

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

### PROTOKOLL

---

Thema:	<b>19. Sitzung des Gemeindeforums Süd 2</b>
Datum und Uhrzeit:	29.01.2020, 15:30–17:30 Uhr
Ort:	Sitzungssaal, Gemeinde Kiefersfelden

---

	Alois Holzmaier (Oberaudorf)
	Max Resch (Oberaudorf)
	Katharina Kern (Oberaudorf)
	Stephanie von Keudell (Oberaudorf)
	Bernhard Wenger (Oberaudorf)
	Hajo Gruber (Kiefersfelden)
	Christian König (Kiefersfelden)
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Josef Pirchmoser (Kiefersfelden)
	Andreas Wehner (Kiefersfelden)
	Georg Aicher-Hechenberger (Erl)
	Manuel Gotthalseder (DB Netz AG)
	Peter Hofer (ÖBB Infra)
	Sven Madlung (DB Netz AG)
	Alexander Buchner (IPBN)
	Sabine Volgger (clavis)
	Christina Stieber (clavis)

---

#### Agenda:

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



## 1. Begrüßung

Hajo Gruber, Bürgermeister der Gemeinde Kiefersfelden, begrüßt zum 19. GF Süd 1. Die Projektleitung begrüßt ebenfalls und bedankt sich bei der Gemeinde Kiefersfelden für die Gastfreundschaft. Sie stellt ein neues Mitglied des Projektteams vor: Sven Madlung arbeitet im Kommunikationsstab der DB Netz AG und unterstützt Bernd Reiter.

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

## 2. Rückmeldung zum Protokoll der 18. Sitzung

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

## 3. Rückblick und allgemeine Informationen

*Siehe Folien 5-8 der beiliegenden Präsentation*

### Information Raumordnungsverfahren

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

### Diskussion

*Stimmt es, dass wir nach der Einreichung acht Wochen Zeit haben, um Einwände einzubringen?*

- Die Länge der Frist obliegt der Regierung. Innerhalb dieses Zeitraums kann sich jedermann informieren und Stellungnahmen vorbringen. Die Unterlagen werden in den Gemeinden öffentlich aufliegen und online verfügbar sein. Parteistellung auf österreichischer Seite hat das Bundesland Tirol, eventuell auch die Gemeinde Erl, weil sie direkt betroffen ist. Wenn das bekannt ist, wird die Projektleitung diese Informationen weitergeben.

*Das Raumordnungsverfahren bezieht sich auf die fünf Grobtrassen?*

- Das ist richtig.

*Werden Stellungnahmen, die auf Trassenänderungen abzielen, verworfen?*

- Stellungnahmen, die sich auf die Trassenvarianten des Raumordnungsverfahrens beziehen, können hilfreich sein. Die Hoheit des Verfahrens und somit auch der Umgang mit eingebrachten Stellungnahmen liegt grundsätzlich bei der Behörde und

nicht der DB. Es kann alles von Interesse sein, was der Raumordnungsbehörde möglicherweise hilft, diese fünf Trassen auf ihre Raumverträglichkeit hin zu bewerten.

*Werden auch landwirtschaftliche Themen berücksichtigt? Diese haben wir erst vor kurzem in unserer Gemeinde diskutiert.*

- Auch diese sind wichtig. Die Projektleitung bittet die Forenmitglieder, alle Überlegungen auch bereits im Forum kundzutun und nicht auf das Behördenverfahren zu warten.

*Das Forenmitglied berichtet, dass die Landwirte Änderungsvorschläge vorgebracht haben. Ein Besuch in Langkampfen habe ihnen Mut gemacht, dass eine Mitgestaltung möglich ist.*

Auf Anfrage der Moderation, ob dem Planer diese Überlegungen bereits bekannt gemacht worden sind, verneint das Forenmitglied. Daher lädt die Moderation ein, den Vorschlag im Rahmen der Planungswerkstatt im Forum einzubringen.

### **Ergebnisse FORSA-Umfrage**

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

### **Diskussion**

*In unserer Region hat das Volksblatt einen großen Einfluss. Dort liest man alle paar Wochen Berichte der Gegner. Die DB bietet aber keine neutrale Information, für den Bürger erscheint deshalb nur die Gegenseite. Die Bürgerinitiativen sind eindeutig überrepräsentiert.*

- Die Projektleitung bedankt sich für die Einschätzung und sagt, dass sie noch aktiver und regelmäßiger in den Medien kommunizieren wolle.

*Wichtig wäre zudem, auch Bilder und Material zur Verfügung zu stellen, je mehr, desto besser. Sonst wird das Bildmaterial der Bürgerinitiativen verwendet.*

- Diese Anregung wird gerne aufgenommen. Die Problematik mit den Bildern liegt am aktuellen Planungsstand, der noch zu unkonkret ist, um belastbare Bilder zu zeigen.

*Die Bürgerinitiativen sind sehr kreativ und agieren sehr plakativ. Die Presse greift gerne Themen wie z.B. die Fackelwanderung auf. Aber auch die DB hätte gute Bilder aus dem Tiroler Projekt, die unterstützen würden. Es ist für die Forenmitglieder sehr schwer, eine konstruktive Position zu halten*

*und für das Projekt zu argumentieren. Wenn die Trassen weiter reduziert werden, wird es vermutlich einfacher.*

- Die Projektleitung argumentiert, dass Bilder aus Tirol in Oberbayern nur bedingt auf Interesse stoßen würden. Die Problematik liege leider darin, dass sich die Botschaft der DB nicht grundlegend verändert und nicht sehr häufig Meilensteine, wie die Reduzierung der Grobtrassen verlautbart werden können. Die DB Netz AG bemüht sich, professionell aufzutreten und Vertrauen aufzubauen. Aus diesem Grund wurde z.B. auch so ein renommiertes Institut mit der Meinungsumfrage beauftragt.

*... und dann veröffentlichen die Bürgerinitiativen eine handgestrickte Gegenumfrage. Zwei Forenteilnehmer betonen, dass die Diskussion mit Mitgliedern der Bürgerinitiativen äußerst schwierig ist.*

- Die Projektleitung ist sich bewusst, dass diese Diskussionen nicht einfach sind. Sie honoriert die Haltung aller Forenmitglieder und der Landwirte in der Region sehr.

Die Moderation fasst zusammen, dass es für die Forenmitglieder sehr schwierig ist, eine konstruktive und neutrale Haltung im Diskurs einzunehmen. Die Kommunikation von Infrastrukturprojekten ist schwierig und die Projektleitung sollte hier weiterhin aktiv unterstützen.

*Ein Forenmitglied betont, dass es sehr froh sei, dass alle Dokumente auf der Website einsehbar sind und es darauf verweisen könne.*

- Die Projektleitung ergänzt, dass auch die Infomärkte ein gutes Format sind, um die Information in die Region zu bringen. Menschen, die das Projekt vehement ablehnen, könne man aber nur schwer überzeugen. Die Projektleitung bittet die TeilnehmerInnen um weitere Überlegungen zu ergänzenden Kommunikationsmaßnahmen.

## **Ergebnis Bestandsstreckenuntersuchung & Anmerkungen zum Ausbaukonzept Vieregg-Rössler**

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

## Diskussion

*Ein Forenmitglied informiert, dass in seiner Gemeinde im November ein einstimmiger Gemeinderatsbeschluss gefasst wurde, der das Ausbaukonzept auf der BS ablehne. Für das Forenmitglied ist immer noch das Thema Ertüchtigung des Lärmschutzes auf der Bestandsstrecke relevant. Wie wird das in der Runde gesehen?*

- Die Projektleitung erklärt, dass man hier zwei Themen trennen muss: Erstens die Ertüchtigung der Strecke auf ein digitales Zugsicherungssystem (ETCS), und zweitens den Ausbau der Bestandsstrecke als Alternative. Ersteres kommt bestimmt, zweiteres wird vom Brennerdialog und in der Petition gefordert, ist aber offen.

*Wenn das ETCS umgesetzt wird, will man erreichen, dass der Lärmschutz wie bei einer Neubaustrecke erneuert wird. Das steht in der Petition.*

## Stimmungsbild der Forenmitglieder

*Wenn die Neubaustrecke gebaut wird, haben wir über Jahre hinweg mehr Zugverkehr auf der Bestandsstrecke. Deshalb möchten wir, dass der Lärmschutz auf der bestehenden Strecke gewährleistet wird. Es ist klar, dass die Personenzüge leiser sind und alte Güterzüge lauter. Wie realistisch ist es, dass dieses Problem in absehbarer Zeit gelöst wird? Dem will ich mich anschließen. Den größten Effekt auf den Lärmschutz hätten neue Züge. Diese wurden uns schon für 2020 versprochen.*

- Dass die Güterzüge ab 2020 leiser werden, ist durch ein Gesetz vorgeschrieben, das nun vollzogen wird. Die alten Graugussklotzbremsen werden in absehbarer Zeit gegen Verbundstoffbremsen getauscht. Natürlich wird ein Güterzug trotzdem nicht so leise sein wie z.B. ein Nahverkehrszug, aber die Situation sollte sich merklich verbessern. Das gilt für alle Züge im deutschen Schienennetz, auch z.B. für italienische Züge. Zum Thema ETCS: im Zuge der Planungen des Projektes Digitale Schiene Deutschland wird auch das Thema Lärm erneut betrachtet. Da gibt es ganz klare rechtliche Rahmenbedingungen, die eingehalten werden müssen.

*Das heißt, wir bekommen jetzt keinen Lärmschutz, weil man abwarten will, ob ein dreigleisiger Ausbau kommt, bei dem man wieder rückbauen müsste?*

- Nein, ein dreigleisiger Ausbau steht schon jetzt nicht zur Debatte.

*Aber man wartet ab, wie die Diskussionen ausgehen, bevor ein Lärmschutz gebaut wird?*

- Welcher Lärmschutz in Bezug auf die „Machbarkeitsstudie Lärm Inntal“ kommt, wurde schon öffentlich vorgestellt.

*Es wurde uns schon so lange ein Lärmschutz versprochen, nichts ist passiert. Das finde ich skandalös.*

- Die Projektleitung bestätigt, dass die Machbarkeit des Lärmschutzes bereits 2017 ermittelt und Termine zugesagt wurden. Daran sollte man sich halten. Sie versteht den Unmut, kennt aber den Grund nicht, warum die Zusagen nicht eingehalten wurden.

*Mit solchen Zusagen muss man vorsichtig sein, da die Bürger sonst glauben, dass Versprechen nichts wert sind. Es macht auch keinen Sinn, dass die Projekte getrennt betrachtet werden.*

#### 4. Blick in die Planungswerkstatt

*Siehe Folien 10-26 der beiliegenden Präsentation*

##### **Diskussionsbeitrag eines Forenmitgliedes zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB**

*Ein Forenmitglied erklärt die Überlegungen der Landwirte in Oberaudorf bezüglich einer Trassenänderung bei der „Nußberg-Variante“. Das Problem bei der aktuellen Planung sei, dass die Verknüpfungsstelle enorm viel Grund verbraucht und landwirtschaftliche Flächen zerschneidet. Etwa 8 ha sind betroffen, für die es keine Ersatzflächen gibt. Der Wunsch wäre deshalb, unter der Bestandsstrecke durchzufahren oder anders auszuweichen.*

- Der Planer merkt an, dass das sozusagen die bereits ausgeschiedene Verknüpfungsstelle an der Variante Türkis wäre, bei der man im Bereich der Bestandsstrecke wiederauftaucht. Das Problem bei dieser Variante war, dass die Verknüpfungsstelle nur „halb“ war, da die jeweils notwendigen Streckenlängen für die Ver- und Entflechtung mit der Bestandsstrecke zu kurz waren. Man hätte das Gleis über die Neubaustrecke führen müssen. Zur Variante Oliv gab es dann den Vorschlag aus der Region, die Verknüpfungsstelle möglichst nah an die Autobahn zu legen.

*Kann man die Verknüpfungsstelle nicht um etwa 500 m weiter nach Norden verschieben?*

- Leider nicht. Der mögliche Spielraum ist hier sehr gering; aber der Planer wird es bei den noch folgenden Erläuterungen zu den Innüber-/unterquerungen nochmals erklären.

*Uns ist wichtig, die landwirtschaftlichen Flächen nicht zu zerschneiden bzw. zu verbrauchen. Wenn das möglich wäre, könnten die Bauern das Projekt wahrscheinlich mittragen.*

- Der Planer bekräftigt, dass er das Anliegen verstanden hat und bittet darum, solche Hinweise wenn möglich schon vor der Forensitzung mitzuteilen, damit er sich vor dem Forum damit befassen könne. Er wird die Möglichkeiten jedenfalls prüfen.

Der Planer stellt ihr Vorgehen anhand der Folien vor und erläutert anhand von vier beispielhaft ausgewählten Bereichen die vertieften Planungsüberlegungen. Aufgrund der vorgeführten Diskussion beginnt er mit dem zweiten Beispiel, das ist die Varianten Violett mit Inn-Über- bzw. Inn-Unterquerung.

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

*Im Detail: warum ist eine Verschiebung nicht möglich?*

- In der Verknüpfungsstelle liegen die Gleise der Neubaustrecke und der Bestandstrecke nebeneinander. Um diese verknüpfen zu können, muss zumindest ein Gleis einer Strecke über oder unter das Gleis der anderen Strecke gebracht werden. Ein denkbares

Szenario dafür ist, die Gleise der NBS in die Mitte zu legen und außerhalb die Bestandsstrecke zu führen. Die Bestandsstrecke bleibt also etwa auf Geländeneiveau. Das heißt, man muss mit der NBS entweder darüber oder darunter fahren. Hierfür ist auch im Bogen noch eine gewisse Länge der Parallelität der beiden Strecken erforderlich.

*Das ist nachvollziehbar, aber warum kann das nicht etwas weiter links erfolgen?*

- Wenn die Verknüpfungsstelle weiter links (d.h. westlich) situiert ist, ist aufgrund der erforderlichen Über- bzw. Unterwerfungen nicht mehr genug Platz für die Verknüpfungsstelle. Diese Überlegungen wurden bereits geprüft, damals bei der Verknüpfungsstelle Einöd. Diese wäre eben nur als geteilte Verknüpfungsstelle in Kombination mit der Verknüpfungsstelle bei Fischbach vollfunktionsfähig gewesen.

*Ein Forenmitglied erläutert die schwierige Situation mit Naturschutzgebieten etc..*

- Der Planer zeigt den Bereich im Detail. Für die Verknüpfungsstelle ist ein gerader Gleisabschnitt notwendig. Wenn man auf die türkise Strecke abbiegen würde, geht sich das nicht aus. Diese Option ist letztes Jahr im Zuge der Grobtrassenvergleiche geprüft, bewertet und verglichen worden und wurde nicht mehr weiterverfolgt.

*Was sie jetzt planen, hat für Oberaudorf existentielle Bedeutung. Das Forenmitglied bittet um mehr Empathie des Planers, weil es um existentielle Fragen für einige Landwirte geht und nicht um das technische Optimum.*

- Der Planer bekräftigt sein Verständnis für alle Betroffenen. Er müsse jedoch auf Basis von Fakten agieren. Die Entscheidung gegen diese Trasse ist basierend auf Fakten getroffen worden. Für die beiden Varianten im Osten (Blau und Violett) ist die Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB notwendig.

*Wenn die beiden Varianten im Osten wegfallen, wäre also eine Änderung denkbar?*

- Der Planer bestätigt das. Dann wäre die Verknüpfungsstelle an dieser Stelle nicht unbedingt erforderlich (z.B. Verknüpfungsstelle Breitmoos oder Reischenhart). Die Aufgabe in diesem Jahr ist es auch, zu prüfen, was insgesamt die beste Lösung sein kann.
- Bei unseren Planungen geht es nicht nur um die optimale technische Planung, sondern es gilt in der Planung viele Abwägungen zu machen. Daher sind im Planungsteam auch Umweltplaner vertreten, die Belange der Umwelt, der Landwirtschaft etc. zu betrachten. Das zweite Beispiel der Planungswerkstatt kann das verdeutlichen.

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

muss im Zuge der weiteren Planung noch näher betrachtet werden, da hier bestimmte Sicherheitsrichtlinien eingehalten werden müssen.

*Könnten Sie die Sicherheitseinrichtungen konkretisieren?*

- Tunnel müssen beispielsweise zweiröhrig sein. Es braucht Rettungsplätze und Zufahrten zu den Tunnelportalen. Ein Rettungsplatz muss mindestens 1.500 m<sup>2</sup> groß sein.

*Kann man die Strecke nicht 2 Meter tiefer legen? Dann könnte man insgesamt weiter nach Norden rücken.*

- Das ist derzeit Teil der laufenden Planung, möglichst eine Lösung zu finden, die auch eine Tieferlegung berücksichtigt. Dabei müssen unter anderem aber auch die geologischen Gegebenheiten und das Grundwasser berücksichtigt werden.

*Wenn ich die Überquerung, also eine 13 Meter hohe Brücke, unter den Gesichtspunkten des Kriterienkataloges ansehe, kann im Sinne der Umweltverträglichkeit und Verhältnismäßigkeit nur eine Unterführung möglich sein.*

- Hier muss man alle Auswirkungen vergleichen. Im Zuge der Planung kann sich noch herausstellen, dass eine Variante nicht weiterverfolgt werden kann.

*Wie groß ist der Flächenverbrauch bei der Über- bzw. Unterführung?*

- Der dauerhafte Flächenverbrauch ist bei der Überführung insbesondere östlich des Inns natürlich größer. Im Bereich der Verknüpfungsstelle westlich des Inns gibt es ggf. weniger Unterschiede, ggf. kann für die Unterquerung sogar ein größerer Flächenverbrauch erforderlich sein.

*Wäre es für die Vertreter in den Foren sinnvoll, sich öffentlich gegen die Trasse zu positionieren?*

*Ein Mitglied führt dazu aus, dass es keine Kontraposition einnehmen, sondern Einfluss auf die Planung nehmen möchte, damit am Ende eine halbwegs akzeptable Trasse rauskommt. Es kann auch nicht sein, dass man sich gegen eine Trasse positioniert, und damit die Themen zu den Gemeinden weiter nördlich verschiebt. Es muss schon eine Trasse gesucht werden, die insgesamt die Beste für alle ist. Dass es den ein oder anderen härter treffen wird, das wird man leider nicht vermeiden können.*

Die Moderation fasst nochmals zusammen, dass in Niederaudorf der Wunsch besteht, die Verknüpfungsstelle soweit wie möglich nach Norden zu verschieben, um Flächenzerschneidung und -verbrauch zu minimieren. Es gibt dort jedoch wenig Spielraum, die Planer werden sich aber damit auseinandersetzen.

**Diskussion zu Varianten Gelb/Oliv/Türkis:** NBS überquert BAB A 8: Der Planer erklärt die wesentlichen Konfliktbereiche. Der wesentlichste Konfliktbereich liegt hier im Bereich der Autobahnquerung, da die Staatsstraße aktuell über die Autobahn geführt wird. Diese müsste bei einer Überquerung der NBS entsprechend unter die Autobahn verlegt werden. NBS unterquert BAB A 8: Neben den erwähnten Konfliktpunkten der Überquerung müssen hier auch querende Gewässer berücksichtigt werden. Im Süden würde die Tieflage schon recht



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

*Der Untergrund ist hier alles andere als ideal.*

- Ja, das ist bekannt, aber zuerst müssen die Gegebenheiten genau untersucht werden, bevor Entscheidungen getroffen werden. Es gilt die unterschiedlichen Konfliktbereiche gegeneinander abzuwägen.

*Kann man Seeton überhaupt untertunneln?*

- Das wird gerade untersucht. Daher werden in nächster Zeit weitere Bohrungen und geophysikalische Untersuchungen durchgeführt.

## 5. Abschluss und Termine

Die Moderation zeigt die Termine für die nächste Forenrunde (Folie 29).

Zusatzinfo: In der Forenrunde Nord 2 interessiert sich ein Forenmitglied für den Trassenverlauf Radfeld-Schaftenau und dessen Visualisierung, welcher auf der ÖBB-Webseite unter folgendem Link veröffentlicht wurde und auch Ihnen hiermit zur Verfügung gestellt wird: [http://service.studiobaff.com/Pano/Oebb\\_SCRA/](http://service.studiobaff.com/Pano/Oebb_SCRA/).

Abschließend leitet die Moderation zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein.

Einige Mitglieder betonen, dass das heutige Treffen und insbesondere der Blick in die Planungswerkstatt sehr interessant waren. Man habe das Gefühl, ernst genommen zu werden, obwohl für einige nicht verständlich ist, warum an der engsten Stelle im Tal am meisten gebaut werden muss (Verknüpfungsstelle). Weitere Informationen vor dem nächsten Gemeindeforum sind erwünscht.

Die Projektleitung bedankt sich für die Teilnahme und die Diskussion.

---

Zusammengestellt am 31.01.2020

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (clavis Kommunikationsberatung GmbH)

### **Anlagen:**

- Präsentation GF Süd 2 vom 29.01.2020
- Anwesenheitsliste

# 19. GEMEINDEFORUM SÜD 2

29. JANUAR 2020, KIEFERSFELDEN

## BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 19. Sitzung

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

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 19. Sitzung

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

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 19. Sitzung

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

## Information Raumordnungsverfahren

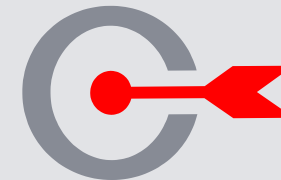
- ❖ Auf Einladung der DB Netz AG hat die Regierung von Oberbayern am 28. November in der Hochschule Rosenheim zum Raumordnungsverfahren informiert.
- ❖ Unterlagen zum Informationstermin sind auf der Projektwebsite abrufbar unter <https://www.brennernordzulauf.eu/regionalforum.html>.
- ❖ Aktueller Stand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

# FORSA-Umfrage: Ergebnisse

## Begleitende Erfassung der öffentlichen Wahrnehmung

### ▪ Ziele:

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



### ▪ Wichtige Erkenntnisse:

- Kommunikationsmaßnahmen zeigen Wirkung
- Gemeinden und Bürgerinitiativen sind beliebte Informationsquellen

### ▪ Alle **Ergebnisse** sind abrufbar unter:

[www.brennernordzulauf.eu/files/mediathek/informationmaterial/presseinformationen/2019-11-13\\_PI\\_Forsa-Umfrage.pdf](http://www.brennernordzulauf.eu/files/mediathek/informationmaterial/presseinformationen/2019-11-13_PI_Forsa-Umfrage.pdf)

**58 %** wünschen sich mehr Information

**59 %** sind für eine Neubaustrecke

**87 %** wünschen sich Veränderung des Güterverkehrs im Inntal

## Ergebnis Bestandsstreckenuntersuchung

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



# Anmerkungen DB zum Ausbaukonzept der Vieregg-Rössler GmbH

## Das Ausbaukonzept stellt insgesamt keine Alternative dar

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

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



Pressebericht im Oberbayerischen Volksblatt (OVV)

Ausführliche Unterlagen sind abrufbar unter [www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html](http://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html).

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 19. Sitzung

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

## Blick in die Planungswerkstatt

### Prämissen für die folgenden Folien

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

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

## Blick in die Planungswerkstatt

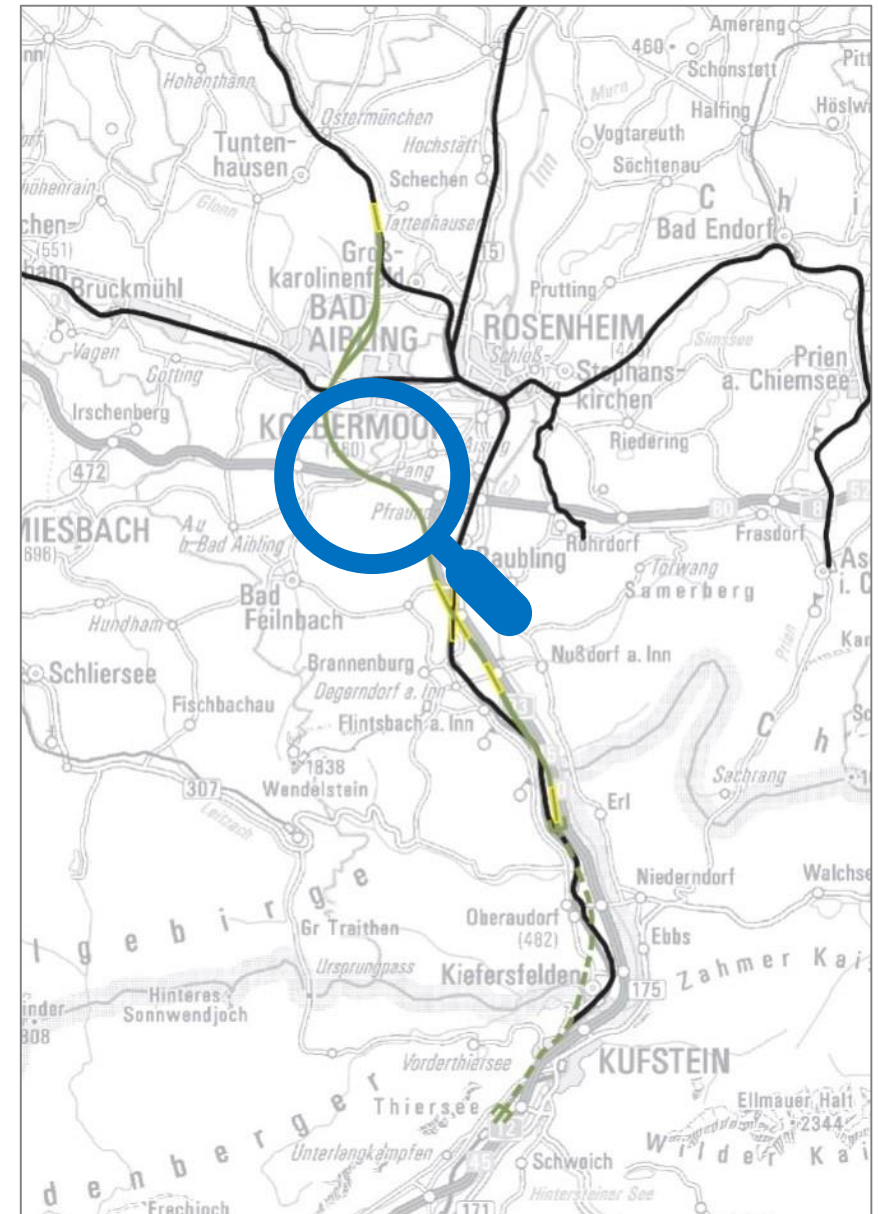
### Vier beispielhafte Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS und zu beachtender Konfliktbereiche (Auswahl)

- ❖ Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**: NBS überquert BAB A8
- ❖ Varianten **Gelb/Oliv/Türkis** : NBS unterquert BAB A8
  
- ❖ Variante **Violett**: NBS überquert den Inn bei Fischbach
- ❖ Variante **Violett**: NBS unterquert den Inn bei Fischbach

## Blick in die Planungswerkstatt Querung BAB A8 bei Wasserwiesen

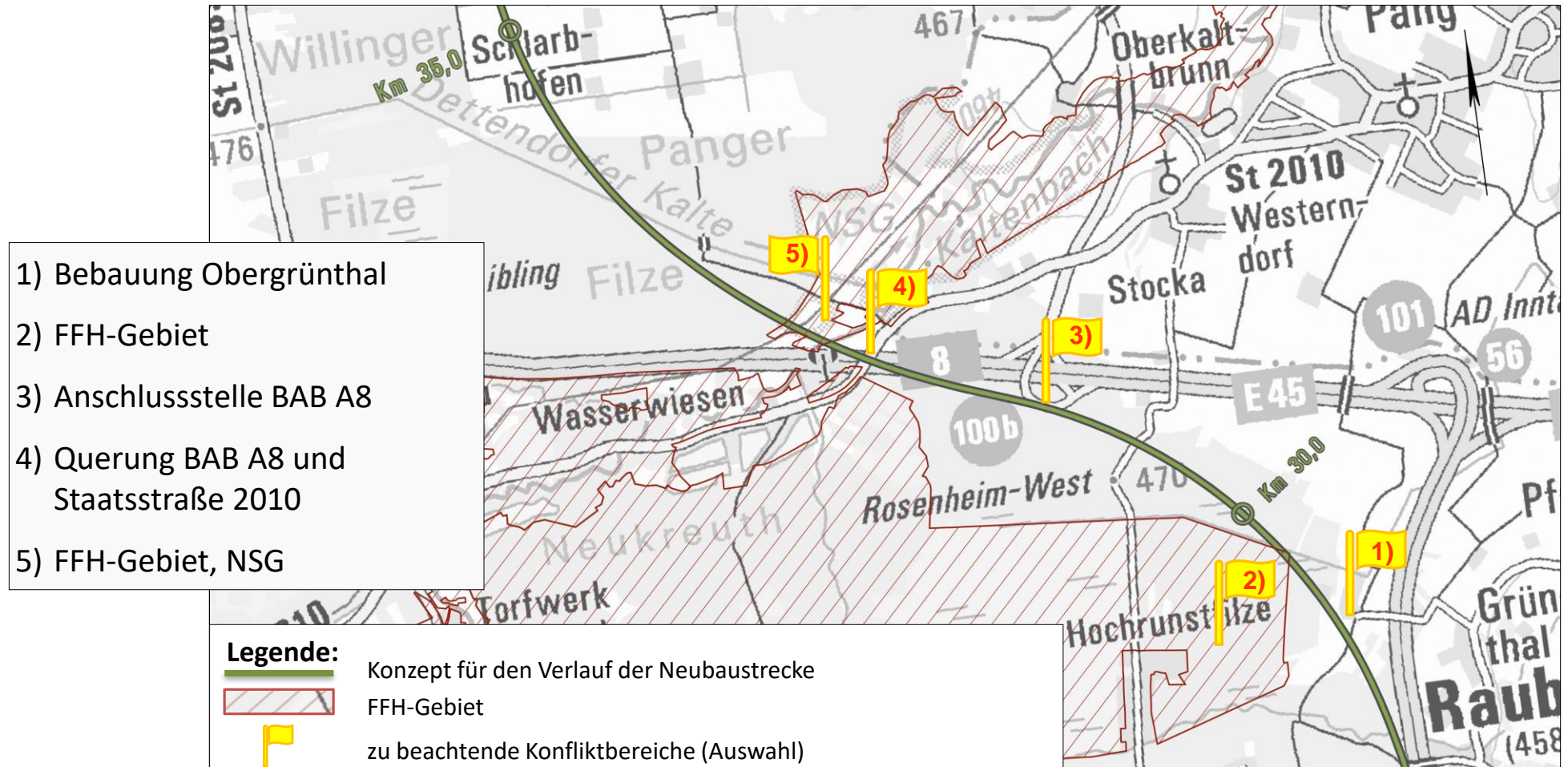
Zwei beispielhafte Überlegungen zum  
Höhenverlauf der NBS und der zu beachtenden  
Konfliktbereiche (Auswahl):

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



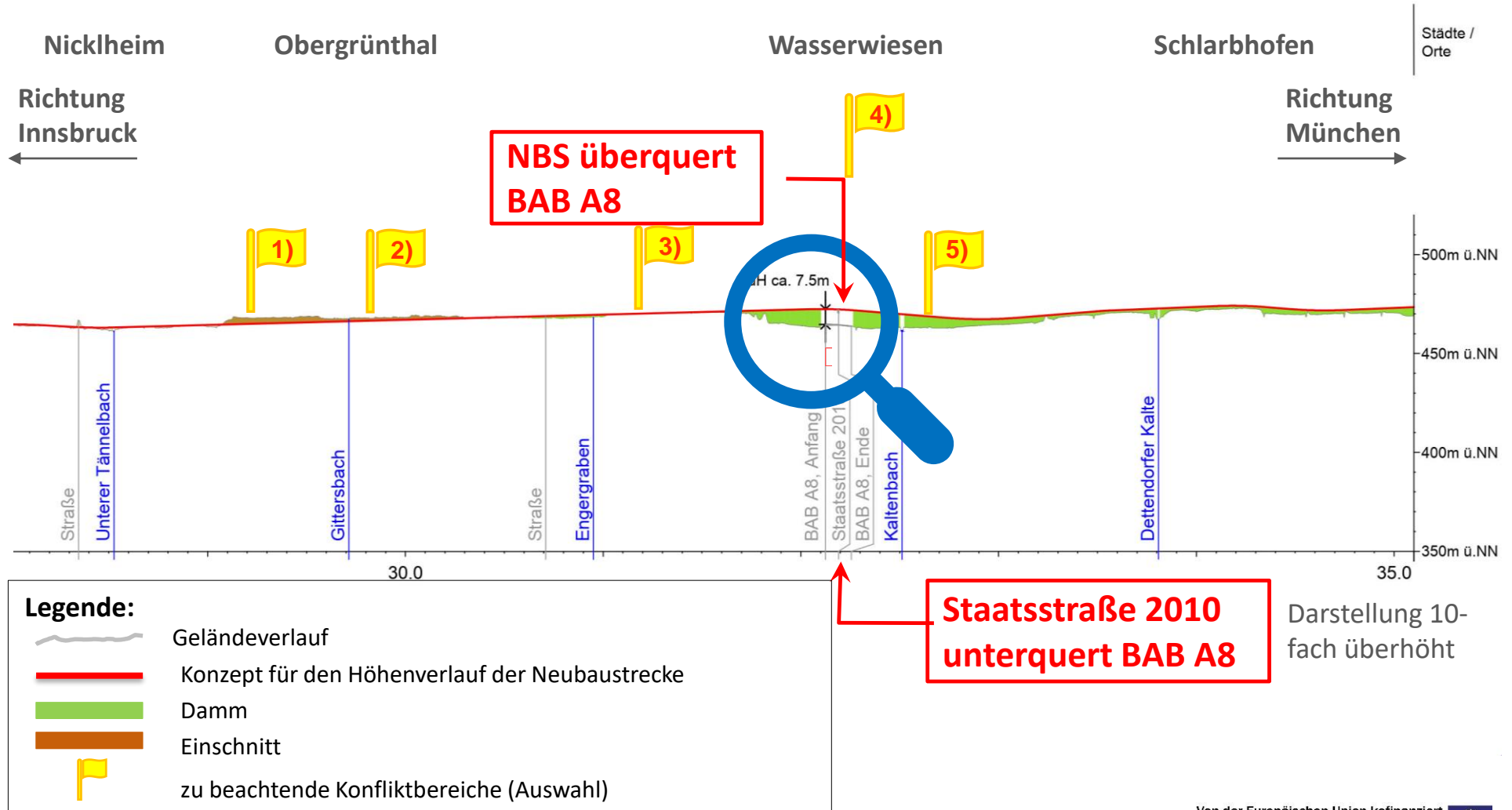
# Werkstätten-Blick: NBS überquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**)

## Zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



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

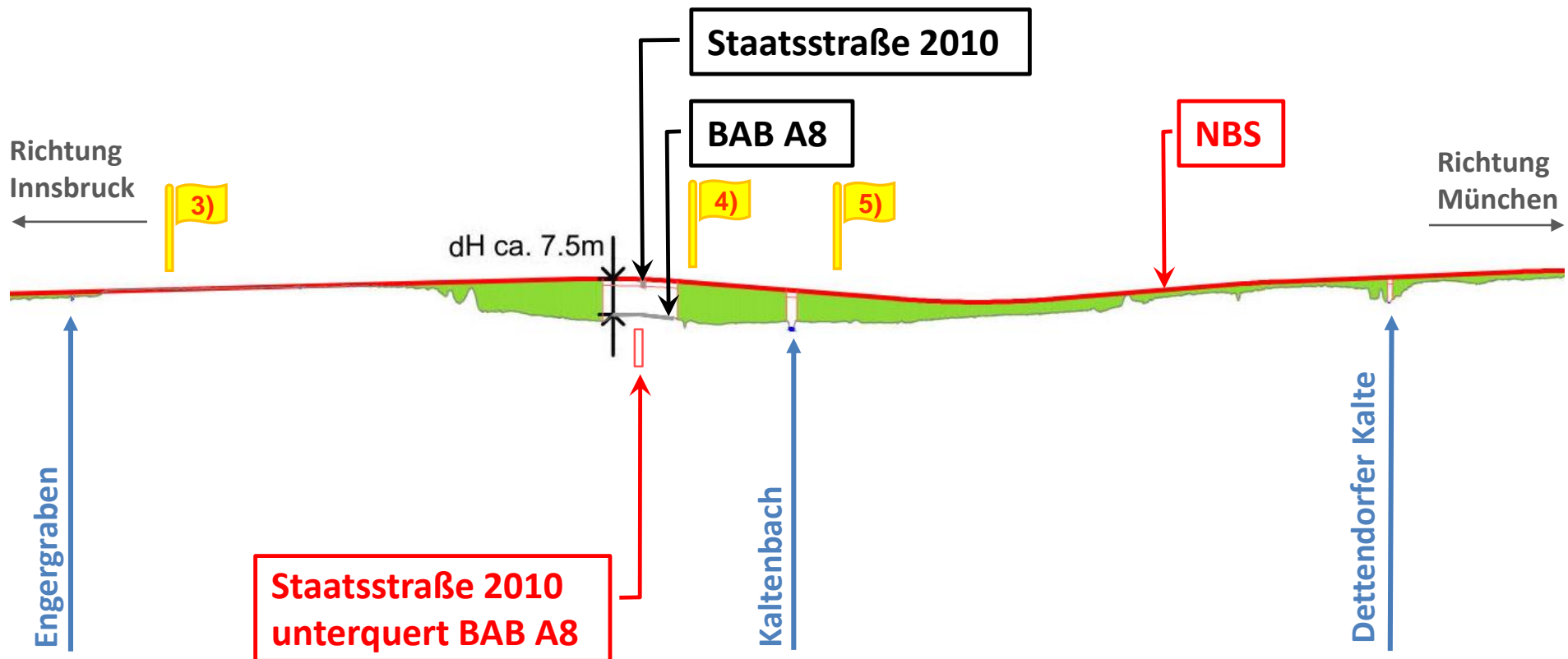
## Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



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

## Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS

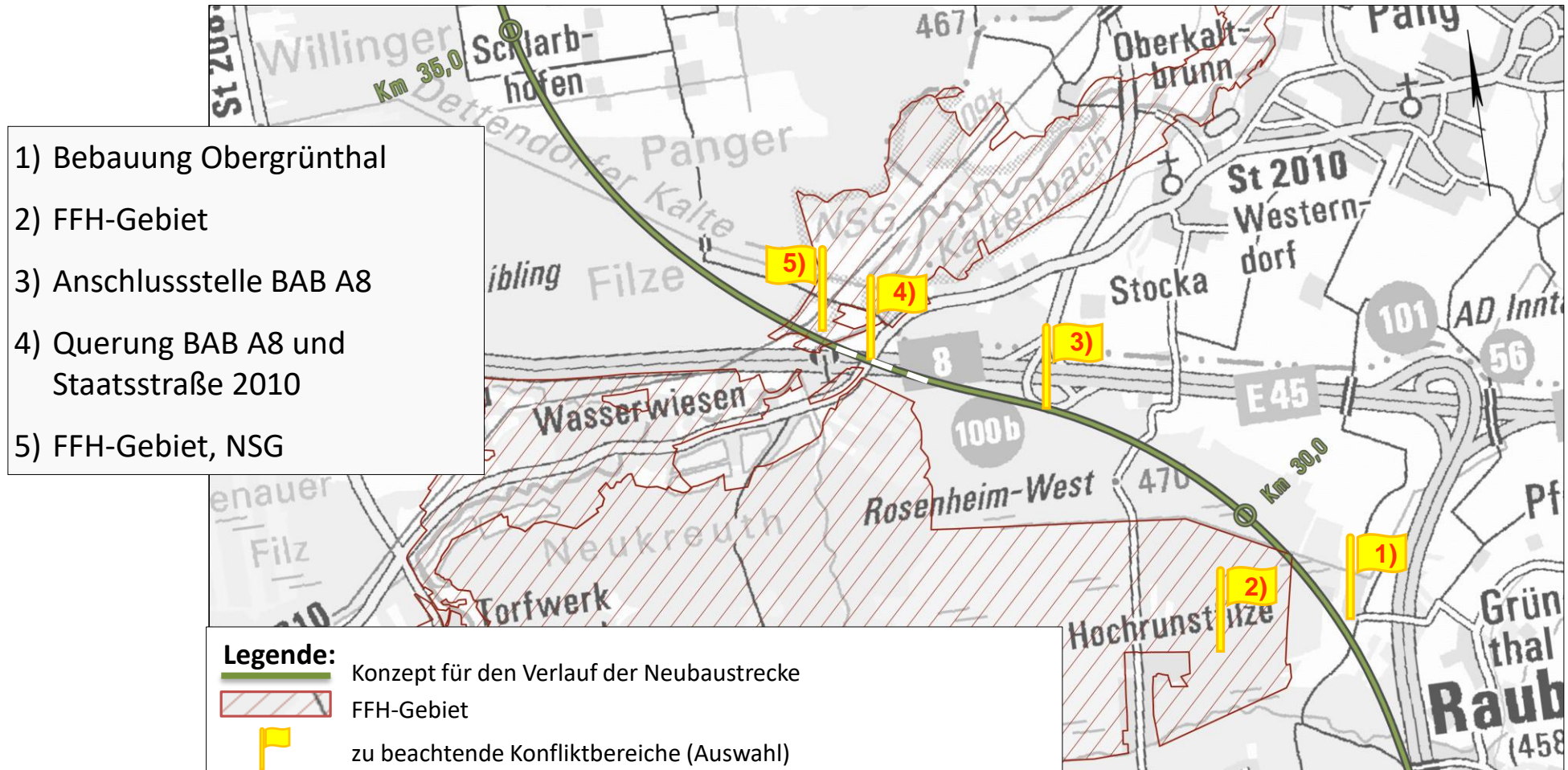
### Kreuzungspunkt NBS mit BAB A8 und Staatsstraße 2010



Darstellung 10-fach überhöht



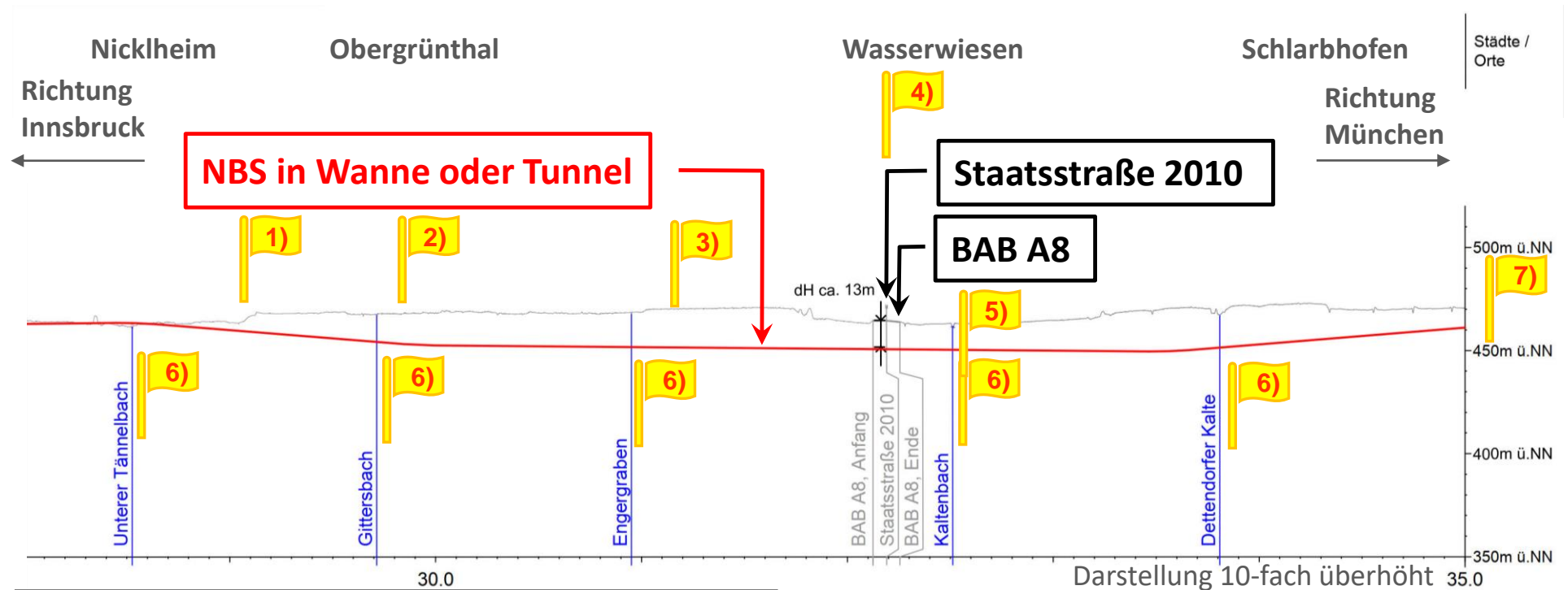
# Werkstätten-Blick: NBS unterquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**) Zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



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




## Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS

### Kreuzungspunkt NBS mit BAB A8 und Staatsstraße 2010



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

**Legende:**

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

## Blick in die Planungswerkstatt

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

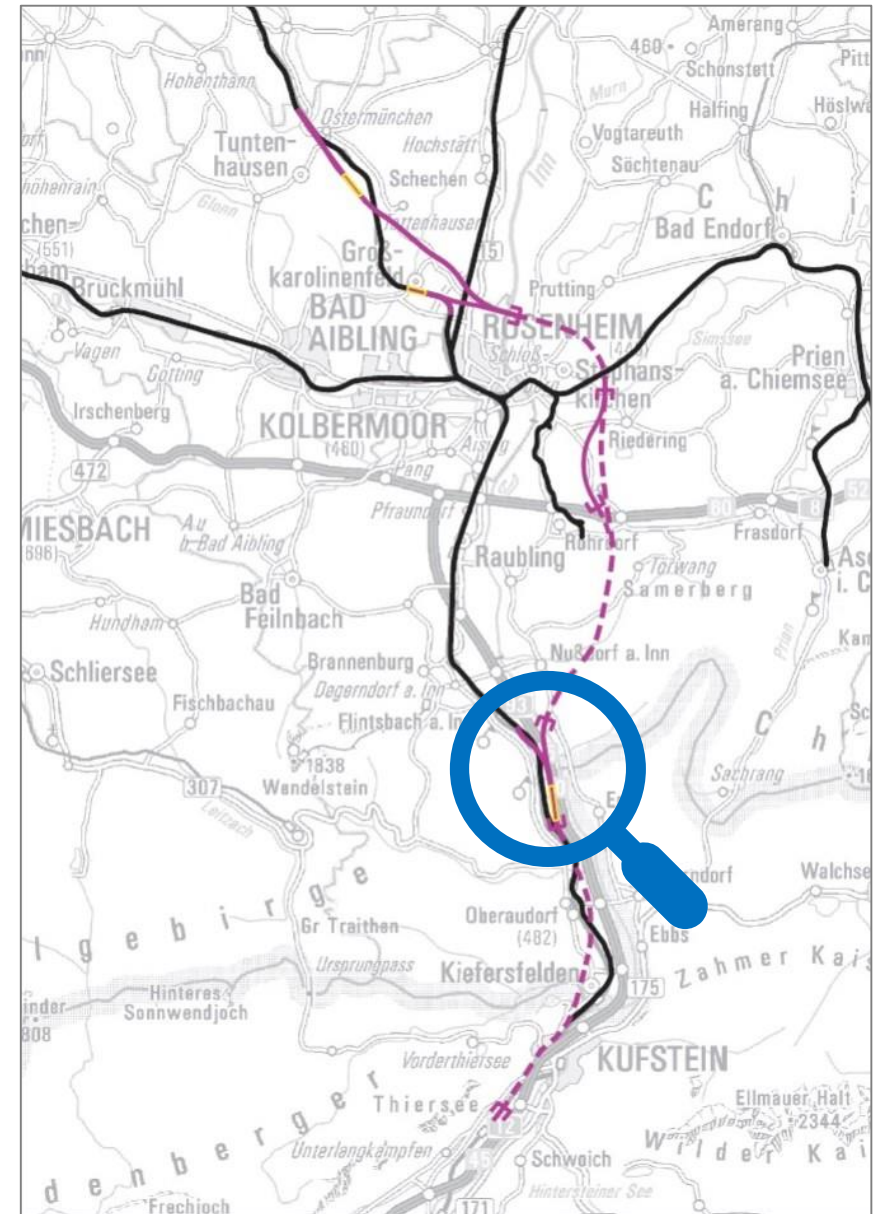
Lösungen müssen gefunden bzw. fortbestehende Konflikte bewertet werden u.a. für:

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

## Blick in die Planungswerkstatt Innquerung bei Fischbach/Nußdorf

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



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



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

## Überlegungen zur Linienführung der NBS

### Legende:

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

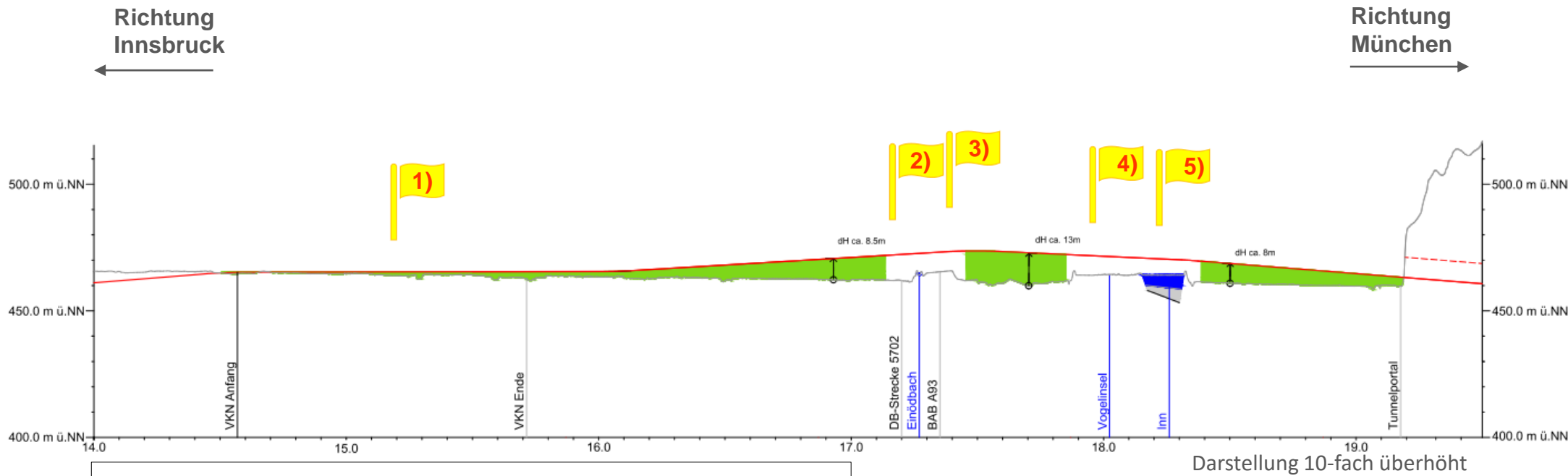


- 1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB
- 2) Umgelegte DB Strecke 5702
- 3) BAB A93
- 4) Vogelinsel
- 5) Fluss, Inn





**1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB**

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

## Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS

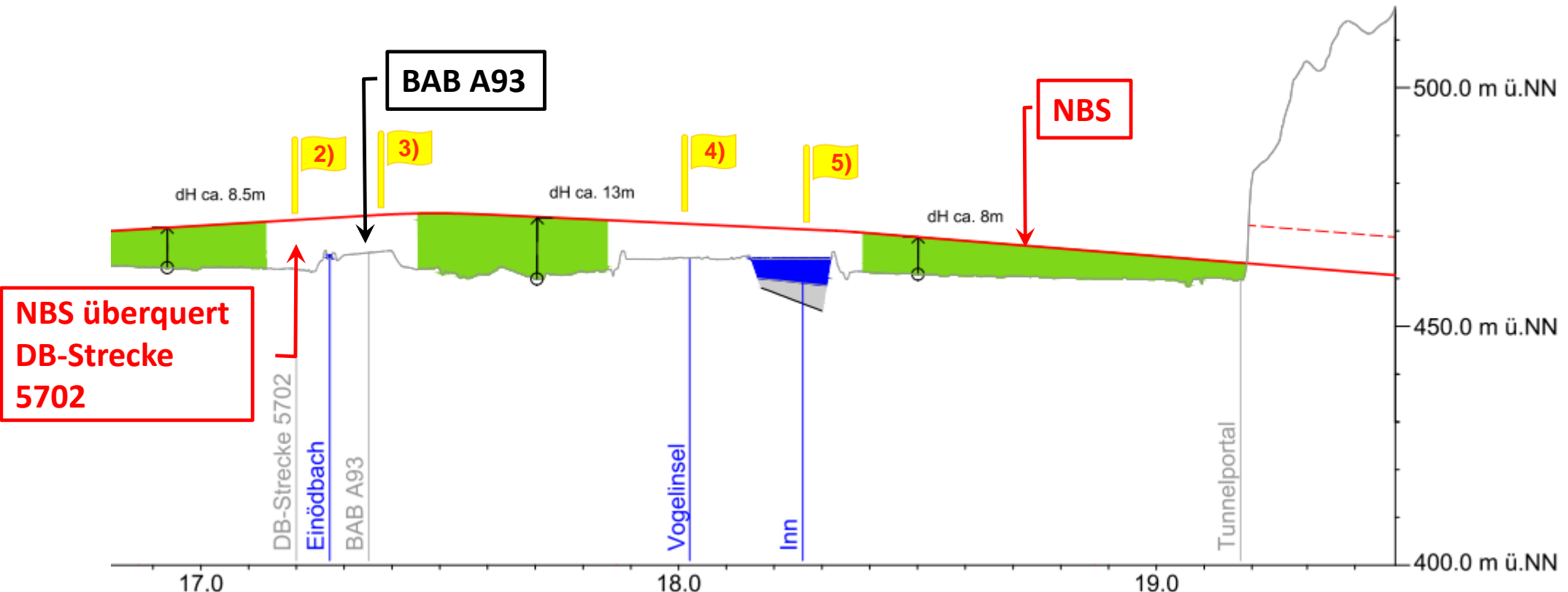


**Legende:**





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

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

## Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



**Legende:**



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

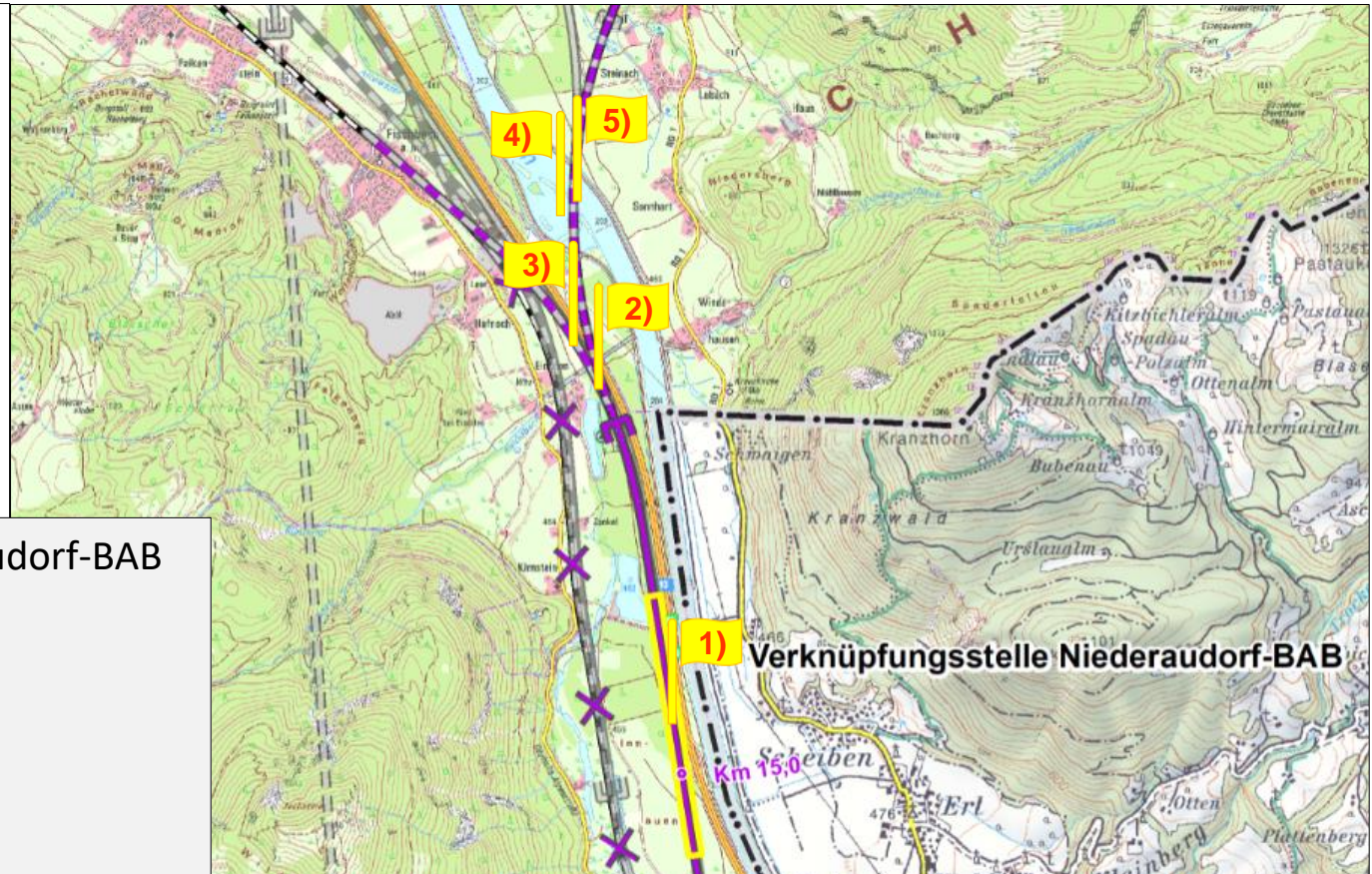
Darstellung 10-fach überhöht

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

## Überlegungen zur Linienführung der NBS

### Legende:

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



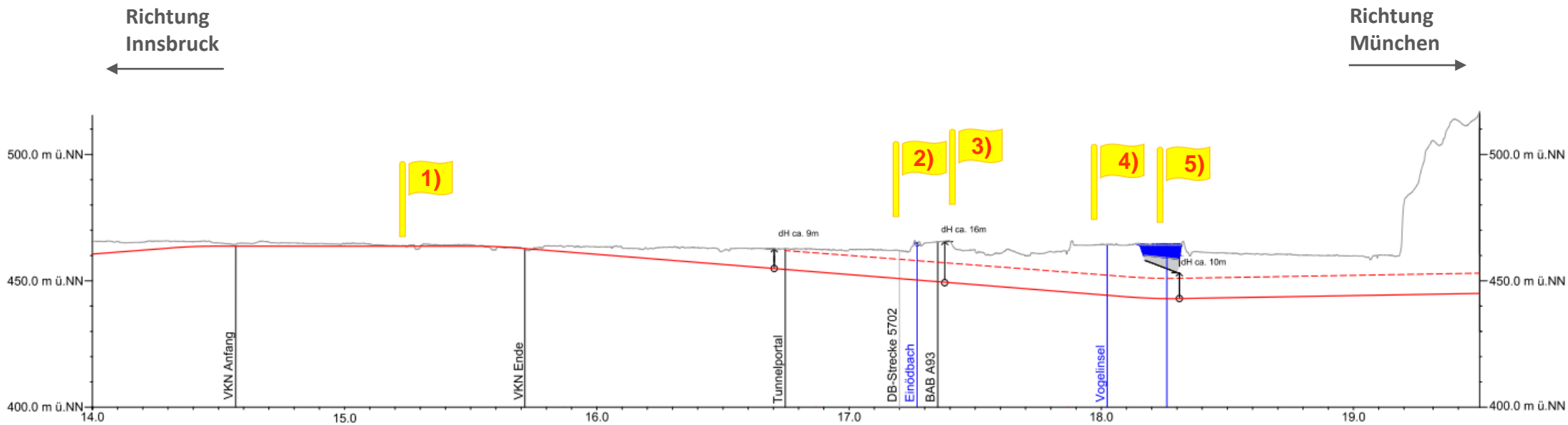
- 1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB
- 2) Umgelegte DB Strecke 5702
- 3) BAB A93
- 4) Vogelinsel
- 5) Fluss, Inn

**1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB**



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

## Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



**Legende:**

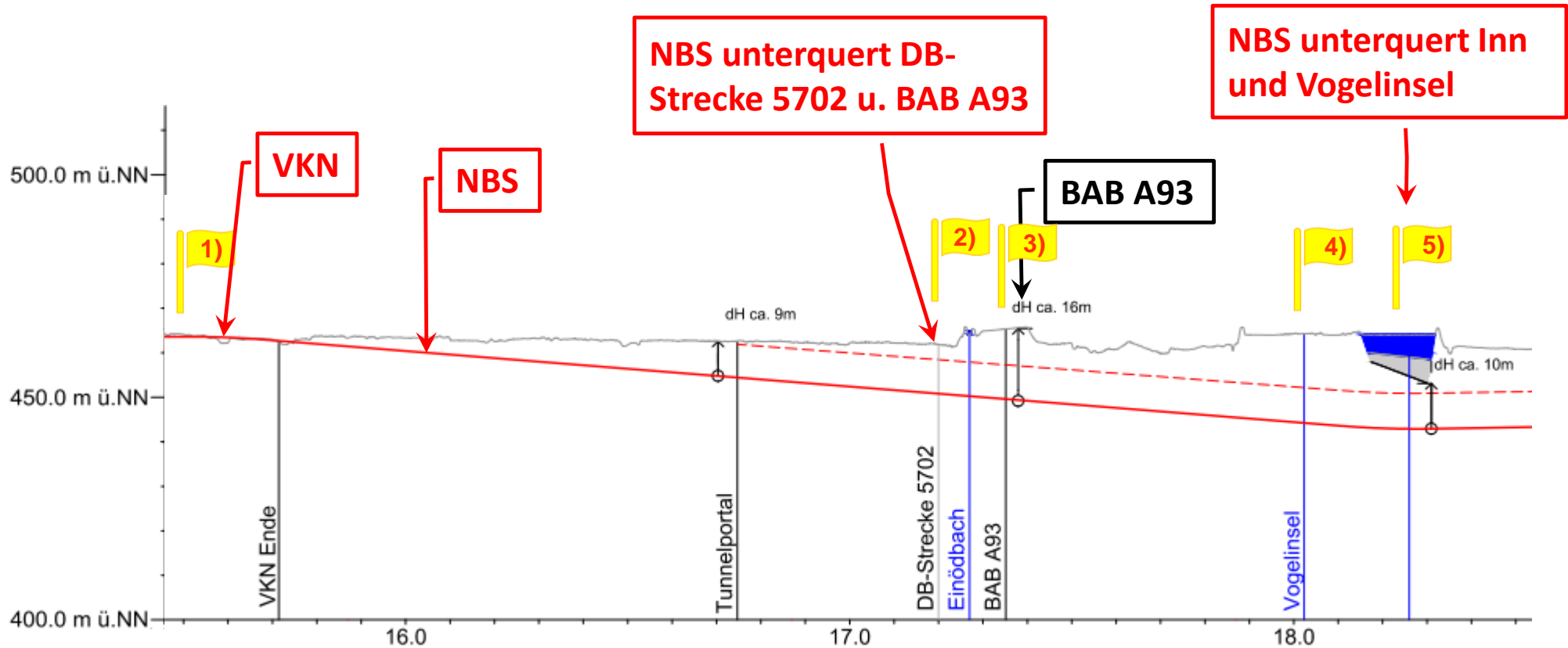


- Geländeverlauf
- Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke
- zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)




Darstellung 10-fach überhöht

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

## Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



**Legende:**

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

Darstellung 10-fach überhöht

## Blick in die Planungswerkstatt

### Innquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

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

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

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 19. Sitzung

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

# Gemeindeforum

## Tagesordnung 19. Sitzung

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

## Ausblick und Abschluss

### Termine für Gemeindeforen

- 24. Juni 2020: 20. Gemeindeforum Süd 2
- 30. September 2020: 21. Gemeindeforum Süd 2
- 25. November 2020 : 22. Gemeindeforum Süd 2

Präsentation und Protokolle werden auf [www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu) veröffentlicht.

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !**

**BRENNER-NORDZULAUF**  
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM