

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	16. Sitzung des Gemeindeforums Süd 1
Datum und Uhrzeit:	29.05.2019, 18:30–20:15 Uhr
Ort:	Sitzungssaal, Gemeinde Kiefersfelden
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Andreas Ehrenstrasser (Langkampfen) Günter Dunkl (Langkampfen) Johann Walk (Vertretung Georg Anker, Langkampfen) Hubert Leitner (Ebbs) Josef Hörl (Ebbs) Martin Krumschnabel (Kufstein) Josef Wagner (Kufstein) Tanja Votteler (Kufstein) Alexander Buchner (IPBN) Birgit Reininger (IPBN) Manuel Gotthaldseder (DB Netz AG) Peter Hofer (ÖBB Infra) Sabine Volgger (clavis) Mariella Schimatzek (clavis)

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
 3. Verknüpfungsstellen
Notwendigkeit, Funktionalität und Anforderungen
 4. Grobtrassenentwürfe
Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion
 5. Abschluss und Ausblick 2019
-



1. Begrüßung

Die Projektleitung begrüßt die Mitglieder zum 16. Gemeindeforum Süd 1. Die Moderation begrüßt ebenfalls und stellt den Ablauf für die heutige Sitzung vor.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 15. Sitzung

Zum Protokoll der 15. Sitzung gab es keine schriftlichen Rückmeldungen. Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

3. Verknüpfungsstellen – Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Siehe Folien 5-9 der beiliegenden Präsentation

Die Projektleitung erläutert den Mitgliedern anhand der Folien Notwendigkeit, Funktionalität und Anforderungen der beiden Verknüpfungsstellen nördl. und südl. von Rosenheim am Brenner-Nordzulauf. Die Folien sind ein Exzerpt eines Argumentationspapiers, welches im Vorfeld an alle Mitglieder ausgeschickt wurde und auf der Projektwebsite veröffentlicht ist: https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/publikationen/Verknuepfungsstellen_am_Brenner-Nordzulauf.pdf

Diskussion

Gibt es in Deutschland oder Österreich Strecken mit ähnlichen betrieblichen Bedingungen (also Verknüpfungsstellen in kurzen Abständen)?

- Die Projektleitung nimmt diese Frage als Aufgabe mit.

Es gibt ja auch alte Loks, die die technischen Voraussetzungen für die Befahrung der NBS nicht erfüllen und auf der Bestandstrecke bleiben müssen. Wie wird damit umgegangen?

- Dieses Problem ist bereits aus dem Abschnitt Radfeld - Baumkirchen bekannt. Seit der Inbetriebnahme des Streckenabschnittes gab es bereits positive Entwicklungen.
- Es gibt eine Vorgabe der EU, alle Loks mit ETCS auszurüsten und es wird davon ausgegangen, dass diese bis zur Inbetriebnahme der NBS umgesetzt ist. Dazu müssen auch die verschiedenen EVUs entsprechend ihre Triebfahrzeuge etc. umrüsten.

Es gibt ja eine Richtlinie in Deutschland die besagt, dass in einröhrigen Tunnels keine Begegnung stattfinden darf. Wie sieht das im Angerberg Tunnel aus? Wird dort die Vorschrift aus Deutschland angewandt?

- Dieser Abschnitt befindet sich ausschließlich in Österreich und somit ist die deutsche Richtlinie dafür nicht zutreffend.
- Für den grenzüberschreitenden gemeinsamen Planungsraum gelten dieselben Vorgaben hinsichtlich der Ausgestaltung von Tunnels. Die Vorschriften in Deutschland sind strenger und daher werden diese für den GPR angewandt.

- Es wäre beispielsweise auch eine Trennwand im Tunnel zwischen den beiden Gleisen möglich.

Braucht es nach dieser deutschen Vorschrift dann keinen Rettungstunnel? In Tirol gibt es diese ja.

- Genau, in diesem Fall wird kein separater Rettungstunnel benötigt, denn dazu wird die jeweils zweite Röhre verwendet. Beide Röhren sind durch Querschläge verbunden und jeweils eine Röhre dient als sicherer Bereich und Fluchtmöglichkeit.

In Österreich gilt dieses Begegnungsverbot im Tunnel ja nicht. Heißt das, dass eine Verknüpfungsstelle in Österreich im Tunnel möglich wäre?

- Die geplanten Verknüpfungsstellen im GPR liegen in Deutschland und es gilt das Begegnungsverbot. Verknüpfungsstellen dürfen somit nicht im Tunnel liegen.

Für den Güterverkehr, der über längere Distanzen auf der Schiene unterwegs ist, bringt es ja nicht viel, wenn die Verknüpfungsstellen nur hier in so kurzen Abständen vorhanden sind und es dieses System nördlich und südlich nicht gibt.

- Das System der Verknüpfungsstellen gilt für die gesamte Brennerachse. Nördlich davon haben die Züge im bestehenden Schienennetz mehrere Möglichkeiten zur Weiterfahrt. Viele Züge werden auch erst in München-Riem zusammengestellt. Es gibt wenig vergleichbare alpenquerende Eisenbahninfrastruktur.

Es ist verständlich, dass die Verknüpfungsstellen Vorteile für die betriebliche Leistungsfähigkeit bieten. Es ist aber fraglich, ob diese in so kurzen Distanzen situiert werden müssen. Zwischen Brannenburg und Schafstau gibt es ja fast keine großen Ballungszentren.

- Der Landkreis Rosenheim hat ein ähnliches Fahrgastpotential wie Innsbruck und dieses kann durch die Anbindung der Stadt Rosenheim ausgeschöpft werden.
- Die Vorgabe von ca. 20-25 Kilometer kann auch nicht immer ganz genau eingehalten werden. Natürlich ist es betrieblich nicht ideal, wenn die Distanzen zwischen den Verknüpfungsstellen untereinander größer abweichen, aber es sind dabei auch andere Faktoren, wie örtliche Gegebenheiten etc., zu berücksichtigen. Für eine Verknüpfungsstelle braucht es beispielsweise ja auch immer ein ausreichend langes, gerades Stück an der Bestandsstrecke. Die Bewertung anhand des gesamtheitlichen Kriterienkatalogs wird schlussendlich zeigen, welche Verknüpfungsstelle am geeignetsten ist.

4. Grobtrassenentwürfe

Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen

Siehe Folien 11-13 der beiliegenden Präsentation

Das Planungsteam erklärt anhand der Folien, dass die Vorprüfung der Grobtrassenentwürfe bis auf jene, den Bahnhof Rosenheim betreffend, abgeschlossen ist. Die Ergebnisse sind auf der Projektwebsite veröffentlicht und wurden im Vorfeld an alle Mitglieder verschickt.

Die Moderation berichtet, dass bisher keine Fragen zu spezifischen Prüfergebnissen eingegangen sind. Im Forum Nord 1 wurde der Wunsch geäußert, die positiv bewerteten Vorschläge in einem separaten Dokument aufzubereiten. Dieses wird an alle verschickt.

Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion

Siehe Folien 15-22 der beiliegenden Präsentation

Das Planungsteam erläutert das Vorgehen zur Reduzierung der Grobtrassen. Die Grobtrassen werden in sogenannten Variantenabschnitten vergleichend bewertet, wobei mit den kleineren Abschnitten begonnen wird. Zwischen den Variantenabschnitten liegen sogenannte Gelenkpunkte, an denen sich die Grobtrassen verzweigen. Der Variantenvergleich ist sehr komplex und erfordert daher eine spezifische Vorgehensweise. Die Analyse erfolgt anhand von Sachkriterien wie beispielsweise Siedlungsgebiete, eine Kirche oder ein Moorboden. Dabei werden die Kriterien aus dem Kriterienkatalog herangezogen, soweit diese bei der jetzigen Planungstiefe anwendbar sind. Die Planung befindet sich nach wie vor auf Grobtrassenniveau. Kriterien wie beispielsweise das Mikroklima können jetzt noch nicht geprüft werden. Der vollständige Kriterienkatalog wird dann in der Feinplanung angewandt.

Diskussion

Es ist gut und wichtig, dass die Kosten in diesem Schritt unberücksichtigt bleiben, denn so wird auf die Topographie eingegangen.

- Die Kosten bleiben in dieser Planungsphase unberücksichtigt. In der Feinplanung werden diese dann mit einbezogen.

Besteht die Gefahr, dass durch den kleinen abschnittswisen Vergleich das große Ganze übersehen wird?

- Der abschnittsweise Vergleich erfolgt, um festzustellen welche Streckenführung am geeignetsten ist. Dabei können natürlich immer nur gleich lange Abschnitte verglichen werden. Daher muss nach dem Prinzip „vom kleinen zum großen Abschnitt“ vorgegangen werden. Wenn eine Variante schlechter abschneidet als eine andere, wird sie nicht mehr weiter betrachtet. Die verbleibenden, kürzeren Abschnitte werden dann entsprechend zusammengeführt und wiederum mit längeren, durchgehenden Abschnitten verglichen (siehe Folie 20). So wird sichergestellt, dass die Grobtrassen vergleichend bewertet und infolge reduziert werden können.

Bei diesem Bewertungssystem geht es ja nur um den Vergleich von Grobtrassen. Wie wird da die Bewertung der Bestandsstrecke mit einbezogen?

- Die Grobtrassen der NBS können nicht mit einem Ausbau der Bestandsstrecke verglichen werden. Ein Ausbau kann die Anforderungen an eine NBS (wie beispielsweise eine Geschwindigkeit von 230 km/h) nicht erfüllen.
- Die Untersuchung der Bestandsstrecke ist ein zusätzlicher Auftrag und erfolgt durch eine separate Prüfung. Die heute vorgestellte Sachanalyse wird nur für den Schritt Reduzierung der Grobtrassen angewandt.

- Der Zusatzauftrag zur Bestandsstrecke kommt vom deutschen Ministerium und gilt nicht für Österreich. Die Ergebnisse dazu werden ebenfalls am 1.7. vorgestellt. Die Entscheidung über die weitere Vorgehensweise zum Ausbau der Bestandsstrecke obliegt dem Ministerium.

Wenn die Bestandsstrecke ausgebaut wird, heißt das, dass diese mehr Verkehr aufnehmen muss und folglich mehr Lärm verursacht wird. Es gibt dazu ja auch EU Verordnungen und entsprechende Finanzierungsmöglichkeiten. Österreich hat diese nicht genützt.

- Die Untersuchung der Bestandsstrecke gilt nur für den deutschen Abschnitt und hat nichts mit dem Lärmschutz in Österreich zu tun. Wenn es entsprechende Änderungen an der Bestandsstrecke gibt, kann es sein, dass andere Lärmschutzverordnungen in Deutschland geltend werden. Dies steht aber noch nicht fest.
- Das freiwillige Lärmsanierungsprogramm in Deutschland wurde vom damaligen Bundesverkehrsminister Dobrindt initiiert und ist bereits in der Umsetzung. Dazu gibt es keine Förderungen aus der EU.

Wie sind die Vorgaben zum Lärmschutz in Österreich?

- Es gibt natürlich auch in Österreich Vorgaben bezüglich des Lärmschutzes. Dieser wird ggf. auf Basis von prognostizierten Betriebsprogrammen und den sich daraus ableitenden Dimensionierungen bestimmt. Zur Umsetzung ist in der Regel ein Kostenschlüssel zwischen Bund, Land und jeweiligen Gemeinden festgelegt (Programm Lärmschutz).

Wenn der Ausbau der Bestandsstrecke in Deutschland realisiert wird, was ist dann die Konsequenz für Österreich? Wenn eine viergleisige Strecke dreigleisig wird entsteht ja wieder ein Flaschenhals. Außerdem hätte dies auch technische Konsequenzen für den österreichischen Abschnitt. Dann ist es fraglich ob ein viergleisiger Ausbau noch sinnvoll ist. Wenn Deutschland die Planung ändert, muss Österreich ja reagieren.

- Die Untersuchung zu einem möglichen Ausbau der Bestandsstrecke erfolgt in 3 Paketen, wovon nur das dritte Paket einen potentiellen dreigleisigen Ausbau beinhaltet. Aktuell wird dies noch geprüft und die Ergebnisse liegen noch nicht vor. Diese werden am 1.7. vorgestellt. Dann wird das deutsche Ministerium entscheiden, wie mit den Untersuchungsergebnissen weiter vorgegangen wird.
- Das Trassenauswahlverfahren zum 3. und 4. Neubaugleis für den GPR läuft wie gehabt für Deutschland und Österreich weiter.
- Österreich beteiligt sich nicht an der Untersuchung zum Ausbau der Bestandsstrecke, sondern hält am 3. und 4. Neubaugleis fest.

Es besteht die Angst, dass wir zwei neue Gleise bauen, aber dann keine Verlagerung stattfindet und der Verkehr auf der Autobahn bleibt. Es gibt ja jetzt schon freie Trassen für den Güterverkehr, die nicht genützt werden.

Darüber hinaus haben wir Sorge, dass durch die Eröffnung des BBT mehr Verkehr angezogen wird, obwohl noch keine vollständige Neubaustrecke da ist. Bis dahin muss die Bestandsstrecke alles aufnehmen und das führt zu einer erhöhten Belastung.

- Es wird durchaus erwartet, dass durch den BBT mehr Güterverkehr auf die Schiene kommt. Daher ist eine möglichst zeitnahe Realisierung der Zulaufstrecken auch wichtig.
- Für den Zeitraum bis 2050 können keine Prognosen gemacht werden, da der Zeithorizont zu groß ist. Dazu gibt es die Szenarienstudie 2050 des BMVI.

5. Abschluss und Ausblick 2019

Siehe Folien 24-25 der beiliegenden Präsentation

Am 1.7.2019 gibt es eine Infoveranstaltung für alle Forenmitglieder, bei der die reduzierten Grobtrassen präsentiert werden. Diese wird in Rosenheim, vrstl. am Nachmittag, stattfinden. Die Einladung dazu wird noch versandt. Am selben Tag werden auch die Mitglieder des regionalen Projektbeirates und des Regionalforums sowie die Medien informiert.

Das nächste Gemeindeforum Süd 1 findet am 10.07.2019 statt. Inhalt dieser Sitzung wird die Diskussion der am 1.7. präsentierten, reduzierten Grobtrassen sein. Die Mitglieder erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation.

Im Juli und August werden wieder Infoveranstaltungen in den Gemeinden beider Planungsräume stattfinden. Die Einladungen dazu werden auch per Postwurf versandt. Alle Termine werden auch auf der Projektwebsite veröffentlicht.

Die Moderation leitet zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein.

Die meisten Mitglieder sind schon gespannt auf die reduzierten Grobtrassen. Die Mehrheit fordert nach wie vor, dass die Trasse unterirdisch verläuft.

Das Planungsteam erklärt, derzeit intensiv an den reduzierten Grobtrassen zu arbeiten,

Die Projektleitung bedankt sich für die Teilnahme und die Diskussion.

Zusammengestellt am 05.06.2019

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (clavis GmbH)

Anlagen:

- Präsentation GF Süd 1 vom 29.05.2019
- Anwesenheitsliste

16. GEMEINDEFORUM SÜD 1

29. MAI 2019, KIEFERSFELDEN

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

❖ Begrüßung

❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung

❖ Verknüpfungsstellen – Notwendigkeit & Funktionalität

❖ Grobtrassenentwürfe

- Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
- Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion

❖ Abschluss und Ausblick 2019

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- ❖ Verknüpfungsstellen – Notwendigkeit & Funktionalität
- ❖ Grobtrassenentwürfe
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- ❖ **Verknüpfungsstellen – Notwendigkeit & Funktionalität**
- ❖ Grobtrassenentwürfe
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Der Brenner Basistunnel und seine Zulaufstrecken im Norden und Süden sind zukunftsweisende Infrastrukturen die sehr langfristig und somit für mehrere Generationen auszulegen sind – die Bestandsstrecke existiert in ihren Grundzügen bereits über 150 Jahre und ist auch heute noch elementarer Bestandteil in der Region im Personen- und Güterverkehr.

Wo werden Verknüpfungen der beiden Strecken sinnvoll angeordnet?

- ❖ Idealerweise liegen diese Verknüpfungen im Bereich vor/nach bzw. zwischen Siedlungszentren (z.B. Innsbruck, Kufstein, Rosenheim) oder auch im Nahbereich der vorhandenen Eisenbahnknotenpunkte (Innsbruck, Jenbach, Wörgl, Rosenheim, Grafing), an denen mehrere Bahnstrecken zusammenlaufen.
- ❖ Unter Betrachtung der Themen Siedlungszentren, Eisenbahnknoten und betriebliche Verbindungen zu einem viergleisigen System in regelmäßigen Abständen ergibt sich am Brenner-Nordzulauf ein durchgängiges Konzept an denen diese Zusammenführungen der Strecken im Abstand von rund 20-25km sinnvoll angeordnet werden können.

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Welche Funktionen haben Verknüpfungsstellen? (1/3)

- ❖ **Leistungsfähigkeit und Flexibilität:** erst betriebliche Verbindungen der beiden Strecken ermöglichen eine reibungslose und effiziente Betriebsführung sowie eine hohe Flexibilität des viergleisigen Systems
→ Vorteile: betriebliche Überholungen werden möglich; Güterzüge können durchgängig und flexibel geführt werden
- ❖ **Personenverkehr:** da an der Neubaustrecke keine Bahnhöfe liegen ist es zur Ausschöpfung vorhandener Fahrgastpotenziale erforderlich, diese mittels Verknüpfungsstellen an die Bahnhofsinfrastruktur der größeren Siedlungszentren anzubinden
→ Vorteile: Reisezughalte können sich künftig flexibel an den Mobilitätsansprüchen der Kunden orientieren; ergänzende schnelle Fernverkehrsangebote werden durch hohen Nutzungsanteil der Neubaustrecke attraktiv, für den Nahverkehr ist eine Taktverdichtungen und eine hohe Qualität der Betriebsführung möglich

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Welche Funktionen haben Verknüpfungsstellen? (2/3)

- ❖ **Güterverkehr:** die Neubaustrecke wird als Mischverkehrsstrecke mit einem Güterverkehrsanteil von rund 80% konzipiert und ermöglicht eine deutliche Erhöhung des Gesamtgüteranteil auf der Brennerachse;
nur mit leistungsfähigen Wechselmöglichkeiten zwischen den vier Gleisen und einer damit verbundenen, möglichst durchgängigen und kontinuierlichen, Führung von Güterzügen auf der gesamten Transportroute lässt sich der der Gütertransport auf der Schiene wirtschaftlich konkurrenzfähig abwickeln
→ Vorteile: verbesserte Planbarkeit des exakten Transportlaufes der Güterzüge bis hin zu einer möglichen Anlieferung beim Kunden „just in time“; auf Abweichungen im Betriebsablauf kann schneller und flexibler reagiert werden; Potentiale zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene werden besser nutzbar

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Welche Funktionen haben Verknüpfungsstellen? (3/3)

- ❖ **Instandhaltung, Wartung und Baumaßnahmen bzw. Störungen, Unfälle, ungeplante Betriebszustände:** eine qualitativ hochwertige und leistungsfähige Betriebsführung ist nur mit abgestimmten Wartungsarbeiten auf der Brennerachse möglich; Infrastruktureinrichtungen wie z.B. Abstellgleise, Betriebszufahrten, Verladestellen, Rangiergleise, Überholgleise, Haltestellen liegen fast alle ausnahmslos an der Bestandsstrecke und können nur mit regelmäßigen Wechselmöglichkeiten zwischen den Strecken im viergleisigen System genutzt werden
 - Vorteile: die für Instandhaltungsarbeiten aber auch bei Arbeiten zur Beseitigung einer Störung notwendigen Sperrungen einzelner Streckenabschnitte können möglichst kurz gehalten werden; durch eine hohe Flexibilität im System können Einflüsse auf die Streckenkapazität sowie die Betriebsabwicklung minimiert werden

Verknüpfungsstellen

Notwendigkeit, Funktionalität, Anforderungen

Welche Anforderungen haben die beiden Verknüpfungsstellen nördlich und südlich von Rosenheim?

- ❖ Wechsellmöglichkeit aus jeder Fahrtrichtung in jedes Gleis der beiden Strecken
- ❖ höhenfreie Überleitungen zwischen Neubaustrecke und Bestandsstrecke im Richtungsbetrieb (Gleise der beiden Strecken mit gleichen Regelfahrrichtungen)
- ❖ Überleitgeschwindigkeit im Richtungsbetrieb entsprechend des Geschwindigkeitsbereichs der Bestandsstrecke im Anschluss an die Überleitung – maximal 160 km/h
- ❖ Überleitgeschwindigkeit jeweils zwischen den beiden Gleisen der Bestandsstrecke bzw. Neubaustrecke im Bereich 100-130 km/h
- ❖ Geschwindigkeit längerer Verbindungsabschnitte zwischen den beiden Strecken als Bestandteil einer Verknüpfungsstelle – maximal 160 km/h (z.B. Anbindungen südlich von Rosenheim)
- ❖ eine Tunnellage der Verknüpfungsstellen ist aus Sicherheitsgründen nicht möglich
(Ableitung aus EBA RIL – Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen)

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- ❖ Verknüpfungsstellen – Notwendigkeit & Funktionalität
- ❖ **Grobtrassenentwürfe**
 - **Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen**
 - Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

Grobtrassenentwürfe

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Aktuelles Prüfergebnis		Anzahl
Eingegangene Vorschläge (ohne Mehrfachnennungen):	gesamt	110
Vorschläge werden in das weitere Auswahlverfahren aufgenommen	ja	25
	nein	72
Vorschläge für Grobtrassen durch Rosenheim:	noch in Prüfung	13

Grobtrassenentwürfe

Vorprüfung der Grobtrassenentwürfe aus der Region

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

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

Alle Grobtrassen mit dem Stand Juni 2018 werden ohne die vorgeschlagene Anpassung mit anderen Grobtrassen verglichen, weil eine in Teilbereichen angepasste (*aus subjektiver Sicht des Vorschlagenden „optimierte“*) Grobtrasse mit einer anderen Grobtrasse ohne Anpassung nicht vergleichbar ist.

Alle vorgeschlagenen Anpassungen die in Bereichen der Trassen liegen, die im Juli als diejenigen vorgestellt werden, die im Trassenauswahlverfahren weiterverfolgt werden, finden Eingang in die nächste Planungsstufe (ab Sommer 2019)

Grobtrassenentwürfe

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

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

- ❖ Grobtrassenvorschläge die im Vergleich zu den Grobtrassenentwürfen Stand Juni 2018 **neue Trassenführungen** darstellen

→ betrifft nach heutigem Stand 10 der mit „Ja“ geprüften Vorschläge

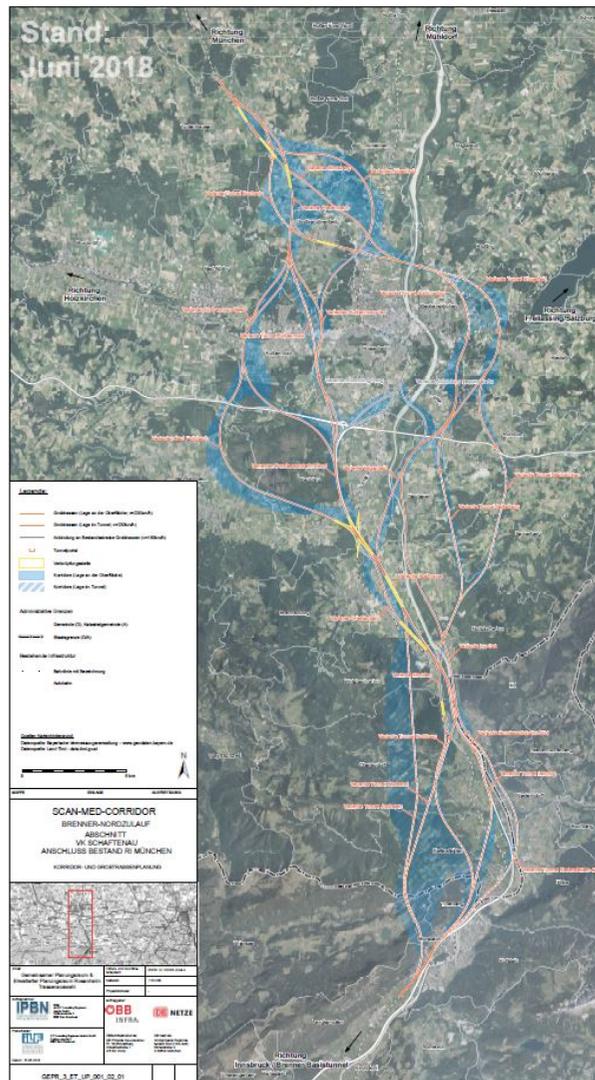
Alle Grobtrassenvorschläge die neue Trassenführungen darstellen werden nach denselben Randbedingungen und im selben Tiefgang wie die „Grobtrassen Stand Juni 2018“ entwickelt und anschließend im Zuge der Reduktion mit diesen verglichen.

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

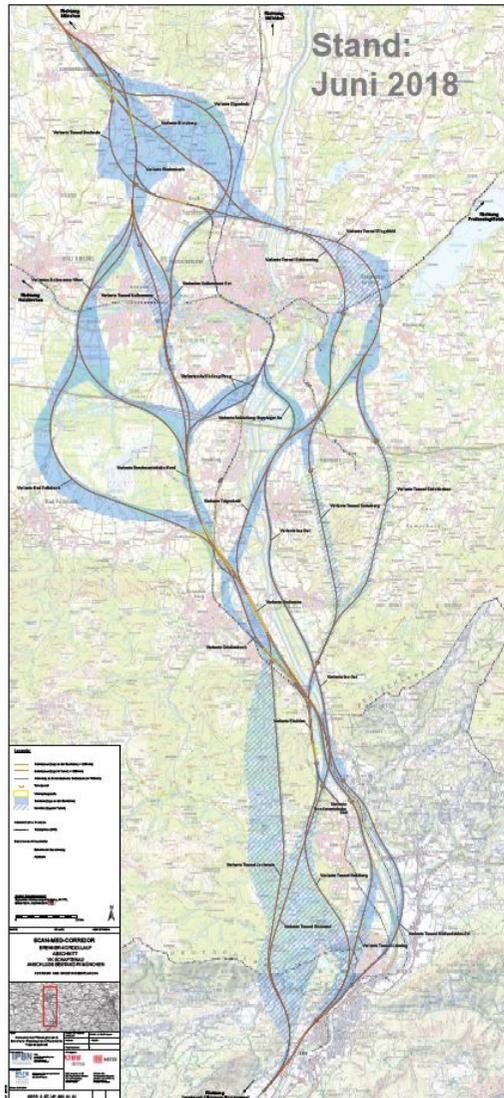
- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- ❖ Verknüpfungsstellen – Notwendigkeit & Funktionalität
- ❖ **Grobtrassenentwürfe**
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - **Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion**
- ❖ Abschluss und Ausblick 2019

Reduzierung Grobtrassen – Grundsätzliches zum methodischen Vorgehen bei der vereinfachten Bewertung



- ❖ Ziel dieses Planungsschrittes ist die „**Reduzierung**“ der Grobtrassen auf einige **wenige Varianten**, die in der nächsten Planungsstufe vertieft geplant werden
- ❖ Aufgrund der Größe des Planungsraumes und der Komplexität der möglichen Grobtrassenverläufe und -kombinationen ist eine „Reduzierung“ der Grobtrassen auf der Grundlage einer **vereinfachten Variantenprüfung** notwendig

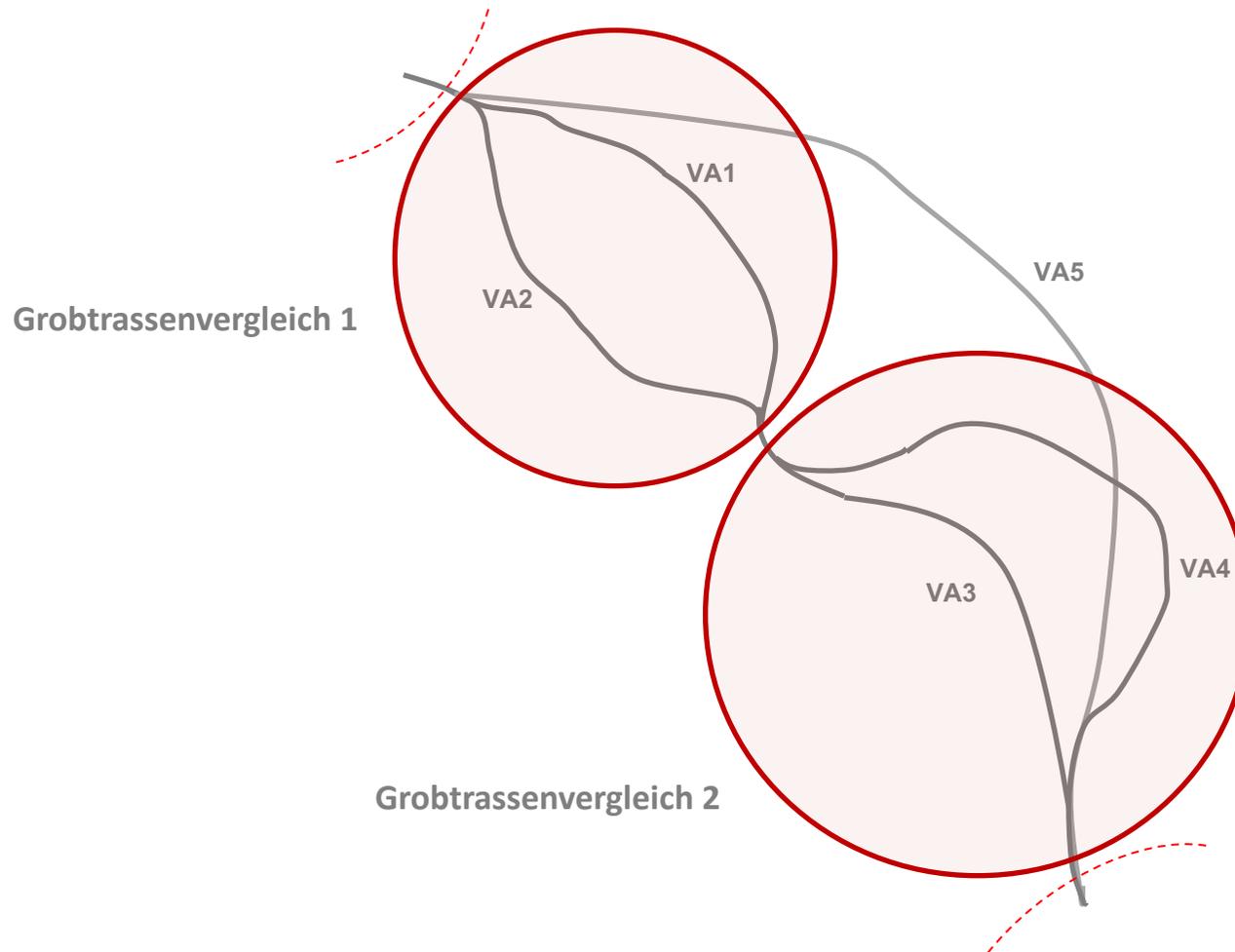
Reduzierung Grobtrassen – Grundsätzliches zum methodischen Vorgehen bei der vereinfachten Bewertung



- ❖ Hohe Anzahl von Kombinationsmöglichkeiten der Grobtrassen lassen zunächst keine Analyse und Bewertung von durchgängigen Varianten zu. Notwendig ist ein **schrittweises** Reduzieren auf der Ebene von **Variantenabschnitten**
- ❖ Bei der Analyse und Bewertung von Variantenabschnitten gilt das Prinzip „von **kleineren** (kurzen) Variantenabschnitten zu **größeren** (langen) Variantenabschnitten“

Reduzierung Grobtrassen – Vergleich von Variantenabschnitten

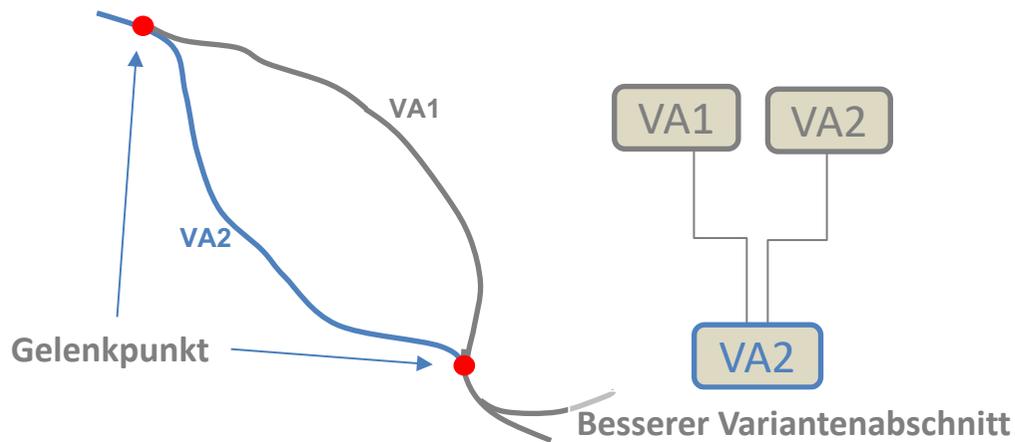
- ❖ Der Vergleich erfolgt immer paarweise (modellhafte Darstellung)



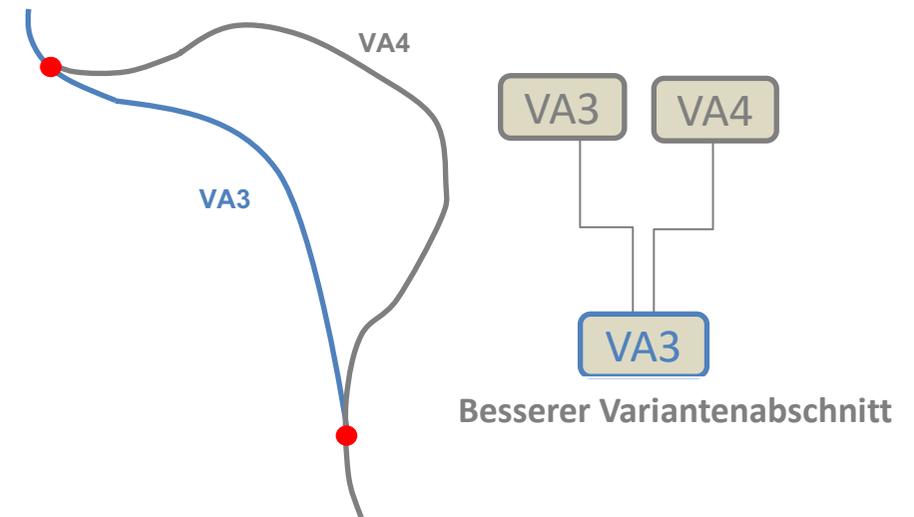
Reduzierung Grobtrassen – Vergleich von Variantenabschnitten

❖ Erster Schritt: Vergleich kurzer Variantenabschnitte

Grobtrassenvergleich 1

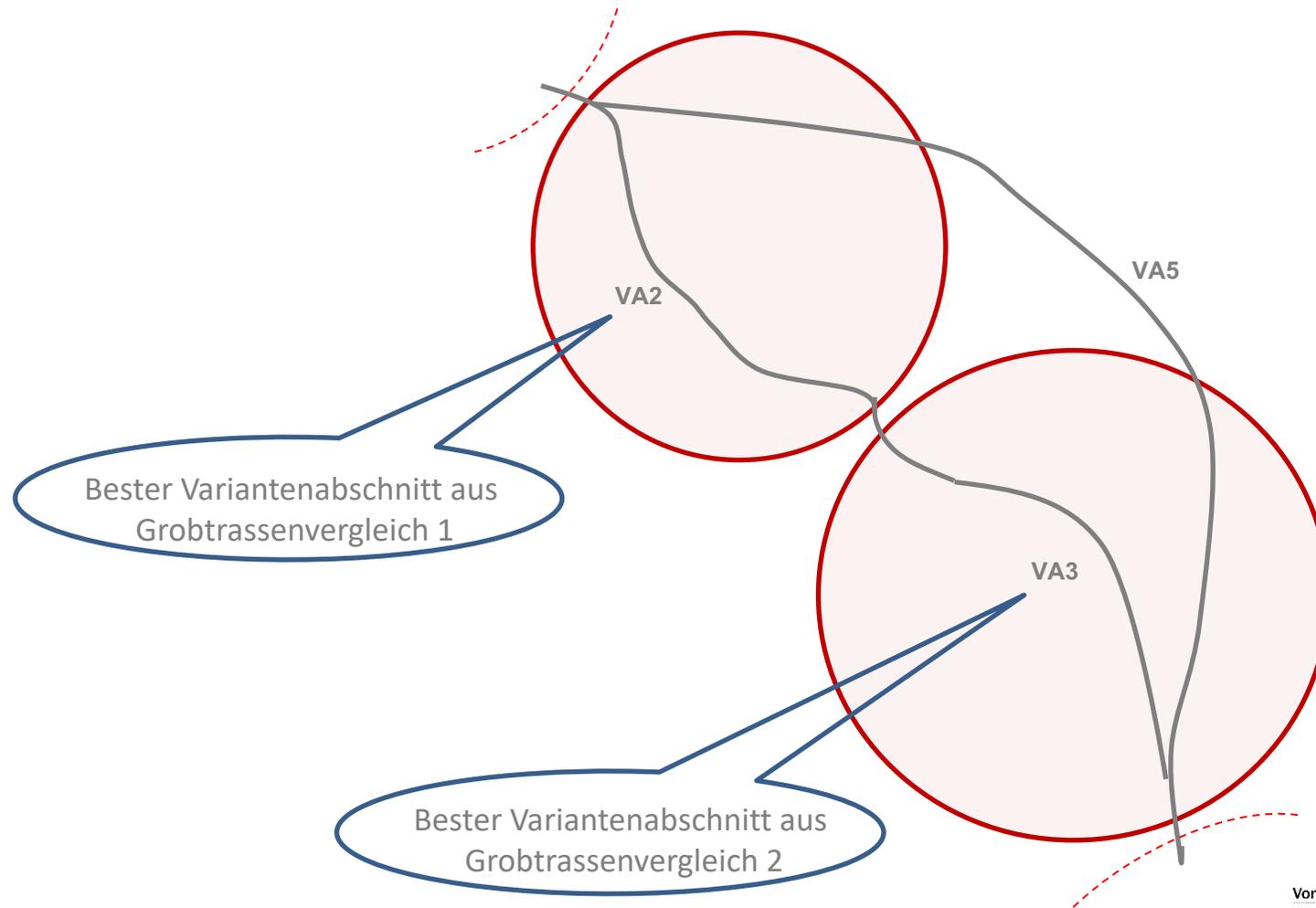


Grobtrassenvergleich 2



Reduzierung Grobtrassen – Vergleich von Variantenabschnitten

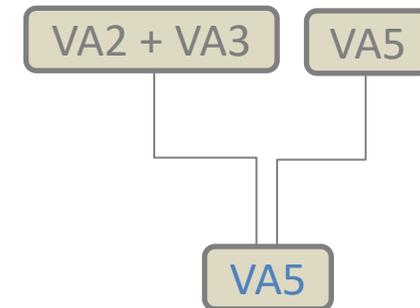
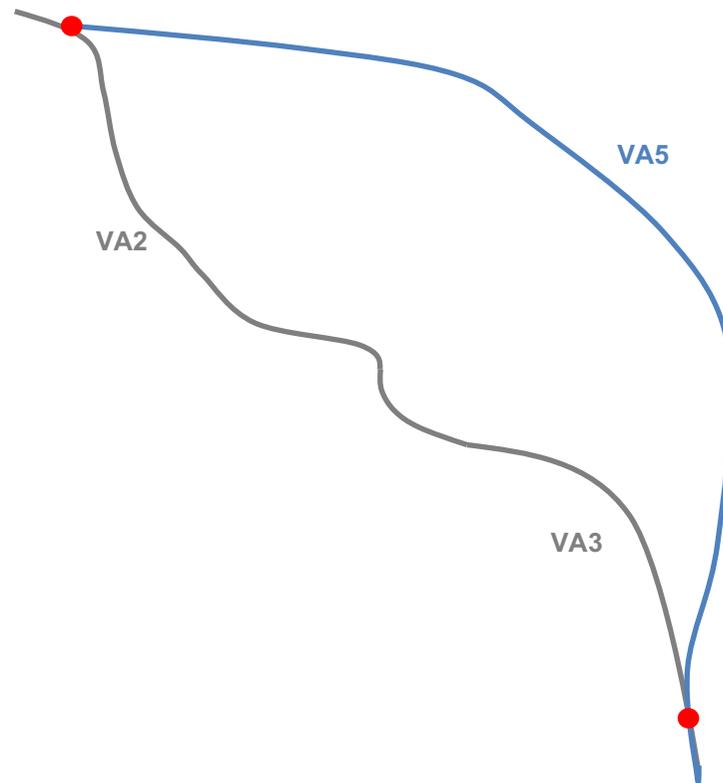
- ❖ Beispiel zusammengesetzte Variantenabschnitte: VA2 + VA3



Reduzierung Grobtrassen – Vergleich von zusammengesetzten Variantenabschnitten

❖ Zweiter Schritt: Vergleich längerer Variantenabschnitte

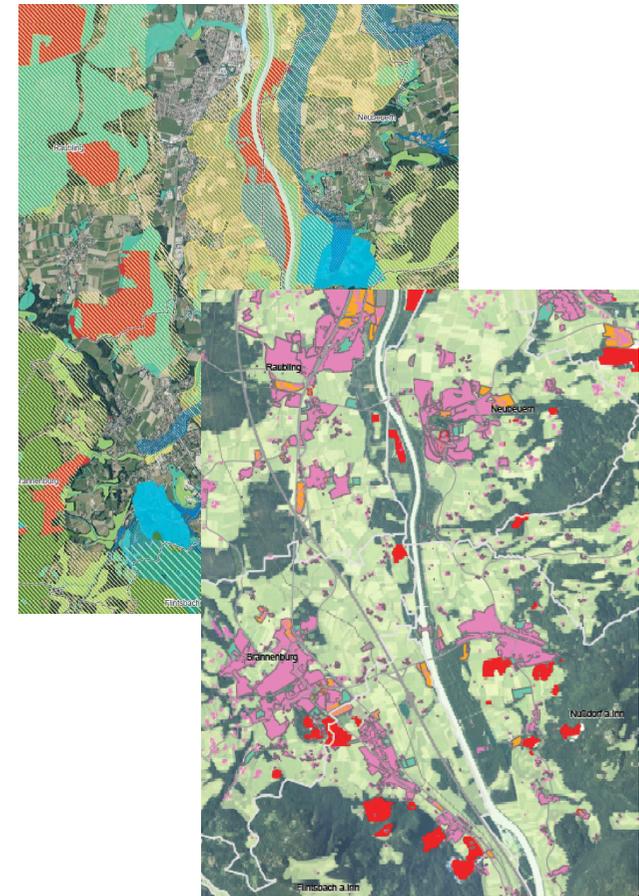
Grobtrassenvergleich 3



Besserer Variantenabschnitt

Reduzierung Grobtrassen – Bewertungskonzept

- ❖ Auf der Grundlage der Ergebnisse der **Sachanalyse** (quantitativ und/oder qualitativ) wird eine **vergleichende Bewertung** durchgeführt
- ❖ Die Sachanalyse und die darauf aufbauende vergleichende Bewertung erfolgt für alle Variantenabschnitte auf der **gleichen groben Planungstiefe**
- ❖ Für die Sachanalyse werden die in der **Grundlagenermittlung** erhobenen und in den Grundlagenkarten dargestellten **Sachdaten** herangezogen
- ❖ Die vereinfachte Variantenprüfung basiert auf einem argumentativen **Abwägen der Vor- und Nachteile** der betrachteten Grobtrassenabschnitte (Wirkungsanalyse)



Reduzierung Grobtrassen – Bewertungskonzept

- ❖ Die Bewertung der Grobtrassenabschnitte erfolgt auf der Basis der gemeinsam erarbeiteten **Kriterienkataloge**, soweit bei der derzeitigen Planungstiefe anwendbar
- ❖ Hohe genehmigungsrechtliche bzw. umsetzungsbezogene **Risiken** (z. B. erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebiete, großes hydrogeologisches Prognoserisiko) werden berücksichtigt
- ❖ „**Kosten**“ bleiben in dieser Planungstiefe unberücksichtigt
- ❖ Alle Ergebnisse der Sachanalyse und der daraus resultierenden Bewertung werden für jeden durchgeführten Vergleich von Grobtrassenabschnitten **nachvollziehbar dokumentiert** und **veröffentlicht**

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 15. Sitzung
- ❖ Verknüpfungsstellen – Notwendigkeit & Funktionalität
- ❖ Grobtrassenentwürfe
 - Fragen und Diskussion zu veröffentlichten Vorprüfungsergebnissen
 - Vorstellung des Vorgehens zur Reduktion
- ❖ **Abschluss und Ausblick 2019**

Ausblick und Abschluss

Nächste Termine

- ❖ 1. Juli 2019 : Informationsveranstaltung - Vorstellung Grobtrassen
- ❖ 10. Juli 2019 : 17. Gemeindeforum Süd 1
- ❖ 25. September: 18. Gemeindeforum Süd 1

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

Ausblick und Abschluss

Termine Infoveranstaltungen GPR (vsrtl.)

- ❖ 04.07. in Kufstein (Kufstein, Langkampfen)
- ❖ 12.07. in Niederndorf (Niederndorf, Oberaudorf, Erl)
- ❖ 15.07. in Brannenburg (Brannenburg, Bad Feilnbach)
- ❖ 22.07. in Nussdorf (Nussdorf, Samerberg)
- ❖ 23.07. in Flintsbach (Flintsbach)
- ❖ 29.07. in Rohrdorf (Rohrdorf, Neubeuern)
- ❖ 31.07. in Kiefersfelden (Kiefersfelden, Ebbs)
- ❖ 01.08. in Raubling (Raubling)

-> jeweils von 16.00 – 20.00 Uhr

-> Einladungen werden zeitnah verschickt

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM