

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

Thema:	14. Sitzung des Regionalforums
Datum und Uhrzeit:	29. November 2018, Teil I: 14:15 – 15:30 Uhr (regionale VertreterInnen) Teil II: 15:45 – 17:00 Uhr (alle Mitglieder inkl. BürgermeisterInnen)
Ort:	Fachhochschule, Kufstein

Regionale VertreterInnen (gesamte Sitzung):

Elmar Berktold (Amt der Tiroler Landesregierung)
Georg Dudek (INNTAL Gemeinschaft e.V.)
Peter Kasperczyk (BUND Kreisgruppe Rosenheim)
Christoph Platzgummer (Bezirkshauptmann Kufstein)
Günther Polz (ProBahn Kreisgruppe Rosenheim)
Matthias Schuh (vertretend für Matthias Kraus, Regierung von Oberbayern)
Josef Steingraber (Bayerischer Bauernverband Regierungsbezirk Oberbayern, Geschäftsstelle Rosenheim)
Gerhard Wieland (IHK Schienenverkehr, Bergbahnen, ÖPNV Referat Verkehr und Logistik)

BürgermeisterInnen und StellvertreterInnen (nur Teil II):

Rainer Auer (Bürgermeister Stephanskirchen)
TeilnehmerInnen (ohne Titel) Helmut Cybulska (Stadt Rosenheim, vertretend für Gabriele Bauer)
Andreas Ehrenstrasser (Bürgermeister Langkampfen)
Bernd Fessler (Bürgermeister Großkarolinenfeld)
Hajo Gruber (Bürgermeister Kiefersfelden)
Georg Huber (Bürgermeister Samerberg)
Matthias Jokisch (Bürgermeister Brannenburg)
Olaf Kalsperger (Bürgermeister Raubling)
Gerhard Kippes (Landratsamt Rosenheim)
Erwin Kühnel (zweiter Bürgermeister Bad Aibling, vertretend für Felix Schwaller, den Ersten Bürgermeister Bad Aibling)
Stefan Lederwascher (Bürgermeister Flintsbach)
Hans Nowak (Bürgermeister Neubeuern)
Sepp Oberauer (Bürgermeister Nußdorf)
Christian Praxl (Bürgermeister Rohrdorf)

Josef Ritzer (Bürgermeister Ebbs)
Anton Wallner (Bürgermeister Bad Feilnbach)
Georg Weigl (Bürgermeister Tuntenhausen)
Hubert Wildgruber (Bürgermeister Oberaudorf)

Projektteam (gesamte Sitzung):

Torsten Gruber (DB Netz AG)
Bernd Reiter (DB Netz AG)
Christian Tradler (DB Netz AG)
Franz Lindemair (Deutsche Bahn AG)
Martin Gradnitzer (ÖBB Infrastruktur AG)
Peter Hofer (ÖBB Infrastruktur AG)
Martin Eckert (IPBN)
Ralf Eggert (IFOK GmbH)
Rebecca Ruhfaß (IFOK GmbH)
Sabine Volgger (wikopreventk GmbH)

Agenda

Teil I (nur regionale VertreterInnen)

1. Begrüßung
2. Aktuelles aus dem Projekt
 - Bericht aus den Gemeindeforen
 - Informationen zum weiteren Vorgehen (Grobtrassenentwürfe)
 - Einordnung der Projektleitung zu den Antworten der dt. Bundesregierung auf die kleinen Anfragen im Bundestag (FDP, Bündnis 90/Die Grünen)
 - Stand Studie Korridorbereich Ost

Teil II (regionale VertreterInnen und BürgermeisterInnen)

3. Begrüßung
4. Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
5. Neu eingegangene Vorschläge zu den Grobtrassenentwürfen
6. Fragen und Diskussion
7. Abschluss

Teil I (nur regionale VertreterInnen)

1. Begrüßung

Die Moderatorin Sabine Volgger begrüßt zum 14. Regionalforum. Sie berichtet, dass zum Ende des Jahres 2018 die Sammlung der Grobtrassenvorschläge aus der Region abgeschlossen wird. Dann werden die Planer die Vorschläge prüfen.

Martin Gradnitzer, der Projektleiter bei der ÖBB, begrüßt im Namen der Projektleitung.

Sabine Volgger stellt die Agenda vor (s.o.).

2. Aktuelles aus dem Projekt

Bericht aus den Gemeindeforen (Ralf Eggert, Sabine Volgger)

Ralf Eggert berichtet aus dem Erweiterten Planungsraum (EPR): Er berichtet, beide Gemeindeforen ließen die Arbeit ruhen, bis ein Termin mit dem deutschen Verkehrsministerium (BMVI) stattgefunden habe. Für die Mitglieder beider Gemeindeforen habe es Informationsaustausche gegeben, die jeweils für eine Stunde angesetzt waren. Es habe jeweils gute Gespräche über rund anderthalb Stunden gegeben. Inhalte der Informationsaustausche waren die Grobtrassentwürfe (weiteres Vorgehen, neu eingegangene Vorschläge) und die Zugzahlen aus den Antworten der Bundesregierung auf die kleinen Anfragen der Grünen und der FDP. Die Teilnehmer, die anwesend waren, haben den Termin positiv bewertet. Ralf Eggert berichtet außerdem, dass es ein Schreiben von drei Gemeinden aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd an den Verkehrsminister Andreas Scheuer gegeben habe, in dem Kritik an der Moderation durch IFOK geübt wurde. Ein Kritikpunkt war die Einteilung der Gemeindeforen im EPR, welche schon vor Einsetzung der Moderation durchgeführt wurde. Darüber hinaus gab es weitere Punkte. Ralf Eggert bittet, Kritik an der Moderation möglichst direkt anzusprechen.

Sabine Volgger berichtet von den Gemeindeforen im GPR: Sie berichtet, in den Gemeindeforen Nord 2 und Süd 1 seien noch neue Trassenvorschläge eingebracht worden. Insgesamt sei die Diskussion in den Gemeindeforen konstruktiv gewesen. Die vorgestellten Themen seien die selben gewesen, wie hier im Regionalforum und wie im EPR. Im Gemeindeforum Nord 1 habe es einen Antrag von der Inntal Gemeinschaft e.V. gegeben, den Planungsprozess auszusetzen. Ein solcher Beschluss sei jedoch im Gemeindeforum nicht möglich. Es sei gesagt worden, dass die Planung weitergehe, aber dass keiner verpflichtet sei, am Dialog teilzunehmen. Daraufhin habe sich der Vertreter der Inntal Gemeinschaft e.V. entschieden, im Dialog dabei zu bleiben. Es habe Kritik daran gegeben, dass noch nicht auf die „kritische Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH reagiert worden sei. Die Beantwortung laufe derzeit noch. Im Gemeindeforum Nord 2 sei der Duldungsantrag für eine Erkundungsbohrung in Neubeuern diskutiert worden. Nachdem Neubeuern einer Bohrung nicht zugestimmt habe, sei durch die DB beim Eisenbahnbundesamt ein Duldungsantrag für eine Erkundungsbohrung gestellt und positiv beschieden worden. Auf dem betreffenden Grundstück habe es jedoch bereits 2017 eine Bohrung durch die Gemeinde Neubeuern gegeben, von der der DB nichts bekannt war. Die Erkenntnisse der Bohrung seien nun am 15.11.2018 an die DB Netz AG übergeben worden, die den Duldungsantrag daraufhin zurückgezogen habe. Der Bürgermeister von Neubeuern habe bestätigt, dass die DB von der Bohrung vor dem 15.11.2018 nicht in Kenntnis gesetzt wurde.

Informationen zum weiteren Vorgehen (Grobtrassenentwürfe) (Martin Eckert)

Martin Eckert stellt weiteres Vorgehen zu den Grobtrassen vor (*siehe Folien 5 bis 8 in der beiliegenden Präsentation*). Er erklärt, dass die Vorschläge gesammelt werden und Nummern erhalten. Wenn persönliche Daten enthalten seien, dann werden die Vorschläge anonymisiert. Einige Vorschläge gingen bereits mit Kartendarstellung ein, die anderen würden von den Planern in den Karten verortet. Die Vorprüfung erfolge in zwei Schritten:

- Im ersten Schritt (*siehe Folie 6*) werde geschaut, ob der Vorschlag grundsätzlich die Anforderungen des Planungsauftrags erfüllen könne, ob die gesetzlichen Anforderungen erfüllbar seien und ob der Vorschlag im definierten Planungsraum liege.
- Im zweiten Schritt (*siehe Folie 7*) werde geprüft, ob der Vorschlag die Anforderungen aus den Fachbereichen „Verkehr und Technik“ und „Raum und Umwelt“ grundsätzlich erfüllen könne.

Wenn das Ergebnis dieser Prüfung einmal „nein“ sei, dann werde empfohlen, dass dieser Vorschlag nicht weiterverfolgt wird und es werde erläutert, warum. Wenn das Ergebnis jeweils „ja“ sei, dann werde empfohlen, dass der Vorschlag in das weitere Auswahlverfahren aufgenommen wird.

Martin Eckert zeigt eine Liste der eingegangenen Vorschläge (Stand 23.11.2018, *siehe Anlage*) und erläutert, wie die Vorschläge zusammengefasst, erklärt und thematisch gruppiert werden. In der Liste ist auch vermerkt, ob ein Vorschlag mehrfach genannt wurde. Die Liste werde noch fortgeschrieben, wenn bis Ende 2018 weitere Vorschläge eingingen. Sie werde nach Finalisierung auf der Webseite hochgeladen.

Fragen/Diskussion

Wie geht man mit Vorschlägen um, die die Kriterien auf Folie 6 nicht erfüllen, da sie z. B. nicht in dem durch den BVWP definierten Planungsraum liegen?

- Vorschläge, die die Anforderungen nicht erfüllen können, werden nicht weiterbetrachtet. Sie werden jedoch dokumentiert. Wenn Kontaktdaten der Personen, die diese Vorschläge gemacht haben, vorliegen, dann sendet ihnen die Projektleitung eine Antwort, warum der Vorschlag nicht weitergeführt wird.
- Der BVWP ist aus Untersuchungen des Bundes hervorgegangen. Vorschläge für eine Neudefinition des Planungsraumes müssten bei der Überprüfung des BVWP eingebracht werden.

Ein Mitglied würde sich wünschen, dass sich eine höhere politische Ebene mit den Vorschlägen auseinandersetzt, die aufgrund der Vorgaben nicht weiterverfolgt werden. Man sei an der Schnittstelle zwischen Straße und Schiene unterentwickelt.

- Die Projektleitung nimmt die Anregung mit. Es wird geprüft, ob ein Themenspeicher für das BMVI erstellt werden kann.

Ein Mitglied sagt, es gebe bei den Grobtrassen des Planungsteams Anbindungen, die nicht dem Planungsauftrag entsprechen, da sie keine ganze Verknüpfung seien.

- Auch die Anbindungen als „halbe Verknüpfungsstelle“ entsprechen dem Planungsauftrag. Grobtrassen mit Anbindungen werden betrieblich schlechter bewertet als Grobtrassen mit Verknüpfungsstellen, scheiden aber nicht von vornherein aus.

Macht es einen Unterschied, ob ein Vorschlag mehrfach genannt wurde?

- Die fachliche Beurteilung erfolgt unabhängig davon, wie oft ein Vorschlag gemacht wurde. Es gibt keine „Abstimmung“, bei der häufig genannte Vorschläge besser abschneiden würden. Es wurde jedoch zur Dokumentation vermerkt, was häufig genannt wurde. Das betrifft z.B. Vorschläge, die auf Karten bei den Informationsveranstaltungen gemacht wurden.

Scheidet der Vorschlag, die gesamte Trasse in einen Tunnel zu legen, aus?

- Dieser Vorschlag scheidet aus, da er (sicherheits-)technische Anforderungen nicht erfüllt: Es sind Verknüpfungsstellen erforderlich. Eine Verknüpfungsstelle besteht aus mehreren Gleisen mit Weichenverbindungen. Tunnel sind aber grundsätzlich eingleisig zu planen. Daher sind zumindest die Weichenverbindungen der Verknüpfungsstellen oberirdisch anzuordnen.
- Es gab aber auch den Vorschlag, alles außer den Verknüpfungsstellen in Tunnel zu legen. Dieser Vorschlag würde die vor genannten Anforderungen erfüllen können.

Einordnung der Projektleitung zu den Antworten der dt. Bundesregierung auf die kleinen Anfragen im Bundestag (FDP, Bündnis 90/Die Grünen) (Torsten Gruber)

Torsten Gruber gibt eine kurze Einordnung zu den Zugzahlen, die in den Antworten der deutschen Bundesregierung auf die kleinen Anfragen der Grünen und der FDP enthalten sind (*für Links zu den Antworten in vorläufiger Fassung siehe Folie 10 in der beigefügten Präsentation*). Er erläutert, dass für die Prognosen zum BVWP 2030 einige Parameter geändert wurden. Der Bund gehe in der Prognose für 2030 anders als noch in der Prognose für 2025 davon aus, dass die Züge länger (740m) und stärker ausgelastet seien. Längere Züge seien an diesem Abschnitt nur deshalb möglich, weil unterstellt wird, dass der Brenner-Basistunnel 2030 in Betrieb sein wird, wodurch längere, schwerere Züge fahren können. Zudem würden statt 5 nun 6 Produktionstage pro Woche unterstellt. Daraus ergibt sich mathematisch, dass bei gleicher Tonnage die durchschnittliche Zugzahl pro Tag sinkt. In der Prognose sehe man den Effekt aus der Öffnung des Brennerbasistunnels, gleichzeitig aber noch keine starke Verlagerung auf die Schiene.

Torsten Gruber betont, dass für die Planungen zum Brenner-Nordzulauf die Dimensionierungsgröße von 400 Zügen pro Tag (Bemessungsfall) ausschlaggebend ist, nicht die Prognose für 2030.

Fragen/Diskussion

Ein Mitglied fragt, ob die DB diese Anmerkungen an das BMVI geschickt und um Überarbeitung gebeten habe. Die Zahlen stünden im Raum und würden von der Öffentlichkeit wahrgenommen. Das Mitglied äußert, dass er es nicht als seine Aufgabe sehe, diese Zahlen bei Nachfragen schönzureden. Die DB solle dazu auf die Regierung zugehen.

- Die Projektleitung der DB betont, dass mit den Erläuterungen eine Einordnung gegeben werden sollte, damit die Mitglieder verstehen, warum die Zugzahlenprognosen für 2030 unter den früheren Prognosen für 2025 liegen.
- Die Projektleitung der ÖBB fügt hinzu, dass die in den Antworten angegebenen Zahlen nicht mit dem österreichischen Verkehrsministerium (BMVIT) abgestimmt seien. Die österreichische Prognose liege entscheidend höher. In den durch die deutsche Bundesregierung angegebenen Zahlen seien maßgebende Effekte nicht berücksichtigt, insbesondere Verlagerungseffekte im Güterverkehr. Es sei Fakt, dass schon heute mehr Personenverkehr über die Strecke geführt werde, als es das BMVI für 2030 unterstellt. Diese Kritik wurde durch VertreterInnen des BMVIT im Lenkungskreis gegenüber dem BMVI geäußert.

Wie ist der Lenkungskreis besetzt?

- Der Lenkungskreis ist mit VertreterInnen der Verkehrsministerien (BMVI, BMVIT), des bayerischen Verkehrsministeriums, dem Amt der Tiroler Landesregierung und den Bahnen (ÖBB und DB) besetzt.

Ein Mitglied fordert, dass Mitglieder des Lenkungskreises ins Regionalforum kommen, um Fragen wie die nach den Zugzahlenprognosen 2030 zu diskutieren.

- Aus Sicht der Projektleitung geht es darum, dass die Mitglieder den Hintergrund dieser Prognosezahlen kennen. Es gebe parallel erstens die Dimensionierungsgröße von 400 Zügen, die für die Planung ausschlaggebend sei, und zweitens immer wieder neue und sich ggf. stark verändernde Prognosen.

Ein Mitglied kritisiert, dass die Schere zwischen der Planung der Bahnen und den Aussagen deutscher Politiker immer weiter auseinanderklaffe. Das Mitglied betont, dass der Bayerische Bauernverband (BBV) von Anfang an eine Tunnellösung gefordert habe und daran festhalte.

- Die Projektleitung antwortet, dass bereits sehr viele Tunnellösungen aus der Region vorgeschlagen wurden und diese natürlich durch den Planer betrachtet werden. Gleichzeitig müsse die Erarbeitung einer Vorschlagstrasse auf Grundlage von objektiven, nachvollziehbaren Tatsachen erfolgen. Wenn zum Schluss eine Tunnellösung die beste Möglichkeit sei, dann werde diese dem Bund vorgeschlagen.
- Das Mitglied führt daraufhin aus, dass es problematisch sei, dass die Versprechen der Politik in der Region besser ankommen als alles, was die VertreterInnen des BUND, des BBV usw. in den Foren erreichen könnten. Die DB Netz AG betone, dass der Bedarf festgelegt sei, dies werde aber durch VertreterInnen der Politik nicht unterstrichen. Es werde in der Region Proteste geben, wenn Pläne für oberirdisch laufende Trassen veröffentlicht würden. Das Mitglied findet den Dialog gut, fragt sich jedoch, wie lange er weitergehen kann, wenn die Bevölkerung sich gegen das Projekt stellt. Es müsse jemand von der Politik in die Region kommen und Antworten geben.

- Aus Sicht der Projektleitung wäre es wünschenswert, dass die Politik öffentlich klarstellen würde, dass ein Bedarf besteht. Es sei problematisch, dass es dazu nur zurückhaltende Aussagen gebe. Es sei aus verschiedenen Quellen gesagt worden, dass der deutsche Verkehrsminister Andreas Scheuer in die Region kommen werde, um sich zu der angekündigten Szenarienstudie zu äußern.
- *Das Mitglied wünscht, dass auch die regionalen VertreterInnen die Möglichkeit bekommen, mit dem Verkehrsminister zu sprechen.*
- Die Projektleitung betont, dass der anvisierte Termin nicht durch die DB, sondern durch das BMVI, aufgrund der aus den Gemeindeforen im EPR herangetragenen Bitte, organisiert wird. Die Projektleitung bei der DB Netz AG werde dem BMVI vorschlagen, auch die regionalen VertreterInnen einzuladen.

Ein Mitglied sagt, dass es in einigen Gemeinden neue Interessengruppen gebe. Diese sollten auch zum Regionalforum eingeladen werden. Es sei nicht ausreichend, dass ein Vertreter der Inntal Gemeinschaft e.V. am Regionalforum teilnehme. Es müsse auch die Dachorganisation Brennerdialog Rosenheimer Land e.V. sowie die vielen neuen Initiativen eingeladen werden, die weder in der Inntal Gemeinschaft e.V. noch in der Dachorganisation Brennerdialog Rosenheimer Land e.V. vertreten sind.

- Die Projektleitung antwortet, dass jede Gemeinde die VertreterInnen auswählt, die in die Gemeindeforen gesendet werden und dabei ist ein Platz aus Vertretern von kommunalen Bürgerinitiativen zu besetzen. Dies ist auch so bei der Bildung der Gemeindeforen gehandhabt worden. Im Regionalforum gehe es um übergeordnete Interessen. Daher sei entschieden worden, dass jemand von der Dachorganisation Inntal Gemeinschaft e.V. teilnehmen soll.
- Die Projektleitung berichtet, sie nehme Kontakt auf, wenn sich Bürgerinitiativen neu gründen. Die Mitglieder werden gebeten, es der Projektleitung mitzuteilen, wenn sie Kenntnis haben, dass sich eine neue Gruppe gegründet hat.
- *Der Vertreter der Inntal Gemeinschaft e.V. erläutert, man sei in die Planung eingestiegen, als noch nur das Inntal betroffen war. Die Inntalgemeinschaft e.V. schließe z.B. Bad Feilnbach und Kolbermoor noch mit ein – könne aber nicht alle Bürgerinitiativen im geografisch erweiterten Planungsraum abdecken. Es sei durch die Inntal Gemeinschaft e.V. angeregt worden, in das um den EPR erweiterte Regionalforum auch Brennerdialog Rosenheimer Land e.V. aufzunehmen. Es wäre gut, wenn eine Vertreterin oder ein Vertreter von Brennerdialog Rosenheimer Land e.V. eingeladen würde.*
- Aus Sicht der Projektleitung ist es kein Problem, jemanden von Brennerdialog Rosenheimer Land e.V. aufzunehmen. Allerdings gibt es im Regionalforum nur einen Platz für die VertreterInnen der Bürgerinitiativen, d.h. die regional arbeitenden Bürgerinitiativen müssen sich abstimmen, wer als VertreterIn teilnimmt. Vor der Erweiterung des Regionalforums 2017 wurde auch der Vorsitzende von Brennerdialog Rosenheimer Land e.V. angesprochen, ob er anstatt des Vertreters der Inntal Gemeinschaft e.V. teilnehmen möchte. Dessen Aussage war damals, dass es ausreichend sei, wenn

der Vertreter der Inntal Gemeinschaft e.V. am Regionalforum teilnehme. Die Projektleitung wird bei der Dachorganisation Brennerdialog nachfragen, ob sich diese Sichtweise inzwischen geändert hat.

Ein Mitglied fordert, dass aus Rosenheim zwei VertreterInnen von Bürgerinitiativen teilnehmen. Die Interessen im Norden seien andere als im Süden.

- Die Projektleitung führt aus, dass im Regionalforum übergeordnete Interessen vertreten werden sollen, nicht lokale Interessen einzelner Gemeinde- oder Ortsinitiativen. Und im Forum Rosenheim-Süd ist bereits ein Vertreter einer Bürgerinitiative für Rosenheim Teilnehmer.

Was ist die Referenzzahl für das Gewicht der Züge? Die Prognose unterstellt für 2030 weniger Züge, weil eine längere Zuglänge unterstellt wird. Für die Rechnung müsste eine Zahl hinterlegt sein. Ist es möglich, diese zu erfahren?

- Die Projektleitung erkundigt sich beim BMVI, ob solch eine Referenzzahl hinterlegt ist.
- Die Projektleitung erläutert, dass die Gesamttonnagemengen für den Schienengüterverkehr zwischen der älteren Prognose für 2025 und der Prognose 2030 der deutschen Bundesregierung nicht weit auseinanderliegen. Der Unterschied ergibt sich, da die deutsche Bundesregierung für 2030 von enormen Effizienzsteigerungen ausgeht. Die Annahmen beziehen sich auf ganz Deutschland und schauen nicht, was spezifisch auf der Brennerachse möglich ist (z.B. wenn das Netz nicht bis zu den Zielorten auf 740m lange Güterzüge ausgebaut wäre).
- Die Berechnungen des österreichischen BMVIT sind vergleichsweise deutlich konservativer und gehen daher von mehr Güterzügen aus.

Ausgehend von einer Prognose, dass die Tonnenkilometer im Güterverkehr bis 2030 um 47% zunehmen könnte man davon ausgehen, dass auch die Zugzahlen im Güterverkehr um 47% steigen, wenn die übrigen Parameter gleichbleiben. Wäre es möglich, zum Vergleich eine Zugzahlenprognose zu erstellen, bei der die für 2030 unterstellten Tonnagemengen mit den Parametern von heute hinterlegt sind?

- Die Projektleitung nimmt die Anregung zur Klärung mit dem BMVI mit.

Die Antworten der Bundesregierung auf die kleinen Anfragen beinhalten keine Perspektive dafür, mehr Güter auf die Schiene zu bringen. Der Vertreter oder die Vertreterin des BMVI, der/die zu einem Termin in die Region kommt, wird nicht umhinkommen zu erklären, wie eine Verlagerung erreicht werden soll.

Stand Studie Korridorbereich Ost (Torsten Gruber)

Torsten Gruber berichtet, dass die Studie zum Korridorbereich Ost (in Richtung Bernau) qualifiziert abgeschlossen wird. Das Planungsheft sei den beiden Ministerien BMVI und BMVIT zur Prüfung übergeben worden. Wenn die Prüfung erfolgt sei, könne das Ergebnis bei den Ministerien angefragt werden.

Protokolländerung Regionaler Projektbeirat (Sabine Volgger)

Sabine Volgger berichtet, dass es bezüglich der in der 13. Sitzung des Regionalforums von einem Mitglied kritisierten Aussage von Klaus-Dieter Josel im Regionalen Projektbeirat über die Vieregg-Rössler GmbH einen neuen Formulierungsvorschlag für das Protokoll gibt. Dieser wird in der direkt anschließenden Sitzung des Regionalen Projektbeirates mit den Mitgliedern abgestimmt.

Teil II (regionale VertreterInnen und BürgermeisterInnen)

3. Begrüßung

Der Moderator Ralf Eggert sowie Torsten Gruber, Projektleiter bei der DB Netz AG, begrüßen die Teilnehmenden. Ralf Eggert stellt die Tagesordnung vor (s.o.).

Ralf Eggert berichtet außerdem, dass es ein Schreiben von drei Gemeinden aus dem Gemeindeforum Rosenheim Süd an den Verkehrsminister Andreas Scheuer gegeben habe, in dem Kritik an der Moderation durch IFOK im EPR geübt worden sei. Er kündigt an, dass er auf die Gemeinden persönlich zugehen wird und fragt die anwesenden Mitglieder, ob zu dem Schreiben Diskussionsbedarf besteht. Das ist nicht der Fall.

4. Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung

Rebecca Ruhfaß stellt Änderungen vor, die zum Protokollentwurf der 13. Sitzung eingegangen sind. Das Protokoll wird mit folgenden Änderungen verabschiedet (Änderungen unterstrichen):

Änderungen der DB Netz AG:

- S. 3: „Ralf Eggert berichtet, dass die Tagesordnung in den Gemeindeforen im Gemeinsamen (GPR) und Erweiterten Planungsraum (EPR) ähnlich war, wie in diesem ersten Sitzungsteil. In allen Foren wurde der Masterplan Schienengüterverkehr, die Gegenüberstellung der Grenzwerte für Schall in Deutschland und Österreich und neu eingegangene Trassenvorschläge vorgestellt. In den Foren im GPR wurden außerdem die Ergebnisse ersten Erkenntnisse der Erkundungsbohrungen im GPR gezeigt.“
- S. 6: „An der Bestandsstrecke München - Rosenheim - Kiefersfelden ist auf deutscher Seite bereits zweimal eine Lärmsanierung erfolgt. 2016 wurde zudem eine Machbarkeitsuntersuchung für übergesetzlichen weitergehenden Lärmschutz durchgeführt, bei der niedere Grenzwerte angesetzt wurden: durchgehend unabhängig der Widmung 57 dB(A) von München bis ins Inntal.“
- S.12: „Der BVWP sei 2017 im Dezember 2016 mit der klaren Aussage verabschiedet worden, dass das Projekt notwendig ist.“
- S. 13: „Am Brenner ist der höchste Anteil an Güterverkehr (Anteil LKW-Verkehr am Straßenverkehr, Anteil Güterverkehr am Schienenverkehr). Das Projekt Brenner-Nordzulauf kann nur einen Teil der politischen Antwort darauf Lösung für das Verkehrsproblem liefern.“

Änderung eines Mitglieds:

- S. 11: „Das Mitglied fordert im Namen der Vieregg-Rössler GmbH, dass Klaus-Dieter Josel diese Aussage zurücknimmt. Ansonsten werde das Mitglied Ansonsten werde die Vieregg-Rössler GmbH eine einstweilige Verfügung erwirken lassen.“

5. Neu eingegangene Vorschläge zu den Grobtrassenentwürfen

Martin Eckert, Planungsgruppe IPBN, stellt zwei Grobtrassenentwürfe vor, die von der Planungsgruppe IPBN entwickelt wurden (*siehe Folien 15 und 16*). Grund für die neuen Vorschläge ist, dass die Grundwasserverhältnisse (Bergwasserdruck) im Bereich westlich des Hechtsees so sind, dass ein hohes Risiko besteht, dass die Tunnevarianten Jochstein und Kitzwand dort nicht genehmigungsfähig wären. Das Planungsteam hat daher alternative Vorschläge eingebracht, bei der die östlich des Hechtsees verlaufende Tunnelvariante Nußberg nördlich des Hechtsees in die Trasse der Variante Tunnel Jochstein (*Folie 15*) bzw. der Variante Tunnel Kitzwand (*Folie 16*) einschwenkt.

Martin Eckert zeigt eine Liste der eingegangenen Vorschläge (Stand 23.11.2018, *siehe Anlage*) und erläutert, wie die Vorschläge zusammengefasst, erklärt und thematisch gruppiert werden. In der Liste sei auch vermerkt, ob ein Vorschlag mehrfach genannt wurde. Die Liste werde noch fortgeschrieben, wenn bis Ende 2018 weitere Vorschläge eingehen. Sie wird nach Finalisierung auf der Webseite hochgeladen.

Ralf Eggert sagt, dass sich alle, die Vorschläge gemacht haben, in der Liste (ggf. in einer Zusammenfassung mehrerer Vorschläge) wiederfinden müssten. Er bittet die Mitglieder, es an die Projektleitung weiterzugeben, wenn sie von Menschen angesprochen werden, die ihren Vorschlag nicht wiederfinden.

Martin Eckert kündigt an, dass die Planer bis ungefähr Mitte 2019 alle Vorschläge prüfen werden, sodass dann ein Überblick besteht, welche Grobtrassenentwürfe aufgenommen und weiterverfolgt werden. Die Grobtrassenentwürfe sollen dann bereits grob bewertet sein, so dass eine erste Abschichtung empfohlen werden kann.

6. Fragen und Diskussion

Sind die Vorschläge in Plänen dargestellt?

- Zu einigen Vorschlägen sind bereits Kartendarstellungen eingegangen, die anderen werden durch die Planer in einer Karte verortet. Es wird zu allen Vorschlägen eine Präsentation der Vorprüfung in den Foren geben.

Ein Mitglied fragt, was die Mitglieder tun können, um in der Trassenauswahl bestimmte gesetzliche Aspekte (z.B. Waldschutzgesetz) auszublenden, um freie Felder und Wohnbebauung zu schützen.

- Gesetzliche Vorgaben auszublenden ist schwierig. Die Mitglieder können versuchen, solche Forderungen politisch auf den Weg zu bringen. Die Planung ist jedoch an gesetzliche Vorgaben gebunden.
- *Das Mitglied antwortet, dass die Politik derzeit sehr zurückhaltend auf solche Forderungen reagiere und gesagt werde, dass erst Prognosezahlen vorliegen müssten. Das Mitglied befürchtet, dass es in der Region Proteste geben wird, wenn die Planungen vorliegen werden, gleichzeitig aber keine konkrete politische Aussage zum Bedarf vorliege. Es solle eine gemeinsame Forderung geben, die Interessen der Bevölkerung vor den Waldschutz zu stellen. Auch landwirtschaftlich genutzte Flächen lägen häufig in der Nähe der Wohnbebauung.*

Mehrere Mitglieder erkundigen sich, welche Rangfolge die verschiedenen Schutzgebiete in der Einordnung in Raumwiderstandsklassen einnehmen.

- Schutzgebiete werden entsprechend ihrem Schutzstatus unterschiedlich eingestuft. Die Fachplaner werden die Zuordnungen zu den Raumwiderstandsklassen im nächsten Regionalforum nochmal vorstellen.
- Die Projektleitung erläutert, dass Waldflächen als forstwirtschaftlich genutzte Gebiete der gleiche Raumwiderstand zugeordnet wird wie Landwirtschaftsflächen, dass einige Waldflächen aber gleichzeitig Waldschutzgebiete seien. Aufgrund dieses Schutzstatus erhielten diese eine höhere Raumwiderstandsklasse als landwirtschaftlich genutzte Flächen.
- *Ein Mitglied betont, dass es ein in Deutschland bundesweit geltendes Waldgesetz (BWaldG) gibt und bezweifelt, dass dieses außer Kraft gesetzt wird. Es sei im Forum bereits erläutert worden, dass es möglich sei, auch durch Waldflächen oder FFH-Gebiete zu gehen, dass in diesem Fall aber Ausgleich gewährleistet und aufwändige Schutzmaßnahmen vorgenommen werden müssten.*
- *Ein Mitglied ergänzt, dass es mehrere Bewertungskriterien gebe. Eine Trasse, die durch den Wald gehe, könne z.B. in Bezug auf Lärmschutz besser abschneiden.*
- Die Raumwiderstandsklassen geben eine erste Orientierung, es wird aber auch geprüft, welche Sachdaten dahinterstehen. Die Tatsache allein, dass eine Trasse durch den Wald geht, ist i.d.R. kein Ausschlusskriterium.

Ein Mitglied sagt, dass Gewichtungen zum Kriterienkatalog abgegeben wurden. Wenn diese auf die Trassenvarianten angewendet würden werde man sehen, wie die einzelnen Trassenvarianten abschneiden.

Ein Mitglied kritisiert, dass alle Grobtrassenvarianten auf das Ziel München ausgerichtet sind. Der Knoten München funktioniere jedoch nicht. In diesem Zusammenhang kritisiert das Mitglied, dass die Stellungnahme der Projektleitung zu der „kritischen Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH noch ausstehe. Es werde so getan, als ob für die Zugzahl, die auf dem Papier stehe, geplant werden müsse. Der Planungsraum werde künstlich kleingehalten. Der Raum sei auf die Region Rosenheim ausgeweitet worden. Dort seien Anknüpfungen für den Güterverkehr vorgesehen gewesen, die dann politisch ausgeschlossen wurden. Auch dass der Güterverkehr über die Region Rosenheim gehen werde, sei kein Muss. Es sei nicht geprüft worden, ob der Güterverkehr innerösterreichisch geführt werden könne. Es seien insgesamt maßgebliche Alternativen nicht geprüft worden. Das Mitglied bittet, die Stellungnahme der Vieregg-Rössler GmbH anzuschauen.

- Die Stellungnahme der Projektleitung zu der „kritischen Stellungnahme“ der Vieregg-Rössler GmbH ist in Bearbeitung.
- *Ein Mitglied berichtet, dass der Knoten München im BVWP in den vordringlichen Bedarf hochgestuft wurde. Auch der vollständig zweigleisige und elektrifizierte Ausbau des Streckenabschnitts Tüßling-Freilassing, die Truderinger Spange und die Truderinger Kurve wurden in den vordringlichen Bedarf hochgestuft. Das Mitglied ist überrascht, dass im Regionalforum noch die Diskussion um den Anschluss nach München geführt wird. Wenn es eine kritische Stellungnahme gebe, dann solle die Beantwortung durch die Projektleitung schneller gehen. Es sei zudem problematisch, dass die Bundesregierung Fragen nicht ausreichend beantworte.*

Es sei jedoch seltsam zu behaupten, dass eine Strecke von 1858 ausreichend als Zulaufstrecke für den Brennerbasistunnel sei, welcher 10 Milliarden Euro koste und 2027 in Betrieb gehe. Man brauche Zahlen und klare Aussagen, um mit der Diskussion weiterzukommen.

- Der Moderator Ralf Eggert erinnert daran, dass im März 2017 durch den damaligen Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt eine Szenarienstudie 2050 angekündigt wurde, die bisher nicht vorliege. Sobald es neue Erkenntnisse gebe, würden diese ins Forum eingebracht.
- *Zwei Mitglieder schlagen vor, das Regionalforum auszusetzen, bis ein Vertreter des BMVI in der Region war. Man könne nicht weiterdiskutieren, wenn keine seriöse Grundlage vorliege.*
- Die Projektleitung sagt, dass mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetz der Bedarf festgeschrieben ist und ein Planungsauftrag des Bundes vorliegt. Dass die angekündigte Szenarienstudie noch ausstehe habe darauf keinen Einfluss. Es wurde CSU-intern gesagt, dass der Verkehrsminister Andreas Scheuer in die Region kommt. Nach Kenntnis der Projektleitung steht dafür noch kein Termin fest.
- *Ein Mitglied vermutet, dass deshalb noch kein Bedarfsnachweis vorliege, weil keine seriöse Erklärung für das Projekt gegeben werden könne. Damit mache man es den Projektgegnern leicht. Das Mitglied sieht den Sinn des Projektes als nicht gegeben an. Das Mitglied wird keinen Trassenvorschlag machen, da es keinen Sinn darin sehe, nach dem Floriansprinzip die Trasse von der eigenen Gemeinde wegzulegen.*
- Sabine Volgger weist darauf hin, dass die Foren nicht beschließen können, dass die Planung eingestellt wird. Jedes Mitglied könne entscheiden, nicht mehr am Dialog teilzunehmen. Es werde jedoch weitergeplant.
- *Ein Mitglied weist darauf hin, dass die DB und die ÖBB nicht die richtigen Ansprechpartner sind, um Kritik am Auftrag und der Bedarfsfeststellung vorzubringen. Wenn es Kritik gebe müsse diese an den Auftraggeber (hier: den deutschen Bund) gerichtet werden, nicht an den Auftragnehmer (die DB und die ÖBB).*
- *Ein Mitglied will, dass die Planung weitergeht. Sobald man zu einer Vorschlagstrasse komme werde man sehen, wie die Betroffenheit ist. Vielleicht sei die Trasse auch über weite Strecken im Boden und man habe sehr viel geringere Flächenverbrauche als jetzt befürchtet.*
- *Ein Mitglied weist darauf hin, dass auch andere Aspekte als der Flächenverbrauch auf dem Spiel stehen. Bei Flintsbach gehe es darum, ob die Bestandsstrecke mit dem Bahnhof aus dem Ort herausgelegt werde.*

Das Mitglied fragt, ob es möglich ist zu erfahren, wo genau die Probebohrungen im EPR stattfinden sollen.

- Es gibt derzeit eine Planung, wo Bohrungen stattfinden sollen. Wenn die Grundeigentümer nicht zustimmen, müssen jedoch andere Stellen gesucht werden und der Plan wird anschließend aktualisiert.

- Die Projektleitung nimmt die Anregung mit, die geplanten Bohrpunkte in einer Karte in den nächsten Informationsaustauschveranstaltungen oder Gemeindeforen im EPR zu zeigen und Fragen dazu zu beantworten.

Ein Mitglied stellt fest, dass viele Vorschläge eingegangen sind und fragt, ob es dazu eine Übersicht geben wird, aus der hervorgeht, welche Vorschläge die jeweiligen Gemeinden betreffen.

- Martin Eckert antwortet, dass keine kartographische Übersicht erstellt wird, in der alle Vorschläge sichtbar wären. Viele Vorschläge seien als Text eingegangen und müssten erst in eine Karte übersetzt werden. Die Idee sei, dass die Planer zunächst die grundsätzliche Vorprüfung der Vorschläge vornehmen, um zu vermeiden, dass Karten mit einer Vielzahl von Vorschlägen in Umlauf kommen, die dann ohnehin bald wieder verworfen würden.

Ein Mitglied äußert, es wünsche sich, dass man im Forum gemeinsam an Lösungen für die Herausforderungen arbeite, anstatt diese weg reden zu wollen, indem man den Bedarf negiere. Es stehe fest, dass es mit dem Verkehr nicht so weitergehen könne, wie es im Moment sei. Das Mitglied würde sich wünschen, dass im Forum erklärt würde, welche Probleme es gibt und wie diese bewältigt werden können. Man solle sich nicht darauf fokussieren, was nicht gehe. Das Mitglied möchte seinen Enkeln in der Zukunft, wenn es zu spät sei, nicht sagen müssen, dass keine Lösung gefunden wurde.

- Ein Mitglied schließt sich dem an. In Inntal sei es eng und man müsse an einer Lösung arbeiten, den Verkehr zu bewältigen. Das Mitglied hofft, dass die Politik den Mut hat, zu der Lösung beizutragen, anstatt nur von Wahlkampf zu Wahlkampf zu denken.
- Ein Mitglied äußert, man solle die Planung so beeinflussen, dass die Neubaustrecke möglichst wenig störe. Gegen Norden werde das Tal weiter und es gebe mehr verschiedene Möglichkeiten, die Trasse zu führen. Das Mitglied stimmt zu, dass die deutsche Politik für Klarheit sorgen müsse, was die Grundlagen betrifft. Es weist darauf hin, dass es in vielen Gemeinden mittlerweile Positionspapiere mit der Forderung gebe, die Planungen zu stoppen.
- Ein Bürgermeister äußert, dass seine Gemeinde nicht an der Bestandsstrecke liege und es dort vier Grobtrassenentwürfe gebe, die alle oberirdisch verlaufen.

Ralf Eggert fasst zusammen, dass es im Regionalforum verschiedene Positionen gibt. Einige wünschen sich, dass die Planung so schnell wie möglich voranschreite, um Klarheit zu schaffen und die Herausforderungen zu lösen; andere vertreten die Ansicht, dass man daran arbeiten müsse, gemeinsam eine gute Lösung zu finden; andere wollen erreichen, dass das Projekt nicht umgesetzt wird. Alle wünschten sich, dass sich die Politik zu grundsätzlichen Fragen äußert. Das Projekt sei für die Region ein wichtiges und emotionales Thema.

7. Abschluss

Ralf Eggert dankt für die Teilnahme und schließt die Sitzung.

Nächste Termine:

- 15. Regionalforum: **24. Januar 2019**, voraussichtlich etwa 14:00 bis 17:00 Uhr im Parkhotel Crombach in Rosenheim
- Besuchstermin zum Brennerbasistunnel am 30. Januar 2019 (Teilnehmerzahl begrenzt, Einladung geht per Mail gleichzeitig an alle Mitglieder im GPR und EPR).

Zusammengestellt am 18. Dezember 2018

Rebecca Ruhfuß, IFOK GmbH

Anlagen:

- Präsentation zur 14. Sitzung des Regionalforums am 29. November 2018
- Liste eingegangener Trassenvorschläge (Stand 23.11.2018)

- Die Projektleitung nimmt die Anregung mit, die geplanten Bohrpunkte in einer Karte in den nächsten Informationsaustauschveranstaltungen oder Gemeindeforen im EPR zu zeigen und Fragen dazu zu beantworten.

Ein Mitglied stellt fest, dass viele Vorschläge eingegangen sind und fragt, ob es dazu eine Übersicht geben wird, aus der hervorgeht, welche Vorschläge die jeweiligen Gemeinden betreffen.

- Martin Eckert antwortet, dass keine kartographische Übersicht erstellt wird, in der alle Vorschläge sichtbar wären. Viele Vorschläge seien als Text eingegangen und müssten erst in eine Karte übersetzt werden. Die Idee sei, dass die Planer zunächst die grundsätzliche Vorprüfung der Vorschläge vornehmen, um zu vermeiden, dass Karten mit einer Vielzahl von Vorschlägen in Umlauf kommen, die dann ohnehin bald wieder verworfen würden.

Ein Mitglied äußert, es wünsche sich, dass man im Forum gemeinsam an Lösungen für die Herausforderungen arbeite, anstatt diese weg reden zu wollen, indem man den Bedarf negiere. Es stehe fest, dass es mit dem Verkehr nicht so weitergehen könne, wie es im Moment sei. Das Mitglied würde sich wünschen, dass im Forum erklärt würde, welche Probleme es gibt und wie diese bewältigt werden können. Man solle sich nicht darauf fokussieren, was nicht gehe. Das Mitglied möchte seinen Enkeln in der Zukunft, wenn es zu spät sei, nicht sagen müssen, dass keine Lösung gefunden wurde.

- Ein Mitglied schließt sich dem an. In Inntal sei es eng und man müsse an einer Lösung arbeiten, den Verkehr zu bewältigen. Das Mitglied hofft, dass die Politik den Mut hat, zu der Lösung beizutragen, anstatt nur von Wahlkampf zu Wahlkampf zu denken.
- Ein Mitglied äußert, man solle die Planung so beeinflussen, dass die Neubaustrecke möglichst wenig störe. Gegen Norden werde das Tal weiter und es gebe mehr verschiedene Möglichkeiten, die Trasse zu führen. Das Mitglied stimmt zu, dass die deutsche Politik für Klarheit sorgen müsse, was die Grundlagen betrifft. Es weist darauf hin, dass es in vielen Gemeinden mittlerweile Positionspapiere mit der Forderung gebe, die Planungen zu stoppen.
- Ein Bürgermeister äußert, dass seine Gemeinde nicht an der Bestandsstrecke liege und es dort vier Grobtrassenentwürfe gebe, die alle oberirdisch verlaufen.

Ralf Eggert fasst zusammen, dass es im Regionalforum verschiedene Positionen gibt. Einige wünschen sich, dass die Planung so schnell wie möglich voranschreite, um Klarheit zu schaffen und die Herausforderungen zu lösen; andere vertreten die Ansicht, dass man daran arbeiten müsse, gemeinsam eine gute Lösung zu finden; andere wollen erreichen, dass das Projekt nicht umgesetzt wird. Alle wünschten sich, dass sich die Politik zu grundsätzlichen Fragen äußert. Das Projekt sei für die Region ein wichtiges und emotionales Thema.

7. Abschluss

Ralf Eggert dankt für die Teilnahme und schließt die Sitzung.

Nächste Termine:

- 15. Regionalforum: **24. Januar 2019**, voraussichtlich etwa 14:00 bis 17:00 Uhr im Parkhotel Crombach in Rosenheim
- Besuchstermin zum Brennerbasistunnel am 30. Januar 2019 (Teilnehmerzahl begrenzt, Einladung geht per Mail gleichzeitig an alle Mitglieder im GPR und EPR).

Zusammengestellt am 18. Dezember 2018
Rebecca Ruhfuß, IFOK GmbH

Anlagen:

- Präsentation zur 14. Sitzung des Regionalforums am 29. November 2018
- Liste eingegangener Trassenvorschläge (Stand 23.11.2018)

REGIONALFORUM GPR & EPR

29.11.2018, KUFSTEIN

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM



Regionalforum

Tagesordnung 14. Sitzung

Teil I

- **Begrüßung**
- Aktuelles aus dem Projekt
 - Bericht aus den Gemeindeforen
 - Informationen zum weiteren Vorgehen (Grobtrassenentwürfe)
 - Einordnung der Projektleitung zu den Antworten der dt. Bundesregierung auf die kleinen Anfragen im Bundestag (FDP, Bündnis 90/Die Grünen)
 - Stand Studie Korridorbereich Ost

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- Neu eingegangene Vorschläge zu den Grobtrassenentwürfen
- Fragen und Diskussion
- Abschluss

Regionalforum

Tagesordnung 14. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- **Aktuelles aus dem Projekt**
 - **Bericht aus den Gemeindeforen**
 - Informationen zum weiteren Vorgehen (Grobtrassenentwürfe)
 - Einordnung der Projektleitung zu den Antworten der dt. Bundesregierung auf die kleinen Anfragen im Bundestag (FDP, Bündnis 90/Die Grünen)
 - Stand Studie Korridorbereich Ost

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- Neu eingegangene Vorschläge zu den Grobtrassenentwürfen
- Fragen und Diskussion
- Abschluss

Regionalforum

Tagesordnung 14. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- **Aktuelles aus dem Projekt**
 - Bericht aus den Gemeindeforen
 - **Informationen zum weiteren Vorgehen (Grobtrassenentwürfe)**
 - Einordnung der Projektleitung zu den Antworten der dt. Bundesregierung auf die kleinen Anfragen im Bundestag (FDP, Bündnis 90/Die Grünen)
 - Stand Studie Korridorbereich Ost

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- Neu eingegangene Vorschläge zu den Grobtrassenentwürfen
- Fragen und Diskussion
- Abschluss

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Vorschlag Nr. 53: *Verknüpfungsstelle Niederaudorf*

Vorschlag zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf

Verlegung der Verknüpfungsstelle Niederaudorf zur Autobahn, inkl. Verlegung der Bestandsstrecke zur Autobahn.

Prüfung ob eine vollständige Verknüpfungsstelle möglich wird.

Lage des Vorschlags (Auszug aus Grobtrassenplan):



Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Vorschlag Nr. 53: *Verknüpfungsstelle Niederaudorf*

Vorprüfung Schritt 1: Sind die Anforderungen des Projektes grundsätzlich erfüllbar?

Anforderungen	Bewertung	Begründung
a) Planungsauftrag	ja	<i>Der Vorschlag erfüllt die Anforderungen des Planungsauftrags.</i>
b) Gesetzliche Anforderungen	ja	<i>Der Vorschlag erfüllt die gesetzlichen Anforderungen.</i>
c) Lage im Planungsraum	ja	<i>Der Vorschlag liegt im Planungsraum.</i>

Ergebnis: ja **Empfehlung:** Vorprüfung wird mit Schritt 2 fortgesetzt

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Vorschlag Nr. 53: *Verknüpfungsstelle Niederaudorf*

Vorprüfung Schritt 2: Sind die Anforderungen aus den Fachbereichen grundsätzlich erfüllbar?

Fachbereiche	Bewertung	Begründung
a) Verkehr + Technik	ja	<i>Die Verknüpfungsstelle wurde trassierungstechnisch geprüft. Mit Verlegung der Bestandsstrecke zur BAB und Anpassung der „Variante Bundesautobahn Süd“ ist eine ganze Verknüpfungsstelle möglich</i>
b) Raum + Umwelt	ja	<i>Im Bereich der Verknüpfungsstelle Niederaudorf sind keine Punkte „Raum + Umwelt“ betreffend, die einen Ausschluss dieser Variante im Zuge der Vorprüfung rechtfertigen würde.</i>
Ergebnis:	ja	

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Vorschlag Nr. 53: *Verknüpfungsstelle Niederaudorf*

Vorprüfung Schritt 1+2: Sind die Anforderungen grundsätzlich erfüllbar?

Ergebnis Vorprüfung Schritt 1: **ja**

Ergebnis Vorprüfung Schritt 2: **ja**

Gesamtbewertung: **ja**

Empfehlung: Die Grobtrasse wird ins Auswahlverfahren aufgenommen.

Regionalforum

Tagesordnung 14. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- **Aktuelles aus dem Projekt**
 - Bericht aus den Gemeindeforen
 - Informationen zum weiteren Vorgehen (Grobtrassenentwürfe)
 - **Einordnung der Projektleitung zu den Antworten der dt. Bundesregierung auf die kleinen Anfragen im Bundestag (FDP, Bündnis 90/Die Grünen)**
 - Stand Studie Korridorbereich Ost

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- Neu eingegangene Vorschläge zu den Grobtrassenentwürfen
- Fragen und Diskussion
- Abschluss

Einordnung der Projektleitung

zu den Zugzahlen aus den Antworten der Bundesregierung auf die kleinen Anfragen der Bundestagsfraktionen der FDP und von Bündnis 90/Die Grünen

Links zum Download (vorläufige Fassungen):

- *Antwort der Bundesregierung auf die Anfrage der Fraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN:* <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/051/1905160.pdf>
- *Antwort der Bundesregierung auf die Anfrage der Fraktion der FDP:* <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/051/1905166.pdf>

Regionalforum

Tagesordnung 14. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- **Aktuelles aus dem Projekt**
 - Bericht aus den Gemeindeforen
 - Informationen zum weiteren Vorgehen (Grobtrassenentwürfe)
 - Einordnung der Projektleitung zu den Antworten der dt. Bundesregierung auf die kleinen Anfragen im Bundestag (FDP, Bündnis 90/Die Grünen)
 - **Stand Studie Korridorbereich Ost**

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- Neu eingegangene Vorschläge zu den Grobtrassenentwürfen
- Fragen und Diskussion
- Abschluss

Regionalforum

Tagesordnung 14. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Aktuelles aus dem Projekt
 - Bericht aus den Gemeindeforen
 - Informationen zum weiteren Vorgehen (Grobtrassenentwürfe)
 - Einordnung der Projektleitung zu den Antworten der dt. Bundesregierung auf die kleinen Anfragen im Bundestag (FDP, Bündnis 90/Die Grünen)
 - Stand Studie Korridorbereich Ost

Teil II

- **Begrüßung**
- Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- Neu eingegangene Vorschläge zu den Grobtrassenentwürfen
- Fragen und Diskussion
- Abschluss

Regionalforum

Tagesordnung 14. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Aktuelles aus dem Projekt
 - Bericht aus den Gemeindeforen
 - Informationen zum weiteren Vorgehen (Grobtrassenentwürfe)
 - Einordnung der Projektleitung zu den Antworten der dt. Bundesregierung auf die kleinen Anfragen im Bundestag (FDP, Bündnis 90/Die Grünen)
 - Stand Studie Korridorbereich Ost

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- Neu eingegangene Vorschläge zu den Grobtrassenentwürfen
- Fragen und Diskussion
- Abschluss

Regionalforum

Tagesordnung 14. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Aktuelles aus dem Projekt
 - Bericht aus den Gemeindeforen
 - Informationen zum weiteren Vorgehen (Grobtrassenentwürfe)
 - Einordnung der Projektleitung zu den Antworten der dt. Bundesregierung auf die kleinen Anfragen im Bundestag (FDP, Bündnis 90/Die Grünen)
 - Stand Studie Korridorbereich Ost

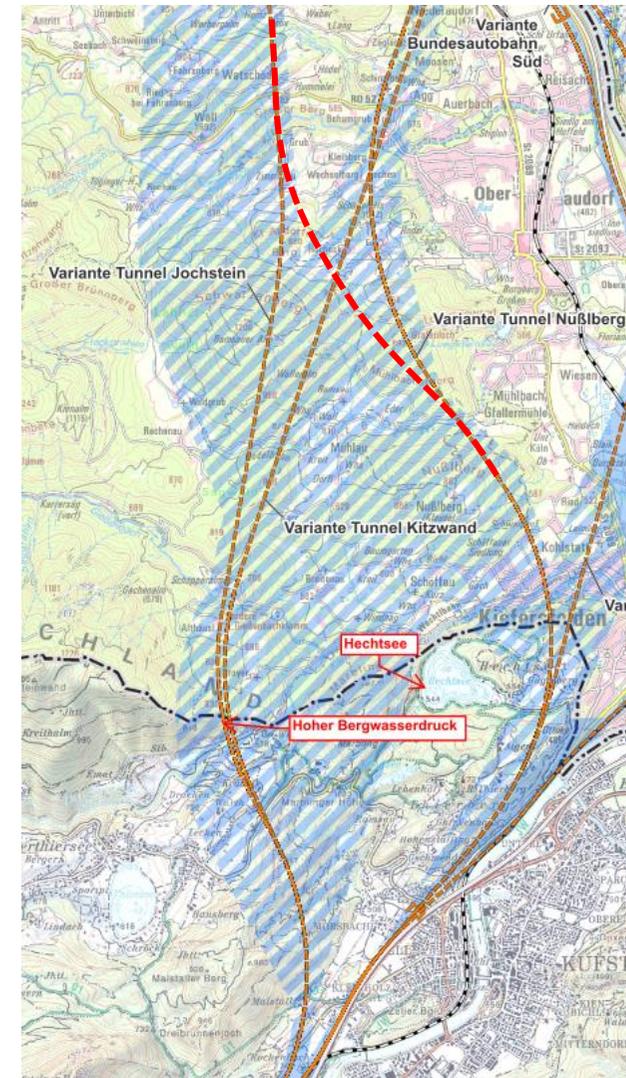
Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- **Neu eingegangene Vorschläge zu den Grobtrassenentwürfen**
- Fragen und Diskussion
- Abschluss

Grobtrassen-Entwicklung

Neuer Trassenvorschlag IPBN

- Variante Tunnel Jochstein:
 - Hoher Bergwasserdruck westlich des Hechtsees → kein druckdichter Ausbau des Tunnels möglich
 - Hohes Risiko der Beeinflussung des Berg- / Grundwassers im Bereich des Hechtsees (z.B. Absenkung des Wasserspiegels) → Hohes Risiko, dass Varianten westlich des Hechtsees nicht genehmigungsfähig sind
 - Alternative Variante Tunnel Jochstein: Trassenführung östlich des Hechtsees entsprechend Variante Tunnel Nußberg und Einschwenken auf die Trasse der Variante Tunnel Jochstein im Norden

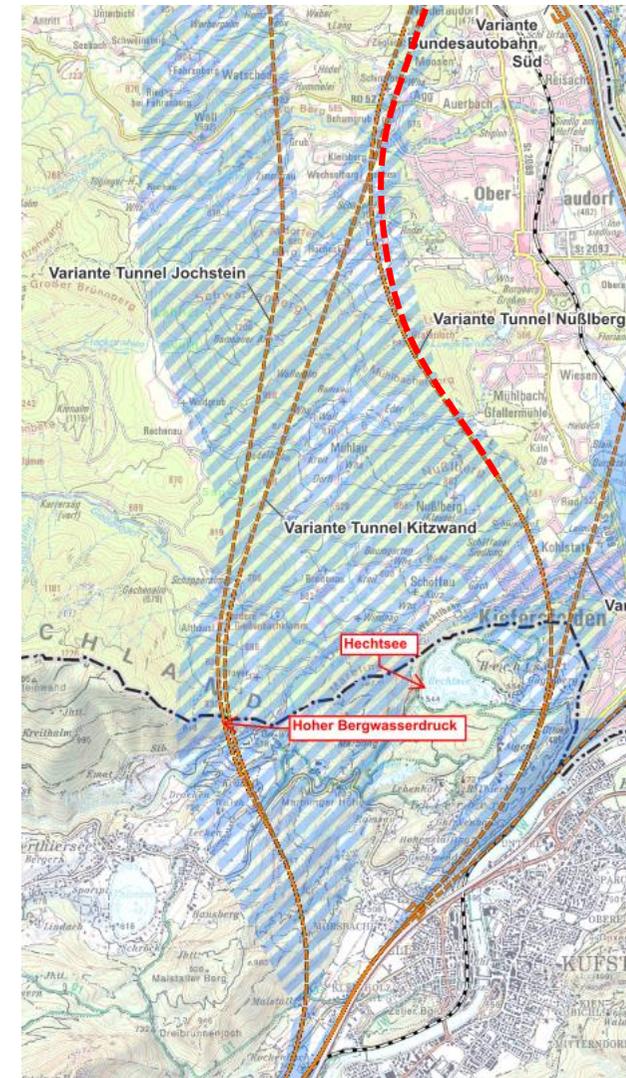


Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771

Grobtrassen-Entwicklung

Neuer Trassenvorschlag IPBN

- Variante Tunnel Kitzwand:
 - Hoher Bergwasserdruck westlich des Hechtsees → kein druckdichter Ausbau des Tunnels möglich
 - Hohes Risiko der Beeinflussung des Berg- / Grundwassers im Bereich des Hechtsees (z.B. Absenkung des Wasserspiegels) → Hohes Risiko, dass Varianten westlich des Hechtsees nicht genehmigungsfähig sind
 - Alternative Variante Tunnel Kitzwand: Trassenführung östlich des Hechtsees entsprechend Variante Tunnel Nußberg und Einschwenken auf die Trasse der Variante Tunnel Kitzwand im Norden

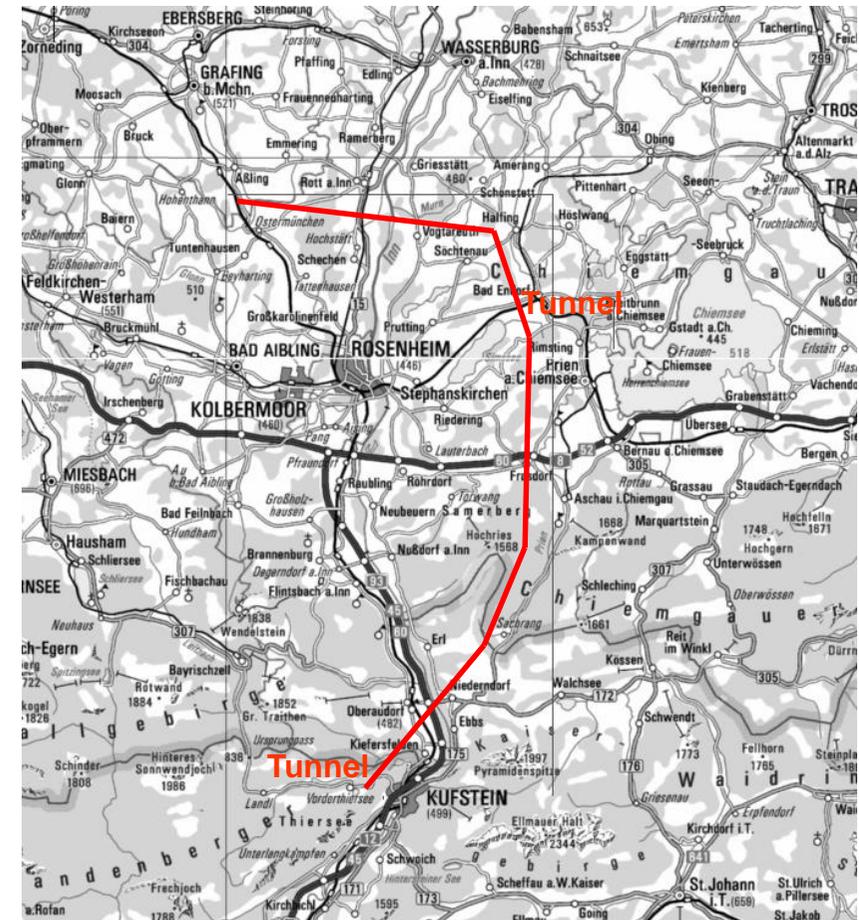


Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- Trassenvorschlag:
 - Trassenverlauf nach Osten verlegt (zwischen Simssee und Chiemsee)
 - Anschluss an Bestandsstrecke zwischen Ostermünchen und Aßling
 - weitläufige Tunnellösung

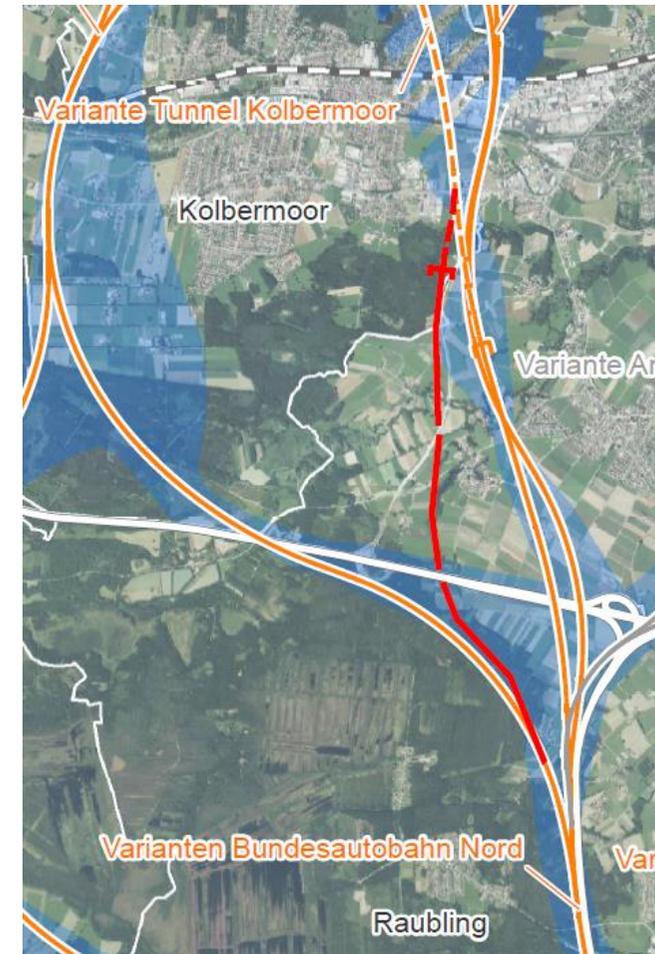


Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

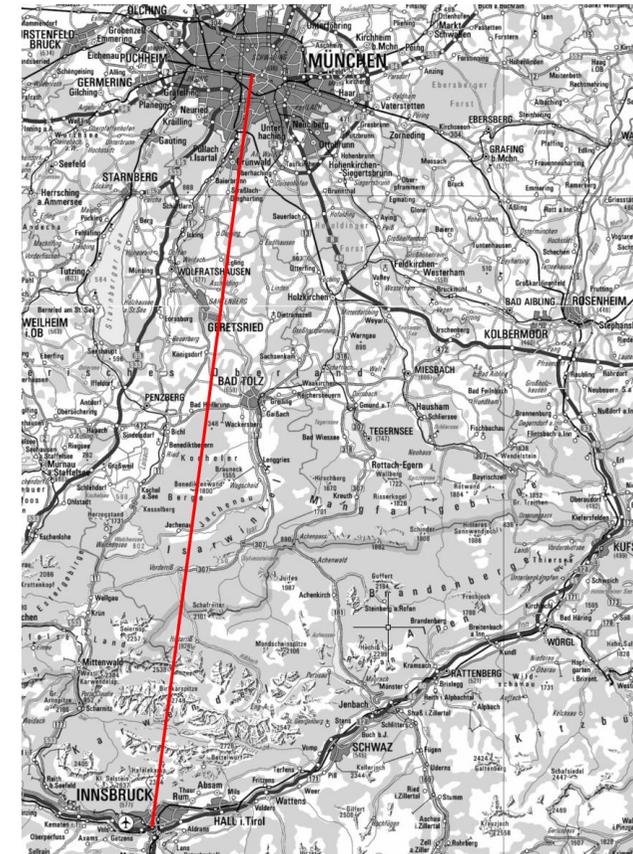
- Trassenvorschlag im Bereich Pang und Westerndorf:
 - Trasse oberirdisch, aber weitgehend im Grabenprofil geführt, Unterführung B15a, Autobahnunterführung A8, anschließend möglichst nah an Autobahntrasse A93 mit gemeinsamen Lärmschutz



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- Trassenvorschlag Karwendelquerung:
 - Trasse als Tunnellösung in geradliniger Verbindung zwischen Innsbruck und München

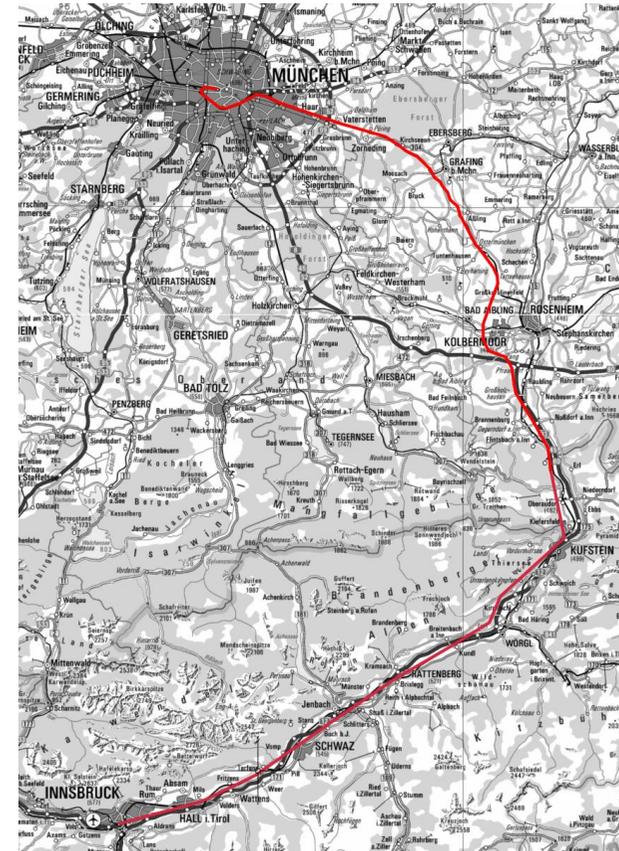


Quelle Kartenhintergrund:
Bayerische
Vermessungsverwaltung –
www.geodaten.bayern.de

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- Trassenvorschlag bestandsnah mit westlicher Umfahrung Rosenheim:
 - Trasse als bestandsnahe Lösung im Inntal und zwischen Rosenheim und München Trudering mit westlicher Umfahrung Rosenheim

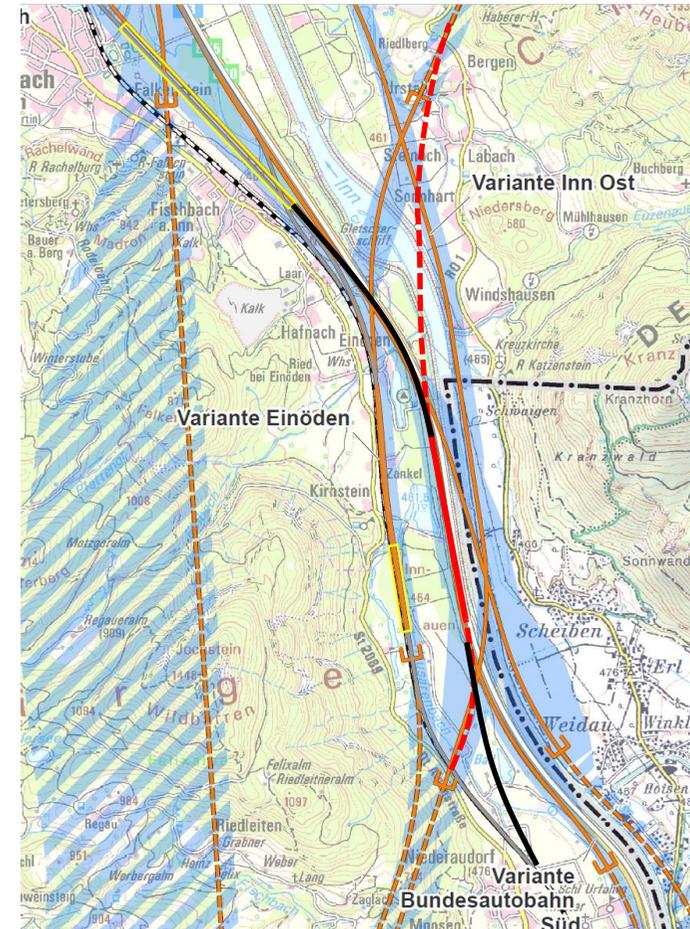


Quelle Kartenhintergrund:
Bayerische
Vermessungsverwaltung –
www.geodaten.bayern.de

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- Korrektur Trassenvorschlag Niederaudorf:
 - Tunnel von Süden kommend bis zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf
 - Verknüpfungsstelle bei der BAB
 - Weiterer Verlauf der Trasse auf der Ostseite des Inns (Wechsel der Innseite möglichst gleich nach der Verknüpfungsstelle)
 - Weiterführung östlich des Inns in Tunnel (Varianten Tunnel Sattelberg oder Variante Tunnel Steinkirchen)

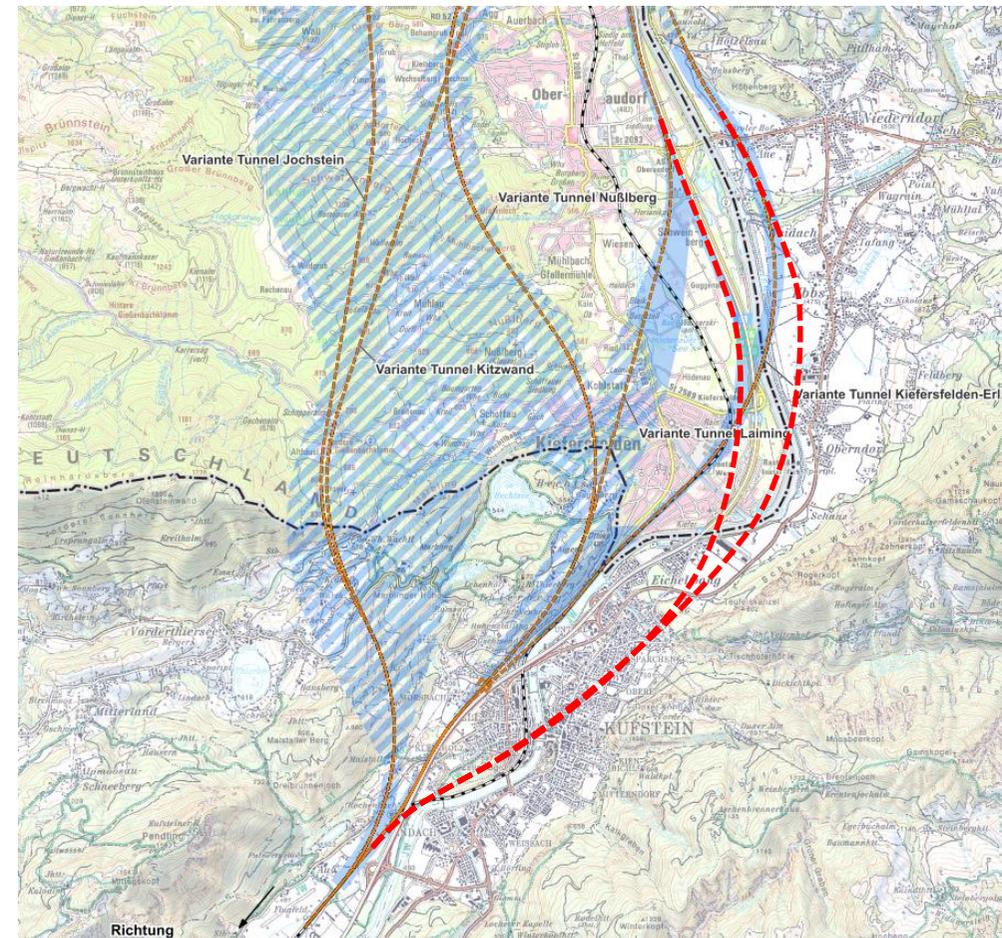


Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr 771

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- Trassenvorschlag Tunnel Kufstein:
 - Nach Verknüpfungsstelle Schafteuau abzweigen nach Südosten in Tunnel unter Zeller Berg
 - Unterqueren der TAL
 - Weiterführung in Tunnellage bis Erl (Weiterführung bis zu den Varianten Tunnel Laiming oder Tunnel Kiefersfelden-Erl)

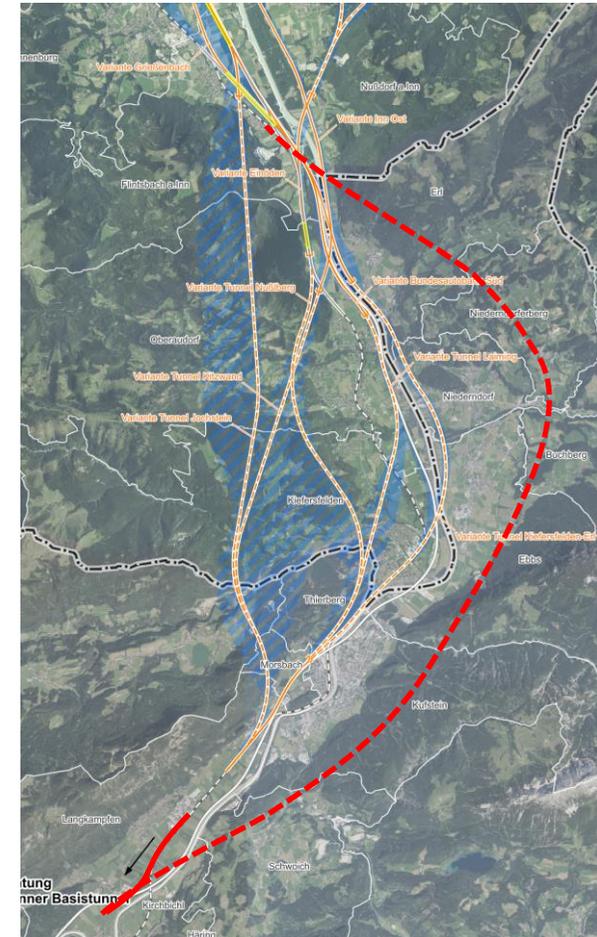


Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Nr. 771, BEV 2016

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- Trassenvorschlag Tunnel „Kaisergebirge“:
 - Verknüpfung regional auf Bereiche Langkampfen/Fischteil und Fischbach/Einöden aufgeteilt (jeweils halbe Verknüpfungsstelle)
 - Im Bereich Einöden oberirdische Anbindung an die Bestandsstrecke oder eine nach Norden verlaufende neue Trasse vorgesehen (beispielsweise analog Variante Tunnel Kieffersfelden-Erl)
 - Die Anbindung mit der Bestandsstrecke wird bei Langkampfen als „halbe“ Verknüpfung ausgeführt und beschränkt sich darauf, die nach Norden verlaufende Neubaustrecke an die Bestandsstrecke anzubinden. Sollte wider Erwarten die Notwendigkeit bestehen, auch die nach Norden verlaufende Bestandsstrecke an die Neubaustrecke anzubinden, könnte dies in einen Bogen südlich der Autobahn erfolgen.



Quelle Kartenhintergrund: Bayerische Vermessungsverwaltung, Land Tirol

Regionalforum

Tagesordnung 14. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Aktuelles aus dem Projekt
 - Bericht aus den Gemeindeforen
 - Informationen zum weiteren Vorgehen (Grobtrassenentwürfe)
 - Einordnung der Projektleitung zu den Antworten der dt. Bundesregierung auf die kleinen Anfragen im Bundestag (FDP, Bündnis 90/Die Grünen)
 - Stand Studie Korridorbereich Ost

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- Neu eingegangene Vorschläge zu den Grobtrassenentwürfen
- **Fragen und Diskussion**
- Abschluss

Regionalforum

Tagesordnung 14. Sitzung

Teil I

- Begrüßung
- Aktuelles aus dem Projekt
 - Bericht aus den Gemeindeforen
 - Informationen zum weiteren Vorgehen (Grobtrassenentwürfe)
 - Einordnung der Projektleitung zu den Antworten der dt. Bundesregierung auf die kleinen Anfragen im Bundestag (FDP, Bündnis 90/Die Grünen)
 - Stand Studie Korridorbereich Ost

Teil II

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 13. Sitzung
- Neu eingegangene Vorschläge zu den Grobtrassenentwürfen
- Fragen und Diskussion
- **Abschluss**

Nächste Termine

- 15. Regionalforum: **24. Januar 2019**, voraussichtlich etwa 14:00 bis 17:00 Uhr

- **Besuchstermin BBT am 30. Januar 2019**
 - Teilnehmerzahl ist begrenzt
 - Einladung mit Anmeldeinformationen geht per Mail aus

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER & ERWEITERTER PLANUNGSRAUM

Nr.	Mitteilung über...	Grobtrassenvorschlag		Mehrfachnennung
		Kurzfassung	Beschreibung	
Grobtrassenvorschläge Tunnel				
1	Informationsveranstaltungen Bad Aibling, Brannenburg, Flintsbach, Großkarolinenfeld, Kolbermoor, Kufstein, Neubeuern, Oberaudorf, Raubling, Rohrdorf, Rosenheim, Schechen, Stephanskirchen, Tuntenhausen		Trasse im Tunnel (inkl. Verknüpfungsstelle im Tunnel)	ja
2	Informationsveranstaltungen		durchgängiger Tunnel zwischen den Verknüpfungsstellen; (Verknüpfungsstellen oberirdisch)	
3	Informationsveranstaltungen Brannenburg, Flintsbach, Kiefersfelden, Kolbermoor, Kufstein, Neubeuern, Rohrdorf		Untertunnelung des gesamten Inntals (inkl. Verknüpfungsstelle im Tunnel)	ja
4	GF Süd 2, Informationsveranstaltungen Flintsbach, Neubeuern, Oberaudorf	Verlängerung Tunnel Kiefersfelden-Erl / Tunnel Laiming	Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl / Tunnel Laiming: Verlängerung Tunnel bis nach Siedlungsgebiet bei Scheiben / Erl	ja
5	Informationsveranstaltung Tuntenhausen		Tunnel Grafing - Kufstein	ja
6	Informationsveranstaltung Schechen		Tunnellösung für Trasse von Stephanskirchen - Großkarolinenfeld (Unterquerung Inn)	ja
7	Informationsveranstaltung Rohrdorf		Eine Untertunnelung von Stephanskirchen bis zum Samerberg	
8	Informationsveranstaltung Großkarolinenfeld		Tunnel Kolbermoor Ost nach Lehen verlängern	ja
9	Informationsveranstaltung Tuntenhausen		Tunnel von Großkarolinenfeld über Rotter Forst in Richtung München	
10	Informationsveranstaltungen Oberaudorf, Rohrdorf		Tunnel von Kufstein bis Bad Feilnbach und ggf. weiter (z.B. Verlängerung Variante Tunnel Jochstein)	ja
11	Webseite BNZ	Sulzberg-Basistunnel	Eingangsportal bei Bad Feilnbach und dann ca. 22 km unter den Bergen Sulzberg, Wendelstein, Brunnstein und Pendling bis Kirchbichl in Tirol, mit einem Seitenasttunnel in Höhe von Oberaudorf, bis zur Verknüpfung bei Fischbach/Einöden	
12	Informationsveranstaltung Rohrdorf		Tunnelvariante durch den Wendelstein	
13	Informationsveranstaltung Brannenburg		Tunnel unter Karwendelgebirge	
14	Informationsveranstaltung Bad Feilnbach		Tunnel von Innsbruck nach Garmisch	
15	Informationsveranstaltung Oberaudorf		Untertunnelung (hauptsächlich an den Engstellen Kiefersfelden bis Nußdorf)	
16	Informationsveranstaltung Brannenburg		Strecke ab Niederndorf bis Neubeuern unterirdisch	
17	GF Süd 1, Informationsveranstaltungen Kiefersfelden, Kufstein, Oberaudorf		Untertunnelung Morsbach	ja
18	Informationsveranstaltungen		Tunnel Morsbach östlich des Inns	
19	Informationsveranstaltung Großkarolinenfeld, E-Mail		Verlängerung Tunnel Kolbermoor nach Norden	ja
20	Infobüro Rosenheim	Tunnel Aubenhausen	Variante Riederbach im Bereich Aubenhausen untertunneln	
21	GF Süd 2		Variante Tunnel Kitzwand: Innquerung unterirdisch und Tunnel bis nach dem Siedlungsgebiet Erl	
22	Brief	Tunnel Kaisergebirge	Verknüpfung regional auf die Bereiche Langkampfen/Fischteich (Tirol) und Fischbach/Einöden (Bayern) aufgeteilt (jeweils halbe Verknüpfungsstelle) Trasse verläuft östlich von Kufstein und Niederndorf und unterquert den Inn bei Einöden. Im Bereich Einöden ist eine oberirdische Anbindung an die Bestandsstrecke oder an eine nach Norden verlaufende neue Trasse vorgesehen (beispielsweise analog Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl). Die Anbindung mit der Bestandsstrecke wird bei Langkampfen als "halbe" Verknüpfung ausgeführt und beschränkt sich darauf, die nach Norden verlaufende Neubaustrecke an die Bestandsstrecke anzubinden. Sollte wider Erwarten die Notwendigkeit bestehen, auch die nach Norden verlaufende Bestandsstrecke an die Neubaustrecke anzubinden, könnte dies in einen Bogen südlich der Autobahn erfolgen.	
23	Informationsveranstaltung Tuntenhausen		Tunnel bei Riederbach	
77	GF Nord 1		Verlängerung Variante Tunnel Kiefersfelden-Erl, im Tunnel bleiben und verbinden mit Varianten Tunnel Steinkirchen / Sattelberg	
78	GF Süd 1		Nach Verknüpfungsstelle Schafteu abzuweichen nach Südosten, Untertunnelung des Zeller Bergs (inkl. Unterquerung der TAL), weiter unter Kufstein und Anschluss an die Varianten Tunnel Laiming oder Tunnel Kiefersfelden-Erl	
Grobtrassenvorschläge Bündelung mit dem Inn				
24	Informationsveranstaltungen Kolbermoor, Schechen, Stephanskirchen		Trassenführung aufgeständert über dem Inn	ja
25	Informationsveranstaltung Brannenburg	Trassenführung direkt neben dem Inn	Trassenführung auf dem östlich oder auf dem westlich des Inns parallel verlaufenden Hochwasserschutzdamm oder Ausbau der Wartungswege entlang der Schutzdämme des Inns zu einer Bahntrasse	

Nr.	Mitteilung über...	Grobtrassenvorschlag		Mehrfachnennung
		Kurzfassung	Beschreibung	
Grobtrassenvorschläge Bündelung mit der Autobahn				
26	Informationsveranstaltungen Bad Feilnbach, Brannenburg, Flintsbach, Kolbermoor, Raubling, Rohrdorf, Stephanskirchen, Tuntenhausen		Trasse unter der Autobahn (A93)	ja
27	Informationsveranstaltung Raubling		im Bereich Aich (bei Reischenhart) Trassenverlauf östlich der Autobahn	
28			unterirdische Strecke neben der Autobahn	ja
29	Informationsveranstaltungen	Trassenführung aufgeständert über der Autobahn	durchgängiges Brückenbauwerk von Kufstein bzw. vom nördlichen Ende der Tunnel bei Kiefersfelden bis zum Inntaldreieck direkt über der Inntalautobahn	ja
30	Webseite BNZ	eingehauste A93 mit Bahntrasse oberhalb	Trasse oberhalb der Autobahn; eingehauste A93 (großzügige Breite mit Tageslichteinfall und Rettungsgassen)	
31	Informationsveranstaltung Brannenburg	eingehauste Autobahn und Bahntrasse	neue Trasse neben der Inntalautobahn und beides miteinander eingehaust durch entsprechende Schallschutzdämme	
Grobtrassenvorschläge durch Rosenheim				
32	Informationsveranstaltungen	oberirdische Trasse durch Rosenheim	weitgehende Nutzung des vorhandenen Bahngeländes; Verknüpfungsstelle im Bf Rosenheim	ja
33	Informationsveranstaltungen	unterirdische Trasse durch Rosenheim	Tunnel im Bereich der bestehenden Bahnanlagen	
34	E-Mail	Trasse Rosenheim - Rohrdorf	entlang der Umgehungsstrasse, über den Inn und dann im Bereich des Innhochufers in einen Tunnel bis kurz vor Rohrdorf. Anschluss an Variante Tunnel Steinkirchen	
35	E-Mail	Trasse Rosenheim - Rohrdorf	entlang der Umgehungsstrasse, über den Inn und dann im Bereich des Innhochufers in einen Tunnel bis kurz vor Rohrdorf. Anschluss an Variante Tunnel Sattelberg	
36	E-Mail	Trasse durch Rosenheim	von Variante Taigscheid oder Tunnel Sattelberg, östl. Umfahrung Gewerbegebiet Am Griesenholz (nördl. Thansau), Querung Inn nördl. Staustufe Rosenheim; Verknüpfungsstelle im Bf Rosenheim; westl. Rosenheim: Anschluss an Variante Kolbermoor Ost bei Moorkultur	
37	E-Mail	Trasse durch Rosenheim	von Variante Taigscheid oder Tunnel Sattelberg, südl. Umfahrung Gewerbegebiet Am Griesenholz (nördl. Thansau), Querung Inn südl. Staustufe Rosenheim; Verknüpfungsstelle im Bf Rosenheim; westl. Rosenheim: Anschluss an Variante Kolbermoor Ost bei Moorkultur	
38	E-Mail	Trasse durch Rosenheim	von Variante Taigscheid oder Variante Inn Ost, westl. Umfahrung Thansau, Querung Inn, Querung Happinger Ausee; Verknüpfungsstelle im Bf Rosenheim; westl. Rosenheim: Anschluss an Variante Kolbermoor Ost bei Moorkultur	
39	E-Mail	Trasse durch Rosenheim; westl. vom Inn	Bereich Nord: Bf Rosenheim bis Anschluss an Bahn nördl. Großkarolinenfeld (kurz nach dem Bf: Tunnel unter Keferwald; evtl. Tiefanlage südl. Großkarolinenfeld) Bereich Süd: Bf Rosenheim bis Anschluss bei Brannenburg (Führung der Trasse entlang A93; ab Dreieck Inntal Verbindung zur bestehenden Bahnlinie bei Happing; 4-gleisig Ausbau der bestehenden Bahnlinie von Happing bis Bahnhof Rosenheim)	
40	E-Mail	Variante Tunnel Steinkirchen - Bf Rosenheim	Ausfahrt Rosenheim Ost mit neuer Innbrücke nördlich oder südlich der Innstaustufe zum Tunnel Steinkirchen	
Grobtrassenvorschläge Umfahrung Großkarolinenfeld				
41	Informationsveranstaltungen Großkarolinenfeld, Tuntenhausen		Verlegung der Bestandsstrecke (inkl. Bf) aus Großkarolinenfeld zur Neubaustrecke	ja
Grobtrassenvorschläge Umfahrung Ostermünchen				
42	E-Mail	nördliche Umfahrung Ostermünchen	von Variante Eigenholz durch Rotter Forst-Süd, zwischen Unterrain/Holzbichl und Oberrain, nördl. Umfahrung Ostermünchen und Einfädelung in Bestandsstrecke bei Kronbichl	
43	E-Mail	nördliche Umfahrung Ostermünchen	von Variante Eigenholz durch Rotter Forst-Süd, nördl. Umfahrung Unterrain/Holzbichl und Ostermünchen und Einfädelung in Bestandsstrecke bei Kronbichl	
44	Informationsveranstaltung		nordöstliche Umfahrung Ostermünchen (Haus-Aßling) in Verlängerung der Variante Riedenbach	
45	Informationsveranstaltung	östliche Umfahrung Ostermünchen	östl. Umgehung der Orte Weiching und Ostermünchen	ja
Grobtrassenvorschläge westlich von Großkarolinenfeld				
46	E-Mail	westliche Umfahrung Harthäuser Filze	von Variante Kolbermoor West, westl. Harthäuser Filze, östl. Umfahrung Moos, Einfädelung in Variante Mintsberg vor VKN	
47	E-Mail	westliche Umfahrung Harthäuser Filze	von Variante Kolbermoor West, westl. Harthäuser Filze, östl. Umfahrung Moos, Einfädelung in Variante Tunnel Buchrain südl. Hilperting	
48	E-Mail	westliche Umfahrung Harthäuser Filze	von Variante Kolbermoor West, westl. Harthäuser Filze, westl. Umfahrung Moos, Einfädelung in Variante Tunnel Buchrain südl. Hilperting	
49	E-Mail	westliche Umfahrung Gemeindegebiet Großkarolinenfeld	von Variante Kolbermoor West, westl. Umfahrung Seefilze, Einfädelung in Bestandsstrecke nach Ostermünchen	
75	E-Mail	westliche Umfahrung Gemeindegebiet Großkarolinenfeld (ursprünglich geplanter Verlauf B15neu)	Entlang des ursprünglich geplanten Verlaufs der B15neu. von Ostermünchen durch den Wald zwischen Hilperting und Schmidhausen Richtung Bad Aibling. Zwischen Kolbermoor und Bad Aibling Richtung Autobahn.	
Vorschläge Ausbau der Bestandsstrecken				
50	Informationsveranstaltungen Bad Feilnbach, Brannenburg, Flintsbach, Rohrdorf, Rosenheim, Tuntenhausen		Ausbau der bestehenden Bahntrassen im Planungsraum	ja
51	Informationsveranstaltung Brannenburg		Zweigleisiger Ausbau der Strecke Holzkirchen - Rosenheim	
Vorschläge zu Verknüpfungsstellen				
52	Informationsveranstaltung Flintsbach		Verknüpfungsstelle in Kirchdorf/Reischenhart	
53	Forenrunde GPR Nord 1	Verlegung der VKN Niederaudorf zur Autobahn; engere Bündelung mit BAB	Verlegung der VKN Niederaudorf zur Autobahn; inkl. Verlegung der Bestandsstrecke zur Autobahn	ja

Nr.	Mitteilung über...	Grobtrassenvorschlag		Mehrfachnennung
		Kurzfassung	Beschreibung	
54	Informationsveranstaltung Raubling		im Bereich Verknüpfungsstelle Reischenhart: unterirdische Lösung der Trassenführung und eine Gleiszusammenführung in unbewohnten Gebiet	
Grobtrassenvorschläge außerhalb des Planungsraums				
55	E-Mail	Trasse Freilassing-Burghausen	Trassenführung bereits vor Kufstein in die Berge. Erst gegen Reichenhall oberirdischer Verlauf mit einem Anschluss an Freilassing. Weiter führt die Strecke über das Chemiedreieck an Burghausen vorbei und könnte anschließend Richtung Mühldorf auf die Bestandsstrecke, welche ertüchtigt werden müsste, nach München führen. Möglich wäre dabei auch eine Route unterhalb von Altötting vorbei an Burgkirchen. Alternative zur Bestandsstrecke zwischen München und Mühldorf: neue Trasse südlicher um möglichst viel bewohntes Gebiet zu vermeiden	
56	E-Mail	Trasse Holzkirchen - Kramsach	Die Bahnstrecke von München bis nach Holzkirchen ausbauen und von dort bis nach Kramsach auf dem direktem Wege durch das Gebirge führen. Der größte Teil der Bahnstrecke befände sich Umweltschonend im Tunnel.	
57	GF Rosenheim-Süd	Erweiterung des Untersuchungsraums nach Osten	Trasse weitgehend im Tunnel. Trassenverlauf östlich Frasdorf, zwischen Simssee und Chiemsee, nördlich Vogtareuth bis Anschluss an Bestandsstrecke zwischen Tuntenhausen und Aßling	
58	Webseite BNZ		Direktverbindung München Hbf - Innsbruck	
76	Brief		Trasse von Österreich in direkter Linie Richtung München - Regensburg	
Grobtrassenvorschläge 4-gleisige Neubaustrecke				
59	E-Mail	4-gleisige Neubaustrecke Ostermünchen - Rosenheim	Umfahrung Ostermünchen lehnt sich an Variante Mintsberg an, um dann in Variante Riederbach überzugehen, Richtung Moorkultur, von Westen zum Bf Rosenheim, zwischen "Alt-Fürstätt" und Fürstätt im Tunnel/Einhausung (Voraussetzung 4-spüriger Neubau ab Ostermünchen (14km) unter Auflassung und Rückbau der alten Strecke) <u>Alternative Anbindung in Ostermünchen:</u> von Aßling kommend mit Querung der Moosach westl. von Weiching und Tunnel durch den Mühlberg <u>Alternative vor Rosenheim:</u> Umfahrung des Bodendenkmal (Aktenummer D-1-8138-0221)	
60	E-Mail	4-gleisige Neubaustrecke Rosenheim - Kirnstein - Kufstein	<u>Rosenheim - Kirnstein:</u> Ausfahrt Bf Rosenheim Ost entlang des Inns an Raubling vorbei bis Brannenburg (Ortsteil Tiefenbach), dann entlang der Autobahn; neuer Bf Raubling/Neubeuern/P&R an der Innbrücke; neuer Bf/P&R Brannenburg an der Autobahn <u>Kirnstein - Kufstein:</u> Trasse verläuft an Kirnstein vorbei nahe der Bestandsstrecke mit Umfahrung des Ortskerns Oberaudorf (neuer Bf mit P&R) bis Kiefersfelden Nord. Ab Kiefersfelden Nord alle 4 Spuren im Tunnel nach Tirol. Auflassung der Bestandsstrecke Kiefersfelden mit neuem Bf vor Tunneleinfahrt Kiefersfelden Nord. <u>Alternative Kirnstein - Tunnel Nußberg:</u> Verknüpfungsstelle bei Kirnstein (Überführungsbauwerk) mit Anschluss an Tunnel Nordportal Nußberg	
61	E-Mail	4-gleisige Neubaustrecke Rosenheim - Kirnstein - Kufstein	<u>Rosenheim - Kirnstein:</u> Ausfahrt Bf Rosenheim Ost mit neuer Innbrücke. Trasse führt nach Thansau über den Inn und bei Raubling/Neubeuern zurück westl. des Inn bis Brannenburg (Ortsteil Tiefenbach), dann entlang der Autobahn; neuer Bf Raubling/Neubeuern/P&R an der Innbrücke; neuer Bf/P&R Brannenburg an der Autobahn <u>Kirnstein - Kufstein:</u> Trasse verläuft an Kirnstein vorbei nahe der Bestandsstrecke mit Umfahrung des Ortskerns Oberaudorf (neuer Bf mit P&R) bis Kiefersfelden Nord. Ab Kiefersfelden Nord alle 4 Spuren im Tunnel nach Tirol. Auflassung der Bestandsstrecke Kiefersfelden mit neuem Bf vor Tunneleinfahrt Kiefersfelden Nord.	
Sonstige Grobtrassenvorschläge				
62	GF Nord 1		von VKN Niederaudorf, Wechsel auf Ostseite des Inns	
63	E-Mail	Trassenänderung des Bereichs zwischen Pang und Westerndorf	Verknüpfung Rosenheim-Nord: Variante Riederbach Neubaustrecke: Variante Tunnel Kolbermoor - Variante BAB Nord (Trasse oberirdisch, aber weitgehend im Grabenprofil geführt, Autobahnunterführung A8, anschließend möglichst nah an Autobahntrasse A93 mit gemeinsamem Lärmschutz - ab Brannenburg/Flintsbach Var Tunnel Jochstein - Zufahrtstrasse Tunnel bis Schaftenua	
64	Informationsveranstaltung Kiefersfelden		die rechte Spur (wo jetzt LKWs) auf der Autobahn zur Schiene umfunktionieren	
65	Informationsveranstaltung Neubeuern		2 spuriger Ausbau Autobahn und volle Nutzung der bestehenden Trasse	
66	Informationsveranstaltung Schechen		Möglichst Strecke einhausen	
67	Informationsveranstaltung Bad Aibling		Variante Riederbach im Kreuzungsbereich mit Bestandsstrecke 5622 weiter östlich	
68	Informationsveranstaltung Kiefersfelden		Trasse direkt östlich neben der A93, mit einem Tunnel im Süden ab Autobahnausfahrt Kiefersfelden und im Norden unter dem AB Inntaldreieck hindurch. Dann weiter auf den Bestandsstrecken	
69	Informationsveranstaltung Schechen		Nur ein zusätzliches Gleis, im Inntal westlich der Autobahn, zwischen Österreich und Grafing	
70	Informationsveranstaltung Raubling		Verladeterminale in/um Rosenheim Neubaustrecke auf Autobahn/ Autoverkehr auf Zug verlagern	
71	Informationsveranstaltungen		Neubaustrecke über der Bestandsstrecke	ja
72	Informationsveranstaltung Rosenheim		Nördlicher Anschluss Osttangente Rosenheim (Bündelung)	
73	Informationsveranstaltung Kolbermoor		Trasse westlich von Bad Aibling	
74	Informationsveranstaltung Brannenburg		Tunnel unter der bestehenden Strecke	