

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema: **10. Sitzung des Gemeindeforums Süd 2**

Datum und Uhrzeit: 20.06.2018, 16:00–18.00 Uhr

Ort: Stadtgemeinde Kufstein

TeilnehmerInnen
(ohne Titel)

Hubert Wildgruber (Oberaudorf)
Max Resch (Oberaudorf)
Bernhard Wenger (Oberaudorf)
Katharina Kern (Oberaudorf)
Christian Ritzer (Niederndorf)
Franz Ploner (Niederndorf)
Hajo Gruber (Kiefersfelden)
Christian König (Kiefersfelden)
Andreas Wehner (Kiefersfelden)
Georg Aicher-Hechenberger (Erl)
Josef Eberwein (Erl)
Gerhard Kneringer (Erl)
Martin Eckert (IPBN)
Wieland Steigner (IPBN)
Torsten Gruber (DB Netz AG)
Martin Gradnitzer (ÖBB Infra)
Peter Hofer (ÖBB Infra)
Christoph Sedlacek (ÖBB Infra)
Sabine Volgger (wikopreventk)
Mariella Schimatzeck (wikopreventk)

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Rückmeldung zum Protokoll der 9. Sitzung
 3. Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen
 4. Ausblick und nächste Termine
-

1. Begrüßung

Die Projektleitung begrüßt die TeilnehmerInnen zu 10. Sitzung des Gemeindeforums und bedankt sich bei der Stadtgemeinde Kufstein, dass das Forum hier stattfinden kann.

Die Moderation leitet daraufhin die Sitzung ein und stellt die Agenda vor: Die Projektleitung erklärt nochmals den Planungsablauf und dessen Rahmenbedingungen. Anschließend werden die ersten Entwürfe des Planungsteams von Grobtrassen vorgestellt. Ziel der heutigen Sitzung ist es, dass der Plan mit den Grobtrassenentwürfen für alle nachvollziehbar und verständlich ist.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 9. Sitzung

Zum als Entwurf gekennzeichneten Protokoll der 9. Sitzung gibt es eine Rückmeldung von Stephanie von Keudell. Die Formulierung wurde dahingehend angepasst, dass die TeilnehmerInnen zwar akzeptieren, dass die Systematik des Kriterienkataloges eine Gewichtung auf Ebene der Teilkriterien nicht zulässt, einige sich das aber anders gewünscht hätten. Die Moderation zeigt den TeilnehmerInnen die Änderung auf Seite 6.

Die TeilnehmerInnen stimmen den Änderungen sowie der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

3. Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen

Siehe Folien 5-15 der beiliegenden Präsentation

Planungsablauf und Rahmenbedingungen

Peter Hofer erläutert nochmals den Zeitplan und erklärt, dass die Planungen für EPR und GPR ab jetzt parallel laufen. Die Geschäftsordnung und der Kriterienkatalog sind nun in allen Foren finalisiert und die Gewichtungsbögen an die Forenmitglieder verteilt. Die Gewichtung konnte durch die Forenmitglieder im GPR bis zum 30.05.2018 erfolgen. Im Zuge des Beteiligungsverfahrens wurden durch die Mitarbeit von Forenmitgliedern mehr als 50 % der Indikatoren im Kriterienkatalog angepasst. Derzeit befindet sich der Prozess des Trassenauswahlverfahrens in Phase II, in der die ersten Grobtrassenentwürfe des Planungsteams vorgestellt werden. Die Grundlegekarten wurden anhand der Rückmeldungen der Gemeinden aktualisiert. Er erklärt am Beispiel Radfeld-Schaftenau, wie die Grobtrassenvorschläge zuerst ergänzt und dann schrittweise reduziert werden, sodass einige wenige Trassen zur vertiefenden Planung übrigbleiben. Diese werden dann anhand des Kriterienkataloges bewertet. Am Ende soll es eine Empfehlung einer verträglichen, geeigneten Trasse an die Entscheidungsgremien geben.

Torsten Gruber erklärt, dass die Grobtrassenentwürfe auf Basis von Raumwiderständen und unterirdischen Konfliktzonen, Topografie und Trassierungsvorgaben (beispielsweise Zielgeschwindigkeit 230 km/h, Mischverkehrsstrecke Personenfernverkehr und Güterverkehr, Regelradius ca. 3 km und max. Steigung von 12,5 ‰) geplant werden.

Aufgrund der Trassierungsvorgaben muss der Trassenverlauf also relativ flach sein. Folie 14 zeigt rechts eine schematische Karte, auf der man die Grobtrassen im Überblick sieht. Die großen Pläne eignen sich nicht gut für Präsentationen, deshalb sind diese gemeinsam mit den Raumwiderstandskarten hier im Raum ausgestellt. In manchen Bereichen sind aufgrund der Topografie oder hoher Raumwiderstände (wie beispielsweise Naturschutzgebiete, geschlossenen Siedlungsgebiete oder bestehende Infrastruktur) nur unterirdische Lösungen möglich. Überall sonst wurde grundsätzlich oberirdisch geplant. Das heißt aber nicht, dass dort kein Tunnel möglich ist. Keiner dieser Entwürfe ist frei von kritischen Punkten, welche dem Planungsteam bewusst sind. Jetzt gilt es genau diese Punkte zu diskutieren und potentielle Lösungen für diese kritischen Punkte zu finden.

Vorstellung Grobtrassenentwürfe

Martin Eckert zeigt den TeilnehmerInnen den Plan der Grobtrassenentwürfe. Er betont, dass dies noch keine endgültige Planung ist, und sich diese ersten Entwürfe im Zuge des Diskussionsprozesses und in den weiteren Planungsschritten auch noch ändern können. Es wurde versucht, möglichst den gesamten Planungsraum mit vorläufigen Linienführungen abzudecken, um im ersten Schritt die wesentlichen, grundsätzlich denkbaren Alternativen zu erfassen und großräumige Unterschiede im Planungsraum aufzeigen und diskutieren zu können.

Er erklärt die Legende am Plan:

- Es gibt 2 Karten mit Maßstäben von je 1:25.000 und 1:50.000; 10 cm sind also jeweils 2,5 km oder 5 km; In der Legende befindet sich ein Vergleichsmaßstab.
- Die durchgezogenen orangen Linien sind jene 2-gleisigen Trassen, die nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zwingend im Tunnel liegen müssen und daher zunächst oberirdisch geplant sind.
- Strichlierte orange Linien sind jene Trassenabschnitte, die nach derzeitigem Kenntnisstand aufgrund der Topografie oder hoher Raumwiderstände nur unterirdisch möglich sind und deshalb im Tunnel geplant sind. Anfang und Ende der Tunnel sind je mit einem Portalsymbol gekennzeichnet.
- Graue Linien zeigen 2-gleisige Anbindungen an die Bestandsstrecke.
- Die Bereiche der Verknüpfungsstellen sind mit einem gelben Rahmen gekennzeichnet.
- Die entwickelten Korridore sind blau hinterlegt. Dort wo sie blau schraffiert sind, ist nach derzeitigem Kenntnisstand nur eine Tunnellösung möglich.

Martin Eckert erklärt den TeilnehmerInnen die abgebildeten Grobtrassenentwürfe. Es wurde versucht, wenn möglich die Trassen an bestehende Infrastruktur anzulehnen. Die Trassen starten im Süden bei Langkampfen. In dieser Gegend, bis Höhe Erl, ist es topografisch sehr eng oder die Trassen führen durch geschlossene Siedlungsgebiete. Daher ist dort, bis auf ein kurzes Stück, nur eine Tunnellösung möglich. Derzeit gibt es keine Erkenntnis, dass einer der geplanten Tunnel aus geologischer Sicht nicht möglich wäre. Wenn es neue Ergebnisse

aus der geologischen Erkundung gibt, werden diese in die Planung eingearbeitet. Bei Thierberg/ Tunnel Kitzwand und Tunnel Jochstein ist noch eine Bohrung ausständig. Im Bereich direkt am Hechtsee ist aufgrund der gegebenen Hydrogeologie kein Tunnel möglich. Bei der Variante „Einöden“ ist eine sogenannte halbe Verknüpfungsstelle geplant. Man kann dies mit einem Autobahnanschluss vergleichen, bei dem man nur in eine Richtung auffahren und abfahren kann. Das heißt die Fahrmöglichkeit ist nicht in alle 4 Richtungen gegeben, wie das bei einer vollständigen Verknüpfungsstelle der Fall wäre. Für die Verknüpfungsstellen bei den Varianten Griesenbach und Breitmoos müsste die Bestandsstrecke mit Haltepunkt Flintsbach bzw. Haltepunkt Brannenburg verlegt werden. Die sternförmige Verknüpfungsstelle bei Reischenhart ist keine Standardlösung, da sich Neubaustrecke und Bestandsstrecke kreuzen, stellt aber in ihrer Funktion eine vollständige Verknüpfung dar. Hier sind zusätzlich noch zwei übereinander liegende Varianten dargestellt (Verknüpfung der Variante Bundesautobahn Nord und der Variante Bad Feilnbach jeweils mit der Bestandsstrecke).

Mit der Variante „Bundesautobahn Nord“ würde unter Anwendung der Regelwerte für den Mindestradius ein FFH Gebiet tangiert. Dies ist ein kritischer Punkt, den man sich im Laufe der Planung noch genauer anschauen muss.

Bei der Variante Kolbermoor West wurde u.a. nördlich der Mangfallüberquerung mit einer Variante versucht, die Bahntrasse mit einer Stromtrasse zu bündeln.

Alternativ zu einer oberirdisch eng mit der B15 gebündelten Variante Kolbermoor Ost ist auch eine Tunnelvariante Kolbermoor vorgesehen.

Bei der Variante Eigenholz wurde versucht, unter Anwendung des vorgegebenen Regelradius das Siedlungsgebiet zu umfahren.

Die Verknüpfungsstelle in Großkarolinenfeld entstand aus der Überlegung, für die Verknüpfung eine möglichst gerade Trassenführung der Bestandsstrecke nord-westlich von Rosenheim zu finden. Für die Trassen, die östlich von Rosenheim verlaufen, ist dies das erste gerade Stück, an dem eine Verknüpfung trassierungstechnisch möglich wäre. Dafür wären aber auch innerörtliche Infrastrukturanpassungen notwendig. Diese Verknüpfungsstelle ist daher ein Bereich, den man sich im Laufe der Planungen genauer anschauen muss.

Die Varianten östlich von Rosenheim könnten auch über die Variante Mintsberg in Richtung München geführt werden. Ähnlich wie für die Variante Eigenholz müsste für die zugehörige Verknüpfung die Bestandsstrecke München-Rosenheim mit Haltepunkt Ostermünchen verlegt werden.

Bei der Variante Inn Ost ist keine Tunnellösung vorgesehen, da es dort neben dem Inn keine geschlossenen Siedlungsbereiche gibt, die durchquert werden müssten. Man muss aber Faktoren wie Hochwasserabflussgebiete berücksichtigen. Diese Variante kann sich südlich von Rosenheim mit der Bestandsstrecke westlich des Inns nicht verknüpfen, daher ist eine zweigleisige Anbindung Happinger Au in Richtung Bf Rosenheim vorgesehen.

Eine weitere Verknüpfungsmöglichkeit nördlich von Rosenheim gibt es bei der Variante Riedenbach. Weiter nördlich ist die Bestandsstrecke zu kurvig oder zu eng bebaut für eine Verknüpfung direkt an der Bestandsstrecke.

In Stephanskirchen ist ein Tunnel notwendig, da ein geschlossenes Siedlungsgebiet durchquert werden würde oder die Topografie keine oberirdische Trassenführung zulässt. Um einen Vergleich in der Bewertung sicherzustellen, wurden alle Grobtrassen bis zum gleichen Endpunkt an der Bestandsstrecke München-Rosenheim geplant.

Diskussion

Besteht die Möglichkeit, dass die Bestandsstrecke in Brannenburg und Flintsbach bleibt und die Neubaustrecke neben der Autobahn verläuft?

- Das ist möglich, dann müssten sich die Strecken bei der Verknüpfungsstelle Reischenhart verbinden. Dann können die Grobtrassen aber nicht mehr östlich von Rosenheim weiterführen. Somit würden alle Varianten auf der Ost-Seite wegfallen.

Bei Kufstein ist eingezeichnet, dass die Bestandsstrecke untertunnelt wird. Ich stelle es mir schwierig vor, von diesem Tunnelportal aus so schnell so weit in die Tiefe zu kommen.

- Ja, das ist technisch nicht ganz einfach. In diesem Bereich ist es so eng, dass man oberirdisch nicht weiterkommen würde. Der endgültige Standort des Tunnelportals ist noch nicht festgelegt, er muss aber so liegen, dass genug Platz für den Rampenbereich ist.

Ist das Hechtseegebiet bewusst ausgespart und warum? Diese Frage kommt auch immer wieder aus der Bevölkerung.

- Dort ist aufgrund der Hydrogeologie kein Tunnel möglich. Der Hechtsee ist relativ tief und daher ist das Risiko größer, dass beispielsweise im Bau, Wasser in den Tunnel hineinläuft und es zu Absenkungen des Hechtsees kommt.

Wäre es nicht besser, umgekehrt zu planen und nur dort oberirdisch zu trassieren, wo kein Tunnel möglich ist?

- Es muss am Ende eine gewisse Wirtschaftlichkeit gegeben sein, damit die Trasse genehmigt werden kann. Im Zuge des Planungsprozesses werden verschiedene Varianten hinsichtlich Kosten und Nutzen bewertet und es ist nicht ausgeschlossen, dass weitere Tunnel dazu kommen.

Wie sieht der Flächenverbrauch bei einer Einhausung aus? Es wäre für die Landwirte wichtig zu wissen, mit welcher Größenordnung sie da ungefähr rechnen können, vor allem im Hinblick auf zukünftige Investitionen. Es ist wichtig, dass die Landwirte rechtzeitig informiert und eingebunden werden und diese Fragen werden uns häufig gestellt.

- Mit derzeitigem Planungsstand können keine seriösen Angaben zum Flächenverbrauch an einer bestimmten Stelle gemacht werden. Der Flächenverbrauch der Trassen fließt aber jedenfalls bei der Bewertung durch den Kriterienkatalog mit ein.

Es ist auch wichtig zu wissen, ob oberirdische Flächen auf geländegleichem Niveau verlaufen oder abgesenkt sind. Einhausungen und Dämme sind auch wegen des Lärmschutzes ein wichtiges Thema. Wenn die Trasse im Einschnitt liegt, ist das ein geringeres Problem.

- Im Regelfall versucht man geländenah zu planen. Wenn die Trasse ca. 1,5 Meter über dem Boden verläuft verbraucht man am wenigsten Platz. Topografische Faktoren und Raumwiderstände (wenn die Trasse beispielsweise aus einem Tunnel kommt oder sich in einem Retentionsraum befindet) können dazu führen, dass die Gleise höher bzw. im Einschnitt liegt.

Gibt es eine Variante bei der man beim Kiefernachtal oberirdisch fährt? Oder bleibt man dort immer unter der Erde.

- Wir haben hier mit heutigem Planungsstand im Sinne der Regeltrassierungsparameter nur eine unterirdische Möglichkeit gesehen.

Wie weit wäre man bei einer Innunterquerung unter dem Inn?

- Diesen Tunnel muss man jedenfalls so planen, dass es keine Konflikte gibt. Man kann von einer Tiefe von ca. 20 Metern ausgehen. Dies ist aber derzeit nur ein grober Richtwert.
- Wir wissen beispielsweise noch nicht, wie der eventuelle Dichtschirm des Kraftwerks am Inn aussieht.

Werden Grundbesitzer auch bei Tunnellösungen entschädigt?

- Ja dafür gibt es entsprechende Entschädigungen.
- Die Höhe der Entschädigung hängt unter anderem von der Tiefe des Tunnels ab. Bei tiefer liegenden Tunneln wird idR das Tunnelservitut angewandt (einzelne Bewertung jedes Grundstückes). Die Bewertung erfolgt durch Gutachter.

Gibt es für Tunnellösungen auch Ausgleichsflächen?

- Das ist abhängig von der Bauweise des Tunnels. Wenn bei offener Bauweise beispielsweise Bäume wegfallen oder sich die Grundwasserdynamik verändert, muss das ausgeglichen werden.

Wie werden Lärmschutz und Erschütterungen bei untertunnelten Siedlungsgebieten gehandhabt?

- Erschütterungen sind natürlich ein Thema. Es gibt die Möglichkeit entsprechender Schutzmaßnahmen im Tunnel, abhängig von der Geologie, um diese möglichst gering zu halten. Die genaue Ausgestaltung ist Teil der vertiefenden Planung, es wird aber Gutachten dazu geben.

Wie viele Verknüpfungsstellen sind notwendig?

- Es braucht je eine Verknüpfung nördlich und südlich von Rosenheim (zusätzlich zur Verknüpfung in Schafteuau).

Könnten die östlichen Varianten theoretisch nach Salzburg anbinden?

- Eine Anbindung an Salzburg ist nicht Teil des Projektes Brenner-Nordzulauf und daher auch nicht geplant.

Gibt es eine Lösung entlang der Autobahn, ohne dass die Bestandsstrecke aus Flintsbach und Brannenburg verlegt werden muss?

- Ja das ist möglich, wenn man bei den Verknüpfungsstellen Reischenhart oder Einöden verbindet.

In Erl würde die Grobtrasse auch an einem Siedlungsgebiet vorbeifahren. Dort müsste man die Trasse auf Stelzen führen und die Lärmbelastung wäre enorm, zusätzlich zur schon bestehenden Belastung durch die Bundesautobahn Süd.

- Es gibt Vorgaben für den Lärmschutz und diese müssen eingehalten werden. Das gilt auch für eine Trassenführung auf Pfeilern.

Ein Teilnehmer findet die Karte verwirrend, da so viele Optionen auf einem Plan zusammengefasst sind. Auch die Verknüpfungsstellen sind schwer verständlich. Ein Modell wäre dafür hilfreich.

- Das Planungsteam wird für die nächste Sitzung entsprechende Unterlagen vorbereiten, sodass die Verknüpfungen besser erkennbar und verständlich sind.
- Pläne mit einzelnen Grobtrassen wurden noch nicht erstellt, da sonst der Eindruck entstehen könnte, dass bestimmte Grobtrassen bevorzugt werden. Es gibt außerdem so viele Varianten, dass man dafür mind. 35 verschiedene Pläne bräuchte.
- Einzelne Varianten werden aber im Zuge des Planungsprozesses noch diskutiert und spätestens für vertiefende Planungen und die anschließende Bewertung mit Hilfe des Kriterienkataloges braucht es auch einzelne Darstellungen.

Inwieweit wird die räumliche Nähe zu Rosenheim bei der Trassenauswahl berücksichtigt?

- Jede Trassenvariante muss die Möglichkeit bieten, den Bahnhof in Rosenheim anzufahren. Dies ist durch die Verknüpfungsstellen bei allen Grobtrassenentwürfen möglich.

Gibt es eine Möglichkeit, nicht nur zwischen Tunneln und obertägigen Trassen zu unterscheiden, sondern auch Einhausungen etc darzustellen?

- Diese Möglichkeit gibt es, aber noch nicht in den Grobtrassenentwürfen. Dazu ist der Maßstab noch zu groß. Auch die Bauweise der Tunnel kann derzeit noch nicht festgelegt werden.

Welche Rolle spielt der Kostenfaktor bei den Grobtrassenentwürfen?

- Das Ziel dieser Phase ist, alle Möglichkeiten abzudecken. Die Trasse muss am Ende eine bestimmte Wirtschaftlichkeit aufweisen, um genehmigungsfähig zu sein. Daher wurde beispielsweise kein durchgehender Tunnel über die gesamte Strecke geplant.

- Die Wirtschaftlichkeit wird durch die Bewertung anhand des Kriterienkataloges berücksichtigt.

Kann es sein, dass man sich gegen einen Tunnel entscheidet, weil die Bauarbeiten länger dauern als bei einer oberflächlichen Trasse? Inwiefern spielt Zeitdruck hier eine Rolle?

- Das fließt erst in der vertiefenden Trassenplanung mit ein. Bis jetzt wurde diesbezüglich noch keine Bewertung vorgenommen.

4. Ausblick und nächste Termine

Siehe Folien 19 bis 21 der beiliegenden Präsentation

Torsten Gruber erklärt, dass die heute vorgestellten Grobtrassenentwürfe voraussichtlich bis Ende des Jahres mit den Forenmitgliedern und der Region diskutiert werden. Bis dahin ist also Zeit, die Pläne zu verstehen und Anregungen und Vorschläge einzubringen. Dazu sind umfassende Kommunikationsmaßnahmen und eine Infokampagne geplant. Neben den regelmäßigen Forensitzungen werden im Juni und Juli 2018 15 öffentliche Infoveranstaltungen im GPR und EPR stattfinden, die öffentlich zugänglich sind. Die Einladungen dazu wurden bereits per Postwurf versandt. Darüber hinaus bekommen BürgerInnen und PolitikerInnen Infobriefe und es gibt nach wie vor das Infobüro in Rosenheim. 2019 wird dann eine schrittweise Reduzierung der Trassen sowie die vertiefende Planung vorgenommen mit dem Ziel Ende 2019 / Anfang 2020 die Trassenempfehlung vorliegen zu haben. Alle Infotermine und die heute vorgestellten Pläne sind auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

Diskussion

Ein Teilnehmer regt an, in Zukunft bei Reservierungsanfragen an die Gemeinden die Art der Veranstaltungen bekannt zu geben, sodass sich die Mitarbeiter besser auskennen.

- Vielen Dank für den Hinweis, dies wird in Zukunft berücksichtigt.

Meiner Meinung nach sind die vorgestellten Grobtrassenentwürfe sehr ähnlich zu den Korridoren, die wir bereits 2015 gesehen haben. Ich sehe, dass planerisch etwas passiert aber ich kann hier keinen nennenswerten Fortschritt erkennen, den man für die Bevölkerung greifbar transportieren könnte. Mir wäre lieber, die Planungen würden schneller voranschreiten, sodass wir konkret wissen, welche Gemeinden wie betroffen sind.

- Es stimmt, dass die Korridore teilweise ähnlich zu jenen von 2016 sind. Die Grobtrassenentwürfe sind aber neu. Es gibt gewisse Zeitspannen, die ein solcher Planungsprozess braucht. Man muss auch einen Mittelweg finden zwischen jenen, denen es zu schnell geht und jenen, die sich eine zügigere Planung wünschen. Konkret wird es Ende 2019/Anfang 2020 eine Trassenempfehlung geben.

Meiner Meinung nach ist es ein Problem, wenn man so viel Zeit vergehen lässt, denn dann formieren sich auch Widerstände. Die Planung für den Abschnitt Radfeld-Schaftenau ist schon fast abgeschlossen.

- Der Wunsch der Projektleitung, diesen Planungsdialog zu führen, ist nach wie vor da. Die Planungsergebnisse vom Abschnitt Radfeld-Schaftenau werden in unserer Planung berücksichtigt.

Wann werden die Ergebnisse aus der Geologie da sein?

- Die Bohrungen im GPR sollten im Herbst abgeschlossen sein.

Wie wird bei der Gemeinde Neubeuern vorgegangen, wo die Bohrung verweigert wurde? Wie sieht das im EPR aus?

- Im Falle der Gemeinde Neubeuern wurde ein Duldungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt eingeleitet. Die Duldung ist ein temporäres Nutzungsrecht, aber keine Enteignung.
- Im EPR wird das geologische Erkundungsprogramm gerade aufgesetzt. Es gibt Gemeinden, die Bohrungen bereits vorher per Gemeinderatsbeschluss abgelehnt haben. Man wird versuchen eine Einigung zu finden. Falls dies nicht gelingt, ist ein Duldungsverfahren das letzte Mittel.

Die Gemeinde Oberaudorf möchte anmerken, dass sie grundsätzlich hinter den Bohrungen steht und diese auch als notwendig erachtet. Die Verzögerungen bei der Bohrung am Hocheck sind durch gravierende Verständigungsfehler entstanden. Die Bohrung wird aufgrund der Tourismussaison erst im Herbst beginnen.

Der nächste Gemeindeforum Süd 2 findet am 18.7.2018 in Kiefersfelden statt. Die TeilnehmerInnen erhalten dazu zeitgerecht eine Einladung von der Moderation.

Die Moderation leitet zur Abschlussrunde der TeilnehmerInnen mit kurzen Statements ein. Einige Teilnehmer betonen, dass die Planung nun endlich konkreter geworden ist und es in Zukunft zügiger voran gehen soll. Der finanzielle Aspekt sollte bei so einem Generationenprojekt eine untergeordnete Rolle spielen. Einige Teilnehmer können den Plan jetzt besser nachvollziehen, für andere ist jetzt erst die ganze Komplexität sichtbar. Am Ende sollte das Ziel sein, die bestmögliche Lösung für alle zu finden.

Die Projektleitung bedankt sich bei den TeilnehmerInnen für die konstruktive Diskussion und die Anregungen, was noch verbessert werden kann um diese ersten Entwürfe von Grobtrassen besser zu vermitteln und erklären zu können.

Zusammengestellt am 22.06.2018

Mariella Schimatzek

Anlagen:

- Präsentation GF Süd 2 vom 20.06.2018
- Anwesenheitsliste

GEMEINDEFORUM SÜD 2

20.06.2018, KUFSTEIN

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 10. Sitzung

- **Begrüßung**
- Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung
- Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen
 - Planungsablauf und Rahmenbedingungen
 - Vorstellung Grobtrassenentwürfe
- Ausblick und nächste Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- **Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung**
- Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen
 - Planungsablauf und Rahmenbedingungen
 - Vorstellung Grobtrassenentwürfe
- Ausblick und nächste Termine

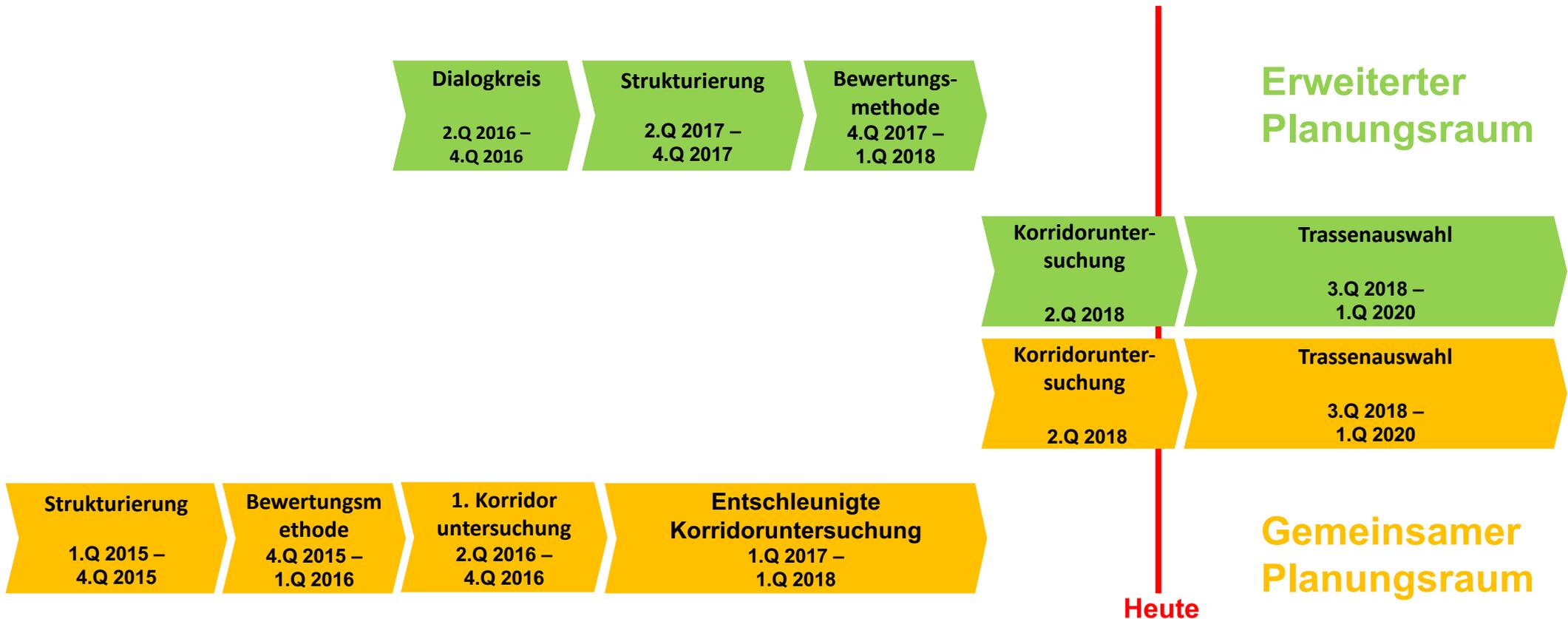
Gemeindeforum

Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 9. Sitzung
- **Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen**
 - Planungsablauf und Rahmenbedingungen
 - Vorstellung Grobtrassenentwürfe
- Ausblick und nächste Termine

Erweiterter und Gemeinsamer Planungsraum

Zeitplan für ein gemeinsames Trassenauswahlverfahren



Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf; Beurteilungsmethode



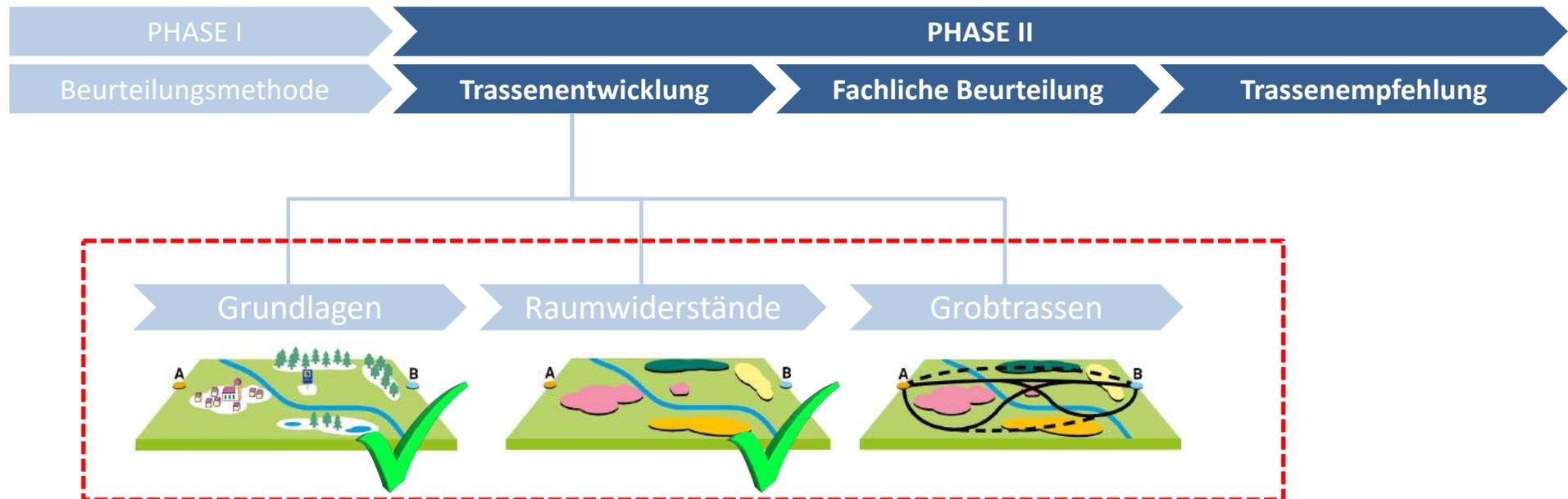
The table is a detailed 'Kriterien-Katalog' (Criteria Catalog) used for evaluating infrastructure projects. It is organized into columns for different criteria and rows for specific indicators. The table includes a header section with 'Kriterien' and 'Indikatoren' and a main body with numerical values and descriptive text for each indicator. A green checkmark is placed over the 'Beurteilungsmethode' section of the process flow diagram above the table.

- ❖ Hauptkriterien fixiert
- ❖ Gewichtung bis spätestens zum 16. Juni 2018 durch Foren möglich

Im Zuge der Beteiligung der Foren wurden 55% der Indikatoren angepasst.

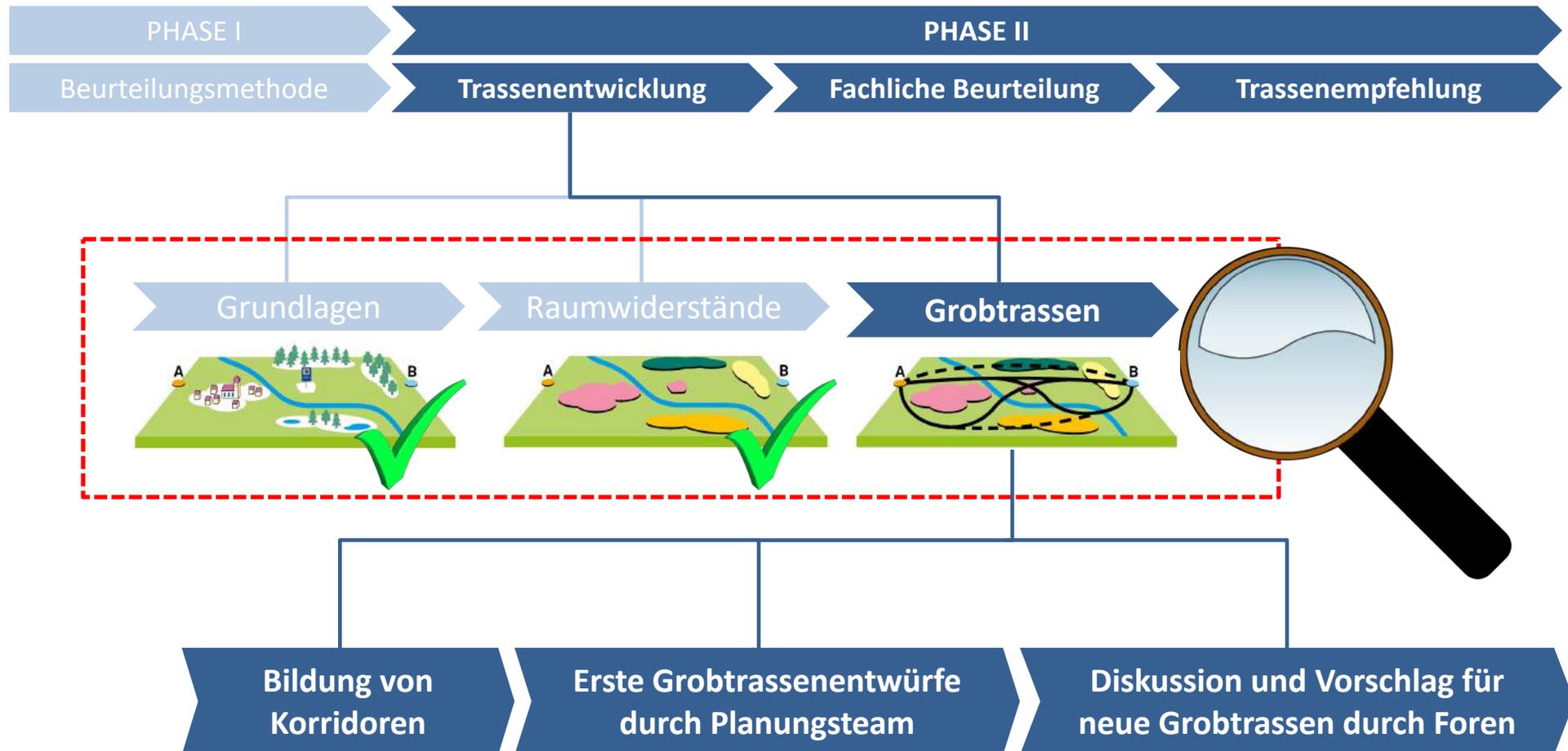
Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf; Schritte der Trassenentwicklung



Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf; Wie entstehen die Grobtrassen?



Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau

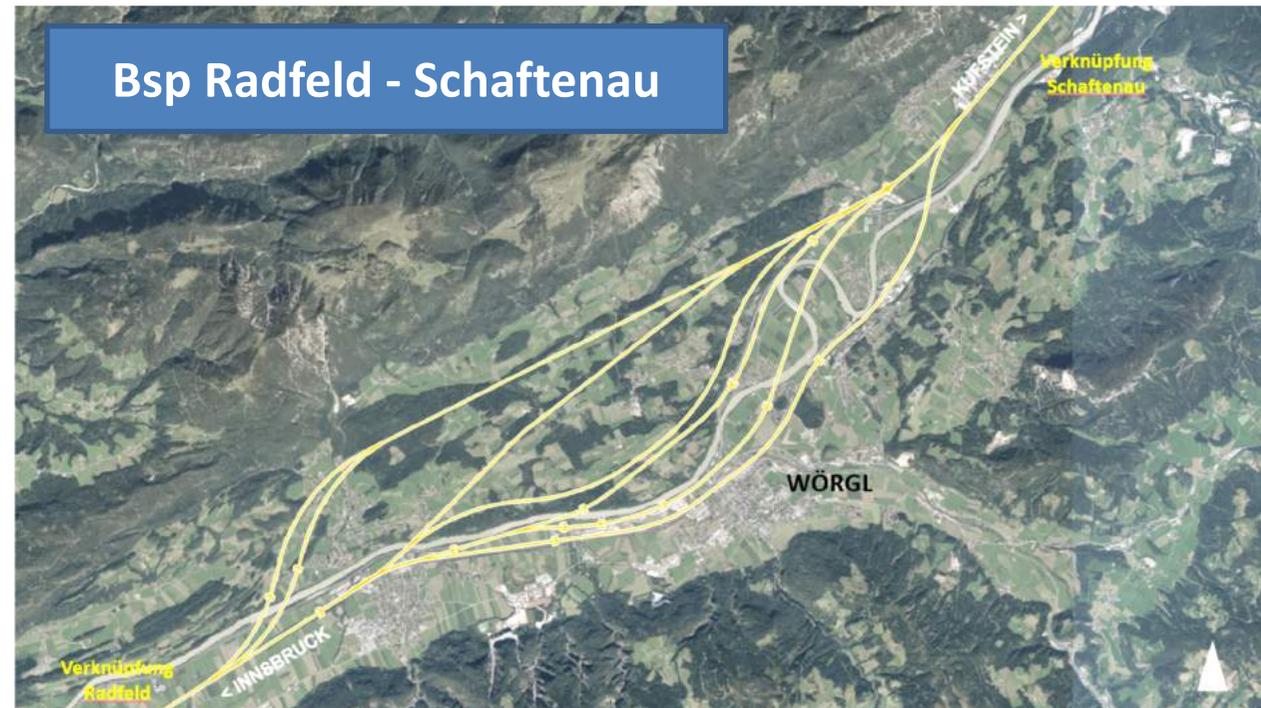


Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe durch Planungsteam

Im Abschnitt Radfeld – Schaftenau wurden durch das Planungsteam 13 erste Entwürfe von Grobtrassen ermittelt und in den Foren vorgestellt.



Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau

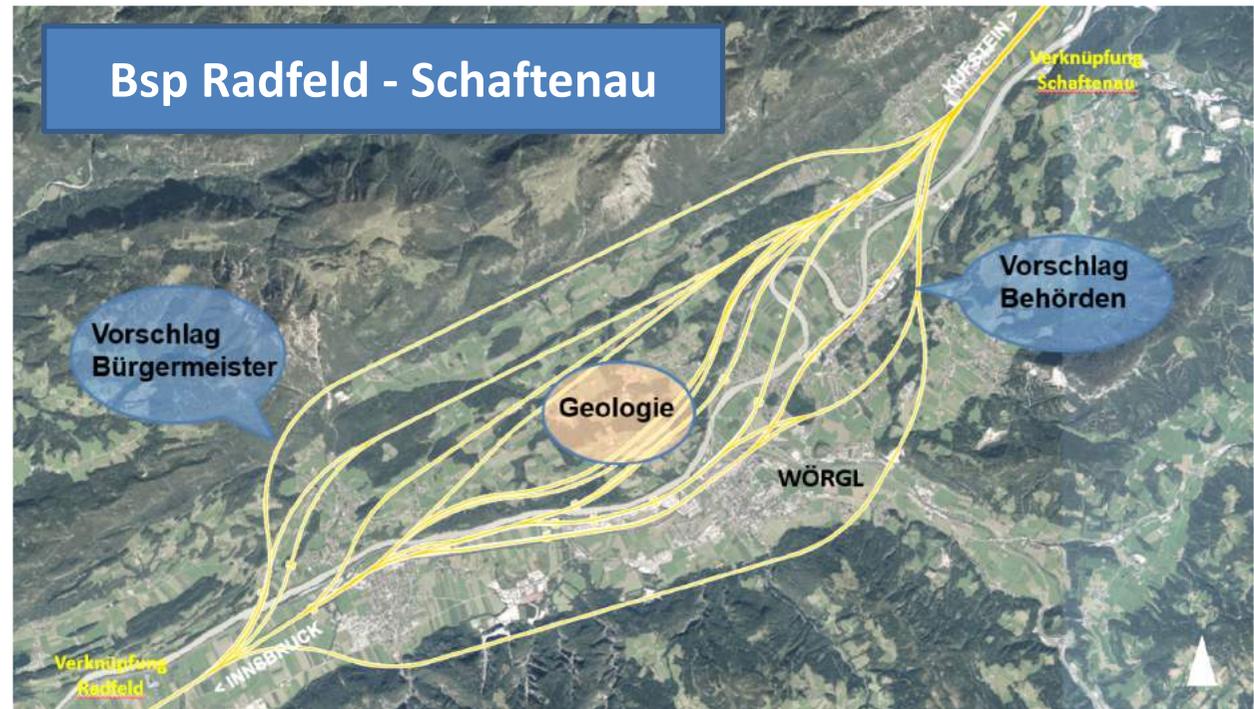


Grobtrassen



Diskussion und Vorschlag für neue Grobtrassen durch Foren

Erste Grobtrassenentwürfe des Planungsteams werden ggf. durch weitere Vorschläge der Foren und der Region ergänzt. Im Abschnitt Radfeld – Schaftenau wurden so vier weitere Varianten aufgenommen.



Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

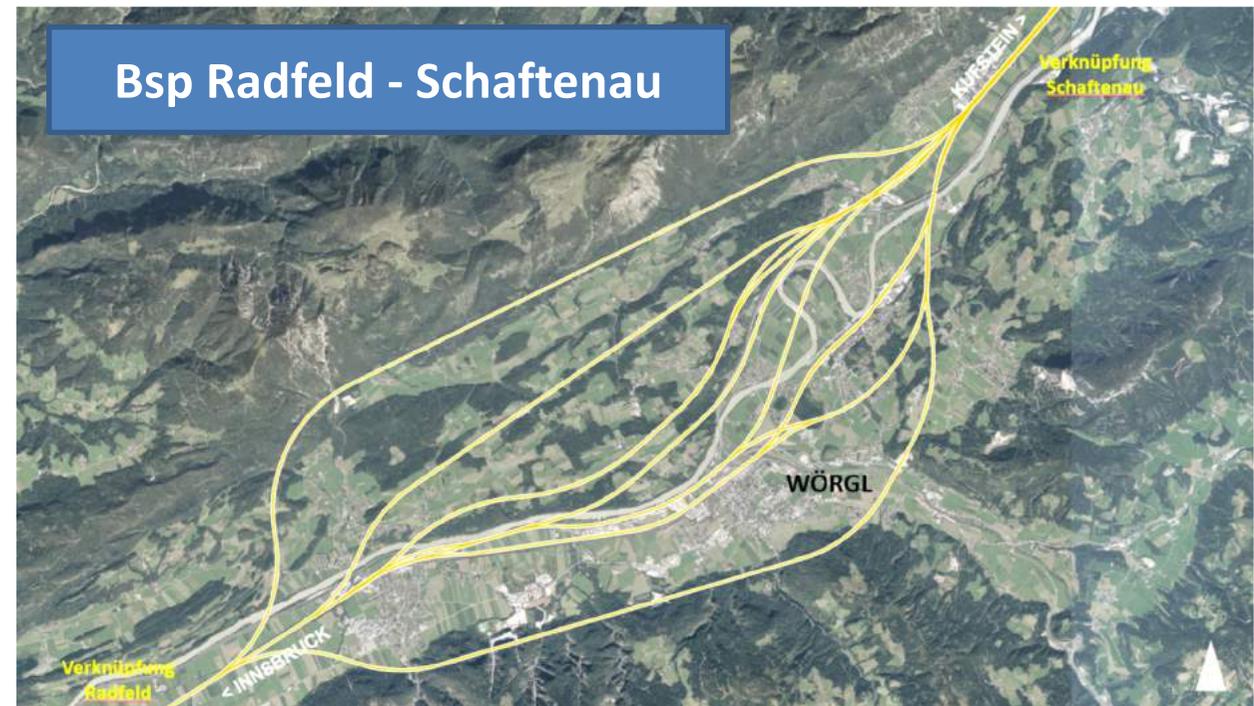
Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau



Grobtrassen



Alle vorliegenden Grobtrassen werden in den Foren diskutiert, ggf. optimiert und geeignetere Varianten für eine vertiefte Planung ermittelt. Im Abschnitt Radfeld – Schaftenau wurden so im ersten Schritt 12 Varianten für die Weiterarbeit identifiziert.

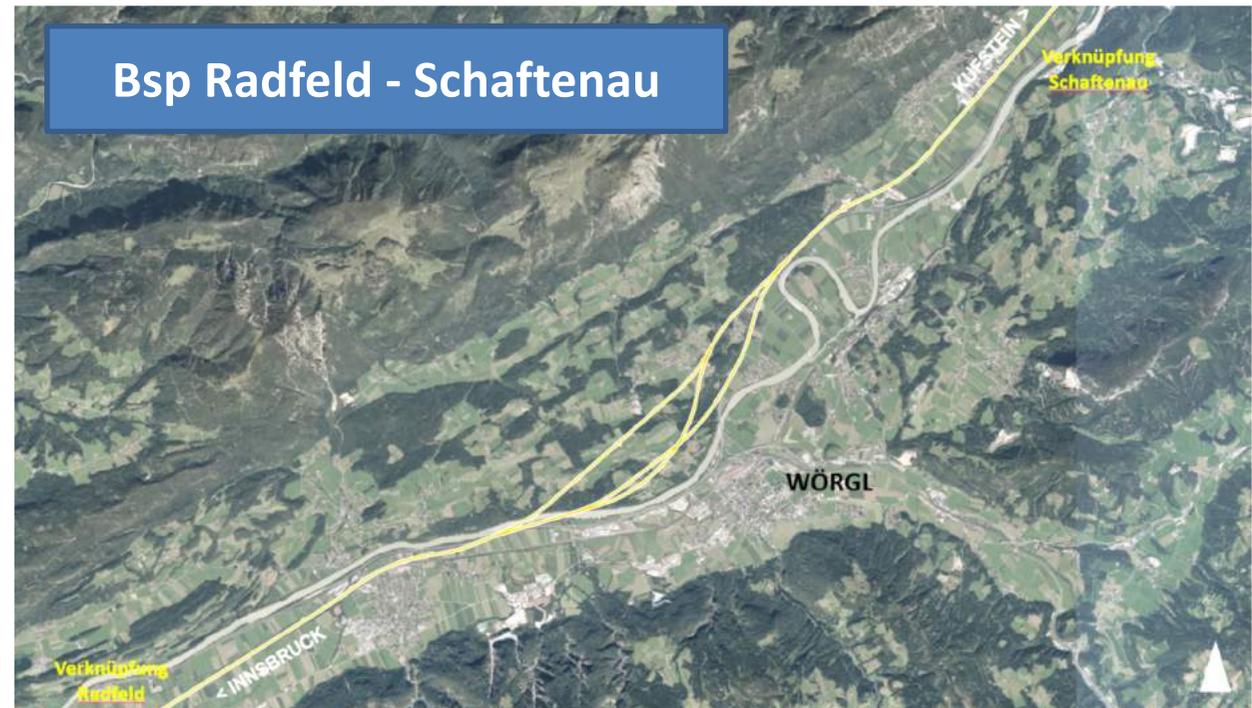


Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau

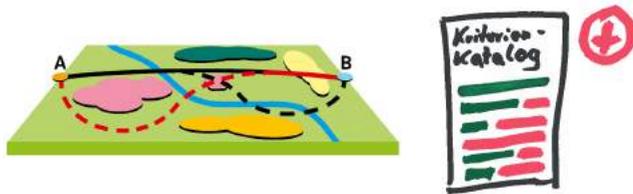


In einem weiteren Optimierungsschritt konnten im Abschnitt Radfeld – Schaftenau die 12 Varianten auf vier Varianten reduziert werden.

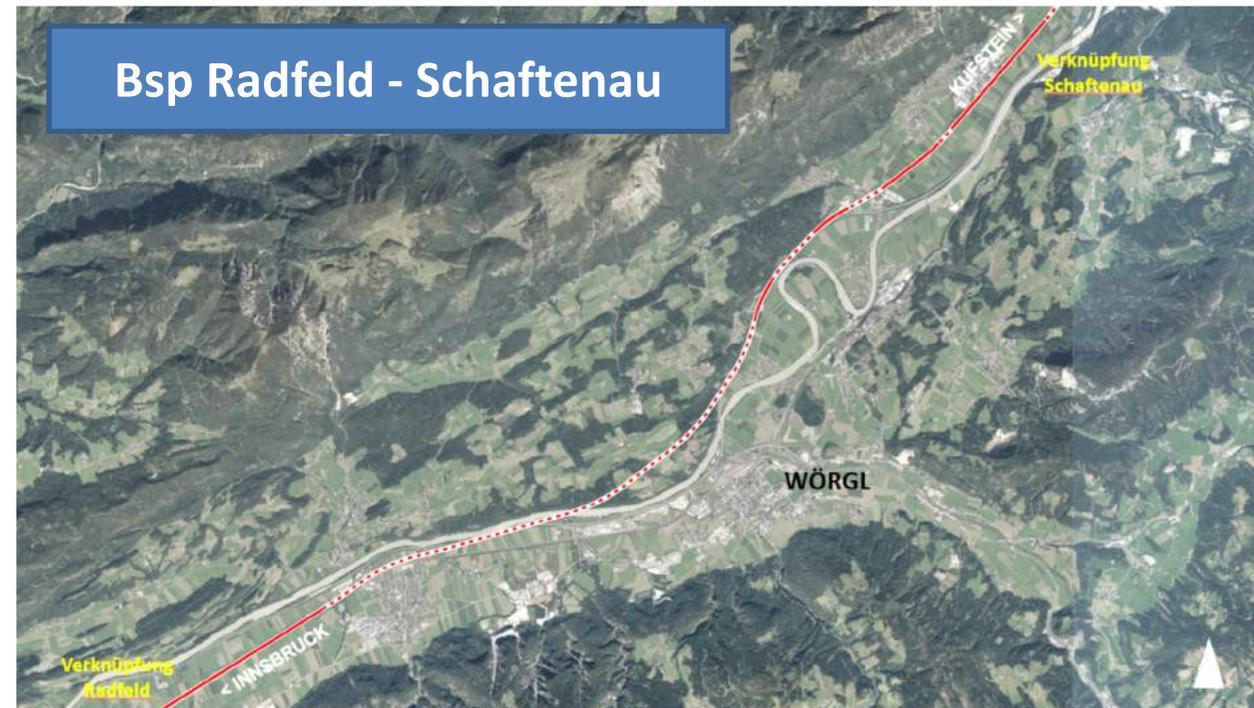


Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Planungsablauf am Beispiel Radfeld - Schaftenau



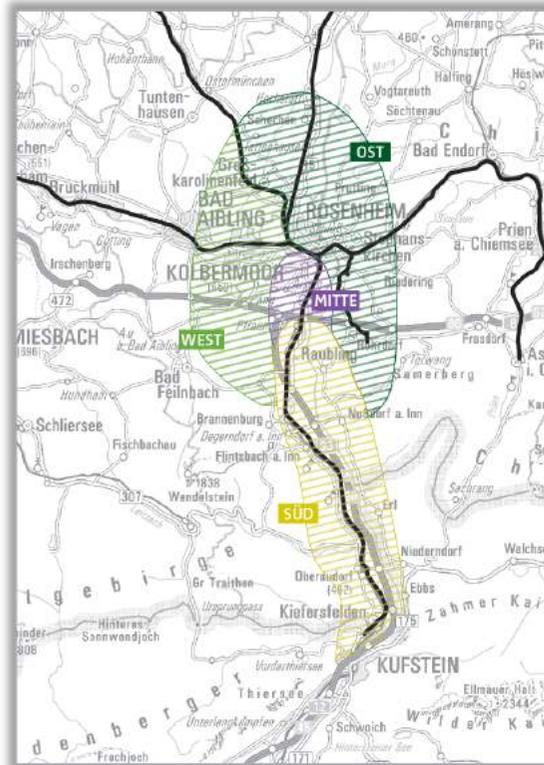
Für die verbliebenen Varianten wird eine vertiefte Planung durchgeführt und eine Bewertung mit Hilfe des vereinbarten Kriterienkatalogs durchgeführt. Am Ende steht die Trassenempfehlung und es verbleibt **eine** Trasse.



Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Ermittlung von Grobtrassen

Schematische Darstellung möglicher Korridorbereiche



Raumwiderstände

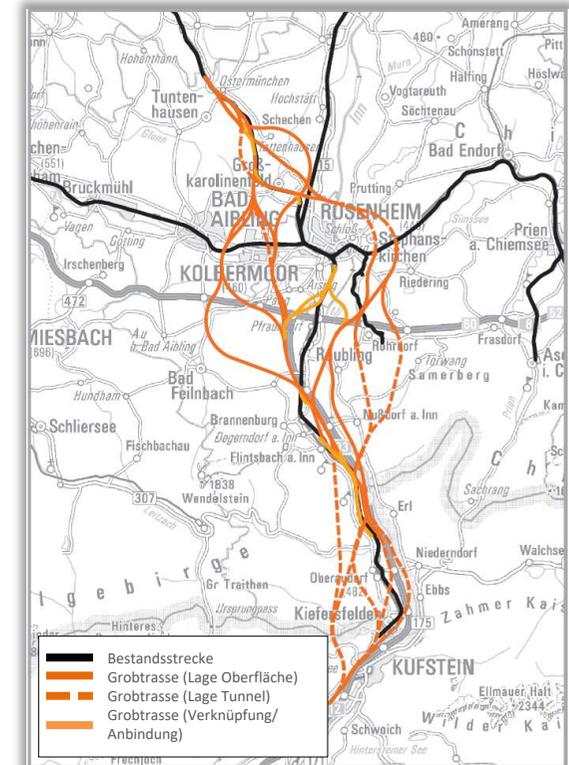
+

Topografie

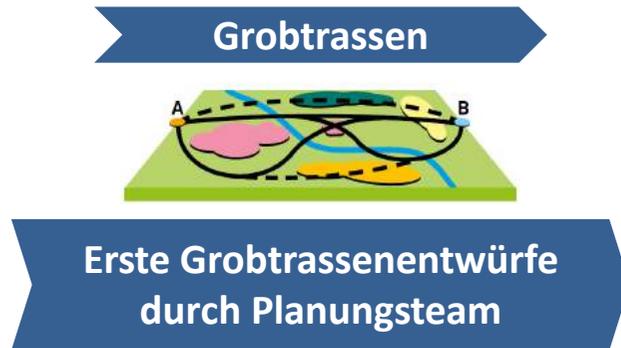
+

Trassierungsvorgaben

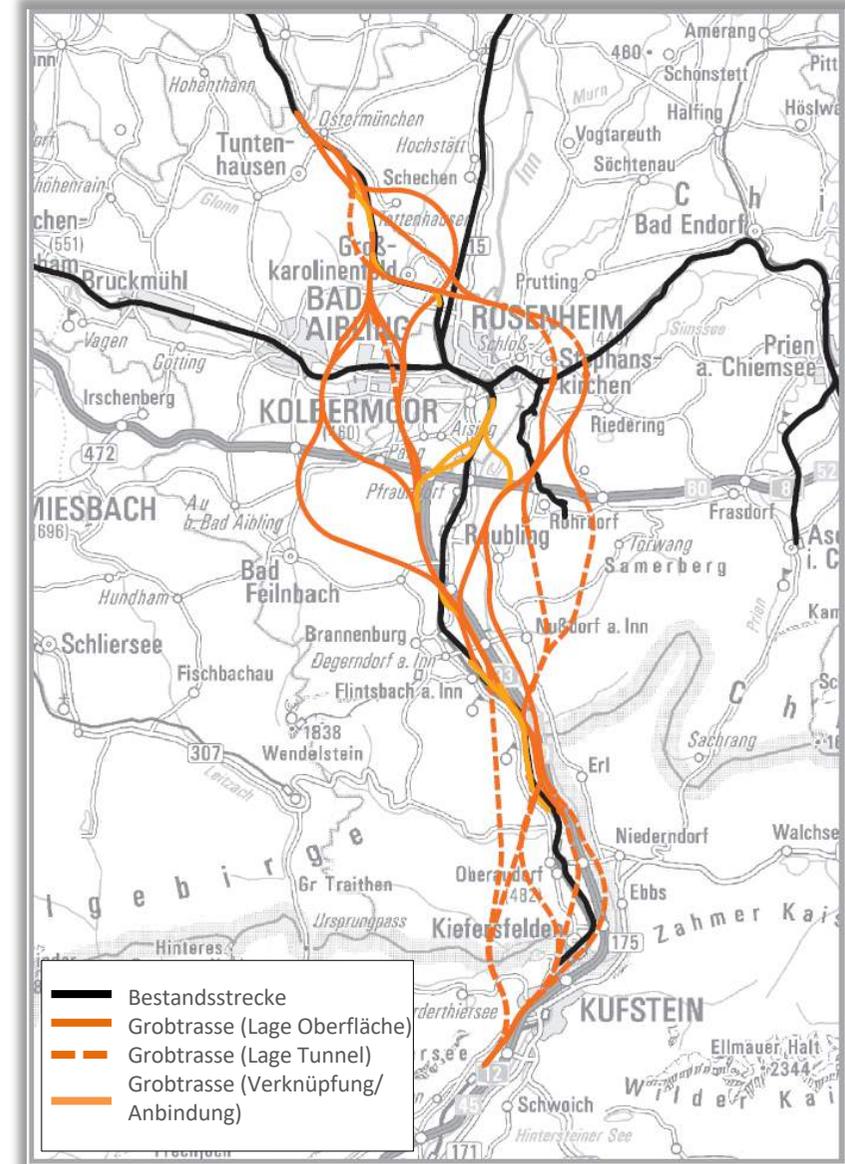
Erstellung erster Entwürfe von Grobtrassen innerhalb von Bereichen mit möglichst niedrigem Raumwiderständen



Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe



- ❖ Die Grobtrassen liegen sowohl östlich als auch westlich des Inns, als auch östlich und westlich von Rosenheim.
- ❖ Bedingt durch Topographie und hohe oberirdische Raumwiderstände ergeben sich Bereiche mit unterirdischer Trassenführung.
- ❖ Sowohl in oberirdischen als auch unterirdischen Bereichen enthalten die Grobtrassen noch kritische Punkte, die es in den weiteren Diskussionen und Optimierungen gemeinsam zu verbessern gilt.



Schematische Grobtrassenkarte

Gemeindeforum

Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- Einführung & Protokoll
- **Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen**
 - Planungsablauf und Rahmenbedingungen
 - **Vorstellung Grobtrassenentwürfe**
- Ausblick

Vorstellung der ersten Entwürfe der Grobtrassen anhand der Karten

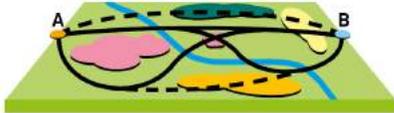
Gemeindeforum

Tagesordnung 10. Sitzung

- Begrüßung
- Einführung & Protokoll
- Vorstellung erster Entwürfe von Grobtrassen
 - Planungsablauf und Rahmenbedingungen
 - Vorstellung Grobtrassenentwürfe
- **Ausblick und nächste Termine**

Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe – wie geht es jetzt weiter?

Grobtrassen



Erste Grobtrassenentwürfe durch Planungsteam

Die ersten Entwürfe von Grobtrassen spiegeln die derzeitige Planungstiefe wieder -> Neue Erkenntnisse z.B. aus der Geologie können sich auf die Grobtrassen auswirken. Eine fachliche Bewertung der Grobtrassen liegt noch nicht vor.

Diskussion und Vorschlag für neue Grobtrassen durch Foren

Diese ersten Grobtrassenentwürfe des Planungsteam werden ggf. durch weitere Vorschläge für Grobtrassen aus den Foren und der Region ergänzt und diskutiert.

Grobtrassen diskutieren und reduzieren

Alle vorliegenden Grobtrassen werden in den Foren diskutiert um daraus die geeignetsten Varianten für die vertiefte Planung zu ermitteln. Dabei werden vor allem die kritischen Punkte jeder Grobtrasse betrachtet.

Vorstellung erster Grobtrassenentwürfe

Zeitlicher Ablauf und weitere Maßnahmen

- ❖ Beide Planungsräume gehen ab sofort zusammen die gleichen Planungsschritte.
 
- ❖ **Start des Trassenauswahlverfahrens:** 18. Juni bis 26. Juni: nächste Forenrunde im Erweiterten und Gemeinsamen Planungsraum; In Summe mind. 28 Forentermine bis Ende des Jahres geplant
- ❖ **Info- Kampagne Sommer 2018:** Im Juni und Juli insgesamt 15 Informationsveranstaltungen in den Gemeinden, in denen das Planungsteam für Erklärungen und Fragen zur Verfügung steht. Im zweiten Halbjahr 2018 Politik- Infobriefe, Bürger-Infobriefe sowie Informationsveranstaltungen im Rosenheimer Projektinfobüro.
- ❖ **Bis Ende 2018:** Erste Grobtrassenentwürfe werden ggf. durch weitere Vorschläge aus den Foren und der Region ergänzt.
- ❖ **Ab 2019:** Diskussion, Optimierung und Auswahl geeigneter Varianten die vertiefte Planung mit paralleler Einleitung des Raumordnungsverfahrens
- ❖ **Anfang 2020:** Vorliegen der Trassenempfehlung

Ausblick

Diskussion der Grobtrassenentwürfe

- Nächster Forentermin: **18. Juli 2018, 15.30-17.30 Uhr, Kiefersfelden**
- Inhalte des Juli-Forums:
 - Weitere, ergänzende Informationen zu den Grobtrassenentwürfen
 - Klärung weiterer offener Fragen, auch aus den Informationsveranstaltungen
 - Verteilung von Unterlagen an die Forenmitglieder für weitere Forenarbeit
- Planung der Termine und Vorgehensweise bis Ende des Jahres:
 - Nächste Forentermine: **18. Juli 2018; 26. September 2018**
 - Weitere Forentermine: **24. Okt. 2018, 28. Nov. 2018, 23. Jan. 2019**

Zur Info: Grundlagenkarten, Raumwiderstandskarten und Grobtrassenentwürfe sind aktuell auf

www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM