

# Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen und erweiterten Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung PROTOKOLL

---

Thema:	<b>11. Sitzung des Regionalforums</b>
Datum und Uhrzeit:	23. Juli 2018, Teil I: 14:15 - 16:00 Uhr (ohne BürgermeisterInnen) Teil II: 16:15 - 17:15 Uhr (alle Mitglieder)
Ort:	Hochschule Kufstein
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Rainer Auer (Bürgermeister Stephanskirchen) Elmar Berktold (Vertreter des Amtes der Tiroler Landesregierung) Helmut Cybulska (Stadt Rosenheim, vertretend für Gabriele Bauer) Georg Dudek (Vertreter INNTAL Gemeinschaft e.V.) Hajo Gruber (Bürgermeister Kiefersfelden) Josef Häusler (Bürgermeister Riedering) Olaf Kalsperger (Bürgermeister Raubling) Peter Kasperczyk (BUND Kreisgruppe Rosenheim) Gerhard Kippes (Landratsamt Rosenheim, vertretend für Wolfgang Berthaler) Peter Kloo (Bürgermeister Kolbermoor) Katharina Dornauer (vertretend für Josef Lanzinger, Landwirtschaftskammer Tirol, Bezirksstelle Kufstein) Matthias Kraus (Regierung von Oberbayern) Martin Krumschnabel (Bürgermeister Kufstein) Erwin Kühnel (Zweiter Bürgermeister Bad Aibling, vertretend für Felix Schwaller) Stefan Lederwascher (Bürgermeister Flintsbach) Emil Maier (Gemeinde Großkarolinenfeld, vertretend für Bernd Fessler) Walter J. Mayr (Euregio Inntal-Chiemsee-Kaisergebirge-Mangfalltal, als Beobachter) Hans Nowak (Bürgermeister Neubeuern) Sepp Oberauer (Bürgermeister Nußdorf) Christoph Platzgummer (Bezirkshauptmann Kufstein) Günther Polz (ProBahn Kreisgruppe Rosenheim) Christian Ritzer (Bürgermeister Niederndorf) Josef Ritzer (Bürgermeister Ebbs) Florian Salzburger (Arbeiterkammer Tirol) Patrick Schönauer (Wirtschaftskammer Tirol) Josef Steingraber (Bayerischer Bauernverband Regierungsbezirk Oberbayern, Geschäftsstelle Rosenheim) Anton Wallner (Bürgermeister Bad Feilnbach) Georg Weigl (Bürgermeister Tuntenhausen)

---

---

Gerhard Wieland (IHK Schienenverkehr, Bergbahnen, ÖPNV Referat Verkehr und Logistik)  
Hubert Wildgruber (Bürgermeister Oberaudorf)  
Bernd Reiter (DB Netz AG)  
Christian Tradler (DB Netz AG)  
Felicia Tradler (DB Netz AG, Praktikantin)  
Martin Eckert (IPBN)  
Ralf Eggert (IFOK GmbH)  
Rebecca Ruhfaß (IFOK GmbH)  
Peter Hofer (ÖBB Infrastruktur AG)  
Sabine Volgger (wikopreventk GmbH)

---

## Agenda

### Teil I

1. Begrüßung
2. Aktuelles aus dem Projekt
  - a. Aktuelles, Bericht aus den Gemeindeforen
  - b. Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
3. Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - a. weitere Information
  - b. Übersicht über bereits eingebrachte Vorschläge
4. Fragen und Diskussion

### Teil II

5. Begrüßung
6. Rückmeldung zum Protokoll der zehnten Sitzung des Regionalforums
7. Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - a. offene Diskussion
  - b. Ausgabe gedruckter Pläne
8. Abschluss

## Teil I (nur regionale VertreterInnen)

### 1. Begrüßung

Die regionalen VertreterInnen erhalten beim Hereinkommen jeweils einen Ordner mit Planungsunterlagen.

Die Moderatorin Sabine Volgger begrüßt die Teilnehmenden. Sie moderiert den ersten Teil der Sitzung. Es sind heute zwei Stunden für den ersten Sitzungsteil mit den regionalen Vertretern geplant, in dem es um die Themen gehen wird, die auch in den Gemeindeforen vorgestellt wurden. Im zweiten Sitzungsteil, zu dem die Bürgermeister hinzukommen, wird es eine Stunde lang eine offene Diskussion geben.

Peter Hofer, ÖBB Infra, begrüßt im Namen der Projektleitung und dankt den Teilnehmenden, dass sie sich die Zeit genommen haben.

Sabine Volgger stellt die Tagesordnung vor (s. o.). Den Kern der Diskussion werden die Grobtrassenentwürfe bilden. Es werden auch einige Vorschläge zur Trassenführung genannt werden, die den Planern aus den Gremien oder den Infoveranstaltungen schon übergeben wurden. Sie erwähnt, dass ein Mitglied einige Fragen eingereicht hat, die im Zuge der Sitzung beantwortet und diskutiert werden sollen. Das Protokoll wird im zweiten Sitzungsteil abgestimmt, wenn alle Mitglieder anwesend sind.

### 2. Aktuelles

#### a. Aktuelles, Bericht aus den Gemeindeforen

Sabine Volgger berichtet zu den Gemeindeforen, dass dort das selbe präsentiert und diskutiert wurde, wie im Regionalforum in der heutigen Sitzung.

Christian Tradler, DB Netz AG, berichtet kurz zum Sachstand zum Erkundungsprogramm im erweiterten Planungsraum (EPR) (*siehe Folie 4 in der beiliegenden Präsentation*). Die Planer haben das Erkundungsprogramm erstellt und begonnen, mit den Gemeinden abzustimmen, wo Bohrungen stattfinden können. Aus der Gemeinde Rohrdorf gab es eine schriftliche Ablehnung der Bohrungen. In Stephanskirchen wurden die Bohrungen mündlich abgelehnt. Es gibt 30 Bohrpunkte und außerdem geophysikalische Untersuchungen.

Peter Hofer berichtet kurz zum Sachstand der Erkundungsbohrungen im gemeinsamen Planungsraum (GPR) (*siehe Folie 5*). Es werden ca. 30 Bohrungen durchgeführt. Von den privaten Grundbesitzern haben alle zugestimmt, einer Bohrung auf öffentlichem Grund in Neubeuern wurde nicht zugestimmt.

Christian Tradler berichtet von einer Umfrage, die vom FORSA-Institut (forsa. GmbH) im Auftrag der Projektleitung durchgeführt wurde (*siehe Folien 6 bis 10*). Es wurden vom 11. Mai bis zum 8. Juni telefonisch 1501 Menschen im gesamten Planungsgebiet zum Brenner-Nordzulauf befragt. Der Projektleitung ging es darum, zu erfahren, wie die Menschen in den betroffenen Planungsräumen über die Planung einer zusätzlichen Strecke denken, wie der Informationsstand in der Bevölkerung sich darstellt und wo z.B. noch Informationsbedürfnis besteht. Die

Studie wurde durchgeführt, bevor die Informationsveranstaltungen stattgefunden haben. Auf den Folien 7 bis 10 sind die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst. Die Auswertung sowie auch die gestellten Fragen sind auf der Projekthomepage ([https://www.brennernordzu-lauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/presseinformationen/2018-07-06\\_PI\\_Forsa-Umfrage.pdf](https://www.brennernordzu-lauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/presseinformationen/2018-07-06_PI_Forsa-Umfrage.pdf)) zu finden. Christian Tradler wertet es als gutes Zeichen, dass zwei von drei Befragten sich für den Verlauf interessieren und acht von zehn Befragten bereits vor den Infoveranstaltungen vom Projekt gehört hatten. Es wurde aber auch festgestellt, dass sich viele Menschen mehr Informationen wünschen. Dieser Aspekt wurde auch bei den persönlichen Gesprächen bei den Infoveranstaltungen deutlich, wo sich viele wünschten, schon genauere Informationen zu bekommen. Christian Tradler kündigt an, dass die Umfrage zu einem späteren, noch nicht festgelegten Zeitpunkt wiederholt werden soll. Bei dieser Umfrage können dann auch Fragen geschärft werden.

### Diskussion

*Ein Mitglied bezeichnet die Umfrage als eine Frechheit und kritisiert, dass die Mitglieder der Gremien aus den Medien davon erfahren mussten. Es wäre besser gewesen, wenn die Gremienmitglieder vorher darüber informiert worden wären. Aus Sicht des Mitglieds ist nicht nachvollziehbar, warum die Gremienmitglieder erst nach einer zeitaufwändigen Diskussion eine Gewichtung zum Kriterienkatalog abgeben können, sich andererseits aber völlig uninformierte BürgerInnen zum Projekt äußern und die Ergebnisse dann durch die Presse gehen. Das Mitglied kritisiert, dass in den Medien suggeriert wurde, die Bevölkerung sei für das Projekt.*

- Ein weiteres Mitglied stimmt zu, es sei ein falscher Eindruck des Stimmungsbildes erzeugt worden und kritisiert, es würde einseitig berichtet. Wenn die Projektleitung von dieser Studie berichtet, dann sollte sie auch auf den kürzlich veröffentlichten Bericht des Europäischen Rechnungshofes zu europäischen Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr eingehen. Das Mitglied verliest ein Zitat aus der Studie und schlussfolgert daraus, dass der Brenner-Nordzulauf nicht notwendig und in Bezug auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht rentabel wäre.
- Nachträglicher Hinweis der Moderation: Der Bericht des Rechnungshofes „Sonderbericht Nr. 19/2018, *Europäisches Hochgeschwindigkeitsschienennetz: keine Realität, sondern ein ineffizienter Flickenteppich* ist auf der Internetseite des Europäischen Rechnungshofes in englischer Sprache abrufbar (Direktlink: [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18\\_19/SR\\_HIGH\\_SPEED\\_RAIL\\_EN.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_19/SR_HIGH_SPEED_RAIL_EN.pdf)).
- Ein Mitglied erwidert, dass die Studie nichts suggeriere, sondern dass offensichtlich viele Menschen im Planungsraum eher für das Projekt seien. Eine Umfrage sei nicht mit einer Prüfung objektiver Fakten (Bericht des Europäischen Rechnungshofes) vergleichbar.
- Ein Mitglied äußert, dass die Projektleitung das Recht habe, sich ein Meinungsbild einzuholen und dass auch der Bericht des Europäischen Rechnungshofes eine Meinung sei, die anderen Meinungen gegenübergestellt werden müsse.
- Die Projektleitung ergänzt, dass die Gewichtung der Hauptkriterien des Kriterienkatalogs nichts mit der Studie zu tun habe. Bei der Studie ging es darum, ein

Meinungsbild der betroffenen Bevölkerung zu den gestellten Fragen, sowie Aussagen zum Informationsbedürfnis zu bekommen. Die Gewichtung dient hingegen der Sensitivitätsanalyse im Rahmen des Trassenauswahlverfahrens.

*Warum wurde die Umfrage durchgeführt, bevor die Varianten bekannt waren?*

- Die intensivierete Beteiligung im EPR geht nun seit einem Jahr und es sollte erhoben werden, wie die Beteiligung wirkt. Am 18. Juni 2018 wurden die Grobtrassenentwürfe präsentiert. Es war eine bewusste Entscheidung, vorher ein Meinungsbild abzuholen. Es soll weitere Umfragen geben.

*Warum wurden die Gremienmitglieder nicht in die Entwicklung der Umfrage eingebunden? Warum wurden die Fragen nicht vorher diskutiert? Ein Mitglied äußert, dass der Eindruck einstehe, dass die Umfrage nur deshalb veröffentlicht wurde, weil das Ergebnis positiv war. Ein anderes Mitglied äußert, dass dadurch, dass erst im Nachhinein informiert wurde, der Eindruck von Manipulation entsteht.*

- Die Umfrage wurde durch die FORSA durchgeführt. Diese hat die 1501 befragten Personen nach Kriterien der Repräsentativität ausgewählt. Es hat keine Beeinflussung durch die Projektleitung der ÖBB oder DB stattgefunden. Das Ergebnis der Umfrage wäre in jedem Fall veröffentlicht worden.
- Es besteht der Wunsch einiger Mitglieder, die Fragen zukünftiger Umfragen vorab zu diskutieren. Die Projektleitung konnte diesbezüglich keine Zusage geben und verweist auf das Informationsbedürfnis des Vorhabenträgers und der Notwendigkeit, Informationen einzuholen und auch zu veröffentlichen.

*In welchem Zusammenhang steht die Studie des Europäischen Rechnungshofes? Welche Auswirkungen hat Sie auf die Bedarfsfeststellung.*

- Ausschlaggebend für die Bedarfsfeststellung ist in Deutschland der Bedarfsplan der Gutachter des Bundes zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Die Verfahrensebene der Bedarfsfeststellung ist vorbei. Die Studie des Europäischen Rechnungshofes hat keine direkten Auswirkungen auf die Bedarfsfeststellung. Auch wenn sich z.B. in den Förderrichtlinien der EU etwas ändern würde, dann wäre das für die Begründung des Projekts nicht relevant, so lange der Bund nicht den Bedarfsplan in Frage stellt.
- Aufgrund dessen, dass sich die Studie auf das Hochgeschwindigkeitsschienennetz (gemeint sind nur Personenzüge) bezieht, zeigt sie nicht den gesamten Bedarf für den Brennergordzulauf, der als Hochleistungs-Mischverkehrsstrecke (auch Güterzüge) geplant wird. Die Trasse wird für 230 km/h geplant, wird aber vom Betriebsprogramm her stark auf den Güterverkehr ausgelegt sein: Das Betriebsprogramm geht von 220 Güterverkehrszügen und 40 Personenfernverkehrszügen am Tag auf der Neubaustrecke aus.

*Aus Sicht eines Mitglieds ist die Studie relevant, da sich die Projektleitung zur Begründung des Europäischen Rechnungshofes auf den europäischen Kontext berufe. Der Bericht zeige jedoch, dass es in der EU ein Umdenken gebe – dies sollte die Projektleitung einbeziehen. Wenn die Stimmung aus der*

*Bevölkerung eingefangen werde, dann sollte auch die Stimmung in der EU-Politik berücksichtigt werden. Die Meinung von Fachleuten des Europäischen Rechnungshofes, dass es für die Strecke keinen Bedarf gebe, solle berücksichtigt werden.*

- Aus Sicht eines weiteren Mitglieds ist es gut, durch Mischverkehr das enge Inntal zu entlasten. Der BVWP habe mit dem Nutzen-Kosten-Verhältnis 1,2 klar festgestellt, dass der Nutzen gegeben sei.
- Ein anderes Mitglied erwidert, dass die Berechnung des Bundes nicht belastbar sei.

*Ein Mitglied fordert, dass die politischen Verantwortlichen mitdiskutieren und klargestellt wird, warum in der Politik dem BVWP zugestimmt wird. Es fordert eine belastbare Aussage zum Bedarf.*

- Eine entsprechende Studie zum Kapazitätsbedarf 2050 für den Güterverkehr ist durch das BMVI beauftragt. Es wird erwartet, dass dieses im Laufe dieses Jahres vorliegt und noch durch die prognostizierten Personenverkehrsleistungen ergänzt wird. Das konsolidierte Ergebnis wird vsl. im ersten Halbjahr 2019 vorliegen.

#### **b. Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen (Moderation)**

Die ModeratorInnen Sabine Volgger und Ralf Eggert berichten von den 14 Informationsveranstaltungen für BürgerInnen, die im Planungsgebiet stattgefunden haben. Bei den Infoveranstaltungen gab es auch einen Stand, an dem Feedback aufgenommen wurde. Zu diesem Feedback wird eine schriftliche Auswertung erstellt und die Ergebnisse werden online gestellt. Die Moderation fasst die die Ergebnisse von den Feedbackwänden der sechs bisher ausgewerteten Informationsveranstaltungen Stephanskirchen, Rohrdorf, Kolbermoor, Brannenburg, Kufstein und Neubeuern zusammen (*siehe dazu Folie 12*). Ergänzend zu den auf der Folie aufgeführten Punkten betont die Moderation:

- dass die Feedbacks nicht repräsentativ sind. Es lag den BesucherInnen frei, ein Feedback abzugeben oder nicht. Ungefähr ein Drittel der BesucherInnen hat ein Feedback abgegeben. Teilgenommen haben jeweils zwischen 100 und 400 Personen.
- Die Rückmeldungen zur Informationsveranstaltung waren überwiegend positiv, aber teils auch negativ. Es zeigte sich das grundlegende Dilemma, dass bei einer frühen Information viele konkrete Informationen noch nicht bekannt sind.
- Bei den Rückmeldungen zum Projekt zeigte sich, dass viele der Ansicht sind, dass es die Strecke braucht, gleichzeitig aber auch grundlegende Zweifel z.B. am Nutzen und den politischen Vorgaben bestehen. Einige äußerten, dass es zusätzlich politische Anstrengungen brauche, um Güter auf die Schiene zu verlagern.
- In Bezug auf die Trassenführung gab es verschiedene Vorschläge für lokale oder auch großräumige Alternativen, diese werden durch das Planungsteam geprüft.

#### **Frage**

*Wie war die Akzeptanz des Projektes bei den verschiedenen Infomärkten?*

- Die Stimmung war jeweils gemischt. Im Süden gab es eher Befürworter, im EPR teils mehr kritische Stimmen. Es gab aber auch z.B. in Kufstein viel Kritik an einer offenen Trassenführung bei Morsbach und auch im EPR viele, die für den Bau einer

Neubaustrasse waren. Überall gab es direkt Betroffene, die an einer der möglichen Trassenvarianten wohnen.

### 3. Diskussion der Grobtrassenentwürfe

#### a. Weitere Informationen

#### Fahrplan für die weitere Zusammenarbeit (Peter Hofer)

Peter Hofer stellt den Fahrplan für die weitere Zusammenarbeit in den Gremien vor (*siehe Folien 14 bis 16*). Zu den auf den Folien dargestellten Informationen erklärt er:

- *Zu Folie 14 und 15:* Die ersten Grobtrassenentwürfe wurden durch das Planungsteam erstellt. Jetzt beginnt die Diskussion dieser Grobtrassen. Es können auch neue, zusätzliche Grobtrassen vorgeschlagen werden. Ideen und auch Informationen zu kritischen Punkten sind willkommen! Die Zahl der Varianten kann sich dadurch noch erhöhen.
- *Zu Folie 16:* Ab 2019 beginnt der Prozess der Analyse und Bewertung der Varianten. Dabei wird es zu einer Reduktion der Zahl der Varianten kommen: Das Planungsteam wird aufbereiten, welche Varianten oder Teilabschnitte schlechter zu bewerten sind als andere. Die reduzierte Anzahl der Trassen wird dann vertieft beplant und anhand des Kriterienkatalogs bewertet. Der Nutzen wird den Kosten gegenübergestellt. Ziel ist, dass im ersten Quartal 2020 eine Vorschlagstrasse vorliegt.

#### Ausstehende Punkte (Martin Eckert)

Martin Eckert, Planungsgruppe IPBN, berichtet zu zwei offenen Punkten aus der letzten Sitzung: Der Hawaissee wird und die Ölpipeline (TAL) ist in den Raumwiderstandskarten berücksichtigt. Die Ölpipeline ist in der Raumwiderstandskarte nicht überall sichtbar – sie ist mit der Raumwiderstandsklasse 5 bewertet und wird so teilweise von der Raumwiderstandsklasse 6 überdeckt (Maximalwertverfahren).

#### Verknüpfungsstellen (Martin Eckert)

Dann erläutert Martin Eckert anhand beispielhafter schematischer Darstellungen die grundsätzliche Funktionsweise der Verknüpfungsstellen. Mit einer Verknüpfungsstelle soll über Weichenverbindungen ein Wechsel der Züge von der Neubaustrecke auf die Bestandsstrecke und umgekehrt ermöglicht werden. Auf den Folien in der Präsentation sind zu den Verknüpfungsstellen auch die wesentlichen vsl. Infrastrukturanpassungen (z.B. notwendige Verlegung von Straßen oder Bestandstrasse) vermerkt. Bei der Trassenbewertung werden die Anpassungen anderer technischer Infrastrukturen als Teilkriterium abgeschätzt und mitbewertet.

Hinweis: Schematische Darstellungen aller Verknüpfungsstellenvarianten sind in der beiliegenden Präsentation enthalten (*siehe Folien 17 bis 26 in der beiliegenden Präsentation*).

- Verknüpfungsstelle Reischenhart, *Folie 17:* Die Verknüpfungsstelle Reischenhart erscheint auf der Grobtrassenkarte sternförmig. Die Neubaustrecke wird hier an der Autobahn entlanggeführt, nach Norden bleibt sie entweder an der Autobahn oder geht Richtung Bad Feilnbach weiter. Die bestehende Bahnstrecke ist im Schema blau

dargestellt und liegt ebenerdig (auf Ebene 0). Die Autobahn liegt an dieser Stelle in einem Einschnitt (Ebene -1) und wird von der Bestandsstrecke überquert. An der Verknüpfungsstelle würde die Neubaustrecke (im Schema orange) ebenfalls im Einschnitt, voraussichtlich aus technischen Gründen etwas tiefer, neben die Autobahn gelegt. Damit jeweils von beiden Richtungen von der Neubaustrecke auf die Bestandsstrecke gewechselt werden kann und umgekehrt, werden insgesamt vier Verbindungen zwischen den Gleisen benötigt (im Schema rot). Ein „links abbiegender“ Zug könnte von der Bestandsstrecke aus Rosenheim rechts ausgefädelt werden und dann über die Autobahn und die bestehende Bahnstrecke (auf Ebene 1) und wieder hinunter an die Neubaustrecke in Richtung Schaftenau geführt werden. Auch ein Zug, der auf der Bestandsstrecke aus Richtung Kiefersfelden kommt und auf die Neubaustrecke Richtung München möchte, würde auf Ebene 1 die Bestands- und Neubaustrecke überqueren. Die Züge von der Neubaustrecke aus München in Richtung Bestand nach Kiefersfelden und von der Neubaustrecke aus Schaftenau in Richtung Bestand nach Rosenheim können ohne Überquerung der Bestandsstrecke jeweils über Weichen und Gleise direkt seitlich der Strecken wechseln („rechts abbiegen“). Die Geradeausfahrt auf der Neubaustrecke und auf der Bestandsstrecke ist jeweils ohne Geschwindigkeitsreduzierung möglich. Zusätzlich werden noch Weichen vorgesehen, um im sog. Gleiswechselbetrieb z.B. im Störfall von einem Gleis auf das Gegengleis wechseln zu können (im Schema rote Weichenverbindungen außerhalb der gelben Markierung).

Das, was im Schema innerhalb der gelben Umrahmung liegt, entspricht der gelben Markierung auf dem Grobtrassenplan. Auf dem Grobtrassenplan erscheinen fünf Äste, weil sich hier zwei Varianten überlagern (Variante „Bundesautobahn Nord“ und „Variante Bad Feilnbach“). Je nach Variante würde einer der nördlichen Äste wegfallen.

- Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld, *Folie 21*: Die Weichenverbindungen der skizzierten Variante für die Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld liegen im Bereich des Bahnhofs Großkarolinenfeld. Hier könnte die Neubaustrecke zwischen die anzupassenden Bestandsgleise gelegt und Weichen so angeordnet werden, dass Fahrmöglichkeiten in alle Richtungen möglich wären. Die Verknüpfungsstelle gehört zu den Varianten Buchrain sowie Tunnel Ringelfeld und Tunnel Schömering. Für die Verknüpfungsstelle müsste der Bahnhofsbereich komplett umgebaut und nach Süden erweitert werden. Die Herstellung dieser Verknüpfungsstelle würde umfangreiche Anpassungen der umliegenden Infrastrukturen (z.B. Straßen, Bahnübergang, Brücken, Parkplätze) erfordern.
- Anbindungen südlich von Rosenheim, *Folien 22 und 23*: Es besteht nicht bei allen Varianten die Möglichkeit, die Neubaustrecke südlich von Rosenheim mit der Bestandsstrecke zu verknüpfen. Deshalb wurden auch Anbindungen betrachtet, um die



Möglichkeit zu schaffen, vom Bf Rosenheim auf die Neubaustrecke hinaus und von der Neubaustrecke zum Bf Rosenheim hinein zu fahren. Die Anbindungen sind zweigleisige Strecken, die mit 160 km/h trassiert werden. Betrieblich ermöglichen sie die Fahrbeziehungen einer halben Verknüpfungsstelle, weil der Wechsel nur in zwei Richtungen möglich ist : vom Bestand aus Rosenheim auf die Neubaustrecke nach Schafftenau und von der Neubaustrecke aus Schafftenau auf die Bestandsstrecke nach Rosenheim. Grundsätzlich sind die Verknüpfungsstellen kompakter und betrieblich flexibler als die Anbindungen.

- Verknüpfungsstelle Fischbach, *Folie 24*: Für die Verknüpfungsstellen, bei denen die Gleise der Bestands- und der Neubaustrecke bestenfalls parallel liegen, wurde nach Stellen gesucht, an der die Bestandsstrecke relativ gerade ist, da die schnellen Weichenverbindungen nicht in Kurven liegen dürfen. Im Bereich Flintsbach/Fischbach sind die geraden Stücke zu kurz und zu eng bebaut, um eine Verknüpfungsstelle direkt an der Bestandsstrecke unterzubringen. Der Bestand könnte auch nicht begradigt werden, weil die Wohnbebauung zu nah heranreicht. Deshalb würde bei Varianten mit dieser Verknüpfungsstelle die Bestandsstrecke ein Stück nach Osten verlegt, sodass der verlegte Bestand und die Neubaustrecke in einer Gerade nebeneinanderlaufen können. Im dargestellten Beispiel würde an der Verknüpfungsstelle ein Gleis der verlegten Bestandsstrecke auf die andere Seite wechseln (im Schema blau, Über- oder Unterführung). Dort, wo die Weichenverbindungen liegen (rote Linien innerhalb des gelben Kastens), läge die Neubaustrecke dann in der Mitte zwischen den verlegten Bestandsgleisen. Nach der Verknüpfungsstelle würden die beiden Gleise des verlegten Bestands wieder zusammengeführt. Der auf der Karte gelb markierte Bereich ist der Bereich der Weichenverbindungen. Die Streckenabschnitte, in denen das Gleis auf-/abtaucht schließen daran an.
- Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach, *Folie 26*: Die Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach ist auf zwei Bereiche aufgeteilt, da es in diesem Bereich nach erster Einschätzung keine ausreichend lange gerade Strecke für eine ganze Verknüpfungsstelle gibt. Die Bestandsstrecke würde hier leicht angepasst und die Neubaustrecke würde parallel danebengelegt. Die Verknüpfungsstelle würde dann durch drei Weichenverbindungen bei Niederaudorf und zusätzlich drei Weichenverbindungen bei Fischbach hergestellt. Diese Verknüpfungsstelle hat den Nachteil, dass für den Wechsel vom Bestand auf die Neubaustrecke bzw. umgekehrt jeweils das Gegengleis gekreuzt werden müsste. Das wird bei anderen Verknüpfungsstellen durch die Überwerfungsbauwerke vermieden, die hier ggf. wegen der Topographie nicht angeordnet werden können, was derzeit aber noch geprüft wird.

## Fragen und Diskussion

*Wie viel Fläche nehmen die Verknüpfungsstellen ein? Wie lang ist eine Verknüpfungsstelle?*

- Das kann man nicht pauschal sagen, da sich die Verknüpfungsstellen je nach örtlichen Gegebenheiten zum Teil erheblich unterscheiden. Es ist noch nicht bewertet, wie viel Fläche verbraucht würde, da die Planungen dafür noch zu grob sind.
- Der auf der Karte gelb markierte Bereich ist der Raum, den die Weichenbereiche der Verknüpfungsstellen ungefähr einnehmen werden. Im Bereich der Weichenverbindungen haben die Verknüpfungsstellen i.d.R. nur minimale Neigungen.
- Daran anschließend kann die Schiene z.B. für Überwerfungsbauwerke eine Steigung von bis zu max. 12,5 Promille (1,25%) haben.
- Wenn man beispielsweise wie bei der Verknüpfungsstelle Reischenhart zwei Ebenen überwinden muss, dann ergibt sich eine ungefähre Länge zwischen den dort in den Außenästen der Verknüpfungsstelle liegenden Weichenverbindungen von 2,5 km bis 3 km (grobe Schätzung!).

*Ist bei der Verknüpfungsstelle eine Verlademöglichkeit vom LKW auf die Schiene mitgedacht?*

- Verladestationen werden dann mitberücksichtigt, wenn z.B. ein Bahnhof verlegt wird, an dem bereits aktuell verladen wird. Es werden aber keine neuen Verladestationen geplant.

*Darf eine Baustellenzufahrt für eine Verknüpfungsstelle über die Autobahn gehen? Wäre es möglich, aus dem Bereich einer Zufahrt, die für den Bau der Verknüpfungsstelle an der Autobahn benötigt wird, später einen Rettungsbereich / eine Rettungszufahrt zu machen?*

- Eine Baustellenzufahrt über die Autobahn wäre vermutlich aus Sicherheitsgründen schwierig, das müsste mit der zuständigen Behörde abgestimmt werden.
- Für die bauzeitlichen Zufahrten werden soweit wie möglich vorhandene Straßen genutzt. Diese sind aber nicht immer geeignet. Das Baustraßenkonzept und auch die Planung von Rettungszufahrten sind Bestandteil späterer Planungsphasen.

*Warum wechselt bei der Verknüpfungsstelle Fischbach die verlegte Bestandsstrecke auf die andere Seite der Neubaustrecke?*

- Wenn die beiden Gleise nur parallel gelegt würden, dann müssten die Züge beim Streckenwechsel mit einer Weichenverbindung über das Gegengleis fahren, um auf das richtige Gleis zu kommen (z.B. von der Bestandsstrecke Richtung Rosenheim über das Neubaugleis Richtung Schaftenaun und dann erst auf das Neubaugleis Richtung München), was betrieblich ungünstig ist.

*Müssten bei der Verknüpfungsstelle Breitmoos (Folie 25) beide Bahnhöfe (Brannenburg und Flintsbach) verlegt werden?*

- Ja, mit der Bestandsstrecke würden auch beide Bahnhöfe mit hin zur Autobahn verlegt werden. Die künftige Lage und Anordnung der Bahnsteige ist aber noch nicht geplant. Es gäbe verschiedene Möglichkeiten. Die Bestandsstrecke zwischen Fischbach und Brannenburg würde man bei dieser Lösung stilllegen.

*Ein Mitglied weist daraufhin, dass der Bahnhof Fischbach benötigt wird, um ein Förderband von einem Steinbruch zu bedienen.*

- Der Hinweis wird geprüft.

*Ist bei der Variante Breitmoos ein Mindestabstand zur Autobahn vorgesehen?*

- Es gibt Anbaubeschränkungen bzw. Anbauverbote für bauliche Anlagen, die innerhalb bestimmter Abstände an Bundesfernstraßen errichtet werden sollen. Diese Beschränkungen werden im Einzelfall mit der Autobahndirektion abgestimmt.
- Eine konkrete Ausbauabsicht für die Autobahn ist derzeit nicht bekannt.

#### **b. Übersicht über bereits eingebrachte Vorschläge**

Martin Eckert präsentiert Beispiele für wesentliche Vorschläge, die bereits aus den Gremien und aus den Infoveranstaltungen eingegangen sind (Folien 28 bis 29). Zu den auf den Folien aufgeführten Punkten erläutert er:

- Der Vorschlag, die Verknüpfungsstelle Niederaudorf mit der Autobahn zu bündeln wird geprüft. Eine Schwierigkeit ist hier, dass die Autobahn eine S-Kurve macht.
- Eine Tunnelführung unter der Inntalautobahn sowie eine komplette Tunnelführung zwischen den Verknüpfungsstellen werden geprüft. Es müssten zumindest die Weichenbereiche der Verknüpfungsstellen außerhalb des Tunnels liegen, da Tunnel grundsätzlich eingleisig zu planen sind und somit im Tunnel keine Weichenverbindungen zwischen den Streckengleisen möglich sind.
- Es wird geprüft, ob eine ober- oder unterirdische Durchfahrt durch Rosenheim möglich ist.
- Es wurde mehrfach vorgeschlagen, die Trasse über der Autobahn oder über dem Inn aufzuständern oder direkt neben dem Inn gefordert. Das wird ebenfalls geprüft.

## Teil II (regionale VertreterInnen und BürgermeisterInnen)

### 4. Begrüßung

Die BürgermeisterInnen kommen hinzu. Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden zum zweiten Teil der Sitzung. Die Projektleitung begrüßt ebenfalls zum zweiten Sitzungsteil.

Ralf Eggert berichtet, dass nun alle im Regionalforum auf dem gleichen Informationsstand sind. Im ersten Sitzungsteil wurde wie schon in den Gemeindeforen zum Fahrplan für die Zusammenarbeit, zur FORSA-Umfrage, zu den Infoveranstaltungen sowie zu den Verknüpfungsstellen informiert. Neben der Verabschiedung des Protokolls ist für den zweiten Teil eine offene Diskussion geplant.

### 5. Rückmeldung zum Protokoll der zehnten Sitzung des Regionalforums

Ralf Eggert berichtet, dass von einem Mitglied Ergänzungsanträge eingegangen sind, die durch die Moderation als Vorschläge in den Protokollentwurf eingearbeitet wurden (Änderung jeweils kursiv):

- S. 4 bis 5 im Protokoll der zehnten Sitzung: *„Warum wird davon ausgegangen, dass der Verkehr von 400 Zügen nur über München geht? Was ist das Konzept für den Knotenpunkt München? Ein Mitglied vertritt die Ansicht, dass eine Beurteilung der Grobtrassen nicht sinnvoll erfolgen kann, wenn das Konzept für den Knoten München nicht bekannt ist. Das Mitglied fordert, die weitere Beteiligung in den Gremien daran auszurichten, wann ein Konzept für den Knoten München vorliegt, anstatt davon unabhängig voranzuschreiten.“*
- S. 11 im Protokoll der zehnten Sitzung: *„Ein Mitglied kritisiert, dass in den Plänen mit den Grobtrassenentwürfen nur die Verknüpfungsstellen als besondere Bauwerke gelb gekennzeichnet sind, andere Bereiche, in denen eine viergleisige Streckenführung entsteht (Bestand bzw. verlegter Bestand und Neubaustrecke) jedoch nicht gekennzeichnet sind. Zudem fehlen Markierungen für Großbrücken. Beides muss sichtbar gemacht werden, um die Eigenschaften der Varianten zu verdeutlichen. Es sollte getrennte Pläne geben, auf denen jeweils nur eine Trassenvariante zu sehen ist. So könnte verhindert werden, dass z.B. an den Verknüpfungsstellen Kombinationen gesehen werden, die so nicht möglich sind. Es wird nicht deutlich, welche Trasse wie lang ist. Außerdem könnten in einer Einzeldarstellung auch mehr Details wie z.B. Bauwerke und Bahnhöfe dargestellt werden. Das Mitglied weist in diesem Zusammenhang auch darauf hin, dass zum Verknüpfungspunkt Flintsbach/Brannenburg die Bestandsstrecke verlegt und damit auch ein neuer Bahnhof samt Parkplatz und Zufahrtstraße errichtet werden müsste. Dies muss in der Karte kenntlich gemacht werden, um die Eigenschaft der Variante darzustellen.“*

Es spricht sich kein Mitglied gegen diese Änderungen aus. Damit wird das Protokoll zur zehnten Sitzung mit diesen Änderungen verabschiedet.

Die Projektleitung betont, dass die Forderung im Protokoll ergänzt wird, sich daraus aber nicht ableitet, dass die geordneten Darstellungen umgesetzt werden können und werden.

## 6. Diskussion der Grobtrassenentwürfe

### a. offene Diskussion

*Werden zwei Verknüpfungsstellen gebraucht? Es würde Fläche einsparen, wenn es nur südlich von Kufstein und nördlich von Rosenheim eine Verknüpfungsstelle gäbe. Bleiben die Züge nicht zwischen Rosenheim und Kufstein ohnehin auf dem Bestand? Mehrere Mitglieder vertreten die Ansicht, dass sich eine Verknüpfungsstelle zwischen Kufstein und Rosenheim aufgrund der geringen Entfernung nicht lohnt, andererseits aber große Beeinträchtigungen mit sich bringen könnte.*

- Wenn es nur südlich von Kufstein und nördlich von Rosenheim eine Verknüpfungsstelle gäbe, dann müssten die Züge zwischen Rosenheim und Kufstein auf dem Bestand bleiben und der Bestand würde sehr stark frequentiert. Das Betriebsprogramm für den Bemessungsfall geht davon aus, dass am Tag auf der Bestandsstrecke 40 Personenfernverkehrszüge fahren und zusätzlich 48 Personennahverkehrszüge und 52 Schienengüterverkehrszüge. Auf der Neubaustrecke geht der Bemessungsfall von 40 Personenverkehrszügen und 220 Schienengüterverkehrszügen pro Tag aus.
- Laut Betriebsprogramm würden 32 Personenfernverkehrszüge von München mit Halt in Rosenheim und/oder Kufstein und/oder Wörgl, Jenbach, Innsbruck fahren. Nur sechs Züge würden von München aus komplett auf der Neubaustrecke bleiben und über Innsbruck nach Verona durchfahren. Das Betriebsprogramm hinterlegt die Anforderungen an die Infrastruktur – es könnte auch sein, dass ein Zug nur Kufstein oder nur Rosenheim anfährt.
- Es wird geprüft, inwieweit eine Anbindung südlich Rosenheims betrieblich als Alternative zu einer Verknüpfungsstelle ausreicht.

*Warum gibt es auch Varianten ohne Verknüpfung zwischen Rosenheim und Kufstein, obwohl gesagt wird, dass es dort eine Verknüpfungsstelle geben muss.*

- Bei den Varianten ohne Verknüpfungsstelle wird durch eine Anbindung der Wechsel zwischen Neubaustrecke und Bestand südlich von Rosenheim ermöglicht. Betrieblich ermöglicht eine Anbindung die Fahrbeziehungen einer „halben“ Verknüpfungsstelle, weil der Wechsel nur in zwei Richtungen möglich ist. Eine Anbindung wird also betrieblich voraussichtlich schlechter bewertet.
- Geht es bei der Verknüpfungsstelle darum, österreichische Züge über Rosenheim von Salzburg nach Innsbruck anzubinden? Ein Mitglied äußert, dass die Verknüpfungsstelle zwischen Kufstein und Rosenheim der Zuleitung nach Kufstein und dem innerösterreichischen Fernverkehr diene. Das Mitglied berichtet, dass die Verknüpfungsstelle bisher als Anbindung von und nach Rosenheim erläutert wurde und

zudem technische Gründe genannt wurden, die nach Kenntnis des Mitglieds nicht weiter spezifiziert wurden. Das Mitglied äußert weiter, dass die Funktion für die Anbindung des innerösterreichischen Fernverkehrs und die Anbindung von Kufstein in der Öffentlichkeit nicht dargelegt wurde. Die vom Planungsteam erstellten Trassenentwürfe stehen allen Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Zugangsbeschränkung offen.

- Die Verknüpfungsstelle dient dazu, die Bahnhöfe Rosenheim und Kufstein an den Fernverkehr anzubinden. In Rosenheim kann auch Richtung Salzburg oder Mühlendorf gefahren werden.
- Ein anderes Mitglied ergänzt, dass es sowohl für den Güterverkehr als auch für den Personenverkehr wichtig sei, den Bahnhof Rosenheim anzufahren.

*Ein Mitglied betont, man solle beachten, dass die Infrastruktur für Jahrhunderte gebaut werde. Man sollte daher die Verknüpfungsstelle so setzen, dass sie eine gute Anbindung ins Netz ermögliche und nicht nur die Anbindung nach München betrachten.*

*Ein Mitglied wünscht sich, dass geprüft wird, ob eine Verknüpfungsstelle eingespart werden kann.*

- Diese Anregung wird mitgenommen. Eine Trasse wäre jedoch nicht genehmigungsfähig, wenn sie den Anforderungen des BVWP nicht gerecht würde.

*Wie groß sind die Verknüpfungsstellen?*

- Die Ausmaße sind bisher noch nicht bekannt, da noch zu vieles offen ist. Die Ausmaße hängen stark z.B. von der Topographie und den sonstigen Gegebenheiten vor Ort ab.
- Die Verknüpfungsstelle Stans ist etwa zwischen 800-900m lang, sie wurde 2012 eröffnet. Eine Verknüpfungsstelle, die heute geplant wird, wird aufgrund neuer technischer Richtlinien mindestens 1,3-1,4 km lang sein. Dazu kämen noch die Bereiche für das Auf-/Abtauchen bei Überwerfungen. Die Breite, ca. an der Dammkrone gemessen, liegt für vier parallele Gleise mit Weichenverbindungen ungefähr bei 30m. Diese Angaben können eine grobe Orientierung geben, es kann aber auch sein, dass sich aus den Gegebenheiten vor Ort andere Ausmaße ergeben. Die Projektleitung bittet, diese Zahlen nicht ohne diesen Kontext zu streuen.
- Der Flächenverbrauch unterscheidet sich nicht/nur geringfügig zwischen einem Stück, an dem Neubaustrecke und Bestand parallel laufen und dem Fall, dass dort zusätzlich eine Verknüpfungsstelle liegt.
- Bei einer möglichen Verlegung der Bestandsstrecke muss in Bezug auf den Flächenverbrauch auch berücksichtigt werden, dass die Fläche der ehemaligen Bestandsstrecke (häufig in den Orten) frei wird.
- Der Einfluss auf die Landschaft (z.B. durch Höhe und Aussehen der Überwerfungen) ist sehr von der Lage und von Details abhängig, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht bekannt sind.

*Ein Mitglied vertritt die Ansicht, dass durch die Variante Griesenbach die Landschaft und die Möglichkeiten der Landwirtschaft in diesem engen Tal zerstört würden. Das Mitglied weist darauf hin, dass durch den Wegfall der Landwirtschaft (z.B. auch Almen) auch die Kulturlandschaft leiden würde und damit auch der Tourismus betroffen wäre. Diese Komplexität solle berücksichtigt werden.*

*Ein Mitglied kritisiert das Kartenmaterial als uneindeutig. Das Mitglied fordert, dass in den Grobtrassenplänen klar gekennzeichnet wird, an welchen Stellen eine „viergleisige Neubaustrecke“ entsteht und bezeichnet die Darstellung als „Verniedlichung“. Die Auswirkungen der Varianten sind nicht ersichtlich, da auch Großbauten wie Brücken und die Verlegung von Bahnhöfen nicht aus der Darstellung hervorgehen. Das Mitglied äußert, dass eine „viergleisige Neubaustrecke“ über 7,5 km nicht durch den Planungsauftrag abgedeckt sei. Das Mitglied verweist darauf, dass diese Kritik von 52 Personen (hauptsächlich Landwirte aus dem Umkreis) mitgetragen wird, deren Unterschriften der Moderation im Vorfeld durch die Inntal Gemeinschaft e.V. übermittelt wurden.*

- nachträgliche Anmerkung der Moderation: mit eine „viergleisigen Neubaustrecke“ wurde durch das Mitglied ein Abschnitt bezeichnet, an dem die beiden Bestandsgleise neben die Neubaustrecke verlegt werden.
- Der Plan dient der Orientierung und soll nicht überfrachtet werden. Grundsätzliche Funktion und Gestaltungsmöglichkeiten der Verknüpfungsstellen gehen aus den Schemata in den heute bzw. in den Gemeindeforen ausgegebenen Unterlagen hervor. Ein Mitglied schlägt vor, eine Verknüpfungsstelle mit zu berücksichtigen, aber erst dann zu bauen, wenn der Bedarf gegeben ist.
- Der Bedarf gilt vorerst als durch den BVWP festgestellt. Es wird bis zum Bau noch mehrmals eine Überprüfung des Bedarfsplans des BVWP geben. Zusätzlich werden als weitere Verfahrensebenen das Raumordnungsverfahren (ROV), die Beteiligung des Bundestages und das Planfeststellungsverfahren (PFV) vor einem Baubeginn durchlaufen.
- Die Lage einer Verknüpfungsstelle, muss jetzt geplant werden, da es einen entscheidenden Einfluss auf die Trassenführung und -auswahl hat.

*Werden die Verknüpfungsstellen getrennt von den Varianten bewertet? Fließt es mit ein, wenn Infrastrukturen aufgrund einer Verknüpfungsstelle verlegt werden müssen?*

- Die Verknüpfungsstellen werden unter allen Kriterien des Kriterienkatalogs bei der Bewertung der Varianten miteingeschlossen.
- Für die ersten Trassenvergleiche wird z.B. abgeschätzt, welche wesentlichen Infrastrukturanpassungen notwendig sind (Leitfrage: Welche relevanten Unterschiede bestehen zwischen den Grobtrassen?). Bei den vertieft geplanten Varianten wird dann genauer geschaut und die Konsequenzen werden mitbewertet.

*Wann gibt es eine Karte, aus der hervorgeht, was geologisch möglich ist?*

- Für den Grobtrassenvergleich wird zunächst nur ermittelt, ob und wo eine Grobtrasse durch schwierige Baugrundverhältnisse führt und ob Realisierungsrisiken

bestehen, wie z.B. für Tunnel im Rosenheimer Seeton. Gesicherte Aussagen, ob z.B. Tunnellösungen auch technisch machbar sind, können erst mit späterer Detaillierung der Untersuchungen getroffen werden.

- Sichere Aussagen dazu, ob man in Kiefersfelden unterirdisch fahren kann, können mit der derzeitigen Planungstiefe nicht seriös getroffen werden. Allerdings ist derzeit auch kein Ausschlusskriterium für Tunnel unter Kiefersfelden bekannt.

*Werden Flächen für Kompensationsmaßnahmen benötigt?*

- Die Projektleitung ist im Gespräch mit dem bayr. Umweltministerium und der Unteren Naturschutzbehörde, mit dem Ziel bereits in einer sehr frühen Planungsphase Wege für mögliche Kompensationsmaßnahmen zu finden, auch unter dem Gesichtspunkt, landwirtschaftliche Flächen möglichst zu schonen. Es ist jedoch möglich, dass es auch Kompensationsflächen auf landwirtschaftlichen Flächen geben wird. Dies kann in diesem frühen Planungsstadium noch nicht abgeschätzt werden.

## 7. Abschluss

Ralf Eggert fragt, ob alle die Ordner mit den Planungsunterlagen erhalten haben. Er dankt für die Teilnahme und wünscht eine schöne Sommerpause. Die nächste Sitzung findet am 2. Oktober 2018 in Rosenheim statt.

---

Zusammengestellt am 25. Juli 2018  
Rebecca Ruhfuß, IFOK GmbH

### Anlagen:

- Präsentation zum elften Regionalforum am 23. Juli 2018



# REGIONALFORUM GPR & EPR

23.7.2018, KUFSTEIN

## **BRENNER-NORDZULAUF** GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

# Regionalforum

## Tagesordnung 11. Sitzung

### Teil I

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Aktuelles aus dem Projekt
  - Aktuelles, Bericht aus den Gemeindeforen
  - Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
- ❖ Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - weitere Information
  - Übersicht über bereits eingebrachte Vorschläge
  - Fragen und Diskussion

### Teil II

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der zehnten Sitzung des Regionalforums
- ❖ Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - offene Diskussion
  - Ausgabe gedruckter Pläne
- ❖ Abschluss

# Regionalforum

## Tagesordnung 11. Sitzung

### Teil I

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Aktuelles aus dem Projekt**
  - **Aktuelles, Bericht aus den Gemeindeforen**
  - Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
- ❖ Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - weitere Information
  - Übersicht über bereits eingebrachte Vorschläge
  - Fragen und Diskussion

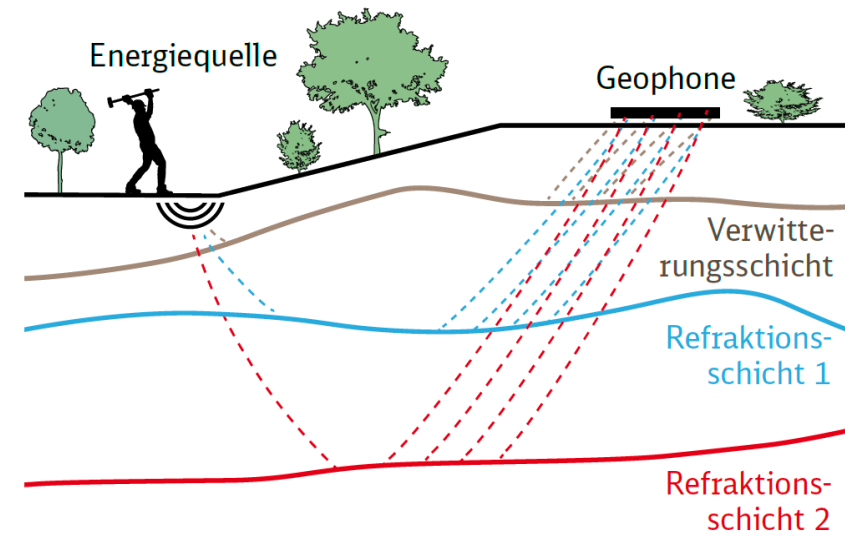
### Teil II

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der zehnten Sitzung des Regionalforums
- ❖ Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - offene Diskussion
  - Ausgabe gedruckter Pläne
- ❖ Abschluss

# Erweiterter Planungsraum

## Erkundungsprogramm

- ❖ Erkundungsprogramm durch Planungsteam erstellt
- ❖ Gemeinden wurden schriftlich bezüglich Erkundungsprogramm informiert
- ❖ Ablehnung jeglicher Erkundungen der Gemeinde Rohrdorf liegt vor



## Gemeinsamer Planungsraum Erkundungsprogramm

- ❖ In Summe werden ca. 30 Bohrungen und ca. 50 km geophysikalische Untersuchungen (Geoseismik und Geoelektrik) ab Anfang 2018 bis Ende 2018 durchgeführt. Beginn der Erkundungen am 15.01.2018.
- ❖ Von den 18 notwendigen Zustimmungen für die Bohrungen liegen 17 vor (11 von 11 Privaten; 6 von 7 Öffentlichen). Durch die Gemeinde Neubeuern wurden die Erkundungen grundsätzlich abgelehnt. Duldungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt im Juni eingeleitet.
- ❖ 25 Bohrungen abgeschlossen, 3 Bohrungen ausständig  
>44 km Geophysik von insgesamt 49 km erfolgt



# Aktuelles aus dem Projekt

## Forsa-Umfrage

### Methode

- ❖ Computergestützte Telefoninterviews (CATI) mit strukturiertem Fragebogen

### Grundgesamtheit

- ❖ Bevölkerung ab 18 Jahren im Planungsraum

### Auswahlverfahren

- ❖ Systematische Zufallsauswahl

### Stichprobengröße und Zusammensetzung

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

### Befragungszeitraum

- ❖ 11. Mai bis 8. Juni 2018

### Durchgeführt von

- ❖ forsa. GmbH, Berlin / Frankfurt am Main

## FORSA-Umfrage Summary (1/4)

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

## **FORSA-Umfrage**

### **Summary (2/4)**

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



## FORSA-Umfrage

### Summary (3/4)

- ❖ **Sehr / eher wichtige Informationsmöglichkeiten sind aus Sicht der Bürger Informationen der Stadt oder Gemeinde, Pressartikel in der Zeitung, das Radio, aber auch Informationen von Bürgerinitiativen und persönliche Gespräche.**
  
- ❖ Zustimmungswerte von 90 Prozent und mehr entfallen auf die folgenden Aussagen:
  - Es ist mir wichtig, dass die Bahn den Ausbau der Eisenbahnstrecke im Dialog mit den Menschen in der Region plant (95 % stimme voll und ganz / stimme eher zu).
  - Gütertransport auf der Schiene ist wesentlich umweltfreundlicher als Gütertransport auf der Straße (91 % stimme voll und ganz / stimme eher zu).
  - Die Verlagerung von mehr Gütertransport von der Straße auf die Schiene ist längst überfällig (90 % stimme voll und ganz / stimme eher zu).
  
- ❖ Der Aussage „Die Belastungen durch den Ausbau der Eisenbahnstrecke wären mir zu groß. Es soll besser alles so bleiben, wie es ist“ stimmen hingegen nur 21 Prozent der Befragten insgesamt und sogar nur acht Prozent der Befragten österreichischen Teil des Planungsraumes zu.

## FORSA-Umfrage Summary (4/4)

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

# Regionalforum

## Tagesordnung 11. Sitzung

### Teil I

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Aktuelles aus dem Projekt**
  - Aktuelles, Bericht aus den Gemeindeforen
  - **Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen**
- ❖ Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - weitere Information
  - Übersicht über bereits eingebrachte Vorschläge
  - Fragen und Diskussion

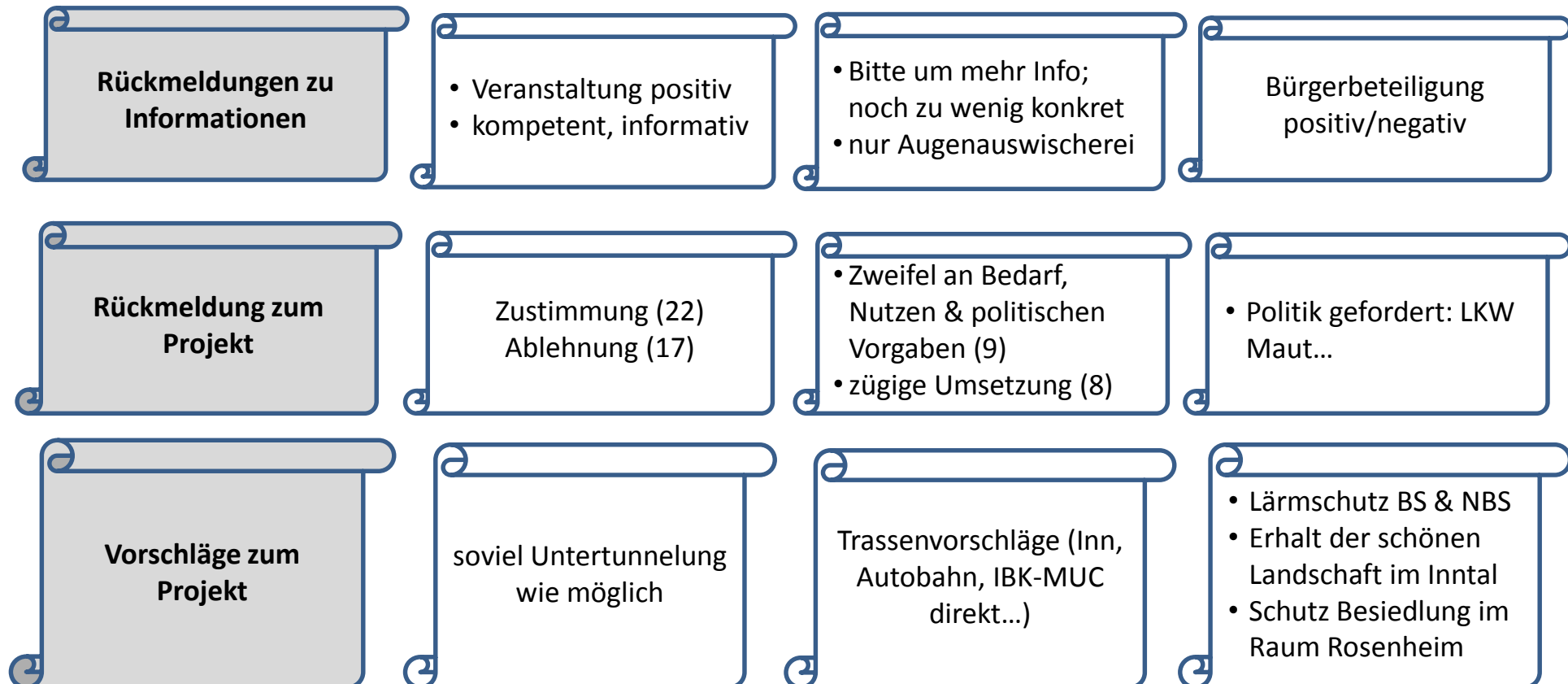
### Teil II

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der zehnten Sitzung des Regionalforums
- ❖ Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - offene Diskussion
  - Ausgabe gedruckter Pläne
- ❖ Abschluss

# Aktuelles aus dem Projekt

## Erfahrungen und Rückmeldungen zu den INFO-Märkten

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



# Regionalforum

## Tagesordnung 11. Sitzung

### Teil I

- ❖ Begrüßung
- ❖ Aktuelles aus dem Projekt
  - Aktuelles, Bericht aus den Gemeindeforen
  - Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
- ❖ **Diskussion der Grobtrassenentwürfe**
  - **weitere Information**
  - Übersicht über bereits eingebrachte Vorschläge
  - Fragen und Diskussion

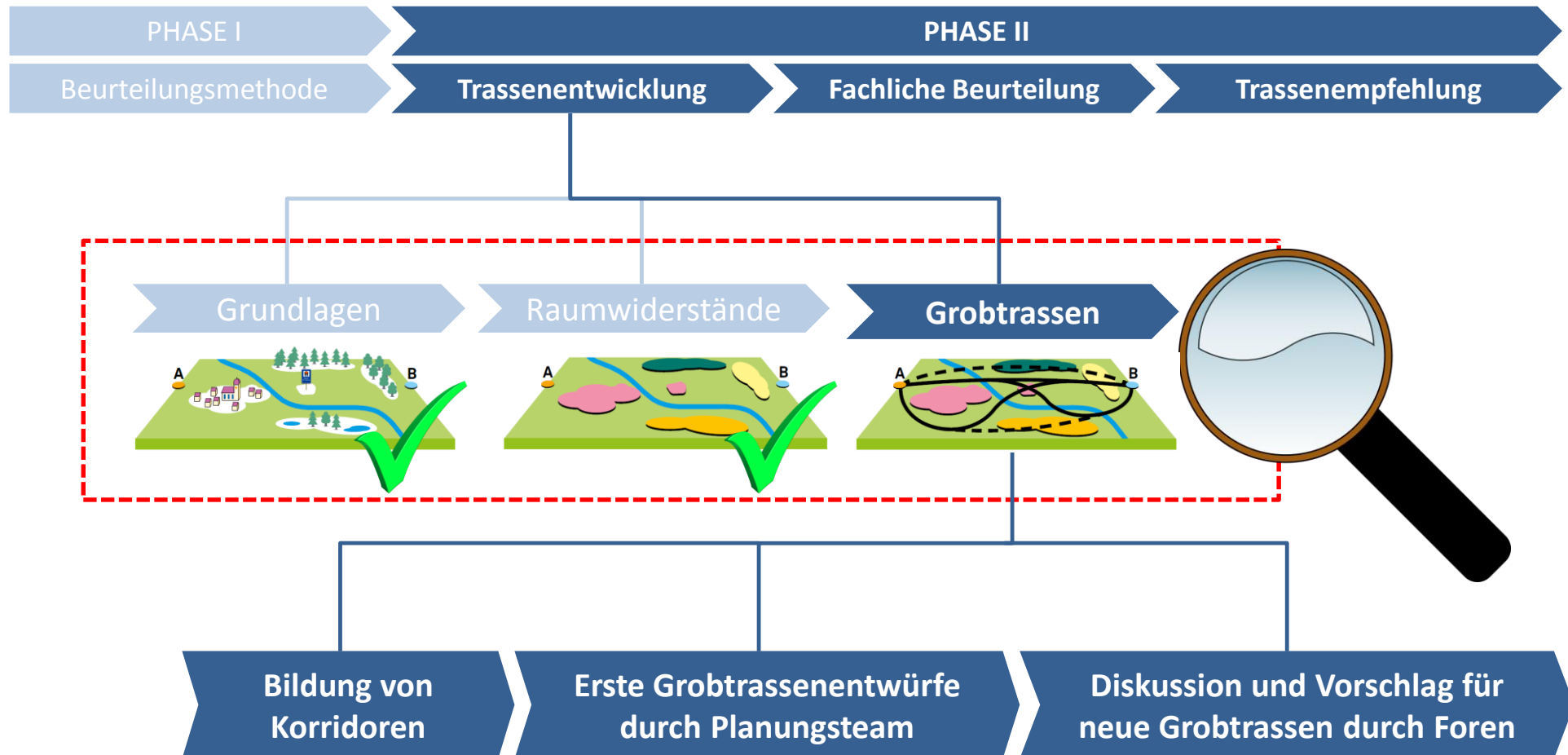
### Teil II

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der zehnten Sitzung des Regionalforums
- ❖ Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - offene Diskussion
  - Ausgabe gedruckter Pläne
- ❖ Abschluss

# Diskussion der Korridore und Grobtrassen

## Fahrplan Zusammenarbeit

### Planungsablauf – Der Weg zu den Grobtrassen



## Fahrplan der Zusammenarbeit – Phase bis Ende des Jahres

### Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe  
durch Planungsteam

Diskussion und Vorschlag für  
neue Grobtrassen durch Foren

Grobtrassen diskutieren  
und reduzieren

### Was können ForenteilnehmerInnen jetzt beitragen?

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

### Was machen die PlanerInnen mit diesen Informationen?

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

## Fahrplan der Zusammenarbeit – ab 2019

### Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe  
durch Planungsteam

Diskussion und Vorschlag für  
neue Grobtrassen durch Foren

Grobtrassen diskutieren  
und reduzieren

### Was können ForenteilnehmerInnen jetzt beitragen?

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

### Was machen die PlanerInnen mit diesen Informationen?

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



## Verknüpfungsstelle Reischenhart

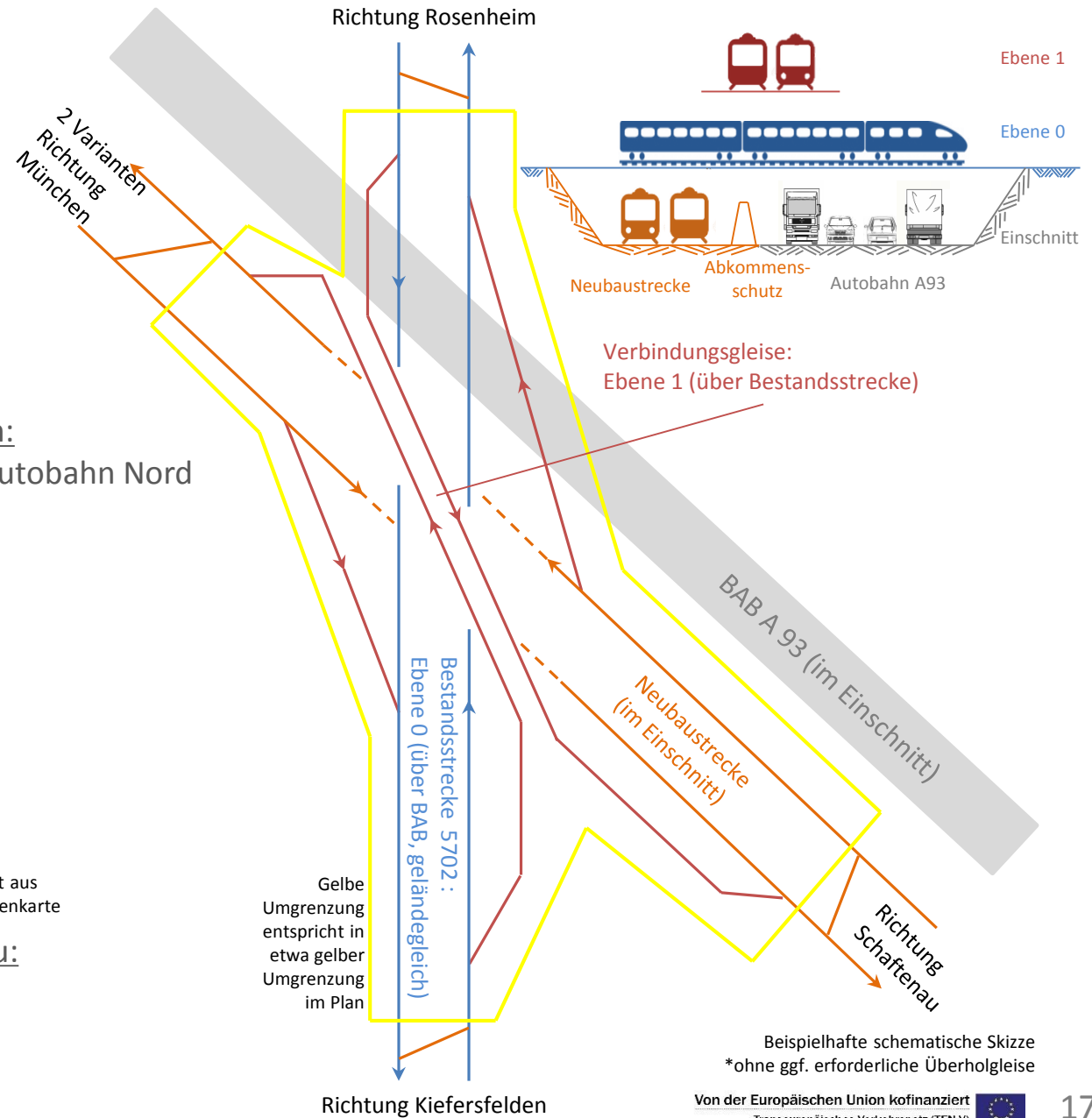
Infrastrukturanpassungen  
u.a. Wegverlegung Kufsteiner Straße /  
St2363 und Anpassung Anschlussstelle  
Reischenhart

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



Ausschnitt aus  
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schafftenau:  
Variante Breitmoos

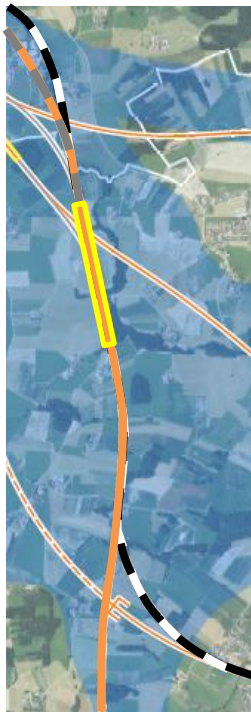


## Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Riedenbach)

Weiterführung Richtung München alternativ:

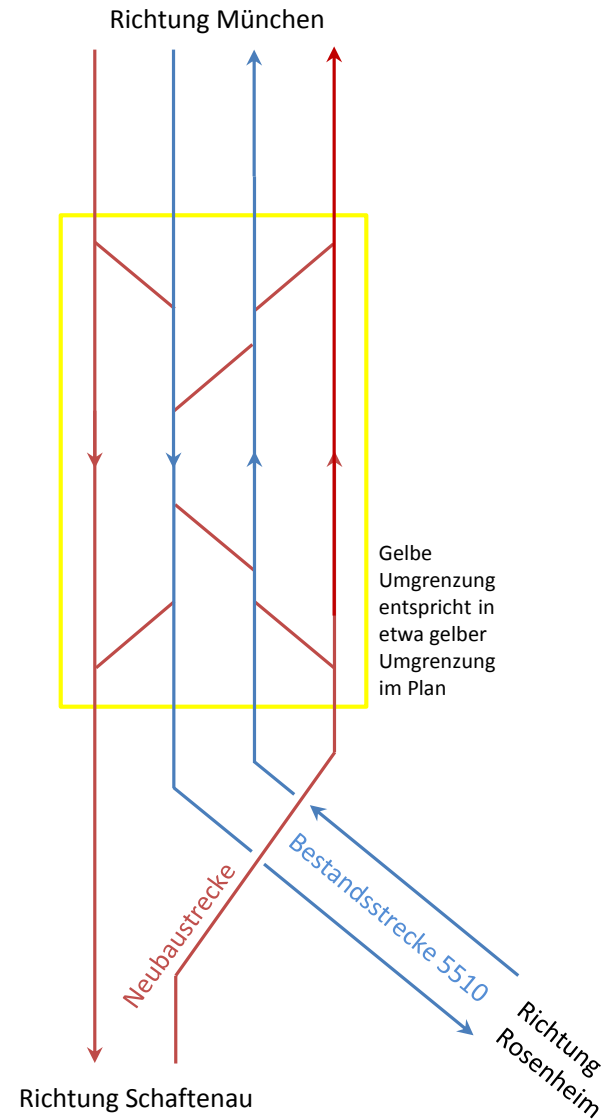
- Verlegung Bestandsstrecke 5510 zwischen Haslau und Ostermünchen
- 4-gleisiger Ausbau der Bestandsstrecke

Weiterführung nach München möglich



Ausschnitt aus  
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:  
Variante Riedenbach



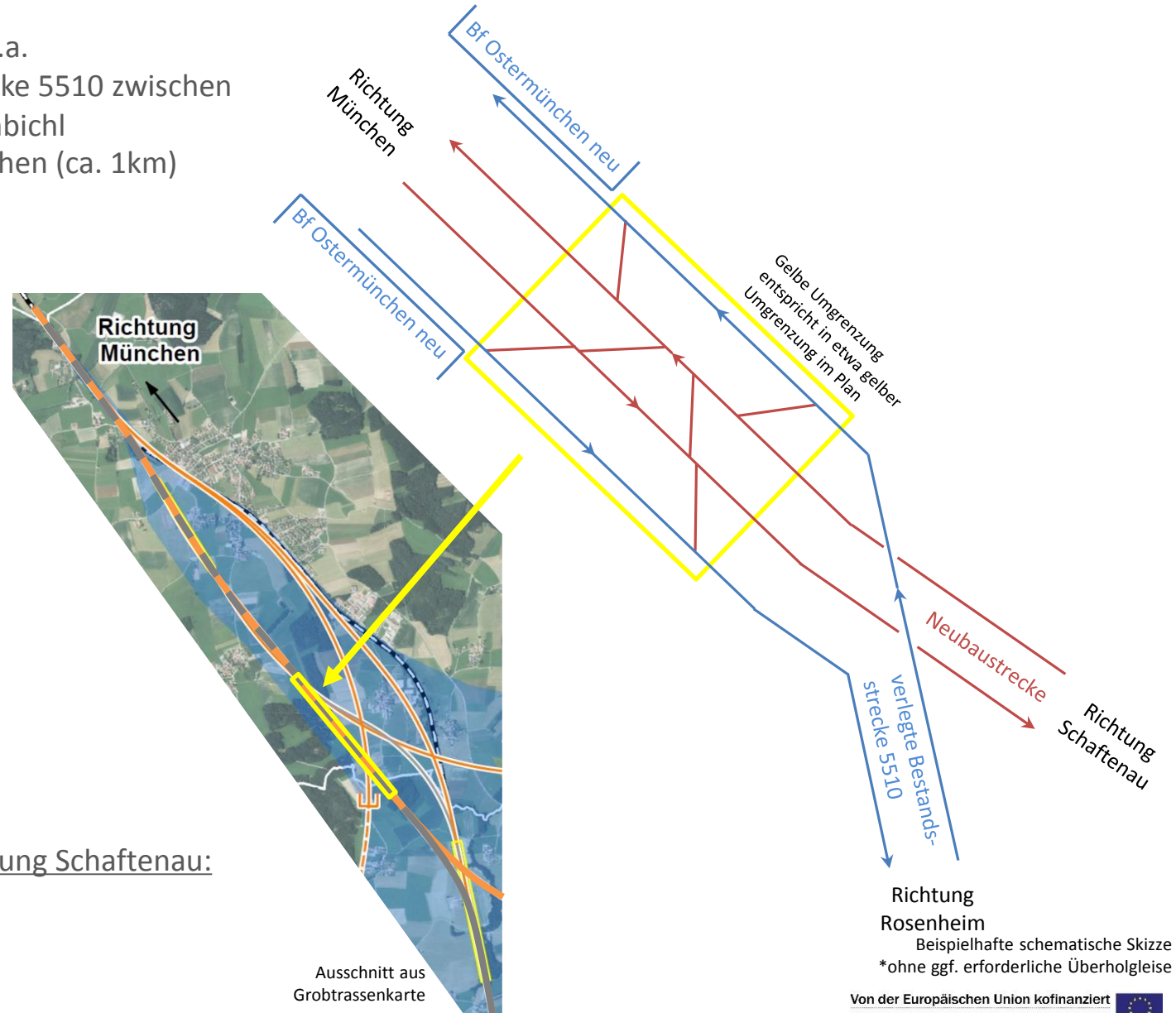
Beispielhafte schematische Skizze  
\*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

## Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Mintsberg)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Weiterführung nach München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:  
Variante Mintsberg

Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

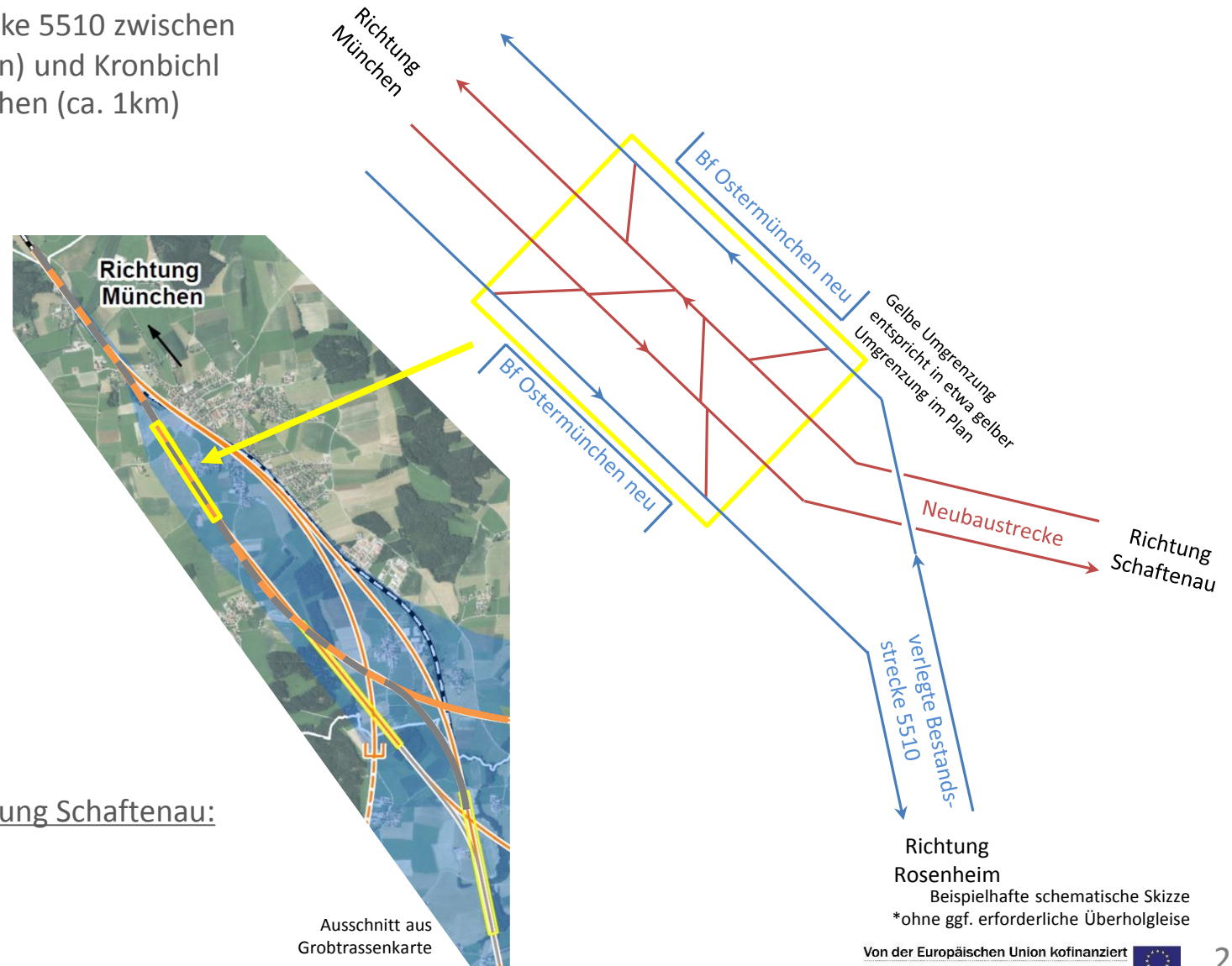
Richtung Rosenheim  
Beispielhafte schematische Skizze  
\*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

## Verknüpfungsstelle Rosenheim-Nord (Grobtrasse Eigenholz)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Weiterführung nach München möglich



Zugehörige Grobtrasse Richtung Schaftenau:  
Variante Eigenholz

Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

## Verknüpfungsstelle Großkarolinenfeld

Infrastrukturanpassungen,

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

Zugehörige Grobtrasse

Richtung München:

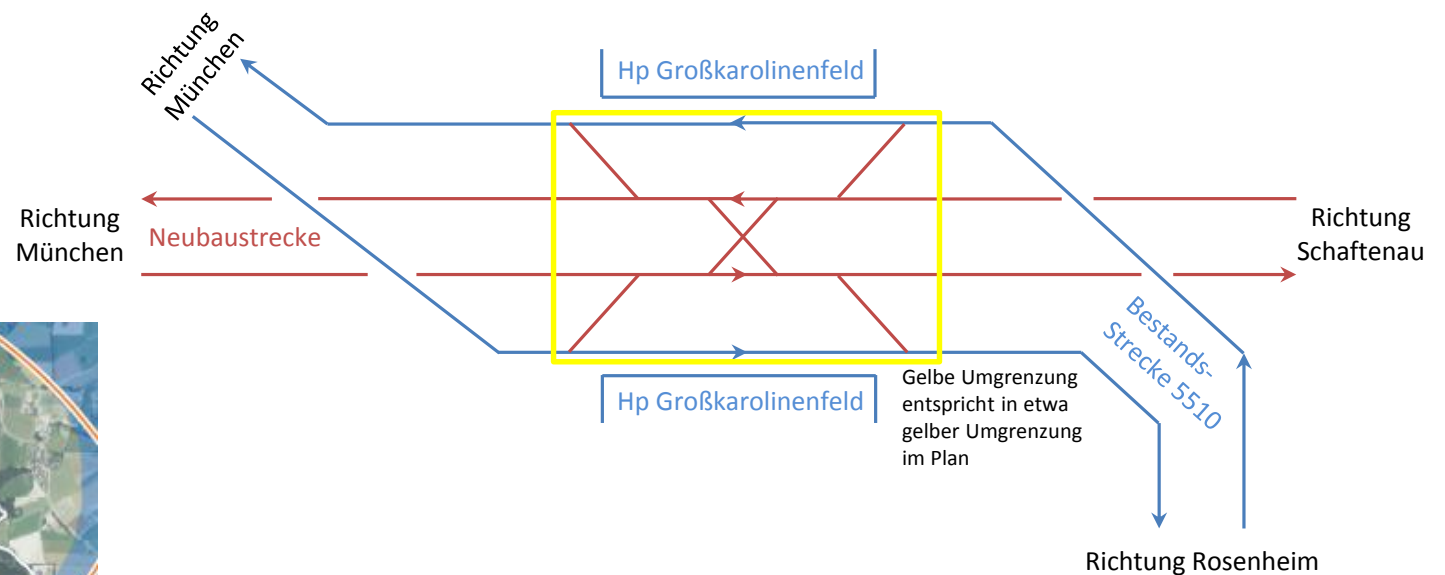
Variante Tunnel Buchrain



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Schömering, Variante Tunnel Ringelfeld



Beispielhafte schematische Skizze  
\*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

## Anbindung Happinger Au

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

### Zugehörige Grobtrassen

Richtung München:

Variante Tunnel Schömering,

Variante Tunnel Ringelfeld

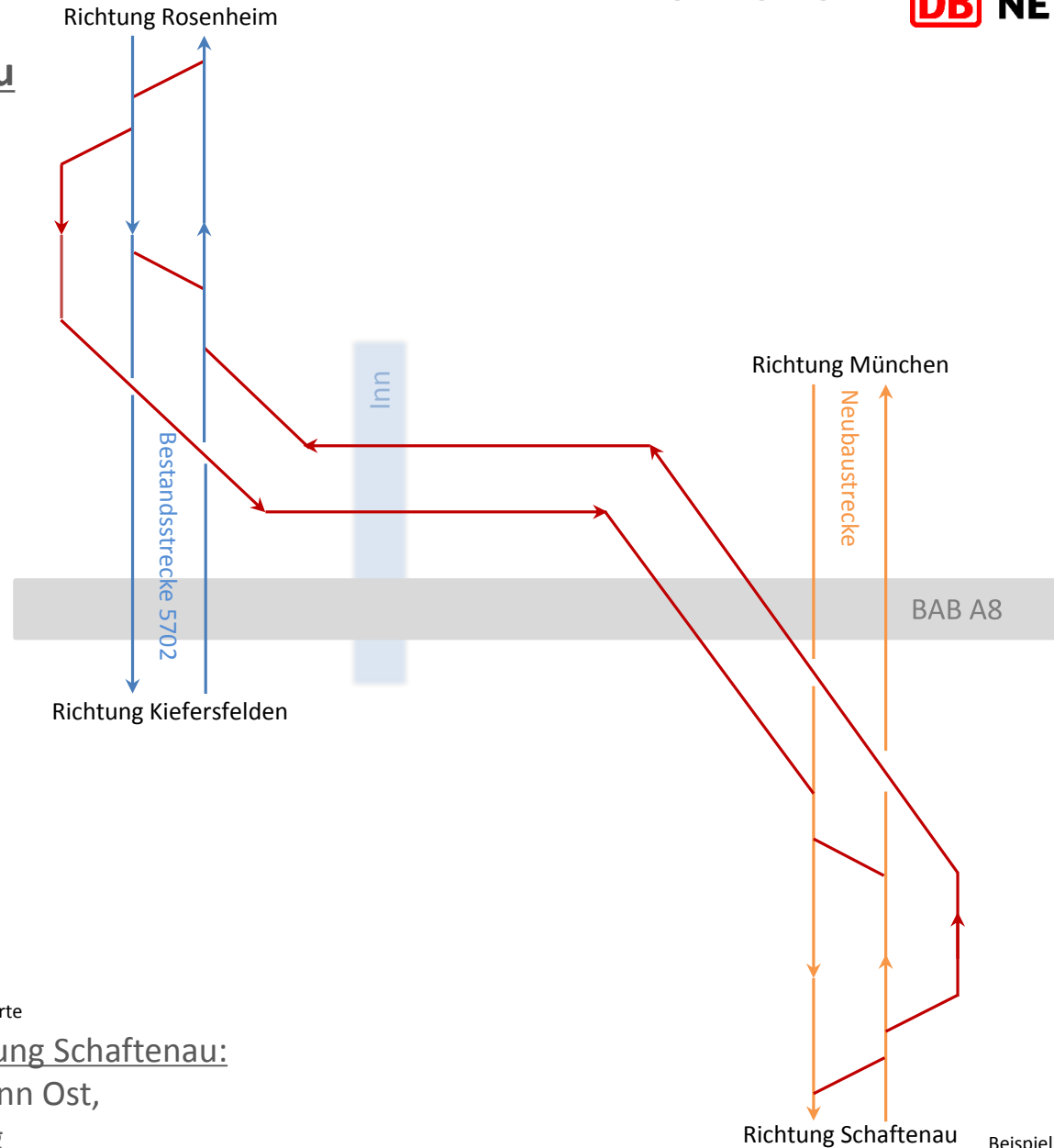


Ausschnitt aus  
Grobtrassenkarte

### Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Taigscheid, Variante Inn Ost,

ggf. Variante Tunnel Sattelberg



Richtung Schafftenau

Beispielhafte schematische Skizze

\*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

## Anbindungen Pang

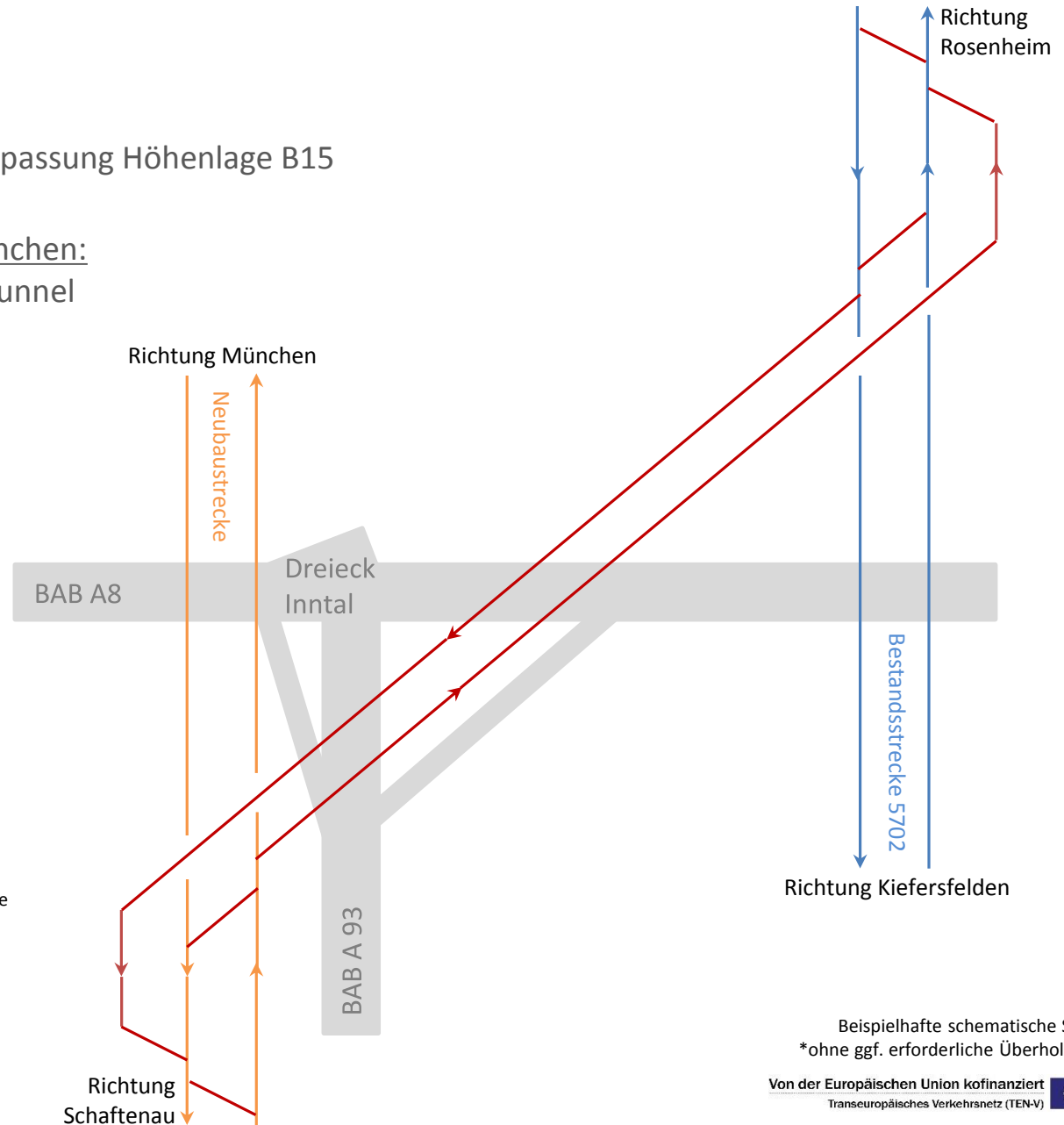
- 2 Varianten
- Geschwindigkeit v=160km/h
- Infrastrukturanpassungen, u.a. Anpassung Höhenlage B15

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



Ausschnitt aus  
Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrasse Richtung  
 Schafftenau:  
 Varianten Bundesautobahn Nord



Beispielhafte schematische Skizze  
 \*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

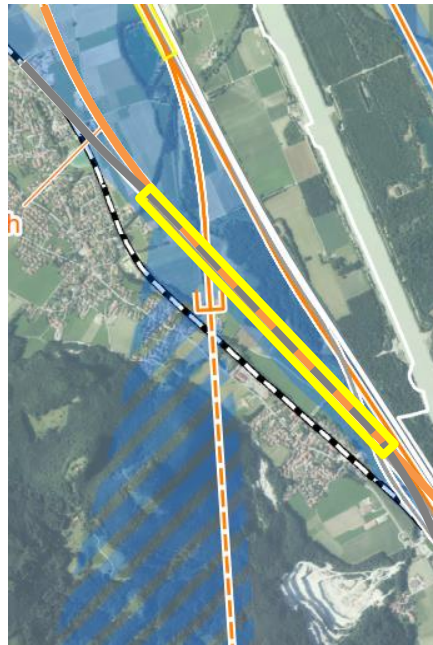
## Verknüpfungsstelle Fischbach (Grobtrasse Griesenbach)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Zugehörige Grobtrassen Richtung München:

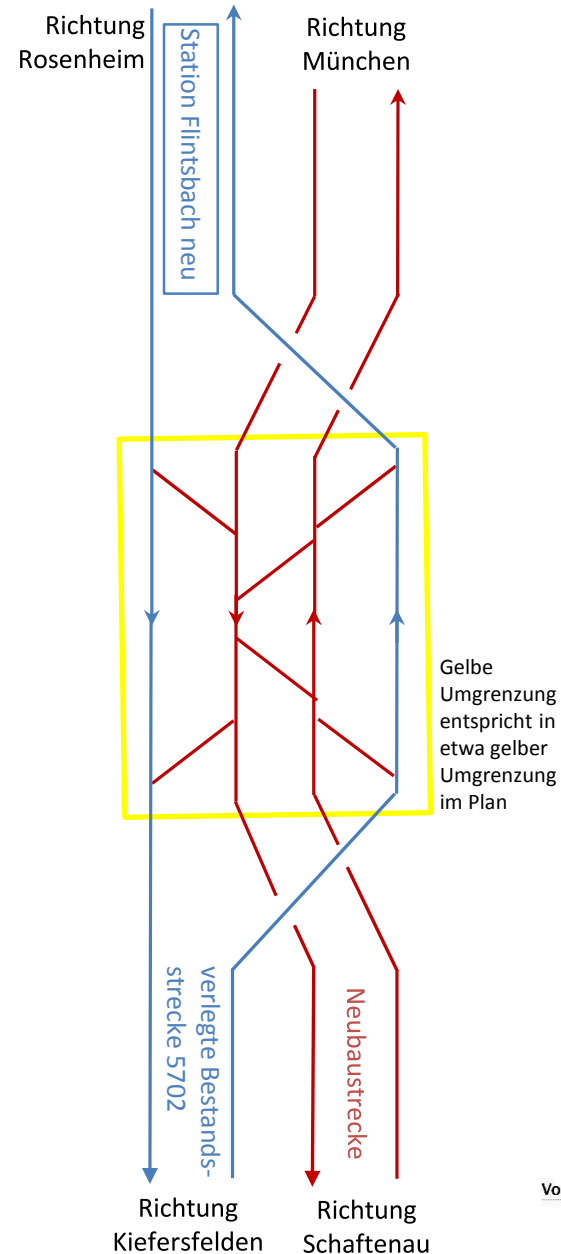
Variante Griesenbach, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußberg, Variante Einöden, Variante Bundesautobahn Süd



Beispielhafte schematische Skizze  
\*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

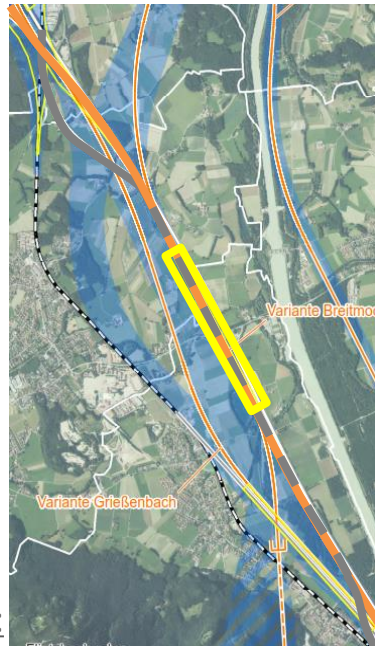


## Verknüpfungsstelle Breitmoos (Grobtrasse Breitmoos)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

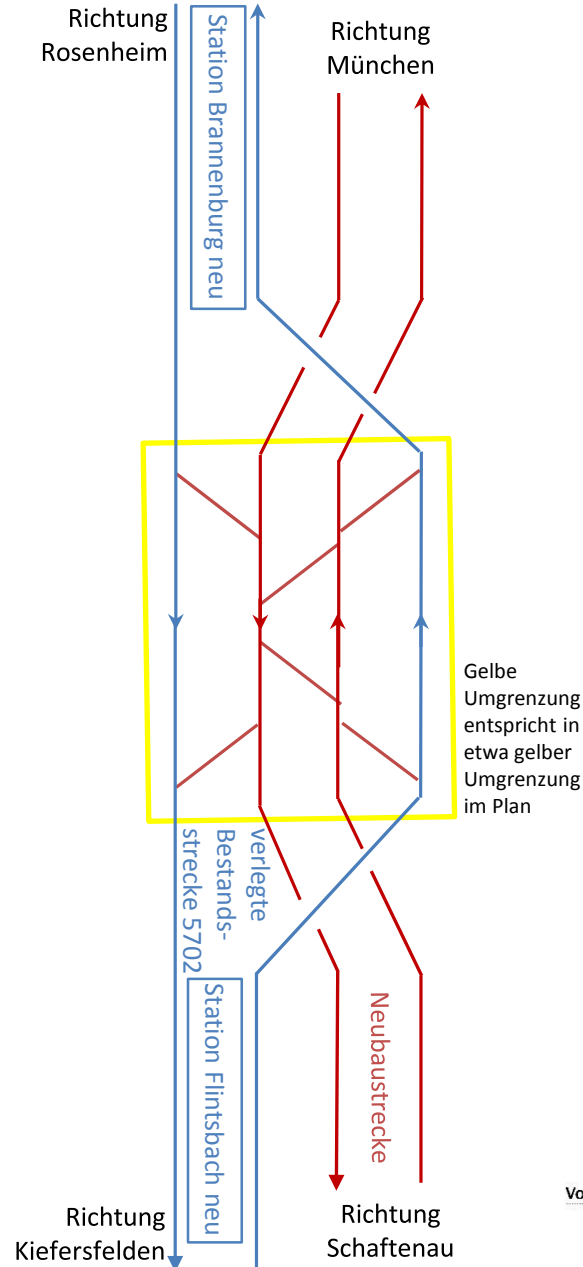
Zugehörige Grobtrassen Richtung München:  
 Variante Taigscheid, Varianten Bundesautobahn Nord, Variante Bad Feilnbach



Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen Richtung Schafftenau:

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



Gelbe Umgrenzung entspricht in etwa gelber Umgrenzung im Plan

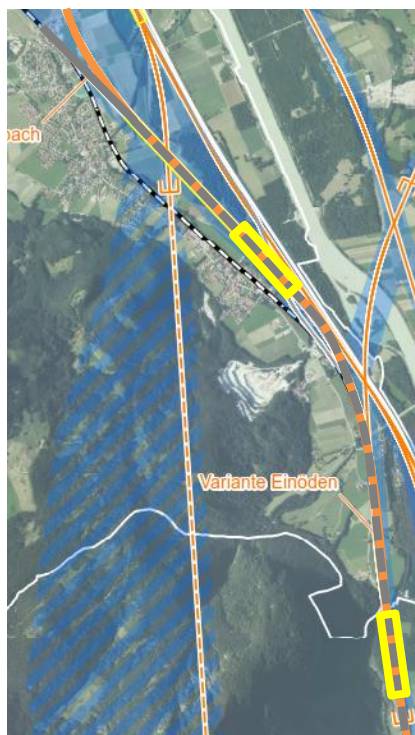
## Verknüpfungsstelle Niederaudorf/ Fischbach (Grobtrasse Einöden)

Infrastrukturanpassungen, u.a.

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

Zugehörige Grobtrasse Richtung München:

Variante Griesenbach

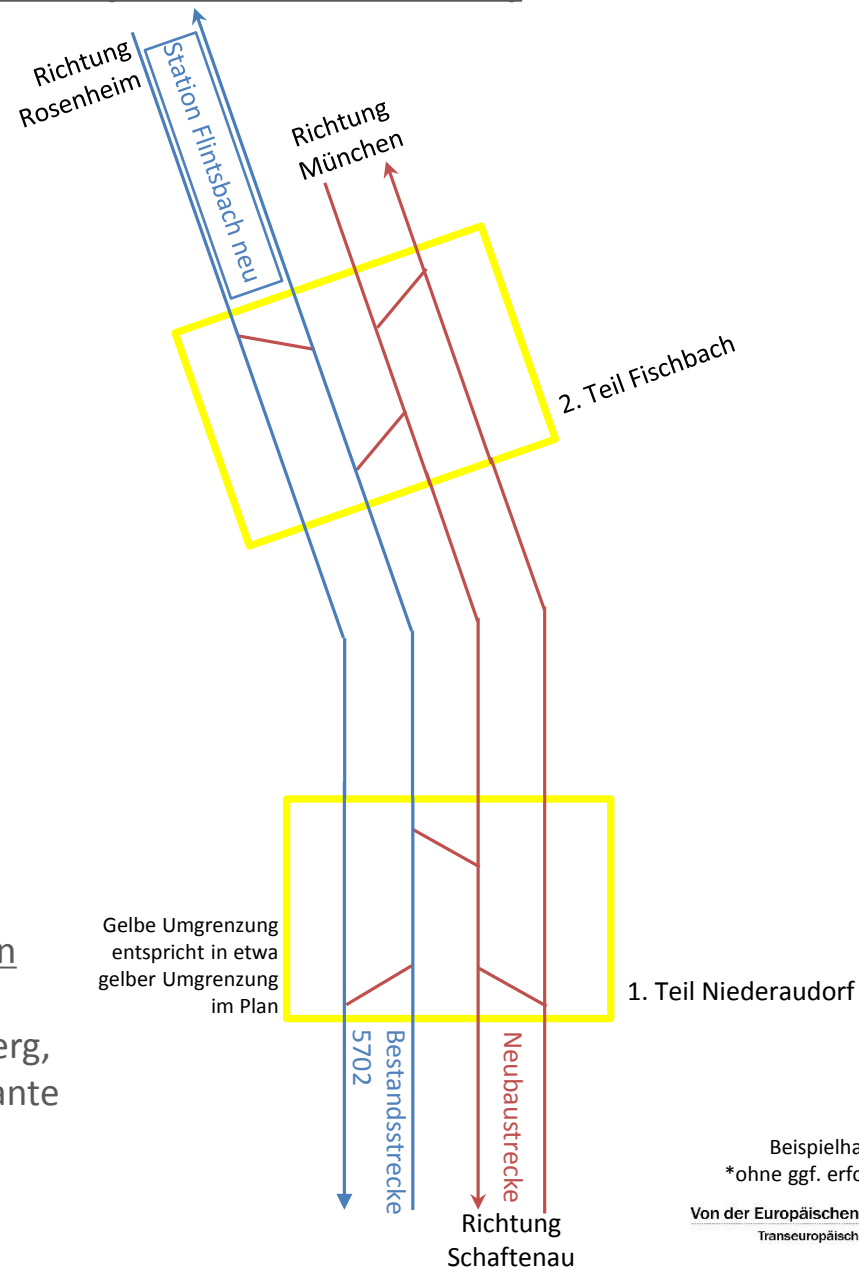


Ausschnitt aus Grobtrassenkarte

Zugehörige Grobtrassen

Richtung Schafftenau:

Variante Tunnel Nußlberg,  
Variante Einöden, Variante  
Bundesautobahn Süd



Gelbe Umgrenzung entspricht in etwa gelber Umgrenzung im Plan

1. Teil Niederaudorf

2. Teil Fischbach

Beispielhafte schematische Skizze  
\*ohne ggf. erforderliche Überholgleise

# Regionalforum

## Tagesordnung 11. Sitzung

### Teil I

- ❖ Begrüßung
- ❖ Aktuelles aus dem Projekt
  - Aktuelles, Bericht aus den Gemeindeforen
  - Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
- ❖ **Diskussion der Grobtrassenentwürfe**
  - weitere Information
  - **Übersicht über bereits eingebrachte Vorschläge**
  - Fragen und Diskussion

### Teil II

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der zehnten Sitzung des Regionalforums
- ❖ Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - offene Diskussion
  - Ausgabe gedruckter Pläne
- ❖ Abschluss

# Grobtrassen-Entwicklung

## Erste weitere Vorschläge aus der Region

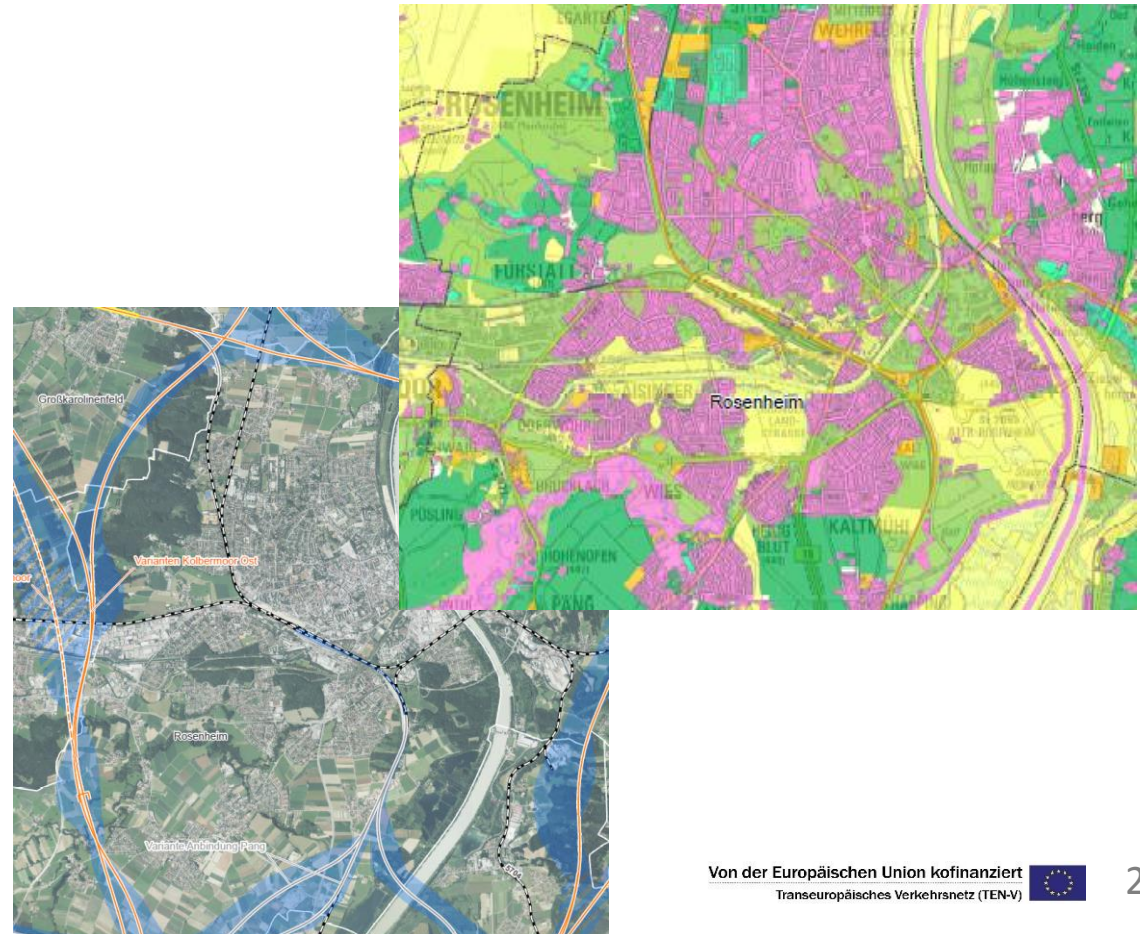
- **Aus Forenrunde GPR Nord 1:** Prüfung ob Verknüpfungsstelle Niederaudorf mit Autobahn gebündelt werden und damit eine vollständige Verknüpfungsstelle ermöglicht wird.  
→ Prüfung durch Planungsteam
- **Aus Informationsterminen:**  
Tunnelführung der Neubaustrecke unter der Inntalautobahn  
→ Prüfung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



# Grobtrassen-Entwicklung

## Erste weitere Vorschläge aus der Region

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



# Regionalforum

## Tagesordnung 11. Sitzung

### Teil I

- ❖ Begrüßung
- ❖ Aktuelles aus dem Projekt
  - Aktuelles, Bericht aus den Gemeindeforen
  - Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
- ❖ **Diskussion der Grobtrassenentwürfe**
  - weitere Information
  - Übersicht über bereits eingebrachte Vorschläge
  - **Fragen und Diskussion**

### Teil II

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der zehnten Sitzung des Regionalforums
- ❖ Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - offene Diskussion
  - Ausgabe gedruckter Pläne
- ❖ Abschluss

# Regionalforum

## Tagesordnung 11. Sitzung

### Teil I

- ❖ Begrüßung
- ❖ Aktuelles aus dem Projekt
  - Aktuelles, Bericht aus den Gemeindeforen
  - Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
- ❖ Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - weitere Information
  - Übersicht über bereits eingebrachte Vorschläge
  - Fragen und Diskussion

### Teil II

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der zehnten Sitzung des Regionalforums
- ❖ Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - offene Diskussion
  - Ausgabe gedruckter Pläne
- ❖ Abschluss

# Regionalforum

## Tagesordnung 11. Sitzung

### Teil I

- ❖ Begrüßung
- ❖ Aktuelles aus dem Projekt
  - Aktuelles, Bericht aus den Gemeindeforen
  - Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
- ❖ Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - weitere Information
  - Übersicht über bereits eingebrachte Vorschläge
  - Fragen und Diskussion

### Teil II

- ❖ Begrüßung
- ❖ **Rückmeldung zum Protokoll der zehnten Sitzung des Regionalforums**
- ❖ Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - offene Diskussion
  - Ausgabe gedruckter Pläne
- ❖ Abschluss



# Regionalforum

## Tagesordnung 11. Sitzung

### Teil I

- ❖ Begrüßung
- ❖ Aktuelles aus dem Projekt
  - Aktuelles, Bericht aus den Gemeindeforen
  - Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
- ❖ Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - weitere Information
  - Übersicht über bereits eingebrachte Vorschläge
  - Fragen und Diskussion

### Teil II

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der zehnten Sitzung des Regionalforums
- ❖ **Diskussion der Grobtrassenentwürfe**
  - offene Diskussion
  - Ausgabe gedruckter Pläne
- ❖ Abschluss

# Regionalforum

## Tagesordnung 11. Sitzung

### Teil I

- ❖ Begrüßung
- ❖ Aktuelles aus dem Projekt
  - Aktuelles, Bericht aus den Gemeindeforen
  - Erfahrungen und Fragen aus den Informationsveranstaltungen
- ❖ Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - weitere Information
  - Übersicht über bereits eingebrachte Vorschläge
  - Fragen und Diskussion

### Teil II

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldung zum Protokoll der zehnten Sitzung des Regionalforums
- ❖ Diskussion der Grobtrassenentwürfe
  - offene Diskussion
  - **Ausgabe gedruckter Pläne**
- ❖ **Abschluss**

**VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !**

**BRENNER-NORDZULAUF**  
GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM