

Projekt Brenner-Nordzulauf im Erweiterten Planungsraum

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

Protokoll

Thema:	16. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Nord
Datum/Uhrzeit:	01.10.2020, 14:00 bis 16:30 Uhr
Ort:	Parkhotel Crombach, Rosenheim
Teilnehmende (ohne Titel)	Stefan Adam, Erster Bürgermeister, Schechen Christoph Baumann, Landwirtschaft, Schechen Hans Baumgartner, Bürgerinitiative, Tuntenhausen Helmut Cybulska, Beobachter, aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd im Gemeindeforum Rosenheim Nord Stephan Dialler, Wirtschaft, Schechen Dominik Ellmayr, Landwirtschaft, Großkarolinenfeld Bernd Fessler, Erster Bürgermeister, Großkarolinenfeld Armin Gleis, Bürger, Schechen Erwin Kühnel, Wirtschaft, Bad Aibling Dr. Wilhelm Messing, RORegio, Bad Aibling Hans Thiel, Wirtschaft, Tuntenhausen Johannes Thusbaß, Erster Bürgermeister, Prutting Georg Weigl, Erster Bürgermeister, Tuntenhausen Ingrid Wittner, Bürgerin, Großkarolinenfeld Sven Madlung, DB Netz AG Bernd Reiter, DB Netz AG Christian Tradler, DB Netz AG Martin Eckert, IPBN

Ralf Eggert, ifok
Rebecca Ruhfaß, ifok

Agenda

1. Begrüßung
2. Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
3. Aktuelle Themen
 - 3.1. Informationen zum Raumordnungsverfahren
 - 3.2. Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
4. Blick in die Planungswerkstatt
5. Fragen und Diskussion
6. Abschluss und Termine

1. Begrüßung

- Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden. Er freue sich, dass ein Treffen vor Ort möglich sei. Er erinnert an die Corona-Hygieneregeln.
- Ralf Eggert stellt die Tagesordnung vor (s.o.).
- Der Projektleiter bei der DB Netz AG, Christian Tradler, begrüßt zur Sitzung und dankt für die Teilnahme.

2. Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd

- Ralf Eggert berichtet kurz von der Diskussion im Gemeindeforum Rosenheim Süd in der letzten Sitzung am 25.6.2020. Die letzte Sitzung habe nach dem GF Ro Nord ebenfalls am 25. Juni stattgefunden. Auch hier seien in erster Linie die Einblicke in die Planungswerkstatt vorgestellt worden. Es sei auch in diesem Forum diskutiert worden, dass die als „technisch lösbar“ eingestuften Realisierungs- und Genehmigungsrisiken nicht mit grünem Haken dargestellt werden sollen. Auf den Folien zum 25. Juni sei ein Hinweis dazu eingefügt worden. Ab jetzt werde ein Schraubenschlüssel-Symbol verwendet. Es habe außerdem die Frage zum Tunnelportal in Langkampfen gegeben, ob das Tunnelportal länger oder kürzer werde. Der Tunnel werde etwas kürzer. Das Tunnelportal habe sich ca. 700-800 Meter Richtung

Morsbach bzw. Richtung Staatsgrenze D/A verschoben. Das sei expliziter Wunsch der Gemeinde gewesen.

3. Aktuelle Themen

Offene Punkte aus der vergangenen Sitzung

Ralf Eggert greift offene Punkte aus vergangenen Sitzungen auf. Christian Tradler antwortet:

- Zum Wunsch, dass weitere Ergebnisse aus den Untersuchungen zur Innquerung bei Langenpfunzen vorgestellt werden: Die Untersuchungen bei Langenpfunzen laufen weiter. Beim letzten Mal wurde vorgestellt, dass die Innunterquerung in Kombination mit der Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld sehr hohe Realisierungs- und Genehmigungsrisiken aufweist und daher nicht weiterverfolgt wird. Zu allen anderen Kombinationen gebe es noch kein Ergebnis.
- Für den missverständlichen grünen Haken bei der Darstellung der Realisierungs- und Genehmigungsrisiken gebe es eine Lösung: Dieser werde durch einen grünen Schraubenschlüssel ersetzt, um die technische Machbarkeit zu verdeutlichen.
- Es habe aus dem Kreis der Mitglieder den Wunsch gegeben, als Wiederholung eine Darstellung über den Ablauf der Bewertung und der Auswahl vorzulegen. Dem werde auf der nächsten Sitzung entsprochen. Dann solle auch Horst Wessiak als Experte dabei sein.
- Auf Nachfrage ergänzt Christian Tradler, dass ggf. in der nächsten Runde auch die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens vorgestellt werden können. Beim nächsten Mal verbleibe genügend Zeit, um die Methode mit Horst Wessiak vorzustellen. Heute sei die Tagesordnung durch einen umfangreichen Blick in die Planungswerkstatt gut gefüllt.

Informationen zum Raumordnungsverfahren

Christian Tradler stellt Informationen zum Raumordnungsverfahren vor und geht auf die Prüfung eines Vorschlags der Interessengemeinschaft „Inntal 2040“ ein (Folien 5 bis 8). Der eingebrachte Vorschlag ist aus Sicht der DB im Raumordnungsverfahren keine alternative Trassenvariante (vgl. Folie 8).

Fragen/ Diskussion

- Auf die Frage, ob es in anderen Ländern oder in Deutschland Verknüpfungsstellen im Tunnel gibt, antwortet Christian Tradler, dass das bei Neuplanungen nach deutschem Regelwerk nicht möglich sei. Er verweist auf die Richtlinien des Eisenbahnbundesamtes (EBA) und der DB (Folien 7 und 8).
- Ein Mitglied hat gehört, dass es im Gotthardtunnel Weichen gebe. Christian Tradler verweist auf seine vorherige Antwort und die Folien 7 und 8. Zu Planungen anderer Bahnen in anderen Ländern nehme die DB keine Stellung.
- Auf weitere Nachfragen hin fügt Christian Tradler hinzu, dass Grund für die Vorgaben Themen der Aerodynamik und des Brand- und Katastrophenschutzes sei. Auch eine Reduktion der Geschwindigkeit löse dies nicht (Verrauchung).

Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering

Ralf Eggert berichtet zum Dialog im Bereich Trudering bis Großkarolinenfeld: Am 20 und 21 Juli haben die konstituierenden Sitzungen der Dialogforen für die Abschnitt Grafing-Großkarolinenfeld (Neubaustrecke) und Trudering-Grafing (Ausbaustrecke) stattgefunden. Es sei darum gegangen, wie das Forum zusammenarbeiten werde. Zudem habe es einige konkrete Fragen, z.B. zum Nahverkehr und zum Thema Lärm gegeben.

Fragen/ Diskussion

- Ein Mitglied merkt an, es habe verwundert, dass der Kriterienkatalog aus dem Erweiterten Planungsraum (EPR) nicht einfach übernommen wurde. Das habe Misstrauen geweckt. Es sei nicht nachvollziehbar, warum man etwas neues erfunden und nicht den alten Kriterienkatalog übernommen habe. Christian Tradler antwortet, der Experte habe einen zum EPR ähnlichen Kriterienkatalog vorgestellt, dieser sei in einer Planungswerkstatt weiterentwickelt worden. Die Vorschläge der Mitglieder seien diskutiert und aufgenommen worden.
- Ein weiteres Mitglied teilt diese Einschätzung und moniert die Art, wie der Experte mit den Mitgliedern umgegangen sei. Dies sei keine gute Art der Zusammenarbeit und es sei auch gegenüber außenstehenden Bürgern nicht vertretbar, warum ein anderer Kriterienkatalog erarbeitet worden sei. Christian Tradler antwortet, dass der Kriterienkatalog, der als Grundlage der Werkstatt vorgestellt wurde, nicht dazu gedacht war, so übernommen zu werden. Man habe andererseits auch nicht erwartet, dass der Kriterienkatalog so übernommen wird, wie er im EPR entwickelt wurde. Man habe den Mitgliedern aus

dem Planungsraum Grafing-Großkarolinenfeld die Möglichkeit geben wollen, Ergänzungen zu machen. Diese seien aufgenommen worden.

- Ein Mitglied ergänzt, es sei schwierig gewesen, den Experten davon zu überzeugen, dass die Vorschläge aufgenommen werden. Die Mitglieder aus den Gemeinden, die zu beiden Planungsräumen gehören, hätten dafür kämpfen müssen, ihre Vorschläge einbringen zu können.
- Ein Mitglied merkt an, der Kriterienkatalog habe keine juristischen Auswirkungen. Christian Tradler antwortet, der Kriterienkatalog werde in der Trassenauswahl verwendet. Eine Rechtswirkung habe er nicht, die Gerichte prüfen jedoch ggf., ob eine rechtmäßige Abwägung bei der Trassenfindung stattgefunden hat.
- Ralf Eggert ergänzt, dass der in der Werkstatt erarbeitete Kriterienkatalog in der nächsten Runde des Dialogforums zum Bereich Großkarolinenfeld-Grafing vorgestellt wird. Es sei wichtig gewesen, dass auch die Forenmitglieder in diesem Planungsraum die Möglichkeit hatten, sich mit dem Kriterienkatalog auseinanderzusetzen und diesen zu diskutieren.
- Es wird nochmals festgehalten, dass die Methodik der Trassenbewertung in der kommenden Sitzung im Dezember erneut vorgestellt werden soll.

4. Blick in die Planungswerkstatt

Martin Eckert, IPBN, stellt Einblicke in die aktuellen Planungen vor (Folien 11-41).

Erläuterungen ergänzend zu den auf den Folien dargestellten Information und Fragen:

- Hinweis zu den Folien mit Längsschnitten (z.B. Folie 17): Die Höhen seien verzerrt (zehnfach überhöht) dargestellt. Das Gelände erscheine daher steiler, als es sei.
- Zur **Variante Gelb, Bereich Tunnel Jochstein**: Höhenverlauf:
 - Auf eine Frage nach der Neigung: Man plane auf freier Strecke mit maximal 8 Promille. Auf kurzen Strecken könne man ggf. steiler anrampen.
 - Zu Folie 20: Grundsätzlich sei es besser, ein Mindestlängsgefälle im Tunnel zu haben. So könne anfallendes Wasser ablaufen. Zudem sei sichergestellt, dass Züge selbst bei Stromausfall durch die Neigung aus dem Tunnel rollen können. Tiefpunkte im Tunnel seien ungünstig, da sich Wasser im

Tunnel sammelt. Hochpunkte im Tunnel seien in Bezug auf die Entrauchung (im Brandfall) ungünstig. Diese Überlegungen würden bei der Planung der Tunnel mitberücksichtigt. Der gezeigte Tunnel habe ein Längsgefälle in Richtung Norden. Kurz nach dem südlichen Tunnelportal gebe es einen Hochpunkt.

- Variante **Violett**, Innquerung bei Fischbach/Nußdorf:
 - Hintergrund dieser Variante sei eine Anregung aus dem Gemeindeforum Nord 1 (GPR), diesen Variantenabschnitt weiter nach Norden zu verlegen und den Inn weiter nördlich bergmännisch gebaut unterqueren zu können (rote Linie auf Folie 23). Die Lösung werde weiter untersucht.
- Variante **Blau**, Bereich Neubeuern – Tunnel Ringelfeld: Höhenverlauf:
 - Der Seeton in diesem Bereich sei nicht nur bei Brücken, sondern auch bei Dämmen und Einschnitten zu berücksichtigen. Die Damm- und Einschnittshöhen würden in Seetonbereichen daher möglichst reduziert (möglichst geländenahe Streckenführung).
 - Auf Nachfrage zu Folie 28: Es werde aktuell noch untersucht, wo Damm- und wo Brückenlage sinnvoll seien. Für den Bereich, der auf Folie 28 dargestellt ist, sei aufgrund der Höhe aus aktueller Sicht eine Brücke wahrscheinlicher.
- Varianten **Blau/Violett**, Bereich Großkarolinenfeld: NBS mit VKN Großkarolinenfeld:
 - In einem der Gemeindeforen sei gefragt worden, ob die auf Kurve westlich von Großkarolinenfeld mit 230km/h befahrbar sei, da dies in den Raumordnungsunterlagen nicht so aussehe. Die dargestellte Kurve der Neubaustrecke (auf Folie 32 violett dargestellt) sei mit 230 km/h befahrbar. Ggf. sei ein Missverständnis entstanden, da die Kurve der Bestandsstrecke westlich von Großkarolinenfeld (auf Folie 32 gelb) in den Unterlagen mitdargestellt sei. Diese sei nicht mit 230 km/h befahrbar.
 - Zu Folie 35 auf Nachfrage: Mit dem Störfall-Bereich sei gemeint, dass es seitens des Gasspeichers einen Störfall gebe. Ausschlaggebend sei der Bereich, in dem die Sondenplätze sind, nicht nur der Gasspeicher selbst. Es werde aktuell geprüft, wie das Genehmigungsrisiko gelöst werden könne. Bei einer Abrückung der Neubaustrecke sei ebenfalls aufgrund von dann zusätzlichen Betroffenheiten von Siedlungsgebieten mit Genehmigungsrisiken zu rechnen.

- Auf eine Frage nach dem Höhenverlauf über der bestehenden Bahnstrecke, antwortet Martin Eckert, dass diese überquert wird (Folie 33). Ein Mitglied merkt an, dass ein derart hohes Bauwerk ein erheblicher Eingriff ins Landschaftsbild wäre.
- Mehrere Mitglieder äußern, dass durch eine Verknüpfungsstelle in Großkarolinenfeld (Folien 36 und 37) erhebliche Eingriffe in die Wohnbebauung entstehen. Martin Eckert merkt an, dass dies aktuell als technisch lösbar, aber mit entsprechendem Genehmigungsrisiko eingeschätzt wird. Ralf Eggert fügt hinzu, dass die Auswirkungen auf die Wohnbebauung bei der späteren Bewertung der Trasse berücksichtigt werden.

5. Fragen und Diskussion

- Ein Mitglied fragt, wer für die Planung und den Bau einer neuen Straße zuständig ist, wenn eine Straße wegfällt (wie z.B. im auf Folie 39 dargestellten Fall). Christian Tradler antwortet, dass die DB Netz AG dies bereits in der Planfeststellungsunterlage mitplanen muss.
- Ein Mitglied fragt, ob sich am Planungsauftrag etwas geändert hat. Das Mitglied fragt sich in diesem Zusammenhang, warum die Planung nord-westlich der Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld aufhört. Es sei nicht nachvollziehbar, dass ersichtlich von der Planung betroffene Bereiche nord-westlich der Verknüpfungsstelle nicht in das Raumordnungsverfahren eingingen. Es seien sogar Bereiche innerhalb Großkarolinenfelds im Raumordnungsverfahren nicht mit dargestellt worden. Die Darstellung der Raumwiderstände ende in der Dorfmitte, obwohl ersichtlich der angrenzende Bereich betroffen sei. Das sei nicht nachvollziehbar. Das Mitglied verweist auf eine Stellungnahme der Gemeinde Großkarolinenfeld, die online abrufbar ist.
- Christian Tradler: Der Planungsauftrag beziehe sich auf den ganzen Abschnitt Trudering bis Grenze D/A. Das Gebiet wurde in Planungsabschnitte aufgeteilt. Die Fortführung von der Verknüpfungsstelle in Richtung Grafing sei Gegenstand eines eigenen Raumordnungsverfahrens. Im Trassenauswahlverfahren werde eine gedachte Fortsetzung mitgenommen, sodass die Raumwiderstände bei der Bewertung der Trassen berücksichtigt werden. Im Raumordnungsverfahren finde jedoch keine solche Bewertung statt. Die parlamentarische Befassung im Bundestag finde erst dann statt, wenn für alle Abschnitte von Trudering bis zur Landesgrenze die Vorplanung erstellt sei. Erst dann beginnen die weiteren Planungsschritte und erst danach findet das Planfeststellungsverfahren statt.

- **Ergebnis:** Der Punkt wird mitgenommen und soll in der nächsten Sitzung im Zuge der Erläuterung der Methodik wiederaufgegriffen werden.

6. Abschluss und Termine

- Ralf Eggert zeigt die Termine der kommenden Gemeindeforen und des Regionalforums (Folien 44 und 45). Die Sitzungen werden von November auf Dezember verschoben. Wahrscheinlich ist dann das Raumordnungsverfahren abgeschlossen und das Ergebnis kann vorgestellt werden.

Erstellt durch: Moderation (IFOK GmbH)

Anlagen

- Präsentation zur 16. Sitzung des Gemeindeforums Rosenheim Nord am 01. Oktober 2020

GEMEINDEFORUM ROSENHEIM NORD

16. SITZUNG

01.10.2020, ROSENHEIM

BRENNER-NORDZULAUF

ERWEITERTER PLANUNGSRAUM



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

- **Begrüßung**
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
- Aktuelle Themen
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
 - Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
- Blick in die Planungswerkstatt
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

- Begrüßung
- **Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd**
- Aktuelle Themen
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
 - Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
- Blick in die Planungswerkstatt
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Gemeindeforum

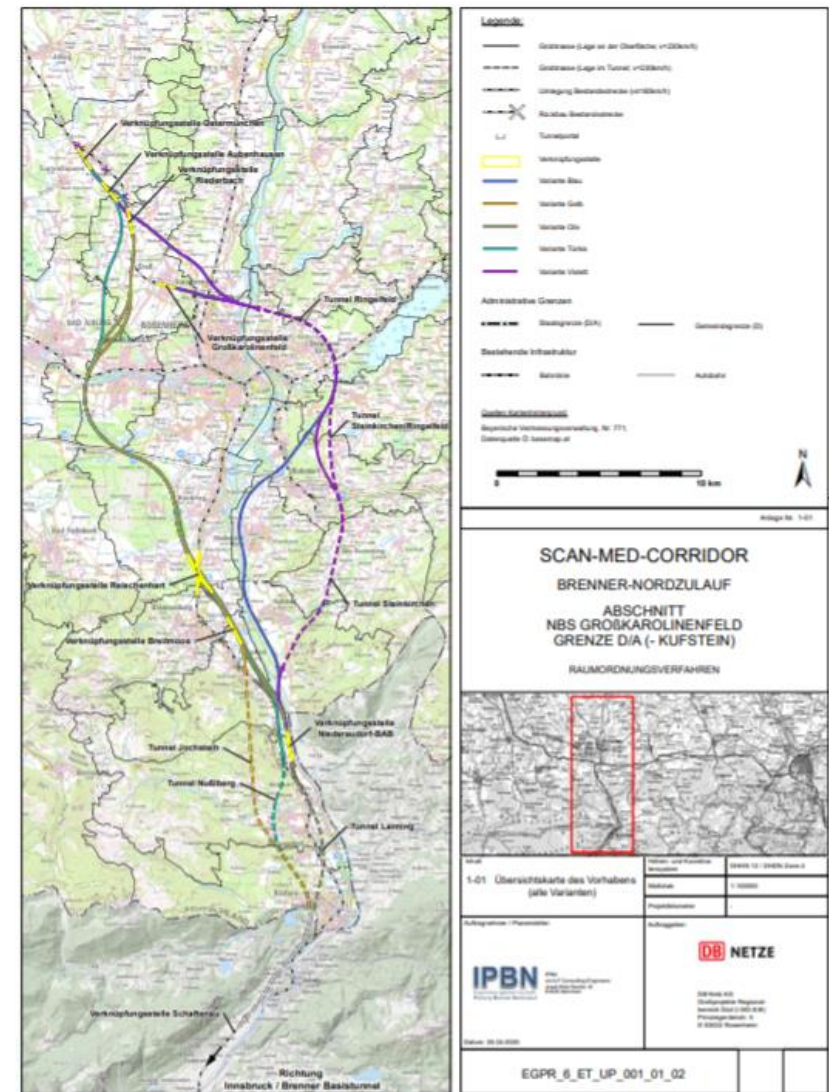
Tagesordnung 16. Sitzung

- Begrüßung
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
- **Aktuelle Themen**
 - **Informationen zum Raumordnungsverfahren**
 - Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
- Blick in die Planungswerkstatt
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Informationen zum Raumordnungsverfahren

Allgemeines

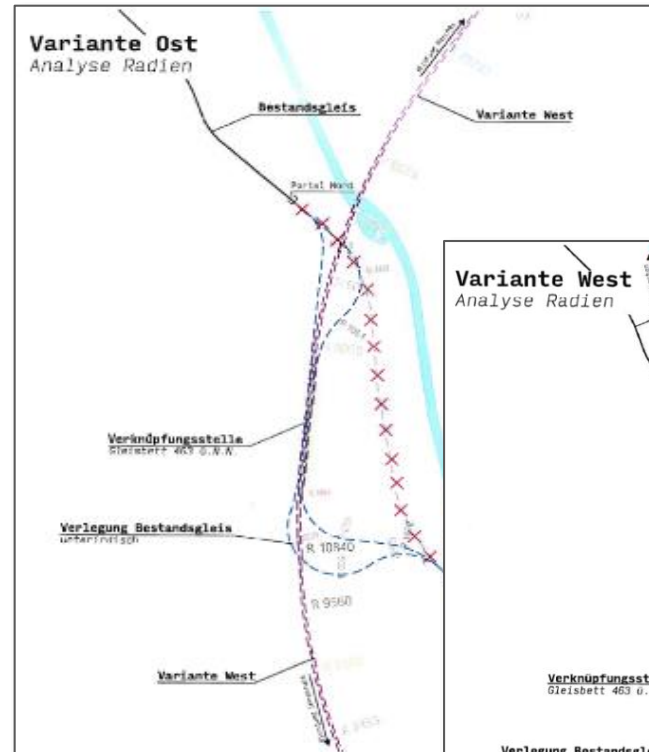
- Einleitung des Raumordnungsverfahrens am 29.05.2020 durch die Regierung von Oberbayern.
- Bis 24.07.2020 konnten Stellungnahmen im Raumordnungsverfahren abgegeben werden.
- Abschluss des Raumordnungsverfahrens wird für Ende 2020 erwartet.
- Derzeit wertet die Regierung von Oberbayern die Stellungnahmen aus und holt zu ausgewählten Sachverhalten weitere Informationen von der DB ein.



Informationen zum Raumordnungsverfahren

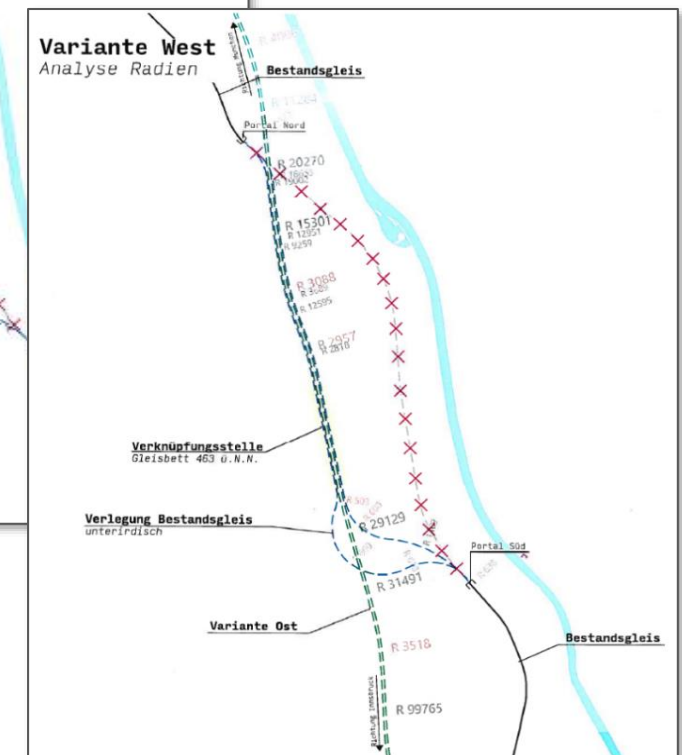
Prüfung Vorschlag Interessengemeinschaft „Inntal 2040“ (1/3)

- Interessengemeinschaft „Inntal 2040“ hat mit ihrer Stellungnahme einen eigenen Trassenvorschlag eingebracht.
- Idee: Die Verknüpfungsstelle „Niederaudorf-BAB“ soll in den Berg (Bereich Wildbarren) verlegt werden.
- Ähnliche Trassenvorschläge wurden in der Vergangenheit bereits geprüft und bewertet.
- Auf Basis des Vorschlags im Raumordnungsverfahren erfolgte eine erneute Prüfung durch das Projektteam.



Varianten „Ost“ und „West“
der Interessengemeinschaft

Quelle: Interessengemeinschaft
„Inntal 2040“



Informationen zum Raumordnungsverfahren

Prüfung Vorschlag Interessengemeinschaft „Inntal 2040“ (2/3)

Rechtliche Vorgaben für die Planung, die Genehmigung und den Bau von Eisenbahntunneln in Deutschland:

- **Europäische Verordnungen**
gelten unmittelbar, eine nationale Konkretisierung der Vorgaben ist möglich.
- **Richtlinien des Eisenbahn-Bundesamts**
gelten als ermessensbindend bei der Entscheidung der planfeststellenden Behörde.
- **Betreiberspezifische Richtlinien**
konkretisieren die europäischen und nationalen Vorschriften.
- **Vorschriften der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung**



Ausnahmen von Verordnungen und Richtlinien

- Abweichungen kann nur die planfeststellende Behörde genehmigen.
- Regelwerksabweichungen sind nur dann zulässig, wenn u.a. die **gleiche Sicherheit nachgewiesen** werden kann.

Informationen zum Raumordnungsverfahren

Prüfung Vorschlag Interessengemeinschaft „Inntal 2040“ (3/3)



„Auf zweigleisigen Strecken sind bei langen und sehr langen Tunneln die Fahrtunnel als parallele, eingleisige Tunnel anzulegen, wenn das Betriebsprogramm einen uneingeschränkten Mischbetrieb von Reise- und Güterzügen vorsieht. In diesem Fall erfolgt die Flucht der Personen und der Einsatz der Rettungsdienste über Verbindungsstollen und die benachbarte Tunnelröhre.“ (EBA-Ril Tunnel)

„Bei zweigleisigen Tunneln dürfen fahrplanmäßige Begegnungen zwischen Reise- und Güterzügen nicht vorgesehen werden.“ (EBA-Ril Tunnel)

- Tunnelröhren müssen baulich getrennt sein, um den Übertritt von Brandrauch und toxischen Gasen zu verhindern.
- Die DB hat zwei mögliche Lösungsansätze entwickelt (Vier-Röhren-System bzw. Kaverne).
- Trotz innovativer Ideen ermöglicht keiner der Lösungsansätze die Einhaltung aller sicherheitstechnischer Vorgaben.
- **Der Nachweis gleicher Sicherheit ist nicht zu erbringen.**

Die von der IG „Inntal 2040“ eingebrachten Ideen sind aus Sicht der DB im ROV keine alternative Trassenvariante.

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

- Begrüßung
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
- **Aktuelle Themen**
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
 - **Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering**
- Blick in die Planungswerkstatt
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

- Begrüßung
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
- Aktuelle Themen
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
 - Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
- **Blick in die Planungswerkstatt**
- Fragen und Diskussion
- Abschluss und Termine

Blick in die Planungswerkstatt

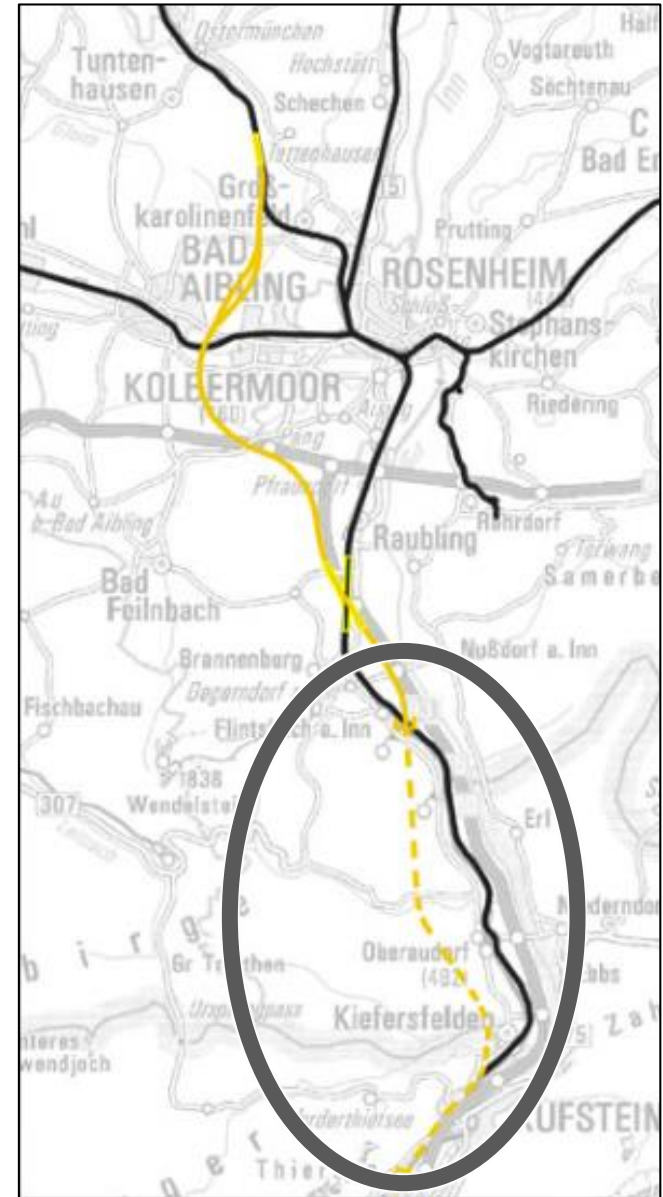
- Variante **Gelb**, Bereich Tunnel Jochstein: Höhenverlauf
- Variante **Violett**, Innquerung bei Fischbach/Nußdorf
- Variante **Blau**, Bereich Neubeuern – Tunnel Ringelfeld: Höhenverlauf
- Varianten **Blau/Violett**, Bereich Großkarolinenfeld: NBS mit VKN Großkarolinenfeld

Blick in die Planungswerkstatt

- Variante **Gelb**, Bereich Tunnel Jochstein: Höhenverlauf

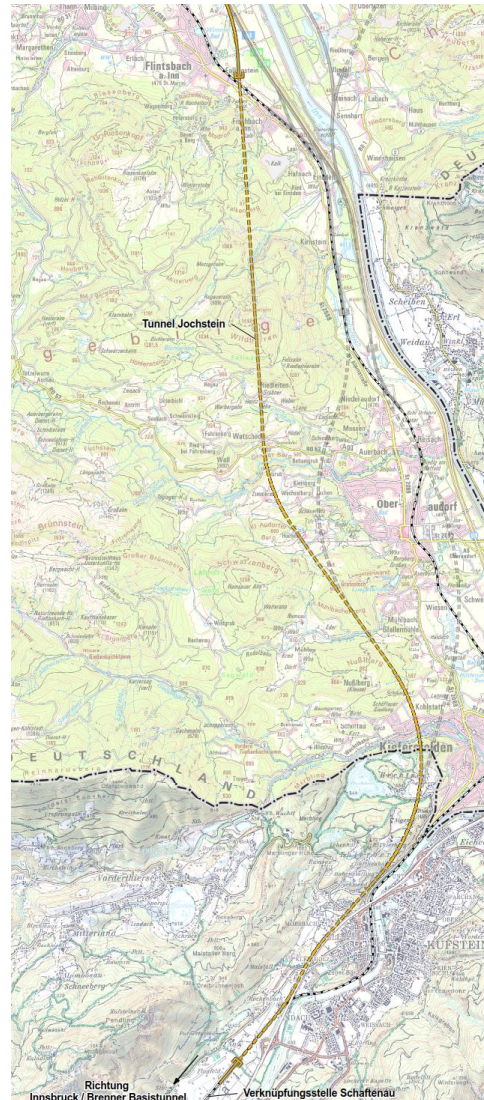
Blick in die Planungswerkstatt Variante **Gelb** - Tunnel Jochstein

Höhenverlauf der Variante Gelb im Bereich des
Tunnels Jochstein



Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

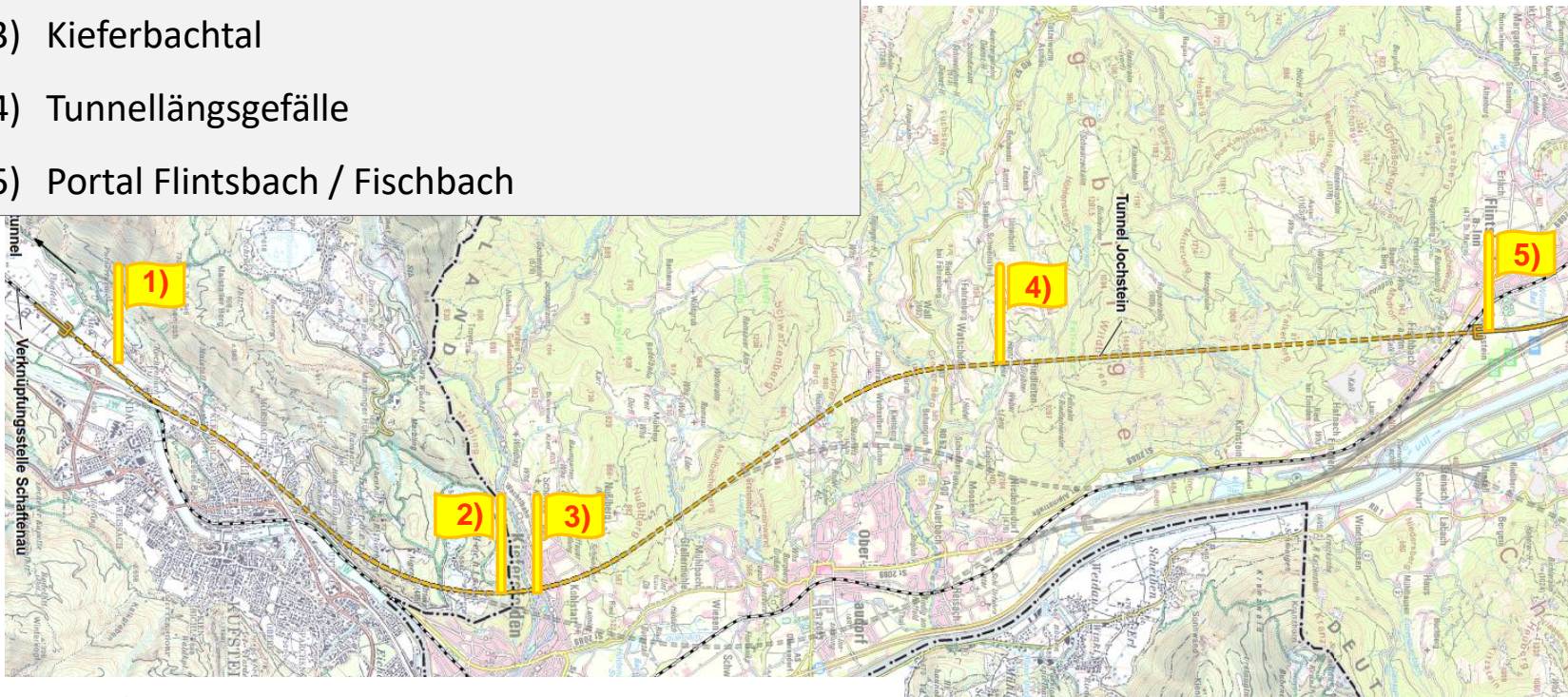
Zwangspunkte für die Höhenentwicklung



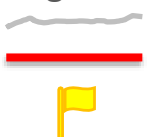
Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung

- 1) VKN Schaftenau / Überwerfung Bestandsstrecke
- 2) Bergwasserdrücke Bereich Hechtsee
- 3) Kieferbachtal
- 4) Tunnellängsgefälle
- 5) Portal Flintsbach / Fischbach



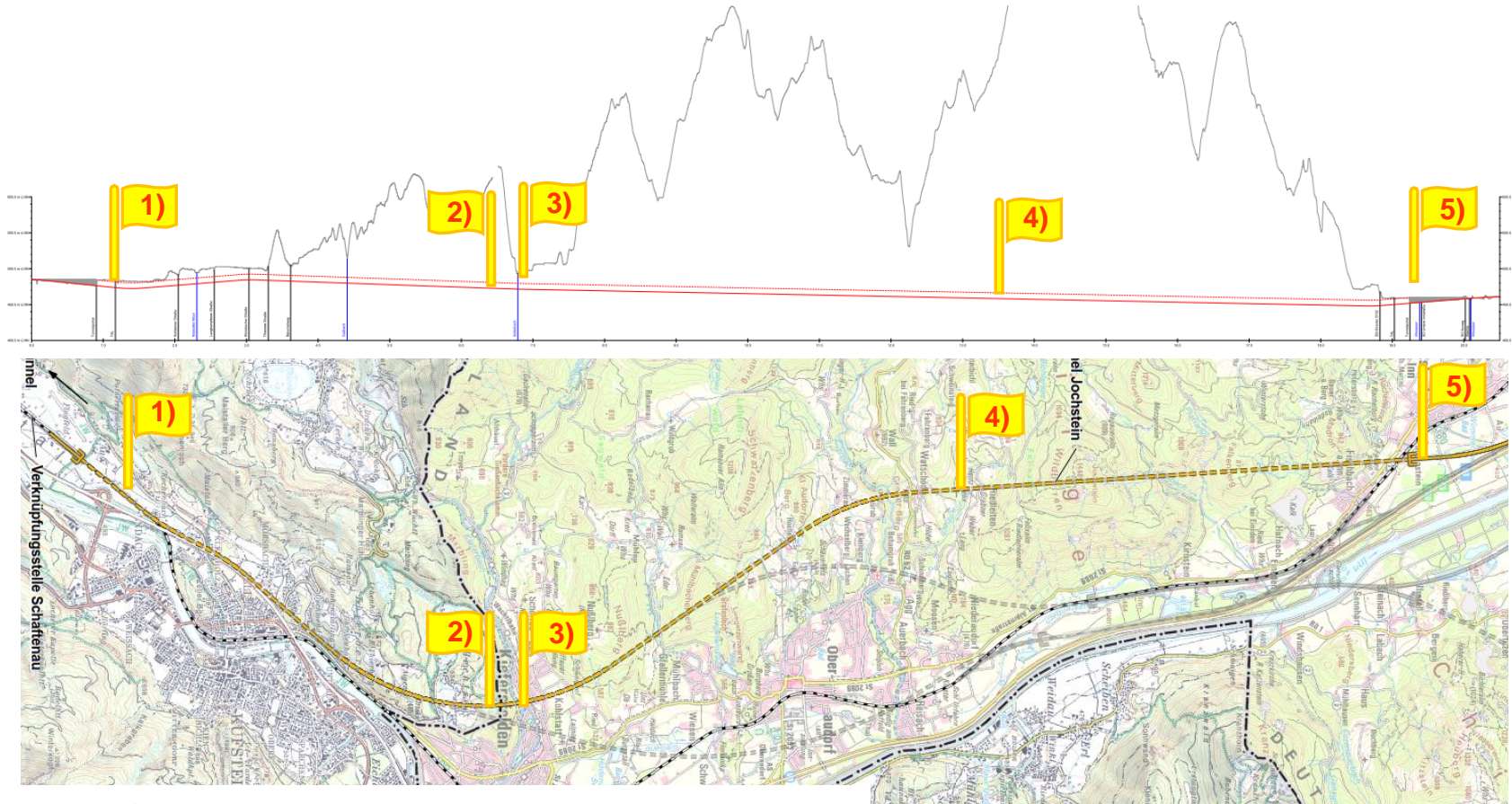
Legende:



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

Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung



Legende:

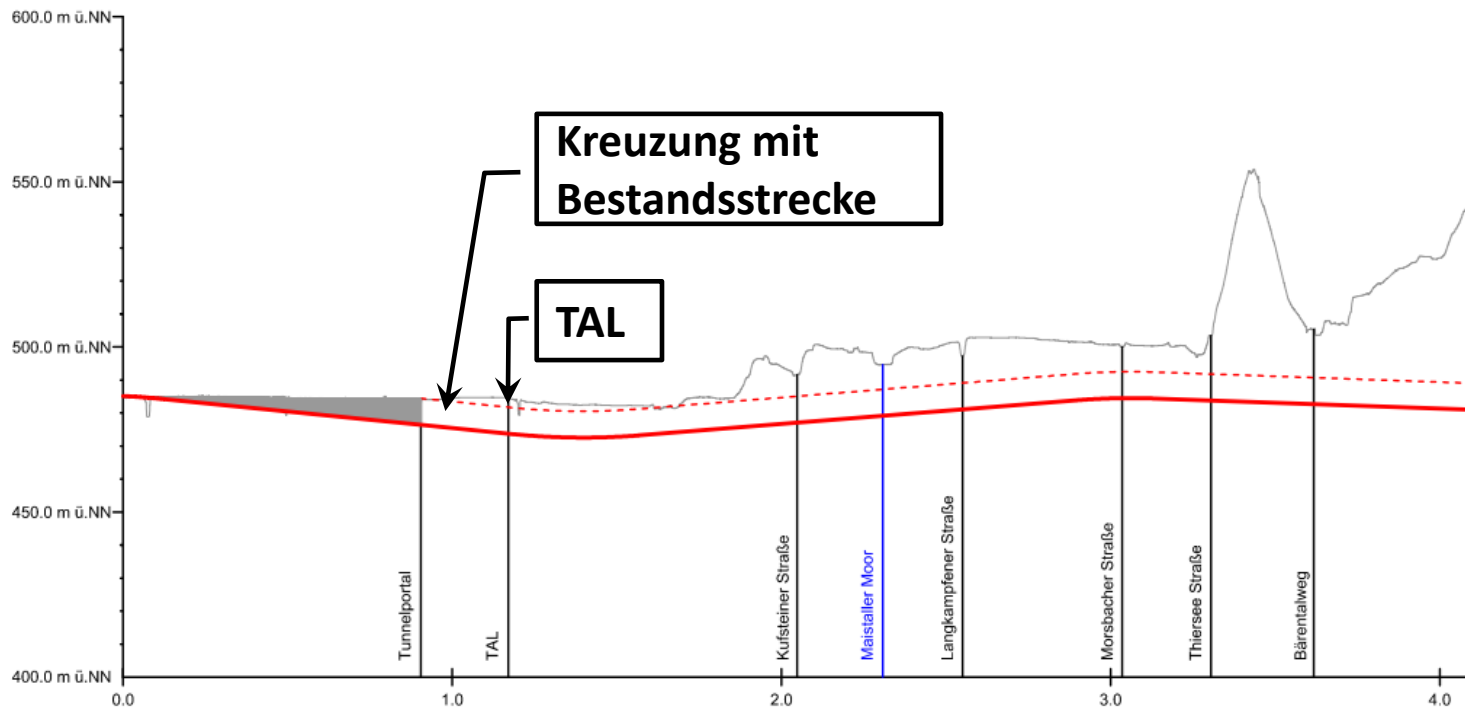


Geländeverlauf
Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke
zu beachtende Zwangspunkte (Auswahl)

Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

Höhenverlauf Bereich Schaftenau / Morsbach (Zwangspunkt 1)

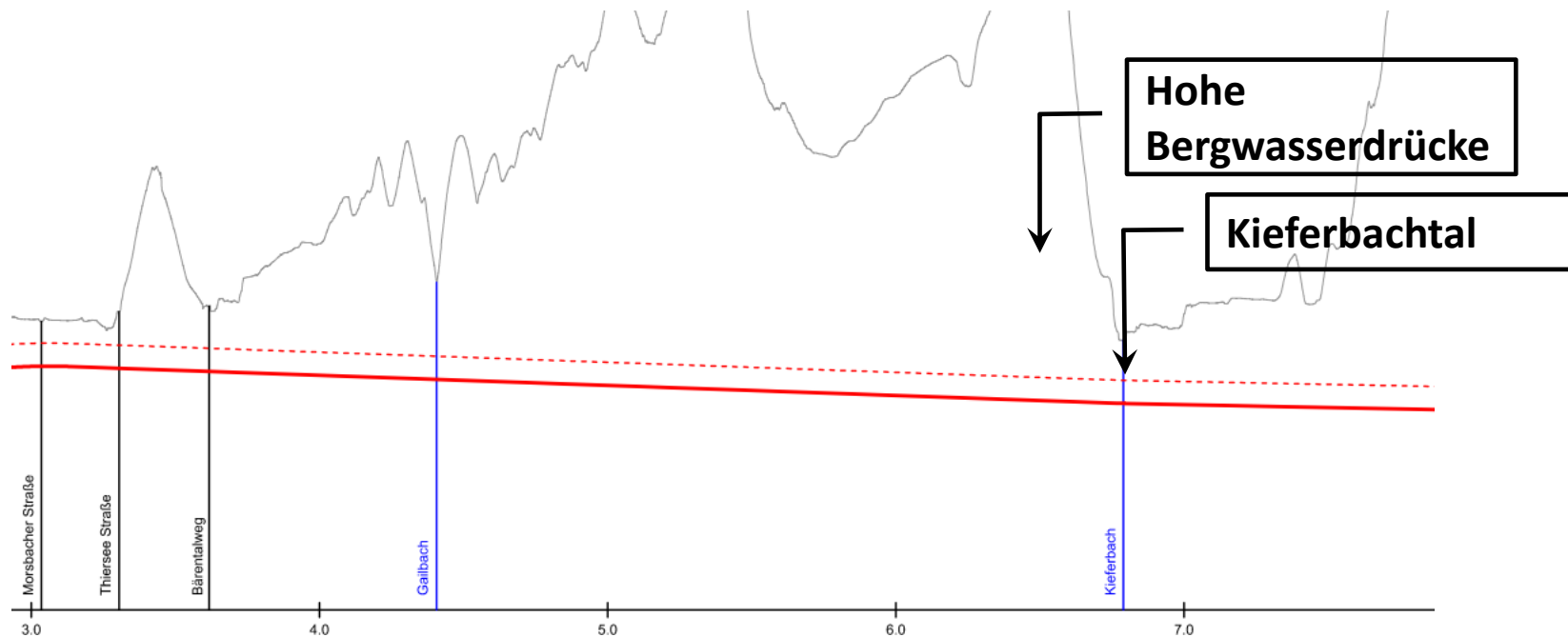
Zwangspunkte	Beschreibung
1) VKN Schaftenau / Überwerfung Bestandsstrecke	Unterquerung der Bestandsstrecke zur Ausfädelung aus der Verknüpfungsstelle Schaftenau → möglichst schnell abtauchen



Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

Höhenverlauf Bereich Morsbach – Kieferbachtal (Zwangspunkte 2, 3)

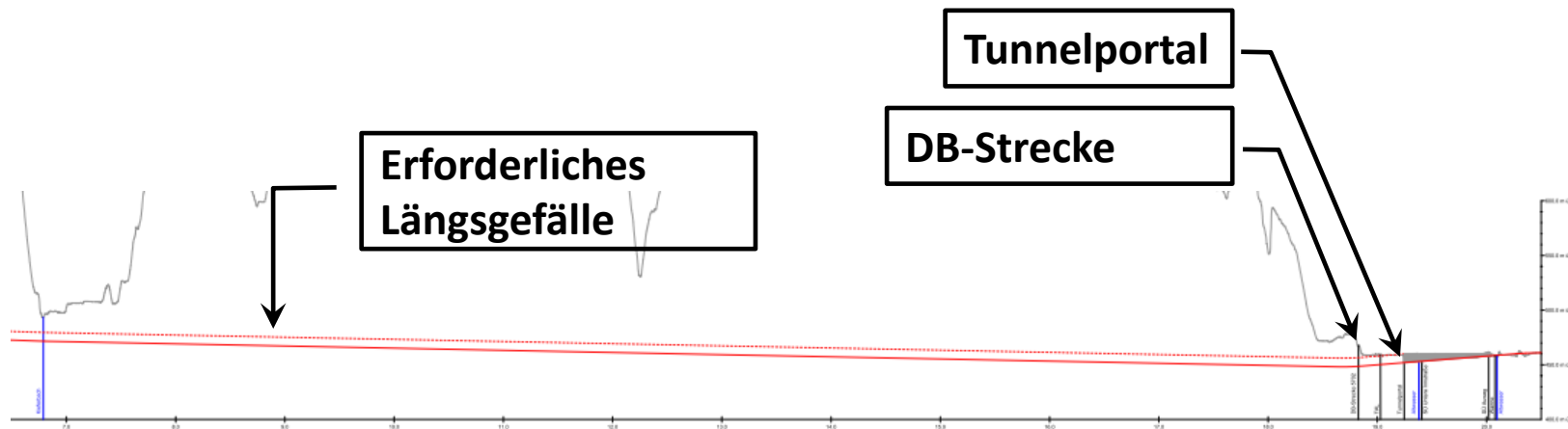
Zwangspunkte	Beschreibung
2) Bergwasserdrücke Bereich Hechtsee	Hohe Bergwasserdrücke im Bereich Hechtsee / südlich Kieferbachtal → möglichst hohe Gradiente
3) Kieferbachtal	Unterquerung Kieferbachtal → möglichst viel Überdeckung wegen Lockergestein



Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

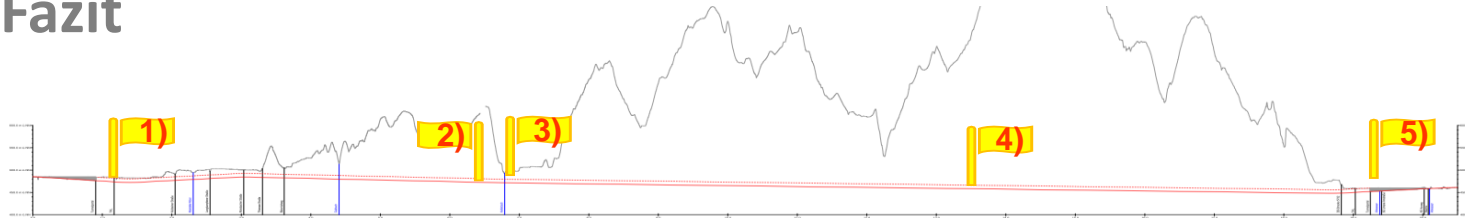
Höhenverlauf Bereich Kieferbachtal - Nordportal (Zwangspunkte 4, 5)

Zwangspunkte	Beschreibung
4) Tunnellängsgefälle	Längsgefälle erforderlich (Entwässerung, selbständiges Herausrollen des Zuges soll möglich sein), jedoch kaum Höhendifferenzen zwischen den Tunnelportalen
5) Portal Flintsbach / Fischbach	Auftauchen unter Berücksichtigung der max. Längsneigung



Werkstätten-Blick: Variante **Gelb** – Tunnel Jochstein

Fazit



Zwangspunkte	Lösungsansatz
1) VKN Schafteu / Überwerfung Bestandsstrecke	Unterquerung der Bestandsstrecke durch sofortiges Abtauchen möglich
2) Bergwasserdrücke Bereich Hechtsee	Möglichst hohe Gradiente durch Anordnung eines Hochpunkts bei Morsbach möglich
3) Kieferbachtal	Überdeckung ausreichend für Errichtung des Tunnels
4) Tunnellängsgefälle	Geringes Längsgefälle durch möglichst hohe Gradiente bei Kieferbachtal und Tiefpunkt nahe des Tunnelportals
5) Portal Flintsbach / Fischbach	Auftauchen unter Berücksichtigung der max. Längsneigung möglich

Unter den gegebenen Randbedingungen ist es aus derzeitiger Sicht möglich, eine genehmigungsfähige Gradientenlinie zu entwickeln, jedoch nicht ohne Hoch- und Tiefpunkte.

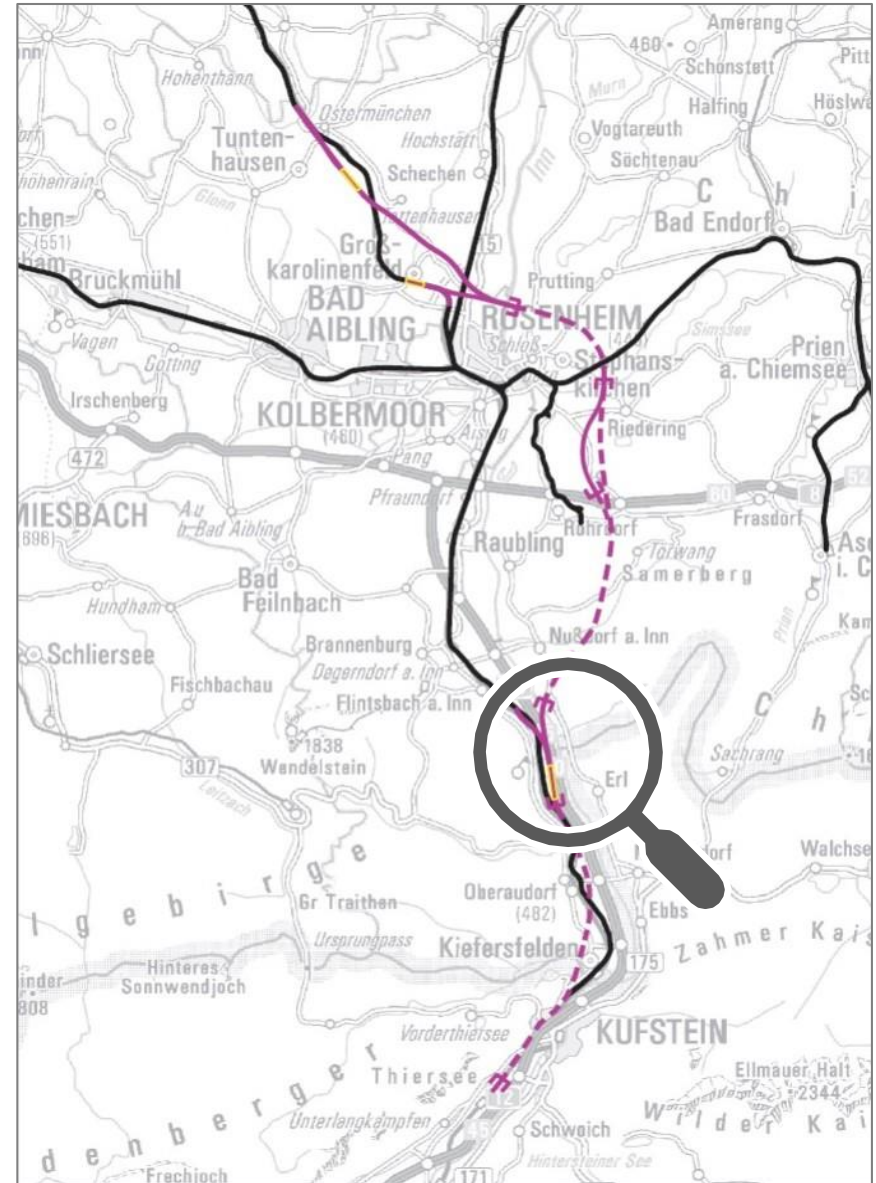
Blick in die Planungswerkstatt

- Variante **Violett**, Innquerung bei Fischbach/Nußdorf

Blick in die Planungswerkstatt Innquerung bei Fischbach/Nußdorf

Angepasster Trassenverlauf für die Innquerung bei Fischbach/Nußdorf (Anfrage aus dem Gemeindeforum Nord 1):




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



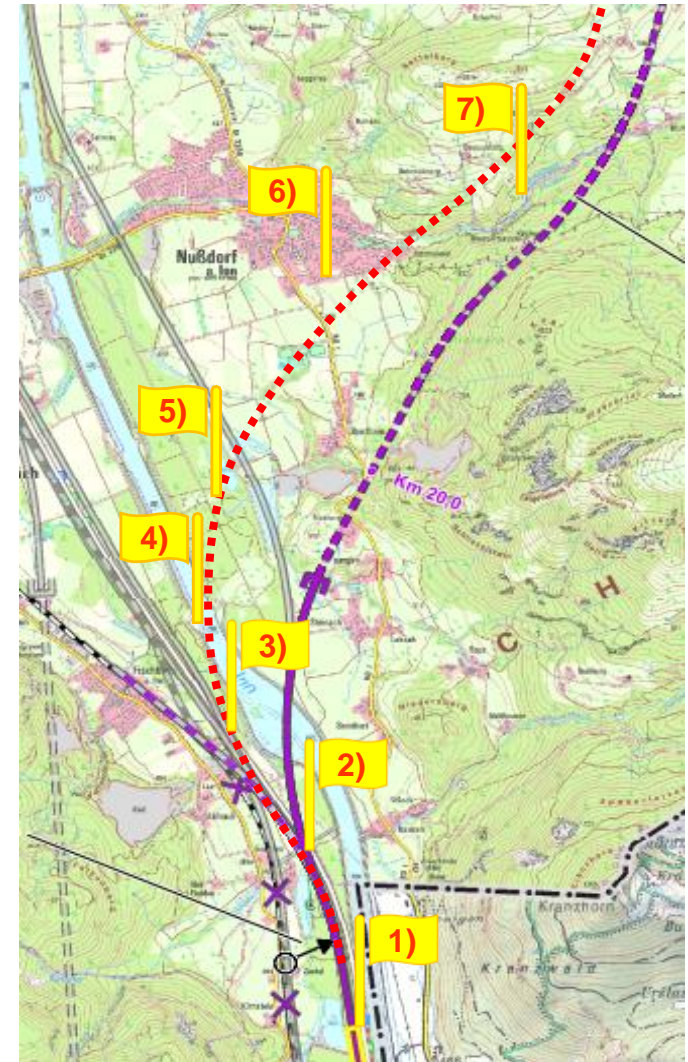
Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Überlegungen zur Linienführung der NBS

Legende:

-  Lageverlauf der Neubaustrecke (Überquerung)
-  alternativer Lageverlauf der Neubaustrecke (Unterquerung)
-  zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)

- 1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB
- 2) Umgelegte DB Strecke 5702
- 3) BAB A93
- 4) Inn
- 5) FFH-Gebiet Innauwald bei Neubeuern und Pionierübungsplatz Nußdorf
- 6) Nußdorf a. Inn
- 7) Geologische Störungszone

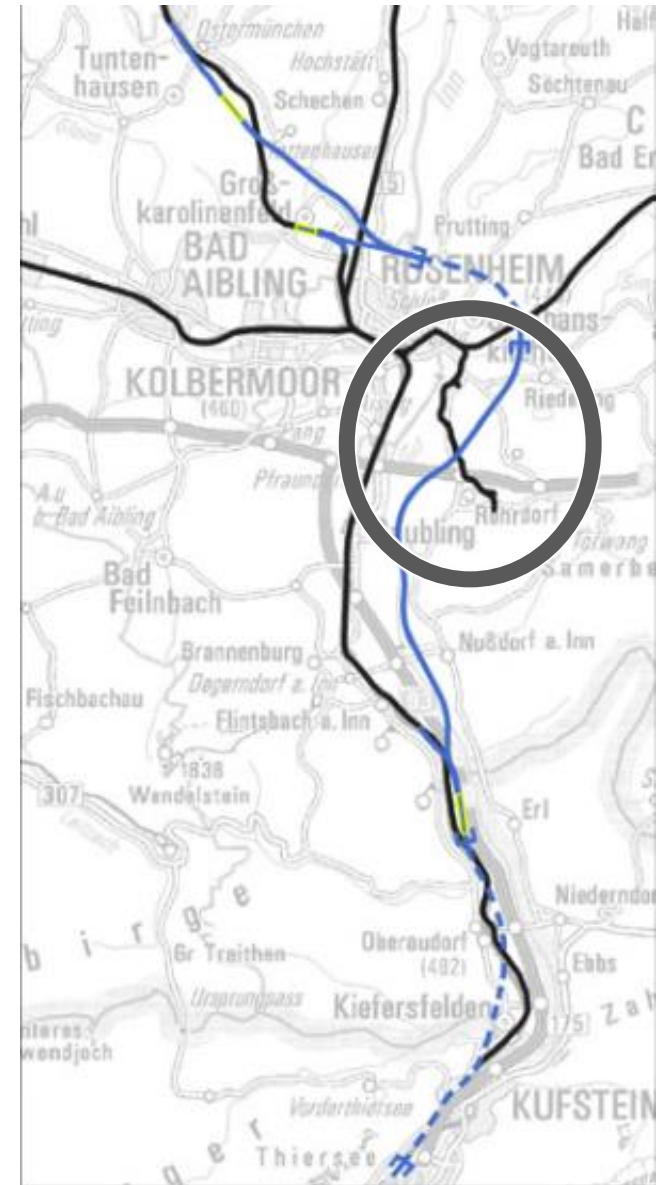


Blick in die Planungswerkstatt

- Variante **Blau**, Bereich Neubeuern – Tunnel Ringelfeld: Höhenverlauf

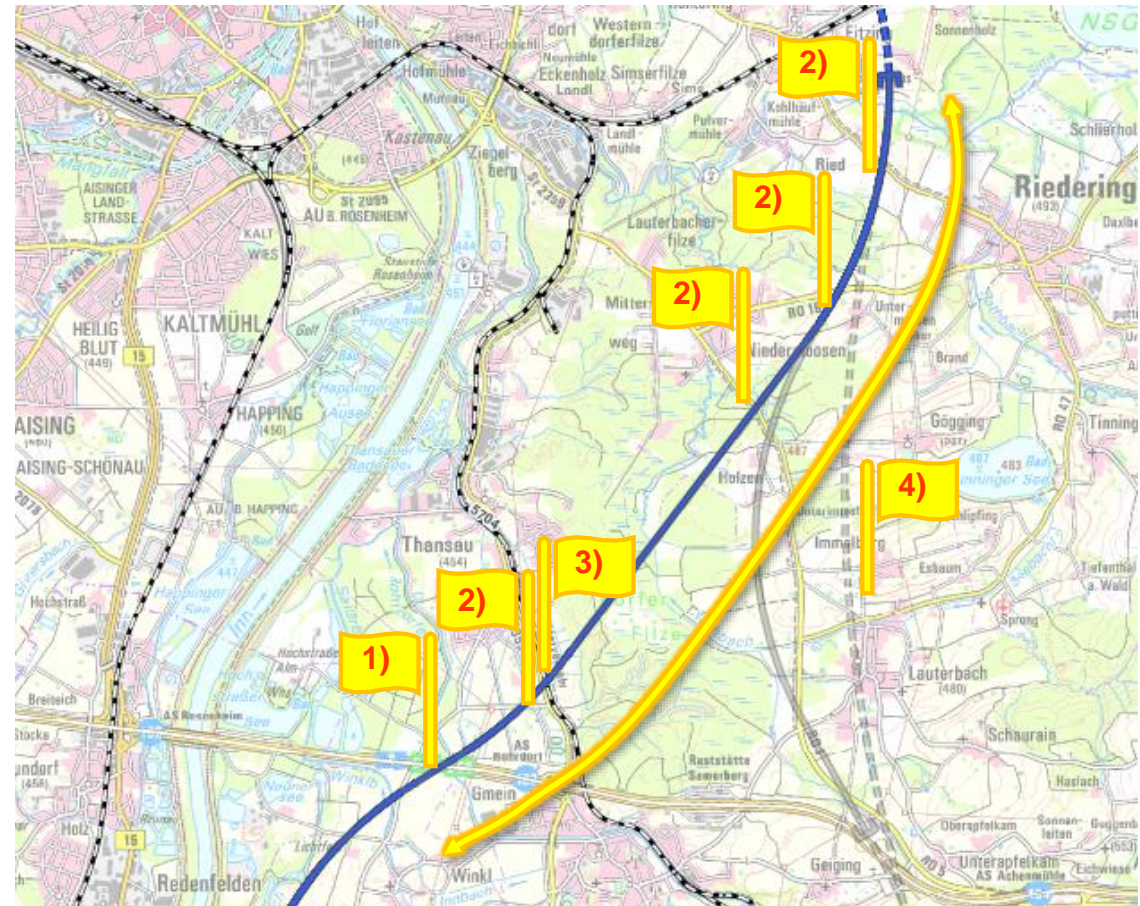
Blick in die Planungswerkstatt Variante **Blau**

Höhenverlauf der Variante Blau im Bereich
Neubeuern – Tunnel Ringelfeld



Werkstätten-Blick: Variante **Blau** – Neubeuern-Tunnel Ringelfeld Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

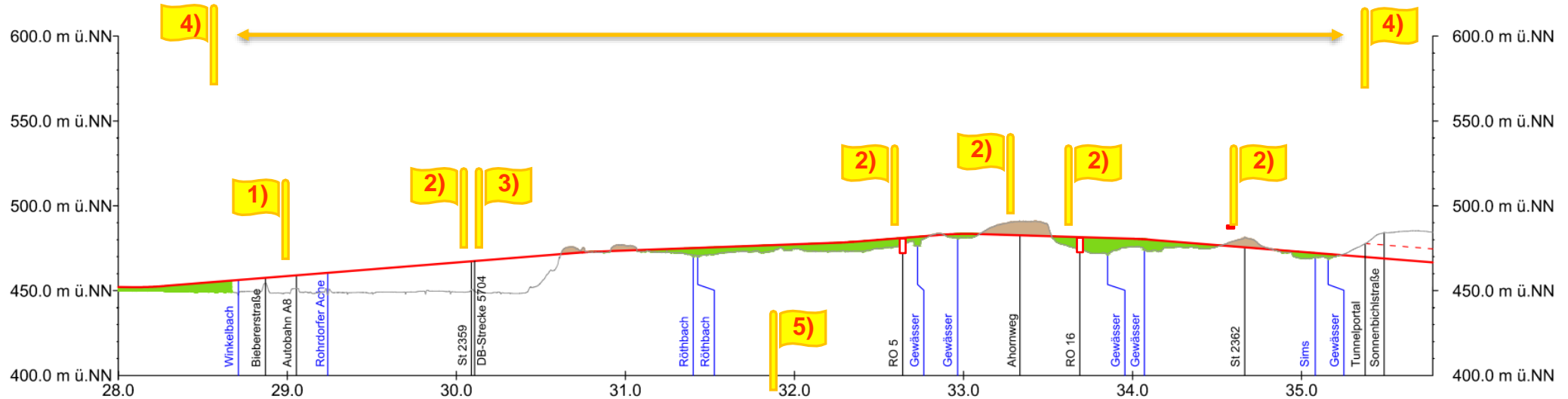
- 1) BAB A8
- 2) Diverse Straßen (z.B. St2359, RO5, RO16, St2362)
- 3) Bestandsbahnstrecke 5704
- 4) Gewässer



Werkstätten-Blick: Variante **Blau** – Neubeuern-Tunnel Ringelfeld

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

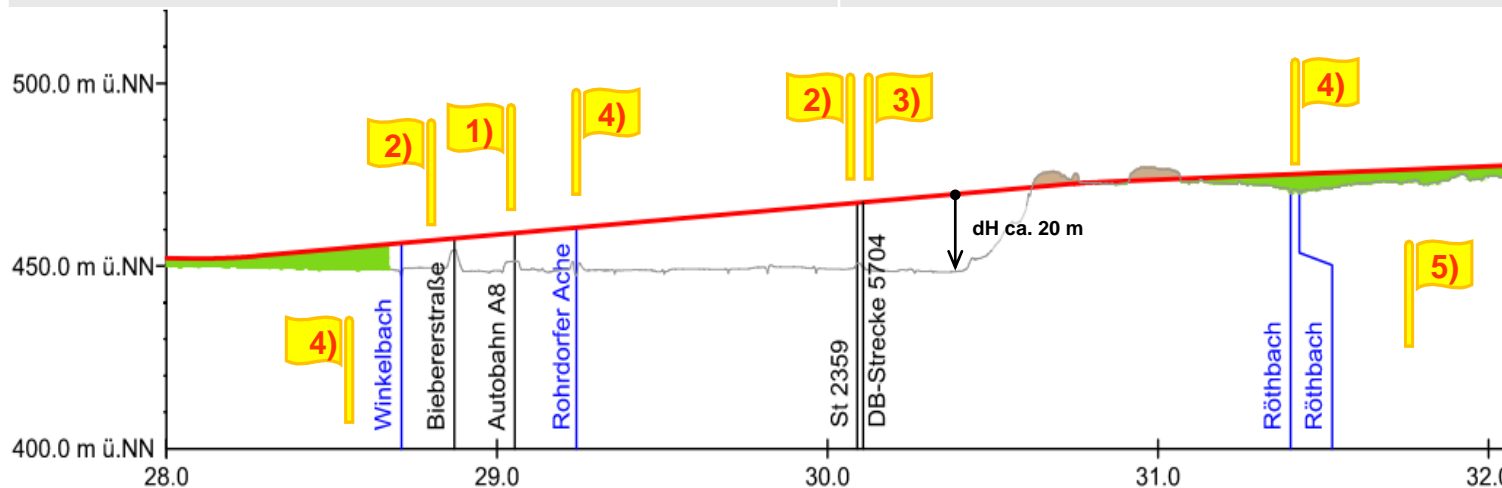
- | | |
|---|---------------------------------|
| 1) BAB A8 | 4) Gewässer |
| 2) Diverse Straßen (z.B. St2359, RO5, RO16, St2362) | 5) Baugrund: Rosenheimer Seeton |
| 3) DB-Strecke 5704 | |



Werkstätten-Blick: Variante **Blau** – Neubeuern-Tunnel Ringelfeld

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

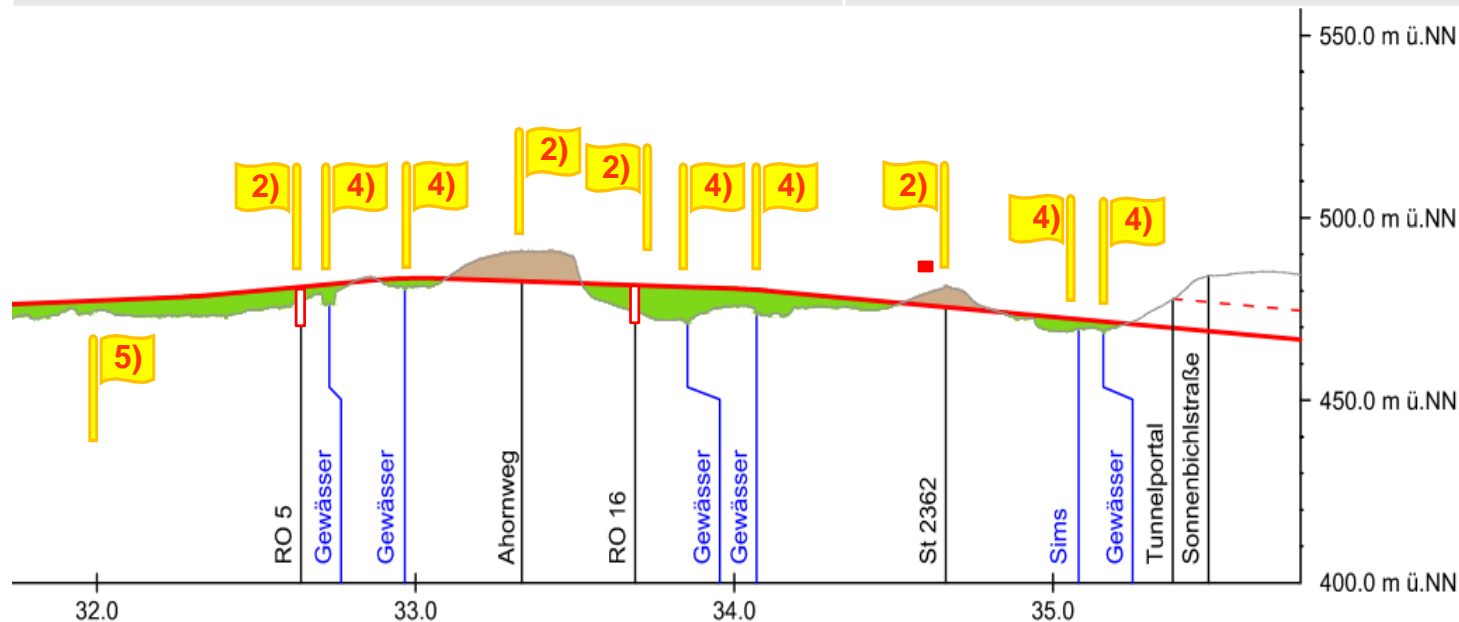
Zwangspunkte	Lösungsansatz
1) BAB A8	Überquerung der BAB A8 mit ausreichender lichter Höhe
2) Diverse Straßen (St2359, Gemeindeverbindungsstraßen und Wirtschaftswege)	Querung mit ggf. erforderlicher Anpassung der Straßen und Wege möglich
3) DB-Strecke 5704	Überquerung der DB-Strecke 5704 mit ausreichender lichter Höhe
4) Gewässer	Überquerung der Gewässer
5) Baugrund: Rosenheimer Seeton	Minimierung der Damm-/ und Einschnittshöhen



Werkstätten-Blick: Variante **Blau** – Neubeuern-Tunnel Ringelfeld

Zwangspunkte für die Höhenentwicklung (Auswahl)

Zwangspunkte	Lösungsansatz
2) Diverse Straßen (RO 5, RO16, St2362, Gemeindeverbindungsstraßen und Wirtschaftswege)	Querung mit ggf. erforderlicher Anpassung der Straßen und Wege möglich
4) Gewässer	Überquerung der Gewässer
5) Baugrund: Rosenheimer Seeton	Minimierung der Damm-/ und Einschnittshöhen



Fazit:
Unter den gegebenen Randbedingungen ist es möglich, eine genehmigungsfähige Gradienten zu entwickeln.

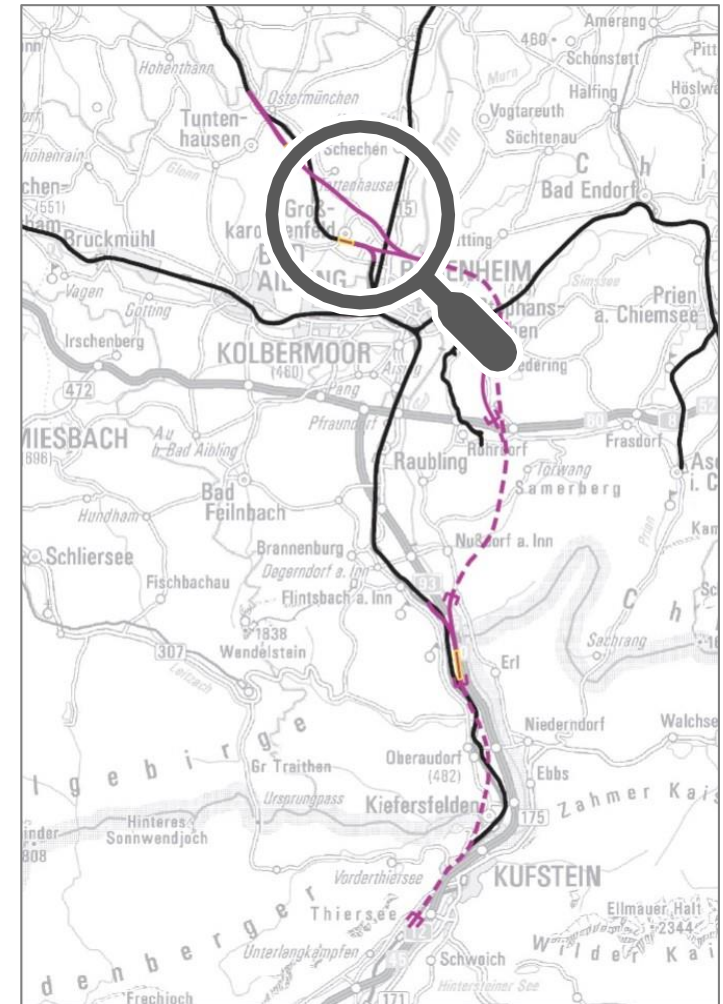
Blick in die Planungswerkstatt

- Varianten **Blau/Violett**, Bereich Großkarolinenfeld: NBS mit VKN Großkarolinenfeld

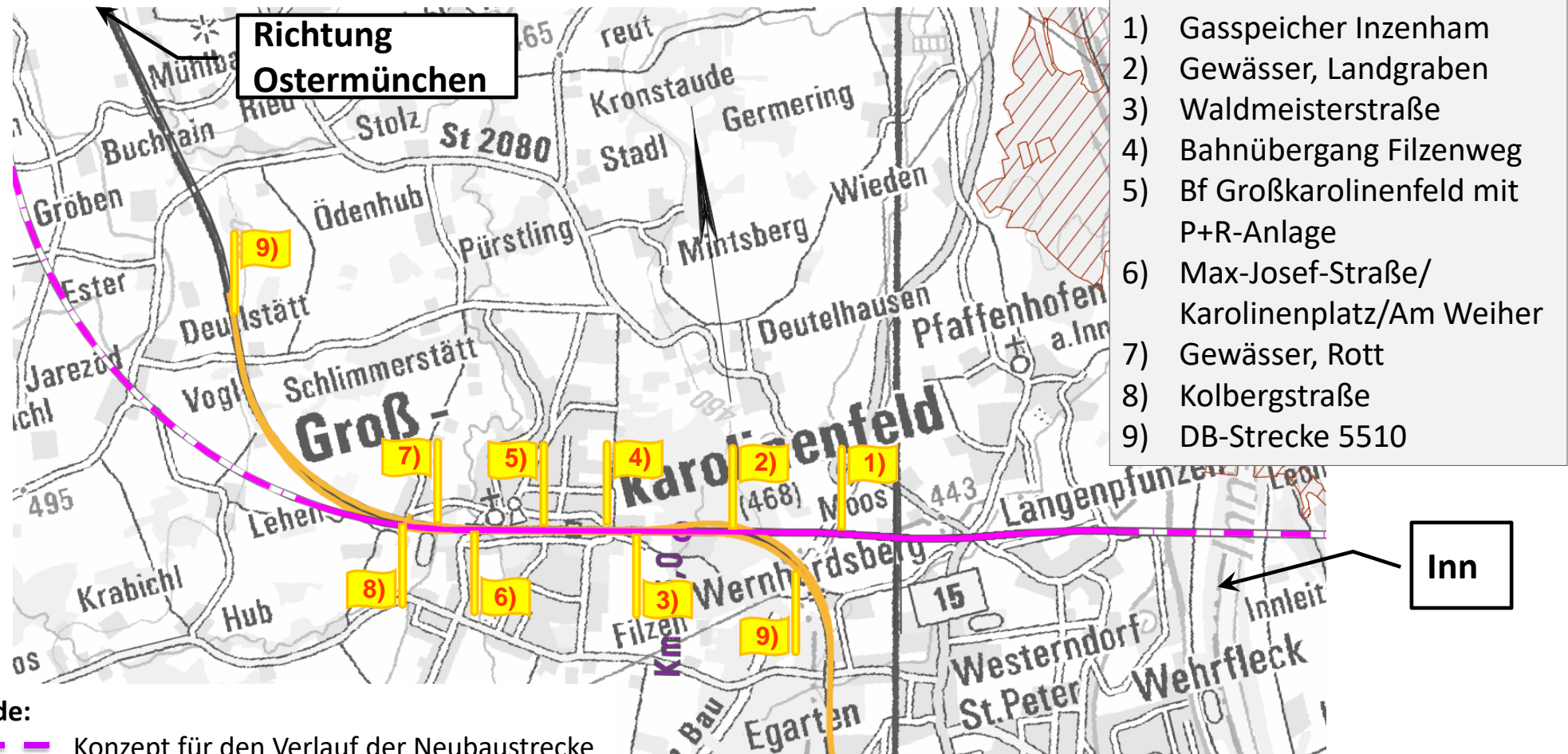
Blick in die Planungswerkstatt

Varianten **Blau/Violett** – NBS mit VKN Großkarolinenfeld

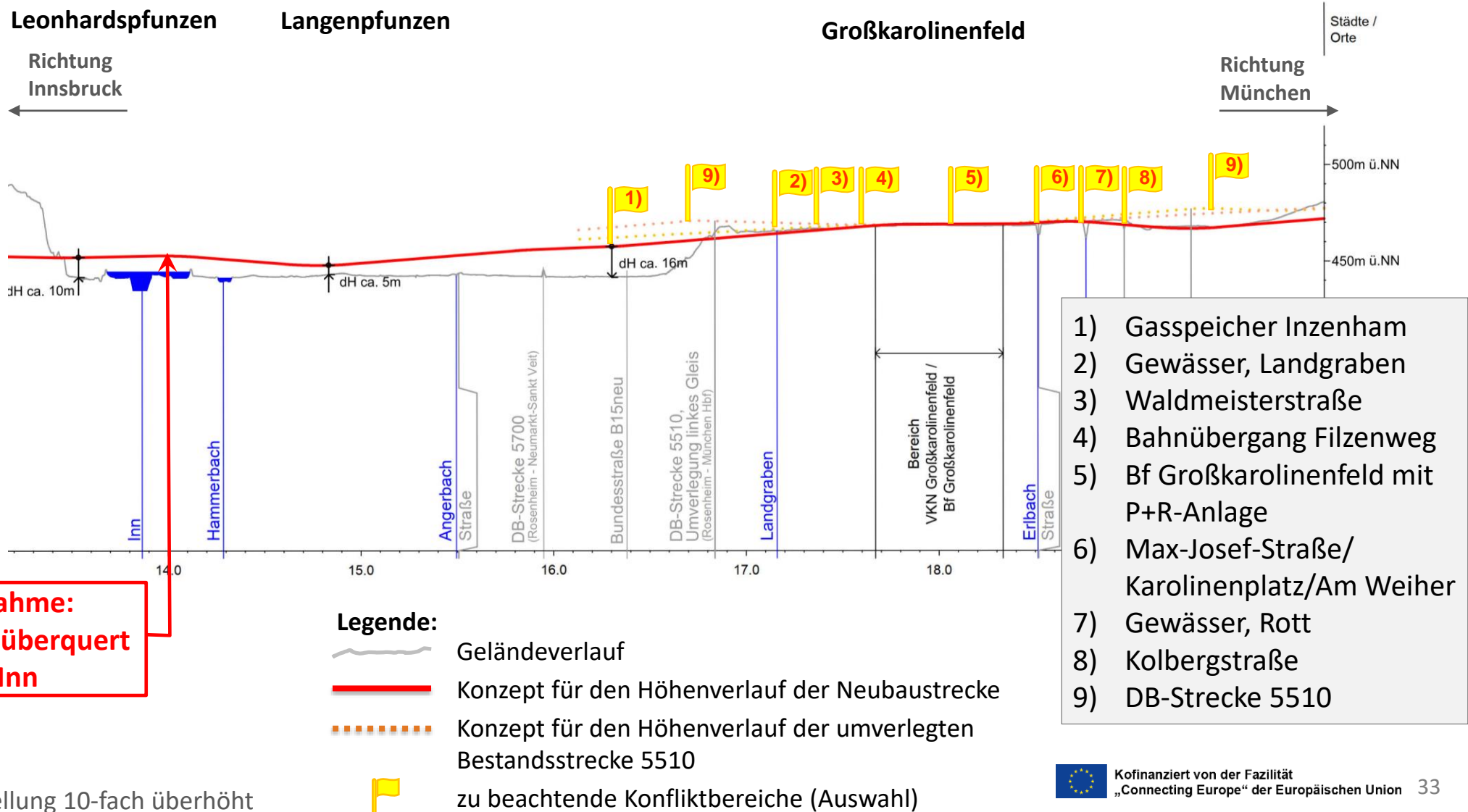
Im Folgenden werden ausgewählte Konfliktbereiche der Trassenvariante mit einer Verknüpfungsstelle in Großkarolinenfeld näher betrachtet und hinsichtlich ihrer Realisierungs- und Genehmigungsrisiken bewertet.



Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. Blau/Violett) Überlegungen zur Linienführung




Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau**/**Violett**) Betrachtungen zum Höhenverlauf



Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung
1) Gasspeicher Inzenham	
2) Gewässer, Landgraben	
3) Waldmeisterstraße	
4) Bahnübergang Filzenweg	
5) Bf Großkarolinenfeld mit P+R-Anlage	
6) Max-Josef-Straße/ Karolinenplatz/Am Weiher	
7) Gewässer, Rott	
8) Kolbergstraße	
9) DB Strecke 5510	

Legende



Konflikt vsl. technisch lösbar



Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko



hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko

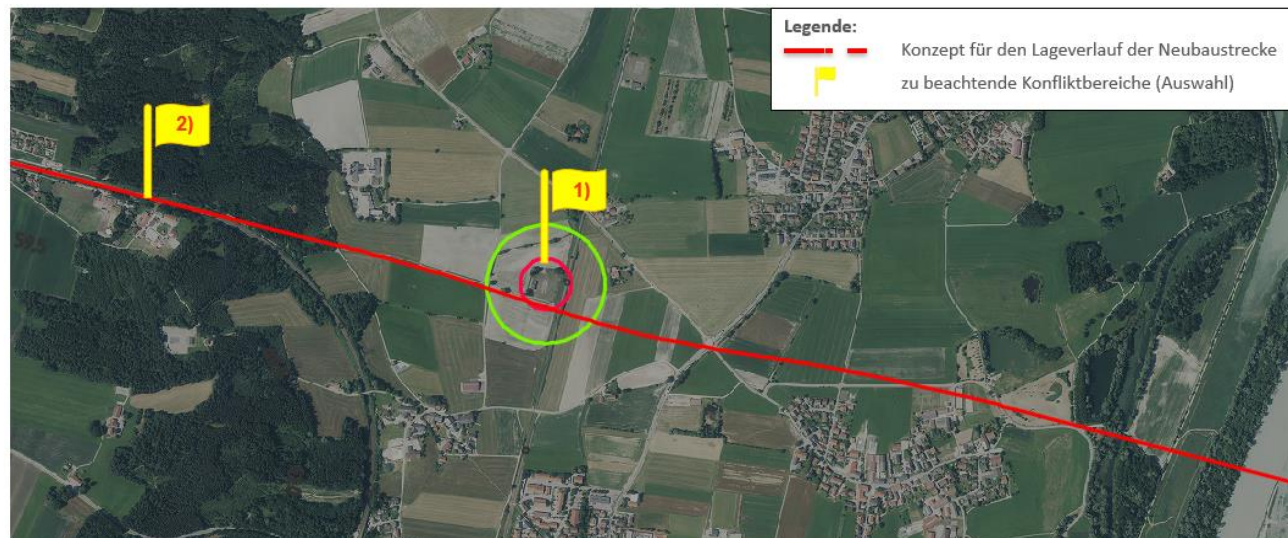


sehr hohes Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko bzw. Konflikt vsl. nicht lösbar

Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau**/**Violett**)



Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
1) Gasspeicher Inzenham	⚡	Trasse verläuft im Störfall-Gefahrenbereich eines Sondenplatzes. Eine alternative südlichere Umfahrung würde Betroffenheiten in Langenpfunzen und Großkarolinenfeld (z.B. Eingriffe in private Baugrundstücke und Bebauung; Lärm) erhöhen. → Genehmigungsrisiko für beide Alternativen
2) Gewässer, Landgraben	⚡	Gewässer muss umverlegt werden; bauzeitliche und permanente Eingriffe in das Fließgewässer → Genehmigungsrisiko



Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)


Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
3) Waldmeisterstraße		Straße wird überbaut. Änderung der Grundstückerschließungen würde Eingriffe in private Baugrundstücke und Wohnbebauung erfordern. → hohes Genehmigungsrisiko
4) Bahnübergang Filzenweg		Bahnübergang muss ersetzt werden. Herstellung einer Fuß- und Radwegunterführung an gleicher Stelle sowie einer höhenfreien Straßenquerung an anderer Stelle (z.B. weiter östlich) wäre mit geänderter Verkehrsführung und entsprechenden Betroffenheiten vsl. technisch lösbar.

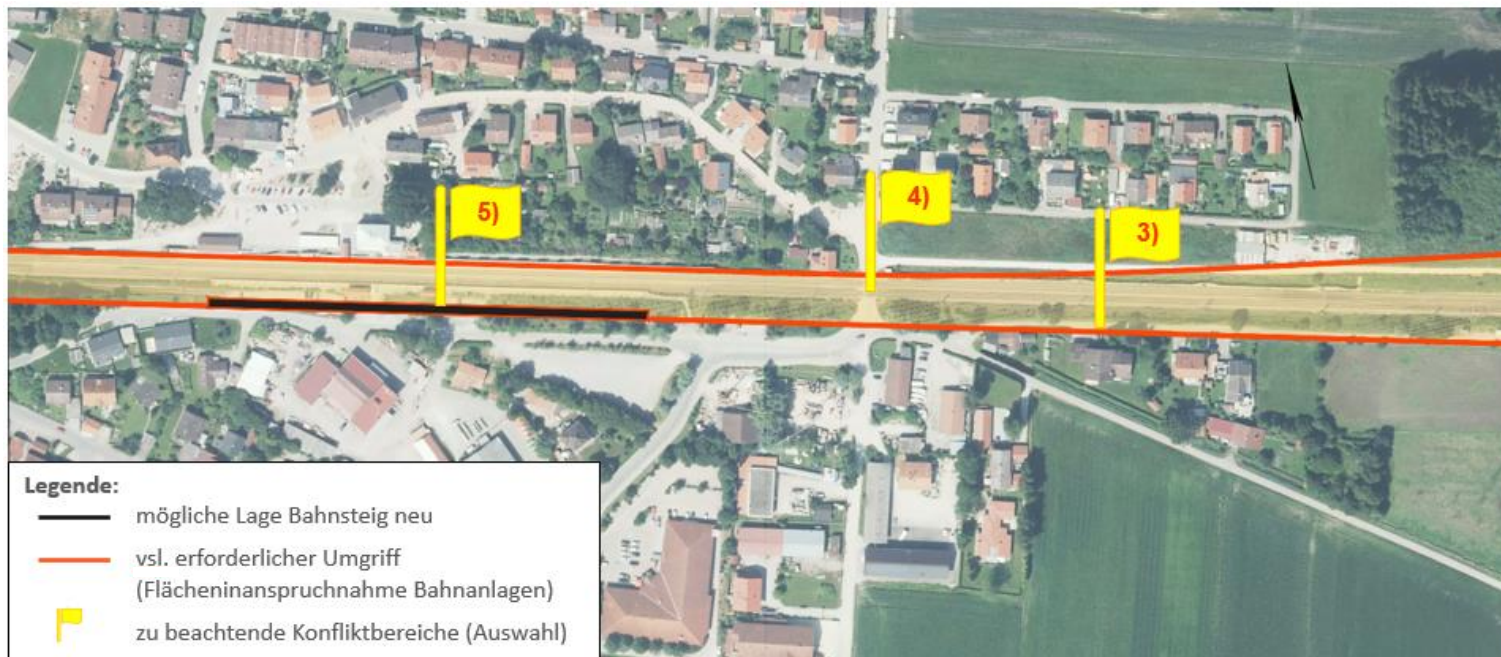
Straßenquerung an anderer Stelle (z.B. weiter östlich) wäre mit geänderter Verkehrsführung und entsprechenden Betroffenheiten vsl. technisch lösbar.



Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)



Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

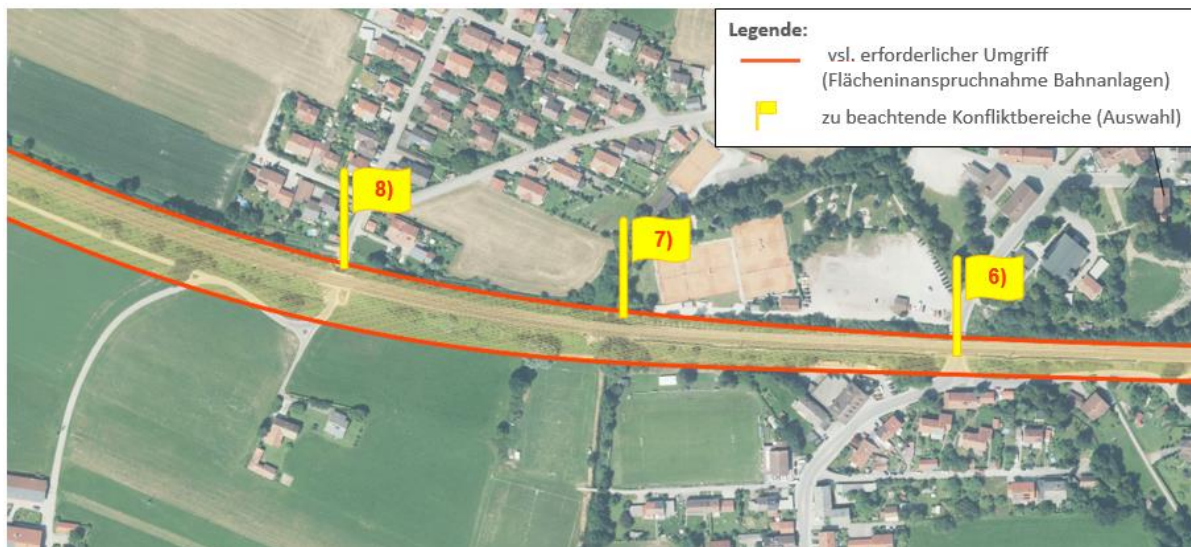
Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
5) Bf Großkarolinenfeld mit P+R-Anlage		Rückbau Bahnhofsanlagen, Neubau Bahnsteig Süd mit Zugängen und Personenunterführung sowie Ersatz für überbaute Parkplätze im Bahnhofsumfeld erforderlich. → Beengt, aber technisch vsl. lösbar.



Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

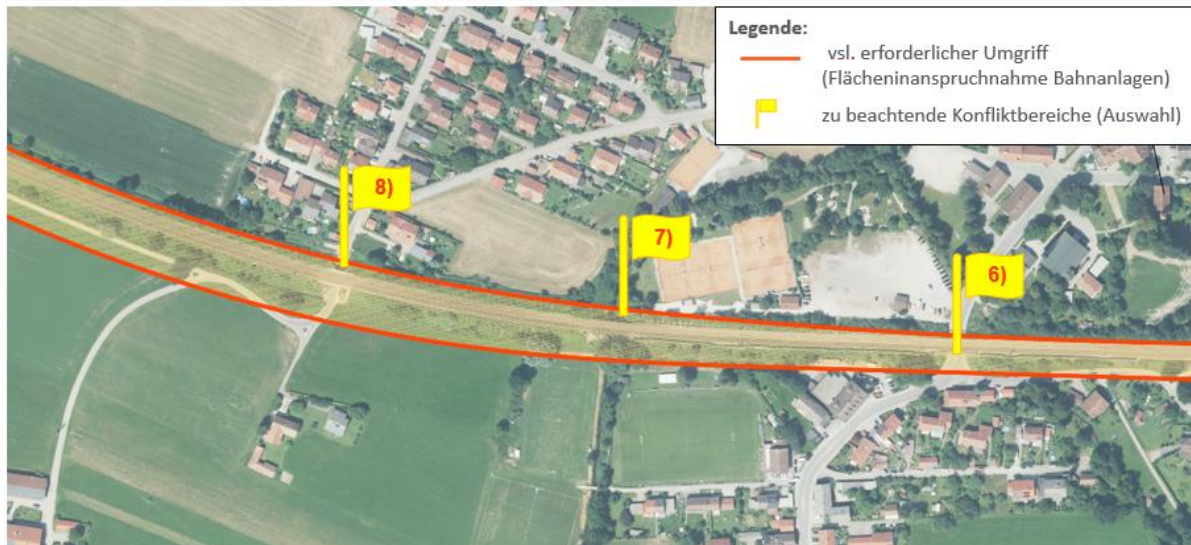
Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
6) Max-Josef-Straße/ Karolinenplatz/Am Weiher		Ersatzneubau der Brücke, Absenkung der Straße sowie Ersatz für Straße „Am Weiher“ mit geänderten Grundstückerschließungen und erheblichen Eingriffen in private Baugrundstücke und in Wohnbebauung erforderlich. → hohes Realisierungs- und Genehmigungsrisiko
7) Gewässer, Rott		Neue Brücke über Rott erforderlich; technisch vsl. lösbar




Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**)

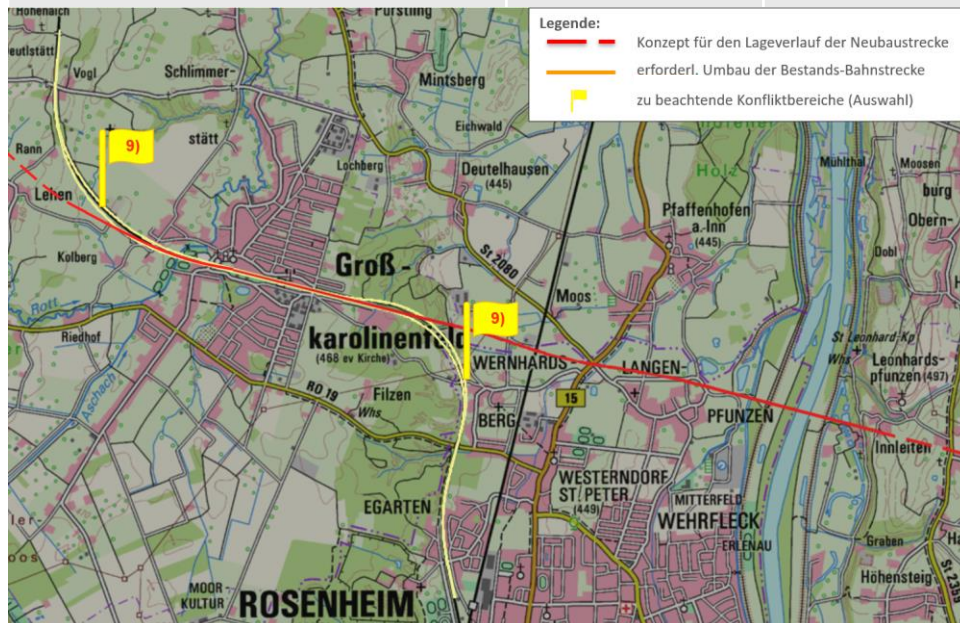
Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
8) Kolbergstraße	⚡	VKN erfordert hier unterschiedliche Höhenlagen der Gleise. Wegen Wohnbebauung kann die Straße nicht so weit angehoben/ abgesenkt werden, dass eine höhenfreie Kreuzung hergestellt werden kann. Höhenfreie Ersatz-Straßenquerung an anderer Stelle erforderlich; im näheren Umfeld nicht möglich. → Geänderte Verkehrsführung mit Umwegen und anderen Betroffenheiten. → Genehmigungsrisiko



Werkstätten-Blick: NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Var. **Blau/Violett**) Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
9) DB Strecke 5510		Für die Herstellung der VKN müsste die Lage und Höhe der bestehenden Bahnstrecke auf ca. 6 km Länge inkl. Um-/Neubau von Bahnübergängen und Brücken angepasst werden. Dies erfordert bauzeitlich erhebliche, verkehrliche und betriebliche Einschränkungen des Bahnbetriebes.



→ hohes Realisierungs- und Genehmigungsrisiko

Abhängig von konkreter Dauer der betrieblichen Einschränkungen (Streckensperrungen in mehrjähriger Bauphase), Tendenz zu sehr hohem Genehmigungsrisiko.

Blick in die Planungswerkstatt

NBS mit VKN Großkarolinenfeld (Varianten **Blau/Violett**)

Fazit für die Trassenvarianten **Blau/Violett mit VKN Großkarolinenfeld**

Bei der Variante NBS mit VKN Großkarolinenfeld entstehen teilweise erhebliche Konflikte, Realisierungs- und Genehmigungsrisiken.

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

- Begrüßung
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
- Aktuelle Themen
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
 - Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
- Blick in die Planungswerkstatt
- **Fragen und Diskussion**
- Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 16. Sitzung

- Begrüßung
- Bericht aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd
- Aktuelle Themen
 - Informationen zum Raumordnungsverfahren
 - Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
- Blick in die Planungswerkstatt
- Fragen und Diskussion
- **Abschluss und Termine**

Abschluss und Termine

Termine Gemeindeforen EPR 2020

Die für November geplante Sitzung wird auf Dezember verschoben. So kann voraussichtlich das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens aufgegriffen werden.

~~■ November~~

- ~~• Gemeindeforum Ro. Nord am Donnerstag, 27. Nov. 2020, 14:00-16:30 Uhr~~
- ~~• Gemeindeforum Ro. Süd am Donnerstag, 26. Nov. 2020, 18:00-20:30 Uhr~~

■ Neuer Termin im Dezember:

- **Gemeindeforum Ro. Nord am Donnerstag, 10. Dez. 2020, 14:00-16:30 Uhr**
- **Gemeindeforum Ro. Süd am Donnerstag, 10. Dez. 2020, 18:00-20:30 Uhr**

Abschluss und Termine

Termine Regionalforum 2020 (relevant für Bürgermeister)

- ~~November:~~ Montag, 30. November 2020, etwa 14:00-17:00 Uhr
- **Neuer Termin im Dezember:** Montag, 14. Dezember 2020, etwa 14:00-16:30 Uhr

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

BRENNER-NORDZULAUF
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM



Kofinanziert von der Fazilität
„Connecting Europe“ der Europäischen Union