

Projekt Brenner-Nordzulauf im erweiterten Planungsraum

Information zur Korridorstudie

PROTOKOLL

Thema:	2. Sitzung Dialogkreis - Erweiterter Planungsraum
Datum und Uhrzeit:	06.10.2016, 13:30 - 15:30 Uhr
Ort:	Landratsamt Rosenheim
TeilnehmerInnen (ohne akad. Titel)	<p>Rainer Auer (1. Bgm. Gemeinde Stephanskirchen)</p> <p>Gabriele Bauer (OBgmⁱⁿ. Stadt Rosenheim)</p> <p>Philipp Bernhofer (1. Bgm. Gemeinde Bernau)</p> <p>Wolfgang Berthaler (LR Landkreis Rosenheim)</p> <p>Helmut Cybulska (Vertreter der Stadt Rosenheim)</p> <p>Bernd Fessler (1. Bgm. Gemeinde Großkarolinenfeld)</p> <p>Josef Häusler (1. Bgm. Gemeinde Riedering)</p> <p>Hans Hofer (1. Bgm. Gemeinde Feilnbach)</p> <p>Hans Holzmeier (1. Bgm. Gemeinde Schechen)</p> <p>Matthias Jokisch (1. Bgm. Gemeinde Brannenburg)</p> <p>Olaf Kalsperger (1. Bgm. Gemeinde Raubling)</p> <p>Gerhard Kippes (Vertreter des Landratsamtes Rosenheim)</p> <p>Peter Kloo (1. Bgm. Gemeinde Kolbermoor)</p> <p>Stefan Lederwascher (1. Bgm. Gemeinde Flintsbach)</p> <p>Karl Leistner (Vertreter der Gemeinde Samerberg)</p> <p>Rudolf Leitmannstetter (1. Bgm. Gemeinde Vogtareuth)</p> <p>Hans Loy (1. Bgm. Gemeinde Prutting)</p> <p>Sepp Oberauer (1. Bgm. Gemeinde Nußdorf)</p> <p>Christian Schoenleber (Vertreter der Gemeinde Rohrdorf)</p> <p>Felix Schwaller (1. Bgm. Gemeinde Bad Aibling)</p> <p>Peter Solnar (1. Bgm. Gemeinde Aschau)</p> <p>Marianne Steindlmüller (1. Bgmⁱⁿ. Gemeinde Frasdorf)</p> <p>Georg Weigl (1. Bgm. Gemeinde Tuntenhausen)</p> <p>Susanne Müller (DB Netz AG)</p> <p>Torsten Gruber (DB Netz AG)</p> <p>Bernd Reiter (DB Netz AG)</p> <p>Michael-Ernst Schmidt (DB AG)</p> <p>Andreas Lang (DB E&C)</p> <p>Martin Gradnitzer (ÖBB-Infrastruktur AG)</p> <p>Peter Hofer (ÖBB-Infrastruktur AG)</p> <p>Wieland Steigner (IPBN)</p> <p>Sabine Volgger (wikopreventk)</p> <p>Sonja Neubauer (wikopreventk)</p>



Agenda:

1. **Begrüßung**
 2. **Rückmeldung zum Protokoll der 1. Sitzung**
 3. **Grundlagendaten**
 4. **Raumwiderstände, Raumwiderstandsanalyse**
 5. **Korridorüberlegungen**
 6. **Weiteres Vorgehen Gemeinsamer Planungsraum (GPR) und Erweiterter Planungsraum (EPR)**
 7. **Kommunikation**
 8. **Termine**
-

1. Begrüßung (Susanne Müller)

Wolfgang Berthaler, Landrat von Rosenheim, heißt die Vertreter der Gemeinden des erweiterten Planungsraums willkommen.

Susanne Müller begrüßt die TeilnehmerInnen des Dialogkreises und bedankt sich für die Anwesenheit. Sie entschuldigt sich für die Verschiebung der zweiten Sitzung von Juli 2016 auf Herbst. Die Verschiebung wurde aufgrund einer politischen Bitte durchgeführt, da die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung für ergänzende Lärmschutzmaßnahmen an der Bestandsstrecke von Seiten des deutschen Verkehrsministeriums ausstanden. Die Untersuchungen wurden mittlerweile präsentiert, weshalb die Arbeit der Korridorstudie im erweiterten Planungsraum fortgesetzt werden kann.

Frau Müller gibt bekannt, dass die Bürgermeister der Gemeinden der Nord-Foren im gemeinsamen Planungsraum auch Mitglieder im Dialogkreis sein werden. Es handelt sich um die Gemeinden Brannenburg, Flintsbach, Nußdorf, Neubeuern, Raubling und Samerberg. Folgende MitarbeiterInnen des Projektteams werden vorgestellt: Bernd Reiter wird die Kommunikation bei der DB Netz AG betreuen. Die Dokumentation der Sitzungen wird Sonja Neubauer übernehmen. Zudem sind heute auch anwesend: Michael-Ernst Schmidt, Sprecher für Großprojekte der DB AG, und Andreas Lang, zuständig für Planungscoordination bei der DB. Martin Gradnitzer und Peter Hofer vertreten die ÖBB-Infrastruktur AG.

Die Moderatorin übernimmt und führt die TeilnehmerInnen in den Ablauf ein. Ein Ausdruck der Präsentation liegt den TeilnehmerInnen vor.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 1. Sitzung (Sabine Volgger)

Es liegen keine schriftlichen Rückmeldungen zu der 1. Sitzung des Dialogkreises vor. Die Teilnehmer stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Das Protokoll wird demnach in Kürze auf der Projekthomepage www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht.



3. Grundlagendaten (Wieland Steigner)

Siehe Folien 5 bis 10 der beiliegenden Präsentation

Wieland Steigner, Streckenplaner der Ingenieurgemeinschaft Planung Brenner Nordzulauf, stellt sich vor, gibt eine kurze Rückschau zum bisherigen Prozess und veranschaulicht den aktuellen Stand im Planungsablauf.

Die Grundlagenkarten wurden im Mai als Entwurf an alle Gemeinden des erweiterten Planungsraums versandt. Die Rückmeldungen der Gemeinden wurden, soweit für die derzeitige Planungsphase relevant, in die Grundlagenkarten eingearbeitet. Großteilige aber auch kleinflächige Ergänzungen wurden mithilfe der Rückmeldungen in die Grundlagenkarten aufgenommen.

Aufbauend auf den Daten der Grundlagenkarten sind Raumwiderstandskarten erstellt worden. Einige Rückmeldungen sind für die momentanen Untersuchungen zu detailliert und können noch nicht berücksichtigt werden (z.B. Grillplätze oder Mountainbike-Trails). Im Laufe der weiteren Planungsphasen werden diese Details jedoch berücksichtigt. Die Raumwiderstandskarten werden den Bürgermeistern des erweiterten Planungsraums ausgehändigt. Da die Raumwiderstandskarte die Grundlage für die weitere Planung und die Korridorentwicklung darstellt, werden die Gemeinden gebeten, diese nochmals zu prüfen.

Von Raubling gab es zu den Grundlagenkarten keine Rückmeldungen, da alle Daten vollständig sind. Die Gemeinden Bad Feilnbach und Bernau am Chiemsee bitten um eine erneute Zusendung der Grundlagenkarten. Der Streckenplaner wird die aktuellen Grundlagenkarten an die Gemeinden des erweiterten Planungsraums als digitale Plotdatei (PDF) versenden. Die VertreterInnen von den Gemeinden werden die Karten nochmals überprüfen und etwaige Rückmeldungen nachreichen.

Sobald die Rückmeldungen aller Gemeinden eingegangen sind, werden die Grundlagenkarten (Mensch und Umwelt) und folgend auch die Raumwiderstandskarten überarbeitet und den Teilnehmern digital zur Verfügung gestellt.

4. Raumwiderstände, Raumwiderstandsanalyse (Wieland Steigner)

Siehe Folien 11 bis 19 der beiliegenden Präsentation

Erläuterungen zum Begriff Raumwiderstand:

Prinzipiell wird jede Fläche, die in der Grundlagenkarte mit einer Information belegt ist, einer Raumwiderstandsklasse (RWK) zugeordnet. Diese Einteilung der Flächen in Raumwiderstandsklassen gibt keine Auskunft darüber, ob in einem Gebiet gebaut werden darf oder nicht. Sie zeigt die Nutzung bzw. den Schutz der einzelnen Flächen auf und macht damit auf einer Karte die unterschiedliche Sensibilität von Räumen innerhalb eines Gebietes sichtbar. Die sechs Klassen werden in zwei Gruppen eingeteilt: RWK 1-3 und RWK 4-6, wobei letzterer Gruppe ein höherer rechtlicher Schutz zugrunde liegt.

Ein hoher Raumwiderstand bedeutet nicht, dass in diesem Raum nicht gebaut werden kann. Allerdings ändert sich, je nach Einteilung in Raumwiderstandsklassen, durch die gesetzlichen Rahmenbedingungen der genehmigungsrechtliche Aufwand, der dazu dient,

sicher zu stellen, dass dieses Gebiet so wenig wie möglich durch den Bau einer Trasse beeinträchtigt wird.

Die ausgewiesenen Raumwiderstandsklassen basieren auf Empfehlungen des BMWi (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie) und sind übliche Bewertungskriterien für Infrastrukturmaßnahmen. Auch die Bundesnetzagentur wendet beim Ausbau des Stromnetzes eine ähnliche (auf Stromleitungen abgestimmte) Einteilung an. Eine europaweit einheitliche Einteilung in Raumwiderstandsklassen ist aufgrund der unterschiedlichen topographischen und klimatischen Gegebenheiten nicht möglich.

Zu Folie 16:

Die Raumwiderstandskarten stellen immer nur die höchste Raumwiderstandsklasse dar. Jedoch werden auch die niedrigeren Raumwiderstände in der Planung berücksichtigt.

Die Teilnehmer werden gebeten auf Folie 16 in der unteren Formel „LSG II“ in „LSG IV“ auszubessern.

Diskussion

- *Sind auch potentielle Siedlungsgebiete und Entwicklungsräume von Gemeinden als Raumwiderstand gekennzeichnet?*

Jede Gemeinde hat die Möglichkeit, diese Entwicklungsflächen rückzumelden und in den Grundlagenkarten anzugeben. Allerdings müssen es konkrete Flächen sein. Insofern ist diese Information, gekennzeichnet als „Planung“, in den Daten bereits enthalten.

Zu Folie 19:

Im Erweiterten Planungsraum besteht größtenteils eine relativ hohe potentielle Konfliktzone (V) unter Tage.

Die Teilnehmerinnen diskutieren die Raumwiderstandskarten mit dem Streckenplaner bzw. den VertreterInnen der Bahnen.

5. Korridorüberlegungen (Wieland Steigner, Susanne Müller)

Siehe Folien 20 bis 27 der beiliegenden Präsentation

Erläuterungen zum Begriff Korridor:

Auf Basis der Ergebnisse der Raumwiderstandskarten wurden verschiedene mögliche Korridore ermittelt. Ein Korridor ist ein Bereich, in dem mögliche Trassen liegen können. Die Korridore enthalten bereits Informationen darüber, wenn zwingend eine unterirdische Bauweise nötig ist. Die Korridore zeigen Bereiche, in denen grundsätzlich Trassen möglich sind (Betrachtung aus „großer Flughöhe“), detaillierte Angaben zum Verlauf möglicher

Trassen innerhalb der Korridore können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden.

Zu Folie 22:

Viele Bereiche im erweiterten Planungsraum haben eine Raumwiderstandsklasse zwischen vier und sechs. Das reduziert die Möglichkeiten für Korridore. Je nach Raumwiderstand können Korridore in bestimmten Bereichen sehr schmal oder sehr breit sein.

Eine Anbindung von Rosenheim über die Bestandsstrecke ist in jedem Fall möglich.

Diskussion

- *Hat die Farbwahl der Korridore eine Bedeutung?*
Nein. Die Farben zeigen nicht an wie gut oder schlecht eine Korridorrichtung ist. Es wurden für einzelne räumlich Bereiche unterschiedliche Farben zur besseren Übersichtlichkeit gewählt.
- *Wenn man sich den östlichen Korridor anschaut ist das ja hauptsächlich zur Anbindung des österreichischen Netzes gedacht. Hat die DB daran ein Interesse? Wieviel mehr Verkehr kommt über den östlichen Korridor auf das Inntal und die betroffene Region des EPR zu, weil dadurch langsamere Strecken in Österreich entlastet werden?*

Es gibt zwei Möglichkeiten für den Anschluss der Neubaustrecke an die Bestandsstrecke Richtung Freilassing/ Salzburg. Einmal bei Bernau und einmal im Bereich Stephanskirchen. Dieser Anschluss an die Bestandsstrecke Richtung Freilassing/ Salzburg ist aus zwei Gründen wichtig:

1. Verteilung der Güterverkehre ab Raum Rosenheim auch Richtung Freilassing/ Salzburg und dann auch weiter auf den Ostkorridor nach Mühldorf → Regensburg
2. Beschleunigung der Personenverkehre Richtung Freilassing/ Salzburg

Die gesamte Brennerachse von Verona bis zur Verknüpfungsstelle deutsches Inntal verläuft mehr oder weniger in Tallage von Süd nach Nord. Hier gibt es wenige Möglichkeiten die Verkehre anders zu führen. Dies ändert sich im Raum Rosenheim, da wir hier auf das deutsche Schienennetz treffen und es damit die Möglichkeit gibt, die Verkehre auf mehreren Strecken (nach München, nach Mühldorf, nach Freilassing/ Salzburg) zu führen. Dies ist entsprechend auch so in unserem Planungsauftrag verankert.

Zurzeit wird eine dritte Nord-Süd Strecke in Deutschland aufgebaut, der sogenannte Ostkorridor. Dieser Ostkorridor von den Seehäfen an der Nord-Ostseeküste über Leipzig - Hof - Regensburg soll weiter nach Landshut - Mühldorf und Freilassing geführt werden.

Ein Anschluss der Neubaustrecke an die Bestandsstrecke Richtung Freilassing/ Salzburg bietet also die Möglichkeit, die Verkehre sowohl nach München (Haupttrichtung) als auch nach Freilassing auf den Ostkorridor zu führen.

Es liegt also auch im Interesse der Deutschen Bahn in Richtung Freilassing zu fahren. Es gibt im Bundesverkehrswegeplan die Aussage, dass der Verkehr und die Frachtmengen zunehmen werden. Insgesamt geht es also um eine Verbesserung der Verkehrsführung. Die Planung basiert auf einem Ministerialvertrag zwischen Österreich und Deutschland, in dem die weitere Planung für den Brenner-Nordzulauf vereinbart wurde. In diesem Vertrag ist auch enthalten, dass die Belange des Schienenverkehrs zwischen Innsbruck und Salzburg untersucht werden sollen. Mehr wird auch momentan noch nicht gemacht. Über weitere Schritte entscheidet dann das Ministerium.

Warum ist es notwendig, eine weitere Nord-Süd-Strecke in Deutschland aufzubauen?

Es bestehen schon zwei Nord-Süd-Achsen. Eine in der Mitte von Deutschland und die Rheintalachse. Beide sind überlastet und am Limit der Kapazitäten. Deswegen bietet der Ost-Korridor die Möglichkeit, die westlicheren Strecken zu entlasten und die Seehäfen anzubinden.

- *Was hat der östliche Korridor noch mit der ursprünglichen Brenner-Nordzulauf-Variante zu tun?*

Dass diese Richtung untersucht wird ist nicht neu, sondern stand schon zu Beginn der Planung fest. Im Planungsauftrag wurde die Untersuchung der drei Planungsvarianten beauftragt. Somit wurde auch die östliche Untersuchung von den Ministerien und vom Lenkungskreis beauftragt.

- *Ist es möglich, dass am Ende nur der östliche Korridor realisiert wird?*

Nein, die Hauptrichtung ist immer noch Richtung München. Eine reine Ostvariante wird es nicht geben.

- *Bedenkt man bei der Planung die Wirtschaftskraft der einzelnen Länder, in die die Transporte gehen? Sollte das nicht Voraussetzung für die Planung sein?*

Die Prognosen der Verkehrsmengen zum Bundesverkehrswegeplan und daraus abgeleitete der Zugzahlenprognosen, die für die Realisierung des Projektes ausschlaggebend sind, berücksichtigen die angesprochene wirtschaftliche Entwicklung der Länder.

- *Geht es bei dem östlichen Korridor um eine reine Zeitersparnis?*

Neben den Belangen des Güterverkehrs und der Steuerung und Verteilung der Verkehrsströme ab dem Raum Rosenheim spielen auch Belange des Personenverkehrs eine Rolle. Im Personenverkehr sind kurze Fahrzeiten anzustreben, um attraktive Verbindungen und damit Kunden zu gewinnen.

Jeder Korridor enthält Konfliktpunkte mit hohen Raumwiderständen und wir befinden uns zum jetzigen Stand auf einer sehr „hohen Flughöhe“ in der Planung. Der nächste Schritt in der Planung ist es, diese Konflikte zu identifizieren, im Detail anzuschauen und mehr Klarheit zu schaffen, wie und ob diese Konfliktpunkte gelöst werden können. Ziel ist es zunächst, eine Reduktion der Korridoranzahl im Erweiterten Planungsraum zu erreichen.

Zu Folie 25:

Die Randbedingungen der Korridorüberlegungen im erweiterten Planungsraum werden vorgestellt. Die Situation ist sehr komplex, da die verschiedenen Korridore sehr viele unterschiedliche Kombinationsmöglichkeiten bieten. Die Korridorentwicklung geht mit einigen neuen Erkenntnissen einher. Es ist möglich, dass im Laufe der fortschreitenden technischen Umsetzbarkeitsstudien einige der dargestellten Korridore ausscheiden werden.

Aufgrund des Planungsauftrags wurden Korridormöglichkeiten in Richtung München, Mühldorf und Salzburg untersucht. Eine Bedingung ist die Anbindung Rosenheims an die Neubaustrecke über das Bestandsnetz. Das Ergebnis zeigt zahlreiche Korridormöglichkeiten: westliche als auch östliche Umfahrungen von Rosenheim sowie Korridore Richtung Salzburg im Osten.

Der Inn-ostseitige Korridor hat sich im Laufe der Untersuchungen als eine neue mögliche Variante (ohne Verknüpfungsstelle) herausgestellt, bei der auch Rosenheim über das Bestandsnetz an die neue Trasse angebunden werden kann.

Es gibt unterschiedliche Stellen, an denen eine Verknüpfungsstelle möglich ist. Die Lage der Verknüpfungsstelle entscheidet auch über den weiterführenden Korridor im EPR. Aus heutiger Sicht kann man aufgrund der Vielfalt der Korridore nicht festlegen, wo die Verknüpfungsstelle liegen soll.

Es wird ausdrücklich betont, dass alle denkbaren Möglichkeiten im Detail angeschaut werden müssen.

Das Verfahrensrisiko im erweiterten Planungsraum (EPR) ist sehr hoch, u.a. aufgrund der FFH-Gebiete im Westen von Rosenheim. Nahezu alle möglichen Korridore dort führen zumindest teilweise durch Moorgebiete. Neben den ökologischen Belangen sind hier auch die hydrologischen Auswirkungen zu untersuchen. Die Planungstiefe - ob ein Korridor im FFH-Bereich umsetzbar ist - fehlt noch. Da die FFH-Regelungen auf EU Ebene verankert sind, muss zwingenderweise eine Alternativmöglichkeit gewählt werden, insofern diese verfügbar und zumutbar ist.

Eine Verknüpfungsstelle kann daher nicht alleine aus Sicht des GPR festgelegt werden. Entgegen der ursprünglichen Erwartungen müssen daher der Standort der Verknüpfung im GPR von einer vertiefenden Korridornetzanalyse im EPR abhängig gemacht werden. Solange nur der GPR untersucht wird, stehen die weiteren Planungen unter einem hohen Verfahrensrisiko. Die Folge ist eine vertiefende Korridornetzanalyse im EPR mit dem Ziel, das Korridornetz im erweiterten Planungsraum zu vereinfachen/zurückzuführen. Erst dann kann die detaillierte Trassenuntersuchung im gemeinsamen Planungsraum fortgesetzt werden.

6. Weiteres Vorgehen Gemeinsamer Planungsraum (GPR) und Erweiterter Planungsraum (EPR) (Torsten Gruber)

Siehe Folien 28 bis 31 der beiliegenden Präsentation

Torsten Gruber stellt die Konsequenzen für den weiteren Planungsprozess dar und schlägt Möglichkeiten für den Umgang damit vor.

Der gesamte Planungsraum muss betrachtet werden, da die beiden Planungsräume eng zusammenhängen und sich gegenseitig beeinflussen. Im erweiterten Planungsraum soll jetzt eine Korridornetzanalyse durchgeführt werden. Hierbei handelt es sich um eine Bewertung und Priorisierung der Korridore. Es ist wichtig, dass dieser Prozess transparent und in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten angegangen wird. Die Bewertung der Korridore erfolgt mittels einer Wirkungsanalyse, die auf einem Kriterienkatalog aufbaut. Der Kriterienkatalog enthält drei Fachbereiche: Verkehr und Technik, Raum und Umwelt, Kosten und Risiken (z.B. Genehmigungen und Durchführungskosten; siehe Folie 30). Dieser spiegelt damit die Schutzgüter aus den UVP-Gesetzen sowie den Stand der Technik wieder.

Die Anwesenden stimmen der Einbindung im Rahmen des Dialogkreises bei der Durchführung der Korridornetzanalyse im erweiterten Planungsraum zu.

Das Ziel ist, dass Korridornetz mithilfe der Korridornetzanalyse zu vereinfachen/zu reduzieren und festzulegen, in welchen Korridoren die weitere Trassenplanung fortgeführt wird. Es ist quasi ein Zwischenschritt, durch den das komplexe System der Korridore vereinfacht wird. Der Vorteil dieser Vorgehensweise ist: Beide Planungsräume erreichen den gleichen Planungsstand und ermöglichen eine nachvollziehbare Festlegung der künftigen Verknüpfungsstelle. Die Verknüpfungsstelle kann daher im Anschluss in das Trassenauswahlverfahren aufgenommen werden und wird nicht vorab festgelegt.

Im Idealfall bleiben nur wenige Korridore im erweiterten Planungsraum übrig (derzeit sind es ca. 20 verschiedene Korridorvarianten). Die Korridorstudie im GPR kann erst dann abgeschlossen werden, wenn Korridorergebnisse aus dem EPR vorliegen. Erst dann wird das Trassenauswahlverfahren weitergeführt. Im GPR wartet man also das Ergebnis der Korridornetzanalyse im EPR ab.

Diskussion:

- *Ist die Beschleunigung der Verbindung in Österreich (östlicher Korridor) in dem Kriterienkatalog enthalten?*

Dieser Punkt kann Teil der Kategorie Verkehr und Technik, z.B. 1.2. Betriebsführung, sein. Hier können Aspekte wie Fahrzeiten aufgenommen werden.

- *In Bezug auf welche Strecke ist der Kriterienkatalog angelegt?*

Die Nord-Süd-Anbindung liegt im Fokus. Die herangezogenen Kriterien wurden im Hinblick auf diese Ausrichtung entwickelt. Allerdings gibt es auch Sekundärpunkte für die östliche Anbindung (z.B. Fahrzeitverringerung Salzburg).

- *Warum wird die österreichische Variante nicht über österreichisches Gebiet abgewickelt. Warum ist das nicht in dem Korridorplan enthalten?*

Das Hauptziel der Planung ist die Nord-Süd-Verbindung im Zusammenhang mit dem Brenner-Nordzulauf. Themen wie die Fahrzeitverkürzung für die Korridorverkehre der ÖBB werden ergänzend mitberücksichtigt. In den letzten Jahren wurde innerhalb von Österreich viel in die Erneuerung der Brixental-Bahnstrecke investiert. Gemäß der ministeriellen Vereinbarung werden auch die

Belange des Schienenverkehrs zwischen Salzburg und Innsbruck ergänzend untersucht. Ein Teil dieser Untersuchung sieht vor, dass mögliche Anbindungen aus dem Inntal kommend Richtung Osten untersucht werden. Auf Basis dieser Ergebnisse wird durch die Ministerien die weitere Vorgangsweise festzulegen sein. Wenn kein maßgeblicher Nutzen gegeben ist, bleibt es bei den Untersuchungen im Rahmen des Planungsverfahrens. Parallel werden momentan keine weiteren Möglichkeiten in Österreich untersucht.

- *Welche Dringlichkeit hat das Projekt nach dem Bundesverkehrswegeplan? Welche Priorität misst die Bundesrepublik Deutschland dem östlichen Korridor (Anschluss NBS an Bestandsstrecke Richtung Freilassing/ Salzburg) bei?*

Im jetzigen Bundesverkehrswegeplan ist die Route nach Rosenheim und im Raum München erfasst. Auch der Ostkorridor ist eingeflossen und abgebildet, allerdings gibt es noch keinen Ministerratsbeschluss dazu. Im August wurde im Rahmen eines Kabinettsausschusses ein Beschluss des vordringlichen Bedarfs für den Brenner-Nordzulauf, Ostkorridor als auch für die Strecke von München über Mühldorf nach Freilassing gefasst (s. Frage „Was hat der östliche Korridor noch mit der ursprünglichen Brenner-Nordzulauf-Variante zu tun?“ S.6).

- *Ist die Anbindung von Rosenheim immer gewährleistet? Einige Korridore scheinen nicht an Rosenheim anzuschließen. Ist das Hauptziel immer München? Wie werden da die Entscheidungen getroffen?*

Es gibt Güter und Fernverkehr. Der Fernverkehr ist auf Personentransport ausgerichtet. Da Rosenheim ein Zentrum im Erweiterten Planungsraum ist, gewährleistet jeder Korridor die Anbindung der Stadt. Rosenheim kann über verschiedene Wege, durch die Anbindung der Neubaustrecke an die Bestandsstrecke, angefahren werden. Der Güterverkehr hat das Ziel, möglichst konstant zu fahren, und soll unter anderem aus diesem Grund um Rosenheim herumgeleitet werden.

Im Norden als auch im Süden von Rosenheim wird es demnach eine Anbindung an die Bestandsstrecke geben.

- *Für welche Geschwindigkeit ist die Neubaustrecke ausgelegt?*

Die Trassierung der Neubaustrecke ist auf 230 km/h ausgelegt. Reine Güterverkehrsstrecken sind meist auf 120 trassiert. Da auf der Neubaustrecke Mischverkehr (Personenfernverkehr und Güterverkehr) vorgesehen ist, wird diese Strecke auf 230 km/h ausgelegt.

- *Wann werden die Korridor-Karten an die Gemeinden verteilt?*

Der Planungsprozess soll transparent sein. Aus diesem Grund haben die Gemeinden bereits die Grundlagenkarten und die Raumwiderstandskarten erhalten. Nach Rückmeldung aller Gemeinden, werden diese Pläne auch nochmal in digitaler Form versandt. Die Korridorkarten sind nicht selbsterklärend. Derzeit wird die Karte hinsichtlich Verständlichkeit bearbeitet. Mitte Oktober können die Korridorkarten dann den Forenmitgliedern zugesendet werden.

Zu Folie 31:

Es kann noch nicht genau festgelegt werden, ob die Korridornetzanalyse im erweiterten Planungsraum bis Juni oder September 2017 gehen wird. Dies wird sich erst im Laufe des Prozesses zeigen. Folie 31 zeigt die geplanten Zeiträume und Inhalte der nächsten Sitzungen. Für die dritte Sitzung einigen sich die Anwesenden auf Mittwoch, den 30.11.2016 um 09.30 Uhr im Kleinen Sitzungssaal im Landratsamt Rosenheim. Die vierte Sitzung wird am Mittwoch, den 17.01.2017 um 13.30 Uhr im gleichen Raum stattfinden.

7. Kommunikation (Torsten Gruber)

Siehe Folien 32 bis 35 der beiliegenden Präsentation

Die Gemeinden des gemeinsamen Planungsraums haben sich auf diverse Kommunikationstätigkeiten geeinigt. Gleiche Maßnahmen sind im erweiterten Planungsraum angedacht.

Alle angeführten Kommunikationswege (siehe Folie 33) dienen der Bürgerinformation:

- Die Bürger werden über die Gemeindezeitungen und über Pressemeldungen (Mitte Oktober) darüber informiert, wie der Prozess abläuft und wie die weiteren Schritte aussehen werden. Außerdem bekommen die Gemeinden (Ende Oktober / Anfang November) Texte zur Verfügung gestellt, in welchen der Prozess und das Vorhaben genau erläutert werden. Den Gemeinden steht es offen, diese Texte in den Gemeindezeitungen zu verwenden.
- Die Gemeinden des Gemeinsamen Planungsraums haben sich bereits auf Informationsveranstaltungen für GemeinderätInnen im Oktober 2016 geeinigt. Es stellt sich die Frage, ob auch die Gemeinderäte des EPR über den aktuellen Stand informiert werden sollen. Die Veranstaltungen wären ab November möglich. Inhalt soll die Darstellung des gesamten Planungsprozesses und der Beteiligung sein. Die Einladung der GemeinderätInnen würde vom Projektteam erstellt und über die Bürgermeister verschickt. Die Bürgermeister werden gebeten, erforderliche Gäste darüber hinaus bekanntzugeben und dem Projektteam eine TeilnehmerInnenliste der Informationsveranstaltungen zukommen zu lassen.

Die Gemeinden des erweiterten Planungsraums würden für die Informationsveranstaltungen der GemeinderätInnen thematisch gruppiert (vgl. Folie 34). Es handelt sich um einen reinen Informationstermin, der moderiert wird.

- Große Informationsveranstaltungen für BürgerInnen sind angedacht, sobald konkretere Ergebnisse vorliegen. Nur belastbare Ergebnisse – belastbare Korridore – sollen einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Diskussion

- *Die TeilnehmerInnen diskutieren kontrovers über die Vor- und Nachteile der Information für Gemeinderäte im erweiterten Planungsraum zum jetzigen Zeitpunkt. Der Planungsstand lässt sehr viel Interpretationsspielraum zu; andererseits sieht man sich verpflichtet, die Gemeinderäte so früh als möglich in den Planungsprozess einzubinden. Die Gemeinderäte des*

gemeinsamen Planungsraums sind schon zu Informationsveranstaltungen im Oktober eingeladen.

Die TeilnehmerInnen einigen sich darauf, dass die DB auch die Gemeinderäte im erweiterten Planungsraum über den aktuellen Stand informieren soll.

- *Gibt es eine Kostenübersicht für die Korridore? Wann werden die Kosten bekannt sein? Wann wird die Kosten-Nutzen-Relation feststehen? Es scheiden doch sicherlich auch aufgrund finanzieller Entscheidungen Korridore vorzeitig aus?*

Diese Fragen können erst in einem Zeitraum von zwei bis drei Jahren beantwortet werden. Die genauen Kosten können erst kalkuliert werden, wenn konkrete Trassen vorliegen. Dazu ist der momentane Planungsstand in der Korridoruntersuchung noch nicht detailliert genug.

- *Mit etwas Menschenverstand kann man doch die Hälfte der Korridore ausschließen. Warum dauert das so lang?*

Ein Planungsverfahren in diesem Umfang braucht eine gewisse Zeit, um planerisch und verfahrensrechtlich korrekt und nachvollziehbar zu handeln. Entscheidungen müssen fundiert begründet werden und jede Möglichkeit muss mit gleicher Ernsthaftigkeit behandelt werden.

- *Ist es möglich das GPR und EPR zusammengeschlossen werden? Es muss ein einheitlicher Informationsfluss entstehen.*

Zunächst wartet der GPR auf die Ergebnisse des EPR. Um den Informationsfluss beizubehalten, werden Informationsveranstaltungen der Gremien im GPR durchgeführt. Inhalt ist die vorschreitende Planung der Korridornetzanalyse im EPR. Außerdem sind die Bürgermeister der Gemeindeforen Nord 1 und Nord 2 bei den Sitzungen des Dialogkreises anwesend, um den Prozess im erweiterten Planungsraum zu verfolgen. Es ist denkbar, dass zu einem gewissen Zeitpunkt auch die Süd-Foren mit eingebunden werden, allerdings sind diese derzeit von den Ergebnissen der Korridornetzanalyse kaum betroffen.

Alle Beteiligten der Foren und des Projektteams sind aufgefordert, den aktuellen Stand gleichermaßen zu kommunizieren: Erste Korridorüberlegungen liegen vor, diese müssen weiter geplant und vor allem reduziert werden. Die Trassenplanung kann erst im Anschluss daran erfolgen.

8. Nächste Termine (Torsten Gruber)

3. Dialogkreis mit Schwerpunkt Methode Korridornetzanalyse

Mittwoch 30.11.2016 – Vormittag 09.30 Uhr – Kl. Sitzungssaal Landratsamt Rosenheim

4. Dialogkreis mit Schwerpunkt Korridornetzanalyse

Mittwoch 17.01.2017 – Nachmittag 13.30 Uhr – Kl. Sitzungssaal Landratsamt Rosenheim

Torsten Gruber gibt bekannt, dass Susanne Müller das Projektteam Brenner-Nordzulauf verlassen und sich einem anderen Projekt der DB Netz AG widmen wird. Er bedankt sich für ihre aktive Mitarbeit und wünscht alles Gute. Susanne Müller bedankt sich und wünscht auch den ForenteilnehmerInnen alles Gute für den weiteren Prozess. Wolfgang Berthaler, Landrat von Rosenheim, verabschiedet die TeilnehmerInnen und bittet die DB im Projektteam auf personelle Kontinuität zu achten.

Zusammengestellt am 10.10.2016

Sonja Neubauer

Anlagen:

- Präsentation Dialogkreis vom 06.10.2016
- Anwesenheitsliste

2. DIALOGKREIS

06.10.2016, ROSENHEIM – LANDRATSAMT ROSENHEIM

BRENNER-NORDZULAUF

ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

Dialogkreis

Tagesordnung 6. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Grundlagendaten
- ❖ Raumwiderstände, Raumwiderstandsanalyse
- ❖ Korridorüberlegungen
- ❖ Weiteres Vorgehen Gemeinsamer Planungsraum (GPR) und Erweiterter Planungsraum (EPR)
- ❖ Kommunikation
- ❖ Nächste Termine

Dialogkreis

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Grundlagendaten
- ❖ Raumwiderstände, Raumwiderstandsanalyse
- ❖ Korridorüberlegungen
- ❖ Weiteres Vorgehen Gemeinsamer Planungsraum (GPR) und Erweiterter Planungsraum (EPR)
- ❖ Kommunikation
- ❖ Nächste Termine

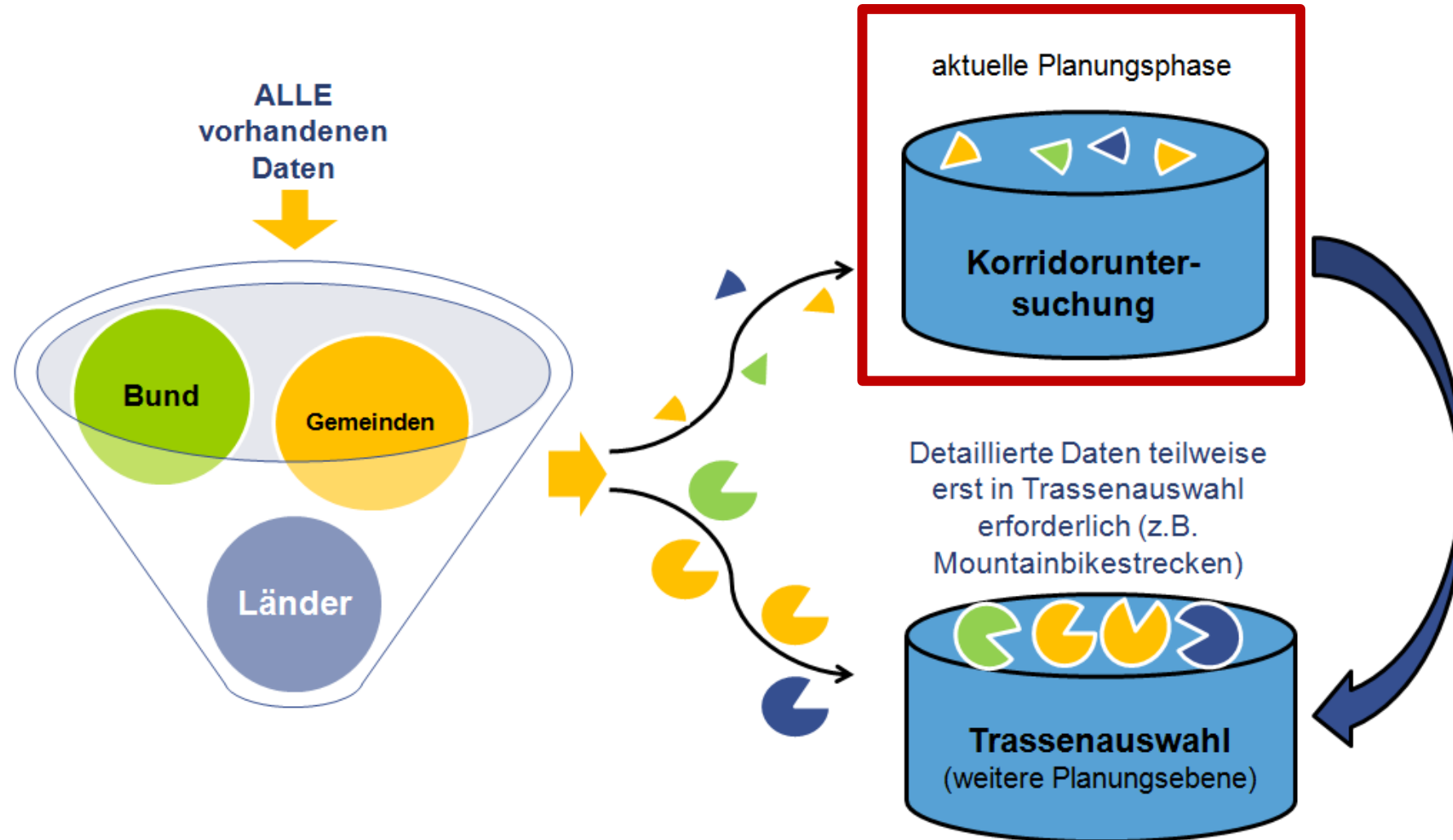
Dialogkreis

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ **Grundlagendaten**
- ❖ Raumwiderstände, Raumwiderstandsanalyse
- ❖ Korridorüberlegungen
- ❖ Weiteres Vorgehen Gemeinsamer Planungsraum (GPR) und Erweiterter Planungsraum (EPR)
- ❖ Kommunikation
- ❖ Nächste Termine

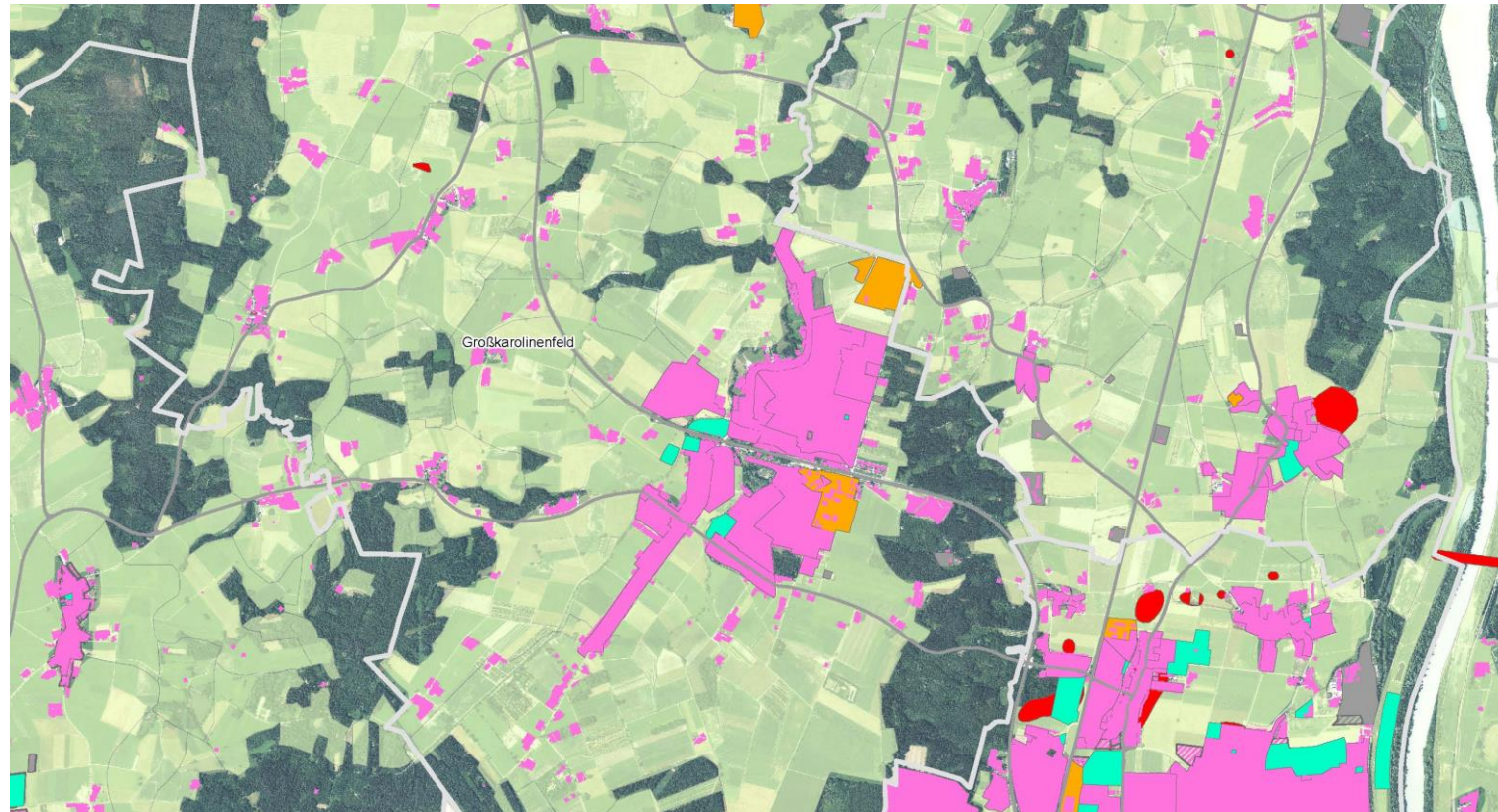
Grundlagendaten

- ❖ Grundlagenkarten und Prüfung der Datengrundlagen auf Vollständigkeit
- ❖ Wie wurden die Rückläufe der Gemeinden berücksichtigt?

Relevanz der Daten für die Planungsphasen



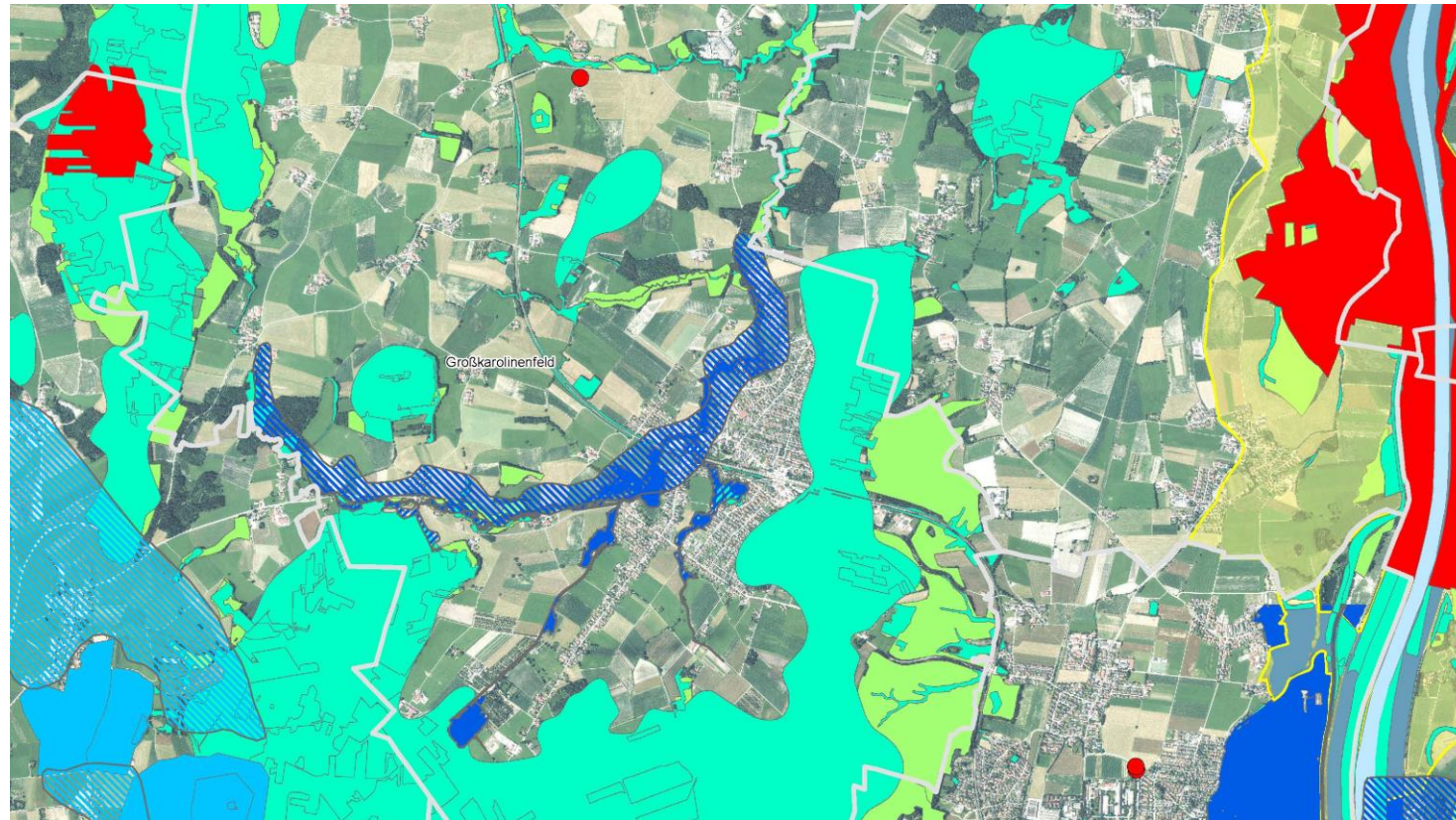
Grundlagenkarte „Mensch“



Grundlagenkarte
„Mensch“
Ausschnitt Raum
Großkarolinenfeld

-  Aufenthaltsort von Menschen
-  Freizeit / Erholung
-  Gewerbe / Industrie
-  Infrastruktur
-  Landwirtschaft
-  Militär
-  Sachgut / Kulturgut
-  Tourismus
-  in Planung
-  Gemeindegrenze
-  Staatsgrenze

Grundlagenkarte „Umwelt“



Grundlagenkarte
„Natur“
Ausschnitt Raum
Großkarolinenfeld

-  Schutzgebiet (FFH, SPA, Naturschutzgebiet, Naturdenkmal)
-  Geschütztes Biotop, Moorboden
-  Gewässer
-  Wasserschutzgebiet
-  Überschwemmungsgebiet / Überflutungsgebiet
-  Landschaftsschutzgebiet
-  Schutzwald Naturgefahren, Lawinschutzwald
-  Sonstige Waldfunktion (Wirtschafts-, Bodenschutz-, Erholungs-, Klimaschutz-, Sichtschutzwald)
-  in Planung
-  Vorranggebiet
-  Gemeindegrenze
-  Staatsgrenze



Prüfung der Datengrundlagen auf Vollständigkeit

Die Grundlagenkarten mit allen in der Korridoruntersuchung verwendeten Daten wurden als .pdf an die Kommunen verteilt

Von folgenden Kommunen
gingen Rückläufe ein

Aschau im Chiemgau
Großkarolinenfeld
Prutting
Riedering
Rohrdorf
Rosenheim
Samerberg
Stephanskirchen
Vogtareuth

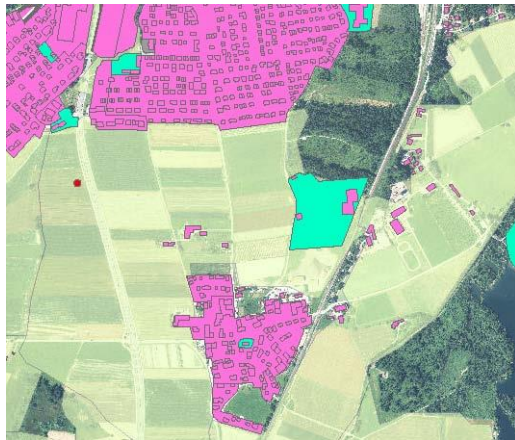
Von folgenden Kommunen
gingen KEINE Rückläufe ein

Bad Aibling
Bad Feilnbach
Bernau am Chiemsee
Frasdorf
Kolbermoor
Neubeuern
Raubling
Rohrdorf
Schechen
Tuntenhausen

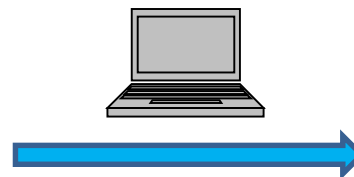
Prüfung der Datengrundlagen auf Vollständigkeit

Die Rückmeldungen der Gemeinden wurden ausgewertet und entsprechend der Planungstiefe in den Grundlagenkarten aufgenommen

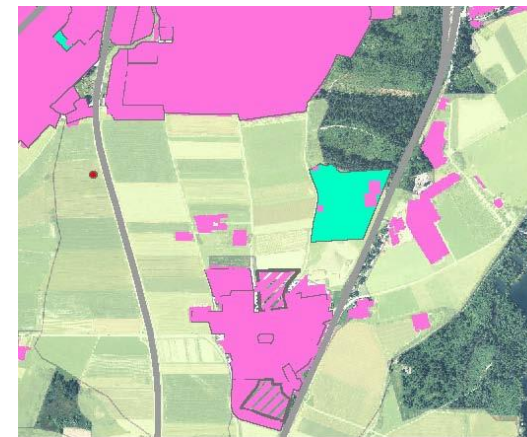
Beispiel Stadt Rosenheim – Ortsteil Happing



Vor der Prüfung durch die Gemeinden



Rückmeldungen
Gemeinden



Nach der Aktualisierung

Dialogkreis

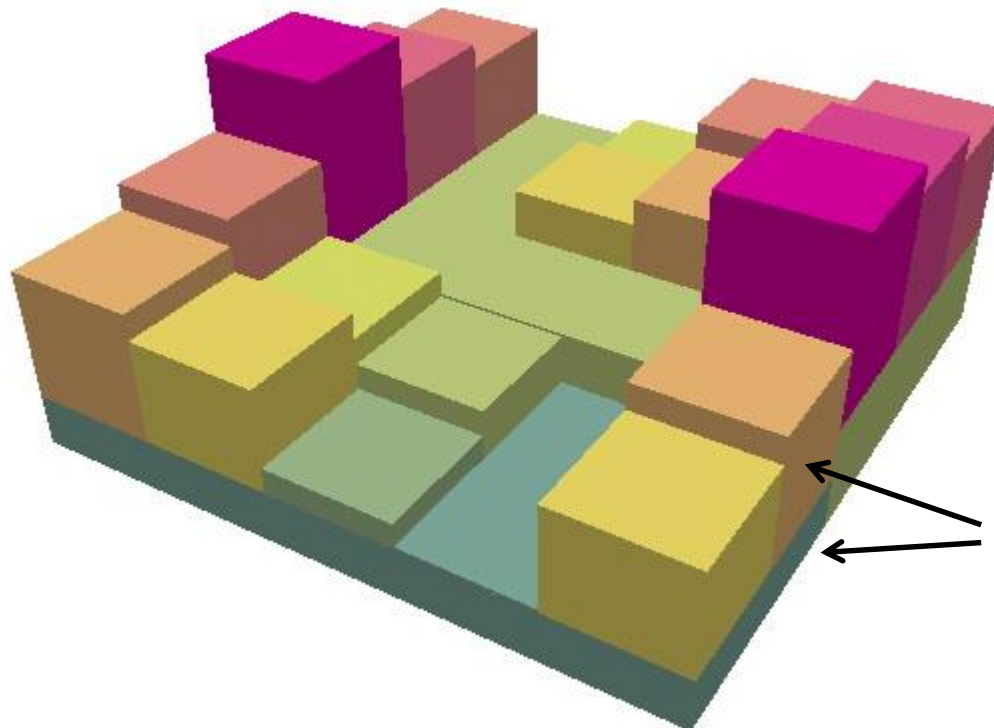
- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Grundlagendaten
- ❖ **Raumwiderstände, Raumwiderstandsanalyse**
- ❖ Korridorüberlegungen
- ❖ Weiteres Vorgehen Gemeinsamer Planungsraum (GPR) und Erweiterter Planungsraum (EPR)
- ❖ Kommunikation
- ❖ Nächste Termine

Raumwiderstände, Raumwiderstandsanalyse

- ❖ Was ist ein Raumwiderstand?
- ❖ Definition von (Raum-)Widerständen und „Maximalwertverfahren“
- ❖ Raumwiderstandskarte und potenzielle Konfliktzonen untertage

Was ist ein Raumwiderstand?

- ❖ Instrument aus der Raumplanung
- ❖ „Maß für die Machbarkeit von Infrastrukturmaßnahmen“
- ❖ zur Einstufung des gesamten Planungsraumes in Bereiche mit unterschiedlichen Raumwiderständen
 - Je höher der Raumwiderstand, desto sensibler der entsprechende Bereich



Violett = hoher Raumwiderstand
hellgrün = niedriger Raumwiderstand

Einzelne Raumwiderstände können sich auch überlagern (z.B. übereinander liegende Schutzgebiete)

Arten von Raumwiderständen

Es werden 3 Arten von Widerständen unterschieden:

- ❖ **Oberirdisch:** „Raumwiderstände“
- ❖ **Untertage:** „potenzielle Konfliktzonen untertage“
- ❖ **Gelände:** „Geländeneigung“



Oberirdische Raumwiderstände

Einteilung Raumwiderstandsklassen – Auszug

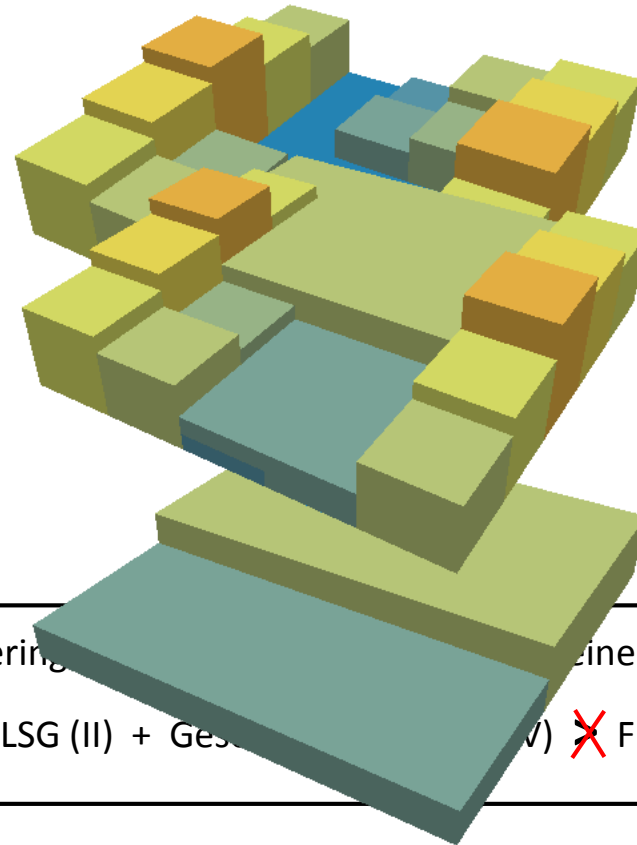
Überwiegend hoher gesetzlicher Schutz			überwiegend kein gesetzlicher Schutz			
	RWK VI	RWK V	RWK IV	RWK III	RWK II	RWK I
Bsp. Wasser	Wasserschutzgebiete Zone I, Inn	Wasserschutzgebiete Zone II, Stehende Gewässer	Wasserschutzgebiete Zone III, Überschwemmungsgebiete	Trinkwasserschutzgebiete (Planung), Vorranggebiete Hochwasserschutz	Überschwemmungsgebiete (Planung)	Fließgewässer (außer Inn)
Bsp. Mensch	Geschlossene Siedlungsbereiche	Wohnbebauung im Außenbereich, Siedlungsbereiche (Planung)	Landschaftsschutzgebiete, Wohnhäuser (Planung)	Flächen für den Tourismus	Landwirtschaftlich genutzte Flächen, Gewerbe, Industrie	Gewerbe und Industrie (Planung)
Bsp. Pflanzen, Tiere...	FFH-Gebiete, Naturschutzgebiete	Naturdenkmale	Gesetzlich geschützte Biotope	Lebensraum-schutzwald	LIFE-Naturprojekt „Rosenheimer Stammbeckenmoore“	Landschaftliche Vorbehaltsgebiete

Berücksichtigung Raumwiderstände – Maximalwertverfahren

❖ Maximalwertbildung

- Für jede Fläche wird nur die jeweils höchste Raumwiderstandsklasse berücksichtigt

Maximalwertbildung



Datengrundlagen 1

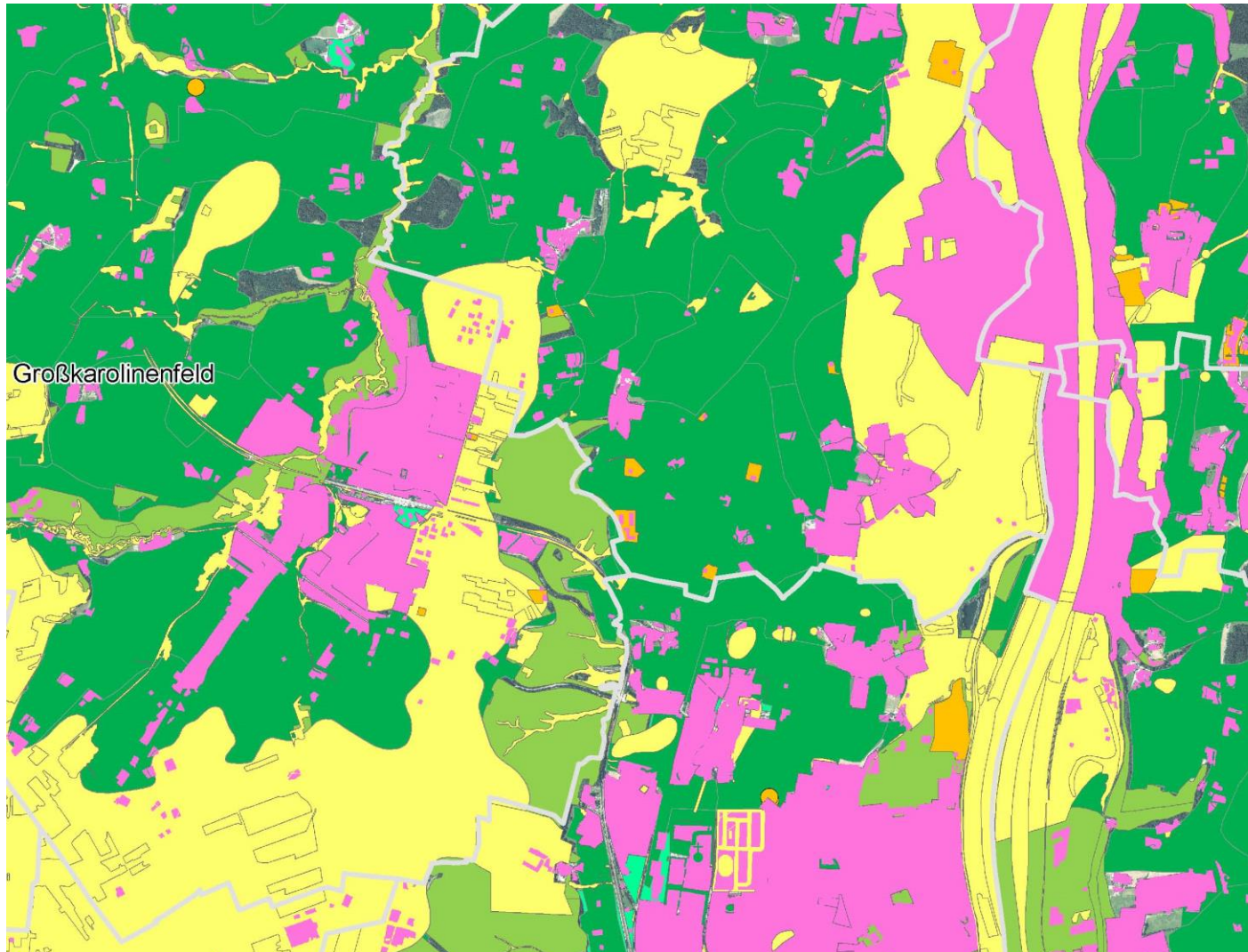
Kombinierte
Kriterien 1 & 2

Datengrundlagen 2

- Summe aus mehreren geringen Raumwiderstandsklassen führt zu einer hohen RWK

Bsp: Erholungswald (III) + LSG (II) + Geschützte Landschaftsteile (V) ~~FFH-Gebiet (VI)~~

Berücksichtigung Raumwiderstände – Maximalwertverfahren



Oberirdische
Raumwiderstandskarte mit
Maximalwertverfahren

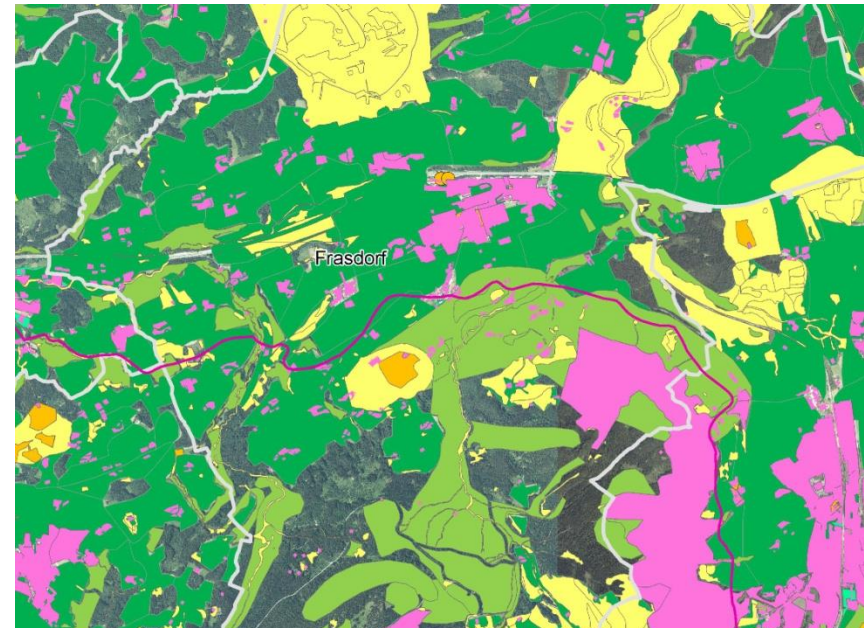
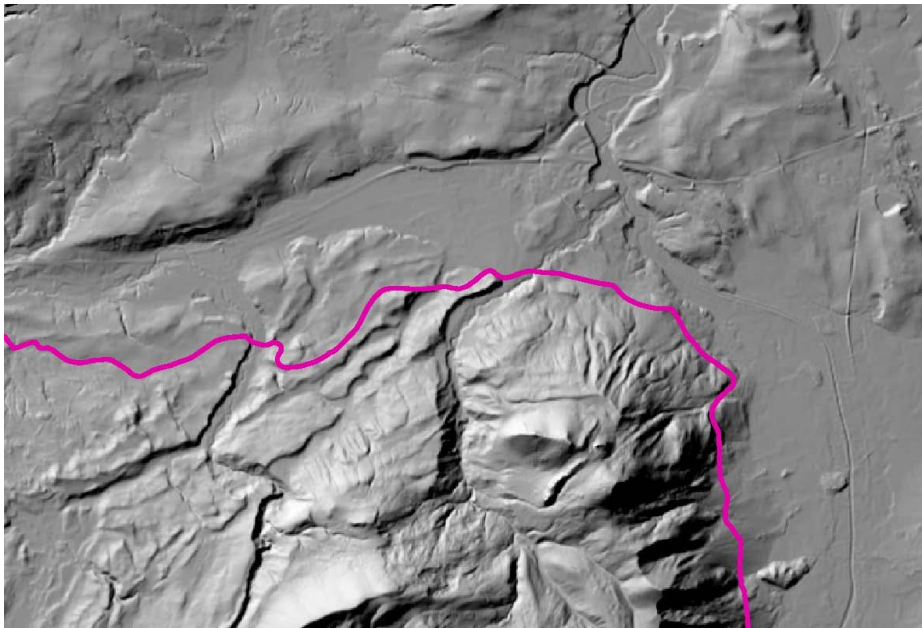
RWK =
Raumwiderstandsklasse



Raumwiderstand: Geländeneigung

Hangbereiche mit hohen Geländeneigungen für obertägige Bahntrasse wenig geeignet (hoher technischer Aufwand, große Eingriffe in Schutzgüter), auch wenn vergleichsweise niedrige RWK vorhanden sind

- Ausweisung von Gebieten mit hoher Geländeneigung



Raumwiderstand: Potenzielle Konfliktzonen untertage

❖ Einteilung anhand der Baugrundrisiken der (hydro-)geologischen Verhältnisse

- Berücksichtigung geologisch-geotechnische Verhältnisse (Baugrundrisiko)
- Berücksichtigung Hydrogeologie (Quellen)

❖ Einteilung in 6 potenzielle Konfliktzonen

- Zone I ... geringes Baugrundrisiko, geringe Eingriffsintensität (obertägig)
- Zone II ... mittleres Baugrundrisiko, mittlere Eingriffsintensität (oberflächennah – Unterflurtrasse)
- Zone III – V ... hohe Eingriffsintensität (=Tunnel), steigendes Baugrundrisiko u. Eingriffsintensität, Quellbereiche, je nach (hydro-)geolog. Formation
- Zone VI ... sehr hohes Baugrundrisiko („nicht baubar“)

❖ Im erweiterten Planungsraum ist überwiegend mit der potenziellen Konfliktzone V zu rechnen.

Dialogkreis

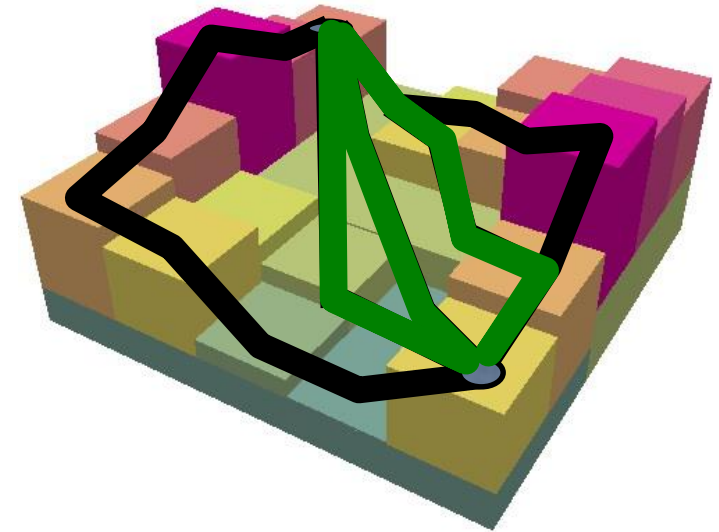
- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Grundlagendaten
- ❖ Raumwiderstände, Raumwiderstandsanalyse
- ❖ **Korridorüberlegungen**
- ❖ Weiteres Vorgehen Gemeinsamer Planungsraum (GPR) und Erweiterter Planungsraum (EPR)
- ❖ Kommunikation
- ❖ Nächste Termine

Korridorüberlegungen

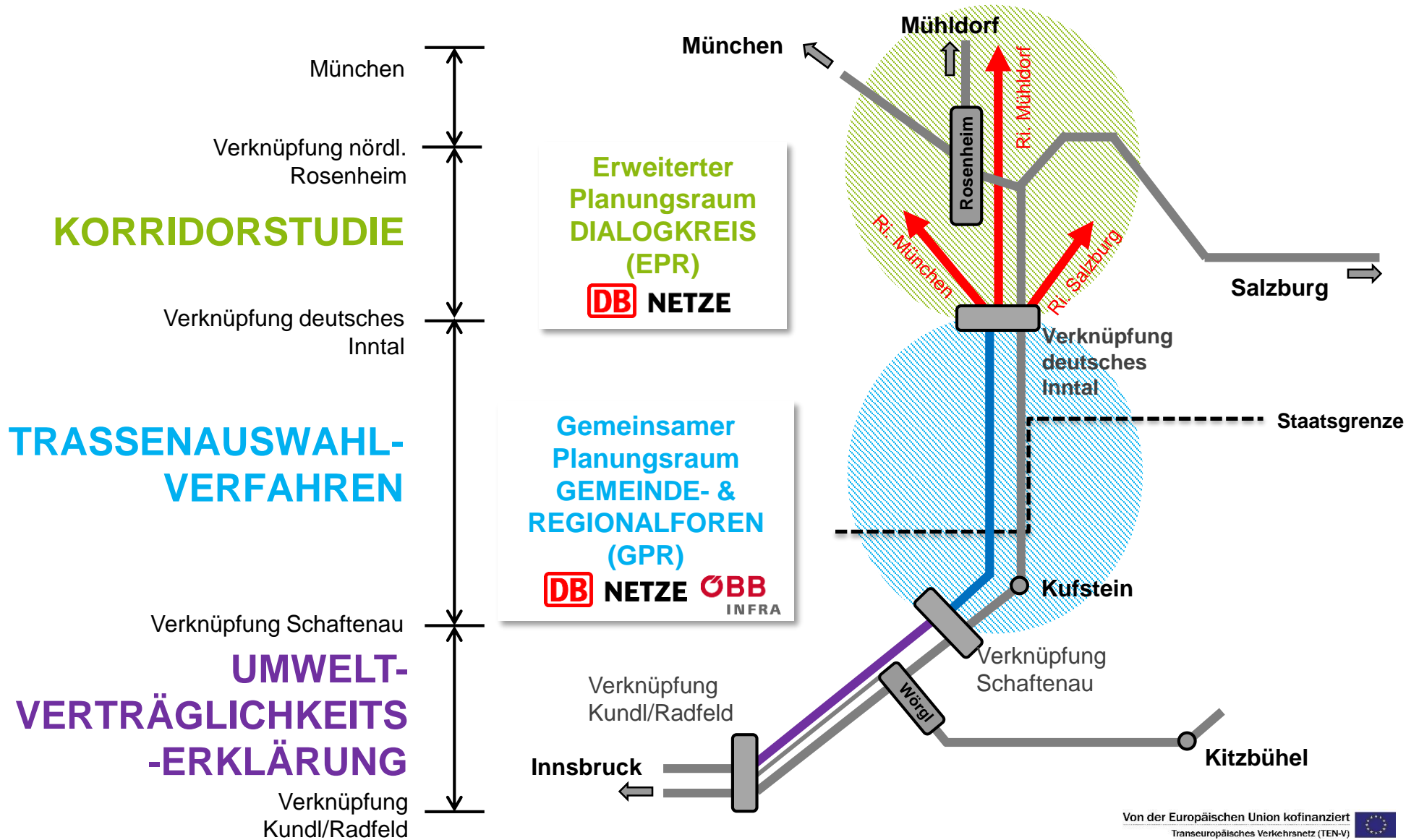
- ❖ Wie werden Korridore entwickelt?
- ❖ Ergebnis der Korridorüberlegungen (graphische Darstellung)

Entwicklung der Korridore

- ❖ Schritt 1: Identifikation von Bereichen mit vergleichsweise niedrigen Raumwiderständen
- ❖ Schritt 2: Korridorfindung anhand der (Raum-)Widerstände
 - Festlegung möglicher Start- und Endpunkte und dazwischenliegender Wege (linienhaftes Vorhaben)
- ❖ Schritt 3: Potenzielle Konfliktzonen untertage
 - Analyse der Korridore hinsichtlich geologischer, tektonischer, hydrogeologischer und geotechnischer Aspekte
- ❖ Schritt 4: Eisenbahntechnische Aspekte
 - Prüfung der Korridore hinsichtlich Trassierungsvorgaben (z. B. Kurvenradien) und Leistungsfähigkeit (u. a. Fahrdynamik und Geschwindigkeit)



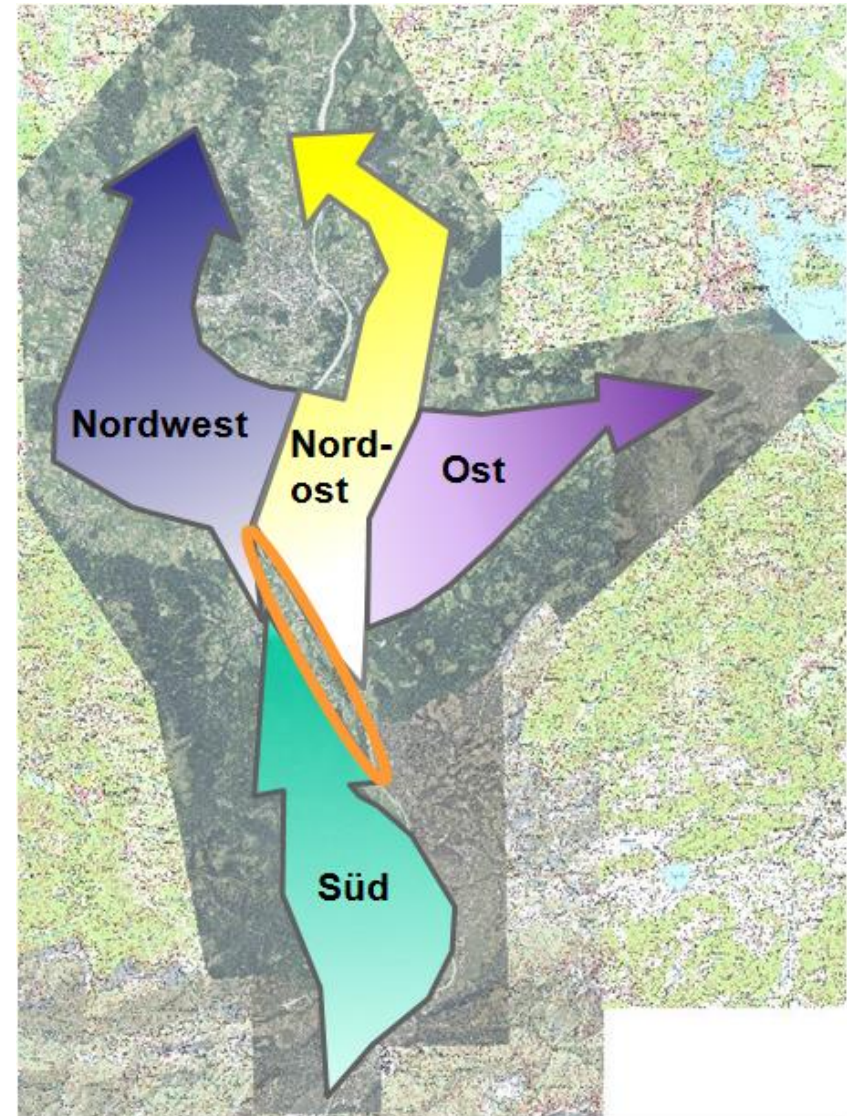
Korridorüberlegungen - Randbedingungen



Potenzielle Korridore – erweiterter und gemeinsamer Planungsraum

Systemüberblick

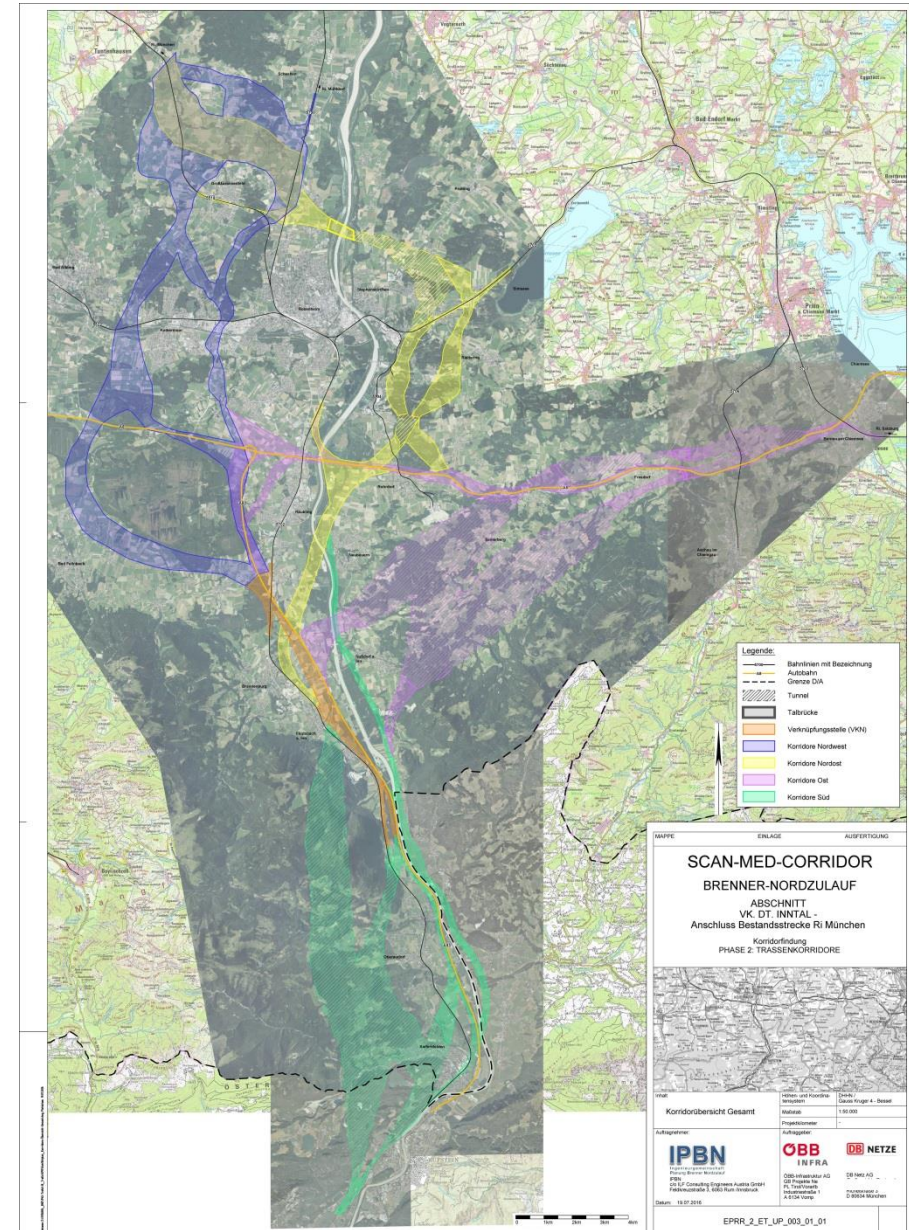
- ❖ Nordost- und Nordwest-Korridore rund um Rosenheim
- ❖ Ost-Korridore Richtung Salzburg
- ❖ Verknüpfungsbereich
„Verknüpfungsstelle Deutsches Inntal“
- ❖ Südkorridore bis zum Verknüpfungsbereich
„Verknüpfungsstelle Deutsches Inntal“



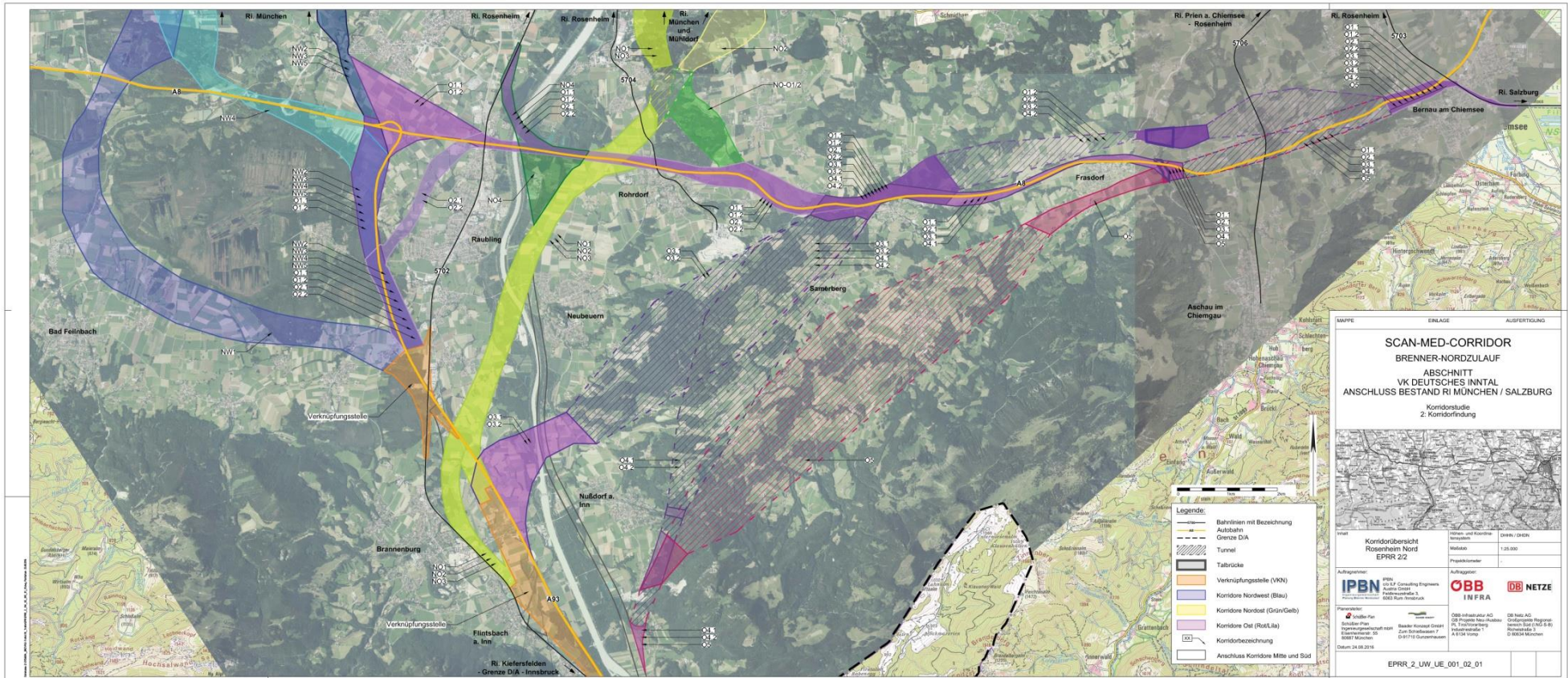
Potenzielle Korridore - Gemeinsamer Planungsraum und Erweiterter Planungsraum

Übergeordneter Überblick (Sept. 2016)

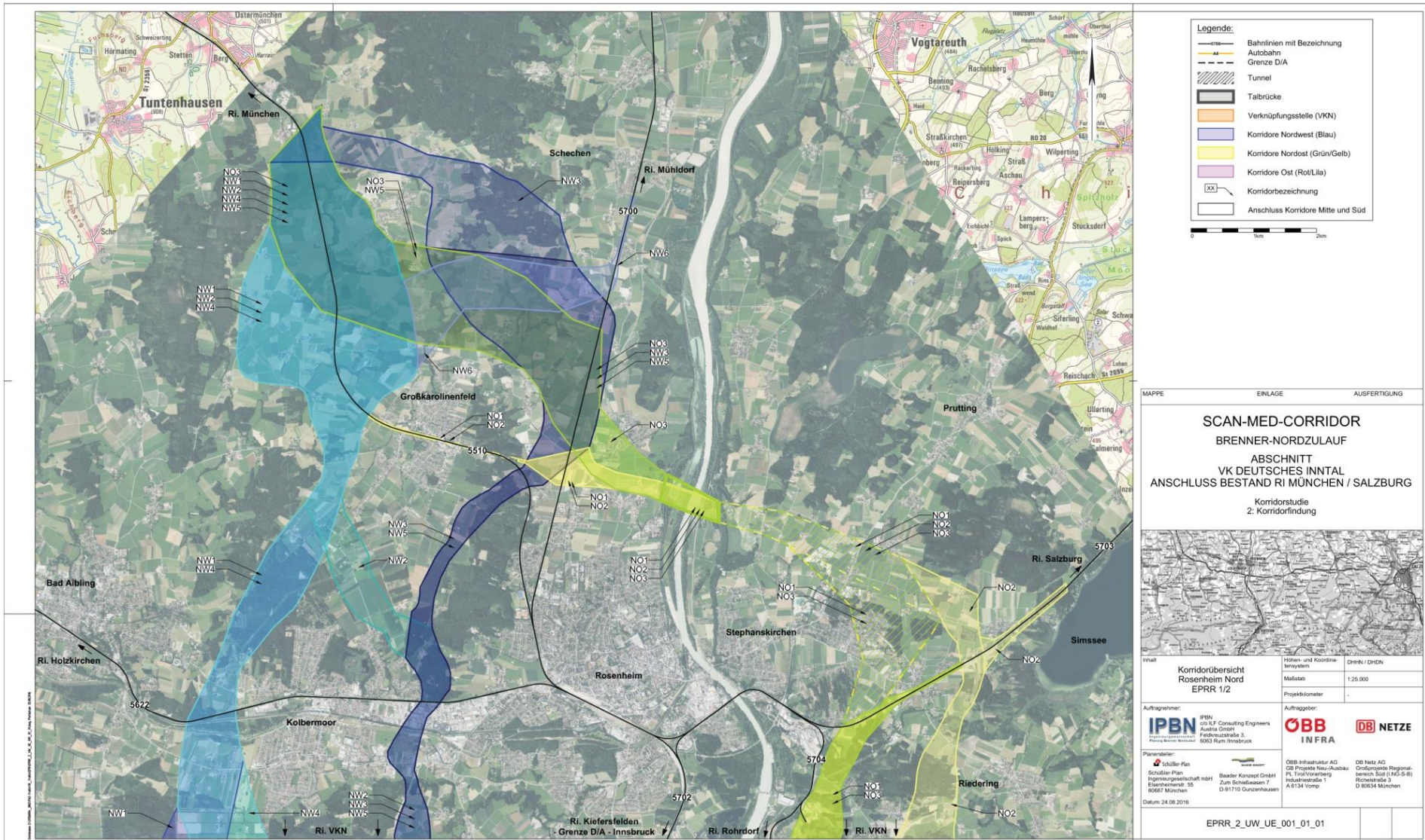
- ❖ Nordost- und Nordwest-Korridore rund um Rosenheim
- ❖ Ost-Korridore Richtung Salzburg
- ❖ Verknüpfungsbereich
„Verknüpfungsstelle Deutsches Inntal“
- ❖ Südkorridore bis zum Verknüpfungsbereich
„Verknüpfungsstelle Deutsches Inntal“



Potenzielle Korridore erweiterter Planungsraum - SÜD



Potenzielle Korridore erweiterter Planungsraum - NORD



Dialogkreis

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Grundlagendaten
- ❖ Raumwiderstände, Raumwiderstandsanalyse
- ❖ Korridorüberlegungen
- ❖ **Weiteres Vorgehen Gemeinsamer Planungsraum (GPR) und Erweiterter Planungsraum (EPR)**
- ❖ Kommunikation
- ❖ Nächste Termine

Konsequenzen für die weitere Vorgehensweise

- ❖ Wechselwirkungen zwischen gemeinsamem und erweitertem Planungsraum
 - Parallele Durchführung der Planungsschritte in den Planungsräumen erforderlich, dafür ist es notwendig, dass im erweiterten Planungsraum die gleiche Planungstiefe erreicht wird
 - Reduzierung der Komplexität im erweiterten Planungsraum erforderlich: Durchführung **Korridornetzanalyse**
- ❖ Mit den Planungen im gemeinsamen Planungsraum wird gewartet bis Ergebnis Korridornetzanalyse vorliegt
- ❖ Parallele Durchführung des Trassenauswahlverfahrens möglich; Lage und Ausgestaltung der Verknüpfungsstelle wird Teil des Trassenauswahlverfahrens

Korridornetzanalyse: Wirkungsanalyse mittels Kriterienkatalog

Erstvorschlag Kriterienkatalog basiert auf den Schutzgütern der Umwelt- Verträglichkeits- Prüfung (UVP; analog zu Kriterienkatalog des gemeinsamen Planungsraums)

Erstvorschlag:

Verkehr und Technik	1-1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur
	1-2 Betriebsführung
	1-3 außergewöhnliche Betriebszustände
	1-4 Bauausführung

Raum und Umwelt	2-1 Mensch - Gesundheit & Wohlbefinden
	2-2 Mensch - Raumentwicklung
	2-3 Mensch - Raumnutzungen
	2-4 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt
	2-5 Wasser
	2-6 Landschaft
	2-7 Boden, Land- und Forstwirtschaft
	2-8 Luft und Klima
	2-9 Sach- und Kulturgüter

Weiteres Vorgehen in den beiden Planungsräumen (EPR & GPR)

Aufgrund der notwendigen Änderung im Planungsprozess würden sich die Termine des Dialogkreises bis Mitte nächsten Jahres folgendermaßen gestalten:

- ❖ 3. Dialogkreis: Methodik Korridornetzanalyse und Kriterienkatalog
- ❖ 4. Dialogkreis: Vorstellung der Korridorkurzbeschreibungen und der kritischen Punkte
- ❖ 5. Dialogkreis: Vorstellung des regionalen Variantenvergleichs und der ersten Ergebnisse der Wirkungsanalyse

	Quartale	Sep 16	Okt 16	Nov 16	Dez 16	Jan 17	Feb 17	März 17	April 17	Mai 17	Juni 17	Juli 17	Aug 17	Sep 17	Okt 17	Nov 17	Dez 17
GPR	Forenrunden					I			I		X			X			
EPR	Korridornetzanalyse																
	2. Dialogkreis																
	3. Dialogkreis			30.													
	4. Dialogkreis					17.											
	5. Dialogkreis																
	6. Dialogkreis																
	7. Dialogkreis																

Dialogkreis

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Grundlagendaten
- ❖ Raumwiderstände, Raumwiderstandsanalyse
- ❖ Korridorüberlegungen
- ❖ Weiteres Vorgehen Gemeinsamer Planungsraum (GPR) und Erweiterter Planungsraum (EPR)
- ❖ **Kommunikation**
- ❖ Nächste Termine

Kommunikationskonzept

1. Information per Gemeindezeitung
2. Presseinformation über weiteres Vorgehen
3. Informationsveranstaltung für GemeinderätInnen (November 2016)
4. Informationsveranstaltungen für BürgerInnen (Herbst 2017)

Informationsveranstaltung für GemeinderätInnen Kommunikationskonzept

Information der Gemeinderäte im November (Vorschlag zur Abstimmung)

❖ Vorschlag für Aufteilung:

Nord- West: Termin und Ort noch offen

Nord- Ost: Termin und Ort noch offen

Ost: Termin und Ort noch offen

Rosenheim: Termin und Ort noch offen

❖ Folgende Termine wurden im gemeinsamen Planungsraum vereinbart

Süd 2: Donnerstag, 13.10., Kursaal Oberaudorf

Süd 1: Montag, 17.10., Rathaus Kufstein

Nord 1: Mittwoch, 19.10., Wendelsteinhalle Brannenburg

Nord 2: Montag, 24.10., Huberwirt Raubling

Informationsveranstaltungen für BürgerInnen

Kommunikationskonzept

Die vorgesehenen Öffentlichkeitsveranstaltungen setzen voraus, dass die Korridore inkl. möglicher Verknüpfungsstellen festgelegt sind und damit ein Zwischenergebnis der Planung vorgestellt werden kann. Daher werden diese Veranstaltungen für nächstes Jahr vorgeschlagen.

Art und Anzahl der Veranstaltungen:

- Eine Veranstaltung pro Gemeinde, evtl. können Gemeinden zusammengefasst werden
- Aufsteller in der Gemeinde (Rathaus, Veranstaltungsraum) in der Woche vor Veranstaltung
- Marktständekonzept in den einzelnen Veranstaltungsräumen

Dialogkreis

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der 1. Sitzung
- ❖ Grundlagendaten
- ❖ Raumwiderstände, Raumwiderstandsanalyse
- ❖ Korridorüberlegungen
- ❖ Weiteres Vorgehen Gemeinsamer Planungsraum (GPR) und Erweiterter Planungsraum (EPR)
- ❖ Kommunikation
- ❖ **Nächste Termine**

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
ERWEITERTER PLANUNGSRAUM