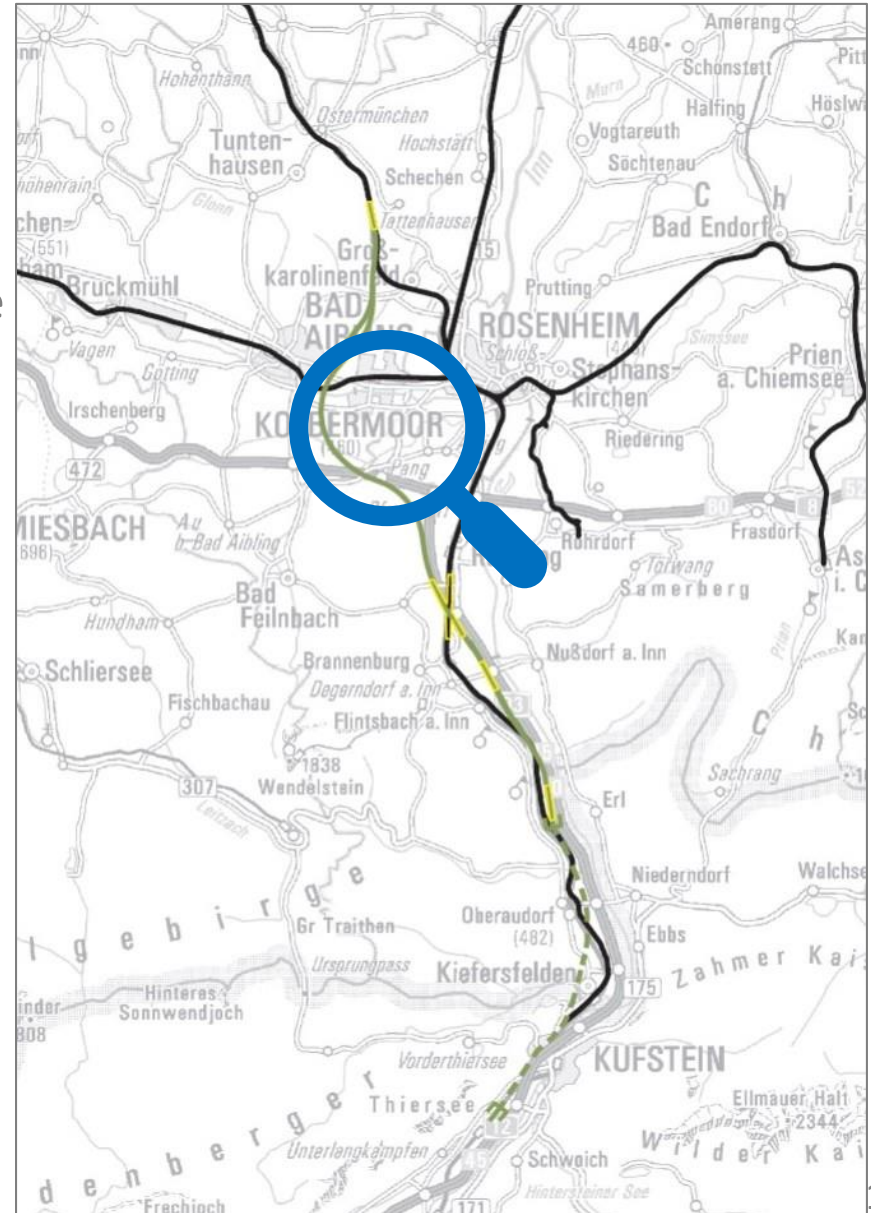
- Varianten **Gelb/Oliv/Türkis** : NBS unterquert BAB A 8
- Variante **Violett**: NBS überquert den Inn bei Fischbach
- Variante **Violett**: NBS unterquert den Inn bei Fischbach
- Varianten **Blau/Violett**: NBS unterquert den Inn bei Langenpfunzen in Richtung Großkarolinenfeld

Blick in die Planungswerkstatt

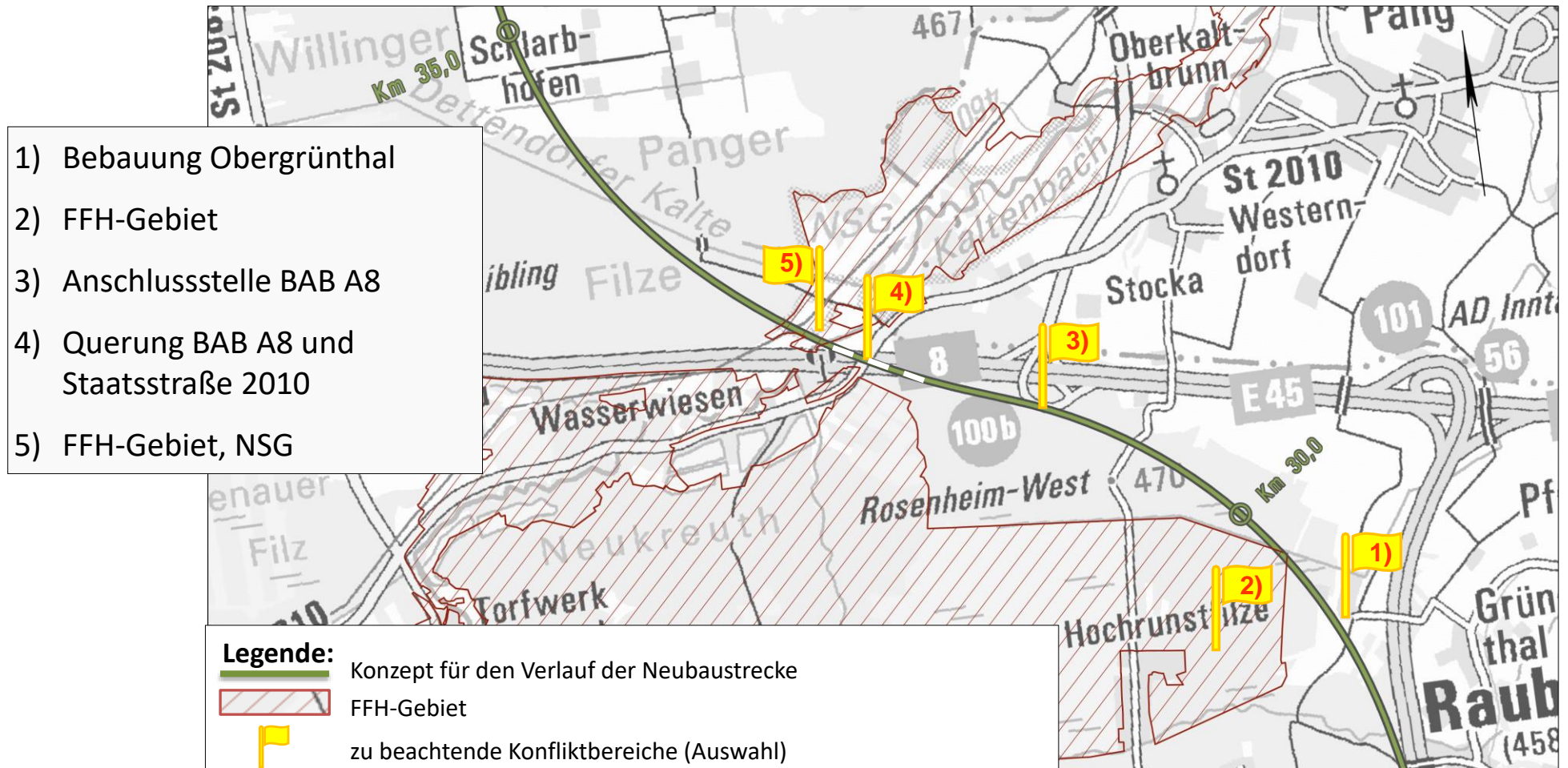
Querung BAB A8 bei Wasserwiesen

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

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

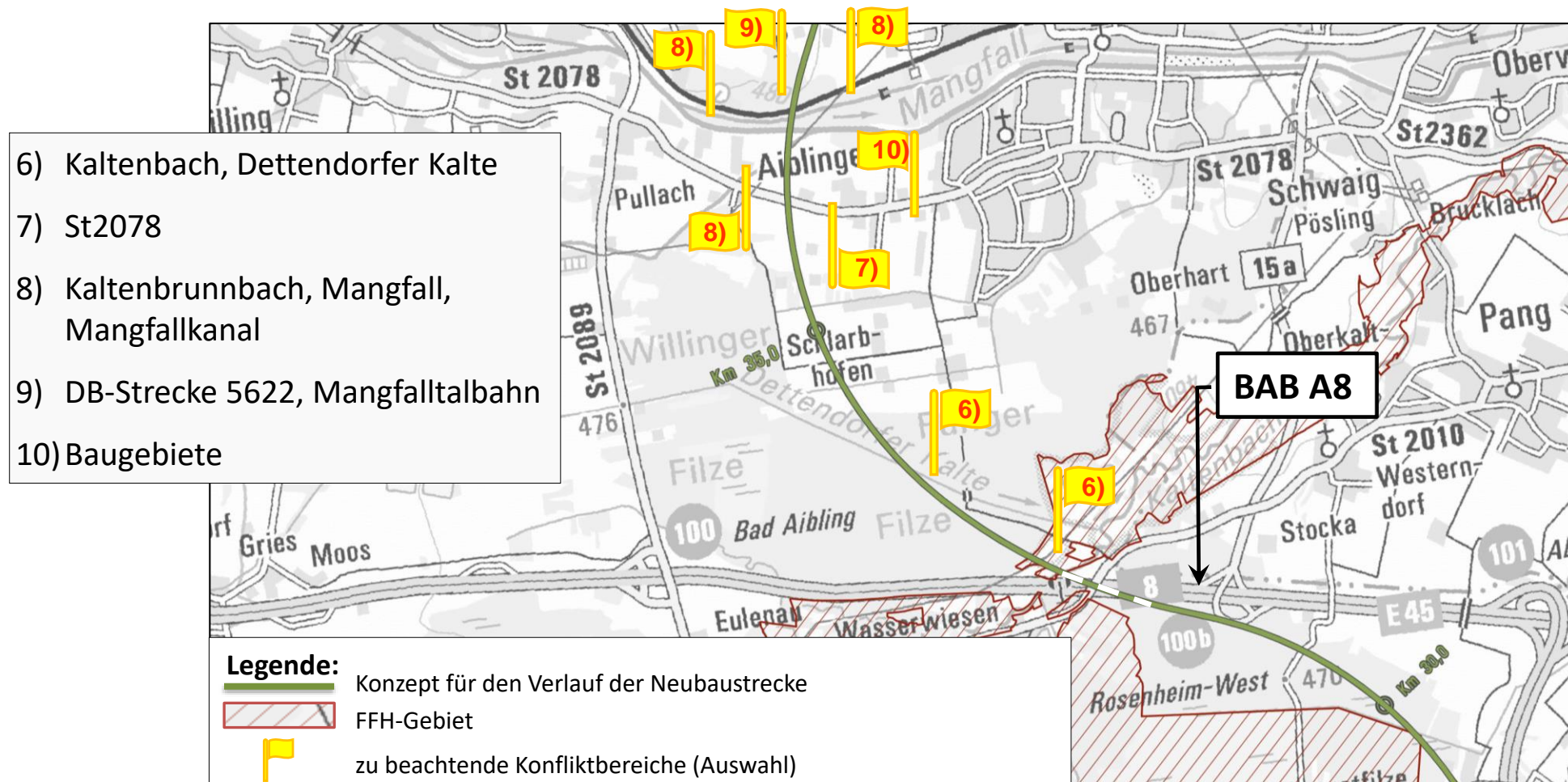


Werkstätten-Blick: NBS unterquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**) Zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



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

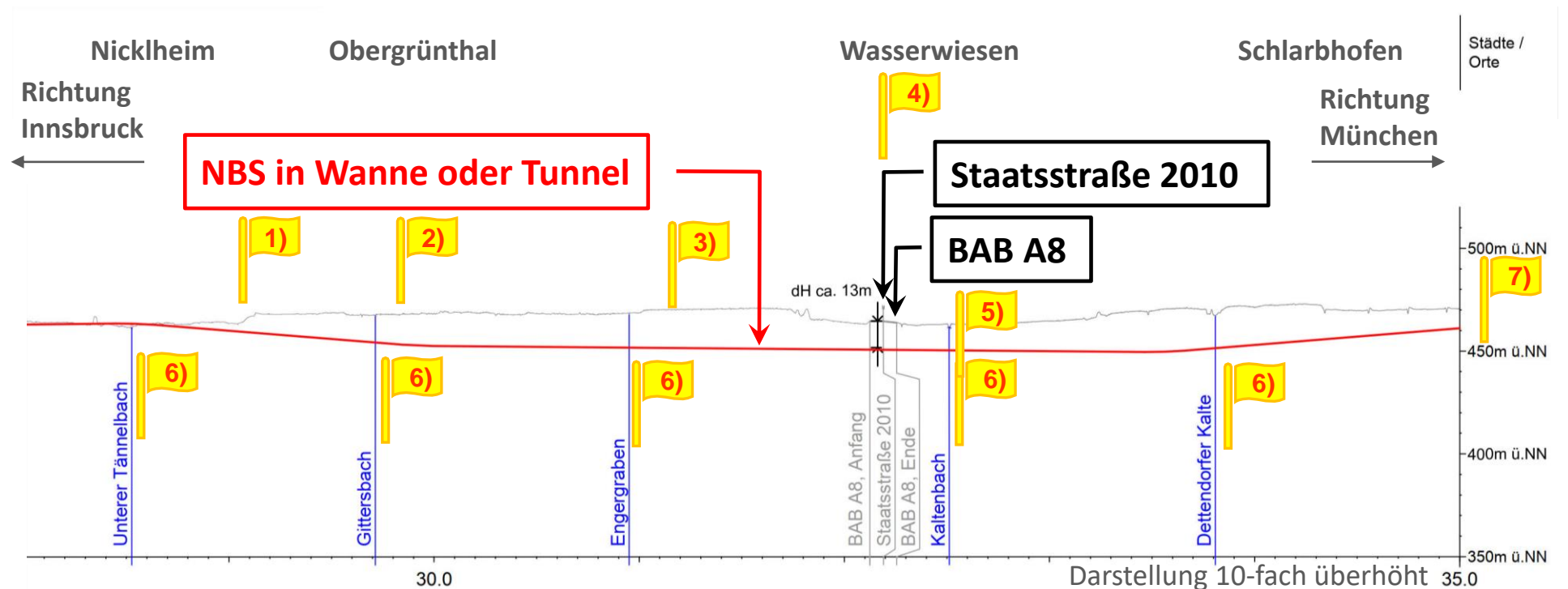
Zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



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 Staatstraße 2010
- 6) Querende Gewässer
- 7) im weiteren Verlauf: Querung Mangfalltal

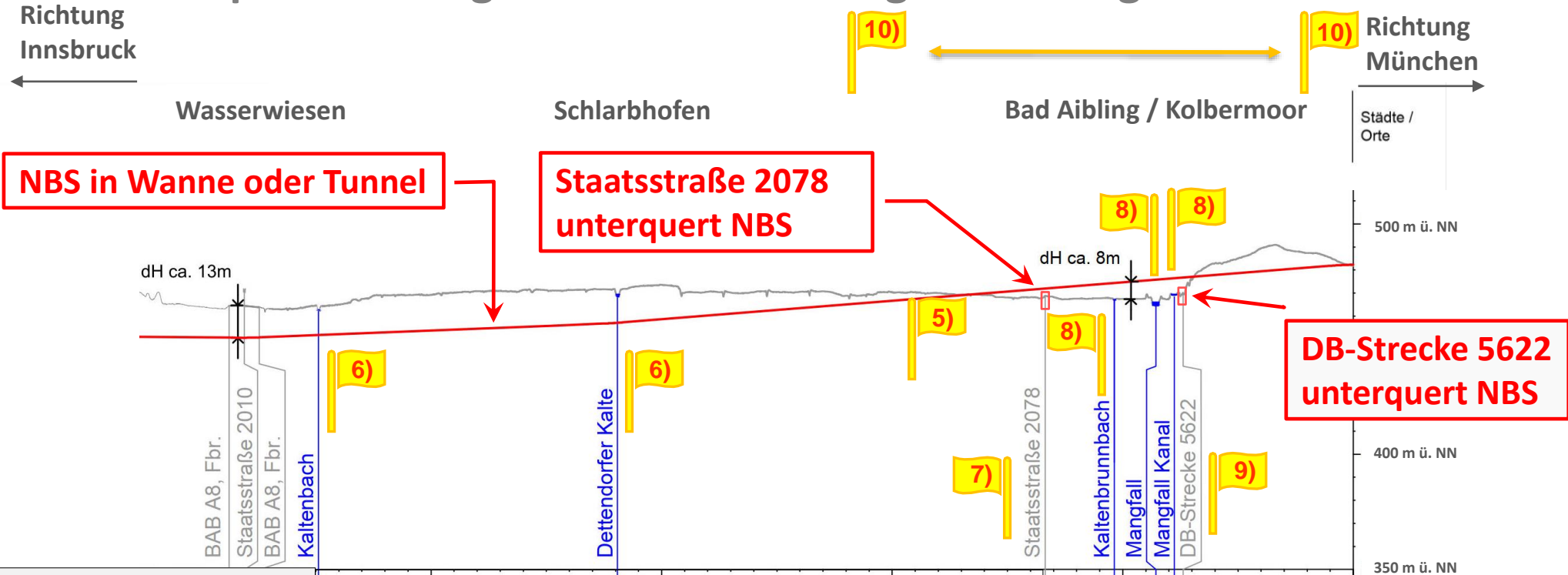
Legende:

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

(identisch mit Folie aus Foren Januar 2020)

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

Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS; Grenzwertbetrachtung: NBS unterquert A8 möglichst flach und steigt dann möglichst steil an



- 6) Querende Gewässer
- 7) Staatsstraße 2078
- 8) Querende Gewässer
- 9) DB-Strecke 5622
- 10) Baugebiete

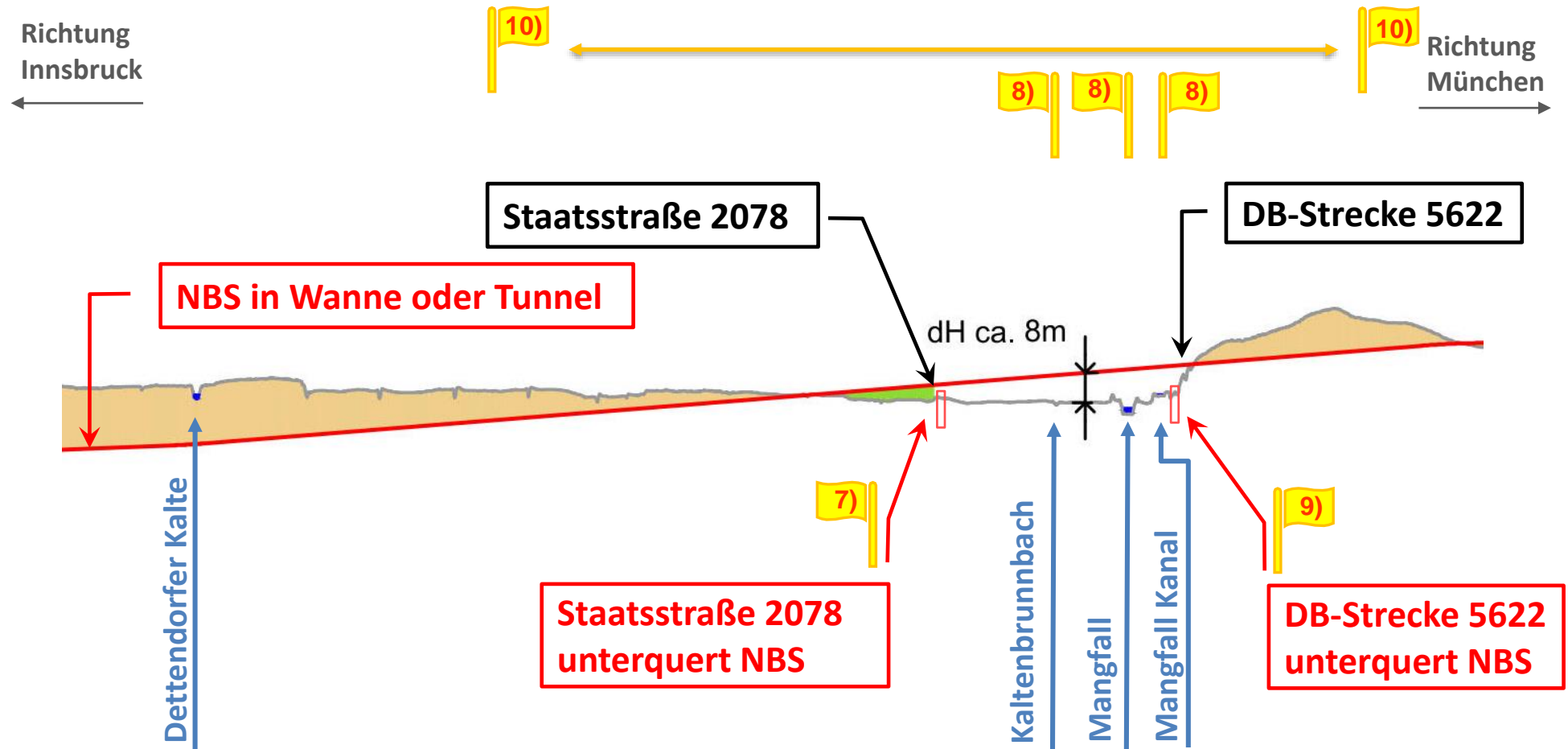
Legende:

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

Darstellung 10-fach überhöht

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











Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS; Grenzwertbetrachtung:
NBS unterquert A8 möglichst flach und steigt dann möglichst steil an







Darstellung 10-fach überhöht

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








Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung
1) Bebauung Obergrünthal	
2) FFH-Gebiet	
3) Anschlussstelle BAB A8	
4) Unterquerung BAB A8 und Staatsstraße 2010	
5) FFH-Gebiet, NSG	
6) Querende Gewässer (Kaltenbach, Dettendorfer Kalte)	
7) Staatsstraße 2078	
8) Querende Gewässer (Kaltenbrunnbach, Mangfall, Mangfall Kanal)	
9) DB-Strecke 5622	
10) Baugebiete	




Legende

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

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

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
1) Bebauung Obergrünthal		teilweise geringer Abstand zur Bebauung, aber technisch machbar
2) FFH-Gebiet		randliche Betroffenheit vsl. nicht vermeidbar
3) Anschlussstelle BAB A8		kann vsl. erhalten werden
4) Unterquerung BAB A8 und Staatsstraße 2010		sehr hohes Realisierungsrisiko für Trog-/Tunnelbauwerk in Lakustrinen Sedimenten (Seeton); bauzeitliche Einschränkungen des Autobahnverkehrs
5) FFH-Gebiet, NSG		direkte Betroffenheit nicht vermeidbar
6) Querende Gewässer (Kaltenbach, Dettendorfer Kalte)		Unterquerung der Gewässer erforderlich; vsl. technisch machbar; aber bauzeitliche Eingriffe in Fließgewässer nicht vermeidbar
7) Staatsstraße 2078		Absenken der St 2078 mit Grundwasserwanne erforderlich; vsl. technisch machbar

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

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
8) Querende Gewässer (Kaltenbrunnbach, Mangfall, Mangfall Kanal)		Überquerung mit Brücken vsl. technisch machbar aber aufwändig; schwieriger Baugrund im Überschwemmungsgebiet
9) DB-Strecke 5622		Absenken der Bahnstrecke mit Grundwasserwanne erforderlich; technisch vsl. machbar; erfordert aber gravierende, bauzeitliche, verkehrliche und betriebliche Einschränkungen des Bahnbetriebs
10) Baugebiete		teilweise geringer Abstand zur Bebauung, aber technisch machbar

Fazit für die Trassenauswahl:

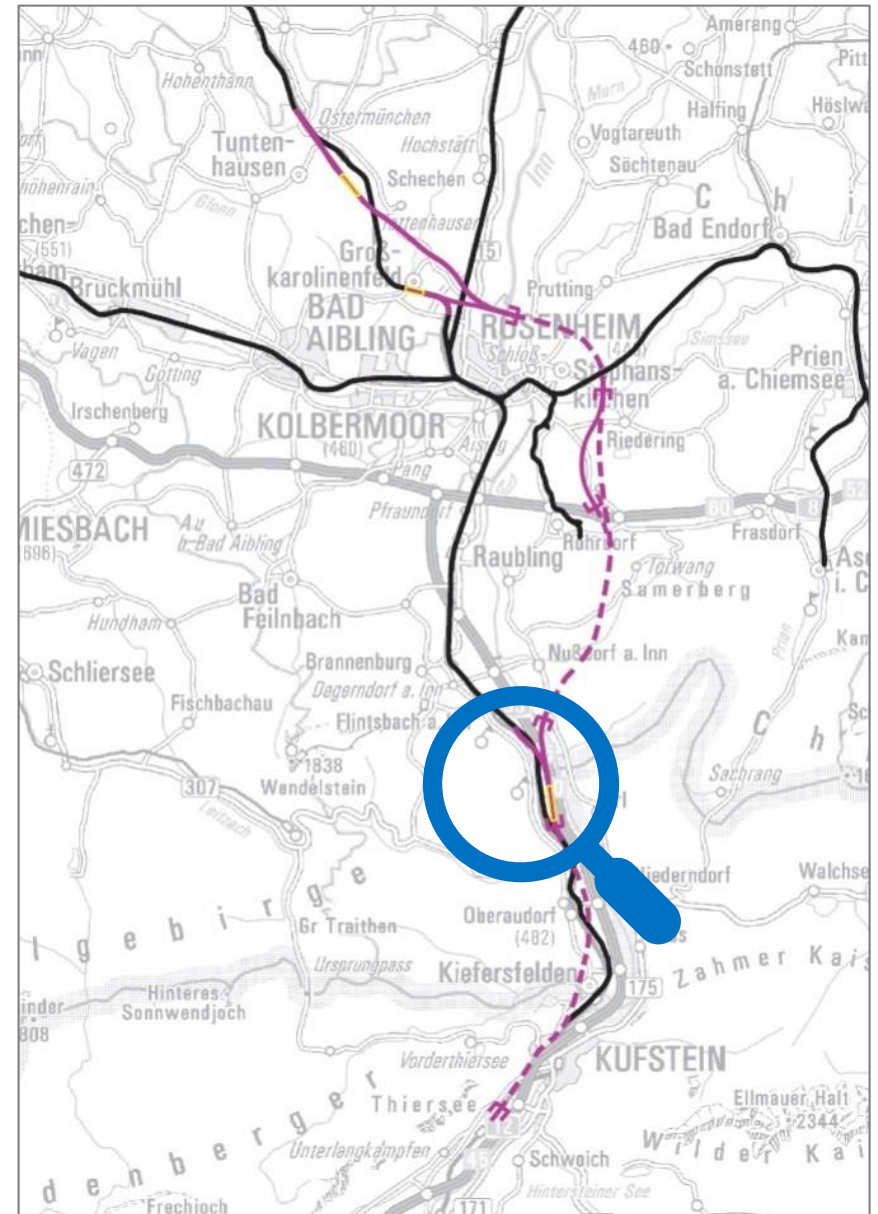
- Variante Unterquert BAB A8 bei Wasserwiesen drängt sich wegen erheblicher Realisierungs- und Genehmigungsrisiken und vsl. nicht lösbarer Konflikte als alternative Lösungsmöglichkeit nicht auf und wird daher nicht weiterverfolgt.
- Variante Überquert BAB A8 wird weiterverfolgt.

Blick in die Planungswerkstatt

Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB

Lageuntersuchung

Untersuchungen zur Lage der VKN aufgrund
einer Frage im Gemeindeforum GPR Süd 2
(Verschiebung VKN möglichst weit nach Norden)

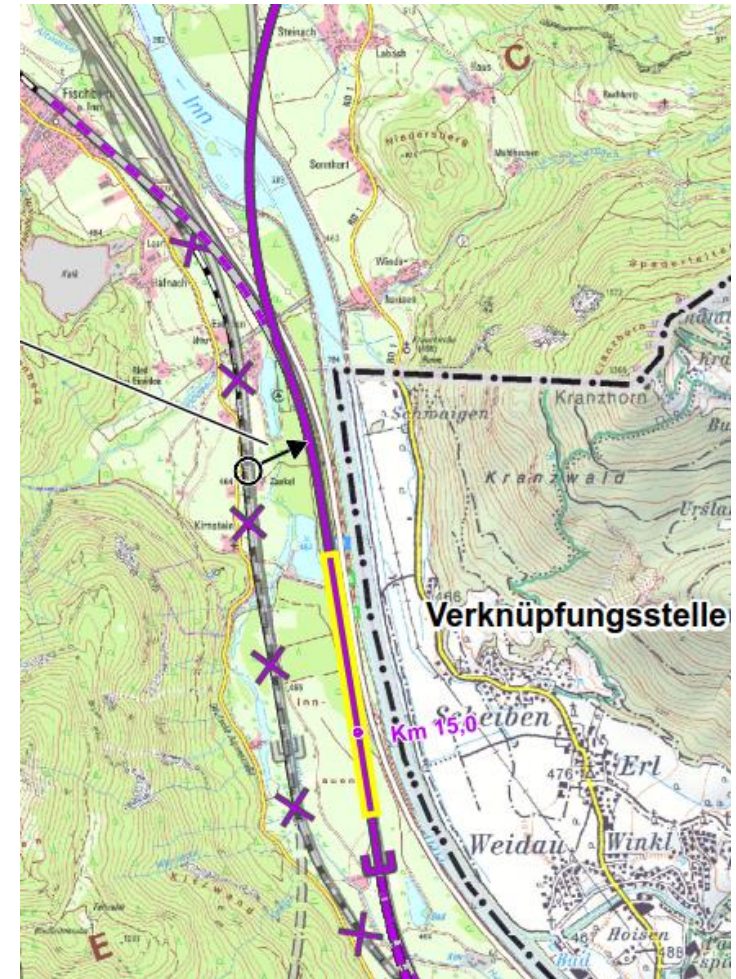


Blick in die Planungswerkstatt

Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB - Lageuntersuchung

Randbedingungen (Auswahl) für die Ausbildung und Lage der Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB:

- Umlegung der Bestandsstrecke (Bebauung, Anschlussgleis, Überholgleis)
- Gleise der Neubaustrecke und der (umgelegten) Bestandsstrecke in einer Geraden und auf einer Höhe
- Trassierungsparameter (max. Längsneigungen, Kurvenradien)
- Verknüpfungsstelle möglichst geländegleich (Grundwasser, Zugänglichkeit zu Weichen und Tunnelportal)



Blick in die Planungswerkstatt

Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB - Lageuntersuchung

Elemente, die die Lage der VKN im Norden beeinflussen:

- **Umlegung der Bestandsstrecke:**

Bebauung

Anschluss im Bereich des Überholgleises
Fischbach und des bestehenden Anschlussgleises

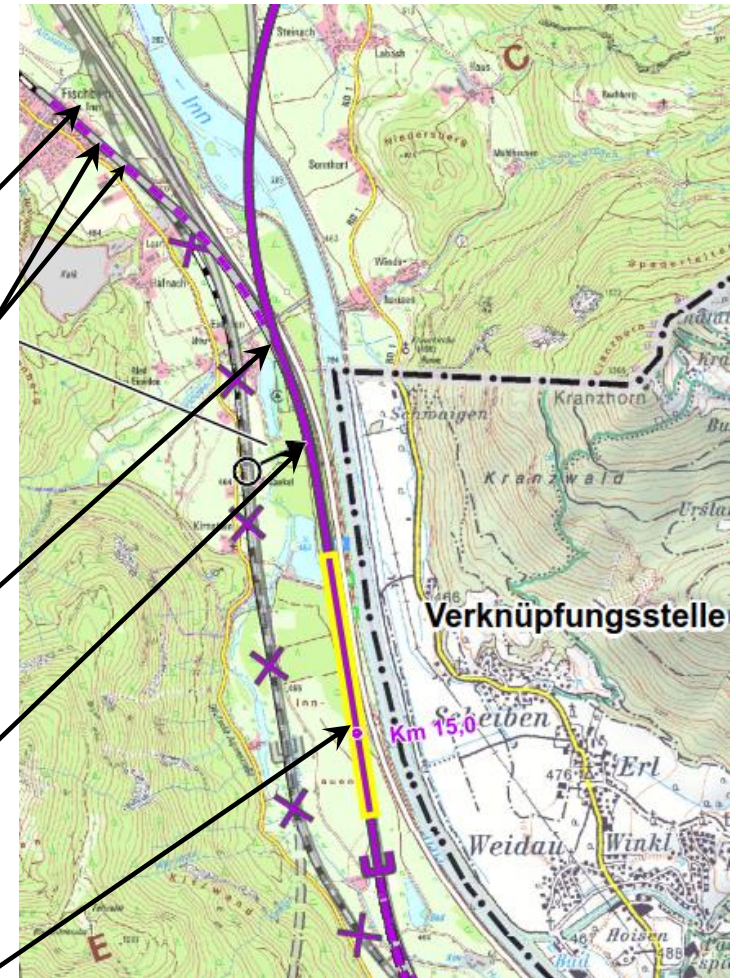
- **Ver-/Entflechtung NBS und Bestandsstrecke:**

Überwerfung: Gleise der NBS schwenken
zwischen die Gleise der Bestandsstrecke ein

Anrampung unter Beachtung der max.
Längsneigung

- **Verknüpfungsstellenbereich**

Gerade - Gleise in einer Ebene



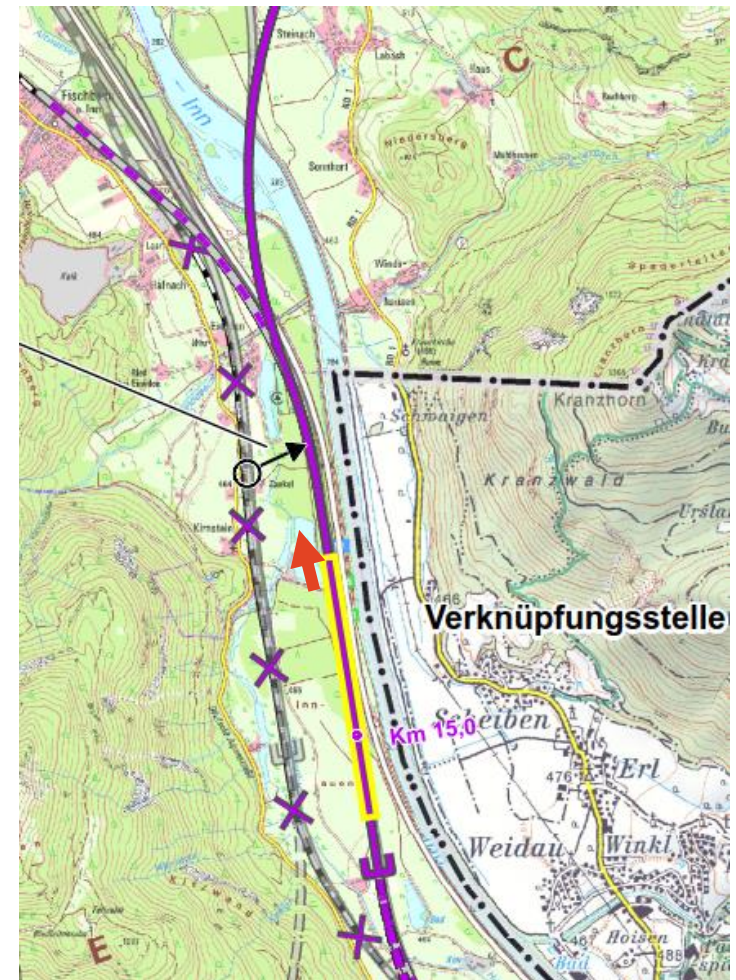
Blick in die Planungswerkstatt

Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB - Lageuntersuchung

Fazit:

- Unter Ausnutzung der trassierungstechnischen Möglichkeiten ist eine Verschiebung der Verknüpfungsstelle weiter nach Norden nur geringfügig möglich (ca. 100 - 200 m)
- Eine weitere Verschiebung der Verknüpfungsstelle (gelber Bereich) nach Norden könnte nur durch Verkürzung der Entwicklungslänge erreicht werden (z.B. durch Unterschreitung der Regelabstände der Weichen)

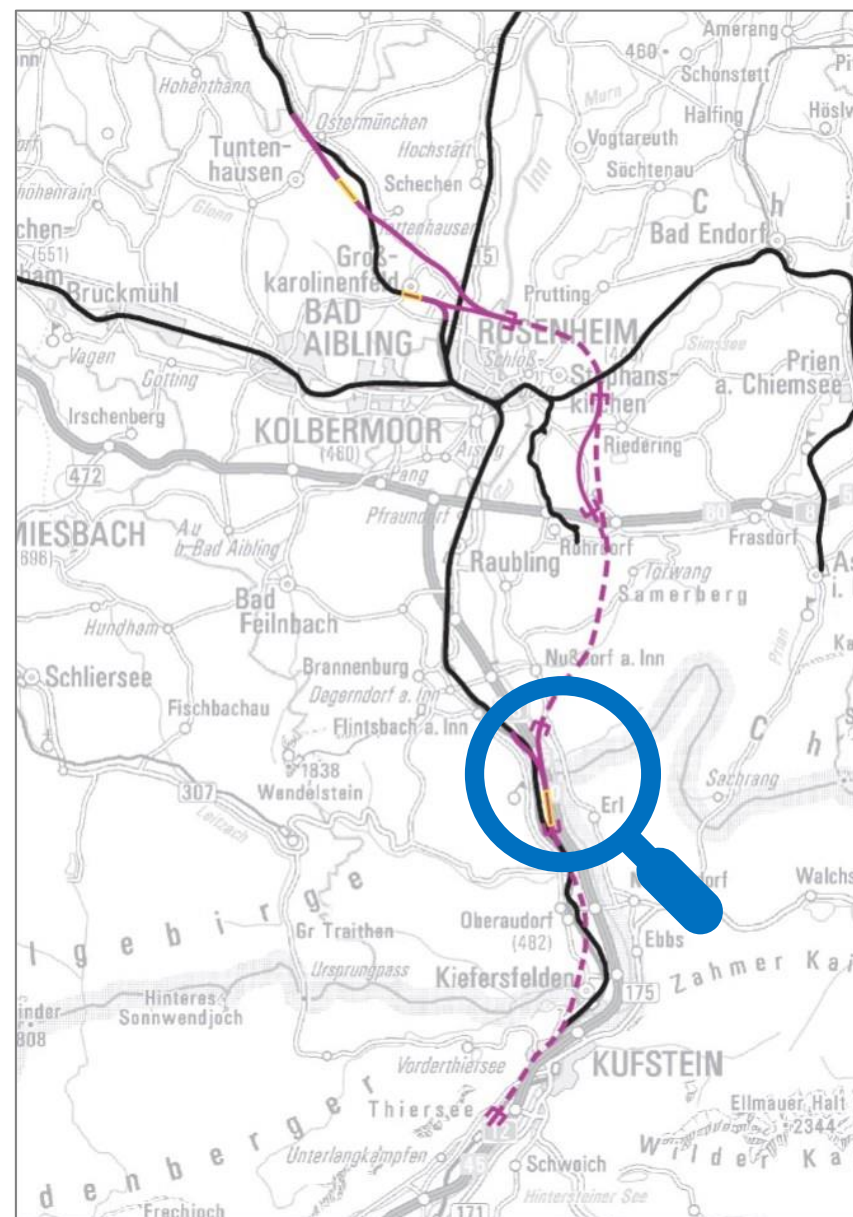
Hinweis: lokale Anpassungen der Trassen welche Regelwerksabweichungen zur Konsequenz haben, werden im Rahmen des TAV nicht untersucht; sofern in nachfolgenden Planungsphasen eine begründete Notwendigkeit zur Abweichung von einem Regelwerk entsteht, wird dies entsprechend untersucht



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

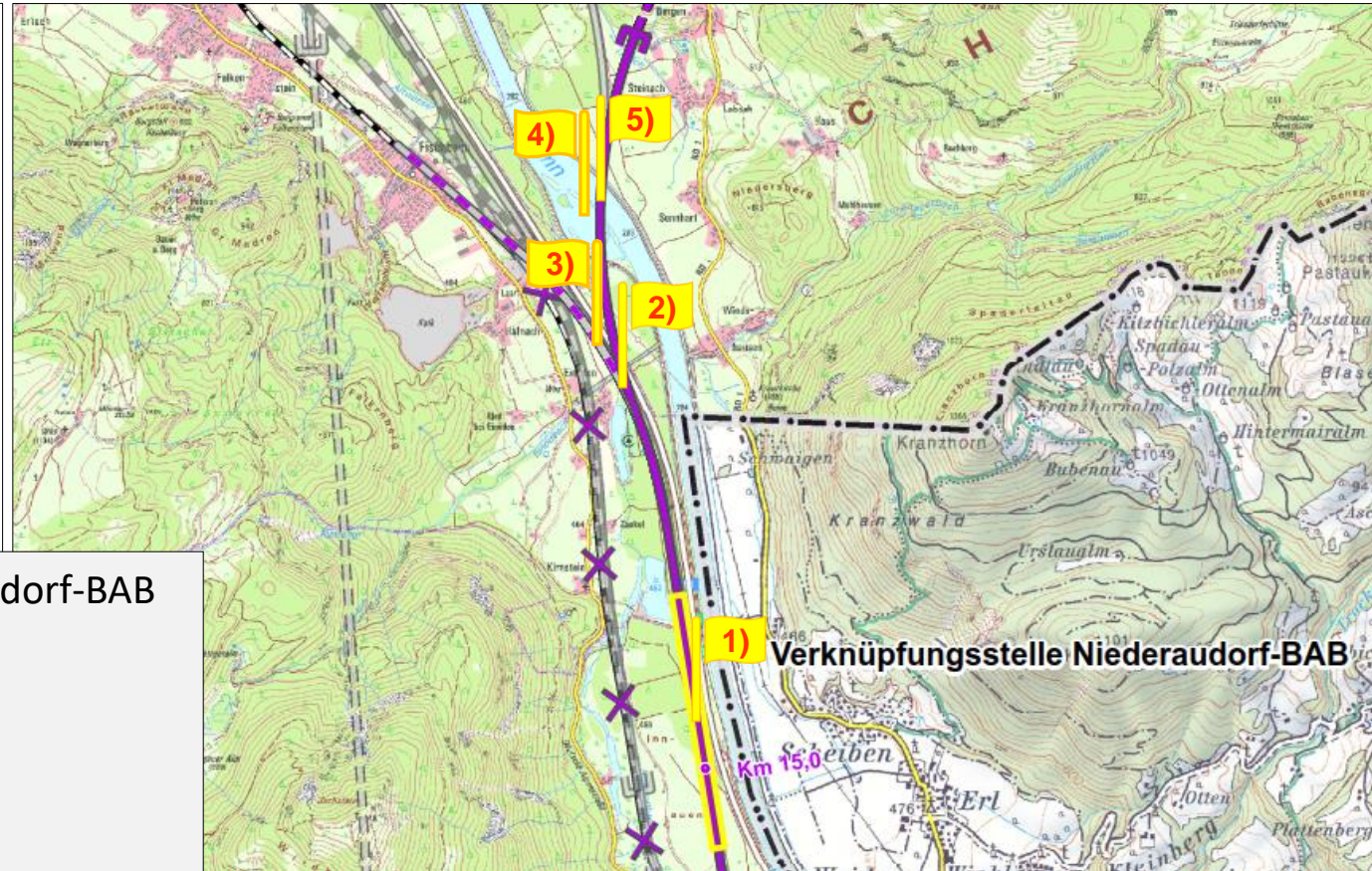


Werkstätten-Blick: Inn-Überquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

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

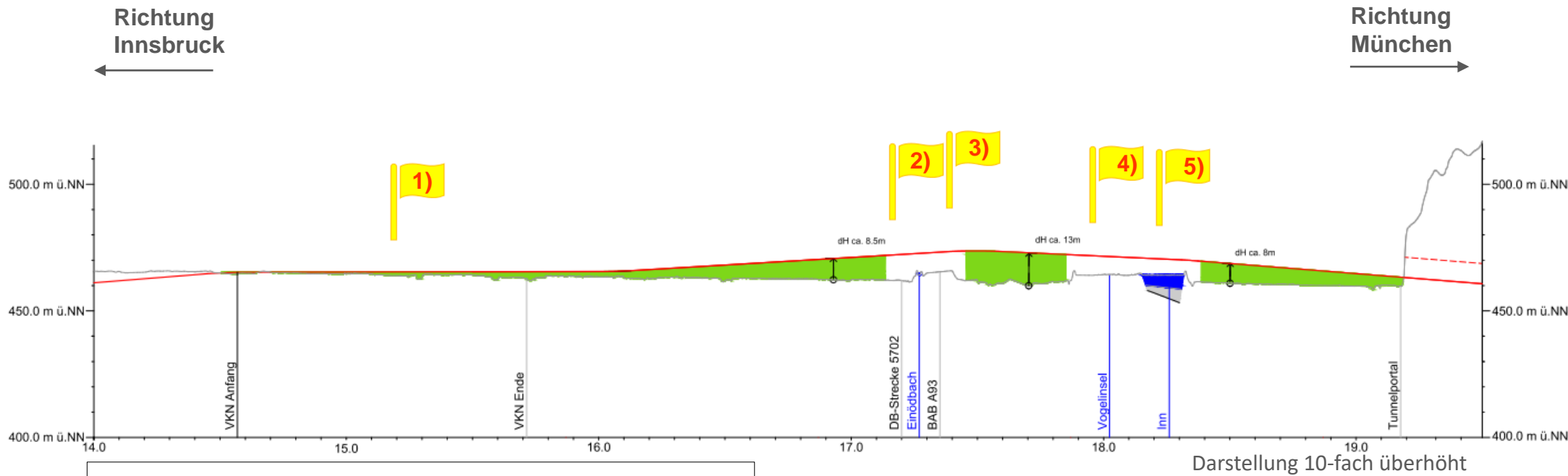
1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB

Km 15,0




(identisch mit Folie aus Foren Januar 2020)

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

Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



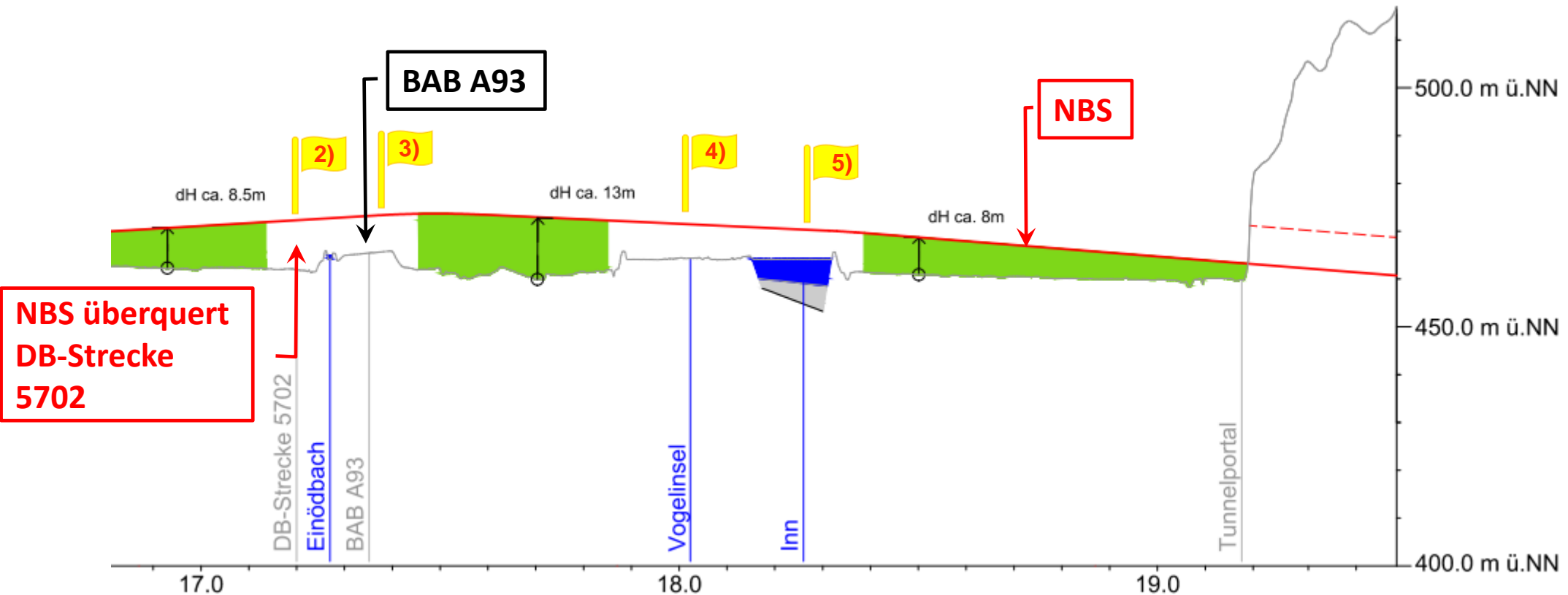
Legende:

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

(identisch mit Folie aus Foren Januar 2020)

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





Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



**NBS überquert
DB-Strecke
5702**

NBS

Legende:






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

Darstellung 10-fach überhöht





(identisch mit Folie aus Foren Januar 2020)

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

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)






Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung
1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB	
2) Umgelegte DB-Strecke 5702	
3) BAB A93	
4) Vogelinself	
5) Inn	

Legende

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



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

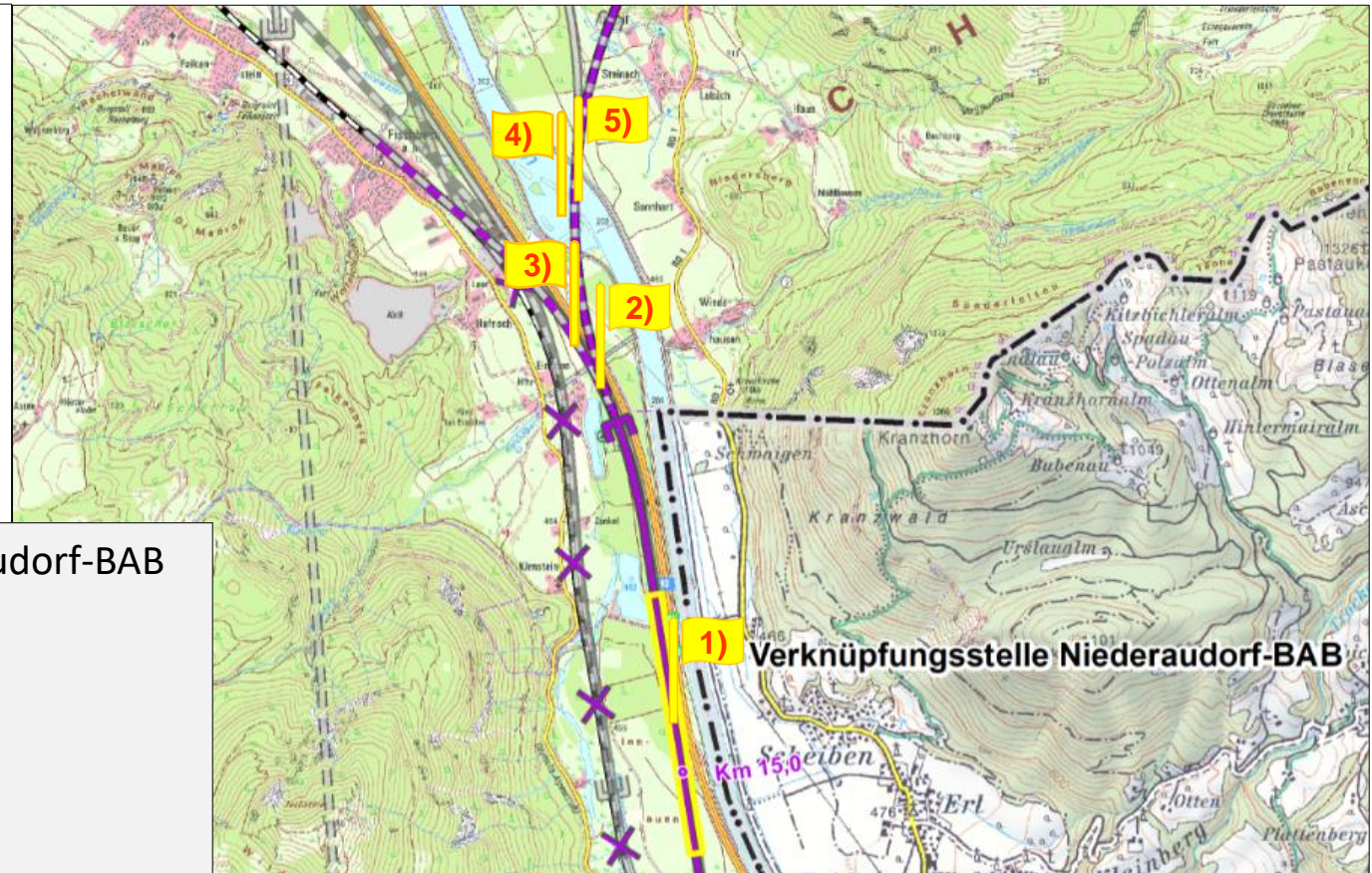
Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB		Verknüpfungsstelle in etwa in Geländegleichlage machbar
2) Umgelegte DB-Strecke 5702		Überquerung der Bestandsstrecke unter Berücksichtigung des Einödbachs machbar
3) BAB A93		Überquerung der BAB A8 machbar, ggf. punktueller bauzeitlicher und dauerhafter Eingriffen durch Brückenpfeiler
4) Vogelinsel		Überquerung der Vogelinsel mit punktuellen bauzeitlichen und dauerhaften Eingriffen durch Brückenpfeiler
5) Inn		Überquerung des Inns mit punktuellen bauzeitlichen und dauerhaften Eingriffen durch Brückenpfeiler

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

Legende:

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



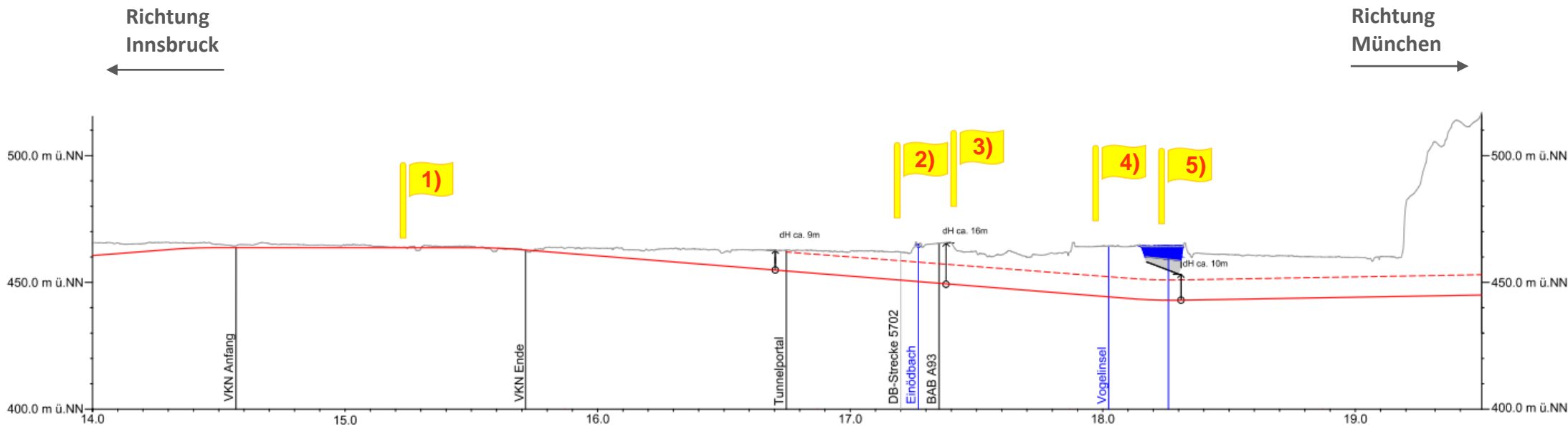
- 1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB
- 2) Umgelegte DB Strecke 5702
- 3) BAB A93
- 4) Vogelinsel
- 5) Fluss, Inn

1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB

Km 15,0




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

Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



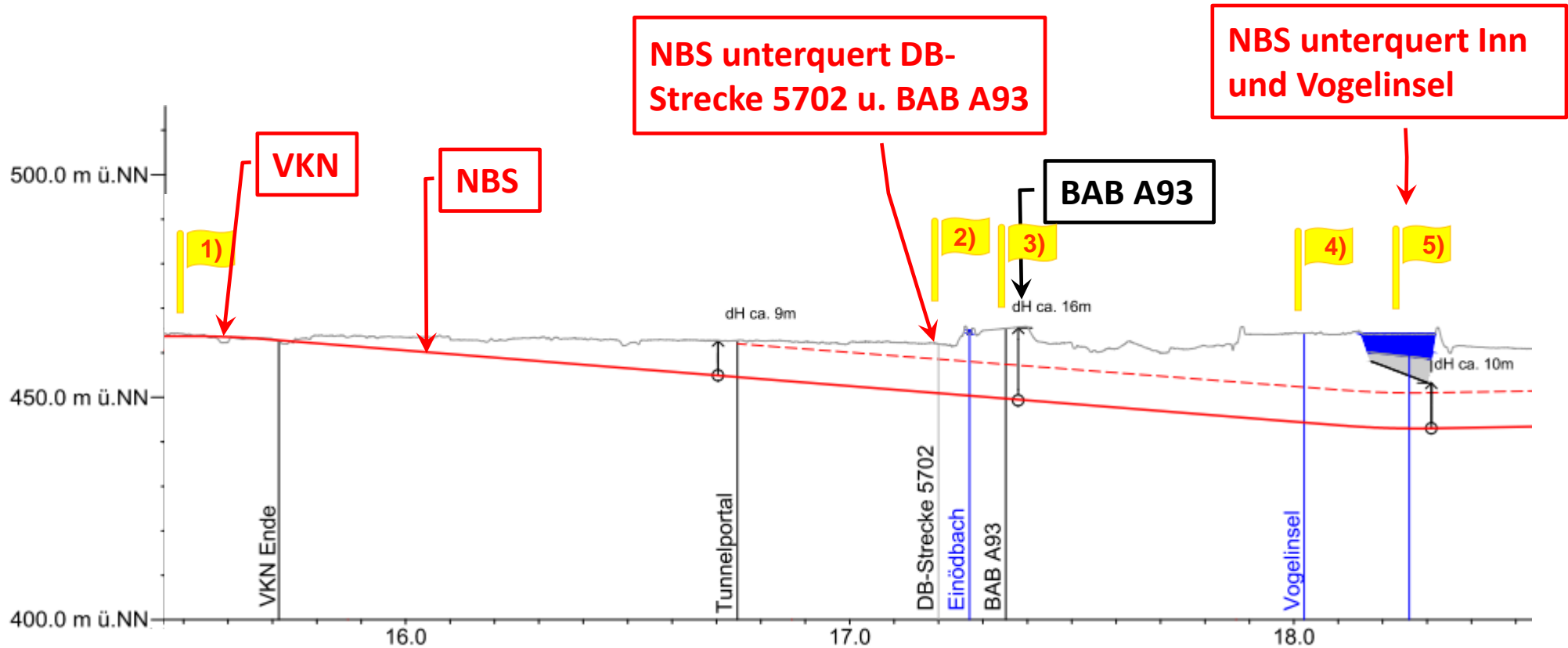
Darstellung 10-fach überhöht

Legende:

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

(identisch mit Folie aus Foren Januar 2020)

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

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

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)



Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung
1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB	
2) Umgelegte DB-Strecke 5702	
3) BAB A93	
4) Vogelinself	
5) Inn	

Legende

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




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

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB		Innunterquerung ergibt aufgrund der zu berücksichtigenden Randbedingungen (insbesondere Längsneigungen) eine Einschnittslage der Verknüpfungsstelle. Zur Berücksichtigung des Grundwassers muss der gesamte Bereich der Verknüpfungsstelle als Wanne ausgebildet werden. Dies bringt erhöhte Erschwernisse für die Zugänglichkeit der Weichenbereiche (Wartung) sowie der Tunnelportale (Sicherheitsaspekt) mit sich.
2) Umgelegte DB-Strecke 5702		Unterquerung der Bestandsstrecke unter Berücksichtigung des Einödbachs machbar






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






Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
3) BAB A93		Unterquerung der BAB A8 machbar - Errichtung der Unterquerung voraussichtlich nur in offener Bauweise möglich → bauzeitliche Einschränkungen des Autobahnverkehrs
4) Vogelinsel 5) Inn	 	Aufgrund der geringen Überdeckungen ist die Errichtung des Tunnels unter Vogelinsel und Inn in offener Bauweise nicht auszuschließen, da mit den vorhandenen Baugrunderkenntnissen ein bergmännischer Tunnel sehr hohe Realisierungsrisiken aufweist. Die Errichtung des Tunnels in offener Bauweise hat massive bauzeitliche Eingriffe in das Ökosystem der Vogelinsel und des Inns zu Folge. → hohe Genehmigung- und Realisierungsrisiken

Blick in die Planungswerkstatt

Innquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Konfliktbereiche <u>Innüber</u> querung	Einstufung / Bewertung
1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB	
2) Umgelegte DB-Strecke 5702	
3) BAB A93	
4) Vogelinsel	
5) Inn	

Konfliktbereiche <u>Innun</u> terquerung	Einstufung / Bewertung
1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB	
2) Umgelegte DB-Strecke 5702	
3) BAB A93	
4) Vogelinsel	
5) Inn	

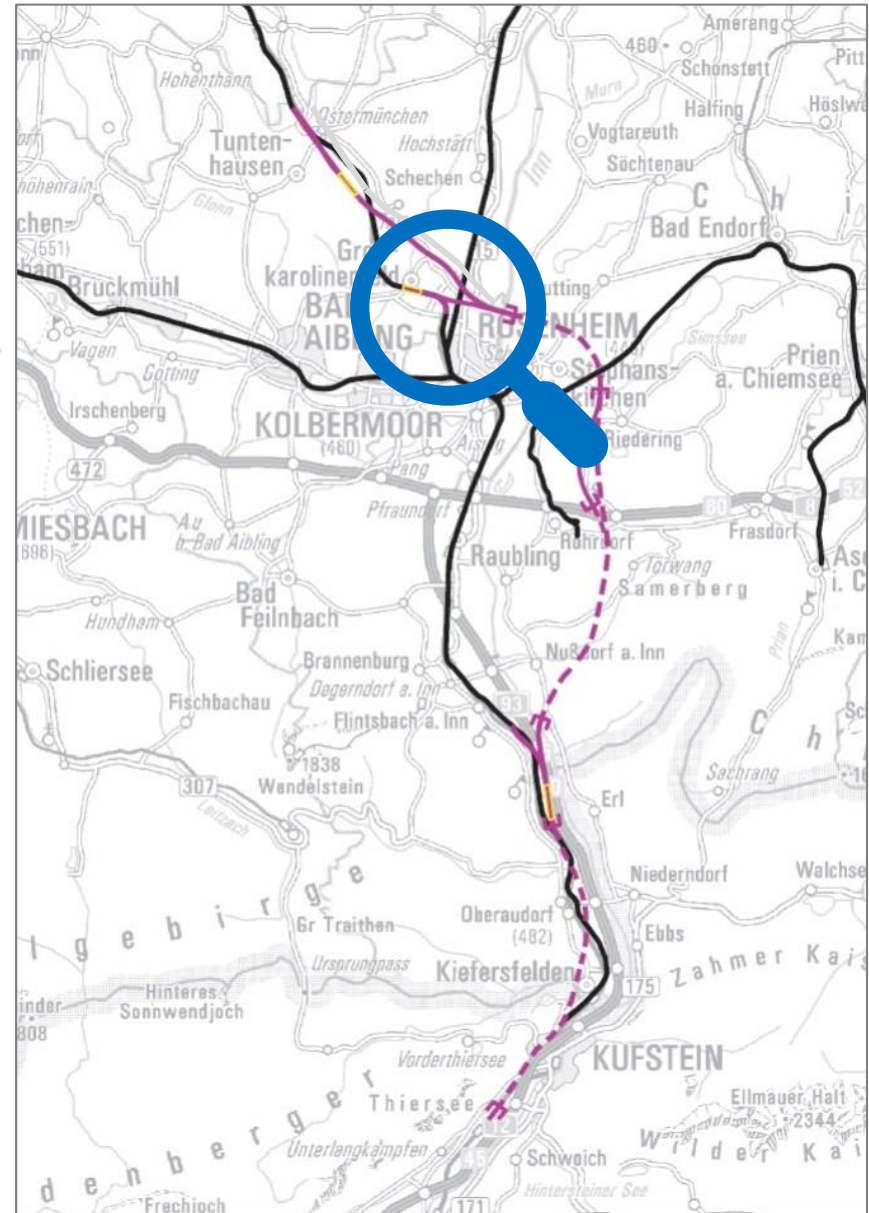
Fazit für die Trassenauswahl:

- Die Innunterquerung weist aus derzeitiger Sicht größere Genehmigungs- und Realisierungsrisiken auf. Daher wird im TAV nur die Innüberquerung weiter betrachtet.
- Sofern die Vorzugstrasse eine Innquerung in diesem Bereich erfordert, wird eine Innunterquerung in den weiteren Planungsphasen untersucht. Hierfür werden weitere Baugrunderkundungen notwendig.

Blick in die Planungswerkstatt Innquerung bei Langenpfunzen

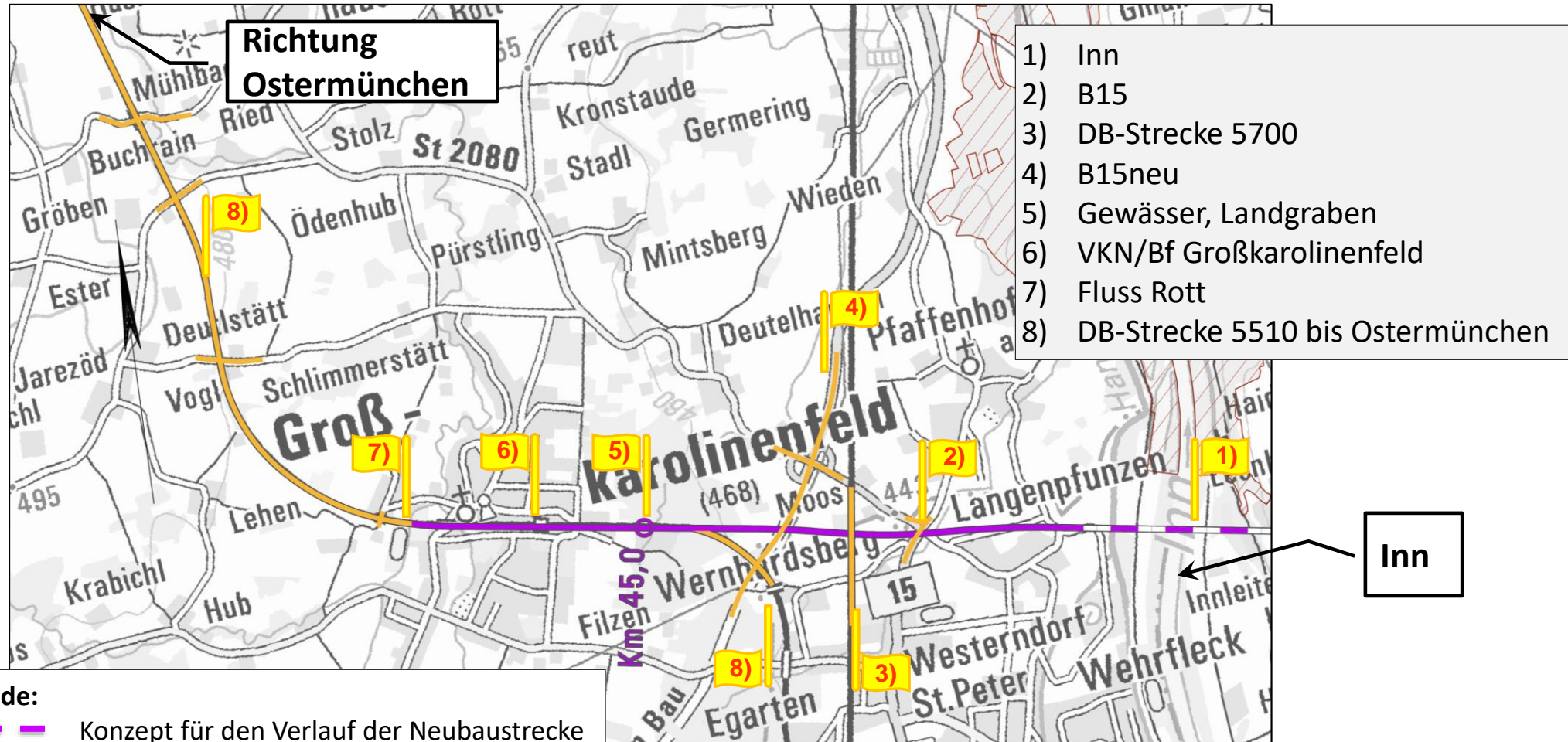
Beispielhafte Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS und der zu beachtenden Konfliktbereiche (Auswahl); Machbarkeitsprüfung Unterquerung Inn mit VKN Großkarolinenfeld

- Varianten **Blau/Violett**:
NBS unterquert den Inn in Richtung Bahnhof Großkarolinenfeld







Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Langenpf. (Var. Blau/Violett)

Überlegungen zur Linienführung der NBS mit VKN Großkarolinenfeld



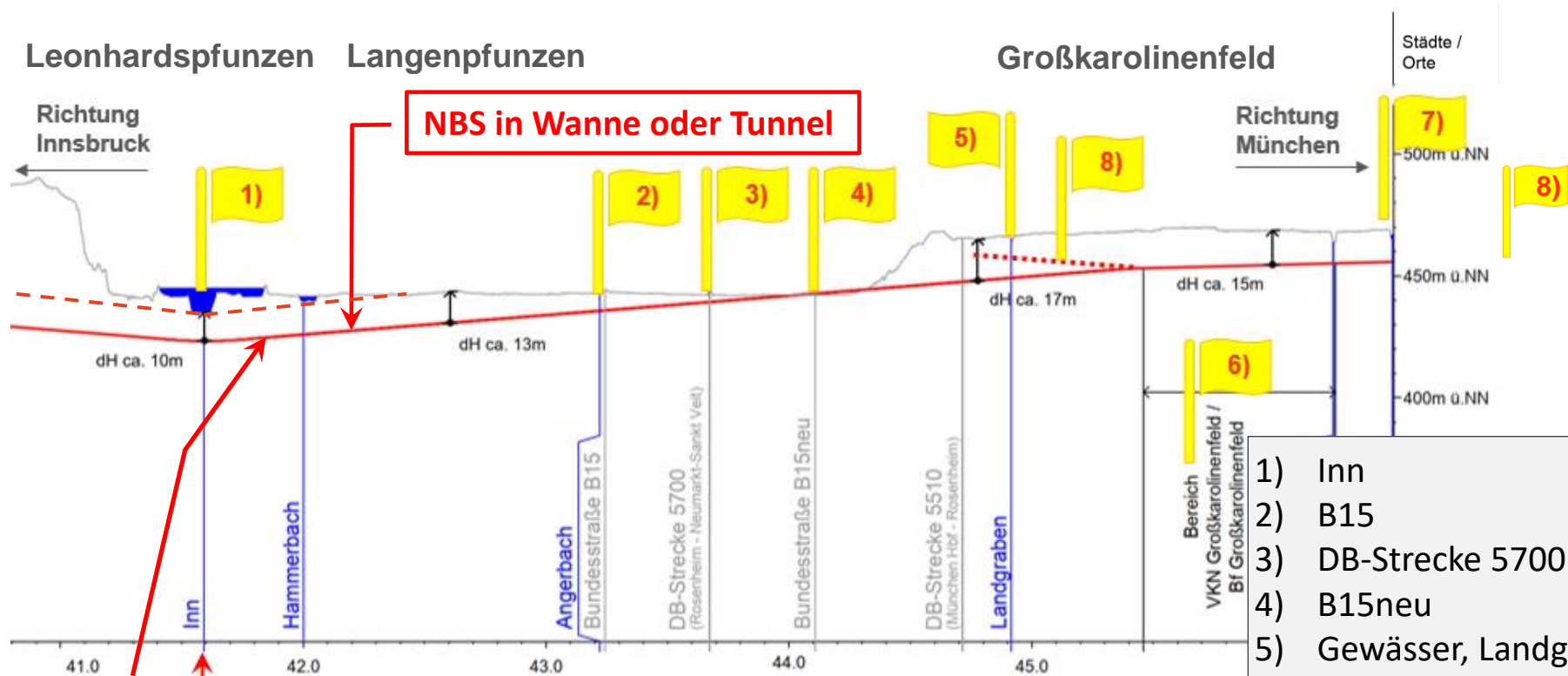
- 1) Inn
- 2) B15
- 3) DB-Strecke 5700
- 4) B15neu
- 5) Gewässer, Landgraben
- 6) VKN/Bf Großkarolinenfeld
- 7) Fluss Rott
- 8) DB-Strecke 5510 bis Ostermünchen

Legende:

-  Konzept für den Verlauf der Neubaustrecke
-  erforderl. Infrastrukturanpassung
-  FFH-Gebiet
-  zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)

Inn

Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Langenpf. (Var. **Blau/Violett**) Grenzwertbetrachtung zum Höhenverlauf NBS+VKN Großkarolinenfeld



NBS unterquert den Inn mit geringer Überdeckung im Tunnel und steigt anschließend möglichst steil Richtung Großkarolinenfeld an

Legende:









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

- 1) Inn
- 2) B15
- 3) DB-Strecke 5700
- 4) B15neu
- 5) Gewässer, Landgraben
- 6) VKN/Bf Großkarolinenfeld
- 7) Fluss Rott
- 8) DB-Strecke 5510 bis Ostermünchen





Darstellung 10-fach überhöht

Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Langenpf. (Var. **Blau/Violett**)





Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl) für die Variante NBS+VKN Großkarolinenfeld

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung
1) Inn	
2) B15	
3) DB-Strecke 5700	
4) B15neu	
5) Gewässer, Landgraben	
6) VKN/Bf Großkarolinenfeld	
7) Fluss, Rott	
8) DB Strecke 5510	

Legende





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

Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Langenpf. (Var. **Blau**/**Violett**) Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl) für die Variante NBS+VKN Großkarolinenfeld

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
1) Inn		Geringe Tunnelüberdeckung, daher offene Bauweise im Inn erforderlich; technische Realisierung schwierig; erhebliche bauzeitliche Eingriffe in den Inn mit entsprechenden Umweltauswirkungen und hohen Genehmigungsrisiken
2) B15		B15 wird unterquert und muss dafür leicht angehoben werden; technisch vsl. machbar
3) DB-Strecke 5700		DB-Strecke wird unterquert und muss dafür um mehrere Meter angehoben werden; umfangreiche Anpassung der Bestandsstrecke sowie querender Straßen erforderlich; erfordert gravierende, bauzeitliche, verkehrliche und betriebliche Einschränkungen des Bahnbetriebs
4) B15neu		B15neu wird unterquert und muss dafür um mehrere Meter angehoben werden; Anschlussstelle zur St 2080 und weitere Straßenbrücken sind umzubauen; teilweise erhebliche Eingriffe in vorhandene Infrastruktur; technisch schwierig aber vsl. machbar

Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Langenpf. (Var. **Blau**/**Violett**)

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl) für die Variante NBS+VKN Großkarolinenfeld

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
5) Gewässer, Landgraben		Gewässer muss umverlegt werden; Genehmigungsrisiko
6) VKN/Bf Großkarolinenfeld		Neubau-, Bestandsstrecke, Verknüpfungsstelle und Bf Großkarolinenfeld in einer Tiefe von ca. 15 m unter Gelände erforderlich; technisch sehr aufwändig; gravierende, bauzeitliche, verkehrliche und betriebliche Einschränkungen des Bahnbetriebs
7) Fluss Rott		Tieferlegung der Rott in einen Düker zur Unterquerung der Bahnstrecken erforderlich; technisch vsl. machbar; hohes Genehmigungsrisiko wegen Eingriff ins Ökosystem der Rott
8) DB Strecke 5510 bis Bf Ostermünchen		Absenkung Bestandsstrecke 5510 (um bis zu ca. 15 m) im Bereich Großkarolinenfeld bis zum Bf Ostermünchen inkl. Anpassung querender Straßen und Gewässer erforderlich; gravierende, bauzeitliche, verkehrliche und betriebliche Einschränkungen des Bahnbetriebs (Streckensperrungen in mehrjähriger Bauphase)

Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Langenpf. (Var. **Blau**/**Violett**)

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl) für die Variante NBS+VKN Großkarolinenfeld

Ergänzende Grenzwertbetrachtung

- Eine alternative weitere Absenkung der Neubaustrecke würde die Probleme der Konfliktbereiche 1-5 zwar reduzieren, die Realisierungs- und Genehmigungsrisiken der Konfliktbereiche 6-8 jedoch noch erheblich vergrößern.

Blick in die Planungswerkstatt

Inn-Unterquerung bei Langenpfunzen mit VKN Großkarolinenfeld (Varianten **Blau/Violett**)

Fazit zur Innquerung bei Langenpfunzen für die weitere Trassenauswahl:

- Variante Inn-Unterquerung mit Weiterführung der NBS zur VKN Großkarolinenfeld drängt sich wegen gravierender Realisierungs- und Genehmigungsrisiken und vsl. nicht lösbarer Konflikte als alternative Lösungsmöglichkeit nicht auf und wird daher nicht weiterverfolgt.
- Variante Inn-Unterquerung mit Weiterführung der NBS zur VKN Aubenhausen wird derzeit weiter untersucht.
- Variante Inn-Überquerung wird sowohl für die Weiterführung der NBS zur VKN Großkarolinenfeld als auch zur VKN Aubenhausen weiter untersucht.

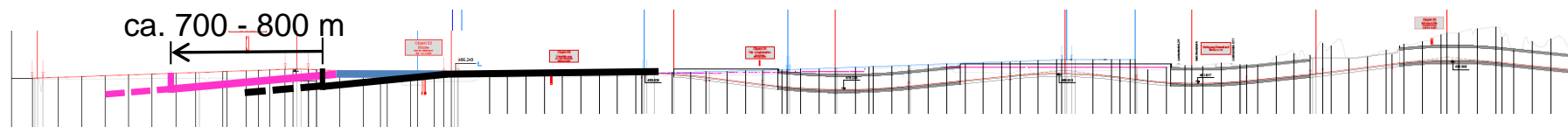
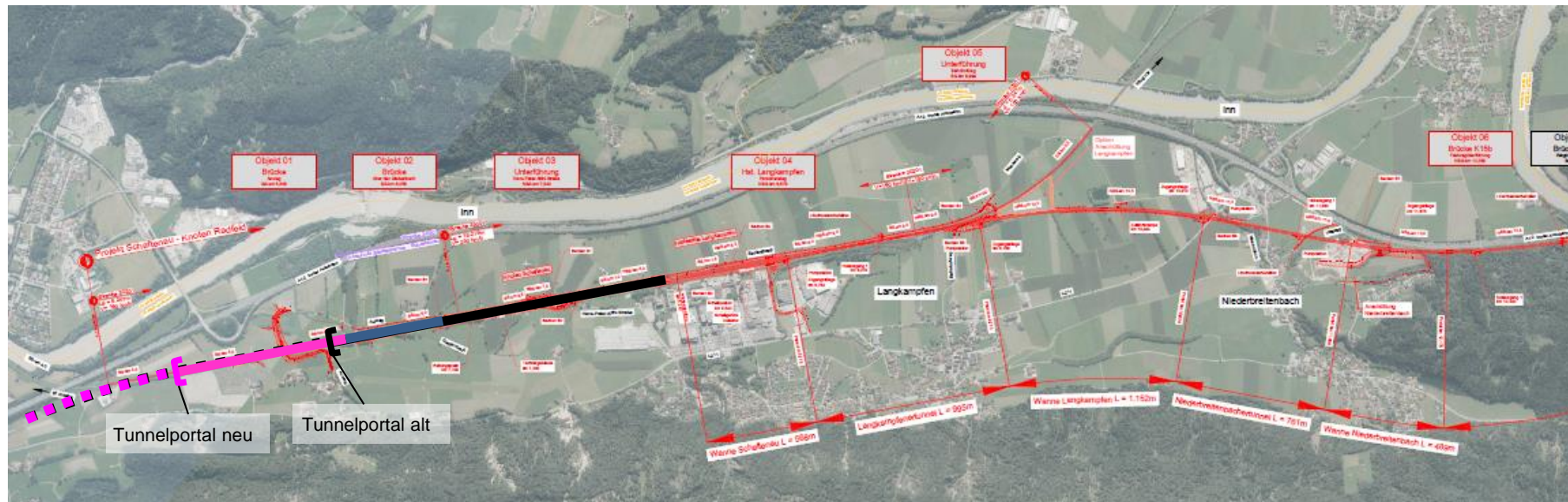
Gemeindeforum

Tagesordnung 20. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 19. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Personelle Veränderungen
 - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
 - Raumordnungsverfahren
- **Blick in die Planungswerkstatt**
 - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
 - **Blick auf ausgewählte Beispiele**
- Weiteres Vorgehen
- Abschluss und Termine

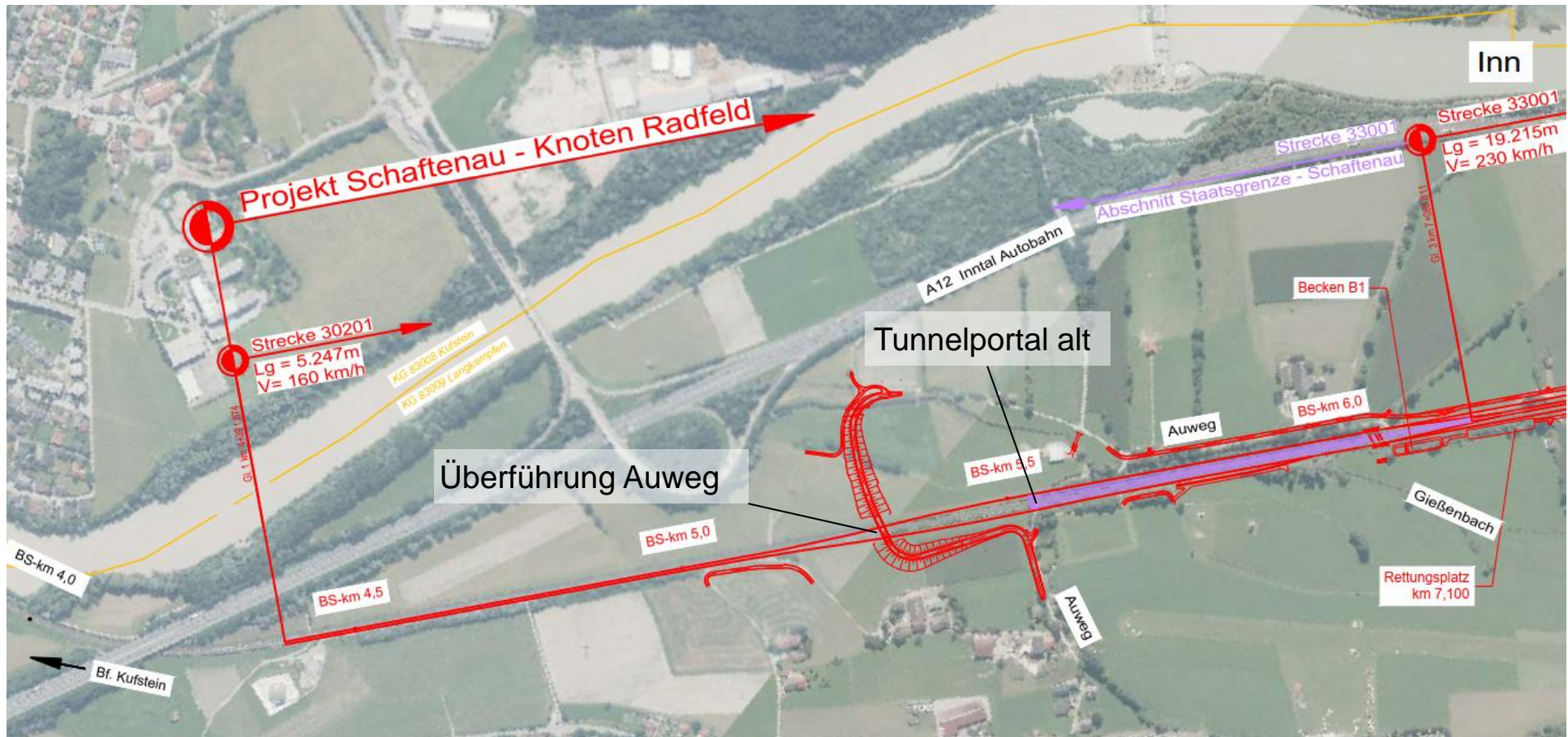
Bereich Übergang Los Kundl/Radfeld-Schaftenau - GPR

Anpassungen infolge geändertem UVE-Einreichoperat (30.04.2020)



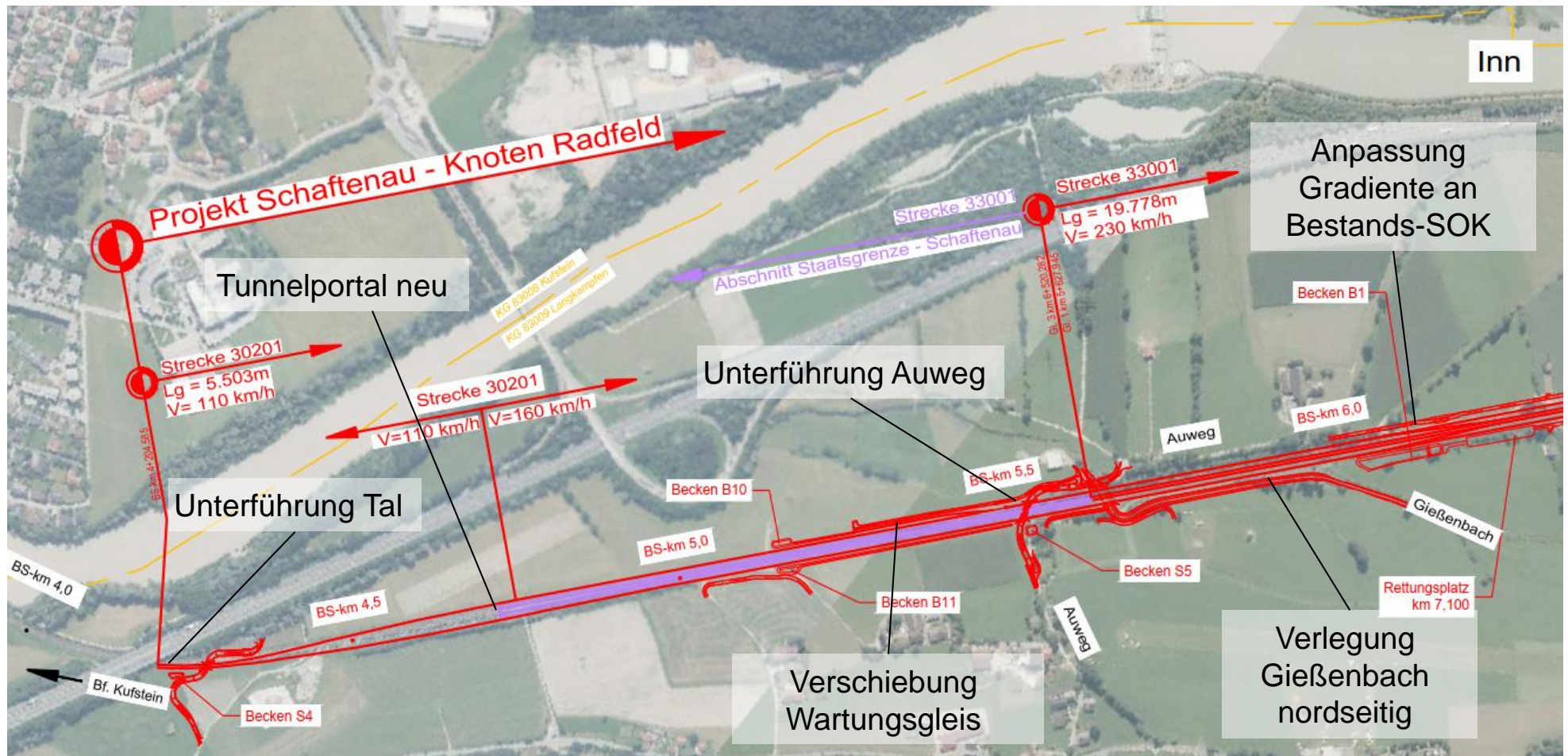
Bereich Übergang Los Kundl/Radfeld-Schaftenau - GPR

Stand UVE-Einreichung 08/2019



Bereich Übergang Los Kundl/Radfeld-Schaftenau - GPR

Stand geänderte UVE-Einreichung 04/2020



Gemeindeforum

Tagesordnung 20. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 19. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Personelle Veränderungen
 - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
 - Raumordnungsverfahren
- Blick in die Planungswerkstatt
 - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
 - Blick auf ausgewählte Beispiele
- **Weiteres Vorgehen**
- Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 20. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 19. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Personelle Veränderungen
 - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
 - Raumordnungsverfahren
- Blick in die Planungswerkstatt
 - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
 - Blick auf ausgewählte Beispiele
- Weiteres Vorgehen
- **Abschluss und Termine**

Ausblick und Abschluss

Termine Gemeindeforen

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

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

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM