

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum

Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	19. Sitzung des Gemeindeforums Nord 1
Datum und Uhrzeit:	27.01.2020, 16:00-18:00 Uhr
Ort:	Sitzungssaal, Gemeinde Brannenburg
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Stefan Lederwascher (Flintsbach) Michael Rusp (Flintsbach) Rudolf Birkingner (Flintsbach) Michael Mayer (Flintsbach) Winfried Niebler (Flintsbach) Matthias Jokisch (Brannenburg) Gottfried Brandner (Brannenburg) Andreas Schwaiger (Brannenburg) Susanne Grandauer (Nussdorf) Balthasar Kogler (Nussdorf) Georg Dettendorfer (Nussdorf) Josef Reisinger (Nussdorf) Manuel Gotthalmseder (DB Netz AG) Bernd Reiter (DB Netz AG) Sven Madlung (DB Netz AG) Dieter Müller (DB Netz AG) Matthias Neumaier (DB Netz AG) Peter Hofer (ÖBB Infra) Alexander Buchner (IPBN) Sabine Volgger (clavis) Christina Stieber (clavis)

Agenda:

- 1. Begrüßung**
 - 2. Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung**
 - 3. Rückblick und allgemeine Informationen**
 - 4. Blick in die Planungswerkstatt**
 - 5. Abschluss und Termine**
-

1. Begrüßung

Mathias Jokisch, Bürgermeister der Gemeinde Brannenburg, begrüßt zum 19. GF Nord 1. Er betont, dass es wichtig ist, regelmäßig in diesem Forum zusammen zu kommen. Die Projektleitung begrüßt ebenfalls und bedankt sich bei der Gemeinde Brannenburg für die Gastfreundschaft. Sie stellt neue Mitglieder des Projektteams vor: Zum einen Matthias Neumaier, Nachfolger von Torsten Gruber als Gesamtprojektleiter auf Seite der DB Netz AG. Dieter Müller wird in Zukunft in den Planungsräumen Großkarolinenfeld - Grafing - Trudering aktiv sein und ist heute als Gast hier. Ebenso Sven Madlung, der im Kommunikationsteam der DB Netz AG Bernd Reiter unterstützt.

Matthias Neumaier stellt sich vor. Für ihn sei es wichtig, nach den ersten bewegten Wochen und verschiedenen Gremienveranstaltungen, wie dem Lenkungskreis und dem Regionalen Projektbeirat, jetzt die Stimmung in den Gemeinden mitzunehmen. Er bringe einiges an Erfahrung aus anderen Großprojekten, wie der Elektrifizierung nach Lindau mit und freue sich auf die Zusammenarbeit.

Die Moderation stellt den Ablauf für die heutige Sitzung vor, Kern ist ein Blick in die Planungswerkstatt anhand zweier Beispiele.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 18. Sitzung

Zum Protokoll der 18. Sitzung gab es keine Rückmeldungen. Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

3. Rückblick und allgemeine Informationen

Siehe Folien 5-8 der beiliegenden Präsentation

Information Raumordnungsverfahren

Nach Vorstellung der Folien ergänzt die Projektleitung, dass sie auf eine baldige Rückmeldung der Raumordnungsbehörde hoffe. Abhängig von deren Inhalt, kann die DB Netz AG dann die Unterlagen nach Überarbeitung bei der Regierung von Oberbayern einreichen. Die Unterlagen werden nach aktuellem Kenntnisstand öffentlich ausgelegt. Die Randbedingungen des Verfahrens sind zur Nachlese online verfügbar. Bei Fragen steht die Projektleitung jederzeit zur Verfügung. Es wird bei Neuerungen über die Moderation einen Status-Bericht zum ROV geben.

Diskussion

Von welchem Zeitraum sprechen wir hier?

- Die Projektleitung geht davon aus, dass die Einreichung etwa im 2. Quartal 2020 erfolgen kann. Genaueres kann erst gesagt werden, wenn die Rückmeldung der

Raumordnungsbehörde eingelangt und klar ist, ob und welche Überarbeitungen notwendig sind.

In den Unterlagen werden nur die Vorschläge der neuen Trassen behandelt?

- Ja, die Raumordnungsunterlagen beinhalten die fünf Grobtrassen-Varianten.

Ergebnisse FORSA-Umfrage

Die Projektleitung erläutert anhand der Folie die Ergebnisse der zweiten FORSA-Umfrage. Ziel der Umfragen ist es, die Meinungsbilder und die Wahrnehmung der Bevölkerung abzufragen, um auch erfassen zu können, wie und was von der Kommunikation zum Projekt ankommt. Die Kritikpunkte zur ersten Umfrage bezüglich einiger Formulierungen wurden bei der aktuellen Befragung berücksichtigt. Es wurde konkret nach der Neubaustrecke gefragt, die mehr als die Hälfte der Befragten befürwortet. Die Projektleitung nimmt für sich mit, dass ihre Kommunikationsmaßnahmen wie die Website, die Infomärkte und Pressetermine Wirkung zeigen. Neben den Bahnen sind vor allem die Gemeinden und Bürgerinitiativen beliebte Informationsquellen. Sechs von zehn Befragten wünschen sich dennoch mehr Informationen. Diesen Wunsch nimmt die Projektleitung als weitere Aufgabe mit. Sie beschäftigt sich kontinuierlich mit ergänzenden Kommunikationsmaßnahmen. Die Ergebnisse der Umfrage sind auf der Website einsehbar.

Diskussion

Wie viele Menschen wurden befragt?

- Es wurden 1.502 Personen befragt. Die Projektleitung erklärt, dass es für ein umfassendes und repräsentatives Meinungsbild eine kritische Menge an Teilnehmern braucht. Diese Menge wurde hierbei erreicht.

Der Brennerdialog hat eine Umfrage mit ca. 1.250 ausgewerteten Fragebögen durchgeführt. Das Ergebnis ist das genaue Gegenteil der FORSA-Studie. Ergänzend dazu wurde eine Petition von knapp über 30.000 Menschen unterzeichnet.

Das Forenmitglied Josef Reisinger glaubt, dass die Bürger, je mehr sie informiert sind, umso weniger einem dritten und vierten Gleis zustimmen würden. In der FORSA-Studie sehe man, dass die Zustimmung insgesamt zurückgegangen sei. Das Forenmitglied betont, dass die zwei neuen Gleise für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schienen nicht benötigt würden. Er bittet die Projektleitung, nicht den Eindruck zu erwecken, dass die beiden Gleise für den Güterverkehr notwendig seien.

Das Forenmitglied Georg Dettendorfer betont, dass es seiner Meinung nach das dritte und vierte Gleis unbedingt brauche. Bei aktuellen Versuchen, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen, entstünden derzeit bereits extreme Standzeiten auf der Schiene, die eine Verlagerung unattraktiv machen.

Ergebnis Bestandsstreckenuntersuchung & Anmerkungen zum Ausbaukonzept Vieregg-Rössler

Die Projektleitung stellt die Folie vor und erklärt, dass der Link zu den Ergebnissen Mitte Dezember 2019 an die Forenteilnehmer verschickt wurde und die vollständigen Unterlagen zu beiden Themenbereichen auch seit Mitte Dezember auf der Website abrufbar sind. Die Ergebnisse zur Bestandsstreckenuntersuchung wurden im Wesentlichen bereits am 1. Juli 2019 vorgestellt und in der Forenrunde im September nochmals ergänzend erläutert (Thema Kapazitäten). Der Ausbau der Bestandstrecke ist aus Sicht der Bahnen keine Alternative zum Neubau eines 3. und 4. Gleises. Auch das Ausbaukonzept von Vieregg-Rössler kann in vielen Punkten nicht positiv bewertet werden. Insbesondere würde es über mehrere Jahre den Bahnverkehr in der Region erheblich beeinträchtigen, was auch auf den Nahverkehr große Auswirkungen hätte.

Diskussion

Am 11. November gab es in Stephanskirchen eine Präsentation von Vieregg-Rössler, bei der von 15 km Neutrassierung die Rede war und von einer Gesamtausbaustrecke von 35 km. Die Bahnen sprechen aber von 29 km Neutrassierung.

- Wir haben alle Bereiche berücksichtigt, in denen die bestehende Strecke deutlich verändert wird, zum Beispiel durch eine Absenkung. Solche Maßnahmen sind zum Teil aufwändiger als ein Neubau auf „grüner Wiese“. Vieregg-Rössler hat hingegen nur Bereiche ausgewiesen, wo wirklich auf grüner Wiese gebaut wird. Wie Vieregg-Rössler auf die genannten 35 km kommt, ist für uns unklar.

Bei der Planung von Vieregg-Rössler bleiben die Bahnhöfe Brannenburg und Flintsbach ortsnah. Das erscheint mir wesentlich.

Das Forenmitglied Josef Reisinger betont, dass von Vieregg-Rössler ein qualifizierter Vorschlag eingereicht wurde. Es handle sich aber um eine Idee, die nicht sehr in die Tiefe gehe, wodurch der eine oder andere Fehler nachvollziehbar sei. Das Forenmitglied sieht keine Bereitschaft bei der Projektleitung, diese Idee weiterzuverfolgen. Es wäre wünschenswert, wenn man beispielsweise nur den Eisenbahnknotenpunkt Rosenheim ausbauen und nicht den gesamten Landkreis umgraben müsste. Das Forenmitglied fordert, dass der Vorschlag nochmals geprüft und berücksichtigt wird. Hinzu käme, dass für den Güterverkehr keine Hochgeschwindigkeits-Strecke mit 230 km/h notwendig sei, außerdem gibt es seit 2020 neue Vorgaben für leisere Güterzug.

Ein anderes Forenmitglied betont, dass die Kapazitäten bei einer Ertüchtigung der Bestandstrecke nicht ausreichen würden. Aktuell gäbe es eine Pünktlichkeitsquote von etwa 70 Prozent. Bei nur eingleisiger Befahrung während einer Bestandsertüchtigung wäre die Situation für Pendler im ÖPNV unhaltbar.

- Die Projektleitung erklärt, dass bei längeren eingleisigen Streckensperrungen bis zu 3/4 der vorhandenen Streckenkapazität wegfallen würde, nicht nur 50%. Das habe Auswirkungen auf den gesamten Schienenverkehr und das zu einem Zeitpunkt wo der BBT bereits eröffnet ist.

- Zu den neuen für „leisere Güterzüge“ ab 2020: Es werden Graugussbremsen durch Verbundstoffbremsen ersetzt. Dadurch sollte sich auch die Situation für die Anrainer an der Bestandsstrecke verbessern.
- Die Projektleitung bittet, fair zu bleiben, weil sie sehr wohl bereit ist, Ideen in den Planungsprozess aufzunehmen. Es wurden viele Varianten detailliert geprüft, darunter auch der Gesamtumbau des Knotens Rosenheim. Auch der Vorschlag von Vieregg-Rössler wurde technisch und betrieblich geprüft und das Ergebnis der Prüfung wurde entsprechend aufbereitet.
- Der politische Weg über die Petition steht der Region natürlich frei. Ob daraus eine mögliche Erweiterung des bestehenden Planungsauftrages an die Bahn resultiert, sei die Entscheidung des Bundes.

Wie geht die Projektleitung mit dem Nutzen-Kosten-Verhältnis um, bei dem ein Faktor von in etwa 0,8 herausgekommen ist? Wie sieht die Projektleitung dieses Ergebnis insbesondere im Hinblick auf die Verkehrsentwicklungsszenarienstudie?

- Die Projektleitung erklärt, dass sie den Auftrag zur Planung dieses Projektes vom Ministerium erhalten hat und das Projekt im Bundesschienenwegeausbaugesetz verankert ist. Der Projektleitung sind auch andere Rechnungen des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) bekannt – es hänge immer davon ab, mit welchem Zahlengerüst gerechnet würde. In jedem Fall betrifft dieses Thema in erster Hand das Ministerium und nicht die Projektleitung.

4. Blick in die Planungswerkstatt

Siehe Folien 10-26 der beiliegenden Präsentation

Der Planer stellt sein Vorgehen anhand der Folien vor und erläutert mittels vier beispielhaft ausgewählter Bereiche die vertieften Planungsüberlegungen, insbesondere zur Höhenlage der Trassen. Für alle vorgestellten Beispiele gilt, dass diese die Vorgehensweise der Planung erläutern sollen und zu allen Untervarianten noch ungelöste Konfliktbereiche existieren, die noch weiter betrachtet werden müssen. Hierzu sind die Prämissen gemäß der Präsentation zu beachten.

Diskussion zu Varianten Gelb/Oliv/Türkis: NBS überquert BAB A 8: Der Planer erklärt die wesentlichen Konfliktbereiche. Der wesentlichste Konfliktbereich liegt hier im Bereich der Autobahnquerung, da die Staatsstraße aktuell über die Autobahn geführt wird. Diese müsste bei einer Überquerung der NBS entsprechend unter die Autobahn verlegt werden.

Grundsätzlich ist so ein FFH-Gebiet ja tabu, ist diese Planung hinnehmbar?

- Der Planer erklärt, dass in diesem Fall überlegt werden müsse, ob beispielsweise etwas in der Lage kompensiert werden könne. Eine Abrückung vom FFH-Gebiet würde aber ein Näherrücken an die Wohnbebauung bedeuten. Wenn es nur bei dieser Variante das FFH-Gebiet gäbe und bei allen anderen keine wesentlichen Beeinträchtigungen auftreten, könnte das ein möglicher Grund gegen diese Trasse sein. Eine

Beeinträchtigung eines FFH-Gebietes ist nur dann zulässig, wenn es keine zumutbaren Alternativen gibt.

Wie weit müsste die Stadtstraße bei der Überquerung verlegt werden?

- Das müssen sich die Planer erst im Detail ansehen.

Diskussion zu Varianten Gelb/Oliv/Türkis: NBS unterquert BAB A 8: Neben den erwähnten Konfliktpunkten der Überquerung müssen hier auch querende Gewässer berücksichtigt werden. Im Süden würde die Tieflage schon recht früh beginnen. Im Norden steht noch nicht fest, ob die Tieflage vor der Mangfallquerung verlassen werden könne oder gar das gesamte Mangfalltal unterquert werden müsse.

Die Unterquerung wäre lärmtechnisch zu begrüßen.

- Der Planer versteht diese Sichtweise, allerdings dürfe man die geologischen Gegebenheiten (z.B. Moorgebiet) und die daraus resultierenden technischen Konsequenzen einer Unterquerung des gesamten Mangfalltals nicht aus den Augen verlieren.

Prüft man bei einer Untertunnelung nicht vorher, ob diese z.B. in einem Moorgebiet möglich ist?

- Zuerst wird geprüft, was trassierungstechnisch möglich ist. Dann wird überlegt, welche Auswirkung diese Trassierung hätte und ob sie umsetzbar wäre. Aktuell befinden wir uns im Stadium der ersten Überlegungen zum möglichen Höhenverlauf der einzelnen Trassen. Man muss sich die Untertunnelung später noch vertieft ansehen.
- Die Projektleitung ergänzt, dass die Über- und Unterquerung in gleicher Tiefe ausgearbeitet werden müsse, um sie bewerten zu können.

Trassen wie beispielsweise Bad Feilnbach sind ja schon rausgefallen. Man hat ja schon Vorbewertungen.

- Die Projektleitung erläutert, dass die ausgeschiedenen Grobtrassen miteinander verglichen wurden. Ähnlich diesem Prozess vergleiche man nun Untervarianten wie z.B. die Über- mit der Unterquerung. Die Planung habe erste Konfliktbereiche erkannt und suche jetzt nach Lösungen.

Ich erinnere an die Aussage, dass Tunnel nur dort gebaut werden, wo sich Berge oder ein Siedlungsgebiet befindet.

- Die Projektleitung konkretisiert, dass im Zuge der Grobtrassenplanung Tunnel ausschließlich dort angeführt sind, wo es jedenfalls einen Tunnel brauche. Es werden aber die Anregungen aus den Foren angeschaut und auch an anderer Stelle Tunnel geprüft. Es gibt keine Variante ohne Konfliktpunkte, dementsprechend werden alle machbaren Vorschläge geprüft.

Ich finde, dass ein wesentlicher Punkt die ebenerdige Führung der Trasse im Planungsbeispiel ist. Wenn man von einer Bahn in einer Wanne ausgehen würde, wäre eine Überführung sinnlos. Es hat immer geheißen, dass die Bahn auch in einer Wanne geführt werden könnte.

- Eine durchgezogene Linie bedeutet noch nicht, dass die Strecke sich nicht teilweise in Wannenlage befinden kann. Die Ausgangssituation ist, eine geländenahe Trasse zu planen und entsprechend unterschiedliche Konfliktpunkte zu betrachten.

Welchen Umgriff würde die Tieflage bedeuten?

- Das ist noch nicht klar, da die Situation bzgl. Mangfalltal noch offen ist. Die Unterquerung der BAB A8 würde wahrscheinlich mehr als 5 km Tieflage mit sich bringen.

Der Planer geht nochmals zusammenfassend auf die verschiedenen Konflikte ein (siehe Folie 18).

Diskussion zur Variante Violett: NBS überquert den Inn bei Fischbach: Die Überlegungen könnten wahrscheinlich auch auf die Variante Blau umgelegt werden, dies muss in weiterer Folge noch geprüft werden. Neben der Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB sind die Überquerung der Autobahn, des Inns und der Vogelinsel wichtige Konfliktpunkte.

Die Verknüpfungsstelle ist ein Konfliktpunkt?

- Ja in dem Sinne, dass sie bei der Planung berücksichtigt werden muss.

Wie hoch ist die Strecke geplant?

- Die Gradienten werden so gelegt, dass bei der Querung mit der Autobahn die erforderliche lichte Höhe erreicht wird. Wie auf der Folie 22 der Präsentation ersichtlich ist, ergibt sich daraus zwischen Autobahn und Inn ein Höhenunterschied von ca. 13 Meter, bezogen auf die Schienenoberkante.

Die Überquerung des Inns ist an der breitesten Stelle geplant, dort, wo ein Naturschutzgebiet liegt. Kann man das nicht nach Norden verlegen?

- Genau in diesem Bereich beginnt im Norden das FFH-Gebiet der Innauen, deshalb ist eine Verlegung dorthin nicht möglich. Auch nach Süden ist die Verlegung technisch nicht machbar, da in der Verknüpfungsstelle die Bestandsstrecke mit der Neubaustrecke gebündelt werden muss. Für die Innquerung gibt es in diesem Bereich leider wenig Spielraum.

Diskussion zur Variante Violett: NBS unterquert den Inn bei Fischbach: Der Planer berichtet, dass die Konfliktpunkte bei der Unterquerung im Wesentlichen die gleichen seien wie bei der Überquerung. Die aktuelle Planung sei ein Versuch, mit so wenig Überdeckung wie möglich unter dem Inn durchzufahren, um die geländenahe Verknüpfungsstelle noch erreichen zu können. In diesem Bereich würden aber noch einige geologische Erkenntnisse fehlen, um mögliche Baumethoden festlegen zu können. Es sei möglich, dass sich die Höhenlage aufgrund dieser Erkenntnisse noch ändert. Auch die Ausbildung der Verknüpfungsstelle muss im Zuge der weiteren Planung noch näher betrachtet werden, da hier bestimmte Sicherheitsrichtlinien eingehalten werden müssen.

Wie viele Meter unter dem Inn befindet man sich hier?

- Der Planer erklärt, dass derzeit ca. 10 Meter zwischen Gradienten und ursprünglicher Innsohle liegen. Da umfangreiche Unterlagen des Inns vorhanden sind, habe man auch die Ablagerungen (Geschiebe) und die ursprüngliche Sohle bereits berücksichtigen können. Im Bereich der Vogelsinsel wird das alte Flussbett fortgesetzt. Aufgrund dieser Erkenntnisse kann man abschätzen, wie tief die Trasse verlaufen könnte.
- Die Projektleitung ergänzt, dass zur Vertiefung der Erkenntnisse bezüglich des Inn-Boden-Aufbaus Nacherkundungen geplant sind. Zwei Bohrungen – eine am Ufer, eine im Inn – werden hoffentlich helfen, die Tiefenlage und Bauweise detaillierter diskutieren zu können.

Einige Forenteilnehmer möchten wissen, wie sehr die Verknüpfungsstelle die restliche Planung bedingt, sie ebenerdig auf dem Gelände liegen muss und ob sie unbedingt erforderlich ist. Ein Forenmitglied glaubt, dass eine Verknüpfungsstelle nur 15 km hinter Schafstau wohl nicht unbedingt notwendig wäre. Es möchte wissen, wie eine Unterquerung ohne Verknüpfungsstelle aussehen könnte und nimmt an, dass der Inn dann mindestens 3 km früher unterquert werden könnte.

- Die Projektleitung antwortet, dass die Verknüpfungsstellen dort geplant wurden wo eine Verbindung von BS & NBS grundsätzlich überhaupt möglich ist. Jede der drei verbliebenen Verknüpfungsstellen im Inntal hat gegenüber den anderen technische sowie betriebliche Vor- und Nachteile. Es ist keine Option, eine Variante ohne Verknüpfungsstelle im Inntal zu planen.
- Bezüglich der Höhenlage der Verknüpfungsstelle ist anzustreben, dass diese geländegleich ist, da zusätzlich zu den Gleisen auch sicherheitstechnische Anlagen wie z.B. die Zufahrten zu Tunnelportalen, Rettungsplätze etc. berücksichtigt werden müssen.

Ich bin mit der Verknüpfungsstelle nicht einverstanden und möchte, dass eine Variante ohne Verknüpfungsstelle untersucht wird.

- Verknüpfungsstellen sind für einen reibungslosen und effizienten Betrieb notwendig und deswegen gibt es keine Variante ohne Verknüpfungsstelle.

Die Moderation hält fest, dass beim Thema Verknüpfungsstelle zwischen Projektleitung und Forenmitglieder ein Dissens besteht.

Bei der letzten Sitzung wurde gesagt, dass es eine solche Dichte von Verknüpfungsstellen im ganzen Bundesgebiet nicht gäbe. Warum müssen hier, in der durch die Berge engsten Region Deutschlands, so viele Verknüpfungsstellen gebaut werden?

- In keinem anderen Gebiet in Deutschland wird eine neue zweigleisige Strecke parallel zur Bestandsstrecke (beide führen Mischverkehr) gebaut. Diese Möglichkeit war schon in der Machbarkeitsuntersuchung 1993 mit ein Grund, warum man sich bezüglich Linienführung für das Inntal entschieden hat, um eben über die gesamte Länge ein viergleisiges System errichten zu können, welches betrieblich äußerst sinnvoll und flexibel ist. Der Vorteil solcher Anlagenkonfiguration besteht eben u. a. in der Möglichkeit von abschnittswisen Inbetriebnahmen.

Die Verknüpfungsstellen sind zwar den meisten ein Dorn im Auge – wenn aber eine sinnvolle und zukunftssträchtige Verbindung geschaffen werden soll, wird es die Verknüpfungsstellen brauchen. Die Erklärung der Projektleitung ist verständlich.

Ist die Unterquerung des Inn auf 3 km möglich? Könnte man, wenn notwendig, noch tiefer gehen?

- Diese Streckenführung stellt eine Herausforderung dar und eine weitere Absenkung der Trasse in Hinblick auf die Verknüpfungsstelle und weiterer Konfliktpunkte wäre schwierig. Die präsentierte Variante wird weiter untersucht um festzustellen, ob eine Unterquerung daher überhaupt möglich ist.

Diese Variante ist sicher sehr teuer. Die Überführung sieht unkomplizierter aus und wäre wohl auch wirtschaftlicher.

- Mit dieser Planung kommen wir dem Wunsch aus der Region nach, deshalb prüfen wir diese Variante – auch wenn sie teurer wäre. Die Kosten werden nunmehr für das Trassenauswahlverfahren bei jeder Variante berechnet und mit ausgewiesen.

Die Moderation fragt nach, ob höhere Kosten ein Ausschlussgrund seien.

- Die Projektleitung erklärt, dass dies nicht der Fall sei. Es brauche aber eine sachliche Begründung für die höheren Kosten. Der Planer ergänzt, dass eine teurere Variante, die viele Nachteile und Konflikte mit sich bringt, wohl nicht weiterverfolgt werden könne, wenn es eine kostengünstigere und mit weniger Nachteilen und Konflikten behaftete Variante gibt.

Ist die Verknüpfungsstelle schon passgenau geplant, oder könnte man sie noch ein paar 100 Meter weiter südlich planen? Oder schon früher in den Boden abtauchen?

- Gerade bei der Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB gibt es nicht mehr viel Spielraum. Die Möglichkeit einer Verschiebung wird aber nochmals geprüft.

Eine 13 m dem Gelände geführte Strecke mit Lärmschutzwand über 4 km ist optisch wohl nicht optimal, deshalb ist wohl eine Unterführung anzustreben.

- Es gibt hier sicher auch optisch ansprechende Lösungen, die wir uns bei Vertiefung der Planung ansehen können.

Wäre eine Verlegung der Trasse und Querung südlich der Vogelinsel möglich?

- Nein, leider nicht.

Ein Forenmitglied betont, dass es sehr positiv davon überrascht ist, dass die Projektplanung die Variante einer Untertunnelung prüft. Eine Verschiebung um ein paar Meter werde wohl nicht viel helfen, aber es sei glücklich, dass diese Variante überhaupt in Erwägung gezogen werde.

In Österreich wurde der Inn ja schon an mehreren Stellen unterquert. Wie sind hier die Erfahrungen? Die Verhältnisse sind ja ähnlich.

- Ausschlaggebend ist hier vor allem die Lage des Grundwassers und die damit einhergehende Wassersättigung des Untergrundes. Die Situation kann an

verschiedenen Stellen sehr unterschiedlich sein. Technisch ist viel machbar, es muss aber auch genehmigungsfähig bleiben.

Die Moderation erklärt, dass der Einblick in die Planungswerkstatt im Juni-Forum weitergehen wird und weitere Fragen gestellt werden können.

5. Abschluss und Termine

Die Moderation zeigt die Termine für die nächste Forenrunde (Folie 29).

Zusatzinfo: In der Forenrunde Nord 2 interessiert sich ein Forenmitglied für den Trassenverlauf Radfeld-Schaftenau und dessen Visualisierung, welcher auf der ÖBB-Webseite unter folgendem Link veröffentlicht wurde und auch Ihnen hiermit zur Verfügung gestellt wird: http://service.studiobaff.com/Pano/Oebb_SCRA/.

Abschließend leitet die Moderation zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein.

Einige Mitglieder betonen, dass sie die Planung der Untertunnelung überrascht hat und sie diese sehr positiv sehen. Es gibt die Befürchtung, dass diese Variante aufgrund der Kosten herausfallen könnte. Dagegen möchten sich die Forenmitglieder einsetzen. Die Inhalte des heutigen Forums waren für einige sehr wichtig.

Die Projektleitung bedankt sich für die Teilnahme und die Diskussion.

Zusammengestellt am 29.01.2020

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (clavis Kommunikationsberatung GmbH)

Anlagen:

- Präsentation GF Nord 1 vom 27.01.2020
- Anwesenheitsliste

19. GEMEINDEFORUM NORD 1

27. JANUAR 2020, BRANNENBURG

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 19. Sitzung

- ❖ **Begrüßung**
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- ❖ Rückblick und allgemeine Informationen
- ❖ Blick in die Planungswerkstatt
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 19. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- ❖ Rückblick und allgemeine Informationen
- ❖ Blick in die Planungswerkstatt
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 19. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- ❖ **Rückblick und allgemeine Informationen**
 - **Information Raumordnungsverfahren**
 - **Ergebnisse FORSA-Umfrage**
 - **Ergebnis Bestandsstreckenuntersuchung**
 - **Anmerkungen zum Ausbaukonzept Vieregg-Rössler**
- ❖ Blick in die Planungswerkstatt
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

Information Raumordnungsverfahren

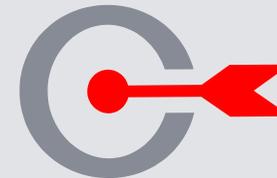
- ❖ Auf Einladung der DB Netz AG hat die Regierung von Oberbayern am 28. November in der Hochschule Rosenheim zum Raumordnungsverfahren informiert.
- ❖ Unterlagen zum Informationstermin sind auf der Projektwebsite abrufbar unter <https://www.brennernordzulauf.eu/regionalforum.html>.
- ❖ Aktueller Stand Raumordnungsverfahren: Unterlagen sind der Raumordnungsbehörde zur Prüfung auf Eignung für das Raumordnungsverfahren am 6. Dezember 2019 übergeben worden.

FORSA-Umfrage: Ergebnisse

Begleitende Erfassung der öffentlichen Wahrnehmung

▪ Ziele:

- Entwicklungen in der öffentlichen Meinung abbilden
- Identifikation der Kanäle, die Bürgerinnen und Bürger bevorzugt für Informationen nutzen



▪ Wichtige Erkenntnisse:

- Kommunikationsmaßnahmen zeigen Wirkung
- Gemeinden und Bürgerinitiativen sind beliebte Informationsquellen

▪ Alle **Ergebnisse** sind abrufbar unter:

www.brennernordzulauf.eu/files/mediathek/informationmaterial/presseinformationen/2019-11-13_PI_Forsa-Umfrage.pdf

58 % wünschen sich mehr Information

59 % sind für eine Neubaustrecke

87 % wünschen sich Veränderung des Güterverkehrs im Inntal

Ergebnis Bestandsstreckenuntersuchung

- ❖ Die Bestandsstreckenuntersuchung ist abgeschlossen.
- ❖ Die vollständigen Unterlagen sind seit 21. Dezember 2019 abrufbar unter <https://www.brennernordzulauf.eu/planungsunterlagen.html>.
- ❖ Die Untersuchung hat ergeben, dass der Ausbau der Bestandsstrecke als Alternative zur Neubaustrecke nicht weiterfolgt wird, da er nicht zukunftsorientiert ist.

Anmerkungen DB zum Ausbaukonzept der Vieregg-Rössler GmbH

Das Ausbaukonzept stellt insgesamt keine Alternative dar

- Das Ausbaukonzept mit 29 km Neutrassierung entspricht einer **dreiviertel Neubaustrecke**.
- Ein **Engpass** durch über 20 km Zweigleisigkeit bleibt bestehen.
- Das Ausbaukonzept steht vielfach im **Widerspruch zu bestehendem Regelwerk** (u.a. Überhöhung, Sicherheit Tunnel) → Es wäre nicht genehmigungsfähig.
- Der Ausbau hätte **mehrjährige betriebliche Einschränkungen** zur Folge.

Brenner-Nordzulauf: Bahn weist Ausbaukonzept zur Bestandsstrecke im Inntal zurück +



Pressebericht im Oberbayerischen Volksblatt (OVV)

Ausführliche Unterlagen sind abrufbar unter www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html.

Gemeindeforum

Tagesordnung 19. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- ❖ Rückblick und allgemeine Informationen
- ❖ **Blick in die Planungswerkstatt**
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ Abschluss und Termine

Blick in die Planungswerkstatt

Prämissen für die folgenden Folien

Die Planung der Grobtrassen wird schrittweise vertieft und bildet die Grundlage für die Anwendung des Kriterienkatalogs zur Trassenauswahl.

- ❖ Die folgenden Folien zeigen Beispiele für erste **trassierungstechnische Überlegungen zum Höhenverlauf** der alternativen Neubaustrecken.
- ❖ Dabei sind unterschiedliche **Konfliktbereiche** zu beachten. Diese Konfliktbereiche werden in den Beispielen auszugsweise vorgestellt.
- ❖ **Weiteres Vorgehen:**
 - Suche nach Lösungen für die Konfliktbereiche.
 - Berücksichtigung der Lösung bzw. fortbestehender Konflikte bei der Bewertung der Trassenalternativen.
 - Falls ein schwerwiegender Konflikt nicht gelöst werden kann, wird die (Unter-)variante nicht weiterverfolgt.

Blick in die Planungswerkstatt

Vier beispielhafte Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS und zu beachtender Konfliktbereiche (Auswahl)

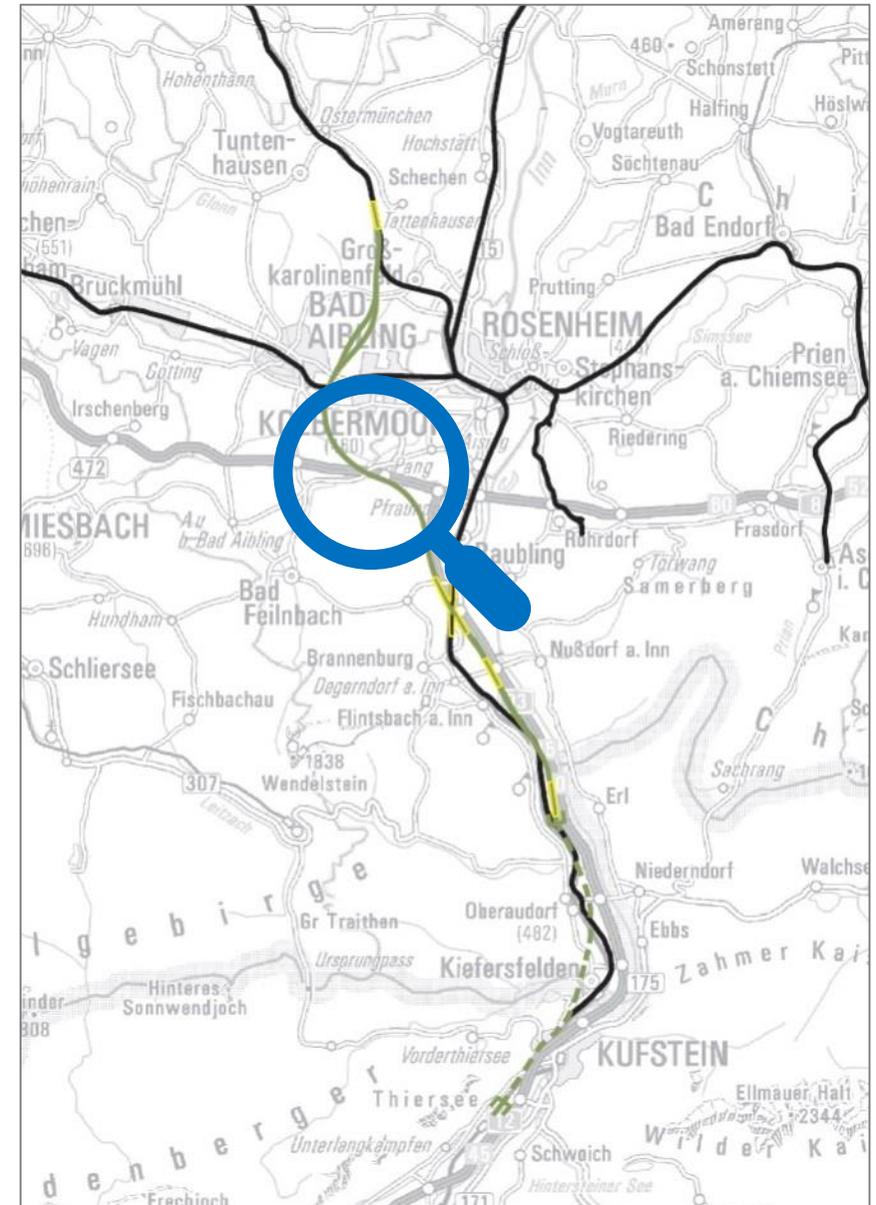
- ❖ Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**: NBS überquert BAB A8
- ❖ Varianten **Gelb/Oliv/Türkis** : NBS unterquert BAB A8

- ❖ Variante **Violett**: NBS überquert den Inn bei Fischbach
- ❖ Variante **Violett**: NBS unterquert den Inn bei Fischbach

Blick in die Planungswerkstatt Querung BAB A8 bei Wasserwiesen

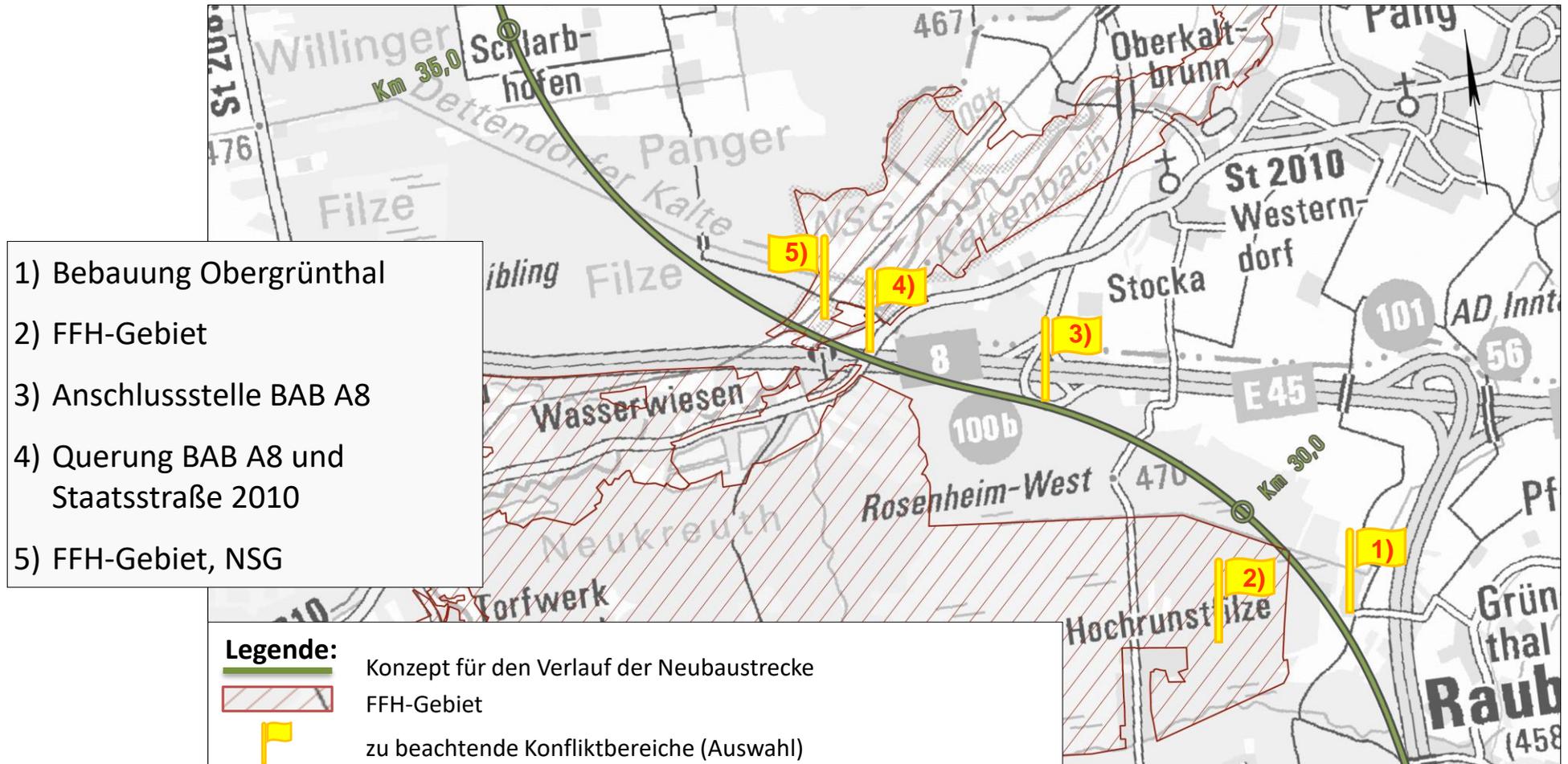
Zwei beispielhafte Überlegungen zum
Höhenverlauf der NBS und der zu beachtenden
Konfliktbereiche (Auswahl):

- ❖ Varianten **Gelb/Oliv/Türkis** :
NBS überquert BAB A8
- ❖ Varianten **Gelb/Oliv/Türkis** :
NBS unterquert BAB A8



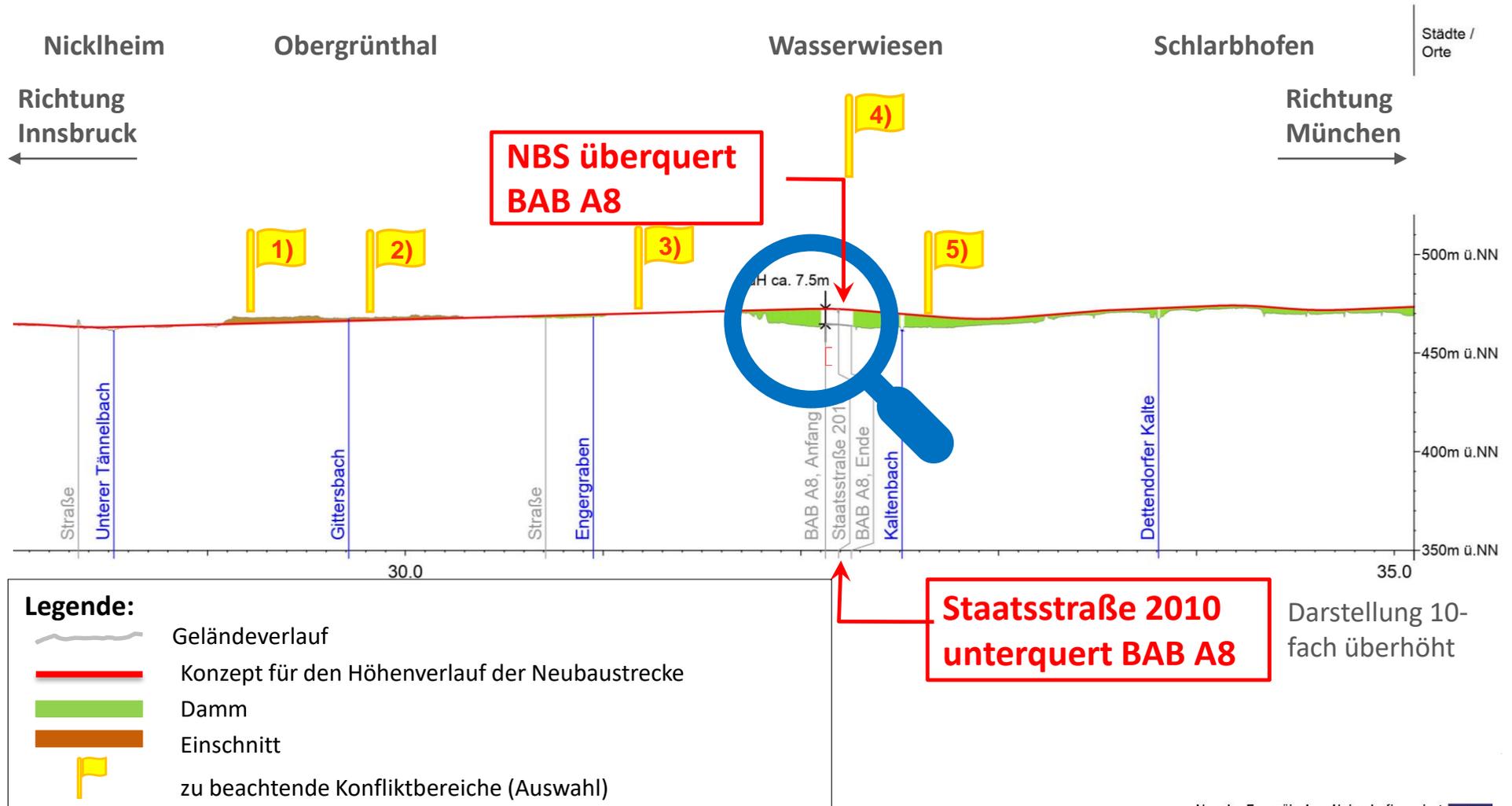
Werkstätten-Blick: NBS überquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**)

Zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



Werkstätten-Blick: NBS überquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**)

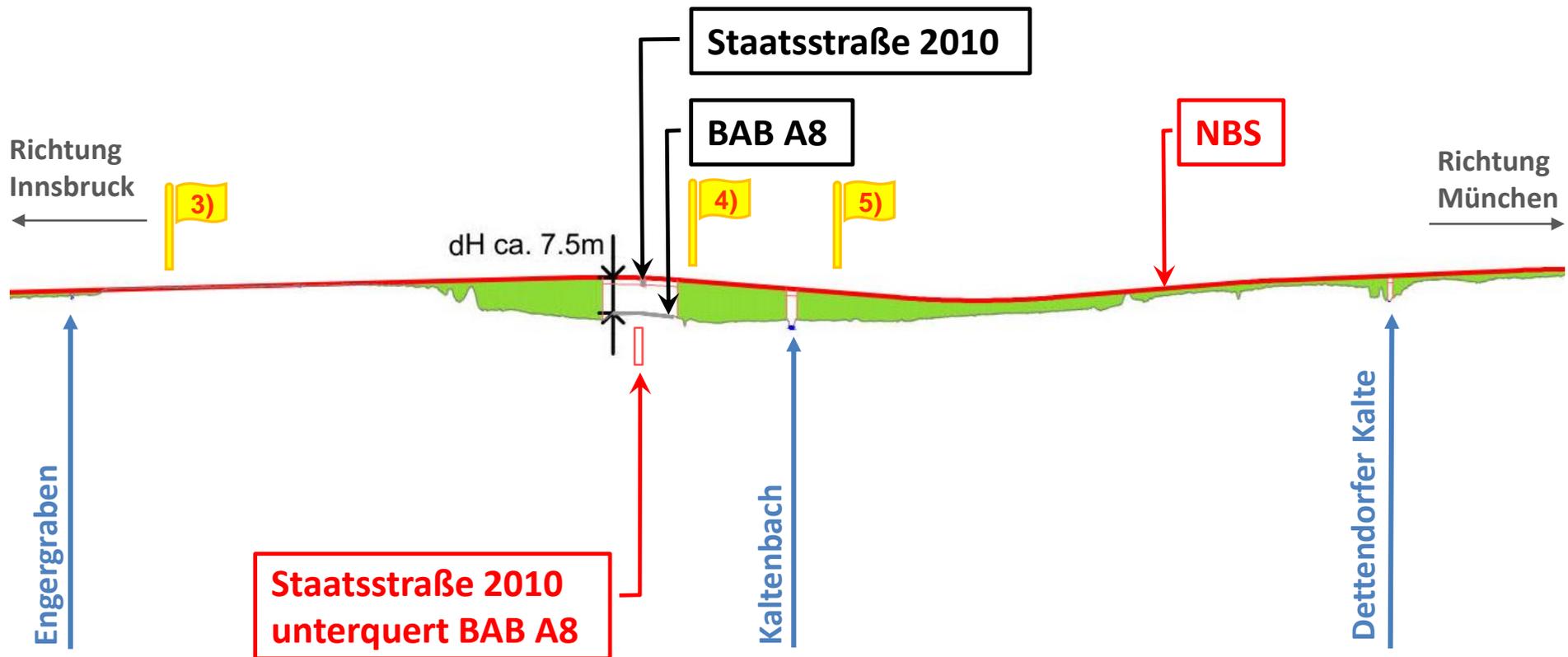
Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



Werkstätten-Blick: NBS überquert BAB A8 (Varianten **Gelb**/**Oliv**/**Türkis**)

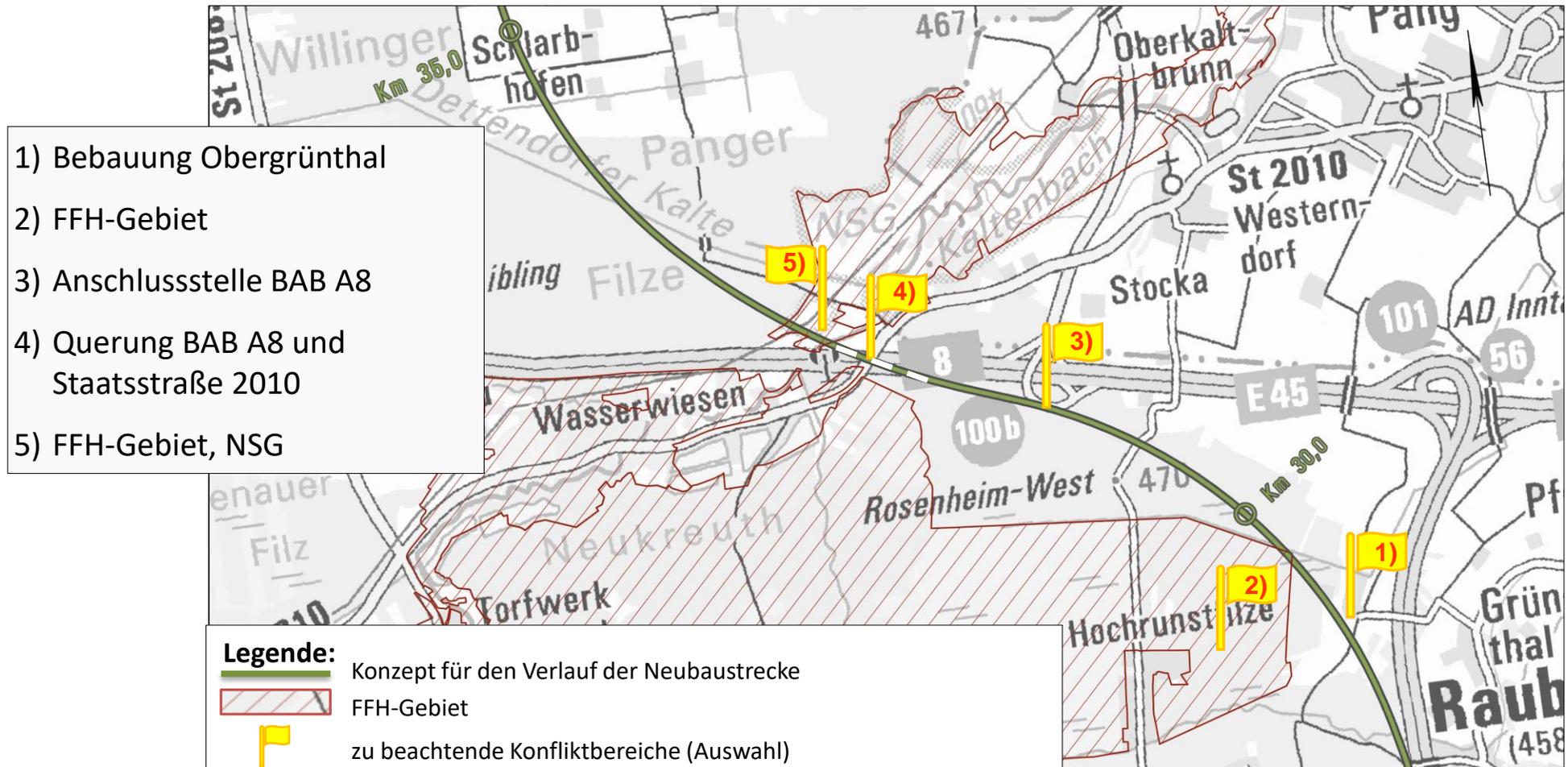
Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS

Kreuzungspunkt NBS mit BAB A8 und Staatsstraße 2010



Darstellung 10-fach überhöht

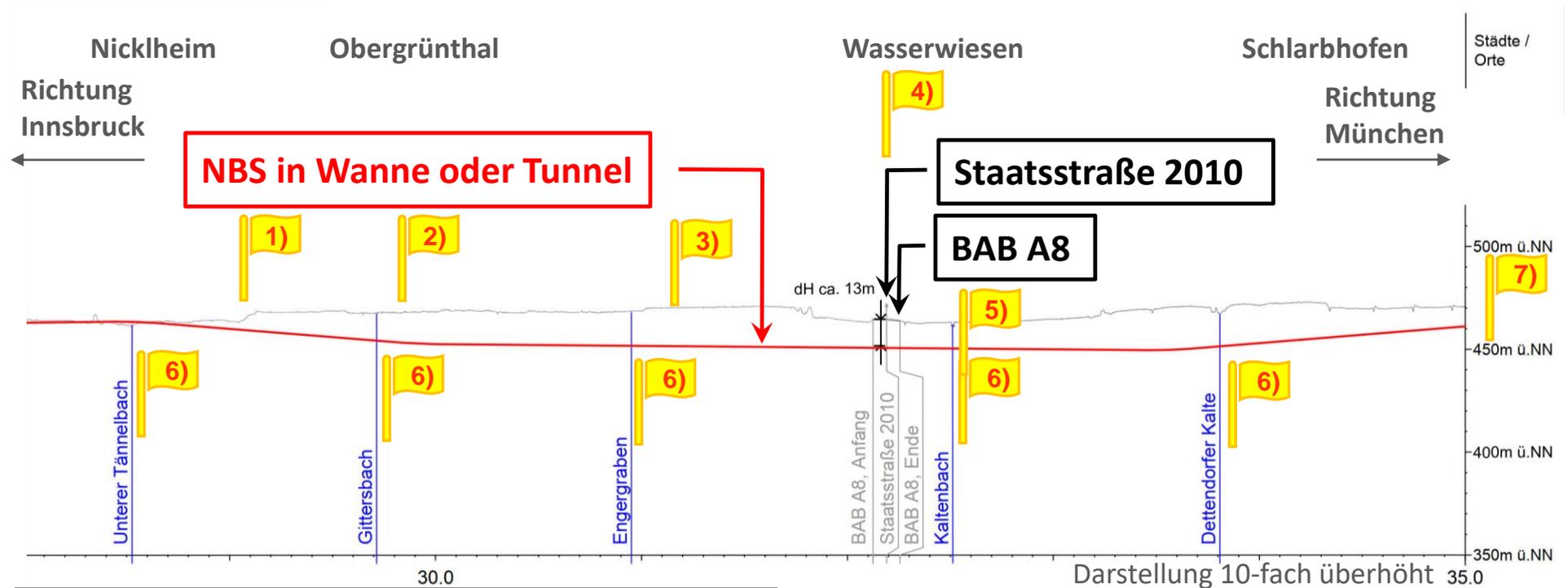
Werkstätten-Blick: NBS unterquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**) Zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



Werkstätten-Blick: NBS unterquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**)

Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS

Kreuzungspunkt NBS mit BAB A8 und Staatsstraße 2010



- 4) Querung BAB A8 und Staatsstraße 2010
- 6) Querende Gewässer
- 7) im weiteren Verlauf: Querung St 2078 & Mangfalltal

Legende:

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

Blick in die Planungswerkstatt

Querung BAB A8 bei Wasserwiesen (Varianten **Gelb**/**Oliv**/**Türkis**)

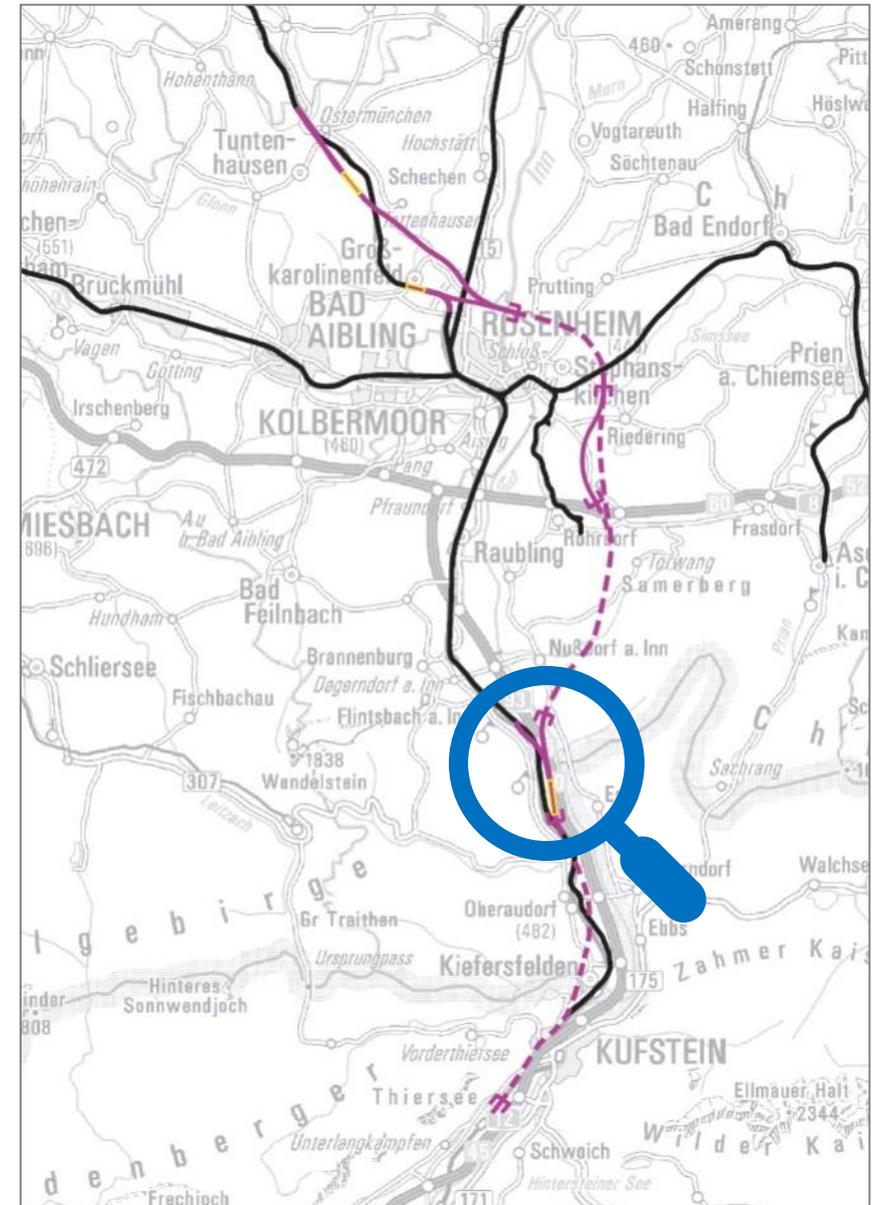
Lösungen müssen gefunden bzw. fortbestehende Konflikte bewertet werden u.a. für:

- ❖ Nähe zur Wohnbebauung: möglichst Abstand halten
- ❖ FFH-/Naturschutz-Gebiete:
 - Eingriffe möglichst vermeiden; umfahren, über- oder unterqueren
- ❖ Anschlussstelle Rosenheim-West: erhalten, möglichst umfahren
- ❖ Variante NBS überquert BAB A8: Tieferlegung Staatsstraße 2010, NBS-Brücke über A8
- ❖ Variante NBS unterquert BAB A8: Tunnel-/ Trogbauwerk für NBS,
 - Gewässerquerungen, Querung Staatsstraße 2078 und Mangfalltal im weiteren Verlauf

Blick in die Planungswerkstatt Innquerung bei Fischbach/Nußdorf

Zwei beispielhafte Überlegungen zum
Höhenverlauf der NBS und der zu beachtenden
Konfliktbereiche (Auswahl):

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

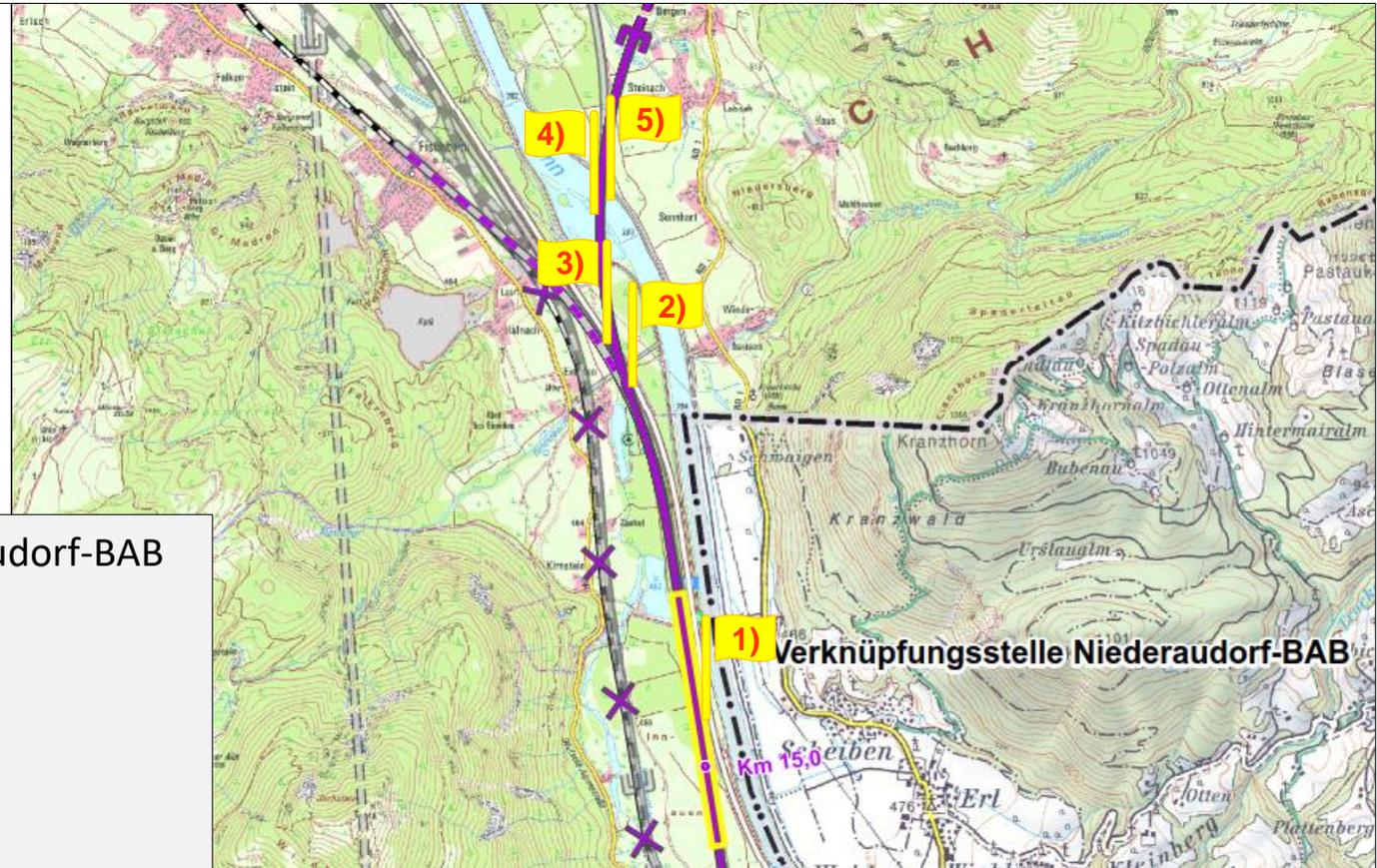


Werkstätten-Blick: Inn-Überquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Überlegungen zur Linienführung der NBS

Legende:

-  Konzept für den Lageverlauf der Neubaustrecke
-  zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)

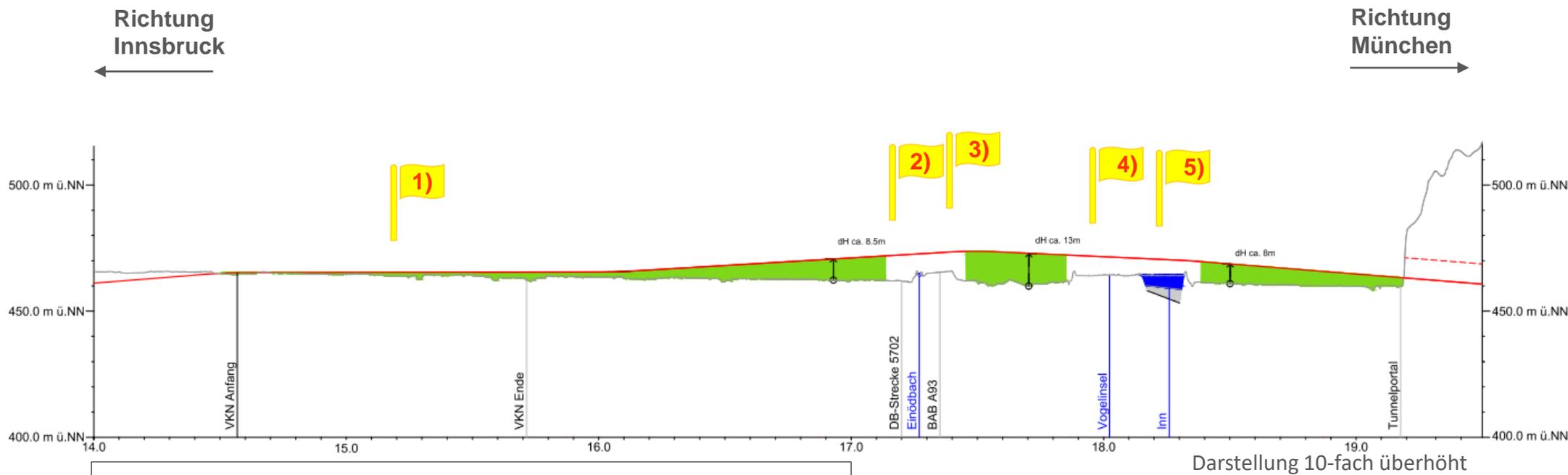


- 1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB
- 2) Umgelegte DB Strecke 5702
- 3) BAB A93
- 4) Vogelinsel
- 5) Fluss, Inn

1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB

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

Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS

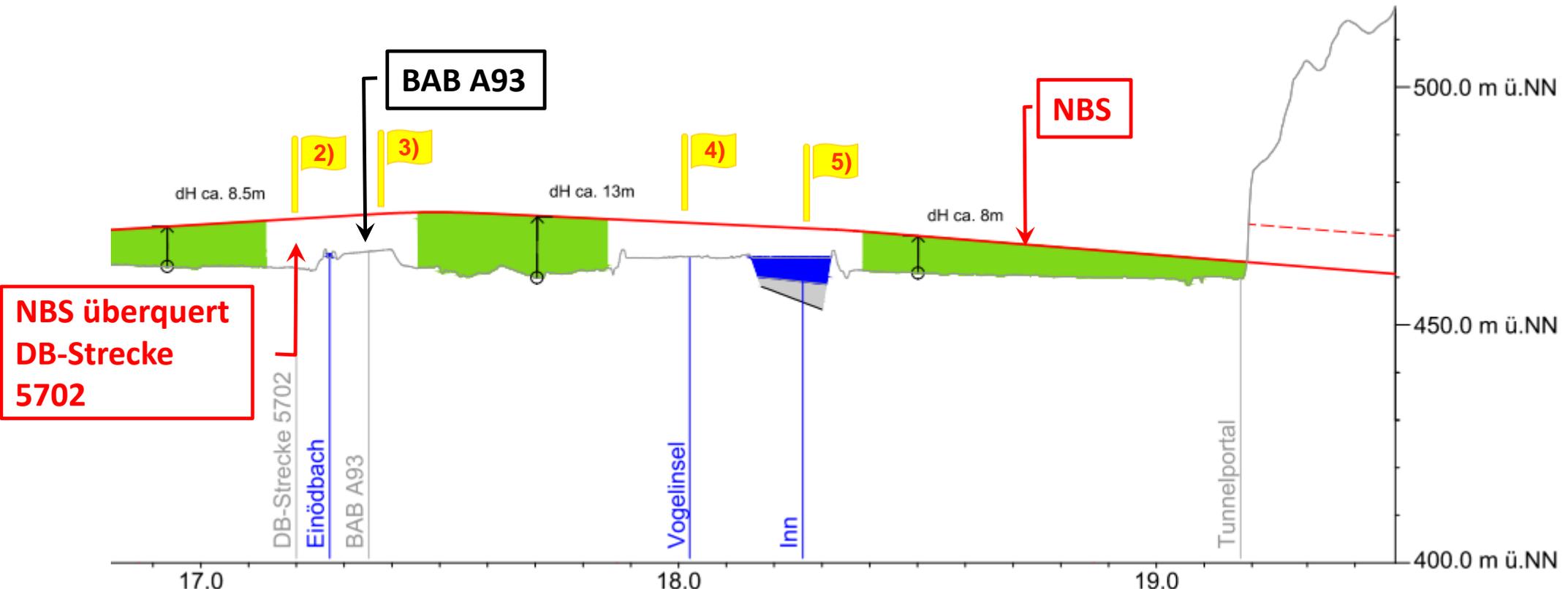


Legende:

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

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

Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



Legende:

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

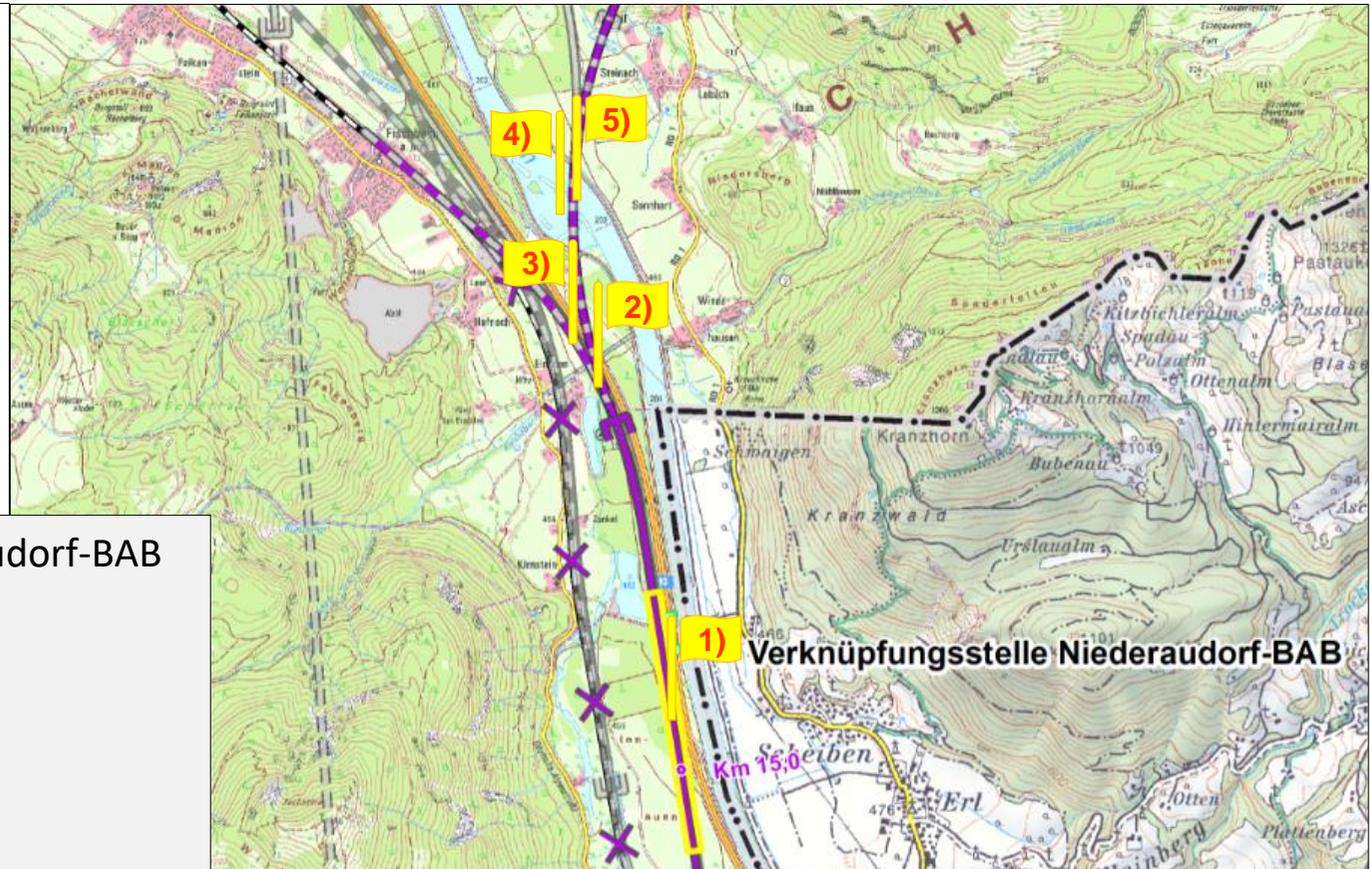
Darstellung 10-fach überhöht

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

Überlegungen zur Linienführung der NBS

Legende:

-  Konzept für den Lageverlauf der Neubaustrecke
-  zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)

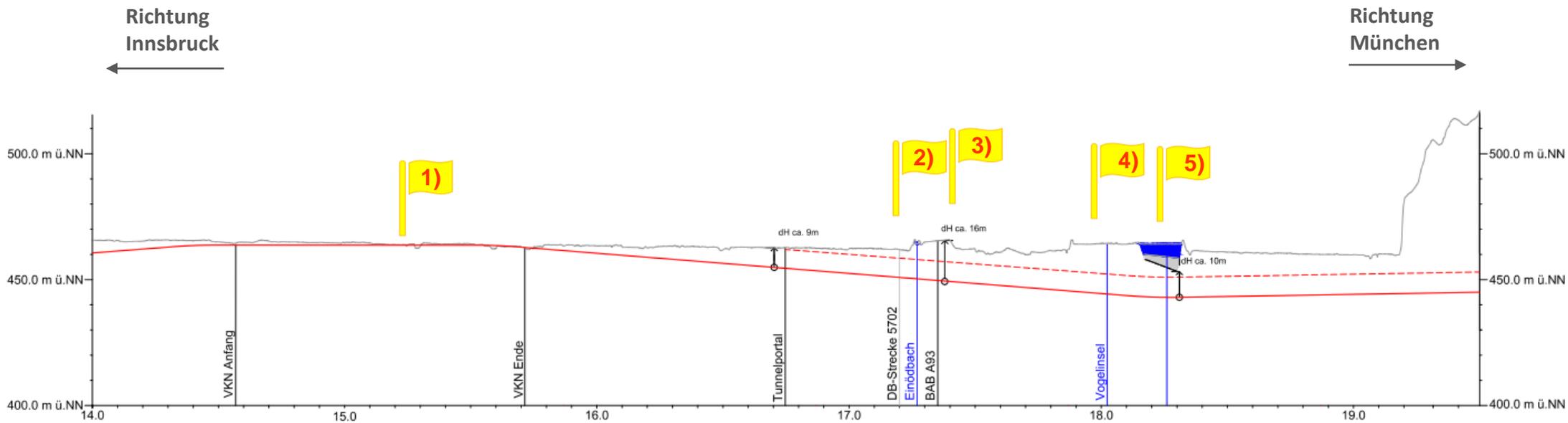


- 1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB
- 2) Umgelegte DB Strecke 5702
- 3) BAB A93
- 4) Vogelinsel
- 5) Fluss, Inn

1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB

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

Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS

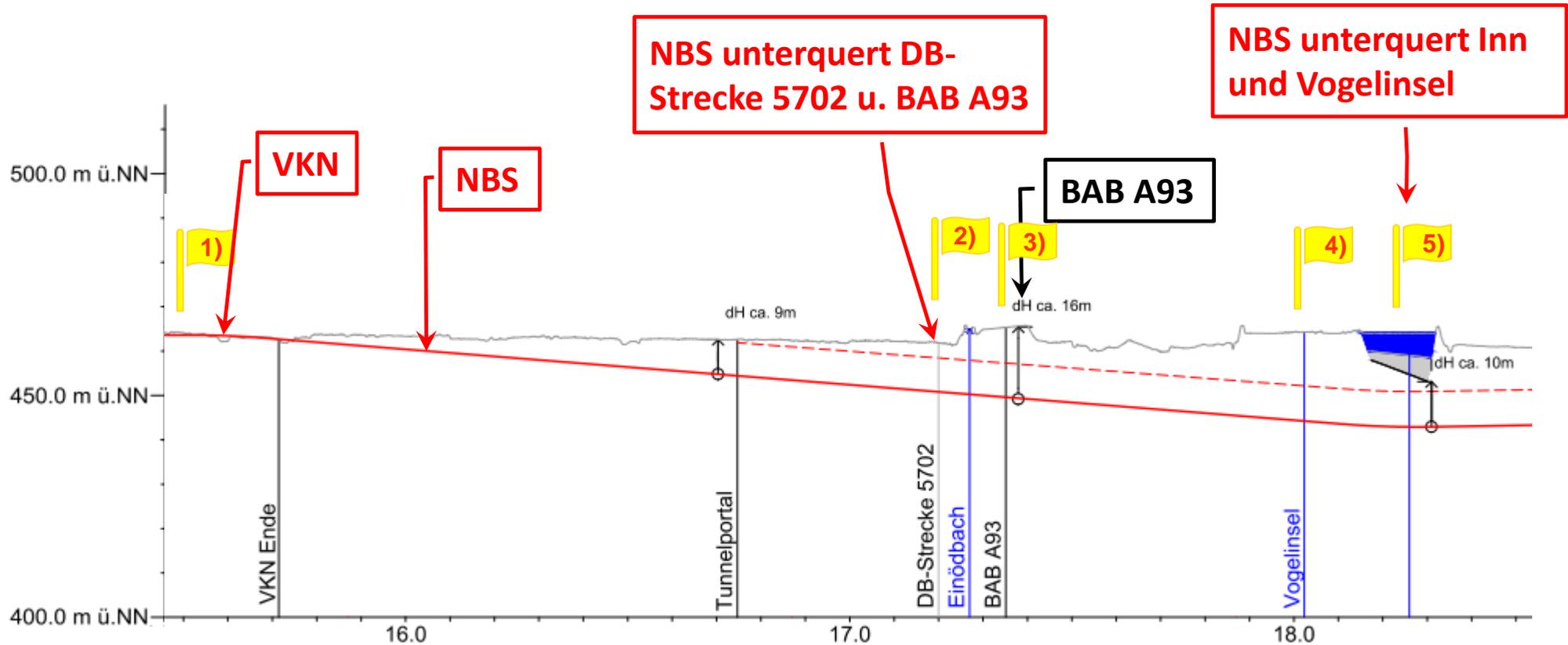


Darstellung 10-fach überhöht

Legende:

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

Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Fischbach (Variante **Violett**) Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



Legende:

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

Darstellung 10-fach überhöht

Blick in die Planungswerkstatt

Innquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Lösungen müssen gefunden bzw. fortbestehende Konflikte bewertet werden u.a. für:

- ❖ Verknüpfungsstelle: genaue Ausbildung in Lage und Höhe unter Berücksichtigung der erforderlichen Gradienten (insbesondere bei Innunterquerung)
- ❖ Unter-/ Überquerung der DB-Strecke 5702 (umgelegte Bestandsstrecke): Abhängigkeit von der Ausbildung der Verknüpfungsstelle und der Gradienten der NBS
- ❖ Unterquerung BAB A93 / Inn / Vogelinsel: Tiefenlage in Abhängigkeit der Baumethode und der Geologie

Gemeindeforum

Tagesordnung 19. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- ❖ Rückblick und allgemeine Informationen
- ❖ Blick in die Planungswerkstatt
- ❖ **Fragen und Diskussion**
- ❖ Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 19. Sitzung

- ❖ Begrüßung
- ❖ Rückmeldungen zum Protokoll der 18. Sitzung
- ❖ Rückblick und allgemeine Informationen
- ❖ Blick in die Planungswerkstatt
- ❖ Fragen und Diskussion
- ❖ **Abschluss und Termine**

Ausblick und Abschluss

Termine für Gemeindeforen

- 22. Juni 2020: 20. Gemeindeforum Nord 1
- 28. September 2020: 21. Gemeindeforum Nord 1
- 23. November 2020 : 22. Gemeindeforum Nord 1

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

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM