

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema: **11. Sitzung des Gemeindeforums Süd 1**

Datum und Uhrzeit: 18.07.2018, 18:30-20:30 Uhr

Ort: Sitzungssaal, Gemeinde Kiefersfelden

TeilnehmerInnen
(ohne Titel)

Andreas Ehrenstrasser (Langkampfen)
Georg Juffinger (Langkampfen)
Georg Anker (Langkampfen)
Günter Dunkl (Langkampfen)
Hubert Leitner (Ebbs)
Josef Hörl (Ebbs)
Sebastian Greiderer (Ebbs)
Brigitta Klein (Vertretung Martin Krumschnabel - Kufstein)
Josef Wagner (Kufstein)
Torsten Gruber (DB Netz AG)
Peter Hofer (ÖBB Infra)
Birgit Reininger (IPBN)
Lukas Wallner (IPBN)
Sabine Volgger (wikopreventk)
Mariella Schimatzeck (wikopreventk)

Agenda:

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



1. Begrüßung

Die Projektleitung begrüßt die TeilnehmerInnen zur 11. Sitzung des Gemeindeforums.

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

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

Die Moderation stellt Lukas Wallner und Birgit Reiningner von IPBN vor, die heute als Ansprechpartner zu Trassierungs- bzw. Umweltfragen dabei sind.

Vize-Bürgermeister Georg Juffinger wird Erwin Bernhard als Vertreter der Gemeinde Langkampfen im Gemeindeforum nachfolgen.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 10. Sitzung

Es liegen keine schriftlichen Rückmeldungen zum als Entwurf gekennzeichneten Protokoll der 10. Sitzung vor. Georg Anker bringt eine Rückmeldung ein: Auf Seite 6 wird ergänzt, dass die Strombelastung sowohl vor als auch hinter seinem Haus vorhanden ist. Die TeilnehmerInnen stimmen den Änderungen sowie der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

Diskussion zum Thema bestehender Lärmschutz an der Bestandstrecke

In Morsbach nützen die Lärmschutzwände nichts, da die Siedlungen oben am Hang liegen. Lärmschutz ist somit unbrauchbar dort.

Die Lärmschutzwände würden schon helfen, wenn sie in der richtigen Höhe errichtet werden. Es wurde angeregt, Vergleichsmessungen durchzuführen und die Lärmschutzwände so zu errichten, dass sie im Fall verlängerbar sind. Das ist aber nicht passiert.

3. Aktuelles aus dem Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

Siehe Folien 5-11 der beiliegenden Präsentation

Die Projektleitung erklärt, dass insgesamt 15 Infoveranstaltungen in den Gemeinden des GPR und EPR stattfinden. Die Besucherzahlen liegen im Schnitt bei 200-300 Personen. Am meisten Besucher gab es in Tuntenhausen (ca 450) und am wenigsten in Neubeuern (ca. 130). Insbesondere die Infostände mit den Grobtrassenplänen waren gut besucht. Bei jedem Termin gibt es einen Feedbackstand am Ausgang, bei dem die Moderation die Besucher einlädt,

Rückmeldungen zur Veranstaltung und zum Projekt zu geben. Es können auch konkrete Vorschläge für mögliche alternative Grobtrassen eingebracht werden. Die Rückmeldungen werden anschließend erfasst und weiterverarbeitet. Der Vorwurf, dass Feedbackkärtchen weggeschmissen werden ist falsch – jede Karte wird aufgenommen. Feedback und Trassenvorschläge werden auf der Projektwebsite veröffentlicht. Bisher wurden 6 Termine ausgewertet. Folie 5 zeigt eine Zusammenfassung der Rückmeldungen.

Die Rückmeldungen zur Infoveranstaltung und dem Setting waren überwiegend positiv. Es gab den Wunsch, noch konkreter zu informieren. Das ist aufgrund der derzeitigen Planungstiefe noch nicht möglich. Zum Projekt selbst gibt es generelle Zustimmung sowie Ablehnung. Die Politik hat den klaren Auftrag, die Verlagerung auf die Schiene zu unterstützen. Vorschläge zum Projekt beinhalten vor allem die Forderung nach möglichst viel Tunnel aber teilweise auch die Bündelung der div. Infrastrukturen. Der Lärmschutz an Bestandsstrecke (BS) und Neubaustrecke (NBS) ist ein weiteres wichtiges Thema.

Bei der Planung der Infoveranstaltungen (Örtlichkeit) wurde u. a. auch auf Ressourcen und Bevölkerungszahlen Rücksicht genommen. Ziel war es, mit jeder Infoveranstaltung ungefähr gleiche viele Menschen im Planungsraum zu bedienen. Daher wurden manche Gemeinden zu einer Veranstaltung zusammengefasst. Darüber hinaus gab es die Rückmeldung aus Erl, dass die Bevölkerung rückschloss, dass sie sowieso nicht von den Grobtrassen betroffen sind, da die Veranstaltungen quasi ausschließlich westlich des Inns, auf deutscher Seite stattfinden. Dies war nicht beabsichtigt.

Die Moderation zeigt den ForenteilnehmerInnen auf Nachfrage die Auswertung der Planausstellung Langkampfen (diese ist Teil des benachbarten Planungsraums Radfeld-Schaftenau). Diese zusammenfassende Auswertung wird mit dem Protokoll an alle verschickt. Es gab insgesamt 106 Rückmeldungen. Diese waren großteils kritisch, vor allem gegenüber zusätzlicher Lärmbelastung. Es wurde auch Kritik am Planungsprozess und dem Flächenverbrauch geäußert. Eine Tunnellösung sollte nicht an den Kosten scheitern. Zur Möglichkeit, sich im Zuge der Veranstaltung zu informieren, gab es positive Rückmeldungen.

Diskussion

So wie das hier geschildert wird, ist alles nur positiv. Wir hören aber eher, dass die Leute dem Projekt skeptischer gegenüberstehen und den Bedarf anzweifeln. Es muss zuerst politisch geklärt werden, ob es einen Neubau braucht.

- Es sind sowohl positive und negative Rückmeldungen angeführt, als auch der Zweifel zum Bedarf. Das ist ein großes Thema, aber der Bedarf ist im BVWP klar positiv hinterlegt und daher wurde die Planung gestartet.

Ergänzende Rückmeldungen der ForenteilnehmerInnen:

Der Ortsteil Morsbach befindet sich im Ausnahmezustand und die Stimmung dort ist negativ. Die Belastungsgrenze ist durch den Verkehr mehr als erreicht und eine zusätzliche, offene Trassenführung ist nicht vertretbar. Es kann nicht sein, dass ganz Tirol untertunnelt wird, und Morsbach, als letzter Ortsteil, wird „verkauft“. Es gibt absolut keine Akzeptanz für eine oberirdische Trasse zwischen Schafteuau und Thierberg. Wir werden dies auch an die Landespolitik herantragen. Es wird gehofft, dass diese offene Trassenvariante im Zuge der Abschtichtung hinausfällt, denn ansonsten hat der Ortsteil Morsbach keine Zukunft.

Die Aussage stößt auf Zustimmung eines weiteren Forenmitglieds. Es geht hier nicht nur um den Ortsteil Morsbach sondern auch um Zell und Thierberg bzw. ganz Kufstein. Da sind insgesamt mehr als 2000 Personen betroffen. Wir investieren viel in die Stadt und deren Kultur und Naherholung. Das kann nicht durch eine offene Trassenführung zerstört werden und die Planung ist so weder umweltschonend noch nachhaltig. Wir spüren die derzeitige Verkehrsbelastung durch die Autobahn bereits jeden Tag.

Es wird vermutet, dass es sich um ein Taktieren handelt. Die offene Trasse ist undenkbar und sollte daher gar nicht erst am Plan stehen, wenn sie später sowieso wieder wegfällt.

Die Gemeinde Langkampfen wird sich mit allen Mitteln dafür einsetzen, dass die Bahn soweit wie möglich unter die Erde kommt. Sowohl Kufstein als auch Morsbach sollen untertunnelt werden. Der derzeitige Plan im angrenzenden Planungsraum sieht aber vor, dass die Strecke bei Langkampfen angehoben wird. Ich kann mir nicht vorstellen, dass man dort über die TAL überquert. Es ist keine gute Taktik, die Trasse erst zu verschlechtern, nur um sie dann wieder zu verbessern und Entgegenkommen zu simulieren.

Die Projektleitung erklärt, dass viele dieser Anliegen bereits bekannt sind und auch in den Infoveranstaltungen artikuliert wurden. Einige Aussagen betreffen die Trassenbewertung und damit die vertiefende Planung. Die Kriterien für eine Tunnelführung (Topografie od. Querung eines geschlossenen Siedlungsgebietes) wurden für den gesamten Planungsraum einheitlich angewandt und müssen daher auch für Morsbach gelten. Das heißt nicht, dass dort kein Tunnel möglich ist. Das sind erste Entwürfe von Grobtrassen, die sich noch ändern können. Jede dieser Grobtrassen hat kritische Punkte, die man sich im Laufe der Planungen noch genauer anschauen muss und wird. Es ist gut und richtig, dass diese hier diskutiert werden. Die Leute sollen sich mit dem Projekt auseinandersetzen, denn genau darum geht es in der frühen Bürgerbeteiligung. Kriterien wie Schallschutz oder Landschaftsbild können dazu führen, dass der Trassenverlauf angepasst wird.

In der vertiefenden Planung werden die Trassen anhand des Kriterienkatalogs bewertet, welcher mit den ForenteilnehmerInnen gemeinsam erarbeitet und gewichtet wurde. Schlussendlich braucht es eine genehmigungsfähige Trassenempfehlung. Diese muss sauber und fachlich fundiert argumentiert werden können und dazu braucht es diesen Planungsprozess, in dem alle Varianten miteinbezogen werden. Nur so können auch verschiedene Trassenverläufe in der Bewertung miteinander verglichen werden.

Wie sieht das aus, wenn man die Züge in ihrer Länge verändert? Die werden ja um 70 % länger. Wo kommen die Bedarfszahlen her? In der Realität gibt es ein negatives Wachstum.

- Das stimmt so nicht. Der BBT ist auf eine max. Zuglänge von 740 Metern ausgelegt, statt 500 Meter wie bisher (das sind ca 40 %).
- Die Inbetriebnahme des BBT erfolgt vsl. 2027. Die Kapazitätsreserven an der BS braucht man u. a., um den Zeitraum bis zur Fertigstellung der Zulaufstrecke zu überbrücken.
- Die Prognosen stammen aus dem BVWP; dieser stellt Wachstumswerte dar.

Wir können ja nur die Frequenz überprüfen. Es ist auch fraglich, ob die Verlagerung funktioniert.

- Derzeit ist Fakt, dass die Anzahl der LKW sowie das zu transportierende Güteraufkommen steigen.
- In Deutschland wird es vsl. ab 1.8.2018 eine Halbierung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr geben, um die Verlagerung zu unterstützen. Gleichzeitig sind in Deutschland massive Mautstrecken für LKW dazu gekommen. Die Bahnen gehen davon aus, dass diese Maßnahmen einen Effekt mit sich bringen werden.

Forsa-Umfrage

Siehe Folien 12-16 der beiliegenden Präsentation

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

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

In den Ergebnissen sind auch die separaten Auswertungen von Österreich und Deutschland enthalten, welche teilweise unterschiedlich ausfallen. Zukünftig wird es weitere Umfragen geben. Zusammenfassend sind 3 Punkte aus den Ergebnissen besonders wichtig:

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

Diskussion

Ist das Sample auf österreichischer Seite nicht sehr niedrig? Hier wurde nur 207 Personen befragt.

- Das Sample liegt in beiden Ländern deutlich über der Repräsentationsschwelle.
- Es war der klare Auftrag an Forsa, einen repräsentativen Querschnitt zu befragen und dem ist man nachgekommen. Es wurden in Österreich auch nur jene Gemeinden befragt, die sich im gemeinsamen Planungsraum befinden.
- Zum Vergleich: In Tirol ist eine landesweite Umfrage mit ca 500 Befragten bereits repräsentativ.

4. Diskussion Grobtrassen-Entwürfe

Siehe Folien 18-20 der beiliegenden Präsentation

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

Kann es sein, dass in der Trassenbewertung aufgrund der Kosten andere Kriterien komplett außen vorgelassen werden?

- Nein, denn ansonsten wäre das Trassenauswahlverfahren nicht zielführend. Es soll nicht die ausschließlich billigste Trasse gefunden werden.
- Die Trassen werden anhand des Kriterienkataloges bewertet. Anschließend werden die Nutzenpunkte den Kosten gegenüber gestellt.
- Die Entscheidung, welche Trasse schlussendlich realisiert wird, liegt bei der Politik.

Ein Forenmitglied findet, dass der Mensch sollte bei der Bewertung im Kriterienkatalog ganz oben stehen muss. Warum fährt man nicht grundsätzlich unterirdisch und nur, wenn das nicht geht, obertägig. Tirol und das Inntal haben andere Gegebenheiten als Bayern, wo es ab Brannenburg wieder weiter wird. Hier bei uns gibt es nur 12 % besiedelbare Fläche und daher ist es schwierig, einheitliche Kriterien für den gesamten Planungsraum anzuwenden.

- Der Kriterienkatalog wurde 2,5 Jahre lang gemeinsam mit den Forenmitgliedern erarbeitet und ist abgeschlossen. Das Kriterium Mensch ist dort mehrfach vertreten.
- Der Kriterienkatalog wird zur Trassenbewertung in der vertiefenden Planung angewandt und kann auf der Projektwebsite eingesehen werden:

https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html?file=files/mediathek/planungsunterlagen/kriterienkatalog/2018-04-17_Kriterienkatalog_GPR.pdf

- Der Mensch muss überall gleich behandelt werden. Es gibt nicht Menschen erster und zweiter Klasse und daher braucht es einheitliche Kriterien für alle.

Die Bevölkerung von Langkampfen wird aber als zweite Klasse behandelt, wenn ganz Tirol untertunnelt wird, und man hier oberirdisch fährt. Wir werden uns kämpferisch für einen Tunnel einsetzen. Die Sachlichkeit ist wichtig, aber der Natur- und Lebensraum darf nicht zerstört werden.

Verknüpfungsstellen

Siehe Folien 22-31 der beiliegenden Präsentation

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

Vom letzten Termin ist noch eine Frage zur Distanz zwischen Schaftebau und der südlichsten Verknüpfungsstelle im GPR (Niederaudorf /Grobtrasse Einöden) offen. Diese beträgt ca. 15 Kilometer.

Verknüpfungsstelle Fischbach

Für die schnellen Weichenverbindungen in einer Verknüpfungsstelle wird ein ausreichend langes gerades Stück an der BS benötigt. Da die BS hier kurvig ist bzw. die geraden Abschnitte zu dicht bebaut sind, würde man die BS bei dieser Variante etwas nach Osten verlegen, sodass sie in ausreichender Länge in der Geraden direkt an der NBS liegt. Eine Begradigung der Bestandsstrecke wurde alternativ auch überlegt, ist aber aufgrund der dichten Bebauung nicht möglich. In der dargestellten Variante liegen die 2 verlegten Gleise der BS (blau) im Bereich der Verknüpfungsstelle außen und die 2 NBS-Gleise (rot) dazwischen. So liegen jeweils die 2 Gleise der BS und NBS, die im Regelbetrieb in die gleiche Richtung befahren werden, nebeneinander. Dies ermöglicht eine betrieblich günstige Weichenanordnung für alle Fahrbeziehungen. Für diese Gleisanordnung wechselt ein Gleis der verlegten Bestandsstrecke vor und nach dem Weichenbereich der Verknüpfungsstelle auf die andere Seite der NBS (Über- oder Unterführung). Damit werden Kreuzungen mit dem „Gegenverkehr“ vermieden, was die betriebliche Flexibilität einschränken würde.

Wie lange ist die kürzest mögliche Distanz der Verknüpfungsstelle?

- Die gelbe Umrandung im Plan zeigt die ungefähre Länge. Man geht von ca 1,5 – 2 km aus. Es können anhand des derzeitigen Planungsstandes aber noch keine genauen Angaben gemacht werden. Die Länge hängt u.a. von der Topografie und der genauen Ausgestaltung der Verknüpfungsstelle ab.

Wie lange ist die Verknüpfungsstelle Stans?

- Diese ist ca. 800 Meter lang (ohne Rampen etc.), dürfte aber heute aufgrund geänderter technischer Richtlinien so nicht mehr gebaut werden. Verknüpfungsstellen müssen jetzt länger geplant werden.

Erste Vorschläge aus der Region

Siehe Folien 33-34 der beiliegenden Präsentation

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

Diskussion

Wann werden die geologischen Erkundungsbohrungen abgeschlossen?

- Das Programm befindet sich in der finalen Phase. Die noch ausstehenden Bohrungen werden im Herbst stattfinden und dann ausgewertet. Sobald es neue Erkenntnisse gibt, werden die Gemeindeforen informiert.

5. Ausblick und nächste Termine

Das nächste Gemeindeforum Süd 1 findet am **26.09.2018** 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 der Schutz von Mensch und Natur (insb. Schallschutz) oberste Priorität hat daher eine Tunnellösung die einzige Option ist. Die Diskussion ist heute tw. sehr emotional verlaufen und daher ist man nicht viel weitergekommen. Es ist trotzdem wichtig, respektvoll miteinander umzugehen. Einige Fragen zu konkreten Aspekten sind noch offen. In diesem Sinne sollten die Planungen zügig voranschreiten, sodass es bald detailliertere Informationen gibt.

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

Die Projektleitung bedankt sich bei den TeilnehmerInnen für die gute Gesprächsbasis. Auch wenn die Diskussion emotional wird ist es wichtig, konstruktiv und respektvoll zu bleiben.

Zusammengestellt am 27.07.2018

Mariella Schimatzek

Anlagen:

- Präsentation GF Süd 1 vom 16.07.2018
- Anwesenheitsliste

GEMEINDEFORUM SÜD 1

18.07.2018, KIEFERSFELDEN

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

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

Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

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

Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

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

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

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

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

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Kufstein (grobe Zusammenfassung)

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

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Kolbermoor (grobe Zusammenfassung)

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

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Brannenburg (grobe Zusammenfassung)

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

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Stephanskirchen (grobe Zusammenfassung)

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

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Neubeuern (grobe Zusammenfassung)

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

Aktuelles zum Projekt

Erfahrungen und Rückmeldungen zu den Info-Veranstaltungen

INFO-Markt Rohrdorf (grobe Zusammenfassung)

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

Aktuelles zum Projekt

FORSA-Umfrage

Methode

- ❖ Computergestützte Telefoninterviews (CATI) mit strukturiertem Fragebogen

Grundgesamtheit

- ❖ Bevölkerung ab 18 Jahren im Planungsraum

Auswahlverfahren

- ❖ Systematische Zufallsauswahl

Stichprobengröße und Zusammensetzung

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

Befragungszeitraum

- ❖ 11. Mai bis 8. Juni 2018

Durchgeführt von

- ❖ forsa. GmbH, Berlin / Frankfurt am Main

FORSA- Umfrage

Summary (1/4)

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

FORSA- Umfrage

Summary (2/4)

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

FORSA- Umfrage

Summary (3/4)

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

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

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

FORSA- Umfrage

Summary (4/4)

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

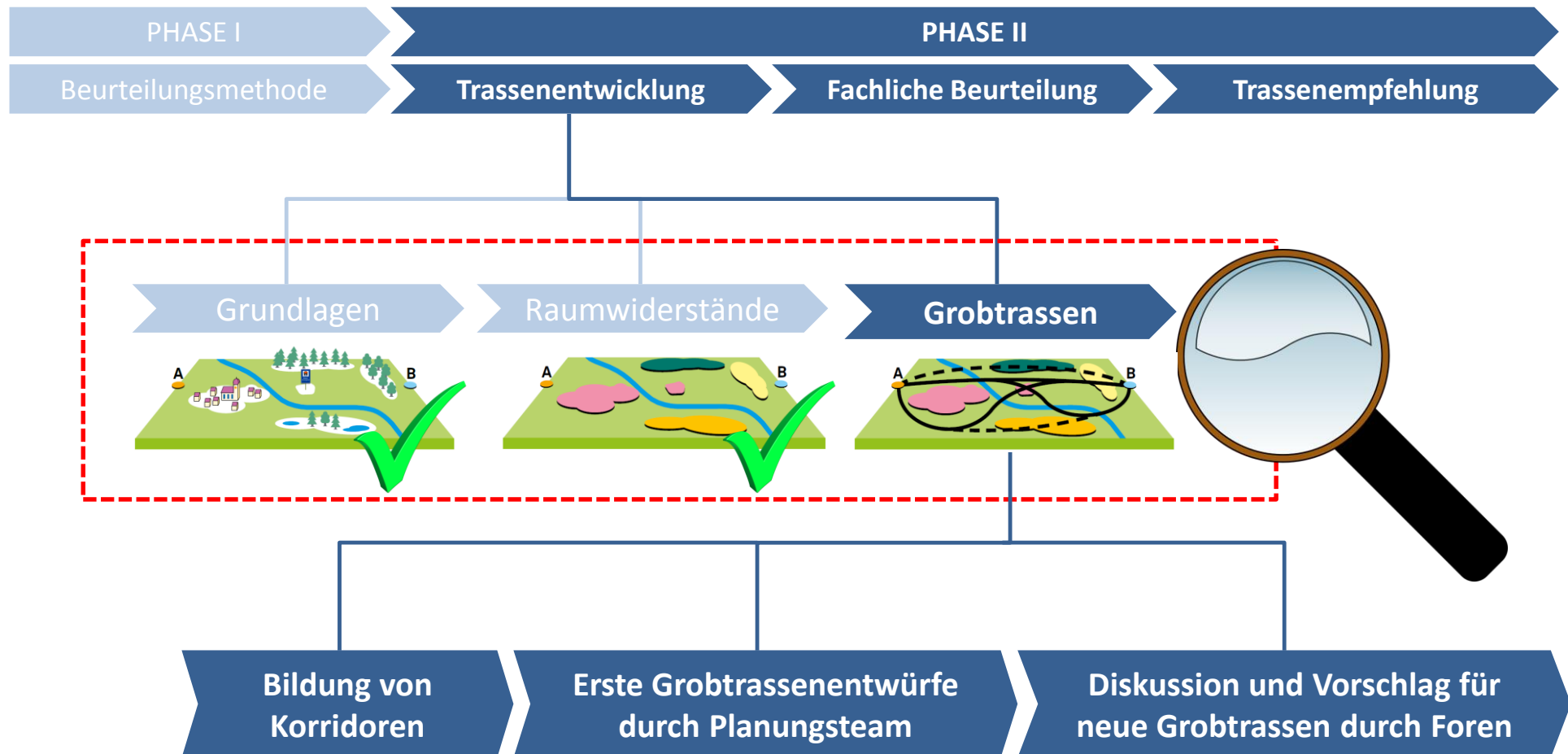
Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

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

Fahrplan Zusammenarbeit

Planungsablauf – Der Weg zu den Grobtrassen?



Fahrplan der Zusammenarbeit – Phase bis Ende des Jahres

Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe
durch Planungsteam

Diskussion und Vorschlag für
neue Grobtrassen durch Foren

Grobtrassen diskutieren
und reduzieren

Was können ForenteilnehmerInnen jetzt beitragen?

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

Was machen die PlanerInnen mit diesen Informationen?

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

Fahrplan der Zusammenarbeit – ab 2019

Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe
durch Planungsteam

Diskussion und Vorschlag für
neue Grobtrassen durch Foren

Grobtrassen diskutieren
und reduzieren

Was können ForenteilnehmerInnen beitragen?

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

Was machen die PlanerInnen mit diesen Informationen?

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

Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

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

Verknüpfungsstelle Reischenhart



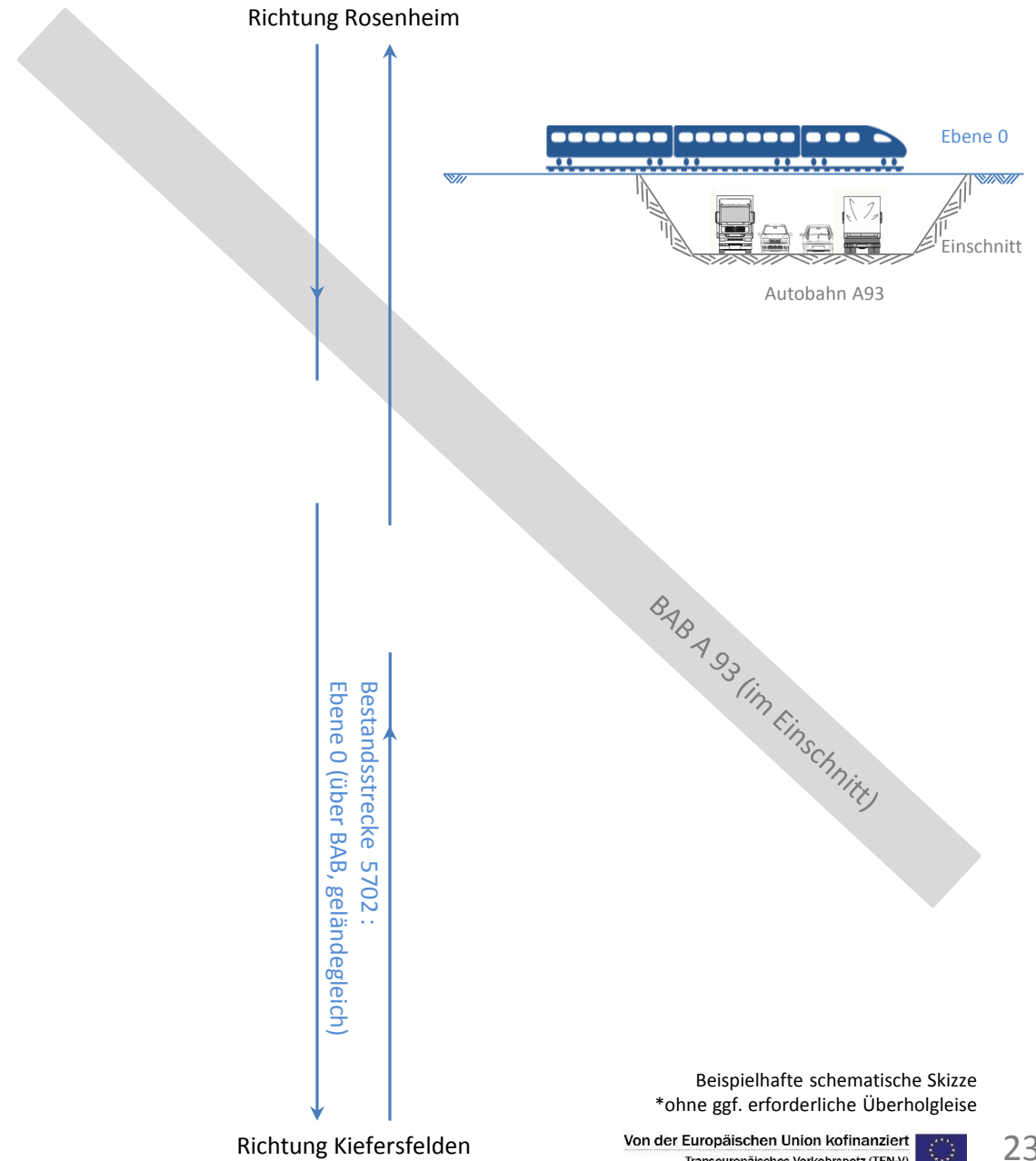
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Reischenhart



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

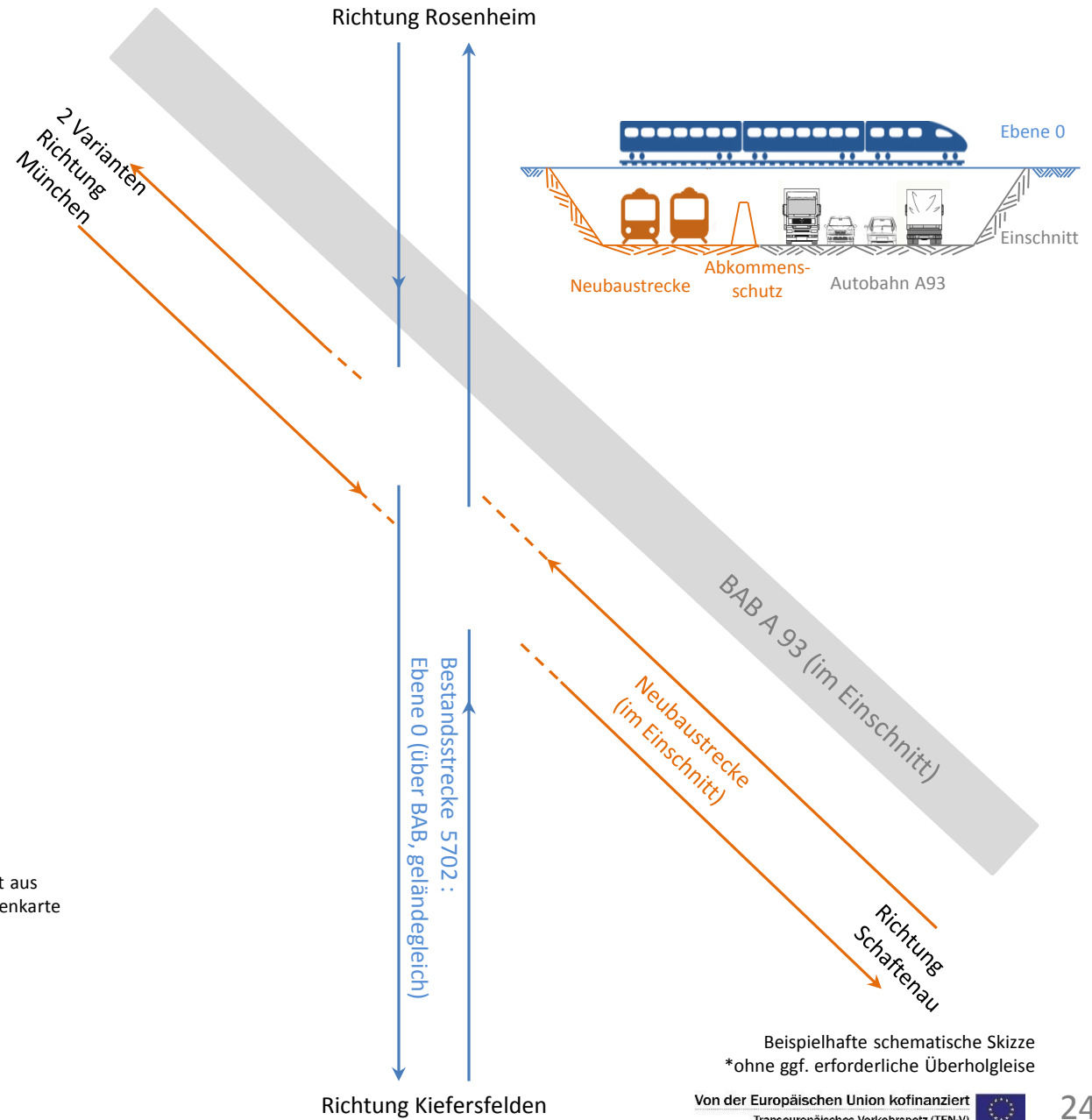


Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Reischenhart



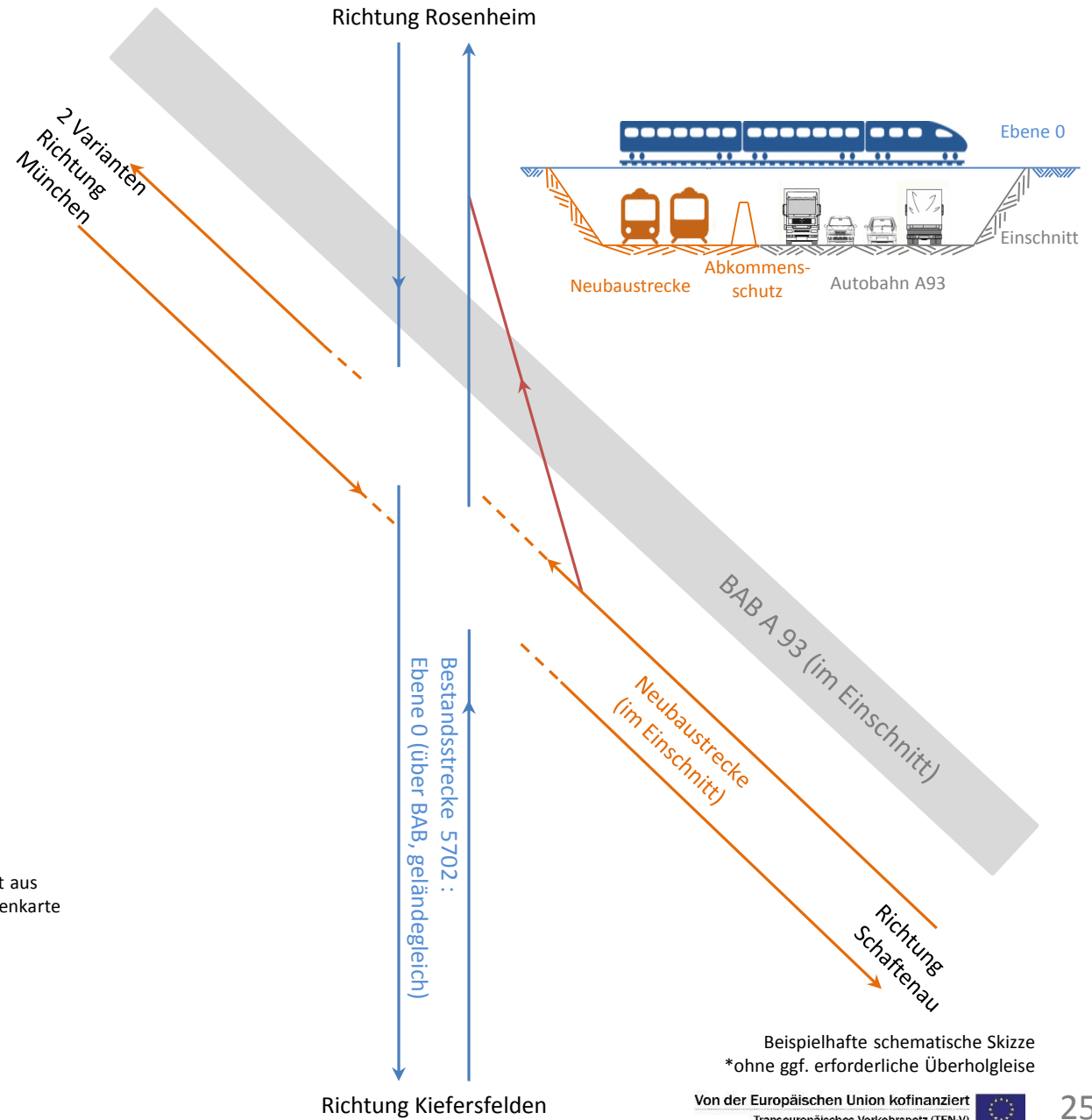
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Verknüpfungsstelle Reischenhart



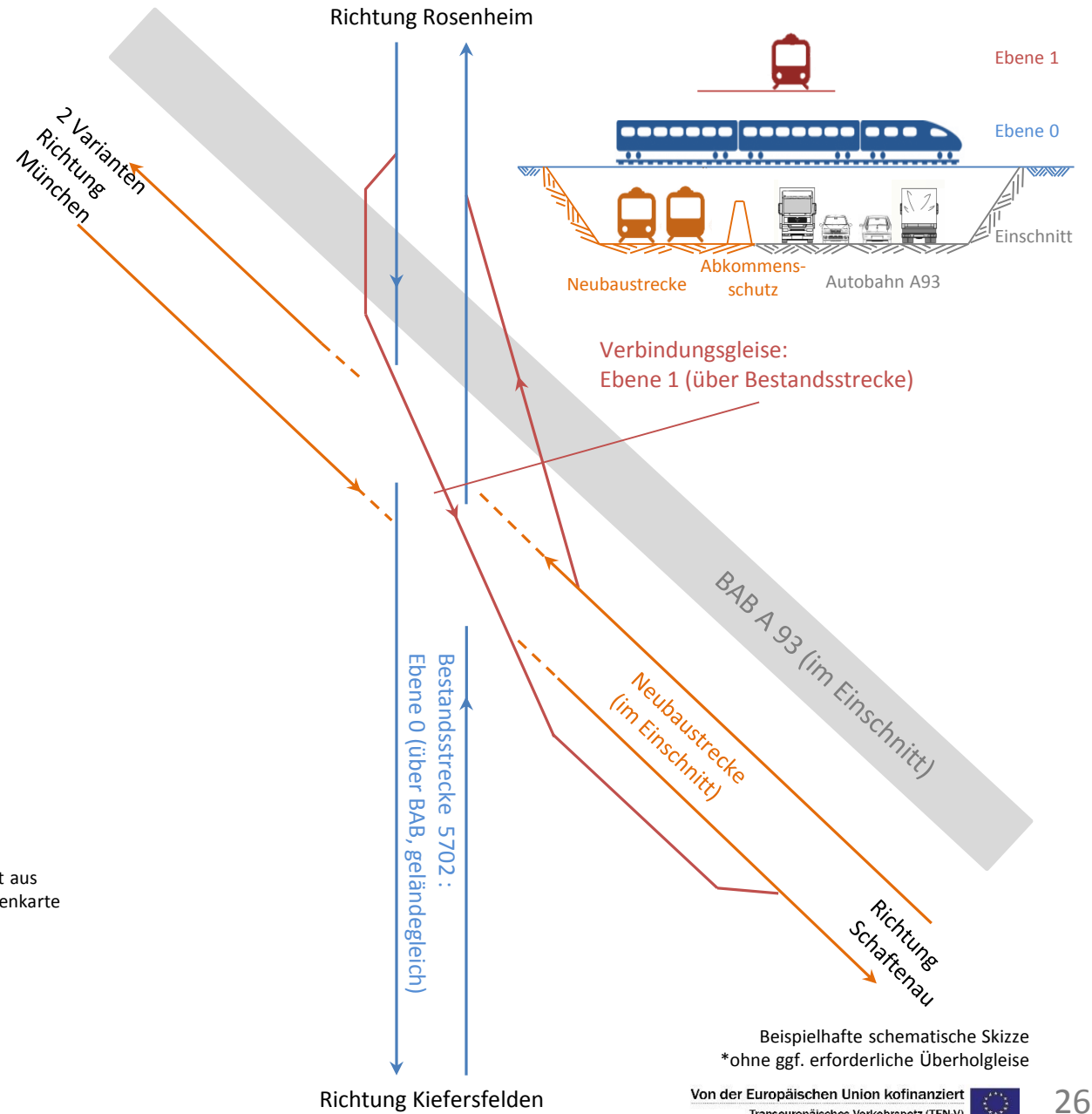
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Verknüpfungsstelle Reischenhart



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

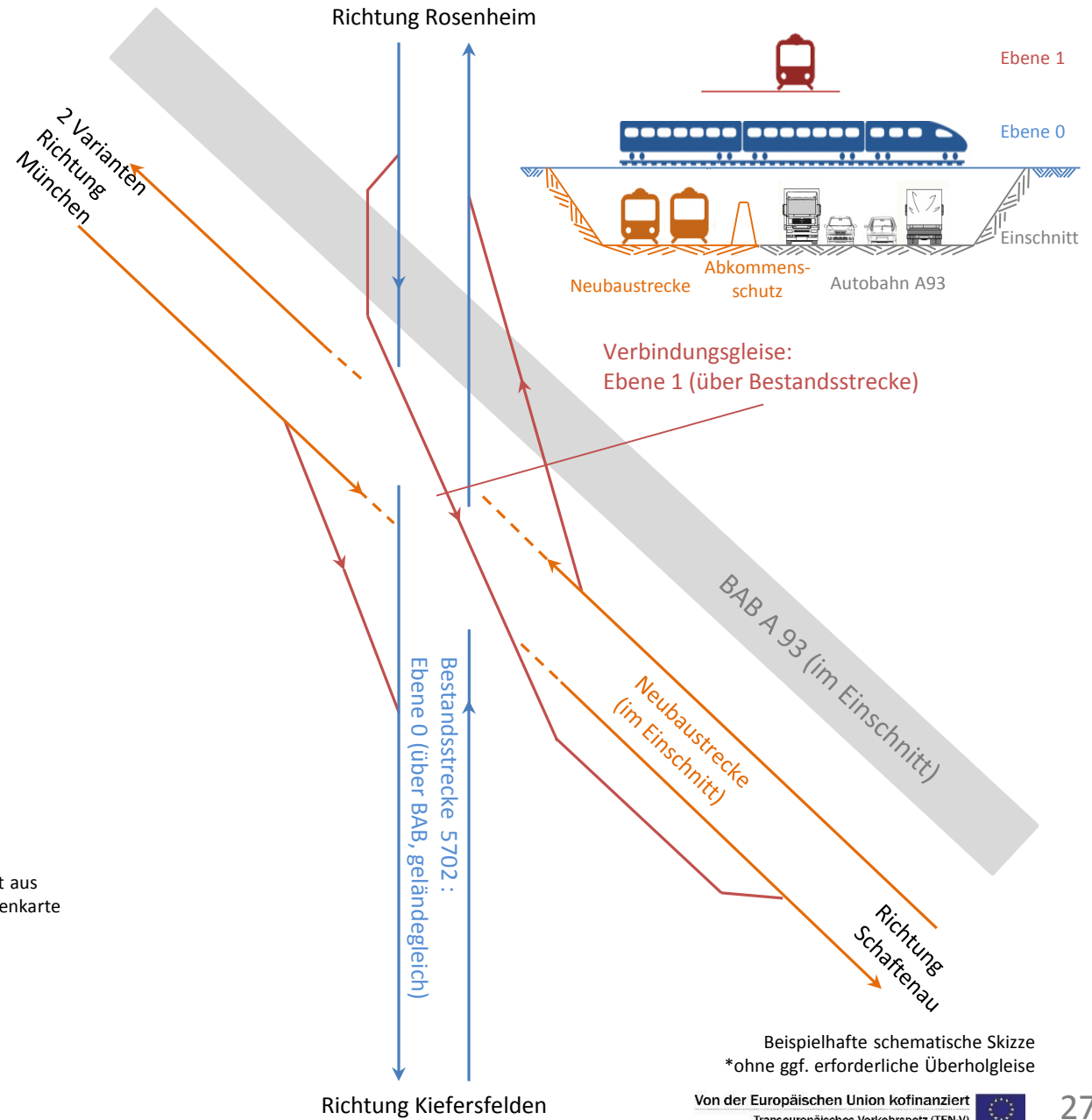


Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Reischenhart



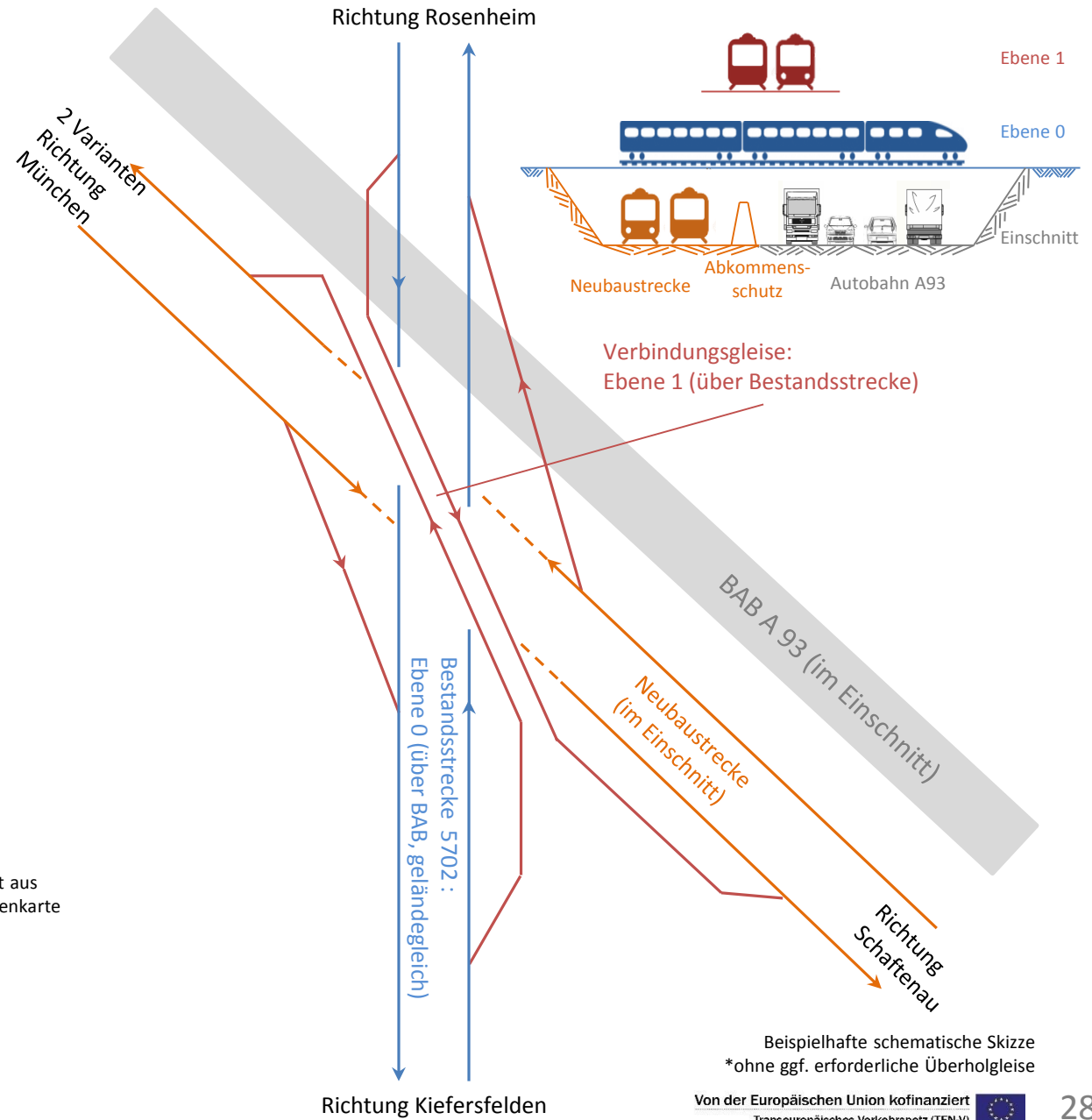
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Verknüpfungsstelle Reischenhart



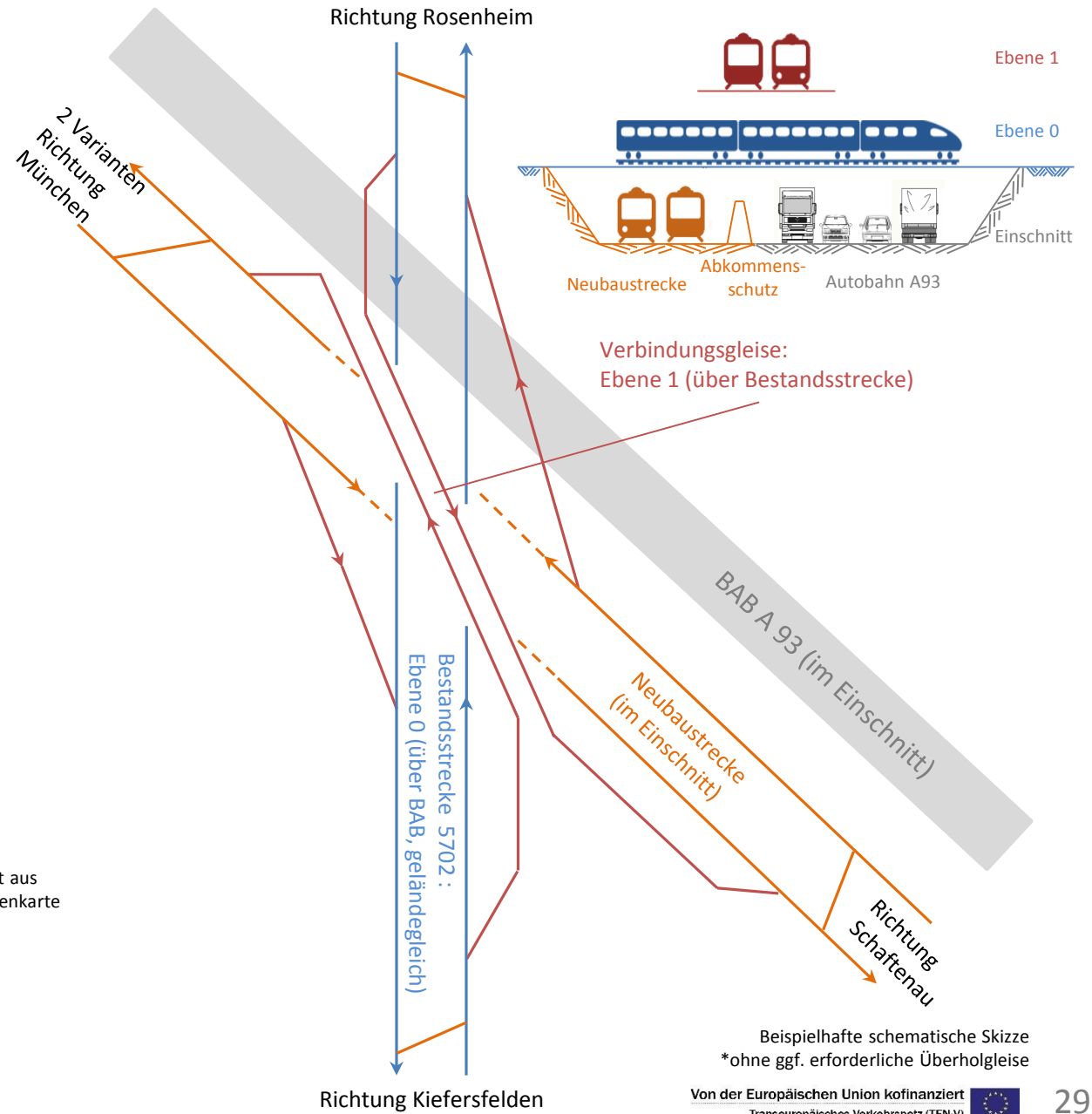
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Verknüpfungsstelle Reischenhart



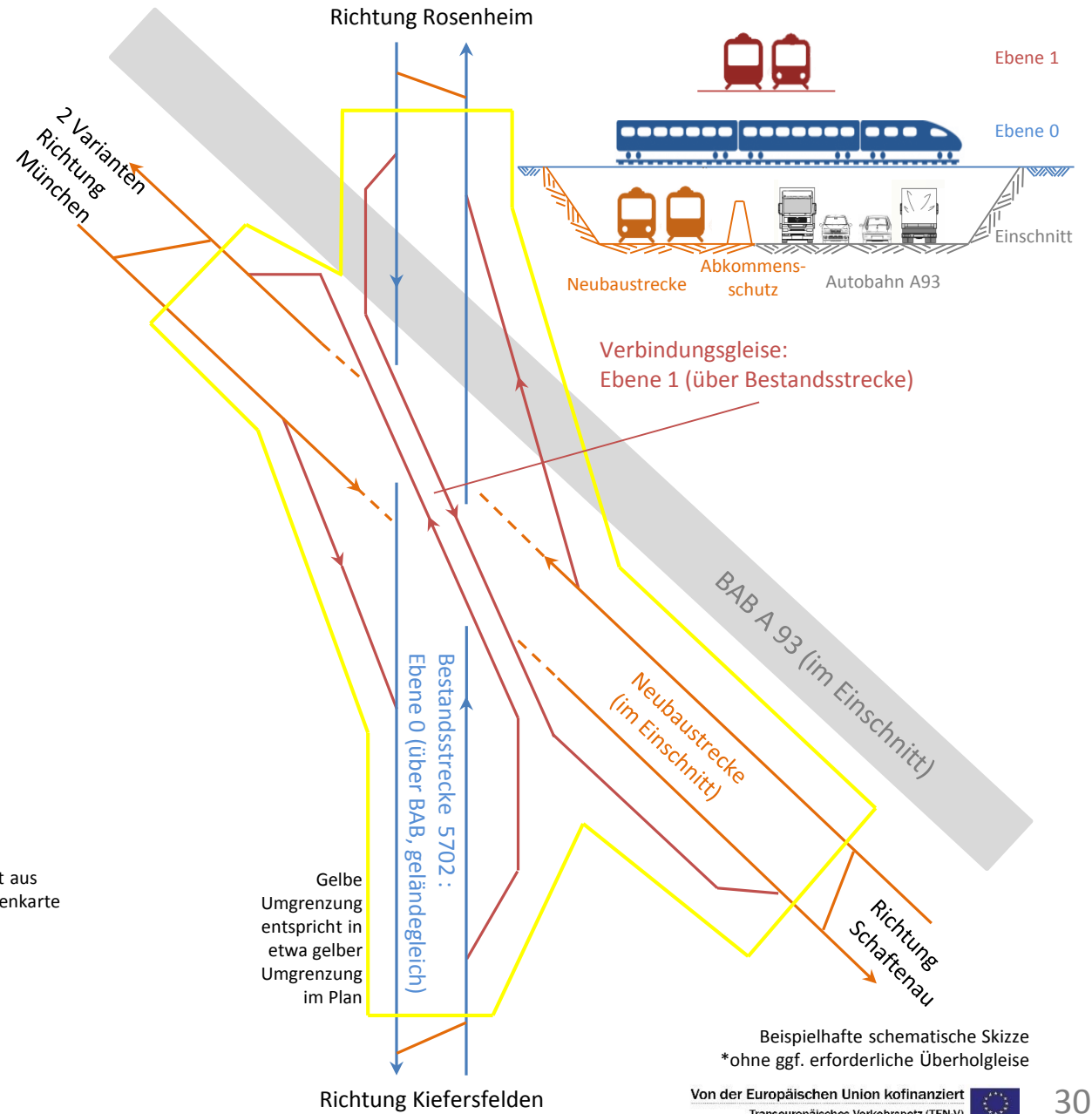
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Verknüpfungsstelle Reischenhart



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



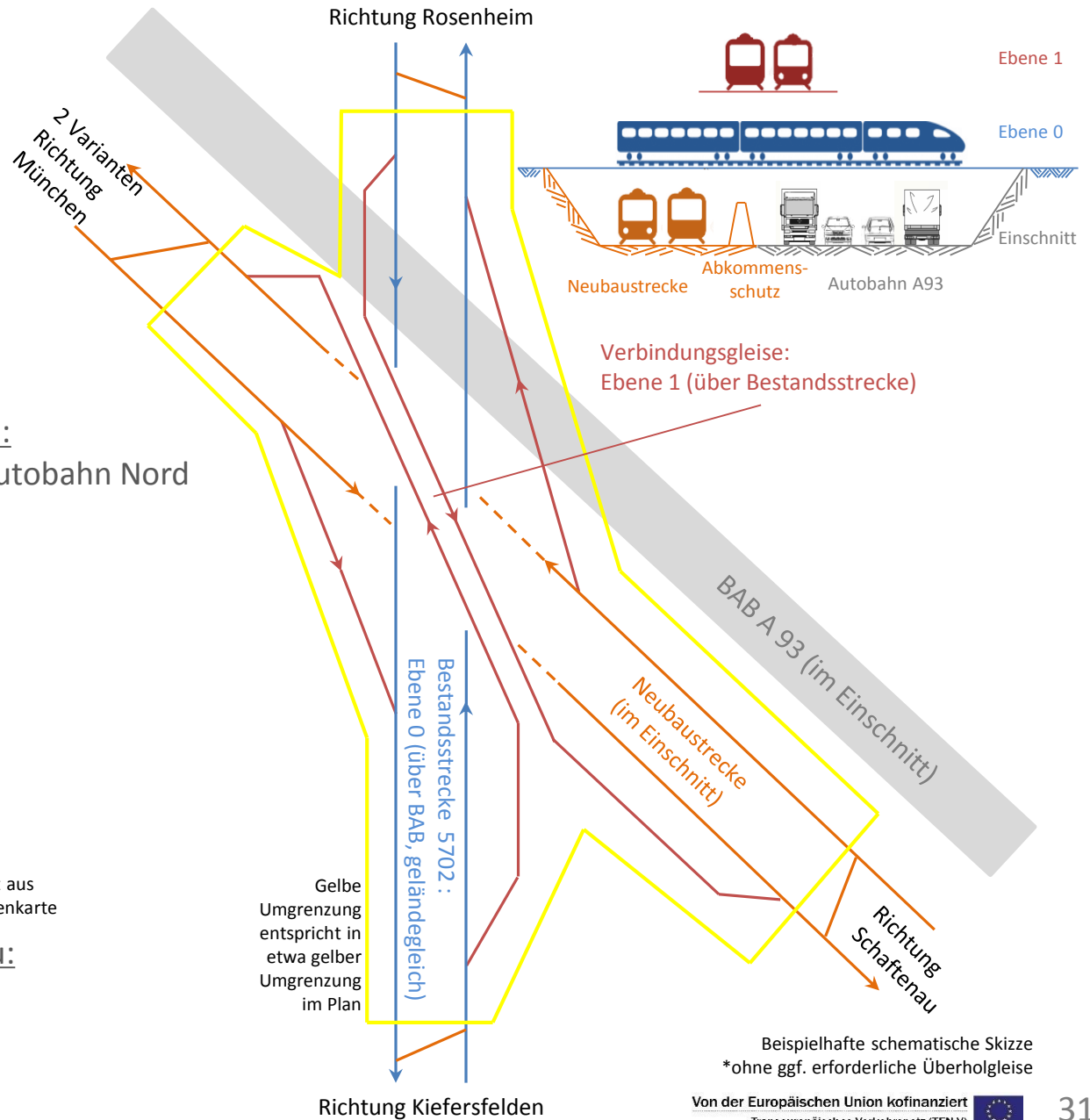
Verknüpfungsstelle Reischenhart

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



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schafftenau:
Variante Breitmoos



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



Verknüpfungsstelle Reischenhart

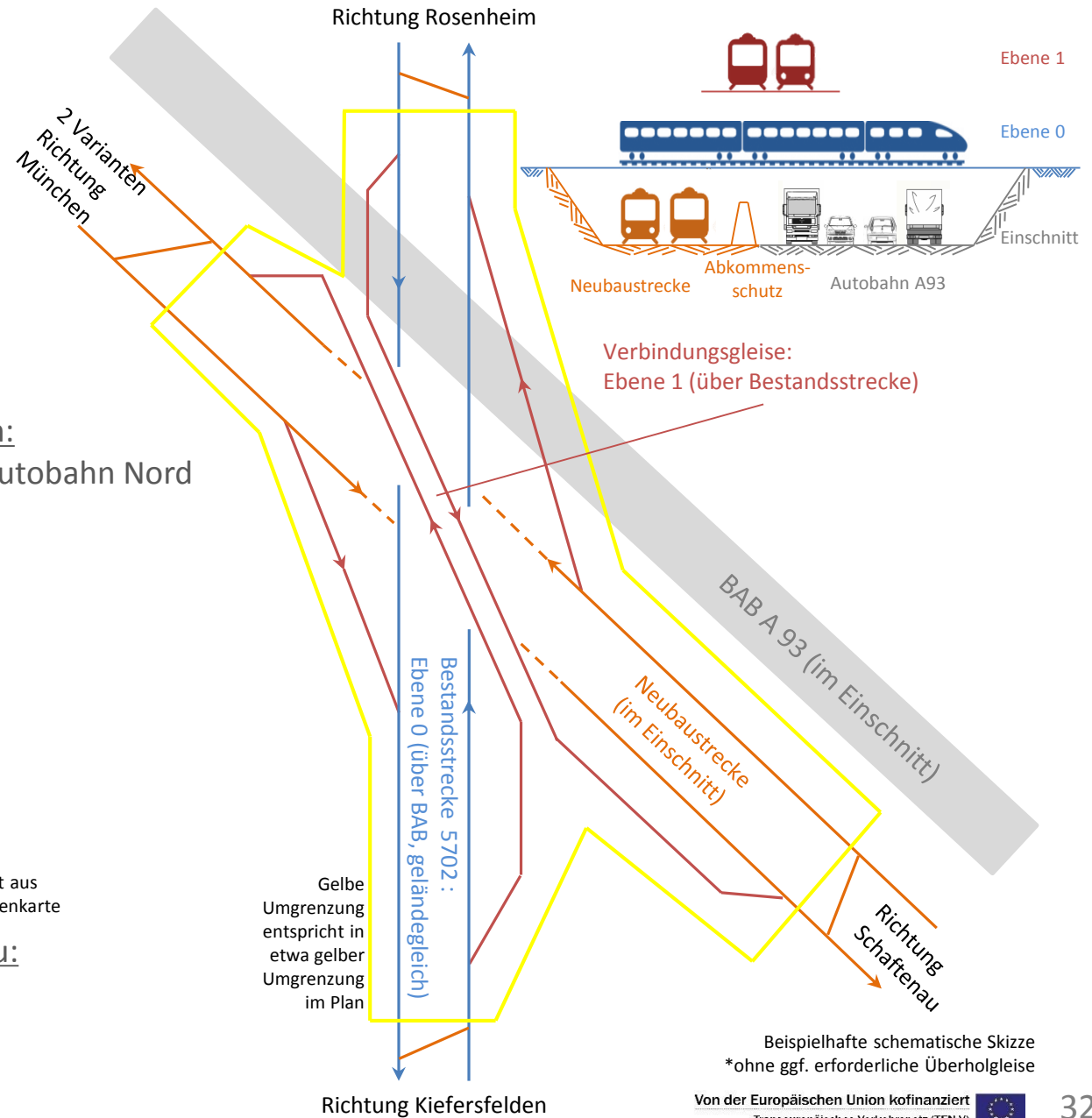
Infrastrukturanpassungen
u.a. Wegverlegung Kufsteiner Straße /
St2363 und Anpassung Anschlussstelle
Reischenhart

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



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schafftenau:
Variante Breitmoos



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)

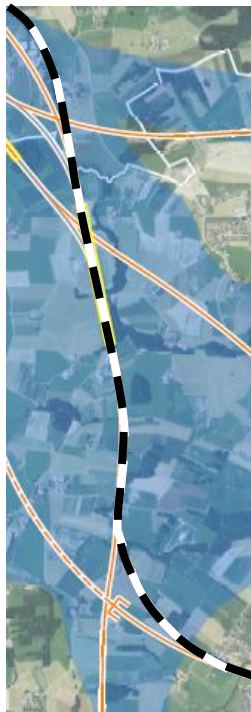


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

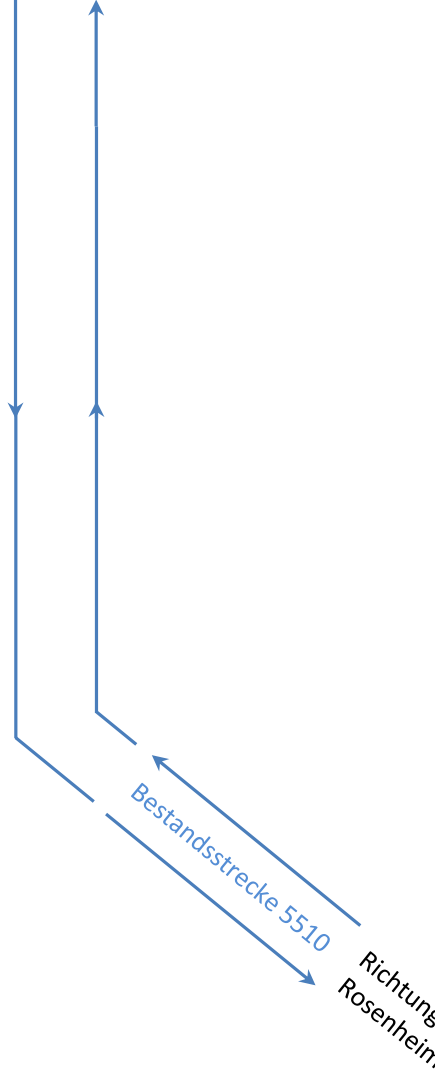


Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

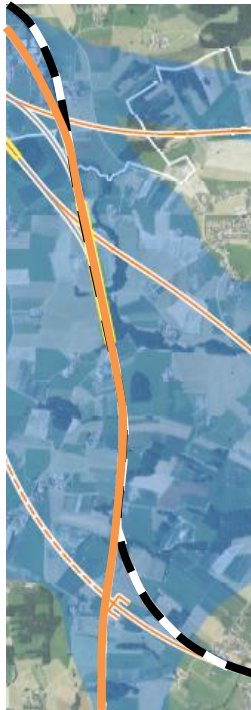
Richtung München



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

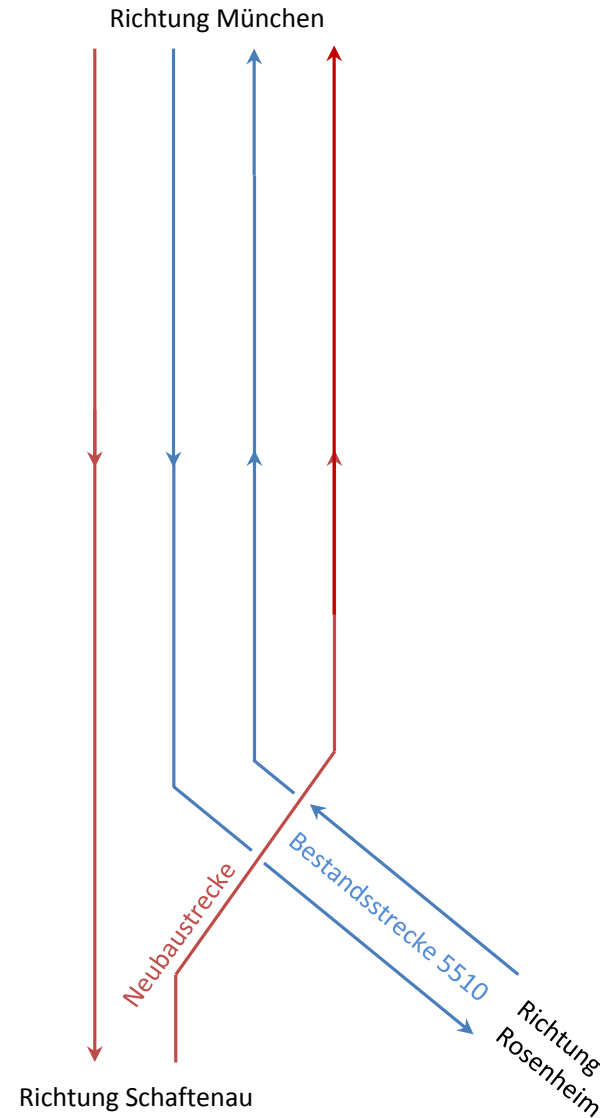
Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)

Weiterführung nach München möglich



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

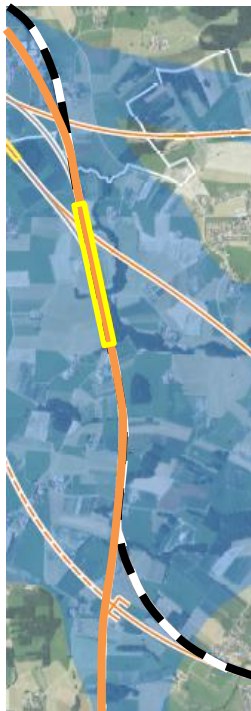
Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Riedenbach



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

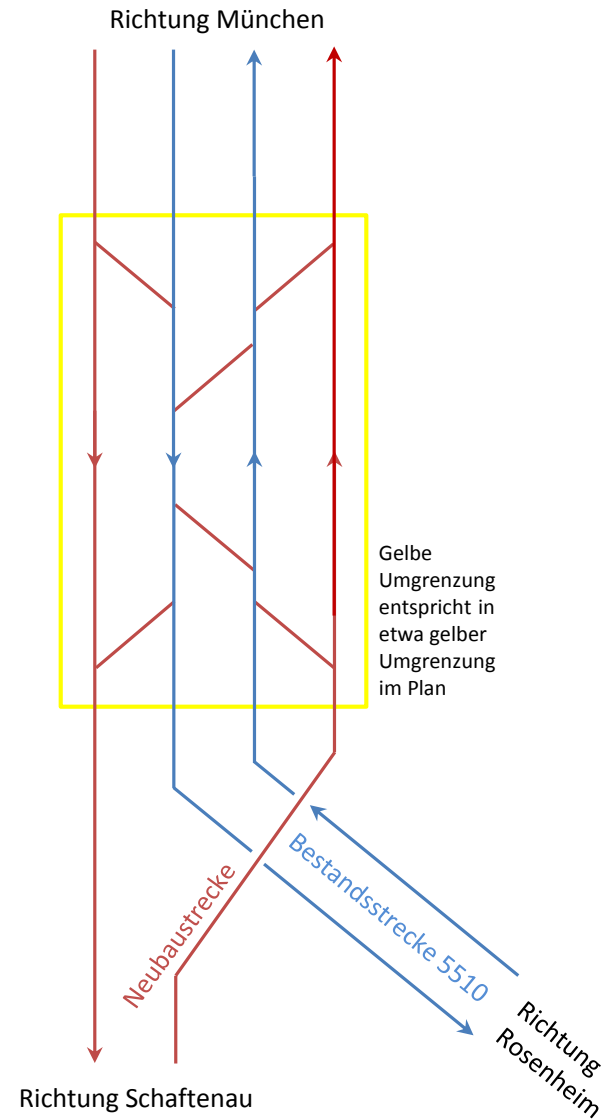
Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)

Weiterführung nach München möglich



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Riedenbach



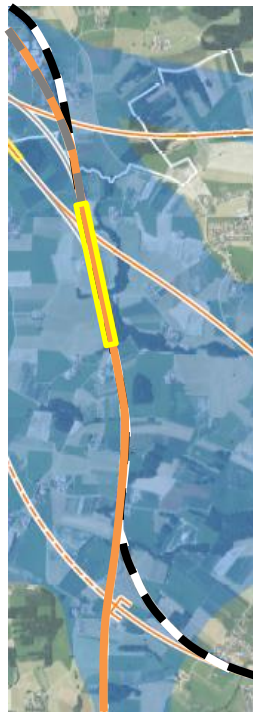
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)

Weiterführung Richtung München alternativ:

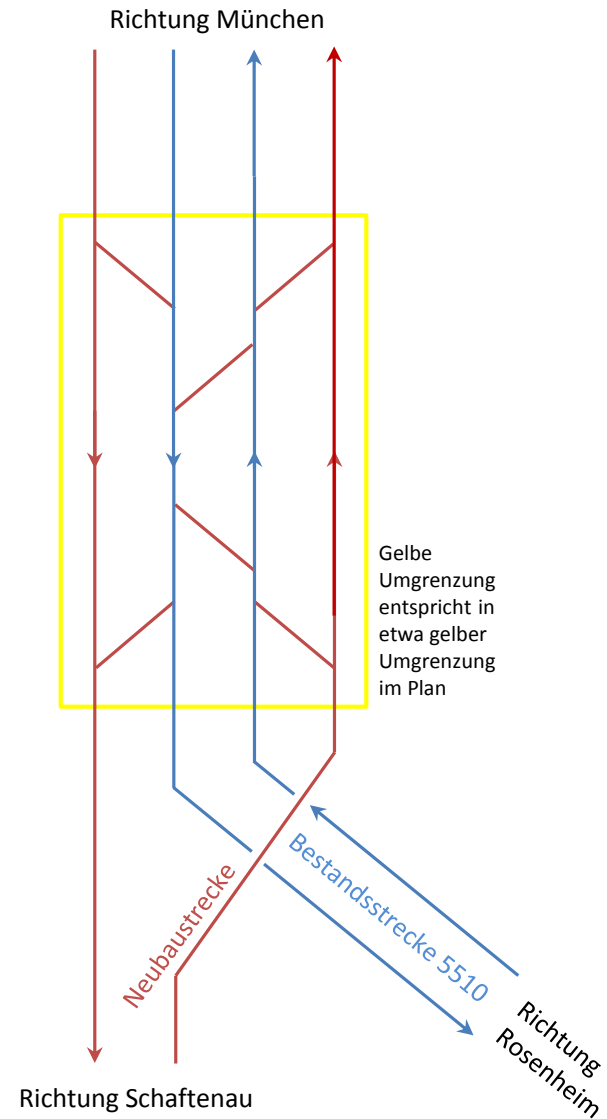
- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Haslau und Ostermünchen
- 4-gleisiger Ausbau der Bestandsstrecke

Weiterführung nach München möglich



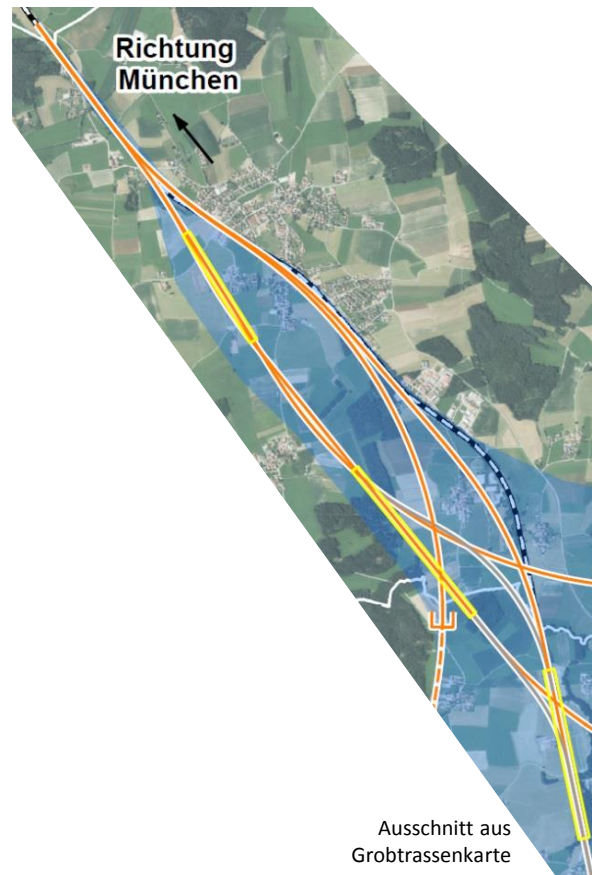
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Riedenbach



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

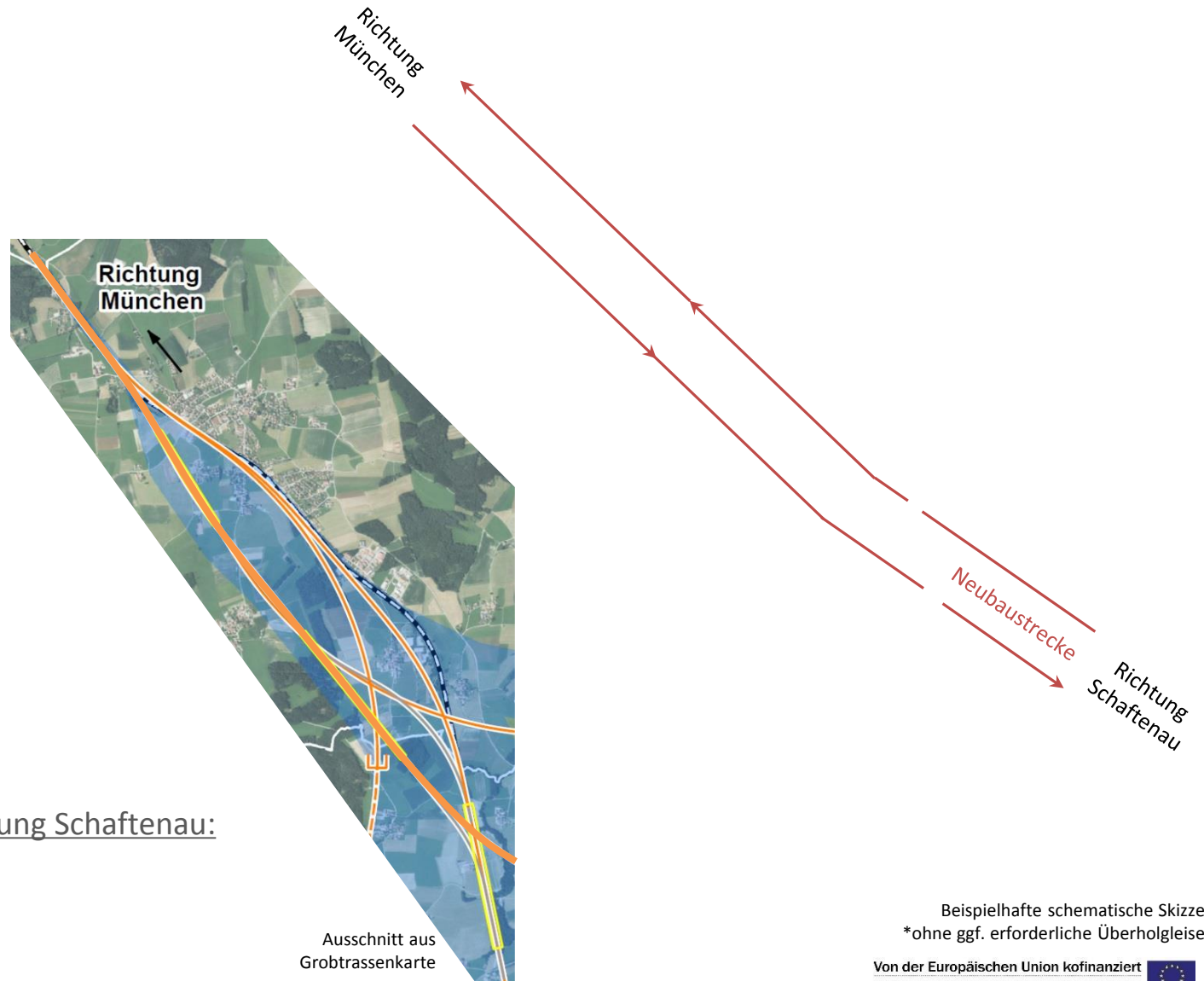
Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)

Weiterführung nach
München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Mintsberg

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)

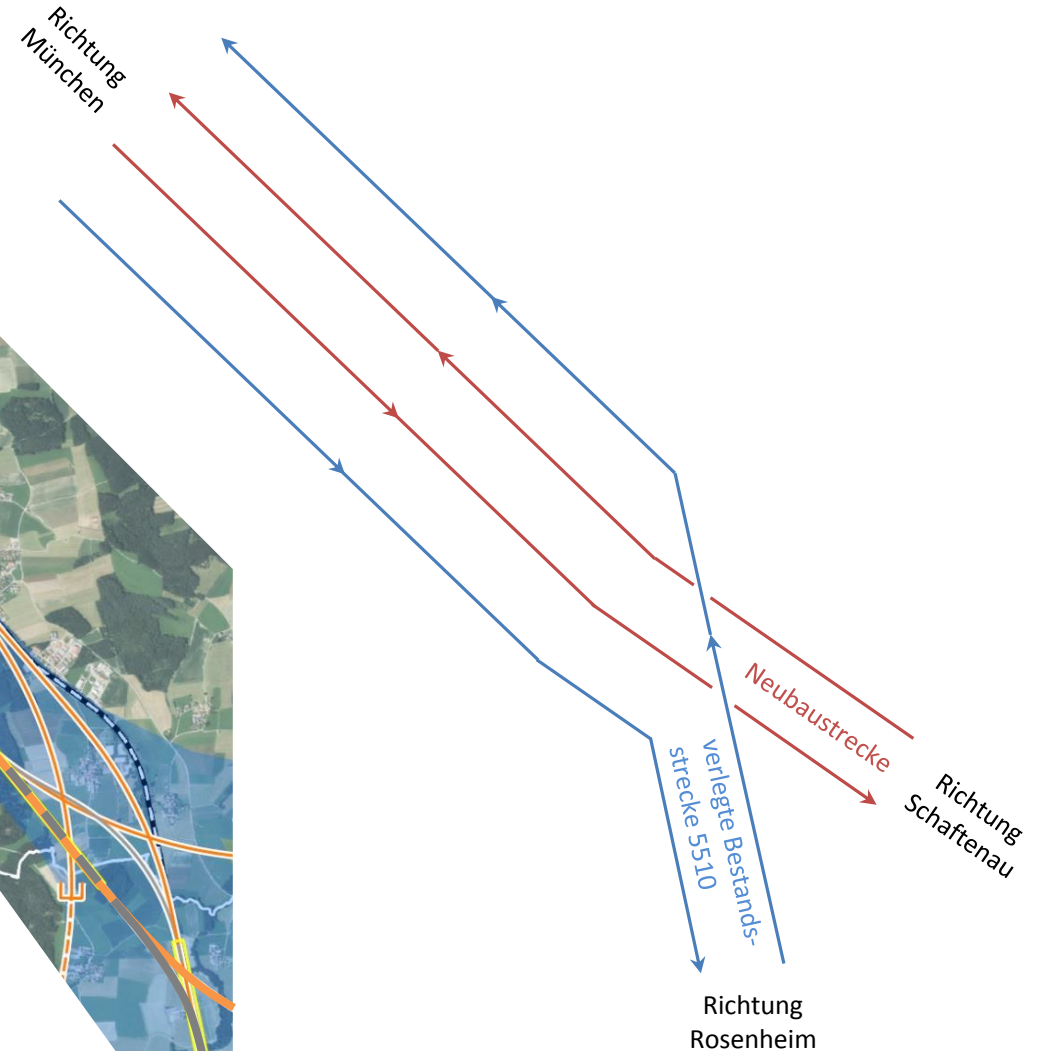
Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Gutmart / Ried und Kronbichl

Weiterführung nach München möglich



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Richtung
Rosenheim
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

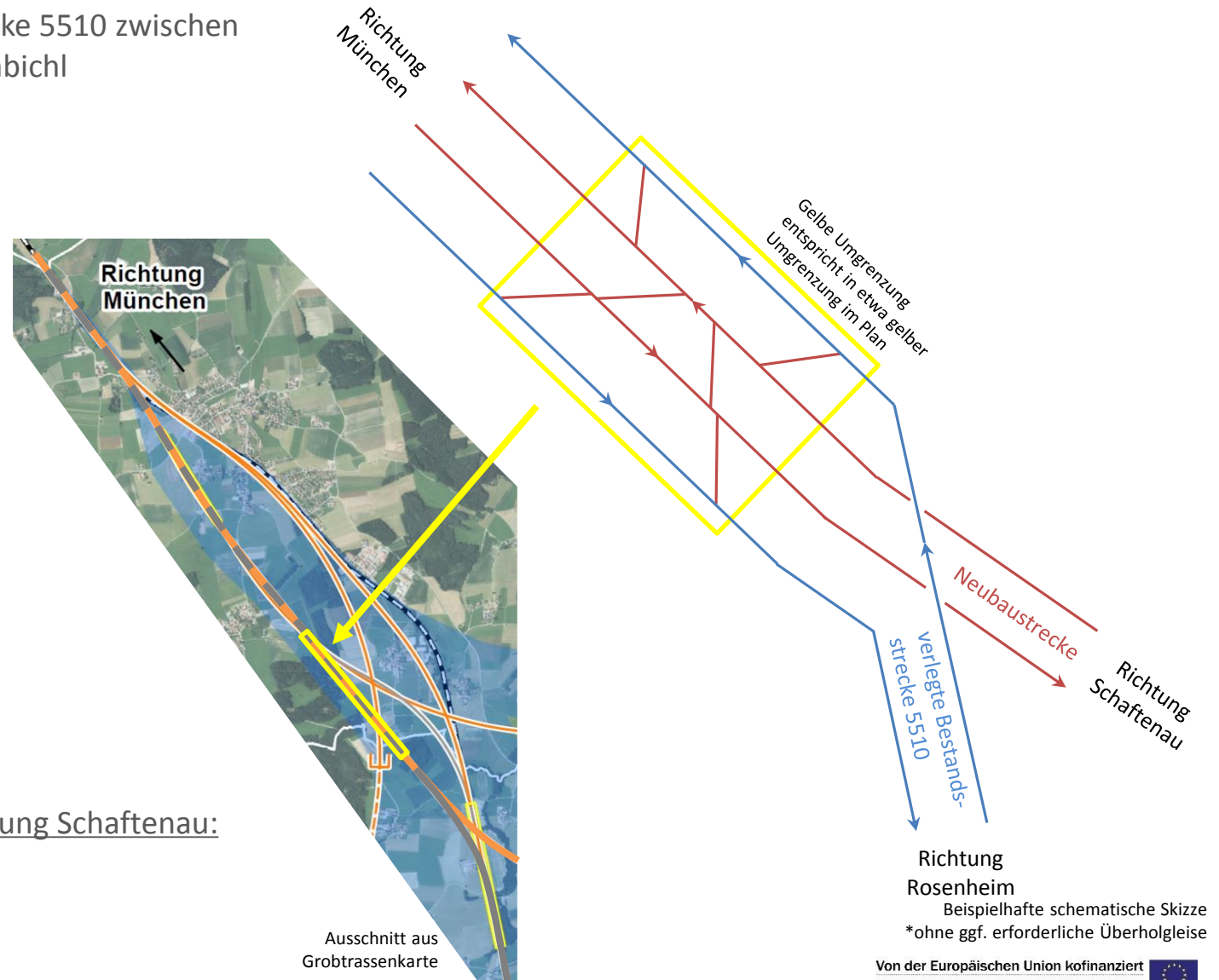
Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Mintsberg

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Gutmart / Ried und Kronbichl

Weiterführung nach München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Mintsberg

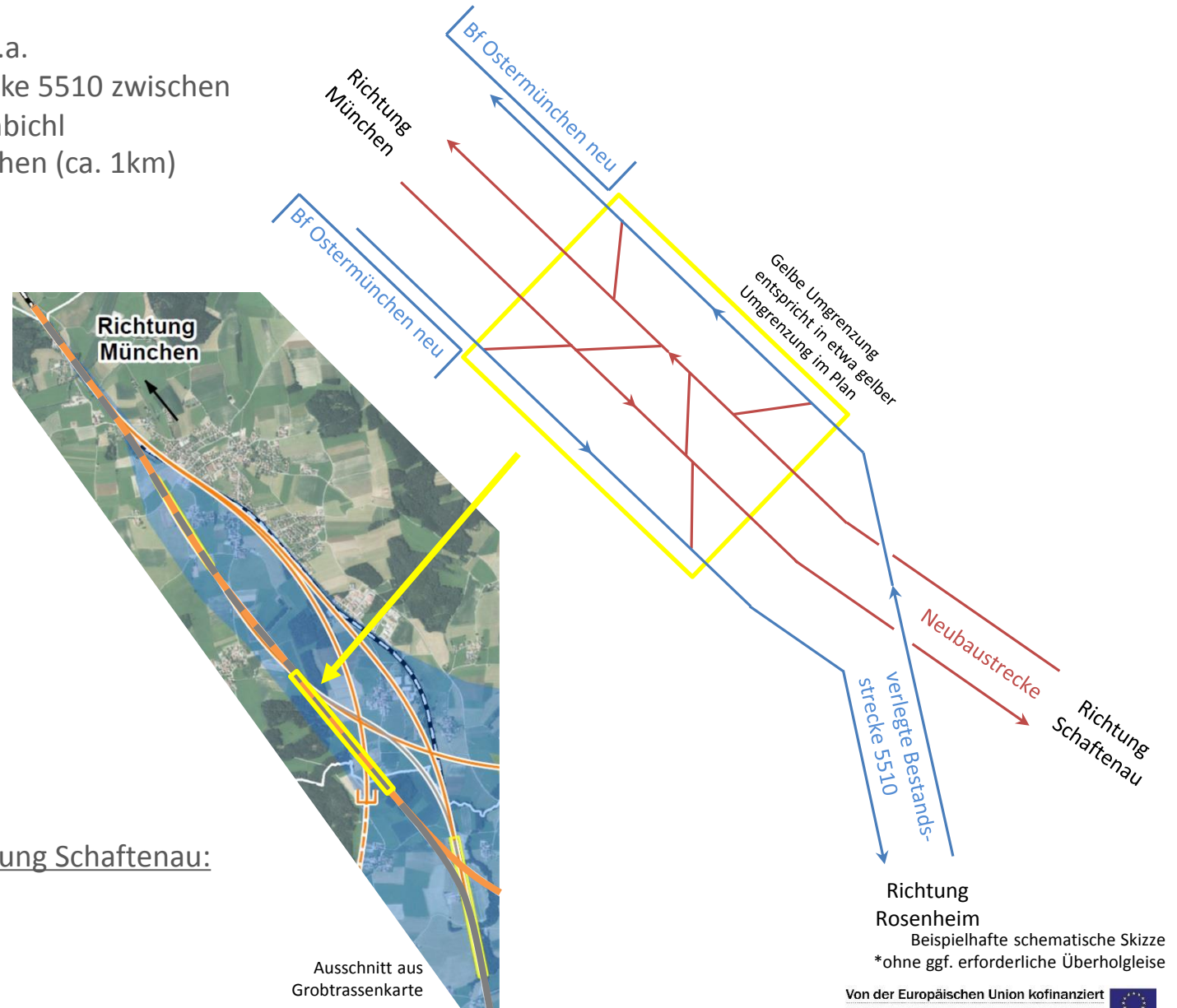
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

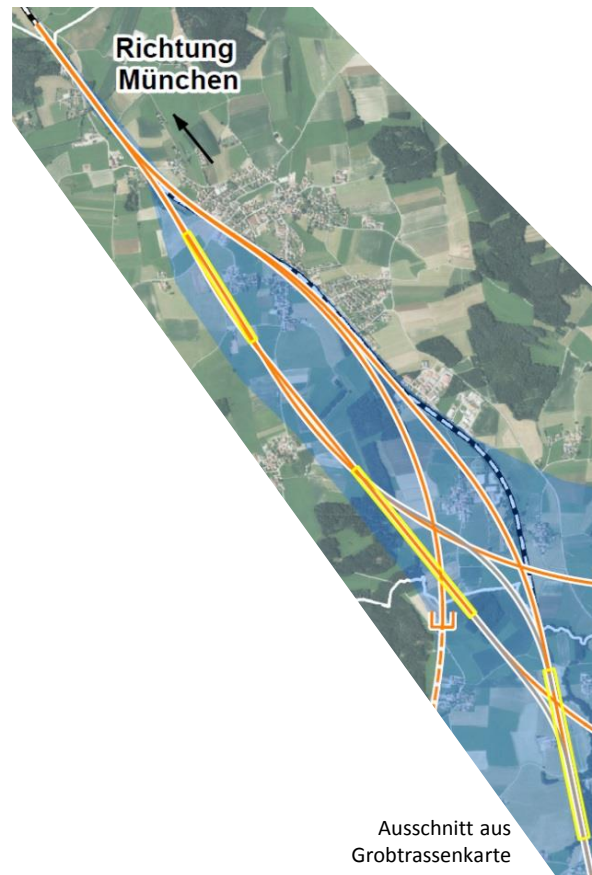
Weiterführung nach München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Mintsberg

Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

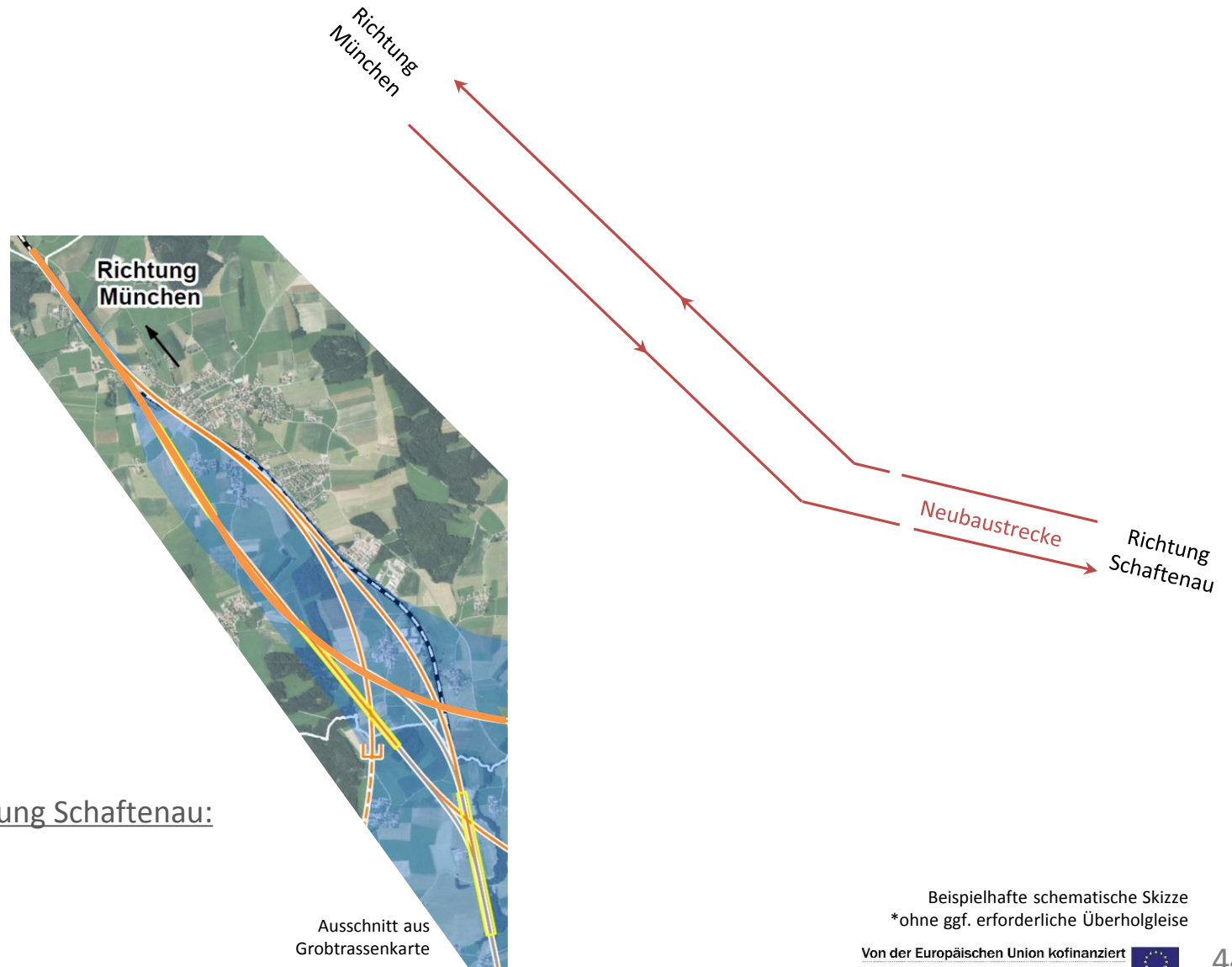


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

Weiterführung nach
München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftebau:
Variante Eigenholz

Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

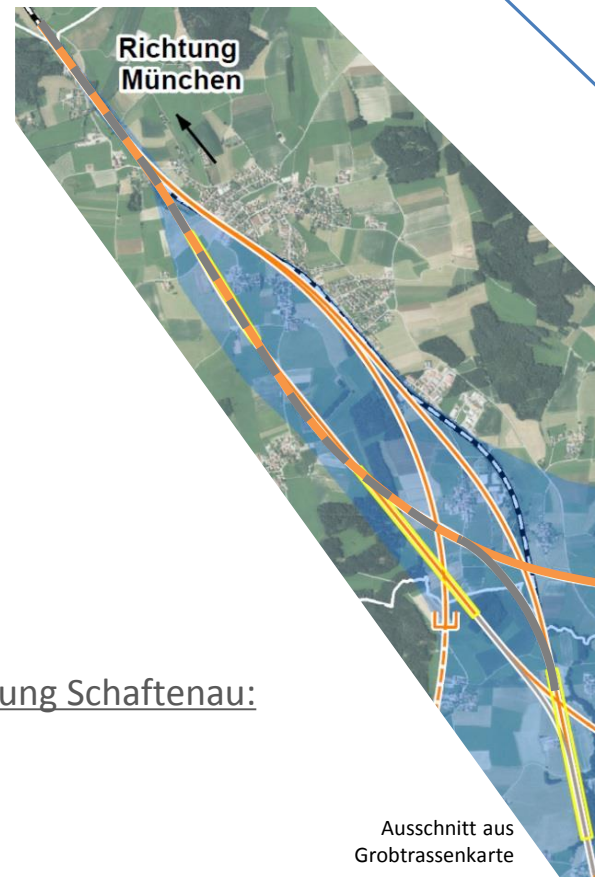
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

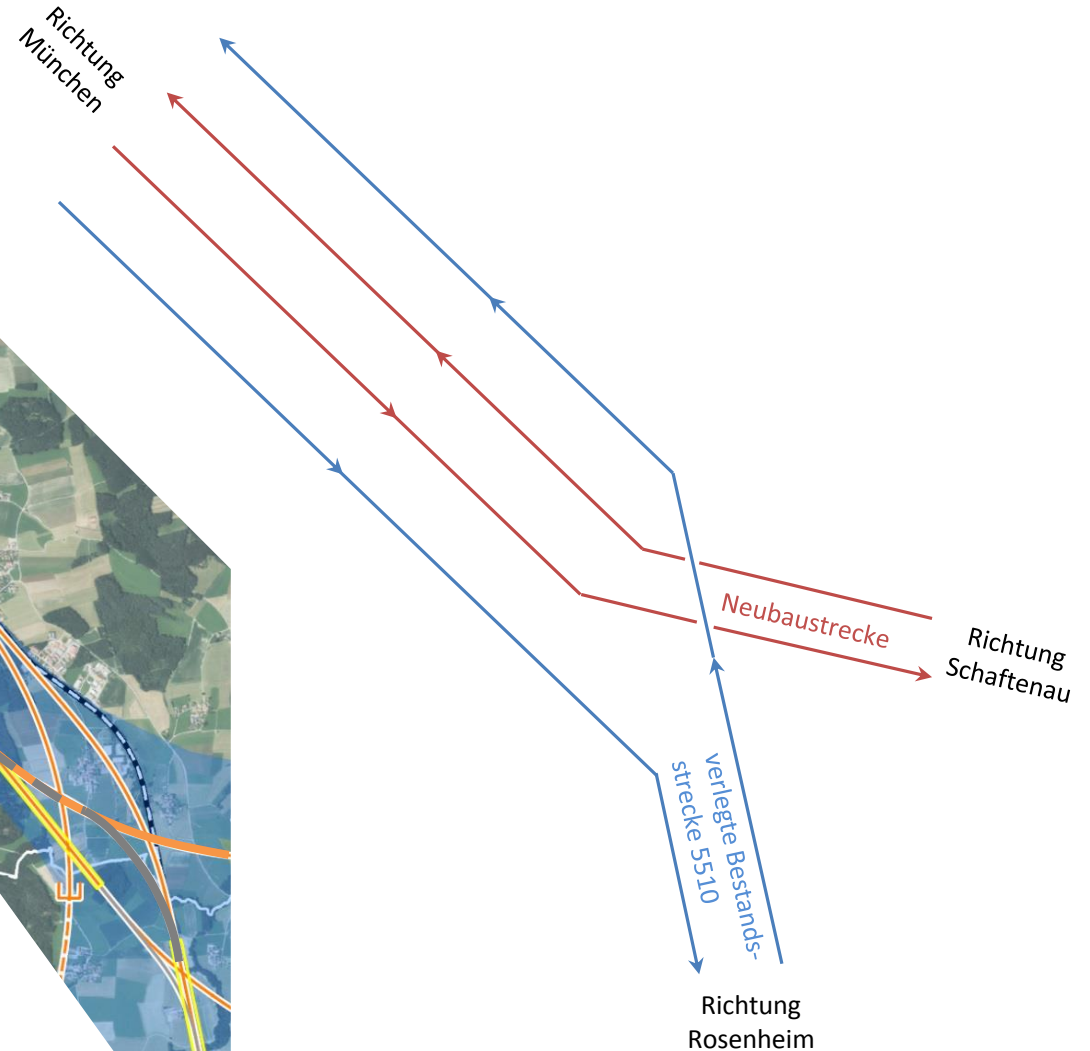
Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Weiterführung nach München möglich



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



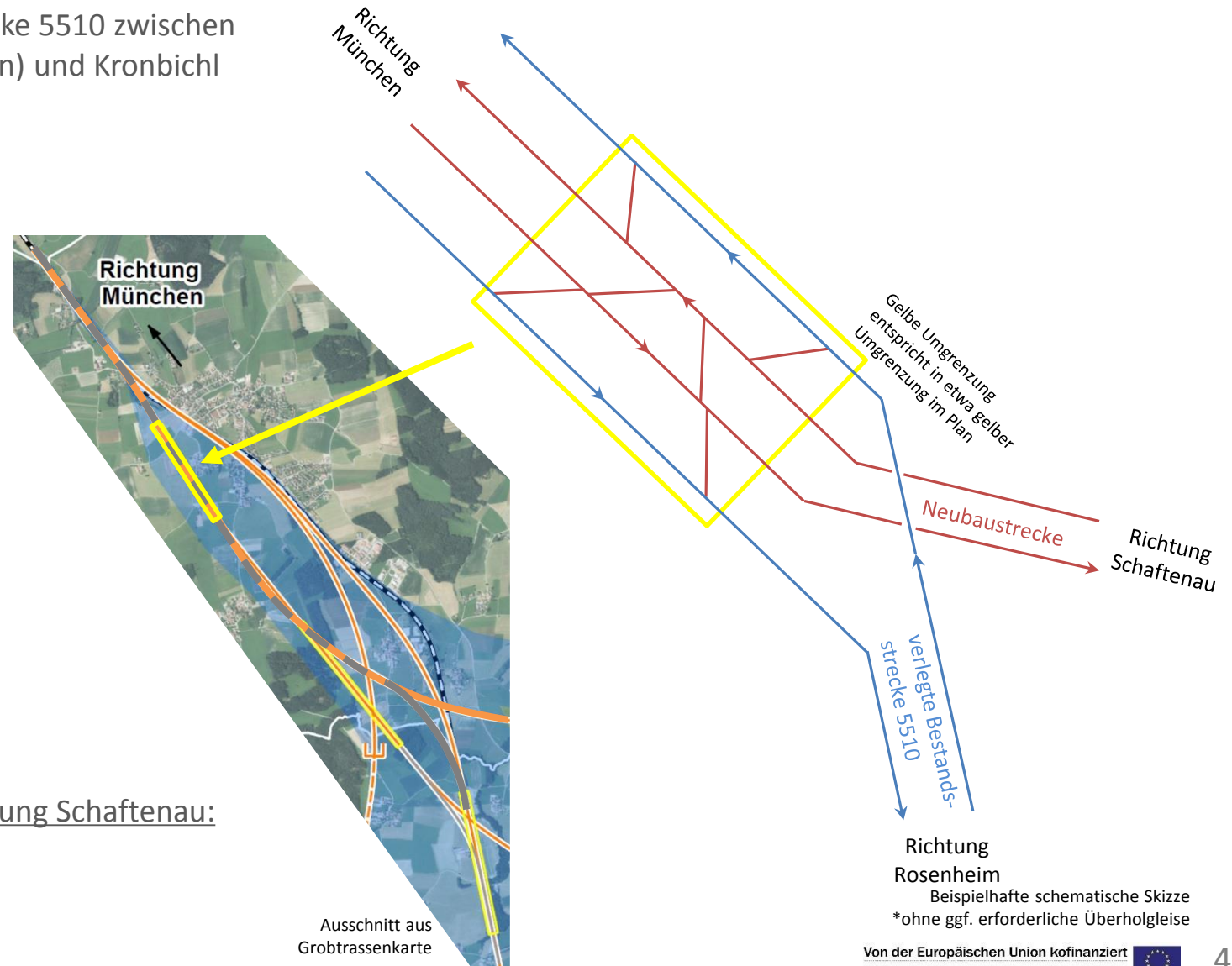
Richtung
Rosenheim
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Weiterführung nach München möglich



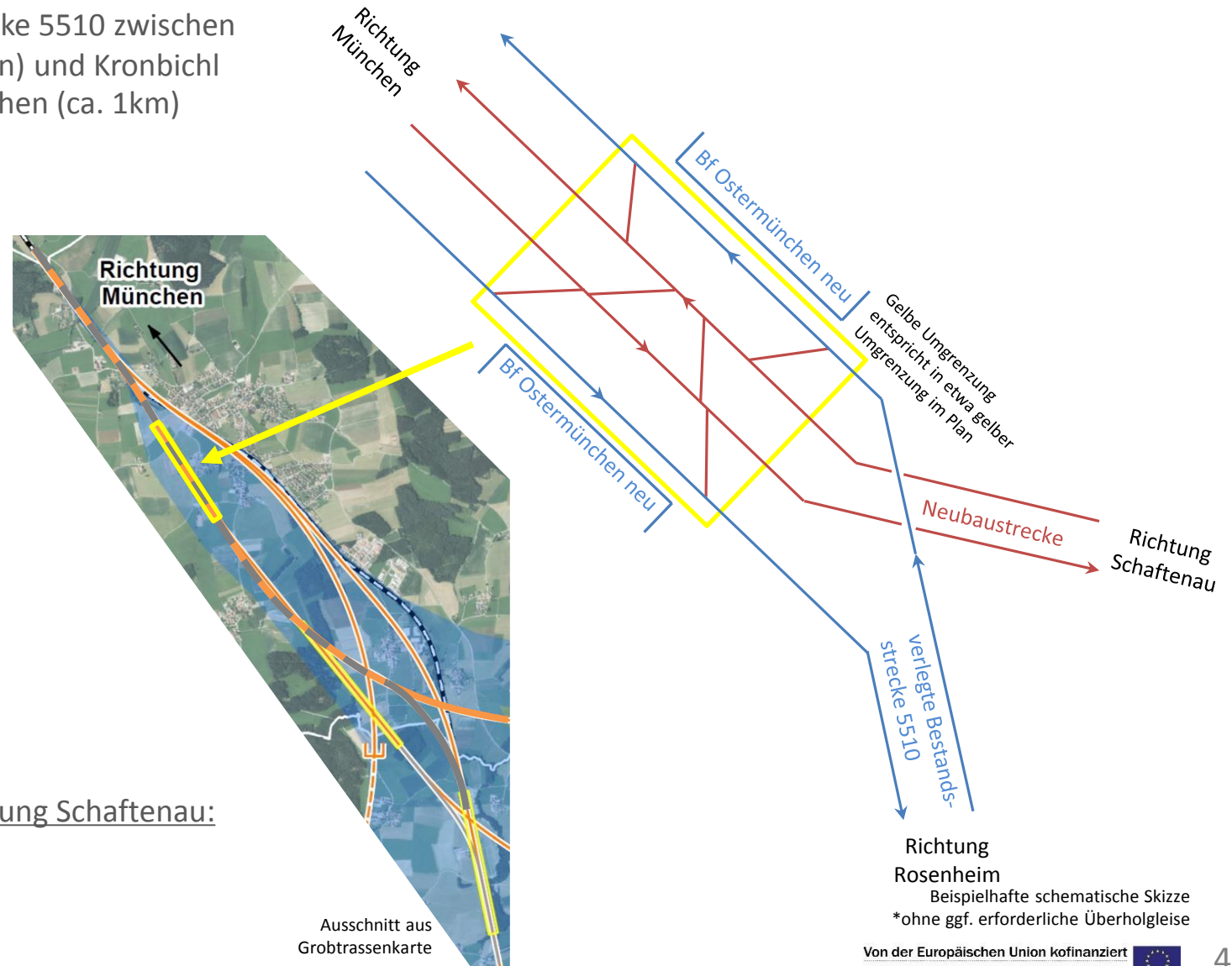
Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Eigenholz

Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Weiterführung nach München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:
Variante Eigenholz

Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld



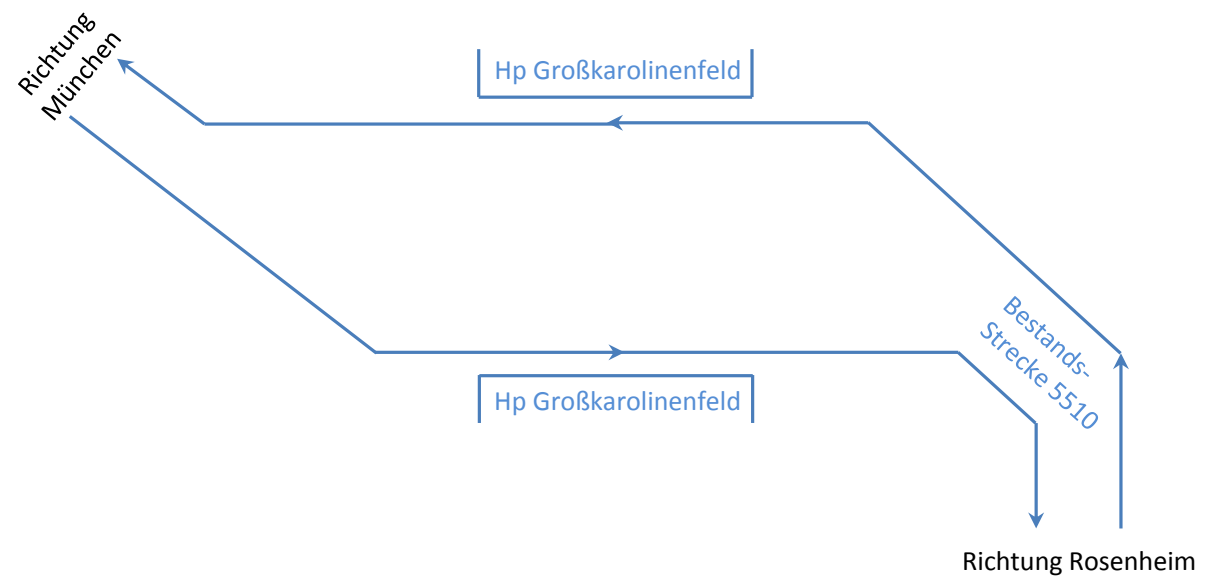
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

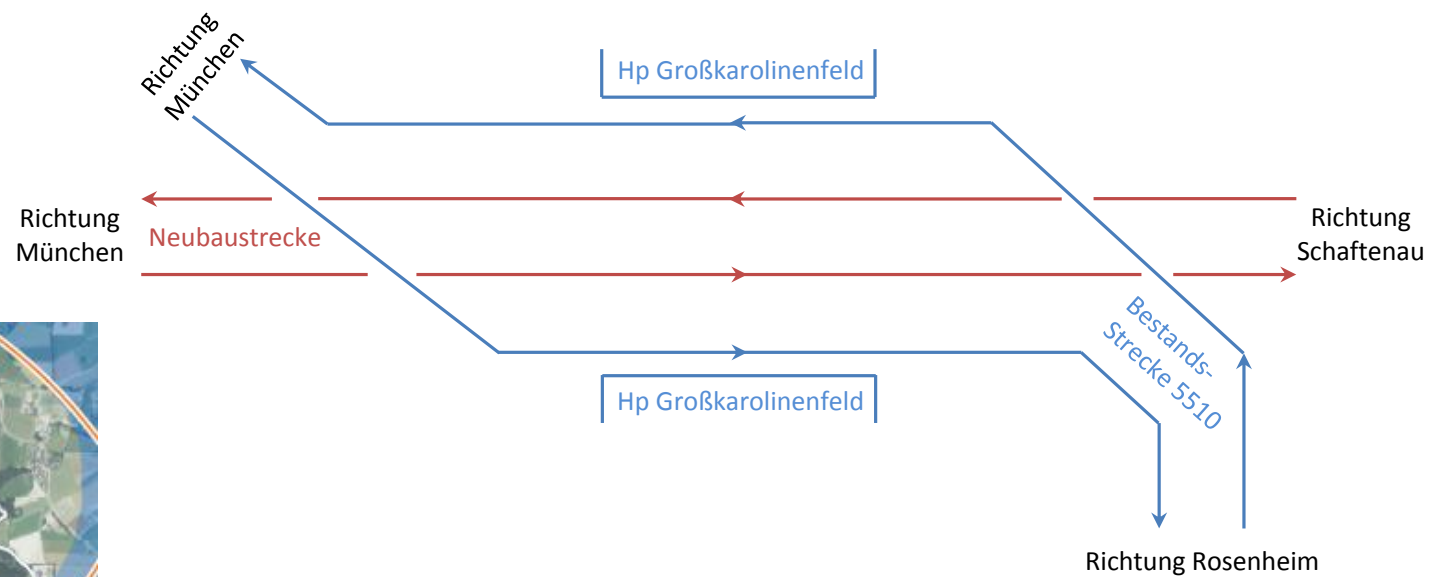


Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Zugehörige Grobtrasse
Richtung München:
Variante Tunnel Buchrain



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



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

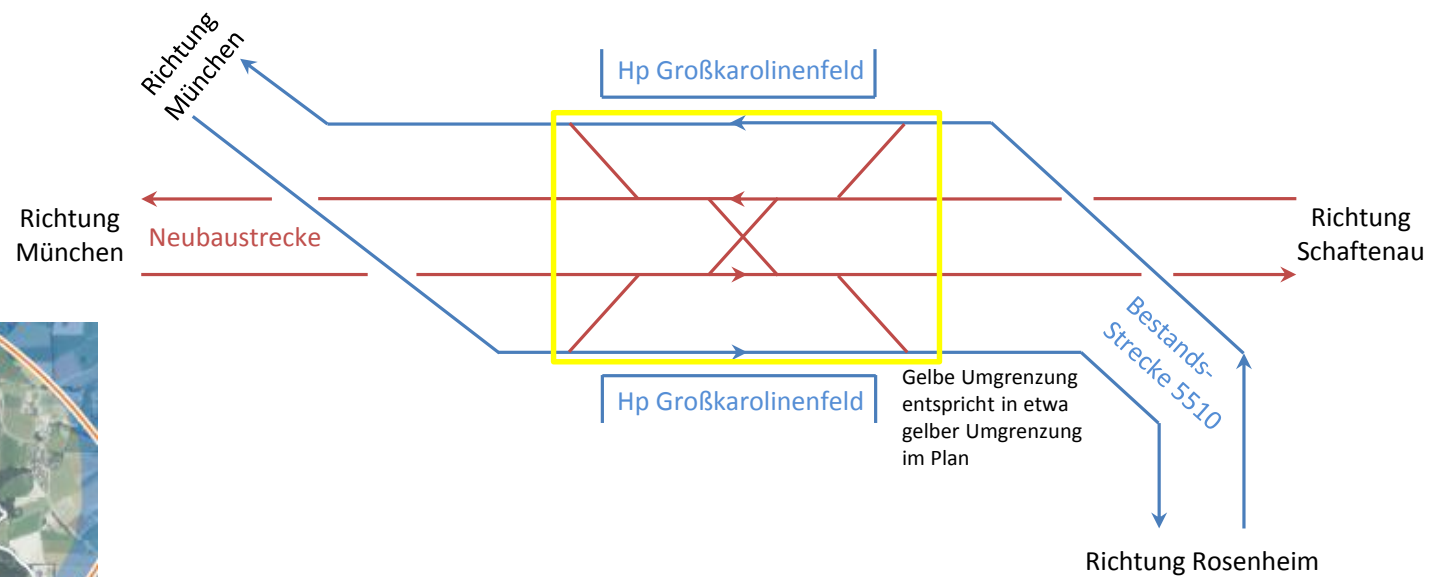
Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Zugehörige Grobtrasse
Richtung München:
Variante Tunnel Buchrain



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

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



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

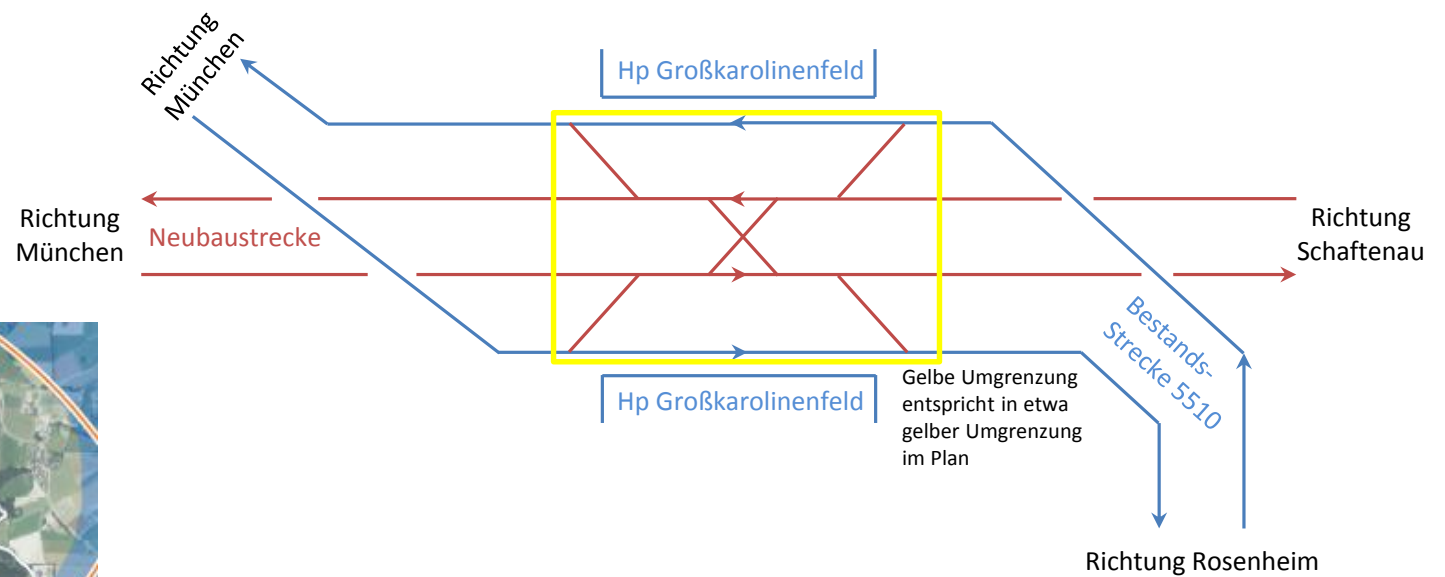
Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Zugehörige Grobtrasse
Richtung München:
Variante Tunnel Buchrain



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

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



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Infrastrukturanpassungen,

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

Zugehörige Grobtrasse

Richtung München:

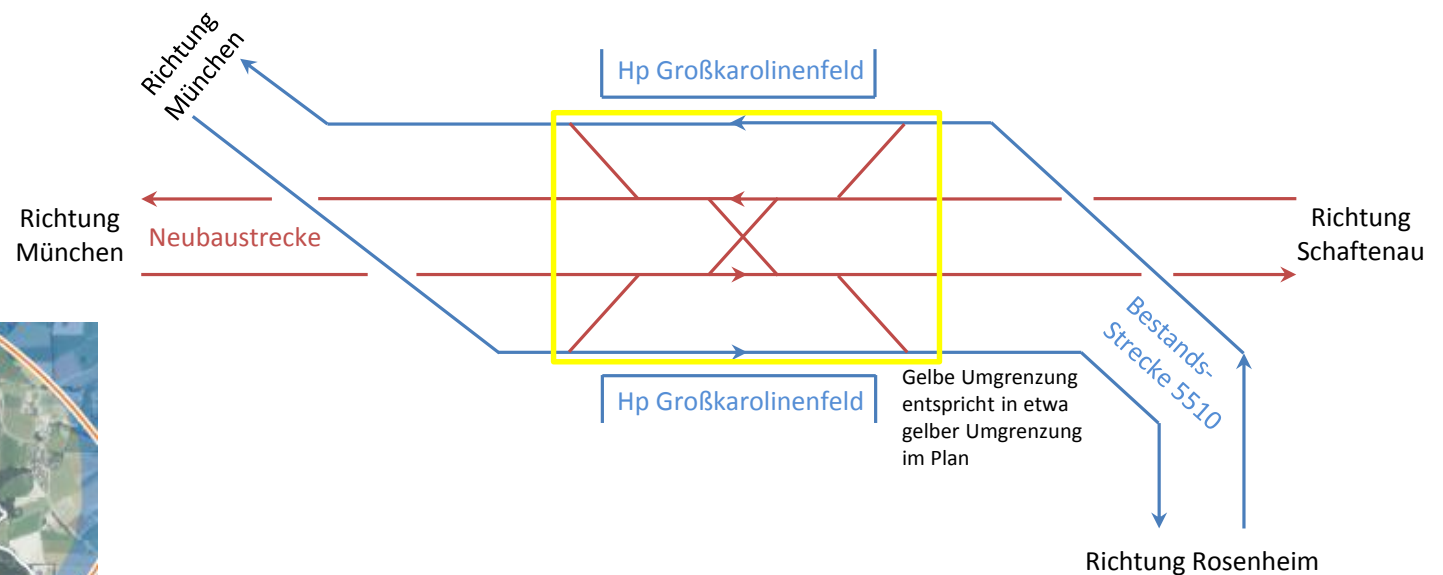
Variante Tunnel Buchrain



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Schömering, Variante Tunnel Ringelfeld



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindung Happinger Au



Ausschnitt aus
Großtrassenkarte

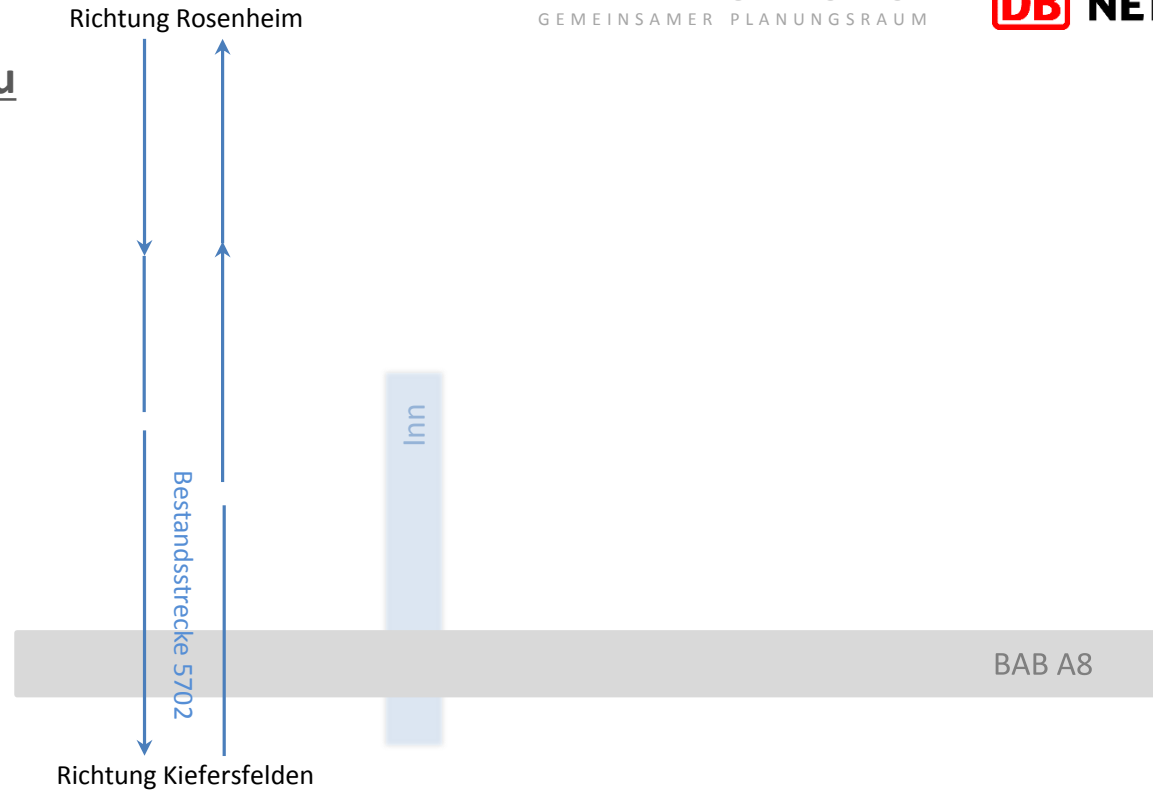
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



Anbindung Happinger Au



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindung Happinger Au

Zugehörige Grobtrassen

Richtung München:

Variante Tunnel Schömering,

Variante Tunnel Ringelfeld

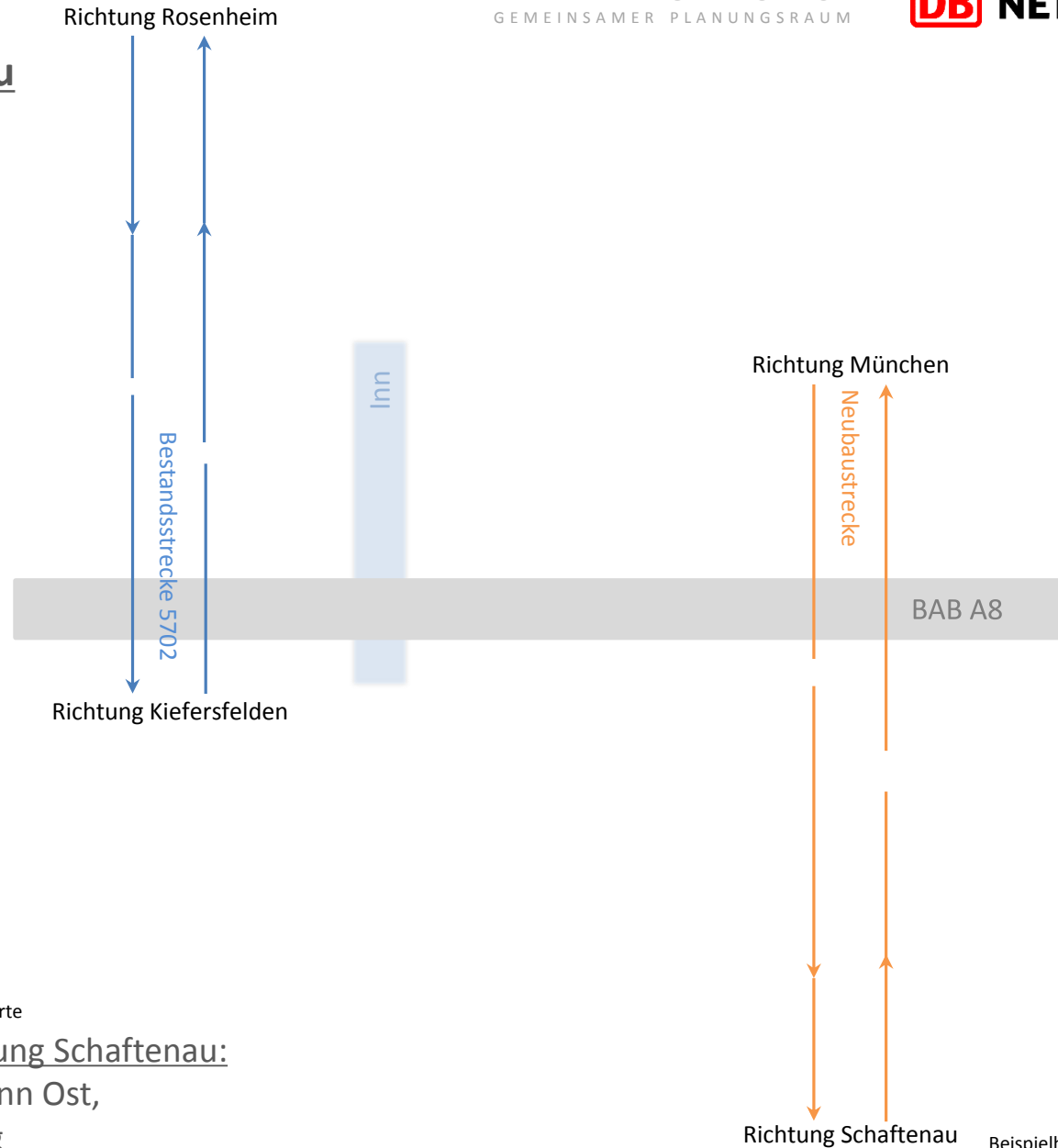


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Taigscheid, Variante Inn Ost,

ggf. Variante Tunnel Sattelberg



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindung Happinger Au

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

Zugehörige Grobtrassen

Richtung München:

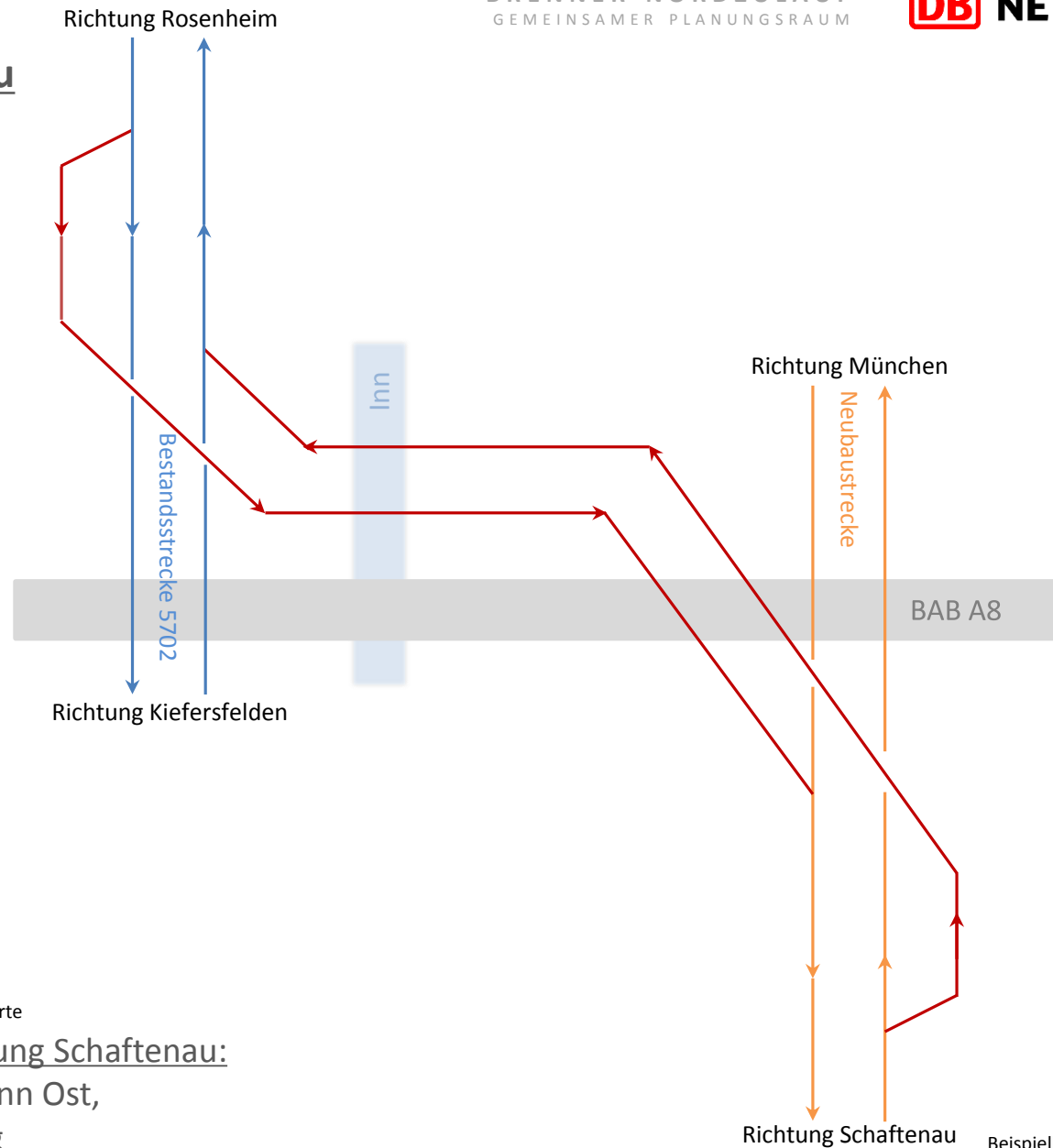
Variante Tunnel Schömering,
Variante Tunnel Ringelfeld



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

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



Richtung Schafftenau

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindung Happinger Au

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

Zugehörige Grobtrassen

Richtung München:

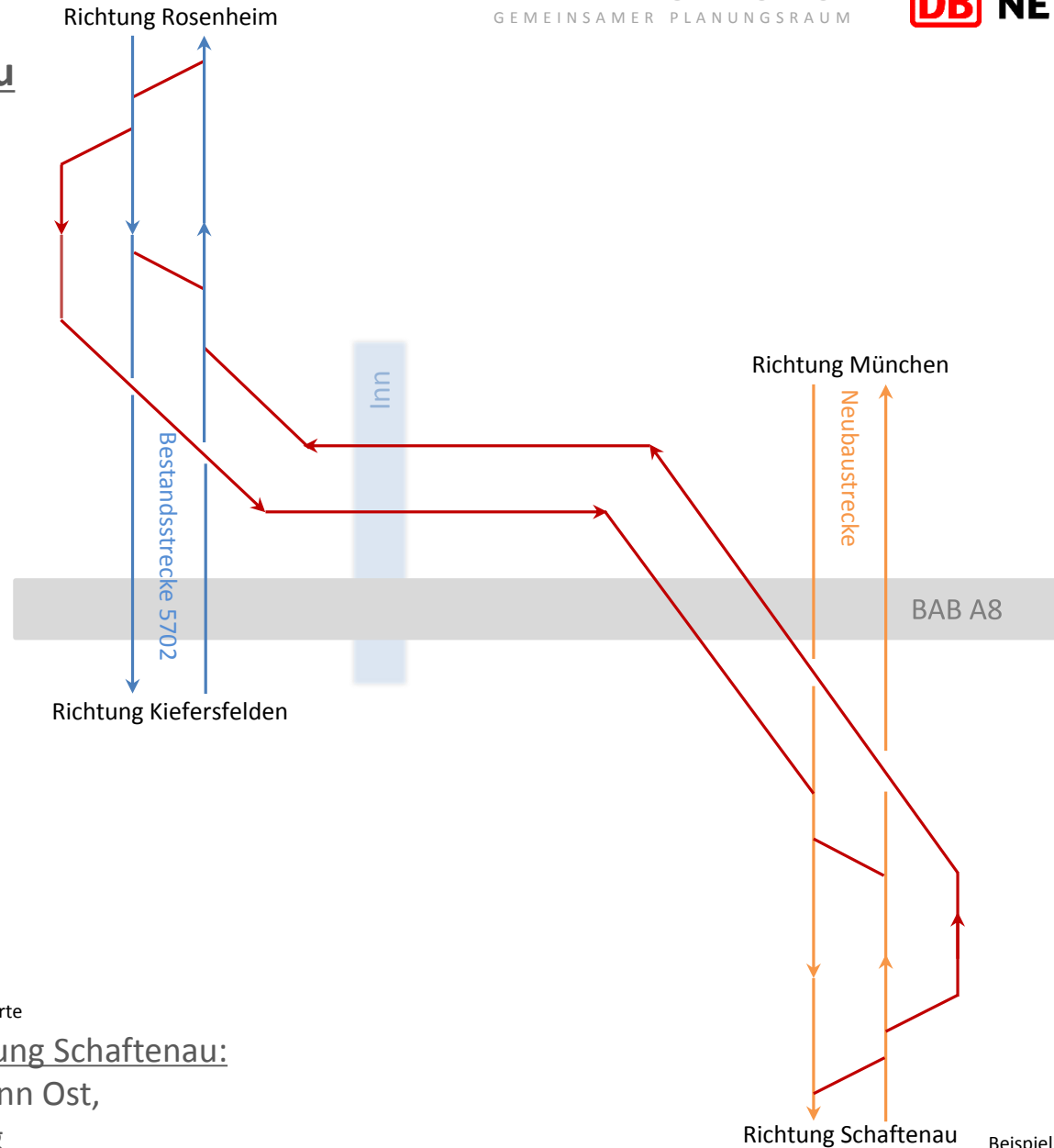
Variante Tunnel Schömering,
Variante Tunnel Ringelfeld



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

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



Richtung Schafftenau

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



Anbindungen Pang



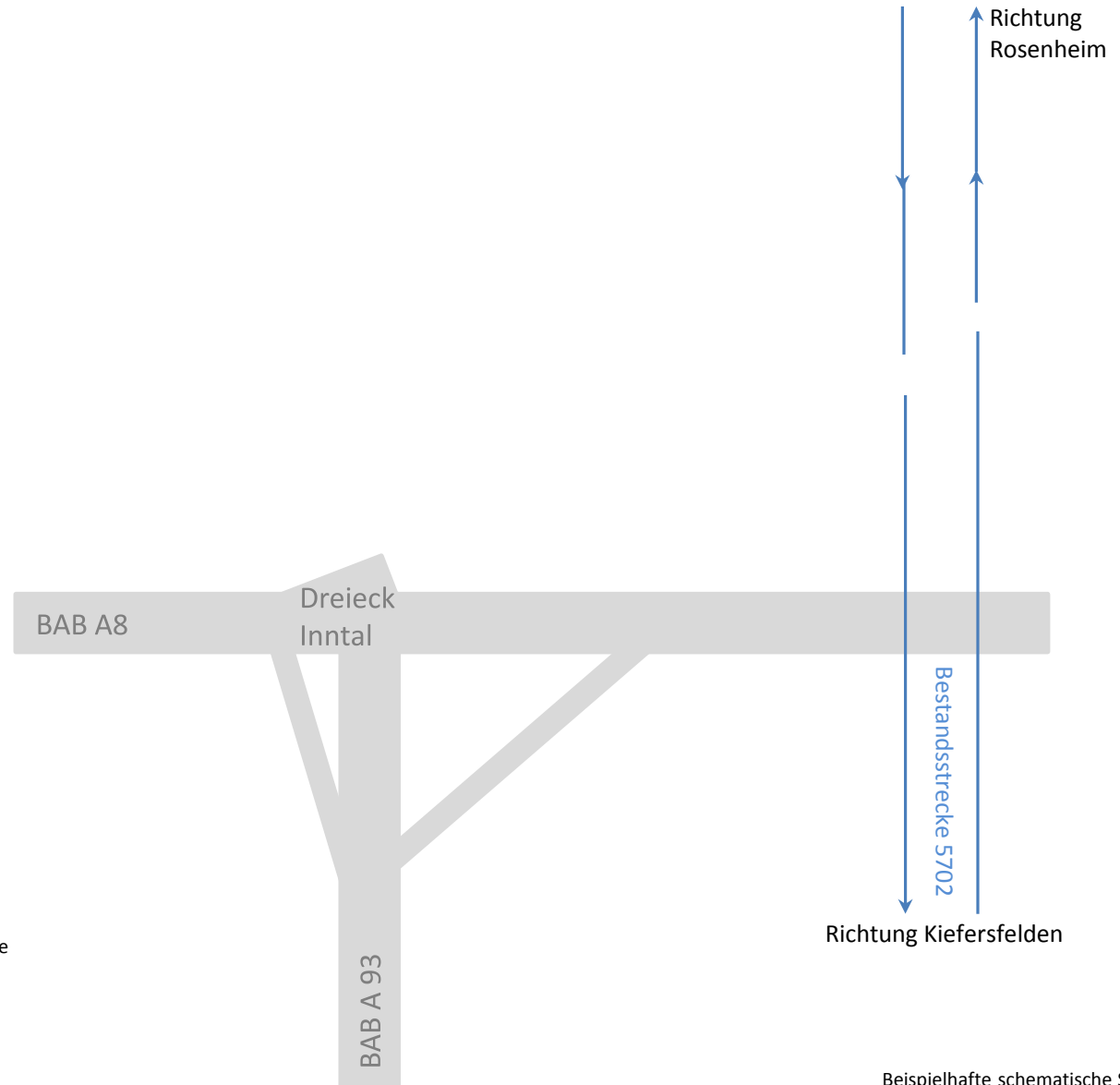
Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

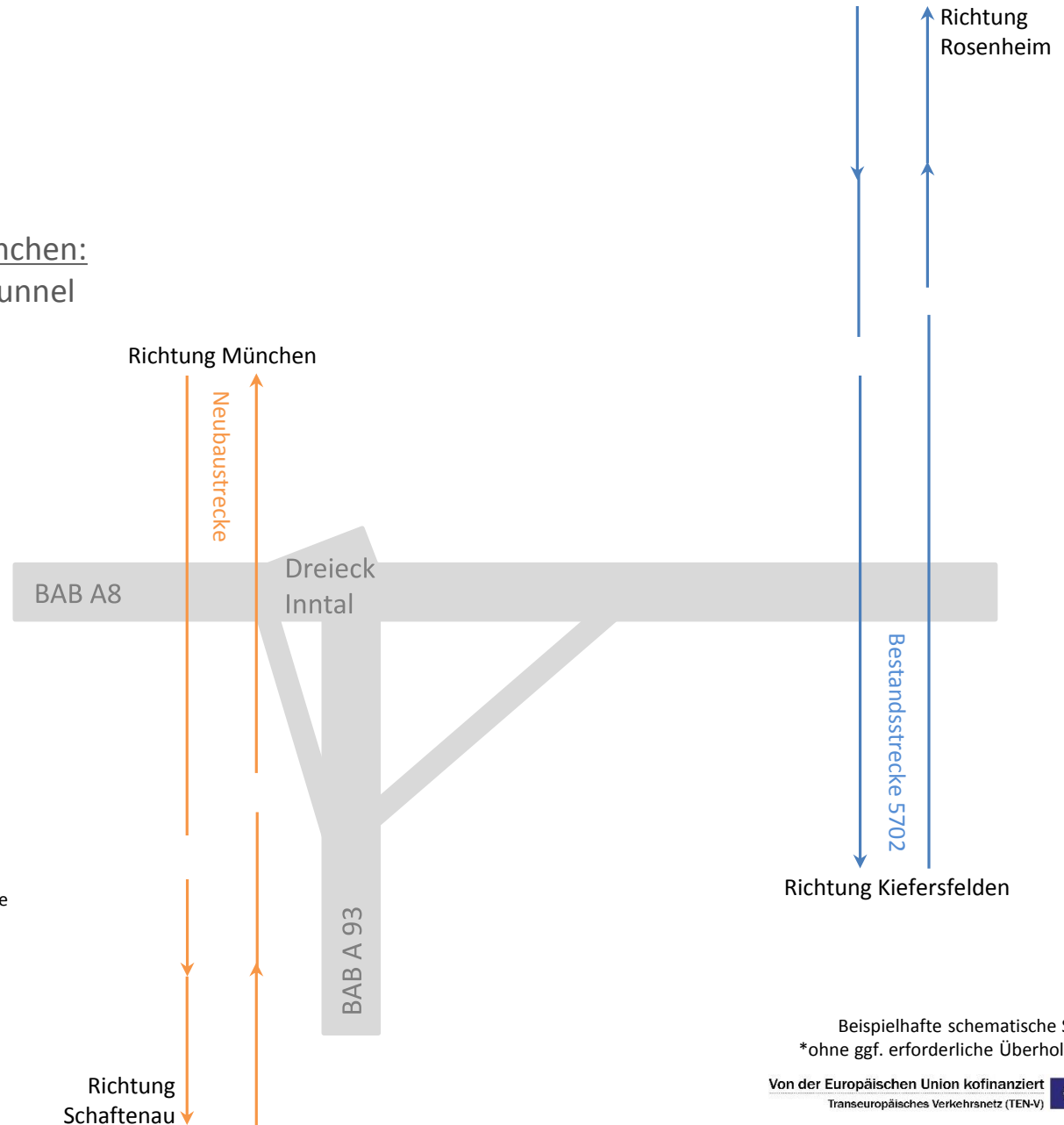
Anbindungen Pang

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



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung
Schafftenau:
Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang

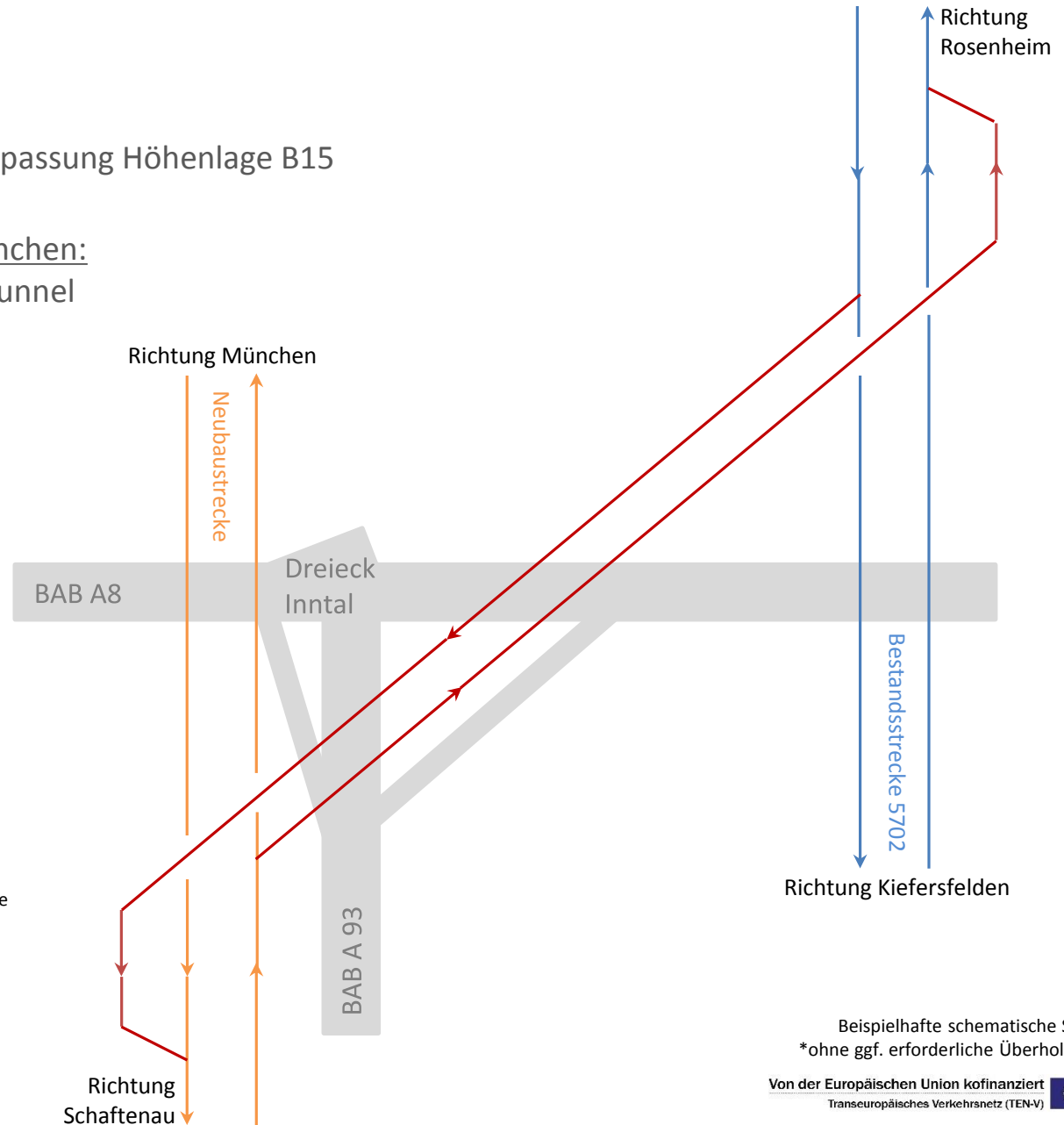
- 2 Varianten
- Geschwindigkeit $v=160\text{km/h}$
- Infrastrukturanpassungen, u.a. Anpassung Höhenlage B15

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



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung
Schaftenau:
Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang

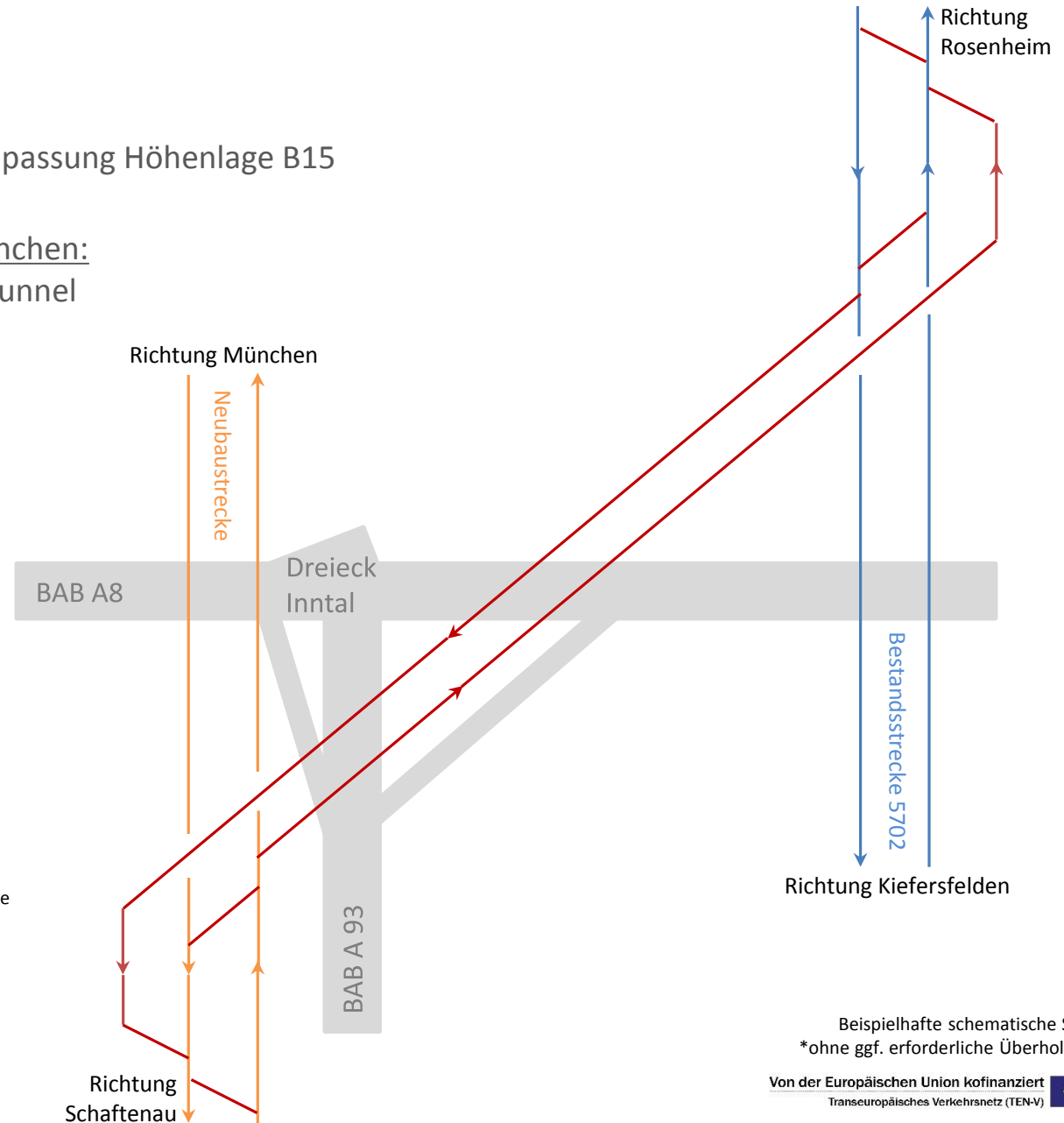
- 2 Varianten
- Geschwindigkeit $v=160\text{km/h}$
- Infrastrukturanpassungen, u.a. Anpassung Höhenlage B15

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



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung
Schaftenau:
Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang

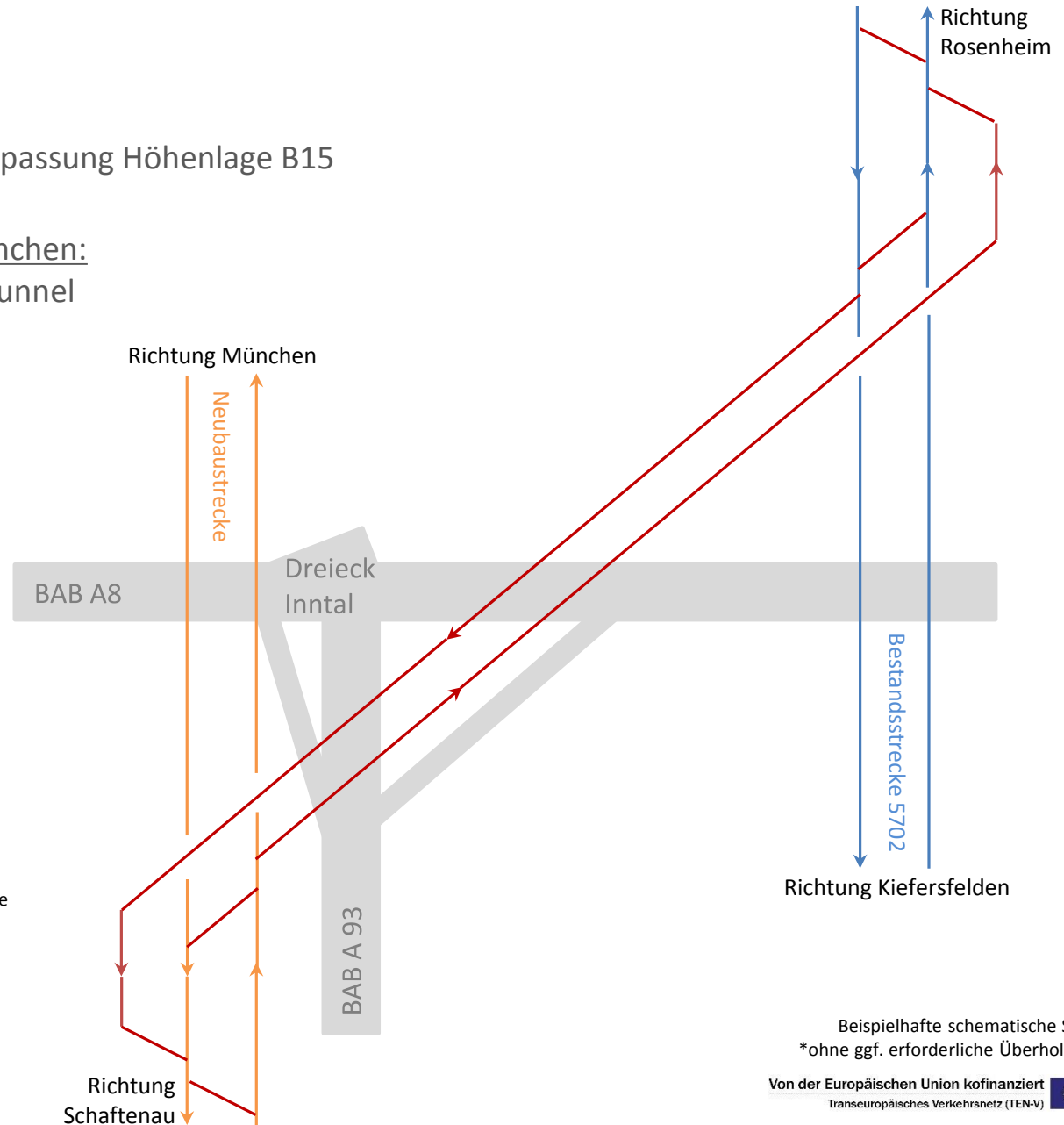
- 2 Varianten
- Geschwindigkeit $v=160\text{km/h}$
- Infrastrukturanpassungen, u.a. Anpassung Höhenlage B15

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



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung
Schaftenau:
Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Anbindungen Pang

- 2 Varianten
- Geschwindigkeit v=160km/h
- Infrastrukturanpassungen, u.a. Anpassung Höhenlage B15

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

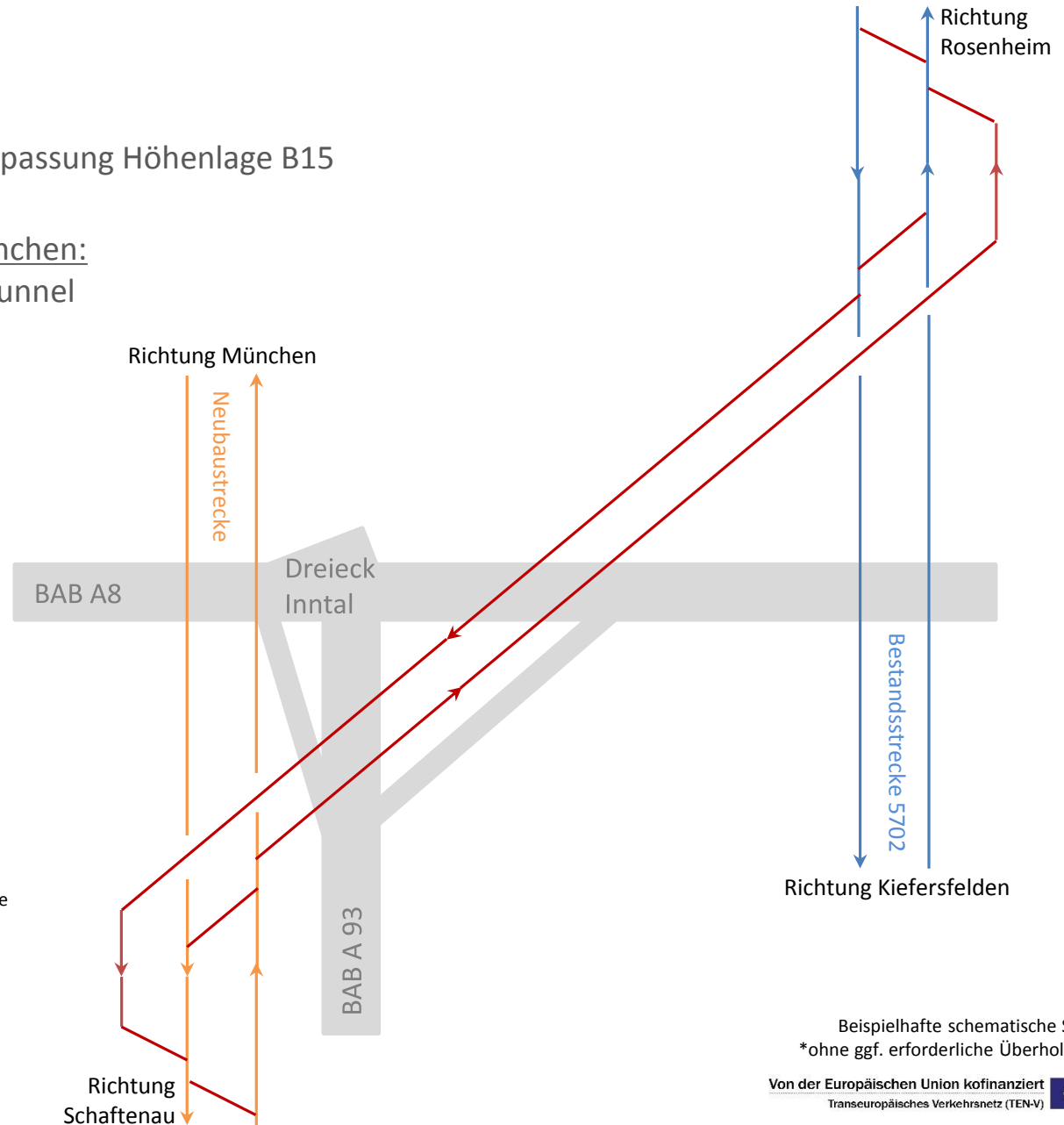
Variante Kolbermoor West, Variante Tunnel Kolbermoor, Variante Kolbermoor Ost



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

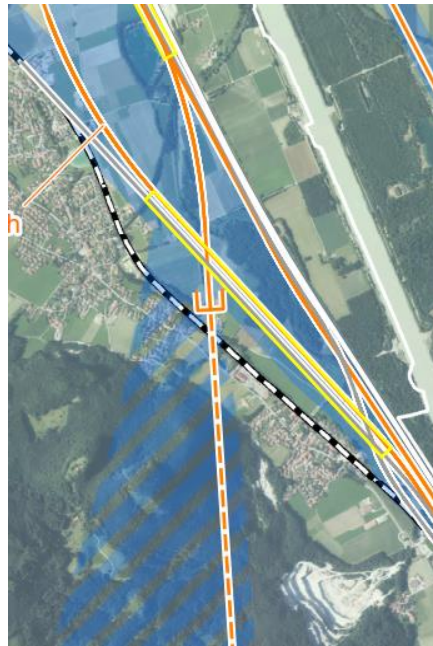
Zugehörige Grobtrasse Richtung Schafftenau:

Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

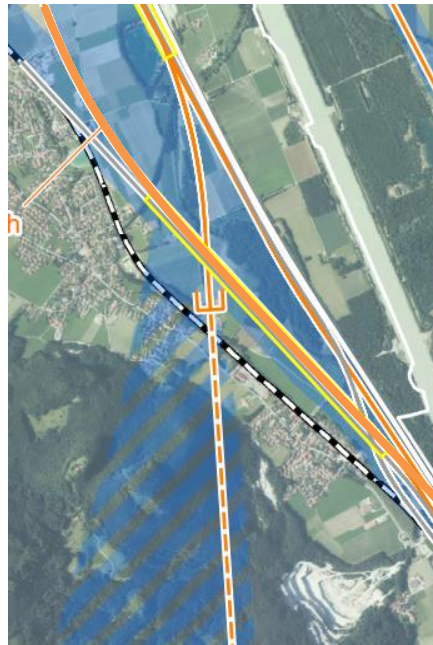


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

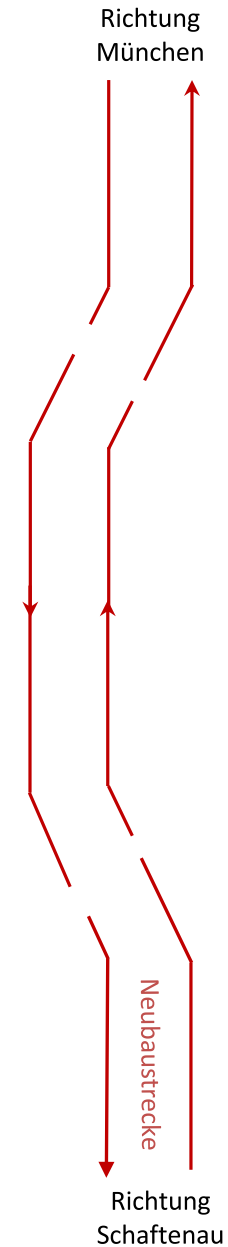
Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

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



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

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



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

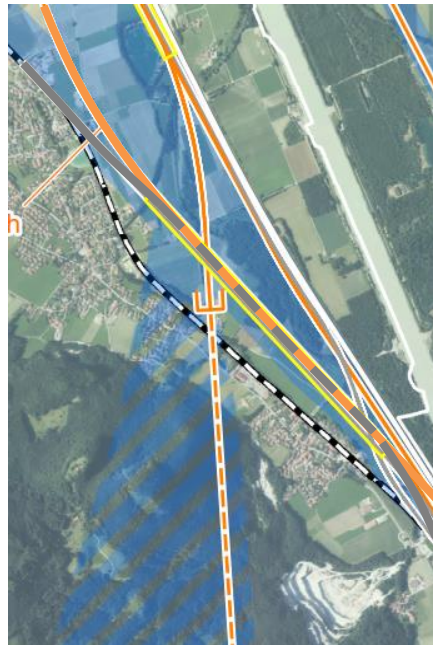
Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

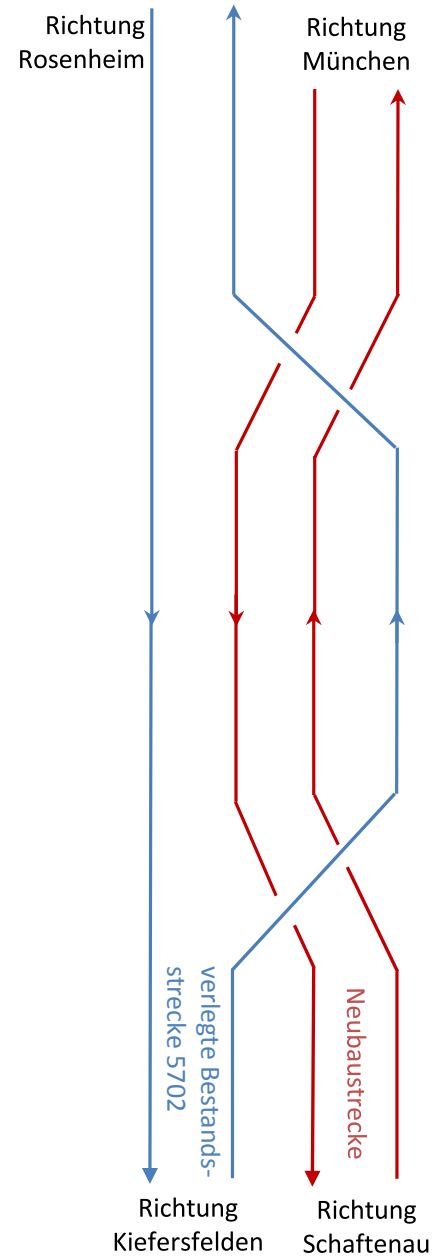
Variante Griesenbach, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußberg, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

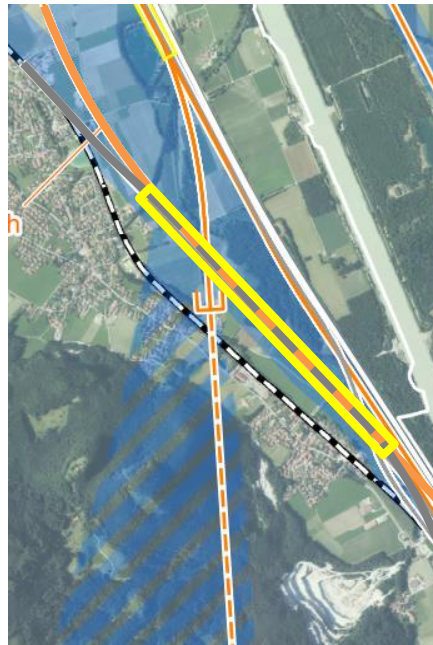
Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

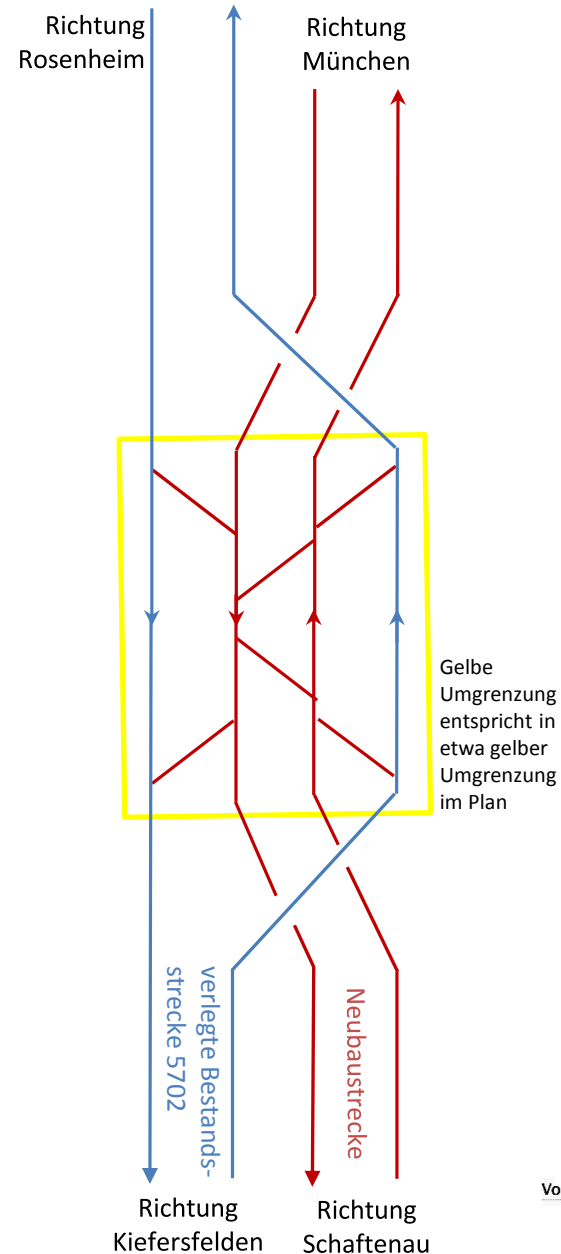
Variante Griesenbach, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schaftenau:

Variante Tunnel Nußberg, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

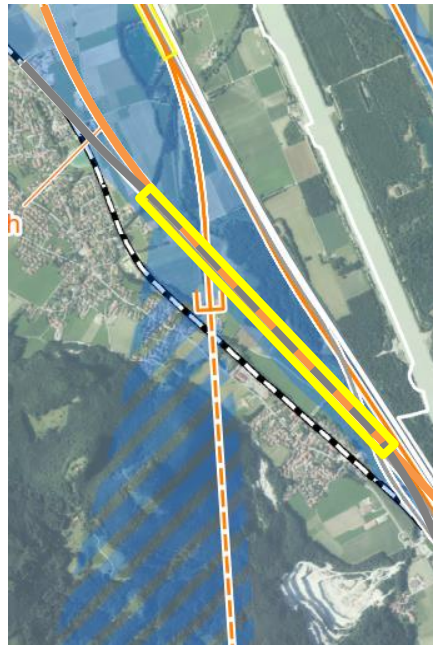
Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

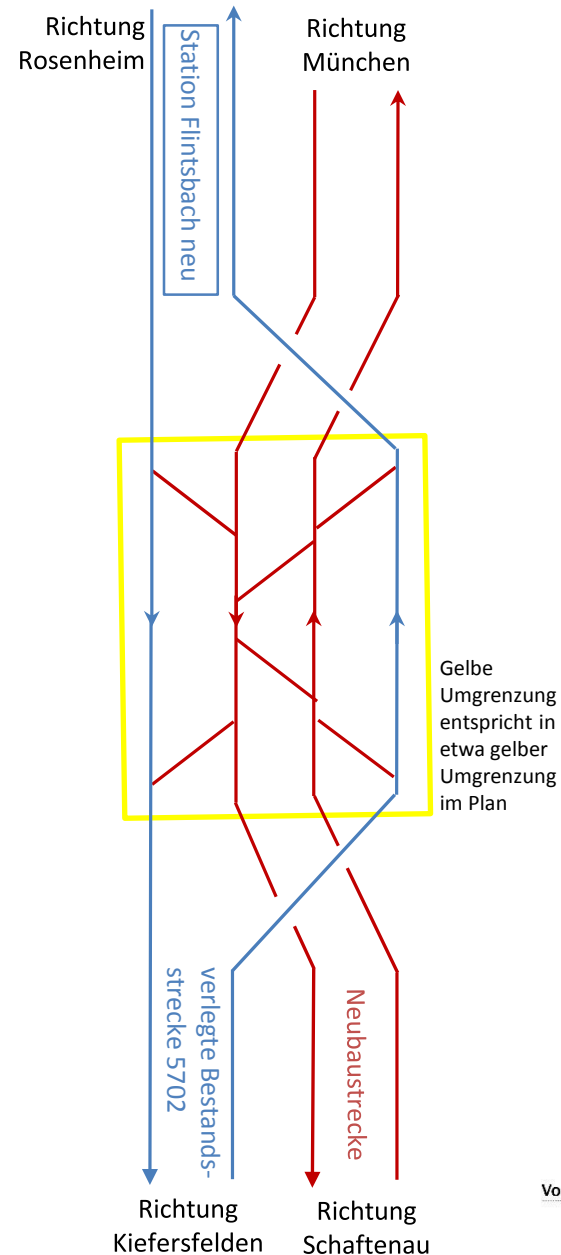
Variante Griesenbach, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

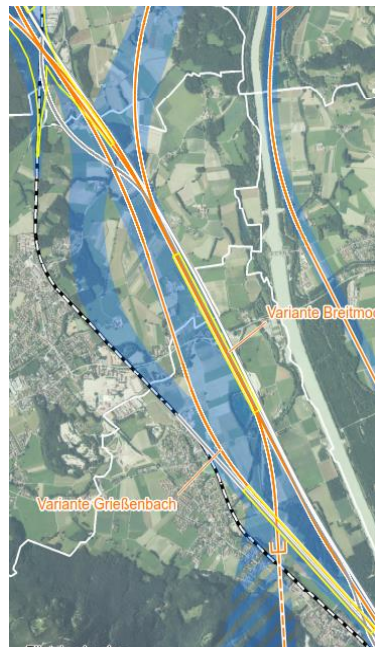
Variante Tunnel Nußberg, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise



Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

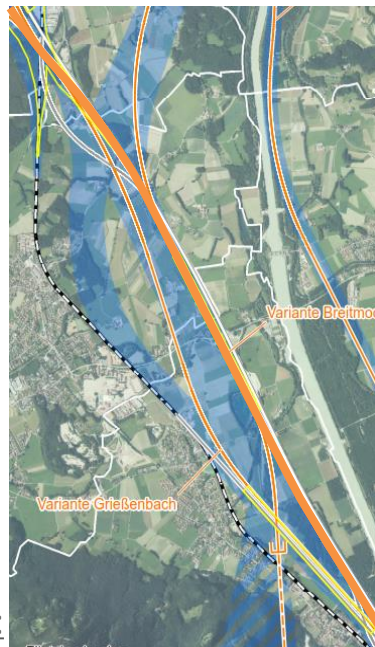


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

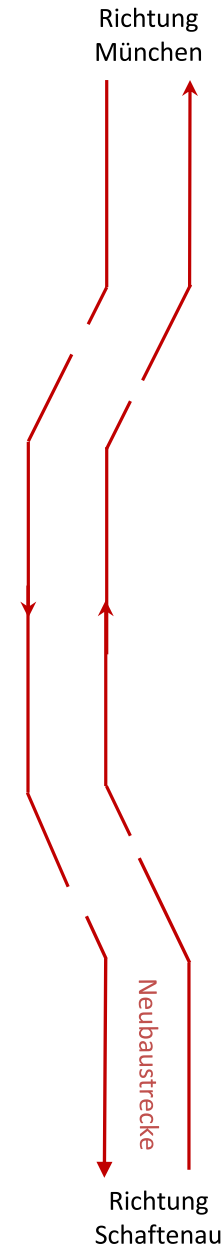
Zugehörige Grobtrassen Richtung München:
Variante Taigscheid, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach




Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige
Grobtrassen
Richtung Schafftenau:

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



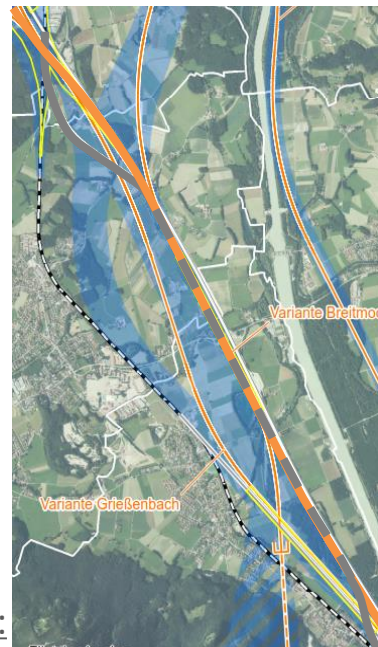
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise
Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) 

Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

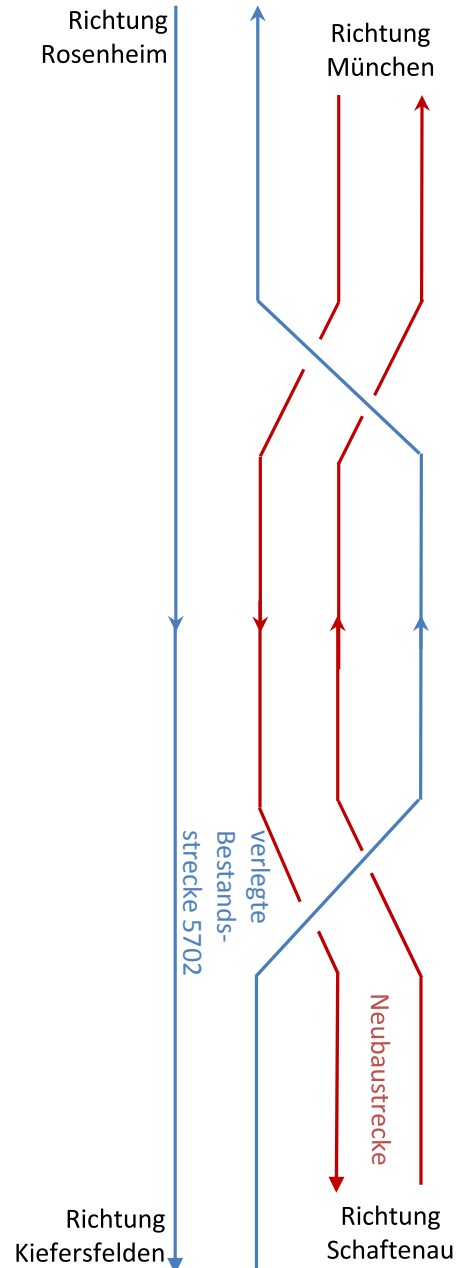
- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Brannenburg

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



Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

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



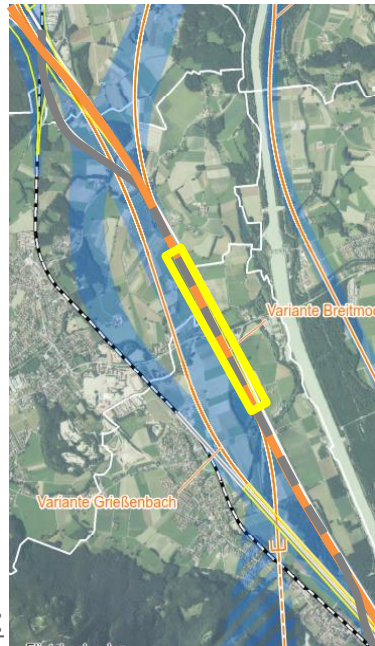
Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Brannenburg

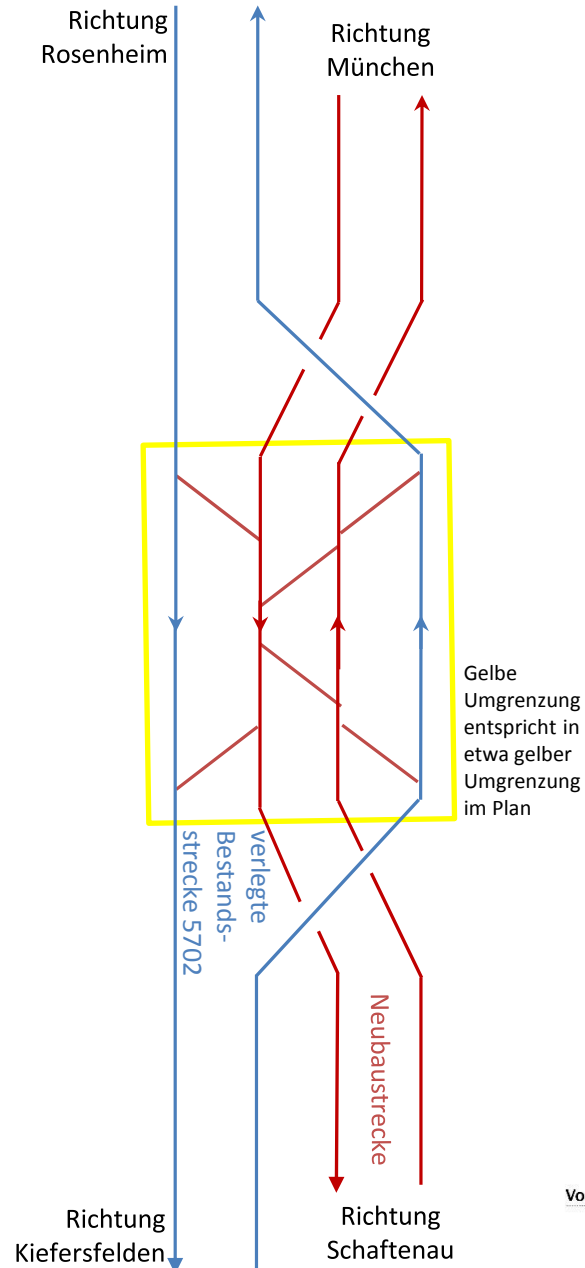
Zugehörige Grobtrassen Richtung München:
Variante Taigscheid, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

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



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

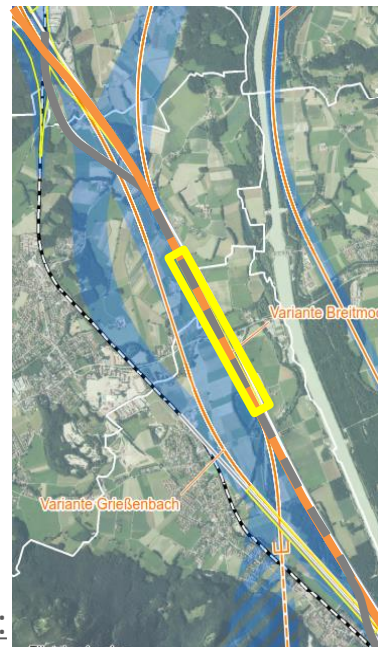
Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

Variante Taigscheid, Varianten Bundesautobahn

Nord, Variante Bad Feilnbach

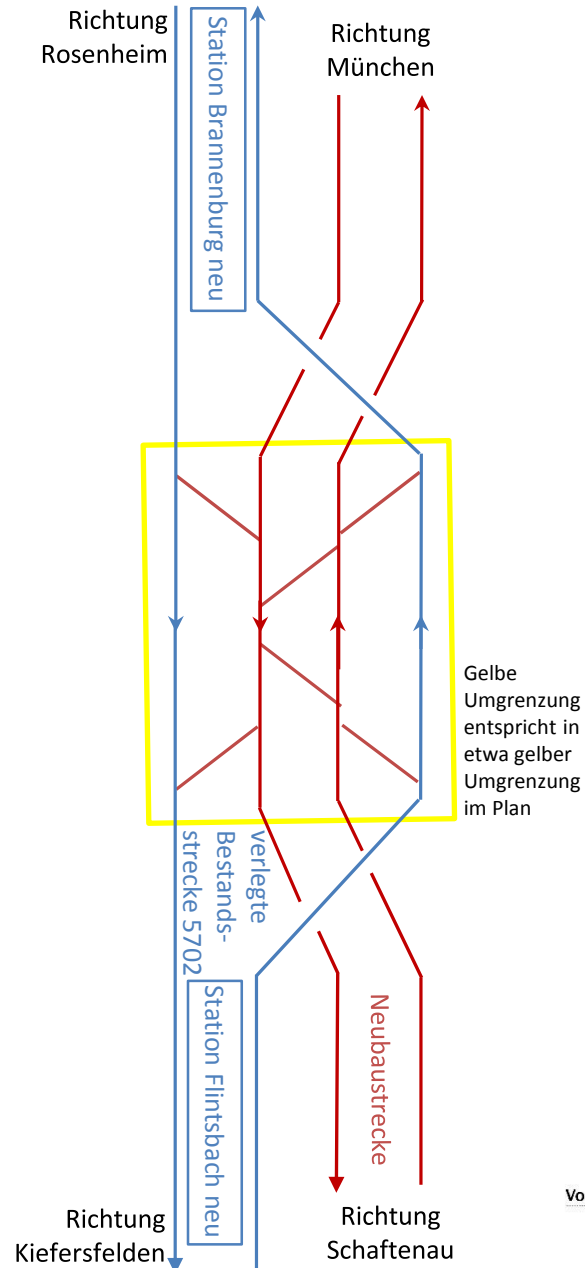


Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen

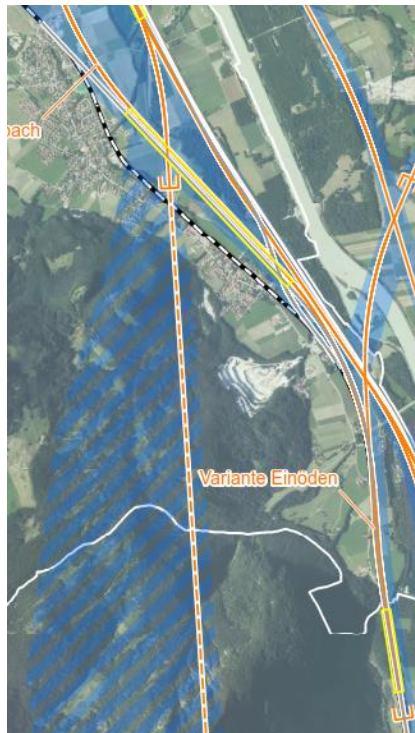
Richtung Schafftenau:

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



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

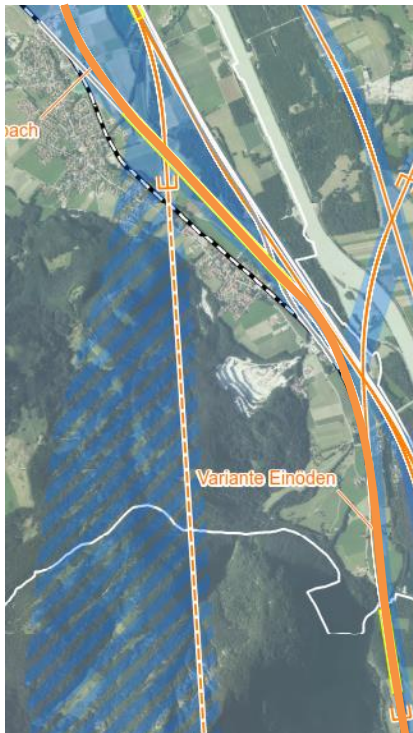


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

Zugehörige Grobtrasse Richtung München:
Variante Grießenbach



Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

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

Richtung
München

Neubaustrecke
Richtung
Schaftenau

Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

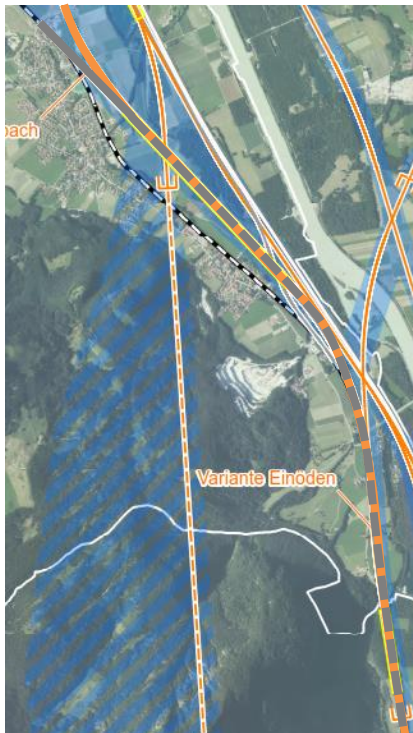
Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach

Zugehörige Grobtrasse Richtung München:

Variante Grießenbach

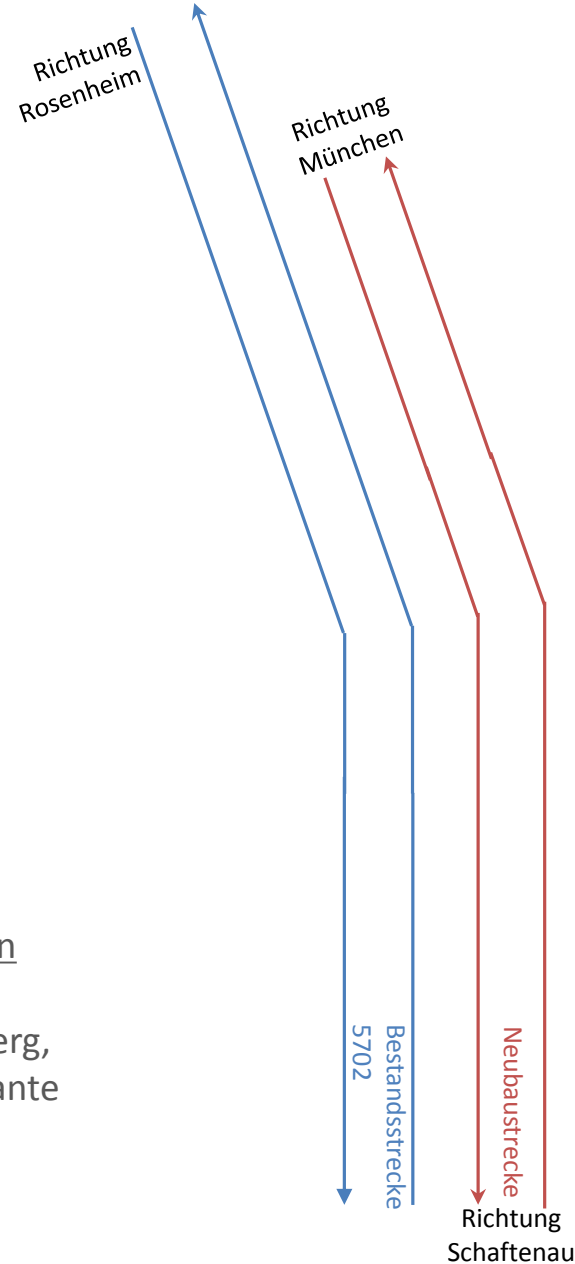


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen

Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußlberg,
Variante Einöden, Variante
Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

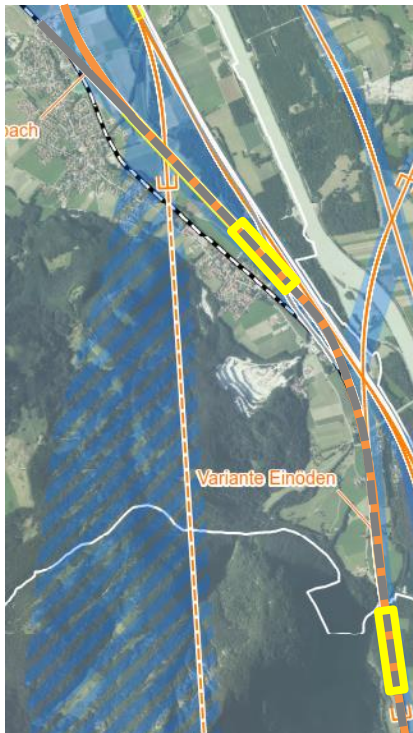
Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

- Verlegung Bestandsstrecke 5702 zwischen Fischbach und Flintsbach

Zugehörige Grobtrasse Richtung München:

Variante Griesenbach

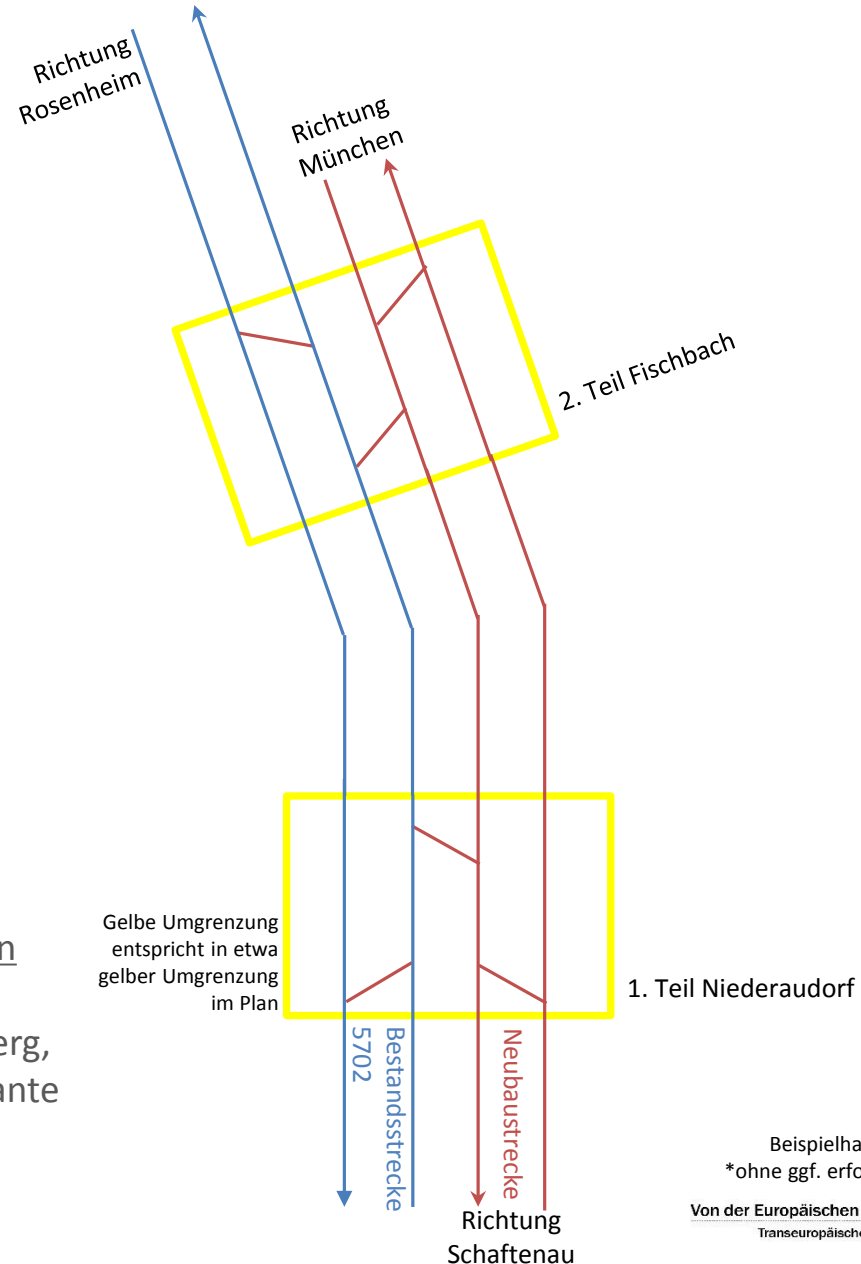


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen

Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußlberg,
Variante Einöden, Variante
Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

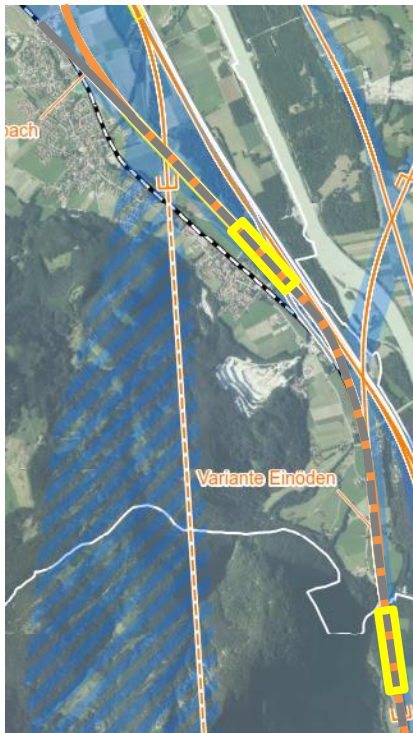
Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Zugehörige Grobtrasse Richtung München:

Variante Griesenbach

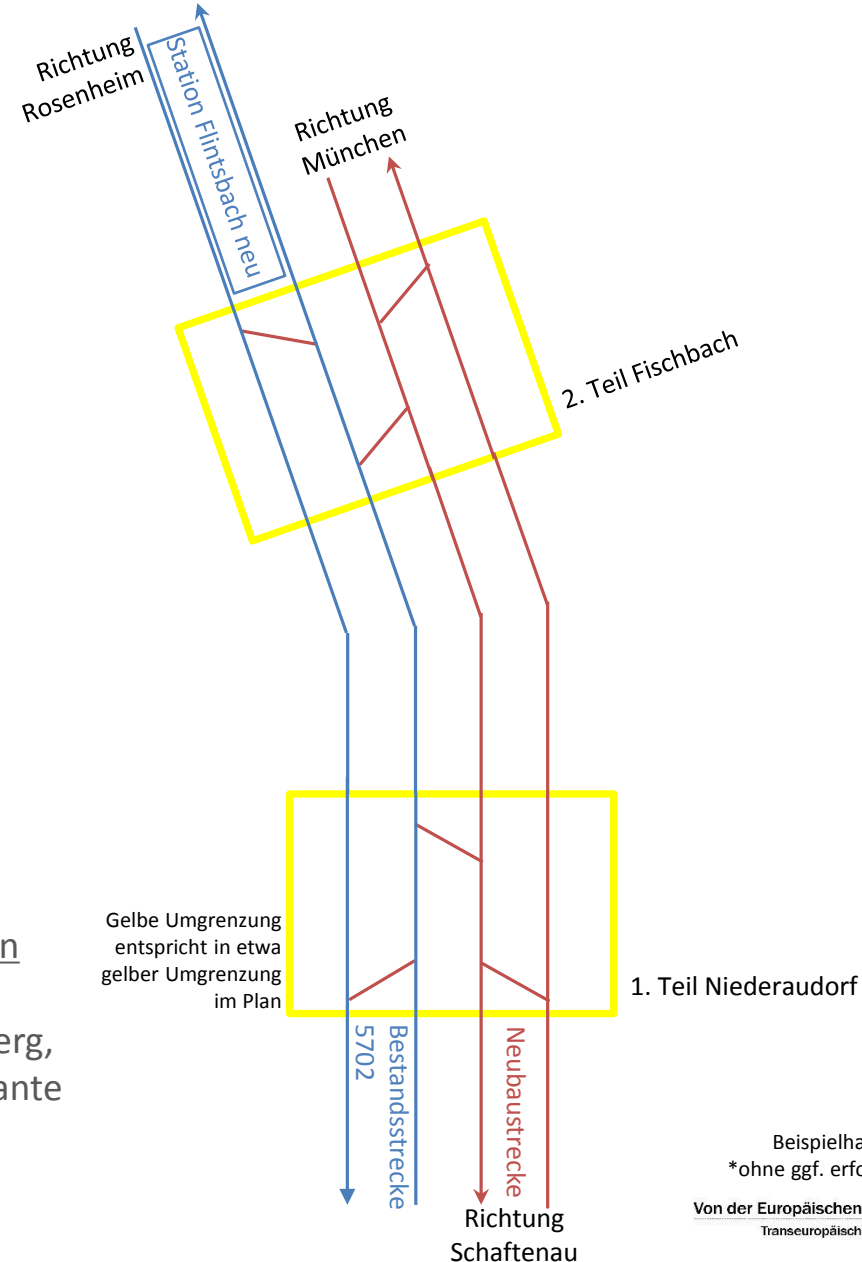


Ausschnitt aus
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen

Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußlberg,
Variante Einöden, Variante
Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze
*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

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

Grobtrassen-Entwicklung

Erste weitere Vorschläge aus der Region

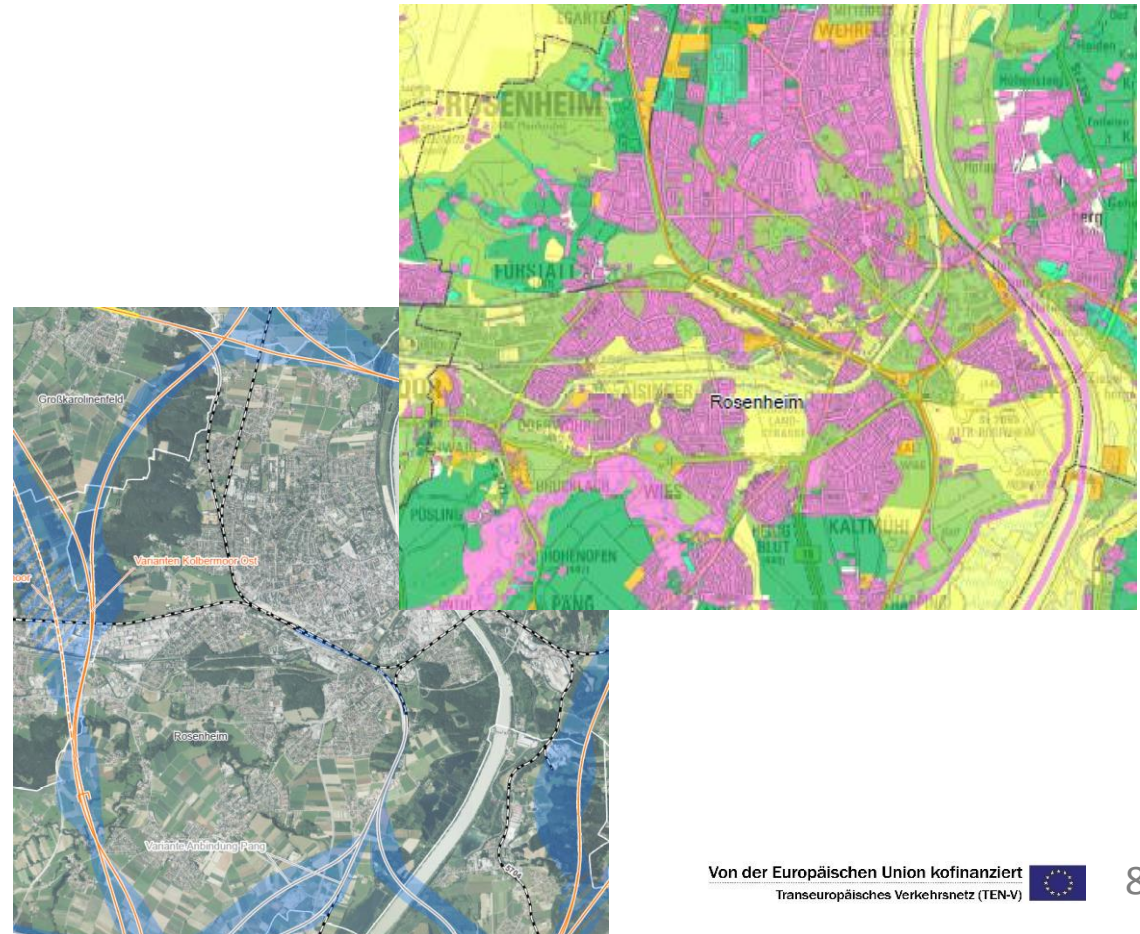
- ❖ **Aus Forenrunde GPR Nord 1:** Prüfung ob Verknüpfungsstelle Niederaudorf mit Autobahn gebündelt werden und damit eine vollständige Verknüpfungsstelle ermöglicht wird.
→ Prüfung durch Planungsteam
- ❖ **Aus Informationsterminen:**
Tunnelführung der Neubaustrecke unter der Inntalautobahn
→ Prüfung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



Grobtrassen-Entwicklung

Erste weitere Vorschläge aus der Region

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



Gemeindeforum

Tagesordnung 11. Sitzung

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

Ausblick

Diskussion der Grobtrassenentwürfe

- ❖ Nächster Forentermin: **26. September, vrstl. 19.00-21.00 Uhr**
- ❖ Inhalte des September-Forum:
 - Rückmeldungen der Forenmitglieder
 - Weitere, ergänzende Informationen zu den Grobtrassenentwürfen
 - Klärung weiterer offener Fragen
- ❖ Planung der Termine und Vorgehensweise bis Ende des Jahres:
 - Nächster Forentermine: 26. Sept. 2018
 - Weitere Forentermine: 24. Okt. 2018, 28. Nov. 2018, 23. Jan. 2019

Zur Info: Grundlagenkarten, Raumwiderstandskarten und Grobtrassenentwürfe sind aktuell auf

www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM