

## Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

### PROTOKOLL

---

Thema: **10. Sitzung des Gemeindeforums Nord 1**

---

Datum und Uhrzeit: 19.06.2018, 17:00–19:00 Uhr

---

Ort: Sitzungssaal, Gemeinde Raubling

---

TeilnehmerInnen  
(ohne Titel)

Matthias Jokisch (Brannenburg)  
Andreas Schwaiger (Brannenburg)  
Josef Steer (Brannenburg)  
Stefan Lederwascher (Flintsbach)  
Michael Rusp (Flintsbach)  
Michael Mayer (Flintsbach)  
Rudolf Birkingner (Flintsbach)  
Winfried Niebler (Flintsbach)  
Sepp Oberauer (Nußdorf)  
Susanne Grandauer (Nußdorf)  
Balthasar Kogler (Nußdorf)  
Georg Dettendorfer (Nußdorf)  
Josef Reisinger (Nußdorf)  
Martin Eckert (IPBN)  
Stefan Eder (IPBN)  
Wieland Steigner (IPBN)  
Ralph-Dieter Streble (IPBN)  
Torsten Gruber (DB Netz AG)  
Bernd Reiter (DB Netz AG)  
Peter Hofer (ÖBB Infra)  
Sabine Volgger (wikopreventk)  
Mariella Schimatzek (wikopreventk)

---

#### Agenda:

1. Begrüßung
  2. Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung
  3. Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen
  4. Ausblick und nächste Termine
- 

#### 1. Begrüßung



Die Projektleitung begrüßt die TeilnehmerInnen zur 10. Sitzung des Gemeindeforums und bedankt sich bei der Gemeinde Raubling, dass das Forum hier stattfinden kann.

Die Moderation leitet daraufhin die Sitzung ein und stellt die Agenda vor: Die Projektleitung erklärt nochmals den Planungsablauf und dessen Rahmenbedingungen. Anschließend werden die ersten Entwürfe des Planungsteams von Grobtrassen vorgestellt. Ziel der heutigen Sitzung ist es, dass der Plan mit den Grobtrassenentwürfen für alle nachvollziehbar und verständlich ist.

## **2. Rückmeldung zum Protokoll der 8. Sitzung (Moderation)**

Es liegen keine schriftlichen Rückmeldungen zum als Entwurf gekennzeichneten Protokoll der 9. Sitzung vor. Josef Reisinger bringt zur Sitzung eine Rückmeldung ein. Er möchte bei seiner Aussage auf Seite 10 namentlich genannt werden. Darüber hinaus soll Georg Dettendorfer bei seiner Wortmeldung auf Seite 9 namentlich genannt werden, sodass nicht der Eindruck entsteht, dass alle Forenmitglieder dieser Meinung wären. Die TeilnehmerInnen stimmen den Änderungen sowie der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite [www.brenner-nordzulauf.eu](http://www.brenner-nordzulauf.eu) veröffentlicht.

Aus der letzten Sitzung ist noch eine Frage zum Unterschied zwischen Anbindungen und Verknüpfungen offen. Diese wird in der heutigen Sitzung im Zuge der Präsentation der Grobtrassen beantwortet.

## **5. Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen**

### **Planungsablauf und Rahmenbedingungen**

*siehe Folien 5-15 der beiliegenden Präsentation*

Peter Hofer erläutert nochmals den Zeitplan und erklärt, dass die Planungen für EPR und GPR ab jetzt parallel laufen. Die Geschäftsordnung und der Kriterienkatalog sind nun in allen Foren finalisiert und die Gewichtungsbögen an die Forenmitglieder verteilt. Die Gewichtung konnte durch die Forenmitglieder im GPR bis zum 30.05.2018 erfolgen. Im Zuge des Beteiligungsverfahrens wurden durch die Mitarbeit von Forenmitgliedern mehr als 50 % der Indikatoren im Kriterienkatalog angepasst. Derzeit befindet sich der Prozess des Trassenauswahlverfahrens in Phase II, in der die ersten Grobtrassenentwürfe des Planungsteams vorgestellt werden. Die Grundlegekarten wurden anhand der Rückmeldungen der Gemeinden aktualisiert. Er erklärt am Beispiel Radfeld-Schaftenau, wie die Grobtrassenvorschläge zuerst ergänzt und dann schrittweise reduziert werden, sodass einige wenige Trassen zur vertiefenden Planung übrigbleiben. Diese werden dann anhand des Kriterienkataloges bewertet. Am Ende soll es eine Empfehlung einer verträglichen, geeigneten Trasse an die Entscheidungsgremien geben.

Torsten Gruber erklärt, dass die Grobtrassenentwürfe auf Basis von Raumwiderständen und unterirdischen Konfliktzonen, Topografie und Trassierungsvorgaben (beispielsweise Zielgeschwindigkeit 230 km/h, Mischverkehrsstrecke Personenfernverkehr und Güterverkehr, Regelradius ca. 3 km und max. Steigung von 12,5 ‰) geplant werden. Aufgrund der Trassierungsvorgaben muss der Trassenverlauf also relativ flach sein. Folie 14 zeigt rechts eine schematische Karte, auf der man die Grobtrassen im Überblick sieht. Die großen Pläne eignen sich nicht gut für Präsentationen, deshalb sind diese gemeinsam mit den Raumwiderstandskarten hier im Raum ausgestellt. In manchen Bereichen sind aufgrund der Topografie oder hoher Raumwiderstände (wie beispielsweise Naturschutzgebiete, geschlossenen Siedlungsgebiete oder bestehende Infrastruktur) nur unterirdische Lösungen möglich. Überall sonst wurde grundsätzlich oberirdisch geplant. Das heißt aber nicht, dass dort kein Tunnel möglich ist. Keiner dieser Entwürfe ist frei von kritischen Punkten, welche dem Planungsteam bewusst sind. Jetzt gilt es genau diese Punkte zu diskutieren und potentielle Lösungen für diese kritischen Punkte zu finden.

## Diskussion

*Sind diese Änderungen, die durch die Forenarbeit entstanden sind, im Kriterienkatalog ersichtlich?*

- Ja, dies ist die finale Version des Kriterienkataloges, den die Forenmitglieder zur Gewichtung bekommen haben. Eine Version, in der alle Änderungen farblich markiert sind, wird auf der Projektwebsite veröffentlicht.

*Ein Teilnehmer bemerkt, dass immer gesagt wurde, dass nach München kein zusätzlicher Verkehr mehr möglich ist, und München selbst umfahren werden muss. Dies wurde auch von Vertretern der Bahn und ihrem Sprecher bestätigt. Jetzt erklärt man, dass 400 zusätzliche Züge nach München kein Problem sein werden. Wie können Sie das erklären? Haben Sie dafür ein Betriebskonzept? Meiner Meinung nach steht und fällt damit das ganze Projekt.*

- Torsten Gruber erklärt, dass das Betriebskonzept bereits vor 2 Jahren vorgestellt wurde und auch auf der Projektwebsite verfügbar ist. Darin steht genau erklärt, wie sich die Züge aufteilen. Die Zielrichtung der Neubaustrecke ist München.
- Der Bemessungsfall für das Projekt Brenner-Nordzulauf sieht 400 Züge (Güterverkehr und Personenverkehr) am Grenzübergang DE-AUT vor, also nicht 400 Züge zusätzlich.
- Es ist nach wie vor so, dass der Verkehr um München herum geleitet werden muss. Projekte wie beispielsweise die Truderinger und Dagelfinger Kurve oder die Truderinger Spange beschäftigen sich damit. Diese Projekte sind auch im Bundesverkehrswegeplan hinterlegt und können dort eingesehen werden. Des Weiteren ist im vordringlichen Bedarf des BVWP auch ein Projekt "Ausbau Knoten München" angeführt. Der genaue Projektumfang dieses Ausbauprojektes wird im Zuge der Bewertung des BVWP geprüft und festgelegt und ist derzeit noch offen.
- Die Präsentation mit Zahlen und Fakten ist auch auf der Projektwebsite veröffentlicht (Zugzahlen auf Seite 28/29):  
<http://brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/vortraege/2018-03-08-praesentation-projekthintergruende.pdf>

Wenn man auf 4 Gleisen von Rosenheim nach München fährt, dann fahren manche Züge ja auch nach Salzburg und somit nicht ins Inntal.

- Der Bemessungsfall sieht 400 Züge am Grenzübergang DE-AUT vor. Bei Rosenheim überlagern sich diese Züge auch mit andere Verbindungen z.B München - Salzburg bzw. München – Rosenheim so dass die Zugzahlen Richtung München oder Richtung Salzburg natürlich von diesen 400 Zügen abweichen.

Wo genau braucht es eine Verknüpfung? Nördlich und südlich von Rosenheim oder muss diese in Großkarolinenfeld sein?

- Die Namen „Brannenburg“ und „Großkarolinenfeld“ sind jene, die im Bundesverkehrswegeplan stellvertretend für die geplanten Verknüpfungsstellen verwendet werden. Das heißt aber nicht, dass die Verknüpfungsstellen genau dort liegen müssen. Wir planen jedenfalls eine Verknüpfungsstelle im deutschen Inntal, südlich von Rosenheim. Nördlich von Rosenheim gibt es Verknüpfungsmöglichkeiten in Großkarolinenfeld und Tuntenhausen.

### Vorstellung Grobtrassenentwürfe

Martin Eckert zeigt den TeilnehmerInnen den Plan der Grobtrassenentwürfe. Er betont, dass dies noch keine endgültige Planung ist, und sich diese ersten Entwürfe im Zuge des Diskussionsprozesses und in den weiteren Planungsschritten auch noch ändern können. Es wurde versucht, möglichst den gesamten Planungsraum mit vorläufigen Linienführungen abzudecken, um im ersten Schritt die wesentlichen, grundsätzlich denkbaren Alternativen zu erfassen und großräumige Unterschiede im Planungsraum aufzeigen und diskutieren zu können.

Er erklärt die Legende am Plan:

- Es gibt 2 Karten mit Maßstäben von je 1:25.000 und 1:50.000; 10 cm sind also jeweils 2,5 km oder 5 km; In der Legende befindet sich ein Vergleichsmaßstab.
- Die durchgezogenen orangen Linien sind jene 2-gleisigen Trassen, die nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zwingend im Tunnel liegen müssen und daher zunächst oberirdisch geplant sind.
- Strichlierte orange Linien sind jene Trassenabschnitte, die nach derzeitigem Kenntnisstand aufgrund der Topografie oder hoher Raumwiderstände nur unterirdisch möglich sind und deshalb im Tunnel geplant sind. Anfang und Ende der Tunnel sind je mit einem Portalsymbol gekennzeichnet.
- Graue Linien zeigen 2-gleisige Anbindungen an die Bestandsstrecke.
- Die Bereiche der Verknüpfungsstellen sind mit einem gelben Rahmen gekennzeichnet.
- Die entwickelten Korridore sind blau hinterlegt. Dort wo sie blau schraffiert sind, ist nach derzeitigem Kenntnisstand nur eine Tunnellösung möglich.

Martin Eckert erklärt den TeilnehmerInnen die abgebildeten Grobtrassenentwürfe. Es wurde versucht, wenn möglich die Trassen an bestehende Infrastruktur anzulehnen. Die Trassen starten im Süden bei Langkampfen. In dieser Gegend, bis Höhe Erl, ist es topografisch sehr eng oder die Trassen führen durch geschlossene Siedlungsgebiete. Daher ist dort, bis auf ein kurzes Stück, nur eine Tunnellösung möglich. Derzeit gibt es keine Erkenntnis, dass einer der geplanten Tunnel aus geologischer Sicht nicht möglich wäre. Wenn es neue Ergebnisse aus der geologischen Erkundung gibt, werden diese in die Planung eingearbeitet. Bei Thierberg/ Tunnel Kitzwand und Tunnel Jochstein ist noch eine Bohrung ausständig. Im Bereich direkt am Hechtsee ist aufgrund der gegebenen Hydrogeologie kein Tunnel möglich. Bei der Variante „Einöden“ ist eine sogenannte halbe Verknüpfungsstelle geplant. Man kann dies mit einem Autobahnanschluss vergleichen, bei dem man nur in eine Richtung auffahren und abfahren kann. Das heißt die Fahrtmöglichkeit ist nicht in alle 4 Richtungen gegeben, wie das bei einer vollständigen Verknüpfungsstelle der Fall wäre. Für die Verknüpfungsstellen bei den Varianten Griesenbach und Breitmoos müsste die Bestandsstrecke mit Haltepunkt Flintsbach bzw. Haltepunkt Brannenburg verlegt werden. Die sternförmige Verknüpfungsstelle bei Reischenhart ist keine Standardlösung, da sich Neubaustrecke und Bestandsstrecke kreuzen, stellt aber in ihrer Funktion eine vollständige Verknüpfung dar. Hier sind zusätzlich noch zwei übereinander liegende Varianten dargestellt (Verknüpfung der Variante Bundesautobahn Nord und der Variante Bad Feilnbach jeweils mit der Bestandsstrecke).

Mit der Variante „Bundesautobahn Nord“ würde unter Anwendung der Regelwerte für den Mindestradius ein FFH Gebiet tangiert. Dies ist ein kritischer Punkt, den man sich im Laufe der Planung noch genauer anschauen muss.

Bei der Variante Kolbermoor West wurde u.a. nördlich der Mangfallüberquerung mit einer Variante versucht, die Bahntrasse mit einer Stromtrasse zu bündeln.

Alternativ zu einer oberirdisch eng mit der B15 gebündelten Variante Kolbermoor Ost ist auch eine Tunnelvariante Kolbermoor vorgesehen.

Bei der Variante Eigenholz wurde versucht, unter Anwendung des vorgegebenen Regelradius das Siedlungsgebiet zu umfahren.

Die Verknüpfungsstelle in Großkarolinenfeld entstand aus der Überlegung, für die Verknüpfung eine möglichst gerade Trassenführung der Bestandsstrecke nord-westlich von Rosenheim zu finden. Für die Trassen, die östlich von Rosenheim verlaufen, ist dies das erste gerade Stück, an dem eine Verknüpfung trassierungstechnisch möglich wäre. Dafür wären aber auch innerörtliche Infrastrukturanpassungen notwendig. Diese Verknüpfungsstelle ist daher ein Bereich, den man sich im Laufe der Planungen genauer anschauen muss.

Die Varianten östlich von Rosenheim könnten auch über die Variante Mintsberg in Richtung München geführt werden. Ähnlich wie für die Variante Eigenholz müsste für die zugehörige Verknüpfung die Bestandsstrecke München-Rosenheim mit Haltepunkt Ostermünchen verlegt werden.

Bei der Variante Inn Ost ist keine Tunnellösung vorgesehen, da es dort neben dem Inn keine geschlossenen Siedlungsbereiche gibt, die durchquert werden müssten. Man muss aber

Faktoren wie Hochwasserabflussgebiete berücksichtigen. Diese Variante kann sich südlich von Rosenheim mit der Bestandsstrecke westlich des Inns nicht verknüpfen, daher ist eine zweigleisige Anbindung Happinger Au in Richtung Bf Rosenheim vorgesehen.

Eine weitere Verknüpfungsmöglichkeit nördlich von Rosenheim gibt es bei der Variante Riedenbach. Weiter nördlich ist die Bestandsstrecke zu kurvig oder zu eng bebaut für eine Verknüpfung direkt an der Bestandsstrecke.

In Stephanskirchen ist ein Tunnel notwendig, da ein geschlossenes Siedlungsgebiet durchquert werden würde oder die Topografie keine oberirdische Trassenführung zulässt.

Um einen Vergleich in der Bewertung sicherzustellen, wurden alle Grobtrassen bis zum gleichen Endpunkt an der Bestandsstrecke München-Rosenheim geplant.

### **Zusätzliche Informationen zu Verknüpfungsstellen und Anbindungen**

Die Projektleitung erklärt, dass Bestands- und Neubaustrecke ca. alle 20 bis 25 km zusammengeführt werden müssen. Vollständige Verknüpfungsstellen zeichnen sich dadurch aus, dass die Fahrtbeziehungen zwischen Bestandsstrecke und Neubaustrecke in alle Richtungen hergestellt werden können. Die Verknüpfungsstellen sind so konzipiert, dass sie möglichst in der Nähe von größeren Städten liegen, sodass man diese Bahnhöfe anfahren kann. Aber es gibt auch die Möglichkeit, Güter auszufahren. Ziel ist es, den Zeitverlust so gering wie möglich zu halten. Die Bestandsstrecke ist auf eine geringere Geschwindigkeit trassiert als die Neubaustrecke und daher ist mit einem Zeitverlust zu rechnen, wenn man länger auf dieser bleibt als unbedingt notwendig. Dieses Prinzip zieht sich durch die gesamte Brennerachse (Verknüpfungsstellen zB in München, Rosenheim, Innsbruck, Franzensfeste, Bozen, Trient, Rovereto, Verona). Aus betrieblichen Gründen gibt es noch weitere Gründe, warum die Strecken verknüpft werden müssen. Wenn es beispielsweise Instandhaltungsarbeiten, Bauarbeiten oder gar Unfälle auf einer Strecke gibt, kann auf die andere Strecke ausgewichen und Redundanzen genutzt werden. Das ist aktuell ein wichtiges Thema in Rosenheim, wo es massive Einschränkungen im Nah- und Fernverkehr durch die laufenden Bauarbeiten (Oberleitungserneuerungen) gibt.

Eine Verknüpfungsstelle an sich führt nicht zwingend zu einem größeren Flächenverbrauch, wenn man rein die Verkehrsflächen der Trassen betrachtet und bezogen auf einen möglichen Flächenverbrauch bei getrennter Führung der beiden Strecken. Es braucht dafür prinzipiell nur die Bestandsstrecke und die Neubaustrecke in Parallellage, sodass die Weichen eingebaut werden können. Eine „Anbindung“ bedeutet immer eine zusätzliche Bahnstrecke mit 2 Gleisen, die man bei einer Verknüpfung nicht bräuchte und das führt somit, auf die gesamte Region gerechnet, zu einem höheren Flächenverbrauch.

### **Diskussion**

*Warum ist die Verknüpfung der Variante „Einöden“ so kurz? Wäre hier nicht genug Platz für eine längere Verknüpfungsstelle? Braucht man dann vor Rosenheim noch eine weitere Verknüpfung?*

- Bei der angesprochenen Stelle handelt es sich um eine sogenannte „halbe“ Verknüpfungsstelle, da mit derzeitigem Kenntnis- und Planungsstand der Platz im Geraden für eine vollständige nicht ausreicht.
- Das heißt, die Verbindung mit der Bestandsstrecke kann nur in eine Richtung befahren werden. Daher braucht es weiter nördlich eine zweite „halbe“ Verknüpfungsstelle, um die Neubaustrecke auch in die andere Richtung mit der Bestandsstrecke zu verbinden.
- Anschließend an diese halben Verknüpfungsstellen sind Anbindungsgleise an die Bestandsstrecke geplant.

*Wie groß kann man sich eine solche halbe Verknüpfungsstelle vorstellen? Ist die dann halb so lang wie eine vollständige Verknüpfungsstelle?*

- Die halbe Verknüpfungsstelle unterscheidet sich nicht zwingend in der Länge. Entscheidend ist, dass die Verbindung mit der Bestandsstrecke nur richtungsgebunden erfolgt.
- Wie groß die geplanten Verknüpfungsstellen schlussendlich sein werden, lässt sich bei derzeitigem Planungsstand noch nicht sagen.

*Wenn man die halbe Verknüpfungsstelle der Variante „Einöden“ nach Osten in Richtung Autobahn verlegt, hätte man einen längeren geraden Abschnitt, wo man vielleicht eine vollständige Verknüpfung planen kann. Dazu müsste man die Bestandsstrecke verlegen, aber die Gemeinden wären entlastet.*

- Die Projektleitung bedankt sich für die Anregung. Man wird dies mitnehmen und den Planern zur Prüfung weitergeben.

*Wenn man anschließend nach Osten fahren will, braucht man also diese halbe Verknüpfungsstelle „Einöden“? Ist die Stelle nur für die Strecken nach Osten notwendig?*

- Wenn man anschließend östlich des Inns weiterfährt, braucht es die halbe Verknüpfungsstelle. Es gibt aber auch Varianten westlich des Inns, bei denen es diese halbe Verknüpfungsstelle in Kombination mit der zweiten Hälfte benötigt.

*Für die Gemeinde Brannenburg sind die geplanten Verknüpfungsstellen und Verlegungen der Bestandsstrecke ein enormer Eingriff. Wenn man die Bestandsstrecke verlegt, müssen auch Bahnhof und Parkplatz aus dem Ort hinaus verlegt werden. Die Flächen, die verbraucht werden, sind die einzigen ebenen freien Flächen, die wir haben. Die Flächen, die durch die Verlegung gewonnen werden sind nicht so interessant wie jene, die verbraucht werden würden. Für die Bevölkerung macht es auch einen großen Unterschied, wenn der Bahnhof nicht mehr im Ort liegt. Man kann das nicht einfach nur am Flächenverbrauch messen.*

*Für die Erklärung der halben und vollständigen Verknüpfungsstellen sowie der Anbindungen wäre eine Skizze oder ähnliches hilfreich. Derzeit sind die Unterschiede anhand des Planes schwer nachvollziehbar bzw. vergleichbar. Auch für die sternförmige Verknüpfungsstelle in Reischenhart wäre eine bildliche Darstellung hilfreich.*

- Es ist das Ziel, dass alle den Plan verstehen. Das Planungsteam wird für die nächste Sitzung entsprechende Unterlagen vorbereiten, sodass die Unterschiede besser erkennbar und verständlich sind.

*Wenn die Verknüpfungsstelle in Brannenburg, so wie eingezeichnet, realisiert wird, brauche ich 4 zusätzliche Gleise an einer Stelle, an der es momentan noch keine Gleise gibt. Das wäre dann ein zusätzlicher Flächenverbrauch.*

- Durch die Verlegung der Bestandsstrecke wird die derzeit bebaute Fläche wieder frei. Die Verlegung ist natürlich ein Eingriff, aber insgesamt ist ggf. der Flächenverbrauch bei einer kompakten Verknüpfung geringer als bei einer Anbindung.

*Für die Landwirtschaft hat es auch negative Auswirkungen, wenn für eine Verknüpfung die Bestandsstrecke aus dem Ort hinaus verlegt wird, da die neuen beanspruchten Flächen zum Großteil landwirtschaftliche Flächen sind. Das ist eine der engsten Stellen im Inntal und die Landwirte haben ohnehin schon wenig Fläche.*

- Dafür gibt es eine Bewertung anhand des Kriterienkataloges, wo diese Punkte berücksichtigt werden. Der landwirtschaftliche Flächenverbrauch würde bei so einer Trasse dann zu einer schlechteren Bewertung im entsprechenden Kriterium führen. Man muss aber am Ende die gesamte Trasse bewerten und nicht nur Teilabschnitte.

*Wenn man mit der Trasse westlich des Inns bleibt, wird dann die Bestandsstrecke immer aus Flintsbach und Brannenburg hinaus verlegt?*

- Nein, nicht bei allen Varianten. Wenn man z. B. eine Variante mit Verknüpfungsstelle in Reischenhart auswählt, braucht man die Verknüpfungsstellen bei Flintsbach und Brannenburg nicht.

*Die geplante Verknüpfung bei Großkarolinenfeld liegt mitten im Ort und führt durch ein Siedlungsgebiet? Warum hat man dort eine Verknüpfung geplant?*

- Die geplante Verknüpfungsstelle bei Großkarolinenfeld liegt im Ortsgebiet, verursacht aber nach derzeitigem Planungsstand vssl. keinen Eingriff in die Wohnbebauung. Daher wäre dort nach derzeitigem Kenntnisstand und den Kriterien, die für den gesamten Planungsraum einheitlich angewandt werden, eine Verknüpfungsstelle möglich. Das ist aber sicher ein kritischer Punkt und eine technische Herausforderung, die man sich jedenfalls in den weiteren Planungen noch genauer anschauen muss.

*Geht man bei Tunnellösungen ausschließlich von bergmännischen Tunneln aus?*

- Es gibt verschiedene Bauweisen (offen bergmännisch, etc). Die Bauweise wird aber bei den Grobtrassen noch nicht unterschieden. Bei den hier eingezeichneten Tunneln geht man jedenfalls davon aus, dass sie am Ende nicht sichtbar sind. Welche Bauweise angewandt wird ist auch abhängig von der Geologie.

*Wie funktioniert die (sternförmige) Verknüpfungsstelle Reischenhart? Muss man dort die Autobahn überqueren? Falls ja, passiert das mit Stelzen oder Brücken? Wie hoch wäre das dann? Dieses Gebilde ist schwer vorstellbar, auch hier wären Skizzen hilfreich.*

- Bei dieser Verknüpfungsstelle gibt es 3 Ebenen übereinander. Die Autobahn ist hier bereits tiefer gelegt und daher ist die Höhenentwicklung im Gesamten nicht so ausgeprägt. Die Bestandsstrecke liegt ebenerdig über der Autobahn und die Verbindungsgleise Bestandsstrecke - Neubaustrecke würde darüber verlaufen. In der Regel braucht es einen Höhenabstand von je ca. 8 Metern zwischen den Gleisen.
- Die Projektleitung und das Planungsteam nehmen das als Aufgabe mit und werden versuchen, die Stelle verständlich darzustellen. Man befindet derzeit aber noch in der Grobplanung, weshalb noch nicht alle Details der Verknüpfungsstellen feststehen.

*Warum muss die Verknüpfungsstelle Reischenhart nicht gerade sein, so wie alle anderen?*

- Die Weichen, als dafür maßgebende Elemente, sind hier nicht in der Mitte, sondern am Anfang und am Ende der Verknüpfungsstelle geplant. Dort gibt es je ein gerades Stück.

*Wenn die Verknüpfungsstelle Reischenhart realisiert wird, brauche ich die Verknüpfungsstellen bei Brannenburg und Flintsbach nicht, stimmt das?*

- Wenn man eine Grobtrasse wählt, die die Verknüpfung Reischenhart durchfährt, dann hat man bereits eine Verknüpfung südlich von Rosenheim und braucht jene weiter südlich nicht. Allerdings ermöglicht die Verknüpfungsstelle Reischenhart nur eine Verbindung der BS mit den Grobtrassen westlich von Rosenheim.

*Hat die Verknüpfungsstelle Reischenhart mehr Auswirkungen als andere Verknüpfungsstellen, da sie so groß ist?*

- Es entsteht natürlich ein Flächenverbrauch, jedoch sind hier Varianten übereinander eingezeichnet. Durch diese x-förmige Anordnung sieht es größer aus.

*Bei der Variante „Inn Ost“ quert man den Inn genau an der breitesten Stelle. Warum macht man das? Ist eine Unterquerung des Inns möglich?*

- Das ist bedingt durch die halbe Verknüpfungsstelle „Einöden“, die für diese Grobtrasse zwingend ist. Wenn man weiter südlich fährt, würde der Kurvenradius zu klein werden und man kommt nicht mehr in den Berg hinein.
- Eine Unterquerung wäre grundsätzlich erlaubt, allerdings ist die Verknüpfungsstelle jedenfalls oberirdisch und daher müsste man sehr steil und schnell in die Tieflage kommen. Das geht sich an dieser Stelle unter Berücksichtigung der Trassierungsparameter nicht aus.

*Wenn man generell in einem Tunnel den Inn unterqueren will, wie tief muss dieser sein?*

- Diesen Tunnel muss man jedenfalls so planen, dass es keine Konflikte gibt. Man kann von einer Tiefe von ca. 20 bis 30 Metern ausgehen. Dies ist aber derzeit noch ein grober Richtwert.

*Stimmt es, dass der Abstand zwischen Bahngleis und Autobahn mind. 30 Meter sein muss? Oder braucht es einen Wall, wenn man in der Nähe der Autobahn fährt? In der Bevölkerung wäre eine höhere Akzeptanz für eine Trasse entlang der Autobahn vorhanden, daher ist das interessant. Könnte man auch eine Linie durchgängig entlang der Autobahn planen?*

- Das kann man pauschal nicht sagen und ist länderspezifisch verschieden. In Österreich ist dies grundsätzlich durch den Bauverbotsbereich abgedeckt. In Deutschland gibt es keine dezidierten Verordnungen dazu, jedoch gibt es Schutzregelungen um zu verhindern, dass Fahrzeuge auf die Schiene gelangen.
- Der genaue Abstand zwischen Bahngleis und Autobahn ist Gegenstand der Detailplanung und steht derzeit noch nicht fest. Anschlussstellen und Naturschutzgebiete entlang der Autobahn werden aber jedenfalls noch in der Planung untersucht.
- Es braucht nicht immer zwingend einen Wall und es gibt dafür kein fixes Maß. Die Ausgestaltung ist auch höhenabhängig.
- Dort wo eine Streckenführung neben der Autobahn technisch denkbar wäre, wurde sie in den Grobtrassen berücksichtigt.

*Wann werden die finalen Erkenntnisse aus der Geologie eingearbeitet?*

- Die Ergebnisse aus der Geologie, die bis jetzt vorhanden sind, wurden bereits berücksichtigt. Die noch ausstehenden Bohrungen sollten bis Herbst abgeschlossen sein und dann werden diese Erkenntnisse sukzessive in die Planung mit einfließen. Bei der noch ausstehenden Bohrung in Neubeuern ist es abhängig vom Eisenbahnbahnbundesamt, wann und ob sie durchgeführt werden kann.
- Sobald es relevante Ergebnisse aus der geologischen Erkundung gibt, werden die ForenteilnehmerInnen informiert.

### 3. Ausblick und nächste Termine

*Siehe Folien 19 bis 21 der beiliegenden Präsentation*

Torsten Gruber erklärt, dass die heute vorgestellten Grobtrassenentwürfe voraussichtlich bis Ende des Jahres mit den Forenmitgliedern und der Region diskutiert werden. Bis dahin ist also Zeit, die Pläne zu verstehen und Anregungen und Vorschläge einzubringen. Dazu sind umfassende Kommunikationsmaßnahmen und eine Infokampagne geplant. Neben den regelmäßigen Forensitzungen werden im Juni und Juli 2018 15 öffentliche Infoveranstaltungen im GPR und EPR stattfinden, die öffentlich zugänglich sind. Die Einladungen dazu wurden bereits per Postwurf versandt. Darüber hinaus bekommen BürgerInnen und PolitikerInnen Infobriefe und es gibt nach wie vor das Infobüro in Rosenheim. 2019 wird dann eine schrittweise Reduzierung der Trassen sowie die vertiefende Planung vorgenommen mit dem Ziel Ende 2019 / Anfang 2020 die Trassenempfehlung vorliegen zu haben. Alle Infotermine und die heute vorgestellten Pläne sind auf der Projektwebsite [www.brenner-nordzulauf.eu](http://www.brenner-nordzulauf.eu) veröffentlicht.

**Das nächste Gemeindeforum Nord 1 findet am 16.07.2018 in Flintsbach statt.** Die TeilnehmerInnen erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation.

Die Moderation leitet zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein. Die Mehrheit der TeilnehmerInnen betont, dass sie eine Trasse mit möglichst großem Tunnelanteil bevorzugen. Für manche TeilnehmerInnen ist der derzeitige Plan kompliziert und schwer nachvollziehbar. Dazu braucht es in der nächsten Sitzung vor allem Informationen zu den geplanten Verknüpfungsstellen und Brücken (ev. anhand von Skizzen). Andere TeilnehmerInnen finden es gut, dass endlich ein Planungsdialog stattfindet und nehmen viele Informationen, aber auch Aufgaben mit nach Hause. Es ist außerdem wichtig, dass die Planungen transparent und nachvollziehbar verlaufen und die Gesprächsbasis weiterhin konstruktiv bleibt.

Die Projektleitung bedankt sich bei den TeilnehmerInnen für die konstruktive Diskussion und die Anregungen, was noch verbessert werden kann um diese ersten Entwürfe von Grobtrassen besser zu vermitteln und erklären zu können.

---

Zusammengestellt am 21.06.2018

*Mariella Schimatzek*

### **Anlagen:**

- Präsentation GF Nord 1 vom 19.06.2018
- Anwesenheitsliste

# GEMEINDEFORUM NORD 1

19.06.2018, RAUBLING

## BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 10. Sitzung

- **Begrüßung**
- Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung
- Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen
  - Planungsablauf und Rahmenbedingungen
  - Vorstellung Grobtrassenentwürfe
- Ausblick und nächste Termine

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung
- Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen
  - Planungsablauf und Rahmenbedingungen
  - Vorstellung Grobtrassenentwürfe
- Ausblick und nächste Termine

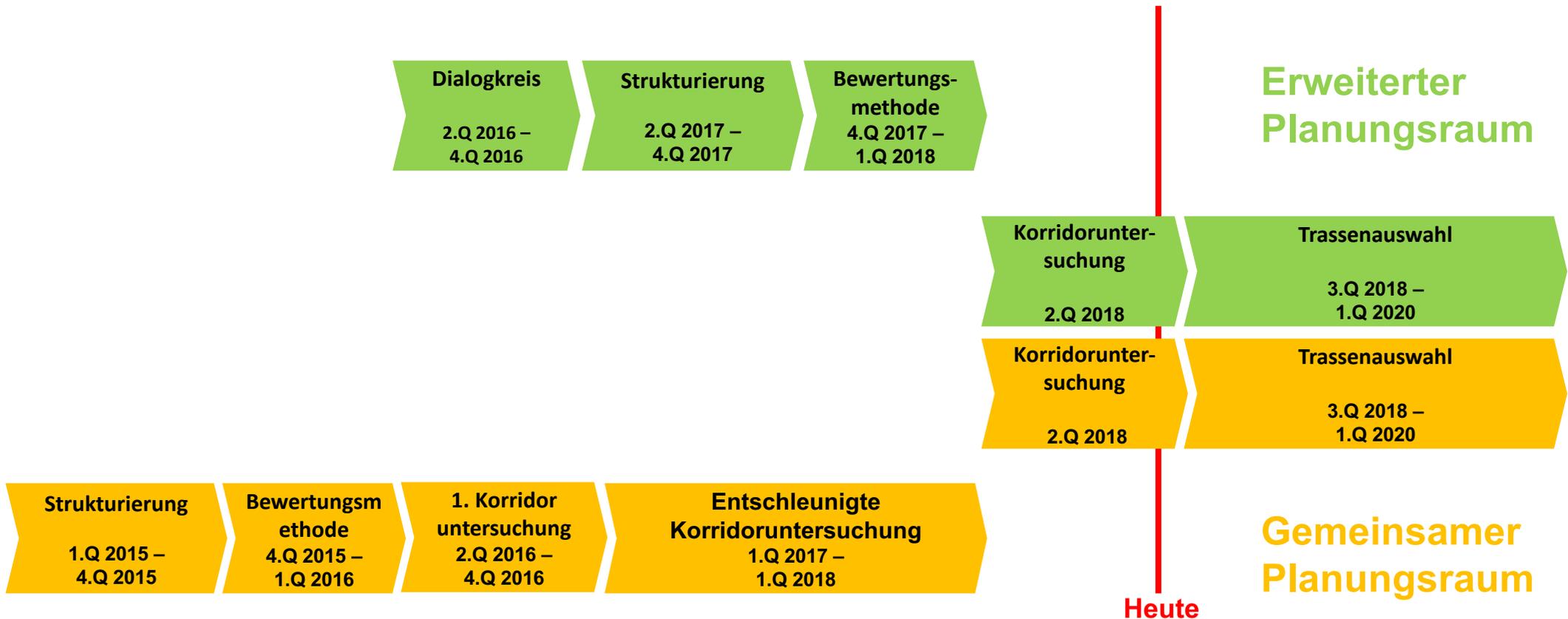
# Gemeindeforum

## Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung
- **Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen**
  - Planungsablauf und Rahmenbedingungen
  - Vorstellung Grobtrassenentwürfe
- Ausblick und nächste Termine

# Erweiterter und Gemeinsamer Planungsraum

## Zeitplan für ein gemeinsames Trassenauswahlverfahren



# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

## Planungsablauf; Beurteilungsmethode



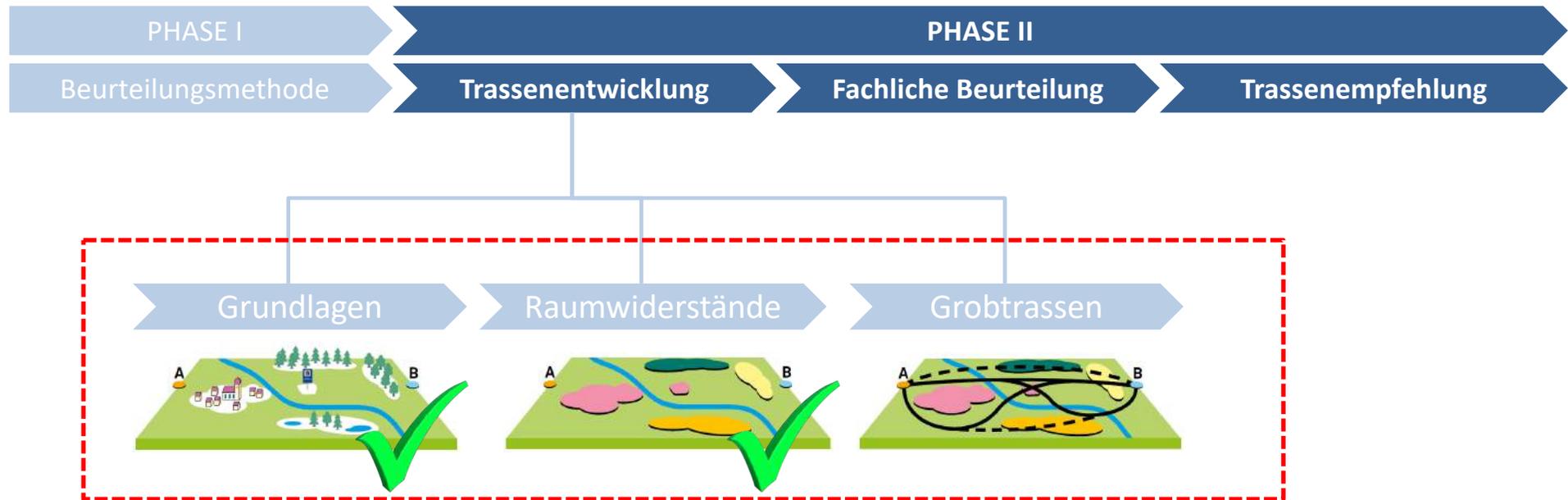
The table is a detailed criteria catalog with multiple columns and rows. It includes sections for 'Phase I' and 'Phase II'. The table lists various indicators and their corresponding weights, used for the evaluation of route options.

- ❖ Hauptkriterien fixiert
- ❖ Gewichtung bis spätestens zum 16. Juni 2018 durch Foren möglich

Im Zuge der Beteiligung der Foren wurden 55% der Indikatoren angepasst.

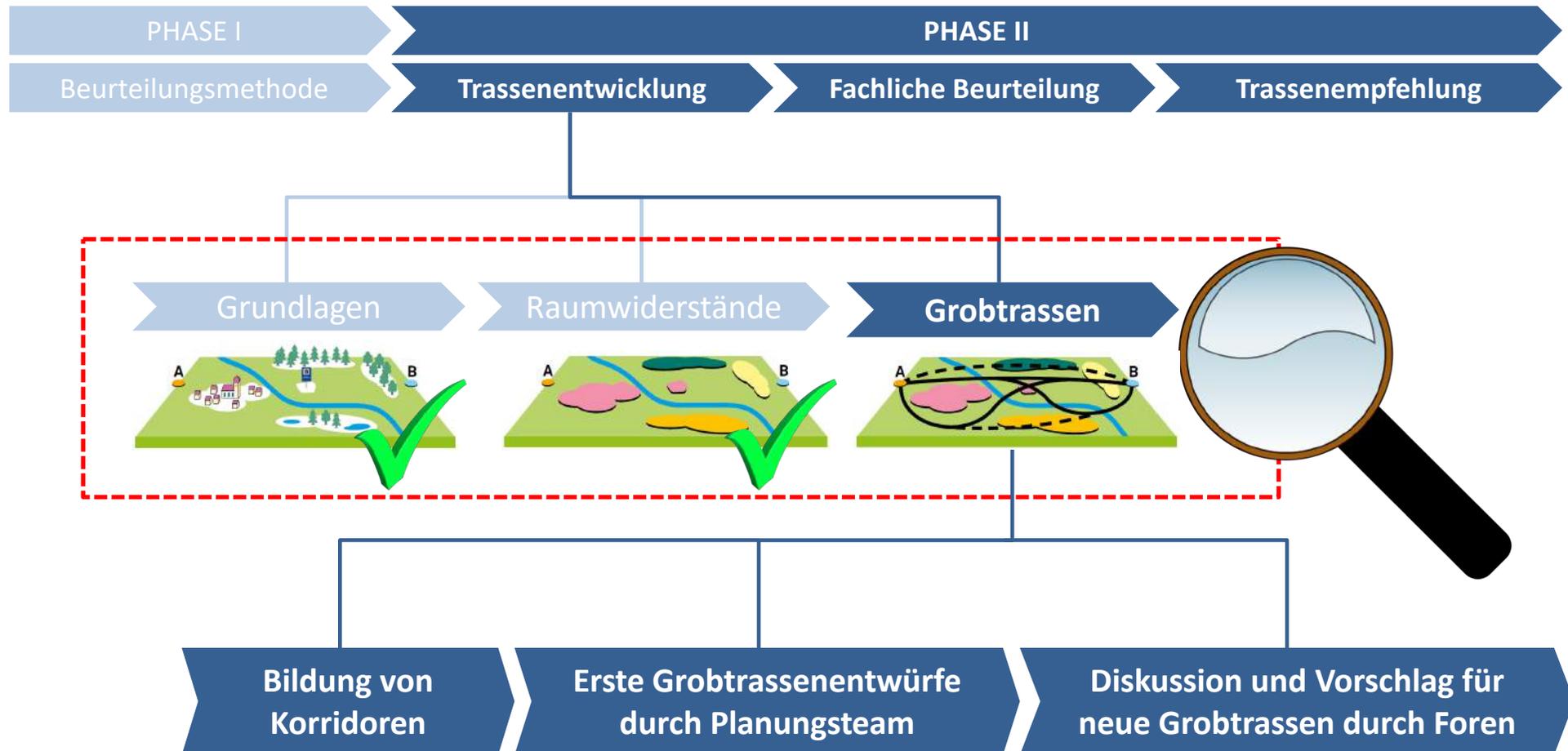
# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

## Planungsablauf; Schritte der Trassenentwicklung



# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

## Planungsablauf; Wie entstehen die Grobtrassen?



# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

## Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau

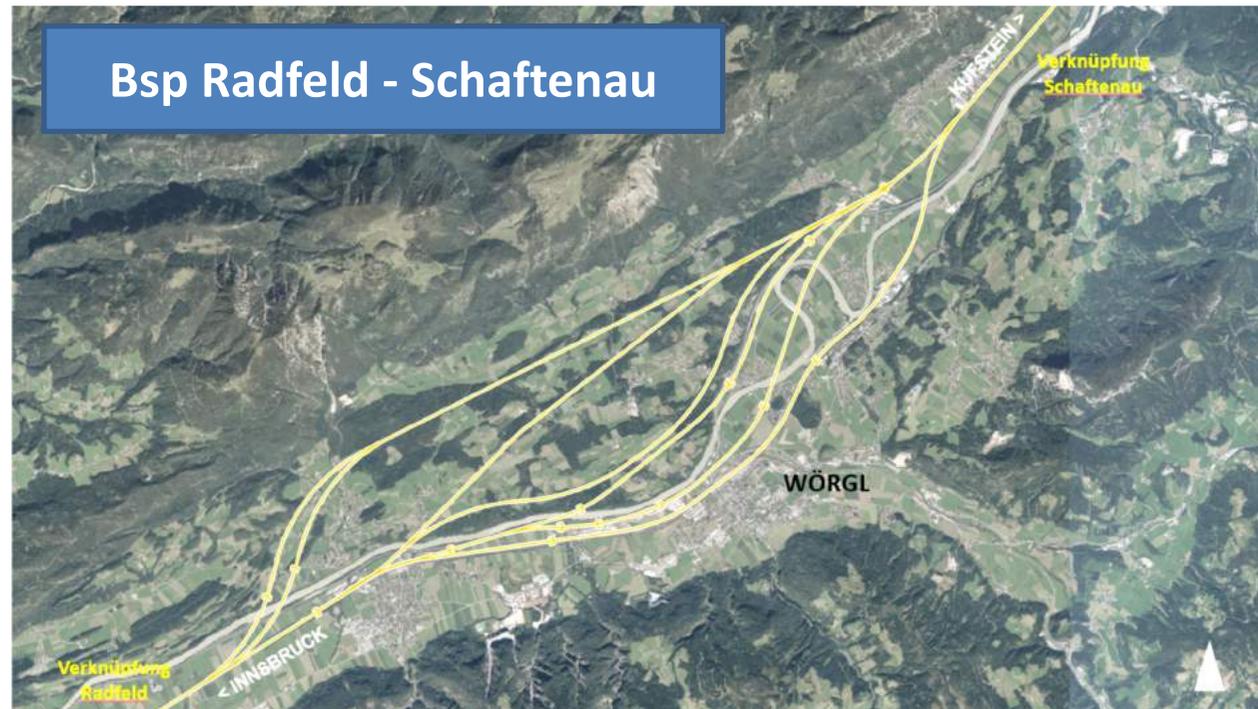


### Grobtrassen



### Erste Grobtrassenentwürfe durch Planungsteam

Im Abschnitt Radfeld – Schaftenau wurden durch das Planungsteam 13 erste Entwürfe von Grobtrassen ermittelt und in den Foren vorgestellt.



# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

## Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau

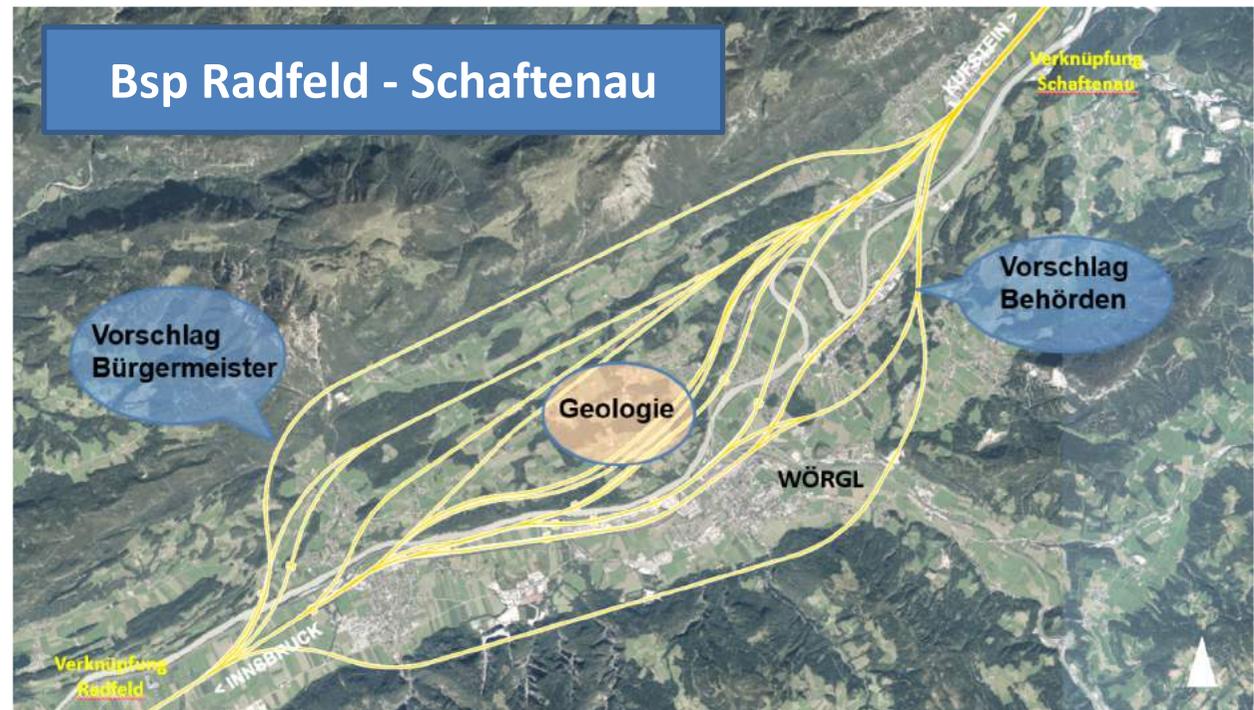


### Grobtrassen



### Diskussion und Vorschlag für neue Grobtrassen durch Foren

Erste Grobtrassenentwürfe des Planungsteams werden ggf. durch weitere Vorschläge der Foren und der Region ergänzt. Im Abschnitt Radfeld – Schaftenau wurden so vier weitere Varianten aufgenommen.



# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

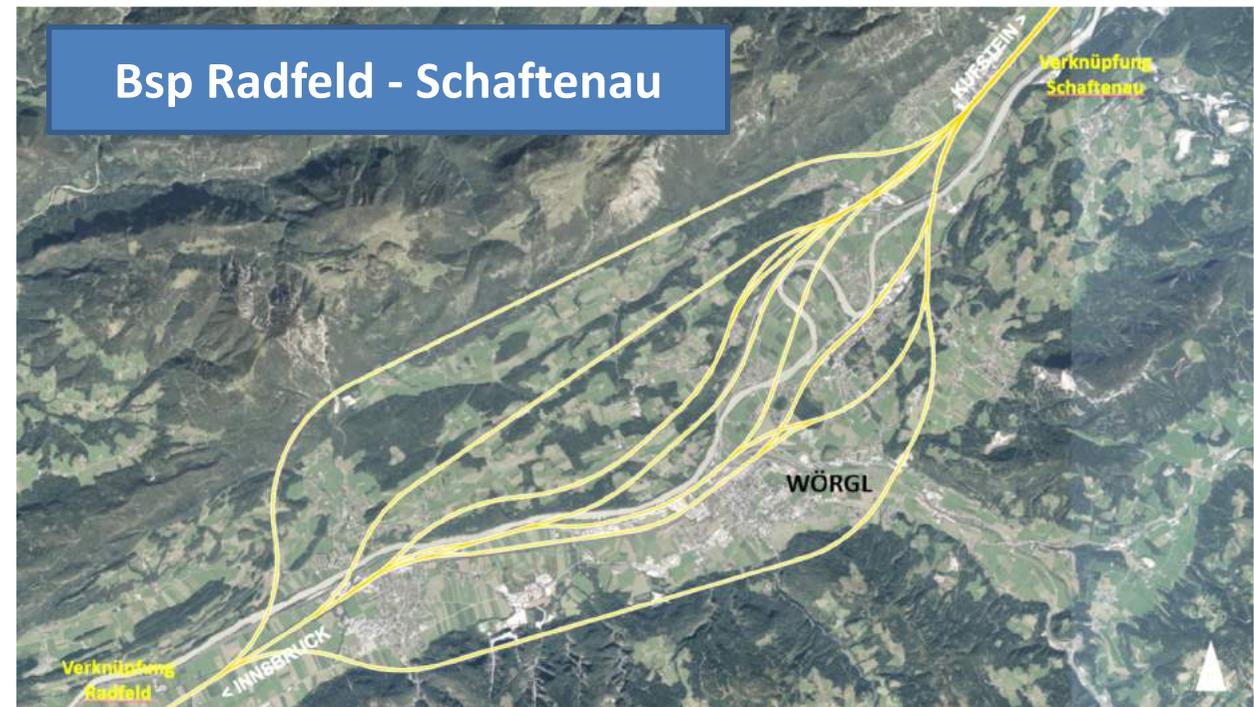
## Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau



### Grobtrassen



Alle vorliegenden Grobtrassen werden in den Foren diskutiert, ggf. optimiert und geeignetere Varianten für eine vertiefte Planung ermittelt. Im Abschnitt Radfeld – Schaftenau wurden so im ersten Schritt 12 Varianten für die Weiterarbeit identifiziert.

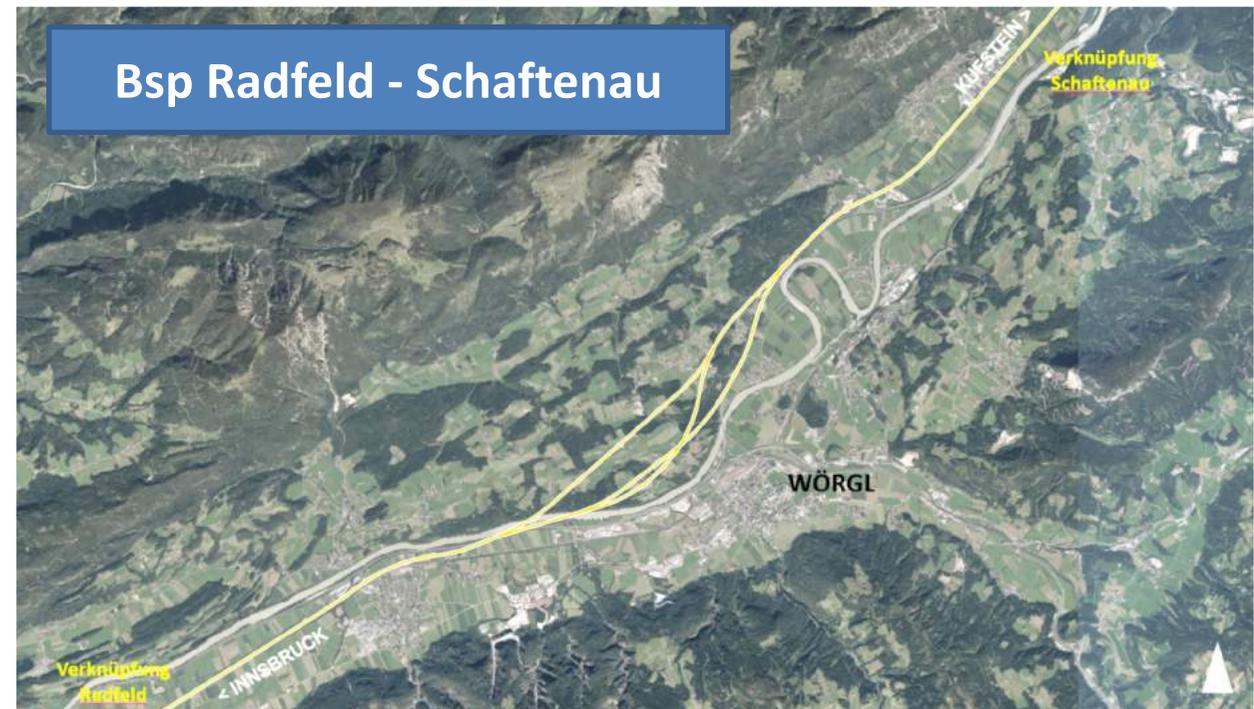


# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

## Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau

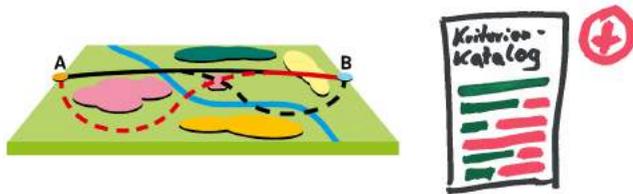


In einem weiteren Optimierungsschritt konnten im Abschnitt Radfeld – Schaftenau die 12 Varianten auf vier Varianten reduziert werden.

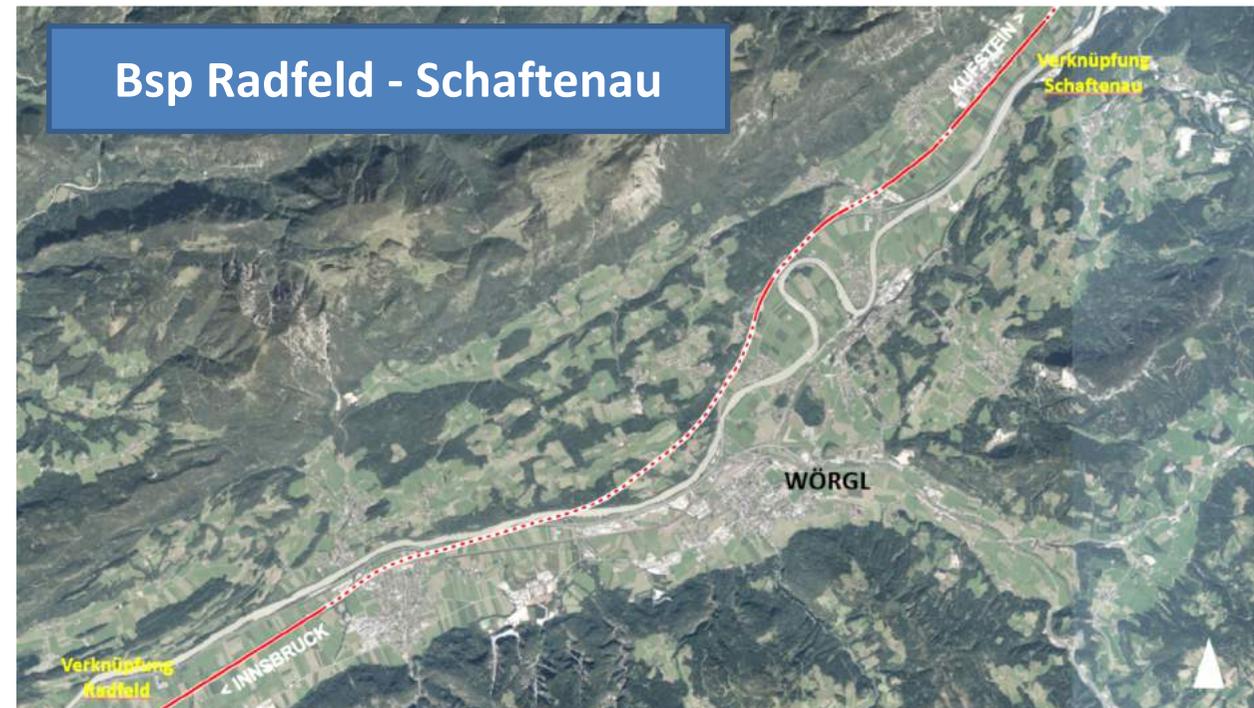


# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

## Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau



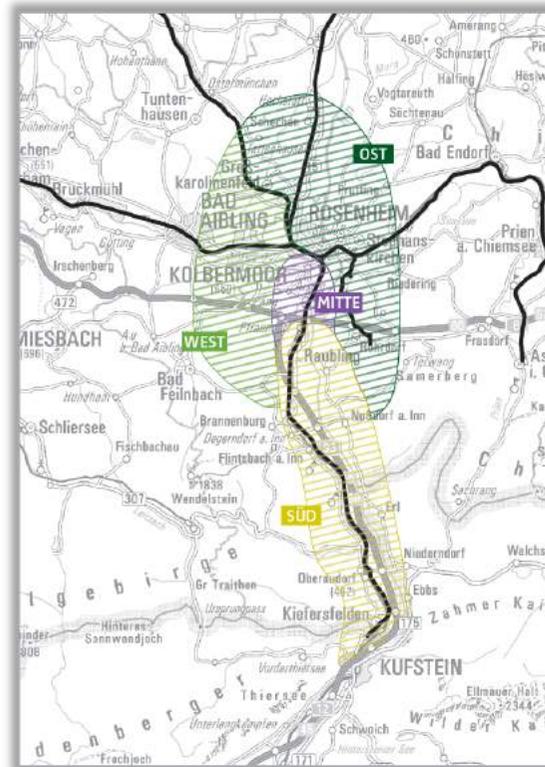
Für die verbliebenen Varianten wird eine vertiefte Planung durchgeführt und eine Bewertung mit Hilfe des vereinbarten Kriterienkatalogs durchgeführt. Am Ende steht die Trassenempfehlung und es verbleibt **eine** Trasse.



# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

## Ermittlung von Grobtrassen

Schematische Darstellung möglicher Korridorbereiche



**Raumwiderstände**

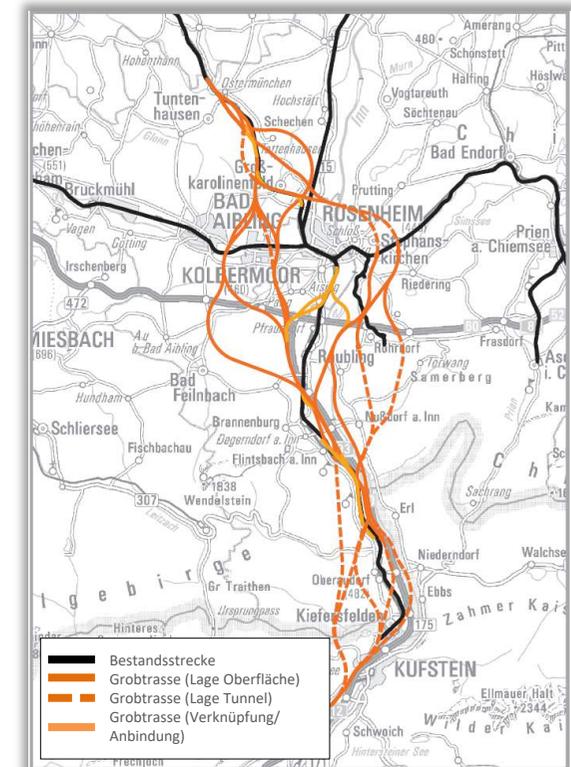
+

**Topografie**

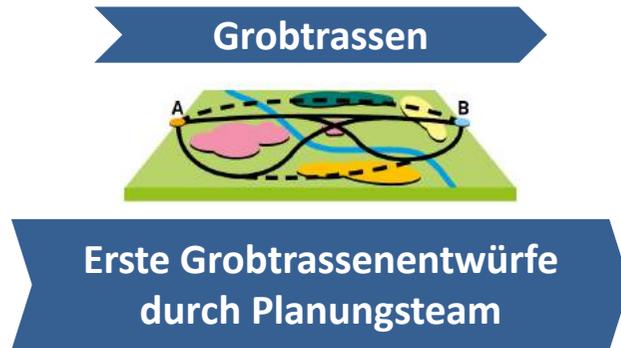
+

**Trassierungsvorgaben**

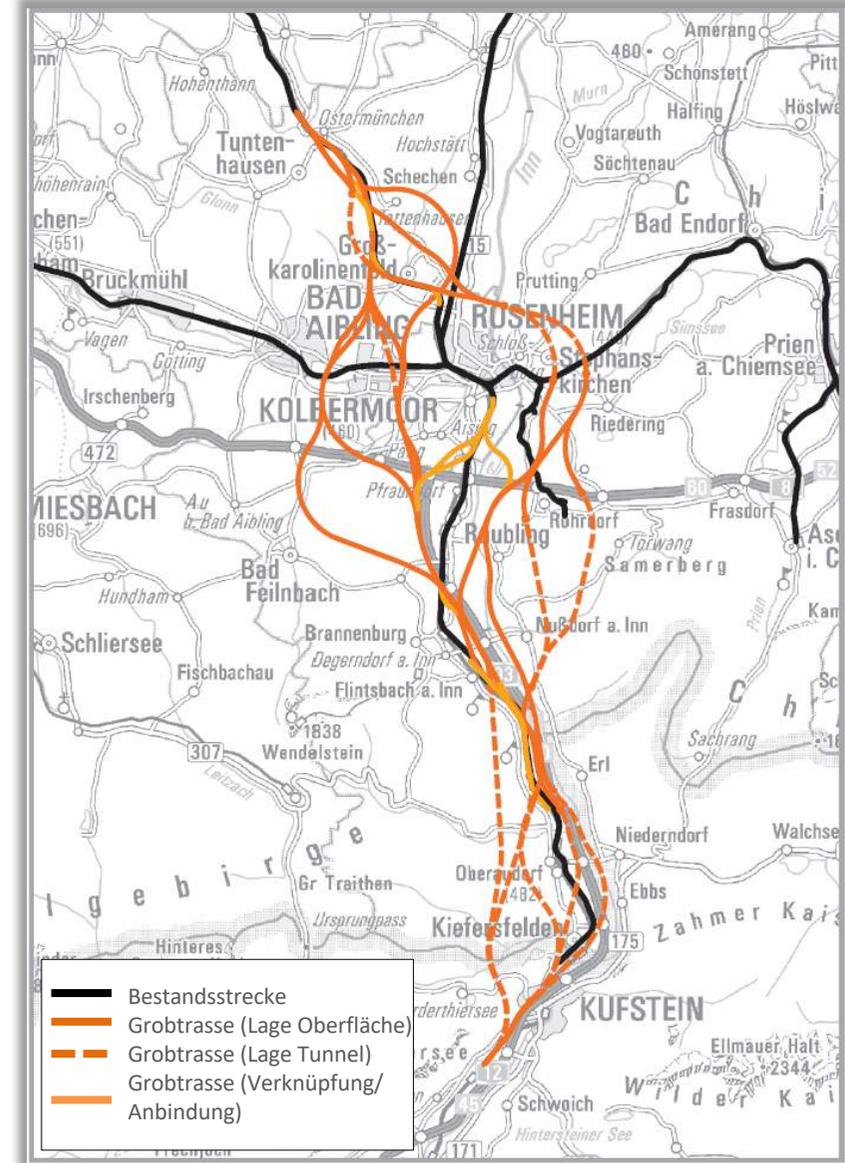
Erstellung erster Entwürfe von Grobtrassen innerhalb von Bereichen mit möglichst niedrigen Raumwiderständen



# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe



- ❖ Die Grobtrassen liegen sowohl östlich als auch westlich des Inns, als auch östlich und westlich von Rosenheim.
- ❖ Bedingt durch Topographie und hohe oberirdische Raumwiderstände ergeben sich Bereiche mit unterirdischer Trassenführung.
- ❖ Sowohl in oberirdischen als auch unterirdischen Bereichen enthalten die Grobtrassen noch kritische Punkte, die es in den weiteren Diskussionen und Optimierungen gemeinsam zu verbessern gilt.



Schematische Grobtrassenkarte

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- Einführung & Protokoll
- **Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen**
  - Planungsablauf und Rahmenbedingungen
  - **Vorstellung Grobtrassenentwürfe**
- Ausblick

# Vorstellung der ersten Entwürfe der Grobtrassen anhand der Karten

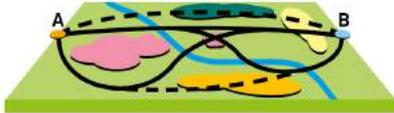
# Gemeindeforum

## Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- Einführung & Protokoll
- Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen
  - Planungsablauf und Rahmenbedingungen
  - Vorstellung Grobtrassenentwürfe
- **Ausblick und nächste Termine**

# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe – wie geht es jetzt weiter?

## Grobtrassen



## Erste Grobtrassenentwürfe durch Planungsteam

Die ersten Entwürfe von Grobtrassen spiegeln die derzeitige Planungstiefe wieder -> Neue Erkenntnisse z.B. aus der Geologie können sich auf die Grobtrassen auswirken. Eine fachliche Bewertung der Grobtrassen liegt noch nicht vor.

## Diskussion und Vorschlag für neue Grobtrassen durch Foren

Diese ersten Grobtrassenentwürfe des Planungsteam werden ggf. durch weitere Vorschläge für Grobtrassen aus den Foren und der Region ergänzt und diskutiert.

## Grobtrassen diskutieren und reduzieren

Alle vorliegenden Grobtrassen werden in den Foren diskutiert um daraus die geeignetsten Varianten für die vertiefte Planung zu ermitteln. Dabei werden vor allem die kritischen Punkte jeder Grobtrasse betrachtet.

# Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

## Zeitlicher Ablauf und weitere Maßnahmen

- ❖ Beide Planungsräume gehen ab sofort zusammen die gleichen Planungsschritte.
 
- ❖ **Start des Trassenauswahlverfahrens:** 18. Juni bis 26. Juni: nächste Forenrunde im Erweiterten und Gemeinsamen Planungsraum; In Summe mind. 28 Forentermine bis Ende des Jahres geplant
- ❖ **Info- Kampagne Sommer 2018:** Im Juni und Juli insgesamt 15 Informationsveranstaltungen in den Gemeinden, in denen das Planungsteam für Erklärungen und Fragen zur Verfügung steht. Im zweiten Halbjahr 2018 Politik- Infobriefe, Bürger-Infobriefe sowie Informationsveranstaltungen im Rosenheimer Projektinfobüro.
- ❖ **Bis Ende 2018:** Erste Grobtrassenentwürfe werden ggf. durch weitere Vorschläge aus den Foren und der Region ergänzt.
- ❖ **Ab 2019:** Diskussion, Optimierung und Auswahl geeigneter Varianten die vertiefte Planung mit paralleler Einleitung des Raumordnungsverfahrens
- ❖ **Anfang 2020:** Vorliegen der Trassenempfehlung

# Ausblick

## Diskussion der Grobtrassenentwürfe

- Nächster Forentermin: **16. Juli 2018, 16.00-18.00 Uhr, Flintsbach**
- Inhalte des Juli-Forums:
  - Weitere, ergänzende Informationen zu den Grobtrassenentwürfen
  - Klärung weiterer offener Fragen, auch aus den Informationsveranstaltungen
  - Verteilung von Unterlagen an die Forenmitglieder für weitere Forenarbeit
- Planung der Termine und Vorgehensweise bis Ende des Jahres:
  - Nächste Forentermine: **16. Juli 2018; 24. September 2018,**
  - Weiter Forentermine geplant: **22. Okt. 2018, 26. Nov. 2018, 21. Jän. 2019**

**Zur Info: Grundlagenkarten, Raumwiderstandskarten und Grobtrassenentwürfe sind aktuell auf**

**[www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) veröffentlicht**

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !**

**BRENNER-NORDZULAUF**  
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM