

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema:	20. Sitzung des Gemeindeforums Nord 1
Datum und Uhrzeit:	22.06.2020, 16:00–18:00 Uhr
Ort:	Wendelsteinhalle, Gemeinde Brannenburg
TeilnehmerInnen (ohne Titel)	Stefan Lederwascher (Flintsbach) Michael Rusp (Flintsbach) Rudolf Birkingner (Flintsbach) Winfried Niebler (Flintsbach) Matthias Jokisch (Brannenburg) Gottfried Brandner (Brannenburg) Andreas Schwaiger (Brannenburg) Theo Geflitter (Brannenburg) Josef Steer (Brannenburg) Sepp Oberauer (Nussdorf) Susanne Grandauer (Nussdorf) Balthasar Kogler (Nussdorf) Georg Dettendorfer (Nussdorf) Josef Reisinger (Nussdorf) Manuel Gotthalseder (DB Netz AG) Sven Madlung (DB Netz AG) Lisa Eberle (DB Netz AG) Peter Hofer (ÖBB Infra) Peter Kölbach (ÖBB Infra) Alexander Buchner (IPBN) Sabine Volgger (clavis) Carina Röder (clavis)

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Rückmeldungen zum Protokoll der 19. Sitzung
 3. Aktuelle Themen
 4. Blick in die Planungswerkstatt
 5. Abschluss und Termine
-



1. Begrüßung

Die Moderation begrüßt die Forenteilnehmer zur heutigen Sitzung. Die Projektleitung begrüßt ebenfalls und bedankt sich bei der Gemeinde Brannenburg für die Gastfreundschaft in der Wendelsteinhalle. Die Moderation stellt den Ablauf für die heutige Sitzung vor.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 19. Sitzung

Zum Protokoll der 19. Sitzung gab es eine schriftliche Rückmeldung von Josef Reisinger hinsichtlich von Namensnennungen zu spezifischen Aussagen. Es wird darauf hingewiesen, dass das Protokoll nicht den Charakter eines Wortprotokolls hat und daher Namensnennungen nur im Ausnahmefall aufgenommen werden. Es wird festgehalten, dass künftig ein ausdrücklicher Wunsch der namentlichen Nennung im Protokoll schon während des Gemeindeforums formuliert werden muss. Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

3. Aktuelle Themen

Siehe Folien 5-9 der beiliegenden Präsentation

Personelle Veränderungen

Peter Kölbach stellt sich als neuer Gesamtprojektleiter der ÖBB Infra vor. Seit 1.5.2020 hat Peter Kölbach die Gesamtprojektleitung zum Brenner-Nordzulauf von Arnold Fink übernommen. Er freut sich auf die zukünftige Zusammenarbeit.

Lisa Eberle ist seit Anfang März als Projektingenieurin bei der DB Netz tätig. Sie begleitet die Gemeindeforen, um die Öffentlichkeitsbeteiligung kennenzulernen.

Auch bei den Gemeindeforenmitgliedern hat es einen Wechsel in der Gemeinde Brannenburg gegeben. Ab sofort übernimmt Theo Geflitter die Nachfolge von Klaus Vogt. Herr Geflitter ist Mitglied der Bürgerinitiative Bürgerforum Inntal.

Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering

Nach Vorstellung der Folien berichtet die Projektleitung vom Start des Dialoges im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering. Aktuell laufen die Vorbereitungen für die konstituierenden Sitzungen, Ende Juli wird die erste Runde der Dialogforen stattfinden. Ab der Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim bis zum Bahnhof Grafing ist eine Neubaustrecke (NBS) geplant. Ein Trassenauswahlverfahren wird diesen Planungsraum begleiten. Im Bereich Grafing bis München-Trudering wird auf der bestehenden Strecke eine Blockverdichtung geplant. Dieter Müller nimmt für beide Abschnitte die Projektleiterfunktion bei der DB Netz AG wahr. Für die Begleitung des Dialog- und Planungsprozesses wurde bereits ein Moderations- und ein Expertenteam beauftragt. Zu den Planungsleistungen dieser Abschnitte laufen aktuell mehrere Vergabeprozesse. Die Planungen werden im Herbst starten. Die

Projektleitung wird im Gemeinsamen Planungsraum (GPR) künftig über die weiteren Entwicklungen in diesen Abschnitten berichten.

Raumordnungsverfahren

Das Raumordnungsverfahren (ROV) wurde von der Regierung von Oberbayern (ROB) formal am 29.5.2020 eingeleitet. Die Unterlagen sind öffentlich auf der Regierungshomepage einsehbar. Die Gemeinden haben auch Papierfassungen mit der Bitte um Auslegung erhalten. Im Einleitungsschreiben fordert die ROB dazu auf, Stellungnahmen bis spätestens 24. Juli einzubringen. Dies können sowohl Gemeinden, als auch private und Träger öffentlicher Belange tun. Als Ergebnis des ROV gibt es eine landesplanerische Stellungnahme der ROB. Da seitens des Gesetzgebers ein halbes Jahr vorgesehen ist, wird die landesplanerische Stellungnahme gegen Ende des Jahres erwartet. Die eingereichten Unterlagen des ROV basieren auf dem Planungsstand Juli 2019. Das entspricht einem Planungsmaßstab von 1:25.000. Grundsätzlich wäre es auch möglich ein ROV mit einem größeren Planungsmaßstab von 1:100.000 durchzuführen. Viele Inhalte des ROV sind schon in den Dokumenten der Reduzierten Grobtrassen (WebGIS) abgebildet, bilanziert und bewertet. Bereits vorhandene abschnittsbezogene Aussagen wurden zusammengeführt und ergänzt, da in den Raumordnungsunterlagen immer ganze Trassen dargestellt werden.

Diskussion

Ich halte es für einen groben Verfahrensfehler, dass nicht die ganze Trasse bis nach München betrachtet wird, sondern nur Streckenabschnitte. Wie soll für Teilabschnitte ein ROV abgeschlossen werden können?

- Die Projektleitung betont, dass es üblich ist, einzelne Projektabschnitte zeitlich gestaffelt zu planen. Dies ist wichtig, um ein großes Projekt wie dieses handhabbar zu gestalten. Zu einem späteren Zeitpunkt werden die Auswirkungen möglicher Varianten des anschließenden Neubaustreckenabschnitts im Bereich Großkarolinenfeld bis Grafing im Sinne der Raumordnung betrachtet. Im ROV werden einzelne Trassenabschnitte auf ihre Raumverträglichkeit geprüft und beurteilt. Ein Verfahrensfehler liegt aus Sicht der Projektleitung nicht vor. Letztendlich obliegt die Beurteilung der ROB.

Ein Forenmitglied fragt, warum die Bahn hinsichtlich der Einreichung von Streckenteilen beim ROV in Eile ist und nicht nach Abschluss der notwendigen Planungen die gesamten Trassen einer Raumverträglichkeitsprüfung unterziehen möchte?

- Die Projektleitung antwortet, dass die zu erwartenden Rückmeldungen und Maßgaben der ROB bei der weiteren Beurteilung und Planung Berücksichtigung finden sollen und deshalb dieser Zeitpunkt gewählt wurde.

Warum wird der Abschnitt Tuntenhausen / Großkarolinenfeld zweimal geplant?

- Die Projektleitung führt aus, dass es für die Verknüpfungsstelle nördlich von Rosenheim derzeit vier mögliche Varianten gibt. Die südlichste Variante betrifft den Bahnhof Großkarolinenfeld und die nördlichste Variante betrifft den Abschnitt Ostermünchen. Der Startpunkt für das anschließende Trassenauswahlverfahren wurde entsprechen der Aufteilung im BVWP mit Großkarolinenfeld festgelegt kann je nach Ergebnis des laufenden TAV im EPR auch in den Bereich Ostermünchen wandern.

4. Blick in die Planungswerkstatt

Siehe Folien 10-56 der beiliegenden Präsentation

Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region

Der Planer fasst zusammen, dass insgesamt noch 15 Trassenvorschläge aus der Region offen sind. Einige davon sind bereits in die Grobtrassenplanung mitaufgenommen worden, vier Vorschläge haben aktuell Einfluss auf die Planung. Als Beispiel kann die Innunterquerung bei Langenpfunzen genannt werden. Zwei weitere Vorschläge betreffen die Trassenführung östlich der Autobahn und ein Vorschlag betrifft den Norden im Bereich der Verknüpfungsstelle Riederbach. Andere Vorschläge können zum Teil erst in nachfolgenden Planungsphasen einfließen.

Für die Variante Oliv wurde die Untervariante „Oliv östlich der Autobahn“ im Raumordnungsverfahren eingebracht. Das vor allem deshalb, weil die Autobahn A 93 ein markantes und raumbedeutsames Element für den Bereich der Variante Oliv ist und daher die beiden Betrachtungen westlich und östlich der Autobahn getrennt im ROV beurteilt und betrachtet werden sollen. Prinzipiell deckt die Grobtrasse Oliv aufgrund der möglichen Schwankungsbreite der Grobtrassen auch diese Untervariante ab. Bei einem westlichen Verlauf der Variante Oliv sind die Verknüpfungsstellen Breitmoos, Reischenhart und Niederaudorf-BAB möglich. Der östliche Verlauf verlangt nach der Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB.

Diskussion

Für mich ist der Vorteil der zusätzlichen Variante Oliv nicht erkennbar. Warum kommt diese dazu?

- Der Planer antwortet, dass diese Untervariante Oliv raumbedeutsam sein könnte und deswegen im ROV berücksichtigt wird. Der Vorschlag selbst ist nicht neu und wäre im Zuge der Trassenentwicklung ohnedies geprüft worden. Welche Vorteile diese Trasse östlich der Autobahn bringt, muss in Folge erst geprüft werden.

Ein Forenmitglied äußert, dass es Sorge der Bevölkerung gibt, dass an dieser Stelle ein Terminal gebaut wird. Es besteht die Vermutung, dass es diese Untervariante gibt, weil die Bahn oder Georg Dettendorfer diesbezüglich Interessen verfolgen. Ist ein Terminal angedacht?

- Die Projektleitung antwortet, dass das Thema Trasse Oliv östlich der BAB in der Außenwirkung neu scheint, fachlich jedoch nicht neu ist. Diese Untervariante war ein Vorschlag aus der Region, der geprüft wurde. Im Juli 2019 wurde jede Grobtrasse in einer gewissen Schwankungsbreite vorgestellt. Es war daher nicht zwingend notwendig, diese Untervariante Oliv separat als Untervariante abzubilden. In Diskussion mit der ROB wurde klar, dass für die Prüfung der Raumverträglichkeit von Bedeutung ist, auch diese Trasse separat darzustellen. Zur Abgrenzung hinsichtlich der Frage bzgl. eines geplanten Terminals stellt die Projektleitung klar, dass seitens der DB keine diesbezüglich geplanten Absichten bekannt sind und kein Auftrag zur Planung eines Terminals im Inntal oder Raum Rosenheim erteilt wurde.

Ist es dennoch möglich, dass an dieser Stelle ein Terminal kommt?

- Die Projektleitung stellt nochmals klar, die Planung eines solchen Terminals nicht Teil dieses Projektauftrages ist.

Herr Dettendorfer klärt auf, dass er seit fünf Jahren kundtut, dass ein Terminal im Inntal keinen Sinn macht. Es ist daher eine falsche Behauptung, ihm zu unterstellen, er würde dort ein Terminal forcieren bzw. planen.

- Die Moderation fasst zusammen, dass kein Terminal geplant ist, weder seitens der DB noch von Herrn Dettendorfer. Sie lädt alle Mitglieder im Forum ein, diese Information auch so nach außen zu tragen bzw. andere Behauptungen richtig zu stellen.

Ein Forenmitglied fragt, ob man beim Bau der neuen Gleise zur Autobahn mit dem gesetzlich verankerten Mindestabstand von 40 Metern rechnen müsse?

- Die Projektleitung antwortet, dass der gesetzliche Mindestabstand vierzig Meter ist. In Absprache mit der Autobahndirektion kann dieser Abstand begründet unterschritten werden. Die Bahn ist mit der Autobahndirektion diesbezüglich in Abstimmung. Auch seitens der Bahn wird das Ziel verfolgt, die Gleise so gut wie möglich mit der Autobahn zu bündeln.

Werden zwischen Radfeld und Kundl nur 30 Meter Mindestabstand eingehalten, um die Autobahn dreispurig auszubauen?

- Die Projektleitung erläutert, dass ihr diesbezüglich ein Mindestabstand von 30 Meter nicht bekannt sei und bittet in diesem Zusammenhang, derartige Falschaussagen nicht weiter zu verbreiten.

Inwiefern wird im ROV darauf Bezug genommen, ob eine Autobahn zu einem späteren Zeitpunkt ausgebaut werden kann oder nicht?

- Den Bahnen ist kein Projekt zum Ausbau der Inntalautobahn bekannt. Die Projektleitung weist darauf hin, dass jede Gemeinde bzw. Partei im Verfahren ihre Einwände einbringen kann, aber erst spätere Genehmigungsverfahren über das Projekt entscheiden.

Ich könnte mir vorstellen, dass es an einigen Stellen gut ist, wenn der Abstand größer ist z.B. um eine Fläche noch gut landwirtschaftlich betreuen zu können. Wird daran auch gedacht?

- Die Projektleitung erläutert, dass die Trasse sich je nach örtlicher Gegebenheit im Bereich des Regelabstandes bzw. näher oder auch weiter weg von der Autobahn bewegen wird. Es wird eine Mischung sein. Ziel ist es, alle Anforderungen gut zu berücksichtigen.

Verstehe ich es richtig, dass die Verknüpfungsstelle Reischenhart nur bei der Variante westlich der BAB in Frage kommt und die Variante Oliv östlich der Autobahn nur die Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB ermöglicht?

- Der Planer stimmt zu.

Blick auf ausgewählte Beispiele

Der Planer stellt sein Vorgehen vor und erläutert anhand von vier beispielhaft ausgewählten Bereichen die vertieften Planungsüberlegungen systematisch. Zum Teil knüpfen diese an die Präsentation der letzten Forenrunde an.

Diskussion zu Varianten Gelb/Oliv/Türkis: NBS unterquert BAB A8

Der Planer erklärt die wesentlichen Konfliktbereiche. Diese liegen hier im Bereich der Unterquerung der Autobahn und der Staatsstraße mit einem sehr hohem Realisierungsrisiko für die Errichtung eines Trog- bzw. Tunnelbauwerkes. Um einzelne Gewässer kreuzen zu können, müsste man in Tieflage bleiben und dann in Richtung Norden fortführen. Die Mangfalltalquerung müsste sehr steil nach oben ansteigen, um eine Querung des Mangfalltals zu ermöglichen. Die Staatsstraße müsste dabei in Tieflage gebracht werden. Die bauliche Umsetzung im Seeton, sowie verkehrliche und betriebliche Einschränkungen des Bahnverkehrs bei der Querung Mangfalltal unterliegen einem sehr hohen Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiko.

Aus diesen Gründen drängt sich die Variante Unterquerung BAB A8 bei Wasserwiesen als alternative Lösungsmöglichkeit nicht auf und wird daher nicht weiterverfolgt. Die Variante der Überquerung BAB A8 ist deutlich konfliktärmer und wird daher weiterverfolgt.

Ein Forenmitglied fragt, ob auf der Abbildung 23 ganz links der Gradientenverlauf abgebildet wird?

- Der Planer antwortet, dass der Gradientenverlauf unterstellt, dass man möglichst seicht unter der Autobahn quert, um dann wieder ansteigen zu können.

Wurde sowohl die Über- als auch die Unterquerung der BAB A8 betrachtet?

- Der Planer bestätigt die Aussage. Zur Erläuterung wurde heute nur die Unterquerung vorgestellt. Die Überquerung wurde im Wesentlichen bereits in der letzten Forenrunde erläutert.

Diskussion zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB – Lageuntersuchung:

Im Forum Süd 2 wurde der Wunsch eingebracht, zu prüfen, ob die Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB weiter nach Norden verlegt werden kann. Die Annahmen, welche der Lageuntersuchung zugrunde liegen, gelten hier beispielhaft für Violett, können aber auch auf die anderen Varianten, z.B. Variante Oliv übertragen werden. Das Fazit lautet, dass unter der Ausnutzung der trassierungstechnischen Möglichkeiten nur eine geringfügige Verschiebung der Verknüpfungsstelle weiter nach Norden möglich ist (ca. 100 – 200 Meter).

Ist es theoretisch möglich dass man innerhalb einer Verknüpfungsstelle Gleise über Weichen kreuzen kann?

- Die Projektleitung antwortet, dass dies nur bei einer höhengleichen Ausbildung einer Verknüpfungsstelle möglich wäre, nicht jedoch bei den im Projekt konzipierten höhenfreien Verknüpfungen. Die Kapazitäten beider Strecken würden dadurch erheblich eingeschränkt werden.

Braucht die Südseite auch eine Überwerfung? Ist dies nur nordseitig relevant?

- Der Planer antwortet, dass dies richtig ist. Die Situation verhalte sich hier wie im Süden bei Stans, der Tunnel taucht zwischen den beiden Gleisen auf.
- Die Projektleitung ergänzt, dass der Tunnel eine Unterwerfung mit sich bringt und daher kein separates Bauwerk notwendig ist.

Könnte die Verknüpfungsstelle Niederaudorf auch weiter Richtung Süden verlegt werden, damit die Innquerung nicht an der breitesten Stelle stattfindet?

- Der Planer antwortet, dass im Süden ähnliche Randbedingungen, wie z.B. die Bestandsstrecke beachtet werden müssen. Die Neubaustrecke muss zwischen den Gleisen der Bestandsstrecke einfädeln. Insgesamt gibt es nur wenig Spielraum für eine Verschiebung der Verknüpfungsstelle Richtung Süden. Daraus ergibt sich die Innquerung an der Stelle, wo sie derzeit vorgesehen ist.

Ein Mitglied bezieht sich auf einen in der Region diskutierten Vorschlag. Kann die Verknüpfungsstelle auch in den Berg verlegt werden? Ist dies technisch machbar?

- Die Projektleitung antwortet, mit diesem Anliegen der Bürgerinitiative grob vertraut zu sein. Seitens der BI wurde angekündigt, dass dieser Vorschlag im Zuge des ROV eingebracht wird. Sobald der Vorschlag bei der Regierung von Oberbayern eingebracht ist, wird sich auch die Bahn näher damit befassen.

Es gibt die Aussage der Bahn, dass Verknüpfungsstellen nur oberirdisch umsetzbar sind. Macht die Diskussion rund um eine Verknüpfungsstelle im Berg überhaupt Sinn?

- Die Projektleitung antwortet, dass eine Tunnellage einer Verknüpfungsstelle bereits qualitativ geprüft wurde und zur genannten Aussage führte. Wenn eine Variante im ROV einbracht wird und die ROB der Bahn diese zur Prüfung weiterleitet, wird dem nachkommen.

Diskussion zur Variante Violett:

NBS überquert den Inn bei Fischbach: Sowohl die Vogelinsel als auch der Inn bringen bei einer Überquerung Realisierungs- und/oder Genehmigungsrisiken mit sich. Die Überquerung der Vogelinsel und des Inns wäre nur mit punktuellen bauzeitlichen Einschränkungen und dauerhaften Eingriffen durch Brückenpfeiler möglich. Eine Überquerung der Autobahn A8 ist technisch lösbar.

NBS unterquert den Inn bei Fischbach: Bei einer Unterquerung bringen sowohl die Vogelinsel als auch der Inn hohe Genehmigungs- und Realisierungsrisiken mit sich. Aufgrund der geringen Überdeckung ist die Errichtung des Tunnels unter Vogelinsel und Inn in offener Bauweise nicht auszuschließen, da mit den vorhandenen Baugrunderkenntnissen ein bergmännischer Tunnel sehr hohe Realisierungsrisiken aufweist. Die Errichtung des Tunnels in offener Bauweise hat massive bauzeitliche Eingriffe in das Ökosystem der Vogelinsel und des Inns zur Folge.

Ein Forenmitglied fragt, ob schon Ergebnisse hinsichtlich der Geologie bezüglich dem Innbett vorliegen?

- Die Projektleitung erläutert, dass die Planungen diesbzgl. gut vorangeschritten waren, die Bohrungen im Inn schon geplant waren und auch bei den Kraftwerksbetreibern schon aufschlussreiche Daten eingeholt worden sind. Aufgrund der Corona-Pandemie konnten die Bohrungen leider nicht in dieser Niederwasserperiode durchgeführt werden. Aufgrund möglicher Hochwässer sind Bohrungen nur jeweils im Zeitraum bis Ende April möglich. Für das Trassenauswahlverfahren liegen somit derzeit keine vertieften geologischen Erkenntnisse vor.

Ein Forenmitglied fragt, ob die gestrichelte Linie auf der Abbildung auf Seite 35 die Tunneloberkante darstellt.

- Der Planer bestätigt die Aussage.

Was bedeutet offene Bauweise?

- Der Planer antwortet, dass bei der offenen Bauweise Baugruben ausgehoben und anschließend wieder verfüllt werden. Das im Gegensatz zur bergmännischen Bauweise wo der Tunnel unterirdisch vorgetrieben wird.

Wurde bei der Querung in Franzensfeste die offene Bauweise angewandt oder die bergmännische?

- Die Projektleitung antwortet, dass dort eine bergmännische Bauweise ausgeführt wird.

Abschließend fasst der Planer zusammen, dass die Innunterquerung aus derzeitiger Sicht deutlich größere Genehmigungs- und Realisierungsrisiken aufweist und daher nur die Innüberquerung im Trassenauswahlverfahren (TAV) weiter betrachtet wird. Dies bedeutet jedoch nicht, dass dieser Trassenverlauf ausgeschlossen ist. Sofern die Vorzugstrasse eine Innquerung in diesem Bereich erfordert, wird eine Innunterquerung in den weiteren

Planungsphasen untersucht. Hierfür wären dann zur Beurteilung einer bergmännischen Bauweise weitere Baugrunderkundungen erforderlich.

Ein Forenmitglied möchte wissen, ob schon überlegt wurde den Inn weiter nördlich zu unterqueren, da hierbei an Tiefe gewonnen werden könnte? Es gäbe dadurch mehr Platz zwischen Innsohle und Tunnel-Oberkannte. Dann könnte eine bergmännische Bauweise möglich sein. Die Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB würde bleiben wie geplant, die Tiefe wäre dann gegeben und auf der Westseite des Inns müsste die Trasse etwas mehr in die Länge nach Norden gezogen werden, bevor sie nach Osten weitergeführt werden kann. Wäre das eine gangbare Variante?

- Der Planer gibt an, dass er die Frage mitnimmt und beim nächsten Gemeindeforum beantwortet.

Welche aktuellen Informationen haben Sie im Hinblick auf die blaue Trasse?

- Der Planer gibt an, als Beispiel für die Variante Blau die Prüfung des Vorschlags aus der Region, die Innunterquerung im Norden Richtung Bahnhof Großkarolinenfeld vorbereitet zu haben, diese jedoch technisch nicht machbar ist.
- Die Projektleitung ergänzt, dass heute keine Unterlagen zur blauen Trasse für den Bereich Nussdorf/Neubarn mitgebracht wurden. Sobald ein vernünftiger Blick in die Planungswerkstatt möglich ist, wird dieser gezeigt.

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit können sich die Forenmitglieder zwischen dem Blick in die Planungswerkstatt bei Langenpfunzen und dem Bereich Radfeld-Schaftenau entscheiden und wählen Zweiteres.

Blick auf VKN Schaftenau: Bereich Übergang zum Los Kundl/Radfeld-Schaftenau in Ö:

Die Projektleitung erläutert die Anpassungen der Schnittstelle, welche den Übergang zum GPR darstellt und sich zwischen Kufstein und Langkampfen befindet. Der schwarz markierte Bereich auf Folie 54 stellt schematisch die Lage der Neubaustrecke in der ursprünglichen Einreichung vom August 2019 dar. Im Vergleich dazu hat sich das Tunnelportal nunmehr um ca. 700-800 Meter Richtung Morsbach bzw. Richtung Staatsgrenze D/A verschoben. Dies wurde notwendig, da auf Höhe Auweg anstelle der ursprünglichen Wegüberführung eine neue Wegunterführung situiert wurde. Eine Neubetrachtung der gemeindeeigenen Bewertungsmaßstäbe durch die Gemeinde Langkampfen ermöglichte diese nachträgliche Aktualisierung. Alle in der Abbildung 56 rot dargestellten Objekte sind Gegenstand des UVE-Einreichoperates. Die geänderte UVE-Einreichung wurde im April diesen Jahres nachgereicht. Auf die Planungen im GPR hat dies keine wesentlichen Auswirkungen. Die in Abbildung 56 magentafarben eingezeichnete Wanne stellt die Schnittstelle zum GPR dar.

Ein Forenmitglied fragt, welche Auswirkungen diese Veränderung auf den Planungsraum GPR hat?

- Die Projektleitung bestätigt, dass diese keine wesentlichen Auswirkungen hat.

Stellt der schwarze Balken die Verknüpfungsstelle dar? Wird hierbei in die Verknüpfungsstelle abgetaucht?

- Die Projektleitung verneint dies. Die NBS taucht in eine Wanne ab. Die Verknüpfung bzw. die letzten Weichenverbindungen sind niveaugleich, über Gelände angelegt. Dann erfolgt Richtung N-O ein Abtauchen der NBS und in Folge der Anschluss an den GPR. Der viergleisige Bereich wird dadurch länger.

Die Moderation erläutert, dass das UVE-Verfahren ähnlich ist, wie der Umweltteil des Planfeststellungsverfahrens. Auch im Verfahren sind noch Änderungen möglich. Die Gemeinde hat sich im Zuge des dortigen Dialoges in die Planungen eingebracht.

Was war der Grund für die Verschiebung?

- Die Projektleitung setzt fort, dass es ursprünglich eine restriktive Haltung der Gemeinde Langkampfen gab, das Tunnelportal auf Höhe Auweg zu situieren. Erst durch eine Neubetrachtung der gemeindeeigenen Bewertungsmaßstäbe wurde eine Aktualisierung der Planung ermöglicht.
- Weiters wird ergänzt, dass bauwerksspezifische Betrachtungen häufig erst in späteren Verfahren geklärt werden können. Dies kann zum Beispiel auch die Über- oder Unterquerung bei Fischbach betreffen. Selbst im eisenbahnrechtlichen Verfahren können ggf. noch Änderungen aufgegriffen werden.

Die Moderation fasst zusammen, dass dieses Beispiel gut zeigt, dass auch im weiteren Verlauf noch Anpassungen möglich sind, diesbezüglich der gemeinsame Dialog wichtig ist und leitet die abschließende Fragenrunde ein.

Nachrichtlich: Zur Sicherstellung eines einheitlichen Informationsstandes innerhalb der Foren wird vom Streckenabschnitt Schaftebau-Radfeld der Link von der Visualisierung der aktualisierten und eingereichten UVE-Planung zur Verfügung gestellt:

<https://youtu.be/M9yBsBziEeA>

5. Fragen und Diskussion

Ein Forenmitglied konfrontiert die Projektleitung mit dem letzten Bericht des europäischen Rechnungshofes. Die Kosten sind zu hoch, der Nutzen wird überschätzt. Es liege Unwirtschaftlichkeit durch eine unzulängliche Kosten-Nutzen-Berechnungen vor und Verkehrsplanungen werden zu optimistisch dargestellt. Wie steht die Projektleitung dazu?

- Die Projektleitung antwortet, dass die Inbetriebnahme des Nordzulaufs 2040 nach wie vor realistisch ist. Die Kosten-Nutzen-Analyse fällt in den Aufgabenbereich des Bundesministeriums. Die Bewertung erfolgt im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans. Aufgabe des EU-Rechnungshofes ist es, die EU-Kommission hinsichtlich ihrer finanziellen Mittelverwendung zu prüfen und nicht die ÖBB oder die DB.

6. Abschluss und Termine

Die Moderation zeigt die Termine für die nächste Forenrunde (Folie 59) und leitet zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein.

Einige Mitglieder betonen, dass die Situation für sie schwierig ist und die Verknüpfungsstelle Niederaudorf ein großes Problem darstelle. Für ein weiteres Mitglied zeigt sich in der Diskussion rund um die Verknüpfungsstelle eine Entsolidarisierung der Ortschaften. Andere Forenmitglieder sind froh, dass der Prozess wieder weitergeht und reale Treffen möglich sind. Auch die große Varietät der Planung verunsichert, ebenso die große Sorge vor zu vielen überirdischen Bauwerken und die Enttäuschung darüber, dass das ROV die Trassen nur projektabschnittsweise und nicht gesamthaft prüft. Einige Mitglieder betonen ihr hohes Interesse an den Einblicken in die Planungswerkstatt. Ein Forenmitglied ermuntert die anderen, sich den Erläuterungsbericht zum ROV anzuschauen und begründete Einwände zu erheben. Viele Mitglieder sprechen sich für eine Innunterquerung aus und hoffen, dass ihr Anliegen Berücksichtigung findet.

Die Projektleitung bedankt sich für die Teilnahme und die Diskussion. Man ist bemüht akzeptable Lösungen zu finden.

Zusammengestellt am 22.06.2020

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (clavis GmbH)

Anlagen:

- Präsentation GF Nord 1 vom 22.06.2020
- Anwesenheitsliste

HYGIENE-REGELN



Bitte halten Sie einen Abstand von mind. 1,5m ein.



Bitte verzichten Sie auf Körperkontakt wie Händeschütteln und Umarmungen.



Bitte niesen und husten Sie in die Armbeuge oder in Einmaltaschentücher, die sofort zu entsorgen sind. Bitte drehen Sie sich dabei von anderen Personen weg.



Bitte tragen Sie in den Räumlichkeiten eine Mund-Nase-Bedeckung (Visiere, sog. Face-Shields sind nicht ausreichend).



Bitte nutzen Sie beim Betreten und Verlassen der Räumlichkeiten das Desinfektionsmittel an den Stationen.



Bitte betreten Sie die Toiletten nur nacheinander und achten Sie auf ausreichend Abstand.

20. GEMEINDEFORUM NORD 1

22. JUNI 2020, BRANNENBURG

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 20. Sitzung

- **Begrüßung**
- Rückmeldungen zum Protokoll der 19. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Personelle Veränderungen
 - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
 - Raumordnungsverfahren
- Blick in die Planungswerkstatt
 - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
 - Blick auf ausgewählte Beispiele
- Weiteres Vorgehen
- Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 20. Sitzung

- Begrüßung
- **Rückmeldungen zum Protokoll der 19. Sitzung**
- Aktuelle Themen
 - Personelle Veränderungen
 - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
 - Raumordnungsverfahren
- Blick in die Planungswerkstatt
 - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
 - Blick auf ausgewählte Beispiele
- Weiteres Vorgehen
- Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 20. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 19. Sitzung
- **Aktuelle Themen**
 - **Personelle Veränderungen**
 - **Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering**
 - **Raumordnungsverfahren**
- Blick in die Planungswerkstatt
 - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
 - Blick auf ausgewählte Beispiele
- Weiteres Vorgehen
- Abschluss und Termine

Brenner-Nordzulauf – Neuer ÖBB-Gesamtprojektleiter

Dipl.-Ing. (FH) Peter Kölbach



Werdegang

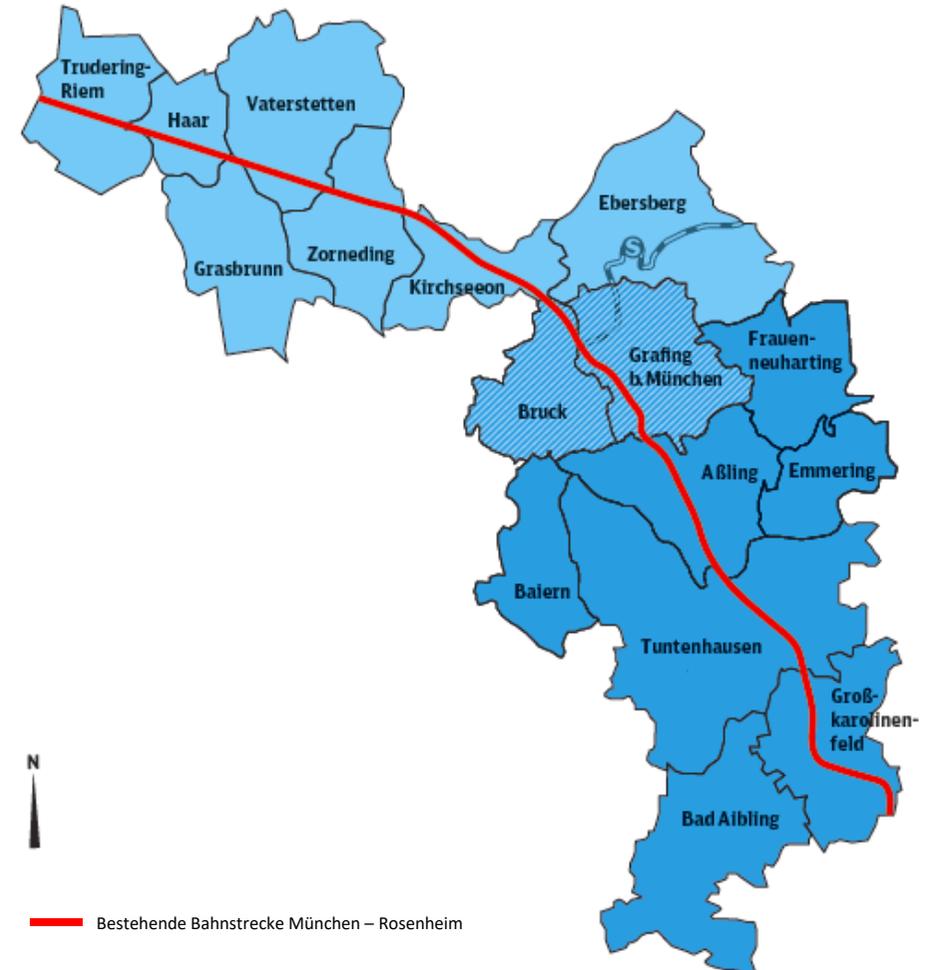
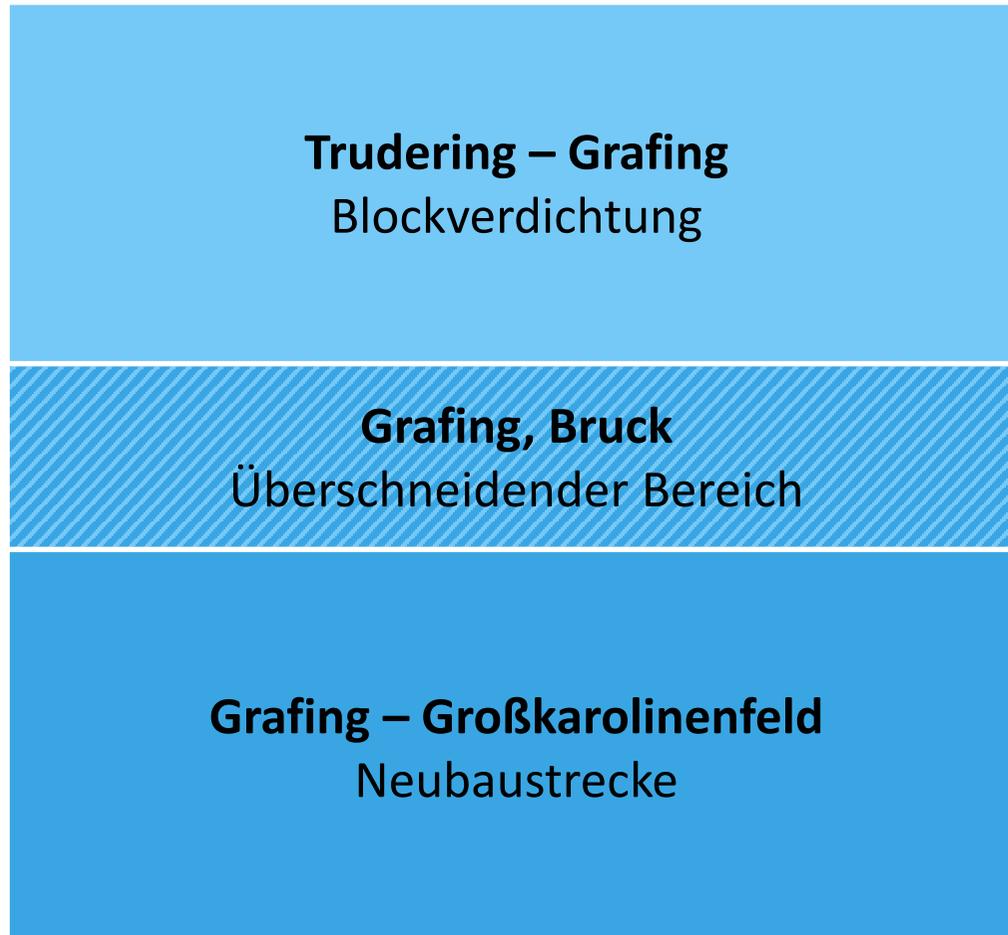
seit 1997 im Eisenbahninfrastrukturbau tätig u.a. NBS Köln-Rhein/Main, ABS Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland (POS Nord), Berlin Nord-Süd-Verbindung, Kundl-Radfeld-Baumkirchen, Brennerbasistunnel Einfahrt Bahnhof Innsbruck

Projektleiter der Projektleitung Tirol/Vorarlberg 1 mit den Schwerpunkten: Brenner-Nordzulauf, Achse St. Margrethen – Lauterach, Achse Feldkirch – Buchs

Ausbildung

Bauingenieur

Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering Planungsräume und einzubindende Gemeinden



Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering

Definition der Planungsräume und einzubindende Gemeinden

- Seit November 2018 vier Vorbereitungstreffen mit Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern
- Dezember 2019: Zweite Runde der Strukturierungsgespräche abgeschlossen:
 - Festlegung der Dialogstruktur
 - Vereinbarung über Zusammenarbeit
- Seit 01.01.2020 zuständiger Projektleiter Hr. Dieter Müller
- Aktuell: Vorbereitung der Konstituierenden Sitzungen
Gespräche mit (neuen) Bürgermeistern
Moderations- und Expertenteam beauftragt
Vergabeverfahren Planungsleistungen TAV läuft aktuell



Raumordnungsverfahren (eingeleitet am 29.05.2020)

Grundlagen für die Erstellung der Raumordnungsunterlagen

Die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren basieren im Wesentlichen auf bereits veröffentlichten Grunddaten des Trassenauswahlverfahrens (Planungsstand Juli 2019), die entsprechend den Anforderungen für ein Raumordnungsverfahren überarbeitet und aufbereitet wurden.

Beispiel Mengenzuweisung

Trassenauswahlverfahren

Die Mengenzuweisung für die Reduzierung der Grobtrassen wurde für einzelne Grobtrassenabschnitte erstellt

<https://www.brennernordzulauf.eu/webgis.html>

Raumordnungsverfahren

Die Mengenzuweisung wurde je Trassenvariante im ROV erstellt (vorhandene abschnittsbezogene Mengenzuweisungen wurden zusammengeführt)

https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/service/planfeststellung/oeffentlichkeit/landesentwicklung_verkehr/index.html#raumordnungsverfahren1

Gemeindeforum

Tagesordnung 20. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 19. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Personelle Veränderungen
 - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
 - Raumordnungsverfahren
- **Blick in die Planungswerkstatt**
 - **Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region**
 - Blick auf ausgewählte Beispiele
- Weiteres Vorgehen
- Abschluss und Termine

Trassenvorschläge aus der Region

Berücksichtigung in der weiteren Planung

- Im Zuge der Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region im Jahr 2019 wurden 25 Vorschläge so bewertet, dass diese in das weitere Auswahlverfahren aufgenommen werden.
- 10 davon wurden in der Grobtrassenphase 2019 bewertet und in den Grobtrassen Juli 2019 berücksichtigt.

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM **DB** NETZE **ÖBB**
INFRA

Grobtrassenentwürfe

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Einteilung der Grobtrassenvorschläge, die auf Grundlage der Vorprüfungsergebnisse in das weitere Auswahlverfahren aufgenommen werden in 2 Kategorien (1/2)

- ❖ Grobtrassenvorschläge die im Wesentlichen Anpassungen der Grobtrassenentwürfe Stand Juni 2018 („Vorschlag auf einer bereits vorhandenen Grobtrassenlinie“) darstellen
→ betrifft 15 der mit „Ja“ geprüften Vorschläge wie zusätzliche Tunnelabschnitte (Vorschlag Nr.: 4, 6, 8, 15, 19, 28, 54, 84, 106), Einhausung eines Streckenabschnittes (Vorschlag Nr.: 31, 66) oder Lageanpassungen (Vorschlag Nr.: 27, 67, 68, 95)

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM **DB** NETZE **ÖBB**
INFRA

Grobtrassenentwürfe

Vorprüfung der Grobtrassenvorschläge aus der Region

Einteilung der Grobtrassenvorschläge, die auf Grundlage der Vorprüfungsergebnisse in das weitere Auswahlverfahren aufgenommen werden in 2 Kategorien (2/2)

- ❖ Grobtrassenvorschläge die im Vergleich zu den Grobtrassenentwürfen Stand Juni 2018 neue Trassenführungen darstellen
→ betrifft nach heutigem Stand 10 der mit „Ja“ geprüften Vorschläge

Alle Grobtrassenvorschläge die neue Trassenführungen darstellen werden nach denselben Randbedingungen und im selben Tiefgang wie die „Grobtrassen Stand Juni 2018“ entwickelt und anschließend im Zuge der Reduktion mit diesen verglichen.

gene Anpassung mit
aus subjektiver Sicht
sse ohne Anpassung

im Juli als diejenigen
en, finden Eingang in

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transseuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)  12

Von der Europäischen Union kofinanziert
Transseuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)  13

Präsentationsfolien Gemeindeforum Mai 2019

Trassenvorschläge aus der Region

Berücksichtigung in der weiteren Planung

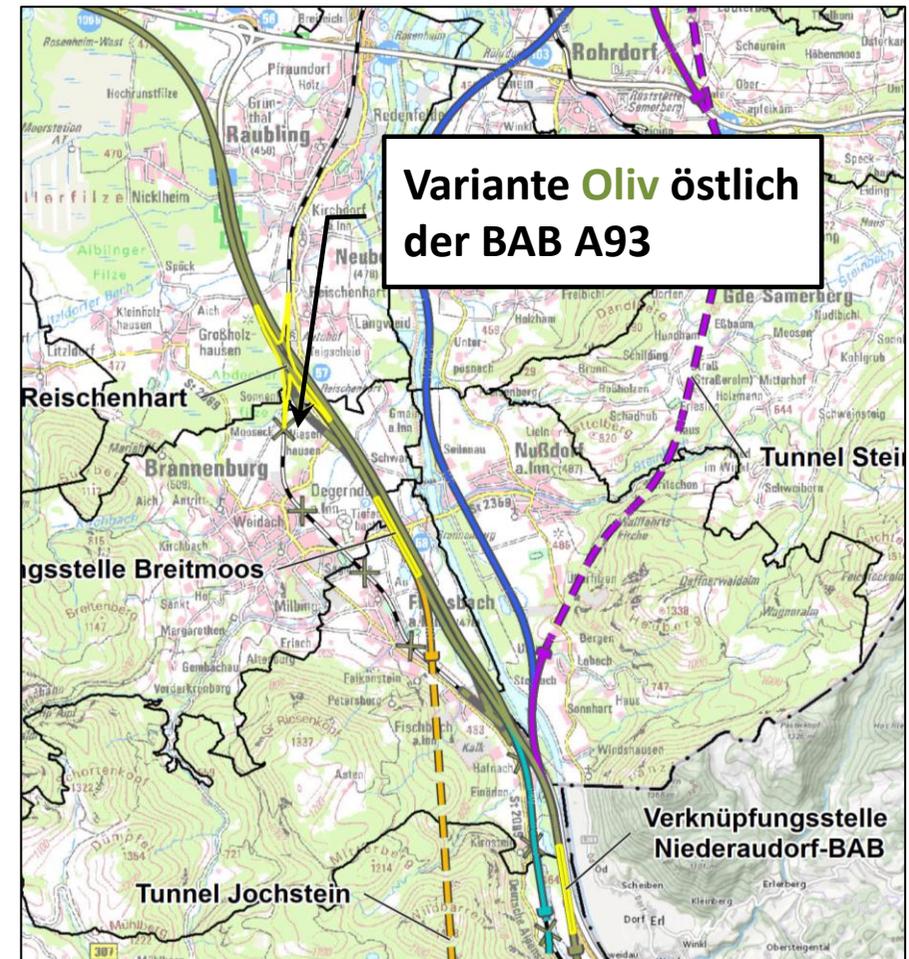
Die verbliebenen 15 Vorschläge, z.B. zusätzliche Tunnelabschnitte, Einhausung eines Streckenabschnittes oder Lageanpassungen werden nun wie folgt berücksichtigt:

- Vorschläge, zu denen die zugehörige Grobtrasse bereits mit Juli 2019 entfallen ist, können nicht weiter berücksichtigt werden: Vorschlag Nr. 4, 8, 19
- Vorschläge, die in der Trassenentwicklung für das Trassenauswahlverfahren geprüft werden: Vorschlag Nr. 6, 27, 67, 68
- Vorschläge, die eine Detail- oder Bauwerksausbildung eines Trassenbereichs darstellen, fließen in Planungsphasen nach dem Trassenauswahlverfahren ein, sofern sich diese dann auf die Auswahltrasse beziehen und sich als Teil einer lokalen Lösung aufdrängen: Vorschlag Nr. 15, 28, 31, 54, 66, 84, 95, 106

Trassenvorschläge aus der Region

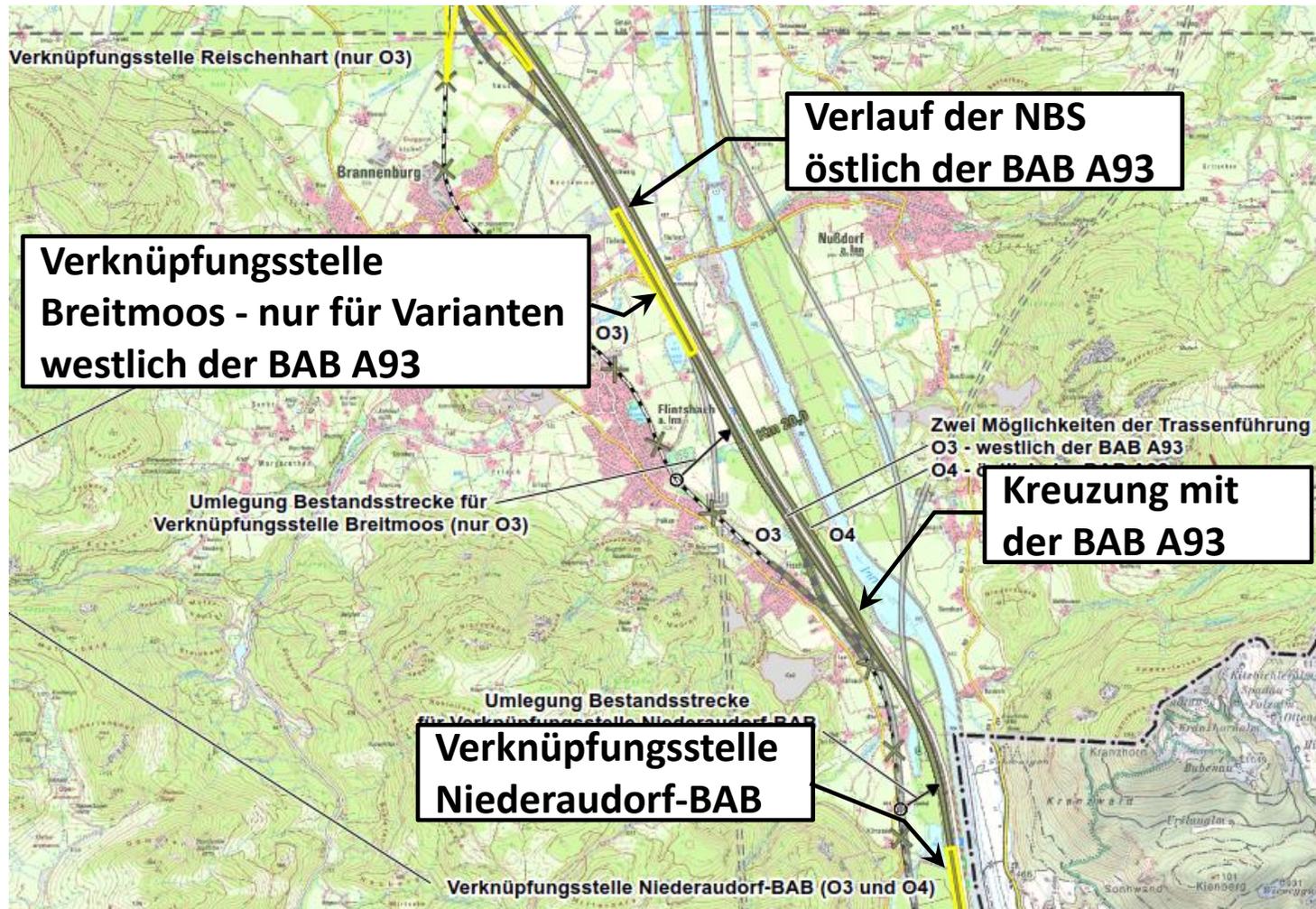
Variante **Oliv** östlich der BAB A93 (Vorschlag Nr. 27, 68)

- Die Vorschläge Nr. 27 und 68 sehen eine Trassenführung östlich der BAB A93 vor.
- Die Lage der NBS östlich oder westlich der Autobahn kann auch trotz des geringen räumlichen Abstandes raumbedeutsam sein.
- Damit die raumbedeutsamen Auswirkungen der Variante **Oliv** vollumfänglich beurteilt werden können, wurde aus den Vorschlägen eine zugehörige Trasse entwickelt und als zusätzliche Untervariante in das Raumordnungsverfahren eingebracht.



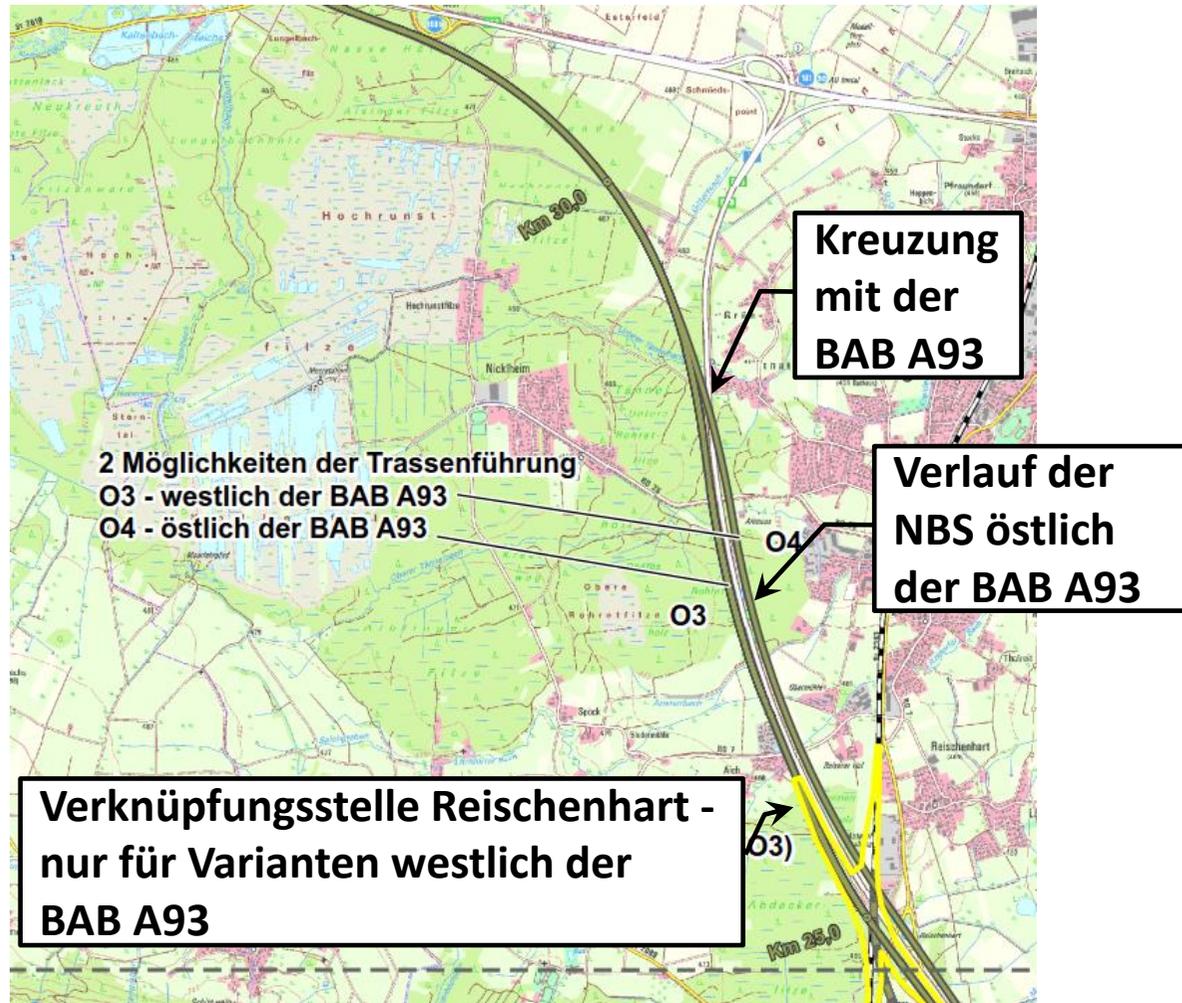
Trassenvorschläge aus der Region

Variante **Oliv** östlich der BAB A93 (Vorschlag Nr. 27, 68)



Trassenvorschläge aus der Region

Variante **Oliv** östlich der BAB A93 (Vorschlag Nr. 27, 68)



Gemeindeforum

Tagesordnung 20. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 19. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Personelle Veränderungen
 - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
 - Raumordnungsverfahren
- **Blick in die Planungswerkstatt**
 - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
 - **Blick auf ausgewählte Beispiele**
- Weiteres Vorgehen
- 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:**
 - Berücksichtigung der Lösung bzw. fortbestehender Konflikte bei der Bewertung
 - Zeigt eine (Unter-)variante hohe Risiken, wird die mit weniger Risiken behaftete (Unter-)variante im Trassenauswahlverfahren berücksichtigt.
 - 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)

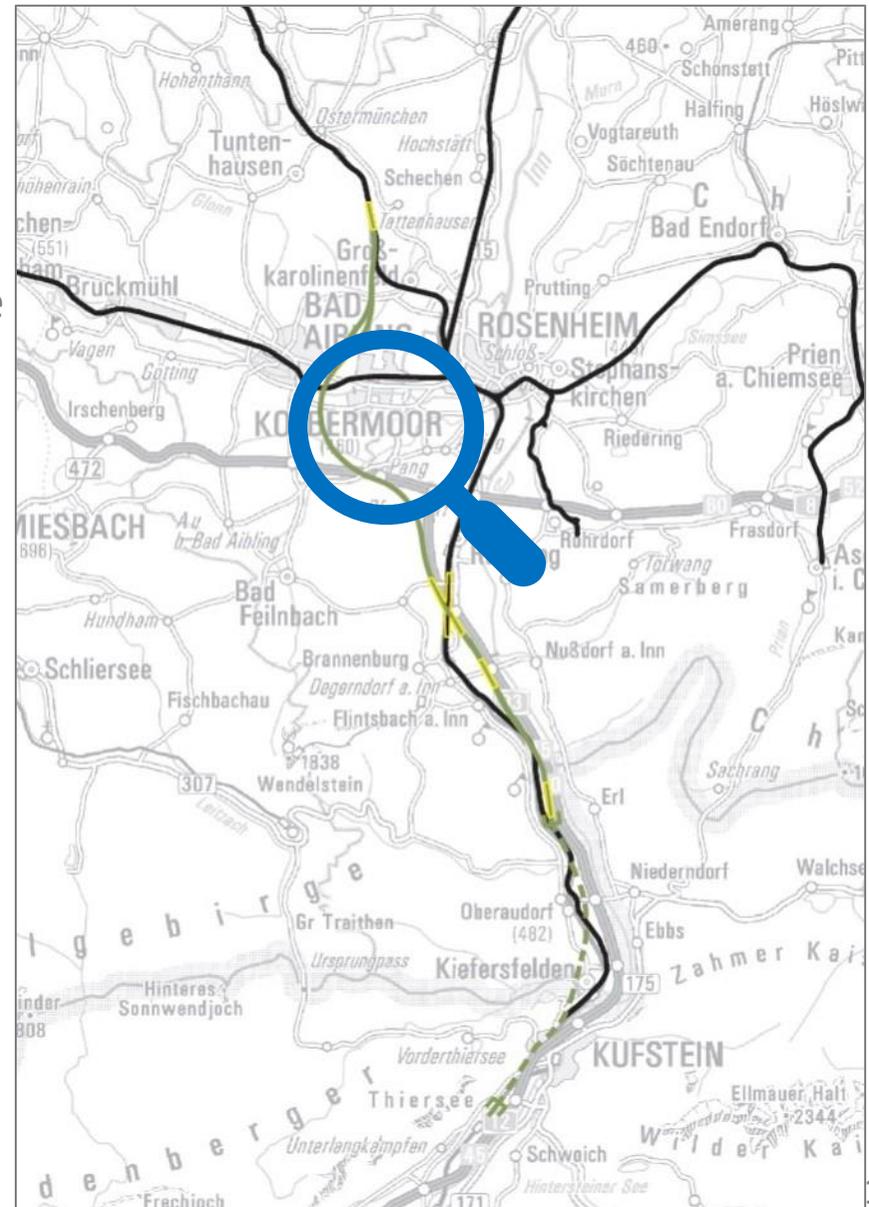
- Varianten **Gelb/Oliv/Türkis** : NBS unterquert BAB A 8
- Variante **Violett**: NBS überquert den Inn bei Fischbach
- Variante **Violett**: NBS unterquert den Inn bei Fischbach
- Varianten **Blau/Violett**: NBS unterquert den Inn bei Langenpfunzen in Richtung Großkarolinenfeld

Blick in die Planungswerkstatt

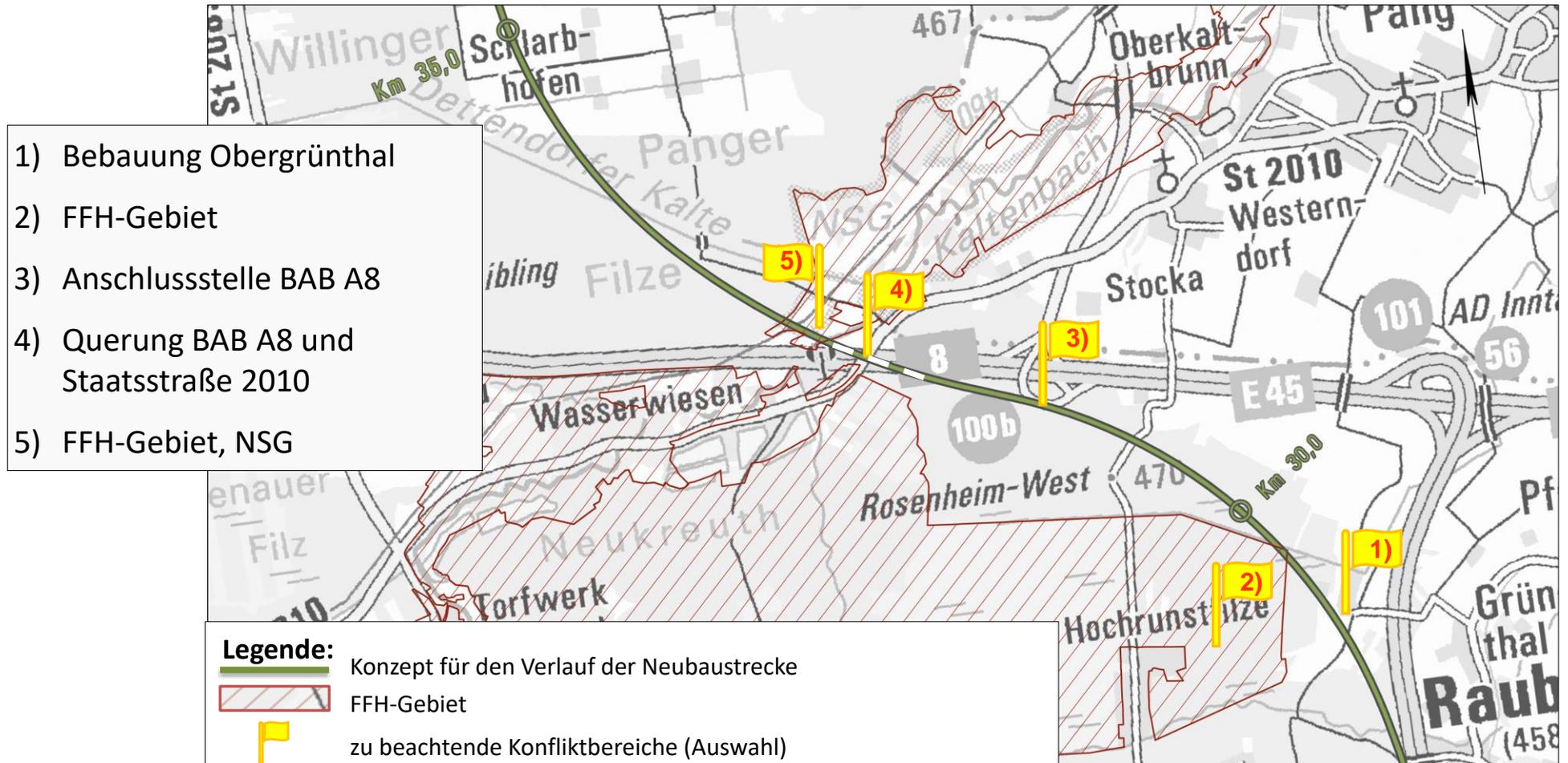
Querung BAB A8 bei Wasserwiesen

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

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

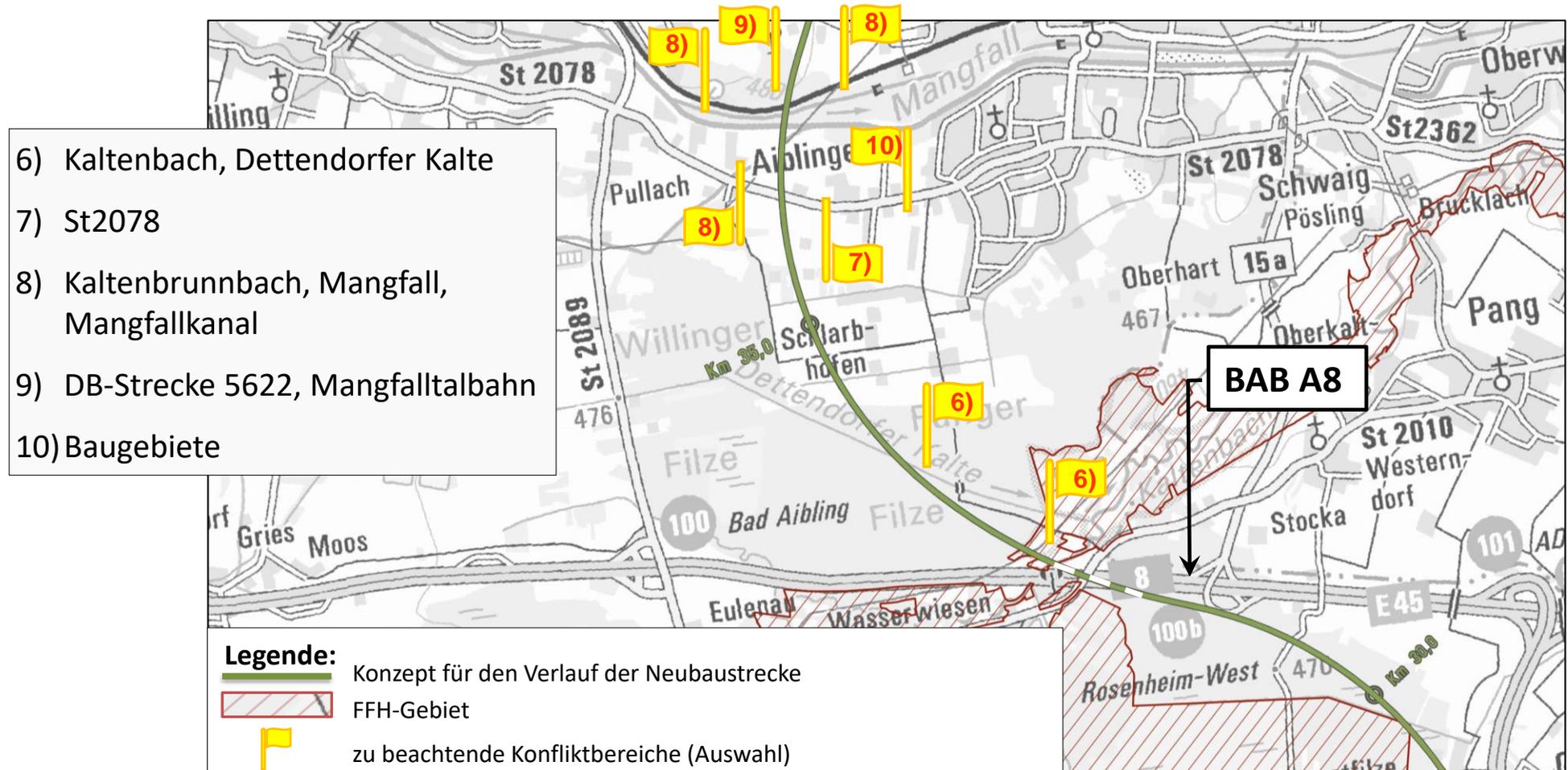


Werkstätten-Blick: NBS unterquert BAB A8 (Varianten **Gelb/Oliv/Türkis**) Zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



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

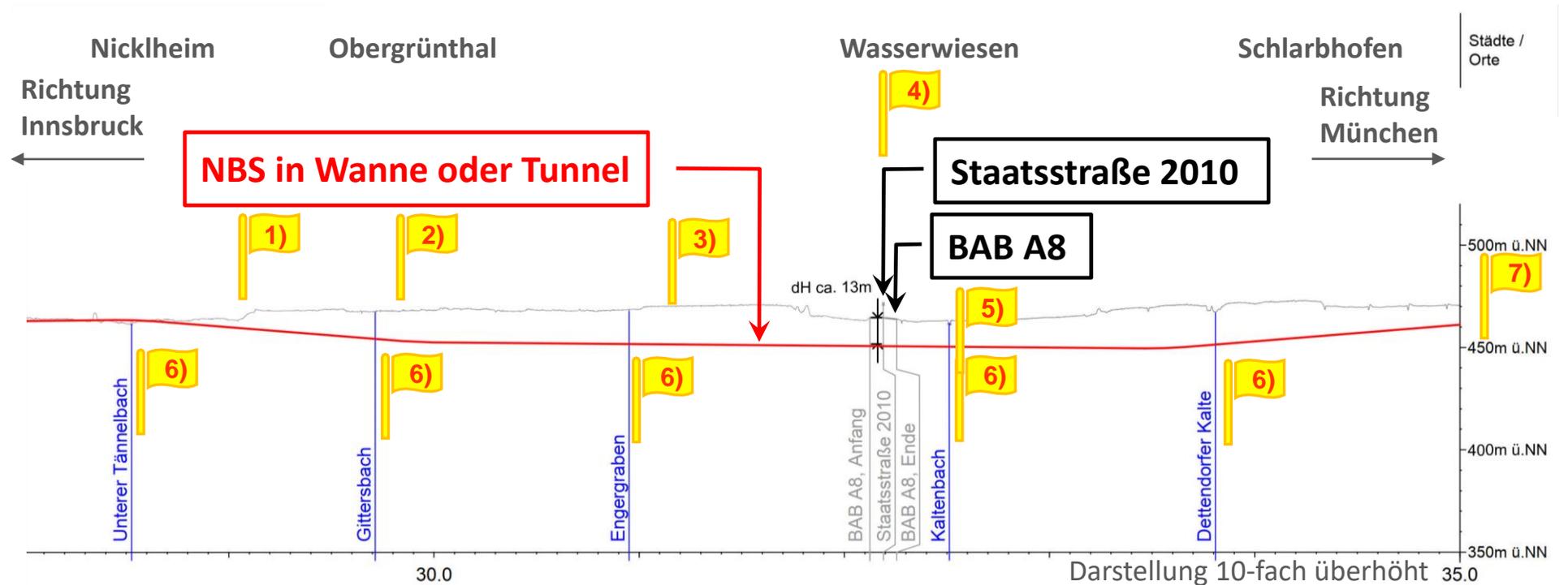
Zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)



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 Staatstraße 2010
- 6) Querende Gewässer
- 7) im weiteren Verlauf: Querung Mangfalltal

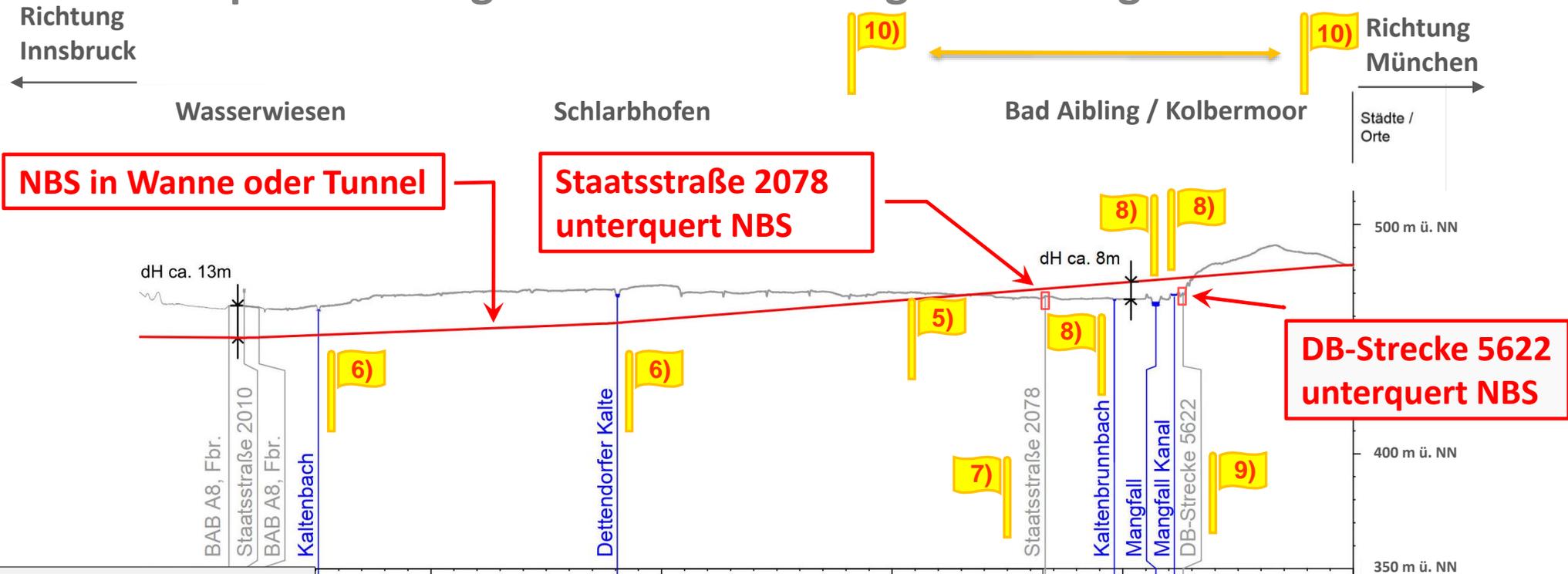
Legende:

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

(identisch mit Folie aus Foren Januar 2020)

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

Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS; Grenzwertbetrachtung: NBS unterquert A8 möglichst flach und steigt dann möglichst steil an



- 6) Querende Gewässer
- 7) Staatsstraße 2078
- 8) Querende Gewässer
- 9) DB-Strecke 5622
- 10) Baugebiete

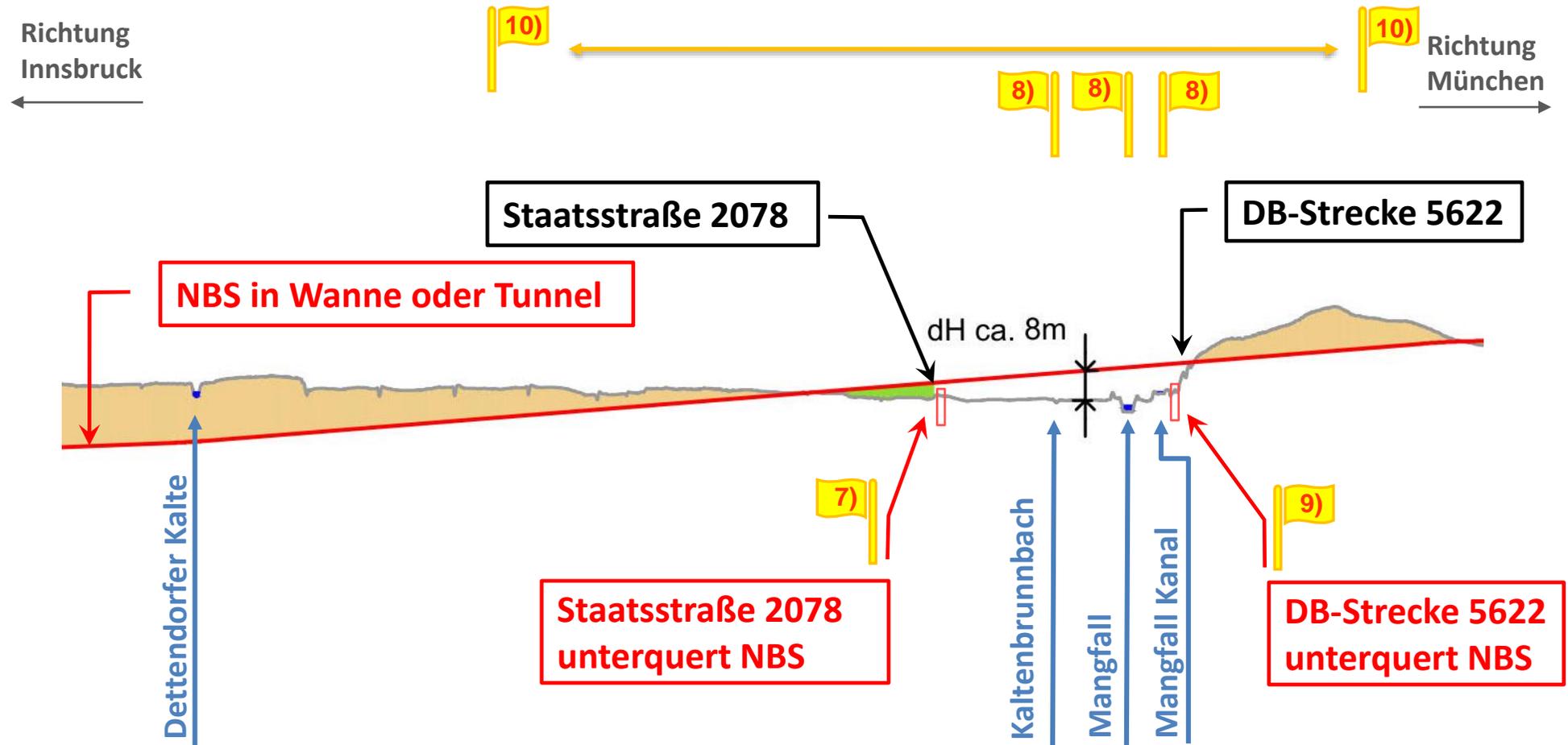
Legende:

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

Darstellung 10-fach überhöht

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

Erste Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS; Grenzwertbetrachtung:
NBS unterquert A8 möglichst flach und steigt dann möglichst steil an



Darstellung 10-fach überhöht

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

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung
1) Bebauung Obergrünthal	
2) FFH-Gebiet	
3) Anschlussstelle BAB A8	
4) Unterquerung BAB A8 und Staatsstraße 2010	
5) FFH-Gebiet, NSG	
6) Querende Gewässer (Kaltenbach, Dettendorfer Kalte)	
7) Staatsstraße 2078	
8) Querende Gewässer (Kaltenbrunnbach, Mangfall, Mangfall Kanal)	
9) DB-Strecke 5622	
10) Baugebiete	

Legende

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

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

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
1) Bebauung Obergrünthal		teilweise geringer Abstand zur Bebauung, aber technisch machbar
2) FFH-Gebiet		randliche Betroffenheit vsl. nicht vermeidbar
3) Anschlussstelle BAB A8		kann vsl. erhalten werden
4) Unterquerung BAB A8 und Staatsstraße 2010		sehr hohes Realisierungsrisiko für Trog-/Tunnelbauwerk in Lakustrinen Sedimenten (Seeton); bauzeitliche Einschränkungen des Autobahnverkehrs
5) FFH-Gebiet, NSG		direkte Betroffenheit nicht vermeidbar
6) Querende Gewässer (Kaltenbach, Dettendorfer Kalte)		Unterquerung der Gewässer erforderlich; vsl. technisch machbar; aber bauzeitliche Eingriffe in Fließgewässer nicht vermeidbar
7) Staatsstraße 2078		Absenken der St 2078 mit Grundwasserwanne erforderlich; vsl. technisch machbar

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

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
8) Querende Gewässer (Kaltenbrunnbach, Mangfall, Mangfall Kanal)		Überquerung mit Brücken vsl. technisch machbar aber aufwändig; schwieriger Baugrund im Überschwemmungsgebiet
9) DB-Strecke 5622		Absenken der Bahnstrecke mit Grundwasserwanne erforderlich; technisch vsl. machbar; erfordert aber gravierende, bauzeitliche, verkehrliche und betriebliche Einschränkungen des Bahnbetriebs
10) Baugebiete		teilweise geringer Abstand zur Bebauung, aber technisch machbar

Fazit für die Trassenauswahl:

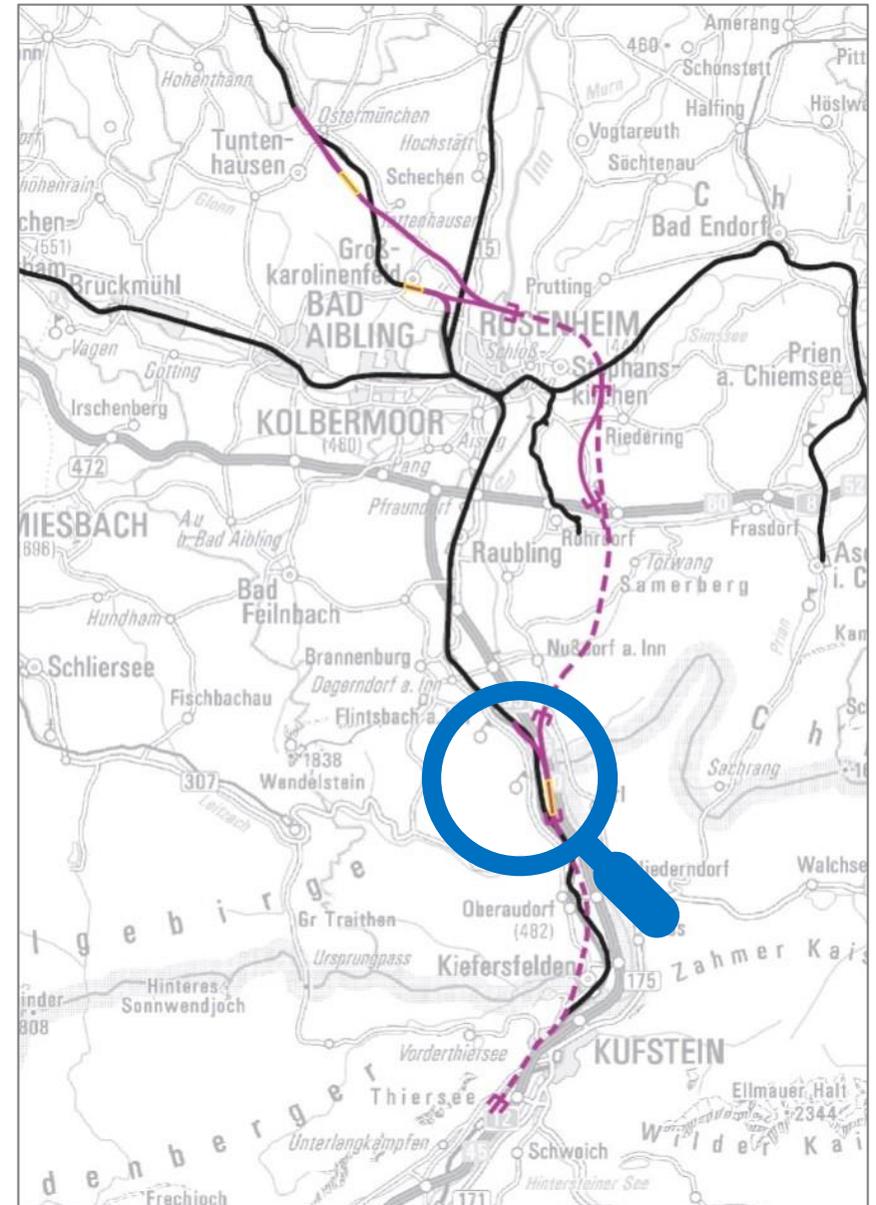
- Variante Unterquert BAB A8 bei Wasserwiesen drängt sich wegen erheblicher Realisierungs- und Genehmigungsrisiken und vsl. nicht lösbarer Konflikte als alternative Lösungsmöglichkeit nicht auf und wird daher nicht weiterverfolgt.
- Variante Überquert BAB A8 wird weiterverfolgt.

Blick in die Planungswerkstatt

Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB

Lageuntersuchung

Untersuchungen zur Lage der VKN aufgrund einer Frage im Gemeindeforum GPR Süd 2 (Verschiebung VKN möglichst weit nach Norden)

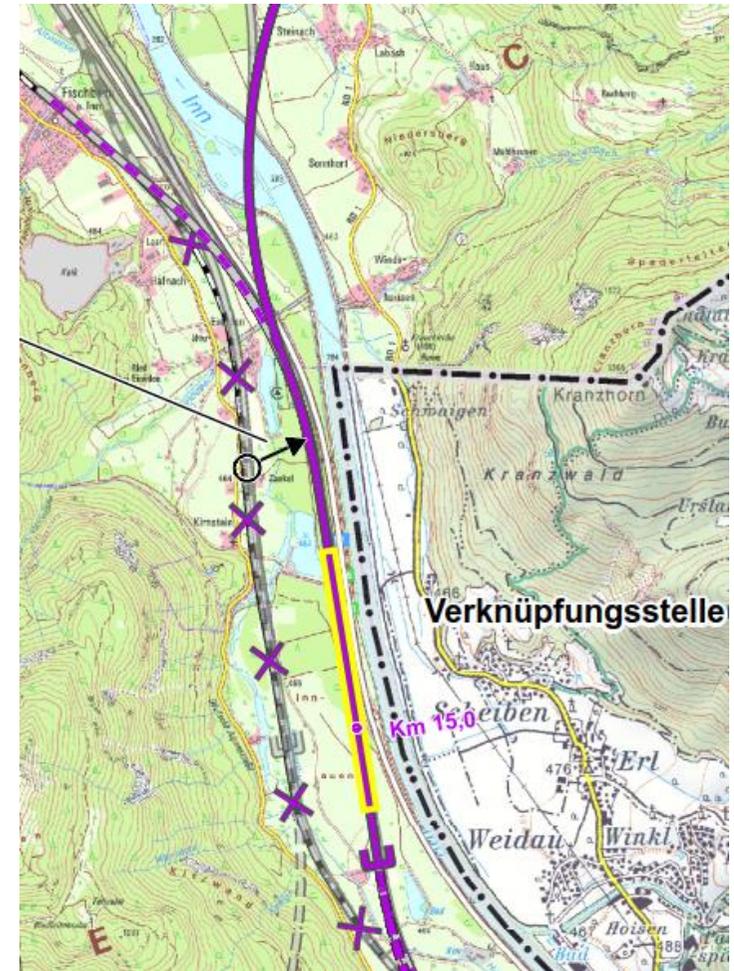


Blick in die Planungswerkstatt

Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB - Lageuntersuchung

Randbedingungen (Auswahl) für die Ausbildung und Lage der Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB:

- Umlegung der Bestandsstrecke (Bebauung, Anschlussgleis, Überholgleis)
- Gleise der Neubaustrecke und der (umgelegten) Bestandsstrecke in einer Geraden und auf einer Höhe
- Trassierungsparameter (max. Längsneigungen, Kurvenradien)
- Verknüpfungsstelle möglichst geländegleich (Grundwasser, Zugänglichkeit zu Weichen und Tunnelportal)



Blick in die Planungswerkstatt

Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB - Lageuntersuchung

Elemente, die die Lage der VKN im Norden beeinflussen:

- **Umlegung der Bestandsstrecke:**

Bebauung

Anschluss im Bereich des Überholgleises
Fischbach und des bestehenden Anschlussgleises

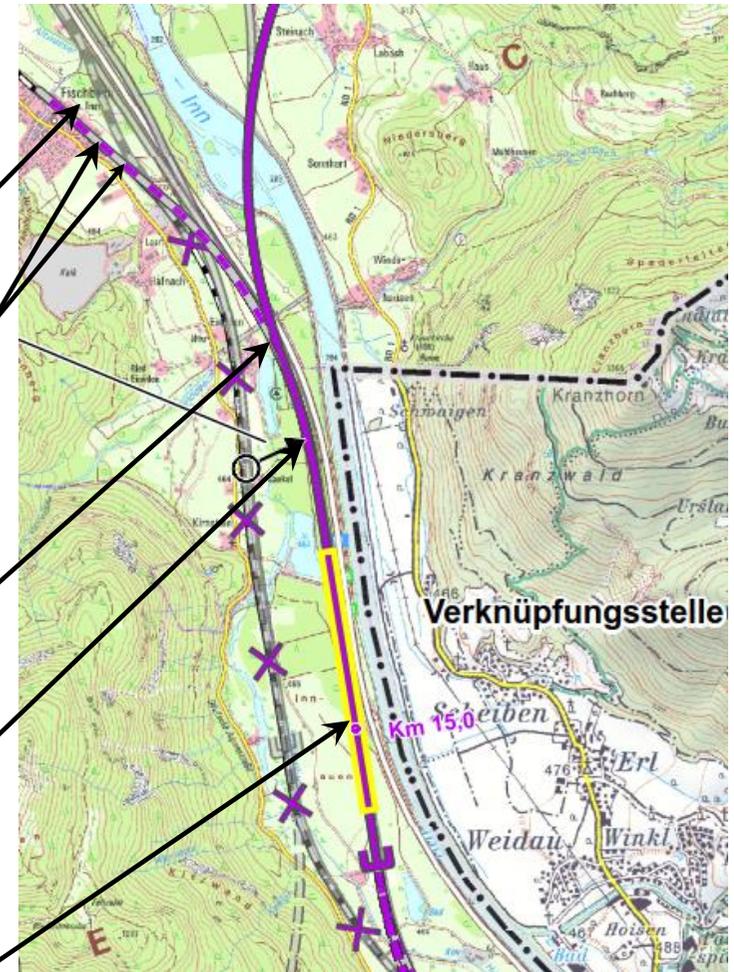
- **Ver-/Entflechtung NBS und Bestandsstrecke:**

Überwerfung: Gleise der NBS schwenken
zwischen die Gleise der Bestandsstrecke ein

Anrampung unter Beachtung der max.
Längsneigung

- **Verknüpfungsstellenbereich**

Gerade - Gleise in einer Ebene



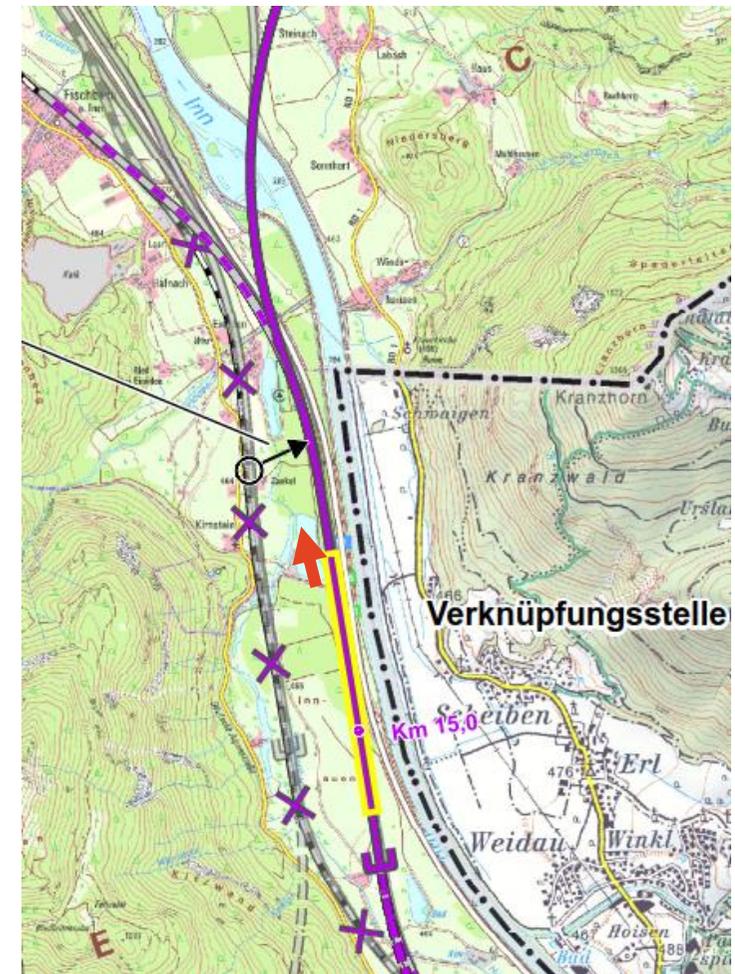
Blick in die Planungswerkstatt

Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB - Lageuntersuchung

Fazit:

- Unter Ausnutzung der trassierungstechnischen Möglichkeiten ist eine Verschiebung der Verknüpfungsstelle weiter nach Norden nur geringfügig möglich (ca. 100 - 200 m)
- Eine weitere Verschiebung der Verknüpfungsstelle (gelber Bereich) nach Norden könnte nur durch Verkürzung der Entwicklungslänge erreicht werden (z.B. durch Unterschreitung der Regelabstände der Weichen)

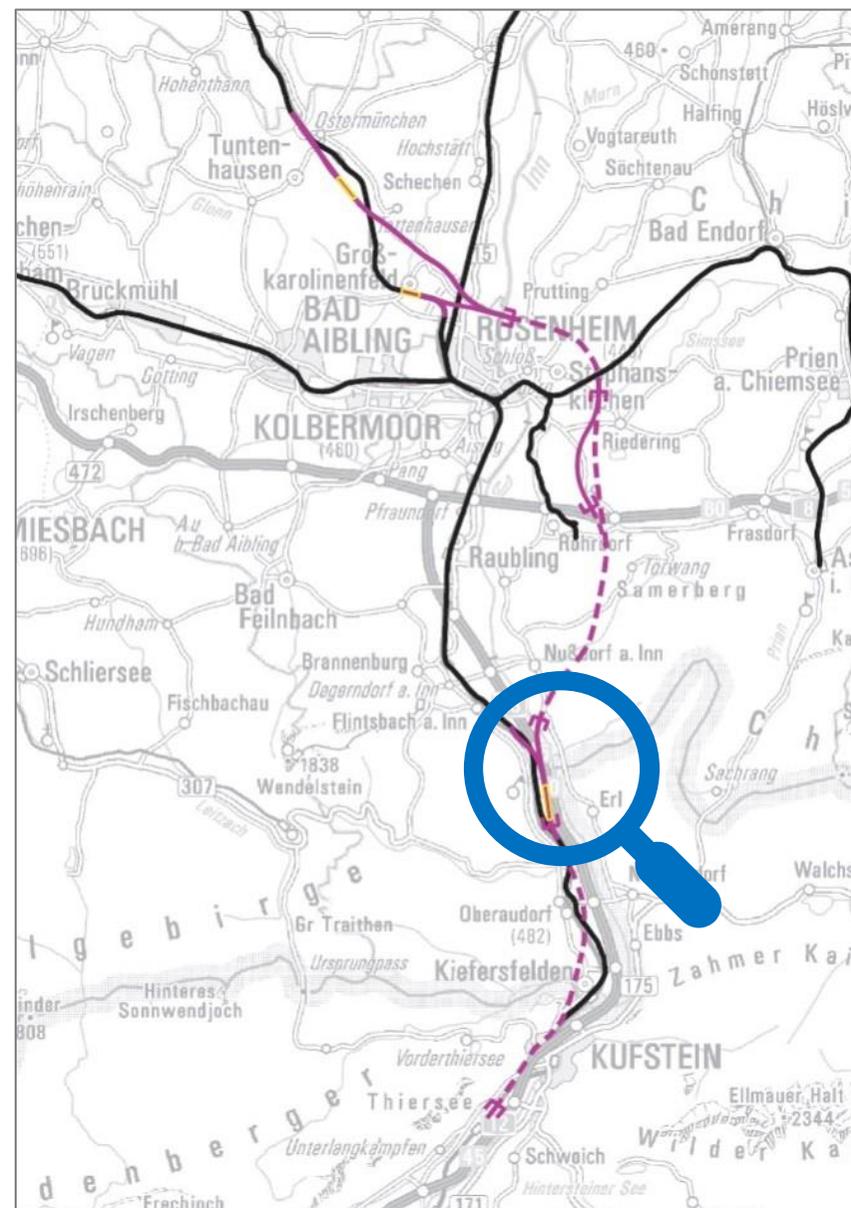
Hinweis: lokale Anpassungen der Trassen welche Regelwerksabweichungen zur Konsequenz haben, werden im Rahmen des TAV nicht untersucht; sofern in nachfolgenden Planungsphasen eine begründete Notwendigkeit zur Abweichung von einem Regelwerk entsteht, wird dies entsprechend untersucht



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

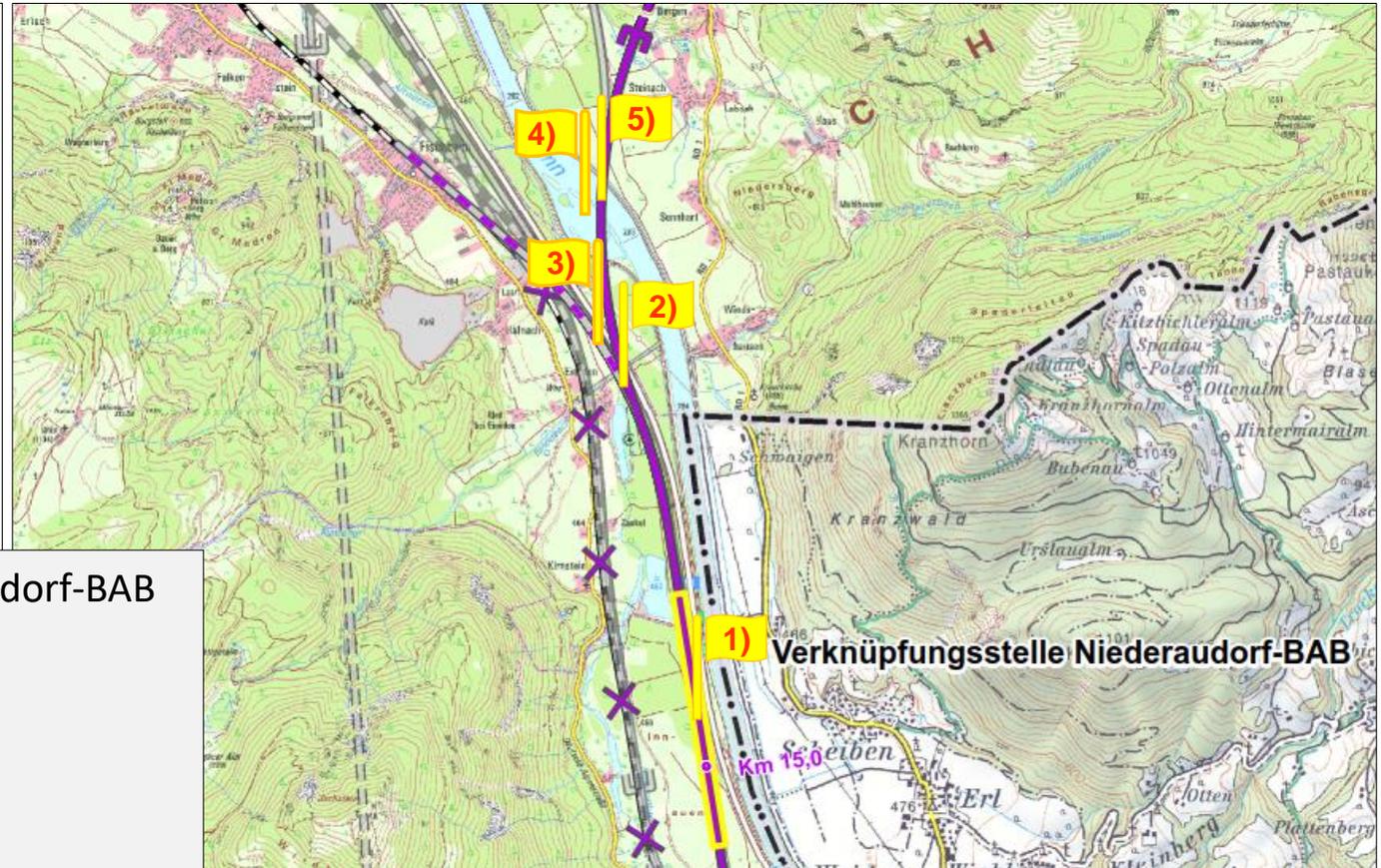


Werkstätten-Blick: Inn-Überquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Überlegungen zur Linienführung der NBS

Legende:

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



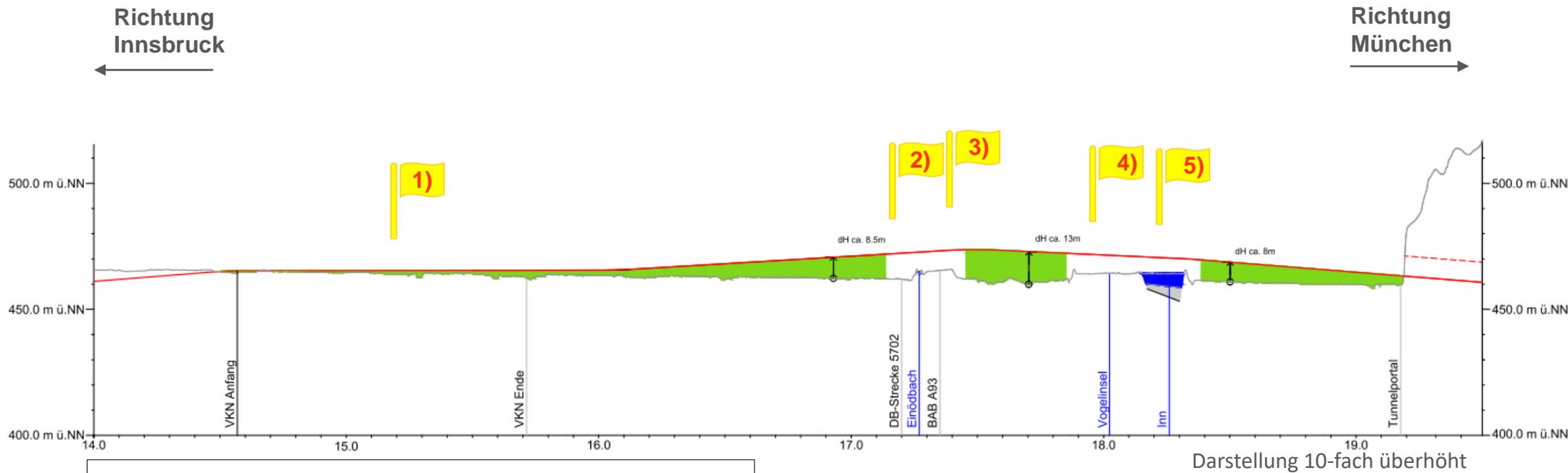
- 1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB
- 2) Umgelegte DB Strecke 5702
- 3) BAB A93
- 4) Vogelinsel
- 5) Fluss, Inn

1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB

(identisch mit Folie aus Foren Januar 2020)

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

Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



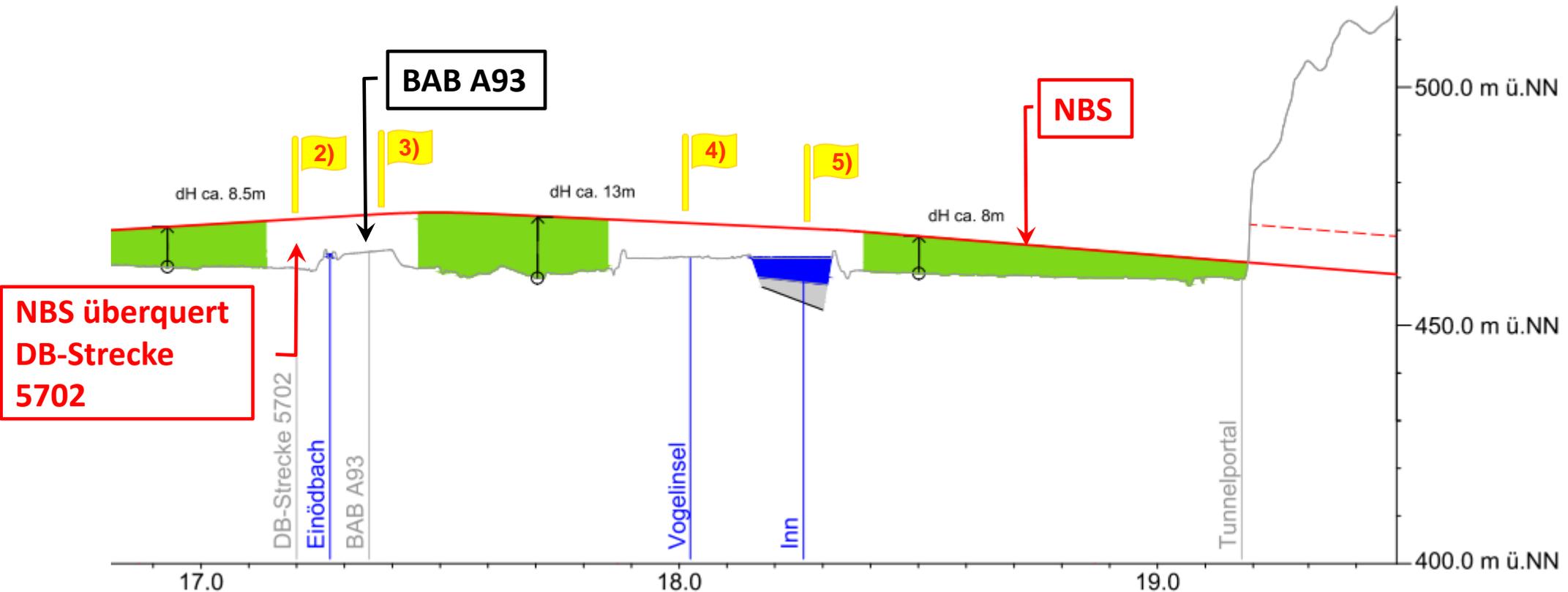
Legende:

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

(identisch mit Folie aus Foren Januar 2020)

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

(identisch mit Folie aus Foren Januar 2020)

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

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung
1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB	
2) Umgelegte DB-Strecke 5702	
3) BAB A93	
4) Vogelinself	
5) Inn	

Legende

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

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

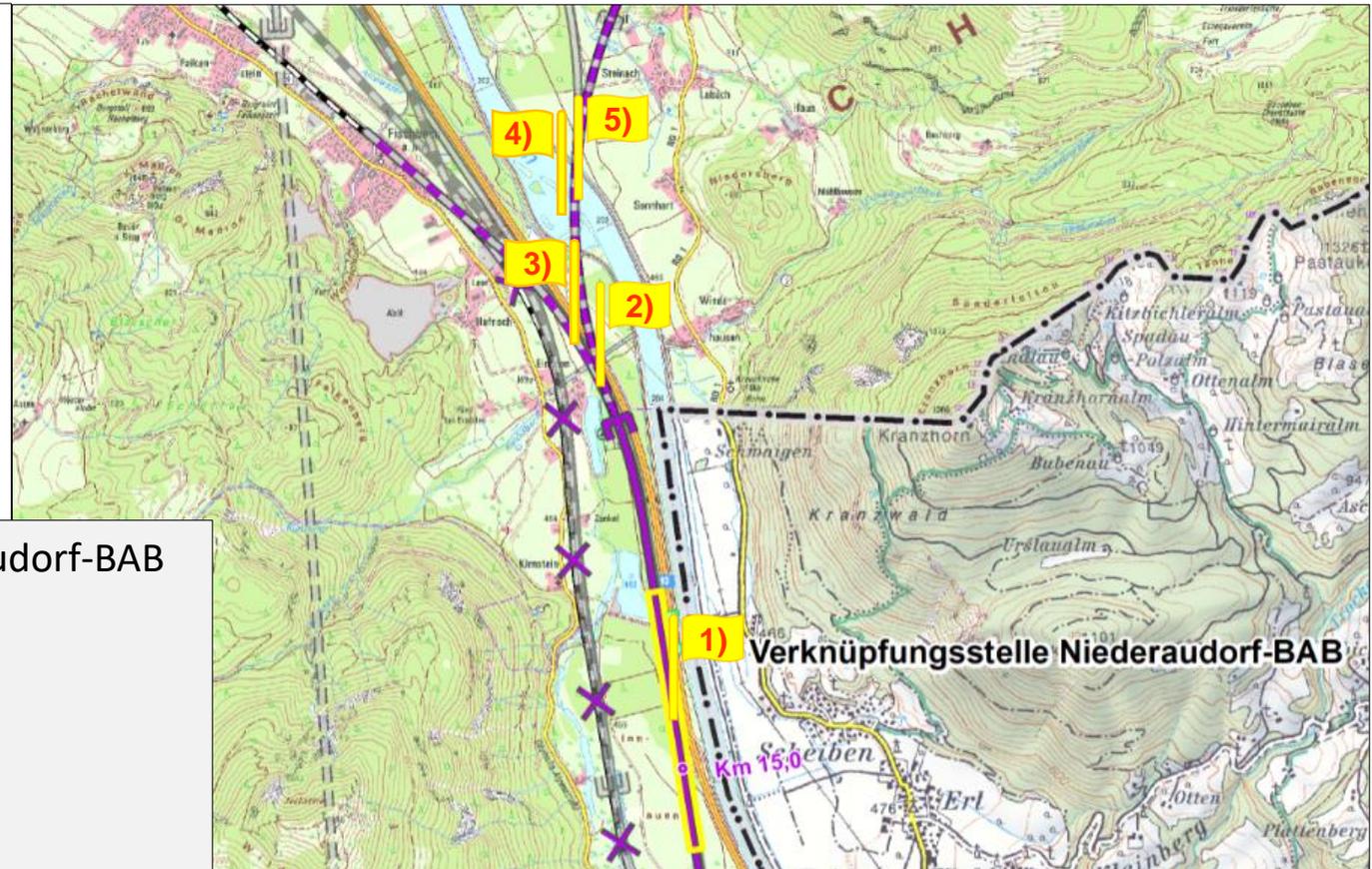
Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB		Verknüpfungsstelle in etwa in Geländegleichlage machbar
2) Umgelegte DB-Strecke 5702		Überquerung der Bestandsstrecke unter Berücksichtigung des Einödbachs machbar
3) BAB A93		Überquerung der BAB A8 machbar, ggf. punktueller bauzeitlicher und dauerhafter Eingriffen durch Brückenpfeiler
4) Vogelinsel		Überquerung der Vogelinsel mit punktuellen bauzeitlichen und dauerhaften Eingriffen durch Brückenpfeiler
5) Inn		Überquerung des Inns mit punktuellen bauzeitlichen und dauerhaften Eingriffen durch Brückenpfeiler

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

Legende:

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



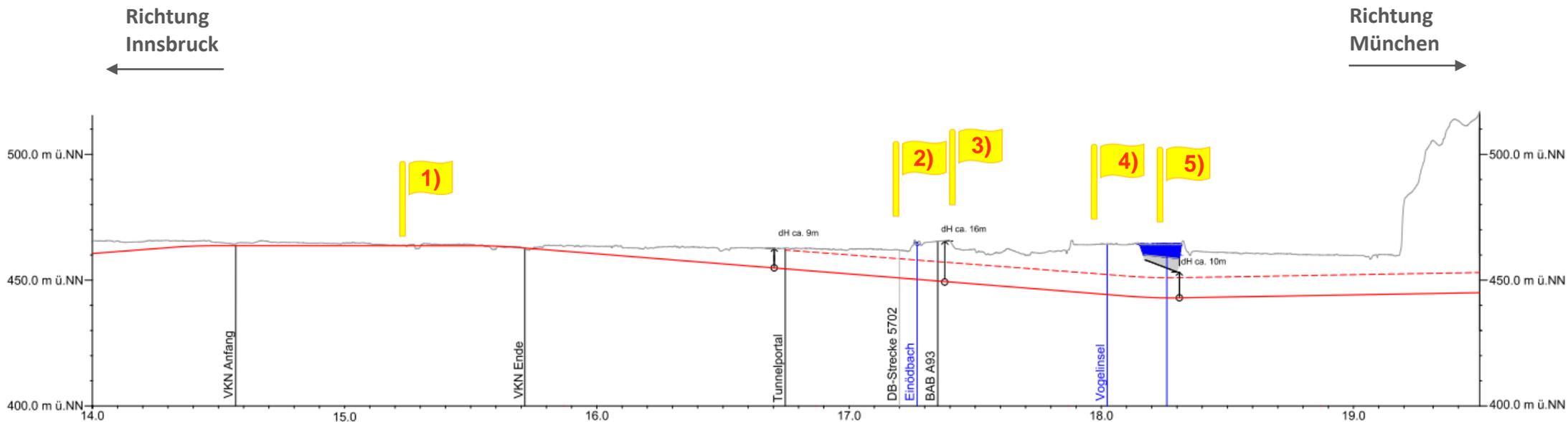
- 1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB
- 2) Umgelegte DB Strecke 5702
- 3) BAB A93
- 4) Vogelinsel
- 5) Fluss, Inn

1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB

Km 15,0

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

Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS



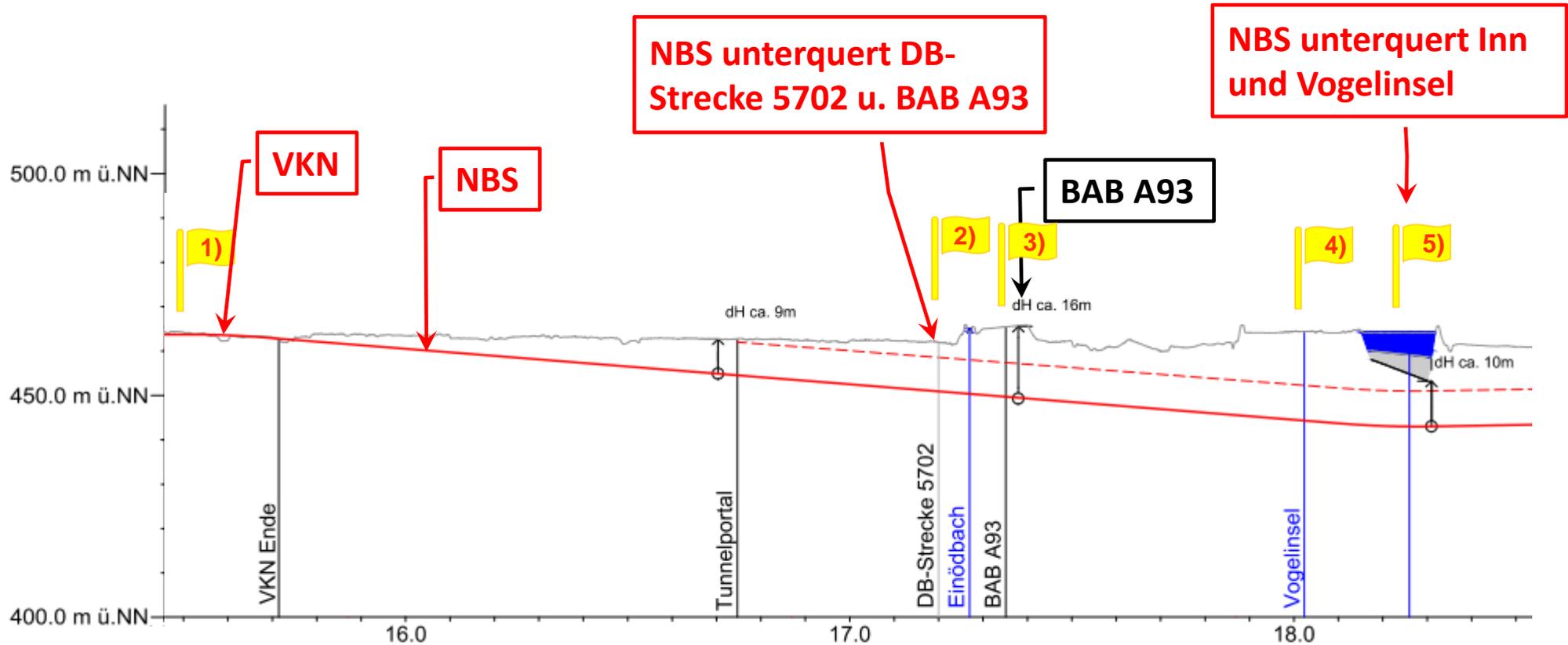
Darstellung 10-fach überhöht

Legende:

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

(identisch mit Folie aus Foren Januar 2020)

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

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

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung
1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB	
2) Umgelegte DB-Strecke 5702	
3) BAB A93	
4) Vogelinself	
5) Inn	

Legende

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

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

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB		Innunterquerung ergibt aufgrund der zu berücksichtigenden Randbedingungen (insbesondere Längsneigungen) eine Einschnittslage der Verknüpfungsstelle. Zur Berücksichtigung des Grundwassers muss der gesamte Bereich der Verknüpfungsstelle als Wanne ausgebildet werden. Dies bringt erhöhte Erschwernisse für die Zugänglichkeit der Weichenbereiche (Wartung) sowie der Tunnelportale (Sicherheitsaspekt) mit sich.
2) Umgelegte DB-Strecke 5702		Unterquerung der Bestandsstrecke unter Berücksichtigung des Einödbachs machbar

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

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl)

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
3) BAB A93		Unterquerung der BAB A8 machbar - Errichtung der Unterquerung voraussichtlich nur in offener Bauweise möglich → bauzeitliche Einschränkungen des Autobahnverkehrs
4) Vogelinsel 5) Inn	 	Aufgrund der geringen Überdeckungen ist die Errichtung des Tunnels unter Vogelinsel und Inn in offener Bauweise nicht auszuschließen, da mit den vorhandenen Baugrunderkenntnissen ein bergmännischer Tunnel sehr hohe Realisierungsrisiken aufweist. Die Errichtung des Tunnels in offener Bauweise hat massive bauzeitliche Eingriffe in das Ökosystem der Vogelinsel und des Inns zu Folge. → hohe Genehmigung- und Realisierungsrisiken

Blick in die Planungswerkstatt

Innquerung bei Fischbach (Variante **Violett**)

Konfliktbereiche <u>Innüber</u> querung	Einstufung / Bewertung
1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB	
2) Umgelegte DB-Strecke 5702	
3) BAB A93	
4) Vogelinsel	
5) Inn	

Konfliktbereiche <u>Innun</u> terquerung	Einstufung / Bewertung
1) Verknüpfungsstelle Niederaudorf-BAB	
2) Umgelegte DB-Strecke 5702	
3) BAB A93	
4) Vogelinsel	
5) Inn	

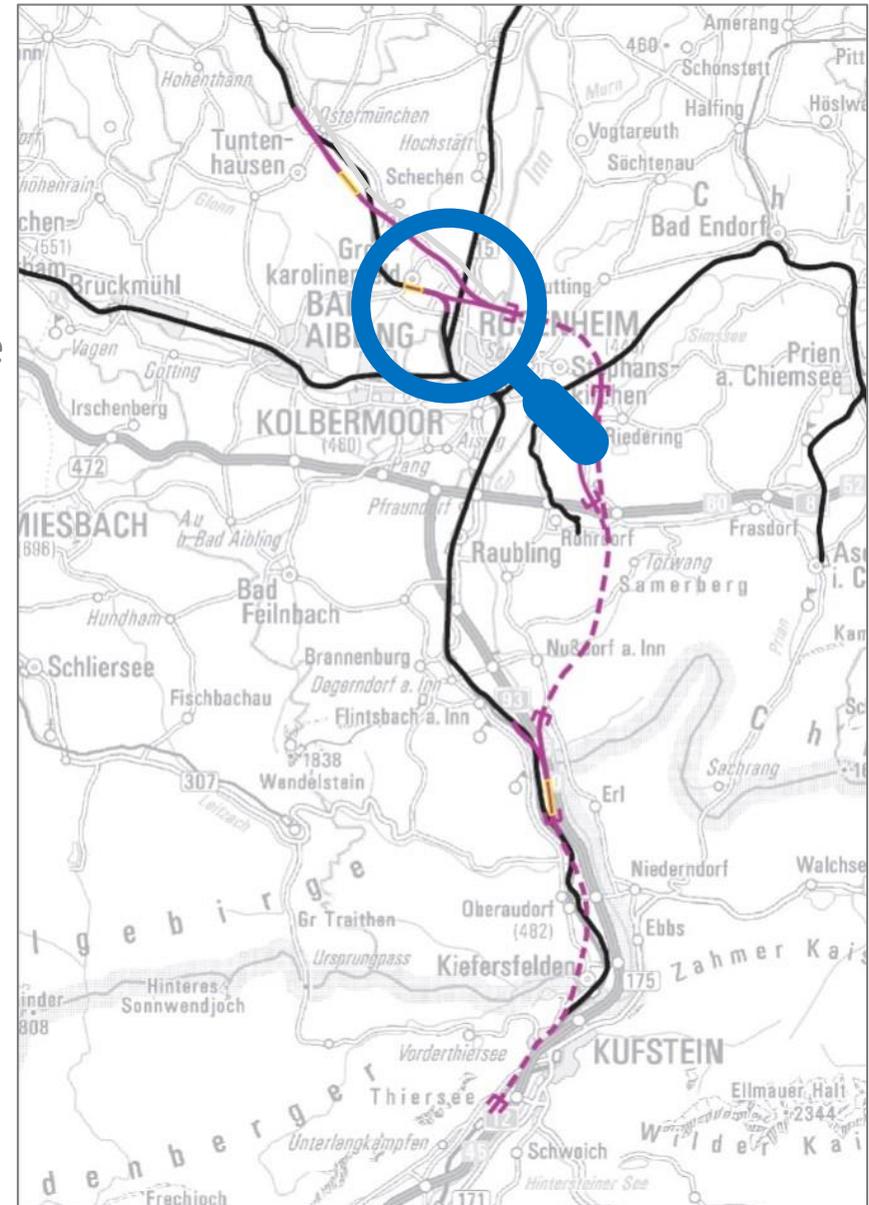
Fazit für die Trassenauswahl:

- Die Innunterquerung weist aus derzeitiger Sicht größere Genehmigungs- und Realisierungsrisiken auf. Daher wird im TAV nur die Innüberquerung weiter betrachtet.
- Sofern die Vorzugstrasse eine Innquerung in diesem Bereich erfordert, wird eine Innunterquerung in den weiteren Planungsphasen untersucht. Hierfür werden weitere Baugrunderkundungen notwendig.

Blick in die Planungswerkstatt Innquerung bei Langenpfunzen

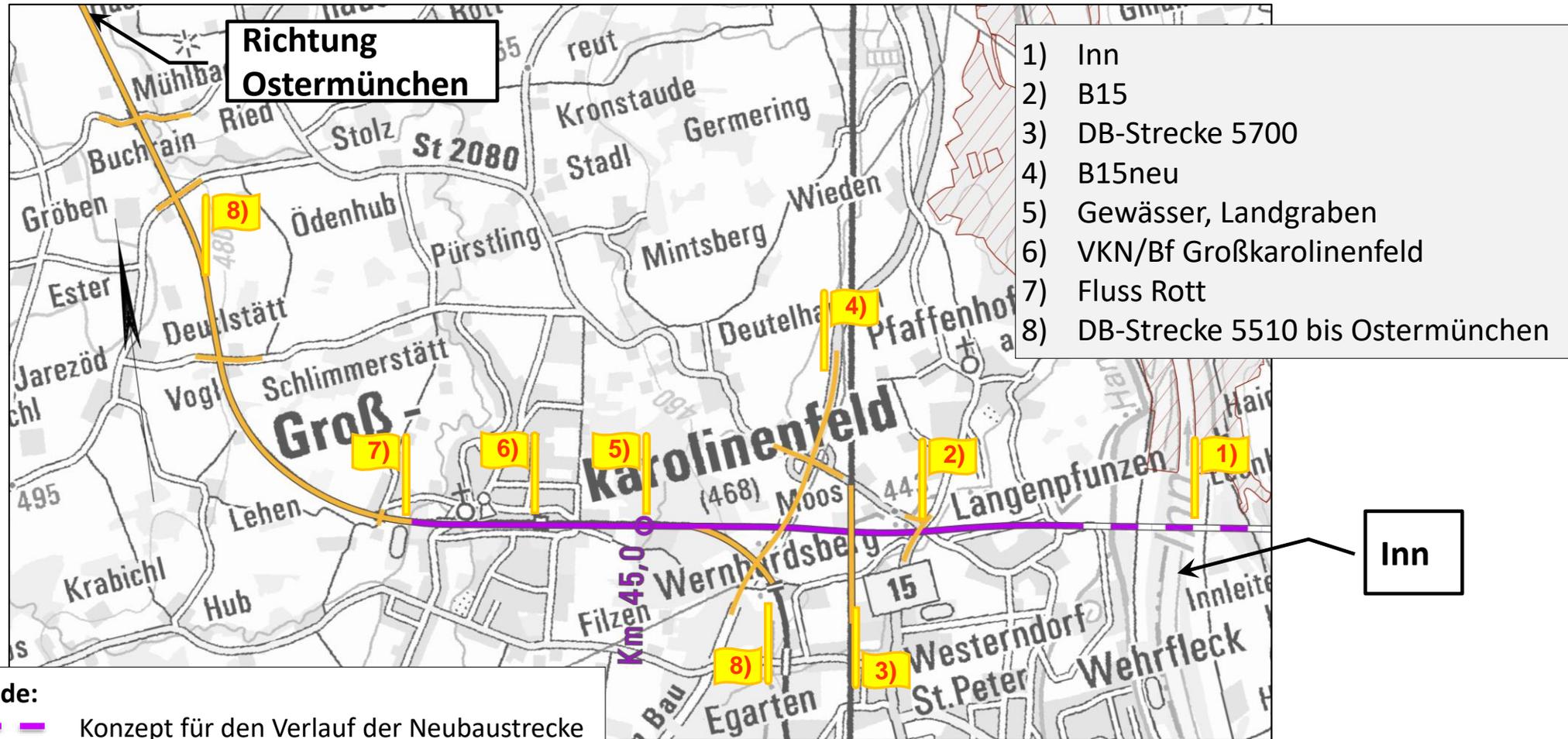
Beispielhafte Überlegungen zum Höhenverlauf der NBS und der zu beachtenden Konfliktbereiche (Auswahl); Machbarkeitsprüfung Unterquerung Inn mit VKN Großkarolinenfeld

- Varianten **Blau/Violett**:
NBS unterquert den Inn in Richtung Bahnhof Großkarolinenfeld



Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Langenpf. (Var. Blau/Violett)

Überlegungen zur Linienführung der NBS mit VKN Großkarolinenfeld



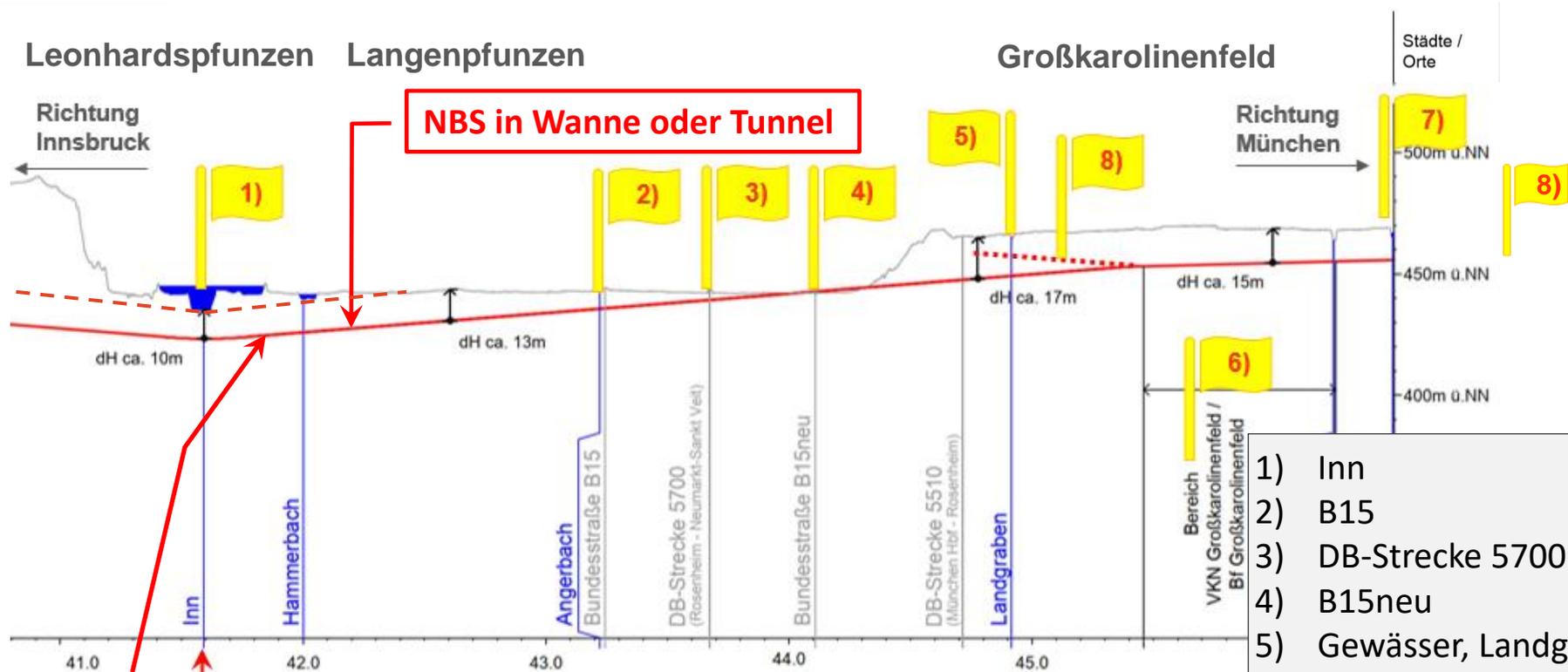
- 1) Inn
- 2) B15
- 3) DB-Strecke 5700
- 4) B15neu
- 5) Gewässer, Landgraben
- 6) VKN/Bf Großkarolinenfeld
- 7) Fluss Rott
- 8) DB-Strecke 5510 bis Ostermünchen

Legende:

-  Konzept für den Verlauf der Neubaustrecke
-  erforderl. Infrastrukturanpassung
-  FFH-Gebiet
-  zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)

Inn

Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Langenpf. (Var. **Blau/Violett**) Grenzwertbetrachtung zum Höhenverlauf NBS+VKN Großkarolinenfeld



NBS unterquert den Inn mit geringer Überdeckung im Tunnel und steigt anschließend möglichst steil Richtung Großkarolinenfeld an

Legende:

- Geländeverlauf
- Konzept für den Höhenverlauf der Neubaustrecke
- Konzept für den Höhenverlauf der umverlegten Bestandsstrecke 5510
- zu beachtende Konfliktbereiche (Auswahl)

- 1) Inn
- 2) B15
- 3) DB-Strecke 5700
- 4) B15neu
- 5) Gewässer, Landgraben
- 6) VKN/Bf Großkarolinenfeld
- 7) Fluss Rott
- 8) DB-Strecke 5510 bis Ostermünchen

Darstellung 10-fach überhöht

Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Langenpf. (Var. **Blau/Violett**)

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl) für die Variante NBS+VKN Großkarolinenfeld

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung
1) Inn	
2) B15	
3) DB-Strecke 5700	
4) B15neu	
5) Gewässer, Landgraben	
6) VKN/Bf Großkarolinenfeld	
7) Fluss, Rott	
8) DB Strecke 5510	

Legende

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

Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Langenpf. (Var. **Blau**/**Violett**) Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl) für die Variante NBS+VKN Großkarolinenfeld

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
1) Inn		Geringe Tunnelüberdeckung, daher offene Bauweise im Inn erforderlich; technische Realisierung schwierig; erhebliche bauzeitliche Eingriffe in den Inn mit entsprechenden Umweltauswirkungen und hohen Genehmigungsrisiken
2) B15		B15 wird unterquert und muss dafür leicht angehoben werden; technisch vsl. machbar
3) DB-Strecke 5700		DB-Strecke wird unterquert und muss dafür um mehrere Meter angehoben werden; umfangreiche Anpassung der Bestandsstrecke sowie querender Straßen erforderlich; erfordert gravierende, bauzeitliche, verkehrliche und betriebliche Einschränkungen des Bahnbetriebs
4) B15neu		B15neu wird unterquert und muss dafür um mehrere Meter angehoben werden; Anschlussstelle zur St 2080 und weitere Straßenbrücken sind umzubauen; teilweise erhebliche Eingriffe in vorhandene Infrastruktur; technisch schwierig aber vsl. machbar

Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Langenpf. (Var. **Blau**/**Violett**)

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl) für die Variante NBS+VKN Großkarolinenfeld

Konfliktbereich	Einstufung / Bewertung	Begründung
5) Gewässer, Landgraben		Gewässer muss umverlegt werden; Genehmigungsrisiko
6) VKN/Bf Großkarolinenfeld		Neubau-, Bestandsstrecke, Verknüpfungsstelle und Bf Großkarolinenfeld in einer Tiefe von ca. 15 m unter Gelände erforderlich; technisch sehr aufwändig; gravierende, bauzeitliche, verkehrliche und betriebliche Einschränkungen des Bahnbetriebs
7) Fluss Rott		Tieferlegung der Rott in einen Düker zur Unterquerung der Bahnstrecken erforderlich; technisch vsl. machbar; hohes Genehmigungsrisiko wegen Eingriff ins Ökosystem der Rott
8) DB Strecke 5510 bis Bf Ostermünchen		Absenkung Bestandsstrecke 5510 (um bis zu ca. 15 m) im Bereich Großkarolinenfeld bis zum Bf Ostermünchen inkl. Anpassung querender Straßen und Gewässer erforderlich; gravierende, bauzeitliche, verkehrliche und betriebliche Einschränkungen des Bahnbetriebs (Streckensperrungen in mehrjähriger Bauphase)

Werkstätten-Blick: Inn-Unterquerung bei Langenpf. (Var. **Blau/Violett**)

Bewertung der Konfliktbereiche (Auswahl) für die Variante NBS+VKN Großkarolinenfeld

Ergänzende Grenzwertbetrachtung

- Eine alternative weitere Absenkung der Neubaustrecke würde die Probleme der Konfliktbereiche 1-5 zwar reduzieren, die Realisierungs- und Genehmigungsrisiken der Konfliktbereiche 6-8 jedoch noch erheblich vergrößern.

Blick in die Planungswerkstatt

Inn-Unterquerung bei Langenpfunzen mit VKN Großkarolinenfeld (Varianten **Blau/Violett**)

Fazit zur Innquerung bei Langenpfunzen für die weitere Trassenauswahl:

- Variante Inn-Unterquerung mit Weiterführung der NBS zur VKN Großkarolinenfeld drängt sich wegen gravierender Realisierungs- und Genehmigungsrisiken und vsl. nicht lösbarer Konflikte als alternative Lösungsmöglichkeit nicht auf und wird daher nicht weiterverfolgt.
- Variante Inn-Unterquerung mit Weiterführung der NBS zur VKN Aubenhausen wird derzeit weiter untersucht.
- Variante Inn-Überquerung wird sowohl für die Weiterführung der NBS zur VKN Großkarolinenfeld als auch zur VKN Aubenhausen weiter untersucht.

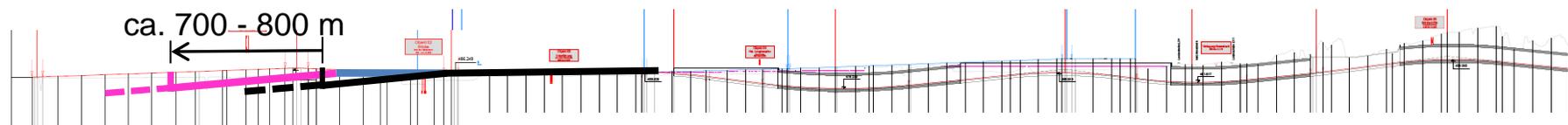
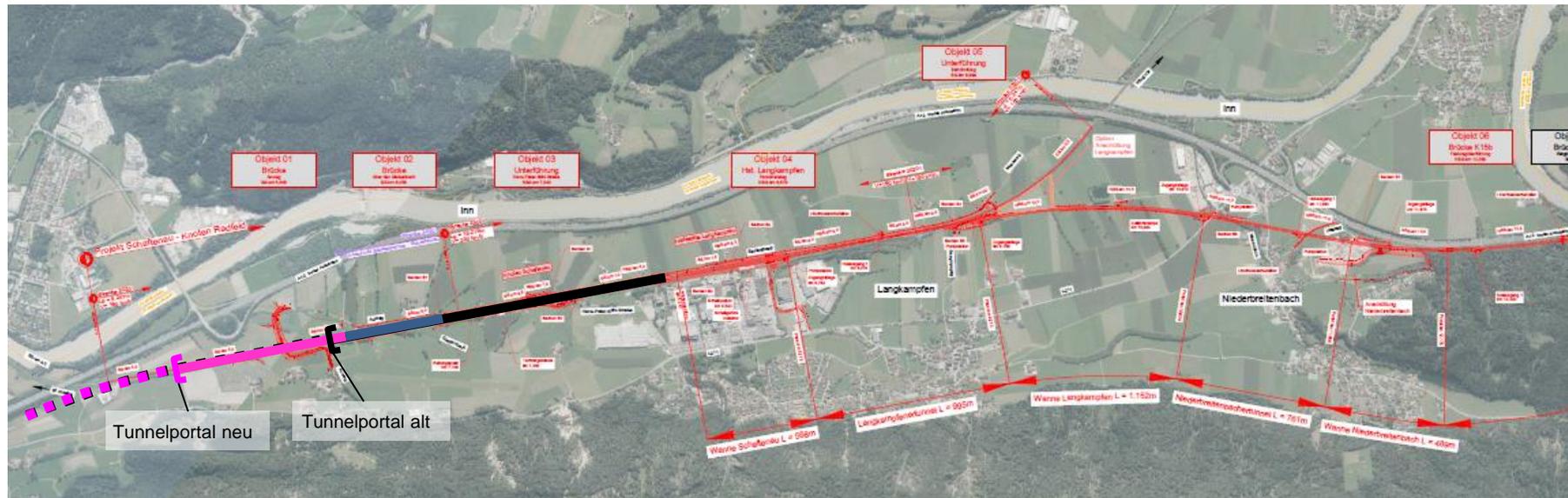
Gemeindeforum

Tagesordnung 20. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 19. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Personelle Veränderungen
 - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
 - Raumordnungsverfahren
- **Blick in die Planungswerkstatt**
 - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
 - **Blick auf ausgewählte Beispiele**
- Weiteres Vorgehen
- Abschluss und Termine

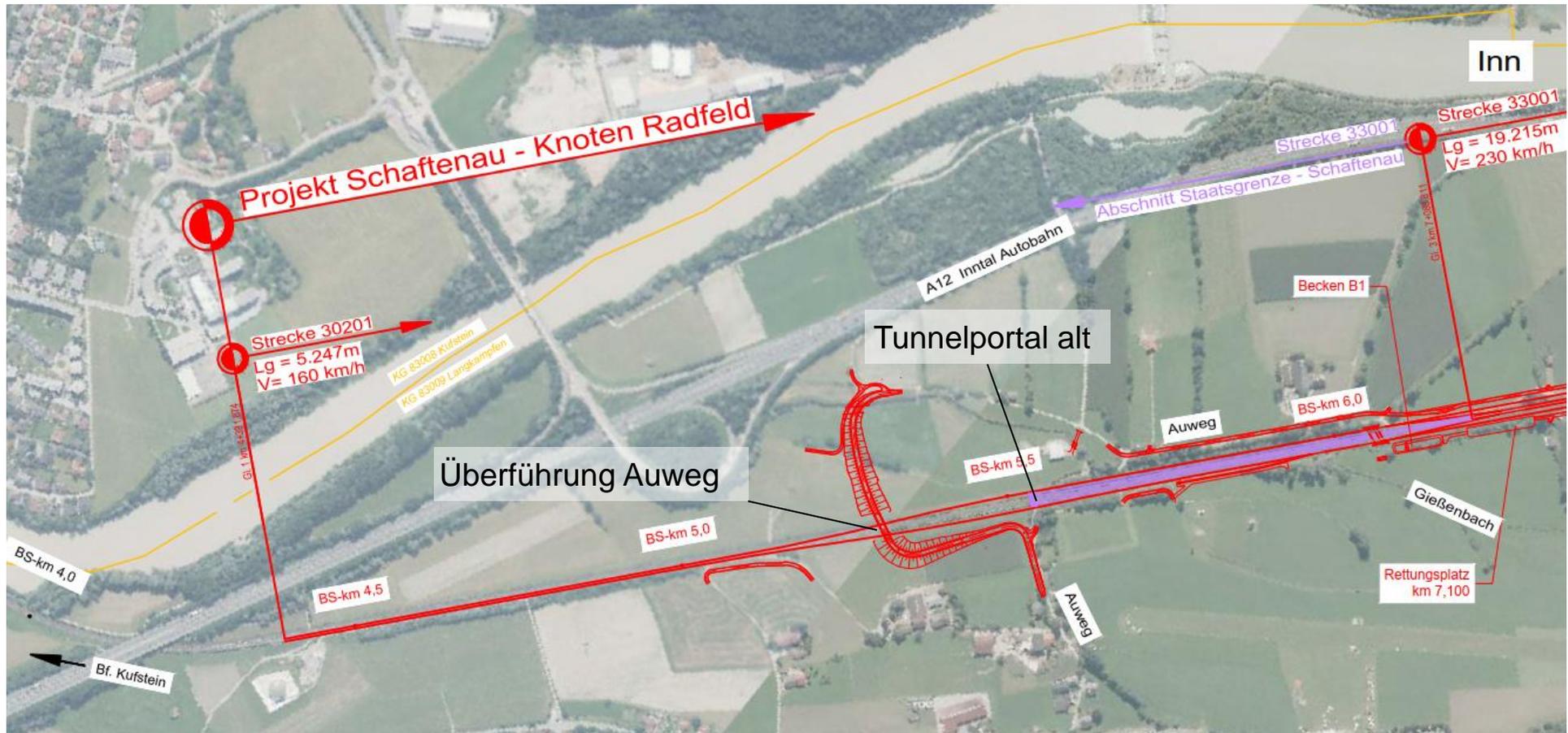
Bereich Übergang Los Kundl/Radfeld-Schaftenau - GPR

Anpassungen infolge geändertem UVE-Einreichoperat (30.04.2020)



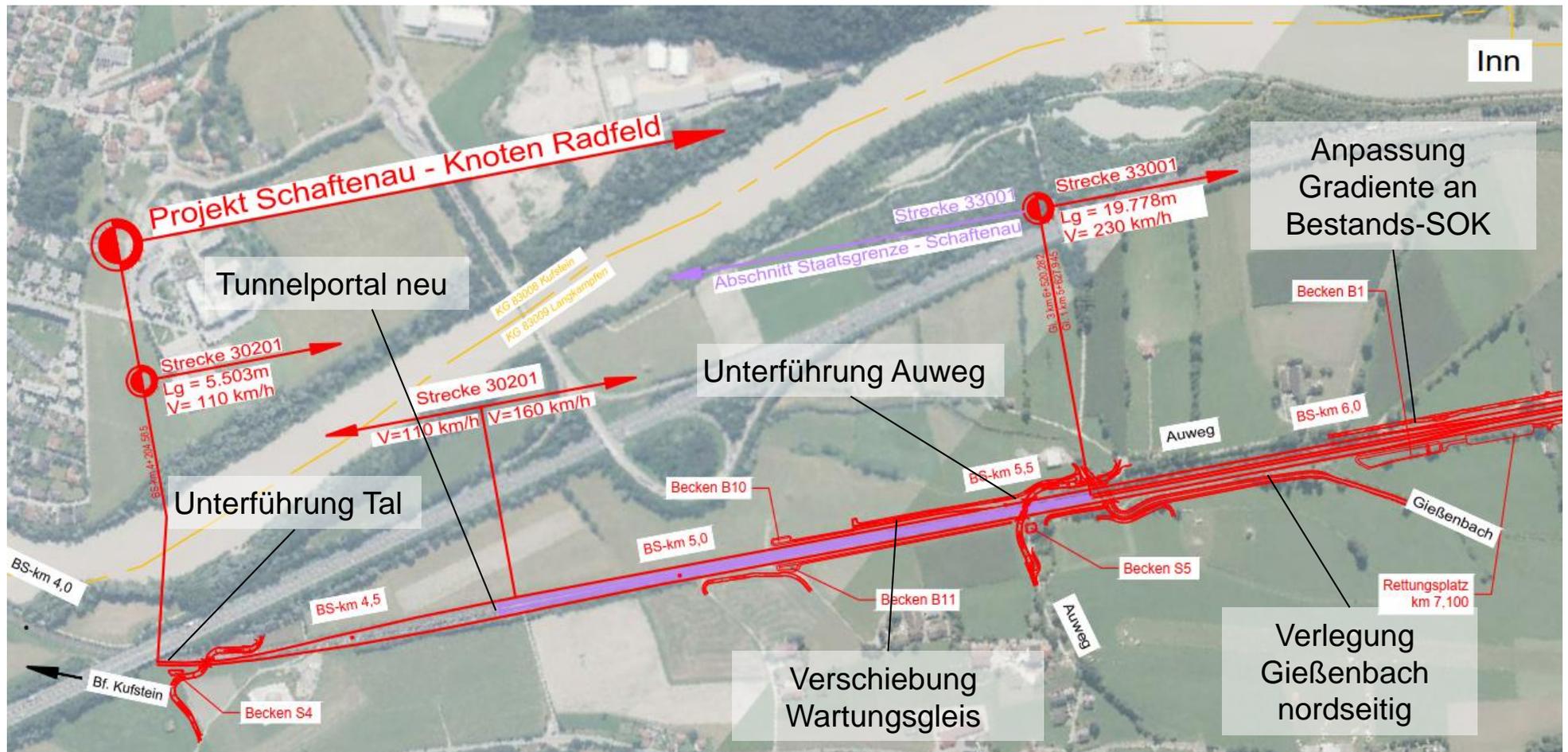
Bereich Übergang Los Kundl/Radfeld-Schaftenau - GPR

Stand UVE-Einreichung 08/2019



Bereich Übergang Los Kundl/Radfeld-Schaftenau - GPR

Stand geänderte UVE-Einreichung 04/2020



Gemeindeforum

Tagesordnung 20. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 19. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Personelle Veränderungen
 - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
 - Raumordnungsverfahren
- Blick in die Planungswerkstatt
 - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
 - Blick auf ausgewählte Beispiele
- **Weiteres Vorgehen**
- Abschluss und Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 20. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 19. Sitzung
- Aktuelle Themen
 - Personelle Veränderungen
 - Start Dialog im Bereich Großkarolinenfeld bis Trudering
 - Raumordnungsverfahren
- Blick in die Planungswerkstatt
 - Berücksichtigung der Trassenvorschläge aus der Region
 - Blick auf ausgewählte Beispiele
- Weiteres Vorgehen
- **Abschluss und Termine**

Ausblick und Abschluss

Termine Gemeindeforen

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

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

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM