

Projekt Brenner-Nordzulauf im gemeinsamen Planungsraum Trassenauswahlverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung

PROTOKOLL

Thema: **12. Sitzung des Gemeindeforums Süd 2**

Datum und Uhrzeit: 26.09.2018, 15:30-17:30 Uhr

Ort: Bürgersaal, Stadtgemeinde Kufstein

TeilnehmerInnen
(ohne Titel)

Hubert Wildgruber (Oberaudorf)
Stephanie von Keudell (Oberaudorf)
Bernhard Wenger (Oberaudorf)
Christian Ritzer (Niederndorf)
Franz Ploner (Niederndorf)
Hajo Gruber (Kiefersfelden)
Andreas Wehner (Kiefersfelden)
Georg Aicher-Hechenberger (Erl)
Josef Eberwein (Erl)
Alexander Buchner (IPBN)
Wieland Steigner (IPBN)
Manuel Gotthalseder (DB Netz AG)
Bernd Reiter (DB Netz AG)
Martin Gradnitzer (ÖBB Infra)
Peter Hofer (ÖBB Infra)
Sabine Volgger (wikopreventk)
Mariella Schimatzeck (wikopreventk)

Agenda:

1. Begrüßung
 2. Rückmeldungen zum Protokoll der 11. Sitzung
 3. Aktuelles aus dem Projekt
 4. Diskussion der Grobtrassen-Entwürfe
 5. Ausblick und nächste Termine
-



1. Begrüßung

Die Projektleitung begrüßt die TeilnehmerInnen zur 12. Sitzung des Gemeindeforums nach der Sommerpause und bedankt sich bei der Stadtgemeinde Kufstein für die Gastfreundschaft.

Die Moderation stellt den Ablauf für die heutige Sitzung vor: Nach einem kurzen Überblick über die aktuellen Aktivitäten im Projekt wird eine zusammenfassende Auswertung der Infoveranstaltungen präsentiert. Anschließend stellt das Planungsteam allgemeine Richtwerte und Trassierungsparameter für die Grobtrassen sowie einen Überblick über die bisher eingegangenen Trassenvorschläge vor. Zum Abschluss gibt es einen Ausblick zur weiteren Zusammenarbeit und den nächsten Terminen.

Die Mitglieder haben heute 3 ausgedruckte Grobtrassenpläne auf dem Hintergrund der Raumwiderstandskarten und der Grundlagenkarten Mensch und Natur erhalten. Dies wurde in den vorherigen Forensitzungen nachgefragt, um den Zusammenhang besser verstehen zu können.

2. Rückmeldung zum Protokoll der 11. Sitzung

Es liegen keine schriftlichen Rückmeldungen zum als Entwurf gekennzeichneten Protokoll der 11. Sitzung vor. Die TeilnehmerInnen stimmen der Finalisierung des Protokolls zu. Dieses wird in Kürze auf der Projektwebsite www.brenner-nordzulauf.eu veröffentlicht.

Aus der letzten Sitzung ist noch eine Frage zur Forsa-Umfrage offen: Es wurden nur Festnetznummern angerufen, um sicherzustellen, dass nur Personen von Gemeinden aus den beiden Planungsräumen befragt werden.

3. Aktuelles aus dem Projekt

Siehe Folien 4-13 der beiliegenden Präsentation

Aktivitäten im Projekt

Die Projektleitung berichtet, was sich seit der letzten Sitzung im Juli getan hat. Beim Bahnausbau des Knoten München ist es wichtig, die Belange des BNZ zu berücksichtigen und daher war die Projektleitung beim Termin mit Frau Staatsministerin Aigner dabei. Am 24.09. gab es einen Pressetermin mit Informationen zur Bohrung am Hocheck, welche seit einer Woche läuft. Dort sind auch Schautafeln ausgestellt, die das Prozedere erklären. Die Bohrung sollte bis zur Wintersaison abgeschlossen sein und die Kommunikation mit der Gemeinde verläuft sehr gut. Ergänzend zu den Folien gibt es noch zwei aktuelle Ereignisse. Die Projektleitung möchte darüber informieren, dass die Bundestagsabgeordnete Daniela Ludwig sich mit einem offenen Brief an Bundesminister Scheuer gewandt hat, in dem sie einen „Inntalplan“ bzgl. des BNZ vorstellt. Die Vieregg-Rössler GmbH hat im Auftrag der Inntal Gemeinschaft e.V. (Interessensgemeinschaft, welche im Regionalforum und im Gemeindeforum Nord 1 vertreten ist) eine Stellungnahme zum BNZ abgegeben. Das Dokument kann hier eingesehen werden: <http://inntal-gemeinschaft.de/wp-content/uploads/2018/09/VR-Brennerzulauf-Stellungnahme-Grobtrassen.pdf>. Diese wird derzeit seitens der Bahnen bearbeitet und geprüft. Sobald die Prüfung abgeschlossen ist, wird es eine

Reaktion darauf geben. Die Stellungnahme greift allerdings viele Themen und Aspekte auf und diese betreffen teilweise auch den Bund und die Ministerien beider Länder. Daher bittet die Bahn um Verständnis, dass die Bearbeitung eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen wird.

Diskussion

Meiner Kenntnis nach, sieht der Inntalplan eine Ertüchtigung der Bestandsstrecke vor. Haben Sie konkretere Infos dazu? Ich frage mich, wo dafür Platz sein soll. Die Gemeinden an der Bestandsstrecke sind bereits extrem belastet und fühlen sich vor den Kopf gestoßen.

- Die Projektleitung hat dazu keine näheren Informationen und kennt auch nur das Dokument, welches auf der Website von Daniela Ludwig veröffentlicht wurde. Eventuell wird es beim regionalen Projektbeirat kommende Woche mehr Informationen dazu geben. Das ändert aber nichts am nach wie vor aufrechten Planungsauftrag zum Projekt BNZ.

Es wäre gut, sobald wie möglich eine Reaktion zur Stellungnahme von Vieregg-Rössler zu bekommen. Ansonsten entsteht zu viel Verunsicherung. Es ist nicht hilfreich, wenn jedes Quartal irgendwo ein neues Papier entsteht, das Verwirrung erzeugt. Wir brauchen dazu klare Aussagen, zumindest für das, was unseren Planungsraum betrifft, und sollten uns davon nicht verunsichern lassen.

Wir wussten auch nichts von dieser Stellungnahme und von Daniela Ludwigs Brief. Bei uns im Ort ist dadurch Verunsicherung entstanden und die Leute fragen uns, was denn da los ist. Wenn jemand von extern die Stellungnahme liest, klingt es auf den ersten Blick schlüssig. Der Druck auf die BM steigt. Es muss von der Politik endlich eine klare Aussage zum Bedarf geben, und dazu, wie es jetzt weiter geht. Irgendwann ist das Vertrauen in die Politik ganz weg, wenn den Aussagen nie Taten folgen.

Der Politik ist es noch nicht gelungen, den Bedarf klar zu hinterlegen. Das Verkehrsministerium sollte das fachlich fundiert der Bevölkerung erklären. Das fehlt bisher und wird vor der Wahl wohl nicht passieren.

- Der Planungsauftrag zum Projekt BNZ aus dem BVWP (D) und dem Rahmenplan (Ö) ist nach wie vor aufrecht.
- Der BVWP wird in mehrjähriger Arbeit von zahlreichen Experten erstellt und basiert auf umfangreichen Gutachten. Das hat eine hohe Wertigkeit und kann nicht ohne weiteres durch die Stellungnahme eines Beratungsunternehmens umgeworfen werden.
- Die Bahnen werden aber natürlich auf die Stellungnahme reagieren. Die Antworten sollen aber seriös und belastbar sein, und das nimmt Zeit in Anspruch. Manche Aussagen betreffen auch den Bund und die Ministerien beider Länder. Sobald es eine Reaktion gibt, werden die Forenmitglieder informiert.

Die Projektleitung wird den Wunsch nach einer klaren Aussage zum Bedarf in den 8. Regionalen Projektbeirat kommende Woche mitnehmen.

Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen

Die Moderation erklärt, dass jetzt alle Infoveranstaltungen abgeschlossen sind. Heute wird eine zusammenfassende Auswertung für die anwesenden Gemeinden präsentiert. Die Präsentation mit allen Auswertungen ist auf der Projektwebsite veröffentlicht: https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html?file=files/mediathek/informationsmaterial/2018-09-24-Auswertung_Feedbacks_Infoveranstaltungen.pdf

Zusätzlich wird es eine Liste geben, in der alle Feedbackkärtchen einzeln erfasst sind. Derzeit werden die Kärtchen noch zur besseren Lesbarkeit abgetippt. Die Liste wird dann ebenfalls auf der Projektwebsite veröffentlicht. Insgesamt besuchten 3468 Personen die Veranstaltungen und 319 davon haben sich zum Newsletter angemeldet. Unter den 968 Feedbackkärtchen waren auch 156 mit Trassenvorschlägen. Die Themenclouds zeigen die am häufigsten genannten Begriffe. Feedbackkärtchen mit offenen Fragen werden beantwortet, sofern eine Kontaktadresse angegeben wurde. In Kiefersfelden und Oberaudorf wurden die Themen Tunnel, Autobahn, Trassenverlauf und Information am häufigsten diskutiert.

4. Diskussion Grobtrassen-Entwürfe

Siehe Folien 14-42 der beiliegenden Präsentation

Die Moderation fragt die TeilnehmerInnen ob es von Ihrer Seite noch Trassenvorschläge gibt.

Das Gemeindegebiet in Erl ist deutlich länger, als der derzeit geplante Tunnel. Dieser endet noch im verbauten Gemeindegebiet und würde auch landwirtschaftliche Felder zerschneiden. Das erregt natürlich Aufsehen. Mein Anliegen ist deshalb, diesen Tunnel zu verlängern. In Nußdorf muss man sowieso wieder unterirdisch fahren, daher könnte man von vornherein im Tunnel bleiben. Das würde die Akzeptanz deutlich steigern. Ich bin überzeugt, dass wir hier schlussendlich alle Interessen unter einen Hut bringen. Wir arbeiten natürlich weiterhin konstruktiv mit, aber wir müssen auch die Interessen unserer Bevölkerung vertreten.

Die Tunnelvarianten Laiming, Nußberg und Kitzwand queren alle den Inn oberirdisch bei Oberaudorf und gehen oberirdisch an Erl vorbei. Diese Innquerung sollte unterirdisch sein, ansonsten ist es eine große Belastung für die Menschen, die dort wohnen. Das Auftauchen des Tunnels Laiming erscheint uns zu früh, davon wären Erl und Oberaudorf betroffen. Neben der Lärmbeschallung wäre das ein massiver Eingriff in die Landschaft.

- Das Planungsteam wird diese Vorschläge aufnehmen.
- In einem ersten Schritt wurden Tunnel dort eingezeichnet, wo ein geschlossenes Siedlungsgebiet durchquert würde, oder es topografisch notwendig ist. Dieser Standard wurde einheitlich für den gesamten Planungsraum angewandt. Das heißt aber nicht, dass ein Tunnel nicht auch wo anders möglich ist und ggf. umgesetzt wird.

Trassierungsvorgaben und -parameter für NBS.

Alexander Buchner vom Planungsteam IPBN erklärt den TeilnehmerInnen die Vorgaben und Parameter, welche für diese Neubaustrecke angewendet werden. Zusätzlich sind für die

heutige Sitzung ausgewählte Beispiele von Höhen- und Breitenprofilen vorbereitet, da es in den letzten Forensitzungen Fragen dazu gab. Alle Querschnitte sind exemplarisch aus geltenden Bahnvorschriften bzw. davon abgeleitet. Sie stellen nur den unmittelbaren Gleisbereich dar-. Für die Ausbreitung des Bahndamms gibt es kein Fixmaß, diese hängt von mehreren Faktoren ab (Entwässerungsanlagen, Lärmschutzwand etc). Der Gleisachsabstand wird von der Mitte des einen Gleises bis zur Mitte des anderen Gleises gemessen. Folie 16 und 19 zeigen den grundsätzlichen Aufbau der Abstände: Es gibt einen Gefahrenbereich mit anschließendem Sicherheitsraum, in dem sich beispielsweise Gleisarbeiter aufhalten können. Danach können beispielsweise Lärmschutzwände errichtet werden. Bei 160 km/h maximaler Geschwindigkeit ist der Gefahrenbereich (Sicherheitsabstand) geringer als bei 230 km/h. Der viergleisige Abschnitt (Folie 18) könnte beispielsweise in einer Verknüpfungsstelle sein. Die lichte Höhe auf Folie 20 beträgt ca 6,70 Meter zwischen Schienenoberkante und Brückenunterkante. Die Gesamthöhe hängt zusätzlich u.a. vom statischen Aufbau der Straßenbrücke und dem Fahrbahnaufbau etc. ab. Die Darstellung auf Folie 22 könnte beispielsweise eine Querung der NBS über die Bestandsstrecke darstellen. Exemplarisch wird hier auch eine Lärmschutzwand auf der Brücke gezeigt (links ca 5 Meter Höhe, rechts ca 3 Meter Höhe). Folie 23 zeigt einen eingleisigen Tunnelquerschnitt. Der genaue Durchmesser des Tunnelquerschnitts sowie die Form (diese muss nicht kreisförmig sein) sind Gegenstand der Detailplanung. Man kann aber von einem Richtwert von ca 10 Metern Durchmesser ausgehen. Folie 24 verdeutlicht, dass Tunnelportale unterschiedlich ausgestaltet sein können. Es sind auch Mischformen denkbar.

In den vorherigen Foren wurden die Themen Begleitwege und Überholgleise angesprochen. Begleitwege braucht es an Verknüpfungsstellen, um z.B. Zugang für die Wartung der Weichen zu schaffen. Dafür wird in der Regel das vorhandene Wegenetz genutzt. Überholgleise sind Gleise, wo Güterzüge kurzfristig angehalten werden können, sodass schnellere Züge überholen können. Die Notwendigkeit und die Position solcher Überholgleise hängt von verkehrswissenschaftlichen Untersuchungen ab. Diese können erst gemacht werden, wenn der Trassenverlauf feststeht und sind daher Gegenstand der vertiefenden Detailplanung. Wir wissen also derzeit noch nicht, ob es überhaupt Überholgleise braucht bzw. wo diese liegen könnten. Aufgrund der Nachfrage einiger Forenmitglieder wird nachträglich eine Darstellung mit Überholgleisen in der Präsentation ergänzt.

Die Projektleitung weist nochmals darauf hin, dass es sich bei der NBS um eine Hochleistungsstrecke mit Mischverkehr handelt (keine Hochgeschwindigkeitsstrecke).

Diskussion

In der Darstellung auf Folie 19 (zweigleisiger Streckenquerschnitt für 160 km/h) überschneiden sich ja die Zugprofile. Heißt das, sie sind nicht begegnungsfähig?

- Der Rahmen um den Zug herum zeigt das Lichtraumprofil, in welchem sich der Zug bewegen kann (zB in Kurven). Dieses muss grundsätzlich freigehalten werden, aber eine Überschneidung von baulichen Anlagen ist zulässig. Eine Begegnung ist trotzdem möglich. Diesen Regelquerschnitt gibt es beispielsweise auf der Bestandsstrecke.

Wann ist ersichtlich, wie genau die Tunnel bzw. der Lärmschutz ausgestaltet sind (Damm, Trog, Einhausung etc)? Eine Einhausung hätte im Inntal zwar wenig Wirkung, aber an einer freien, geraden Strecke hätte das durchaus Auswirkungen auf die Lärmemission.

- Das wird in der vertiefenden Planung konkretisiert. Zuerst müssen die Grobtrassen reduziert, und die Planungen detaillierter werden.

Dienen die derzeit geplanten Verknüpfungsstellen dazu, Rosenheim anzubinden? Gibt es das auch für Kufstein?

Sind die Verknüpfungsstellen alle 20 Kilometer notwendig, damit Personenzüge alle Bahnhöfe bedienen können? Für den Güterverkehr sind die kleineren Bahnhöfe ja nicht relevant.

- Durch die Verknüpfungsstellen können die Züge zwischen Bestandsstrecke und NBS wechseln. Diese dient nicht nur der Anbindung von Rosenheim, sondern ermöglicht auch die Anbindung an das gesamte Bestandsnetz der DB im Knoten Rosenheim. Weiteres haben Verknüpfungsstellen auch wichtige Funktionen bei Wartungsarbeiten und Störfällen.
- Südlich von Kufstein ist eine Verknüpfungsstelle bei Schafteuau geplant.
- Die Verknüpfungsstellen sind auch für den Güterverkehr relevant. Wenn ein Güterzug beispielsweise von Rosenheim nach Verona fährt, kann er schnellst möglich auf die NBS geleitet werden. Güterzüge müssen ggf. auch aufgrund vorgesehener Lokführerwechsel auf die Bestandsstrecke in Bahnhöfe einfahren. Auch im Störfall ist das relevant.

Wenn beispielsweise ein Eurocity von München nach Verona fährt und in Rosenheim und Kufstein hält, muss dieser dazwischen auf der Bestandsstrecke fahren?

- Das ist korrekt. Für diesen einen betrieblichen Fall wären eine Verknüpfungsstelle nach Rosenheim, und eine vor Kufstein ideal. Da es aber auch noch zahlreiche weitere Aspekte betrieblicher Fälle zu betrachten gilt, ist im BVWP nur eine Verknüpfung zwischen Rosenheim und Kufstein vorgesehen.

Jene Trassen, die in einem Tunnel durch Samerberg fahren, könnte man ja nach Salzburg anbinden. Das wäre die einfachste Variante und so würde man auch über Salzburg nach München kommen.

- Wir planen eine NBS von Süden kommend Richtung München und miteinhergehend Verknüpfungsstellen mit der Bestandsstrecke Richtung München ca. alle 20-25 km. Eine reine Anbindung der NBS an die Strecke nach Salzburg erfüllt nach heutigem Stand nicht das Projektziel und kann daher eine Verknüpfungsstelle südlich von Rosenheim nicht ersetzen.(siehe dazu auch weitere Erläuterungen oben)

Die Notwendigkeit einer Verknüpfungsstelle alle 20 km (und somit im deutschen Inntal) ist nicht ganz verständlich. Es ist klar, dass es betrieblich notwendig ist, aber sie führen auch zu enormem Flächenverbrauch.

- Die Abstände von ca. 20-25 km sind Standard für den Abschnitt München-Verona am Scan-Med-Korridor. Effiziente Wartung und Instandhaltung sind neben einem effizienten Betrieb des zukünftig viergleisigen Streckensystems Voraussetzung, um die

NBS durchgängig attraktiv zu machen. Verknüpfungsstellen sind wichtig, damit das Gesamtsystem Schiene funktioniert. Ansonsten gibt es einen Flaschenhals.

Die Projektleitung nimmt, mit dass die betriebliche Notwendigkeit von Verknüpfungsstellen in Zukunft noch besser verständlich gemacht werden muss.

Vorschläge aus der Region

Alexander Buchner erläutert den Mitgliedern die Vorgehensweise bei neuen Trassenvorschlägen aus der Region. Das Planungsteam schaut sich alle eingehenden Vorschläge an und prüft, ob sie den Projektanforderungen und Planungsgrundsätzen entsprechen. Auch wenn ein Vorschlag noch nicht den Trassierungsgrundsätzen entspricht (es wird nicht vorausgesetzt, dass Laien richtlinienkonform trassieren können), wird das Planungsteam versuchen, den Grundgedanken der Idee zu erfassen und daraus eine Grobtrasse zu entwickeln. Diese werden dann, gleich wie alle bisherigen Grobtrassen, hinsichtlich Raum & Umwelt und Verkehr & Technik geprüft. Alle eingehenden Vorschläge werden nach gleichen Maßstäben geprüft. Je früher Trassenvorschläge eingehen, desto eher können die Planer mit der Prüfung beginnen. Allein aus den Infoveranstaltungen sind über 150 Trassenvorschläge eingegangen. Zusätzlich gab es noch viele Vorschläge per e-mail, aus den Foren oder im Infobüro. Beispielhaft werden heute einige der Trassenvorschläge präsentiert und am Beispiel „Verknüpfungsstelle Niederaudorf“ exemplarisch gezeigt, wie diese geprüft werden (Folie 42). Hier ging es darum, die Bestandsstrecke zur Autobahn zu verlegen, sodass ggf. eine vollständige Verknüpfungsstelle Platz hat. Die Prüfung hat gezeigt, dass das trassierungstechnisch mit der Variante „Bundesautobahn Süd“ möglich ist. Der Vorschlag wird nun auf weitere Kriterien (z.B. Raum und Umwelt) geprüft. Wenn es auch hier ein positives Ergebnis gibt, wird er als Grobtrasse aufgenommen.

Beim Vorschlag zur Ortsdurchfahrt von Rosenheim wird auch die Möglichkeit einer Verknüpfungsstelle in Rosenheim geprüft.

Diskussion

Würde die Grobtrasse beim Vorschlag Verknüpfungsstelle Niederaudorf östlich der Autobahn verlaufen? Bleibt man dann auch auf dieser Seite?

- Nein, das wäre westlich der Autobahn. Bei dieser Variante würde man dann auch westlich der Autobahn weiterfahren und bräuchte keine weitere Verknüpfungsstelle mehr im Raum Brannenburg/Raubling. Es ist aber nicht möglich, diese Verknüpfung von Süden kommend zu durchfahren, und anschließend östlich des Inns weiterzufahren.

Ist der Abstand zwischen den Verknüpfungsstellen Schaftenau und Niederaudorf nicht sehr kurz?

- Der Abstand beträgt ca. 15 km und ist somit ein wenig kürzer als der ungefähre Richtwert von 20-25 km. Diese Variante hätte also betrieblich einen Nachteil gegenüber anderen Verknüpfungsstellen, aber beispielsweise Vorteile in anderen Bereichen – zum Beispiel aufgrund der örtlichen Gegebenheit und der Bündelung mit der Autobahn. In der Bewertung werden alle diese Faktoren berücksichtigt.

Ist mittelfristig geplant, dass die NBS auch „mittelschnellen“ Verkehr (zwischen langsamem Nahverkehr und schnellem Fernverkehr) aufnimmt? Das hätte ja auch Auswirkungen auf die Verknüpfungsstelle. Um vernünftig planen zu können, muss man ja auch wissen, wofür man plant.

- Ziel ist es, eine attraktive, funktionierende Infrastruktur zu errichten, die äußerst flexibel ist und möglichst viel Güterverkehr aufnehmen kann.
- Das Zugangebot wird entsprechend der Marktnachfrage geplant. Die Nachfrage verändert sich natürlich mit der Zeit und das Angebot wird entsprechend adaptiert.
- Derzeit gibt es nur ein „dünnere“ Angebot im schnellen Personenverkehr zwischen München und Verona und da setzt die NBS u.a. an.
- Bis die NBS realisiert ist gibt es ggf. den schnellen Eurocity, der auch in Rosenheim und Innsbruck hält, als Mittelmaß.

Um die Flexibilität zu gewährleisten braucht es ja die Verknüpfungsstellen. Daher ist es überraschend, dass bei Kufstein keine Verknüpfungsstelle geplant ist. Wenn der Zug zwischen Kufstein und Rosenheim auf der Bestandsstrecke fahren muss, ist die Zeitersparnis gering.

- Die Verknüpfungsstelle Niederaudorf wäre beispielsweise auch für Kufstein. Die Vorgabe ist, eine Infrastruktur zu Verfügung zu stellen, die möglichst viele Variablen abdecken kann. Dafür sind Verknüpfungsstellen notwendig, aber man muss auch Faktoren wie Landschaft, Mensch und Umwelt berücksichtigen. Eine Verknüpfungsstelle ist betrieblich immer flexibler als eine Anbindung, da alle Fahrbeziehungen hergestellt werden können.

Die Moderation fasst zusammen, dass die neue Infrastruktur für lange Zeit bestehen wird und daher auch möglichst flexibel sein soll. Gleichzeitig muss sie aber auch verträglich für Raum und Umwelt sein. Dieses Spannungsfeld begleitet auch die Diskussion hier.

5. Ausblick und nächste Termine

Siehe Folie 43-46 der beiliegenden Präsentation

Das nächste Gemeindeforum findet am Mittwoch, den 24.10. 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 Mitglieder betonten, dass die heutigen Informationen und Darstellungen interessant und aufschlussreich waren und man zwar langsam, aber trotzdem im Projekt weiterkommt. Wenn eine Verknüpfungsstelle in Rosenheim möglich ist, hätte das auch Auswirkungen auf den gemeinsamen Planungsraum.

Die Projektleitung bedankt sich für die Teilnahme und die rege, aber sachliche Diskussion.

Zusammengestellt am 04.10.2018

Moderation Gemeinsamer Planungsraum (wikopreventk GmbH)

Anlagen:

- Präsentation GF Süd 2 vom 26.09.2018
- Anwesenheitsliste

12. GEMEINDEFORUM SÜD 2

26.09.2018, KUFSTEIN

BRENNER-NORDZULAUF

GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM

Gemeindeforum

Tagesordnung 12. Sitzung

- **Begrüßung**
- Rückmeldungen zum Protokoll der 11. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt
 - Aktivitäten im Projekt
 - Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen
- Diskussion Grobtrassenentwürfe
 - Trassierungsvorgaben und –parameter für NBS
 - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise
- Ausblick und nächste Termine
 - Ausblick Zusammenarbeit
 - Nächste Termine

Gemeindeforum

Tagesordnung 12. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 11. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt
 - Aktivitäten im Projekt
 - Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen
- Diskussion Grobtrassenentwürfe
 - Trassierungsvorgaben und –parameter für NBS
 - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise
- Ausblick und nächste Termine
 - Ausblick Zusammenarbeit
 - Nächste Termine

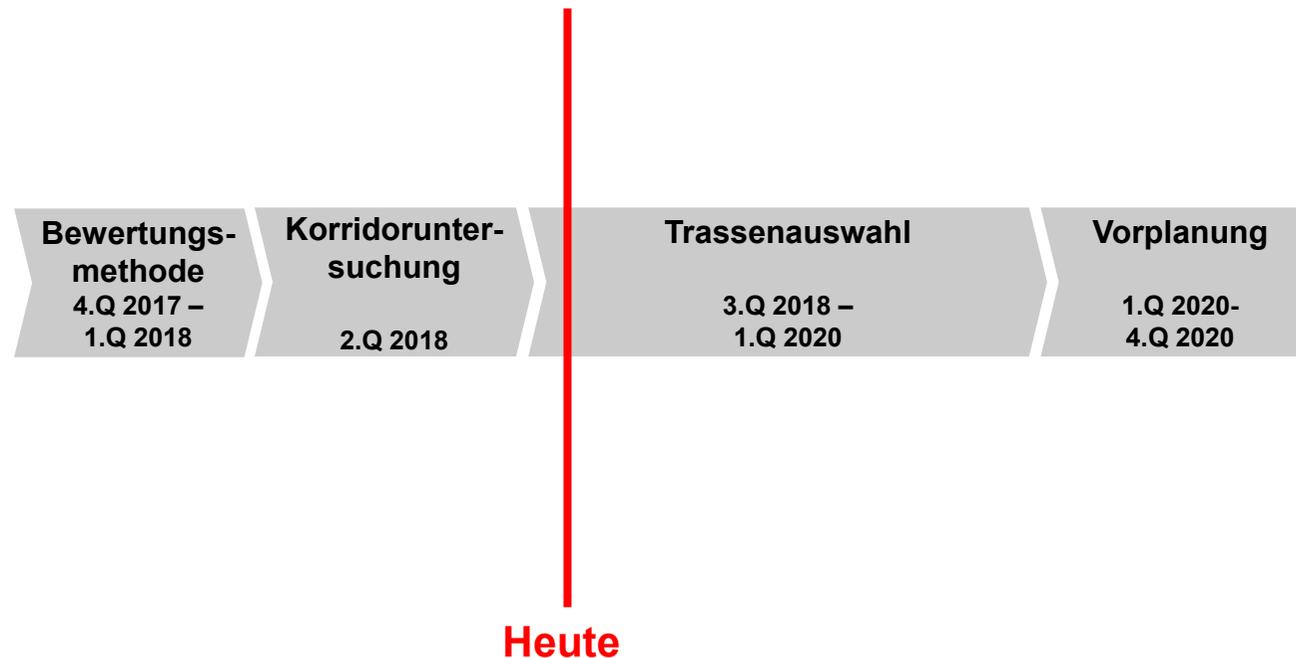
Gemeindeforum

Tagesordnung 12. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 11. Sitzung
- **Aktuelles aus dem Projekt**
 - **Aktivitäten im Projekt**
 - Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen
- Diskussion Grobtrassenentwürfe
 - Trassierungsvorgaben und –parameter für NBS
 - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise
- Ausblick und nächste Termine
 - Ausblick Zusammenarbeit
 - Nächste Termine

Erweiterter und Gemeinsamer Planungsraum

Zeitplan für ein gemeinsames Trassenauswahlverfahren



Information & Austausch zu den Aktivitäten seit Juli 2018

- Veranstaltungen und Termine
 - Infoveranstaltungen Brenner-Nordzulauf zu den ersten Grobtrassenentwürfen in der Region
 - Duldungsantrag Bohrung Neubeuern ist beim EBA in Bearbeitung
 - Treffen mit Ortsvertretern in Morsbach Ende Juli
 - Infotermin ÖBB beim Land Tirol zu den Planungsräumen Schaftenau-Radfeld und GPR am 11. September
 - Veranstaltung zum Thema Bahnausbau München im LRA Rosenheim von StMin Aigner am 12. September
 - Sondersitzung Stadtrat Rosenheim zum Thema Grobtrassen am 19. September
 - Pressetermin Erkundungsbohrung Hocheck am 24. September

Gemeindeforum

Tagesordnung 12. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 11. Sitzung
- **Aktuelles aus dem Projekt**
 - Aktivitäten im Projekt
 - **Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen**
- Diskussion Grobtrassenentwürfe
 - Trassierungsvorgaben und –parameter für NBS
 - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise
- Ausblick und nächste Termine
 - Ausblick Zusammenarbeit
 - Nächste Termine

Informationsveranstaltungen Sommer 2018

Rückblick (1/2)

- Im Juni und Juli 2018 haben im Gemeinsamen und Erweiterten Planungsraum insgesamt 14 Informationsveranstaltungen stattgefunden.
- Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit sich an verschiedenen **Marktständen** zu informieren, Fragen zu stellen und Hinweise zu geben:
 - Projekthintergründe
 - Verkehrsentwicklung
 - Beteiligungsverfahren und -möglichkeiten
 - Grundlagen- und Raumwiderstandskarten
 - Erste Entwürfe von Grobtrassen



Informationsveranstaltungen Sommer 2018

Rückblick (2/2)

- Abschließend konnten die Besucher **Feedbacks** abgeben. Häufige Themen waren u.a.
 - Ablauf der Veranstaltung/Qualität der Materialien
 - Beratung an den Marktständen
 - Bedarf und Zeitpunkt der Umsetzung
 - Verkehrspolitik
 - Trassenführung und Vorschläge für Grobtrassen

- Alle Feedbacks werden schriftlich dokumentiert und ausgewertet. **Diese Zusammenstellung gibt einen ergänzenden Eindruck der Feedbacks.**

- Nach der vollständigen Auswertung werden die Feedbacks anonymisiert online veröffentlicht.



Anzahl der Veranstaltungen:	14*
Gesamtbesucherzahl:	3468
Feedbacks:	968
Trassenvorschläge:	156
Anmeldungen Newsletter:	319

** In Langkampfen fand zusätzlich eine kombinierte Veranstaltung mit dem Abschnitt Schafteuau –Radfeld statt.*

Feedbacks Infomärkte Kiefersfelden (1/2)

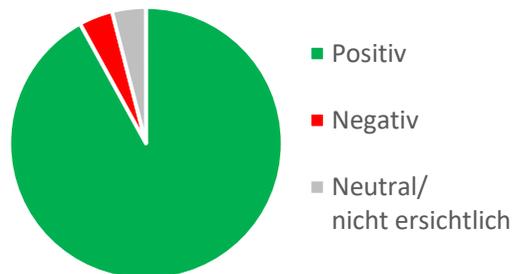
Termin:	04.07.2018, 16-20 Uhr
Ort:	Turnhalle Kiefersfelden
Eingeladene Kommunen:	Kiefersfelden, Ebbs, Erl, Kufstein, Niederndorf
Besucherzahl:	239
Feedbacks:	74
Trassenvorschläge:	13
Anmeldungen Newsletter:	44

Häufige Themen:



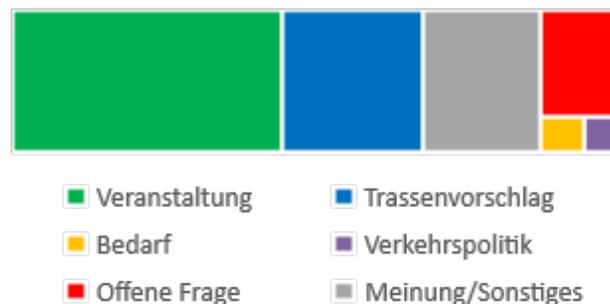
Bewertung der Veranstaltung:

(Sofern darauf eingegangen wurde)



Kategorie der Feedback-Kärtchen:

(Grobe Einordnung; soweit ersichtlich; mit Mehrfachnennung)



Verlauf bei Trassenvorschlägen:

(soweit ersichtlich)



Feedbacks Infomärkte Kiefersfelden (2/2)

Beispiel: Trassenvorschlag

“
Warum nicht auf der Autobahn die rechte Spur
(wo jetzt LKWs) zur Schiene umfunktionieren?
Würde eine Menge Geld sparen
”

Beispiel: Meinungen zum Projekt

“
Hoffen, dass schnell etwas weitergeht,
wenn möglich Tunnellösung!
”

Beispiel: Meinungen zur Veranstaltung

“
Bin beruhigt weil Gerüchte entkräftet wurden
”



“
Ich war schockiert als ich das erste Mal von der
Trassenvariante Hechtsee hörte. Sowohl die Mühlau als auch
der Hechtsee sind wahre Naturjuwelen. Viel schlimmer wären
die Auswirkungen auf das dortige Quellgebiet. Unser Wasser
und unsere Natur sind unser wichtigstes Gut, ganz besonders
für unsere Kinder! Wir werden für den Schutz dieser
wertvollen Güter bis zum Letzten kämpfen! Das sind wir
unseren Kindern schuldig.
”

“
Hätte mir eher Vortrag mit Präsentation gewünscht,
Pläne haben aber schon gute grobe Auskunft gegeben
”

Feedbacks Infomärkte Oberaudorf (1/2)

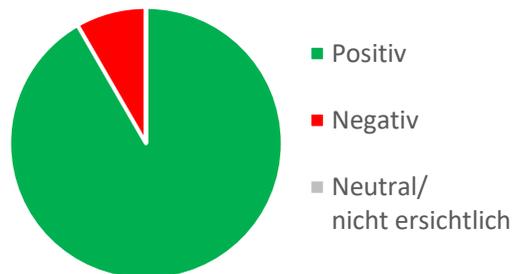
Termin:	19.07.2018, 16-20 Uhr
Ort:	Turnhalle Oberaudorf
Eingeladene Kommunen:	Oberaudorf, Ebbs, Erl, Kufstein, Niederndorf
Besucherzahl:	200
Feedbacks:	45
Trassenvorschläge:	8
Anmeldungen Newsletter:	31

Häufige Themen:



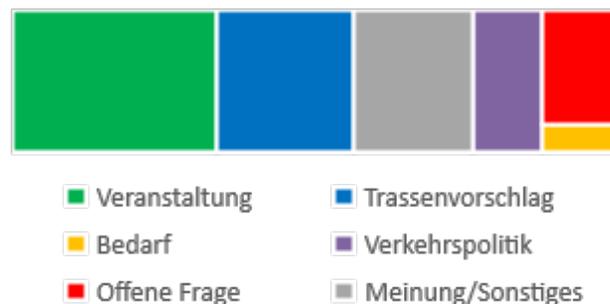
Bewertung der Veranstaltung:

(Sofern darauf eingegangen wurde)



Kategorie der Feedback-Kärtchen:

(Grobe Einordnung; soweit ersichtlich; mit Mehrfachnennung)



Verlauf bei Trassenvorschlägen:

(soweit ersichtlich)



Feedbacks Infomärkte Oberaudorf (2/2)

Beispiel: Trassenvorschlag

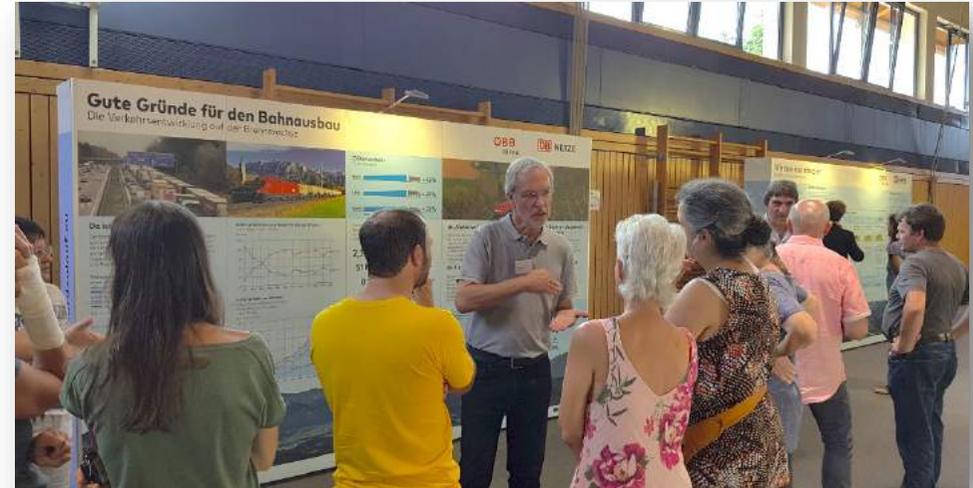
Überprüfung einer unterirdischen Strecke unter der Autobahn (bzw neben der Autobahn). In der Bauzeit den Nordverkehr (bzw. Südverkehr) mit guten Verkehrsleitsystem großräumig umleiten.
Natur, Land und Kultur erhalten!

Beispiel: Meinungen zum Projekt

Güter auf die Schiene (wie in CH oder F) um jeden Preis, das Problem von Oberaudorf ist weniger die Bahn als die Autobahn: Lärm (hohe Frequenzen der Lkw-Reifen) und Luftverschmutzung

Beispiel: Meinungen zur Veranstaltung

Ich finde die Art (Tafeln mit persönlichen Diskussionsmöglichkeiten) sehr positiv, gut verständlich, auf jeden Fall besser als ein Vortrag



Weshalb erst jetzt?

Warum wurde keine Veranstaltung in Nussdorf gemacht?

Gemeindeforum

Tagesordnung 12. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 11. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt
 - Aktivitäten im Projekt
 - Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen
- **Diskussion Grobtrassenentwürfe**
 - **Trassierungsvorgaben und –parameter für NBS**
 - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise
- Ausblick und nächste Termine
 - Ausblick Zusammenarbeit
 - Nächste Termine

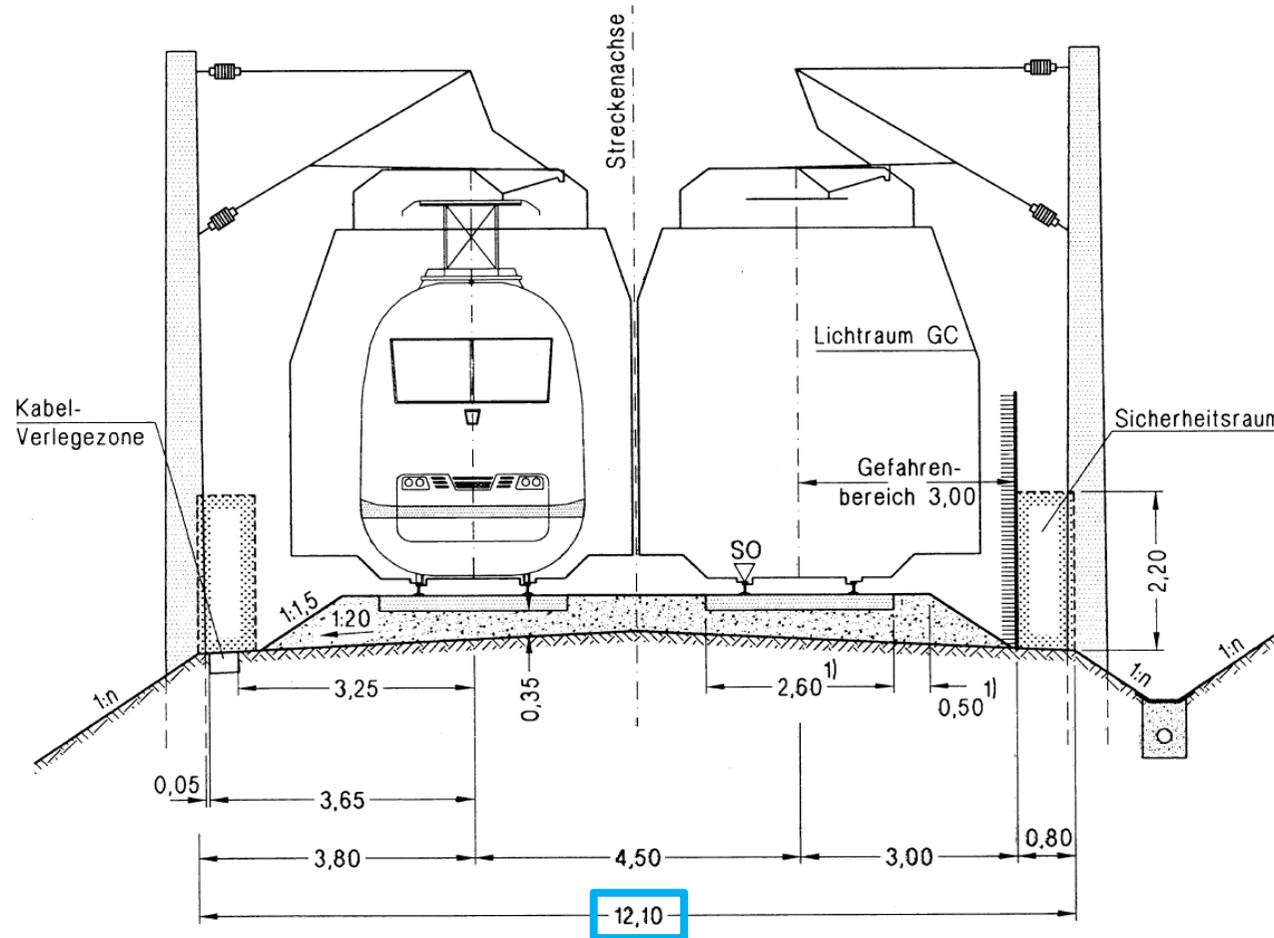
Grundlegende Informationen

Trassierungsvorgaben und -parameter für Neubaustrecke

- Zweigleisige, elektrifizierte Neubaustrecke
- Mischverkehr (schneller Personenfernverkehr und Güterverkehr)
- Bemessungsfall: Bestands- und Neubaustrecke von 400 Zügen pro Tag an der Grenze D/A
- Entwurfsgeschwindigkeit: 230 km/h
- Gleisachsabstand: 4,50 m
- Mindestradius Regelwert: 2.850 m
- max. Längsneigung (freie Strecke): 12,5 ‰
- max. Zuglänge: 740 m
- keine Personenbahnhöfe

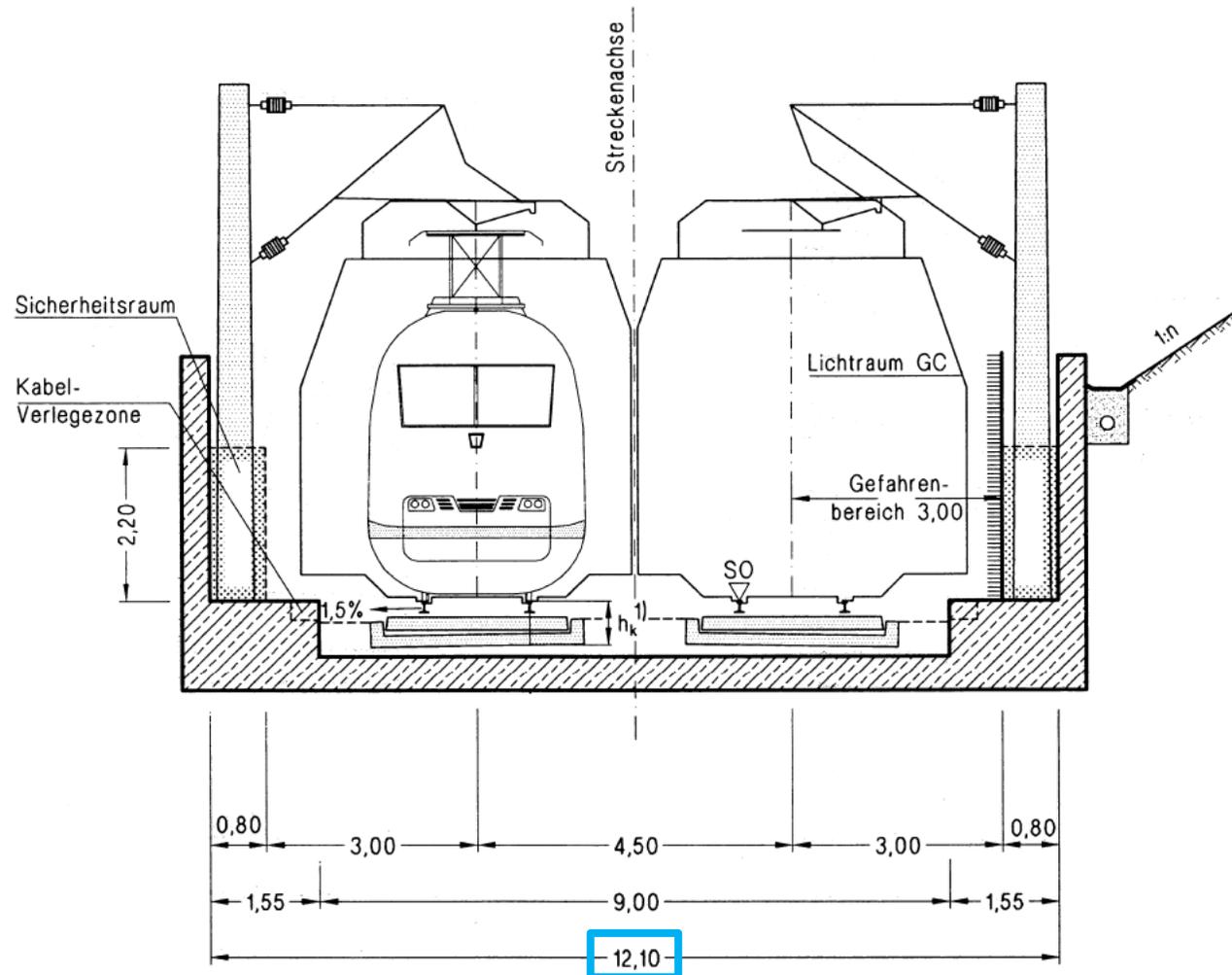
Zweigleisiger Streckenquerschnitt auf Erdkörper

$200 \text{ km/h} < v_e < 300 \text{ km/h}$



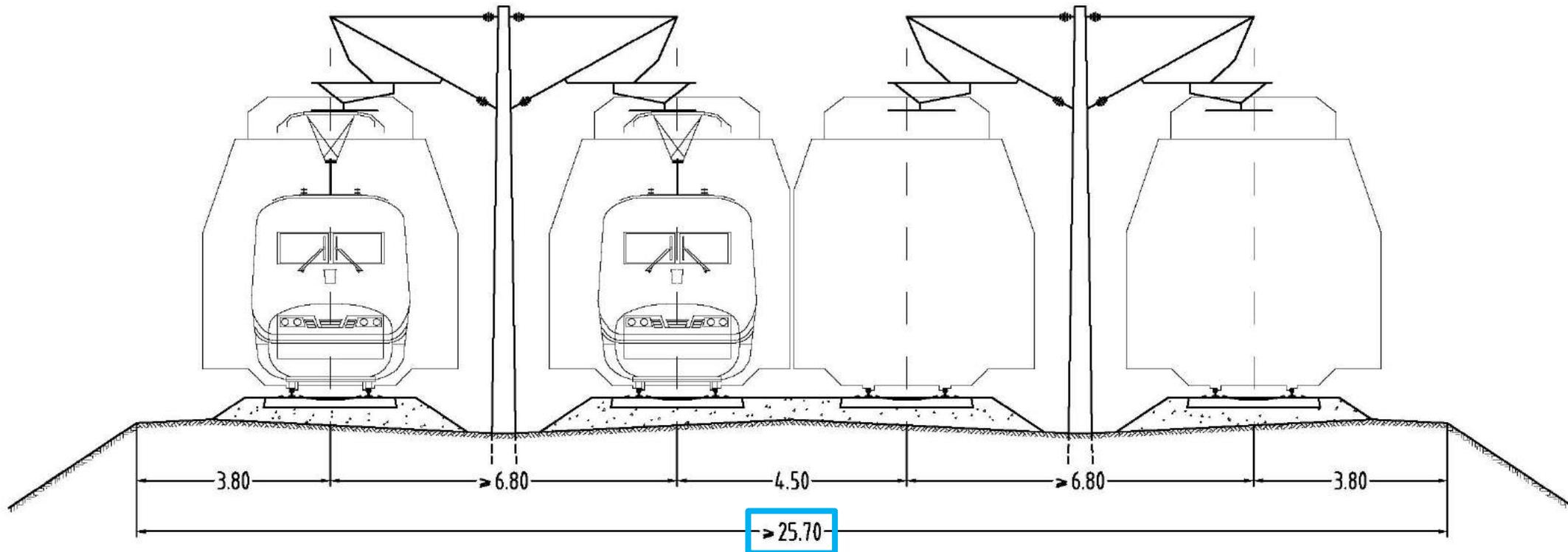
Zweigleisiger Streckenquerschnitt in Trogbauwerk

$200 \text{ km/h} < v_e < 300 \text{ km/h}$

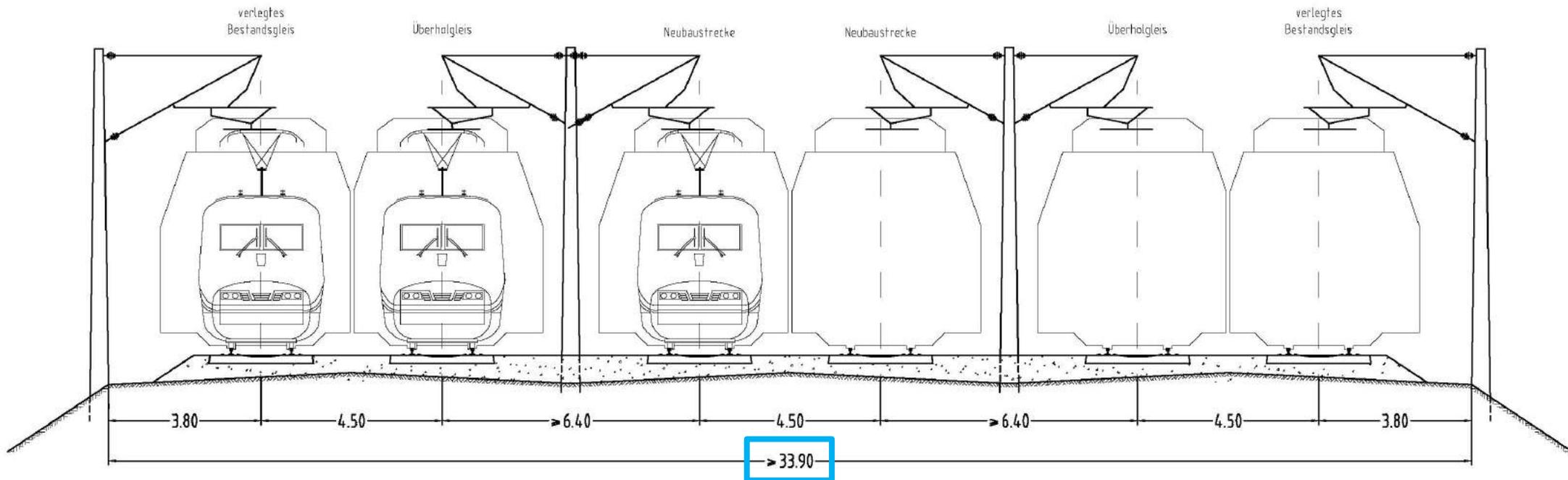


Viergleisiger Streckenquerschnitt auf Erdbauwerk - Beispiel

$200 \text{ km/h} < v_e < 300 \text{ km/h}$

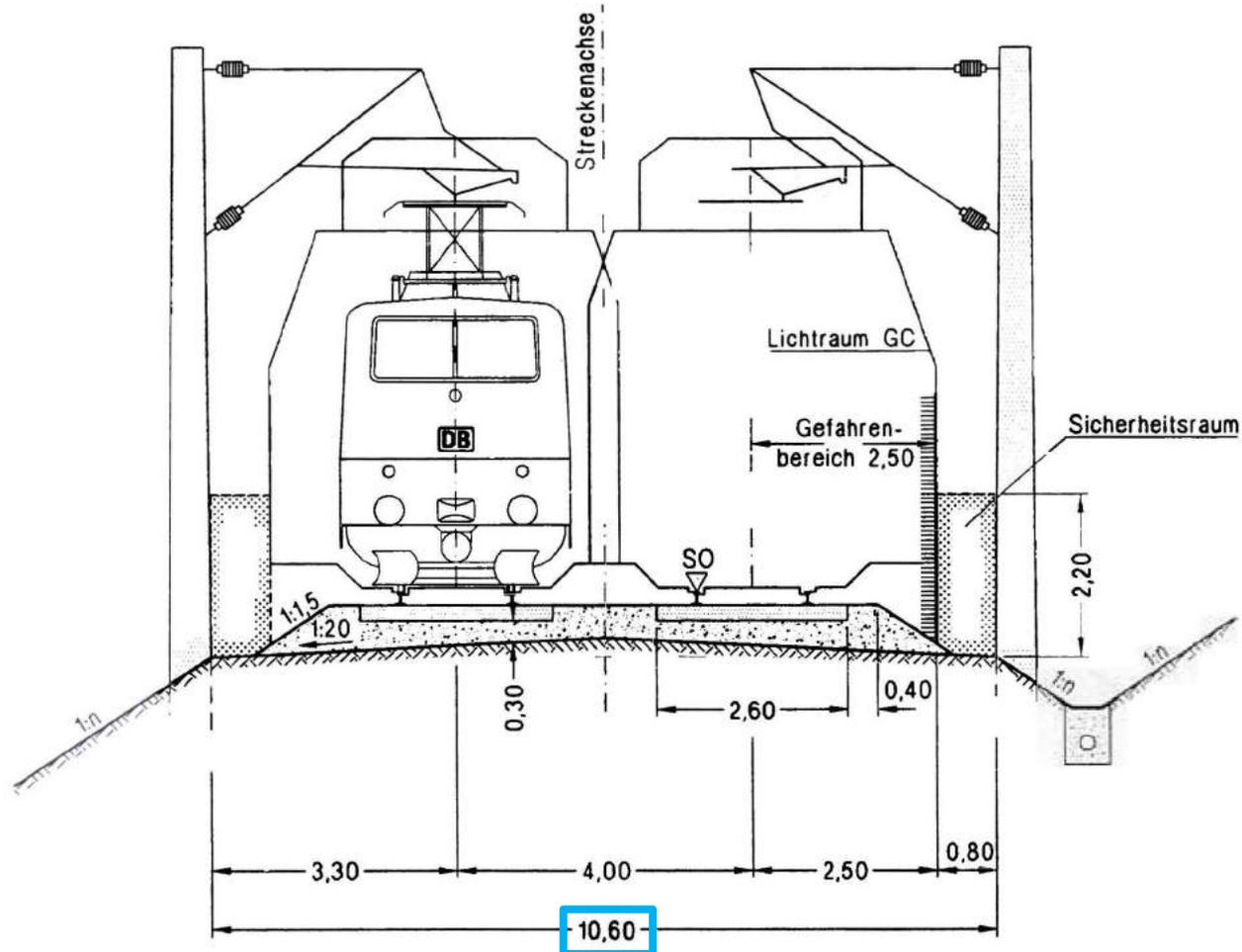


Sechsgleisiger Streckenquerschnitt auf Erdbauwerk - Beispiel



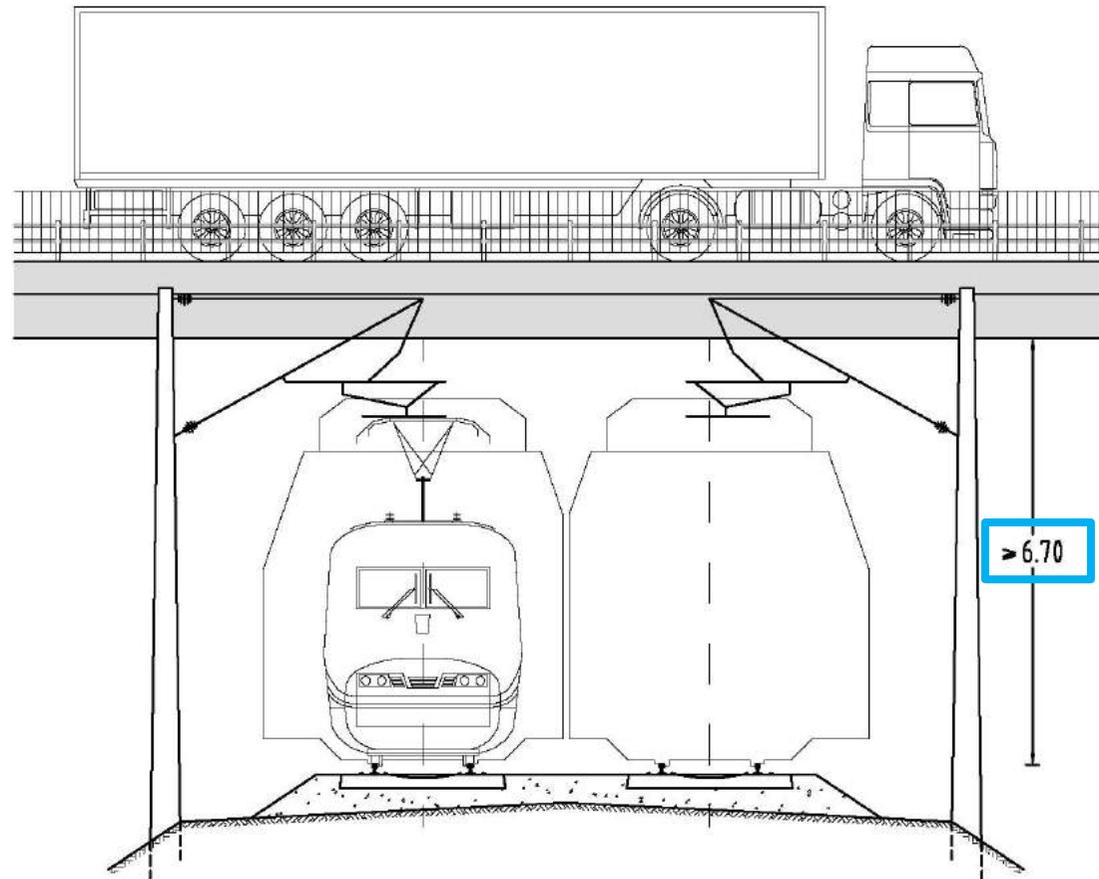
Zweigleisiger Streckenquerschnitt auf Erdkörper

$v_e \leq 160$ km/h



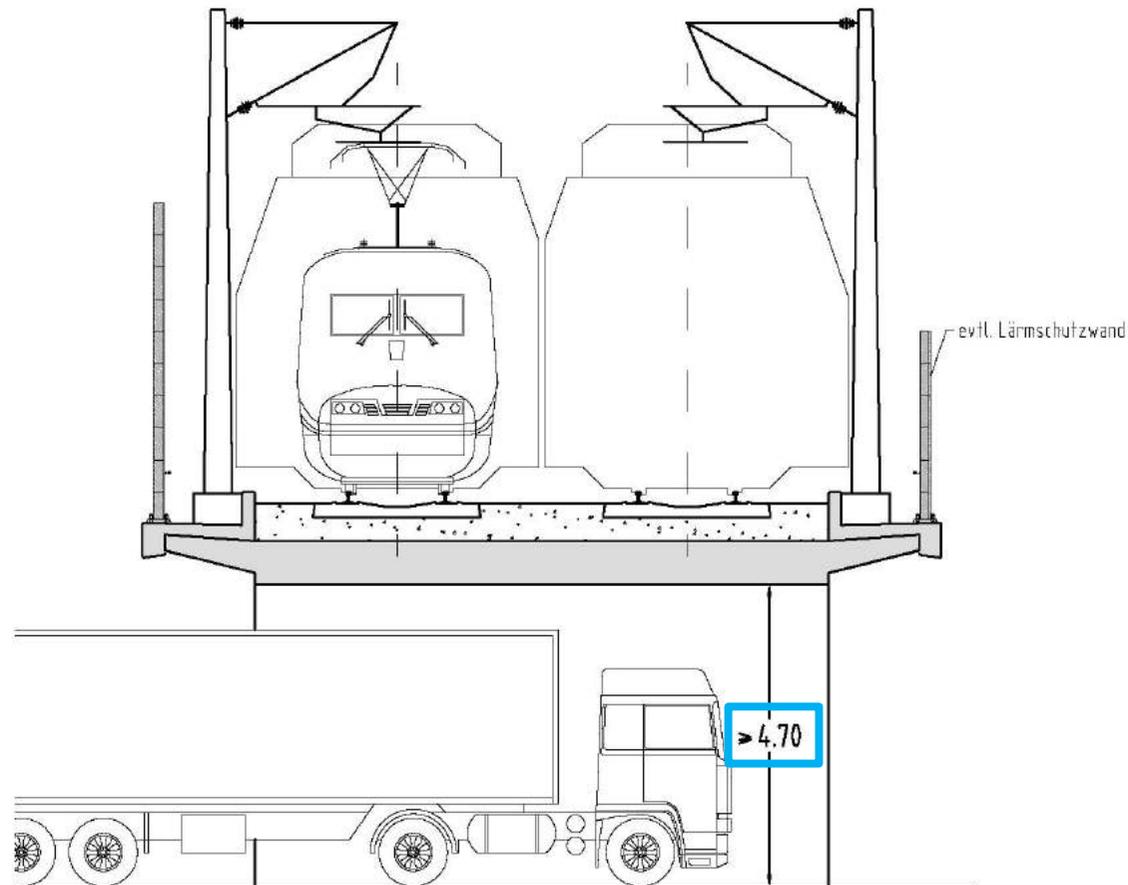
Regelhöhe

Beispiel Straßenbrücke über Gleisen



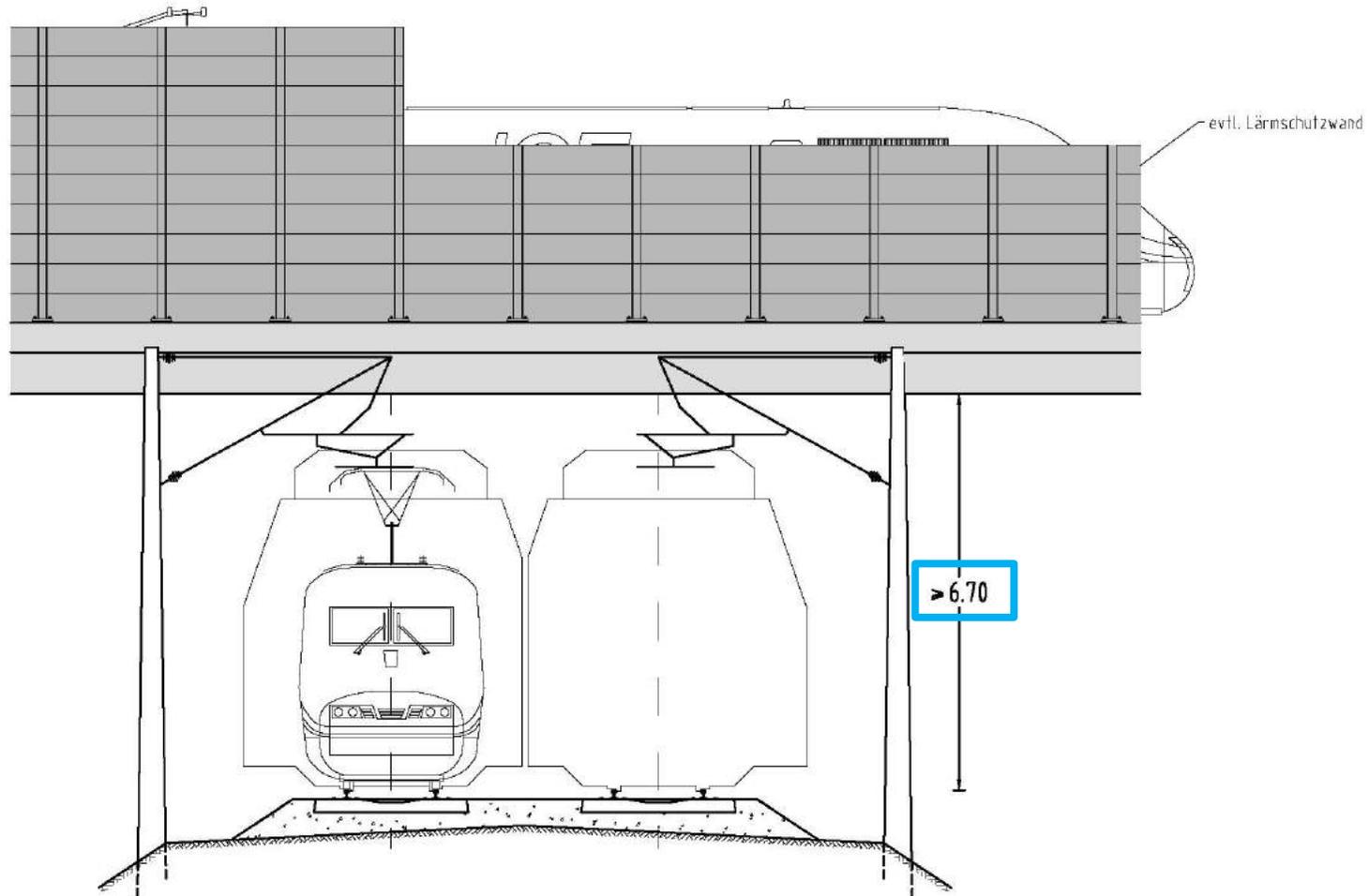
Regelhöhe

Beispiel Eisenbahnbrücke über Straßen



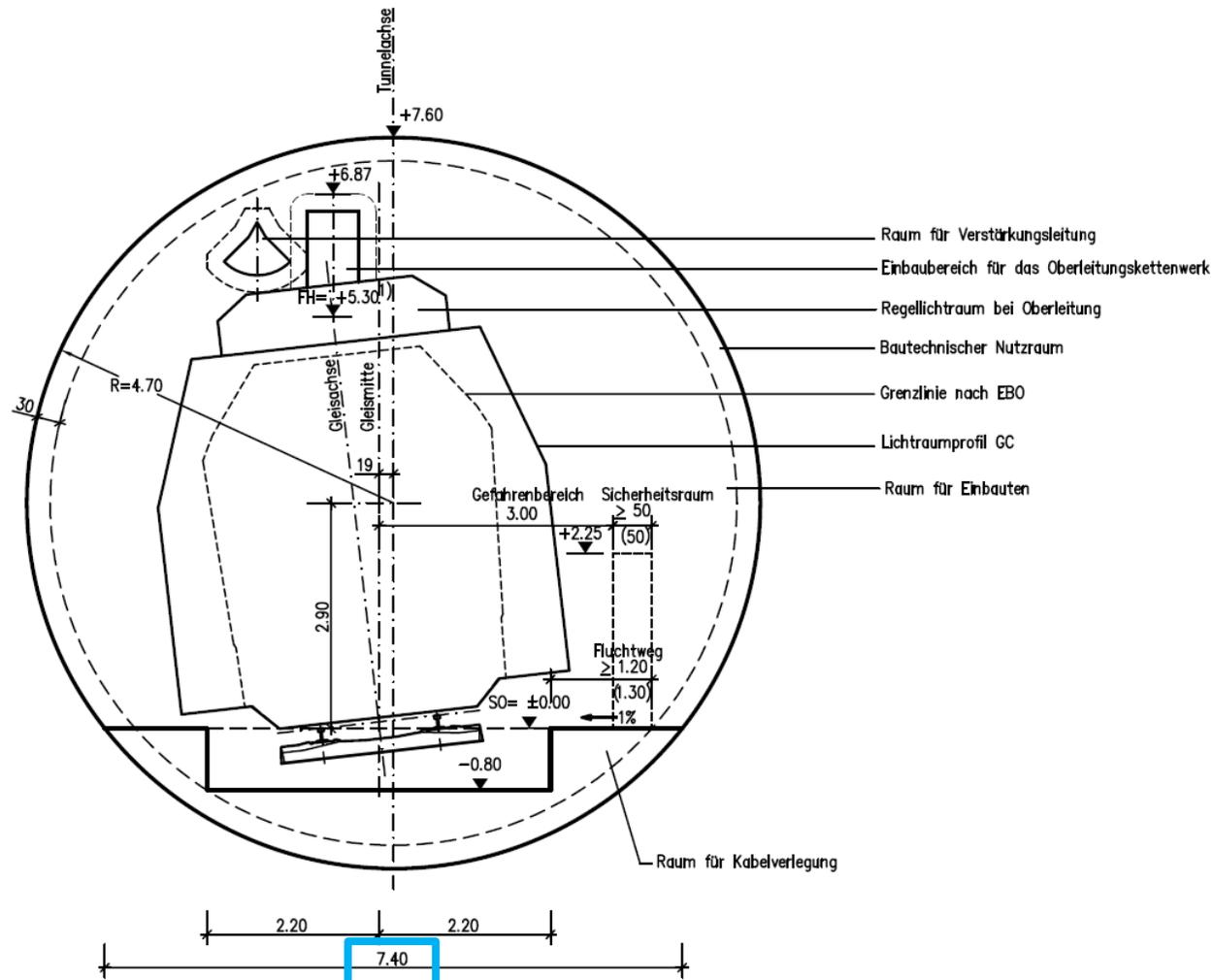
Regelhöhe

Beispiel Eisenbahnbrücke über Gleisen



Eingleisiger Tunnelquerschnitt

200 km/h < $v_e \leq 300$ km/h



Beispielhaft: Tunnel-Bilder des Projekts Karlsruhe - Basel



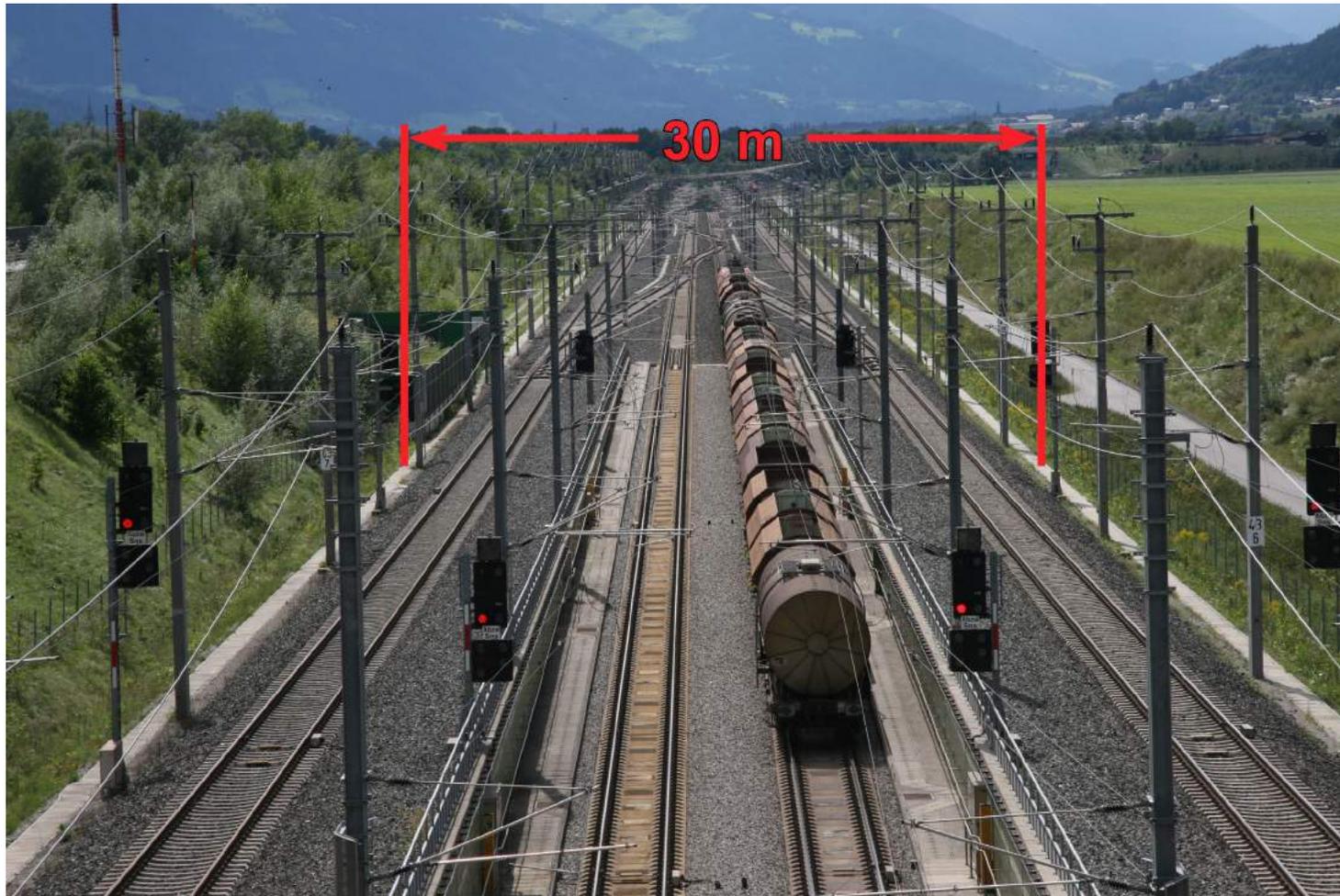
Katzenbergtunnel - Innenaufnahme

Katzenbergtunnel - Südportal



Allgemeine Informationen

Verknüpfungsstelle – Beispiel Verknüpfung Stans (Österreich)



Gemeindeforum

Tagesordnung 12. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 11. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt
 - Aktivitäten im Projekt
 - Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen
- **Diskussion Grobtrassenentwürfe**
 - Trassierungsvorgaben und –parameter für NBS
 - **Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise**
- Ausblick und nächste Termine
 - Ausblick Zusammenarbeit
 - Nächste Termine

Grobtrassen-Entwicklung

Umgang mit Grobtrassenvorschlägen aus der Region

- Sammlung der Grobtrassenvorschläge (bis Ende 2018)
- Bündelung ähnlicher Vorschläge
 - Erfassung des gemeinsamen Grundgedankens / der Idee des Vorschlagenden
 - ggf. Entwicklung einer Grobtrasse je Grundidee
- Vorprüfung, ob Projektanforderungen grundsätzlich erfüllt werden können, z.B.
 - Planungsauftrag
 - gesetzliche Anforderungen
 - Lage im Planungsraum

Grobtrassen-Entwicklung

Umgang mit Grobtrassenvorschlägen aus der Region

- Grobe Vorprüfung hinsichtlich Raum+Umwelt und Verkehr+Technik, ob Vorschlag ernsthaft in Betracht kommt und weiter verfolgt wird
=> Aufnahme als zusätzliche Grobtrasse
- Fachliche Begründung, falls ein Vorschlag nicht weiterverfolgt wird.

Ergebnis: Ergänzte Grobtrassen in der Grobtrassenkarte als Grundlage für die vergleichende fachliche Bewertung.

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- Trassenvorschläge Tunnel
- Trassenvorschläge Bündelung mit dem Inn
- Trassenvorschläge Bündelung mit der Autobahn
- Trassenvorschläge durch Rosenheim
- Trassenvorschläge westlich von Großkarolinenfeld
- Trassenvorschläge Umfahrung Ostermünchen
- Vorschlag zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf
- ...

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

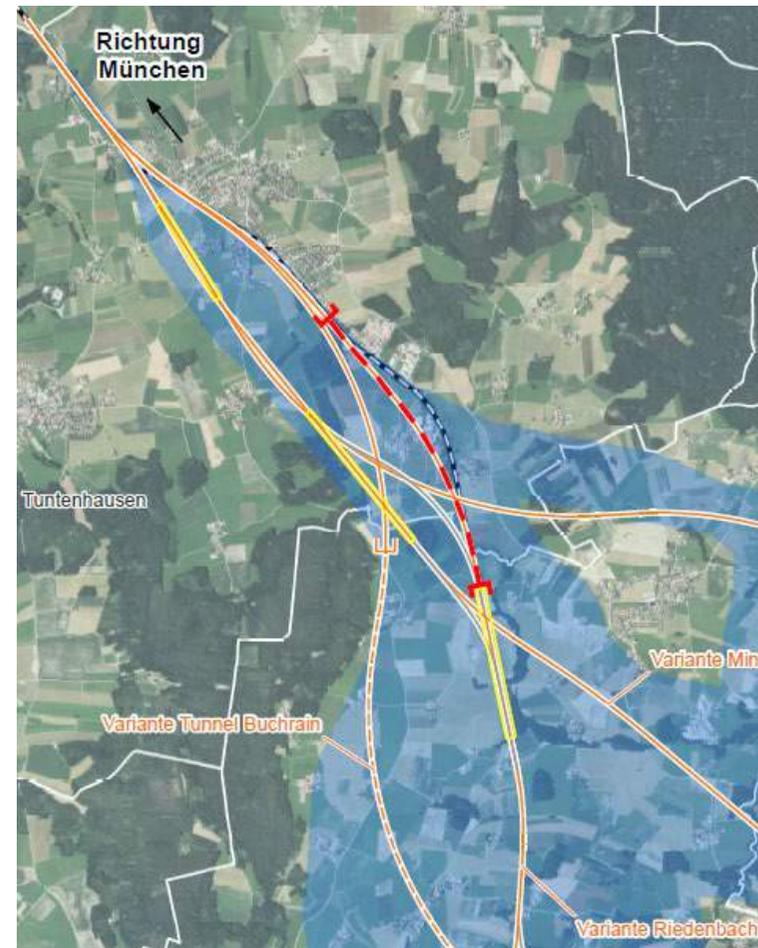
- Trassenvorschläge Tunnel:
 - Tunnelführung zwischen den Verknüpfungsstellen soweit wie möglich (möglichst viel Tunnel!)
 - Tunnel Innsbruck / Wörgl – München (Karwendeltunnel)
 - „Sulzberg-Basistunnel“:
Eingangsportale bei Bad Feilnbach,
ca. 22km unter den Bergen Sulzberg, Wendelstein, Brunnstein und Pendling bis
Kirchbichl in Tirol, mit einem Seitenasttunnel in Höhe von Oberaudorf bis zur
Verknüpfung bei Fischbach/Einöden



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- Trassenvorschläge Tunnel
 - Tunnel Aubenhausen:
ab Bf Ostermünchen Richtung Rosenheim bis
Verknüpfung östl. Buchrain



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

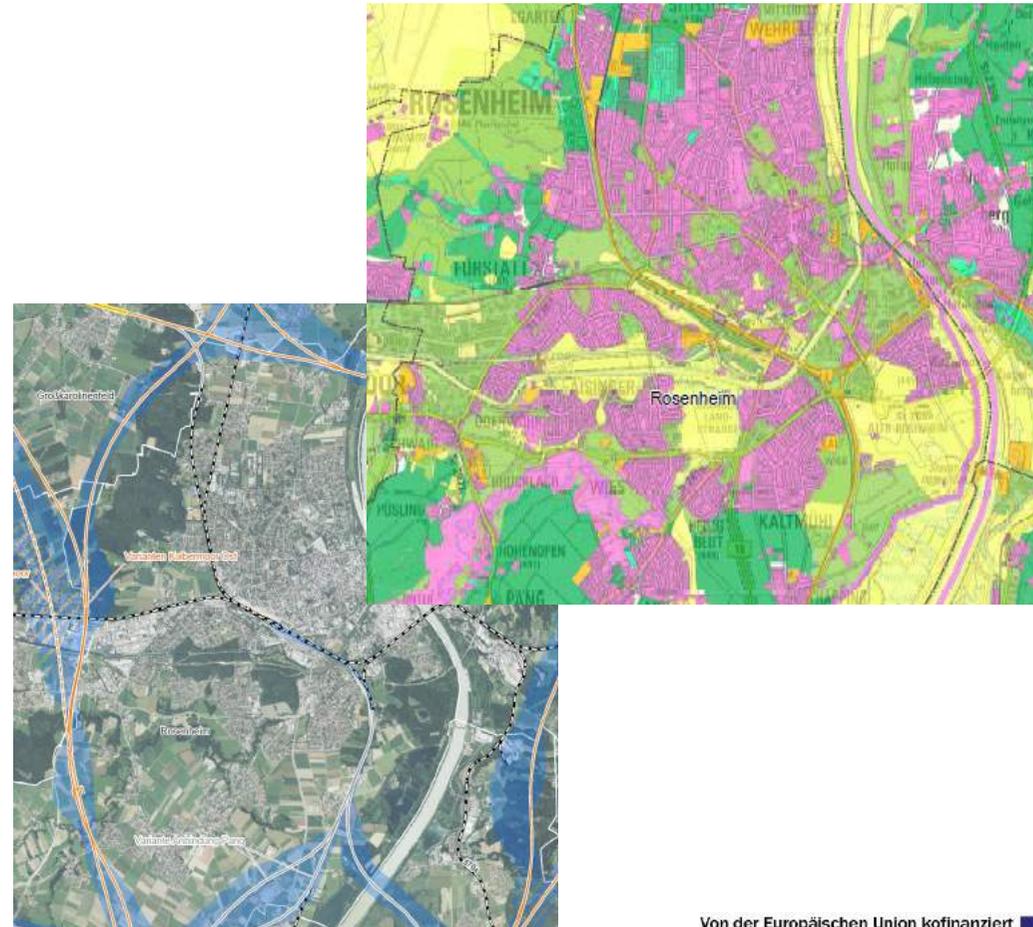
- Trassenvorschläge Bündelung mit dem Inn:
 - Trassenführung aufgeständert über Inn
 - Trassenführung direkt neben dem Inn

- Trassenvorschläge Bündelung mit der Autobahn:
 - Trassenführung aufgeständert über der Inntalautobahn
 - Tunnelführung der Neubaustrecke unter der Inntalautobahn
 - Einhausung der A93 (großzügige Breite mit Tageslichteinfall und Rettungsgassen) und Trassenführung auf der Einhausung

Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- Trassenvorschläge durch Rosenheim:
 - Durchfahrt Rosenheim ober- oder unterirdisch im Bereich des heutigen Bahngeländes



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

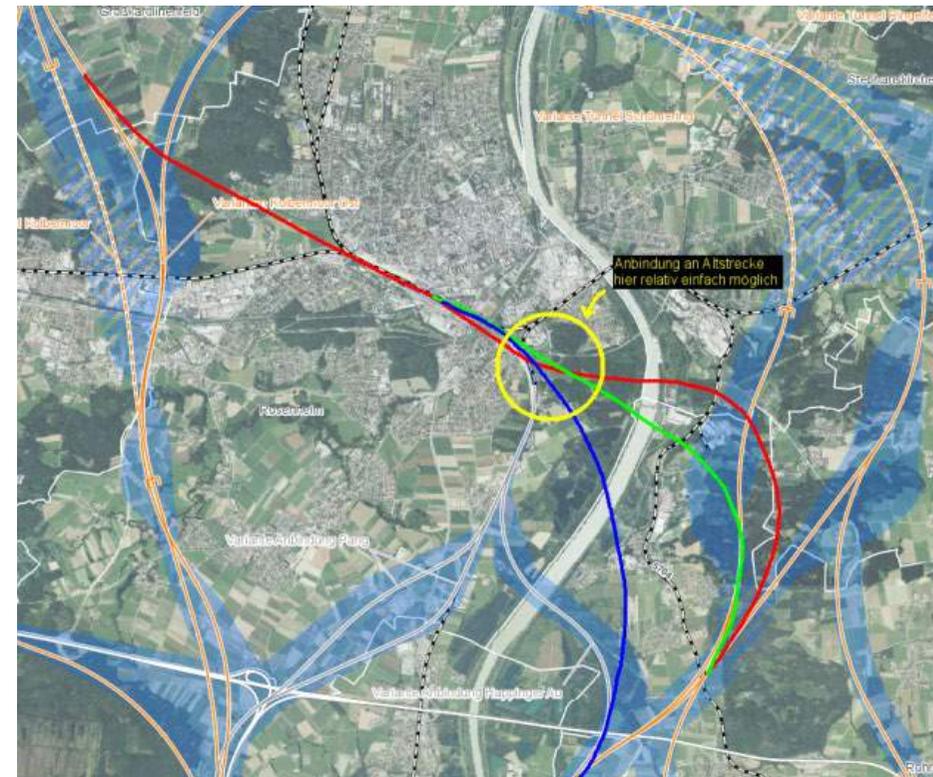
- Trassenvorschläge durch Rosenheim:
 - Querung Inn und entlang der Umgehungsstraße bis von der Variante Taigscheid, Tunnel Sattelberg oder Tunnel Steinkirchen: im Bereich des Innhochufers Trassenführung im Tunnel, zur Bestandsstrecke / Bf Rosenheim



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

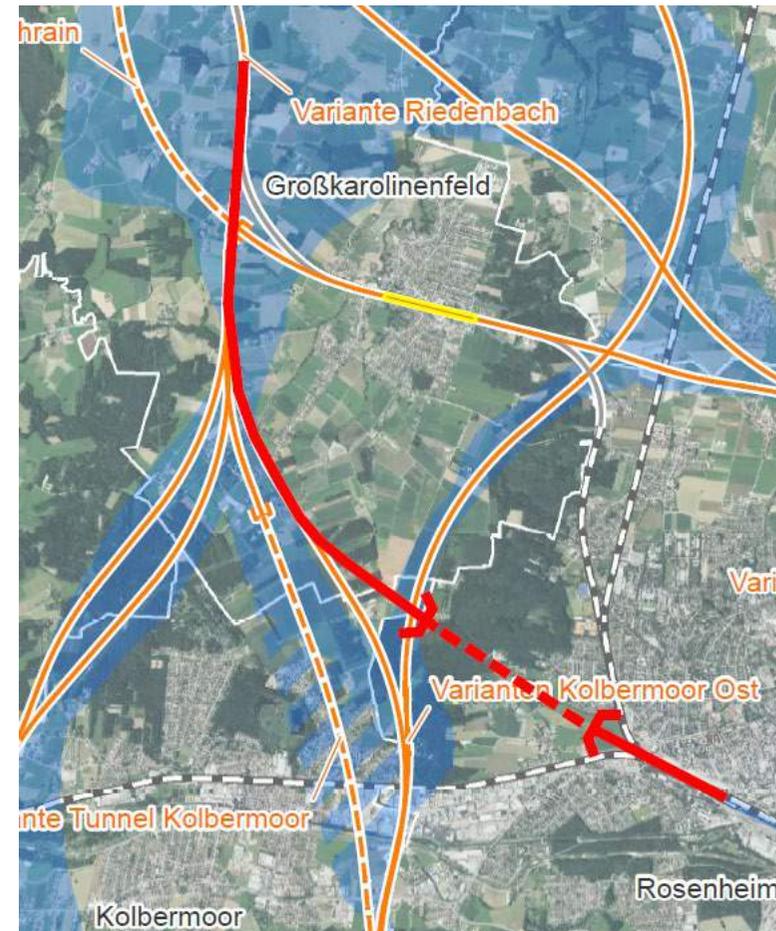
- Trassenvorschläge durch Rosenheim:
 - von der Variante Taigscheid, Tunnel Sattelberg oder Inn Ost: Umfahrung des Gewerbegebiets am Griesenholz bzw. Thansau, Querung Inn, Verknüpfungsstelle im Bf Rosenheim, westl. Rosenheim Anschluss an Variante Kolbermoor Ost bei Moorkultur



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- Trassenvorschläge durch Rosenheim:
 - Trassenführung nordwestlich von Rosenheim:
 - Bf Rosenheim bis Trasse Kolbermoor Ost, mit Tunnel unter Keferwald



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

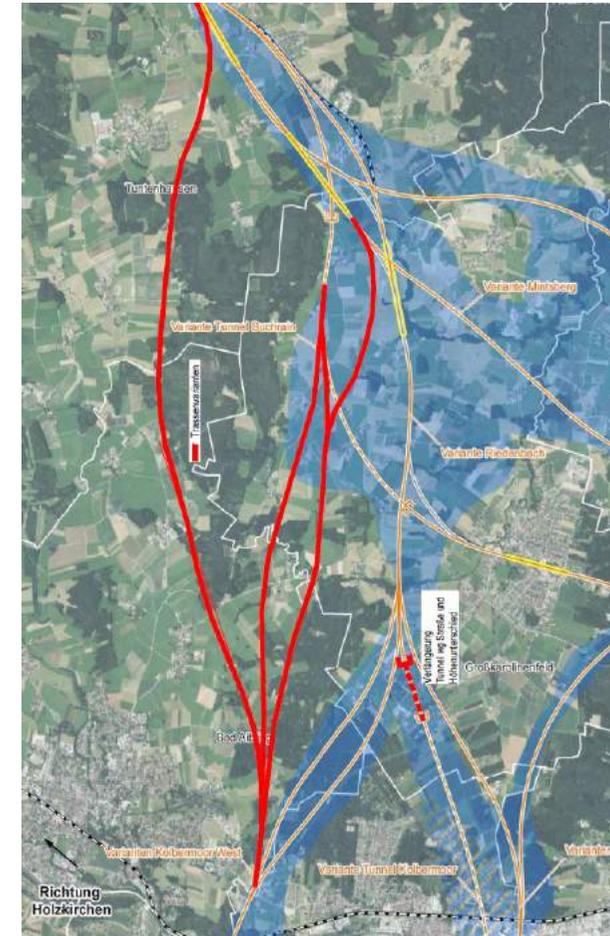
- Trassenvorschläge durch Rosenheim:
 - Trassenführung südöstlich von Rosenheim:
Führung entlang der A93,
ab Dreieck Inntal Verbindung zur
Bestandsstrecke bei Happing,
4-gleisiger Ausbau der bestehenden
Bahnlinie von Happing bis Bf Rosenheim



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

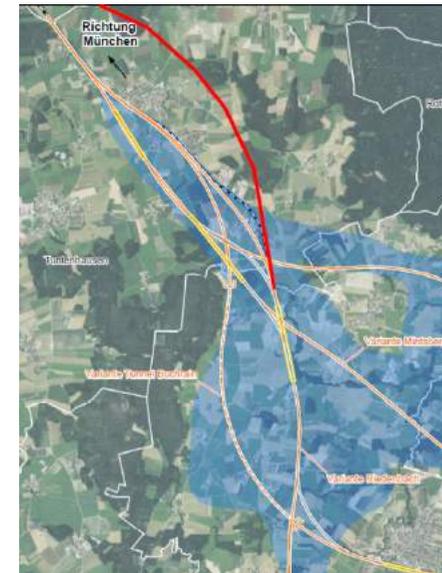
- Trassenvorschläge westlich von Großkarolinenfeld
 - ab Variante Kolbermoor West, westl. Umfahrung Seefilze, Einfädelung nördl. von Ostermünchen
 - ab Variante Kolbermoor West, westl. Umfahrung Harthausener Filze, westl. oder östl. Umfahrung Moos, Einfädelung in Variante Tunnel Buchrain oder in Variante Mintsberg
 - nördl. Verlängerung Tunnel Kolbermoor



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- Trassenvorschläge Umfahrung Ostermünchen:
 - nordöstliche Umfahrung Ostermünchen (Haus – Aßling) in Verlängerung der Variante Riederbach
 - ab Variante Eigenholz nordöstl. Umfahrung Ostermünchen
 - östliche Umgehung der Orte Weiching und Ostermünchen



Grobtrassen-Entwicklung

Beispiele bereits gesammelter Vorschläge aus der Region

- Vorschlag zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf
 - Bündelung der Verknüpfungsstelle Niederaudorf mit der Autobahn.
Prüfung ob eine vollständige Verknüpfungsstelle möglich wird.



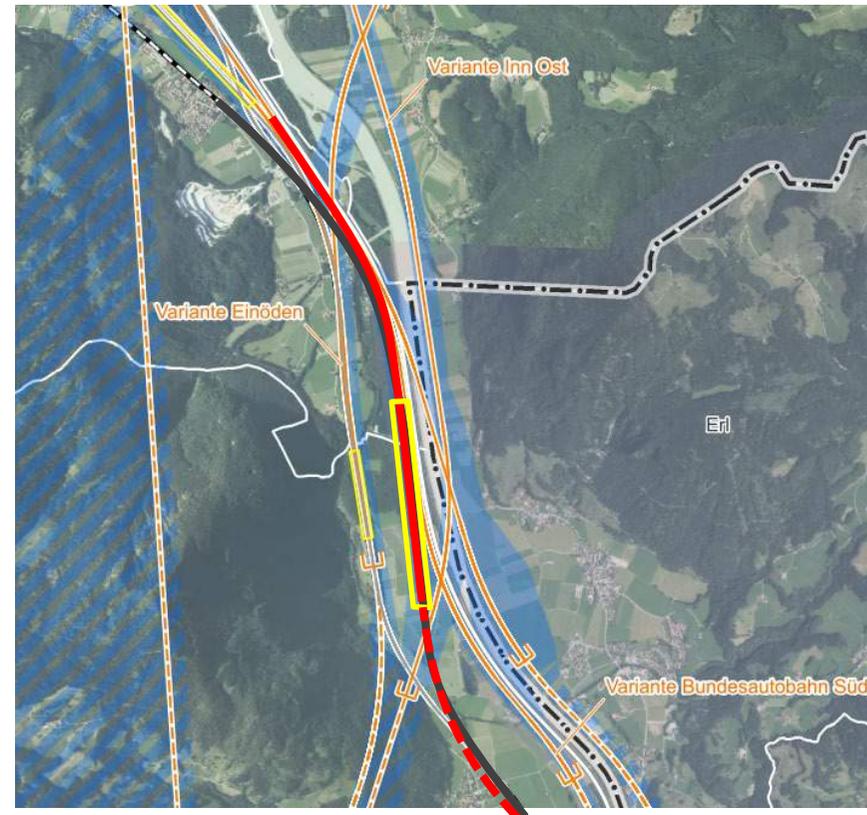
Grobtrassen-Entwicklung

Beispiel: Vorprüfung Grobtrassenvorschlag aus der Region

▪ Vorschlag zur Verknüpfungsstelle Niederaudorf:

- Trassierungstechnisch bereits vorgeprüft
- Verlegung Bestandsstrecke zu BAB
- Verlängerung Tunnel der „Variante Bundesautobahn Süd“ bis Verknüpfungsstelle

→ „Ganze“ Verknüpfungsstelle trassierungstechnisch möglich



Gemeindeforum

Tagesordnung 12. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 11. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt
 - Aktivitäten im Projekt
 - Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen
- Diskussion Grobtrassenentwürfe
 - Trassierungsvorgaben und –parameter für NBS
 - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise
- **Ausblick und nächste Termine**
 - **Ausblick Zusammenarbeit**
 - Nächste Termine

Ausblick Zusammenarbeit

Bis Ende 2018:
**Diskussion und Vorschläge für neue
Grobtrassen**

- **ForenteilnehmerInnen**
 - Vorschläge/Ideen für mögliche, alternative Grobtrassen
 - Hinweise zu Grobtrassen im Forengebiet (lokales Wissen, kritische Punkte etc.)
- **Planungsteam**
 - Prüfen von Vorschlägen und Rückmeldungen
 - ggf. Aufnahme als Grobtrasse

Ab 2019:
**Diskussion und Reduktion der Grobtrassen;
vertiefende Planung**

- **ForenteilnehmerInnen**
 - Informationen zu fachlicher Analyse, Bewertung und Reduktion der Grobtrassen (Nachvollziehbarkeit)
 - Hinweise zu Trassen im Forengebiet (lokales Wissen, kritische Punkte etc.)
- **Planungsteam**
 - Fachliche Analyse und Reduktion
 - Vertiefende Planung
 - Bewertung nach dem Kriterienkatalog

Gemeindeforum

Tagesordnung 12. Sitzung

- Begrüßung
- Rückmeldungen zum Protokoll der 11. Sitzung
- Aktuelles aus dem Projekt
 - Aktivitäten im Projekt
 - Zusammenfassung Rückmeldungen Infoveranstaltungen
- Diskussion Grobtrassenentwürfe
 - Trassierungsvorgaben und –parameter für NBS
 - Bisher eingegangene Vorschläge & weitere Vorgehensweise
- **Ausblick und nächste Termine**
 - Ausblick Zusammenarbeit
 - **Nächste Termine**

Nächste Termine

- Nächster Forentermin: **24. Oktober 2018**
- Weitere Forentermine geplant: 28. November 2018, 23. Januar 2019
- Präsentation mit Auswertung aller Infoveranstaltungen wird auf www.brennernordzulauf.eu veröffentlicht
- Ausgabe Grobtrassenkarten mit Raumwiderständen

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT !

BRENNER-NORDZULAUF
GEMEINSAMER PLANUNGSRAUM